12 Dezember 2025 – 63. Jahrgang, Heft Nr. 702

eisenbahn Modellbahn magazin

H0-Pacifics im Test

Modelle der Baureihe 03 von Roco und Piko im Vergleich

4 194539 108408 12

18 Typen vom ET 11 bis zum ICE 3: Konzepte, Zugläufe und welche H0-Modelle es gibt

Unter Fahrdraht über Grenzen:

E-Triebzüge

im internationalen Fernverkehrseinsatz

EUR 8,40 (D) · EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)

Raffiniertes Anlagenkonzept

Viel Betriebsspaß in H0: So klappt es im kleinen Zimmer auch mit großem Fernverkehr

Eisenbahn-Festival

Was die Märklintage boten

Spezielles Ladegut

Rohr- und Militärtransporte

150 Jahre Giselabahn

Pionierstrecke im Porträt

Ferkeltaxe statt Dampflok

Premiere im Vogtland: Wo die ersten LVT der DR im Planbetrieb fuhren

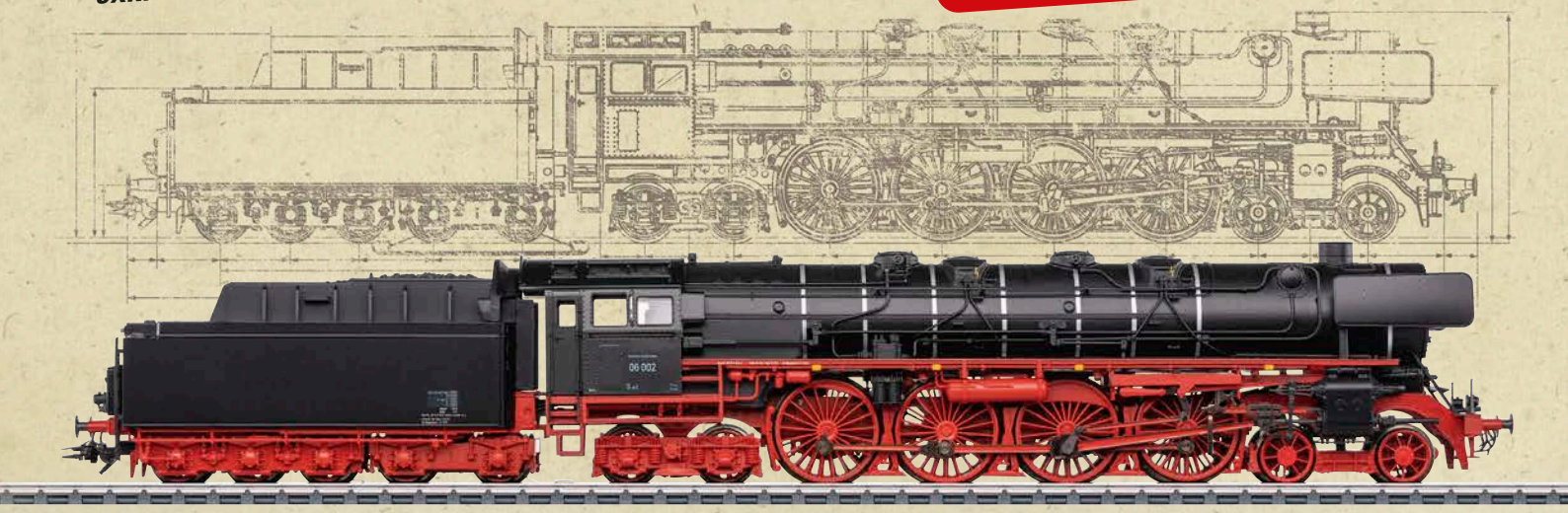
märklin
TRIX

Exklusive H0-Clubmodell-Garnitur

Der nackte Gigant

Komplette Neukonstruktionen exklusiv für alle Clubmitglieder!

Bestellschluss: 28. Februar 2026
Bestellschein liegt der Club-Aussendung 6/2025 bei!



Erstes Handmuster

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive 06 002 der Deutschen Bundesbahn (DB). In fiktiver Ausführung ohne Stromlinienverkleidung, mit Kohlen-Schlepptender 2´3 T38, Zweilicht-Spitzensignal, Witte-Windleitbleche und einseitiger Indusi. Heimatbetriebswerk Hamm. Betriebszustand 1952.

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

Wechselstrom

39661 Dampflokomotive Baureihe 06 **€ 699,– ***

Gleichstrom

25061 Dampflokomotive Baureihe 06 **€ 699,– ***

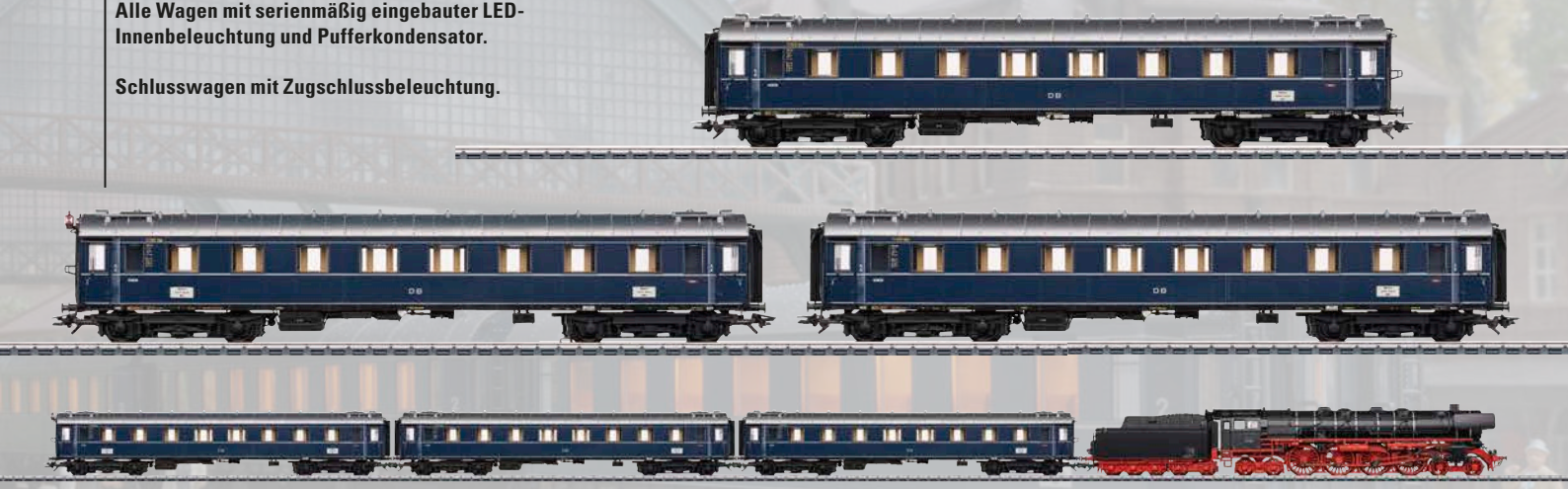
42528 | 23628 Personenwagen-Set „Dom-Pfeil“ **€ 329,– * (3 Wagen)**

Vorbild: Drei Schnellzugwagen der Einheitsbauart 1928 bis 1930 (Verwendungsgruppe 29) der Deutschen Bundesbahn (DB). Drei Schnellzugwagen AB4ü-28, 1./2. Klasse. Zuglauf: Hannover - Hamm (W) – Wuppertal – Köln als F-Zug F 14 „Dom-Pfeil“. Stahlblaue Grundfarbgebung. Betriebszustand 1952.

Jetzt ebenfalls erhältlich!
- unsere Posterprospekte -
Fragen Sie im Fachhandel nach unseren exklusiven Posterprospekten.

Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung und Pufferkondensator.

Schlusswagen mit Zugschlussbeleuchtung.



42528 / 23628

39661 / 25061

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

www.maerklin.de
www.trix.de

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

Am 23. September 2025 bespannt 246 049 der PRESS bei Oberndorf den IC 2155 auf dem Weg nach Gera. 2026 setzt die DB den IC-Verkehr durch Thüringen aus Axel Witzke

Mehr Takt, weniger Land

Der neue Rückzug aus der Fläche

Es klingt zunächst nach Fortschritt: dichtere ICE-Takte, neue Züge, internationale Verbindungen. Doch die Informationen zum Fernverkehrsfahrplan für 2026, die die Deutsche Bahn Ende September 2025 bekanntgab, sind vor allem ein Dokument des Rückzugs. Während auf mehr Hauptachsen als bisher künftig im 30-Minuten-Takt gefahren wird und Linien systematischer und mit dem immer gleichen Zugtyp bedient werden sollen, fällt die Fläche hintenüber (siehe *em* 10/2025). Mehr als ein Dutzend Orte verlieren ihre Fernverkehrsanbindung – darunter Oberzentren wie Lübeck und Gera. Und einige Linien werden ausgedünnt (z. B. ICE 25 über die Main-Weser-Bahn, IC 61 Stuttgart – Leipzig) oder entfallen gleich ganz (Linie 51 Köln – Gera ab September 2026). Das ist mehr als nur eine Randnotiz.

Natürlich lässt sich das betriebswirtschaftlich begründen. Die Bahn verweist auf steigende Kosten, zum Teil schwache Auslastung und die Konkurrenz des Nahverkehrs mit Deutschlandticket. Doch gerade diese Argumentation zeigt das eigentliche Dilemma: Die DB AG wird von der Politik nach Rendite, nicht nach verkehrlicher Wirkung beurteilt. Jeder Zug ist eine Kostenstelle, jede Relation ein Bilanzposten – selbst dann, wenn sie volkswirtschaftlich oder strukturpolitisch sinnvoll ist. So entsteht ein Netz der Effizienz, nicht der Versorgung.

Das Ergebnis: ICE-Züge fahren künftig regelmäßiger, aber an weniger Orten. Was auf den Hauptachsen als „Systematisierung" verkauft wird, ist für viele Regionen schlicht ein Rückzug – der übrigens problematische Signale sendet: solche des „Abgehängtwerdens", des „Ihr-interessiert-uns-nicht". Und wenn der Konzern davon spricht, schwach genutzte Linien wie die ICE-Linie 25 über die Main-Weser-Bahn auszudünnen, ist das ein Hinweis auf eine gefährliche Spirale: Wo der Fernverkehr weniger wird, sinkt die Nachfrage weiter – bis gar nichts mehr bleibt.

Zwar gibt es Lichtblicke: neue Fahrzeuge wie den ICE L und mehr internationale Direktverbindungen – etwa über die Horka-Schiene oder nach Belgien –, dazu vereinfachte Buchungssysteme. Doch sie überdecken nicht den strukturellen Widerspruch, der das System Bahn lähmt: Zwischen Nah- und Fernverkehr herrscht keine Einheit, sondern offenbar Angebotskonkurrenz. Unterschiedliche Tarife, getrennte Finanzierung, getrennte Verantwortung – das ist kein integriertes Verkehrssystem, sondern mal wieder Kleinstaaterei auf Schienen.

Ein kleiner Trost: In diesem Jahr verzichtet die Bahn auf eine weitere Preiserhöhung im Fernverkehr. Vielleicht ahnt sie, dass man für weniger Angebot nicht mehr verlangen kann.

Florian Dürr, Chefredakteur

90–94
DR-03 von Roco und Piko im H0-Test

MKL

Im Fokus

10 Im Elektrotriebzug durch Europa
Spitzenzüge im schnellen internationalen Reiseverkehr blieben bis in die 1960er-Jahre eine Domäne der Dieseltraktion. Der Durchbruch von Elektroferntriebzügen gelang erst mit dem Aufkommen der Stromrichter-Leistungselektronik. Inzwischen sind lange E-Garnituren auf internationalen Verbindungen Standard

21 Grenzüberschreitende H0-Triebzüge
Unsere Modellübersicht zum Thema Fernverkehrstriebzüge im Fahrleitungsbetrieb zeigt 1:87-Elektrotriebzüge des internationalen Reiseverkehrs von verschiedenen Herstellern

Eisenbahn

6 Bedrohte Idyllen
Viele Nebenstrecken gibt es nicht mehr. Aber es existieren Aufnahmen, die die Erinnerung wach halten

24 Bild des Monats
265 301 der evb trifft in Hamburg-Waltershof auf T2 des DEV

26 Entlang der Schiene
Aktuelle Informationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

38 Schweres Gerät auf Flachwagen
Militärtransporte mit Panzern stellten zu DB-Zeiten hohe Anforderungen an Technik und Personal. Manfred Köhler erinnert sich, wie Panzerzüge in der Wetterau Lok und Eisenbahnern alles abverlangten.

