

eisenbahn Modellbahn magazin

H0-Idylle in Epoche III

So setzt man einen DR-Bahnhof kompakt und effektiv in Szene



Fernverkehr zu Adenauers Zeiten

Diesel-Stars

VT 08⁵, VT 11⁵ und V 200⁰: Wie sie die Dampfloks im DB-Schnellverkehr ablösten



H0-Vectron im Test



Jägerndorfer und Roco: Zwei Topmodelle auf dem Prüfstand

Fernverkehr 2026

DB streicht in der Fläche

Akkunetz im Norden

Erste Erfahrungen mit BEMU

Nebenbahn-Depot

H0-Lokschuppen optimiert

Baureihe 78 der DB

Wo das Auslauf-Bw Aalen die letzten T 18 einsetzte



elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlößchen · A4 Abfahrt 84

Tel. 03528 / 477 90 70 · info@elriwa.de

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop

H0 **BRAWA**

elriwa
Exklusiv



In den Zehner-, Zwanziger- und Dreißigerjahren waren die G 10 bei Brauereien weit verbreitet. Auch die Radeberger Exportbierbrauerei nutzte diesen Wagentyp und konnte als einer der führenden deutschen Bierproduzenten damit ihren Erfolg weiter ausbauen. Alle relevanten Unterschiede wie z.B. die Puffer, die Räder und die Bremssysteme werden vorbildgerecht umgesetzt.

Brawa 50641 - Bierwagen G10, K.Sächs.Sts.E.B., Ep.I 'Radeberger' · BN: 600055 · Exklusivmodell "20 Jahre Onlineshop elriwa"

Brawa 50642 - Bierwagen G10, DRG, Ep.II 'Radeberger' · BN: 555 028 · Exklusivmodell "20 Jahre Onlineshop elriwa"

elriwa
20 Jahre Onlineshop

*UVP je 46,90 €

je
42,99 €

Exklusivmodell "20 Jahre Onlineshop elriwa"!

Auf der Suche nach besonderen Exklusivmodellen für unser Jubiläum sind wir auch auf den neu entwickelten G10 von Brawa gestoßen. In traditioneller Verbundenheit mit unserer Heimatstadt Radeberg lag es nahe, diese Modelle umzusetzen - zumal wir sie bereits vor einigen Jahren sehr erfolgreich mit Tillig im Maßstab 1:120 vertrieben haben.



H0 **Roco**



Roco 7500052 - E-Lok 180 004-4, DR, Ep.IV

Roco 7510052 - E-Lok 180 004-4, DR, Ep.IV, DC-Sound

*UVP 279,90 € · *UVP 379,90 € (m. Sound)

Aktion analog
189,99 €
Aktion Sound
249,99 €

Modell in fein detaillierter Ausführung mit vielen separat angesetzten Steckteilen, Stromabnehmer mit innovativer Befestigung, aufwendige Gestaltung des Dachbereichs sowie der Lüfterlamellen mit freiem Durchblick, filigrane Ausgestaltung der Drehgestelle sowie der Speichenräder, mit beiliegenden Bahnräumern und Luftkesseln

H0 **Roco**



Roco 6600053 - Doppeltragwageneinheit Laabkkms, DB, Ep.IV 'Birkel', Doppeltragwageneinh., Gattung Laabkkms, der Deutschen Bundesbahn beladen mit Efkr-Behältern der Firma „Birkel“, fein detaillierte Ausführung

*UVP 69,90 €

Aktion
49,99 €

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers
Aktionen verfügbar nur so lange der Vorrat reicht



**NEU! ELRIWA
AUF WHATSAPP**



**SCANNEN FÜR
MEHR AKTIONEN**



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

www.elriwa.de

idee+spiel®

EUROTRAIN®



Unsere Exklusivmodelle & Aktionen für Sie!

Mehr als ein Kollege

Die Nachricht kam sehr unerwartet: Am 20. Juli ist unser ehemaliger Kollege Martin Weltner verstorben. Ein Kollege, der mit dem *eisenbahn magazin* gleich zweimal in seinem beruflichen Wirken zu tun hatte: ganz am Anfang mit seiner Tätigkeit im Medienbereich zu Beginn der 1980er-Jahre und dann wieder ab 2015, nun als Mitarbeiter von GeraMond. In den noch verbliebenen drei Jahren seiner Festanstellung, aber auch im Anschluss aus dem vorgezogenen Ruhestand heraus trug er maßgeblich zur Gestaltung des Heftes und auch anderer GeraMond-Titel bei.

Aus dieser Zeit sind uns viele schöne Erinnerungen an gemeinsame Projekte erhalten geblieben. Als fundierter Kenner der Bundesbahn konnte Martin Weltner uns zu fast allem Auskunft geben, was während der Epochen III und IV auf deren Gleisen geschah. Sein Wissen über die DR und über Bahnen im Ausland – mit einem gewissen Faible für England, die USA und Fernost – brachte uns auf neue Ideen oder half, bestehende Vorschläge in die richtige Richtung zu entwickeln. Da er zudem über Modellbahnen Bescheid wusste, stand Martin Weltner uns auch hier mit weiteren Ratschlägen zur Seite.

Einigen Bereichen hat er sich über die Jahre mit Hingabe gewidmet und sie dabei mitgeprägt. Ob die Mitarbeit bei Titelthemen – als Hauptautor oder im Hintergrund –, ob Rubriken wie der „Besondere Zug“ oder „Ein Modell und sein Vorbild“, ob vorbildgerechte Anlagenplanungen oder Buchrezensionen, stets konnten wir mit ihm auf einen versierten Autor und dessen Fundus an Erfahrungen zurückgreifen.

Manchmal würzte oder ergänzte Martin Weltner seine Ausführungen noch mit einer originellen Anekdote wie jener von der Bahnhofsaufsicht in Bad Pyrmont. Die bemühte sich in den späten 1960ern, wenn über den Sommer zahlreiche Urlauber und Kurgäste mit der Bahn eintrafen, den Ortsnamen aristokratisch-nasal anzusagen. Mit einem Hauch von französischem Zungenschlag hieß es dann „Bad Pyrmoooh“. Wenn im Winter grauer Alltag herrschte, ließ die Aufsicht solche Mühen sausen. Da verkam die Ansage zu einem rustikal gehackten „Batt Pyrmontt“.

Es sind diese Erinnerungen, mit denen wir Martin Weltner im Gedächtnis behalten, aber auch unsere weitere Arbeit am *eisenbahn magazin* angehen wollen. Nicht zuletzt in seinem Sinne möchten wir Ihnen die Vielfalt von Vorbild und Modell bestmöglich nahebringen. In der Form, in der er uns dazu ermuntert hätte. *Die Redaktion*



Bundesbahn-Kenner in altem Bundesbahn-Fahrzeug: Martin Weltner im Sommer 2013 in einem 628 in Altomünster, beschäftigt unter anderem auch mit einer der GeraMond-Zeitschriften THD

34-40

Diesel-Stars im DB- Schnell- verkehr



Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung

■ Im Fokus

- 10 Rollende Tanklager auf den Schienen Deutschlands**
Die Entwicklung moderner Kesselwagen hörte nicht mit den bekannten Knickkesseln der 90-Kubikmeter-Klasse als vierachsige Typen auf. Der Preisdruck bei Transportwegen und Wartung führte zum Bau optimierter und sicherer Versionen für Kraftstoffe und Säuren. Wir geben einen Wagentypenüberblick, betrachten die HO-, TT- und N-Fahrzeugmodelle und bieten Empfehlungen für vorbildgerechte Lokbespannungen von Kesselwagen-Ganzzügen

■ Eisenbahn

- 6 Flinke Preußinnen**
Als Auslauf-Bahnbetriebswerk war Aalen in den 1960er-Jahren eine letzte Heimat für zahlreiche Dampfloks der Baureihe 78
- 20 Bild des Monats**
628 521 und 628 507 rollen am 31. Mai 2025 bei Bad Kreuznach durchs Nahetal

- 22 Entlang der Schiene**
Informationen zum aktuellen Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt
- 34 Strukturwandel im Schnellverkehr**
In den 1950er-Jahren ersetzte die Deutsche Bundesbahn vor allem im hochwertigen Fernverkehr die Dampfloks zunehmend durch VT 08², VT 11⁵ und V 200⁰. Sie prägten eine kurze Ära des Schienenverkehrs zu Adenauers Zeiten

- 41 Schrumpfkur im Flächennetz**
DB Fernverkehr wird ab Dezember 2025 das Angebot anpassen. Das Flächennetz schrumpft, es gibt weniger Verbindungen und reduzierte Takte

- 44 Projekt mit Pilotcharakter**
In Schleswig-Holstein ging Ende 2024 das weltweit erste größere Netz für Akkuzüge im Personennahverkehr vollumfänglich in Betrieb.

- 48 Lokalbahn an der Donau**
Es war der erste „Intercity“ in der Donaumonarchie: Am 1. Februar 1914 wurde die Lokalbahn Wien – Pressburg (LWP) feierlich eröffnet
- 53 Alttechnik und Lost Places**
Reiterstellwerke, DDR-Architektur, Formsignale: In Sangerhausen erinnert so manches an vergangene Zeiten.

■ Modellbahn

- 56 Seltener Vogel im DB-Rot**
Der Diesellokomotivwagen VT 50 001 als historisches HO-Modell des Herstellers Trix und dessen Vorbild
- 60 Landbahnhof Waldstätten**
Nur wenige Züge erreichen tagsüber das Dorf Stargard im deutschen Nordosten, dessen außerhalb liegende Bahnstation den Betrieb der DR-Epoche III in HO zeigt

Bruno Kaiser



MKL



84-87

Buschs neuer Lokschuppen auf dem HO-Diorama einer Lokeinsatzstelle

Wolfgang Bdinke



44-47

Wie klappt's eigentlich im ersten Akkumetz weltweit in Schleswig-Holstein?

Florian Dürr



92-97

HO-Test der Vectron-Elektrolokomotiven von Jägerndorfer Collection und Roco

Jürgen Albrecht



Vorbild & Modell: Moderne Kesselwagen und ihr Einsatz 10-19

Nebenbahn-Idyll im Nordosten Deutschlands als HO-Schaustück 60-63

64 Neu im Schaufenster

Fahrzeug- und Zubehörmodell-Kurzporträts sowie Neuheiteninformationen auf neun Seiten

74 Busse als Ladegut

Der Autobus ist Konkurrent des Schienenpersonenverkehrs, aber auch sporadischer Kunde der Güterbahn, wenn er als Fracht auf Flach- und Rungenwagen reist

78 Digitale Praxistricks

Tipps für die korrekte Schaltung von Elektronikmodulen bei Kehrschleifen und Blockstellen auf der Anlage

84 Lokschuppen à la Jöhstadt

Der dreigleisige HO/TT-Lokschuppen von Busch kann seine Preßnitztal-Herkunft nicht leugnen, ist aber für die Regelspur

88 Bremer Straßenbahnmodell

„Ackerwagen“ GT3 als 1:87-Modellumsetzung mit Baugruppen aus dem 3-D-Drucker

90 Farben für Patinierungseffekte

Das neue Farbsortiment „RailCenter“ von AMMO/Noch im ersten Praxis-Check

92 Vectron-Elloks im HO-Test

Der Vectron von Roco war vor fünf Jahren unser Testsieger und muss sich nun gegen das formneue Triebfahrzeugmodell von Jägerndorfer Collection behaupten

108 Bibel der Märklin-Sammler

Herausgeber und Verleger Joachim Koll blickt zurück auf 80 Lebensjahre und seine Kultstatus erlangten Kataloge

110 Güterverkehr in Brohlbach

Betriebsdiorama einer Werkbahn in Nenngröße O mit Anschluss an eine Bundesbahn-Nebenstrecke

Service

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



Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung

Titelbild: VT 08^s und VT 11^s waren die DB-Starzüge der 50er-Jahre. VT 11 5005 und VT 08 519 stehen 1958 im Bw Frankfurt-Griesheim

■ Baureihe 78 beim Bw Aalen

Flinke Preußin in Württemberg

Als Auslauf-Bahnbetriebswerk war Aalen in den 1960er-Jahren eine letzte Heimat für zahlreiche Dampfloks der Baureihe 78. Bis zu 14 Maschinen versahen hier bis zu ihrer Abstellung ihre letzten Dienste. Die T 18 prägte das Bild der Dienststelle, bis der Traktionswandel und die Elektrifizierung das Ende der Dampfloks-Ära besiegelten

Das ehemalige Bahnbetriebswerk Aalen am nordöstlichen Rand der Schwäbischen Alb hatte, obwohl der Bahnhof Aalen bis heute ein Bahnknotenpunkt ist, nie überregionale Bedeutung. Die Traktionsaufgaben des Bw Aalen lagen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr im Nahbereich. Entsprechend entwickelte sich auch der Triebfahrzeugbestand – Aalen lag eben immer „am letzten Zipfel“.

Mitte der 1940er-Jahre waren hier die Baureihen 38¹⁰⁻⁴⁰, 50 und die 75⁰ (Württ. T 5) beheimatet. Ab 1960 ersetzten erstmals einige „moderne“ 64er die ausgemusterten T 5. Am 2. Oktober 1961 erreichte mit 78 356 aus Hanau sogar die erste preußische T 18 – im Betriebsjargon hielten sich diese alten Bezeichnungen erstaunlicherweise lange – nach Aalen. Nur drei Tage später folgten die Schwestermaschinen 78 354, 355 und 358. In Hanau waren sie teilweise über 30 Jahre beheimatet. Am 7. Oktober traf die 78 461 ein, einen Tag später brachte ein Lokzug die 78 462, 463 und 464 ebenfalls aus Hanau. Diese hatten sich bis 1945 längere Zeit vom Bw Warburg aus nützlich

gemacht und dienten dann zeitweise in Kassel. Im November 1961 folgte schließlich aus Darmstadt die 78 195 als neunte T 18 in Aalen.

Einsätze um den Aalener Kirchturm

Mit diesen Maschinen bewältigte das Bw Aalen ab Mai 1962 einen Großteil der zu erbringenden Personen- und Eilzugleistungen auf den umliegenden Strecken und setzte sie zudem auch vor Sonderleistungen, Übergabe- und Nahgüterzügen ein. Insbesondere übernahmen die T 18 die Nahverkehrszugförderung auf der noch nicht elektrifizierten Remsbahn zwischen Schorndorf und Aalen. Zuvor hatten dort die nach Ulm abgeordneten preußischen P 8 den Betrieb dominiert. Zusätzlich wurden Leistungen über Nördlingen bis Donauwörth erbracht. Für die anspruchsvolle Strecke, die insbesondere zwischen Aalen und Goldshöfe sowie hinter Lauchheim Richtung Röttingen bis zu zehn Promille Neigung aufweist, aber auch für das flache Nördlinger Ries war die Baureihe 78 ideal geeignet. Sie erwies sich als nachweislich leistungsstärker als die P 8. Zudem bot das geschlossene Führerhaus der T 18 dem Fahrpersonal in den strengen Wintern der



78 410 und die Kleinlok Ka 4992 (spätere 382 001) beim Rangierdienst im Bahnhof Bopfingen. Im Hintergrund erhebt sich der Schlossberg mit der Burgruine Flochberg

Alle Bilder, sofern nicht anders bezeichnet: Manfred Scheithing





Bestandsübersichten

Baureihe 78 beim Bw Aalen**Anfang 1965**

78 045, 78 195, 78 354, 78 355, 78 356, 78 358,
78 367, 78 461, 78 462, 78 464

Ende 1967

78 062, 78 192, 78 195, 78 256, 78 293, 78 300,
78 302 (z), 78 321 (z), 78 323, 78 355, 78 367 (z),
78 459, 78 474, 78 482

August 1968*

078 062-7 (KKE), 078 192-2 (RK), 078 195-5 (FD),
078 256-5 (EPF), 078 293-8 (SDLG), 078 297-9
(SHO), 078 298-7 (SHO), 078 300-1 (SDLG),
078 306-8 (SWL), 078 323-3 (SHO), 078 453-8
(SDLG), 078 459-5 (EPF), 078 474-4 (RK),
078 482-7 (SDLG)

* In Klammern ist die letzte Herkunftsdienststelle
vermerkt: KKE – Köln Eifeltor, RK – Karlsruhe, FD
– Darmstadt, EPF – Paderborn, SDLG – Dillingen
(Saar), SHO – Homburg (Saar), SWL – St. Wendel

*78 297 trug nach
einem Rangierunfall in
Crailsheim am 19. Sep-
tember 1970 deutlich
erkennbare Schäden davon*

*Die T 18 setzte das Bw Aalen vor allem vor
Zügen des Nahverkehrs ein. 78 459 arbeitet
sich am 17. Juni 1968 mit dem Personen-
zug (P) 1435 nach Nördlingen die Steigung
zwischen Hofen und Goldshöfe hinauf*



Ostalb einen erheblichen Komfortgewinn gegenüber dem offenen Führerstand der P 8.

Dank ihrer beidseitig angeordneten Drehgestelle zeigte die Baureihe 78 auch bei ihrer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, die auf der geraden Strecke nach Donauwörth ausgefahren wurde, eine ausgezeichnete Laufruhe. Aufgrund dieser Eigenschaften sowie ihrer Wartungsfreundlichkeit wurde die T 18 in Aalen schnell geschätzt und allgemein beliebt.

Im Jahr 1962 kam mit der 78 045 aus Friedberg die zehnte Maschine der Baureihe 78 nach Aalen. Diese Stückzahl blieb – mit kleineren Abweichungen – bis 1968 weitgehend konstant. Allerdings wechselten die in Aalen stationierten Lokomotiven ständig. Das Bw Aalen wurde von der Deutschen Bundesbahn offiziell als sogenanntes „Auslauf-Bahnbetriebswerk“ bestimmt.

Kurze Verweildauer

Kaum eine 78 blieb länger als zwei Jahre in der Stadt an der Kocher. Sobald das geplante Revisionsdatum erreicht war, wurde dem Antrag auf Zurückstellung von einer weiteren Untersuchung (z-Stellung) und der anschließenden Verschrottung der Lok durch die DB-Direktion Stuttgart umgehend stattgegeben. Nachschub an Maschinen, die ihre letzte Dienstzeit in Aalen verbringen sollten, war stets vorhanden. Als erste Lok dieser Reihe musste am 17. Mai 1964 die 78 463 ausgemustert werden. Ihren Platz nahm die 78 367 aus Hagen-Eckesey ein.

Anfang 1965 waren die Hanauerinnen von 1961 noch immer im aktiven Fahrzeugbetriebsbestand des Bw Aalen. Sie hielten sich wacker, da sie mit guten Fristen gekommen waren, keine technischen Auffälligkeiten zeigten und vom Aalener Werkstattpersonal gehegt und gepflegt wurden.



Blick aus dem Führerstand der 78 192: die Lok ist unterwegs zwischen Schweighausen und Jagstzell auf der Ex-KBS 324 a

Das Ausbesserungswerk für die Baureihe 78 war das AW Trier.

Ende 1967 fuhren elf T 18 im Einsatzgebiet um Aalen, darunter noch immer die Ex-Hanauer 78 355. Die 78 302, 78 321 und die 78 367 standen im Wald neben dem Nördlinger Ausfahrgeleis des Bahnhofs Goldshöfe herum. Sie waren z-gestellt und warteten auf ihr weiteres Schicksal.

Viele saarländische T 18

Im August 1968 tummelten sich 14 Preußinnen um Aalen, oft aber bereits im Rangier- oder Arbeitszugdienst. Zu dieser Zeit bildeten die acht

buchhalterisch abgeschriebenen und äußerlich teils stark mitgenommenen ehemaligen saarländischen Maschinen den betrieblichen Schwerpunkt in Aalen. Sie waren zuvor in den Betriebswerken Homburg und Dillingen (Saar) beheimatet gewesen. Interessanterweise war in Aalen nie eine jener 20 Tenderlokomotiven der Bauart T 18 stationiert, die die Württembergischen Staats-Eisenbahnen 1919 nach preußischen Plänen bei der heimischen Maschinenfabrik Esslingen in der Achsfolge 2'C2'h2t bauen ließen.

Bereits 1965 wurde die Elektrifizierung der Remsbahn von Schorndorf bis Aalen sowie anschließend der Strecke nach Nördlingen rechtskräftig genehmigt. Damit war absehbar, dass die Tage des Bahnbetriebswerks Aalen gezählt waren. Anfang 1969 waren dort noch rund 110 Lokführer (Tf) und Heizer beschäftigt, von denen jedoch nur 30 eine Ausbildung für Diesellokomotiven besaßen. Auch das Werkstattpersonal benötigte weiterhin Arbeit. Daher waren die 78er zu diesem Zeitpunkt vor allem im Rangier- sowie im Arbeitszugdienst (Az-Dienst) für die Strecken elektrifizierung noch unverzichtbar.

Planeinsatz endet 1970

Mit dem Ende des Winterfahrplans 1969/70 endeten die Planeinsätze der Baureihe 78 beim Bw Aalen. Der Fahrplanwechsel am 23. Mai 1971 hingegen markierte das fristgerechte Ende des Dampfbetriebs in Aalen. Die offizielle Dampffreiheit konnte planmäßig vollzogen werden: Die Aalener Lokführer waren nun für den elektrischen Nahverkehr über Schorndorf nach Stuttgart sowie für den modernen Dieselbetrieb in Richtung Crailsheim und Donauwörth ausgebildet – oder bereits im Ruhestand, da das Durchschnittsalter der Belegschaft recht hoch war. Zudem standen die benötigten Traktionsmittel zur Verfügung.





Ein typisches Bild aus der Übergangszeit zwischen Dampf- und Dieseltrieb in Ostwürttemberg: Im Bahnhof Goldshöfe trifft die Aalener 78 297 auf die Diesellok 211 356 des Bw Ulm. Die Aufnahme entstand Ende Oktober 1970

Bereits im Frühjahr 1970 wurden die 78 192, 78 235, 78 246, 78 256, 78 293, 78 323 und 78 482 zum Bw Rottweil umbeheimatet. Damit waren bis auf zwei Exemplare – die 78 062 und 78 297 – schon 1970 fast alle 78er aus dem Bw Aalen verschwunden.

Tatsächliches Ende erst 1972

Zumindest auf dem Papier – in der Praxis sah es jedoch anders aus: Das Bw Rottweil ließ nämlich bis zum 12. Juli 1972 weiterhin einzelne 78er – darunter die 78 164, 78 256, 78 410 und 78 453 – nach Aalen aus. Die letzte in Aalen eingesetzte T 18 war die 78 410. Sie war vom 31. Mai 1971 bis zum 12. Juli 1972 dort leihweise und beendete damit endgültig das Kapitel der preußischen Tenderloks im Aalener Bahnbetriebswerk.

In ihren letzten Einsatzjahren blieben die T 18 vor allem für den Arbeitszugdienst (Az) unverzichtbar. Am 11. Mai 1970 rollt 78 256 Tender voraus mit einem Az über die Riesbahn bei Lauchheim. Im Hintergrund ist die Kapfenburg zu sehen

Von den beiden letzten eigenen „Preußinnen“ wurde die 78 062 bereits am 26. Januar 1971 außer Dienst gestellt. 78 297 blieb etwas länger. Sie hatte noch eine außergewöhnliche Episode in ihrer Laufbahn vor sich: Bereits am 19. September 1970 hatte sie in Crailsheim einen Unfall beim Rangieren. Dabei gab es im hinteren Bereich ihres Aufbaus Blechschäden. Da die Deutsche Bundesbahn zu diesem Zeitpunkt jedoch keinen gleichwertigen Ersatz zur Verfügung hatte, entschied man sich, die Lok kurzfristig instand zu setzen. Im Ausbesserungswerk

(AW) Trier erhielt sie eine Auslaufuntersuchung (U 2.8) und kehrte bald darauf in den Einsatz zurück. Sie blieb bis zum 21. Dezember 1971 – dem Tag ihrer endgültigen z-Stellung – um Aalen herum im Dienst. 78 297 war damit nicht nur die letzte in Aalen stationierte T 18, sondern auch die letzte Dampflokomotive überhaupt, die nach 110 Jahren Bahngeschichte in Aalen beheimatet war. Leider war die Zeit für eine museale Erhaltung damals noch nicht reif. So wurde die Lok am 18. April 1972 offiziell ausgemustert und zur Verschrottung freigegeben. *Manfred Scheihing*

78er des Bw Aalen in HO und 1

Für Sammler und Modellbahnfreunde, die sich mit der Geschichte des Aalener Bahnbetriebswerks beschäftigen, gab es 78-Modelle mit der Beschriftung „Bw Aalen, BD Stuttgart“. Zwei Märklin-Modelle sind hier zu nennen: die mit der Epoche-IV-Nummer beschriftete 078 195-5 in Spur 1 (Märklin-Artikelnnummer 55074) und das HO-Modell der 078 256-5 (39785), ebenfalls in Epoche-IV-Ausführung. Beide Tenderloks verfügen über

Digitaldecoder sowie zahlreiche Licht-, Betriebs- und Soundfunktionen. Das Vorbild des Spur-1-Modells, die 78 195, war von November 1961 bis zu ihrer Ausmusterung im März 1970 in Aalen stationiert. Die 78 256 wurde von November 1967 bis September 1971 in Ostwürttemberg eingesetzt – ab Juni 1970 als Leihlok des Bw Rottweil. Ihre letzten Monate bis zur Ausmusterung im April 1972 verbrachte sie schließlich beim Bw Rottweil.

HO-Modell der Aalener 078 256-5 von Märklin



■ Vierachsige Kesselwagen des heutigen Mineralöl- und Chemieverkehrs und deren Lokbespannung

Rollende Tanklager auf den Schienen Deutschlands



Die Einführung von Ganzzügen beim Vorbild veränderte das Bild der Güterzüge speziell im Bereich der Flüssigkeitstransportwagen enorm. Kamen bis dahin Kesselwagen einzeln oder als Wagengruppen zum Empfänger, förderten ökonomisch getriebene Konzentrationsprozesse vor allem im Bereich des Mineralölvertriebs weitreichende Veränderungen. Diese wurden Mitte der 1990er-Jahre mit dem Aufkommen privater Bahnunternehmen beschleunigt, da Kesselwagen zu jenen Wagentypen zählen, die für Drittanbieter schnell verfügbar sind

Manch ein Modellbahner fragt sich angesichts der Fülle sowohl an Fahrzeugen beim Vorbild als auch an angebotenen Modellen, worüber einige Hobbyfreunde in puncto Kesselwagen überhaupt reden, wenn sie Gas, Isolierte, Chemiker, Rohölwagen, Standardtypen und Ähnliches erwähnen. Hinzu gesellen sich verschiedene Größenangaben bezüglich des Volumens zwischen 50 und 120 Kubikmetern. Im Mittelpunkt dieses Beitrages stehen die modernen Kesselwagenbauarten für flüssige Chemikalien und Mineralöle

der aktuellen Epochen V/VI. Druckgas- und Spezialkesselwagen sind aus Platzgründen kein Gegenstand der Betrachtung. Und eines gleich vorweg: Die Definition von Ganzzügen ist im Bereich Mineralöl und Chemie nicht ganz eindeutig. Sie bezieht sich einerseits auf das Ladegut, andererseits auch auf den Wagentyp. So kann ein Ganzzug mit Benzin als Fracht aus verschiedenen Kesselwagen-typen bestehen, aber ein Zug aus identischen Kesselwagen kann auch die Ladegüter Benzin, Diesel und Heizöl enthalten. Zum Teil wird der Begriff Ganzzug

auch benutzt, wenn der Zug ohne weitere Beistellung oder Aussetzung von Wagen zwischen zwei Zugbildungsbahnhöfen pendelt.

Moderne Kesselwagen beim Vorbild auf deutschen Gleisen

Zunächst gilt es, moderne Kesselwagen zu definieren. Gemeint sind damit zuerst Neubaukesselwagen, deren erste Vertreter ab Mitte der 1980er-Jahre in Betrieb genommen wurden. Sie besaßen schon ein Volumen oberhalb von 85 Kubikmetern bei einer Länge über

Speziell Elloks vom Typ Vectron eignen sich ausgezeichnet zum Ziehen moderner Kesselwagen-Ganzzüge über die Modellbahnanlage wie hier das Modell von Roco vor einer Reihe Vierachser von Tillig und Piko in HO



1997 rangiert 346 383 einen vollen Mineralölzug aus Leuna in den unteren Bahnhofsteil von Sömmerda in Thüringen. Der Wagenpark umfasst recht viele DR-Neubauwagen, die heute in Osteuropa rollen oder längst verschrottet sind

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)

Puffer (LüP) von 16,3 Metern, folgten in der Regel noch den älteren Konstruktionsprinzipien mit durchgehender Verbindung des Tanks zum (Außen-)Rahmen, wie seit den Uerdinger Bauarten der 1940er-Jahre üblich. Zum großen Teil besaßen diese Wagen noch innen liegende Verstärkungsringe und damit eine weitgehend glatte Außenhaut. In Deutschland verschwinden diese Wagen nach 35 bis 40 Einsatzjahren so langsam von den Gleisen, während sie in Osteuropa nach wie vor im Einsatz sind.

Es folgten Konstruktionen mit schmalen, nur aus zwei inneren Langträgern bestehenden Rahmen samt breiteren Endstücken mit sogenannten Tanksätteln zur Aufnahme des eigentlichen Kessels. Der hat zur Minimierung der verbleibenden Restmengen außen liegende Verstärkungsringe, auch wenn dadurch mehr

Kanten zur Aufnahme von Verschmutzungen durch aufgewirbelten Staub etc. gegeben sind. Der Knick in diesen Wagen ist mehr oder minder deutlich zu sehen. Deren Volumen liegt in der Regel zwischen 90 und 95 Kubikmetern und die Länge bei 16,4 bis 17 Metern.

Der Zugang zu den Ladeluken auf dem Kesselscheitel erfolgt klassisch über eine Leiter und Laufstege von der einseitig vorhandenen Rangiererbühne aus. Rund um die Einfüllöffnungen verlaufen beidseitig Laufroste. Höhere Geländer als Sicherung des Ladepersonals gibt es nicht, lediglich Stege zum Einhängen von Sicherheitskarabinern der Sicherungsgurte der in Raffinerien oder Tanklagern Arbeitenden. Nach gleichen Prinzipien entstanden für schwere Chemikalien wie beispielsweise Schwefelsäure Wagen mit einem Volumen

Die freie Verfügbarkeit von Kesselwagen erlaubte vielen Privatbahnen ab Ende der 1990er-Jahre das Wachsen in diesem Marktsegment ohne nennenswerten Einfluss der DB AG



zwischen 60 und 66 Kubikmetern und einer Lüp von 12,9 bis 13,7 Metern. Erstere wurden in großer Stückzahl beschafft und bildeten in den 1990er- und 2000er-Jahren das Gros der Flotten im Mineralöl- und Chemieverkehr.

Ende der 2000er-Jahre tauchten im Mineralölverkehr auch kürzere Neubaukesselwagen mit Tanks von 88 Kubikmetern und 15 Metern Lüp auf. Diese eignen sich besonders gut für Kerosin, Diesel und Heizöl, weil diese Ladegüter den Kessel nahezu komplett füllen und damit weniger Raum zum Schwappen der Flüssigkeit während der Fahrt bleibt als bei einem 95-Kubikmeter-Wagen (siehe Kasten rechts unten). Ge-

rechnet auf eine maximale Zuglänge von 500 oder gar 750 Metern ergibt das mit bis zu rund dreißig Tonnen eine ökonomisch durchaus relevante Volumendifferenz. Zum anderen sind die Belastungen an Radsätzen, Bremsen etc. durch das Schwappen der Ladung auch nicht ohne.

Neue Wege bei Wascosa

Parallel ging vor allem der Wagenvermieter Wascosa neue Wege und rückte die Sicherheit von Gefahrgutkesselwagen ins Blickfeld. Den Anfang machte ein Hochsicherheitswagen für Chlor und Schwefeldioxid; ihm folgte wenig später auf Basis des Euro-Tankcar 3000 ein

Wagen auch für Mineralölprodukte. Hauptmieter der Fahrzeuge war zunächst die Deutsche Shell, inzwischen rollen sie und ihre Nachfolger auch für andere. Neben der dunkelblauen Grundfarbe ist ein schnell erkennbares Zeichen dieser Wagen die beidseitig vorhandene Rangiererbühne mit dem markanten Aufkletterschutz in Orange. Zudem besitzen diese Vierachser keine Aufstiegsleitern mehr, sondern lediglich Bühnen aus Trittrosten rund um die Einfüllöffnung. Hintergrund ist die Vermeidung von Unfällen durch Spannungsüberschläge aus der Fahrleitung beim Besteigen durch das Bahnpersonal, aber vor allem auch durch Un-

Wascosa als Pionier

Angesichts der Marktentwicklungen 2009/10 wie auch der im Güterwagen-Vermietgeschäft fallenden Auslastungsraten, oft sichtbar an langen Schlangen abgestellter (Neubau-)Wagen, können nur die Wagenvermieter selbst die heute technisch machbaren Innovationen umsetzen. Diese brauchen dafür aber die Unterstützung entsprechend sicherheitsbewusster und vor allem investitionsfreudiger Kunden. Diese fanden die Schweizer glücklicherweise im Konzern Shell, der zu jener Zeit gerade auf der Suche nach Ablösung einer größeren Zahl in die Jahre gekommener Kesselwagen war. Neben den im Vergleich zu konventionellen Wagen verbesserten passiven Sicherheitseinrichtungen überzeugten auch die optimierten Arbeitsbedingungen für Rangier- und Ladepersonale durch die doppelt vorhandene Übergangsbühne sowie der nicht unwesentliche Aspekt, dass all diese zusätzlichen Einrichtungen durch die systemtechnisch optimierte Konstruktion von Komponenten und Fahrzeug mit nur minimaler Reduzierung der Nutzlast umgesetzt wurden.

Die Grundlagen der aktuellen Tankcar-3000-Flotte schuf Wascosa bereits Anfang der 2000er-Jahre, als das Unternehmen den europaweit einsetzbaren Kesselwagen Wascosa euro tank car für petrochemische Produkte wie Benzin, Heizöl, Diesel, Benzol und Toluene mit einem Ladevolumen von 95 Kubikmetern entwickelte. Die umgesetzten Innovationen beschränkten sich seinerzeit allerdings primär auf universell nutzbare Anschlüsse zur Be- und Entladung von oben beziehungsweise unten. Das Untergestell des Wagens selbst entsprach den seinerzeit üblichen Baugrundsätzen mit einer durchgehenden breiten Übergangsbühne am Handbremsende des Wagens und einem einfachen Rangiertritt mit Griffstange am gegenüberliegenden Wagenende in Fahrtrichtung rechts. Dennoch wurde der Wagen ein Erfolgsmodell und wurde in einer Serie



Wascosa-Aufnahme eines werkneuen Tankcar 3000: Gut erkennbar ist der symmetrische Aufbau mit zwei Rangiererbühnen und Aufkletterschutz samt Crashpuffern

von mehr als 500 Wagen gebaut und über ganz Europa hinweg eingesetzt.

Zur Weiterentwicklung in puncto Sicherheit kam es vor allem durch die Zusammenarbeit mit der kleinen, auf Crashelemente spezialisierten Firma EST aus Wangen im Allgäu. Dort setzte man anstatt auf gewichtige Schutzschilde in Tanknähe auf krallenähnliche Elemente in Puffernähe, die sich im Falle einer Entgleisung etc. ineinander verkeilen und so das Aufklettern des Wagens wirksam verhindern. Quasi als „Abfallprodukt“ dieser kompakten Lösung entstand ein Druckgas-Kesselwagen für Schwefeldioxid mit symmetrischem Aufbau und damit zwei breiten Übergangsbühnen. Kombiniert werden diese Krallen mit den bis dato bereits vielfach in der Praxis bewährten Suprapuffern G2. Dank ihres langen Deformationsweges bewerkstelligen sie den nötigen Kraftverzehr auf einem niedrigen Kraftniveau, was die Vertikaldynamik kollidierender Fahrzeuge bereits im Ansatz minimiert. Um den Druckgaswagen und seine Armaturen auch im Dom-bereich eine zusätzliche Verkleidung, die im Crashfall als Überrollschutz und im Alltagsbetrieb als sichere Arbeitsplattform dient. Damit sowie dem von Knorr entwickelten und von Wascosa favorisierten Entgleisungsdetektor sind die wichtigsten modernen Sicherheitselemente definiert. Letztlich fanden sie sinnvollerweise auch Eingang in die

von der CEFIC aufgestellten Grundsätze für Neubau-(Chemie-)Kesselwagen.

Unter dem Markennamen Wascosa Tankcar 3000 bietet diese Firma seit 2013 einen für Mineralölprodukte ausgelegten Wagen mit einem Ladevolumen von 95 Kubikmetern und andererseits einen isolierten und beheizbaren Waggon mit einem Ladevolumen von 80 Kubikmetern an. Ersterer besitzt je nach Einsatzzweck – Mineralöl oder Chemieprodukte – unterschiedliche Ausstattungen mit Be- und Entladearmaturen. Ausgelegt sind alle Wagen für Achslasten von 22,5 und eine Gesamtlast von 90 Tonnen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h leer und 100 km/h im beladenen Zustand. Alle Fahrzeuge besitzen ein optimiertes Untergestell, das unmittelbar für die Ausrüstung mit EST-Suprapuffern G2 sowie den diese umgebenden Aufkletterschutzmodulen ACO4 vorbereitet wurde. Zudem verfügen sie an beiden Wagenenden über durchgehende 55 Zentimeter breite Bühnen mit entsprechenden beidseitigen Griffstangen und breiten Aufstiegstritten. Optional können die Wagen auch mit Entgleisungsdetektoren Knorr 101/001 ausgestattet sein. Erwiesenermaßen können diese unter Umständen das Wirksamwerden des Aufkletterschutzes und der Crashpuffer unnötig machen und die Sicherheit weiter erhöhen, etwa wenn Rangierer oder Lokpersonale ausgelegte Hemmschuhe übersehen. *MKL*



Zu den ersten Farbtupfern im Kesselwagen-segment gehörten die roten Wagen der polnischen dec, die in Deutschland zuerst von der Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft eingeführt wurden Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)

Vor allem beim Transport von Chemikalien setzen viele Unternehmen heutzutage zunehmend auf Container-Transportlösungen statt Kesselwagen, was vor allem die zweiachsigen Wagengattungen entbehrlich macht

befugte. Aus ähnlichem Grund wurden an zahllosen Bestandswagen der Regelbauart die Aufstiegsleitern entfernt. Sie sind zudem in der Regel in den Raffinerien aufgrund vorhandener spezieller Ladeplattformen nicht nötig; die Entladung erfolgt generell vom Boden aus.

» **Moderne Kesselwagen sind trotz gefährlicher Fracht durchaus sichere Schienenfahrzeuge**

Jüngste Modernisierungsmaßnahme nicht nur an Kesselwagen sind die neuen kopfstücklosen Drehgestelle der Bauform Y27, die zudem nur noch einseitig aus der Mitte heraus abbremsen – auch das sind Optimierungen zur Einsparung von Eigenmasse zugunsten der Zuladung. Ein weiterer Trend – angestoßen von BASF und vornehmlich für Chemiekesselwagen zutreffend – ist die Abkehr von Kesselwagen und deren Ersatz durch größere Tankcontainer und entsprechende Tragwagen. Der Vorteil dieser Technologie liegt darin, dass das in vielen Fällen zwischen den Transporten fällige Reinigen der Tanks entfallen kann. Zudem ergeben sich Vorteile in der Wartung,



Ein physikalisches Phänomen

Das Schwappen der Flüssigkeit im Kesselwagen

Bei der Nutzung von Kesselwagen lässt es sich nicht vermeiden, dass diese aus Gründen unterschiedlicher Dichten der Ladegüter bei begrenzten Achslasten nicht immer voll beladen verkehren können. Daher kommt es unvermeidlich zum sogenannten Schwappen beim Anfahren und Bremsen sowie bei bestimmten Abfolgen von Gleisbögen und -gegenbögen etwa auf Weichenstraßen. Zunächst versuchte man, diesen Umstand durch Ein-

setzen von Schwallblechen im Kessel zu minimieren. Allerdings stellte sich heraus, dass diese Bleche im Falle von Entgleisungen oder harten Aufläufen das Risiko von Kesselschäden erhöhen, weshalb sie in modernen Kesselwagen selbst der 95- oder 100-Kubikmeter-Klasse nicht vorhanden sind. Das Minimieren des Effektes obliegt daher in den meisten Fällen dem Lokführer durch eine entsprechend vorsichtige Fahrweise.

MKL



Waren früher Mineralölwagen an den Verlaufsspuren herablaufenden Öls an den Behältern erkennbar, sind es heute die durch stetes Reinigen zur Verhinderung von Umweltschäden entstandenen Farbausbleichungen, was man im Modell berücksichtigen sollte

Deutung der Kesselwagen-Anschriften

Eigenheiten der Besitzverhältnisse

Nicht zuletzt die speziellen Anforderungen der chemischen Industrie an Kesselwagen führten bereits in den 1920er-Jahren dazu, dass Kesselwagen fast komplett aus den Beständen der Staatsbahnen verschwanden und als Flotten von Vermietgesellschaften wie EVA, VTG, Ermewa etc. betreut wurden. Sie wurden dann in der Regel von den Chemieunternehmen wie BASF, Bayer, Hoechst oder Raffinerien wie Leuna und später Konzernen wie Shell oder Total/Fina angemietet und mit Lokomotiven (oder Zügen) der jeweiligen Bahngesellschaften befördert. Ausnahme war die Deutsche Reichsbahn in der DDR, die bis Anfang der 1990er-Jahre zahlreiche und durchaus auch moderne Kesselwagen im eigenen Bestand hatte. Dieser wurde nach der Bahnreform an die Vermieter KVG, VTG und Ermewa verkauft.

Diese speziellen Eigentumsformen erlaubten es ab Mitte der 1990er-Jahre den aufkommenden mittelständisch-privaten Bahnunternehmen, gerade im Mineralölverkehr am Markt Fuß zu fassen und ihre Entwicklung voranzutreiben. Ihnen kam zugute, dass sie zusammen mit der DB Netz AG eine Flexibilität an den Tag legten, die bislang von der DB nicht bekannt war. Im Ergebnis verlor beispielsweise die Deutsche Bahn ab 2001 fast alle Verkehre für die Deutsche Shell an die

drei Bahngesellschaften KEG, rail4chem und Transpetrol.

Speziell der KEG, die ab 1999 den ersten privaten Ferntransport von Kerosin zwischen Lingen (Emsland) und München auf die Beine stellte, sind einige Farbspiele zu verdanken. So fielen nicht nur die minttürkis/weiß/gelben rumänischen Dieselloks auf, sondern auch die anfänglich nur von ihnen gezogenen roten Kesselwagen des polnischen Vermieters dec. 2001 folgte rail4chem, deren Personal zum Teil vorher bei der KEG arbeitete, die mit großen Gesellschaftern wie BASF besser auf den Preiskampf der Folgezeit reagieren konnte.

Der wiederum bewirkte, dass es heute kaum noch kleinere private Bahnunternehmen gibt, die in nennenswerten Mengen vor eigenen Zügen täglich auf Langstrecken unterwegs sind. Ähnliche Konzentrationen waren aber auch bei den Vermietern zu verzeichnen: EVA ging erst in der KVG auf, und diese übernahm auch Teile der dec-Flotte. Heute gehört diese wiederum der amerikanischen GATX. Für zusätzliche Abwechslung sorgt das innovative Schweizer Unternehmen Wascosa, das ähnlich wie in Teilen VTG auf Hochsicherheitswagen mit Crashpuffern und Aufkletterschutz setzt. Die entsprechenden Kesselwagen in Orange/Blau werden besonders von Shell genutzt und fallen optisch sofort auf. MKL

denn das Untergestell ist nun ein schlichter Containertragwagen und kein fester Teil eines Gefahrgutwagens mit entsprechenden Risiken der Kontaminierung.

Bauartenvielfalt im Modell

Die modernen Knickkesselwagen der 95-Kubikmeter-Klasse hatten parallel lange Zeit nur *Piko* und *Sachsenmodelle/Tillig* in ihren HO-Programmen. Leider überzeugten letztere Miniaturen durch eine deutlich sichtbare Trennkante im Bodenbereich in Kombination mit mäßigen Laufeigenschaften nur bedingt. Dadurch blieb *Piko* lange die einzige Wahl für Betriebsbahner, auch wenn nicht alle Modelle die Feinheiten der jeweiligen Vorbilder korrekt wiedergaben – beispielsweise bei der Anordnung der Kesselaufbauten, der Art der Entladeventile oder der Änderungen an den Griffstangen.

Dem Hersteller *Tillig* gebührt der Verdienst, die ersten osteuropäischen Neubauwagen umgesetzt zu haben. Es waren die Wagensets und Einzelwagen des damals sogenannten Kerosin-Expresses der Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft. Sie fielen nicht nur durch das vom Einheitsgrau abweichende Rot auf, sondern auch durch die an den Stirnseiten vorhandenen Haken, die beim Original fertigungsbedingt sind und die Handhabung des Kessels bei späteren Instandhaltungsarbeiten vereinfachen.

Der Modellbahnproduzent *Roco* benutzte hingegen lange Zeit ein HO-Basisfahrzeug der frühen 1980er-Jahre und ließ es entsprechend oft und durchaus fantasievoll durch seine Lackieranlagen laufen. Erst seit 2020 gibt es auch bei den Bergheimern einen stimmigen 95-Kubikmeter-Wagen in verschiedenen Ausführungen für den Einsatz auf Anlagen der Epochen V und VI.

Echte Abwechslung ergab sich auf dem Sektor moderner Kesselwagen erstmals mit der Ausweitung der Produktpalette beim Hersteller *B-Models*. Nach Zucker- und Containertragwagen rollten ab 2014 auch die Knickkesselwagen aus Belgien in die Ladenregale und sorgten für Abwechslung. Sie gefallen vor allem durch feine, aber empfindliche Ausführungen der Griffstangen. Leider können nicht alle Fertigungschargen im Betriebseinsatz überzeugen.

Die Wagentypen der 1980er-Jahre blieben lange Zeit unbeachtet. Erst *Brawa* setzte die letzte Ausführung der Wagen ab 2013 um. Den DR-Versionen folgten recht schnell auch jene der übernehmenden Einsteller KVG und VTG. Der Vorgängerserie will *Albert-Modell* in Kürze ein Denkmal setzen – und zwar die aktuellen Osteuropa-Versionen eingeschlossen.

Aus Göppingen rollten zwar schon etwas länger moderne Kesselwagen zu den Sammlern, allerdings waren das neben den Gaskesseln zunächst isolierte Chemiekesselwagen von Vermietern wie Nacco oder VTG – erkennbar an der kantigen Außenform und der zumeist silbernen Lackierung. Diese rührt beim Original von der Verwendung von Edelstahlblechen für die Verkleidung her. Weitere Neukonstruktionen in Kooperation zwischen *Märklin* und *Tillig* betreffen kurze Chemiekesselwagen, wie sie beispielsweise für den Transport von Schwefelsäure eingesetzt werden. Dort ist nämlich ein langer Kessel unwirtschaftlich, weil zum einen dessen Volumen der hohen Dichte wegen nicht ausge-

» Modellbahnern steht in HO, TT und N ein breites Sortiment an modernen Kesselwagen zur Wahl

nutzt werden kann und sich zum anderen daraus ein starkes Aufschaukeln der Ladung mit entsprechendem Verschleiß am Wagen im Bereich von Bremse und Laufwerk ergibt.

Die von *Märklin/Trix* ab 2017/18 gewählten Vorbilder sind repräsentative Grundtypen verschiedener in den späten 1990er-Jahren auf die Gleise gekommener Standardwagen mit einer Vorbildlänge von 17 Metern. Der französische Millet-Wagen trägt noch die Anschriften nach dem bis zur Epoche V gültigen Raster, die anderen drei von Wascosa, GATX und VTG laufen als Epoche-VI-Fahrzeuge mit den entsprechenden Halterkennungen. Während der Wascosa-Wagen die markante blaue Lackierung des Originals trägt, kommen die anderen Wagenmodelle in gedecktem Grau ihrer Einsteller daher. Dieses fällt bei VTG und GATX dunkler aus als beim Franzosen. Inzwischen folgten auch hier die ersten Farbvarianten.

Positiv fällt an den *Märklin/Trix*-Konstruktionen auf, dass Unterschiede – die bislang weder



In Westeuropa ab Ende der 1970er-Jahre beschaffter Neubaukesselwagen, den es mit stirnseitigen und seitlichen Aufstiegsleitern gab und der in zahlreichen Roco-HO-Varianten umgesetzt wurde

Primär für Chemieverkehr vorgesehen ist dieser Neubauwagen, erkennbar an der seitlichen Auffangrinne mit Ablauf. Weil noch nicht alle Kunden Verladebühnen haben, verblieb die Aufstiegsleiter



Das „kantige“ und glänzend-reflektierende Äußere verrät die Kesselisolierung und damit den Einsatz dieses Vierachslers außerhalb des Mineralölverkehrs. Dieser leiterlose Wagentyp dient vorrangig für Latex-Transporte

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)





Märklins 1:87-Umsetzung des Euro-Tankcars von Wascosa war das erste und ist das einzige korrekte Modell – erkennbar an den fünf nebeneinanderliegenden Entladevorrichtungen. Die Varianten unterscheiden sich in Details wie Kesselaufbauten, Auffangrinnen und Entladestutzen

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)



Als modernen Kesselwagen boten viele Modellbahnhersteller – hier das HO-Fahrzeug von Piko – zunächst die isolierte Ausführung an. Diese kommt zwar im nachgestellten Mineralölverkehr kaum zum Einsatz, macht optisch beim Anlageneinsatz aber allerhand her

von Piko noch Tillig korrekt umgesetzt worden sind – wie diverse Domanordnungen auf den Kesselscheiteln, Ablaufrinnen, Tritte sowie fallweise abweichende Armaturen am Boden bei allen Wagenmodellen vorbildgetreu sind. So war Märklins Wascosa-Euro-Tankcar der erste mit fünf nachgebildeten Anschlüssen am Wagenboden. Lobenswert ist zudem, dass die Rangiererritte am Nichthandbremsende korrekt einen abgewinkelten Haltebügel tragen. Märklin fertigt ihn der Stabilität wegen erfreulicherweise aus Metall. Eine Augenweide sind die mit freistehenden Handrädern versehenen Auslässe mit sauber gravierten Verschlusskappen. Ein weiterer Pluspunkt sind die farblich abgesetzten Armaturen für den Lastwechsel voll/leer, den Bremsartenwechsel G-P und das Hauptventil zum Ein- und Ausschalten der Wagenbremse. Ebenso detailliert nachgebildet sind die Auflagen des Kessels an den Tanksätern. Diese sind beispielsweise bei den vergleichbaren Piko-Wagen nur vereinfacht. Und nicht zuletzt gefallen die Hochleistungspuffer, mit denen die Märklin-Modelle korrekt be-

Wascosas-Flaggschiff im Modell

Als Tillig den Kesselwagen des Typs Euro-Tankcar 3000 mit Aufkletterschutz zur Spielwarenmesse 2019 ankündigte, war die Sammlerszene hocherfreut. Getrübt wurde die Erwartung, als dann das Handmuster auf dem Fototisch stand: Zwar gefiel der Aufkletterschutz, aber schon die Farbe der Aufstiegsbühne und der Puffer war falsch. Noch gravierender war jedoch die Ausführung der Trittroste auf dem Dach: Diese entsprach völlig vorbildwidrig der Regelbauart, nur dass die Aufstiegsleiter fehlte. Obwohl wir Tillig seinerzeit auf die Mängel angesprochen hatten, ging der Wagen fehlerhaft in die Serienproduktion. Eine Korrektur der vorbildgerechten Details wurde bis heute nicht vorgenommen. Wenig später nahm sich der tschechische Hersteller Igra der Wascosa-Wagen an – allerdings der nun an alte Standards mit nur einer Bühne ange-

passten Ausführungen der Mutant-Serien mit neuen Drehgestellen ohne Kopfstücke.

Tillig-Modellbesitzern sei eine optische Aufhübschung des Kesselwagenmodells angeraten. Dazu das Modell vorsichtig zerlegen. Die Puffer in Orange für den Schaft und in Grau zur Nachbildung der gefetteten Stirnflächen lackieren. Das Umfärben der Rangiererbühnen auf das Orange der ersten Serien ist materialbedingt kaum möglich, denn dort haften reguläre Modellbaufarben nur schlecht. Recht mühsam ist das Anpassen der Laufroste: Hier kann ein Kompromiss darin bestehen, entweder die aktuelle Ausführung des Tillig-ATIR-Wagens zu nutzen oder die eines Igra-Modells anzupassen. Ein Tausch der Drehgestelle von einem Igra-Wagen ist ebenfalls möglich, allerdings ist das Modell dann nur noch auf Gleisradien größer 550 Millimeter einsetzbar. MKL



Im Vergleich des Tillig- (links) und Igra-Wagens erkennt man die Unterschiede etwa bei Tanksattel und Drehgestellen zwischen Tankcar 3000 und Mutant (rechts). Beide Kesselwagenmodelle erfordern an Bühne und Aufstieg etwas farbliche Nacharbeit

Im Grenzverkehr nach Nordpolen war 2007 die HGK mit ihren Class 66 und 77 unterwegs, hier als Diesellokomotivmodell von ESU vor einem HO-Kesselwagen-Ganzzug aus Piko-KVG-Modellen

Severin Selzam/Slg. MKL



stückt sind. Leider gibt es auch kleinere Mängel wie unterschiedlich dicke Griffstangen an den Rangiererbühnen.

Die jüngsten Nachbildungen moderner Kesselwagen der 88- und 98-Kubikmeter-Klasse bietet *Igra*. Der tschechische Hersteller verschiebte sich den modernsten Wagen und ist bislang auch einziger HO-Anbieter der modernen Drehgestellbauart Y27. Den Anfang machten die Modelle in den Farben von Wascosa und ČD Cargo, später folgten auch Pannonia und ATIR-Rail sowie GATX. Bemerkenswert an den Modellen sind Filigranität und hohe Bedruckungsqualität. Leider sitzen bei den letzten

» Viele der angebotenen Kesselwagen-Farbversionen sind gern gekaufte Fantasiefahrzeugmodelle

Serien die Rangiererbühnen nicht immer waagrecht. Zudem wurden bis dato die Wagen mit Aufkletterschutz noch nicht nachgebildet – vielleicht auch, weil sie in Osteuropa kaum anzutreffen sind. Als weiterer ausländischer Anbieter empfiehlt sich *Sudexpress*. Dort finden sich inzwischen recht aufwändig bedruckte 88-Kubikmeter-Wagen im HO-Sortiment.

TT als Nischenmarkt

Die ersten modernen Kesselwagen der 95-Kubikmeter-Klasse im Maßstab 1:120 lieferte der Kleinserienhersteller *Lorenz* aus Schneeberg. Leider haftet den Wagen aufgrund der Sprödigkeit des Drehgestellmaterials der Makel an, dass deren Halte- und Drehzapfen recht schnell brechen. Das änderte sich erst mit Übernahme der Formen durch *Busch*. TT-Platzhirsch *Tillig* bietet an modernen Bauarten nur die 65-Kubikmeter-Wagen, die es auch als

Kesselwagen-Verschmutzung

Wer sich patinierte Kesselwagen auf so mancher Modellbahnanlage anschaut, findet meist auch Ausführungen mit starken Verschmutzungen in den Bereichen rund um die Domdeckel – oft kombiniert mit entsprechenden Verlaufspuren an den Seiten und ölig verfärbten Achslagern. Zum Glück trifft dieses liebgewonnene Patinierungsbild nicht mehr auf Kesselwagen der Epochen V und VI zu. Denn die geltenden Umweltschutz- und Arbeitssicherheits-

regeln lassen Derartiges gar nicht mehr zu. Stattdessen zeigen moderne Kesselwagen oft ausgeglichene Farben an den Kesselscheiteln – hervorgerufen durch regelmäßiges Abwaschen beim Verlassen der Raffinerien beziehungsweise Chemiewerke. Im Betrieb entstehende Verschmutzungen rühren eher von aufgewirbeltem Schmutz aus dem Gleisplanum, Abrieb der Fahrleitungen, sich niederschlagenden Abgasen der Dieselloks sowie eventuell etwas Flugrost. MKL



Moderne Kesselwagenmodelle sollten nur mit wenigen Verschmutzungen patiniert werden, wie hier zum Beispiel ein HO-Knickkesselwagen von Modellbahn Union

HO-Modell gibt. Leider sind dadurch die Masse der Farbvarianten reine Fantasie. Das wird aber nur wenige stören – schließlich freuen sich die meisten TT-Bahner, wenn sie dank kürzerer Baulänge einen Wagen mehr an den Zug bekommen. Kesselwagen-Sammler begrüßen aktuell den Markteintritt von *Igra* und können dort vorbildgetreue TT-Modelle beziehen. Allerdings sind bislang nur die 88-Kubikmeter-Versionen verfügbar.

Wenig Auswahl in N, O und 1

Ähnlich wie *Roco* in HO bietet *Fleischmann* N-Bahnern bis heute nur auf der Basis der bun-

desdeutschen 1980er-Jahre-Ausführungen des 80-Kubikmeter-Kesselwagens zahlreiche und recht fantasievolle Miniaturen an. Modellbahner, die im Maßstab 1:160 etwas ernsthafter unterwegs sind, greifen in puncto filigraner Modelle besser zu den *Brawa*-Ausführungen der letzten DR-Konstruktion in ihren vorbildgerechten Versionen der Epochen IV und V sowie zu den ab 2013 überwiegend in Sets erschienen 95-Kubikmeter-Wagen von *Minitrix*.

Die ersten Modelle moderner 95-Kubikmeter-Wagen legte vor anderthalb Jahrzehnten *MTH* aus den USA für den europäischen O-Markt auf





Während Piko die Wagentritte ähnlich wie Tillig komplett in Kunststoff ausführt (oben), setzt Märklin (darunter) auf eine Kombination mit geätzten Metallblechen



Zu den ersten Neubauwagen überhaupt gehört diese HO-Ausführung eines DR-Wagens von Brawa in einer äußerst detaillierten Umsetzung

In einer Kooperation zwischen Märklin und Tillig wurde ein kürzerer Neubauwagen für spezielle Ladegüter wie Schwefelsäure auf die HO-Gleise gesetzt (rechts)



Roco deklinierte sein betagtes HO-Modell -zignal durch. Als dec/KVG-Version stimmt es fast, es fehlen nur die stirnseitigen Haken

Geeignete Loks für Kesselwagen-Ganzzüge

Bau-reihe	Nenn-größe	Modellhersteller
140	HO	Märklin, Roco, Piko, Trix
	TT	Roco (kuehn), Tillig
	N	Minitrix
143	HO	Märklin, Roco, Piko, Trix
	TT	Piko, Tillig
	N	Fleischmann, Minitrix
150	HO	Märklin, Roco, Piko, Trix
	TT	Piko
	N	Minitrix
151	HO	ESU, Märklin, Roco, Piko, Trix
	TT	Piko
	N	Fleischmann, Minitrix
155	HO	Gütsold, Roco
	TT	Tillig
	N	Arnold, Minitrix
159	HO	Sudexpress
	TT	Sudexpress
	N	-
182	HO	Jägerndorfer, Märklin, Roco, Piko, Trix
	TT	Piko, Tillig
	N	Minitrix
185	HO	Brawa, Märklin, Roco, Piko, Trix
	TT	Roco/kuehn), Tillig
	N	Fleischmann, Minitrix
187	HO	A.C.M.E., Brawa, Märklin, Piko, Trix
	TT	Piko
	N	Fleischmann
189	HO	Märklin, Roco, Piko, Trix
	TT	Tillig
	N	Minitrix
193	HO	Jägerndorfer, L.S. Models, Märklin, Piko, Roco, Trix
	TT	Piko, Tillig
	N	Fleischmann, Minitrix
216/218	HO	Brawa, Märklin, Roco, Piko, Trix
	TT	Tillig
	N	Fleischmann, Minitrix
232	HO	ESU, Märklin, Roco, Piko, Trix
	TT	Piko, Roco, Tillig
	N	Arnold, Minitrix,
248/	HO	Märklin, Piko, Trix
249	TT	Tillig
	N	Minitrix



Vor den ersten KEG-Kerosinzügen lief auch die einzige betriebsfähige V 180 des Unternehmens – hier nachgestellt mit einer Gützold-H0-Diesellokomotive und Tillig-Kesselwagenmodellen

Zugbildungsvorschläge

Lokomotiven vor Kesselwagen-Ganzzügen

Je nach Tanklager sind die Standardzüge 19 bis 24 Wagen und somit maximal 410 Meter lang. Die Masse liegt dann brutto zwischen 1.500 und 2.000 Tonnen im beladenen Zustand, leer hingegen zwischen 420 und 550 Tonnen. Während der Epoche V war die Lokvielfalt noch etwas größer – so setzte die DB AG die Baureihen 140, 150, 151, 155, 145 sowie 185 ein. An Dieselloks kamen Vertreter der V 160-Familie sowie 232/233/241 zum Einsatz.

Bei den privaten Anbietern sah es etwas anders aus, denn dort fuhr zunächst alles, was ansatzweise geeignet schien, denn Elektroloks waren zunächst Mangelware.

So traf man ehemalige 202/204, 220, 228, 231/232 oder 142 und 194. Mit Aufkommen der Lokpools wechselte das Bild rasch zur modernen Traktion in Form der Baureihen 152, 182, 185 und später 189. Unter Regie der RBH kamen auch 143er in Doppeltraktion zum Einsatz – ähnlich bei EBS und Deltarail sowie anderen.

Heute verkehren die meisten Mineralölzüge mit den Baureihen 185, 189, 192/193 und 247 sowie mit den Hybridloks 248/249 und 159/169. Bei den Privaten sind auch noch gelegentlich die Ex-Reichsbahn-Baureihen 143 und 155 zu sehen. Die Tabelle links gibt darüber Aufschluss. MKL

und vertrieb sie in Kooperation mit *Busch*. Heute sind die Modelle überarbeitet unter dem Dach von *Lenz Elektronik* im Angebot.

In der Nenngröße 1 bot vor einigen Jahren *Wunder* eine Auswahl an 95-Kubikmeter-Wagen an. Allerdings sind diese längst ausverkauft.

Abschließen möchten wir unsere Kesselwagen-Modellbetrachtung mit einer Herstellerübersicht (siehe Tabelle unten). Die Grundbezeichnung für vierachsige Kesselwagen mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit lautet Zas. Ein höheres Ladevolumen wird durch ein zusätzliches „n“ markiert, die Entlademöglichkeiten durch Überdruck mit einem „c“ – daher die Bezeichnungen Zans bzw. Zacns. Wenn die Wagen zusätzlich beheizbar sind, kommt als Nebenzeichen noch ein „e“ hinzu. Zacns-Wagen werden allerdings im klassischen Mineralölverkehr nicht eingesetzt.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Diesen kurzen Typ beheizbarer und isolierter Kesselwagen, auch Chemiker genannt, bietet Roco in H0 und TT an. Er kommt für Transporte von Chemikalien wie Schwefel, Phenol, Asphalt o. ä. zum Einsatz, nicht aber für Mineralölprodukte

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (7)



Moderne Kesselwagen H0 bis N (Auswahl)

Gattung	Nenngröße	Hersteller
Zas	H0	Brawa, Märklin/Trix, Piko, Roco
	TT	Heris
	N	Brawa, Fleischmann, Liliput
Zans	H0	Märklin/Trix, Piko, Roco, Tillig
	TT	Tillig
	N	Fleischmann
Zac(n)s	H0	Igra, Märklin/Trix, Piko, Roco, Sudexpress, Tillig
	TT	Lorenz/Busch, Igra
	N	Minitrix

TT-Bahnnern bot erstmals Lorenz einen modernen Kesselwagen an, der später in den Busch-Vertrieb übernommen wurde

Bild des Monats



Seltene Gäste im Nahetal

628 521 und 628 507 rollen am 31. Mai 2025 als RE 12393 von Bingen bei Bad Kreuznach entlang der Nahe nach Neustadt (Weinstraße). Die ehemals als Sylt-Shuttle-Plus eingesetzten Fahrzeuge sind auf dieser Relation nur sporadisch anzutreffen und wurden ursprünglich zur kurzfristigen Verstärkung ins DB Regio-Betriebswerk Kaiserslautern geholt. Dort wurde der Fahrzeugbestand zuletzt allerdings wieder reduziert – 628 521 soll zusammen mit 628 532 ins Stillstandsmanagement Karsdorf überführt werden. In der Pfalz verbleiben vorläufig nur noch zwei der ursprünglich fünf Sylt-Triebwagen.

Foto: Jörg Heinen, Text: Florian Bender

■ Generalsanierung Berlin – Hamburg ist angelaufen

Umleitungen, Ersatzverkehre und viel Kritik

Mit Beginn der neunmonatigen Sperrung für die Generalsanierung der Hauptstrecke Berlin – Hamburg am 1. August 2025 hat die Deutsche Bahn eine der meistbefahrenen Achsen Deutschlands komplett vom Netz genommen. Die Auswirkungen betreffen den Güter-, Fern- und Regionalverkehr gleichermaßen – mit teils ungewöhnlichen Umleitungen, aber auch erheblichem Unmut. Darüber hinaus löst die Tatsache, dass die Sperrung ohne triftige Begründung oder nachvollziehbaren Bauablaufplan kurzfristig auf neun statt ursprünglich sechs Monate verlängert wurde, Verärgerung aus.

Umwege für den Güterverkehr

Die Güterzüge weichen auf diverse Ausweichrouten aus – teilweise mit extremen Umwegen. Laut dem Verband „Die Güterbahnen“ werden bis

zu 30 Güterzüge täglich äußerst weiträumig über Köln und Leipzig bis nach Tschechien geführt, was zu erheblichen Mehrkosten und Verspätungen führt. Hinzu kommen Probleme auf den Umleitungsstrecken wie unterbesetzte Stellwerke, Störungen und zusätzliche Baustellen.

Im IC über Bad Kleinen

Im Fernverkehr leitet die DB die Züge zwischen Berlin und Hamburg weiträumig über Stendal und Uelzen um – mit rund 45 Minuten längerer Fahrzeit. Für die Verbindung Hamburg – Rostock werden drei IC-Zugpaare mit 218-Bespannung über Lübeck und Bad Kleinen geführt, allerdings nur bis Dezember 2025. Ines Jesse, Staatssekretärin aus Mecklenburg-Vorpommern, kritisierte die vorzeitige Einstellung bei einer Podiumsdiskussion der DB in Ludwigslust als unzureichend: „Die Menschen und Unternehmen brauchen im Fernver-

IC an die Ostsee

IC 2260 Hamburg Hbf 08:38 – 09:26 Lübeck Hbf 09:36 – 10:32 Bad Kleinen 10:34 – 11:26 Rostock Hbf 11:38 – 12:30 Stralsund Hbf 12:38 – 13:29 Ostseebad Binz (täglich bis 13. Dezember 2025)

IC 2261 Greifswald 07:02 – 07:24 Stralsund Hbf 07:27 – 08:40 Rostock Hbf 08:54 – 09:47 Bad Kleinen 09:51 – 10:41 Lübeck Hbf 10:53 – 11:30 Hamburg Hbf (täglich bis 13. Dezember 2025)

IC 2262 Hamburg Hbf 12:30 – 13:19 Lübeck Hbf 13:33 – 14:32 Bad Kleinen 14:34 – 15:26 Rostock Hbf 15:38 – 16:27 Stralsund Hbf 16:31 – 17:20 Ostseebad Binz (täglich bis 13. Dezember 2025)

IC 2263 Ostseebad Binz 10:43 – 11:32 Stralsund Hbf 11:38 – 12:40 Rostock Hbf 12:54 – 13:47 Bad Kleinen 13:51 – 14:42 Lübeck Hbf 14:53 – 15:32 Hamburg Hbf (täglich bis 13. Dezember 2025)

IC 2264 Hamburg Hbf 16:33 – 17:26 Lübeck Hbf 17:36 – 18:32 Bad Kleinen 18:34 – 19:26 Rostock Hbf 19:38 – 20:28 Stralsund Hbf 20:31 – Greifswald 20:52 (täglich bis 13. Dezember 2025)

IC 2265 Ostseebad Binz 14:27 – 15:21 Stralsund Hbf 15:24 – 16:27 Rostock Hbf 16:55 – 17:48 Bad Kleinen 17:51 – 18:41 Lübeck Hbf 18:53 – 19:36 Hamburg Hbf (täglich bis 13. Dezember 2025)

kehr verlässliche Lösungen – auch über den Dezember hinaus.“

Neue Linien im Regionalverkehr

Für den Regionalverkehr ist ein umfassendes Ersatzbusangebot mit mehr als

170 Fahrzeugen bereitgestellt. Doch auch Bahnhöfe und Strecken im „Dunstkreis“ der Generalsanierung sind von Änderungen und Ausfällen betroffen. Betroffen sind nicht nur die Linien, die normalerweise über die gesperrte Strecke fahren. So entfallen zum Beispiel RE-Züge auf der primären Umleitungsroute Uelzen – Stendal und werden durch Busse ersetzt.

Noch bis Dezember 2025 befahren drei IC-Zugpaare die Strecke Lübeck – Bad Kleinen mit 218-Vorspann. Eine interessante Kombination aus der schwarz/grauen 218 497 und der in IC-Farben gehaltenen 101 013 zieht am 4. August 2025 den IC 2262 Richtung Ostseebad Binz (Foto bei Naschendorf) Axel Witzke

Zwei Änderungen sind bemerkenswert. Zum einen ist hier die Linie RE 6 („Prignitz-Express“) zu nennen, die ab Neuruppin Rheinsberger Tor nach Herzberg (Mark) über einen Streckenabschnitt ohne regulären Reisezugbetrieb umgeleitet wird. Zum anderen ist der eigens bis April 2026 eingelegte RE 2 zwischen Lübeck und Bad Kleinen erwähnenswert. Die Betriebsaufnahme dieser Linie verlief allerdings problematisch, da mögliche Kreuzungsstellen zumindest am Wochenende durchgeschaltet werden oder aufgrund einseitig zu kurzer Bahnsteiglängen für die Garnituren aus 218 und vier Doppelstockwagen nicht genutzt werden.

Kummerkasten eingerichtet

Um Fahrgastprobleme gezielt zu erfassen, hat der Deutsche Bahnkundenverband (DBV) Berlin/Brandenburg einen Kummerkasten eingerichtet. Landeschef Bernd Bretkopf rechnet mit chaotischen Verhältnissen: „Allein die Vielzahl an Linien, Wegen und Taktabweichungen birgt erhebliches Konfliktpotenzial.“ Die Rückmeldungen sollen gesammelt und an die Verantwortlichen weitergeleitet werden.

em/AW

Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen Tragisches Zugunglück bei Riedlingen

Bei einem tragischen Zugunglück nahe Riedlingen am 27. Juli 2025 sind drei Menschen ums Leben gekommen, darunter der Lokführer und ein Auszubildender. Der aus den 612 112/612 und 612 133/633 von DB Regio gebildete RE 3227 (Sigmaringen – Ulm) entgleiste aufgrund eines Hangrutsches, mutmaßlich ausgelöst durch einen wegen starken Regens übergelaufenen Kanal. 41 Personen wurden verletzt, einige davon schwer. Die Bahnstrecke blieb danach wochenlang gesperrt, ein Schienenersatzverkehr wurde eingerichtet. Die Bergungsarbeiten gestalteten sich aufgrund des schwierigen Geländes komplex und dauerten mehrere Tage. Die Ermittlungen zur Unfallursache laufen.

em



Der aus 612 112/612 und 612 133/633 von DB Regio gebildete RE 3227 (Sigmaringen – Ulm Hbf) ist am 27. Juli 2025 zwischen den Ortsteilen Zwiefaltendorf und Zell entgleist

picture alliance/dpa/Thomas Warnack

Deutsche Bahn

Halbjahresbilanz: Operativer Verlust gesenkt – Umsatz hinter Erwartungen

Die Deutsche Bahn hat für das erste Halbjahr 2025 eine Bilanz mit gemischten Ergebnissen veröffentlicht: Der operative Verlust konnte auf 760 Millionen Euro gesenkt werden, während der Umsatz um 3,4 Prozent auf 13,3 Milliarden Euro stieg, jedoch hinter den Erwartun-

gen zurückblieb. Eine große Herausforderung bleibt die Finanzierung der Infrastrukturmodernisierung: Trotz geplanter 107 Milliarden Euro Investitionen bis 2029 gibt es laut DB-Angaben eine Finanzierungslücke von 17 Milliarden Euro.

em

Stuttgart 21

Bahn muss Mehrkosten allein tragen

Die Deutsche Bahn (DB) muss die Mehrkosten für das Projekt Stuttgart 21 allein tragen. Das entschied der 14. Senat des Verwaltungsgerichtshofs (VGH) Baden-Württemberg am 1. August 2025 und wies den Antrag auf Berufung zurück, den die DB nach einem Urteil im Mai 2024 gestellt hatte. Darin hatte das Verwaltungsgericht Stuttgart eine Klage abgewiesen, mit der die Bahn

eine Beteiligung des Landes und anderer Akteure an den Mehrkosten von 4,7 Milliarden Euro gefordert hatte. Das Gericht betonte seinerzeit, dass der Finanzierungsvertrag lediglich Raum für weitere Gespräche, jedoch keine Verpflichtung zur Kostenübernahme enthalte. Die Gesamtkosten für das Projekt Stuttgart 21 werden auf rund 11,8 Milliarden Euro geschätzt.

em

Transdev Regio Ost/Wedler Frank Logistik

Leipzig – Chemnitz: Wagen-Chaos auf dem RE 6 beendet

Das monatelange Chaos auf der sächsischen RE-Linie 6 Leipzig – Chemnitz ist beendet. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wurden die betagten Halberstädter Schnellzugwagen von Transdev Regio Ost (TDRO) durch doppelstöckige Ersatzzüge von Wedler Frank Logistik (WFL) ersetzt, da Alstom die bestellten akkuelektrischen Coradia Continental nicht rechtzeitig liefern konnte (Prognose: Dezember 2025).

Abgase angesaugt

Die klimatisierten Wagen sollten den vom federführenden Aufgabenträger Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) gewünschten Qualitätssprung bringen. Ende März hatte das Eisen-

bahn-Bundesamt (EBA) angeordnet, bei führender Lok den ersten der drei Wagen abzusperren, nachdem zahlreiche Fahrgäste über Benommenheit, Kopfschmerzen und Übelkeit geklagt hatten. Ursache ist die Position der Luftansaugung der eingesetzten Wagen, sodass Abgase der ER20 ins Wageninnere gelangen konnten. Es folgten überfüllte Züge, elektrische Zusatzfahrten über Riesa und ein umfangreicher Busersatzverkehr. Ende Mai wurde regulär zwischen Lok und den Doppelstockwagen ein unbesetzter n-Wagen eingereiht. Ein Gutachten zeigte jedoch, dass auch dadurch nicht die erhoffte Wirkung eintrat, sodass ab Anfang Juni wieder mit drei Doppel-

stockwagen, davon einer nun in beide Fahrtrichtungen abgesperrt, gefahren wurde. Bis zum 17. Juli hat es gedauert, bis das Problem gelöst wurde.

DBpza 751.3 von DB Regio

Von DB Regio wurden drei Doppelstockwagen der Bauart DBpza 751.3, die über eine seitliche Luftansaugung verfügen, angemietet. Von diesen Wagen ist jeweils einer hinter der Lok eingereiht. Damit steht nach rund vier Monaten zumindest planmäßig wieder die volle Kapazität auf dem RE 6 zur Verfügung. Da für drei Umläufe nur drei Wagen zur Verfügung stehen, kam es allerdings danach tageweise wieder zu abgesperrten Wagen.

RM



■ DB Cargo

Erneuter Sparkurs beim Einzelwagenverkehr?

187 209 mit einem Zug des Einzelwagenverkehrs von DB Cargo am 10. September 2024 in Bingen (Rhein) Hbf. Laut DB-Insidern ist dieses Geschäft kaum profitabel zu betreiben

Klaus-Martin Vorhoff

Der Einzelwagenverkehr bei der Güterverkehrstochter der Deutschen Bahn, DB Cargo, soll drastisch zusammengeschumpft werden. Dafür werden einzelne Güterwaggons direkt bei den Firmenkunden abgeholt und auf Rangierbahnhöfen zu langen Zügen zusammengestellt. Diese Verkehrsart gilt als kostenintensiv, da sie in den Abläufen sehr kleinteilig und noch immer sehr personalintensiv ist.

Komplette Einstellung?

Laut DB-Insidern ist dieses Geschäft kaum profitabel zu betreiben. Nach Informationen aus Konzern und Aufsichtsrat arbeiten Berater deshalb an Szenarien, die Sparte bei DB Cargo drastisch zu verkleinern oder ihr Geschäft sogar nahezu komplett einzustellen. Hintergrund sind hohe Verluste, die Vorgaben der EU zur Reduzierung staatlicher Beihilfen ab

2026 und der Zwang, bis dahin profitabel zu wirtschaften. Dem Vorstand lagen dazu im Sommer 2025 verschiedene Restrukturierungsszenarien vor, unter anderem von den Beratungsfirmen Oliver Wyman und SCI Verkehr.

Das Handelsblatt berichtete von Plänen für eine Reduktion des defizitären Geschäfts um 80, mindestens aber um 60 Prozent. Von den 8.000 Arbeitsplätzen bei DB Cargo würden mindestens 4.000 wegfallen. Neben einer Fokussierung auf profitablere Verkehre und gegebenenfalls dem kompletten Rückzug aus bestimmten Einzelwagen-Angeboten prüft DB Cargo eine Optimierung und Neuorganisation des verbliebenen Netzes.

Sparkurs diktiert

Schon vor zwei Jahren wurde im DB-Aufsichtsrat ein Sparkurs diskutiert:

Von rund 1.000 Güterverladestellen könnten nur 100 bleiben. Auch bei den 144 Rangierbahnhöfen steht ein massiver Abbau im Raum – bis zu zwei Drittel könnten wegfallen.

DB Cargo betont öffentlich, man wolle den Einzelwagenverkehr für zentrale Industrien funktionsfähig halten, die Pläne sehen jedoch eine starke Ausdünnung vor. Werden sie Realität, so könnten private Wettbewerber nicht schnell genug einspringen, befürchten Experten. Die Einschnitte hätten massive Folgen für große Teile der deutschen und auch europäischen Wirtschaft, besonders für Branchen wie Stahl, Chemie und Baustoffe. Sie müssten in erheblichem Umfang Güter auf die Straße verlagern.

Künftig bei DB InfraGO?

Die Zukunft des Einzelwagenverkehrs bei DB Cargo hängt maßgeb-

lich von der finanziellen Unterstützung durch den Bund ab. Ohne ausreichende Förderung könnte das Unternehmen gezwungen sein, das defizitäre Segment zu verkleinern. Gleichzeitig gibt es Überlegungen, den Einzelwagenverkehr als gemeinnützige Infrastruktur unter das Dach von DB InfraGO zu stellen, um ihn ohne Gewinnanspruch weiterzuführen. Solche Pläne begrüßt etwa die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG).

Der Einzelwagenverkehr erbringt rund 18 Prozent der Verkehrsleistung des gesamten Schienengüterverkehrs in Deutschland. Im Jahr 2024 verzeichnete das Segment von DB Cargo in der Bilanz der Deutschen Bahn einen Verlust von 365 Millionen Euro. Der Bund unterstützt die Betriebskosten im Einzelwagenverkehr seit 2024 mit einem eigenen Förderprogramm. *em*

■ Eurobahn

Rückkehr zum Regelfahrplan

Nach der im Frühjahr erfolgten Übernahme der eurobahn durch den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) werden nun weitere seit langer Zeit bestehende, personalmangelbedingte Angebotskürzungen zurückgenommen. Im Netz Maas-Rhein-Lippe kehrte die eurobahn beim RE 3 Hamm (Westf) – Düsseldorf tagsüber in zwei Stufen zum 16. Juni und 1. August zurück. Seit dem 1. September gilt wieder der Regelfahrplan einschließlich der abendlichen Fahrten. Das Gleiche gilt für den RE 13 Hamm (Westf) – Venlo ab 15. September. Ein Teil der Leistungen wird aber weiterhin durch Train Charter Service (TCS) erbracht. Ebenfalls wieder wird seit 25. August der Regelfahrplan auf den RB-Linien 67 Münster – Bielefeld und 89 Münster – Paderborn angeboten. Für Fahrgäste im Teutoburger-Wald-Netz ergibt sich ab dem 6. Oktober eine



Auf dem RE 13 Hamm (Westf) – Venlo gilt ab 15. September wieder der Regelfahrplan, weiterhin erbringt auch TCS Leistungen. Wegen eines GSM-R-Problems ist am 22. Juli 2025 111 137 der TCS-Ersatzgarnitur vorgespannt

Martin Wehmeyer

deutliche Verbesserung. Der Zweistundentakt auf der RB 66 Münster – Osnabrück wird wieder zum Stundentakt, während bei der RB 65

Münster – Rheine acht zusätzliche Verstärkerfahrten angeboten werden. Keine Änderungen gibt es hingegen beim Ersatzkonzept des RE 82

Bielefeld – Altenbecken. Hier wurde die Option aus der Notvergabe an DB Regio gezogen und der Vertrag bis Dezember 2025 verlängert. RM

■ FS Treni Turistici Italiani

Nachtzug über Mittenwaldbahn

Das 2023 gegründete Trenitalia-Tochterunternehmen FS Treni Turistici Italiani startet in diesem Jahr eine Nachtzugverbindung nach München. Zunächst wird an nur zwei Wochenenden zeitlich passend zum Oktoberfest gefahren. Die Hinfahrt startet in Rom am 26. September und 3. Oktober. Zurück geht es jeweils zwei Tage später. Ungewöhnlich ist die Route auf deutscher Seite: Nach Überquerung des Brenners wird ab Innsbruck über Garmisch-Partenkirchen gefahren. AWA

■ DB InfraGO

Feste Fehmarnbeltquerung nicht vor 2032

DB InfraGO hat dem Bundesverkehrsministerium am 27. Juli 2025 offiziell mitgeteilt, dass sich die Umsetzung der Hinterlandanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung über das bisher kommunizierte Eröffnungsjahr 2029 hinaus verzögern wird. Grund seien Schwierigkeiten beim Abschluss der Planungen und der Baurechtserlangung. Aus einer parallel vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

veröffentlichten Bekanntmachung über die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen geht hervor, dass beim Bau des Fehmarnsundtunnels und der Inbetriebnahme der Anschlussinfrastruktur mit sechs Jahren und fünf Monaten gerechnet wird. Demnach wäre bei einem frühestmöglichen Baubeginn Mitte 2026 die Inbetriebnahme nicht vor Ende 2032 möglich. RM

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

ab 479,90 €*



DAMPFLOK BR 44: DER „JUMBO“ FÜR DEN SCHWEREN GÜTERZUGDIENST

Mit den Dampflok BR 44 der DRG, DB und DR bietet BRAWA **sechs formneue Modelle** an, deren Vorbilder durch ihre besonders starke Zugkraft überzeugten. Die Modelle sind vorbildgerecht mit unterschiedlichen Ausführungen des Tenders ausgestattet und kommen mit zahlreichen Details wie z. B. einer originalgetreuen Nachbildung der Stehkesselrückwand sowie Treib- und Kuppelstangen aus Metall. Die Digitalversionen warten zusätzlich mit Führerstandsbeleuchtung und Feuerlackern auf und sind mit einem Sounddecoder ausgestattet. Die Modelle sind **im Fachhandel erhältlich**.

WWW.BRAWA.DE

Best.-Nr.

70036 - 70050



Best.-Nr.

70112 - 70118





■ TRI Train Rental Rückkehr der 139

Vor einiger Zeit erwarb TRI Train Rental 139 222, 139 313 und 139 557 aus dem DB-Stillstandsmanagement Mukran. Ursprünglich waren diese als Ersatzteilsponder gedacht, doch

Zurück im Dienst: 139 222 überführt am 30. Juli 2025 Wagen als DLr 41360 von Köln nach Delitzsch ins Rail Maint Werk *Torsten Feige*

es ergab sich die Möglichkeit, 139 222 wieder zum Leben zu erwecken. Seit Juli 2025 ist die Lok mustergültig aufgearbeitet, grün lackiert und als E 40 1313 beschriftet zurück im

Dienst. Die Instandsetzungsarbeiten erfolgten im DB Cargo-Werk Oberhausen. Für die Lackierung zeichnete die Centralbahn in Mönchengladbach verantwortlich. *RM*

■ Regionebahn Straßenersatzverkehr im Krebsbachtal

Die baden-württembergischen Sommerferien nutzte das Regierungspräsidium Karlsruhe zur Sanierung der Landesstraße zwischen Neckarbischofsheim und dem Bahnhof Neckarbischofsheim Nord. Der Verkehr muss daher weiträumig umgeleitet werden. Da die Sperrung auch Auswirkungen auf den Busverkehr hat, bestellt das Land Baden-Württemberg montags bis freitags einen Straßenersatzverkehr auf der Krebsbachtalbahn. Die Regionebahn fährt die Leistungen im Auftrag von DB Regio. Zum Einsatz kommt der sonst beim Ringzug eingesetzte Regio-Shuttle VT 233 der SWEG Südwestdeutsche

Landesverkehrs-GmbH. Der Fahrplan ist nicht systematisiert. Vormittags verkehren die ersten drei Zugpaare auf der Gesamtstrecke Neckarbischofsheim Nord – Siegelbach, während anschließend Obergimpern der Start- und Endpunkt ist. Teilweise wird nur ein Kurzpendel zwischen Neckarbischofsheim Nord und Neckarbischofsheim Stadt angeboten. Mit einer Betriebszeit von 8:40 Uhr bis 17:59 Uhr ist der Fahrplan für Pendler ungeeignet. Die Regionebahn bezeichnet den Fahrplan als Kompromiss aus zeitlicher Verfügbarkeit des Zugleiters und den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln. *RM*

■ DB Cargo Wieder Güterzüge auf der Kammeltalbahn

Seit Jahresbeginn bedient DB Cargo bei Bedarf wieder die Anschlussstelle (Awanst) Mindelheim Anst Kleiner an der Kammeltalbahn Günzburg – Mindelheim beim Haltepunkt Nasenbeuren. Dies fällt in eine Zeit, in der die Güterverkehrssparte im

Raum Augsburg/Buchloe viele Leistungen an Mitbewerber verloren hat. Kleiner hatte den Schienentransport wegen Unzufriedenheit mit DB Cargo mehrere Jahre eingestellt, kehrt nun aber zum bedarfsweisen Verkehr zurück. Montags, mittwochs und

freitags erreicht die Bedienfahrt von Buchloe nach Memmingen gegen 8 Uhr Mindelheim. Bei Bedarf wird der Zug mit einer Diesellok der Baureihe 294 oder einer Vectron Dual Mode Light zweikraftlok (DB-Baureihe 249) als Sperrfahrt bis zum Anschluss Kleiner geschoben, Wagen für Memmingen bleiben dabei eingereiht. Der zweite Tarifpunkt an der Kammeltalbahn in Kleinkötz, zuletzt von Günzburg aus mit Baureihe 294 (teils 218) bedient, hat seit drei Jahren keinen Güterzug mehr gesehen. *AB*



Am 16. Juli 2025 schiebt 294 717 Güterwagen über die Kammeltalbahn zum Anschluss Kleiner. Danach geht es mit einem einzelnen Kesselwagen weiter nach Memmingen *Alexander Bauer*

In Kürze

Bahnchef muss gehen

Bahnchef Dr. Richard Lutz wird vorzeitig von seinem Posten als Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn entbunden. Die Entscheidung wurde am 14. August 2025 von Bundesverkehrsminister Patrick Schniedermitgeteilt. Dr. Lutz wird bis zur Nachfolgeregelung weiterhin kommissarisch tätig bleiben. *em*

SBS wird DB Regio

Als Teil des Vertrags für Netz 35 Los 3 übernahm Ausschreibungsgewinner DB Regio zum 1. August 2025 die aus Abellio hervorgegangene SWEG Bahn Stuttgart (SBS) von der landeseigenen SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH. Die SBS heißt nun DB Regio Stuttgart. Fahrzeugeinsatz, Personal und Unternehmensstruktur bleiben unverändert. *AWA*

Betriebsgenehmigung für ICE L

Der ICE L des spanischen Herstellers Talgo hat die Betriebsgenehmigung für Deutschland erhalten. Talgo informierte die Deutsche Bahn (DB) am 11. August 2025 über die erteilte Zulassung. Vier Einheiten sollen noch 2025 in Dienst gestellt werden. Eingesetzt wird der ICE L zunächst ab Mitte Dezember 2025 auf der Verbindung Berlin – Köln. *em*

Stuttgart: Tiefbahnhof geht erst 2027 in Vollbetrieb

Die Deutsche Bahn hat bestätigt, dass der Stuttgarter Kopfbahnhof bis Ende 2027 genutzt wird. Der Tiefbahnhof wird zwar 2026 eröffnet, aber nur der Fernverkehr und ein Teil des Nahverkehrs werden ab Dezember umgeleitet. Der restliche Nahverkehr bleibt weiterhin im alten Bahnhof. *em*

Flixbahn führt Gepäckgebühren ein

Flixbahn versucht seit Kurzem, die Einnahmen durch Zusatzgebühren für Gepäck zu steigern. Im Ticketpreis inbegriffen sind nur noch ein Handgepäckstück und ein kleines Reisegepäckstück. Größeres oder zusätzliches Gepäck kostet 5,49 Euro extra. Wer die Buchung des Zusatzgepäckes nicht durchführt, wird von Flixbahn wie ein Schwarzfahrer behandelt und kassiert eine Strafe in Höhe von mindestens 60 Euro. *RM*



hobby messe

Leipzig

**Deine Messe für
Modellbau, Modelleisenbahn,
Spiel, Kreatives, Technik, Sport**

3. – 5. Oktober 2025

**Jetzt
Ticket
sichern!
hobbymesse.de**





Probefahrt Sargans – Chur der Aeam 841 031 am 7. Juli 2025 in Chur: Die Aeam 841 stellt eine Weiterentwicklung der Am 841 dar. Lokpool AG plant, die Lok ab Herbst 2025 im regulären Betrieb einzusetzen *Tibert Keller*

schiedenen Energiequellen zu fahren. Es wurde zusammen mit der ABB Schweiz AG entwickelt und umfasst Stromrichter, Akkus mit LTO-Zellchemie (Lithium-Titanat-Oxid) sowie einen Transformator. Die Lokomotive kann entweder über die Fahrleitung mit einem Pantographen betrieben werden, im batterieelektrischen Modus auf nicht elektrifizierten Strecken oder im Dieselmotortrieb. Das Dieselmotorgagat erfüllt die Abgasnorm Stage V und kann auch mit HVO-Kraftstoff betrieben werden. Auch Fahrzeugleittechnik und Zugsicherungssysteme wurden modernisiert. Die Fahrzeugsoftware und Integration der elektrischen Systeme übernahm die Ortis GmbH, die ETCS-Ausrüstung (Baseline 3.6) lieferte Stadler Signalling AG.

Die Lokpool AG mit Sitz in Frauenfeld hat insgesamt fünf Aeam 841 geordert, die zum dritten Quartal 2025 zum Einsatz kommen sollen. Im Juli 2025 wurden Testfahrten unter anderem mit Aeam 841 031 durchgeführt. Unter anderem wurden bei Bremsprobefahrten im Bereich Trübbach – Chur mit einer wässrigen Seifenlösung schwierige Schienenverhältnisse geschaffen. Nach Abschluss der Zulassungsphase und der finalen Tests sollen die Maschinen im Herbst 2025 in den Einsatz gehen. *em*

■ Schweiz

Aeam 841: Inbetriebnahme im Herbst 2025

Die von der Müller Technologie AG aus Frauenfeld entwickelte Lokomotive Aeam 841 soll ab Herbst 2025 von der Lokpool AG im Güterverkehr eingesetzt werden. Sie stellt eine Weiterentwicklung der Am 841 dar und wurde mit einem „Tribrid“ genannten Antriebsstrang ausgestattet, der den Betrieb mit drei verschiedenen Energiequellen ermöglicht und den Dieselerverbrauch

um bis zu 85 Prozent reduzieren soll. Die Am 841 ist eine Diesellokomotive, die 1996/1997 von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bei GEC Alstom in Spanien in einer Serie von 40 Stück beschafft wurde. Sie war für den Einsatz im Bereich der Güter- und Rangierdienste vorgesehen und wurde primär in Bereichen eingesetzt, in denen keine elektrische Oberleitung zur Verfügung

steht. Die Bo'Bo'-Mittelführerstandsloks sind heute SBB Cargo und SBB Infrastruktur zugeteilt. 2021 kündigte die Müller Technologie AG an, einige Loks der Serie Am 841 zu modernisieren. Ergebnis des Projekts ist die Lokomotive Aeam 841.

Tribrid-Antriebssystem

Das Tribrid-Antriebssystem ermöglicht es der Aeam 841, mit drei ver-

■ Österreich

Fahrzeugengpässe auf der Vorchdorferbahn

Die Vorchdorferbahn (LVE) zwischen Lambach und Vorchdorf-Eggenberg leidet aktuell unter erheblichen Fahrzeugproblemen. Die bis zu 74 Jahre alten Altbautriebwagen sind anfällig für technische Störungen, sodass die Triebwagen im Planverkehr ständig wechseln. Seit einem Unfall mit dem Triebwagen ET 20.111 (Baujahr 1953, ex TW 5 Extertalbahn) am 19. Mai 2025 übernahmen der ET 20.109 (Baujahr 1956, ex TW 6 Extertalbahn bzw. ex ET 21 Salzburger Lokalbahn SLB) und dervon der Linzer Lokalbahn (LILÖ) angemietete ET 22.106 (Baujahr 1951) den planmäßigen Betrieb. Ende Juli erlitt der ET 22.106 einen größeren Schaden und musste abgestellt werden. Sein Ersatz, der ET 20.114 (Baujahr

1951, ex ET 32 SLB), fiel ebenfalls am 31. Juli aus. Am selben Tag kam es zudem zu einem schweren Zwischenfall, als der ET 22.133/ES 22.233 (Baujahr 1953, ex TW 1288 Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn KFBE) aufgrund nicht angezogener Handbremse sich im Bahnhof Lambach unbesetzt in Bewegung setzte und bis in den Bahnhof Stadl-Paura rollte, wo er mit dem ET 20.109 (ex TW 6 Extertalbahn), den man geistesgegenwärtig evakuierte, um ihn als „Prellbock“ zum Stoppen des ET 22.133 zu nutzen, kontrolliert kollidierte. Beide Triebwagen erlitten dabei erhebliche Schäden und sind vorerst nicht einsatzfähig.



Pannenserie bei der LVE: E 20.006 überführt ET 20.114 als SLZ 71031 bei Kößlwang am 31. Juli 2025 von Lambach in die Werkstatt nach Vorchdorf-Eggenberg

Manuel Leitner

Bis zur Auslieferung neuer Fahrzeuge im Jahr 2027 soll der Betrieb mit den verbliebenen Triebwagen ET 22.106 und ET 20.114 sowie einem Kölner

Triebwagen gesichert werden. Zusätzlich half bis Anfang September der LILÖ-Triebwagen ET 22.107 auf der Vorchdorferbahn aus. *MLE*

■ Österreich

ÖBB: Mehr RJ, weniger NJ

Die ÖBB haben ihren Vertrag mit Siemens angepasst. Bis 2030 werden die ÖBB anstelle von geplanten 27 Zügen nun 40 Railjets der neuen Generation erhalten. 12 Garnituren werden neunteilig geliefert, 28 Garnituren siebenteilig. Durch die hohe Anzahl kurzer Einheiten sind Doppeltraktionen möglich. Im Gegenzug wird Siemens statt 33 nur 24 Nightjet-Garnituren liefern. Diese werden bis 2026 übergeben. AWA

■ Schweiz

Neues Railcare-Farbkleid

Das Gütereisenbahnverkehrsunternehmen Railcare, Tochter der Schweizer Supermarktkette Coop, lackiert derzeit ihre sieben Vectron-Elloks (Rem 476) in einem orange-roten Farbkleid in Anlehnung an die Farben der Supermärkte. Es orientiert sich damit auch am Design der drei gemieteten Euro 9000 von Railcare und ersetzt das schlichte weiße Erscheinungsbild der Vectron-Lokomotiven. FFÖ

■ Schweiz

AB mit positivem Trend

Die letzte meterspurige Zahnradstrecke der Appenzeller Bahnen von Altstätten Stadt nach Gais ist aufgrund geringer Fahrgastzahlen und eines geringen Kostendeckungsgrads immer wieder von der Einstellung bedroht. Positiv entwickeln sich nun aber die Fahrgastzahlen, die von 2023 auf 2024 um 11,6 Prozent stiegen. Für weiter steigende Zahlen sollen unter anderem neue Fahrradtransportmöglichkeiten sorgen. FFÖ



Inbetriebnahme der Elektrifizierung der Steirischen Westbahn: Die S6 wird jetzt mit vectronbespannten Doppelstockzügen (Ex-DB) betrieben

M. Wolf/GKB

■ Österreich

Graz – Wies-Eibiswald: Elektrischer Betrieb auf Steirischer Westbahn

Am 4. August 2025 nahm die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) offiziell den elektrischen Betrieb zwischen Graz Hauptbahnhof und Wies-Eibiswald auf. Damit wurde der erste elektrifizierte Abschnitt der Steirischen Westbahn eröffnet. Zusätzlich wurden entlang der Strecke unter ande-

rem Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut und Park-and-Ride-Anlagen erweitert. Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf rund 693 Millionen Euro. Eingesetzt werden auf der Linie S6 insgesamt 21 gebrauchte Doppelstockwagen, die die GKB als Betreiber des Nahverkehrs von DB Regio erworben und modernisiert hat. Gezogen werden die Züge von angemieteten, ETCS-fähigen Vectron. Sie ersetzen die Stadler-Dieseltriebwagen sowie die SGP-Doppelstockzüge. Vorläufig verkehren die S-Bahnen auf der Linie S6 noch im aktuellen Fahrplan, ab Dezember 2025 wird das Fahrplanangebot ausgeweitet. MI

MI

In Kürze**ICE im Tunnel evakuiert**

Am 26. Juli 2025 blieb der ICE 90 „Donauwalzer“ mit rund 400 Fahrgästen bei Hadersdorf im Tunnel liegen. Erst nach sechs Stunden konnte der Zug evakuiert werden. Abschleppversuche scheiterten, Einsatzkräfte wurden spät alarmiert. Das Verkehrsministerium prüft den Vorfall. MI

Brenner gesperrt

Nach mehreren Murenabgängen im Bereich Unterberg-Stefansbrücke war die Brennerbahn im Juli zwischen Innsbruck und Steinach in Tirol vorübergehend gesperrt. Seit dem 25. Juli lief der Verkehr schrittweise wieder an. Während der Sperrung war ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Die Brennerachse gilt als zentrale europäische Nord-Süd-Verbindung. MI

Profilausbau in Basel

Die Infrastruktur der Strecke Basel SBB – Basel St. Johann als Teil der grenzüberschreitenden Verbindung ins französische Mulhouse wird bis 2029 ausgebaut. Ziel ist eine Profilerweiterung, damit künftig Güterzüge mit Sattelaufliegern mit vier Metern Eckhöhe dort verkehren können. Erste Vorarbeiten starteten bereits, die Hauptbauarbeiten mit Fahrplaneinschränkungen beginnen erst 2026. FFÖ

Besuchen Sie uns auf der Hobbymesse Leipzig vom 3. bis 5. Oktober in Halle 3/J10

HR2990/HR2990D/HR2990S

DB, Rottenkraftwagen KLV 53 in gelber Lackierung, Ep. III

**Das Rivarossi-Modell im Detail**

- Feine Speichenradsätze aus Metallspritzguss
- Frei beweglicher Kran am Heck des KLV
- Spitzenbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd (nicht bei allen Modellvarianten)
- 18-polige Digitalschnittstelle nach NEM 662
- Bestellnummern, die mit „D“ enden, sind ab Werk mit Digitaldecoder ausgestattet
- Bestellnummern, die mit „S“ enden, sind ab Werk mit Sound ausgestattet
- Stromführende Magnetkupplung zwischen KLV und Anhänger



HO 1:87

■ Vereinigte Staaten von Amerika

Union Pacific und Norfolk Southern planen Fusion

Die Union Pacific Corporation und die Norfolk Southern Corporation haben am 29. Juli 2025 die Absicht zu ihrer Fusion bekannt gegeben. Während die Union Pacific ihr Streckennetz im Wesentlichen westlich des Mississippi besitzt, verfügt die Norfolk Southern über ein Netz östlich des Mississippi. Durch den Zusammenschluss würde in den USA erstmals ein Unternehmen entstehen, dessen Schienennetz sich transkontinental von der West- bis zur Ostküste erstreckt.



Durch die Fusion entstünde ein transkontinentales Netz von rund 80.000 Kilometern Länge zwischen West- und Ostküste der USA

Union Pacific/Norfolk Southern

den Netzen fielen weg, Fahrstrecken würden kürzer und der Wechsel zwischen Schiene, Straße und Schiff einfacher, argumentieren die Unternehmen.

STB prüft Wettbewerbsfragen

Beide Unternehmen haben zugesichert, dass alle gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten auf Wunsch weiterbeschäftigt werden. Die Fusion steht jedoch noch unter Vorbehalt der Zustimmung durch Aufsichtsbehörden und der Aktionäre. Das Surface Transportation Board (STB) prüft derzeit, ob der Wettbewerb im Schienenverkehr erhalten bleibt. *JEP/em*

Netzwerk in 43 Bundesstaaten

Die Fusion wird voraussichtlich ab 2027 abgeschlossen sein. Dann besitzt das neue Unternehmen ein Gleisnetz von rund 80.000 Kilometern und mehr als 10.300 Lokomotiven. Das neue Netzwerk wird 43 Bundesstaaten verbinden und nahezu jedes

Union Pacific Corporation		Norfolk Southern Corporation	
Gründung	1862	1982 (Fusion Norfolk & Western Railway und Southern Railway)	
Streckennetz	51.500 km	Streckennetz	31.500 km
Lokomotiven	7.175 (Stand Dez. 2023), darunter SD70ACe, C45ACCTE, SD70M	Lokomotiven	3.190 (Stand Ende 2022)

bedeutende Industriegebiet und jeden Hafen in Nordamerika anschließen. Das erweiterte Schienennetz

soll Transporte schneller und zuverlässiger machen. Bisherige Verzögerungen beim Übergang zwischen

Ein Güterzug der Norfolk Southern Corporation überquert den Tunkhannock-Creek-Viadukt in Nicholson, Pennsylvania. Die Bahngesellschaft plant eine Fusion mit der traditionsreichen Union Pacific Corporation *Cory Rusch/Norfolk Southern*



■ **Spanien****Renfe meldet Fahrgastrekord im ersten Halbjahr 2025**

Die spanische Staatsbahn Renfe hat von Januar bis Juni 2025 über 277 Millionen Fahrgäste befördert – so viele wie nie zuvor in einem ersten Halbjahr. Besonders stark wuchs der Hochgeschwindigkeits- und Fernverkehr mit einem Plus von 10,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Als Grund nennt Renfe den Ausbau des Angebots auf der Relation Galicien – Madrid. Allein am 20. Juni nutzten 135.600 Fahrgäste das Fernverkehrsangebot – ein neuer Tagesrekord. Auch die günstige Marke Avlo trug



zum Erfolg bei. Im Nah- und Regionalverkehr zählte Renfe 259,5 Millionen Passagiere, was einem Zuwachs von 2,8 Prozent entspricht. SWI

Alvia-Hochgeschwindigkeitszug S730 (mit Dieselmotoren) am 15. Juni 2024 in Ourense: Die neue Verbindung nach Galicien wird gut angenommen Stefan Wittich

■ **Niederlande****Güterverkehr ist rückläufig – Deutschland bleibt wichtigster Partner**

1293 186 und 1293 179 sind am 19. Juni 2025 mit einem leeren Kohlezug aus Duisburg bei Praest auf dem Weg nach Maasvlakte Guus Ferré

In den Niederlanden wurden im Jahr 2024 insgesamt 37,8 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene transportiert. Das entspricht einem Rückgang von 3,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Hauptursache ist vor allem der Rückgang der Kohletransporte nach Deutschland. Die Nachfrage nach Kohle für Kraftwerke in Deutschland ist aufgrund der Konkurrenz durch Gas und erneuerbare Energien deut-

lich gesunken. Im Jahr 2024 wurden 4,6 Millionen Tonnen Kohle auf der Schiene transportiert – 2,9 Millionen Tonnen weniger als vor zwei Jahren und 5 Millionen Tonnen weniger als im Rekordjahr 2022. Damit fiel Kohle von Platz zwei auf Platz drei der wichtigsten Güter zurück. Gleichzeitig stieg das Transportvolumen von Erzen und anderen Mineralien um 7,2 Prozent auf 4,9 Millionen Tonnen.

Den größten Anteil hatte der Containerverkehr mit 18,4 Millionen Tonnen. In Containern wurden vor allem Autoteile, Kunststoffprodukte, Maschinen, Eisenwaren und Kleidung befördert.

Deutschland ist weiterhin der mit Abstand wichtigste Partner für den niederländischen Schienengüterverkehr. Zwei Drittel der ausgehenden Güter gingen 2024 dorthin, 37,9 Prozent der Eingänge in die Niederlande wurden in Deutschland verladen. Mit deutlichem Abstand folgen Italien, Österreich, Polen und die Tschechische Republik. Im Vergleich zu vor zehn Jahren ist der Anteil Deutschlands am Gesamtvolumen leicht gesunken, während insbesondere Österreich und Polen an Bedeutung gewonnen haben. Das Gewicht der aus dem Ausland in die Niederlande transportierten Güter stieg um 2,4 Prozent auf 10,3 Millionen Tonnen. GF

■ **Tschechien****Pendolino nach České Budějovice**

Seit dem 31. August fährt erstmals ein Pendolino-Hochgeschwindigkeitszug im tschechischen Regelbetrieb auf der Strecke Prag – České Budějovice. Der neue Intercity verkehrt täglich mit planmäßigen Geschwindigkeiten über 160 km/h – ein Novum im tschechischen Fernverkehr. Möglich wird dies durch den Ausbau der Abschnitte Votice – Sudoměřice und Doubí – Soběslav. Die Fahrzeit verkürzt sich um sieben Minuten Richtung Süden und elf Mi-



Die Pendolino-Einheiten der ČD erreichen auf der modernisierten Süd-strecke erstmals im Regelbetrieb Geschwindigkeiten über 160 km/h CD

nuten nach Prag. Abfahrt in Prag ist um 20:27 Uhr, Ankunft in České Budějovice um 22:02 Uhr; retour

geht es ab 1. September um 05:59 Uhr mit Ankunft in Prag um 07:29 Uhr. em

In Kürze**Italien: Erdbebenwarnsystem an Bahnstrecke**

An der italienischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Rom – Neapel hat der Infrastrukturbetreiber RFI das erste Erdbebenwarnsystem des Landes in Betrieb genommen. 20 Messpunkte erlauben eine Echtzeitüberwachung und im Notfall ein Verlangsamen beziehungsweise Stoppen von Zügen über das Signalsystem. FFÖ

Schweden: Snälltåget kauft 15 IC-Wagen der DB

Das schwedische Bahnunternehmen Snälltåget hat bei der DB elf Sitz- und vier Speisewagen gekauft. Primäres Einsatzgebiet wird die ab Mai 2026 geplante neue Verbindung Malmö – Oslo, für die auch Kurswagen Berlin – Oslo im Gespräch sind. FFÖ

Irland: 150 Güterwagen bestellt

Die irische Eisenbahn (Iarnród Éireann) hat beim britischen Hersteller WH Davis einen Rahmenvertrag über 400 Güterwagen unterzeichnet und davon 150 Wagen fest bestellt. Die neuen Containertragwagen sollen ab 2027 auf Verbindungen von und nach Dublin eingesetzt werden. Der Schienengüterverkehr auf der „Grünen Insel“ war zuletzt noch ein sehr spärliches Geschäft. FFÖ

Kolumbien: Strecke reaktiviert

Auf der kolumbianischen Güterzugstrecke Duitama – Sogamoso (Verbindung Bogotá – Belencito) verkehren seit Juli 2025 wieder regelmäßige Personenzüge des Unternehmens Paz del Río. Die Personenzugverbindung wurde bislang nur sporadisch für Touristen und Festivalbesucher angeboten. FFÖ

Australien: Ende für EMU59

Die australische Queensland Rail hat ihre betagten Elektrotriebzüge des Typs EMU (Baujahre 1979–1987) abgestellt. Bereits seit 2018 lief die schrittweise Ausmusterung der auf der S-Bahn Brisbane an der Ostküste eingesetzten Fahrzeuge. Die erste Einheit EMU01 ist eingelagert. FFÖ



■ Belgien

Museumsbetrieb auf der Bocqtbahn

Die Bocqtbahn zwischen Ciney und Yvoir, einst als Linie 129 betrieben, zählt heute zu den schönsten und reizvollsten Museumsbahnen Belgiens. Betrieben wird die rund 20 Kilometer lange Normalspurstrecke vom Verein PFT/TSP, der hier regelmäßig historische Züge fahren lässt. Fahrgäste erleben zwischen Spontin und Bauche eine faszinierende Fahrt durch zahlreiche Tunnel, über Viadukte und entlang beeindruckender Kunstbauwerke, eingebettet in die grüne Landschaft des namensgebenden Bocqtals.

Schrittweise Eröffnung

Die Geschichte dieser besonderen Eisenbahnstrecke reicht bis ins Jahr 1888 zurück, als erste Planungen begannen. Zwei Jahre später wurde eine Konzession zum Bau als Nor-

malspurstrecke erteilt. Im Jahr 1894 legte man den Streckenverlauf fest, danach folgte der Bau und die Inbetriebnahme in vier Phasen: Ciney – Spontin ging am 5. Mai 1898 in Betrieb, weiter nach Dorinne führen die Züge ab 1. Mai 1902, die Fortsetzung nach Evrehailles folgte am 1. Mai 1903 und die Eröffnung des letzten Teilstücks bis Yvoir am 1. Juni 1907.

Aufgrund des von der SNCB festgestellten Betriebsdefizits wurde der Personenverkehr auf der Linie 128 zum 31. Juli 1960 eingestellt. Auch der

Güterverkehr ging bald merklich zurück, bis zuletzt fuhren noch Schotterzüge für die SNCB ab den Steinbrüchen von La Rochette. Am 7. November 1983 wurde die Stilllegung der Bahn erklärt.

Die Museumsbahn entsteht

Zu Beginn der 1990er-Jahre legten Freiwillige zunächst den Abschnitt Ciney – Dorinne der längst zugewachsenen Strecke frei und ließen am 11. September 1992 erstmals einen historischen Triebwagen der SNCB fahren. Seit 1999

verkehrt die Museumsbahn wöchentlich von Juni bis September an jedem Sonn- und Feiertag. Dabei sind verschiedene belgische Schienenfahrzeuge im Einsatz, ergänzt durch gelegentliche Gastfahrzeuge aus dem Bestand des Museums St. Ghislain.

Aktuell (2025) ist die Teilstrecke zwischen Ciney und Spontin wegen Gleisbauarbeiten gesperrt. Der Betrieb beschränkt sich daher auf die allerdings besonders spannende Teilstrecke Spontin – Bauche, die durch Tunnel und über ein Viadukt führt. Im kommenden Jahr soll wieder die gesamte Linie befahrbar sein. Ein Höhepunkt wird dann das große Sommerfest Mitte August sein, bei dem der Verein erneut mit spannenden Sonderfahrten und besonderen Fahrzeugen aufwarten will.