43 LVT-Revier im Vogtland
Vor 60 Jahren begann auf der kurzen Verbindung zwischen Greiz und Neumark (Sachs) das Triebwagenzeitalter der DR

46 Neues Schmuckstück
Sie dampft wieder, die RUR! Die älteste fahrbereite Dampflok des Rheinlands war im September 2025 bei der Selfkantbahn zu erleben. Hinter ihrem zweiten Leben steckt ein enthusiastischer Sammler

50 Von Salzburg nach Tirol
Die Giselabahn zwischen Salzburg und Wörgl wurde am 6. August 1875 eröffnet. 150 Jahre später bleibt sie eine bedeutende Bahnverbindung – vor allem für den Nahverkehr und als Umleitungsstrecke

54 Depot statt Museum
Das traditionsreiche DB Museum Halle (Saale) soll in ein Depot umgewandelt werden. Stadt und Ehrenamtler vor Ort wollen das verhindern

Modellbahn

56 Herbsttristesse in Polen
Małe Nic/Kleines Nichts nennt sich dieser Bahnhof inmitten des polnischen Flachlands

Peter Pernsteiner

Dr. Helmut Petrovitsch

106–112
Dass Epoche VI auch viel Spaß macht, beweist diese H0-Anlage in einem einstigen Kinderzimmer

10–20
Heute Standard, früher die Ausnahme: E-Triebzüge auf internationalen Relationen

43–45
Zwischen Greiz und Neumark (Sachs) setzte die DR erstmals LVT im Reisezugbetrieb ein

46–48
Die Lok RUR steht seit Kurzem wieder unter Dampf. Wim Pater ließ sie aufarbeiten

Benno Wiesmüller

84–87 *Rohre auf Rungenwagen sind ein toller Blickfang. Wir zeigen, wie dieses Ladegut auf der Modellbahn gelingt*

Rainer Heinrich

Guus Ferrée

64 Neu im Schaufenster
Kurzporträts und Informationen zu neuen Modellbahnprodukten, die der Fachhandel aktuell bereithält

74 Bw-Nachbau Hagen-Eckesey
Die Großbekohlungsanlage eines Hagener Bahnbetriebswerkes auf einem meisterlich gestalteten H0-Diorama

76 Impressionen aus Göppingen
Am dritten September-Wochenende stand der Märklin-Standort Kopf, als Fans aus Nah und Fern zur IMA anreisten

82 Intelligentes Kästchen
Uhlenbrocks Intellibox startet in dritter Auflage und bringt Nutzern neue Features

84 Rohre auf Güterwagen
In der 15. Folge unserer Ladegut-Serie schauen wir uns an, wie Rohre bei der Bahn richtig verladen werden

88 Tipps & Kniffe
Empfehlungen unserer Leser für mehr Vorbildtreue und komfortableren Betrieb

90 DR-03 im H0-Test
Pikos 03-Neukonstruktion mit Altbaukessel und Mischvorwärmer tritt gegen die Roco-Wiederauflage der bewährten Reko-03 von Fleischmann an

104 Zirkus im XXL-Format
Im Ringling-Museum in den USA präsentiert sich der weltgrößte Modell-Zirkus

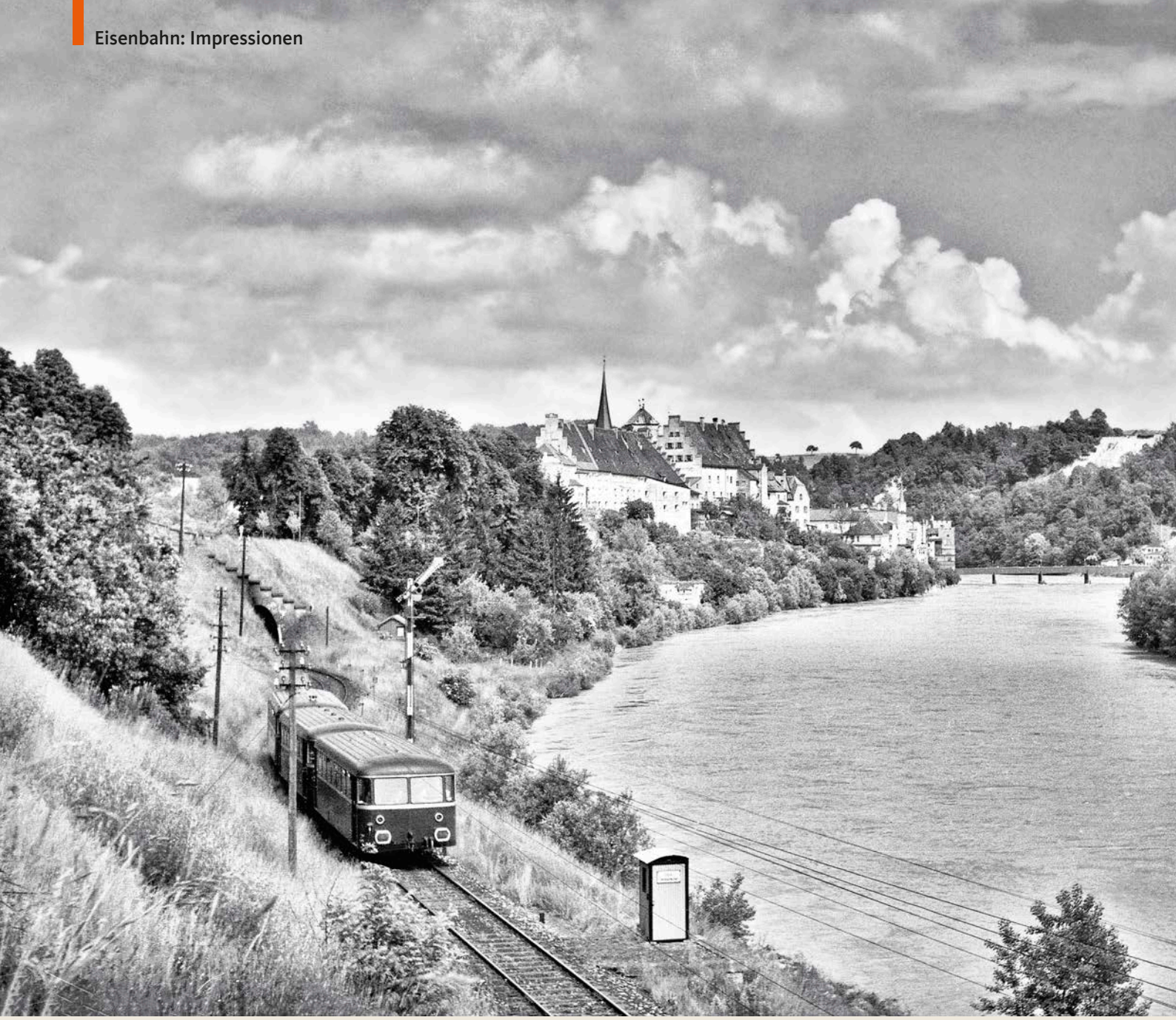
106 Moderne Bahn im Hobbyraum
Ein Modellbauer hat es geschafft, im früheren Kinderzimmer Durchgangsbahnhof, Güterumschlagterminal, Paradestrecke und Kopfbahnhof in H0 unterzubringen

Service

63 Leserbriefe
81 Buch & Film
96 Kleine Bahn-Börse
96 Fachgeschäfte
102 Termine/TV-Tipps/Veranstaltungen
114 Vorschau/Impressum

Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung

***Titelbild:** Grenzgänger: ÖBB-Triebzug 4010.04 verlässt am 25. Mai 1979 München Hbf. Am Zugschluss führt er zwei Reisezugwagen der DB mit*



Nebenbahnen der frühen Bundesbahn

Bedrohte Idyllen

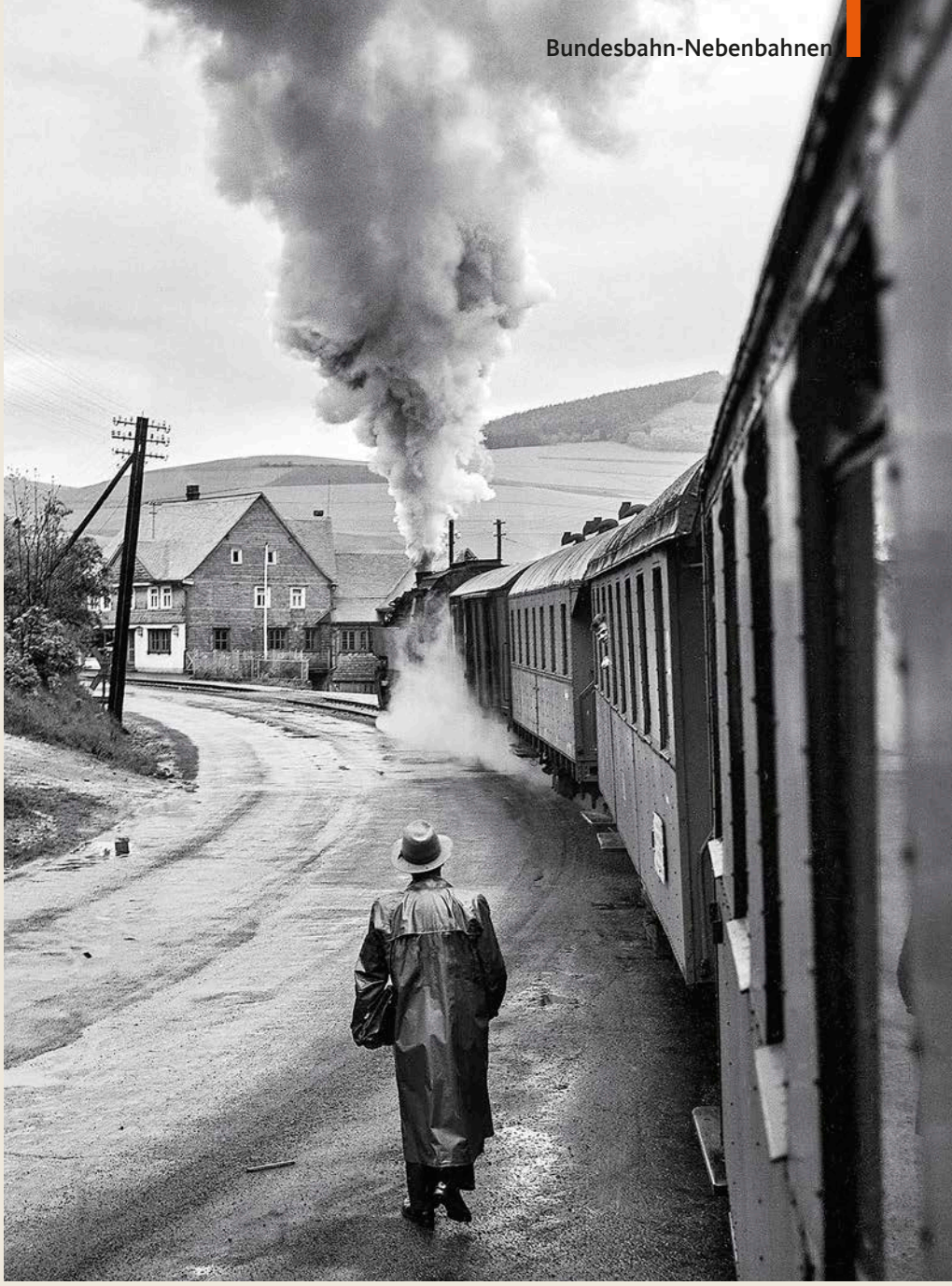
abseits der Magistralen

„Wie schön wäre es, wenn hier noch ein Zug fahren würde." Dieser Gedanke mag dem einen oder anderen bestimmt auch schon einmal in den Sinn gekommen sein. Viele Nebenstrecken gibt es nicht mehr. Aber es existieren Aufnahmen von den verschwundenen Strecken, die wir heute fasziniert betrachten können und an die wir uns mit einem stillen Lächeln erinnern

Während in den 50er- und 60er-Jahren auf den Hauptstrecken die Elektrifizierung und Modernisierung voranschritt, blieb auch auf den Nebenbahnen der Deutschen Bundesbahn (DB) nicht alles unverändert. Auf der einen oder anderen Strecke herrschte dennoch in den Nachkriegsjahren noch reger Betrieb. Neben Personenzügen, die in den frühen Jahren teilweise sogar noch von Länderbahnlokomotiven gezogen wurden, war der Güterverkehr ein weiterer Zweig, der von der Landbevölkerung gut angenommen wurde. Es fehlte noch an Alternativen, die Straßen waren weitestgehend nicht gut ausgebaut und nur die wenigsten hatten schon ein Auto.

Nebenbahnidyll in Bayern: Der dreiteilige VT 98 9505 des Bw Rosenheim wird am 18. Juni 1957 nach Passieren des vorausliegenden Wasserburger Tunnels gleich im Bahnhof Wasserburg (Inn) Stadt zum Stehen kommen. Die Stichstrecke ist inzwischen verschwunden. Sie wurde nach einem Hangrutsch am 3. März 1987 nicht wieder in Betrieb genommen und stillgelegt

Kurt Eckert/Eisenbahnstiftung

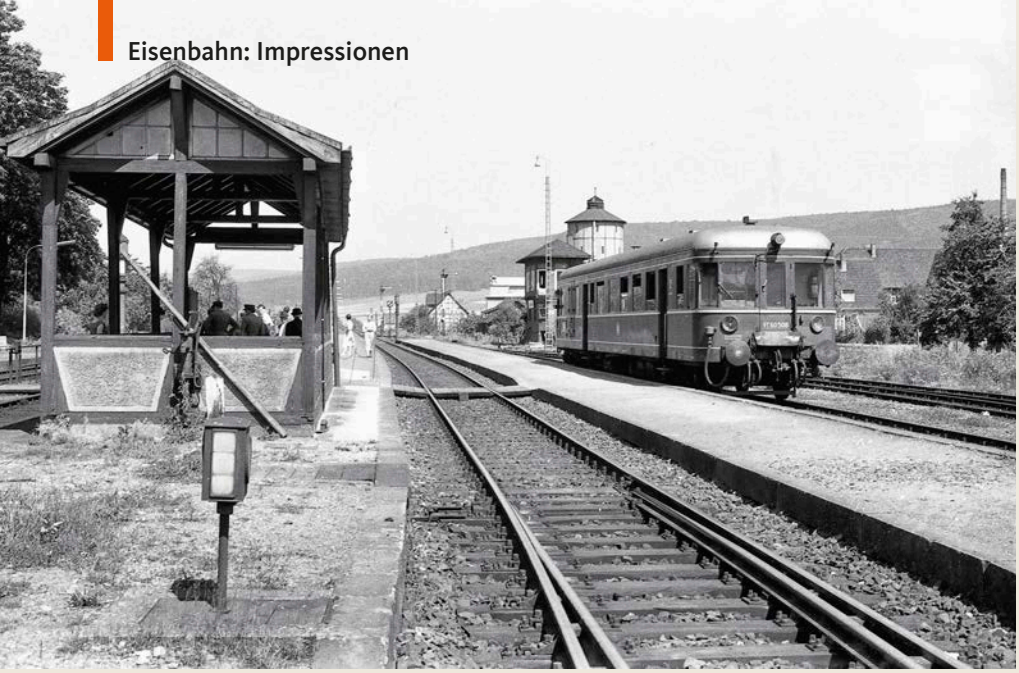


Am 20. Mai 1961 ist 86 709 mit dem samstäglichen P 1767 von Altenhundem nach Wenholthausen unterwegs. Gerade verlässt der Zug den Haltepunkt Lenne (Kr Olpe). Mehr als ein Zugpaar war auf der Strecke nicht mehr unterwegs. Der Bahnbus übernahm schon die meisten Leistungen, am 31. Mai 1964 war Schluss

Wolfgang Kölsch/Eisenbahnstiftung

Mit dem Bau der Biggetalsperre (1956–1965) musste ein Teil der Bahnstrecke Finnentrop – Olpe neu trassiert werden, während der alte, im Biggetal verlaufende Abschnitt im neuen Stausee unterging. Auf der alten Trasse ist am 3. August 1962 ein VT 95 bei der Fahrt durch den Ort Sondern zu sehen

Reinhardt Todt/Eisenbahnstiftung



Als Sonderzug ist im Juli 1964 der VT 60 508 (Bww Kassel) im Bahnhof Bodenfelde eingetroffen. Von den Verbrennungstriebwagen der Baureihe VT 137 hatte die Deutsche Reichsbahn 1939 für den Nebenbahneinsatz 40 Exemplare beschafft, wovon nach dem Zweiten Weltkrieg 31 Fahrzeuge bei der Deutschen Bundesbahn verblieben, nun als VT 60⁵ eingereiht *Detlev Luckmann/Eisenbahnstiftung*

Neben Stückgut wurden Kohle zum Heizen, Düngemittel, Vieh und vieles mehr verladen oder angeliefert. So gab es für die ländlichen Gegenden Deutschlands einen Anschluss an die große weite Welt.