JHE

Bahnhof Dorinne-Durnal mit 4602: Die Chemin de Fer du Bocq ist eine reizvolle Museumsbahn in Belgien

Jörg Heinen

Chemin de Fer du Bocq

Strecke	Ciney – Yvoir (ex Strecke 128)
Fahrzeuge	Autorail 4602, 4506, M1-Wagen mit Lok (z. B. 5205, 5183)
Adresse	Chaussée de Dinant 3A, 5530 Spontin, Belgien
Webseite	cfbocq.be



Martin Menke

795 122 steht jetzt in Essen-Kupferdreh

Der Eisenbahnfreund Jens Kürvers hat den 795 122 erworben. Das Fahrzeug war zuvor in Heilbronn abgestellt und stand zum Verkauf. Für die Unterbringung wird Kürvers seinen bestehenden Lokschuppen am Stellwerk in Essen-Kupferdreh erweitern. Geplant ist ein Einsatz des Fahrzeugs auf der Hespertalbahn entlang des Baldeneysees

■ Italien

Neues Eisenbahnmuseum entsteht in Triest

Die FS Italiane Foundation baut den Bahnhof Triest Campo Marzio zu einem modernen Eisenbahnmuseum um. Das 1906 eröffnete Gebäude wird für rund 24,5 Mio. Euro restauriert, inklusive des 1942 entfernten Stahl-Glas-Daches. Geplant sind Ausstellungen historischer Fahrzeuge und Artefakte – teils in der alten Bahnhofshalle, teils in angrenzenden Räumen. Ein Teil des Komplexes wird als Hotel genutzt. Zudem lässt die Stiftung zwei D.445 in den ursprünglichen Farben aufarbeiten. JEP

■ SVT Görlitz gGmbH

SVT 18.16: Alle Fahrten 2025 abgesagt

Die Wiederinbetriebnahme des historischen Schnelltriebwagens SVT 18.16 verzögert sich erneut. Unerwartete Mängel an Elektrik und Bremsanlage machen weitere Arbeiten notwendig. Die SVT Görlitz gGmbH hat deshalb alle geplanten Fahrten für 2025 abgesagt. Die technische Aufarbeitung erfolgt weiterhin gemeinsam mit der VIS Halberstadt. Sobald erste Werkstattfahrten abgeschlossen sind, wird entschieden, welche Fahrten in der Zukunft angeboten werden können. em

In Kürze

„Schwarze Jule“ zieht ins Textilmuseum Forst

Am 18. Juli 2025 wurde die Dampflok Nr. 36 der früheren Forster Stadteisenbahn in den Innenhof des Brandenburgischen Textilmuseums umgesetzt. Die 14 Tonnen schwere Krauss-Lok, seit 2013 nicht öffentlich zugänglich, wurde per DB-Schenker-Spezialtransport und Kran an ihren neuen Standort gebracht. Dort ist sie künftig Teil einer neu gestalteten Ausstellung zur Industriegeschichte der Stadt. Die Eröffnung ist für Oktober 2025 geplant. DK

Großbritannien: Ältestes Bahnhofsgebäude der Welt wird saniert

An der britischen Strecke Stockton – Darlington befindet sich das wohl älteste Bahnhofsgebäude der Welt in der Station Heighington. Es stammt von 1826 und feiert bald sein 200-jähriges Bestehen. Das zuletzt als Pub genutzte Gebäude war vom Abriss bedroht. Ein Verein konnte nun aber Hitachi Rail zur finanziellen Unterstützung der Sanierung gewinnen. FFÖ

Ybbstalbahn-Bergstrecke bleibt als Museumsbahn erhalten

Das Land Niederösterreich stellt ab 2026 einen Investitionszuschuss von 750.000 Euro für die Ybbstalbahn-Bergstrecke bereit. Die ge-

plante Umwidmung zum Radweg ist damit vom Tisch. Eigentümerin bleibt die NÖVOG, der Betrieb erfolgt weiter als Museumsbahn. MI

Rhätische Bahn: Krokodile gehen bis 2026 wieder in Betrieb

Aufgrund von Rissen an den Radachsen waren die beiden verbliebenen Rhätischen Krokodile Ge 6/6 I 414 und 415 der RhB abgestellt. Während Lok 415 nach einer Sanierung seit August wieder vor dem Alpine Classic Pullmann Davos – St. Moritz zu sehen ist, wird Lok 414 noch bis Sommer 2026 instandgesetzt. Mit neuen Radscheiben ist sie dann auch wieder vor Nostalgiezügen, wie zwischen Filisur und Davos, anzutreffen. FFÖ

DVZO: Zwei neue Dieseltraktoren dank Spenden

Nach einem erfolgreichen Spendenaufruf konnte der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) mit Depot in Bauma von den SBB zwei ausrangierte Dieselrangierloks (Em 3/3 18815 und 18824) übernehmen. Die Loks aus den 1960er-Jahren mit den Namen „Sara“ und „Emma“ wurden im Sommer 2025 aufgearbeitet und sollen künftig für Rangierarbeiten und bei Ausfall oder Trockenheit auch als Ersatz für die Dampfloks vor historischen Zügen dienen. FFÖ



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

■ Dieseltraktion im TEE- und F-Zug-Dienst der Deutschen Bundesbahn

Strukturwandel im hochwertigen Schnellverkehr

In den 1950er-Jahren ersetzte die Deutsche Bundesbahn vor allem im hochwertigen Fernverkehr die Dampfloks zunehmend durch Diesel-Triebfahrzeuge. VT 08⁵, VT 11⁵ und V 200⁰ prägten eine kurze Ära des Schienenverkehrs – und wurden selbst bald von Elloks verdrängt

Die Stars der frühen Bundesbahn: VT 11 5005 (Baujahr 1957) und VT 08 519 (Baujahr 1954) stehen 1958 im Bw Frankfurt-Griesheim. Mit den Dieseltriebzügen revolutionierte die DB ihr hochwertiges Fernverkehrsangebot Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung



Zugegeben, der Zeitabschnitt, über den wir hier berichten, war nur kurz, dauerte nur wenige Jahre. Und doch war er für die Deutsche Bundesbahn ein großer Schritt hin zu mehr Effizienz in ihren Betriebsabläufen, zu mehr Rentabilität – und zu mehr Modernität. Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte die junge DB umgehend damit begonnen, die bereits von ihrer Vorgängerin – der Deutschen Reichsbahn in der Bizone – eingeleitete Rationalisierung des Betriebes fortzusetzen, zumindest insoweit es ihre finanziellen Möglichkeiten zuließen. Dazu gehörte neben der Beschaffung neuer, nach modernsten Kriterien gebauter Dampflokomotiven und der Wiederaufnahme der Elektrifizierungsarbeiten nebst dem Bau neuer Elektroloks auch der verstärkte Einsatz des Dieselmotors als Antriebsquelle nicht nur im Triebwagenbau, son-

dern auch für Lokomotiven für große Lasten und hohe Geschwindigkeiten. Die in den Jahren zuvor weltweit, vor allem in den USA, auf diesem Gebiet gemachten Erfahrungen hatten die Vorteile der „Dieselisation“ gegenüber dem Dampfbetrieb augenscheinlich werden lassen. Auch in Deutschland wurden gerade in jenen Jahren große Fortschritte nicht nur im Hinblick auf die Kraftübertragung, sondern auch im Bau passender Antriebsmotoren erzielt. Fortschritte, die es nun galt, für den eigenen Betrieb anzuwenden.

Mit Großdieselmotoren unterwegs

Mit der Baureihe V 80 – als erste Neubaudiesellok der DB für den Streckendienst ganz bewusst auch als Erprobungsträger konzipiert – rollten 1951/52 die ersten zehn modernen, nach zeitgemäßen Grundsätzen konzipierten Loks mit Ver-

brennungsmotor auf Bundesbahn-Gleise. Im Gegensatz zur amerikanischen Entwicklung setzte die DB bei ihnen auf die dieselhydraulische und nichtelektrische Kraftübertragung. Verbaut waren bei ihnen ursprünglich drei verschiedene neu entwickelte Motorentypen mit Leistungen zwischen 800 und 1.100 PS von Maybach, MAN und Daimler-Benz, von denen sich der schnelllaufende Zwölfzylinder-Diesel-Viertaktmotor des Typs MD 650 von Maybach mit einer Leistung von 1.100 PS (810 kW) als am geeignetsten herausstellte. Die ersten erfreulichen Ergebnisse aus dem Erprobungs- und Betriebsdienst mit der V 80 zeigten schon bald eindrücklich die Qualitäten und die Betriebssicherheit vor allem der Maybach-Motoren auf und bestätigten die Entscheidung, auch im Streckendienst mit Lokomotiven auf den Dieselmotor zu setzen.





V 200 023 ist 1958 aus dem Bw Hamm P ins Bw Frankfurt-Griesheim gekommen. Die Maschinen beförderten unter anderem F-Züge zwischen Hamburg-Altona und Frankfurt (Laufleistung: 702 Kilometer), was ein Nachtanken erforderlich macht Reinhold Palm/EB-Stiftung

Modellanregung

Frisch gezapfter Diesel von der Tankstelle

Mit V 200, VT 08⁵ und VT 11⁵ kamen in den 1950er-Jahren hochmoderne Triebfahrzeuge auf DB-Schienen und läuteten den Strukturwandel im Fernverkehr der Bundesbahn ein. Auch in anderen Betriebsbereichen setzte die DB damals auf die „Verdieselung“. Entsprechend musste sie die Infrastruktur in den Bahnbetriebswerken und Werkstätten anpassen. Hierzu gehörte als augenscheinlichstes Merkmal das Aufstellen einer Dieseltankstelle, ohne die bald schon kaum noch ein Bw auskam und auf die auch kein Modellbahner ab der späten Epoche III verzichten sollte. Ihre Größe richtete sich stets nach

der Anzahl der in den jeweiligen Dienststellen beheimateten Triebfahrzeuge mit Verbrennungsmotor; in großen (Wende-) Bahnhöfen waren sie entsprechend großzügig dimensioniert. Vor allem im HO-Maßstab werden bzw. wurden passende Modelle unterschiedlichen Zuschnitts und Fassungsvermögens angeboten, etwa von Fallner, Busch, Igra, kibri oder Weinert. In N gibt es derzeit unter anderem ein Modell von DM-Toys und für TT-Bahner steuern unter anderem. Auhagen, Igra und Loewe Modelle bei. Gartenbahner kommen beispielsweise bei Pola zum Tanken. OS



Bald unverzichtbar in der Epoche III: Dieseltankstelle im Bw OS

Dies führte schon bald darauf zur Bestellung der für die Beförderung schwerer Züge mit hohen Geschwindigkeiten vorgesehenen neuen Großdiesellok V 200 (später V 200⁰ bzw. ab 1968 Baureihe 220), in der jeweils zwei dieser Motoren verbaut wurden. Deren erste fünf Vorserienloks rollten 1953/54 auf die Schienen, die Serienfertigung lief 1956 an.

Bereits ab 1952 kam der MD 850 auch in den neuen DB-Schnelltriebzügen der Baureihe VT 08⁵ zum Einbau, die als moderne Nachfolger der „Fliegenden Züge“ aus der Vorkriegszeit für den Fernschnellverkehr vorgesehen waren. Ab 1953 wurden sie durch die optisch sehr ähnliche Baureihe VT 12⁵ für den Bezirksverkehr ergänzt. Und auch der VT 11⁵, der deutsche Beitrag zum (west-)europäischen Trans-Europ-Express-Verkehr, setzte ab 1957 bewusst auf diesen Motortyp und die dieselhydraulische Leistungsübertragung.

Die ersten Dieseldiesel

Somit war die DB ab Mitte der 1950er-Jahre gut gerüstet, mit ihren neuen Lokomotiven und Triebzügen größere Anteile am Betriebsdienst zu übernehmen. Dieser wurde in jenen Jahren noch weitestgehend – von den bereits elektrifizierten Strecken im Süden der Bundesrepublik einmal abgesehen – von der Dampftraktion bestimmt. Die hochwertigen Verbindungen des Fernverkehrs, darunter der Großteil der 1951 neu eingeführten

» Vorteil der Dieselfahrzeuge: Sie mussten nicht ständig ihre Vorräte im Betriebswerk ergänzen

„blauen F-Züge“, wurden mit Schnellzugloks der Baureihen 01, 01¹⁰, 03 und 03¹⁰ bespannt, nur fallweise kamen auch andere Baureihen zum Zug. Nur eine verschwindend geringe Rolle spielten im F-Zug-Netz zu Beginn die Triebwagen-Verbindungen (FT), die mit den wenigen noch vorhandenen und nicht von den Alliierten beschlagnahmten Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit gefahren wurden. Mit der Indienststellung der „Eierköpfe“ VT 08⁵ trat ab 1952 eine erste spürbare – und auch optisch deutlich sichtbare – Veränderung ein. Der erste neue, beim Bw Frankfurt (Main)-Griesheim stationierte Triebzug übernahm ohne größere Erprobungsphase schon zum Sommerfahrplan 1952 die erste Planleistung mit dem als Triebwagenkurs neu geschaffenen Zugpaar FT 30/29 „Münchner Kindl“ zwischen Frankfurt (Main) und München. In beiden Richtungen war der Triebzug um jeweils etwa eine halbe Stunde schneller als die bis dahin eingesetzten dampfbespannten Zugarnituren. Dies wurde seitens der Reisenden freudig honoriert: Zeit- und Komfortvorteil, etwa dank der neuen Polstersitze, sprachen eindeutig für die modernen Triebzüge, was sich in den folgenden Monaten in einer stetig steigenden Nachfrage nach dieser Zugverbindung widerspiegelte – zeitweise musste der FT 30/29 als vierteilige Einheit mit zwei Maschi-

nenwagen gefahren werden. Nicht zuletzt bedeutete dies auch einen deutlichen Prestigegewinn für die DB sowie einen klaren Vorteil des modernen Dieselantriebs.

Die Ablieferung weiterer VT 08⁵-Einheiten brachte ab dem Winterfahrplan 1952/53 neue FT-Kurse. Das Griesheimer Bw stellte für die dann zur Verfügung stehenden 14 Garnituren vier Umlaufpläne auf, davon zwei zweitägige mit jeweils vier FT-Zugleistungen sowie zwei eintägige mit je zwei Verbindungen. Neben den VT 08⁵ waren darin auch noch zwei der Vorkriegs-Schnelltriebwagen VT 06⁵/VT 07⁵ eingebunden. So übernahmen die neuen Triebzüge das bislang aus den Vorkriegsgarnituren gebildete Zugpaar FT 28/27 „Rhein-Isar-Blitz“ Dortmund Hbf – München Hbf aus der sogenannten „Rheinblitz“-Gruppe, mit denen sie auf Teilabschnitten weiterhin gekoppelt fuhren. Ausgesprochene Langläufe bildeten die FT 46/45 „Schauinsland“ Frankfurt (Main) – Mannheim – Basel SBB sowie vor allem FT 44/43 „Roland“ Bremen – Hannover – Kassel – Darmstadt – Basel SBB. Ebenso neu und kilometerintensiv war der Umlauf als FT 42/41 „Senator“ Hamburg – Frankfurt (Main); in der Gegenrichtung wurde der Zug sogar bis Kiel geführt. Im Tagesdurchschnitt erreichten die VT 08⁵ damit mehr als beachtliche 1.182 Kilometer. Auch wenn die Schadanfälligkeit der neuen Triebzüge in der Anfangsphase recht hoch war, konnten sie doch nach deren Behebung überzeugen. Moderner DB-Schnellverkehr wurde mit der roten Farbe der Triebzüge gleichgesetzt. Die im Vergleich zur Dampftraktion insgesamt gesehen jedoch geringe Stückzahl der VT 08⁵ konnte sich – abgesehen von den Laufkilometerleistungen – in der jährlichen Betriebsstatistik der DB noch nicht signifikant abzeichnen. Noch war der Anteil der

Laufleistungen DB-Triebfahrzeuge 1961

Triebfahrzeugart	km/Betriebstag
Dampfloks	220
Elloks	410
Dieselloks	200
Dieseltriebwagen	325
E-Triebwagen	324
Akku-Triebwagen	272

Dieselzugförderung im Gesamtspektrum der bei der DB erbrachten Zugleistungen recht gering. Dies sollte sich jedoch schon kurz darauf ändern.

Einen gegenüber den neuen VT 08⁵ noch größeren und dank großer Medienpräsenz von der Bevölkerung auch noch viel stärker wahrgenommenen Modernisierungsschritt brachten dann ab 1953 die neuen Vorserien-Großdieselloks der Baureihe V 200 und die zur etwa gleichen Zeit in Dienst gestellten blauen 26,4-Meter-Schnellzugwagen der Gruppe 53. Beide zusammen standen wie im Jahr zuvor schon die VT 08⁵ für das neue Bild der Bundesbahn im Fernverkehr: Windschnittig und modern, dabei leistungsstark und schnell zu sein, hieß die neue Devise der DB. Und mit den neuen Dieseltriebfahrzeugen gelang ihr das auch.

Rote Loks und blaue Wagen

Wenngleich es auch hier eine gewisse Zeit dauerte, denn noch prägten weiterhin Dampfloks den Betriebsdienst im schnellen hochwertigen Fernverkehr. Anders als bei den VT 08⁵, die man gleich weitgehend unerprobt ins Rennen schickte, nahm man sich bei den neuen Großdieselloks bewusst Zeit für eine eingehende Erprobung, die vorwiegend im hochwertigen F-Zug-Dienst – dem für die

künftigen Serienloks in erster Linie angedachten Betätigungsfeld – erfolgte. Neben den VT 08⁵ sorgten auch sie mit ihrem roten Grundanstrich für deutlich mehr Farbe in diesen nach wie vor von Dampfloks dominierten Diensten.

Ab 1956 rollten dann die ersten, in vielerlei Hinsicht verbesserten Serienloks auf die DB-Schienen. Bis zur Loknummer V 200 055 trugen sie noch den markanten seitlichen Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESBahn“ in Großbuchstaben, die weiteren bis 1959 in Dienst gestellten Loks V 200 056 bis 086 hatten an dieser Stelle stattdessen nur noch den inzwischen eingeführten „DB-Keks“ als neues Logo der Bundesbahn.

Wie geplant beschäftigte die DB ihre neuen Großdieselloks nach der Ablieferung und kurzen Erprobung umgehend mit dem hochwertigen Reiseverkehr. Vor allem vor F-Zügen und schweren D-Zügen durften sie ihr Können beweisen und konnten dort reihenweise die Schnellzugdampfloks der Einheitsbauarten verdrängen. Beinahe reibungslos gelang die Betriebseinführung der neuen Baureihe, so trugen die zunächst noch mit Beimann gefahrenen V 200 rasch und wesentlich zur Rationalisierung des DB-Betriebs bei.

Ohne nachtanken zu müssen, konnten sie lange Strecken überwinden – allein darin waren sie den Dampfloks deutlich überlegen, die auf Unterwegsstationen zumindest ihre Wasservorräte auffrischen mussten und ebenso hinsichtlich der mitgeführten Kohlemengen laufkilometermäßig begrenzt waren. So hatten mit ihnen bei langen Zugläufen längere Zwischenhalte eingelegt bzw. mehrfache Lokwechsel durchgeführt werden müssen. Bei den V 200 fiel dies weg, was nicht zuletzt den Reisezeiten zugutekam. Noch viel stärker

V 200 005 hat am 15. April 1956 den F 34 „Gambrinus“ bei Hagen-Boele am Haken. Ebenso bemerkenswert wie attraktiv für Modellbahner ist die kurze Zuggarnitur, die auch einen mittig eingereihten Speisewagen der Schürzenwagen-Bauart umfasst Carl Bellingrodt/Slg. OS



ker zählten für die DB jedoch die Einsparungen im Bw-Bereich mit den vielfältigen, dort personalintensiv durchzuführenden Auf- und Abrüstarbeiten sowie Wartungsintervallen. Kein Wunder, dass der DB sehr daran gelegen war, mit den V 200 schnell möglichst viele hochwertige Leistungen zu übernehmen. So konnten die „Bundesbahn-Mitteilungen“ im Juli 1957 jubelnd vermelden: „Monatlich 1 Million Kilometer mit der V 200 – Neue Diesellok hat sich bewährt.“

Die nach Ablieferung der ersten Bauserie im Fahrplanabschnitt 1957/58 bei den Bw Hamburg-Altona (18), Hamm P (12) sowie Frankfurt (Main)-Griesheim (18) beheimateten V 200 bespannten in erster Linie F-Züge mit Laufleistungen von bis zu 700 Kilometern ohne Lokwechsel, darunter den F 4/3 „Merkur“ Hamburg-Altona – Frankfurt (Main) oder den „Blauen Enzian“ F 56/55 zwischen Hamburg-Altona und Treuchtlingen. Auch die F-Züge mit den wohlklingenden Namen „Hanseat“, „Rheingold“, „Gambrinus“, „Senator“ und „Domspatz“ gehörten zu ihrem Repertoire. Die sieben zum Bw Villingen im Schwarzwald gekommenen Maschinen hingegen übernahmen vor allem den Bezirks- und Nahverkehr auf der Schwarzwaldbahn. Darüber hinaus oblag den V 200 in jenen Jahren auch die Führung wichtiger Expresßgut- und Postzüge sowie einzelner Schnellgüterzüge. Doch war damit die „Verdieselung“ des DB-Schnellverkehrs noch nicht abgeschlossen.

1957 – das Jahr des TEE

Mit dem zum Sommerfahrplan 1957 aufgenommenen Trans-Europ-Expresß-Verkehr übernahm die DB gleich zu Anfang vier Zugpaare, den TEE 77/78 „Helvetia“ Zürich – Hamburg, den TEE 31/32 „Rhein-Main“ Frankfurt (Main) – Amsterdam, den TEE 75/74 „Saphir“ Dortmund – Brüssel – Oostende sowie den TEE 168/165 „Paris-Ruhr“ Dortmund – Paris. Allerdings stand der DB

bei Betriebsaufnahme aufgrund von Bauverzögerungen nur eine einzige der neuen VT 11⁵-Garnituren zur Verfügung, so dass in der Anfangsphase aus anderen Kursen abgezogene VT 08⁵ in den TEE-Diensten einspringen mussten (mehr dazu im *em* 10/2023). Nach und nach konnten dann jedoch im Jahresverlauf 1958 die nunmehr abgelieferten VT 11⁵-Einheiten den für sie bestimmten TEE-Verkehr übernehmen. Fortan standen die rot/beigen

» Der Dampflok-Anteil an den Zugkilometern im Reiseverkehr sank beständig

und nur die 1. Klasse führenden neuen Dieseldieselszüge für den höchsten Komfort im (west-)europäischen Fernverkehr, für Schnelligkeit ebenso wie für Internationalität und Modernität. Und ihre täglich zurückgelegten Kilometerleistungen konnten sich sehen lassen. Mit der vollständigen Ablieferung aller VT 11⁵-Garnituren – aufgrund des großen Zuspruchs mussten später noch weitere Mittelwagen nachbeschafft werden – erhöhte sich der Anteil der im Fernverkehr aktiven DB-Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor noch einmal deutlich, ebenso die damit zurückgelegten Streckenkilometer. V 200, VT 08⁵ und VT 11⁵ bildeten einen nicht nur optisch mehr als gefälligen Dreiklang im hochwertigen DB-Fernverkehr, sondern konnten auch einen großen Anteil der darin gefahrenen Kilometerleistungen für sich verbuchen.

Zugleistungen 1957

Welchen Stellenwert die Dieselszugförderung im Betriebsdienst der DB inzwischen einnahm, zeigt beispielhaft ein Blick in die im Geschäftsbericht der DB veröffentlichten Statistiken des Jahres 1957: Insgesamt wurden von den täglich

rund 500 Schnellzügen, 1.400 Eilzügen und 21.000 Personenzügen auf den Strecken der Bundesbahn während des gesamten Jahres im Tagesdurchschnitt rund 1,1 Millionen Zugkilometer und 21,2 Millionen Wagenachskilometer geleistet. Deutlich wird der sich beschleunigende Strukturwandel vor allem im erheblichen Rückgang der von Dampflokomotiven erbrachten Zugkilometer-Leistungen. Lag dieser 1953 noch bei 81 Prozent, so ging er bis 1957 auf 68 Prozent zurück – Tendenz deutlich weiter fallend. Prozentual-statistisch gesehen war der im gleichen Zeitraum bei den elektrischen Lokomotiven und Triebwagen erreichte Anstieg von zehn auf zwölf Prozent und bei den unter „Diesellokomotiven (einschl. Kleinlokomotiven) und Dieseldieselswagen (ohne Schienenomnibusse)“ zusammengefassten Vertretern der dieselelnden Zunft von fünf auf sechs Prozent eher marginal – der Anteil der Schienenbusse stieg derweil von drei auf zwölf Prozent. Doch nahmen sich die Zahlen der im Bestand vorhandenen Triebfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren im Vergleich zur immer noch tonangebenden Dampftraktion mit knapp 9.400 Exemplaren auf dem Papier ohnehin gering aus. Am Jahresende gab es unter den 480 Diesellokomotiven 54 V 200, während der Anteil der VT 08⁵ und VT 11⁵ mit 20 beziehungsweise 19 Fahrzeugen an den 900 Dieseldieselswagen ähnlich gering ausfiel.

Und dennoch machte sich vor allem die Indienststellung der neuen V 200 deutlich bemerkbar: Gegenüber 5.318.000 Kilometern im Jahre 1956 war die von den Diesellokomotiven im Reisezugdienst erbrachte Betriebsleistung für das Jahr 1957 deutlich auf 12.082.000 Kilometer hochgeschwollen. 1958 sollten es sogar schon 15,7 Millionen sein. Bei den Dieseldieselswagen (ohne Schienenbusse) hingegen blieb die Leistung von 1956 auf 1957 fast konstant bei rund

1957 erreicht ein VT 08⁵ als FT 44 Frankfurt (Main) Hbf. Die Strecke Bremen – Basel SBB bewältigt der „Roland“ in 9:21 Stunden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 87,6 km/h Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung





Der absolute Top-Langlauf ist im Jahr 1961 der TEE 77 „Helvetia“: VT 11 5010 hat am 12. Mai des Jahres sein Ziel Altona fast erreicht, als er nach langer Fahrt aus Zürich den letzten Zwischenstopp in Hamburg-Dammtor einlegt

Hans Schmidt/Slg Brinker

24,3 Millionen Kilometern, stieg aber für 1958 nach der Ausweitung der TEE-Leistungen auf 25,6 Millionen an.

Mehr als bemerkenswert ist, dass der schnellste deutsche Zug im Sommerfahrplan 1957 aus einem Dieseltriebzug der Baureihe VT 08^s gebildet wurde. Der FT 45 „Schauinsland“ legte die 337 Kilometer lange Strecke von Basel SBB bis Frankfurt (Main) bei fünf Zwischenhalten in drei Stunden und 33 Minuten zurück; dabei erreichte er eine Reisegeschwindigkeit von 94,9 km/h. Fast noch beeindruckender war die Leistung des neuen TEE „Helvetia“, der die 866 Kilometer von Hamburg bis Basel planmäßig in neun Stunden 16 Minuten zurücklegte, dabei aber auch kurvenreiche Streckenabschnitte im Mittelgebirge mitsamt zweier Wasserscheiden zu bewältigen hatte. Dies entsprach einer Reisegeschwindigkeit von 93,5 km/h und machte die Fahrt über die gesamte Distanz nun erstmals – ganz im Sinne des europäischen TEE-Gedankens – zu einer Halbtagesreise.

Noch deutlicher wurde die Vorherrschaft des Dieselantriebs in den „Top 22“ der DB-Reisegeschwindigkeiten. Neuer Spitzenreiter war dank der streckenweisen Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h der TEE 78 „Helvetia“ Hamburg – Basel (– Zürich) mit nun erstmals in der Nachkriegszeit mehr als 100 km/h (8 Stunden 39 Minuten für 866 km = 100,1 km/h). Auf den VT 11^s folgten gleich vier Kurse mit VT 08^s: FT 16 „Sachsenroß“ Hannover – Köln (98,5 km/h), FT 14 „Dampfeil“ Hannover – Köln (97,9 km/h), FT 45 „Schauinsland“ Basel – Frankfurt (Main) (95,8 km/h) sowie FT 54 „Adler“ Hamburg – Würzburg (94,9 km/h). Erst danach folgten lokbespannte F-Züge: Auf Position 6 der Hitliste rangierte der seit jenem Jahr auf ganzem

Sommer 1961: Diesel-Laufleistungen über 400 Kilometer

Quelle: Röhr, 1961

Zug-Nr.	Bespannungsabschnitt	Bau-reihe	Bw	Laufleistung (in km)
TEE 77	Zürich – Hamburg-Altona	VT 11 ^s	Hamburg-Altona	968
TEE 78	Hamburg-Altona – Zürich	VT 11 ^s	Hamburg-Altona	968
TEE 155	Paris Nord – Hamburg-Altona	VT 11 ^s	Hamburg-Altona	955
TEE 190	Hamburg-Altona – Paris Nord	VT 11 ^s	Hamburg-Altona	955
FT 43	Zürich – Bremen	VT 08 ^s	Frankfurt-Griesheim	913
FT 44	Bremen – Basel	VT 08 ^s	Frankfurt-Griesheim	819
FT 37	München – Dortmund	VT 08 ^s	Bww Dortmund	773
FT 38	Dortmund – München	VT 08 ^s	Bww Dortmund	773
D 53	Ingolstadt – Hamburg-Altona	V 200	Hamburg-Altona	739
D 54	Hamburg-Altona – Ingolstadt	V 200	Hamburg-Altona	739
F 55	Treuchtlingen – Hamburg-Altona	V 200	Hamburg-Altona	683
F 56	Hamburg-Altona – Treuchtlingen	V 200	Hamburg-Altona	683
D 83	Treuchtlingen – Hamburg-Altona	V 200	Hamburg-Altona	683
D 84	Hamburg-Altona – Treuchtlingen	V 200	Hamburg-Altona	683
D 483	Heilbronn – Würzburg – HH-Altona	V 200	Hamburg-Altona	670
D 484	HH-Altona – Würzburg – Heilbronn	V 200	Hamburg-Altona	670
FT 1	Köln – Kiel	VT 08 ^s	Köln-Nippes	590
FT 2	Kiel – Köln	VT 08 ^s	Köln-Nippes	590
TEE 19	Frankfurt (Main) – Oostende	VT 11 ^s	Frankfurt-Griesheim	575
TEE 20	Oostende – Frankfurt (Main)	VT 11 ^s	Frankfurt-Griesheim	575
D 383	Würzburg – Hamburg-Altona	V 200	Hamburg-Altona	542
D 384	Hamburg-Altona – Würzburg	V 200	Hamburg-Altona	542
FT 41	Frankfurt (Main) – Hamburg-Altona	VT 08 ^s	Frankfurt-Griesheim	533
FT 42	Hamburg-Altona – Frankfurt (Main)	VT 08 ^s	Frankfurt-Griesheim	533
F 211	Frankfurt (Main) – Hamburg Hbf	V 200	Hamburg-Altona	533
D 689	Treuchtlingen – Kassel	V 200	Hamburg-Altona	524
D 690	Kassel – Treuchtlingen	V 200	Hamburg-Altona	524
TEE 31	Frankfurt (Main) – Amsterdam	VT 11 ^s	Frankfurt-Griesheim	486
TEE 32	Amsterdam – Frankfurt (Main)	VT 11 ^s	Frankfurt-Griesheim	486
D 103	Köln – Hannover – Hamburg-Altona	V 200	Hamm Pbf	481
D 104	Hamburg-Altona – Hannover – Köln	V 200	Hamm Pbf	481
F 33	Köln – Hamburg-Altona	V 200	Hamm Pbf	450
F 34	Hamburg-Altona – Köln	V 200	Hamm Pbf	450
FT 46	Frankfurt (Main) – Zürich	VT 08 ^s	Frankfurt-Griesheim	435

Laufweg von einer E 10 bespannte „Rheinblitz“ Dortmund – Basel (94,5 km/h). Knapp dahinter folgte der F 9 „Rheingold“ von Basel nach Hoek van Holland, auch er seit jenem Jahr südlich von Köln von einer E 10 geführt, die die zuvor seit 1957 hier eingesetzte V 200 abgelöst hatte. Auch die Positionen 8 (TEE 20 „Saphir“) sowie 9 bis 11 (FT 44 „Roland“, FT 18 „Germania“, FT 41 „Senator“) gehörten wieder den Dieseltriebzügen, danach mischten sich deutlich mehr lokbespannte Züge unter „die Schnellsten auf DB-Schienen“:

Diesel gegen Elektro

Allerdings markieren die späten 1950er-Jahre in gewisser Weise auch bereits eine erste Zäsur im Bereich der von der DB im Fernverkehr mit Verbrennungsmotoren zurückgelegten Zugleistungen. Das lag nicht zuletzt an der immer weiter nach Norden hin fortschreitenden Elektrifizierung, die nun ab 1959 über die linke Rheinstrecke hinweg von der schweizerischen und österreichischen Grenze im Süden bis ins Ruhrgebiet hinauf reichte und sich in den folgenden Jahren noch viel weiter in Richtung Norden bis nach Hannover (1963), Bremen (1964) und Hamburg (1965) erstrecken sollte. Dies ermöglichte immer längere mit Ellok bespannte Durchläufe, die ihrerseits einen großen Teil zur Ablösung des Dampfbetriebes beitrugen und zugleich auch die Dieseltraktion in einigen Bereichen einschränkten beziehungsweise ganz verdrängten.

Dies zeigte sich sinnfällig im seitens der DB 1963 eingeleiteten Umbau ihrer erst ein Jahrzehnt alten, aber für den inzwischen in vielerlei Hinsicht gewandelten hochwertigen Schnellverkehr nicht mehr benötigten VT 08² zu VT 12⁶ für den Bezirksverkehr. Auch die V 200⁹ hatten zwischenzeitlich einen größeren Teil ihrer hochwertigsten Leistungen im F-Zug-Dienst eingebüßt, waren aber im D-Zug-Dienst auf nicht elektrifizierten

Strecken, auch über weite Distanzen hinweg, nach wie vor nicht zu ersetzen. Unter-

stützung gab es für sie in diesen Diensten in Form der neuen, ab 1962 gelieferten V 200¹, die fortan vor allem den Dienst im Schwarzwald und im Allgäu bestimmen sollten.

Und auch im TEE-Verkehr tat sich im Laufe der 1960er-Jahre so einiges: Mit dem neuen „Rheingold“ als ellokbefestigter Zuggarnitur modernsten Zuschnitts und höchsten Komforts hatte die DB 1962 die Messlatte bereits sehr hoch gelegt. Obwohl der Zug in dieser Hinsicht bereits alle TEE-Merkmale erfüllte, wurde die elfenbein/blau lackierte Garnitur noch als F-Zug geführt, ebenso der 1963 hinzugekommene und mit fast gleichem Wagenmaterial ausgestattete neue „Rheinpfeil“. 1965 erfolgte für beide die Hochstufung zum TEE – und damit erstmals bei der DB auch der Weggang vom reinen TEE-Dieselbetrieb.

In der Schweiz hatte man diesen Schritt bereits 1961 mit der Indienststellung der neuen elektrischen RAe-Triebzüge (TEE¹¹) vorweggenommen. Mit der Beschaffung weiterer, auf den „Rheingold“-Wagen basierender Neubauten setzte die DB diese Entwicklung hin zu flexibler zu handhabenden und den modernsten Ansprüchen entsprechenden TEE-Wagenmaterial in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre fort.

Doch noch waren die VT 11⁵ (ab 1968: Baureihe 601) nicht zu ersetzen, wenngleich einzelne Kurse nach und nach umgestellt wurden – vor allem jene, über deren Strecken durchgehend der Fahrdrat hing. An den Grenzen – etwa zur Schweiz – wurde dann umgespannt.

Den Zenit überschritten

Konzeptionelle Nachfolger der auf westdeutschen Schienen fahrenden TEE wurden zu Beginn der 1970er-Jahre die zunächst ebenfalls nur die 1. Klasse führenden Intercitys (IC), die über die gleichen Komfortmerkmale und adäquates Wagenmaterial verfügten. Für sie wurde neben den E 10¹² (jetzt 112) auch die neue sechssachsige Baureihe 103 als Weiterentwicklung der bereits

1965 als 200-km/h-Lok vorgestellten Vorserien-E 03 beschafft. Damit war der Weg für die Zukunft klar vorgezeichnet – modernste Elloks vor Wagenmaterial sollten künftig das Bild des hochwertigen westdeutschen Schienenverkehrs bestimmen.

Letzte deutsche TEE-Verbindung war bis 1972 der TEE 17/18 „Mediolanum“ zwischen München und Mailand. Doch auch in IC-Diensten waren die 601 auf den nicht vollständig elektrifizierten Verbindungen zunächst noch höchst willkommen, aber

Die zunehmende Elektrifizierung des DB-Netzes bedeutete eine Zäsur bei den Dieselleistungen

auch dort schritt der Fahrdrat immer weiter voran. Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von nur 140 km/h galten sie inzwischen auch als zu langsam. Die Ausrüstung von vier Triebköpfen mit Gasturbinen (neue Baureihe 602) sollten ihr Tempo zwar auf 160 km/h anheben, doch blieb die neue Technik stets problembehaftet. Schon 1978 wurden die 602 ausgemustert, ein Jahr darauf endete mit der Einführung des auch die 2. Klasse führenden IC '79 („Jede Stunde, jede Klasse“) endgültig die Zeit des Dieselantriebs im hochwertigen Schienenschnellverkehr der DB. Ein Umbau der in die Jahre gekommenen Züge erschien nicht mehr rentabel, stattdessen wurden sie noch einige Jahre lang im Turnusreiseverkehr eingesetzt oder für Sonderleistungen genutzt.

In der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre und in den frühen 1960er-Jahren hatten die roten beziehungsweise rot/beigen Lokomotiven und Triebzüge das Bild des modernen hochwertigen Schnellverkehrs der DB bestimmt, danach folgte – vor allem bedingt durch die fortschreitende Elektrifizierung – ihr schneller Rückzug, bis zuletzt nur noch die TEE-Triebwagen symbolhaft ihre Fahnen im Fernverkehr hochhielten. Ein Kapitel DB-Geschichte war zu Ende gegangen. *Oliver Strüßer*

Am 15. Juli 1955 kommt VT 08 520 als FT 44 „Roland“ durch den Bahnhof Eystrup. Mit einer Laufleistung von 819 Kilometern ist der Durchlauf Bremen – Zürich in jenen Jahren eine der Spitzenleistungen der DB

Carl Bellingrodt/Slg. OS





■ DB Fernverkehr

Schrumpfkur im Flächennetz

DB Fernverkehr wird ab Dezember 2025 umfangreiche Anpassungen in seinem Angebot vornehmen. Das Flächennetz schrumpft, es gibt weniger Verbindungen und reduzierte Takte. Verbesserungen gibt es vor allem im Kernnetz und bei internationalen Verbindungen

Im Schweiz-Verkehr endet im Dezember 2025 der Einsatz der klassischen SBB-Wagen. Am 20. Juni 2025 führen 101 057 und 101 030 EC 8 von Zürich nach Hamburg-Altona und passieren dabei im Rheintal den Betriebsbahnhof Fellen bei St. Goar

Jörg Heinen

Die schlechte wirtschaftliche Lage von DB Fernverkehr bestimmt die Angebotsanpassungen für den Fahrplan 2026. Der Fokus liegt künftig auf dem nachfragestarken Kernnetz. Um die Betriebsqualität zu steigern und den Betrieb zu vereinfachen, systematisiert das Unternehmen das Angebot in puncto Fahrzeugeinsatz, Takt und Halteschema zusehends – mit entsprechenden Folgen für Einzelzüge, Taktausreißer und das Flächennetz.

Vertaktete Sprinter

Zwischen München, Nürnberg und Berlin führt DB Fernverkehr den Halbstundentakt ein. Es verkehren im halbstündlichen Wechsel eine schnelle und eine langsame ICE-Linie. Die stündliche Linie 29 fährt München – Berlin in unter vier Stunden nur mit Zwischenhalten in Nürnberg, Erfurt und Halle (Saale). Dazu versetzt gibt es jeweils zweistündlich die Linie 28 München – Nürnberg – Leipzig – Berlin – Hamburg und die Linie 18 München – Augsburg – Nürnberg – Halle – Berlin – Hamburg. Zwischen Stuttgart, Frankfurt, Hannover und Hamburg sowie zwischen Duisburg und Dortmund fahren die ICE neu ebenfalls im Halbstundentakt. Die Sprinter-Linien werden systematisiert und vertaktet. Der Sprinter Hamburg – Köln (ohne Halt bis Essen) verkehrt neu im Vierstundentakt dreimal täglich, teilweise verlängert nach Süden.

Ebenfalls vierstündlich unterwegs ist die auf vier Zugpaare ausgeweitete Linie Frankfurt – Hamburg, wobei ein Zugpaar bis Flensburg und saisonal bis Padborg geplant ist. Auch der Fahrplan der Linie Berlin – Frankfurt (nonstop) wird ohne Angebotsmehrung auf einen Vierstundentakt angepasst. Die Verlängerung eines Zugpaars nach Saarbrücken bleibt bestehen, die beiden anderen Leistungen verkehren nun ab/bis Frankfurt Flughafen. Neu ist ein tägliches Sprinter-Paar Stuttgart – Berlin (via Murrbahn, nur Halt in Nürnberg). Es verkehrt morgens nordwärts und abends südwärts und ist mit einer Fahrzeit von unter fünf Stunden deutlich schneller als der Taktverkehr. Ebenfalls neu eingeführt wird die Sprinter-Linie München – Hamburg mit Halten in Nürnberg und Hannover. Auch diese

verkehrt im Vierstundentakt dreimal täglich, jedoch nur bis zum Start der Generalsanierung Nürnberg – Passau am 6. Februar 2026 und damit weniger als zwei Monate des gesamten Fahrplans. Maximal bis zum selben Tag verkehren auch die Sprinter Berlin – Bonn. Die Super-Sprinter München – Düsseldorf und München – Berlin entfallen.

Ausdünnungen im Flächennetz

Die Linie 25 (München – Hamburg) fährt neu ausschließlich mit zwölfteiligen ICE 4 und ohne den zweistündlichen Zugteil nach Bremen. Stattdessen verkehrt im Vierstundentakt die neue ICE-Linie 16 Bremen – Hannover – Berlin mit der Baureihe 411. Außerdem wird die ICE-Linie 26 aus Karlsruhe neu nördlich von Hannover

Flotte soll reduziert werden

Nicht nur fahrplanseitig nimmt DB Fernverkehr Abstand vom Flächennetz, sondern auch flottenseitig. Der Spiegel berichtete Ende Juni mit Verweis auf Aufsichtsratsunterlagen über den Plan von DB Fernverkehr, bis 2036 die Zahl der Sitzplätze im Fernverkehr von aktuell 265.000 auf 244.000 zu reduzieren (minus acht Prozent), indem die Flotte verkleinert wird. Besonders betroffen wären die IC-Verkehre. Mit dem Verkauf aller KISS an die ÖBB

ist der erste Schritt bereits getan. Von den stör anfälligen TWINDEXX möchte DB Fernverkehr 27 Garnituren verkaufen. Außerdem soll die Bestellung von 19 ICE L storniert und die Auslieferung von 32 ICE 3neo verzögert werden. DB Fernverkehr dementierte in typischer DB-Manier den Bericht, ohne auf ihn konkret einzugehen. Auf einer hochrangigen Fachveranstaltung widersprach ein DB-Vertreter den Plänen allerdings nicht.

RM



Die ICE-Linie 26 wird von Hamburg nach Bremen verschwenkt und auf einen Vierstundentakt ausgedünnt. Am 31. August 2023 ist 411 019 als ICE 1577 Stralsund Hbf – Karlsruhe Hbf bei Allendorf an der Landsburg unterwegs Florian Dürr

nach Bremen umgeklappt und auf einen Vierstundentakt ausgedünnt (unverändert mit 411). Der ICE Berlin – Oldenburg (ICE 540/541) entfällt im Zuge dessen zwischen Hannover und Oldenburg. Die Zwischenhalte zwischen Kassel und Frankfurt (Wabern, Treysa, Marburg, Gießen, Friedberg) verlieren mit dem Umklappen der Linie 26 nördlich Hannover die Direktverbindungen nach Hamburg und an die Ostsee sowie generell den Zweistundentakt, der Halt Friedberg entfällt auch bei den verbleibenden Fahrten. Die entstehenden Taktlücken zwischen Frankfurt und Karlsruhe werden durch die vierstündliche Führung der aus Berlin kommenden ICE-Linie 13 nach Karlsruhe statt Frankfurt Flughafen kompensiert. Die Verkehre zwischen Hamburg, Rostock und Binz werden verstärkt in Hamburg gekappt. Entlang der Ostseeküste gibt es künftig nur noch fünf Zugpaare, die die Gesamtstrecke befahren, zwei davon ab/bis Köln und eines ab/bis Hannover. Zum Einsatz kommen siebenteilige ICE 4 (Köln-Verkehr) und ICE-T (Rest). Zusätzlich wird ein ICE-Zugpaar München – Fulda – Hamburg bis Rostock verlängert. Komplette ohne Fernverkehr ist die Achse Hamburg – Stralsund zwischen 14. Dezember 2025 und 30. April 2026, dem zweiten Teil der neunmonatigen Generalsanierung Hamburg – Berlin. Das zum 1. August 2025 eingeführte rudimentäre IC-Angebot über Lübeck mit 218-Vorspann streicht das Unternehmen zum Fahrplanwechsel. Die Bedienung von Lüneburg, Uelzen und Celle, die bislang von der Linie 26 übernommen wurde, wird auf die übrigen ICE-Linien verteilt. Während in Lüneburg die Anzahl der Fernverkehrshalte stabil bleibt, reduziert sich diese in Uelzen und Celle um jeweils gut ein halbes Dutzend. Die nachfrageschwachen Einzelhalte in Bad Bevensen und Langenhagen Mitte entfallen. Auch der äußerste Süden spürt die

Auswirkungen der veränderten Linie 26. Die Fahrten im Wochenendverkehr nach Konstanz über die Schwarzwaldbahn erfolgen nicht mehr als verlängerte Linie 26 mit ICE-T, sondern aus Köln kommend mit ICE 3. Gefahren wird allerdings nur noch ein wöchentliches Zugpaar (samstags südwärts, sonntags nordwärts).

Aus für IC-Kreuz Jena

Besonders hart trifft die Ausdünnung im Flächennetz den Freistaat Thüringen. Die IC-Linie 61 (Karlsruhe – Leipzig) wird nördlich von Nürnberg von fünf auf zwei Zugpaare zusammengestrichen. DB Fernverkehr verweist darauf, dass die Linie aktuell ein deutliches Verlustgeschäft sei und aus wirtschaftlicher Sicht eigentlich vollständig eingestellt werden müsse. Eine Besserung bei der Auslastung, die durchschnittlich im sehr geringen zweistelligen Prozentbereich liegt, sei nicht absehbar. Zur schlechten Nachfrage trugen nicht nur das Deutschlandticket, sondern auch verpasste Anschlüsse in Leipzig, häufige baubedingte Ausfälle, die von DB Fernverkehr abgelehnte Tarifintegration in Thüringen und die oft fehlende Anzeige der Linie in der Fahrplanauskunft bei. Das ICE-Paar Jena – Berlin bleibt bestehen (Jena ab 7:15, an 20:25). Die zweite durch Jena führende IC-Linie 51 Köln – Gera wird ab 21. September 2026 östlich von Erfurt ersatzlos eingestellt. Stattdessen wird ab Erfurt über die Schnellfahrstrecke nach Leipzig gefahren, die Linie auf ICE-T umgestellt und auf zwei Zugpaare reduziert. DB Fernverkehr begründet den Schritt mit dem Beginn der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV), obwohl der Bund dafür noch keinen Termin nennt. Nach Abschluss der Elektrifizierung plant die DB wieder Fernverkehr auf der MDV, dann bis Chemnitz. Am 29. September 2026 endet gemäß aktueller Planung damit nicht nur

der Einsatz der Baureihen 101 und 245 im IC-Verkehr, sondern auch jener der IC1-Wagen.

Anders als der Nordabschnitt der Linie 61 wird die Linie 34 Frankfurt (Main) – Dortmund durch das Sauerland, eine weitere Linie der einstigen Fernverkehrsoffensive, mangels Nachfrage ganz eingestellt. Das für Dezember 2026 vorgesehene Ende wird auf Juli 2026 vorgezogen.

Ausdünnung in Urlaubsregionen

Einschnitte gibt es auch im Touristikverkehr nach Nord- und Süddeutschland. Verbote des nun für Mai 2026 geplanten ICE L-Starts auf der Marschbahn ist der Entfall der Kurswagen nach Dagebüll ab Dezember. Das Angebot nach Westerland (Sylt) wird zahlenmäßig leicht verringert, das Stuttgart-Zugpaar startet bzw. endet neu in Frankfurt (Main) mangels Wendezugtauglichkeit des ICE L. Auch auf die heute mit ICE 1014/1015 bestehende Direktverbindung nach Norddeich Mole muss die baden-württembergische Landeshauptstadt künftig verzichten. Zwischen Nordrhein-Westfalen und Ostfriesland entfallen darüber hinaus einzelne weitere Fahrten. IC 2082/3 „Königssee“ Hamburg – Berchtesgaden und dessen Flügel IC 2084/5 „Nebelhorn“ nach Oberstdorf entfallen ersatzlos. Außerdem ist kein Fernverkehr mehr über die Mittenwaldbahn nach Garmisch-Partenkirchen und Innsbruck geplant.

Zwischen Berlin, Stralsund und Binz wird das Angebot systematisiert. Es gibt nun einen Zwei-Stunden-Takt, der bis Frankfurt (Main) durchgebunden ist, allerdings mit unsystematischem Haltemuster zwischen Berlin und Greifswald. Ergänzt wird das Angebot um einzelne Zusatzzüge. Die IC-Linie 17 von/nach Dresden endet neu in Rostock statt Warnemünde, das viel Fernverkehr verliert. Die vierteiligen KISS gehen zur ÖBB, langsamere TWINDEXX übernehmen – der Systemhalt Doberlug-Kirchhain entfällt dadurch. Bei den IC-Linien 55 (Dresden – Hannover – Stuttgart) und 56 (Leipzig – Hannover – Norddeich Mole) entfallen mehrere Tagesrandleistungen und Verstärker, darunter IC 2436/7 Hannover – Magdeburg und der pendlerrelevante IC 2249 Leipzig – Dresden. In Peine wird am Tagesrand künftig durchgefahren, die Verlängerungen ab Stuttgart bis Tübingen entfallen. Nicht mehr im Fahrplan findet sich zudem ICE 1223/1224 München – Kassel – Paderborn – Oberhausen (– Frankfurt).

Städte verlieren Anschluss

Zahlreiche Taktausreißer entfallen, werden in den Takt integriert oder durch Züge in anderer Zeitlage ersetzt – besonders in Nordrhein-Westfalen und auf der Achse Frankfurt – Stuttgart. Auch weitere Einzelhalte entfallen: Mülheim (Ruhr), Landstuhl, Lahr und Göppingen (ab Mitte 2026 mit Umstellung des IC 2012/2013 auf ICE-L) verlieren den Fernverkehrsanschluss, in Riesa fährt die ICE-Linie 50 meist durch.

Generalsanierung in Bayern: Fernverkehr auf Abwegen

Während der 2026 stattfindenden Generalsanierung Nürnberg – Passau verkehren zunächst vom 7. Februar bis 13. Juni (Totalsperrung Nürnberg – Regensburg) drei Zugpaare der ICE-Linie 91 Dortmund – Wien über die eingleisige Donaubahn Ingolstadt – Regensburg. Für die anschließenden Arbeiten zwischen

Obertraubling und Passau bieten die ÖBB vom 14. Juni bis 12. Dezember drei Zugpaare München – Wien mit Reihe 2016 und EC-Wagen über die nichtelektrifizierte Strecke Neumarkt-Kallham – Simbach – Mühldorf an; DB Fernverkehr schickt indes zwei Zugpaare München – Wien mit 411-Doppeltraktion über Salzburg. RM

Mehr internationale Verbindungen

Neben dem schnellen nationalen ICE-Verkehr erfreut sich auch der internationale Verkehr weiter großen Zuspruchs. Im Verkehr zu nahezu allen Nachbarländern gibt es daher Angebotsverbesserungen. Nach Polen wird die EC-Linie 97 Leipzig – Kraków – Przemyśl eingeführt. EC 134/135, dessen Garnitur in Leipzig übernachtet (Ankunft kurz nach 17 Uhr, Abfahrt kurz vor 11 Uhr), befährt die Gesamtstrecke mit einer Fahrzeit von rund neuneinhalb Stunden. EC 132/133 fährt nur zwischen Kraków und Leipzig (Ankunft kurz nach 13 Uhr, Abfahrt kurz vor 15 Uhr). Zum Einsatz kommt ein Vectron mit fünf Reisezugwagen (ein Wagen 1. Klasse, vier Wagen 2. Klasse), jeweils von PKP Intercity. Zwischenhalte auf deutscher Seite sind Riesa, Elsterwerda, Ruhland und Hoyerswerda. In Elsterwerda bestehen Anschlüsse zur IC-Linie 17 Richtung Berlin, in Leipzig gibt es einen Übergang zur ICE-Linie 50 von/nach Wiesbaden. Die EC-Linie 95 Berlin – Warschau wird von sechs auf sieben Zugpaare aufgestockt, wodurch die letzte Lücke im Zweistundentakt geschlossen wird. Nachts gibt es einen neuen Zug Berlin – Rzepin – Chelm/Przemyśl als weitere Verbindung zwischen den Hauptstädten der Länder.

Die Linie 27 (Achse Hamburg – Prag) verkehrt mit der Umstellung auf ČD-Comfortjet neu als Railjet-Linie. Drei Zugpaare verkehren nach Abschluss der Generalsanierung Hamburg – Berlin ab 1. Mai bis Kopenhagen (eines davon nachts nördlich Hamburg). Kiel wird weiterhin mit einem Zugpaar am Tagesrand erreicht. Südwärts verkehrt die nach Budapest durchgebundene Leistung zwei Stunden später. Das nächtliche Zugpaar Berlin – Prag verkehrt neu ganzjährig statt nur in der Sommersaison und ab/bis Hamburg. Der Abendverkehr zwischen Dresden und Prag wird signifikant verbessert. Generell verkürzt sich die Reisezeit Hamburg – Dresden (– Prag) um rund eine Dreiviertelstunde. Ursächlich sind die Eröffnung der Dresdner Bahn im Raum Berlin, der Wegfall der langen Standzeit in Berlin Hbf sowie die Nonstop-Führung zwischen Berlin und Hamburg. Büchen, Ludwigslust und Wittenberge wer-

den stattdessen von der Linie 18 und der neuen Linie 23 (Hamburg – Berlin, mit ICE-T) bedient – und das öfter als bislang. Für Hamburg-Bergedorf gibt es hingegen keinen Ersatz.

Das in die Linie 27 integrierte RJ-Paar Berlin – Prag – Graz fährt in bestehender Lage südwärts neu bis Villach, nordwärts erst ab Wien. Diese Anpassung hängt mit den Änderungen im öster-

» Im September 2026 endet beim Fernverkehr laut Planungen der Einsatz der IC1-Wagen

reichischen Fernverkehr im Zuge der Inbetriebnahme der Koralmbahn (Graz – Klagenfurt) zusammen. Auch der Verkehr via Salzburg ist betroffen: Künftig verkehren alle Züge der Linie 62 über die Tauernbahn. Dadurch ergeben sich je Richtung vier bzw. fünf Direktverbindungen München – Graz. Außerdem gibt es ein neues Tagesrand-RJ-Zugpaar von/nach Klagenfurt (Abfahrt gegen 5 Uhr, Ankunft gegen 1 Uhr). Gefahren wird vorerst weiter im Mischbetrieb (ICE 4, Railjet und klassische ÖBB-Wagen). Bedingt durch den Fahrzeugeinsatz wird in Summe die Hälfte der Leistungen der Linie 62 in München gebrochen, wodurch sich die Zahl der Direktverbindungen aus Süd- und Westdeutschland merklich reduziert.

Von den beiden über die württembergische Südbahn verkehrenden Fernverkehrszugpaaren bleibt das ICE-Paar bestehen. Es verkehrt neu paarig Innsbruck – Dortmund (bisher aus Dortmund, aber nach Münster) über Düsseldorf sowie beschleunigt ohne Halt in Montabaur, Wiesbaden und Mainz. RJ 890/897 Frankfurt – Lindau – Innsbruck – Wien entfällt wegen Fahrzeugmangels und der Baustellensituation auf deutscher Seite. Trotz verhaltener Nachfrage soll das Zugpaar mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wieder zurückkehren. Auch aus Richtung München verschlechtert sich die Anbindung der Arlberg-Region. Das in der Winter- und Sommer-

saison angebotene samstägliche ICE-Zugpaar München – St. Anton am Arlberg – München (1202/1203), zeitlich attraktiv für Ski- oder Wandertouren gelegen, entfällt. Das Restangebot über die Arlbergbahn wird hinsichtlich Verkehrstag und Zeitlage neu geordnet. Attraktivere Zeitlagen erhalten die ICE-Leistungen über die Giselabahn nach Schwarzach-St. Veit.

Die Verbindung Hamburg – Wien mit ICE 90/91 entfällt, da der Linientausch in Nürnberg aufgegeben und stattdessen auch in dieser Lage im Takt Dortmund – Wien gefahren wird. Gestrichen wird infolge des KISS-Verkaufs an die ÖBB der nächtliche, als Werkstattanbindung für die KISS genutzte IC 494/495 Rostock – Berlin – Wien und damit die erste bzw. letzte Verbindung des Tages zwischen Nürnberg und der österreichischen Hauptstadt. Zwischen Berlin und Nürnberg fährt stattdessen ein neuer Nacht-ICE Berlin – Jena – Nürnberg – München (mit ICE 4), der südwärts zwischen Donauwörth und München wiederum den Montags bis freitags verkehrenden Pendler-ICE 1581 ersetzt.

Giruno bis Hamburg

Im Schweiz-Verkehr endet der Einsatz der klassischen SBB-Wagen. Stattdessen gibt es neu zwei Zugpaare Basel – Hamburg mit SBB-Giruno. Generell ergeben sich im ICE-Verkehr neue Durchbindungen, etwa nach Bern und Brig. Das bisher nur im Sommerhalbjahr verkehrende ICE-Paar 318/319 Frankfurt – Köln – Brüssel wird neu ganzjährig angeboten. Außerdem gibt es ab 7. September 2026 zwei neue Zugpaare Köln – Brüssel – Antwerpen, die ebenfalls mit ICE 3neo verkehren. Eine neue und beschleunigte Lage erhält das im Dezember 2024 eingeführte ICE-Paar Berlin – Paris (9590/9591), das auch Zwischenhalte in Halle, Erfurt, Frankfurt (Main) Hbf (statt Frankfurt Süd) und Mannheim ermöglicht. Die Hinfahrt startet in Berlin knapp vier Stunden früher gegen sieben Uhr, zurück geht es rund eine Stunde später ab Paris um kurz nach elf Uhr. Fahrgastfreundlicher wird auch das Zugpaar München – Amsterdam: Nordwärts verkehrt es neu zwei Stunden früher. *Roman Mausner*

Die IC-Linie 61 (Karlsruhe – Leipzig) wird nördlich von Nürnberg von fünf auf zwei Zugpaare zusammengestrichen. Ein IC spiegelt sich bei Etzelbach in Thüringen im Wasser der Saale Jochen Schmidt/DB AG



■ Akkunetz Schleswig-Holstein

Bahn-Projekt mit Pilotcharakter

In Schleswig-Holstein ging Ende 2024 das weltweit erste größere Netz für Akkuzüge im Personennahverkehr vollumfänglich in Betrieb. Mit Ladeinseln und 55 neuen FLIRT Akku von Stadler werden dort jetzt zehn Linien bedient. Zwischen Nord- und Ostsee lässt sich seither ein neues Kapitel der Schienenmobilität erkunden

Leise beschleunigt der FLIRT Akku 526/826 002 der nordbahn aus dem Haltepunkt Bad St. Peter-Ording. Die Reise des NBE 11867 geht nach Husum, durch Marschland mit ausgedehnten Feldern und Wiesen, auf denen Kühe weiden – und vor allem: Schafe, Schafe, Schafe. In dieser ländlich-maritimen Umgebung lässt sich erkunden, was schon bald auch in anderen Regionen Deutschlands Realität werden soll: Elektromobilität auf der Schiene mit Akkutriebfahrzeugen auf weitgehend nicht elektrifizierten Strecken.

Vollbetrieb seit Ende 2024

Seit Dezember 2024 ist das sogenannte Akkunetz Schleswig-Holstein (ANSH) vollständig in Betrieb. Es ist das weltweit erste größere Netz für Akkuzüge im Personennahverkehr und wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erixx Holstein und nordbahn betrieben. Auf zehn Linien sind seither die FLIRT-Akkutriebzüge (BEMU, steht für Battery Electric Multiple Unit) von Stadler unterwegs. Die 55 Zweiteiler werden von der Paribus-XMU-Fahrzeugvorhaltesgesellschaft an die EVU vermietet. Sie lösten seit Herbst 2023 schrittweise auf verschiedenen Strecken in Schleswig-Holstein LINT-Triebzüge mit Dieselantrieb ab. Der FLIRT Akku erreicht bis zu 160 km/h und hat eine betriebliche Reichweite von 80 Kilometern ohne Oberleitung – in Tests

sogar deutlich mehr. Die Lithium-Ionen-Akkus sind auf dem Dach der Fahrzeuge montiert. Für das Akkunetz ließ NAH.SH die Infrastruktur für Akkuzüge ausbauen. Es entstanden Ladeunterwerke und Oberleitungsinseln, bestehende Oberleitungen wurden in Kiel, Büchen und Bad Oldesloe erweitert. Zwischen Kiel und Kiel Hassee CITTI-Park (VzG-Nr. 1022, 1031) sowie auf einem fünf Kilometer langen Abschnitt zwischen Flensburg und Maasbüll (VzG-Strecke

1020 Flensburg – Kiel) wurden bestehende Strecken neu mit Fahrdrabt überspannt (Teilelektrifizierungen).

Verknüpfung von Infrastruktur und Betrieb

Die stärkere Verknüpfung von Infrastruktur und Betrieb ist die wohl prägendste Neuerung, die das Akkunetz mit sich gebracht hat. Aufgabenträger, Bahnunternehmen und Infrastrukturbe-

Akkunetz Schleswig-Holstein

Linie	Strecke	Los	Betreiber	Start Planbetrieb
RB 64	Husum – Tönning – Bad St. Peter Ording	Nord	nordbahn	14. November 2024
RB 73	Kiel – Eckernförde	Nord	nordbahn	21. Oktober 2024
RB 75	Kiel – Rendsburg (– Rendsburg-Seemühlen ab 2026)	Nord	nordbahn	20. Juni 2024
RE 72	Flensburg – Schleibrücke Nord/Süd – Kiel	Nord	nordbahn	8. Juni 2024 (Nordost)/ 15. Dezember 2024 (Südast)
RE 74	Kiel – Rendsburg – Husum	Nord	nordbahn	15. Dezember 2024
RB 76	Kiel Hbf – Kiel Oppendorf (– Schönberger Strand ab 2027)	Ost	erixx Holstein	1. Oktober 2023
RB 84	Kiel – Lübeck	Ost	erixx Holstein	22. Oktober 2023
RE 83	Kiel – Lübeck – Lüneburg	Ost	erixx Holstein	22. Oktober 2023
RB 63	Büsum – Heide – Neumünster	Ost-West	nordbahn	10. Mai 2024
RB 82	Neumünster – Bad Oldesloe	Ost-West	nordbahn	19. Februar 2024

Links: Gut ein Jahr nach dem Betriebsstart der FLIRT Akku im Netz Ost hat sich der Einsatz der Stadler-Fahrzeuge stabilisiert, als sich 526 025 am 27. Oktober 2024 bei Gleschendorf als RB 21075 (Eutin – Lübeck Hbf) einem Bahnübergang nähert *Florian Dürr*

Claus Ruhe Madsen (Verkehrsminister Schleswig-Holstein), Dr. Arne Beck (NAH.SH) und Daniel Baer (Stadler) übergeben am 30. Mai 2024 den Wartungsstützpunkt für die FLIRT Akku in Rendsburg dem Betrieb *Stadler*



treiber berichteten dem eisenbahn magazin über ihre Erfahrungen und ziehen eine erste Bilanz – mit Erkenntnissen, die über Schleswig-Holstein hinausreichen.

Auf seiner Fahrt nach Husum erreicht 526/826 002 den Spitzkehrenbahnhof Tönning. Dort kreuzen sich planmäßig die Züge nach Husum und Bad St. Peter-Ording. Während des fünfminütigen Aufenthalts lädt der Triebfahrzeugführer die Akkus des FLIRT mit angehobenem Stromabnehmer über die Bahnhofsoberleitung. In Tönning betreiben DB Energie und DB InfraGO eine von drei Oberleitungsinselanlagen (OLIA) des schleswig-holsteinischen Akkunetzes; die beiden anderen entstanden in Husum und Heide.

Herzstück Ladeunterwerk

Herzstück der Anlage ist das dezentrale Ladeunterwerk, das Strom aus dem 50-Hertz (Hz)-Dreh-

strom-Mittelspannungsnetz des jeweiligen vorgelagerten Verteilnetzbetreibers in einphasigen 15-Kilovolt-/16,7-Hertz-Bahnstrom umwandelt. Auf diese Lösung griff die DB zurück, nachdem die OLIA fernab der vorhandenen Bahnstrom-Infrastrukturen liegen. Eine wesentliche Herausforderung bei der Errichtung der Ladeunterwerke war die Umsetzung des Stromnetzanschlusses an das vorgelagerte 50-Hz-Landnetz, berichtet eine DB-Sprecherin. An zwei Standorten seien neue Kabel zum nächstgelegenen Umspannwerk im Tiefbau verlegt worden.

Ladeinseln statt Vollelektrifizierung

Ladeinseln und BEMU-Fahrzeuge statt klassischer Vollelektrifizierung – dazu hatte sich das

Land Schleswig-Holstein entschlossen, weil zwischen Nord- und Ostsee „extrem viele Strecken ohne Oberleitung existieren, man aber trotzdem klimaneutral in die Zukunft fahren wollte“, berichtet eine Sprecherin des Aufgabenträgers NAH.SH: „Wir brauchten deshalb eine Lösung, die schnell umsetzbar und bezahlbar ist.“ Die Vollelektrifizierung von über 450 Kilometern Bahnstrecke wäre zeitnah nicht umsetzbar gewesen und hätte zudem erheblich höhere Kosten verursacht. „Wahrscheinlich mehr als eine halbe Milliarde Euro“, schätzt die Sprecherin. Die neue Ladeinfrastruktur in Schleswig-Holstein konnte nun für einen Bruchteil dieser Summe und innerhalb von weniger als fünf Jahren realisiert werden.

Mit dem Ergebnis sei man sehr zufrieden, fährt die NAH.SH-Sprecherin fort. Die Betriebsqualität sei gut, Probleme verursachten nicht die BEMU, Verspätungen entstünden meist durch die Infrastruktur. Die Akkutriebzüge könnten Verspätungen aufholen, da sie leistungsfähiger als die alten LINT-Triebzüge sind, die hier vorher fuhren.

Von der Spurtstärke der Akku-FLIRT kann man sich am besten bei einer Mitfahrt ein Bild machen. 526/826 002 hat Tönning inzwischen verlassen und rollt mit 80 km/h über die Eiderstedtquerbahn Bad St. Peter-Ording – Husum. Für weitere Zwischenhalte besteht heute kein Bedarf. Rasch ist die Abzweigstelle Hörn erreicht, wo es auf die Marschbahn (Hamburg-Altona – Westerland/Sylt) geht. Auf den letzten fünf Kilometern bis Husum sind Fahrten mit bis zu 120 km/h zulässig. Noch schneller sind die FLIRT Akku zwischen Rendsburg und Jübeck: Auf der von der nordbahn betriebenen RE 74 über die Jütlandlinie (Hamburg – Neumünster – Flensburg) erreichen sie bis zu 160 km/h.

Leistungsfähige BEMU

Zufrieden mit der Leistungsfähigkeit der FLIRT Akku zeigt sich Oliver Rübel. Er ist Leiter Betrieb

Das Akkunetz Schleswig-Holstein erstreckt sich zwischen Nord- und Ostsee und von der Flensburger Förde bis in die Lüneburger Heide *Grafik: Anneli Nau*





Im Spitzkehrenbahnhof Tönning begegnen sich am 22. Juni 2025 zwei Züge der Regionalbahn-Linie 64 (Husum – Bad St. Peter Ording). Hier entstand eine von insgesamt drei Oberleitungsinselanlagen für das Akkunetz in Schleswig-Holstein

Florian Dürr

bei der nordbahn, einer Tochtergesellschaft der BeNEX GmbH und der AKN Eisenbahn AG. Von den Mitarbeitern gebe es überwiegend positives Feedback, die Triebfahrzeugführer hätten auf den BEMU mehr Freude an der Arbeit und auch die Leitstelle sei zufrieden – anders als früher mit der störanfälligen Dieselflotte. Die neuen Stadler-Züge gingen werksneu an nordbahn und erixx. Kinderkrankheiten gebe es zwar, sie seien aber behebbar. Optimierungsbedarf findet man im Alltagsbetrieb immer, sagt Rübel, etwa bei der Position des Batterie Hauptschalters, der bei den Zügen nur umständlich mit einer Leiter zu erreichen sei.

ECM in Rendsburg

Ein Vorteil ist auch der neue Wartungsstützpunkt in Rendsburg: Stadler übernimmt dort 30 Jahre lang die Instandhaltung der 55 FLIRT Akku. Das Ende Mai 2024 eröffnete Werk, im Fachsprech oft als ECM (Entity in Charge of Maintenance) bezeichnet, liegt am Reststück der Strecke nach Husum (VzG 1012). Auf einer Fläche von mehr als zehn Fußballfeldern entstanden eine zweigleisige Fahrzeughalle mit Gruben,

Dacharbeitsständen und Werkstätten, eine Außenreinigungsanlage sowie acht Ladegleise. Die Anlage ist speziell auf die Wartung der Akkusysteme ausgelegt; Diagnosecontainer erfassen den Zustand entnommener Batterien und liefern Daten für vorbeugende Instandhaltung.

Neue Prozesse für die EVU

Das ECM in Rendsburg koordiniert neben der Wartung auch Prozesse wie Fahrzeugüberführungen. Überhaupt brachte die Inbetriebnahme des Akkunetzes für die EVU viele Änderungen: Das Personal erhielt neben Baureihenschulun-

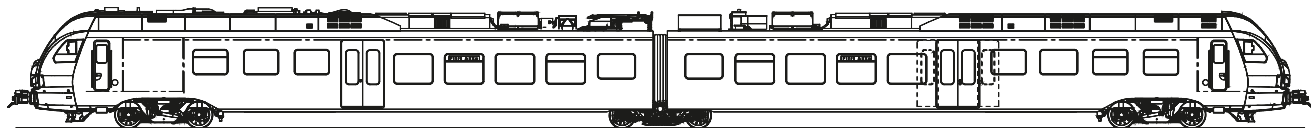
gen auf den Stadler-FLIRT auch eine Grundausbildung in elektrischer Traktion, berichtet Oliver Rübel. Er erinnert sich, dass die Freistellung der MitarbeiterInnen im laufenden Betrieb nicht immer ganz einfach war. Auch der Betriebsalltag mit den BEMU brachte Umstellungen, so Rübel. Wichtigster Unterschied zum Dieselsbetrieb: die zentrale Rolle der Akkukapazität. Bei Störungen muss genau kalkuliert werden, wie viele Fahrten noch möglich sind, wenn mal die Ladeinsel nicht erreichbar ist – sonst droht ein Halt auf freier Strecke.

Faktor Mensch als Schwachpunkt?

Wiederholte Sperrungen im Raum Kiel hatten den Bahnunternehmen im Akkunetz diesen Aspekt deutlich gemacht. Ursache war, dass Triebfahrzeugführer am Ende der Teilelektrifizierungen in Kiel das Signal EI 6 („Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern“) überfahren, ohne den Stromabnehmer zu senken, erinnert sich Oliver Rübel von der nordbahn. „Dies ist sowohl bei erixx als auch bei uns passiert. Die Technik verzeiht diesen Fehler nicht. Dann entstehen garantiert Probleme. DB InfraGO legt dann gleich

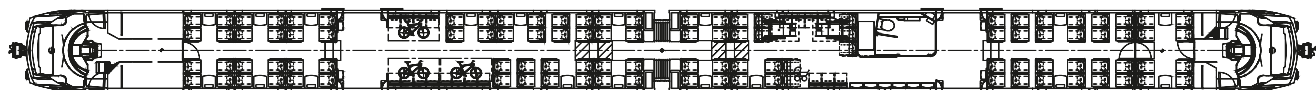
FLIRT Akku EMU 2

Spurweite	1.435 mm
Speisespannung	15 kV/16,7 Hz
Achsanordnung	Bo' 2' 2'
Anzahl Fahrzeuge	55
Sitzplätze	105 + 18 Klappsitze
Länge über Kupplung	45.700 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Antrieb	2 × 500 kW
Hersteller	Stadler Deutschland



Für das Akkunetz Schleswig-Holstein fertigte Stadler zweiteilige FLIRT Akku. Die Akkus sind auf dem Dach platziert

Stadler



den gesamten Kieler Hauptbahnhof lahm, um die Oberleitung zu prüfen und instandzusetzen.“

Der Faktor Mensch als Schwachpunkt im Alltagsbetrieb? Es scheint so: Ein kurzer Moment der Unachtsamkeit kann große Folgen haben. Hoffnung gibt ein Fahrerassistenzsystem, das bei Stadler derzeit in der Entwicklung ist und ein automatisches Senken des Stromabnehmers veranlassen könnte. Außerdem gebe es Überlegungen zu baulichen Anpassungen an den Endpunkten der Oberleitungstrecken. Übrigens: Ein Dieseleratz im Störfall ist laut Oliver Rübel weder geplant noch finanzierbar, zudem fehlen nach jahrzehntelangem Rückbau im DB-Netz die erforderlichen Abstellgleise.

Von der Reichweite der BEMU ist Rübel positiv überrascht. „Die Akkus bieten mehr Kapazität, als im Betrieb genutzt wird. Sichtbar sind für den Triebfahrzeugführer 100 Prozent, tatsächlich werden nur etwa 90 Prozent verwendet. Doch Oliver Rübel formuliert bei diesem Thema vorsichtig. Man müsse weitere Erfahrungen sammeln. „Wir wissen nicht, was bei tiefen Temperaturen und Dauerfrost passiert.“ Um die Akkulebensdauer sorgt er sich weniger, weil die Kapazität vom Lieferanten vertraglich zugesichert ist.

Rückspeisung an der Grenze

Messungen zeigen: Der Energieverbrauch der FLIRT Akku variiert leicht je nach Streckenprofil. Dank Rekuperation speisen sie Bremsenergie in die Akkus zurück – auch im flachen Norden relevant, etwa beim Befahren der Rampen zur Rendsburger Hochbrücke oder bei Fahrten mit 160 km/h auf der Jütlandlinie. Ist die Batterie geladen, wird die Rückspeisung blockiert. Das kann zum betrieblichen Problem werden, denn die Fahrzeugsoftware verhindert in solchen Fäl-

» Die BEMU laufen zufriedenstellend, wie sie sich aber langfristig bewähren, bleibt abzuwarten

len zuverlässig eine Überladung und schaltet notfalls die elektrische Bremse aus. Hierdurch ändert sich allerdings die Zugcharakteristik (Bremsleistung), was hinsichtlich des betrieblichen Regelwerks operativen Aufwand erfordert, sagt Oliver Rübel. Mit dem Hersteller Stadler liefen deshalb Gespräche, wie mit diesem Problem umzugehen sein wird.

Rübel bleibt angesichts solcher Probleme gelassen: „Neue Technik bringt immer unerwartete Herausforderungen.“ Die nordbahn hatte einen vergleichsweise reibungslosen Start, weil erixx schon ein Jahr früher mit den BEMU unterwegs war und die größten Anfangsprobleme abgefangen hat. „Die haben viel Vorarbeit geleistet und die größten Schwierigkeiten ab-



In Kiel hat DB InfraGO die Oberleitung vom Hauptbahnhof bis zum Bahnhof Kiel Hassee CITTI-Park verlängert. Vermutlich wegen wiederholter Störungen fahren die FLIRT Akku hier derzeit sicherheitshalber mit gesenktem Stromabnehmer

Manfred E. Fritsche



Schlüsselfertiges Unterwerk von Rail Power Systems in Heide: In den kompakten Gebäudekörpern stecken Umrichter, Transformatoren und Mittelspannungsanlagen. Hier sind auch Telekommunikation, Netzüberwachung und Schutztechnik integriert

Volker Emersleben/DB AG

gefangen“, blickt Oliver Rübel nicht ohne Dank und Respekt auf die Arbeit der Kollegen.

Beim Start des Akkunetzes hatte erixx große Probleme: Personal und einsatzfähige Fahrzeuge fehlten, Verbindungen fielen aus oder wurden durch Busse ersetzt. Ab Oktober 2023 sorgten Softwarefehler der neuen Stadler-Züge für Störungen, dazu kamen Wartungsprobleme und Mängel. Erst ab Januar 2024 war die Flotte stabil genug für einen störungsfreien Regelbetrieb.

Leuchtturmprojekt

Mit dem Akkunetz Schleswig-Holstein entstand ein Leuchtturmprojekt für batterieelektrischen Regionalverkehr. Trotz Kostensteigerungen und engem Zeitplan gilt es als wirtschaftlich tragfähig: „Über den Lebenszyklus kosten die Akkuzüge nicht mehr als Dieselverkehr“, sagt die NAH.SH-Sprecherin. Auch Fahrgäste seien zufrieden: „Besonders auf zuvor dieselbetriebenen Strecken kommen die leisen BEMU überwiegend gut an.“ Als auffällig bezeichnen einige

Fahrgäste allerdings eine Geräuschentwicklung des Schaltsystems, dass bei der Beschleunigung auftritt und manchen bahnkundigen Fahrgast an die „Knallfrösche“ der Baureihe 141 erinnert. Kein Wunder, dass das Akkunetz überregionale Beachtung erfährt. Denn auch in anderen Regionen sind solche Projekte geplant, beispielsweise in Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Thüringen und in Rheinland-Pfalz. Aus dieser Region im Südwesten Deutschlands war vor Kurzem eine Delegation im Norden, um sich über das Akkunetz zu informieren. Die ersten Erfahrungen aus Schleswig-Holstein können auch wertvoll für den Aufbau des Akkubetriebs im Pfalznetz sein.

526/826 002 hat mit Husum den Endpunkt der Fahrt erreicht. Er hebt den Stromabnehmer, um seine Energiereserven nachzuladen. Gut zehn Minuten Zeit hat er dafür, dann geht es für den FLIRT Akku wieder zurück über die Eiderstedtquerbahn nach Bad St. Peter-Ording – leise, sauber und ganz bestimmt wieder vorbei an ganz vielen Schafen.

Florian Dürr



■ Bahnstrecke Wien – Pressburg

Lokalbahn

zwischen zwei Donaumetropolen

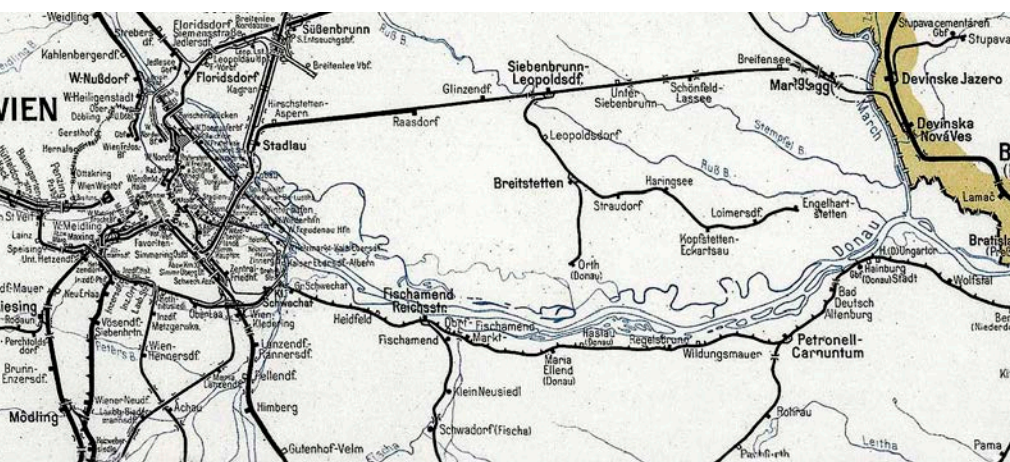
Es war der erste „Inter-City“ in der Donaumonarchie: Am 1. Februar 1914 wurde die Lokalbahn Wien – Pressburg (LWP) feierlich eröffnet. Die neue Strecke verband zwei Metropolen und schuf eine wichtige Verkehrsanbindung für die Region. Heute enden die Züge in Wolfsthal

Am 1. Februar 1914 wurde östlich von Wien gefeiert. Die festliche Eröffnung der Lokalbahn Wien – Pressburg (LWP) stand an. Zwei geschmückte Sonderzüge brachten die Ehrengäste von Wien zur Landesgrenze in Berg, wo sie von einer ungarischen Delegation feierlich empfangen wurden. Anschließend fuhren die Züge, begrüßt von einem dichten Spalier der

Pressburger Bevölkerung, bis zur Endstation am Krönungshügelplatz. Diese neue Bahnverbindung brachte für die Region östlich von Schwechat endlich eine verkehrsgünstige Anbindung an die beiden Donaumetropolen. Bis zu diesem Zeitpunkt existierten zwischen der Donau und der südlich über Himberg, Gramatneusiedl und Bruck a. d. Leitha verlaufenden „Wien-Raaber

Bahn“ (eröffnet am 12. September 1846) lediglich die Werkbahn zur Dreher'schen Brauerei in Klein Schwechat (1867), die Donauländebahn (1872) sowie Stich- und Lokalbahnen nach Klein Schwechat und von dort weiter nach Mannersdorf (1880er-Jahre). Die Linie von Bruck a. d. Leitha nach Hainburg entstand erst 1886/87 durch die k.k. privilegierte Österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (StEG).

Diese Bahnen hatten nur geringe Bedeutung, da sie jeweils von einer Hauptstrecke abzweigten und auf ihnen oft nur zwei bis drei Personenzüge sowie wenige gemischte Züge mit kleinen Tenderlokomotiven verkehrten. Zwischen Schwechat und den östlichen Gemeinden sowie zwi-



Die Lokalbahn Wien – Pressburg im Jahr 1944. Sie verlief von Groß Schwechat über Fischamend – Petronell-Carnuntum – Hainburg bis Bratislava/Pressburg Slg. E. Saßmann

Schnabel/Slg. E. Saßmann

schen Hainburg und Pressburg fuhren lediglich Postkutschen. Bald entstand der Wunsch nach besseren Verkehrsverbindungen, um landwirtschaftliche Produkte effizienter nach Wien zu liefern.

Bereits um 1870 gab es Pläne für ein „Wiener Central-Eisenbahnnetz“, das eine Linie Wien – Pressburg vorsah, die jedoch nicht realisiert wurde. Um 1900 führte das starke Wirtschaftswachstum im Raum Wien zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, weshalb man die Schienennetze ausbaute. Ab 1902 entstanden in Österreich erste elektrische Schmalspurbahnen, wie die Werkbahn der Wöllersdorfer Munitionsfabrik und die Mariazellerbahn. 1912 folgte mit der Mittenwaldbahn die erste normalspurige Vollbahn. Zunächst skeptisch, sahen die Militärbehörden inzwischen den Vorteil der Elektrifizierung, auch um im Ernstfall Truppen effizienter zwischen Wien und Pressburg zu transportieren. Zudem bestand in Anbetracht der aktuellen Situation die Möglichkeit, die elektrischen Trambahnnetze von Wien und Pressburg mit einer elektrisch betriebenen Überlandbahn zu verbinden, um so im Falle von Unruhen oder im Kriegsfall die Truppen direkt bis in die Stadtzentren zu befördern.

» Nach anfänglicher Skepsis sah auch das Militär in der Elektrifizierung einen Vorteil

Zur Umsetzung des Projekts wurde am 12. November 1904 die „AG Elektrische Lokalbahn Wien-Landesgrenze nächst Hainburg“ mit Sitz in Wien gegründet. Hauptaktionäre waren das Land Niederösterreich und das k.k. Eisenbahnministerium, wobei Niederösterreich für eine Anleihe über 10,7 Millionen Kronen bürgte. Die Niederösterreichischen Landesbahnen (NÖLB) sollten den Betrieb in Österreich übernehmen. Für die rund sieben Kilometer lange Strecke auf ungarischem Gebiet wurde am 23. Dezember 1909 die ungarische Gesellschaft POHÉV (Pozsony Országhatárszéli Helyiérdekű Villamos Vasút/Elektrische Lokaleisenbahngesellschaft Pressburg – Landesgrenze) gegründet. Ein Vertrag ermöglichte, dass die gesamte Strecke von der NÖLB betrieben wurde, während auf den Stadtstrecken die Vorschriften der jeweiligen Straßenbahnen galten und auf der Überlandstrecke die der k.k. Staatsbahnen.

Nach der Konzessionserteilung am 3. Juli 1911 begannen bereits einen Tag später in Hainburg die Bauarbeiten. Die neue Städteverbindung bestand aus drei normalspurigen Strecken mit unterschiedlichen Stromsystemen. Die 12,5 Kilometer lange

Am 11. August 1967 ist die 1080.01 soeben mit einem Verschubgüterzug vom Bahnhof Wien Praterstern in der Endstation Wolfsthal angekommen



Am 13. Juni 1963 hält 1073.14 mit P 4823 (Praterstern – Wolfsthal) in Landstraße (seit 1976 Wien Mitte). Die Reihe 1073 war von 1963 bis 1965 auf der LWP eingesetzt Jovovic/Slg. E. Saßmann

Ein Reisezug der LWP vor dem Bau der Wiener Schnellbahn (1962), bestehend aus fünf LWP-Vierachsern und einem Gol-Zwischenwagen, fährt mit Lok 75.712 am 15. September 1957 aus dem Wiener Aspangbahnhof aus

Göller/Slg. E. Saßmann (2)





Zum 75-jährigen Jubiläum befindet sich 1080.01 am 16. April 1989 mit einem Museumszug der LWP bei Hainburg a. d. Donau auf der Rückfahrt von Wolfsthal nach Wien E. Saßmann (3)

Stadtstrecke von Wien Großmarkthalle bis Groß Schwechat war für einen straßenbahnähnlichen Betrieb mit 600-Volt-Gleichstrom ausgelegt. Die 50,6 Kilometer lange Überlandstrecke von Groß Schwechat nach Köpcsény (Kittsee) wurde mit 16,5 kV/16 2/3 Hz-Wechselstrom betrieben.

Die Pressburger Stadtstrecke, 6,9 Kilometer lang, war mit 550-Volt-Gleichstrom elektrifiziert und führte bis zur Endstation Pressburg Krönungshügelplatz. Zudem konnten etwa 1,6 Kilometer der

meterspurigen Pressburger Straßenbahn im Peagebetrieb auf separaten Gleisen genutzt werden.

Die vorhandenen Bahnstrecken Hainburg – Petronell und Fischamend – Klein Schwechat konnten gemäß einem Peagevertrag mitgenutzt werden. Auf der Donaubrücke in Pressburg wurden die Gleise der POHÉV niveaugleich in die Fahrbahn integriert. Im Wiener Stadtgebiet befanden sich auf der geplanten Trasse entlang des rechten Donaukanalufers noch Reste der 1890 errichteten

Schleppbahn zum ehemaligen englischen Gaswerk bei der Drorygasse. Die Unterführung der Schlachthausgasse und ein längerer Streckenschnitt beim Gassteig konnten 1911 von der LWP übernommen und in das Projekt integriert werden.

Fahrzeuge der LWP und POHÉV

LWP und POHÉV beschafften eine vielfältige Flotte, die speziell auf die Bedürfnisse des Fern-, Lokal- und Güterverkehrs abgestimmt war. Für den Betrieb auf der Wiener Stadtstrecke wurden zweiachsige Gleichstromlokomotiven (Eg 1–4) sowie leistungsstärkere vierachsige Drehgestelllokomotiven (Eg 7–8) beschafft, um dem steigenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Im Straßenbahnverkehr kamen zweiachsige Triebwagen (Cmg 1600–1609) und Beiwagen (Ch 1525–1533) zum Einsatz. Die POHÉV setzte auf speziell für ihre steilen Strecken entwickelte vierachsige Drehgestelllokomotiven (Eg 5–6) und Triebwagen (Cmg 1610–1613) für den Lokalverkehr rund um Pressburg (Bratislava). Für den Fernverkehr wurden Vollbahn-Personenzuglokomotiven (Ewp 1–8) und Güterzuglokomotiven (Ewl 1–3) zwischen Wien und Pressburg verwendet. Eine detaillierte Übersicht der Fahrzeugtypen und ihrer technischen Daten findet sich in der Tabelle. Der Lokwechsel mit den Gleichstromloks der Type Eg fand jeweils in Groß Schwechat und Köpcsény statt.

Die Fahrzeuge der LWP und der POHÉV

Kategorie	Typ	Stückzahl	Hersteller	Technische Daten	Einsatzbereich
Gleichstromlokomotiven (Eg 1–4)	Zweiachsige Lokomotiven	4	Grazer Waggonfabrik/AEG	192 PS, 24 Tonnen, 30 km/h, Akkumulatoren (280 V, 89 Ah)	Fernpersonen- und Güterbetrieb Wien Stadtstrecke
Drehgestelllokomotiven (Eg 7–8)	Vierachsige Drehgestelllokomotiven	2	Waggonfabrik Stauding	212 PS, 30 km/h	Fernpersonen- und Güterbetrieb Wien Stadtstrecke
Straßenbahntriebwagen (Cmg 1600–1609)	Zweiachsige Triebwagen	10	Waggonfabrik Stauding/AEG	130 PS, 30 km/h	Straßenbahnverkehr Wien
Straßenbahnbeiwagen (Ch 1525–1533)	Zweiachsige Beiwagen	9	Waggonfabrik Stauding		Straßenbahnverkehr Wien
Gleichstromlokomotiven (Eg 5–6)	Vierachsige Drehgestelllokomotiven	2	Ganz Budapest	300 PS, 26 Tonnen	POHÉV-Gleichstromstrecke Pressburg (Bratislava)
Straßenbahntriebwagen (Cmg 1610–1613)	Zweiachsige Triebwagen	4	Ganz Budapest	110 PS, 30 km/h	Lokalverkehr Pressburg (Bratislava)
Straßenbahnbeiwagen (Ch 1534–1536)	Zweiachsige Beiwagen	3	Ganz Budapest		Lokalverkehr Pressburg (Bratislava)
Wechselstromlokomotiven (Ewp 1–8)	1'B1'-Personenzuglokomotiven	8	Grazer Waggonfabrik/AEG	750 PS, 60 km/h, ausgerüstet mit Tramway-Kupplungen und normalen Zug- und Stoßeinrichtungen	Fernverkehr Groß Schwechat – Pressburg (Bratislava)
Güterlokomotiven (Ewl 1–3)	1'C-Güterzuglokomotiven	3	Wiener Lokfabrik/AEG	840 PS, 40 km/h	Güterverkehr Groß Schwechat – Pressburg (Bratislava)
Reisezugwagen	Vierachsige Reisezugwagen (Design von Otto Wagner)	28	Waggonfabrik Ringhoffer, Stauding	Tramway-Kupplungen	Fernzüge Wien – Pressburg (Bratislava)
Güterwagen	Zweiachsige Güterwaggons der kkStB-Typen Gg, Jgk, Jk sowie Typ Gol mit Mittelpufferkupplung	25	Waggonfabrik Stauding		Güterverkehr Wien – Pressburg (Bratislava)
Güterwagen (POHÉV)	Güterwaggons der Typen Gk und Jk bei der POHÉV	5	Ganz Budapest		Güterverkehr Pressburg (Bratislava)

Der Streckenverlauf

Die Endstation Wien Großmarkthalle war zentral gelegen und bot durch ihre Nähe zum Bahnhof der Stadt- und Verbindungsbahn, zur Großmarkthalle und zum Hauptzollamt günstige Umsteigemöglichkeiten zu den Straßenbahnen. Vor dem Stationsgebäude gab es zwei Gleise für Fern- und Güterzüge, während die Lokalzüge auf einer vorgelagerten Wendeschleife wendeten. Die zweigleisige Strecke verlief nach Erreichen des Donaukanals eingleisig mit Ausweichen an den Haltestellen bis nach Kaiserebersdorf, wo sie in die Lokalbahn Klein Schwechat – Mannersdorf mündete, deren Gleis im Peagebetrieb genutzt werden konnte.

Der Bahnhof Groß Schwechat, ursprünglich dreigleisig, wurde erweitert und diente als Hauptstandort der LWP mit Werkstätten, Remisen und Anlagen für den Erhalt der Strecke und Fahrleitung. Ab Groß Schwechat bis Fischamend Reichsstraße nutzte die LWP das Gleis der Lokalbahn Klein Schwechat – Mannersdorf, bevor die Neubaustrecke nach Fischamend, Maria Ellend, Regelsbrunn und Petronell begann, wo sie in die StEG-Linie nach Hainburg übergang.

In Hainburg, einer befestigten Stadt an der Porta Hungarica, verlief die Strecke auf einem 628 Meter langen, bis zu 8,5 Meter hohen Steindamm



Bei der Veranstaltung RENDEZ im Juni 2016 ist die P.O.H.É.V. Lok Eg 6 mit der historischen Zielanzeige „Wien Gross-Markthalle“ im Eisenbahnmuseum Bratislava ausgestellt

entlang des Donauufers, überquerte mehrere Eisenbrücken und führte südlich des Braunsberges entlang der Reichsstraße bis zur letzten Station auf österreichischem Gebiet in Berg NÖ. Nach der Grenze wurde die Betriebsstelle Köpcsény erreicht, wo der Systemwechsel zur Gleichstromstrecke der POHÉV stattfand. Diese führte mit Ausweichen in Ligetfalú gyarteleb und Liget über die Franz-Josefs-Donaubrücke ins Zentrum von Pressburg, zur Endstation Pozsony Koronazási dombter.

Der Betrieb von 1914 bis 1945

Der Fernverkehr wurde am 5. Februar 1914 mit elf Zugpaaren aufgenommen. Der Betrieb auf der Wiener Stadtstrecke startete am 13. April, der Abschnitt Köpcsény – Pressburg am 15. November 1914. Nach dem Ersten Weltkrieg endete der Verkehr ab Wien wegen Grenzstreitigkeiten vorerst in Berg. Ab 21. Mai 1920 fuhren die Züge wieder bis zum nunmehrigen tschechoslowakischen Grenzbahnhof Kopčany (ehemals Köpcsény), allerdings mussten die Reisenden dort in die Lokal-

Die schweren Reisezüge vom Bahnhof Praterstern (heute: Wien Praterstern) nach Hainburg Frachtenbahnhof erforderten eine Doppeltraktion mit Lokomotiven der Reihe 1072. Am 16. Juni 1971 überqueren 1072.05 und 1072.08 mit dem P 4845 die Brücke über den Wiener Donaukanal





Den lokbespannten Reisezügen folgten die ET-Reihen 4030, 4020 und 4024 auf der Pressburgerbahn: 4024 025 am 9. September 2014 nächst der Haltestelle Hainburg Pbf

Seit Dezember 2003 verkehrt zwischen Wien Mitte und Flughafen Wien der „City-Airport-Train“ (CAT), derzeit bespannt mit der Reihe 1016 (Foto bei Wien Rennweg) E. Saßmann (2)



bahn umsteigen. 1921 übernahmen die BBÖ die insolvente LWP und bauten Berg zum Betriebsbahnhof aus. Die Wagen der Fernzüge wurden ab Berg bis Kopčany geschoben und dort von Gleichstromloks übernommen. Nachdem die ČSD die Strecke bis zur Landesgrenze Berg von Wechsel auf 550-V-Gleichspannung umgestellt hatten, erfolgte ab 1. November 1920 die Übergabe bereits in Berg. In den Jahren 1935/36 stellte man die POHÉV-Strecke auf Meterspur um und integrierte sie in die Pressburger Straßenbahn, was ein Umsteigen in Berg mit Fußmarsch über die Gren-

» Wechselnde Betriebsverhältnisse vor Pressburg nach dem Ersten Weltkrieg

ze erforderte. Nach dem Münchner Abkommen kam Engerau im Oktober 1938 zum Deutschen Reich. Die Donau bildete hier nun die Staatsgrenze. Der Straßenbahnbetrieb über die Donaubrücke bis Berg wurde eingestellt und bis 10. Januar 1941 mit Autobussen geführt. Danach übernahm eine normalspurige elektrifizierte Strecke den Verkehr von Berg bis Engerau. Der wachsende Güter- und Personenverkehr durch Industrie- und Rüstungsbetriebe während des Krieges erforderte ab 1943 auch den Einsatz von Dampfloks.

Der Betrieb ab 1945

Die Wiener Stadtstrecke wurde nach schweren Beschädigungen durch die Straßenkämpfe im April 1945 stillgelegt. Ab 26. Juli 1945 konnte der Dampfbetrieb auf einigen Abschnitten der Überlandstrecke aufgenommen werden und nach Reparatur der zerstörten Brücken war ab 1946 wieder ein elektrischer Betrieb bis Wolfsthal möglich. Der grenzüberschreitende Verkehr Berg – Engerau musste jedoch aus politischen Gründen („Eiserner Vorhang“) aufgelassen werden. Der Vollbahnbetrieb ab Hauptzollamt begann am 14. Mai 1950, wobei bis Groß Schwechat die Züge mit Dampfloks bespannt wurden. Beim Bau der Wiener Schnellbahn wurde dieser Streckenteil ebenfalls elektrifiziert, sodass ab 17. Januar 1962 ein durchgehender E-Betrieb ab dem Bahnhof Praterstern möglich war. Das Personal und die Maschinen der gleichzeitig aufgelassenen Zf. Groß Schwechat übersiedelten damals zur neu errichteten Zflgt. Wien Nord am Praterstern.

Eingesetzt waren anfänglich die ÖBB-Reihen 1072, 1073, 1080 und 4060, ab 1974 kamen die Reihen 1046, 4030, 4020, 4024 und zuletzt 4746 (Cityjet) zum Einsatz. Von 1998 bis 2002 erfolgte ab der Haltestelle Rennweg ein zweigleisiger Neubau der Strecke bis zum Flughafen Wien und danach eine Verdichtung des Schnellbahnbetriebes bis Wolfsthal. Seit dem 14. Dezember 2003 besteht zusätzlich ein spezieller „City-Airport-Train“ (CAT) mit Doppelstockzügen zwischen Wien Mitte und dem Airport Wien. Eduard Saßmann

■ Bahnhof Sangerhausen

Zwischen Alttechnik und *Lost Places*

Reiterstellwerke, DDR-Architektur, Formsignale: Im Bahnhof Sangerhausen erinnert auch heute noch so manches an vergangene Zeiten. Doch durch geplante Modernisierungen wird sich das Bild des unscheinbaren wie bemerkenswerten Bahnhofs schon bald erheblich verändern

Sangerhausen liegt im Landkreis Mansfeld-Südharz im Süden des Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Die Kreisstadt verfügt über einen Bahnhof, der manches bemerkenswerte Detail aufweist. Dieser verfügt über fünf Bahnsteiggleise für den Reiseverkehr und zwei Überholgleise für den Güterverkehr. Das ehemalige Bahnbetriebswerk nördlich der Gleisanlagen ist heute ein „Lost Place“, ein verlassenes Relikt aus einer vergangenen Epoche, die im 19. Jahrhundert ihren Ausgang nahm.

Mit dem Bau der Halle-Kasseler-Bahn erhielt die Stadt am 1. September 1865 Anschluss an das Eisenbahnnetz, als die Strecke von Halle (Saale) bis Sangerhausen in Betrieb genommen wurde. Der Bahnhof liegt am Kilometer 59,2. Bereits zehn Monate später, am 10. Juli 1866, folgte die Erweiterung in Richtung Nordhausen. Die Strecke in die heutige Landeshauptstadt Erfurt wurde am 15. Juli 1880 bis Artern, das Reststück bis Erfurt am 24. Oktober 1881 in Betrieb genommen. Aufgrund der unmittelbar hinter dem

Bahnhof beginnenden Rampe in Richtung Blankenheim war der Bau einer Lokomotivstation erforderlich, was gleichzeitig den Beginn des späteren Bahnbetriebswerks Sangerhausen markiert.

DDR-Architektur unter Denkmalschutz

Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs war die Strecke Halle (Saale) – Eichenberg eine stark frequentierte Güterzugmagistrale im Ost-West-



Verlassen und verkrautet: Die Anlagen des ehemaligen Bw Sangerhausen Rainer Nenninger

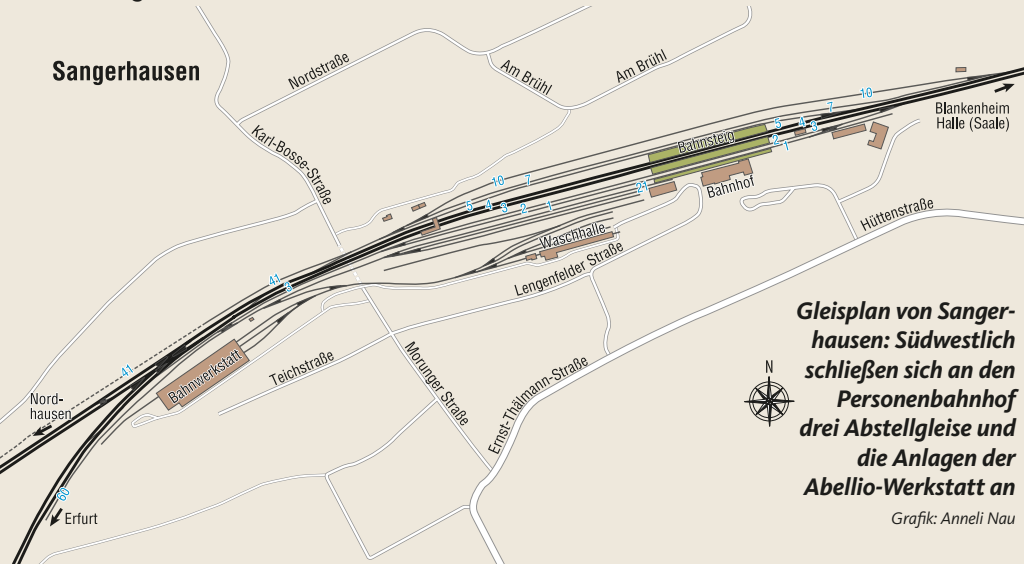
Blick auf den Bahnhof Sangerhausen im Oktober 2019 Deutsche Bahn AG/PLUS Ingenieurdienste GmbH





Das Bw Sangerhausen beheimatete zu DR-Zeiten im schweren Güterzugdienst eingesetzte 44-Öl. 44 0101 erreicht am 29. April 1979 mit dem Ganzzug 58813 aus Wismar den Bahnhof Sangerhausen. Die Kalitransportwagen entstanden auf Basis von Ommr-Wagen des Gattungsbezirks Villach, die von der DR provisorisch mit öffnungsfähigem Dach ausgestattet wurden

Michael Malke/Eisenbahnstiftung



Gleisplan von Sangerhausen: Südwestlich schließen sich an den Personenbahnhof drei Abstellgleise und die Anlagen der Abellio-Werkstatt an

Grafik: Anneli Nau

Bahnhof Sangerhausen verfügt über fünf Bahnsteiggleise. Der Regionalverkehr ist fest in der Hand von Abellio Rail Mitteldeutschland

Rainer Nenninger



Verkehr. Am 7. April 1945 traf ein Bombenangriff einen im Bahnhof Sangerhausen abgestellten Munitionszug, dessen Explosionen das Empfangsgebäude erheblich beschädigten. Erst 1963 wurde es in damals moderner DDR-Architektur neu errichtet. 2009 erwarb die Stadt Sangerhausen das Gebäude von der DB AG und ließ es sanieren. Heute steht es unter Denkmalschutz. In der Eingangshalle beherbergt es ein Wandmosaik des Malers und Grafikers Wilhelm Schmied, das die Landwirtschaft und den einst bedeutenden Bergbau des Mansfelder Lands im Stile des Sozialistischen Realismus thematisiert. Der markante Rundkiosk, der 1957 auf dem Bahnhofsvorplatz errichtet wurde, wurde ebenfalls saniert. Ferner wurde auch ein zentraler Omnibusbahnhof für die Feinerschließung des Umlands vor dem Bahnhof angelegt.

Westlich des Empfangsgebäudes errichtete Abellio Rail Mitteldeutschland eine Werkstatt und Abstellanlagen, die wertvolle Arbeitsplätze in der sonst eher strukturschwachen Region bieten. In den vergangenen Jahren wurden auch die Bahnsteige erneuert, die nun barrierefrei zugänglich sind. Bedauerlicherweise führte die Neugestaltung zu einer Verkürzung der Bahnsteiglängen, sodass ein ICE 4 mit 374 Metern Länge nicht mehr an die Bahnsteige passt. Regulären Fernverkehr gibt es zwischen Halle (Saale) und Eichenberg derzeit freilich nicht. Da die Verbindung aber auch als Umleiterstrecke bei Bauarbeiten und Betriebsstörungen im Korridor Bebra – Erfurt – Halle/Leipzig dient, kommt es gelegentlich vor, dass Sangerhausen als Ersatzhalt für Erfurt genutzt wird. In solchen Fällen sind besondere Maßnahmen durch das Zugbegleitteam erforderlich. Der Regionalverkehr ist bescheiden. Stündlich verkehrt der RE Halle – Leinefelde, der zweistündlich bis Kassel verlängert wird. Die stündlich verkehrende S7 Halle (Saale) – Röblingen am See wird öfters bis Sangerhausen verlängert. Beide Linien werden mit Talent 2 (Baureihe 442) von Abellio Rail Mitteldeutschland bedient. Die RE der Relation Magdeburg – Güsten – Sangerhausen – Erfurt werden mit der Baureihe 648 gefahren. Außerdem lassen sich gelegentlich Güterzüge beobachten. Neben DB Cargo sind auch verschiedene andere Eisenbahnverkehrsunternehmen hier anzutreffen.

Reiterstellwerk und Formsignale

Der Bahnbetrieb wird mit zwei Stellwerken abgewickelt. Das Stellwerk Sb (Sangerhausen Befehlsstellwerk) ist ein Reiterstellwerk, das mechanische Sicherungstechnik der Bauart Siemens & Halske 1912 beherbergt. Es ist mit dem Fahrdienstleiter besetzt. Das Wärterstellwerk Ost (So) ist ebenfalls mit Siemens & Halske-Sicherungstechnik ausgerüstet. Hier arbeitet ein Weichenwärter. Von beiden Stellwerken werden unter anderem Formsignale gestellt, die wesentlich zur nostalgischen Atmosphäre des Bahnhofs beitragen.

In den vergangenen Jahren gab es jedoch wiederholt Engpässe durch Unterbesetzungen im Stellwerksbereich. Um diesen Problemen entgegenzuwirken, plant DB InfraGO die Errichtung mehrerer elektronischer Stellwerke (ESTW). Ab Herbst 2025 wird der Abschnitt Angersdorf bei Halle (Saale) – Sangerhausen für umfassende Sanierungsarbeiten gesperrt, die voraussichtlich bis 2027 abgeschlossen sein sollen. Im Fokus des Projekts steht die Errichtung von 14 ESTW entlang der Strecke sowie die Anpassung der bestehenden Bahnübergänge an die neue Stellwerkstechnik. Mit den Formsignalen in Sangerhausen wird es dann vorbei sein.

Umgestaltung unausweichlich

Für den Güterverkehr sind längere Überholgleise für die Standardlänge moderner Züge im europäischen Schienengüterverkehr geplant – auch in Sangerhausen. Dort soll ab 2026 das Gleis 7 auf eine nutzbare Länge von 740 Metern erweitert sein. Ferner werden selbstverständlich neue Weichen verlegt sowie die Oberleitungsanlage neu errichtet. Auch ein Rückbau der alten mechanischen Signaltechnik in Sangerhausen steht an. Der pünktliche Abschluss der Arbeiten ist von hoher Priorität, da DB InfraGo die Strecke Halle (Saale) – Eichenberg als Umleiterstrecke nutzen will, wenn die Korridore Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg (ab 2029) und die Strecke Bebra – Erfurt (ab 2030) zur Generalsanierung anstehen.

In Sangerhausen sind zwischen Alttechnik und Lost Places noch einige Eisenbahn-Relikte erhalten geblieben. Doch es scheint Eile geboten, wenn man diese Zeugen der Geschichte besichtigen möchte. Der Bahnhof dürfte bald ein völlig anderes Gesicht bekommen. *Rainer Nenninger*



Ein Güterzug des Einzelwagenverkehrs verlässt Sangerhausen in Richtung Halle (Saale) Rbf. Die Freifläche im Hintergrund lässt erahnen, wie sehr die einst ausgedehnten Gleisanlagen des Bahnhofs in den vergangenen Jahren zurückgebaut wurden

Rainer Nenninger



Das Empfangsgebäude entstand 1963 im damals zeitgenössischen Stil. Im Inneren beherbergt es ein Wandmosaik von Wilhelm Schmied

Rainer Nenninger

Der RE Leinefelde – Halle (Saale) hat gerade das mit einer Sicherungstechnik der Bauart Siemens & Halske 1912 ausgestattete Fahrdienstleiterstellwerk Sb unterquert

Rainer Nenninger





H0-Modell VT 50 001 als roter DB-Verbrennungstriebwagen samt Beiwagen, wie er ab 1953 von Trix verkauft wurde Oliver Strüber

■ Der Triebwagen VT 50 001 in H0 von Trix und dessen Vorbild

Ein seltener Vogel in roter Bundesbahn-Farbgebung

In den 1930er-Jahren experimentierte die Reichsbahn mit verschiedenen Triebwagen-Bauformen und -Antrieben, die später in der Einheitsbauart mündeten. Mit einem dieser Vorgängervefahrzeuge nahm sich Trix bereits sehr früh eines Vierachsers für sein OO/HO-Programm an

Die Vereinigten Spielwarenfabriken Nürnberg versprachen ab 1936 auf ihren im DIN-A5-Hochformat gehaltenen Katalogen: „Mit Trix in die Welt der Technik!“ Die Vorschusslorbeeren konnte man beim Blick ins Innere als durchaus berechtigt bezeichnen. Erst im Jahr zuvor hatten die Nürnberger ihr neues Modellbahnsortiment **TRIX-EXPRESS** vorgestellt – im Maßstab 1:90 gehalten und zunächst noch als Spur 00 bezeichnet. „Die vollkommene Modelleisenbahn“ – so ein weiterer Werbeslogan jener Jahre – bot ihren Kunden schon 1936 ein durchaus ansprechendes Programm, bestehend aus einer kleinen Schleppender-, einer Tender- sowie einer Ellok, alle mit der Achsfolge B ausgestattet. 1937 legte man ordentlich nach: Vor allem die neue „Modell-2 C 1-Schnellzuglok“ (siehe *em* 8/25, Seite 106 f.) samt „vierachsigen Modellwagen auf Drehgestellen“ zog die Fachhändler auf der Leipziger Herbstmesse jenes Jahres geradezu magisch an.

Ein Triebwagen modernster Bauart

Und dann war da noch – vielleicht ein wenig im Schatten der großen Schleppenderlok stehend – das dem staunenden Publikum ebenfalls neu vorgestellte „Modell dieselelektrischer Triebwagenzug (zweiteilig)“. Im beige/roten Anstrich der aktuellen Reichsbahn-Triebwagen gehalten, brachte er mit seinen abgerundeten Frontpartien eine gewisse stromlinienförmige Modernität auf die Gleise. Etwas im Unklaren ließ Trix seine Kundschaft jedoch im Hinblick auf das exakte

Vorbild seines unter der Artikelnummer 20/58 angebotenen und „mit automatischer Fernsteuerung“ ausgestatteten Pärchens aus „Triebwagen und Anhänger“. Der Katalog 1937/38 vermeldete dazu lediglich: „Die dieselelektrischen Triebwagen sind die modernste Fahrzeuggattung für den Schnellverkehr auf kürzeren Strecken. Wie bei der 2 C 1 und den Modellwagen sind auch hier alle charakteristischen Konstruktionsmerkmale vorhanden. Langgestreckt stehen diese ‚Zeppeline der Schiene‘ da, fast lautlos, scheinbar mühelos gleiten die schlanken Fahrzeuge dahin.“

Der Blick auf den aus lithografiertem Blech bestehenden Aufbau zeigte dem Kunden zwar die

gute Detailausführung des Trieb- und seines Beiwagens, verriet jedoch nicht dessen genaue Betriebsnummer – eine damals durchaus übliche Praxis. Es kam auf das Wesentliche des Vorbildes an – und das hatte Trix ganz zweifellos sehr gut getroffen. Schließlich ging es um Spielzeug, mit dem in erster Linie Kinder spielen sollten. Wer allerdings genauer hinsah, konnte dann doch in schwarzer Schrift in der roten Bauchbinde als Aufschrift „20058“ ausmachen, also die Artikelnummer in etwas abgewandelter Schreibweise.