Dies änderte sich langsam mit dem Aufschwung der Wirtschaft und die Deutsche Bundesbahn fing an, unrentable Strecken stillzulegen. Die erste Strecke, die dieses Schicksal ereilte, war am 31. Oktober 1950 die Strecke Oberuhldingen-Mühlhofen – Unteruhldingen. Eine eingleisige Nebenbahn mit einer Länge von 2,53 Kilometern. Im Laufe des Jahres 1950 wurde auf weiteren 50 Kilometern der Personenverkehr eingestellt und weitere 40 Kilometer legte man gänzlich still.

In den Nachkriegsjahren und nach dem Beseitigen vieler Kriegsschäden war die Umstellung auf Diesel- und Elektrolokomotiven unabdingbar. Der Traktionswechsel wurde von der DB durchaus augenzwinkernd dargestellt: So sprach sie in den 1960er-Jahren davon, man wolle „den Loks das Rauchen abgewöhnen“.

Zugleich stellte die Bahn bereits Mitte der 60er-Jahre mit der Baureihe E 03 schon die Uhren für die nächsten Jahrzehnte.

Um den Betrieb auf einigen unrentablen Nebenstrecken wirtschaftlicher zu gestalten, wurden moderne Schienenbusse wie der VT 95 konzipiert, die als „Retter der Nebenbahnen“ bis heute im Gedächtnis geblieben sind.

Schienenbus als Lösung?

Aber konnten die Nebenbahnen wirklich durch Fahrzeuge wie den VT 95 gerettet werden? In vielen Fällen wurde die Stilllegung nur verzögert, außerdem gab es für einige Strecken gar nicht die Möglichkeit, einen Schienenbus einzusetzen. Auf der stillgelegten Heimatstrecke des Autors, der Nebenbahn Uslar – Schönhagen etwa, gab es schon kurz nach der Eröffnung im Jahr 1927 Überlegungen, den Verkehr mit einem Triebwagen rentabler zu gestalten. Da es aber zum damaligen Zeitpunkt im Harz-Weser-Raum

Als die pfälzische Eisenbahnwelt noch in Ordnung war: Der VT 95 9512 des Bahnbetriebswerks Landau (Pfalz) ist auf der Fahrt ins französische Wissembourg in Steinfeld (Pfalz) eingetroffen, das Fahrgastaufkommen ist sichtlich überschaubar. Noch hat die Strecke von Winden zur Grenze den Status einer Hauptbahn, bis am 25. September 1966 die Herabstufung zur Nebenbahn kam *BD Mainz/Eisenbahnstiftung*

Während der Zuckerrübenkampagne herrschte an den ländlichen Ladestraßen Hochbetrieb. Die Rüben wurden, so wie hier im Oktober 1956 im Bahnhof Kandel, lange Zeit mit der Bahn befördert. Noch bedeutet das Verladen für die Bauern Handarbeit

BD Mainz/Eisenbahnstiftung

keine geeigneten Fahrzeuge gab und auch Anlagen wie ein Lokschuppen oder eine Tankstelle fehlten, verlief sich das Vorhaben im Sand. Der Personenverkehr auf der knapp zehn Kilometer langen Strecke wurde ab 1958 eingestellt und von Omnibussen übernommen. Bis in das Jahr 1976 wurde der Güterverkehr bis Schönhagen noch von Kleinloks der Baureihen V 20 und Köf III aufrechterhalten. Nach der Stilllegung des Abschnitts Sohlingen – Schönhagen wurde der Bahnhof Sohlingen nur noch sporadisch als Sperrfahrt bedient. 1989 endete der Betrieb nach knapp 62 Jahren leise, aber dennoch sind heute, wie in vielen anderen Orten, vereinzelte Relikte des ehemaligen Bahnbetriebs zu erkennen, welche den Gedanken aufkommen lassen: „Wie schön wäre es, wenn hier noch ein Zug fahren würde."

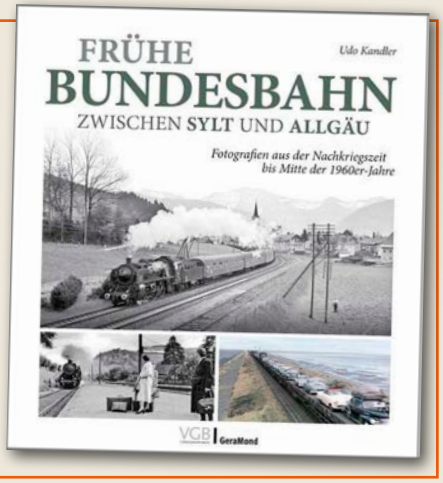
Claudio Ludwig

Buchtipp

In seinem neuen Buch „Frühe Bundesbahn zwischen Sylt und Allgäu" begibt sich Udo Kandler auf 192 Seiten mit der jungen DB auf eine Reise durch die Bundesrepublik – festgehalten in aussagestarken, überwiegend bislang unveröffentlichten Fotografien aus den 50er- und 60er-Jahren.

Udo Kandler: Frühe Bundesbahn zwischen Sylt und Allgäu; Preis: 59,- €, 192 Seiten, ISBN: 978-3-98702-246-3

Erhältlich im Buchhandel, auf *verlagshaus24.com* oder direkt über den QR-Code.



Oft übernahmen kleine Loks den Betrieb auf Nebenbahnen: Im Juli 1959 ist ein Personenzug mit V 36 105 auf der durch das Diemeltal führenden Strecke Hümme – Karlshafen zu sehen. Das Bild entstand beim Zwischenhalt im Bahnhof Trendelburg. Heute befindet sich auf der alten Trasse ein Radweg *Reinhard Todt/Eisenbahnstiftung*

Grenzüberschreitend eingesetzte Triebzugtypen in Europa, Teil 1: Garnituren der Elektrotraktion

Elektrische Ferntriebzüge

für den Betrieb in Mitteleuropa

Angesichts systemverschiedener und lückenhafter Elektrifizierungen blieben Spitzenzüge im schnellen internationalen Reiseverkehr bis in die 1960er-Jahre Domäne der Dieseltraktion. Der Durchbruch zu interoperablen elektrischen Ferntriebzügen gelang erst mit dem Aufkommen der Stromrichter-Leistungselektronik. Inzwischen sind Elektrotriebzüge in Form langer Garnituren der Standard internationaler Verbindungen

Reichsbahn-Triebzug elT 1900 bzw. ab 1941 ET 11 01, aufgenommen in Bischofswiesen. Dieser Farbdruck aus „Elektrische Bahnen" ist vermutlich nach einer handcolorierten Vorlage entstanden, gibt aber die Originalfarbe ganz gut wieder

Ein ET 4010-Tandem ist im Juni 1984 auf der Arlbergbahn bei St. Jakob unterwegs von Wien nach Vorarlberg auf einem seit 2000 durch einen zweigleisigen Tunnel ersetzten Streckenabschnitt. Ursprünglich für den innerösterreichischen Verkehr konzipiert, reüssierten die 4010 schon bald auch auf internationalen Relationen *Dr. Helmut Petrovitsch*

Der auf 160 km/h ausgelegte Gliederzug ETR 200 der Italienischen Staatsbahnen erreichte bei einer Vorführfahrt 1939 zwischen Florenz und Mailand gepusht von vier Kilovolt Fahrdrahtspannung im Schnitt 164 km/h *Slg. Dr. Helmut Petrovitsch (2)*

Elektrische Triebzuggarnituren gab es zunächst nur zwischen Österreich und der Schweiz, als es in Deutschland noch nicht einmal einen durchgehenden elektrischen Zugbetrieb auf der Rhein-Achse gab. Neuland beschritten die SBB 1961 mit dem RAe TEE, der auf der Fahrt von Mailand nach Paris die vier verschiedenen Stromsysteme befahren konnte. Seit 1984 kamen dreisystemige TGV in die Schweiz. Das nachstehende Kaleidoskop soll mit kurzer Rückblende auf die ersten Vorkriegs-ET einen Querschnitt durch die historische Entwicklung nachzeichnen – und zwar mit Beschränkung auf grenzüberschreitend eingesetzte Triebzugtypen in Mitteleuropa.

Von München (nicht) nach Berlin

Elektrifizierung hatte bei der Reichsbahn in den 1930er-Jahren keine Priorität, deren hochwertiger Schnellverkehr von den Dieseltriebwagen SVT abgedeckt wurde. Elektrischer Betrieb bestand damals von Salzburg über München bis Stuttgart bzw. Nürnberg und erreichte Leipzig erst Ende 1942. Nur als Prototypen für eine künftig elektrifizierte Magistrale München – Berlin wurden 1933 die drei zweiteiligen elT 1900–1902 a/b (ab 1941 ET 11 01–03) mit verteilten Antrieben Bo'2' + 2'Bo' bei MAN in Auftrag gegeben. Sie unterschieden sich voneinander in ihren Antrieben Buchli (BBC), Tatzlager (SSW) bzw. Federtopf (AEG). Ab 1. August 1936 erfolgte ein Einsatz zwischen Stuttgart und Berchtesgaden. Salzburg schied aus politischen Gründen als Zielbahnhof aus. Erst 1951/52 fuhren nun blau/grau lackierte ET 11 im Tandem München – Salzburg mit Weiterlauf der führenden Garnitur über die ÖBB-Tauernbahn bis nach Villach. Nach mehrfachen Umbauten kamen ET 11 in Rot kurzzeitig 1957/58 als Ft „Münchner Kindl" bis Frankfurt (Main). Der ET 11 01 wurde 1959 zum Bahndienstfahrzeug 5015/723 001 und 1971 an die DGEG übergeben.

Renommierzug des Faschismus

Im Gegensatz zu Nazi-Deutschland galten für den italienischen Faschismus Modernisierung und Ausbau des Bahnsystems als Prestigeprojekte zur

Der mehrfach umnummerierte rote SBB-„Tatzelwurm“ wartet 1948 unter der Bezeichnung RBCFe 8/12 Nr. 691 (später 1041) in Rorschach Hafen am Bodensee auf eine Reisegesellschaft, die er auf die Südseite der Alpen in den Tessin bringen soll *Ewald Göllert/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch*

Zwei „Transalpin“-4130-Garnituren auf der Westbahn in Österreich 1958; auf der gesenkten vorderen Stromabnehmerschere mit normalen ÖBB-Maßen ist die schmale SBB-Wippe mit 1.320 Millimetern Breite und Aluschleifstücken aufgesetzt *SGP-Wagner/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch*

Selbstdarstellung. Zwischen 1934 und 1939 erfolgte die durchgehende Elektrifizierung mit 3-Kilovolt-Gleichspannung von Mailand bis Reggio Calabria. Nach Realisierung der NBS „Direttissima“ Rom – Neapel via Formia und des Apenninen-Basistunnels lag der Schwerpunkt auf dem Schnellverkehr mit der Zielvorgabe Mailand – Neapel in sechs Stunden. 1936 erschienen die beiden Prototypen des elektrischen Triebzugs ETR (Elettrotreno) 200 als dreiteilige Gelenkgarnitur Bo'(1A)(A1)Bo'. Mit dem ETR 212 aus der Serienlieferung von 1938/39 inszenierte man am 20. Juli 1939 eine spektakuläre Vorführfahrt von Florenz bis Mailand über 316 Kilometer mit einem Schnitt von 164 km/h. Zeitgleich war der rot/weiß statt castano/isabella lackierte ETR 209 Präsentationsobjekt auf der Weltausstellung in New York. Ab den 1960er-Jahren wurden die unentbehrlichen Rapidi ETR 200 schrittweise modernisiert (neu als ETR 220/240) und mit einem vorangestellten antriebslosen Steuerkopf auf eigenen Drehgestellen zu einem Vierteiler verlängert.

Glücklose SBB-Tatzelwürmer

Der Rezession nach 1929 wollten die Schweizerischen Bundesbahnen mit der Beschaffung kleinerer Zugeinheiten Rechnung tragen. Für die Fahrgastfrequenz nach dem späteren Wirtschaftsaufschwung waren dreiteilige, gemischtklassige Schnelltriebzüge für die Hauptrelation Zürich – Genf ebenso viel zu knapp bemessen wie etwa die solo fahrenden Roten Pfeile für Nebenlinien. Die zwei dreiteiligen, teils niederflurigen Schnellfahrgarnituren Re 8/12 501/502 wurden 1937/38 abgeliefert und waren aus zwei allachsgetriebenen Endtriebköpfen mit Federtopfantrieben für 150 km/h und einem Zwischenwagen gebildet. Zug 501 erlitt 1939 schwere Brandschäden und wurde nur noch zweiteilig für den Regionalverkehr rekonstruiert. Zug 502 nutzte man ab 1939 primär für gut nachgefragte Gesellschaftsfahrten, insbesondere in der Fernrelation Bodensee (Rorschach Hafen) – Tessin (Lugano oder Locarno). Mehrfach umbezeichnet – u. a. als RBCFe 8/12 502 bzw. ab 1948 mit Nr. 691 und 1958 als 1041 – geriet auch dieser Zug 1961 in Brand. 1964 wurde aus Resten beider Altbauzüge von 1937 ein vierteiliger RABDe 8/16 1041 zusammengestellt, aber schon 1968 ausgemustert.

> **» Während SNCF und SNCB auf lokbespannte Züge setzten, wählten die SBB den Mehrsystemtriebzug**

Gemischtklassiger Transalpin

Seit 1952 reichte die bis auf die Wippenbreite systemgleich durchlaufende Elektrifizierung 900 Kilometer weit von Wien bis Basel. Vergleichsweise konnte in Deutschland 1957 der ET 11 von München nur bis Frankfurt (Main) gelangen. Mit Schweizer Krediten realisierten die ÖBB in Abwandlung des Nahverkehrszugs ET 4030 bis 1958 vier gemischtklassige Ferntriebzüge ET 4130 für den Tageszug „Transalpin“ Wien – Zürich in zwölf Stunden. Ein reiner Erste-Klasse-Zug hätte in Österreich nie ausreichend Klientel gefunden, man verweigerte deshalb auch eigene TEE. Der vierteilige ET 4130 führte als „Transalpin“ zwei Zwischenwagen 1. Klasse mit Mitteleinstieg, von denen einer bei Bedarf auch durch einen 7030 zweiter Klasse des Nahverkehrs ersetzt sein konnte. Die Traktionstechnik des 4130 war neu entwickelt mit Unterflur-Hochspannungsschaltwerk und Gummiring-Federantrieben. Der vordere Stromabnehmer trug eine 1.320 Millimeter breite Wippe mit Aluschleifstücken für die Schweiz. Das Maximaltempo von 130 km/h reichte damals. Die ET-4130-Garnituren fuhren 1958 bis 1965 als Triebwagenschnellzug (TS) „Transalpin“ sowie 1958 bis 1961 als TS/Dt „Meistersinger“ zwischen Linz und Nürnberg.