Angetrieben wurde der Triebwagen laut Katalog 1937/38 vom „... bewährten, kräftigen **TRIX-EXPRESS-Motor**, der hier auf die beiden Drehgestelle verteilt angeordnet ist. Dadurch wird dem Modell eine besonders gute Schienenlage und damit große Kurvensicherheit verliehen. Trotz der Länge läuft auch dieser Zug auf dem normalen **TRIX-Schienenkreis**.“ Dazu konnte das Triebwagenengespann noch über ein für die damalige Zeit besonderes Extra verfügen: „Das weiße Front- und das rote Schlußlicht wechseln automatisch beim Ändern der Fahrtrichtung.“ Das war schon was, mit dem sich **TRIX** stolz brüsten konnte. Bei anderen Herstellern sollte es so etwas teils erst Jahrzehnte später geben. Bis zur kriegsbedingten Produktionsunterbrechung blieb dieser Triebzug zum Preis von 25 Reichsmark verfügbar.

Von Beige/Rot zum Bundesbahn-Rot

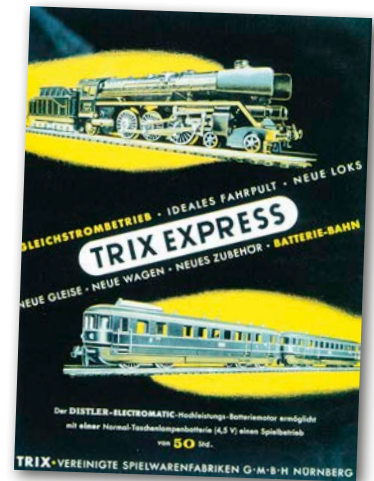
In seinem ersten Nachkriegskatalog von 1949 konnte der Nürnberger Hersteller bereits fast wieder sein volles Programm an **TRIX-EXPRESS-**

Technische Daten zur DB-Baureihe VT 50^o

Gattung	BC4ivT-32
Betriebsnummern	137 025 bis 027, ab 1947: VT 50 000 bis 002
Baujahr	1933
Bauart	2'Bo'
Länge über Puffer	22.035 mm
Drehzapfenabstand	14.800 mm
Gesamtachsstand	17.800 mm
Drehgestellachstand	3.250/3.000 mm
Treibraddurchmesser	900 mm
Dienstmasse	42,2 t
Dauerleistung	220 kW
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h



Bundesbahn-Einsatz des VT 50 001 am 27. Juni 1952 auf dem Bahnhof von Rotenburg (Han) Carl Bellingrodt/Slg. Brinker

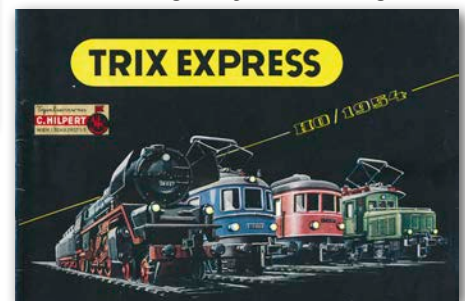


Trix-Plakat von 1953 mit Werbung zum Kauf des VT 50 und der Baureihe 01



Die technischen Details des VT wurden im Kataloginneren hervorgehoben Slg. Oliver Strüßer (3)

Im Trix-Katalog von 1954 war der VT 50^o sogar auf dem Titel abgebildet



Modellen zeigen – seinen Worten zufolge „die vollkommene Modell-Eisenbahn in Spur HO (00)“. Auch der „Diesel-Elektrische Triebwagenzug“ tauchte dort optisch kaum verändert und nach wie vor im Reichsbahn-Farbschema lackiert wieder unter seiner bekannten Artikelnummer 20/58 auf. Auffällig war bei den Nachkriegsmodellen das Fehlen des Reichsbahn-Adler-Signets oben mittig zwischen den Fenstern. Zudem erhielten die Modelle die neuen Modellkupplungen sowie schlankere Puffer, wodurch die Länge des Triebzuges auf 44,5 statt 43,0 Zentimeter wuchs. Auch jetzt fühlte sich Trix verpflichtet, im Katalog gesondert auf den Vorzug der „neuartigen Beleuchtungseinrichtung“ hinzuweisen: „Sie ist so konstruiert, daß die weißen Frontlichter und das rote Schlußlicht automatisch beim Ändern der Fahrtrichtung wechseln und bereits in Stellung ‚Halt‘ die neue Fahrtrichtung anzeigen.“ Das Modell fand auch jetzt seine Käufer, auch wenn Trix dafür 1950 durchaus angemessene 57,50 D-Mark aufrief.

Noch fuhren zu Beginn der 1950er-Jahre bei der Bundesbahn vereinzelte Triebwagen, Bei- und Steuerwagen mit der zweifarbigen Lackierung aus der Vorkriegszeit durch die Lande, obwohl seit 1949 für sie das neue purpurrote Farbschema galt, in das die DB sie rasch bei anstehenden Revisionen umlackierte. Um wieder auf der Höhe der Zeit zu sein, vollzog auch Trix an seinem Triebwagen-Modell diesen Schritt – wenn auch mit leichter Verzögerung. Erstmals im TRIX-Katalog 1953 taucht der Vierachser mit dunkelrotem VT-Gehäuse und grauem Dach unter der neuen Arti-

kelnummer 758 auf. In dasselbe Jahr fällt auch der große Umbruch hinsichtlich des bei TRIX verwendeten Stromsystems: Hatte man bislang auf das Wechselstromsystem mit aufwändiger elektromechanischer Umschaltung gesetzt, so kam nun das Gleichstrom-Umpolssystem mit in den Modellen verbauten Dauermagneten zum Einsatz, auf das TRIX seine Modelle sukzessive umstellte.

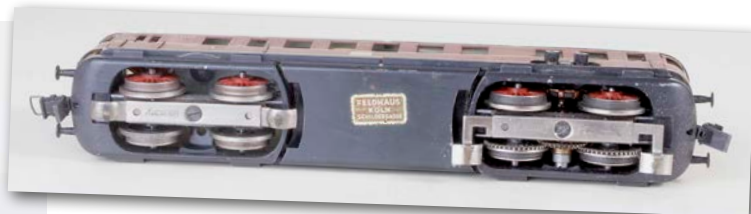
Auch beim roten Triebzug fand sich im Katalog jener Zeit nun der entsprechende Hinweis „für Gleichstrombetrieb“. Die Dächer des VT 50 001 waren gegenüber dem Vorgänger deutlich verändert worden und zeigten nun sowohl die Nachbildungen der mittigen Lüfter als auch eine markante Abdeckung über dem Motorabteil des Triebwagens. Der Aufbau wurde ebenfalls leicht verändert: Die beim gekuppelten Betrieb jeweils innen liegenden elektronischen Verbindungen in den Frontseiten entfielen. Deutlich umfassender waren die Arbeiten unterhalb der Gürtellinie, trug der VT 50 001 nun doch vorbildgerecht eine durchgehende Schürze, die auch in neuen, voll ausschwenkenden Drehgestellblenden endete. Ein neues Gewicht saß mittig unter dem Triebwagen. Etwas verändert wurde auch die vorher mit kleinen seitlichen Schrauben realisierte Befestigung des Aufbaus auf dem Fahrgestell. Dank neuer Kupplungen und schlanker Modellpuffer wuchs die Gesamtlänge auf 47,5 Zentimeter.

Von 137 026 zum VT 50 001

Und die Käufer konnten nun auf dem lithografierten Blech neben nicht lesbaren Zuglauf-

Raucher- und Nichtraucher Schildern sowie den Ziffern für die zweite und dritte Wagenklasse erstmals auch eine konkrete Fahrzeugnummer auf ihrem neu erworbenen HO-Modell entdecken: VT 50 001 stand da zu lesen – allerdings sowohl auf dem Trieb- als auch auf dem Beiwagen. Damit war nun endlich das Geheimnis um das der Konstruktion zugrunde liegende Vorbild gelüftet.

Als Teil einer insgesamt nur drei Fahrzeuge umfassenden Kleinserie war der Triebwagen 1933 als BC4ivT-32 bei Linke-Hofmann-Busch (LHB) im Werk Bautzen gebaut und seitens der Deutschen Reichsbahn am 31. Januar 1934 als 137 026 in Dienst gestellt worden. Als Erprobungsträger für den dieselelektrischen Antrieb und die neue AEG-Lemp-Leistungssteuerung wurde er in der Folgezeit im Betriebsdienst vom Bw Würzburg aus eingehend getestet. Mit dem 300 PS starken MWM-Dieselmotor RS 125 ausgestattet, waren die neuen Triebwagen für den Hauptbahnpersonenverkehr im Flachland vorgesehen und für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h ausgelegt. Charakteristisch waren die im Bereich des Motorraums angeordneten seitlichen Lüftungsgitter, auf deren Darstellung TRIX verzichtete. Wie seine beiden direkten



Triebgestellseite des Trix-VT 50 mit den seitlich sichtbaren Motor-Kohlestiften sowie die Drahtersicht auf die zahlreichen Schleiferbleche

Oliver Strüber (3)

Geschwister 137 025 und 027 verfügte er unterhalb des Wagenkastens über eine windschnittige Schürze, auf die bei den folgenden LHB-Lieferungen des Typs BCPw4ivT-34 in den Jahren 1934 bis 1937 wieder verzichtet wurde.

Mit den abgerundeten Stirnwänden und dem in den Frontbereichen ebenfalls gerundeten Korbogendach entsprachen die Fahrzeuge optisch bereits weitgehend dem späteren Design der Einheitsbauart. Wirklich zufrieden sein konnte die Reichsbahn mit ihnen allerdings nicht, denn besonders die Antriebsanlagen zeigten sich sehr störanfällig. Mit ihrer deutlich von den Einheitsstypen abweichenden Antriebsanlage galten sie als Sonderlinge. Mit Kriegsbeginn mussten die drei VT zur Treibstoffeinsparung abgestellt werden. In den folgenden Jahren wurden verschiedene Umbauten erwogen wie die Umstellung auf Flüssiggasbetrieb, der Austausch der Motoren gegen die stärkere Standardbauart oder auch die Umrüstung zu Steuer- oder Beiwagen. Doch schob man diese Überlegungen aufgrund der Überlastung des RAW Nürnberg erst einmal auf.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs waren alle drei nach wie vor abgestellten Triebwagen im Bereich der RBD Nürnberg verblieben, bis zum Sommer 1947 wurden sie auf dem Gelände des Nürnberger Rangierbahnhofs zusammengezogen. Noch im selben Jahr erhielten sie

VT 50 001	
Hersteller	LHB/Werk Bautzen
Baujahr	1933
Indienststellung	27. März 1934
Stationierungen	
Bw Würzburg	28. März 1934 bis 1947, Abstellung bei Kriegsbeginn, ab 1947 in Nürnberg, 1950 Aufarbeitung
Bw Buchholz	Juni 1950 bis 29. November 1954
Ausmusterung	29. November 1954, anschließend Umbau zum Wagen

seitens des RZA München die neuen Nummern VT 50 000 bis 002. Als solche kamen sie – weiterhin nicht betriebsfähig – 1949 in den Bestand der Deutschen Bundesbahn. Im Frühjahr 1950 nahm diese aufgrund des herrschenden Fahrzeugmangels endlich ihre Aufarbeitung in Angriff, nach deren Abschluss sie ab Juni 1950 dem Bw Buchholz (Kr. Harburg) zugeteilt wurden. Doch auch hier waren sie im Betriebsdienst aufgrund ihrer Störanfälligkeit keine Hilfe.

Ein schnelles Ende

Inzwischen hatte die DB entschieden, künftig allein auf die dieselhydraulische Antriebstechnik zu setzen. Die dieselelektrischen Vorkriegstriebwagen wurden auch dadurch zu ungeliebten Außenseitern im Bestand, von denen sich die Bundesbahn – auch aus unterhaltungstechnischen Gesichtspunkten – schnell zu trennen gedachte. Schon 1952 wurde bei VT 50 000 die Antriebsanlage entfernt und das Fahrzeug zum Steuerwagen VS 145 409 umgebaut. VT 50 001 und 002 blieben erst einmal weiterhin problembehaftet im Einsatz. Zwei bzw. drei Jahre später waren auch sie nicht mehr verwendbar. Am 29. November 1954 wurde VT 50 001 ausgemustert, VT 50 002 folgte am 17. August 1955. Auch sie entgingen einer schnellen Verschrottung. Im Gegensatz zum VT 50 000 wurden beide aber nicht in Triebwagensteuerwagen, sondern in Wendezugsteuerwagen umgebaut. Wenige Jahre später wurden die Steuereinrichtungen wieder ausgebaut und die Wagen noch bis 1969 im Raum Goslar als Reisezugwagen eingesetzt.

Nur kurz nach dem Ausscheiden des VT 50 001 aus dem DB-Betrieb war auch die Zeit des Trix-Modells abgelaufen. Mit seinem Blechaufbau und den seitlich weit herausragenden Motor-Kohlestiften passte er schon Mitte der 1950er-Jahre nicht mehr so recht ins modernisierte TRIX-EXPRESS-Sortiment. Der als Grundkonstruktion in die Jahre gekommene VT 50 hatte bei Trix nun ausgedient. 1956 war er letztmalig im Katalog zu finden. Unter Sammlern gilt gerade die rote Version in gutem Zustand heute als begehrtestenwert. Zumindest das alte Trix-Modell kann somit noch die Erinnerung an das längst weitgehend in Vergessenheit geratene Vorbild hochhalten.

Oliver Strüber



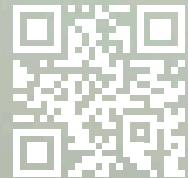
Das ursprüngliche TRIX-EXPRESS-Modell des beige/rot lackierten Triebwagens in der frühen Nachkriegsausführung und rechts die Werbung von 1939/40 Slg. Oliver Strüber



powered by

märklin
INSIDER CLUB
TRIX
CLUB

Im Club staunst Du
über jede Menge
Vorteile, denn hier
ist für Dich vieles
Exklusive inklusive.
Werde noch heute
Clubmitglied:
www.maerklin.de/fm



cool!



Besuch uns auf der diesjährigen IMA und den Märklin Tagen vom 19. bis 21. September 2025 am Clubstand (Werfthalle im Stauferpark Göppingen). Dort kannst Du Dir gegen Vorlage dieses Coupons ganz unverbindlich ein exklusives Messepräsent abholen und noch das aktuelle Clubmodell bestellen. Zudem informieren wir Dich gerne über die Vorteile des Clubs.

Jonas W., Clubmitglied seit 2019, findet die Clubvorteile einfach nur cool!

 www.maerklin.de
www.trix.de

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

■ Betriebsdiorama im Maßstab 1:87

Ländliche Idylle

mit DR-Endbahnhof

Geschichten vom ländlichen Leben der Epoche III erzählt dieses Betriebsdiorama, das mit kreativen Lösungen für die Gestaltung des Bahnhofs und seiner Umgebung fasziniert. Zugleich zeigt es, wie hochwertiger Modellbau auf begrenztem Raum möglich ist

Das Motiv meiner Anlage ist ein fiktiver Endbahnhof irgendwo im Norden der ehemaligen DDR und zeitlich in den 1950er- und 1960er-Jahren angesiedelt. Das Verkehrsaufkommen ist Tag ein, Tag aus gering – schließlich sind nur die wenigen Bewohner der kleinen Siedlung Waldstätten zu versorgen. Ein Personenzug am Morgen, zwei am Nachmittag und dazwischen bei Bedarf kurze Güterzüge. Wenn das Frachtaufkommen niedrig ist, werden den Personenzügen sogar ein



Wenn der zweiachsige VT aufgrund technischer Probleme ausfällt, übernimmt der VT 137 007 samt Beiwagen die Personenzugleistung und muss nach Einfahrt in den Bahnhof umsetzen

Jürgen Albrecht (2)

em-Leseranlage

Am Hausbahnsteig erhält der morgendliche VT 135 062 vom Fahrdienstleiter den Abfahrtsauftrag. In wenigen Augenblicken wird er über die betagten Gleise aus dem Bahnhof rumpeln



bis zwei Güterwagen mitgegeben. Dazwischen herrscht oft stundenlang Ruhe, nur begleitet vom Vogelgezwitscher und dem leisen Knarren der Bäume im Bahnhofsumfeld.

Kurzer Bahnhof, kurze Weichen

Konstruktives Ziel meiner Anlage war es, bei möglichst geringen Anlagenmaßen einen sinnvollen Betrieb darstellen zu können. Ich entschied mich für eine Länge von einem Meter und eine Tiefe von 30 Zentimetern. Auf dieser Fläche konnte ich neben dem Hausbahnsteig auch ein kurzes Umfahr- sowie ein Ladegleis realisieren. Als Gleismaterial wählte ich Tillig-Elite, wobei auf-

grund der kurzen Anlage die kürzesten Weichen EW2 alternativlos waren. Der abtrennbare Fiddle-Yard mit 80 Zentimetern Länge kann mittels manueller Schiebebühne drei Zugarnituren aufnehmen.

Kulisse, Licht und Naturgeräusche

Die Anlage selbst besteht aus einem stabilen Holzrahmen mit aufgeschraubter Kulisse, die als Haube ausgebildet ist. Als Material wählte ich Multiplex unterschiedlicher Stärken. Auf der rechten Seite wurde die Kulisse rundlich ausgebildet, um die Anlage bei schrägem Betrachtungswinkel größer wirken zu lassen. Eine dimmbare LED-Beleuchtung sowie ein Laut-

sprecher für das Abspielen von Hintergrundgeräuschen sind in der Haube integriert und sorgen für eine naturalistische Stimmung.

Geschichten vom Landleben

Das Empfangsgebäude und der kleine Güterschuppen stammen von Auhagen bzw. Busch und mussten optisch angeglichen werden. Die Vegetation wurde aus einer Mischung kleiner Grasmatten und diverser Grasfasern unterschiedlicher Hersteller geschaffen. Die Bäume stammen vornehmlich vom polnischen Zubehöranbieter MBRmodel, der ein unschlagbares Preis-Leistungs-Verhältnis bietet. Großen Wert legte ich auf die Detaillierung des Bahnhofs-



Die preußische T 3 alias DR-89 7469 erreicht mit einigen Güterwagen den Landbahnhof. Über das Umfahrgleis wird sie ihre Position wechseln und die Zweiachser an die Ladestraße drücken

umfeldes, wobei viele der gestalteten Szenen Geschichten vom Leben auf dem Land erzählen.

Dampflokomotiven dominieren

Aufgrund der geringen Gleisnutzlängen kamen nur kurze Triebfahrzeuge infrage. Zu den

Stammfahrzeugen auf meiner Anlage zählen Dampflokomotiven der preußischen Gattungen T 3, T 9³ und T 12, die als DR-Fahrzeuge der Baureihen 89⁷⁰⁻⁷⁵, 91³⁻¹⁸ und 74⁴⁻¹³ unterwegs sind. Als Triebwagen ist meist ein zweiachsiger VT 135 der Einheitsbauart im Einsatz.



Liebevoll gestaltete Details und Szenerien erzählen kleine Geschichten vom Leben auf dem Land und vom Alltag der hier lebenden Bewohner und Eisenbahner



Gesamtansicht der nur ein Meter langen H0-Anlage mit Motiven der DR-Epoche III sowie der Besitzer und Vorführer des Schaustücks
Marc Schäfer Jürgen Albrecht (5)

In seltenen Fällen hilft auch der größere VT 137 007 samt Beiwagen aus, der im Bahnhof umsetzen muss. Alle Fahrzeuge verfügen über eingebaute Sounddecoder und Lautsprecher. Die Steuerung der Fahrzeuge und Weichen erfolgt digital. *Marc Schäfer*



■ Club-Modell in H0 von Märklin/Trix

Altbau-Ellok der Baureihe E 95



Märklin/Trix H0: Die Pantografen sind digital heb- und senkbar, federn aber nach Lösen der Transportsicherung zunächst komplett aus

Mit einer Dauerleistung von über 3.200 PS, einer Länge von über 20 Metern, einem Gewicht von 138,5 Tonnen und einem Preis von 543.000 Reichsmark waren die sechs 1927 in Dienst gestellten Elloks der Baureihe E 95 damals ziemlich rekordverdächtig. Beschafft wurden die sechs Maschinen zur Spannung der bis zu 2.200 Tonnen schweren Kohlezüge, die von den schlesischen Zechen in Richtung Dresden und Berlin rollten. In den beiden hohen Vorbauten der Doppellok befinden sich die ölgekühlten Haupttransformatoren und die Schützensteuerung der durchaus erfolgreichen Konstruktion, die hohe Laufleistungen erreichte. Mit ihrer

Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h war sie im Original gelegentlich auch vor Personenzügen anzutreffen, was sie für den Einsatz auf der Modellbahnanlage noch attraktiver macht.

Obwohl mit E 95 02 im Betriebswerk Halle P eine der imposanten Elloks museal erhalten blieb, hat man sich in Göppingen für die E 95 01 des Bw Hirschberg der RBD Breslau entschieden. Das blaugraue Modell (Artikelnummer 38950/699 €) gibt somit den Betriebszustand während der Epoche II wieder. Die komplette Neukonstruktion ist ähnlich dem Vorbild aufgebaut und besitzt in jeder Lokhälfte einen Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse und jeweils zwei

angetriebenen Treibradsätzen. Dank stromführender Kupplung sind beide Hälften elektrisch verbunden und mit zahlreichen Digitalfunktionen versehen. Neben den üblichen Lichtfunktionen mit Führerstand- und Maschinenraumbeleuchtung, die sich je Lokhälfte einzeln schalten lassen, sorgen auch die digital heb- und senk-

baren Pantografen für optische Effekte, zumal sie elektronisch nachfedern. An den Aufbauten sind die vielen nachgebildeten Nieten, die zierlichen Geländer, die freistehenden Lampen und plastischen Gravuren positiv zu erwähnen. Auch der „Dachgarten“ kann mit vielen nachgebildeten Details punkten.

Mit 664 Gramm ist das Metallmodell recht schwer, sodass man nur diagonal versetzt an den mittleren Radsätzen je einen Haftreifen aufgezogen hat. Im Testbetrieb konnten wir die Zugkraftgrenze mit angehängten Wagen nicht erreichen. An der Federwaage wurden bei der umgerechneten Höchstgeschwindigkeit von gut 90 km/h rund zwei Newton angezeigt. Auch wenn die beiden dreiachsigen Fahrwerke recht starr sind, befuhr das Modell dank des seitenverschiebbaren mittleren Radsatzes alle Weichenkombinationen ohne Probleme. Insbesondere für das Erklängen des konstanten Sounds entscheidend ist der serienmäßige Pufferspeicher, der auch kurze stromlose Abschnitte überbrückt, was besonders auch für die Gleichstromvariante von Trix (25950) wichtig ist. Wie gut die Formneuheit in allen Facetten ist, werden wir im Vergleich zum älteren Brawa-Modell in mm 1/26 testen.

MM

Gut gelungen ist der Fahrwerksbereich mit seinen zahlreichen Details



Frontansicht mit den großen freistehenden Loklaternen



■ Roco H0

**Elektrolokomotive
244 127 der DR**

Von der E 44 wurden von 1932 bis 1954 fast 200 Lokomotiven in Dienst gestellt. Die nach Kriegsende im Mai 1945 im mitteldeutschen Netz stationierten Elloks mussten nach der Einstellung des elektrischen Betriebs im Rahmen der Reparationen an die UdSSR abgegeben werden. Im Raw Dessau wurden nach dem Rückkauf 46 Lokomotiven wieder aufgearbeitet und ab 1955 in Dienst gestellt. Zwischen 1961 und 1964 rüstete die DR die Loks mit Stromabnehmern des Typs RBS 58 samt Doppelwippe aus. Dadurch konnten die Elloks mit nur einem angelegten Stromabnehmer betrieben werden. Diese neue



Roco H0: DR-Ellok 244 127 mit Scherenstromabnehmern

Formvariante mit Scherenstromabnehmern und exakter Umsetzung aller typischen Details einer Reichsbahn-Maschine der Epoche IV kam nun in den Handel. Das laut sauber

aufgedruckter DR-Anschriften im Bw Leipzig-Wahren der Reichsbahndirektion Halle (Saale) beheimatete Modell (Artikelnummer 7500079/289,90 €) besitzt ferner angesetzte

Scheibenwischer und viele weitere Details. Für 389,90 Euro sind auch digitale Gleich (751-) und Wechselstrom-Varianten (752-) der 244 127 erhältlich. **MM**

■ DeskTop Locomotive Works H0e

Wandsbeker Rangier-Ellok Nummer 1

**DeskTop Locomotive Works
H0e: Ellok der Wandsbeker
Industriebahn**



Die Ellok Nr. 1 der Wandsbeker Industriebahn wurde 1899 von der UEG in Berlin gebaut. 1924 kam sie nach Wandsbek, wo sie bis zur Betriebs-einstellung 1966 für Rangieraufgaben im Übergabebahnhof im Einsatz war, weshalb sie keine Lampen für Streckenfahrten besitzt. Das Modell entspricht weitgehend dem Original, wobei die Vorbauten etwas erhöht wurden, damit der Halling-Varioantrieb mit Glockenanker-Motor und 23 Millimetern Achsstand passt. Die Scherenstromabnehmer 99801 bzw. -3 gehören nicht zum Lieferumfang des unlackierten Bausatzes (Artikelnummer 232081/168 €), dem jedoch Gewichte zur Zugkraftehöhung, geätzte Haken und Griffe sowie klarer Kunststoff zur Verglasung der Stirnfenster beiliegen. **MM**

■ Roco H0

Schleptenderdampflok Ok1 360 der PKP

Für Dampfloksfans der preußischen P 8 erscheint mit der Ok1 360 der PKP eine farblich attraktive Formvariante (Artikelnummer 71383/449,90 €). Das Vorbild kam zusammen mit 191 Schwesterloks nach dem Ersten Weltkrieg nach Polen und wurde vor allem im Personenverkehr eingesetzt. In Hochzeiten waren in

unserem Nachbarland über 400 der preußischen Länderbahnloks bis Anfang der 1980er-Jahre im Einsatz. Entsprechend der dort getätigten Umbauten erscheint das Modell nun mit großen Lampen, Wagner-Windleitblechen, Nietentender mit zwei Schlussignalen und vielen separat angesetzten Steckteilen. **MM**



Roco H0: An der Ok1 der PKP fallen besonders die weißen Radreifen und die vielen farbigen Anschriften auf

■ Trix H0

Kabinentender-051 der DB

In *em* 4/25 stellten wir in unserem Fokus-Beitrag die Baureihe 50 mit Kabinentender und die entsprechenden Modelle von 1 bis Z vor. Mit der DB-Güterzug-Dampfloks der Baureihe 051 kommt nun ein weiteres Modell aus Göppingen auf den Markt: Die 051 341 (Artikelnummer 25830/529 €) ist mit durchbrochenem Barrenrahmen, Witte-Windleitblechen, vier Kesselaufbauten, gekürztem Umlauf, DB-Reflexglaslampen und beidseitiger Indusi ausgestattet. Beheimatet ist sie in den 1970er-Jahren laut sauber aufgedruckter Anschriften im Bw Ober-

hausen-Osterfeld Süd der BD Essen. An Kessel, Führerhaus und Tender sind viele Details nachgebildet bzw. einzeln angesetzt. Der Antrieb samt

Schwungmasse ist im Kessel untergebracht und der vierte Kuppelradsatz mit Haftreifen ausgestattet. Der Rail-Com- und DCC/mfx-fähige Digitalde-

coder bietet umfangreiche Licht- und Soundfunktionen. Für Fans des Wechselstromsystems ist die Lok unter 37814 bei Märklin erhältlich. **MM**

Trix H0: Im Ruhrgebiet ist die 051 341 mit Kabinentender beheimatet **MM (7)**





Brawa H0: Von den formneuen Schnellzugwagen werden neben dem B4üm (links) und A4üm (rechts) noch weitere Typen aufgelegt

■ 26,6 Meter lange Wagen als H0-Vierachser von Brawa

Neue Schnellzugwagen der DB

Das Bundesbahn-Zentralamt (BZA) Minden entwickelte Anfang der 1950er-Jahre ein Typenprogramm für 26,4-Meter-Fernreisezugwagen der Gruppe 53 in einem Baukastensystem. Es griff auf Entwürfe aus der Reichsbahn-Ära mit geschlossenen Gummiwulstübergängen und 1.000 bzw. 1.200 Millimeter breiten Übersetzfenstern zurück. Nach neun Vorserienwagen begann 1955 die Serienfertigung der 1.225 B4üm-54. Auch bei Brawa rollt diese 2023 angekündigte Formneuheit als erstes vor. Der Reisezugwagen (Artikelnummer 58080) hat wie das Original im Inneren nur noch drei Sitze pro Bank statt wie bei älteren 2.-Klasse-Wagen vier. Diese Komfortverbesserung werden die H0-Figuren nicht merken, dafür registriert



der Anlagenbetreiber die saubere, mehrfarbige Bedruckung, die angesetzten Tritte und Griffstangen, die passgenau eingesetzten Fenster sowie die gefederten Gummiwülste an den Übergängen.

Nicht auf den ersten Blick ersichtlich sind die Radsätze mit beidseitig gewellten Radscheiben, die am Drehgestell extra angesetzte Lichtmaschine oder die Details am Wagenboden. In gleicher Qualität wurde auch der

175 Gramm wiegende A4üm-54 in Blau (-68) ausgeliefert, von dem im Original 199 Wagen im Einsatz waren. Sie sind wie weitere Modelle aus der neuen Serie vorbildentsprechend der Epoche III beschriftet. Wer thematisch nach 1968 unterwegs ist, findet zudem grüne, blaue und ozeanblau/beigefarbene Modelle der 90 Euro kostenden Neukonstruktion im Katalog. Für 20 Euro Aufpreis sind auch digitale Ausführungen mit Schnittstelle und Innenbeleuchtung erhältlich, die mit der elektrischen Kupplung von Brawa ausgestattet werden können. Neu ist obendrein, dass statt der gedruckten Betriebsanleitung nun ein QR-Code bzw. Link beiliegt, unter dem stets die neueste Fassung abgerufen werden kann. **MM**



Selbst im kaum einsehbaren Bereich am Wagenboden und an den Drehgestellen sind viele Details nachgebildet

MM (8)

■ Brawa H0

Farblich attraktive Kölner S-Bahn mit dem Zugziel Hansaring

Mit dem neuen Verkehrsvertrag für das S-Bahn-Netz Köln setzen go. Rheinland, VRR und DB Regio auf Altbewährtes in neuem Aussehen, das mit dem „German Design Award 2024“ ausgezeichnet wurde. Die

Baureihe 424 wird nach der umfangreichen Modernisierung am Rhein eingesetzt. Mit dem vierteiligen Triebzug 424 001/434 001/434 501/424 501 setzt Brawa eines der 24 Vorbildfahrzeuge exakt um. Besonders

attraktiv im roten Einerlei der Nahverkehrszüge wirkt der silbergraue Mittelteil, der sich fast bis zu den jeweils ersten Türen neben den Triebköpfen erstreckt. Technisch entsprechen die analogen (Artikelnummer

44652/399,90 €) bzw. digitalen und mit Sound ausgestatteten Varianten (-4/-5) zu je 529,90 Euro den regulären H0-Modellen. Laut Zuglaufschild ist die Garnitur als S 12 in Richtung Köln-Hansaring unterwegs. **MM**

Brawa H0:
S-Bahn-Baureihe
424 im neuen,
prämierten
Design



■ Roco H0

Vectron 193 400 von Siemens Mobility

Mit großen Anschriften wirbt der Vectron für seine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h, mit der er länderübergreifend z. B. auf den Strecken Prag – Berlin – Hamburg, Prag – Wien – Graz oder Prag – Budapest unterwegs ist. Mit der Ausrüstung für den Wendezugbetrieb macht er den grenzüberschreitenden Verkehr in Europa einfacher und bietet damit den

Eisenbahnunternehmen und auch den Modellbahnern eine flexible Lösung. Das umgerechnet rund 250 km/h schnelle Modell (Artikelnummer 7500055/269,90 €) kann nicht nur optisch mit den Vorzügen des Originals punkten. Die aktuelle Formvariante hat deshalb einen neu gestalteten Pufferträger, neue Schienenräumer und auch Langträger-

schürzen erhalten. Die anderen Details entsprechen dem Siemens-Werbeträger, wobei der Taufname „Bernhard“ als Decal beiliegt und selbst angebracht werden kann. Technisch ist die 193 400 identisch mit den bisher ausgelieferten Modellen mit zahlreichen Zurüstteilen, PluX22-Schnittstelle und DIP-Schalter für das Spitzen- bzw. Schlussignal. MM



Roco H0: Formvariante des Siemens-Vectron 193 400 mit neu gestalteten Pufferträgern und Schienenräumern

■ LGB 2m/G

Zittauer Gepäckwagen

Passend zu den bereits lieferbaren SOEG-Reisezugwagen erscheint als Neukonstruktion der dazu passende Gepäckwagen KD 974-122. Es handelt sich dabei um einen beim Vorbild 1930 gebauten und später modernisierten Wagen, der in dieser Bauform nur bei der Zittauer Schmalspurbahn im Einsatz ist. Das 575 Millimeter lange, vierachsige Modell (Artikelnummer 36380/289 €) hat auf beiden Stirnseiten einen Perron. Außer mittig direkt gegenüberliegend sind seitlich die nicht beweglichen Türen zum Gepäckraum angegraviert. Im Inneren



LGB 2m/G: modernisierter Zittauer Gepäckwagen KD 974-122 mit Anschriften von 2016

sind der WC-Raum und ein Kanonenofen nachgebildet, dessen Kamin aus dem Dach herausragt. MM

■ Azar Models Z

Französische Evolution

Seit seinem Markteintritt 2023 hat sich Azar Models zu einem wichtigen Anbieter gemausert, der wegen steigender Nachfrage zum Kunststoffspritzguss übergehen musste. So wurde auch sein Erstlingswerk in Form des UIC-Standardgüterwagens G4.2 der SNCF neu konstruiert. Exemplarisch für die insgesamt fünf lieferbaren Versionen zeigen wir hier eine typisch französische Ausführung (Artikelnummer W02-ST) und eine zweite mit aluminiumfarbenen UIC-Lüftungsklappen (-STA) zu je 30 Euro. Die Wagen sind fein detailliert und sauber mittels Tampondruck beschriftet. HSP



Azar Models Z: UIC-Standardgüterwagen G4.2 der SNCF Trainini



■ Nahverkehrstriebwagen in HO von Märklin/Trix

RegioShuttle

RS1

Mit nur 229 Gramm ist die Neukonstruktion der Baureihe 650 ein Leichtgewicht. Aber mit genau diesen Vorzügen sollte er ab 1996 den Nahverkehr der DB AG und zahlreicher Privatbahnen wirtschaftlicher machen. Zunächst für ABB Henschel und AEG Schienenfahrzeuge entwickelt und nach deren Fusion unter Adtranz weiterproduziert, gelangte die Konstruktion aus kartellrechtlichen Gründen schließlich zu Stadler. Auffällig an diesem 293 Millimeter langen Modell sind vor allem die trapezförmigen Fensterbänder, die auf die Scheibennachbildungen aufgedruckt sind. Um den Triebwagen universeller einsetzen zu können, hat man sich in Göppingen für eine Ausführung mit normalen Zug- und Stoßvorrichtungen (NEM-Höhe) entschieden, obwohl im Original auch Ausführungen mit Mittelpufferkupplung die Werkhallen verließen. Wer normale Modellkupplungen einstecken möchte, muss zuvor beide an den Pufferträgern vorbildgerecht aufgerüsteten Kunststoffschürzen abschrauben und gegen die in der Packung liegenden Ausführungen tauschen.

Am 650 020 der DB Regio (Artikelnummer 36965/249 €) sind weitere Details graviert und unzählige mehrfarbige Piktogramme und Anschriften sauber aufgedruckt. Durch die serienmäßig eingebaute LED-Innen-

Die Zugzielanzeige befindet sich oberhalb des nachgebildeten Führerstandes



Die seitlich einsehbaren Details sind am ansonsten schlichten Unterboden komplett nachgebildet



beleuchtung kommt auch die Inneneinrichtung gut zur Geltung, wobei man noch einige Fahrgastfiguren kleben sollte. Auch ein Lokführer würde Platz in den eingerichteten Führerständen finden, über den der Zugzielanzeiger „Herrenberg“ anzeigt. Wer ein hohes Reisendenaufkommen auf der Anlage hat, kann mehrere Fahr-

zeuge durch die beiliegenden Kuppelstangen verbinden. Wie bei allen Neukonstruktionen gibt es auch hier zahlreiche Licht-, Geräusch- und Betriebsfunktionen, die über die Tasten FO bis F17 abgerufen werden können. Die Fahreigenschaften des über zwei Radsätze angetriebenen und mit zwei Haftreifen ausgestatteten

RegioShuttle sind bis zur umgerechneten Höchstgeschwindigkeit von 129 km/h ($V_{\text{Vorbild}}: 120 \text{ km/h}$) ausgewogen. Weitere RS-Varianten mit unterschiedlichen Ausführungen der Fronten findet man unter 36966/-7 bei Märklin und speziell den hier gezeigten RS 1 in Gleichstromversion im Trix-HO-Sortiment (25965). **MM**

Märklin/Trix HO: 650 020 in verkehrsroter Grundfarbgebung und Untersuchungsdaten von 2015 **MM** (5)



■ NMJ HO

Gedeckter Norweger

Für den Einsatz in Europa beschafften die NSB ab 1957 zweiachsige, gedeckte Güterwagen der Gattung G5/Gs mit einem Vorbildachsstand von 6,5 Metern. Die 469 nach UIC-Norm gefertigten Typen 1 bzw. 2 wurden als HO-Modelle in Kooperation mit Dekas entwickelt. Die detailliert gefertigten und 123 Millimeter langen Topline-Modelle (Artikelnummern 510.101/-2, 511.101/-2) kosten jeweils 55 Euro. *MM*



NMJ HO: Noch unbeschriftetes Abnahmestempel der Gs der NSB

■ Rivarossi HO

Farbenfrohe Party- und Speisewagen des Euro-Express

Für den Euro-Express erscheint ein Party- und Speisewagen (Artikelnummer 4350/149,50 €) in der mar-

kanten violetten Farbgebung des Unternehmens. Neben dem Partywagen WGmh 804/854 im bekann-

ten Design des Charter-Unternehmens mit gebrochenen weißen Zierlinien und ebensolcher Beschriftung

hebt sich der Speisewagen WRmh¹³² mit geschwungenen Farbfeldern in Zyklam ab. Die Wagen entsprechen einschließlich der Drehgestelle weitgehend ihren Vorbildern. Lackierung und Bedruckung sind perfekt. Ein weiteres dreiteiliges Modell-Set mit Liegewagen ist bereits angekündigt. *WB*



Rivarossi HO: Party- und Speisewagen im Design von Euro-Express Wolfgang Bdinke

■ Broadway Limited HO

Dampflok Class T1a aus den USA

Von der Boston and Maine Railroad übernahm die Santa Fe während des Zweiten Weltkriegs sieben Loks, die sich optisch durch den halbring-förmigen Speisewasservorwärmer rund um die Rauchkammertür auszeichneten. Das detaillierte Modell der Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad (Artikelnummer 7892/769 €) ist weitgehend aus Metall gefertigt. Führerhaus, Zylinder, Drehgestelle und weitere Details sind aus Kunststoff. Zahlreiche Anbauteile schmücken Aufbauten und Fahrwerk der seidenmatt lackierten, zugkräftigen Güterzuglok, die über

den dritten Kuppelradsatz angetrieben wird. Die anderen drei Radsätze werden von den Kuppelstangen mitbewegt. Unklar ist, warum vorbildwidrig die Radscheiben an der Vorlaufachse metallisch blank ausgeführt sind. Dank zweier Haftreifen ist genug Zugkraft vorhanden, die Endgeschwindigkeit liegt im angenehmen Bereich. Die Lok/Tender-Kupplung hat nur eine Einstellung, dafür der Kupplungshaken eine Kinematik. Wie bei allen BLI-Modellen üblich, kommt der rad-synchrone Dampfstoß samt Sound zum Einsatz. *WB*

■ Roco HO

Güterzug-Begleitwagen

Roco HO: Fein detailliertes Modell des Daa-k der ČD

Optisch ist der formneue Güterzugbegleitwagen Daa-k der Tschechischen Bahnen (ČD) ein interessantes Epoche-V-Modell (Artikelnummer 6200142/€). Der 122 Millimeter lange Zweiaxser hat eine nachgebildete

Inneneinrichtung samt Kamin auf dem Dach, bewegliche Schiebetore, eine offene Endbühne mit zierlichen Kunststoffgeländern und auf beiden Seiten je eine hervorstehende Beobachtungskanzel. *MM*



BLI HO: Auffällig an der Class T1a sind der eigenwillige Vorwärmer und die kleine Betriebsnummer seitlich des Frontscheinwerfers Wolfgang Bdinke



LGB 2m/G: Öchsle-Museumslok 99 716 für den Gartenbahneinsatz

■ E-Kuppler des Öchsle in 2m/G von LGB

Dampflokomotive 99 716

Als LGB im Herbst 2024 anlässlich des Jubiläums „125 Jahre Öchsle-Bahn“ die 99 716 (20483/1.590 €) ankündigte, konnte man zunächst von einer ersten Beschriftungsvariante der Ende 2017 vorgestellten Neukonstruktion 99 653 der DR aus der Bauserie von 1918/19 ausgehen. LGB hat aber nicht wie in früheren Zeiten einfach die Anschriften geändert, sondern wichtige bzw. auffällige Details formtechnisch überarbeitet. Das

Vorbild der Baureihe 99⁶⁷⁻⁷¹ wurde 1927 von der Sächsischen Maschinenfabrik, vormals Richard Hartmann AG, Chemnitz gebaut. Es handelt sich dabei um Nachfertigungen der sächsischen Gattung VI K, zu der die LGB-Erstausslieferung 99 653 gehörte. Die 99 716 wurde ebenfalls zunächst in Sachsen eingesetzt, später aber nach Württemberg umstationiert. 1993 kam sie als Leihgabe des Verkehrsmuseums Nürnberg zur Öchsle-Museumsbahn, wo sie

bis 2011 im Einsatz war. Seit einigen Jahren wird an der Wiederinbetriebnahme der Lok gearbeitet.

Wer beide VI K auf 45-Millimeter-Gleisen einsetzt, wird bei genauerer Betrachtung die formtechnischen Unterschiede entdecken. Zunächst nimmt man an der Front bzw. an der Rückseite die drei deutlich kleineren Laternen sowie die anderen und nunmehr gefederten „Puffer“ wahr. Ebenfalls geändert wurden die Rauch-

kammertür mit dem nun unten platzierten Lokschild, der große Luftkessel für die Druckluftbremse der Bauart Knorr auf dem vorderen Rahmen, den nur die württembergischen Loks besaßen, der Dampfdom, das Sicherheitsventil, die Kesselleitungen samt Handrädern sowie die statt der Schneepflüge montierten Schienenräumer. Neben weiteren Details ist die einzeln beigelegte Leiter interessant. Diese wurde in den 1950er-Jahren fest an der linken Lokseite montiert. Im Modell wird sie nur lose eingehängt, da im Bereich der Zylinder keine Klemmen für die im unteren Bereich vorhandenen Leiterösen vorhanden sind. Hier war eine formtechnische Anpassung wohl doch zu aufwändig. Mit etwas bastlerischem Geschick oder Klebstoff kann man aber die vorstehende Leiter fixieren. Die Beschriftungen mit Bw Aulendorf der BD Stuttgart und einem Untersuchungsdatum vom 28. Mai 2004 entsprechen den Angaben auf der damaligen Museumslokomotive. Auch das aufgedruckte „Fabrikschild“ des DB AG-Werks Meiningen fehlt nicht. Die technischen Angaben, Stromwarnpfeile und gelben Steckdosen sind sauber und griffest aufgedruckt. MM



Im Vergleich fallen die formtechnischen Unterschiede zwischen der Sächsin (rechts) und der Württembergerin ins Auge

Rückansicht noch ohne angesteckte Bremsschläuche

MM (4)

■ Amintiri Feroviare HO

Güterzug-Ellok Transmontana und dreiteiliges Reisezugset der Astra

Formneu ist die sechssachsige Güterzug-Ellok „Transmontana“ (Artikelnummer HTE-12003/294,90 €), die in Rumänien als Reihe 480 und in Ungarn als 610 läuft. Vorbild ist die 480 051 von Cargo Trans Vagon, einem privaten Bukarester Anbieter für Güterverkehr, der großflächig

Werbung für Donarii (Donau) macht und das Wildleben entlang des Stromes darstellt. Die Optik des Vorbildes kommt gut rüber, die Bedruckung der Seitenwände ist perfekt und die Zugkraft enorm. Außerdem kommt ein dreiteiliges Reisezugset der Astra (Trans Carpatic SRL) in

den Handel – ebenfalls ein privates Bahnunternehmen, aber für den gehobenen Reiseverkehr. Die Garnitur (25007/245,90 €) besteht aus einem Sitzwagen der Gattung Bmpz und zwei Schlafwagen WLA Bmz (AVA 200). Auffallend ist die gelbgrün/verkehrsgelbe Farbgebung. WB



Amintiri HO: Die rumänische Ellok der Reihe 480 ist mit attraktiven Motiven von der Donau bedruckt. Die drei gelb/grünen Personenwagen der Astra werden als Set ausgeliefert

Wolfgang Bdinke

■ Albert Modell HO

Ungarische Getreidewagen

Dieser ungarische Modellbahnproduzent liefert mehrere vierachsige Getreidewagen Tagps aus. Das in RCH-Blau lackierte Epoche-VI-Modell (Artikelnummer 65013/51,20 €) hat ungarische, deutsche und kyrillische Beschriftungen, die gut lesbar sind. Eine Wagenseite ist mit Graffiti versehen. GF



Albert Modell HO: Modell eines ungarischen Getreidewagens

Guus Ferrée

■ Roco HO

CO₂-neutrale Hybridlokomotive

Das niederländische Eisenbahnbaunternehmen Strukton hat die ehemalige NS 1756 „Charlotte“ zu einer Hybridlokomotive umgebaut. Das heißt, es wurden Batterien eingebaut, die es der Lok ermöglichen, auch auf nicht elektrifizierten Streckenabschnitten zu fahren. Das 200 Millimeter lange und mit Sound ausgestattete Modell (Artikelnummer 7510117/469,90 €) hat ein farbenfrohes Erscheinungsbild mit stilisierten Bildern von Windmühlen erhalten. An der Seite steht in

großen Buchstaben „CO₂-neutral unterwegs“. Das Modell wird zusammen mit einem vierachsigen Sgns geliefert, der mit einem 20-Fuß-Container mit zusätzlichen Batterien beladen ist. GF

großen Buchstaben „CO₂-neutral unterwegs“. Das Modell wird zusammen mit einem vierachsigen Sgns geliefert, der mit einem 20-Fuß-Container mit zusätzlichen Batterien beladen ist. GF

Roco HO: Strukton-Lok als Hybridfahrzeug mit separaten Batterien

Guus Ferrée



Außerdem...

... hat **Brawa** von dem in em 9/25 vorgestellten formneuen G 10 auch mehrere attraktive HO-Bierwagen (51255 bis -64) bekannter Unternehmen aufgelegt



Brawa HO: Bierwagen der Dortmunder Union

... lieferte **Fleischmann** in N die M62 (7360025/219,90 €) der MÁV im Betriebszustand der 1980er-Jahre mit Schalldämpfern aus

... sind die Schiebewandwagen Hbbills (24663 ff./je 45,90 €) in N von **Hobbytrain** mit farbenfrohen Graffiti versehen

... hat **Lenz** in O mit der Auslieferung der Deutz-Diesellok KG 230B (40170-01 ff./je 649 €) in verschiedenen Farb- und Beschriftungsvarianten begonnen



Lenz O: blaue KG 230B der Ford-Werke

Werk

... kündigte **LGB** als Herbstneuheit in 2m/G die Faur-Diesellok L45H 199 018 der SOEG (26450/1.299 €) mit digitaler Vollausstattung an

... hat **Sudexpress** in HO die Baureihe 159 Stadler-EuroDual mit InfraLeuna-Beschriftung (S1592329/382 €) ausgeliefert

... lieferte **Tillig** in TT die zweiachsigen, offenen Güterwagen El 5598 der DR (14033), Omm 52 (-4) bzw. Es 026 (-96) der DB und E der DSB (-7) zu je 32,20 Euro aus

... sind bei **REE Modèles** mehrere Varianten des Container-Doppeltragwagens Sggmrss 90 (Nw-231 ff./je 69,90 €) in N erschienen

... soll von **Ed's Gartenbahn** in 2m die Harzer-Diesellok 199 301 erscheinen (1.699 €), die ursprünglich für Indonesien gebaut und ab 1966 im Harz eingesetzt wurde



Faller HO:
Unter der
gestalteten
Bodenplatte ist
der Antrieb
montiert

■ Bewegte Szene in HO von Faller

Bauarbeiter in Aktion

Vor seiner Wohnungstür möchte keiner Abbrucharbeiten mit Presslufthammer und laufendem Kompressor erleben. Im Modell ist die kleine, sauber bemalte Figur mit ihrem gelben Arbeitsgerät (Artikelnummer 180693/54,99 €) wesentlich sympathischer. Auf der rund 70 mal 45 Milli-

meter messenden Grundplatte mit angedeuteter Steinmauer und bereits gelösten Steinen wird der Arbeiter aufgestellt. An seinen Beinen befestigt man zuvor mit Sekundenkleber eine Metallstange, die zum darunterliegenden Antrieb führt. Als weiteres Zubehör müssen noch der kleine Kompressor-Anhän-

ger samt Schlauch (Bindfaden), ein Stampfer und eine Rüttelplatte montiert werden. Die Grundplatte sollte man vor dem Einbau noch passend zur Umgebung lackieren und die Details hervorheben. Mit etwa Erde, Bauschutt, Sand und Begrünungsmaterial wird die bewegte Szene abschließend ausgeschmückt. MM

■ Noch O-N

Laub- und Nadelbäume

Die Master-Serie wird um weitere in Handarbeit gefertigte Bäume ergänzt. Stamm und Äste bestehen aus bis zu 40 einzelnen Drähten, sodass jedes Gewächs nicht nur leicht unterschiedlich aussieht, sondern auch recht flexibel und stoßunempfindlich ist. Als Muster erreichten uns eine zehn Zentimeter hohe Eiche (Artikelnummer 20111/15,99 €), eine zwölf Zentimeter messende Hängebirke (-21/14,99 €) und eine 15 Zentimeter große Fichte (-93/12,99 €). MM

Noch O-N: Eiche, Birke und Fichte im Höhenvergleich zu einer HO-Figur



■ Brekina HO Nutzfahrzeuge

Mit dem Wasserwerfer der Polizei (Artikelnummer 47180) auf Mercedes LA 1113-Basis oder dem LA 911 als THW-Lichtmastwagen (-94) sowie dem Magirus Jupiter (83300) und dem Büssing BS 110V (59152) rollen neue Nutzfahrzeuge ab 25 € vor. MM

Brekina HO: Mercedes LA, Magirus Jupiter und Bus von Büssing MM (7)

Außerdem...

... bietet Faller in HO zehn weiße Big Bags (Artikelnummer 180899/22,99 €) mit Schüttgut an, das man farblich noch den eigenen Materialwünschen anpassen kann



Faller HO: Big Bags

... ist für schlanke DKW des C-Gleises von Märklin/Trix jetzt auch eine beleuchtete Weichenlaterne (74477/20,99 €) erhältlich



Märklin/Trix HO: DKW-Weichenlaterne

... kommt von Preiser der detaillierte HO-Bausatz des Magirus-Muldenkippers F 230 D22 AK (31313/29,99 Euro), dessen Ladefläche sich sogar in Kippstellung bringen lässt



Preiser HO: Magirus-Kipper Werk

... hat Veit Kornberger von vk-Modelle die Modell-Auto-Zeitschrift (MAZ) neu aufleben lassen, die in erster Linie über HO-Kfz berichtet

... findet man bei Noch neben vielen anderen HO-Figuren auch sechs Bahnmitarbeitende (15259/12,99 €)



Noch HO: Bahn-Mitarbeitende

Faszination Modellbau



FAN-AUSSTELLUNG

31. OKT. – 2. NOV. 2025



Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:

Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00 – 17.00 Uhr



WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE



faszination.modellbau



faszination.modellbau



FaszinationModellbau

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH . Gustav-Werner-Straße 6 . D-72636 Frickenhausen . T +49 (0)7025 9206-100 .
F +49 (0)7025 9206-88100 . modellbau@messe-sinsheim.de . www.messe-sinsheim.de

■ Busfahrgestelle mit und ohne Karosserie als Ladegüter

Autobusse auf Bahnreise

Zwei neue MAN-Busse
für die StOAG von
Rietze werden auf
einem Saads⁷⁰⁴ von
Roco überführt MM



Seit den 1930er-Jahren ist der Autobus eine ernste Konkurrenz für die Personenzüge, aber gleichzeitig auch ein sporadischer Kunde der Güterbahn: Sowohl fabrikneue als auch von deutschen Verkehrsunternehmen ausrangierte Typen reis(t)en auf Flach- und Rungenwagen



O-Busse von Mercedes für Argentinien im Jahre 1952. Den Weg vom Herstellerwerk in Württemberg zum Hamburger Hafen legten die fabrikneuen Kraftfahrzeuge auf zweiachsigen Flachwagen der Gattung Sm zurück

Mercedes-Benz/Slg. Benno Wiesmüller (2)



Für viele Epochen ein interessantes Ladegut sind Reise-, Linien- und O-Busse. Diese wurden und werden vereinzelt noch immer, wenn der Zielort weit entfernt oder gar in Übersee liegt, vom Herstellerwerk zum Überseehafen auf dem Schienenweg befördert. Für den Transport von Straßenbussen bieten sich zwei- und vierachsige Flachwagen an. Früher waren es in der Regel zweiachsige Wagen der Gattungen S (Schienen-) und R (Rungenwagen) sowie Drehgestellwagen der Gattung SS. In den zurückliegenden vier Jahrzehnten sind es meistens Flachwagen der Gattung Laads der Einsteller Transwaggon und Railship, die eine abgesenkte Ladefläche und Festlegevorrichtungen für Straßenfahrzeuge haben. Bei den Vorgängern mussten die Busse durch drei Holzkeile je Rad gesichert werden.

Verwendbare H0-Busmodelle

Busse im Maßstab 1:87 für verschiedene Epochen gibt es bei mehreren Herstellern, wie zum Beispiel Brekina, Busch, Herpa, kibri, Rietze, VK-Modelle oder Wiking, um nur einige zu nennen. Die entsprechenden Schienenfahrzeuge wie den Sm 14 (ex Gattungsbezirk Augsburg) und den bis weit in die Epoche III hinein genutzten zweiachsigen Rungenwagen der Verbandsbauart R 10 findet man z. B. gebraucht bei Fleischmann bzw. Roco. Weitere Rungenwagen der Vorkriegsbauarten wie zum Beispiel den von der Epoche II bis zur IV einsetzbaren Rmms 33 findet man bei Piko. Rungenwagen der Nachkriegsbauart bieten mehrere Hersteller an. Wir haben – nach Vorbildfotos und Epochen sortiert – einige Autobusse auf die entsprechenden Schienenfahrzeuge verladen. Auch bei der Modellverladung wurden die



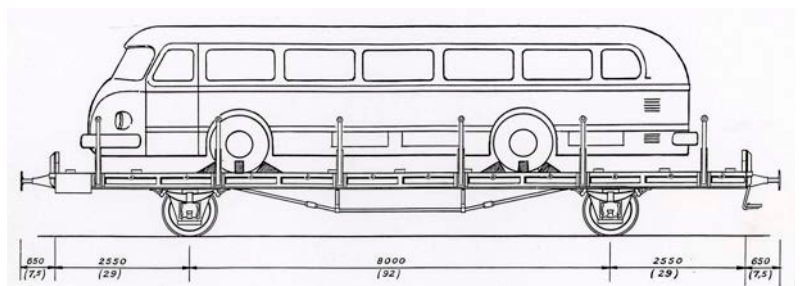
Im Hamburger Hafen werden 1965 Busse von Büssing per Kran verladen

Böhlke/Slg. Eisenbahnstiftung



Ein Büssing-Bus wird 1937 zur Verschiffung in die Türkei im Hamburger Hafen von einem Rungenwagen umgeladen

Gustav Werbeck/Slg. Eisenbahnstiftung



Die Verladeskizze zeigt, wie die vier Räder vom Autobus durch Klötze in beide Fahrtrichtungen und seitlich gesichert werden

Busse durch Holzklötze entsprechend der Skizze gesichert. Auf die zum größten Teil unter den Bussen angebrachten und nur teilweise sichtbaren Verzurrungen haben wir verzichtet.