Mit Sommerfahrplan 1965 übernahmen die ersten drei der neu entwickelten Triebzuggarnituren ET 4010 die Führung des TS „Transalpin“ Wien – Basel. Bis 1978 wurden 29 solcher fünf- bzw. sechsteiligen Garnituren in Dienst gestellt – vorwiegend bestimmt für den zuschlagfreien Städteschnellverkehr 1. und 2. Klasse innerhalb Österreichs. Die letzten fuhren noch 2008 und erlaubten den unmittelbaren Vergleich ihrer besonderen Komfortstufe (z. B. Sitzteilung 2+1 in der 2. Klasse) mit dem Railjet. Man hatte ein Triebzugkonzept gewählt, bei dem der Antriebsteil vom Wagensatz getrennt ist, so wie später auch bei TGV, ICE 1/2, ETR 500 und X 2. Heute dominiert hingegen der über die Zuglänge verteilte Antrieb wie u. a. bei ICE T, 3/4, ETR 400, Astoro und Giruno. Die kleinste betriebsfähige 4010-Einheit für Probefahrten bestand aus Triebplus Steuerkopf als „lange Lok“; die Zahl der Zwischenwagen war veränderbar. Die Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h hatte man zu einem Zeitpunkt festgelegt, als die ÖBB bis 1969 noch maximal mit 120 km/h fuhren. Später wurde allerdings die Dauerfahrt am oberen Limit auf 160-km/h-Trassen zu einem Problem.

Auf dem gedrungenen Triebkopf mussten neben den Widerstandshauben zwei wechselweise zu verwendende Stromabnehmer mit ÖBB-Wippe mit 1.950 bzw. SBB-Wippe mit 1.320 Millimetern Platz finden. So wurden die 4010 die ersten ÖBB-Triebfahrzeuge mit Einholmpanto. ET 4010 kamen 1965 bis 1977 als „Transalpin“ Wien – Basel und 1970 bis 1977 als „Bodensee“ bis St. Gallen in die Schweiz. Ab 1967 waren 4010 regelmäßig auf den DB-Gleisen anzutreffen, nicht nur über das „Deutsche Eck“ Salzburg – Kufstein (bis 1982 mit Kopfmachen in Rosenheim). Von 1968 bis 1973

fuhr der „Johann Strauß“ bis Frankfurt (Main), bei der DB als gemischtklassiger und zuschlagfreier Dt 311/312 geführt, bei den ÖBB als erstrangiger Triebwagenschnellzug. Mit Fahrplanperioden wechselnd, wurden Städteschnellzüge über Salzburg hinaus bis München verlängert (ab 1987 als EC) – u. a. von Wien „Rosenkavalier“ 1969 bis 1977, „Stachus“ 1985 bis 1991 und „Max Reinhard“ 1994 bis 1995, Graz – München „Robert Stolz“ 1989 bis 1991 und von Klagenfurt „Paracelsus“ 1977. Für die EC wurden 4010 022–025 in Rot mit Klimatisierung, geschlossenen WC-Systemen und Schwenkschiebetüren modernisiert.

Viersystem-TEE „Gottardo“ unterwegs im Juli 1976 unter 3-Kilovolt-Fahrleitung von Mailand nach Genua während der Durchfahrt in Pavia. Der SBB-RAe hatte an beiden Garniturenden Steuerwagen, der Maschinenwagen ist hier an dritter Stelle eingereiht

Viersystem-TEE der Schweiz

Die große Zeit der Dieselschnelltriebzüge war Anfang der 1960er-Jahre im Abklingen – dazu mehr in *em* 1/26. Mit fortschreitenden Elektrifizierungen setzten SNCF und SNCB fortan im TEE-Verkehr auf Komfortwagengarnituren hinter Mehrsystemloks (CC 40100, 1600, 1800). Die SBB entschieden sich für die Beschaffung eines neu zu entwickelnden und theoretisch fast europaweit einsetzbaren elektrischen Triebzuges für die vier Stromsysteme 15 und 25 Kilovolt Wechsel- sowie 1,5 und 3 Kilovolt Gleichspannung. In den anfänglich fünfteiligen RAe TEE II 1051–1054 war der sechsachsige Maschinenwagen, der mit einem freien Seitendurchgang für Fahrgäste konzipiert war, an zweiter Stelle im Zug hinter einem Steuerwagen eingereiht. 1965/66 wurde bedarfsgerecht ein zusätzlicher Großraumwagen eingefügt wie beim später gelieferten Zug 1055. Die vier Kollektormotoren für (welligen) Gleichstrom wurden unter Wechselstromfahrleitung vom Trafo/Stufenschaltwerk über Siliziumgleichrichter bzw. unter Gleichstromfahrleitung mit Gruppierungsschaltungen und Widerständen gespeist. In Senklage verschachtelten sich die vier Scherenstromabnehmer platzbedingt am Dach. Ab 1. Juli 1961 wurden die zwei TEE-Zugpaare „Gottardo“ (bis September 1988) und „Ticino“ zwischen Zürich und Mailand eingerichtet. Von Mailand nach Paris via Simplon durchfuhr der SBB-Zug als TEE „Cisalpin“ nacheinander alle vier Stromsysteme: unter drei Kilovolt bis Domodossola, unter 15 Kilovolt bis Vallorbe, unter 25 Kilovolt/50 Hertz bis Dôle und weiter wieder unter 1,5 Kilovolt. Ab 25. Mai 1974 wechselten die Mehrsystemzüge statt „Ticino“ und „Cisalpin“ auf TEE „Iris“ (bis Ende Mai 1981) und „Edelweiß“ (bis Ende Mai 1979) in der Relation Zürich – Brüssel – Amsterdam über Luxemburg. Von 1981 bis 1983 war nur noch eine Garnitur an Swissair für Züge zwischen Zürich Flughafen und Basel SBB vermietet. 1984 bis 1987 fuhr noch ein RAe-TEE als zweiklassiger Zubringer Bern – Neuchâtel – Frasne an der SNCF-Strecke Vallorbe – Dijon zwecks Umstieg zum TGV Lausanne – Paris.

Mit Ausnahme der bis 1999 bedienten Anschlussverbindung zum TGV in Frasne wurden die ehemaligen RAe-TEE II bzw. neu RABe EC nach 1994 nur noch für Gesellschaftsfahrten herangezogen. Am 29. November 1998 führte eine Exkursionstour auf die Montafonerbahn in Vorarlberg, wo dieses winterlich alpine Bild in Tschagguns entstand

Dr. Helmut Petrovitsch (2)

Der deutsche ET 403 war wochentags als IC München – Bremen eingesetzt, am Wochenende stand er für Gesellschaftsfahrten in die Schweiz oder nach Österreich zur Verfügung. Am 1. Oktober 1978 wartet ein Triebzug in Hochzirl eine Kreuzung ab *Dr. Helmut Petrovitsch (4)*

Die Internationale Fahrplankonferenz 1986 setzte dem TEE mit ausschließlich erster Klasse ein Ende und sprach sich für gemischtklassige Eurocitys aus. Die SBB bauten ihre TEE-Triebzüge auf zweiklassige Bestuhlung um und gaben den nunmehrigen RABe-EC einen Neuanstrich in zwei Grautönen („Graue Maus"). Das TEE-Emblem an der Front verblieb. Mit RABe-EC wurden je zwei Zugpaare Zürich – Mailand und Genf – Mailand eingerichtet. Ab 23. Mai 1993 wurden mit SBB-RABe zwei beschleunigte Zugpaare „Killesberg" und „Uetliberg" zwischen Zürich und Stuttgart eingeführt. Hierfür mussten die Züge erst eine DB AG-konforme Stromabnehmerwippe erhalten, da sie im Plandienst nie auf deutsche oder österreichische Strecken gekommen waren. Nach beunruhigender Schadenshäufung zogen die SBB die RABe per 7. August 1994 aus dem Fernverkehr zurück. Es verblieben nur die 1993 bis 1999 mit RABe geführten Anschlusszüge zum TGV nach Frasne mit Systemwechsel in Pontarlier. Der äußerlich in den früheren TEE-Look zurückversetzte RABe-EC 1053 wird als betriebsfähiger Nostalgiezug von SBB Historic erhalten.

Spurtstarker „Entenschnabel"

Die DB-Triebzüge aus 403 (Kopf-) und 404 (Mittelwagen) waren als spurtstarke und variabel konfigurierbare Prototypen für den IC-Verkehr mit bogenabhängiger Wagenkastenneigung geplant und 1973 in drei vierteiligen Kompositionen geliefert worden. Jedes Wagenelement stellte sich in elektrischer Hinsicht als komplettes, autark vielfachgesteuert funktionierendes sowie allachsgetriebenes Triebfahrzeug dar, bei dem sich sogar die Dachleitung selbsttätig stromführend verband.

Es wären grundsätzlich zwei- bis sechsteilige Zugzusammenstellungen für eine Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h möglich gewesen. Die Leistungsregelung erfolgte im Wege einer stufenlosen Thyristor-Phasenanschnittsteuerung. Der Wagenkasten entstand aus wagenlangen Aluminium-Strangpressprofilen. Die Neigetechnik war unausgereift und wurde abgeschaltet. Zeitnah realisierte Fiat Ferroviaria den Prototyp-Neigezug ETR 401, an dem ein Jahrzehnt lang experimentiert wurde, ehe er ausgereift war. In *em* 12/12 und 7/24 war der ET 403 schon Gegenstand je eines *Fokus*-Beitrags.

Der vierteilige ET 403 war in kommerzieller Hinsicht ein Fehlgriff. Der reine Erstklasszug reichte im Platzangebot gerade noch werktags ohne Samstag für einen IC zwischen München und Bremen aus. Ab Winter 1976/77 konnten ET 403 an Wochenenden für Gesellschaftsfahrten auch in die Nachbarländer gebucht werden. Die Umstellung auf gemischtklassige Langzüge im Schema IC '79 schickte die drei 403-Garnituren ab 27. Mai 1979 aufs Abstellgleis, von dem sie sich nur für seltene Charter entfernten. Als die Kurzstreckenflüge zwischen Düsseldorf und Frankfurt (Main) zunehmend in Kritik gerieten, legte man der Lufthansa den „Flug auf Höhe Null" nahe, der dem Gast zumindest eine aussichtsreiche Fahrt entlang des Rheins bot. LH-gestylt in Melonengelb und Kieselgrau transportierten vier tägliche Zugpaare vom 27. März 1982 bis 23. Mai 1993 Fluggäste zwischen Düsseldorf (ab 1983 vom dortigen Flughafenbahnhof) und Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof. Nach der Ausmusterung per 31. Juli 1995 kamen die Züge letztlich zu TRI. Eine betriebsfähige Wiederkehr bleibt wohl Illusion.

> **» Die meist „Entenschnabel" genannten DB-ET 403 kamen nur für Charter-Fahrten ins Ausland**

TGV International

Vom ersten Betriebstag am 27. September 1981 an, als die Südost-Schnellfahrstrecke erst 237 Kilometer weit von Saint-Florentin bis Sathonay reichte, war die Schweiz schon an den TGV-Verkehr angebunden – zunächst allerdings nur von Bellegarde kommend über die mit 1,5 Kilovolt Gleichspannung befahrene Grenzbetriebsstrecke bis Genf (Genève Cornavin). Mit sechs dreisystemigen TGV-PSE 110–115 (1,5 kV DC/15 und 25 kV AC) startete am 22. Januar 1984 der Durchlauf der orangefarbenen Gelenkwagen-Triebkopfzüge via Vallorbe bis Lausanne. Da auf den Triebköpfen kein dritter Dachstromabnehmer für die Schweiz platziert werden konnte, musste die SBB eine Befahrbarkeit ihrer Fahrleitung mit der 1.450 Millimeter breiten Wechselstrompalette der SNCF sicherstellen (SBB-Norm: 1.320 Millimeter). Drei weitere TGV-Dreisystemzüge 116–118 folgten bis 1989. Zwecks Achskilometerausgleichs erwarben die SBB die PSE-Züge 112 und 114, 2007 auch den TGV-POS 4406. Kommerziell wurde die TGV-Relation Frankreich – Schweiz 1997 bis 2002 als dekorierte „Ligne de Cœur" beworben. Seither läuft dieser Verkehr unter Lyria. Die TGV-PSE tricourant wurden 2012 ausgemustert und von POS abgelöst. Seit 2019 fahren Doppelstock-Euroduplex.

Die ab 14. November 1994 verkehrenden Kanaltunnel-Züge Eurostar TMST/e300 mussten mehrsystemig für 25 kV/50 Hz und Gleichstrom 0,75 kV (mit Seitenstromschiene BR), 1,5 kV (SNCF und NS) und 3 kV (SNCB) geeignet sein. Dreiig 1,5/3/25 kV wurde 1994/95 auch die zweite Lieferserie der TGV Réseau 4501–4540 ausgelegt. Das erste Los TGV-R 501–550 war nur für die beiden SNCF-Systeme bestimmt gewesen. Die TGV-R 4501–4506 wurden für den Durchlauf Turin – Mailand/Italien ausgerüstet. Die Züge 4531–4540 kamen nicht in den

normalen SNCF-Bestand, sondern als Typ PBA für Paris – Brüssel – Amsterdam ab 2. Juni 1996 zur Thalys-Flotte in bordeauxrot/silbernem Design. Die siebzehn neu gebauten und ab 14. Dezember 1997 bis Köln verkehrenden Viersystemzüge PBKA erhielten Triebköpfe mit abgerundeten Formen und einteiligen Frontscheiben wie die Doppelstock-TGV 2N2. Das Eigentum an den PBKA-Garnituren war anfänglich aufgeteilt auf SNCB (4301–4307), DB AG (4321/-2), NS (4331/-2) und SNCF (4341–4346).

Für die per 10. Juni 2007 eröffnete TGV-Est-Européenne-Linie wurden 19 Garnituren 4401–4419 POS (steht für Paris – Ostfrankreich – Süddeutschland) zusammengestellt. Zwischen neu gelieferten dreisystemigen Triebköpfen (1,5/15/25 kV) mit Drehstrom-Asynchrontechnik und ETCS wurde der achtteilige Glieder-Wagensatz aus den vorhandenen einstöckigen TGV-R-Garnituren 515–533 übernommen. Zu den Zügen via Straßburg nach Basel/Schweiz und bis Stuttgart trat ab 9. Dezember 2007 ein Tagesrandzugpaar bis München. 30 von 122 doppelstöckigen TGV ab Lieferjahr 2011 wurden als Euroduplex (2N2 3UA Nr. 4701–4730) mit Mehrsystemtriebköpfen auch für Fahrten in 16,7-Hertz-Netzen bestückt. Die 19 POS-Züge standen 2012 bis 2019 der Suborganisation Lyria für den Verkehr in die Schweiz zur Verfügung. Sie kehrten danach wieder in den Normalbestand der SNCF zurück und laufen noch in Umläufen via Straßburg ergänzend zu Euroduplex grenzüberschreitend.