Beispiele der Epoche III

Ähnlich den Mercedes-Werkfotos mit O-Bussen für Argentinien haben wir das Modell eines etwa baugleichen Autobusses von Wiking auf einen Sm-Wagen von Fleischmann verladen. Die Räder des Busses passen zwar einwandfrei zwischen die Ladeschwellen des Flachwagens, aber bei den Vorlegeholzklötzen vor den Rädern des Busses lässt es sich nicht vermeiden, dass diese einmal auf einer Ladeschwelle angebracht werden müssen. Beim Vorbild konnten diese Ladeschwellen durch Umklappen versenkt werden. Um das Busmodell nicht zu beschädigen, wurde der vorhandene Fahrer nicht entfernt. Stattdessen wurde ein Teil der Fenster, durch die der Fahrer gut sichtbar ist, mit zurechtgeschnittenen und wieder entfernbaren zwölf mal sechs Millimeter großen Pappstückchen mit der Aufschrift „Mercedes Benz Busse für Argentinien“ versehen. Das entspricht in etwa auch dem Vorbild. Hier sind allerdings nur die oberen Scheiben der ersten drei Seitenfenster mit den Hinweisen „Mercedes Benz/Trolley-Busse/für Argentinien“ versehen. Außerdem kann man über den Teil „Kraftpostlinien“ der Anschriften an den Seitenwänden des Busses Schriftzüge

Die Mercedes-Busse von Wiking bzw. Brekina sind auf einem Sm von Fleischmann (links) und einem Rmms 33 von Piko verladen und die Räder laut Verladevorschrift gesichert



Ein optisch interessantes Ladegut, aber als Modell nicht so einfach nachzubilden sind diese noch unverblechten Busse auf einem Laads

Benno Wiesmüller (3)





Untergestelle von Autobussen nach Übersee, hier im Hamburger Hafen, lassen sich auch für den Modellbahnbetrieb nachbilden. Abweichend vom Vorbildfoto (oben) wurde ein einzelnes Fahrgestell auf einen Kls von Roco gesetzt (unten)

Benno Wiesmüller (2)



wie „Mercedes Benz“ anbringen. Der Rest „nach dem Ausland“ könnte bleiben.

Auf einem Rmms 33 von Piko wurde mit dem HO-Modell des O 321 von Brekina ein weiterer Mercedes-Bus aus dieser Zeit verladen. Hier sind die Holzklötze vor den Rädern des Busses nicht unbedingt erforderlich, da sie durch die Seitenwände des Rungenwagens weitgehend verdeckt und kaum sichtbar sind. Mit einem in Deutschland nicht verbreiteten Bus von Gräf &

» Die Räder der verladenen Busse müssen von allen Seiten mit Holzkeilen gesichert sein

Stift bietet Liliput im aktuellen Katalog mehrere vierachsige Güterwagen samt Ladungssicherung unter den Artikelnummern 235782 ff. an. Weitaus schwieriger ist der Fleischmann-Flachwagen 855286 zu finden, der mit einem vom Klinghersteller Wilkinson initiierten Solinger O-Bus beladen ist.

Verladung in den Epochen IV/V

Als ein Beispiel aus den Epochen VI/V haben wir das Untergestell eines Autobusses nach Übersee auf einem K-Wagen platziert. Beim Vorbild wurde das rollende Ladegut in dieser Zeit allerdings in der Regel auf Laas-Wagen verladen. Diese Bauart findet man als HO-Modell Laads¹⁰⁶⁰ mit abgesenkter Ladefläche u. a. bei NME. Das Busuntergestell des Modells entstand aus verschiedenen Unterteilen von Lastkraftwagen und weiteren Teilen aus der Bastelkiste. Gut geeignet ist auch der Saads⁷⁰⁴ von Roco, auf dem zwei Standard-Linienbusse Platz finden. Um Linien- und Reisebusse verladen zu können, sind in der Regel Rampen oder Krananlagen erforderlich. Wer einen Hafen auf seiner Anlage besitzt, kann anhand der Vorbildfotos nachstellen, wie die Busse an den Rädern gegriffen und auf das Schiff verladen wurden. Benno Wiesmüller/MM

Mit einem Modell von Brekina/Modellbahn Union kann die im Dezember 1976 in Neustadt (Weinstraße) fotografierte Überführung eines Schi-Stra-Busses nachgestaltet werden Burkhard Wollny/Slg. Eisenbahnstiftung



Derzeit bietet Liliput drei ÖBB- bzw. SLB-Wagen mit unterschiedlich lackierten und mittels Holzrahmen gesicherten Bussen von Gräf & Stift in HO an

Werk



Leserbriefe

■ **Reichsbahn-Baureihe 84** im Fokus, em 6/25

Tenderlokommodell in O

Im Beitrag über die Lokmodelle der Baureihe 84 wurden die Leser aufgefordert sich zu melden, wenn man ein O-Modell des Fünfkupplers kennt. Tatsächlich besaß ich vor Jahren ein super gebautes 1:43,5-Modell dieses Dampflokmodells, dessen Hersteller allerdings nicht bekannt ist. Der Vorbesitzer erwähnte lediglich, dass es in der DDR produziert worden sei. Meine Nachforschungen nach dem Produzenten kamen zu keinem Ergebnis. Die ehemalige Kleinserienfirma Stephan war es jedenfalls nicht. Ansonsten fällt mir nur noch Gebert ein. Alle Treib- und Kuppelradsätze der Tenderlok werden übers Getriebe in Bewegung versetzt. Der Motor ist ein Typ von Maxon. Steuerung und Kuppelstangen bestehen aus Grauguss.

Übrigens existiert(e) im Verkehrsmuseum Dresden ein Modell der Baureihe 84 im Maßstab 1:10 oder etwas kleiner. Ich kenne davon aber nur eine Abbildung aus einem Buch.

Tino Schaffrath, Neustadt in Sachsen



Tenderlokom der Baureihe 84 in Nenngröße O, deren Hersteller leider unbekannt ist
Tino Schaffrath

Ihr direkter Draht zur Redaktion



Haben Sie Fragen an die Redakteure von *eisenbahn magazin*? Wünsche, Anregungen, Kritik oder Lob? Dann besprechen Sie Ihr Anliegen doch direkt und persönlich mit der Redaktion. Dazu stehen Ihnen, liebe Leser, die Redakteure von *eisenbahn magazin* zu ausgewählten Zeiten telefonisch zur Verfügung. Im Rahmen der *em*-Lesersprechstunde ist die Redaktion immer exklusiv für Sie erreichbar.

Die Termine der nächsten em-Lesersprechstunden: **Dienstag, 7. Oktober und Dienstag, 21. Oktober**

Jeweils von 10:00 Uhr bis 13:00 Uhr sind die Redakteure der Vorbild- und der Modellbahnredaktion von *eisenbahn magazin* für Sie da. Rufen Sie an!

Telefon: 0 89 – 13 06 99 724

Peter Wieland,
Redaktion
Modellbahn



Martin Menke,
Redaktion
Modellbahn



Florian Dürr,
Redaktion
Eisenbahn



Thomas Hanna-Daoud,
Redaktion
Eisenbahn



■ **Oschatz Süd, em 7/25**

Bahnpostkartensammlung im Empfangsgebäude

Es sollte hervorgehoben werden, dass sich im Bahnhofsgebäude Oschatz Süd nicht nur die sehenswerte HOe-Modellbahnanlage zum Thema Döllnitzbahn befindet, son-

dern auch ein Eisenbahnpostkarten-Museum. Der Sammler Günther Hunger präsentiert darin einen

kleinen Teil seiner riesigen Sammlung und freut sich ebenso wie die Modellbahner über neugierige Besucher. Im Internet kann man sich vorab unter www.doe1lnitzbahn.de/bahnerlebnisse/eisenbahnpostkartenmuseum-oschatz/ darüber informieren.
Niels Kunick, Oschatz

■ **Reisezugwagen der DR-Gattung Bghw, em 8/25**

Reichsbahn-Hilfszug eines Zweitanbieters

Der Autor des Modellbahnbeitrages über die Bghw-Reisezugwagen der DR hat auf Seite 21 zu den Heris-HO-Modellen geäußert, dass der Mönchengladbacher Fahrzeughersteller der bislang einzige HO-Fabrikant des DR-Standardhilfszuges war. Dem ist nicht so, denn auch Präzisionsmodellbau Heinrich aus dem Raum Dresden bot vor einigen Jahren eine 1:87-Garnitur dieses Hilfszuges auf Bghw-Basis an.
Jörg Meyer, Greifswald

Kurzer Halt des vierachsigen Döllnitzbahn-Triebwagens 137 515 am 30. Dezember 2020 vor dem Bahnhofsgebäude von Oschatz Süd, in dem zu bestimmten Terminen Modelleisenbahn- und Bahnpostkarten-Ausstellungen präsentiert werden
Niels Kunick



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.

Und falls Sie schon *eisenbahn-magazin*-Abonnent sind: Auch viele andere Magazine können Sie jetzt im Rahmen dieser Aktion so günstig testen wie noch nie. Über den abgedruckten QR-Code kommen Sie direkt auf die Aktionsseite abo.eisenbahn.de/som25, wo Sie zusätzlich rabattierte Testabos mit wenigen Klicks ganz einfach bestellen können.
Ihr Florian Dürr, Chefredakteur



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

Aufregung an der Kehrschleife, denn diese ist im Zwei-schienen-Zweileiter-Gleichstrombetrieb eine kurzschlussgefährdete Gleiskonstruktion, was eine schaltungs-technische Lösung erfordert



■ Digitalbausteine einsetzen und anschließen

Elektronikmodule für Kehrschleifen und Blockstrecken



Für viele wichtige Funktionen auf digitalen Anlagen werden heutzutage fertige Elektronikbausteine angeboten. Korrekt angeschlossen arbeiten diese meist selbstständig im Hintergrund und sorgen für einen reibungslosen Fahrbetrieb digitaler Lokomotiven und Züge. Dazu zählen etwa Kehrschleifen- und Blockstreckensteuerungen. Wir stellen einige Lösungen vor

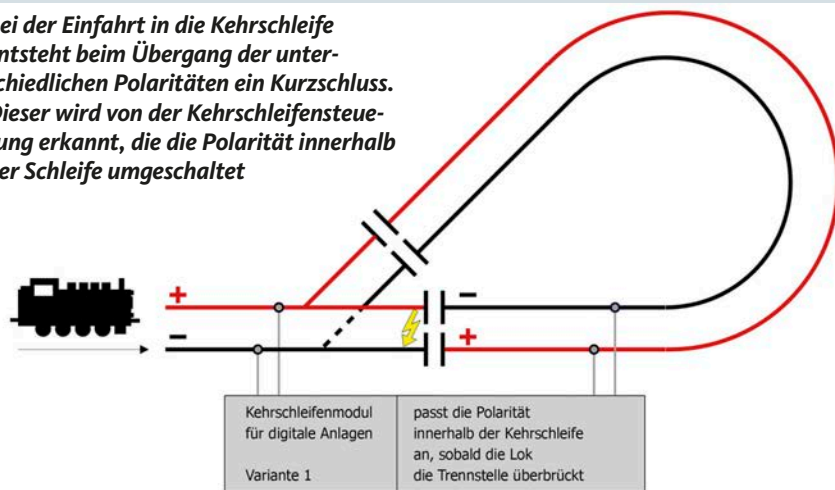
Auf Modellbahnanlagen, bei denen die Stromversorgung der Lokomotiven und Züge über die linke und rechte Schiene erfolgt, treffen an der Weiche einer Kehrschleife entgegengesetzte Polaritäten aufeinander. Sobald ein Fahrzeug die unterschiedlich gepolten Abschnitte überbrückt, tritt entweder bei Ein- oder Ausfahrt aus der Kehrschleife ein Kurzschluss auf. Auch wenn im Digitalbetrieb die Polarität des Digitalstroms und die Fahrtrichtung der Lokomotiven in keinem direkten Zusammenhang stehen, stellen Kehrschleifen den Modelleisenbahner mit einem Faible für die Zweischiene-Zweileiter-Spannungsversorgung meist vor Probleme. Für einen störungsfreien Betrieb sollte die Polarität des Datensignals möglichst immer innerhalb der Kehrschleife an den restlichen Teil der Strecke angepasst werden. Würde die Polarität außerhalb der Kehrschleife geändert, verlagert das lediglich das Grundproblem. Wer auf seiner Anlage Märklin-Mittelleiter-Gleise einsetzt, kann diesen Sachverhalt ignorieren und gestrost die folgenden Abschnitte überspringen.

KEHRSCHLEIFEN

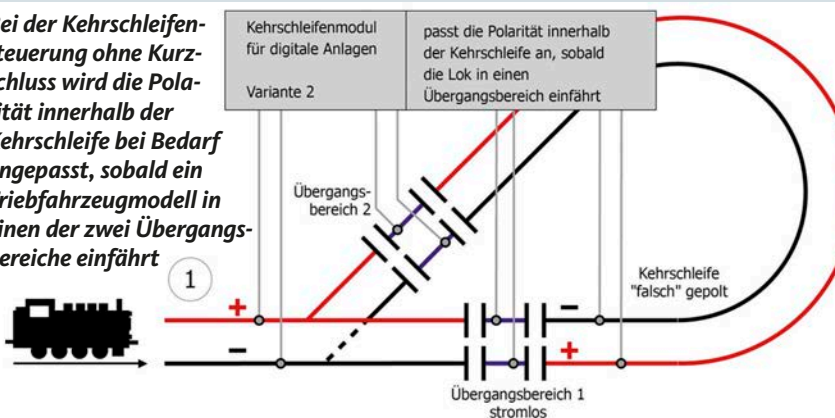
Geeignete Steuerungen

Im Grunde lassen sich die marktüblichen Kehrschleifensteuerungen für den Digitalbetrieb in zwei verschiedene Bauarten einteilen, die sich hinsichtlich ihrer Funktionsweise deutlich unterscheiden: Die einfachste Lösung besteht

Bei der Einfahrt in die Kehrschleife entsteht beim Übergang der unterschiedlichen Polaritäten ein Kurzschluss. Dieser wird von der Kehrschleifensteuerung erkannt, die die Polarität innerhalb der Schleife umgeschaltet



Bei der Kehrschleifensteuerung ohne Kurzschluss wird die Polarität innerhalb der Kehrschleife bei Bedarf angepasst, sobald ein Triebfahrzeugmodell in einen der zwei Übergangsbereiche einfährt





Die Tams-Fertigbausteine der Kehrschleifenmodule KSM-3 und KSM-4 werden komplett geliefert und sind vom Hersteller vollständig auf Funktion geprüft



Wer seine Elektronikbaugruppen auf der Anlage gern in einem Gehäuse verpackt, greift im Tams-Webshop besser gleich zu den angebotenen Fertiggeräten



Das Kehrschleifenmodul KSM-3 wird von Tams auch als preiswerter Elektronikbausatz angeboten. Wer Spaß am Basteln hat, die Arbeit nicht scheut und eine gute Lötstation besitzt, kann hier einige Euros sparen

darin, den beim Befahren der Kehrschleife auftretenden Kurzschluss zu erkennen und durch die schnelle Umschaltung der Polarität des Gleissignals wieder aufzuheben. Entsprechende Kehrschleifenmodule reagieren entweder auf den plötzlich höheren Strom bei einem Kurzschluss oder auf den Abfall der Gleisspannung.

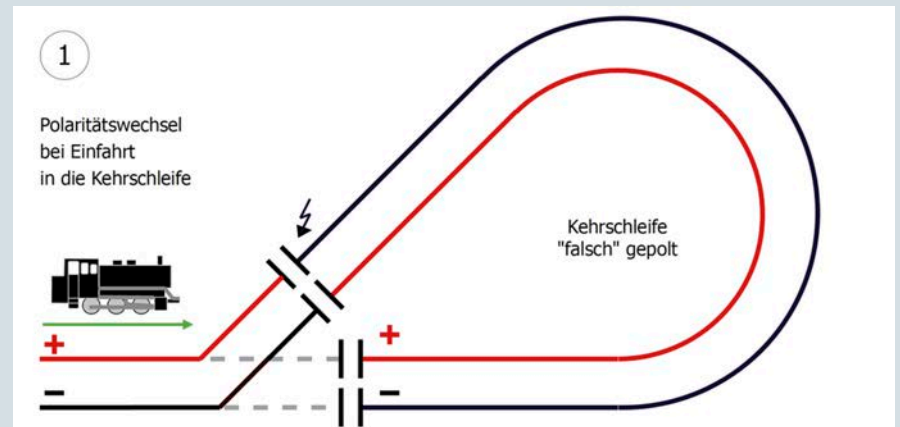
Die Qualität der Kehrschleifensteuerung ist bei diesem Prinzip davon abhängig, wie schnell sie bei einem Kurzschluss reagiert. Ganz verhindern lässt sich ein Kurzschluss damit zwar nicht, dennoch ist dieses Verfahren aufgrund der einfachen Installation weit verbreitet. Benötigt wird dabei lediglich auf beiden Seiten der Kehrschleife eine beidpolige Isolation vom Rest der Strecke. In Kombination mit einer Drehscheibe stellt das in meinen Augen sogar die einzige sinnvolle Möglichkeit dar, um die Polarität des Drehscheibengleises an die Polarität im Gleisumfeld der Drehscheibe anzupassen.

Elegantier als eine Kehrschleifensteuerung mit Kurzschlusserkennung arbeiten spezielle Bausteine, die die Polarität der Kehrschleife vorausschauend anpassen, bevor es zum Kurzschluss kommt. Dabei werden zusätzliche Gleistreunungen für die Übergangsbereiche zwischen der Kehrschleife und dem Rest der Strecke notwendig. Über integrierte Gleisbesetzmelder werden mittels dieser sogenannten Sensorgleise die Fahrtrichtung und die Position des Triebfahrzeugs erkannt und die korrekte Polarität vor dem Befahren des nächsten Abschnitts eingestellt. Prinzipbedingt ist diese Version allerdings nicht für den Einsatz bei Drehscheiben geeignet.

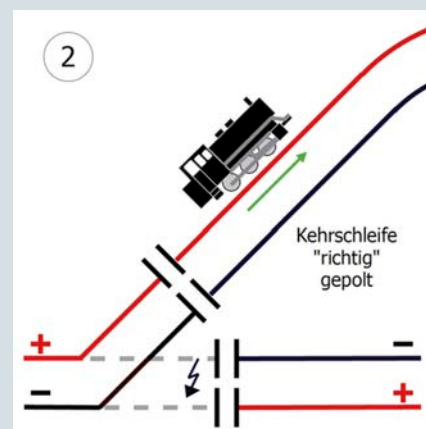
Kehrschleifenmodule von Tams

Der Elektronikspezialist Tams (www.tams-online.de) bietet zu beiden Funktionsweisen entsprechende Kehrschleifenmodule an. Die Steuerungen sind zum Teil als Bausätze, Fertig-

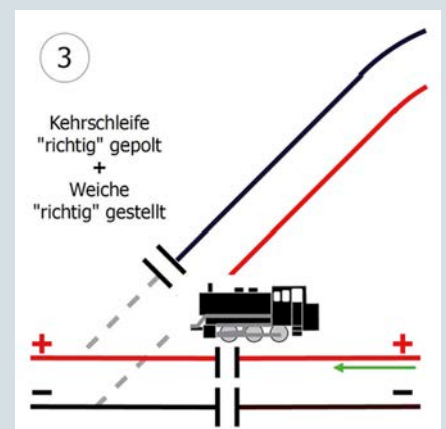
KSM-3 von Tams



Entsprechend der aktuellen Weichenstellung fährt die Lok von links oder rechts in die Kehrschleife ein. Wenn sie in einer bestimmten Richtung durch die Kehrschleife fahren soll, kann die Weiche von außen entsprechend gestellt werden

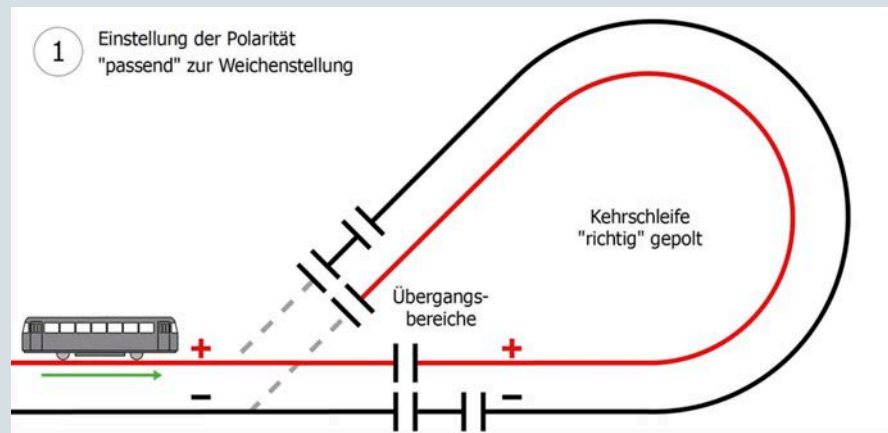


Bei der Einfahrt in die Kehrschleife wird mit Erreichen der Trennstelle nach der Weiche bzw. beim Übergang zum Kurzschluss die Polarität innerhalb der Kehrschleife vom Kehrschleifenmodul binnen weniger Millisekunden gewechselt

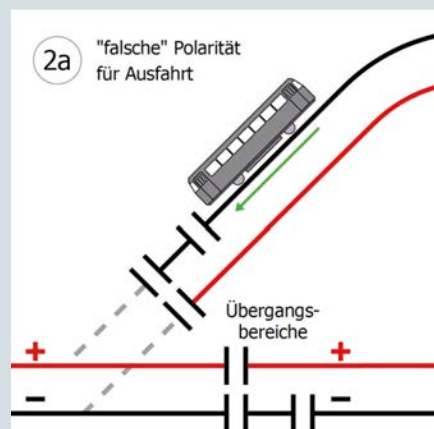


Bei Ausfahrt der Lok aus der Kehrschleife wird bei Erreichen der Trennstelle vor der Weiche die Polarität innerhalb der Kehrschleife gewechselt und gleichzeitig die Weiche für die Ausfahrt des Zuges aus der Kehrschleife richtig gestellt Maik Möritz (9)

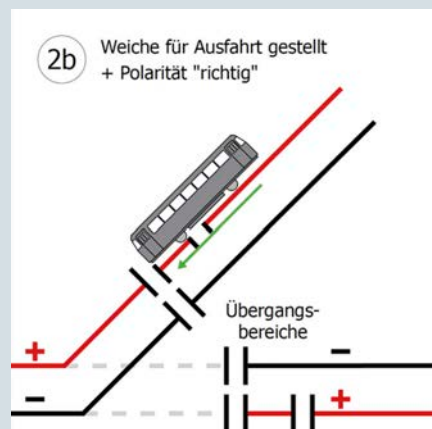
KSM-4 von Tams



Mit dem Schalten der Weiche über die externen Weichentaster oder den integrierten DCC-Weichendecoder wird die Polarität im Inneren der Kehrschleife automatisch so eingestellt, dass der Zug kurzschlussfrei in die Kehrschleife einfahren kann



Sobald eine Lok oder ein Wagen als Stromverbraucher aus dem Inneren der Kehrschleife kommend einen der Übergangsbereiche bzw. eines der Sensorgleise erreicht, wird dieses vom integrierten Gleisbelegtmelder erkannt



Die Weiche wurde nun so gestellt, dass das Fahrzeug aus der Kehrschleife ausfahren kann. Gleichzeitig wurde die Polarität der Gleise im Inneren der Kehrschleife angepasst. Bei diesem Verfahren werden Kurzschlüsse sicher vermieden

bausteine oder Fertiggeräte in einem Gehäuse erhältlich. Die Bausatzversion des KSM-3 ist durchaus auch für den Einsteiger geeignet. Wer Spaß am Lötten hat, kann auf diese Weise ein paar Euros sparen. Das KSM-3 von Tams arbeitet nach dem Verfahren der Kurzschlusserkennung und eignet sich für alle Digitalformate. Die Anpassung des Schwellenwertes für den Polaritätswechsel an die Verhältnisse auf der eigenen Anlage erfolgt mit Hilfe einer LED und ist schnell erledigt.

Die Elektronik erkennt den Spannungsabfall bereits am Übergang zum Kurzschluss und kann innerhalb weniger Millisekunden reagieren, bevor die Spannung infolge des Kurzschlusses zusammenbricht. Der Innenbereich der Kehrschleife zwischen den beiden Trennstellen muss dabei mindestens so lang sein wie der längste verkehrende Zug, der die Kehrschleife passieren soll. Die Schaltung funktioniert auch dann, wenn sich gleichzeitig mehrere Züge innerhalb der Kehrschleife befinden. Voraussetzung ist, dass

die beiden Trennstellen nicht gleichzeitig überfahren werden. Damit sind beispielsweise auch abzweigende Gleise innerhalb der Kehrschleife möglich. Der maximale Strom aller Fahrzeuge innerhalb der Kehrschleife beträgt acht Ampere.

» Kehrschleifenschaltungen können auch die Problematik bei Drehscheiben im Bw lösen

Tams hat dem KSM-3 einen zusätzlichen Ausgang für den optionalen Anschluss einer Weiche mit Doppelspulenantrieb spendiert. Die Bausatzpreise beginnen bei 33 Euro. Um Weichen mit motorischem Antrieb anzuschließen, ist zusätzlich ein Adapter für motorische Weichen wie z. B. der Tams-AMW-1 erforderlich. Die Weiche wird automatisch bzw. zusammen mit dem Umschalten der Polarität geschaltet, sobald das Triebfahrzeug eine der beiden Trennstellen er-

reicht. Beiden Trennstellen ist dabei die richtige Weichenstellung fest zugeordnet, sodass ein Verstellen der Weiche von außen den reibungslosen Ablauf nicht beeinträchtigt. In Kombination mit einer Drehscheibe lässt sich mit dem KSM-3 übrigens auch die Polarität des Drehscheibengleises an die Polarität außerhalb der Drehscheibe anpassen.

Kurzschlussfreier Typ

Anders als das kurzschlussarme KSM-3 kommt das KSM-4 von Tams mit einem Preis ab 45 Euro für den Fertigbaustein ganz ohne Kurzschlüsse im Betrieb aus. Die Funktion des KSM-4 basiert darauf, dass das Kehrschleifenmodul die Ein- und Ausfahrweiche in der Praxis mit umschaltet und dabei die Polarität innerhalb der Kehrschleife der Weichenstellung anpasst. Dank der vorausschauenden Einstellung der Polarität wird ein Kurzschluss beim Durchfahren der Weiche sicher verhindert. Tams hat das KSM-4 dazu mit einem Weichendecoder ausgerüstet, der auf das DCC-Digitalformat reagiert. Die Umschaltung der Weiche ist zusätzlich über externe Taster möglich.

Angeschlossen werden können sowohl Weichen mit Doppelspulen- als auch mit motorischem Antrieb. Gegenüber dem KSM-3 werden beim KSM-4 zwei zusätzliche Übergangsbereiche bzw. Sensorgleise benötigt. Der Innenbereich der Kehrschleife zwischen den Trennstellen muss dabei mindestens so lang sein wie der längste Zug, der die Kehrschleife passieren soll. Die Schaltung funktioniert auch bei mehreren Zügen innerhalb der Kehrschleife. Voraussetzung ist auch hier, dass beide Trennstellen nicht gleichzeitig befahren werden. Mit dem KSM-4 lassen sich innerhalb der Kehrschleife somit auch abzweigende Gleise oder komplette Schattenbahnhöfe realisieren. Der maximale Strom aller Fahrzeuge innerhalb der Kehrschleife darf jedoch drei Ampere nicht überschreiten.

BLOCKSICHERUNG

Digitaler Blockstreckenbetrieb

Auch die manuelle Bedienung der digitalen Anlage hat ihren Reiz und bereitet dem Fahrdienstleiter und Lokführer in Personalunion meist viel Freude. Gerade bei größeren Schaulstücken mit mehreren Zügen ist es mitunter allerdings nicht immer einfach, den Überblick zu bewahren und Auffahrunfälle zu vermeiden. Viele Modellbahner haben daher den Wunsch, ihre Digitalanlage mit einer automatischen Blockstreckensicherung auszurüsten. Diese lässt sich recht einfach mit den Universalsteuerungen von Uhlenbrock einrichten, die ab Werk in unterschiedlichen Ausführungen für die Mittelleiter- und Zweischienen-Spannungsversorgung angeboten werden.

Für den Betrieb auf Gleisen von Fleischmann, Roco oder Piko kommt die Variante unter

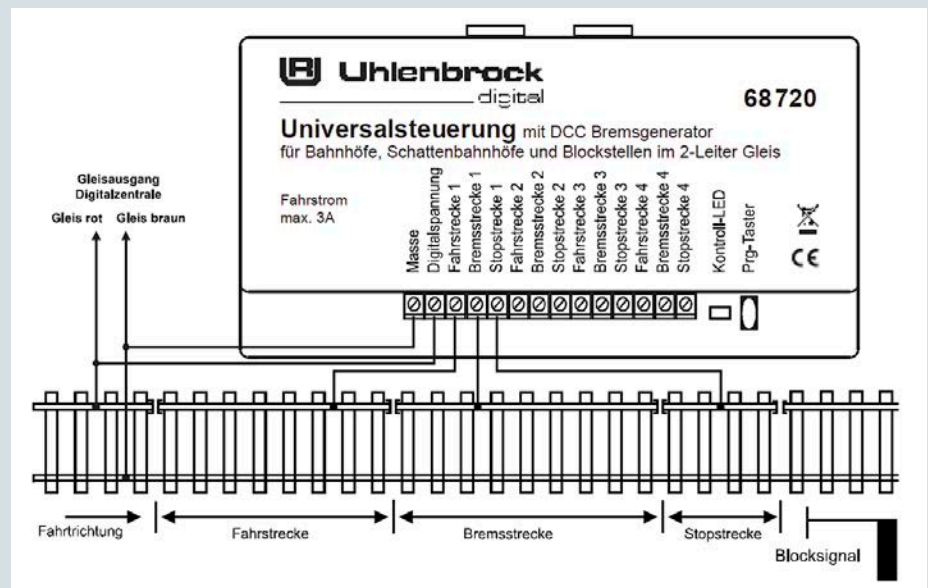


Wie beim Vorbild sorgen Blockstrecken auch auf der Modellbahnanlage für einen sicheren Fahrbetrieb. Die Blocksicherung kann mit Licht- oder Formsignalen erfolgen wie hier in Anlehnung an die Bahnstrecke Dorsten – Coesfeld in Wulfen nachgestellt

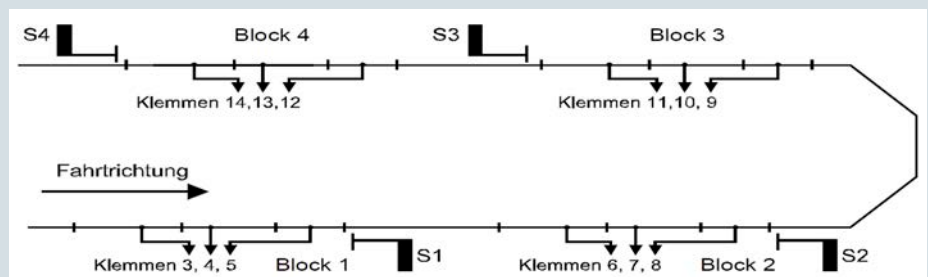


Zum Betrieb der Uhlenbrock-Universalsteuerungen wird zwingend eine Digitalzentrale mit LocoNet-Anschluss benötigt. Das kann auch eine kompakte Zentrale wie die DAISY II desselben Technikherstellers sein

der Artikelnummer 68720 samt integriertem DCC-Bremsgenerator zum Einsatz. Wer auf die Mittelleitergleise von Märklin setzt, greift am besten zur Uhlenbrock-Version -30. Anstelle des DCC-Bremsgenerators wird hier das Motorola-Bremsverfahren bzw. die Märklin-Bremsstrecke unterstützt. Der Anschluss an die Digitalsteuerung erfolgt über das LocoNet-Modellbahnnetzwerk, was eine entsprechende Digitalzentrale voraussetzt. Jede Universalsteuerung kann vier Gleisabschnitte überwachen und je Gleisabschnitt



Die einzelnen Blockstrecken werden in drei vom Rest der Strecke isolierte Gleisabschnitte unterteilt und werden entsprechend mit den Klemmen der Universalsteuerung verbunden



Jede Universalsteuerung kann vier Gleisabschnitte überwachen und je Gleisabschnitt eine Zugwarnung signalabhängig abbremzen und anhalten

Maik Möritz (7)

Maik Möritz (4)

Universalsteuerung - Block 219

Blockautomatik:

☒ Blockautomatik nur für Züge ohne LISSY/MARCO Sender

☐ Daten für die Blockautomatik vom vorherigen Block übernehmen

vorheriger Block (Universalsteuerung):

☐ automatische Erkennung von Zügen mit und ohne LISSY/MARCO Sender

Erkennung durch den LISSY/MARCO Empfänger:

Fahrzeit zwischen dem LISSY/MARCO Empf. und der Blockeinfahrt: s

Rückmeldung und LISSY/MARCO Meldungen:

☐ Rückmeldung bzw. LISSY/MARCO Meldungen senden

Adresse für Rückmeldung und LISSY/MARCO Meldung:

☒ Sende nur Rückmeldung

☐ Sende Rückmeldung und LISSY/MARCO Meldung

Wartezeit

Wartezeit bis die Lok losfährt, nachdem das Ausfahrtsignal "grün" zeigt: s

Abschaltung der Automatik durch einen Magnetartikel:

☐ Die Automatikfunktion soll durch eine Magnetartikeldresse abschaltbar sein

verwendete Magnetartikeldresse:

Ausfahrtsignal des Blockes:

Adresse des Ausfahrtsignals vor dem der Zug im Block anhält:

Auswahl per Maus im Gleisplan:

Ausfahrtsignal des vorherigen Blockes:

Ausfahrtsignal des vorherigen Blockes, das beim Eintreffen des Zuges im Block auf 'rot' geschaltet wird.

Auswahl per Maus im Gleisplan:

Einfahrtsignal des vorherigen Blockes:

Einfahrtsignal des vorherigen Blockes, das beim Eintreffen des Zuges im Block auf 'grün' geschaltet wird.

Auswahl per Maus im Gleisplan:

Grundeinstellungen

Vier Gleise mit je drei Trennern

» Wer seine Digitalanlage teilautomatisieren will, wählt eine Uhlenbrock-Universalsteuerung

Wer mit vier Blöcken nicht auskommt, kann die gesamte Anlage mit weiteren Universalsteuerungen erweitern. Auf diese Weise können auch größere Blockstrecken mit beliebig vielen Blöcken überwacht werden. Die Konfiguration der Uhlenbrock-Universalsteuerungen erfolgt über die LNCV-Programmierung in Verbindung mit einer geeigneten Digitalzentrale. Alternativ bietet Uhlenbrock zur komfortablen und übersichtlichen Konfiguration auch eine LISSY/MARCo-Creator genannte PC-Software an, die speziell Einsteigern empfohlen werden kann. Die Software wird unter der Artikelnummer 19300 angeboten. Als PC-Schnittstelle zum LocoNet-Modellbahnnetzwerk kann z. B. auch das LocoNet-USB-Interface 63120 eingesetzt werden, falls die eigene Digitalzentrale kein PC-Interface mitbringt. *Maik Möritz*

**Kalender im Format
49 x 34 cm**

2026 IN BILDERN



Josef Brandl – der bekannteste deutsche Modellbahn-Anlagenbauer – zeigt hier seine besten Modellbahnszenen in atemberaubenden Aufnahmen.

ISBN: 978-3-98702-163-3 · € (D) 24,99

weitere Kalender



Seltene Farbfotos aus den 1960er- und 1970er-Jahren zeigen in traumhaften Motiven Dampfloks-Legenden, berühmte Züge und schwere Lasten.

ISBN: 978-3-98702-165-7 · € (D) 24,99



Loks und Züge in herrlicher Landschaft:
Dieser großformatige Kalender ist nicht nur für Eisenbahnfans attraktiv.

ISBN: 978-3-98702-164-0 · € (D) 24,99



Spektakuläre Dampfzüge, nostalgische Bahnlandschaften, das ist die perfekte Rückschau auf eine untergegangene Epoche.

ISBN: 978-3-98702-167-1 · € (D) 22,99

Unsere Kalender finden Sie unter **www.vgbahn.shop/kalender**

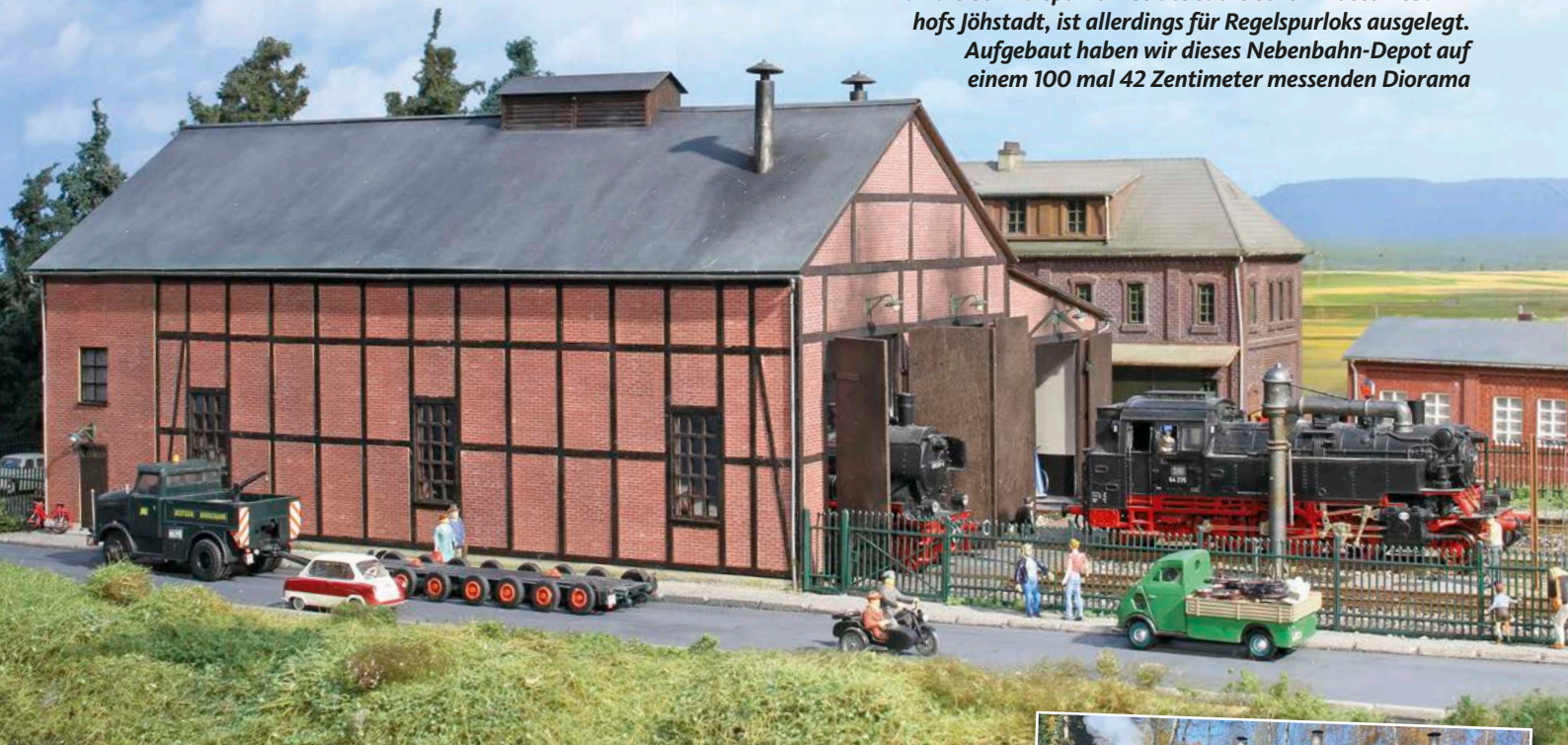


Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop bestellen:
www.vgbahn.shop/kalender

*Unabhängig vom Bestellwert werden bei Kalendern einmalig Versandkosten in Höhe von € 3,95 fällig.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Der neue Lokschuppen von Busch erinnert unwillkürlich an die Schmalspurremise des sächsischen Museumsbahnhofs Jöhstadt, ist allerdings für Regelspurloks ausgelegt. Aufgebaut haben wir dieses Nebenbahn-Depot auf einem 100 mal 42 Zentimeter messenden Diorama



■ Kleine Bw-Außenstelle auf der Basis des neuen Busch-HO-Lokschuppens

Lokomotivdepot für den Nebenbahn-Endpunkt

Schmalspurbahn-Enthusiasten entdecken beim Anblick des neuen Busch-Modells des Lokschuppens aus dem sächsischen Jöhstadt viele Ähnlichkeiten mit dem realen Vorbild. Mit Innenausstattung, Patinierung und weiterem Zubehör lässt sich dieser Bausatz zum Leben erwecken



Speziell Schmalspurfans unter den Lesern werden beim Anblick der 135 Euro kosten- den Busch-Neuheit unter der HO-Artikel- nummer 1956 Ähnlichkeiten mit dem Vorbild des dreigleisigen Lokschuppens von Jöhstadt auf den Höhen des sächsischen Erzgebirges ausmachen, auch wenn die Modellbauprofis aus Viernheim und Schönheide diesen nach eigener Aussage lediglich als Anregung für ein Modell für Regel- spurloks ansehen und keine konkrete Umsetzung des Vorbilds im Sinn hatten. Die Lokremise weist mit 312 mal 255 mal 160 Millimetern dementspre- chend deutlich vergrößerte Ausmaße auf, wobei die nutzbare Gleislänge im Inneren nur 23 Zenti- meter beträgt, was etwa der Länge einer HO-P 8 mit Kastentender entspricht. Wer den Schuppen für den Einsatz im HOm- bzw. HOe-Schmalspur- bereich vorsehen möchte, sollte vielleicht eher das kleinere TT-Modell wählen (8820/115 €).

Bauteile und deren Montagen

Wie bei Busch üblich liegt der Bausatz in einem Materialmix vor. Neben gelaserten HDF- und MDF-Platten finden sich ausgeformte Sperrholz-

Karton- und Kunststoffteile in der Schachtel, für deren Verarbeitung Lasercut- und Allzweck- klebstoff benötigt werden. Grundsätzlich ist die Montage der insgesamt nicht unerheblichen Teilezahl nicht schwierig. Wer sich exakt an die reich bebilderte Montageanleitung und die Ab- folge der Bauschritte hält, kommt bei diesem grö- ßeren Bausatz sicher zum Ziel. Da die Wände aller- dings schalenartig aus Innenwänden, Fachwerk und Ausfachungen zusammensetzen sind, muss auf deren exakte Justierung geachtet wer-

den. Als Anhaltspunkt dienen dabei die gemein- samen Schlitzaufnahmen für die Dachträger, die unbedingt passgenau verklebt werden müssen, um später die Dachsparren sauber aufnehmen zu können. Das gilt auch für sämtliche Tür- und Fensteröffnungen, die bei den unterschiedlichen Teilen deckungsgleich zu verbinden sind.

Patinierung und Innengestaltung

Das Ziegelmauerwerk der Ausfachungen ist be- reits werkseitig patiniert. „Malerarbeiten“ fallen

Basteltipp

Manchmal wird übersehen, wenn Bau- teile oberflächlich betrachtet gleich groß erscheinen, in Wahrheit jedoch kon- struktive Differenzen aufweisen, wie bei- spielsweise beim vorliegenden Busch-Bau- satz die Dachsparrenandeutungen unter der jeweiligen Traufe. Hier muss beim Zusam- menbau dringend auf die Bauteilnummern geachtet werden, selbst wenn sie auf der Montagezeichnung mangels geringen Kon-

trastes nur schwach lesbar sind. Sie unter- scheiden sich nämlich minimal in der Größe für den rechten und linken Dachanschluss bzw. die Regenrinnenaufnahmen. Ähnliches gilt für das große Dach mit seinen unter- schiedlichen und teils als Fläche ausgeführ- ten Sparren nebst Zwischendecken und Ver- bindungsstreben. Wer den Schuppen innen beleuchten will, muss das vor dem Aufsetzen und Verkleben der Dachflächen tun. **BK**



Wie bei Busch üblich, besteht der Bausatz aus einem Mix zahlreicher Karton-, MDF-, Holz- und Kunststoffteile. Hält man sich an die Bauanleitung, geht die Montage schnell von der Hand



Die aus MDF-Platten geschnittenen Wände sind zusammengesetzt und innen bereits weiß gestrichen. Die Zwischenwand zum Anbau rechts verkürzt die Gleisnutzlänge im Schuppeninneren enorm



Der Boden ist beton-grau bemalt, provisorisch eine Bochmann & Kochendörfer-Untersuchungsgrube eingelegt und ein schwarz eingefärbter Wandsockel aus Papier aufgeklebt



Der Lokschuppenrohnbau wird sukzessive mit dem Fachwerk beklebt, wobei Klammern bei der Fixierung der Teile helfen



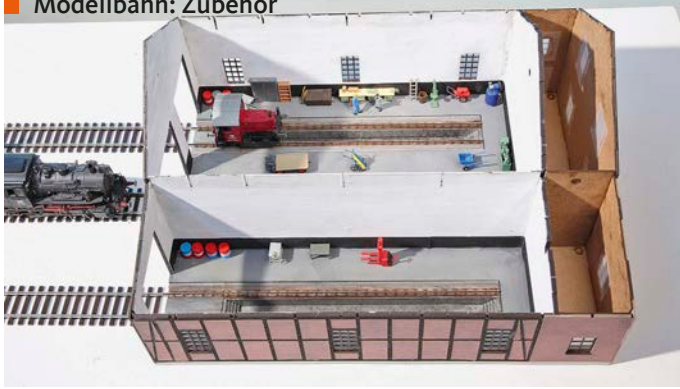
Als erste Stellprobe wird der Schuppen nebst Gleisanschlüssen auf der Anlagengrundplatte aufgestellt

Bruno Kaiser (8)



Das Ausfüllen des Fachwerks mit Putz- und Ziegelnachbildungen erfordert ein exaktes Positionieren der Einzelteile zwischen dem Gebälk





Ausstattungssteile für die Lokschuppeninneneinrichtung bieten Hersteller von Auhagen über kibri bis Weinert. Besonders entlang der weiß gekalkten Schuppenwände ist allerhand platzierbar

Die Dachkonstruktion des Lokschuppens ist recht voluminös ausgefallen und besteht aus zahlreichen Sparren, Verbindern und Zwischendecken, die sorgfältig verleimt werden müssen

daher lediglich am später auszuführenden Dach und an den Einfahrten an. Die arg schwarze und somit ziemlich dominant wirkende Dachhaut sollte Schmutz- und Verwitterungsspuren erhalten. Diese haben wir mit den bewährten Pan-Pastell-Farben vorgenommen. Ähnliches gilt für die Schuppeneinfahrten, an denen sich über den Toren der Ruß von Dampfloks abgesetzt hat.

gut ins Innere schauen, sodass man diesen Aufwand treiben und entlang der Innenwände einige Bw-Accessoires platzieren sollte. Als Erstes werden die Wände weiß gekalkt. Sinn macht es auch, den Sockelbereich bis zur Fensterbrüstung dunkel abzusetzen. Das lässt sich am einfachsten mit aufgeklebten schwarzen Papierstreifen oder schwarzem Isolierband entsprechender Breite realisieren.

Spinde oder Schränke sowie Arbeitsgeräte und kleine Werkzeugmaschinen finden sich in diversen Zubehörpäckungen, von denen wir unten einige tabellarisch aufgeführt haben.

Vor der Dachmontage stand noch die Ausgestaltung der Innenräume an, denn durch die drei Schuppentore kann man bei geöffneten Torflügeln

Ausstattungsgegenstände wie Werkzeuge und -bänke, Tonnen, Fässer, Kisten, Paletten, Sandsäcke, Transporthilfen, Lokersatzteile,

Leider sind die relativ wenigen Fenster gemessen an der Gebäudegröße und der Vorbildsituation recht klein geraten. Dadurch ist eine Einsicht von den Seiten her ins Schuppeninnere nur bedingt möglich. Wer dennoch eine komplette Inneneinrichtung bis in die Tiefen des Schuppens vornehmen möchte, sollte zwingend eine

H0-Zubehör für Lokschuppeninneneinrichtungen (Auswahl)

Bezeichnung	Hersteller	Artikelnummer
Säcke/Kisten/Fässer/Kannen	Faller	180588/-903
	kibri	38662
	KoTol	87-112-2/-158-0
	Preiser	17100/-1/-2
	Vollmer	45242
	Weinert	3242/-54
Schweißgerät	Busch	7785/7810
	Preiser	17175/-85
	Viessmann	1538
	Weinert	3383
Spinde	Artitec	387.473
	Modellbahn Union	A50008
Transporthilfen	Artitec	387.450
	Busch	1630
	Faller	180915
	kibri	38147
	KoTol	87-250-01
	Preiser	17107

H0-Zubehör für Lokschuppeninneneinrichtungen (Auswahl)

Untersuchungsgruben	Auhagen	41612
	Bochmann & Kochendörfer	33.003
	Faller	120136
	MBZ	80208
	Modellbahn Union	B00134
	Peco/Weinert	LK 156
Werkbänke	Brawa	0703
	kibri	38675
Werkstattausstattung	Auhagen	41666
	Busch	1184
	Faller	180456
	Weinert	3222/-3
Werkstattöfen	Modellbahn Union	A00050
	Weinert	3249
Werkzeugmaschinen	Busch	1185
	Faller	180455/-961/-977
	kibri	38671/-2/-4/-6
	Modellbahn Union	A50006
	Preiser	17706



Eine Auswahl verschiedener H0-Ausstattungsgegenstände für die Lokschuppeninneneinrichtung



Die Dachhaut leimt man am besten mit Hilfe eines Klebestifts auf, weil dieses Befestigungsmittel im Gegensatz zu schnell abbindendem Lasercut-Leim ein längeres Justieren der Teile ermöglicht



Die Patinierung des Schuppens und hier besonders die des Daches erfolgt mit den bewährten PanPastell-Farben. Speziell die Dachpappebahnen sollten mit Verwitterungsspuren versehen werden

Innenbeleuchtung vorsehen, die es bei Busch und anderen Ausstattern auf LED-Basis gibt.

Bau der Untersuchungsgruben

Wichtig und vorbildgerecht ist der Einbau von Untersuchungsgruben unter den Schuppengleisen, weil dadurch verschiedene Arbeiten an den eingestellten Fahrzeugen witterungsgeschützt vorgenommen werden können. Passende Grubenmodelle gibt es von Auhagen, Bochmann & Kochendörfer (noch immer im Internet zu finden), Faller, MBZ, Modellbahn Union und Peco über Weinert. Ich habe die Gruben aus noch vorliegenden B&K-Teilen gebastelt, bei denen sogar die die Schienenprofile aufnehmenden Kleineisen ausgeformt sind. Allerdings müssen die Nachbildungen der Befestigungsschrauben flacher gefeilt werden, da hier sonst Fahrzeigräder mit zu hohen Spurkränzen bei niedrigem Schienenprofil auflaufen. Die im Schuppenboden bereits vorhandenen, aber zu breiten Ausnehmungen werden zuvor mit passenden Kunststoffstreifen ausgefüllt, bevor die Gruben dazwischen zu verkleben sind. Auf der Anlagen- bzw. Dioramengrundplatte müssen vorbereitend natürlich passende Ausnehmungen eingearbeitet werden.

Schuppeneinbau im Gelände

Den nächsten Arbeitsschritt bildet der Einbau des Lokschuppens im vorbereiteten Areal der Anlage. Die Position ist ja bereits durch das Anlegen der Schlitz für die Untersuchungsgruben vorgegeben. Die Anordnung der Zufahrtsgleise richtet sich an den gegebenenfalls vorgesehenen vorgelagerten Behandlungsanlagen für das Wasserfassen, Ausschlacken, Bekohlen und Besanden. Als Vorausschau auf den Folgeartikel in *em* 11/25 sei bereits verraten, dass hierfür ein leichtes Verschwenken des Gleises zum dritten Schuppenstand (Werkstattgleis) erfolgen musste, das dann auch als Stoffgleis dienen wird.

Bei der folgenden Umfeldgestaltung geht es um die Erschließung des Geländes und Einzäunung der kleinen Bw-Außenstelle. Um den Bw-Mitarbeitern den Zugang zum Schuppen zu erleichtern, haben wir einen Bohlenweg vor den Schuppentoren über bzw. zwischen den Gleisen verlegt. Er entstand aus passend zugeschnittenen und anschließend sorgfältig ver-

leimten dünnen Holzleistchen, die sich dem vorgegebenen Gelände anpassen sollten.

Behandlungsanlagen für Dampfloks

Damit ist der erste Schritt zum Bau einer kleinen Lokeinsatzstelle mit dem von uns etwas dominant empfundenen Busch-Fahrzeugschuppen mit zu klein geratenen Fenstern getan. Eben weil der Bau recht wuchtig erscheint, sollte auch das Vorfeld entsprechend großzügig gestaltet werden. Wie dessen Realisierung vonstattengeht, werden wir im Anschlussbeitrag vermitteln, der sich mit den für den Dampflok-betrieb notwendigen Behandlungsanlagen beschäftigen und aufzeigen wird, wie man aus herkömmlichen Bausätzen indi-

viduell zugeschnittene Arbeitsstätten kreieren kann. Dabei wird es um die Herstellung einer Ausschlackanlage mit Schürhakengestell und Schlackenaufzug nebst im Gleis eingebauter Löschegrube sowie um eine Bekohlungsanlage gehen.
Bruno Kaiser



Inzwischen sind die Zufahrtsgleise verlegt, eingeschottert und im Bereich vor den Schuppentoren mit einem Bohlenbelag versehen



Der Bereich hinter dem Schuppen erhält eine Zufahrt für Kraftfahrzeuge. Der Schuppenanbau beinhaltet Sozial- und Aufenthaltsräume auf zwei Etagen. Umfriedet ist die Lokeinsatzstelle mit dem Faller-Eisenzaun samt Tor Bruno Kaiser (9)



Dreiachsiger „Bremer Ackerwagen“ GT3 915 als HO-Modell, das auf der Basis von 3-D-Druckkomponenten und eines Antriebs von profi modell throw entstand



em-Serie



■ Aus 3-D-Druckteilen in HO gebauter Bremer Ackerwagen

Straßenbahn aus dem Drucker

Um die Anschaffungskosten gering zu halten und Personal einzusparen, beschaffte die Hansestadt Bremen für ihren Straßenbahnbetrieb 28 dreiachsige Fahrzeuge des Typs GT3. Die entstandene 1:87-Umsetzung orientiert sich am Museumsfahrzeug 917

Straßenbahnmodelle, die etwas abseits der gewöhnlichen deutschen Tramtypen einzuordnen sind, haben mich schon immer interessiert. Dreiachsige Gelenktriebwagen, die beim Vorbild eine nur geringe Verbreitung fanden, gehören zweifelndfrei dazu. Derartige Fahrzeuge gab es nicht nur bei den Verkehrsbetrieben von Genua, sondern auch hierzulande in Bremen. Entscheidende Beweggründe für eine derartige Konstruktion waren die Einsparungsmöglichkeiten beim Wagenmaterial und ein besserer Kostenfaktor beim Personaleinsatz.

Museumstram GT3 717

Der in Bremen geläufig gewesene Spitzname „Ackerwagen“ für diese Trambauart deutet allerdings schon an, dass der Systemvorteil des Rad-Schiene-Systems in Bezug auf den Fahrkomfort bei diesem Wagentyp keine Rolle



Eines der GT3-Vorbildfahrzeuge im Einsatz in Bremen während der Epoche III Slg. Michael Koppel



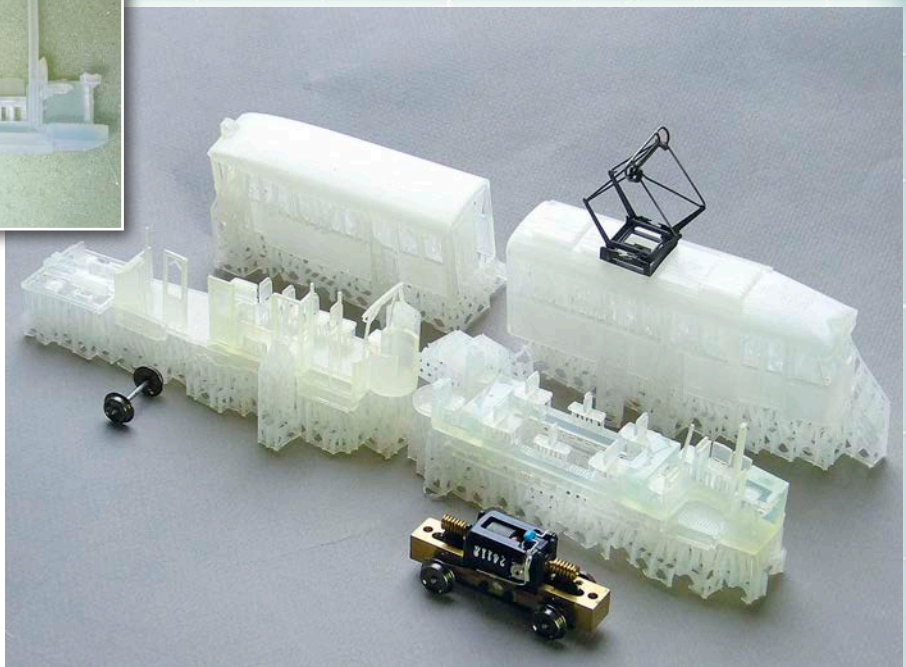
Basis des Straßenbahntriebwagens bilden die 3-D-Druckteile des Anbieters i-materialise und ein pmt-Fahrwerk Helmut Gieramm (5)

gespielt hat. Das wird auch der Grund sein, weshalb diese dreiachsigen Fahrzeuge weder im italienischen Genua noch in Bremen sonderlich alt wurden. Die 28 Bremer Züge wurden von 1955 bis 1958 bei Hansa-Waggonbau/Bremer Straßenbahn AG hergestellt. Die Letzten von ihnen verschwanden 1977 aus dem Liniendienst. Der GT3 917 blieb im Bremer Straßenbahnmuseum restauriert erhalten und wird gelegentlich für Sonderfahrten eingesetzt, was filmisch dokumentiert ist unter youtu.be/62qX9NMnoSA. Bei guter Gleislage ist die Fahrt damit durchaus angenehm, in engen Kurven und auf Weichenherzstücken werden die Schwachstellen des GT3 allerdings schnell deutlich.

3-D-Druckteile als Basis

Im Onlineshop unter <https://i.materialise.com/de> fand ich die Gehäusebausätze des Bremer GT3 sowie des passenden Beiwagens GB3. 3-D-Designer ist „ibba“, der schon so manches Tramgehäuse entworfen hat und dessen Bausätze sich durch eine hohe Detailtreue auszeichnen. Ich bestellte die Komponenten in der Standardharz-Ausführung mit Unterstützungsstrukturen. Das Material lässt sich gut bearbeiten, ist allerdings etwas bruchempfindlich. Ein Missgeschick lässt sich jedoch schnell mit Sekundenkleber beheben. Der Ackerwagen-Bausatz ist übrigens auch in einer Vitrinenversion mit voller Bestuhlung erhältlich.

Eine Motorisierung hat der Entwickler des 3-D-Druckangebots in einer der Bausatzausführungen vorgesehen. Das Fahrwerk des Triebwagenvorderteils ist dann für die Verwendung eines pmt-Antriebes mit 31,5 Millimetern Achsstand vorbereitet. Passende Laufradsätze führt beispielsweise Halling im Sortiment. Für die Farbgebung verwendete ich die von den Freunden der Bremer Straßenbahn empfohlenen RAL-Farbtöne 1001/Beige für den Wagenkasten, 3000/Feuerrot für die Zierstreifen und 7030/Steingrau für das Dach. Diese Acrylfarben in der seidenmatten Ausführung des Anbieters Oesling-Modellbau trug ich mit einem feinen Tuschepinsel auf. Die Beschriftung als Fahrzeug 915 der Linie 4 Richtung Horn stammt aus meinem Vorrat, der Scherenstromabnehmer von Sommerfeldt. Als Faltenbalg nutzte ich jenen des Gothaer G4 von Herrmann & Partner. *Helmut Gieramm*



Fertiger Rohbau des mit Antrieb versehenen Vorderteils des Trambahnzuges mit aufgesetztem Sommerfeldt-Pantograf; der Motor ermöglicht innen nur eine Teilbestuhlung



Erhältlich ist auch eine Fahrzeuginnenraumversion mit kompletter Bestuhlung, die zwar keinen Platz für einen Antrieb bietet, aber das Einsetzen von Fahrgastfiguren ermöglicht



Auswahl der verschiedenen Artikel aus dem Patinierungs-Startset und einem Güterwagen-Ergänzungsset

■ Neues Farbsortiment „Rail Center“ von AMMO im Noch-Vertrieb

Zubehör und Fahrzeuge gekonnt patinieren

Mit Bewunderung nimmt man auf realistisch gestalteten Modellbahnanlagen patiniertes Zubehör und Fahrzeuge mit Betriebsspuren wahr. Diese künstlerische Farbgestaltung erfordert Geschick, aber auch passende Farben, die der Zubehörhersteller Noch nunmehr anbietet

Im diesjährigen Neuheitenprospekt kündigte Noch ein umfangreiches Sortiment an Patinierungsmitteln an, das von der spanischen Firma AMMO entwickelt wurde. Das Besondere ist, dass alle Artikel aufeinander abgestimmt sind. Zum Ausprobieren empfiehlt sich eines der rund einhundert Euro kostenden Grundsets Deutsche (Artikelnummer 4601200), Amerikanische (-1) oder Britische Züge (-2) zu beschaffen. Es enthält neben verschiedenen Farben, Pigmenten, Verdünnern und Primer auch Washes.

Das Wichtigste ist aber das 64-seitige, viersprachige Anleitungsheft mit informativen Tipps, wie und womit man die einzelnen Farbschichten aufträgt. Hat man erste Erfahrungen gesammelt und ist wie wir von der Qualität überzeugt, kann man andere Artikel einzeln sowie in weiteren Farbtönen nachbestellen. In gleich 27 Sets (-009 bis -035 zu je 19,99 €) findet man thematisch sortiert jeweils sechs Farben in 15-Milliliter-Gebinden. Erwähnenswert sind die Zusammenstellungen für DB- und DR-Diesel- sowie -Elektro- und -Dampfloks verschiedener Epochen.

Produkte und Anwendungstipps

Insbesondere für glatte Oberflächen von Triebfahrzeugen ist eine gute Grundierung des zu

patinierenden Modells wichtig. Der beiliegende transparente Primer (60 ml) wird möglichst mit dem Airbrush dünn aufgetragen. Nach 24 Stunden ist er matt aufgetrocknet und kann überlackiert werden. Eine andere Anwendung ist ebenfalls möglich, denn der Primer versiegelt auch zuvor aufgetragene Pigment- oder Emaillefarben. Wer im Bastelzimmer arbeitet, wird die kaum riechenden Acrylfarben bevorzugen. Diese Gläser (20 ml) enthalten eine Edeltstahlkugel, die das Mischen unterstützt. Wer nicht mit dem Pinsel lackiert, sollte die Farben zu 40 bis 60 Prozent mit dem zum Lieferumfang gehörenden Acryl-Thinner (35 ml) verdünnen. Spritzpistole oder Pinsel können anschließend mit Reinigungsalkohol gesäubert werden.

Wer abgeplatzte oder verkratzte Oberflächen darstellen möchte, sollte mit Chipping-Fluid (35 ml) experimentieren. Auch über Pigmentfarben haben wir schon öfters im *em* berichtet, die auch dem AMMO-Startset in den Tönen heller Rost, dunkler Schmutz, poliertes Metall sowie Schlacke beiliegen. Sie lassen sich sowohl trocken als auch mit Wasser verdünnt auftragen. Mit Klarlack kann man die Pigmente dauerhaft fixieren. Optimaler ist es jedoch, den Enamel-Odourless-Verdünnern zur Fixierung zu verwenden,

da die Pigmente dann schneller trocknen, aber auch jederzeit wieder entfernt oder nachbearbeitet werden können. Um eine glänzende Metalloberfläche zu erzielen, empfiehlt es sich, das Puder mit der Fingerkuppe einzureiben, bis der gewünschte Glanz entsteht.

Spezielle Effekte erzielbar

Ebenfalls für spezielle Effekte sind die Acryl- bzw. Emaillefilter vorgesehen. Sie werden ausschließlich mit einem weichen Pinsel und idealerweise auf einer matten Oberfläche aufgetragen, um die Grundfarbe aufzuhellen. Bevor man aber am Modell weiterarbeiten kann, sollte es mindestens sechs bzw. zwölf Stunden trocknen. Gerade für Dampf- und ältere Dieselloks sowie Kesselwagen interessant ist Fresh-Engine-Öl, mit dem man Fettflecken, frisches Öl und übergelaufenen Diesel darstellen kann. Je nach Oberflächengröße trägt man das Mittel unverdünnt, im Verhältnis 50:50 oder in Kombination mit Pigmentfarben auf.

Um Schlieren oder Schmutzwasserstreifen einfach darzustellen, nutzt man den Streaking-brusher, der in unterschiedlichen Farbtönen angeboten und mit dem beiliegenden, am Schraubverschluss befestigten Pinsel aufgetra-



Öl und Fettflecken lassen sich mit Fresh-Engine-Öl nachbilden. Für dickere Ölkrusten wird zunächst etwas Pigmentfarbe aufgetragen und diese mit der Flüssigkeit leicht angefeuchtet



Die glatte Lkw-Plane wurde vor der Patinierung mit transparentem Primer übersprüht, der matt auf trocknet und eine gute Grundlage für weitere Farbschichten bzw. -pulver bietet



Die Acrylfarben können unverdünnt mit dem Pinsel oder verdünnt mit der Spritzpistole aufgetragen werden. Mit dem dünnflüssigen, matten Shader kann Rost oder Schmutz imitiert werden



Schmutzspuren am Dach werden mit Streakingbrusher dargestellt, indem man zunächst einzelne Streifen aufmalt und diese mit einem in Verdünner getauchten Pinsel in Fließrichtung verteilt



Auf dem Foto ist kaum sichtbar, dass man mit dem in mehreren Farben erhältlichen Filter Flächen aufhellen kann

MM (7)



Mit dem dünnflüssigen, in unterschiedlichen Farben erhältlichen Wash können Schatten oder Schmutz in Ecken dargestellt werden

gen wird. Nach einigen Minuten können die Ränder mit einem Pinsel und etwas Emaille- verdünner verwischt werden. Nach dem kompletten Abtrocknen ist es ebenfalls möglich, die Farbe mit einem Tuch oder einer Bürste weiter ausarbeiten. Ein ebenfalls schon bekanntes Mittel sind Lasurfarben, die auf Wasser- und Emaillebasis angeboten, mit einem feinen Pinsel aufgetragen und nach dem Trocknen teilweise wieder abgewischt werden. Beide Washs können auch nacheinander genutzt werden, da sie sich aufgrund der unterschiedlichen Lösungsmittel nicht vermischen. Im Noch-Sortiment findet man außerdem Maskierflüssigkeit, um

beispielsweise Anschriften zu schützen, hochwertiges Abdeckband und auch Klebstoff.

Praktische Erfahrungen

Zunächst sollte man alle Artikel an älteren Modellen ausprobieren und durchaus auch mit vorhandenen Farben bzw. Pudern gleicher Zusammensetzung mischen. Für die Arbeiten benötigt man außerdem unterschiedliche Borsten- und Gummipinsel, einen kleinen Schwamm, mit dem man Abblätterungen, Schattierungen oder Verläufe darstellt, Wattestäbchen und Haushaltspapier bzw. Baumwolltücher. Sobald man etwas Gefühl für Patinierungen und den Umgang mit Farben

entwickelt hat, ist man von der Wirkung am ersten Modell sicher begeistert. Die Farben und Verdünner von AMMO sind nahezu geruchsneutral und lassen sich allesamt gut verarbeiten. Allerdings wird man schnell bemerken, dass man nicht immer den richtigen Farbton für das entsprechende Modell parat hat. Einiges kann man selbst anmischen, anderes wird man nachkaufen müssen, wenn man vom Konzept der Noch-Artikel überzeugt ist. Nach den ersten Experimenten wird man sich auch an höherwertige Triebfahrzeuge wagen, denn ein guter optischer Eindruck betriebsverschmutzter Modelle sollte einem bei den nicht gerade preiswerten Produkte durchaus etwas wert sein.

MM

JC



Roco

Seitenansichten mit
den vier ausgefederten
Stromabnehmern



■ HO-Modelle der Baureihe 193 von Jägerndorfer Collection und Roco im Vergleich

Mehrsystem-Vectron

für europäische Modellbahn-Anlagen

Verglichen
& gemessen

Der Vectron von Siemens ist beliebt und wurde bereits von mehreren HO-Herstellern umgesetzt. Jägerndorfer Collection bringt nun mit ihrer neuesten Version des Vectron frischen Wind in die Modelllandschaft. Roco kontert mit einer überarbeiteten Variante. Zeit für einen Vergleich



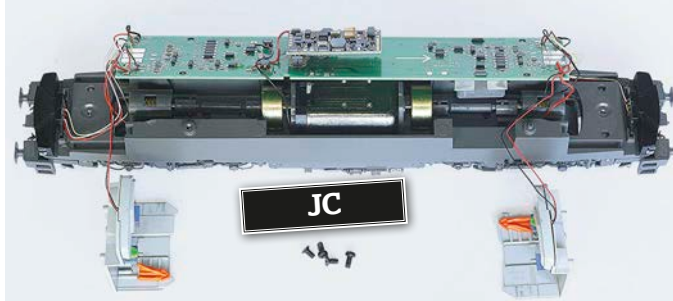
Bei diesem Test muss sich die bewährte Roco-Konstruktion gegen den Newcomer von Jägerndorfer Collection (JC) bewähren. Allerdings hat Roco seinen Vectron in einigen Details an die vorliegende Vorbildvariante angepasst. In Niederösterreich hingegen konnte man aus dem Vollen schöpfen und ein von Grund auf neues Modell auf die Räder stellen. Beim Vectron (siehe *Im Fokus* in *em* 7/17) kann man von einer europäischen Einheitslok sprechen, was auch im Modell viele Einsatzgebiete öffnet. Was alles noch spannender macht, ist der Umstand, dass Jägerndorfer als Herausforderer gegen den Sieger des Vergleichstests aus *em* 9/20 antritt, wo sich die Bergheimer gegen L.S. Models, Märklin/Trix und Piko durchsetzten. Was neu ist: Wir konnten aktuell beide Vectron-H0-Maschinen in der digitalen Sound-Version testen.

TECHNISCHE WERTUNG

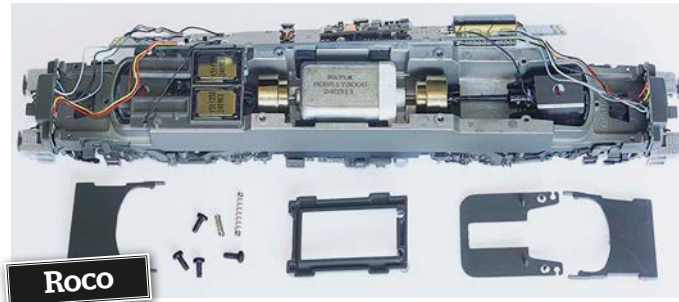
Konstruktiver Aufbau

Beide Hersteller griffen auf typische Bauprinzipien zurück, die für Drehgestellloks üblich sind. Ein Hauptrahmen aus Metalldruckguss nimmt den längs liegenden Motor auf. Darüber ist die Platine mit Decoderschnittstelle angebracht. Drehbar im Rahmen gelagert sind die Getriebekästen, die die Rahmenblenden und Antriebsradsätze aufnehmen. Bei beiden Modellen kommt man an das Innere, indem die Gehäuse abgespreizt werden.

↑ JC – Obwohl der Metallrahmen etwa die Höhe wie bei Roco erreicht, hat die Lok ein geringeres Gewicht. Auf der einseitig bestückten Platine sitzen Plux22-Schnittstelle, etliche SMD-Bau-elemente wie Dioden und Widerstände sowie zwei Entstördrosseln. Außerdem gibt es an beiden Stirnseiten je drei unbestückte Löt-pads, die mittels Kontaktstifte im Dach die Verbindung zu den Mini-platinen für Stirnscheinwerfer und Führerstandbeleuchtung herstellen. Ebenfalls an den Stirnseiten sind Drähte angelötet, die die Verbindung zu der Frontbeleuchtung, der Monitorbeleuchtung des Cockpits und zu den Radkontakten gewähren. Auch der Motor wird direkt von der Platine mit angelöteten



Unter den abgeschraubten Platinen sind die Motoren samt Schwungmassen zu erkennen. Bei JC (oben) sind die Führerpultbeleuchtungen über Kabel mit der Platine verbunden Wolfgang Bdinke (4)



Kabeln gespeist. Auf der Unterseite ist die Schallkapsel für die Lautsprecher aufgeklipst. Außen, zentral unterhalb des Metallrahmens, sind die sichtbaren Kunststoffteile und Attrappen der Trafowanne samt ihren Zusatzgeräten angeklipst. An den Fronten hat man die Nachbildungen des Führerstandes angeschraubt. Der Aufbau besteht aus einem einzigen Spritzgussteil. Lediglich die Transparentkomponenten wurden separat eingeklebt. Die Kupplungskulissen sitzen direkt unterhalb des Chassis. Bügelkupplungen liegen zur Selbstmontage bei. Serienmäßig ist eine Front mit Schraubenkupplungsattrappe und Bremsschläuchen ausgestattet. Hinter den detaillierten Drehgestellblenden verbergen sich die glatten, gekapselten Getriebekästen. Auf einen funktionierenden Betrieb unter Fahrleitung muss man verzichten, denn die vier feingliedrigen Einholmpantografen mit vier unterschiedlichen Schleifstücken sind elektrisch funktionslos.

↑ Roco – Der Metallrahmen nimmt den fünfpoligen Motor auf. Über die beidseitigen Schwungscheiben werden mittels Kardanwellen und Schnecken die Getriebeboxen der Drehgestelle angetrieben. Direkt über dem Motor ist die Platine platziert. Diese verfügt über einen Plux22-Decoder, zwei Entstördrosseln, wenige elektronische Bauelemente, einen großen Pufferkondensator und an den Stirnseiten je drei LEDs, die mittels Lichtleiter zwischen Dach und Kabinendecke Stirnscheinwerfer und Innenbeleuchtung erhellen. Angelötete Drähte versorgen die Beleuchtung der Frontplatinen und stellen die Verbindung zu den Rad-schleifern her. Hier allerdings ist der Motor – jüngerer Roco-Philosophie folgend – mittels Schraubenfeder an der Platine kontaktiert. Die Unterseite des Chassis samt Drehgestellen ist im Aufbau der JC-Lok ähnlich. Serienmäßig ist eine Kupplung verbaut, die zweite Seite komplett mit Kupplungsattrappe und

Bremsschläuchen bestückt. Der Decoder sitzt wie bei JC an der Oberseite der Leiterplatte, der Doppelaufsprecher unterhalb. Auch hier haben die vier Dachstromabnehmer mit unterschiedlichen Schleifstücken keine stromleitende Funktion. Das Schleifstück für den Italien-Verkehr kommt dabei erstmals bei einem Roco-Modell zum Einsatz. Das Außengehäuse hat man aus zwei Komponenten gefertigt, das Dach ist ein separates Spritzgussteil. Die Führerstandsinneneinrichtung ist direkt ins Gehäuse geklippt und beherbergt die Lichtleiter für Innenbeleuchtung und Frontlampen.

Maßgenauigkeit

↑ JC/Roco – Beide Hersteller halten die Maße des Vorbilds gut ein. Nur das Maß der abgebügelten Stromabnehmer liegt etwas höher als beim Vorbild. Das dürfte der Pantokonstruktion der Anbieter geschuldet sein, die modellmäßige, aber doch funktionsgeeignete Konstruktionen liefern müssen. Die Dachoberkante hingegen ist stimmig. Die JC-Räder liegen im Durchmesser fast am Wert einer fabriktneuen Lok. Hinsichtlich der Einholmpantos zeigen beide Hersteller, wie man möglichst maßstabsgetreue Stromabnehmer bauen kann.

Langsamfahrtverhalten

Alle Fahrwerte wurden mittels ECoS-Digitalzentrale von ESU in der Standardparametrierung. Piko-Messwagen und an der Kupplung eingehängter Federwaage ermittelt.

↑ JC/Roco – Bei Fahrstufe 1 schleicht das JC-Modell mit weniger als einem km/h über die Gleise. Selbst über Weichen mit unpolarisierten Herzstücken rollt die Lok problemlos, denn die diametrale Anordnung der Haftreifen hilft hier enorm. Das Bergheimer Modell liegt fahrtechnisch auf gleichem Niveau. Der Pufferkondensator unterstützt diesen Vectron, stromlose Stellen noch souveräner zu meistern. Aussetzer bei Licht und Sound waren hier ebenfalls nicht zu beobachten.

Streckenfahrtverhalten

Durch die weit auslenkenden Fahrwerkskonstruktionen können beide Elloks auch engste Gleisradian problemlos durchfahren. Da die

Fakten zu den H0-Modellen

	Jägerndorfer 1293 175 ÖBB	Roco 193 110 Railpool/SBB Cargo
Artikelnummer	27012	7510108
(erstes) Baujahr	2025	2025 (2018)
Stromsystem	DCC/Sound	DCC/Sound
Digitalschnittstelle	Plux22	Plux22
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/2	fünfpolig/2
Getriebe	Kardanwelle/Schnecke/Stirnrad	
Treibradsätze/Haftreifen	4/2	4/2
Eigenmasse	408 g	460 g
Preis (UVP)	359,90 €	399,90 €



JC

Frontansichten mit einseitig zugestellten Pufferträgern bei Jägerndorfer (rechts) und im Vergleich zum Original (unten) MM



Roco

Maschinen weit innen liegende Drehpunkte haben, lenken die Pufferträger relativ weit aus.

JC – Der Motor verleiht dem Modell angenehme Fahreigenschaften. Der Decoder ist so geregelt, dass die Lok bei digitaler Maximalfahrstufe umgerechnet über 200 km/h fährt. Es dauert ähnlich wie beim Vorbild einige Sekunden, bis die Endgeschwindigkeit erreicht ist. Aufgrund der vergleichsweise hohen Spurkränze steht die Lok sicher im Gleis. Die beweglich eingebauten Drehgestelle helfen mit, dass alle acht Räder immer die Schienen berühren. Schaltet man den Sound ab, merkt man erst, was für tolle Laufeigenschaften im Vectron schlummern.

Roco – Bei vollem Reglerausschlag erreicht das Modell ziemlich genau die Bauartgeschwindigkeit. Digital sind es bei 128 Stufen nur etwas mehr als 160 km/h. Das lässt sich durch neu programmierte Decoderparameter individuell einregeln. Kraftvoll mit dem rocotypischen Surren ist die Lok unterwegs. Die Spurkränze sind zwar recht niedrig, was der Optik zugutekommt, aber immer noch hoch genug, um die Lok sicher im Gleis zu führen.

Ausrollverhalten

JC – Bei Spannungsunterbrechung braucht das Modell aus Berndorf nur elf Zentimeter bis zum Stillstand. Das ist selbst im



Digitalbetrieb nicht allzu viel, reicht aber für die meisten Fälle aus.

Roco – Um die vierzig Zentimeter ist zwar ein ordentlicher Wert für die Roco-Maschine, aber für den Automatikbetrieb eventuell zu viel. Wer kürzere Hal-

teabschnitte an Blocksignalen hat, sollte den Decoder entsprechend umprogrammieren.

Zugkraft

JC – Mit 160 Gramm Zuglast erreicht der Vectron zwar

nicht ganz den Wert des Mitstreiters, zieht damit aber noch fünf leicht laufende Reisezugwagen über den Berg.

Roco – Mit 210 Gramm an der Federwaage ist dieses Modell ein kraftvolles Zugpferd. Da sind schon bis zu zehn Reisezugwagen als Zuglast möglich. Hier macht sich die höhere Eigenmasse bemerkbar. Stellt man die Lok mit dem haftreifenbelegten Drehgestell in Fahrtrichtung hinten aufs Gleis, erhöht sich die Zugkraft noch leicht.

Stromabnahme

Die beiden Testkandidaten nehmen mit allen acht Rädern Fahrspannung vom Gleis ab. Eigentlich sind es aber nur sechs, denn die Modelle verfügen über je zwei haftreifenbelegte Räder.

JC – Am Getriebekasten befestigte Bronzestreifen kontaktieren die Innenflächen aller Räder. Damit wird verhindert, dass sich zu viel Schmutz zwischen dem Berührungspunkt Federblech/Innenrad ansammeln kann. Zur gleichmäßigen Verteilung der Stromabnahme über die Loklänge sind die Haftreifen diametral an den Innenradsätzen angeordnet. Durch besonders beweglich gelagerte Drehgestelle dienen sechs Räder jederzeit zur Spannungsversorgung.

Roco – Leicht federnde Bronzebleche liegen an den Innenseiten der Radscheiben auf. Hier

Maßtabelle	Vectron-Elloks Baureihe 193			
Maße in mm	Vorbild	1:87	JC	Roco
Länge über Puffer	18.980	218,2	218,0	217,0*
Höhe abgebügelter Panto	4.248	48,7	51,0	51,1
Höhe ausgefederter Panto	–	–	74,0	78,0
Breite über Handlauf	3.012	34,6	34,6	34,6
Drehzapfenabstand	9.500	109,2	110,0	110,0
Drehgestellachsstand	3.000	34,5	34,6	34,6
Raddurchmesser neu/abgenutzt	1.250/ 1.160	14,4/ 13,3	14,3	14,3
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	1,2	0,8

* Durch die mitgelieferten Pufferdistanzplatten erreicht man die Vorbildlänge

ging man also von den stets problematischen Kontakten ab, die am Spurrkranz aufliegen. Nachteilig ist die Haftreifenfrage an dieser Ellok: Zwei Haftreifen an einem innenliegenden Radsatz machen das Modell anfälliger für Aussetzer in stromlosen oder verschmutzten Gleisbereichen. Immerhin sorgt ein großzügig bemessener Speicherkondensator für die Spannungsüberbrückung in kritischen Situationen.

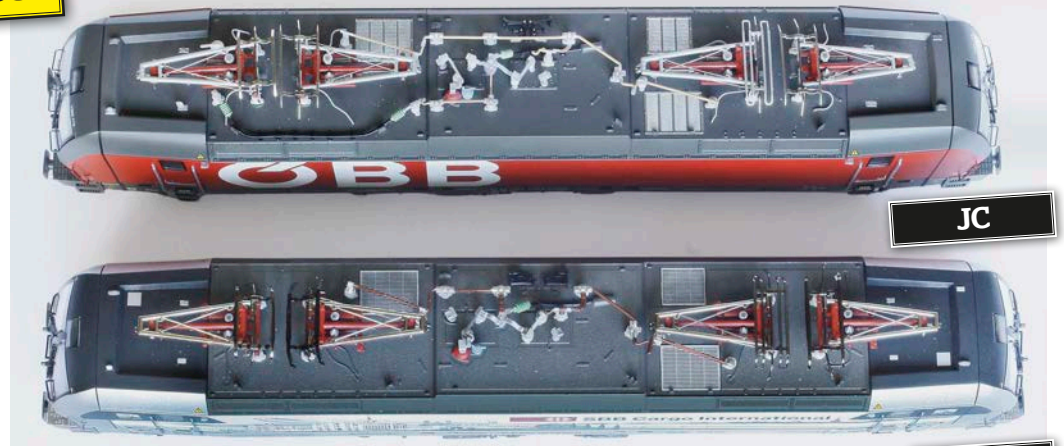
Digitaleigenschaften

JC/Roco – Beide Elloks haben einen Zimo-Sounddecoder verbaut, der in einer 22-poligen Schnittstelle steckt. Alle ermittelten Fahrwerte haben wir mit den Werkeinstellungen des jeweiligen Anbieters durchgeführt – daher ist es möglich, Höchstgeschwindigkeit, Ausrollverhalten und vieles mehr eigenhändig und nach persönlichem Geschmack und Notwendigkeit einzustellen. Beide Hersteller lassen den Ton durch zwei zuckerwürfelgroße Lautsprecher erschallen, was zur guten Klangqualität beiträgt. Das Fahrgeräusch ist bei beiden Modellen gut eingestellt. Bei Roco dominiert eher das typische Anlaufgeräusch der Elektromotoren. Selbstverständlich lässt sich auch die Lautstärke individuell einstellen. Jedem Modell liegt eine Liste der abrufbaren Funktionen und Geräusche bei, die bei beiden Anbietern recht ähnlich ist. Bei JC gibt es allerdings keinen Rangiergang.

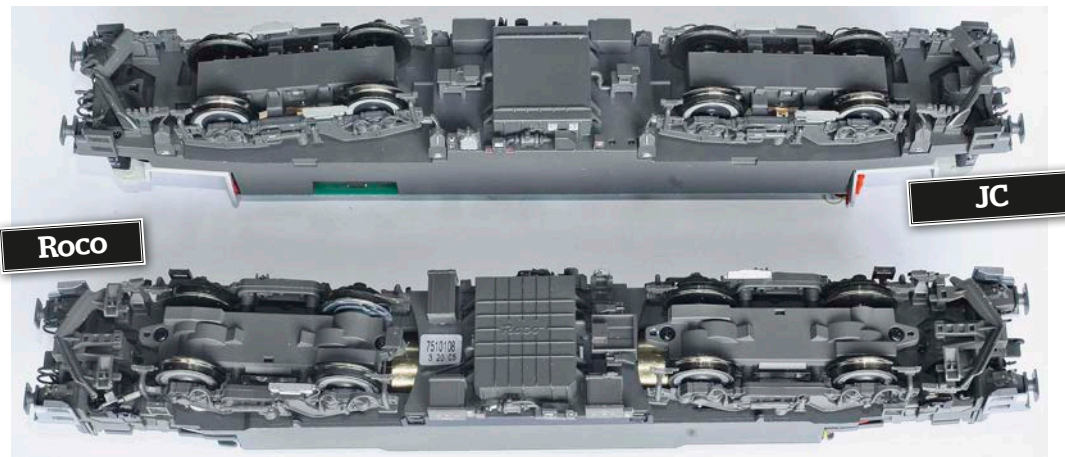
Wartungsfreundlichkeit

Bei beiden Modellen lassen sich die Gehäuse problemlos abklipsen und dann abheben. Das Wiederaufsetzen geht noch einfacher: einfach über das Chassis stülpen.

JC – Im Transportkarton mit Schuber ist ein zusammenklappbarer Einsatz eingebettet, der gut vor Schäden schützt. Das Modell kommt weitgehend aufgerüstet. Tauschschneepflüge für eine andere Kupplungsausstattung liegen bei. Dazu gibt es noch eine übersichtliche Betriebsanleitung mit Ersatzteilliste und ein Blatt mit den Decoderfunktionen. Relativ einfach können die Wartungsarbeiten an Motor und Antriebsradsätzen durchgeführt werden. Um zum Motor zu gelangen, müssen nur



Die Dachgärten sind bei JC (ganz oben) und Roco gut umgesetzt



Die Unterböden beider Vectron weisen zahlreiche Details auf

Wolfgang Bdinka (4)



Roco und JC haben mit Lichtleiter (links) und selbst entwickelter LED-Platine (rechts) unterschiedliche Beleuchtungslösungen

zwei Befestigungsschrauben der Platine gelöst werden. Gegebenenfalls sind dann noch die Anschlussdrähte zum Motor abzulöten. Sollen die Haftreifen getauscht werden, muss die Bodenplatte der Getriebekästen mit einem flachen Schraubendreher abgehebelt werden. Es ist darauf zu achten, dass die seitlichen Einrastösen nicht brechen. Beim Einsetzen der Radsätze müssen die Federbleche sauber an den Radinnenseiten aufliegen.

Da die Beleuchtung durchgehend aus Leuchtdioden besteht, fallen hier keine Wartungsarbeiten an. Sollte doch eine der LEDs schadhaft werden, muss man schon einige Übung im Löten von Kleinstkomponenten haben. Ansonsten empfiehlt sich ein Tausch der jeweiligen Leiterplatte oder eine Reparatur in einem Fachbetrieb. Decodertausch oder Lautsprecherwechsel sind einfacher: abziehen und neues Bauteil einstecken.

Roco – Der Überkarton beinhaltet zwei geteilte transparente Tiefziehmulden, die die Lok aufnehmen und gut vor Transportschäden schützen. Einige Zurschneideteile muss der Modellbauer selbst anbringen. Auch hier gibt es ein umfangreiches Ersatzteilblatt und eine Liste, die die Soundfunktionen sowie die Zugspitzenlichtkonfigurationen erläutern. Durch beidseitiges Abspreizen lässt sich das gesamte Gehäuse abziehen. Hier sind allerdings vier Schrauben zum Abheben der Platine notwendig, möchte man zum Motor gelangen.

Die Schraubenfedern, die die Stromführung zwischen Leiterplatte und Motor herstellen, neigen zum Wegspringen, wenn man die Platine nicht vorsichtig genug abhebt. Pluspunkte sammelt Roco beim Ausbau der Radsätze zum Haftreifen-tausch: Nur zwei Schrauben müssen aus der Bodenplatte eines Drehgestells herausgedreht werden, um beide Räder neu zu belegen. Für LED- und Decoder- und Lautsprechertausch gilt dasselbe wie beim Mitbewerber.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

JC	 (1,7)
Roco	 (1,4)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Die beiden Probanden können detaillierte Aufbauten vorweisen. Man könnte fast meinen, dass es sich optisch um Zwillinge handelt. Es sind wirklich nur Kleinigkeiten, die beide voneinander unterscheiden. Beide Elloks sind mit Einholmstromabnehmern der Siemens-Bauart 8 ausgestattet und verfügen über unterschiedliche Paletten, um in den Bahnnetzen von DB, FS, ÖBB und SBB eingesetzt werden zu können. In den glatten Lokkasten sind Nischen für die Rückkammer und an den Fronten unterhalb der Trittböcke die Schriftzüge SIEMENS und VECTRON eingelasen. Alle Details unterhalb der Wagenunterkante wie Trafoölpumpe oder Feuerlöschkasten sind vorhanden. Schön sind die Dachausrüstungen samt gravierten Lüftungsgittern wiedergegeben. Gut ausgeprägt sind Trennschalter, Systemumschalter, Erdungsschalter sowie Makrofone. Dass die Stromführung zwischen den Isolatoren im Vorbild aus Barrenkupfer besteht, wurde berücksichtigt.

 **JC** – Die filigranen Aufstiegsleiter zum Führerstand sind direkt an der Unterkante des Gehäuses angebracht. Sie lassen den Drehgestell genug Platz zum seitlichen Auslenken. Der Arbeitsplatz des Lokführers ist gut detailliert und in mehreren Farben gehalten. Toll sind die beleuchtbaren LCD-Displays am Fahrpult, der Rucksack des Lokführers am Beifahrersitzplatz sowie ein Sicherheitsmantel, der an der Rückwand der Kabine hängt, was leider nur durch genaues Hinsehen zu entdecken ist. Die Figur eines Lokführers vermisst man hingegen. Die Scheibenwischer sind separat angesetzt und feingliedrig ausgeführt. Alle Griffstangen sind werkseitig montiert und weisen minimalste Durchmesser auf. Zurüstteile gibt es abgesehen von Schienenräumern und Pufferträgerdetails keine.



Neben den Details an Rahmen und Trafowanne fallen die perfekten Drucke positiv auf Wolfgang Bdinke (2)



 **Roco** – Hier sind die Aufstiegsleiter nicht vorbildgerecht am Drehgestell angebracht, was im Betrieb aber kaum auffällt und sogar funktioneller ist. Auch bei dieser Ellok kann die Führerhausausstattung punkten, denn die Kabinenrückwand ist mit Details reich bedruckt. Roco spendiert dem Modell sogar einen Lokführer.

Allerdings wird der Modellbauer hier zum Modellbauer, denn einige Komponenten an Fahrwerk und Aufbau müssen selbst angebracht werden – zum Beispiel Griffstangen und Scheibenwischer. Letztere sind bei Roco deutlich massiver ausgefallen als bei JC.

Fahrgestell und Räder

Gemeinsam ist den Ellokmodellen die konstruktive Lösung mit Brückenrahmen und zweiachsigen, drehbar und gelenkig gelagerten Fahrwerken. Die starr angebrachten Pufferträger ragen allerdings beim Durchfahren enger Radien deutlich über die kurvenäußere Schiene.

 **JC** – Die Rahmenblenden können mit realitätsnaher Tiefenwirkung punkten. Zusätzlich gibt es einige Anbauteile wie Längsdämpfer, Bremsgestänge und Messeinrichtungen. Selbst die Achslager sind eigene Bauteile. Die Radsätze verfügen über vorbildgerechte Radscheiben innerhalb der außen liegenden Bremscheibe, die im Zentrum profiliert sind. Das ist aber kaum wahrzunehmen, da vom Drehgestellrahmen weitestgehend verdeckt. Warum die Bremscheiben erhabene, nietenähnliche Köpfe statt Bohrungen haben, ist nicht ganz klar. Mit 1,2 Millimetern ist die Höhe der Spurkränze genau auf Normmaß.

 **Roco** – Auch bei der Railpool-Lok ist das Fahrwerk samt Rädern gut gelungen, allerdings wirken die Rahmenblenden nicht ganz so plastisch wie beim Konkurrenten. Mehrere Details sind gleich am Rahmen angespritzt. Roco hat den Drehgestellen neue, massivere

und für diese Version vorbildgerechte Schienenräumer spendiert. Die Räder verfügen über werkfrische Durchmesser und können mit 0,8-Millimeter-Spurkränzen punkten. Die Flächen der Bremscheiben weisen richtigerweise Bohrungen auf.

Farbgebung

 **JC** – Für die ÖBB-Lok ist RAL 3022 Verkehrsrot für den Lokkasten und RAL 7022 Umbragrau für Dach, Rahmen und Fahrwerk vorgesehen. Der Farbton ist gut getroffen. Anders als beim Vorbild erhält die Lackierung einen angenehm-seidenmatten Anstrich. Gleichmäßig und in dünnen Schichten ist der Lack aufgebracht, der keines der zahlreichen und filigranen Details zudeckt. Auch der Dachanstrich ist korrekt und stellt eine frisch lackierte Lok dar. Rot und blankes Metall für die Pantos stimmen. Dachleitungen, Schalter und Isolatoren sind zwar etwas blass, aber das entspricht einer leicht verwitterten Oberfläche.

 **Roco** – Komplette anders ist die Farbgebung hier: Zwar hat dieses Modell ebenfalls ein umbragraues Fahrwerk und Dach, allerdings ist der Lokkasten im Vorbild mit bunten Werbefolien beklebt. Am Modell ist der Lokkasten flächendeckend silbern lackiert. Die Werbesujets Mailänder Dom und Isola di Pescatori sind in feinstem Mehrfarbsiebdruck und ohne Versatz aufgebracht. Die Dacharmaturen verfügen über eine gegenüber JC leicht kräftigere Farbgebung, was für den fabrikenen Zustand der Lok spricht.

Beschriftung

 **JC** – Einwandfrei ist die Bedruckung an Aufbau und Rahmen der ÖBB-1293 175. Es sind alle Beschriftungen angebracht. Einige der Drucke sind derart winzig, dass sie selbst mittels Lupe kaum lesbar sind. Das gilt für Drucke an den Seitenrahmen wie auch an den Drehgestellen und Hilfsaggregaten unterhalb des Rahmens. Als Revisionsdatum ist der 13. Mai 2020 angegeben. Gewichtsangaben sind natürlich ebenso vorhanden wie Längenmaße, Betriebsnummer und Herstellerlogo sowie die Nummerierung der Führer-

Fahrwertetabelle

	Jägerndorfer 1293 175 ÖBB	Roco 193 110 Railpool
Langsamfahrtverhalten		
$v_{\min}$ digital	0,6 km/h bei FS 2	1,2 km/h bei FS 2
Streckenfahrtverhalten		
v_{Vorbild} digital	160 km/h bei FS 101	160 km/h bei FS 119
$v_{\max}$ digital	205 km/h bei FS 128	168 km/h bei FS 128
Ausrollweg aus $v_{\max}$	210 cm	45 cm
Nothalt aus $v_{\max}$	11 cm	38 cm
Zugkraft Ebene bei $v_{\max}$ digital	1,6 N	2,1 N
Mindestgleisradius	360 mm	360 mm

stände und die Warnschilder vor Stromschlaggefahr.

↑ Roco – Satt aufgebracht und gut lesbar sind die Beschriftungen der 193 110-4 mit dem Betreibermerk Railpool. Als Revisionsdatum ist der 31. August 2023 festgehalten. Die kleinen Aufschriften an Rahmen, Chassis und Drehgestellen sind auch hier komplett.

Neben dem Markenlogo des Mieters SBB Cargo International weist ein Vermerk unterhalb jedes Seitenfensters darauf hin, dass diese Lok der 1.250. produzierte Vectron ist.

Beleuchtung

↑ JC – Trotz der kleinen Öffnungen tritt helles, kaltweißes Licht aus den Scheinwerfern. Von den Micro-LED wird es für alle Lichtquellen durch Lichtleiter nach außen geleitet. Es tritt aber beim Abblendlicht punktuell aus den Reflektoren, weil eine Lochmatrix eingesetzt wurde, was dem Scheinwerfer die perfekte Illusion eines echten LED-Scheinwerfers vermit-

telt. Kräftiges, rotes Licht beidseitig wird am anderen Ende gezeigt. Mit F 5 lässt sich von Abblend- auf Fernlicht umschalten, mit F 13 die Führerstandsbeleuchtung, die dem Lokführer sehr helles Licht spendiert und automatisch mit der Fahrtrichtung wechselt. Toll, jedoch fast nicht zu entdecken ist die Beleuchtung der LCD-Bildschirme am Fahrerpult.

↗ Roco – Die LED-Spitzenlichter zeigen in beiden Fahrtrichtungen angenehm weißes Licht. Mit F7 wird von Abblend- auf Fernlicht umgeschaltet. Richtigerweise werden für den Schweiz-Einsatz in Fahrtrichtung vorwärts drei Lichter aktiviert und rechts hinten ein weißes Schlusslicht. Für den Auslandseinsatz sind durch andere Funktionstasten auch ein- oder zweimal Rot möglich.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

JC	↑ (1,2)
Roco	↗ (1,6)

FAZIT DES TESTERS

Dem Neueinsteiger ist, was den Vectron-Loktyp betrifft, die Messlatte enorm hoch gelegt worden. Optisch hinterlassen die beiden El-loks mit Revisionsdaten zwischen 2020 und 2023 einen stimmigen Eindruck – egal ob in der einheitlichen ÖBB-Farbgebung oder der bunten SBB-Lackierung. Beide haben die gleiche Bewertung verdient, obwohl die Fahrleistungen bei Roco etwas besser sind. Jägerndorfer punktet mit innovativen Ideen, obwohl das beim hohen Fertigungsstandard heutiger Fahrzeuge schon schwierig geworden ist. Das Konstruktionsalter der Bergheimer Ellok liegt erst wenige Jahre zurück, aber Roco hat es verstanden, ihren „Italienpiercer“ auf hohem Niveau zu halten. Da weder Technik noch Optik eindeutig für einen der beiden Kandidaten spricht, wird möglicherweise der aufgerufene Ladenpreis über einen Kauf entscheiden.

↗ JC (1,5) – Die modernere Konstruktion stellt das Modell aus Berndorf dar.

Jägerndorfer Collection beweist, dass man in der Topliga mitspielen kann. Hervorragend ist die Optik, was insbesondere für Dachausrüstung und Fahrwerk gilt.

Die Idealnote wurde hauptsächlich bei der etwas schwächeren Fahrleistung des Modells verpasst. Innovative Ideen wie das Matrixlicht oder Details im Cockpit haben uns gefallen. Preislich liegt dieses Modell mit rund 360 Euro etwas unter Roco-Niveau, genau genommen ist aber auch das kein Lockangebot mehr.

↗ Roco (1,5) – Die Bergheimer beweisen, dass sie es immer noch draufhaben, aber die Konkurrenz hat mächtig aufgeholt. Das bereits vor Jahren ausgezeichnete Ellok-Modell erhielt für die Italienpiercer-Adaption die vierte Panto-schleifleiste, andere Schienenräumer und größere Frontscheiben. Bei rund 400 Euro Anschaffungspreis muss diese Maschine allerdings dem Berndorfer Modell den Vortritt lassen. *Wolfgang Bdinka*



MODEL SCENE

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

www.model-scene.com



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



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

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



Wir sind
eisenbahn.de
VGB | GeraMond

Wie viel Power brauchen Sie?

Die neue Boostergeneration

✓ preiswert



2,2 A

✓ universell

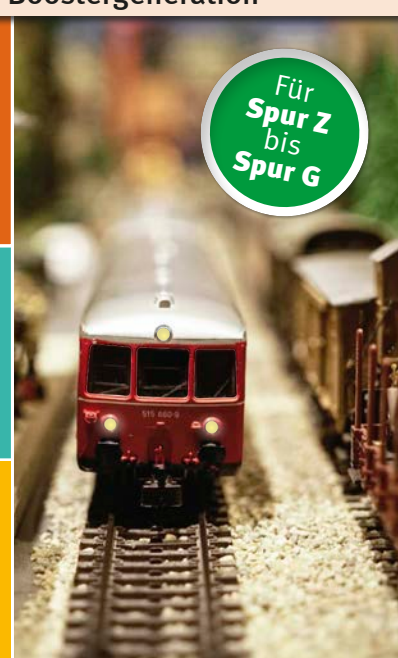


3,5 A

✓ stark



6,8 A



Für Spur Z bis Spur G

Uhlenbrock digital

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

Buch & Film

Eisenbahn in Gelsenkirchen, Teil 1: Gelsenkirchen Hbf – Werner Müller – 112 S., 90 Farb-/140 Schwarzweiß-Abb. – 10,00 € – Heimatbund e. V., Mozartstraße 13, 45884 Gelsenkirchen; Bezug: info@heimatbund-gelsenkirchen.de

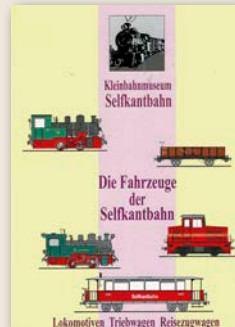


Zur äußerst vielgestaltigen und interessanten Eisenbahngeschichte im Ruhrgebiet gibt es von vereinzelt Überblicksdarstellungen abgesehen nur wenige detaillierte Publikationen, die sich mit dem Schienenverkehrs-geschehen einzelner Städte befassen. Im Falle von Gelsenkirchen haben es sich Werner Müller und der Heimatbund Gelsenkirchen daher zur Aufgabe gemacht, dieses Missverhältnis zu beseitigen. Als erster Teil einer mehrbändig angelegten Reihe erschien zum 175-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in der Revierstadt die vorliegende DIN-A4-Broschüre zum Gelsenkirchener Hauptbahnhof. Werner Müller, als ehemaliger Eisenbahner vor Ort mit der Materie bestens vertraut, hat in jahrelanger Recherche all das zusammengetragen, was sich in verschiedenen Archiven zum Thema noch finden ließ.

Chronologisch strukturiert stellt er neben dem Hbf in weiteren Kapiteln das zugehörige Bw, die abzweigenden Gleisanschlüsse, die Stellwerke sowie Bahnübergänge vor. Neben einer Fülle an Bildern, Gleisplänen und Zeichnungen nahm er auch eine Vielzahl an Faksimiles aus alten (Tages-)Zeitungen und anderen Ver-

öffentlichungen ins Buch auf, die das jeweilige Zeit- und Lokalkolorit spüren lassen. Dank seiner intensiven Studien ließen sich auch einige in der Literatur bislang zu lesende Fehldarstellungen und -datierungen aufdecken und berichtigen. Diese bislang umfangreichste und ohne Zweifel beste Zusammenstellung der Gelsenkirchener Eisenbahngeschichte kann jedem an der Eisenbahn im „Revier“ Interessierten wärmstens empfohlen werden. Die gute Druckqualität und der günstige Preis des Werkes steigern den Kaufanreiz zusätzlich. OS

Die Fahrzeuge der Selfkantbahn – Henning Wall – 66 S., 105 Farb-/14 Schwarzweiß-Abb., 77 Zeichng. – 10,00 € – IG Histor. Schienenverkehr, Am Bahnhof 13 a, 52538 Gangelt



Für Meterspurfans offeriert die Selfkantbahn eine attraktive Sammlung verschiedener Fahrzeuge, deren Herkunft in einer Übersichtskarte erklärt wird. Nach einer kurzen Vorstellung der Strecke werden alle vorhandenen, aber auch inzwischen abgegebenen Lokomotiven, Triebwagen sowie Personen- und Güterwagen mit Typenskizzen im Maßstab 1:100 sowie Bildern vorgestellt. Neben Tabellen mit den jeweiligen technischen Daten, getätigten Umbauten und derzeitigem Betriebszustand gibt es auch einen exakten Lebenslauf einschließlich der Gasteinsätze. Somit ist das Buch auch für Modellbahner interessant, die nicht nur Modelle nach-

bauen, sondern auch Fahrzeuge der IHS vorbildgerecht bei anderen Anlagen einsetzen möchten. Am Ende der gut gestalteten Publikation werden alle Nebenfahrzeuge, Rollwagen und -böcke sowie die ehemals auch zur Sammlung gehörenden Regelspurfahrzeuge aufgelistet. MM

Welcome to Germany, Ausländische Eisenbahnfreunde zu Besuch in Deutschland – Udo Kandler – 144 S., 84 Farb-/92 Schwarzweiß-Abb. – 39,90 € – EK Medien, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6439-3



Schon vor sechs Jahren erschien im Freiburger Verlag mit dem Titel *Eisenbahnreise durch Good old Germany* ein thematisch ähnlicher Band mit Eisenbahnfotografien britischer und amerikanischer Bahnfans. Udo Kandler hat abermals das Bildarchiv der Eisenbahnstiftung durchforstet und nun auch Fotoraritäten aus Frankreich und den Niederlanden ans Licht befördert. Abgedeckt werden so ziemlich alle Regionen Westdeutschlands, wobei nicht nur der Betrieb auf den Magistralen gezeigt wird, sondern auch Beschauliches auf Neben- und Schmalspurbahnen sowie bei Straßenbahnbetrieben. Der Dampf dominiert die Szenen, auch wenn vereinzelt schon Dieseltriebfahrzeuge durchs Bild rollen. Ein packender Bildband mit 176 Aufnahmen in sehr guter Wiedergabequalität. PW

Die Straßenbahn in Witten, Unterwegs zwischen Kornmarkt, Crengeldanz, Langendreer und Lütgendortmund seit 1899 – Ludwig Schöne-

feld – 152 S., 66 Farb-/108 Schwarzweiß-Abb. – 29,99 € – Sutton Verlag, Tübingen – ISBN 978-3-96303-544-9



Die heutige Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, kurz Boge-stra, kann auf eine lange Tradition und zahlreiche Vorbetriebe zurückblicken, die im jetzigen Streckennetz aufgegangen sind. Seit Jahrzehnten widmet sich Ludwig Schönefeld eingehend der Geschichte dieses Verkehrsunternehmens. Sein neuestes Werk zeichnet die Entwicklung der Straßenbahn in Witten von den Anfängen 1899 bis in die Jetztzeit nach. Mit kurzen, prägnanten Texten und einer Vielzahl oft wenig bekannter Bilder und vor allem Postkarten, aber auch Zeichnungen und Faksimiles von Fahrscheinen gelingt es ihm, dem Leser in chronologischer Form die Geschichte des fahrdrahtgebundenen öffentlichen Verkehrs zwischen Kornmarkt, Crengeldanz und dem benachbarten Lütgendortmund leicht verständlich näherzubringen und die dort eingesetzten Fahrzeuge vorzustellen. Eine ausführliche Chronologie und ein umfassendes Literaturverzeichnis runden den lesenswerten Band ab. OS

75 Jahre Uerdinger Schienenbus, Legendarer Retter der Nebenbahnen – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – CFT Video, Berlin/EK Medien, Munzinger Straße 5a, 7911 Freiburg

Die DVD zeigt rund eine Stunde lang die VT 95/98 auf ihren ehemaligen

Weiterhin erreichen uns:



Die Baureihe 89⁷⁰, Die preußische T 3: Das Erfolgsmodell für Staats-, Privat- und Werkbahnen – Hans-Jürgen Wenzel – 280 S., 43 Farb-/484 Schwarzweiß-Abb. – 54,00 € – EK Medien, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6067-8

Faszination „Molli“ – Jan Metheling/Michael Mißlitz – 192 S., 166 Farb-/66 Schwarzweiß-Abb. – 30,00 € – Verlag Endisch, Stendal – ISBN 978-3-947691-61-6

Reichsbahn-Vermächtnis, Bahnland DDR – Günther Feuereisen – 160 S., 217 Farb-/10 Schwarzweiß-Abb. – 29,90 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71739-8

Dampfloks der Deutschen Reichsbahn, 1920–1945 – Heinrich Petersen – 143 S., 1 Farb-/130 Schwarzweiß-Abb. – 19,95 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71748-0

Lost Places, Faszination stillgelegter Strecken und verlassener Bahnhöfe – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € CFT Video, Berlin/EK Medien, Munzinger Straße 5a, 79111 Freiburg



Einsatzstrecken, im Museumsbetrieb sowie während des Baus in den Herstellerwerken. Auch wenn die von Schienenbussen befahrenen Strecken landschaftlich eher unspektakulär sind, wird man sich an den Bildern längst verschwundener Bahninfrastruktur links und rechts der Gleise erfreuen, die bis zum Ende der Einsatzzeit der Baureihe 796/798 noch vielerorts allgegenwärtig war. Interessant sind die Sequenzen der „Führerstandsmitfahrten“, die damals jeder Fahrgast gratis genießen konnte. Erinnerungen an die Mitfahrten erwecken sowohl das Brummen der Büssing-Motoren als auch die typischen Achtungspfeife. MM

Diesellokomotiven der ÖBB I – Autorenteam – 144 S., 55 Farb-/56 Schwarzweiß-Abb. – 42,00 € – BAHNmedien.at, Wien/Österreich – ISBN 978-3-903-17756-7



In der Buchreihe zu österreichischen Triebfahrzeugen wird nun die Palette an normalspurigen ÖBB-Streckendiesellokomotiven bis heute vorgestellt. Der Textteil befasst sich mit den einzelnen Reihen, wobei für jeden Typ Maßblätter mit je drei Ansichten eingebaut sind. Obendrein wird die Entwicklung der Dieseltraktion in der Nachkriegszeit betrachtet. Der Bildteil mit ausschließlich ganzseitigen Fotos zeigt alle Bauarten im Einsatz – auf der Strecke ebenso wie in Bahnhofsbereichen. Zu sehen sind da Altbauten der 2045, die GM/EMD-Lizenzlloks 2050, die artverwandten 2043 bzw. 2143, die deutschstämmige 2048 oder auch Österreichs jüngstes Kind, die Reihe 2016. Sogar die Einzelgänger 2020.01, 2070.01 und 2041

Digitaltechnik verständlich erklärt

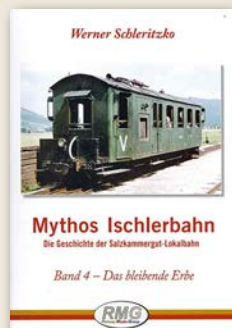
Die Autoren Britta und Thorsen Mumm haben vor ein paar Jahren den Modellbahnbande Verlag gegründet und verfolgen mit ihren Veröffentlichungen das Ziel, Märklin-Digitalsteuerungen leicht verständlich zu erklären. Dazu sind bisher vier Bücher zu je 20 Euro erschienen: Der Band *Einstieg in märklin digital* beginnt mit dem Auspacken eines Startersets mit beiliegender MobileStation 2 und erklärt die Folgeschritte. Dabei werden viele Fachbegriffe und auch Dinge wie das Verlöten von Elektronikbauteilen erklärt. Das Betreiben einer Märklin-Anlage erfordert irgendwann auch Wartungsarbeiten am rollenden Material. Welche Vorgänge



dabei nötig sind und wie man dabei vorgeht, erklärt das Buch *Wartung, Reparatur und Digitalisieren von märklin-Fahrzeugen*. Möchte man ältere Märklin-Triebfahrzeuge digitalisieren, lohnt die Anschaffung des Buches *Einstieg ins Digitalisieren von märklin-Fahrzeugen*. Und mit dem Band *Aufrüsten und Digitalisieren von märklin-Fahrzeugen* werden Besitzer älterer mfx-Loks glücklich, denn hier wird gezeigt, wie man diese auf den Stand der aktuellen mfx-Technik bringen kann. Sämtliche Buchtitel sind leicht verständlich verfasst und können auch gut als Nachschlagewerk dienen. Die Anschaffung lohnt sich daher sogar für erfahrene Märklin-Bahner. HH

sowie die Vorserien-2043.01 finden Berücksichtigung. Der Band ist eine sinnvolle Ergänzung zum Ellokbuch desselben Verlages. WB

Mythos Ischlerbahn, Die Geschichte der Salzkammergut-Lokalbahn, Band 4: Das bleibende Erbe – Werner Schleritzko – 224 S., 149 Farb-/187 Schwarzweiß-Abb. – 49,00 € – RMG-Verlag, Wien/Österreich – ISBN 978-3-902-89459-5

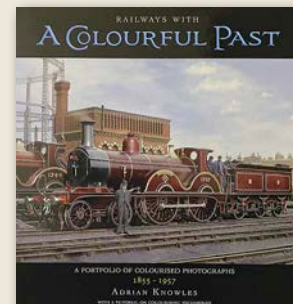


Immer wieder neue Aspekte tun sich zur unvergesslichen SKGLB-Schmalspurbahn auf. Im vierten Band befasst sich der Autor mit der Strecke und deren Bahngebäuden zu aktiven Zeiten – unterlegt von Bauplänen und Fotos. Danach gibt es aktuelle Informationen zum Fuhrpark. Schöne Betriebsbilder, Typenskizzen und Fahrzeugpapiere von Dampfloks, Dieseltriebwagen und Waggonen bil-

den die Illustration. Danach werden einige Seiten dem Bahnbetrieb und dem Personal gewidmet. Anschließend gibt es Fakten zu den Vorgängen bis zur Betriebseinstellung 1957, wobei die zahlreichen und wenig bekannten Projekte zur Modernisierung der Bahn inklusive Elektrifizierung vorgestellt werden. Dass einst auch Schafberg-Zahnradbahn, Wolfgangsee-Schiffahrt und ein Busdienst zur SKGLB gehörten, wird anhand weiterer Buchabschnitte belegt. Breiten Raum nimmt das Schicksal jener Fahrzeuge ein, die die Einstellung der Bahn anderswo überlebten, wie etwa auf der britischen Insel. Das Buch ist ein Muss für jeden Schmalspurbahn-Liebhaber. WB

Railways with a colourful Past (Bahnen mit farbenprächtiger Vergangenheit) – Adrian Knowles – 108 S., 99 Farb-/118 Schwarzweiß-Abb. – 25,00 £ – Lightmoor Press, Lydney/Großbritannien – ISBN 978-1-915-06945-0

Wie aufregend müsste es sein, die gute alte Zeit des englischen Bahnwesens in neuem Glanz und in Farbe wiedererstehen zu lassen? Mittels moderner, aufwändiger DTP-Tools erweckt der Verfasser dieses Bandes Züge um 1900 zu farbigem Aufleben.