ICE-Typen auf Auslandstouren

Bei aller sonstigen technischen D/A-Kongruenz erforderten beim ICE 1 die Ausbauchung auf 3.020 Millimeter und somit über die statische Normalumgrenzung hinaus sowie das Störstromspektrum der Umrichter eine spezifische Prüfung. Bei der ersten Besuchsfahrt zum Brenner-Jubiläum im September 1992 gab es noch eine Fahrplananordnung der ÖBB, die wegen der noch nicht abgeklärten Beeinflussung von Gleisfreimeldeanlagen zwischen Kufstein und Brenner für den Gastzug ein fernmündliches Rückmelden, Lü-Dora mit Begegnungsverboten und besondere Fahrstraßen vorschrieb. Letztlich wurden die Tz 168–171 für 200 km/h und 0,85 m/sec² Seitenbeschleunigung zugelassen, 2002 zusätzlich Tz 162–167. Im Grenzbahnhof mussten stets der Primärfilter abgeschaltet und eine veränderte Stromrichtertaktung aktiviert werden. Ab 14. Mai 1998 kam ein ICE 1 als „Prinz Eugen“ bis Wien und fuhr zwischendurch als „Wiener Philharmoniker“ bis Innsbruck. Die Planfahrten von ICE 1 nach Österreich endeten im Dezember 2006 und wurden durch den Pool von DB AG-ICE T/ÖBB-4011 abgelöst. ICE 2 waren dagegen nur auf innerdeutschen Verbindungen eingesetzt und erreichten nie das Ausland.

Alle ICE T 411 mit ETCS – ausgenommen die schweiztauglichen Tz 1180–1184 – sind in Österreich zugelassen. Per 1. Januar 2006 erwarben die ÖBB das Eigentum an den von Tz 1115 und 1116 auf

Seit mehr als vierzig Jahren schon fahren mehrsystemige TGV unter 16 2/3 Hertz zu Zielbahnhöfen in der Schweiz. Im Bild der TGV 115 bei Arnex 1984 auf dem Weg nach Lausanne

In den 1999 noch nicht überdachten Bahnhof Liege-Guillemins fährt der Thalys Tz 4306 auf der Relation Paris – Brüssel – Köln ein, im Hintergrund entfernt sich ein Gegenzug

Die SNCF hält am Konzept mit zwischengereihtem, doppelstöckigem Gliederwagensatz fest. Am 29. Juli 2010 lief der erste TGV Euroduplex auf Zulassungsfahrt in der Westschweiz

Während ICE 1 zwischen 1992 und 2021 ausgedehnte Umläufe bis in die Schweiz hatten, gab es solche nach Österreich nur spärlich von 1998 bis 2006. In Bild Tz 168 als „Prinz Eugen“ im März 2002 in Rekawinkel

Drei 411 gehörten zwecks Achskilometerausgleichs von 2006 bis 2020 als ET 4011 zum ÖBB-Eigentum und liefen in einem Pool mit den deutschen Tz 1101–1112 – hier 4011.091 Ende 2006 bei Unterperfuß

1191 und 1192 umbenannten ICE T der Baureihe 411, ein Jahr später ebenso das ex Tz 1114/neu 1190. Die drei Garnituren wurden im ÖBB-Bestand bis 2020 als ET 4011 090–092 geführt, blieben de facto aber in einem Pool zusammen mit den Tz 1101–1113 und wurden von der Deutschen Bahn disponiert und in München unterhalten.

Die drei von den ÖBB eingebrachten Tz 1190–1192 deckten im Ausgleich zunächst die Laufleistungen deutscher 411 nach Österreich (Wien und Innsbruck) hinein ebenso ab wie ein von 2006 bis 2009 von den ÖBB geführtes innerösterreichisches Zugpaar Wien – Bregenz. Seit 2008 laufen ICE T im Zweistundentakt (Hamburg/Dortmund –) Frankfurt (Main) – Passau – Wien. Inzwischen abgelöst vom ICE 4, gab es auch ein Zugpaar Hamburg – Innsbruck via Kufstein.

Ab dem 31. Mai 1999 wurden Umläufe mit kurzen, fünfteiligen und schweiztauglich ausgerüsteten ICE T/415 1580–1984 Stuttgart – Zürich eingerichtet, damals ergänzend zu den Cisalpino ETR 470. Als diese Relation nach dem Rückzug der CIS-Pendolini ab 10. Dezember 2006 allein von siebenteiligen 411 1180–1184 abgedeckt wurde, waren das die vormaligen Tz 1120–1124, an denen die Spitzenwagen gegen jene der bis dato in die Schweiz laufenden 415 1580–1684 ausgetauscht worden waren. Wegen Problemen mit den Radsatzwellen bei den ICE T wurden die Neigezüge via Gäubahn per 20. März 2010 aus dem Verkehr gezogen und kehrten nicht zurück. Apropos Angebotsrücknahme: Die seit 2009 geführten Wochenend–ICE T für Urlauber via Garmisch-Partenkirchen bis Innsbruck entfallen nun mit Abkopplung der Mittenwaldbahn vom Fernverkehr. Reduziert werden auch Touristik-ICE, die bisher St. Anton am Arlberg via Kufstein – Innsbruck erreichten.

Von 1992 bis 2021 zeigten ICE 1 starke Präsenz in der Schweiz, wofür die letztgebauten Tz 172–190 mit zusätzlichen Stromabnehmern und SBB-Zugsicherung (damals Integra-Signum und ZUB 121) ausgerüstet waren. Ab 27. September 1992 fuhren ICE 1 planmäßig bis Zürich (– Chur), ab 28. Mai 1995 nach Interlaken. Der ICE-Durchlauf war den Schweizern viel Geld wert: Die DB AG ließ sich die Ausrüstung aller 38 schweiztauglichen ICE-Triebköpfe 401 mit ETCS (verpflichtend für die SBB-Neubautrasse Mattstetten – Rothrist) zu Vollkosten berappen. Allerdings wären Regressansprüche angefallen, hätte die DB AG diese Einrichtungen innerhalb einer zehnjährigen Frist im eigenen Netz genutzt, was nicht geschah, denn auch die Ausrüstung aller übrigen ICE 1 mit ETCS erfolgte nicht vor 2017. Teuer kam sicher auch der Neuaufbau des 401 573 nach einer BLS-Kollision in Thun am 28. April 2006, rekonstruiert mit Teilen des 401 551.

» Das deutsche Prestigeprodukt ICE kommt vielfach in Österreich und der Schweiz zum Einsatz

Seit 2021 sind die ICE 1 in allen Schweiz-Umläufen durch die neuen ICE 4 der Baureihe 412 mit verteilten Antrieben abgelöst. Aktuell fahren durchweg dreizehnteilige 412.4. ICE 1 kommen DB AG-seitig noch bis Basel SBB – etwa in einem von München zulaufenden Kurs. Alle ICE 4 als 412.0 9001–9050 zwölfteilig, 412.2 9201–9237 siebenteilig und 412.4 9451–9500 dreizehnteilig haben Österreich-Zulassung; für die Schweiz gilt solches nur für 412.0 und 4. Beim ICE 4 sind Trafo, Stromrichter und Motordrehgestelle auf Einzelwagen konzentriert (in DB AG-Diktion „Traktionswagen“ oder „Powercar“), die im Zugverband verteilt eingereiht sind. Siebenteilige Kurzzüge 412.2 fahren aktuell über die Tauernbahn bis Klagenfurt und ab Dezember 2025 weiter über die neu eröffnete Koralmbahn durch den 34 Kilometer langen Basistunnel bis Graz. 412.2-Siebenteiler verkehren auch zwischen Dortmund und Innsbruck via Lindau in der Trasse der langjährig von den ÖBB mit Z-Wagen gefahrenen IC 118/119. Aktuell kommt als ICE 1218/1219 zwischen Berlin und Innsbruck via Kufstein ein 412.4-Langzug bis nach Österreich.

Nur 17 der erstgebauten ICE 3 mit verteilten Antrieben wurden als Viersystemzüge ICE 3M der Baureihe 406 in Dienst gestellt: 13 Tz 4601–4613 für den DB AG-Fernverkehr und vier Tz 4651–4654 für die NS. Der erste Fahrgasteinsatz Rich-

tung Niederlande erfolgte im Kontext der Expo Hannover 2000, Fahrplandienst ab 23. Oktober 2000, die Letztfahrt wie in *em* 6/25 berichtet am 16. April 2025. Die vorhandenen Züge 406 005, 006, 008, 009, 012 und 013 waren für den Einsatz auf LGV-Strecken bis Paris als ICE 3 MF modifiziert und 2006 in 406 080–085 umgezeichnet worden. Sie wurden im Umlauf nach Frankreich ab Juni 2015 durch Züge ICE 3 Velaro D der Baureihe 407 abgelöst und in der Folge zu ICE 3M rückgebaut. Der 460 081 war im August 2010 von einem abgestürzten Müllauto irreparabel aufgeschlitzt worden. Der Zug 4651 war am 15. Oktober 2010 im Bahnhof London-St. Pancras ausgestellt. Die ICE 3 neo 8001–8022 erhielten per 27. Mai 2024 die Zulassungen für Belgien und die Niederlande und erbringen seit 15. Juli 2024 alle grenzüberschreitenden Zugläufe statt der Baureihe 406. Eine Frankreich-Zulassung für den ICE 3 neo MS der Baureihe 408 ist aktuell nicht in Sicht.

Wenig geschätzter Cisalpino I

Als die ersten Einsystem-Pendolini ETR 450 in Italien fuhren, einigten sich die Spitzen von FS und SBB, eine zweite Zuggeneration mit Zweisystemausrüstung für 3-Kilovolt-Gleich- und 15-Kilovolt-Wechselspannung bauen zu lassen. 1993 wurde Cisalpino als Firma schweizerischen Rechts gegründet. Man bestellte neun Neigezüge ETR 470 vom Entwurfsblatt weg bei Fiat Ferroviaria. Zum Ausgleich der Wertschöpfung fertigte man die antriebslosen Zwischenwagen in der Schweiz. Die ETR 470 setzten sich aus drei unteilbaren Traktionseinheiten zusammen, die jeweils aus zwei angetriebenen Umrichterwagen der Achsfolge (1A)(A1) und einem nicht angetriebenen Trafowagen bestehen. Die Neigezüge kamen auf den Relationen Mailand – Genf ab 29. September 1996, Mailand – Zürich ab 25. Januar 1997 und ab 1. März bzw. 27. September 1998 weitergeführt bis Stuttgart zum Einsatz. Die Länge der neunteiligen Garnitur von 236 Metern vereitelte eine Tandemführung, weil eine solche die UIC-Bahnsteiglänge von 400 Metern überschreitet.

Mangelnde Zuverlässigkeit, verschlampter Komfort und Verspätungsanfälligkeit führten in der Schweiz zu einer gewissen Aversion gegen die ETR 470 besonders bei Kunden, die die Züge im SBB-Binnenverkehr nutzten. Eine Kurzwende von acht Minuten in Stuttgart ab 15. Dezember 2002 konnte bei einem Fernzug ganz einfach nicht funktionieren. Ab 10. Dezember 2006 wurden alle CIS-Kurse zwischen Zürich und Stuttgart durch ICE T der DB AG-Baureihe 411 ersetzt. Als FS Trenitalia 2008 die Marke Pendolino durch Frecciargento ersetzte, wich auch das Blau/Weiß der CIS-Garnituren einem Silberanstrich, es verblieb nur ein blauer Kennstreifen. Das Joint Venture Cisalpino wurde per 25. September 2009 aufgelöst. Die ETR 470 Nr. 2, 3, 5 und 9 gingen an die SBB über, die restlichen fünf an Trenitalia. Die SBB ließen ihre ETR 470 nur noch bis 2014 fahren, ehe sie verschrottet wurden. Die FS-Züge fuhren nach dem Rückzug vom Gotthard 2015 noch bis 2020 zwischen Rom und Reggio Calabria. Sie wurden 2022 auf 25 Kilovolt/50 Hertz für Hellenic Train in Griechenland umgebaut.

Ein ETR 470 legt sich am 23. Juli 2005 in die Wattinger Kurve. Das anfängliche Design der Cisalpino-Pendolini, wie sie 1998 bis 2006 bis Stuttgart kamen, war das von Rot auf Blau transformierte Giugiaro-Gestaltungsschema der ETR 460 des FS-Inlandverkehrs

Während die Cisalpino-ETR 470 in der Schweiz seit 2014 und in Italien seit 2020 nicht mehr fahren, sind die ähnlichen Fiat-Züge 680 noch unterwegs wie hier der CD-680 001 am 18. September 2017 als „Košičan" zu Füßen der Hohen Tatra in der Slowakei *Dr. Helmut Petrovitsch (4)*

Der 1995 in Tschechien eingeleitete Lizenzbau von zehn Pendolino-Zügen scheiterte zunächst daran, dass die betrauten Hersteller ČKD und Studenka in Liquidation gingen. Die Mittel reichten nur für die Bestellung von sieben Zügen bei Fiat Ferroviaria. Die 2003 gelieferten ČD-680 sind eine siebenteilige Variante des ETR 470 mit Dreisystemausrüstung für 3/15/25 Kilovolt und ETCS. Die Zulassung in Tschechien verzögerte sich erheblich wegen der mangelnden Störstromfestigkeit dortiger Sicherungsanlagen, was anfänglich auch 189 und „Taurus" ausbremste. Von Dezember 2003 bis Dezember 2006 kamen ČD-Pendolini 680 in zwei EC-Paaren bis nach Wien, aber nie planmäßig nach Deutschland. Grenzüberschreitend fahren sie inzwischen nur noch als Supercity „Košičan" bis Košice in der Slowakei.