Dazu suchte er die besten monochromen Fotos heraus, um sie im Glanz der Privatbahnzeit farbenfroh zu beleben. Fast wie echte Farbaufnahmen kommen da Breitspurdampfer der Great Western in Grün und Rotbraun daher – die Terrier-Class in schönstem Ocker oder die Class 4-4-0 der Caledonian Railway in kräftigem Blau, Stanniers Princess-Coronation-Class sogar in Weinrot und alternativ in Garter-Blue.

Zwei Aufnahmen gehen auf den amerikanischen Lichtbildner O. Winston Link zurück, der für seine künstlich ausgeleuchteten Nachtszenen bekannt geworden ist – hier in Gestalt der stromlinienförmigen US-Reihe J der Norfolk & Western. Um dem Bildband noch mehr Gewicht zu verleihen, ist auf einer Seite die ursprüngliche Schwarz-Weiß-Aufnahme zusammen mit einem Lageplan zu sehen und gegenüber schließlich das ganzseitige Farbbild. Schöner kann Eisenbahn in England nicht gewesen sein! Und es ist wohl nur eine Frage der Zeit, bis solche Bücher auch zur deutschen Eisenbahngeschichte erscheinen werden. WB

Japan mit dem Zug entdecken – Matthias Reich – 224 S., 220 Farb-Abb. – 22,99 € – Bruckmann Verlag, München – ISBN 9783734 331862

Obwohl als Reiseführer angeboten, bietet dieser Band auch Eisenbahn-freaks eine Menge interessanter Informationen. Außer einigen lohnenden Reisezielen landschaftlicher oder kultureller Natur wird aufgezeigt, auf welchen Bahnlinien man die gewünschten Ziele erreichen kann. Nicht nur Hauptbahnen und die Schnellfahrssysteme werden gezeigt, sondern auch gemütliche Nebenstrecken. Parallel zu idyllischen Landschaftsbildern findet man auch viele Fotos von einsam durch die Natur fahrenden Kurzzügen. Für Weltreisende ist dieser Band ebenso empfehlenswert wie für Eisenbahnfans. WB

Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.

Anzeigenpreise 4C-€ 140,-; zzgl. MwSt.

Kontakt: Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlösschen
A4 Abfahrt 84 · Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de · www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - 0 - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren



www.elriwa.de

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo. - Fr. 09:00 - 17:00 Uhr | Sa. 09:00 - 15:00 Uhr

mein-MBS.de



MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

www.Beckert-Modellbau.de

Gebergrundblick 16, 01728 Bannwitz OT Caustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



Handarbeitsmodelle

MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, KEINE Versandlisten!



Seit über 100 Jahren für Sie da!



Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00 Uhr

Kleine Bahn-Börse

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht.
Bitte senden Sie ihre Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren
Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

Verkaufe meine komplett selbstgebaute, normalspurige analoge Modellbahnanlage. Maßstab 1:120 (TT). Sie zeigt die Reichsbahngeschichte von 1954 - 1970 in der ehemaligen DDR noch ohne EDV-Nummer. Es ist eine offene Gleisführung auf 5 Segmente verteilt, mit etwa 23 m Gleislänge. Bei Interesse bitte melden unter 0172/8666433. Jürgen Marschner, Zum Rachtental 1, 92334 Berching.

FIGUREN Z-G

www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27,

95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Telefon: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

www.modellbahn-kepler.de

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

Suche Modellbahn-Sammlung in Spur N und Z, gerne sehr umfangreich, auch mitviel Zubehör. Freundliche, faire und seriöse Abwicklung, Abholung

und Barzahlung selbstverständlich. Kontaktieren Sie mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de G

www.Modellbau-Gloekner.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

Verkäufe H0

Suche und verkaufe: **US - Messing-lokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo EUR 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen EUR 500 DRG 06 001 von Lemaco EUR 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Märklin Sondermodelle Ho. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

www.homerau.de
Lasercutbausätze

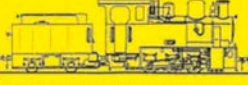
Verkaufe günstig, da gebraucht: Märklin BR 64 (Nr. 39645): 150,-; Märklin BR 38.10 (Nr. 37030): 150,-; Märklin BR 95.0 (Nr. 39097): 250,-; Märklin BR 58 (Nr. 37584): 220,-; Fleischmann BR 03 (AC) (Nr. 1103): 120,-; Roco BR 01 (Nr. 04119A), Gleichstrom mit Mittelschleifer: 80,-; Hobbytrain Dosto-Wagen DB Ep. III: 50,-. Rainer Schmid, Mühlwies 12, 88267 Vogt; RB.Schmid@t-online.de

www.kisten-klaus.de

Sammler verkauft in Teilen oder ganz Ho Sammlung 150 Loks, 300 Wagons und vieles mehr, größtenteils Märklin, alles original verpackt und unbenutzt. Bitte keine Anfragen von Wiederverkäufern. Katalog gerne per Mail: post4@rhett.de, Telefon 0176 64047913

www.lokraritaetenstuebchen.eu

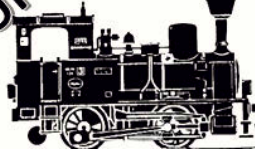
Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/Ho. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

 **Modellbahnen am Mierendorffplatz**
märklin Shop Berlin
10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de
Ihr
Auch Second-Hand! **freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft**
mit der ganz großen Auswahl
Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09

 **modellbahnen & modellautos** **Turborg**
Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins.
Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!
Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!
Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr · Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2 199 90 0 · Fax 21 99 90 99 · www.turborg.de

 **Modellbahn Pietsch**
Prühstr. 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 65 21
info@haar-lilienthal.de
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

Sammlungen Einzelstücke Raritäten
ANKAUF
 **MICHAS BAHNHOF**
Nürnberger Str. 24a
10789 Berlin
Tel 030 - 218 66 11
Fax 030 - 218 26 46
Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
www.michas-bahnhof.de

eisenbahn
Modellbahn magazin
Hier könnte Ihre Anzeige stehen.
Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 523 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Kleine Bahn-Börse

www.modellbahn-keppler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,80 EUR bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

www.ho-module.eu

FREMO Module und Gleisanlagen

BEMO-MODUL-ANLAGE Hom mit den Stationen Filisur + Bergün ohne Züge umständehalber zu verkaufen! und alle weiteren Informationen unter: maren.urban@balke-umzug.de

Gesuche HO

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

Suche von Sachsenmodelle Güterwagen 18681 Meinel Bräu, BLAU und Güterwagen 18586 Brauerei Füssen, BLAU. Info an 017622892801.

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Alle wei-

teren Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

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.

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

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrums-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de eu - Danke.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFTE Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 523 • bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Riesig!



**Modellbahn
Apitz**

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

Das größte
Modellbahn-
Fachgeschäft im
Bergischen Land!

**günstige Vorbestell-
preise auf Neuheiten**
Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

**Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978**

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90



Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –

**MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI**
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

**Märkische Str. 227
44141 Dortmund**

Telefon 0231/ 41 29 20

info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

www.modellbahn-kramm.com

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, ✉ info@modellbahn-kramm.com



Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

**750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen**

Modell Center Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Kleine Bahn-Börse

Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3. Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-Ho, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Märklin, Trix Express sowie Zwei-Leiter-Gleichstrom von Privat und Sammler gesucht. Ob alt, neu, gebrauchte oder defekte Modelle ist egal; bitte alles anbieten. Auch Zubehör und Literatur,

wie z. B. alte Kataloge usw. Freue mich über jedes Angebot an: A. Schröter, Tränkgeweg 22, 60529 Frankfurt/M. oder Anruf: Tel.: 0171/7727408

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, Telefon: 02235-987711 oder 01590-1659724 oder per e-mail: ahoiw@web.de, Danke! G

Suche Liliput Wien BBÖ-Personenwagen (Zweiachser) mit geschlossenen Bühnen (jeweils 1 Wagen 2. bzw. 3. Klasse); auch mit leichten Schäden, da für Umbau. Angebote an maiplacht@googlemail.com

Verkäufe Große Spuren

SAMMLUNG MODELLEISENBAHN; Spur o von privat. Märklin Loks+Wa-

gen ab 1930; Bing Wagen ab 1935; Lenz Züge ab 2018; Hehr Loks; Darstaed Wagen. Alle Anfragen unter: Modelleisenbahn-Sammlung@web.de

Sehr große Spur o Anlage aus gesundheitlichen Gründen abzugeben. 15 Loks, 92 GüT. Wagen, 22 Pers. Wagen 18 Weichen, 4 Vitrienen, teilweise in Modulform, sehr sehr viel Zubehör. Preis komplett 27T EUR (Das meiste ist von Lenz). Bei Fragen Tel. 017643187997.

www.modellbahn-keppler.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

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
 und mehr...viele mehr

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
 Tel.: 023 31/40 44 53 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



Viele fertige **Schiffs-Ätzteile** von M1:20-1:700, Reling, Treppen, Gitter, Leitern, Relingstützen, Handräder, Stühle, Liegestühle, Rautenbleche....
 Miniatur- u. Ankerketten mit Steg, **alles zum Selbstätzen**, Messing- und Neusilberbleche ab 0,1mm, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Schwarzbeizen für verschiedene Metalle, Chemikalien,
Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Ätztechnik

Ausführlicher und informativer **Katalog** gegen € 5,- Schein oder Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
www.saemann-aetztechnik.de • saemann-aetztechnik@t-online.de

WERST
 MODELL BAHN UND BAU

WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de

Neuheit 2024/25

Brücken - kundenspezifisch gefertigt - Metal oder Kunststoff versch. Bauweisen

Vitrine - Schattenbahnhof
 Individuelle Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur IIm/G)
 Platz sparend - alle Züge sofort verfügbar

PATERNOSTER

30 JAHRE
 Danke für Ihre Treue!

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
 Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
 Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.thiel-gleis.de

RITTER
 RESTAURATIONEN
 REPLIKA
 ERSATZTEILDienst

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.

Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
 Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

Kleine Bahn-Börse

aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Samml.-lg. 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 von Sachsenmodelle Güterwagen 18681 Meinel Bräu, BLAU und Güterwagen 18586 Brauerei Füssen, BLAU. Info an 017622892801.

Verkäufe
Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahnuecher-online.de

www.modelleisenbahn.com

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.bahnundbuch.de

Gesuche
Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies und Das

www.Railio.de
 Sammlungsverwaltung

www.moba-tech.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab EUR 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und

– Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 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

Gesuche Dies und Das

www.warkentin-modellbau.de
 Info's • Workshops • Fotografie

www.modellbahnservice-dr.de

www.modell-hobby-spiel.de –
 News / Modellbahnsofa –

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V., Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
 Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisen-
bahnbau.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, Vierzeihenheiligen, Bad Staffelstein / Lichtenfels / Coburg. Gut ausgebaute Radwege. Keine Online-Besichtigung. E-Mail: martina.roehse@t-online.de; Mobil: 0151-59490886.

Wernigerode / Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Minuten bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

Ferienwhg. im Museum & Countrybhf. Ebstorf / Uelzen an der RB37, Info: americanline.org Tel.: 0402288606

Börse Auktionen und Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de
Modellbahn- Auto- Börsen, 36179 Bebra So. 21.09. im Loksuppen, 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: jens-berndt@t-online.de; www.modellbahn-boerse-berndt.de

modellbahnboerse-berlin.de, jeweils von 10 bis 14 Uhr Herzog 01736360000, 13.09. Samstag Zwickau Neue Welt, 14.09. Sonntag Berlin Freizeitforum Marzahn, 28.09. Sonntag Plauen Festhalle

Oberkochener Modelleisenbahnboerse am 19.10.2025, Geöffnet 11-16 Uhr, Schwörzhalle Oberkochen, Aalener Straße 88 73447 Oberkochen, boerse.eaco@web.de

3. Regensburger Modellbahnschau,

eisenbahn

Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

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

04. und 05. Oktober 2025, 10 bis 15 Uhr, Mehrzweckhalle Obertraubling, Walhallastr.22, 93083 Obertraubling, Info: B. Heinrich, Tel.: 0157/76415997, info@rswe.de, www.rswe.de

58. Regensburger Modellbahnboerse, 05.Oktober 2025, 10 - 15 Uhr, Mehrzweckhalle Obertraubling, Walhallastr.22, 93083 Obertraubling, Info: B. Heinrich, Tel.: 0157/76415997, info@rswe.de, www.rswe.de

48. Internationaler Modellbahn-, Spielzeugtausch- und Markttag; Datum: Samstag, 08.11.2025; Ort: Dr.-Sieber-Halle, Friedrichstraße 17, 74889 Sinsheim; Uhrzeit: 10 - 15 Uhr. Veranstalter: Eisenbahnfreunde Kraichgau e. V.; Tel.: 07261-5809 Fax: 07261 - 91 111 90; www.eisenbahnfreunde-kraichgau.de

27.09.2025 und 28.09.2025: Ponholzer Modellbahntage mit Regensburger Hauptbahnhof in HO, Modellbahnboerse usw., 10 - 16 Uhr, Geflügelhalle Ponholz, Amberger Str. 4, 93142 Maxhütte-Haidhof im Ortsteil Ponholz-Birkenzell, Tel. 0941/46 10 54 05, www.eisenbahnfreunde-regenstauf.de

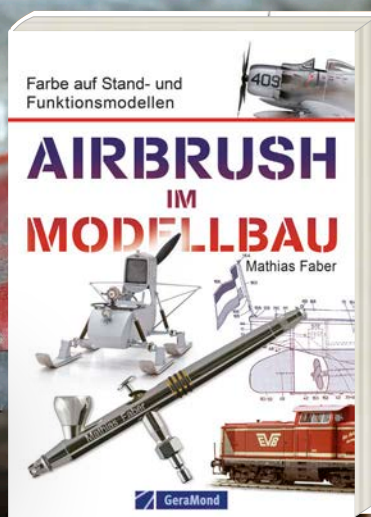
15. Modelleisenbahnboerse am 05.10. 11-16 Uhr im HefeHof in Hameln. Spur Z bis Spur G, neu und gebraucht. Eintritt und Parken frei. Mehr unter www.efhm.de

23.11.BUTZBACH Modelleisenbahn-/ + Spielzeugboerse, 10-16 h, Bürgerhaus, 35510 Butzbach, Baum 01590 1487459, Nächster geplanter Termin: 25.01.26

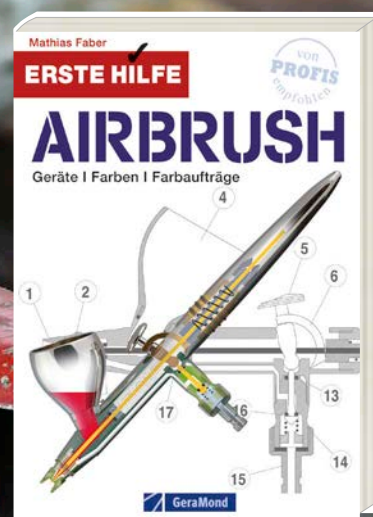
Alle Termine ohne Gewähr.
Nächster Anzeigenschluss: 08.10.2025

Aus Liebe zum Detail

Ob Holz oder Kunststoff, Matsch oder Ruß, ob Maskieren oder Schattieren, Patinieren oder Beizen: Entdecken Sie absolutes Profiwissen für Ihr Hobby.



192 Seiten · ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-96453-065-3
€ [D] 22,99



160 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-86245-027-5
€ [D] 24,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**



Echtes Bahnerlebnis



- ✓ Sie sparen die Hälfte!
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Das *eisenbahn magazin* kommt bequem frei Haus*

3 gute Gründe, warum Sie *eisenbahn magazin* lesen sollten:

- ✓ Nur *eisenbahn magazin* beleuchtet in jedem Heft ein angesagtes Baureihen- oder Fahrzeugthema umfassend in Vorbild und Modell
- ✓ Nur in *eisenbahn magazin* finden Sie in jeder Ausgabe einen kritischen Vergleichstest mehrerer verfügbarer Modelle einer Baureihe oder Baureihenfamilie verschiedener Hersteller
- ✓ Nur *eisenbahn magazin* bietet als besonderes Extra Ausklappseiten mit attraktiven Lokzeichnungen, Anlagen- oder Zugbildungsplänen. Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell!

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich das *eisenbahn magazin* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 8,10 pro Heft monatlich frei Haus (Jahrespreis € 97,20).

Online bestellen unter
abo.eisenbahnmagazin.de/testen



www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Termine

27. September, 18./19. Oktober, Dresden: Museumstage im Eisenbahnmuseum. Info: www.igbwddresden-altstadt.de

27./28. September, 18. Oktober, Schönheide: Fahrtage. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

28. September, Frankfurt (Main): Feldbahnbetrieb im Museum. Info: www.feldbahn-ffm.de

28. September, 12./26. Oktober, Amstetten: Fahrtage des Alb-Bähnle. Info: www.uef-dampf.de

28. September, 12./26. Oktober, Kappeln: Museumsfahrten. Info: www.angelner-dampfisenbahn.de

28. September, 18. Oktober, Karlsruhe: Fahrten auf der Albtalbahn. Info: www.uef-dampf.de

3. Oktober, Aktionen zum Tag der Deutschen Einheit in: Berlin (www.berliner-eisenbahnfreunde.de), Aumühle (www.vvm-museumsbahn.de), Deinste (www.kleinbahn-deinste.de), Dresden (www.saechische-semmeringbahn.de), Harpstedt (www.jan-harpstedt.de), Leeste (www.pingelheini.de), Neustadt/Weinstraße. (www.eisenbahnmuseum-neustadt.de), Rahden (www.museumsbahn-rahden.de), Soms (www.feldbahn-fortuna.de), Terysa (www.eftreysa.de), Würzburg (www.bw-wuerzburg.de) und im Zechenbahnhof Piesberg (www.osnabruecker-dampflokfreunde.de)

3.–5. Oktober, Ochsenhausen: Schmalspur-EXPO. Info: www.arge-s.de, www.oechsle-bahn.de

3.–5./31. Oktober, 1. November, Mesendorf: Museumsfahrten. Info: www.pollo.de

3.–5. Oktober, Rottweil: Dampfstage. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

3./5. Oktober, Gütersloh: Dampfbetrieb in Mühlenstroth. Info: www.dkbm.de

3./19. Oktober, Ottweiler (Saar): Museumsverkehr. Info: www.ostertalbahn.de

3./19. Oktober, Viechtach: Wanderbahn nach Gotteszell. Info: www.wanderbahn.de

3./31. Oktober, Verden: Fahrten nach Stemmen. Info: www.kleinbahnexpress.de

3.–5. Oktober, Leipzig: Hobbymesse Leipzig mit großem Modellbahnangebot. Info: www.hobbymesse.de

4. Oktober, Nördlingen: Mit 01 066 und 01 180 zum DDM. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

4. Oktober, Bietigheim-Bissingen: Mit dem Schienenbus zum Bodensee. Info: www.roter-flitzer.de

4./5. Oktober, Riedlhütte: Tage der offenen Tür. Info: www.feldbahn-riedlhuette.de

4./5. Oktober, Binsfeld: Modulanlage Philippsheim–Binsfeld in der Salzhalle. Info: www.mec-lahnstein-koblenz.de

4./5. Oktober, Kamen: Modellbahnausstellung „20 Jahre Trainini“ im Sprachhof Wasserkurl. Info: www.trainini.de

4./5. Oktober, Wittenberge: Herbstdampf im Lokschuppen. Info: www.dampflok-wittenberge.de

4./5. Oktober, Bergedorf: Fahrten nach Geesthacht. Info: www.geesthachter-eisenbahn.de

4./5./18./19. Oktober, Brohl: Dampf-Betriebstage. Info: www.vulkan-express.de

5./26. Oktober, Strasshof/Österreich: Dampfbetrieb im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

5./19. Oktober, Syke/Eystrup: Fahrten des „Kaffkieker“. Info: www.vgh-hoya.de

3./5./19. Oktober, Essen: Fahrtage am Baldeneysee. Info: www.hespertalbahn.de

11. Oktober, Dresden: Mit 23 1097 nach Mlada Boleslav mit Besichtigung des Automuseums. Info: www.fluegelradtouristik.info, www.igbwddresden-altstadt.de

Feldbahn-Dieselloks in Oekoven



5. Oktober, Rommerskirchen-Oekoven: Feldbahnbetrieb. Info: www.gillbachbahn.de

5. Oktober, Karlsruhe: Fahrten auf der Murgtalbahn. Info: www.uef-dampf.de

5. Oktober, Hüinghausen: Erntedank auf der Kleinbahn. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de

5. Oktober, Neresheim: Saisonabschluss bei der Härtsfeldbahn. Info: www.hmb-ev.de

5. Oktober, Augsburg: Loktoberfest. Info: www.bahnpark-augsburg.de

5. Oktober, Hamm: Mit 212 079 zum Eisenbahnmuseum Dieringhausen. Info: www.museumseisenbahn-hamm.de

5. Oktober, Korntal: Fahrtage des „Feurigen Elias“. Info: www.ges-ev.de

5./12. Oktober, Neustadt (Weinstraße): Museumsfahrten. Info: www.kuckucksbaehnel.de

5./12./19./26. Oktober, Schönberger Strand: Fahrtage. Info: www.vvm-museumsbahn.de

5./19. Oktober, Bochum: Fahrtage der Ruhrtalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

11./12. Oktober, Nördlingen: Rieser Dampfstage. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

11./12. Oktober, Weimar: Eisenbahnfest. Info: www.eisenbahnmuseum-weimar.de

11./12. Oktober, Hettstedt: Eisenbahnwochenende im Mansfelder Land. Info: www.bergwerksbahn.de

11./12. Oktober, Meuselwitz: Modellbahnausstellung. Info: www.kohlebahnen.de

11./12. Oktober, Oschatz: Modellbahnausstellung im „das O“. Info: www.smv-aktuell.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 14:15 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen.

Samstag

SWR, 9:30 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen.



Zur EXPO werden zahlreiche Anlagen präsentiert MM (3)

Bahnreisen

07. – 12.10.

Nostalgiebahnfahrten am Lötschberg (Schweiz)

Die Alpenbahn BLS zwischen blauen Seen und hohen Berggipfel. Im Swiss Express Sonderzug von Basel ins Berner Oberland.

04. – 08.12.

Adventsreise nach Thüringen

Weihnachtsmarktbesuch und Nostalgiebahnfahrten am Rennsteig und durch den Thüringer Wald. Besuch im Dampfloswerk und -museum Meiningen.

Infos und Buchung:

Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2, 79856 Hinterzarten.

Tel. 07652/917581, E-Mail: info@bahnreisen-sutter.de
Internet: www.bahnen.info

In der Anzeigenrubrik **Bahnreisen und Termine** werden Veranstaltungsfahrten von Eisenbahnclubs, Vereinen und Reiseveranstaltern veröffentlicht. Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr.

Wir empfehlen Ihnen, sich vor Besuch beim Veranstalter rückzuversichern.
Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)

Kontakt:

Bettina Wilgermein,
Tel. 089/130699-523, Fax -529,
E-Mail:
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

31. Oktober, Luckau:

Gruselexpress. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

18./19. Oktober, Lippstadt:
Modellbahntage im Bürgertreff Dedinghausen. Info: www.lef1984.de

18./19. Oktober, Chemnitz:
Zeitreise durch das Erzgebirge. Info: www.sem-chemnitz.de

25. Oktober, Wiesloch:
Feldbahnfahrt in die Dämmerung. Info: www.feldbahnmuseum-wiesloch.de

25. Oktober, Leipzig:
Dampfrundfahrt durchs Muldental. Info: www.dampfahnmuseum.de

25. Oktober, Löbau: Fahrt auf der Kohlebahn. Info: www.osef.de

25. Oktober, Paderborn:
Rundfahrt mit 78 468. Info: www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

25./26. Oktober, Gießen:
Herbstmesse „Lenz and Friends“. Info: www.lenz-elektronik.de

25./26. Oktober, Gangel:
Halloweenfahrten. Info: www.selfkantbahn.de

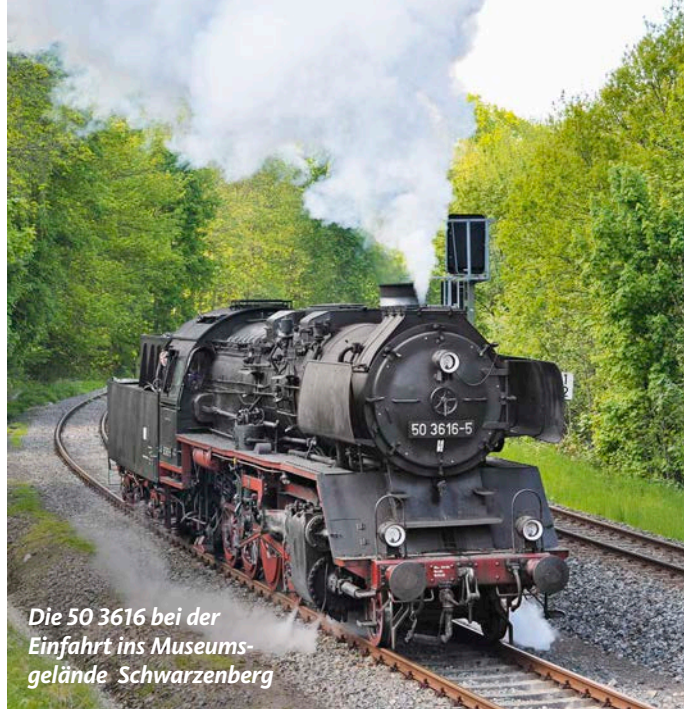
25./26. Oktober, Moritzburg:
Pendelzüge zum Waldfest. Info: www.traditionsbahn-radebeul.de

25./26. Oktober, Rodgau:
Modellbahnausstellung. Info: www.rmcev.de

26. Oktober, Steinsel/Luxemburg:
Internationale Modellbahnveranstaltung im Centre de Loisirs. Info: www.module-club.lu

26. Oktober, Freilassing:
Kindertag in der Lokwelt. Info: www.lokwelt.freilassing.de

30. Oktober, Mügeln:
Fahrten und Halloweenfest. Info: www.doellnitzbahn.de



Die 50 3616 bei der Einfahrt ins Museums-gelände Schwarzenberg

11./12. Oktober, Schwarzenberg: Mit 50 3616 nach Annaberg-Buchholz. Info: www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de

11./12. Oktober, Zwickau:
Fahrtage der Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

12. Oktober, Lengerich:
Feldbahntag. Info: www.eisenbahnfreunde-lengerich.de

12. Oktober, Bochum-Dahlhausen:
Herbstfest im Museum. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

12. Oktober, Lohsdorf:
Fahrtag und Erntedankfest. Info: www.schwarzbachbahn.de

12. Oktober, Minden: Museums-fahrten in mit der T93. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

12. Oktober, Bormum am Harz:
Fahrten nach Derneburg. Info: www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

12./26. Oktober, Bleckede:
Fahrten mit dem „Armeisenbär“ auf der Kleinbahn. Info: www.heide-express.de

17./18. Oktober, Ochsenhausen:
Mondscheinfahrten. Info: www.eochsle-bahn.de

18. Oktober, Romanshorn/Schweiz:
Rundfahrt mit dem BDe 3/4 43. Info: www.eurovapor.ch

18. Oktober, Gera:
Schienenbus-Sonderfahrt. Info: www.wisentatalbahn.de

18. Oktober, Cottbus/Halle (Saale):
Moldau-Express nach Prag. Info: www.lausitzerdampflokclub.de, www.bw-halle-p.de

18. Oktober, Dresden:
Letzter Einsatz der 01509. Info: www.pressnitztalbahn.com

19. Oktober, Kassel:
Dampfzug nach Naumburg. Info: www.hessencourrier.de

Friedrichshafen

Messe Faszination Modellbau

Vom 31. Oktober bis 2. November treffen sich wieder viele Modellbahn-Hersteller, -Vereine und -Interessierte sowie Echtdampf- und Lego-Fans am Bodensee zur Messe *Faszination Modellbau*. Dort finden Sie auch das umfangreiche Buch- und Zeitschriftenangebot von GeraMond am Stand 1320.

Für die Leser des *eisenbahn magazin* gibt es im Online-Ticketshop eine Ermäßigung von drei Euro auf die reguläre Tageskarte, wenn Sie den Gutscheincode „FN2025EM“ eingeben.

Weitere Infos sowie die Öffnungszeiten finden Sie unter www.faszination-modellbau.de

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

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



Kontakt:

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

■ Herausgeber und Verleger Joachim Koll blickt zurück auf 80 Lebensjahre

Nachschlagewerke der Märklin-Sammlerszene

Koll's Preiskatalog ist für Sammler und Fans von Märklin-OO/HO-Bahnen ein unentbehrliches Kompendium, das es bald schon auf 50 regelmäßige Erscheinungsjahre bringt. Anlass genug, wie wir finden, um den Mann hinter den blauen Büchern etwas genauer kennenzulernen



Joachim Koll, der kürzlich seinen 80. Geburtstag gefeiert hat, vor einer der zahlreichen Märklin-Fahrzeugvitrinen und mit einem seiner Kataloge in den Händen

Anlässlich seines 80. Geburtstages besuchten wir den Sammler Joachim Koll, dessen Expertise für viele andere Liebhaber von Märklin-Modellen in den vergangenen Jahrzehnten eine hohe Relevanz gewonnen hat. Gleich zu Beginn unseres Gesprächs äußert Joachim Koll eine kühne These: „Märklin-Modelleisenbahnen gelten wie die Plüschtiere von Steiff oder die Puppen von Käthe Kruse als ein echtes Kulturgut“, behauptet der im Hochtaunuskreis lebende Verleger und Herausgeber von „Koll's Preiskatalog“, der als Standardwerk der Sammlerszene für Märklin-Modelle mit dem Untertitel „Eisenbahnsammeln leicht gemacht – Liebhaber-Preise für Märklin OO/HO“ 1978 erstmals erschienen ist. Tatsächlich würde Kolls Aussage von Kulturanthropologen oder Soziologen wohl genau so bestätigt werden, wenn diese sich irgendwann einmal mit der Geschichte von Spielzeug in deutschen Kinderzimmern beschäftigen.

Archivar für Modelle und Preise

Als Jugendlicher hatte Koll in den 1950er-Jahren seine ersten beiden Loks und Wagen über ein Gleisoval gesteuert – und zwar zu Hause auf dem Speicher in Wuppertal. Zeit seines Berufs-

lebens war er stark eingespannt, doch die Modellbahnleidenschaft schlummerte immer tief in seinem Herzen. Als erfolgreicher Artdirektor der Frankfurter Werbeagentur „Ogilvy“ gönnte er sich – meist unterwegs auf Geschäftsreisen – persönliche kleine Fluchten und besuchte über-

all in Deutschland die zunehmend boomenden Modellbahnbörsen. Er begann jeweils im Frühjahr, in überregionalen Tageszeitungen Kleinanzeigen aufzugeben: „Suche Modelleisenbahnen“. Koll erinnert sich an diese Zeit: „Überall sprossen Tauschbörsen wie Pilze aus dem Boden und mir wurde bewusst, dass vielen Sammlern nicht klar war, welche Werte sie da anboten.“

Zu jener Zeit begegneten ihm aber auch Kenner der Szene, die ihn ganz gezielt auf seltene Modelle ansprachen. Das war der Moment, als Joachim Koll begann, den Wert einzelner Pre-tiosen zu notieren. Für Briefmarkensammler in Deutschland gab es bereits seit 1920 den sogenannten Michel-Katalog – für die in den Jahren des Wirtschaftswunders zunehmende Zahl an Eisenbahnfreunden und -sammlern allerdings nichts Vergleichbares. Deshalb durchforstete er seine gesammelten Märklin-Jahreskataloge und archivierte sie. Sein besonderes Interesse galt dem Verkaufspreis längst nicht mehr gebauter Modelle. Angesichts der auf Tauschbörsen aufgerufenen Preise ergab sich diese Notwendigkeit. Handschriftlich und tabellarisch trug er alle jemals erschienenen Modelle und Preise, die entsprechenden Märklin-Artikelnummern sowie bedeutsame Detailfotos von Kupplungen, Stromabnehmern, Achslagern und Drehgestellen zusammen. Als gelernter Schriftsetzer und Werbegrafiker sowie aus seiner Arbeit in den



Einige Klassiker der Dampftraktion aus dem Märklin-Sortiment früherer Jahrzehnte

Um den Wert eines Modellbahnfahrzeugs beurteilen zu können, muss alles genauestens untersucht werden, denn kein Modell gleicht optisch dem anderen

Der Sammler

Joachim Koll über eine besondere Spezies des Modellbahnhobbys:

Echte Sammler kennen das aktuelle und das historische Märklin-Sortiment seit jeher meist besser als ihre Händler. Wichtig ist ihnen, dass sich das Modell und gerade auch der zugehörige Karton in einem einwandfreien Zustand befinden. Bei einer Sonderserie ist ihnen egal, ob das Modell mit der neuesten Technik ausgerüstet ist. Ist die Serie klein genug, akzeptiert er auch weniger geschmackvolle Aufdrucke. Es wäre aber falsch, zu glauben, man könnte dem Sammler alles verkaufen, sofern nur die Marke Märklin aufgedruckt ist. In zunehmendem Maße wird er anspruchsvoller und wählerischer. Da er mit einem Auge nach einem möglichen Wertzuwachs schielt, kauft er dort, wo es am billigsten ist. Ist ein Modell knapp, geht der Sammler von Händler zu Händler und erzeugt eine vermeintliche Riesennachfrage, kauft aber am Ende vielleicht nur ein Modell.



Agenturen war es ihm kein Neuland, das alles tabellarisch geordnet zusammenzuführen.

3.000 Bücher als Erstauflage

Gern erinnert er sich an die Anfänge der Kataloge: „Meine Frau hat zum Glück mitgemacht und meine Tabellen versiert mit einer ‚Adler‘-Schreibmaschine druckreif zusammengetippt.“ Wirtschaftlich sei die Veröffentlichung der ersten Ausgabe von 1978 noch ein gewisses Wagnis gewesen, denn die Szene der Modellbahnsammler war eher übersichtlich. „Man sah immer wieder dieselben Leute“, blickt Koll auf diese Ära zurück. Doch die

erste Ausgabe von „Koll's Preiskatalog“ in einer Auflage von 3.000 Exemplaren war ruckzuck abverkauft. Als Werbeprofi schaltete er in den Folgejahren Kleinanzeigen in Fachmagazinen und überregionalen Tageszeitungen und bewarb seinen Preiskatalog. Potenzielle Kunden lockte er mit dem Versprechen: „Wissen Sie eigentlich, dass Modelleisenbahnen auch wertvoll sein können?“

Koll fasst diese frühe Zeit seiner Kataloge zusammen: „In den 1970er-Jahren kam niemand auf die Idee, Neuware auf den Tisch zu stellen. Selbst die blechernen Schürzenwagen wurden damals als noch zu neu angesehen und um die

20 D-Mark gehandelt. Doch die Sammler-Szene wandelte sich zunehmend, und viele entdeckten den Wert älterer Modelle.“ Unter Sammlern gewann sein alljährlich aktualisierter Band einen Ruf der Unverzichtbarkeit. Der „Koll“ wurde zur verbindlichen Informationsquelle für Expertisen, die eine gesicherte Auskunft über den Wert von historischen Märklin-OO/HO-Modellen gab. „An konkurrierenden ‚Preisfindern‘ hat es damals nicht gemangelt“, so der profunde Kenner. „Sie waren allerdings nie von langer Existenz. Meist hatten die Herausgeber die mögliche Käuferzahl über- und die Herausforderung hinsichtlich des Herstellungsaufwandes unterschätzt.“



Ein besonders spannendes Kapitel für Sammler ist die Vielfalt an OO/HO-Güterwagen Matthias Pieren (4)

Die Auflage seines Standardwerks wuchs von Jahr zu Jahr. In Spitzenzeiten waren es 10.000 gedruckte Exemplare. Das befeuerte das Wachstum der Szene zusätzlich. War der erste Katalog im Jahr 1978 nur 84 Seiten dünn, wuchs der Umfang des nächsten Bandes bereits auf 264 Seiten. Die Buchdicke nahm in der Folge stetig zu – 2015 war Kolls Dauerbrenner auf satte 1.650 Seiten angewachsen. Die Jubiläumsausgabe des Jahres 2018 war nochmals 200 Seiten stärker. Doch diese 40. Ausgabe sollte zugleich die letzte ihrer Art gewesen sein, weil sich der Sammlermarkt veränderte und das Internet bedeutsamer wurde. Seither verzichtet Joachim Koll in einer deutlich abgespeckteren Kompaktfassung auf Abbildungen. Als reiner Preiskatalog mit der aktualisierten Fortschreibung der tabellarischen Produktlisten ist inzwischen die 2025er-Ausgabe erschienen. Der Band mit rund 700 Seiten kostet im Buchhandel 43,70 Euro.

Matthias Pieren



Brohlbach am Wald nennt sich dieser Haltepunkt am Ende einer eingleisigen Nebenbahn, der mehrmals am Tag von Personenzügen angefahren wird, wobei tagsüber eine Triebwagengarnitur genügt. Gleich neben dem Gleis liegt das Chemiewerk

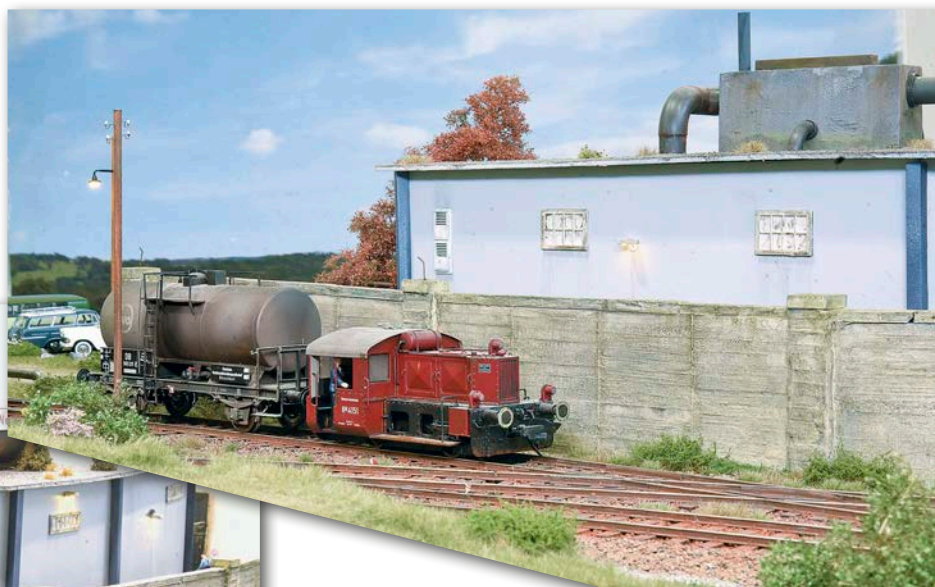
■ Betriebsdiorama einer Werkbahn in Nenngröße 0

Güterverkehr am Fabriktor 4

Die beiden Modellbahner Rainer Dargel und Michael Geifes hatten vor geraumer Zeit die Idee, ein Rangierdiorama in 0 zu bauen. Das Schaustück hat eine praktikable Größe, um im Hobbyraum aufgestellt und betrieben werden zu können

Der Speicherbahnhof bietet fünf Abstellgleise für Zugarnituren sowie auf beiden Seiten kurze Gleisstücke für nicht benötigte Lokomotiven





Im Mittelpunkt des Anlagenbetriebs stehen Rangieraufgaben, denn das Chemiewerk ist per Gleisanschluss mit dem Bundesbahn-Netz verknüpft und muss für den Produktionsfluss täglich einige Güterwagen abfertigen MM (6)

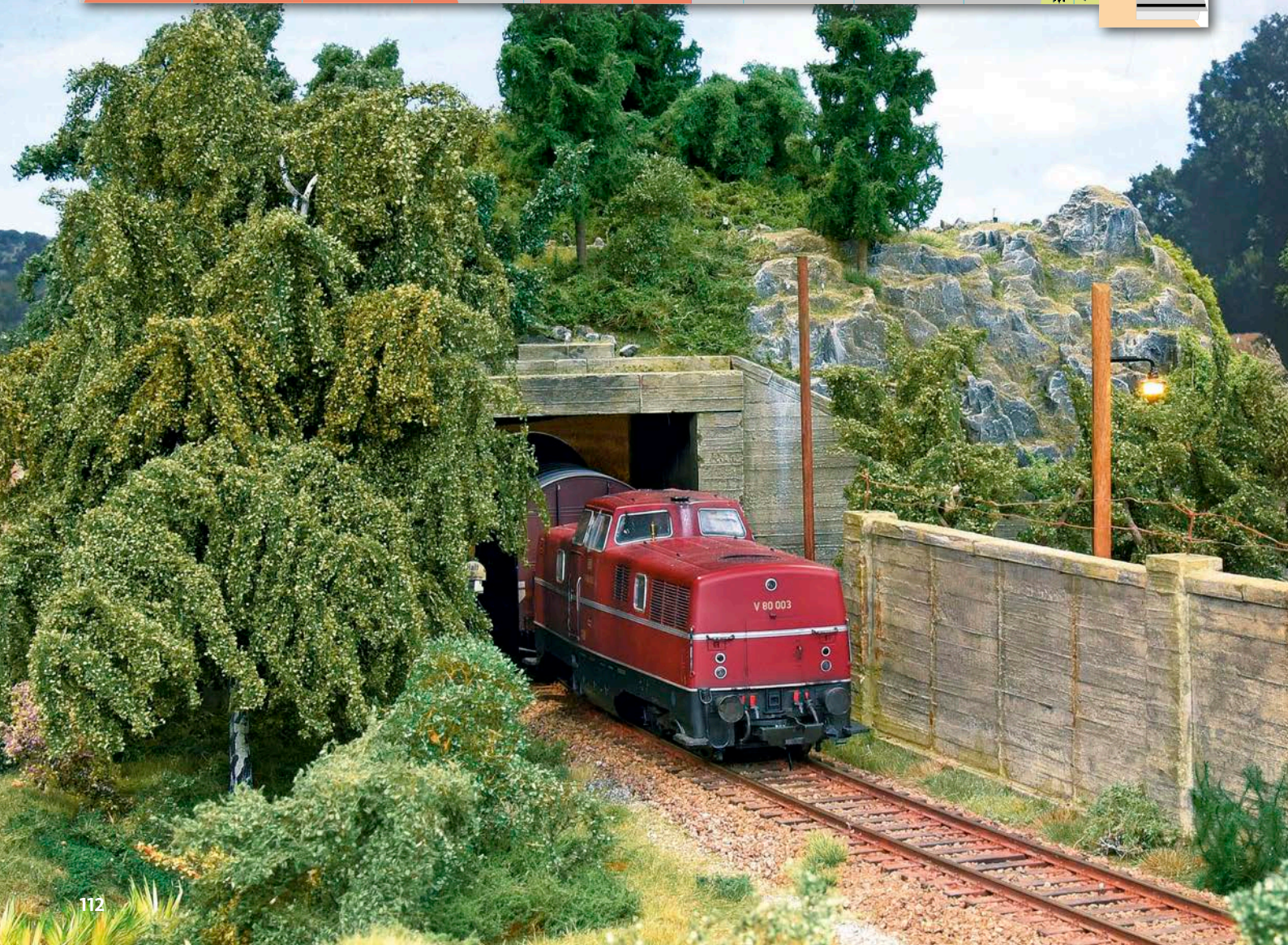
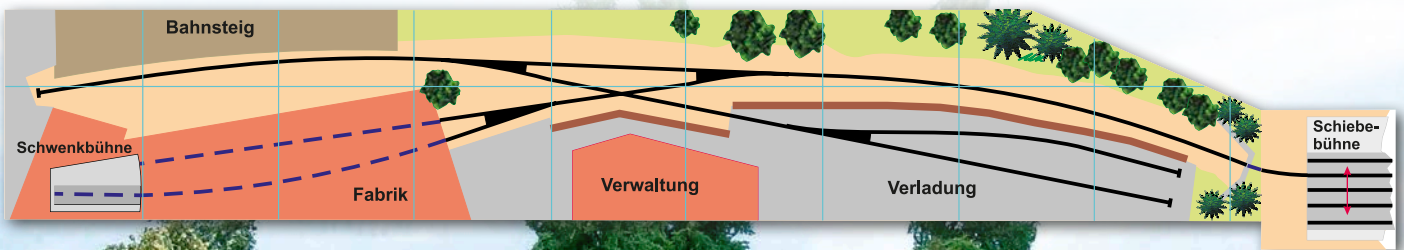
Optischer Mittelpunkt dieser Anlage mit dem Motiv einer eingleisigen Nebenbahn, betrieblich gesehen allerdings eher der Endpunkt, ist der am rechten Anlagenrand platzierte Haltepunkt Brohlbach am Wald. Ihn erreichen mehrmals am Tag kurze Personenzüge – entweder zwei Zweiachser hinter einer Lok als Wendezug oder ein Triebwagen. Meist sind es Arbeiter des benachbarten Chemiewerks, die hier ein- und aussteigen. Nur ab und an nutzen das Zugangebot auch Wanderer, die hier ihre Ausflüge in die waldreiche Umgebung starten oder wieder nach Hause wollen. Das sich im Anlagenhintergrund erstreckende und über einen Gleisanschluss angebundene Industrie-



Im Hof der Fabrik gibt es eine Abpumpanlage für Kesselwagen, die den chemischen Betrieb versorgen



Gleisplan der 4,6 Meter langen und nur 80 Zentimeter tiefen O-Anlage mit einem sich rechts anschließenden Fiddle-Yard zum Speichern von Zügen und Triebfahrzeugen. Die Bedienerseite liegt parallel zum Fabrikareal



areal besteht aus einer großen Halle mit dem namensgebenden Tor 4, wo chemische Produkte in gedeckte Güterwagen umgeschlagen werden, sowie einem Hofbereich mit Abpumpstationen, wo Kesselwagen entleert werden. Die Gleise in diesen Bereichen sind weitverzweigt, sodass allerhand Rangierfahrten nötig sind.

Angebunden an den gestalteten Teil dieser Anlage ist ein Fiddle-Yard zum Abstellen von Schienenfahrzeugen. Ausgebildet ist es als fünfgleisige Schiebebühne mit jeweils einem Meter Nutzlänge. Daran schließen sich sieben je 30 Zentimeter lange Stumpfgleise an, auf denen verschiedene Triebfahrzeuge auf ihren Einsatz warten. Die hier gebildeten Übergaben mit maximal drei Güterwagen gehen auf die Reise Richtung Brohlbach. Durch ein Tunnelportal als optisch trennendes Element erreichen sie den gestalteten Anlagenteil, überfahren einen Bachdurchlass und passieren sogleich die erste Weiche. Die gesamte Fuhre wird in den Industrieanschluss zurückgedrückt, ehe die Wagen in die entsprechenden Zielgleise rangiert werden. Daran beteiligt ist eine kleine Ortslok der DB, die in flinker Fahrt das Umsetzprozedere beschleunigt. In der Zwischenzeit sind die Gleise im Bahnhofsbereich frei für den Personenverkehr. Eingesetzt werden hier vorrangig O-Fahrzeuge aus dem Sortiment von Lenz. Die Steuerung der Anlage erfolgt im DCC-Digitalsystem. PW



Die beiden Anlagenbetreiber Rainer Dargel (links) und Michael Geifes beim Verschieben ihres als Schublade ausgeführten Fiddle-Yards; im Hintergrund das gestaltete Schaustück



Details aus dem Firmenalltag: Allerorten wird rangiert und werden Frachten bewegt – im Freien genauso wie im Inneren der Fabrikhalle

MM (7)

Die Zufahrt vom Schattenbahnhof zum gestalteten Anlagenteil wird optisch durch diesen Tunnel getrennt



IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 10/2025, Nummer 700, 63. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild),
Peter Schnicker (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr),
Martin Menke (Modellbahn, fr)Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Wolfgang
Bdinka, Guus Ferré, Korbinian Fleischer, Helmut Gieramm, Jörg Heinen,
Bruno Kaiser, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Maik Möritz,
Rainer Nenninger, Matthias Pieren, Marc Schäfer, Manfred Scheihing,
Oliver Strüber, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens

Schlussredaktion: Peter Schricker (fr)

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Anna Kalbhenn

Verlag: GeraMond Media GmbH,
Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweiger

Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner,
helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Anzeigendisposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2025, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich
geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der
Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht
zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen
Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom
Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen.
Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.Jedliches automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte
dieses Druckzeugnisses (Text- und Datamining) ist ohne ausdrückliche schriftliche
Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der
Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG).
Zuwerhandlungen werden rechtlich verfolgt.

Gero Stofft

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/downloadPreise: 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
DE63ZZ00000314764 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.mysiosk.de

LESERBRIEF & 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.

■ Im Fokus: Dampflokomotiven der DR-Baureihe 44^{Kst}
Eine ziemlich staubige AngelegenheitDie Deutsche Reichsbahn griff die Vorkriegsentwicklungen kohlenstaubgefeuerter Dampflokomotiven
frühzeitig wieder auf und entwickelte das System erfolgreich weiter. Besonders die Schlepptenderloko-
motiven der Baureihe 44 wurden damit ausgerüstet und bespannten schwere Güterzüge, bewährten
sich aber auch im Personenverkehr, wie hier als Schiebelok auf der Steilrampe zwischen Gehlberg und
Oberhof im Thüringer Wald. Ergänzt wird unser Fahrzeugporträt durch eine Modellübersicht.

Dr. Dietmar Beckmann

■ Fahrzeuge: T3000-Test Märklin/Trix, Piko und Roco
HO-Flachwagen im DoppelpackWer den modernen Güterverkehr unserer Tage
auf der HO-Anlage darstellen
möchte, kommt um die
Bauart T3000 bzw. Gattung
Sdggmrs nicht herum. Modellbahner
haben die Wahl zwischen drei Fabrika-
ten, die wir uns näher angeschaut haben.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

■ Nürnberg Rbf
Drehkreuz in FrankenDer Rangierbahnhof Nürnberg ist eine
der größten Anlagen dieser Art in
Süddeutschland. Bis zu 80 Züge des
Einzelwagengerades verlassen ihn
täglich. Seine Anlage als Gefällebahn-
hof erforderte einige technische
Besonderheiten. Porträt eines Güter-
drehkreuzes im Frankenland.

Gero Stofft

■ Anlage: Regel- und
Schmalspur in 1:87**Eine Welt, wie
sie mir gefällt**Unter diesem Motto baute
Andreas Bärwald aus Salztal
eine Fantasieanlage, die betrieb-
lich HO mit HOe kombiniert und
motivlich die Zeit der Reichs-
bahn-Epochen III/IV widerspiegelt.

Jürgen Albrecht



* Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen vorbehalten

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 jetztzusätzlich 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, ChefredakteurJetzt über
60% sparen!
Sommer-Testabo-
Aktion noch
bis 21.9.



RHEINGOLD

Endlich für die Gartenbahn

PIKO

Jetzt vorbestellen!

Streng limitiert - weltweit nur 99 Stück mit Zertifikat!



PIKO Spur G Diesellok V 200 103 „RHEINGOLD“ mit Zertifikat
#30200 DC Analog - 699,- € * #30201 DCC-Sound - 849,- €

Mit der V 200.1 in der Ausführung als V 200 103 bringen die ModellbahnExperten mit PIKO eine der wohl populärsten Diesellokomotiven der Bundesbahn im RHEINGOLD-Design auf die Spur G Gleise. Das liebevoll konstruierte Modell überzeugt durch die gelungene Umsetzung der Proportionen der universell eingesetzten Loks und wartet hierbei mit verschiedenen Highlights auf: Die Türen und Fenster des Führerstandes lassen sich öffnen. Darüber hinaus verfügt das Analog-Modell über einen in Fahrtrichtung wechselnden Lichtwechsel Rot/Weiß sowie beleuchtete Instrumente im Führerstand.

Digital-Version: Inkl. Digitaldecoder, Sound, Reed-Kontakt, Maschinenraumbeleuchtung, Fahrwerksbeleuchtung und gepulsten Verdampfer!



Sie erhalten diese Angebote ab **Ende April 2026** - solange der Vorrat reicht - bei folgenden Fachgeschäften - **bitte vorbestellen!**:

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

Gleis 11 GmbH
Bayerstraße 16 B
80335 München
Fon 089/45219090
www.gleis-11.de

Modellbahnladen &
Spielparadies
Kampstr. 23 - 33332 Gütersloh
Fon 05241/26330
www.modellbahngt.de

W. Schmidt GmbH
Am Biesem 15
57537 Wissen
Fon 02742/930516
www.schmidt-wissen.de

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

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

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





PIKO



Nahverkehr im Wandel: Die Halberstädter Mitteleinstiegswagen von PIKO!

Mit den maßstabsgetreuen Wagenmodellen lässt PIKO Eisenbahnnostalgie aufleben: Diese unverwechselbaren Fahrzeuge prägten das Bild des Reisezugverkehrs bei der DR und später der DB AG – und jetzt als detailverliebte und authentisch umgesetzte Wagen im Maßstab H0. Die Wagen erscheinen in unterschiedlichen Ausführungen im PIKO H0-Sortiment.

FORM NEU
2025



Halberstädter Mitteleinstiegssteuerwagen DB AG Ep. V, mintgrün

28024 Gleichstrom

130,00 €*
170,00 €*
170,00 €*

28025 Wechselstrom, inkl. PSD XP

FORM NEU
2025



28006 Halberstädter Mitteleinstiegswagen
DB AG Ep. V, mintgrün, 2. Klasse

69,99 €*
69,99 €*

FORM NEU
2025



28007 Halberstädter Mitteleinstiegswagen
DB AG Ep. V, mintgrün, 1./2. Klasse

69,99 €*
69,99 €*



* unverbindliche Preisempfehlung

Unsere Neuheiten für das 2. Halbjahr 2025 finden Sie im Fachhandel und direkt auf www.piko-shop.de.
Entdecken Sie über 250 Neuheiten in den Spurgrößen G, H0, TT und N.

f i YouTube
www.piko.de