Den Pendolini ähnliche ETR 470 wurden in unterschiedlichen Kompositionen auch nach Slowenien, Spanien, Portugal und Finnland geliefert (VR national und Russland-Verkehr „Allegro" bis 2022). Die drei in Italien gebauten kurzen Pendolino-Triebzüge 310 der slowenischen SŽ bestehen aus einer einzigen dreiteilig verteilten Traktionseinheit für 3-Kilovolt-Fahrspannung. Sie kamen, was bezüglich des Stromsystems problemlos war, ab 14. Dezember 2003

Europäische Elektrotriebzüge des grenzüberschreitenden Fernreiseverkehrs

Fahrzeugtyp, Bahngesellschaft	Einsatzländer	Stromsystem	Einsatzzeitraum
elT 1900/ET 11, DRG	D, A	15 kV/16,7 Hz AC	1936–1959
ETR 200/220/240, FS	I	3 kV DC	1936–1980er-Jahre
Re 8/12 501/502, SBB	CH	15 kV/16,7 Hz AC	1937–1968
(ET) 4130, ÖBB	A, CH, D	15 kV/16,7 Hz AC	1958–1965
(ET) 4010, ÖBB	A, CH, D	15 kV/16,7 Hz AC	1965–2009
RAe TEE II/RABe EC, SBB	CH, I, F, BEL, LUX, NL, D	1,5 kV DC, 3 kV DC, 15 kV/16,7 Hz AC, 25 kV/50 Hz AC	1961–1999
(ET) 403, DB	D, A, CH	15 kV/16,7 Hz AC	1973–1995
TGV-PSE tricourant, SNCF	F, CH	1,5 kV DC, 15 kV/16,7 Hz AC, 25 kV/50 Hz AC	1984–2012
TGV R/Réseau/PBA/PBKA/POS/ Euroduplex/Eurostar, SNCF	F, BEL, NL, D, CH, I, UK	1,5 kV DC, 3 kV DC, 15 kV/16,7 Hz AC, 25 kV/50 Hz AC, 750 V DC seitlich (UK)	1994–heute
ICE 1, DB AG	D, CH, A	15 kV/16,7 Hz AC	1992–2021 (CH)–heute (DE)
ICE T 411/415, DB AG	D, A, CH	15 kV/16,7 Hz AC	1999–2010 (CH)–heute (DE/AT)
ICE 3M 406/3neo 408, DB AG	D, BEL, NL, F	1,5 kV DC, 3 kV DC, 15 kV/16,7 Hz, 25 kV/50 Hz AC	2000–2025 (406), seit 2024 (408)
ICE 4 412 DB AG	D, A, CH	15 kV, 16,7 Hz	2017–heute
ETR 470 Cisalpino FS	I, CH, D	3 kV DC, 15 kV/16,7 Hz AC	1996–2014 (CH), 2020 (IT)
ETR 610/RABe 503 Astoro, SBB	I, CH, D, A	3 kV DC, 15 kV/16,7 Hz AC, 25 kV/50 Hz AC	2009–heute
KISS 200/RABe, SBB	A, D, CH	15 kV/16,7 Hz AC	2011–heute
EC 250/RABe Giruno, SBB	CH, I, D, A	15 kV/16,7 Hz AC, 25 kV/50 Hz AC, 3 kV DC	2017–heute
ETR 400/410 Frecciarossa 1000, FS	I, F, ES, (ab 2026 D, A)	1,5 kV DC, 3 kV DC, 15 kV/16,7 Hz AC, 25 kV/50 Hz AC	2013–heute, ab 2026 international D/AT
Fyra V250/ETR 700 FS	NL, BEL (kurz), I	1,5 kV DC, 3 kV DC, 25 kV/50 Hz AC	2012–2013 (NL/BE), ab 2019 (IT)
Linx X2-2, SJ	SWE, NOR, DK	15 kV/16,7 Hz AC, 25 kV/50 Hz AC	2001–2004

als EC „Casanova“ von Ljubljana bis Venedig. Der Zuglauf entfiel ab 1. April 2008, weil die SŽ nicht bereit waren, die Nachrüstung mit der damals neu eingeführten italienischen Zugsicherung des SCMT-Balisensystems zu finanzieren.

ETR 610 werden zu SBB-Astoro

Als Cisalpino due wurde 2004 der siebenteilige ETR 610 in Abwandlung der zweisystemigen neuen Pendolino-Generation ETR 600 des FS-Binnenverkehrs für 3 und 25 Kilovolt bestellt. Der Neigezug ETR 610 setzt sich aus zwei, jeweils über drei Wagen verteilte, Traktionseinheiten zusammen: Trafowagen ohne Eigenantrieb, flankiert von Stromrichterwagen mit zwei Antriebsachsen (1A)(A1). Im 1.-Klasse-Halbzug ist noch ein antriebsloser Halbspeisewagen mit dem DB AG-Stromabnehmer eingereiht. Die Inbetriebnahme der 14 dreisystemigen ETR 610 für 250 km/h samt ETCS sollte 2007 mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und der HG-Strecke Mailand – Bologna einhergehen. De facto kam der erste CIS II aber erst am 20. Juli 2009 in den Regelbetrieb Genf – Mailand, also einen Monat, ehe die Cisalpino AG aufgelöst wurde. Mit der Aufteilung der CIS-Flotte wandelten sich die Züge 1–4, 8, 11 und 12 zu Silberpfeilen von FS Trenitalia und die ETR 610 Nr. 5–7, 9, 10, 13 und 14 gingen in den SBB-Bestand über. In zwei Losen beschafften die SBB zwölf weitere solcher nun als RABe 503 011–022 geführten Züge. Gemäß den Regeln für die nationalen Fahrzeugregister verbleiben Fahrzeuge bei Betreiberwechsel

FS Trenitalia brauchte an den ihr zugefallenen Cisalpino II ETR 610 1–4, 8, 11 und 12 bloß die rote Wellen-Dekoration wie bei den Inlandszügen ETR 600 für die Marke Frecciargento (Silberpfeil) aufzubringen – hier Zug 11 am 24. März 2012 in Verona P.N. *Dr. Helmut Petrovitsch (3)*

im Verzeichnis ihrer Erstimmatrikulation, die hier 610 CH-CIS lautete. Folglich fahren die ETR 610 von Trenitalia unter CH-TI, und bei den SBB laufen gleiche Züge nebeneinander als 610 (ex CIS) bzw. 503 (Nachbeschaffung). Die SBB-Züge erhielten den weiß/schwarz/roten Anstrich und den Übernamen Astoro (Habicht). Neben dem transalpinen Schweiz-Italien-Verkehr kamen ETR 610 ab 10. Dezember 2017 auch für den neu eingeführten ECE Frankfurt (Main) – Mailand zum Einsatz, und zwar bis zur Ablösung durch Giruno ab 9. Juni 2024. Ein neues Betätigungsfeld für die RABe 503 eröffnete sich ab Mitte Dezember 2020 im EC-Taktverkehr Zürich – Bregenz – München mit der DB AG-Neuelektrifizierung Lindau – Memmingen – Geltendorf. Die ÖBB sind mit der Stellung der Triebfahrzeugführer für den Abschnitt St. Gallen – München eingebunden. Die Drehgestellbauart Typ ETR 600/610 mit integrierter Neigehydraulik findet sich auch unter den DB AG-Triebzügen der Baureihen 411 und 415.

Nach dem Deal mit der DB AG erhielt die private WESTbahn als Ersatz 15 von Stadler gebaute, allerdings geleaste, Sechsteiler KISS 3 4010 018–032, hier am 26. Februar 2021 bei Flaurling

» Die doppelstöckigen KISS-Triebzüge sind eigentlich S-Bahn-Garnituren im Fernverkehr

Mit Blick auf die Gotthard-Basislinie beschafften die SBB 35 elfteilige sowie nicht neigende Stadler-Gelenktriebzüge EC 250 Smile als SBB-RABe 501 unter dem Namen Giruno

Doppelstöckiger KISS 200

Das Kürzel KISS steht für „komfortabler innovativer spurtstarker S-Bahn-Zug“ und ist im Prinzip ein S-Bahn-Zug im Fernverkehr. Für den Markteintritt des österreichischen Newcomers WESTbahn entwickelte Stadler die vierteilige Doppelstockgarnitur weiter zum KISS 200 für den Fernverkehr mit erweitertem Sitzabstand und 200 km/h Maximaltempo. Am 11. Dezember 2011 nahm die WB sieben sechsteilige Garnituren 4010 001–007 (Zweitbesetzung ohne Bezug zum früheren ÖBB-4010) auf der Strecke Wien – Salzburg – Freilassing in Betrieb.

Auf dem Gelände des Voest-Stahlwerks in Linz errichtete WB in Kooperation mit Stadler eine eigene Wartungshalle „Westbox“ inklusive Unterflurdrehbank und großem Ersatzteillager. 2017 folgten ein weiterer Sechsteiler 4010 008 und neun Vierteiler 4110 009–017, die an breiten, einflügeligen und druckdichten Schiebetüren erkennbar sind. Kundendienstlich etablierte sich das EVU WB als Antithese zu den ÖBB mit einem Zugbegleiter pro Wagen, zuschlagfreiem Ticketkauf im Zug und niveaugleichem Einstieg an 55 Zentimeter hohen Bahnsteigen.

Die WESTbahn fixierte im Juli 2019 überraschend die Abgabe ihrer 17 Züge an den Fernverkehr der DB AG – die neun Vierteiler 4110 zum Dezember 2019, die acht Sechsteiler 4010 zwei Jahre später. Nach vorübergehend reduziertem Zugangebot erhielt die WB 2021 fünfzehn neu gebaute sechsteilige KISS 3 4010 018–032, diesmal im Leasing. 2022 fuhr die WB bis München, 2025 bis Stuttgart und Lindau. Die Konflikte mit den ÖBB scheinen ausgeräumt und die Fahrzeugunterhaltung wanderte nach Wien West. Bis März 2022 waren alle Umbauten für die DB AG inklusive ETCS-Ausrüstung erledigt. Die 4110 fahren in IC-Farben zwischen Dresden und Rostock, die 4010 4101–4108 pendelten bis Mitte Juni 2025 zwischen Stuttgart und Zürich. Auf nächtlichen IC-Trassen ab Rostock bzw. Stuttgart kommen die Züge zum vertragsgemäß in Wien verbliebenen Service. Zurück nach Österreich: Die ÖBB kauften die KISS-Züge von der DB AG. Die acht Sechsteiler verkehren ohne Neulackierung seit 6. Oktober 2025 als ÖBB-IC auf der Weststrecke und haben Railjets freigesetzt. Obendrein haben die ÖBB 14 KISS 4706 im Railjet-Design bei Stadler bestellt.

Gliederzüge für SBB und WB

Als Smile („schneller, mehrsystemfähiger, innovativer, leichter Expresszug“) benennt Stadler den elfteiligen, nicht neigenden Gliederzug EC 250, den die SBB für den Italien-Verkehr via Gotthard-Basislinie seit 2017 bereits in 35 Stück beschafft und ihrerseits Giruno (Bussard) getauft haben. Bei diesen einstöckigen RABe 501 stützen sich alle Wagenelemente übergangsseitig auf Jakobs-Drehgestelle ab, von denen über den Zug verteilt vier beidachsig angetrieben sind. Die 202 Meter lange Gliedergarnitur ist an keiner Stelle ohne die Nutzung von Hebezeugen und Hilfslaufwerken trennbar. Die Wagen weisen abgesenkte Mittelteile mit einer Einstiegshöhe von 760 Millimetern (einzelne Zusatztüren auch 550) auf, Fahrgast-abteile mit Fußbodenhöhe 950 Millimeter bzw. Rampen und Podeste bis auf 1.200 Millimeter über SO über den Drehgestellen. Der grenzüberschreitende Einsatz bis Mailand begann am 12. August 2020, später ausgedehnt bis Venedig, Bologna und Genua und saisonal weitergeführt bis Florenz und Livorno. Der ECE Frankfurt (Main) – Mailand sollte bereits 2023 von Astoro auf Giruno umgestellt werden, was sich wegen der Gotthard-Blockierung auf den 29. Juni 2024 verschob. Ab 14. Dezember 2025 werden zwei Giruno-Zugpaare bis Hamburg eingerichtet. Ab März 2026 sollen bei der privaten österreichischen WESTbahn drei Smile fahren, die bei Stadler typengleich dreisystemig aus der laufenden Giruno-Produktionslinie (SBB bis Nr. 41) abgezweigt werden. WB möchte nach Inbetriebnahme der 250-km/h-Koralmbahn bald in der beschleunigten Südrelation Wien – Graz – Klagenfurt mitmischen. Über die Ghegabahn am Semmering, wo der Basistunnel nicht vor 2029 freigegeben sein wird, sind die vorhandenen doppelstöckigen KISS 4010 der WB aber nicht profilgängig. Das WESTbahn-Management erhält sofort einsetzbare RABe-501-Züge mit schon bestehender Zulassung für die Schweiz, Deutschland,

Ende 2026 sollen italienische HG-Züge ETR 400/410 bis München und später bis Berlin kommen. Das Bild am Brenner entstand am 15. September 2014 bei Überstellung eines Halbzuges zur Schienenverkehrsausstellung Innotrans nach Berlin

Wiederholt wurden von Ansaldo-Breda gebaute, problembehaftete Fyra-Triebzüge HSA 4800 für die Strecke Schiphol – Antwerpen zurück zum Hersteller geschleppt wie hier im Juni 2011 der Triebzug 4806 am Brenner

Dr. Helmut Petrovitsch (3)

Österreich und Italien, mit denen fünf tägliche Zugpaare zwischen Wien und Villach geführt werden sollen. Es gibt Mutmaßungen, dass diese drei Züge nach Ablauf des fünfjährigen Kontraktes an die SBB gehen.

Frecciarossa bis München?

Laut Ankündigung von FS Trenitalia sollen ab 13. Dezember 2026 italienische 300-km/h-Züge des Typs Frecciarossa 1000 von Rom und Mailand aus bis München verkehren und ab 13. Juni 2027 zwischen Mailand und Berlin. Der auf der Plattform V 300/Zefiro von Bombardier für China beruhende mehrsystemige Schnellfahrzug ETR 400 wird seit 2013 mit Zulieferungen durch Alstom gebaut. Er läuft bereits in 50 Exemplaren im AV-Netz der FS. 14 solcher Züge fahren seit Dezember 2021 zwischen Mailand und Paris und seit 2022 auch von Paris nach Lyon und 23 Garnituren als ILSA AVE S-109 unter der Marke iryo im spanischen HG-Normalspurnetz. Die Ablieferung 30 weiterer Züge mit der nunmehrigen Bezeichnung ETR 410 von Hitachi Rail in Pistoia für internationale Routen hat kürzlich begonnen.

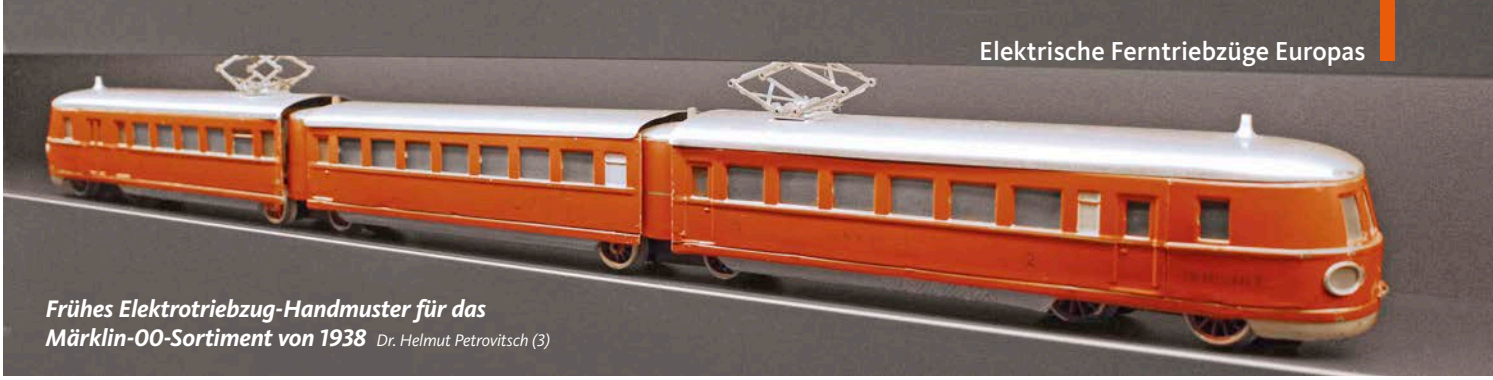
Aus Fyra werden Frecce

Nur 37 Tage vom 9. Dezember 2012 bis 18. Januar 2013 dauerte der problembehaftete Fahrgastbetrieb von zehn dreisystemigen Fyra-Triebzügen V 250 unter erschwerenden winterlichen Bedingungen auf der im Herbst 2009 eröffneten Schnellfahrstrecke HSA Zuid (Amsterdam –) Schiphol – Antwerpen. 2004 bei Ansaldo-Breda in Italien bestellt, waren dem Debakel schon Lieferverzögerungen und Probleme im Probebetrieb vorausgegangen. Wiederholt waren die V 250 zu Nachbesserungen zurück zum Hersteller nach Pistoia geschleppt worden. Als letzte Nachfristen verstrichen waren, kündigten die Niederländer Ende August 2013 den Bestellvertrag dieser achtteiligen Triebzüge HSA 4801–4816. Die Garnituren 4881–4883 für die SNCB waren zum Zeitpunkt des Stornos noch nicht lieferbar. Als Ansaldo-Breda 2015 von Hitachi übernommen wurde, blieben die V 250 ausgeklammert. Die abgestellten 19 Züge verblieben in Verfügung der Leonardo-Holding, die 17 davon nach Überarbeitung 2019 günstig an Trenitalia verkaufte. Die nunmehrigen Silberpfeile Frecciargento FS-ETR 700 laufen seit Juni 2019 zuverlässig im italienischen Hochgeschwindigkeitsverkehr, 2022 mutiert zur roten Einheitsmarke Frecciarossa.

Kurzlebiger skandinavischer Linx

Zwischen 2001 und 2004 existierte mit der in Göteborg angesiedelten Linx AB eine ausgegliederte Tochtergesellschaft von SJ und NSB, die fehlende schnelle Verbindungen zwischen Oslo und Stockholm sowie Oslo – Malmö – Kopenhagen über die am 1. Juli 2000 eröffnete Öresundbrücke organisieren sollte. Allerdings blieb der letztlich kommerziell gescheiterte Betrieb stets zweigeteilt: mit normalen, von Rc-Loks bespannten Wagenzügen auf der nicht ausgebauten Altbaustrecke zwischen Oslo und Göteborg, dort mit Umstieg zu farbflächig dekorierten schwedischen 200-km/h-Neigezügen X2-2. Es handelte sich bei der 1994 bis 1997 gelieferten Subtype X2-2 2024–2043 um Kurzgarnituren mit drei oder vier statt fünf Fahrgastwagen (wie bei den Vollzügen X2 2001–2023) zwischen dem nicht neigenden Triebkopf und dem Steuerwagen UA2X. Vier der bei den SJ geleasten und bei TGOJ adaptierten Linx-Züge X2-2 (2031, 2034, 2038, 2042 NK) waren für die Fahrt via Öresund bis Kopenhagen auf 25 Kilovolt und DSB-Zugsicherung nachgerüstet worden. Linx endete Ende Dezember 2004. Die Züge gingen zurück an die SJ, die sie wie andere X2-2 dann auf Vollänge ergänzten. *Dr. Helmut Petrovitsch*

Gegen Billigflug-Konkurrenz konnte das Linx-Zugangebot ab 2001 nicht bestehen und endete 2004, obwohl in Schweden 200-km/h-Neigezüge X2 eingesetzt wurden. Das Bild des X2-2 im Linx-Dekor entstand am 29. August 2002 in Malmö



Frühes Elektrotriebzug-Handmuster für das Märklin-00-Sortiment von 1938 Dr. Helmut Petrovitsch (3)

■ H0-Modellübersicht zu elektrischen Fernverkehrstriebzügen

Schnelle Mehrteiler

auf den Gleisen Mitteleuropas

Unsere Modellübersicht zum Thema Fernverkehrstriebzüge auf elektrifizierten Strecken versteht sich als kurze Chronik zur jüngeren Modellbahngeschichte und beschränkt sich auf maßstäbliche H0-Garnituren für den Zweileiter-Gleichstrombetrieb. Die meisten der hier vorgestellten Garnituren waren bereits Gegenstand spezieller em-Beiträge

Bei der Betrachtung des Triebzugthemas im Modell stellt sich eingangs die Frage: Starzug oder Problemfall? Denn bezüglich Anlagengröße und Bahnsteiglängen dürften Langzüge aus neun bis dreizehn Elementen wie beispielsweise ein vier Meter langer ICE 1 eher Club- bzw. Ausstellungsanlagen vorbehalten bleiben. Viele der aktuellen Triebzüge haben eine Garniturlänge von nur 200 Metern (230 Zentimeter in H0), weil zwei gekoppelte Garnituren an 400 Meter lange Bahnsteige passen müssen. Doch welche kürzeren vorbildkonformen Kompositionen würden sich anbieten, wenn man den kurzlebigen und modellgerecht dreiteiligen Probezug „Cisalpino Zero“ außer Acht lässt, den man mit Teilen des Serienzugs ETR 470 nicht darstellen kann? In erster Linie wäre bei grenzüberschreitend eingesetzten Zügen im exakten H0-Maßstab an den fünfteiligen ICE T der DB AG-Baureihe 415 von *Rivarossi* zu denken, an ÖBB-4010 und RAe/RABe von *Roco* mit fünf Fahrgastwagen und an die Siebenteiler wie den „Astoro“ von *Lima* oder den ICE 4/412 von *Piko*; aber auch der elfgliedrige „Giruno“ von *Trix* ist nicht viel länger.

Die Krux mit der Zuglänge

Anzuerkennen ist, dass alle Hersteller dessen ungeachtet auch (über-)lange Zuggarnituren vollständig mit all ihren unterschiedlichen Wagenelementen konsequent umgesetzt haben. Primär angeboten wird zumeist allerdings ein Basisset, das die beiden Frontteile und ein bis drei Zwischenelemente enthält, sodass zumindest auch ein Stromabnehmer und der Antrieb vorhanden sind. Mit Seitenblick auf die Vorbildtechnik muss man allerdings kritisch festhalten: Die wenigsten dieser kurzen Pseudogarnituren wären im Realmaßstab auch nur theoretisch z. B. für Probefahrten betriebsfähig, wie etwa die alten Triebkopfzüge mit veränderlicher Zahl von Einzelwagen, wie RAe/RABe, 4010 oder ICE, aber keine aktuellen Züge mit verteilten Antrieben. Das trifft zu auf all die Pendolino-Spielarten vom ETR 470 bis zum ICE T, auf die ICE 3-Versionen sowie den Gliederzug „Giruno“. Die zur Komplettierung notwendigen Zwischenwagen werden meist einzeln oder in Zweiersets angeboten, was natürlich den Gesamtpreis der Garnitur anhebt.

Alles auch eine Frage des Preises

Die exorbitanten Preissteigerungen in der Branche rücken den Kauf eines kompletten Langtriebzuges mit Kosten bis 1.000 oder 1.500 Euro für den Durchschnittskäufer ohnehin fast außer Reichweite. Ein konkreter Vergleich hierzu aus der unteren Preiskategorie: Zwecks des hier erforderlichen Fotos haben wir u. a. das seinerzeit bei Erscheinen 2015 gekaufte Vierwagen-Grundset zum ETR 610 von *Lima Expert* (Artikelnummer HL1650) aus der Verpackung geholt, auf dessen Originalkarton noch ein Preisetikett von 199 Euro klebt. Das bis heute unverändert angebotene Produkt wird aktuell allerdings für 299 Euro verkauft.

Fuhr auch grenzüberschreitend: DB-Triebzug ET 11 in H0 von Liliput

Mehrsystem-TEE-Garnitur RAe der SBB aus dem Lima-H0-Sortiment

Roco bot jahrelang den ÖBB-ET 4010 für den internationalen Einsatz an

Die Bundesbahn-Baureihe 403 brachte Lima 1982 und überarbeitet 1990

Heimisch zwischen Paris und Köln: „Thalys" als Mehano-H0-Modell

ICE T als Rivarossi-H0-Triebzug 1520 der DB AG Dr. Helmut Petrovitsch (6)

Limas H0-Triebzug ETR 470 für den alpenquerenden „Cisalpino"

Die Italiener steuern den CIS-ETR 610 von Lima fürs schnelle Reisen bei

In der historischen *Märklin*-Sammlung des „Porsche-Traumwerks" in Angern ist ein bemerkenswertes Handmuster eines ersten elektrischen Triebzuges in 00, vermutlich aus dem Jahre 1938, ausgestellt. Die Garnitur mit Jacobs-Drehgestellen entspricht formmäßig eindeutig jener des am SVT Leipzig orientierten aus dem „Märklineum". Bügel auf den SVT drauf – und fertig war der vom SBB-Re 8/12 inspirierte rote Pseudo-Tatzelwurm. Ähnlich agierte *Märklin* auch noch in den 1950er-Jahren beim DT 800: Endteile aus ST 800 gegengleich angefügt, darauf Bügel ohne sonstige

Dachausrüstung – fertig. Der ET 11 wurde in H0 ausschließlich von *Liliput/Bachmann* angeboten: 2007 zunächst ET 11 03 als Ft „Münchner Kindl", wie er ab 1958 zwischen München und Frankfurt (Main) fuhr (133544), nachfolgend 2008/09 – allerdings ohne Formänderungen und insbesondre ohne Drehgestellschürzen in Blaugrau/Hellgrau der frühen DB-Jahre – und letztlich als elT 1902 in den DRB-Farben Elfenbein/Rot.

Elektrische Ferntriebzüge in H0

Der TEE-RAe wurde ab 1986 in der „Golden Series" von *Lima*/Vicenza mit Kardanantrieb aufgelegt (149812) sowie 2001 für die schweizerische *Arwico* in kleiner Serie und figurierte ohne Verbesserungen 2009 kurz bei *Rivarossi/Hornby* (HR2039). *Märklin* brachte 2007 den RAe fünfteilig in der Ursprungskonfiguration von 1961 im Längenmaßstab 1:93,5 (39540). In beiden Fällen musste mit den Schürzen im Drehgestellbereich getrickst werden. Von *Trix* gab es den Zug 2007 in gleicher Länge aus Anlass „50 Jahre TEE" (22135) und später sechsteilig als RAe 1054 „Killesberg" (22236). 2013 erschien der feiner detaillierte und viel teurere RAe 1052 bei *L.S. Models* (17021).

Den österreichischen Paradezug ET 4010 gab es über viele Jahre hinweg nur als arg gestauchte Nachbildung bei *Kleinbahn*, wo seit 1958 auch der frühere Transalpin ET 4130 im Programm war, sowie bei *Lima* (149742) im alten Fertigungsstil mit tiefen Fensterdurchbrüchen, dem Triebkopf in 1:87 und 1:100-Wagen. Erst seit 1992 kann man sich an einem hochwertigen, maßstäblichen Städteschnellzugmodell 4010.05 in Elfenbein/Saphirblau von *Roco* erfreuen (43053), immer wieder in Farb- und Nummernvarianten aufgelegt, zuletzt 2021 (73056) und zwischen 1996 und 2004 auch als modernisierte Version in Verkehrsrot/Grauweiß/Umbragrau ohne Eckfenster und mit Schwenkschiebetüren.

> » Die Auswahl an elektrischen Triebzügen für den grenzüberschreitenden Fernverkehr ist enorm

Der erste von *Lima* 1982 herausgebrachte maßstäbliche ET 403 (149742) zeigte noch keine bündig eingesetzten Fenster. 1990 folgte der Zug in neuer Gehäusebauweise aus glasklarem Kunststoff einschließlich der Fensterflächen und im Übrigen mit Farbaufdruck im IC- als auch im Lufthansa-Design. 2008 erlebte dieses Modell eine Neuauflage bei *Rivarossi/Hornby* (HR2085). 2012/15 gab es ET-403-Garnituren als 1:93,5-Club-Modelle bei *Märklin* (37778) bzw. *Trix* (22778), die jedoch nie ins Regelprogramm kamen. Über den neuen 403-H0-Triebzug von *L.S. Models* (16001/-5) wurde jüngst in *em* 6 und 9/25 berichtet.

Die Thalys-Garnituren PBKA 4341/21 gab es temporär von *Mehano* (29712) bzw. *Lima* (149878) als jeweils vierteiliges Grundset und dazu zweimal drei ergänzende Zwischenwagen. Von *Trix* kam der PBKA 4331 (22371) mit geänderten Farbflächenkonturen und als einstöckiger TGV der Zuordnung POS 4410 sowie TGV-Lyria-4414 gleichermaßen aufgeteilt auf vier Grund- plus zweimal drei Verlängerungselemente. Doppelstöckige „Euroduplex" gibt es bei *Jouef/Hornby* (HJ2362). Angekündigt ist obendrein der Zug 4709 bei *Trix* (22381). Den frühen TGV tricourant PSE 112 gab es einst bei *Lima* (149775) und auch unter *Jouef* (HJ2326).

ICE- und ÖBB-Triebzugmodelle

Über die vielen Modelle der einsystemigen ICE 1 bis 3 des Binnenverkehrs, von denen nur Tz 162–171 auch nach Österreich und Tz 172–190 in die Schweiz rollen durften, wurde regelmäßig im *em* berichtet. Modelle der DB AG-Baureihe 406 M gab es bei *Mehano* als komplette achtteilige Zugsets 2368 (DB AG-Tz 4608) und 3571 (NS-Tz 4651) sowie fünfteilig zuzüglich Ergänzung von *Trix* (22300) sowie bei *Piko* in vier Elementen in einer NS-Zugpackung (96943) einschließlich Fahrregler und Gleisen. Der Velaro D 407 006 erschien als *Roco*-Grundset (72040) und in zwei Ergänzungspackungen (-2/-4) sowie bei Fleischmann als 407 015 (448001). Die aktuellen Modelle ICE 4/412 wurden in *em* 3/22 im Vergleich *Piko/Märklin/Trix* besprochen. ICE T gab es von *Fleischmann* sowohl als DB AG-411 007 (4460) als auch als ÖBB-4011.092 (4760), von *Rivarossi/Hornby* den kurzen DB AG-Tz 1520 (HR2210) und den langen ÖBB-4011 091 (HR2372).

Einen „Cisalpino" ETR 470 gab es nur von *Lima* in der Grundpackung (149719) mit den Wagen 1-2-8-9 des 470 Nr. 3, dazu in viel zu geringer Auflagenzahl die fehlenden 2+3-Ergänzungswagen. Jüngst kündigte *Rivarossi* eine Neuauflage des ETR 470 in den beiden Cisalpino-Designs Blau/Weiß (HR2964) und zuletzt Silber (HR3026) an. Den ETR 610 gibt es gleichermaßen nur von *Lima* unter HL-Nummern in der gesamten Palette der Farbgebung Silber mit blauen CIS-Streifen und auch mit FS- bzw. SBB-Logo nach der Fuhrparkaufteilung, in verschiedenen silber/roten Dekorationen FS AV und Frecciargento, in Rot/Weiß/Schwarz der SBB (1660 + 4660) und als SBB-RABe 503 018 in der München-Zürich-Dekoration (1680 + 4680).

Abschließend sei erwähnt, dass die Modellmotive in diesem Beitrag als nicht zugerüstete Sammlerstücke aus der jeweiligen Erstlieferserie im Toleranzrahmen des Längenmaßstabs bis 1:93,5 fotografiert wurden. Die Modelle sind in der gleichen Reihenfolge abgehandelt wie die realen Ferntriebzüge im Vorbildteil. Die Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Nicht näher aufgeführte Modelle sind unerhebliche Untervarianten mit Farbton- oder Betriebsnummernänderungen, entbehrlichen Dekors wie grünen Klimaschutzstreifen oder als Werbeträger. *Dr. Helmut Petrovitsch*

Auhagen

H0 *NEU 2025* **11479** Postamt

H0 *NEU 2025* **41691** Ladenausstattung

TT *NEU 2025* **13357** Bahnhof Dosse

TT *NEU 2025* **43693** Bistroausstattung

N *NEU 2025* **14491** Wellblechschuppen

WWW.AUHAGEN.DE

Bild des Monats

Diesel-Treffen in Dradenau

Auf den Gleisanlagen der Hafenbahn in Hamburg-Waltershof dominieren inzwischen Metrans und die evb Logistik das Betriebsgeschehen. Als Rangierdienstleister setzt etwa der Geschäftsbereich Logistik der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) hier gleichzeitig bis zu fünf Lokomotiven ein. Der einstige Marktführer im Schienengüterverkehr, DB Cargo, tritt im klassischen Hafenbetrieb zunehmend in den Hintergrund.

Um den gestiegenen Verkehr zu bewältigen, hat evb Logistik von der SWEG zwei Gravita übernommen. 265 301 hatte am 19. September 2025 ihren ersten Einsatztag und trägt bereits das evb-Farbschema, als sie auf den Gleisen des Rangierbahnhofs Dradenau auf den T2 des Deutschen Eisenbahn-Vereins trifft. Der historische Triebwagen war anlässlich des „Tags der Schiene“ von Metrans für Publikumsfahrten gechartert worden. *Text und Bild: Christoph Grimm*

Railpool-Ellok 6193 153 mit einem KV-Zug am Block Vogl (Strecke München – Rosenheim) am 21. September 2025: Der VDV warnt vor einem Rückgang der KV-Anteile am Gesamttransportvolumen Moritz Leipinger

■ Kombinierter Verkehr

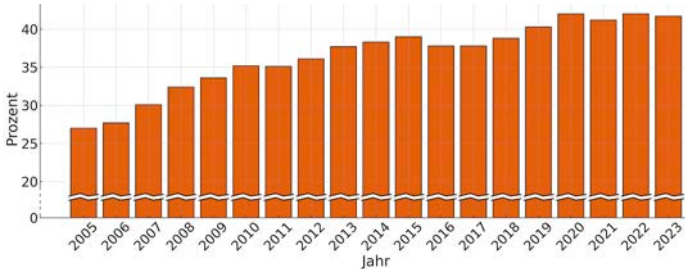
Branche warnt vor Rückverlagerung auf die Straße

Beobachtet man den Zugbetrieb auf den großen deutschen Bahnmagistralen – etwa entlang der Rhein-Schiene, der Nord-Süd-Strecke oder dem Brenner-Nordzulauf zwischen München und Kufstein, fallen sie unweigerlich auf: lange Güterzüge mit Sattelaufliegern, verladen auf Tragtaschenwagen. Bekannt sind etwa Ganzzüge mit Trailern der Spediteure Winner oder Lkw Walter, die im sogenannten Kombinierten Verkehr (KV) verkehren und ein markantes Bild abgeben.

Der KV verbindet den Ferntransport auf der Schiene (oder per Binnenschiff) mit einem kurzen Vor- und Nachlauf per Lkw. In den vergangenen Jahren galt der KV nicht nur in Deutschland als Hoffnungsträger und zentrales Element einer klimafreundlichen Güterlogistik. Mit politischer Rückendeckung verzeichnete der Sektor immer wieder Zuwächse im Transportvolumen. Doch inzwischen mehren sich in der Branche Stimmen, die vor einem tiefgreifenden Einbruch warnen.

VDV: „Kipppunkte überschritten“

Im Oktober warnte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) vor einem strukturellen Einbruch im Kombinierten Verkehr. Die Zeit kontinuierlicher Marktanteilsgewinne sei vorbei, so der Verband – politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen führten dazu, dass der vormals wachstumsstarke Sektor in eine Phase des Niedergangs übergehe. VDV-Vizepräsident Joachim Berends sprach von „infrastrukturellen Unwägbarkeiten“, die „Kipppunkte überschritten“ hätten. Besonders hohe Trassenpreise und Zusatzkosten bei Umleitungen infolge von Großbaustellen wirkten wie „Hemmschuhe“ – sie führten dazu, dass Transporte wieder verstärkt auf die Straße zurückkehren.



Entwicklung der Anteile der Verkehrsleistung des schienenseitigen Kombinierten Verkehrs am gesamten Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland in den Jahren 2005 bis 2023 *Daten: Destatis 2025, Grafik: em*

Mit Blick auf das sinkende Transportvolumen – von 124 Millionen Tonnen im Jahr 2022 auf 113 Millionen Tonnen 2023 – kritisierte Berends auch die fehlende politische Unterstützung: Der Koalitionsvertrag von Union und SPD erwähne den Kombinierten Verkehr mit keinem Wort.

Infrastrukturmängel als zentrales Problem

Auf Nachfrage des *eisenbahn magazins* bestätigen mehrere KV-Betreiber und Eisenbahnunternehmen die Einschätzung des VDV. Sven Flore, CEO von SBB Cargo International, nennt die Entwicklung „besorgniserregend“ und verweist insbesondere auf „die Unzuverlässigkeit in der Transportkette bei DB InfraGO“. Fehlende Fahrdienstleiter, unkoordinierte Baustellen und eine massive Steigerung der Trassenpreise würden die

Wirtschaftlichkeit der KV-Angebote untergraben.

Auch Irmtraut Tonndorf von Hupac Intermodal spricht von einer „besorgniserregenden Entwicklung“ und sieht Kapazität, Qualität und Kosten des Schienensystems zunehmend entkoppelt. Vor allem die anstehenden Korridorsanierungen könnten deshalb „umfangreiche Rückverlagerungen“ auf die Straße zur Folge haben, sofern keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

Was das konkret bedeutet, erläutert Sprecherin Stefanie Vasko von Kombiverkehr. Der KV-Operateur aus Frankfurt am Main hat 2024 rund 780.000 Lkw-Sendungen transportiert – fünf Prozent weniger als im Vorjahr. Vasko nennt sowohl die schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung als auch infrastrukturelle und betriebliche Einschränkungen im Schienennetz als Ursache für den Rückgang. Sie hebt hervor: „Allein durch zahlreiche verschiedene Infrastrukturprobleme und auch aufgrund der Vielzahl an Baustellen im Rahmen der laufenden Generalsanierung wurden uns 3.560 bestellte und zugesagte Zugabfahrten im letzten Jahr kurzfristig wieder storniert.“ Das bedeute auch für die Spediteure eine erhebliche Belastung, da für abgestellte, nicht abgefahrene Ladeeinheiten an den Terminals Gebühren anfielen.

Trassenpreise als Wettbewerbsnachteil

Auch die Deutsche Bahn ist über ihre Tochter DB Cargo im KV tätig. Ein Sprecher nennt neben der problematischen Zuverlässigkeit der Schieneninfrastruktur auch Trassenpreise und Umleiterkosten als zentrale Einflussfaktoren für die aktuelle Marktentwicklung. Er geht davon aus, dass sich die Lage weiter verschärft, weil die Trassenpreiserhöhung 2025 und die geplanten Aufschläge für 2026 die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs weiter schwächen.

Stefanie Vasko warnt vor einer „wirtschaftlichen Schieflage“, wenn die Differenz zwischen Trassenpreiserhöhung und staatlicher Förderung nicht vollständig ausgeglichen werde. Auch die verzögerte oder unzureichende Trassenpreisförderung Schienengüterverkehr (TPS-Förderung) verschärfe laut mehreren Unternehmen die Lage.

Die strukturellen Probleme nähren in der Branche die Sorge vor einem schleichenden Vertrauensverlust bei den Verladern. Sven Flore von SBB Cargo berichtet, dass die Begeisterung für den Kombinierten Verkehr inzwischen sehr abgekühlt sei. Und auch bei Kombiverkehr stellt man fest, dass instabile Betriebsbedingungen im Schienennetz zunehmend zu Rückverlagerungen führen – „insbesondere, weil der Straßengüterverkehr aktuell vergleichsweise stabile Prozesse bietet“, wie Sprecherin Stefanie Vasko unterstreicht.

3.560

stornierte KV-Zugabfahrten musste Kombiverkehr 2024 hinnehmen

Die Entwicklung im Kombinierten Verkehr wird damit zunehmend zur Bewährungsprobe für die Verkehrspolitik. Ob die angestrebte Verlagerung von Transporten auf die Schiene gelingt, hängt wesentlich von der Leistungsfähigkeit und Verlässlichkeit der Infrastruktur ab. Die bereitgestellten Sondervermögen könnten dem Bund dabei den nötigen Spielraum eröffnen – wenn sie gezielt und wirksam eingesetzt werden.

Was die Branche fordert

Der VDV fordert deshalb Förderinstrumente für den Sektor, etwa kurzfristig die Mautbefreiung für Vor- und Nachläufe und langfristig eine grundlegende Trassenpreisreform sowie ein klares politisches Bekenntnis zum Schienengüterverkehr. Aus der Branche werden zudem Rufe nach einer Reduzierung der Elektrizitätssteuer und die zügige Umsetzung der EU-KV-Richtlinie laut.

Um die bestehende Nachfrage im intermodalen Verkehr zu sichern, hat Kombiverkehr zusammen mit anderen namhaften europäischen KV-Operateuren eine klare Forderung formuliert: Während der kommenden Generalsanierungen muss es eine Mindestverfügbarkeit von 90 Prozent der heutigen Trassenkapazität unter klaren technischen Bedingungen geben: Elektrifizierung, ausreichende Zuglängen und -gewichte sowie das Profil P400 für kranbare Sattelauflieger. Andernfalls drohe allein im alpenquerenden Verkehr eine Rückverlagerung von bis zu 500.000 Sendungen auf die Straße. *FD*

Peter Schricker

Abschied von „Nebelhorn“ und „Königssee“

DB Fernverkehr hat die IC-Züge „Nebelhorn“ und „Königssee“ im Oktober 2025 eingestellt. Mit dem An- und Abhängen von Wagengruppen in Augsburg war er Relikt einer Zeit, in der Kurswagen und klassisches Zugmaterial noch selbstverständlicher Teil des Fernverkehrs waren. Am 21. September 2025 haben die Loks 111 212 und 111 095 von DB Gebrauchtzug mit dem letzten IC 2083/2082 „Königssee“ nach Berchtesgaden ihr Ziel fast erreicht

Deutschen Bahn

Evelyn Palla ist Vorstandsvorsitzende

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG hat Evelyn Palla mit Wirkung vom 1. Oktober 2025 zur neuen Vorstandsvorsitzenden berufen. Sie trat die Nachfolge von Dr. Richard Lutz an, der das Unternehmen am 30. September verließ. Palla ist seit 2019 im Konzern tätig, zuletzt als Vorstand für Regionalverkehr. Zuvor war sie unter anderem für die ÖBB und E.ON aktiv. Lutz leitete die Bahn seit 2017 und war über drei Jahrzehnte im Konzern tätig. *em*

RDC Deutschland

Nachtzug-Betrieb in eigener Regie

Die RDC Deutschland Gruppe wird die Nachtzugverbindung Berlin – Hamburg – Stockholm fortführen. Das Unternehmen gab am 13. Oktober in Hamburg bekannt, dass die Strecke auch nach Auslaufen der schwedischen Förderung im Sommer 2026 Teil des europäischen Nachtzugnetzes bleibt. Der Vertrag mit den staatlichen SJ läuft dann aus. RDC will die Verbindung langfristig sichern und weiterentwickeln. Als auf Nachtzüge spezialisiertes Bahnunternehmen verfüge man über die nötige Infrastruktur und Erfahrung, so CEO Markus Hunkel. Bislang sind SJ für Angebot, Buchung und Vermarktung zuständig, während RDC den operativen Betrieb inklusive Wagen und Personal übernimmt. *em*

RDC-Nachtzug in Hamburg-Altona *picture alliance /ABBfoto*

■ Baureihe 218

Abschied von der Marschbahn?

Im August 2025 hat der ICE L-Wagenzug die eingeschränkte Zulassung für den Betrieb in Deutschland erhalten. Damit kann der neue Fernverkehrszug der Deutschen Bahn AG (DB AG) nun ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 in den Fahrgasteinsatz gehen. Die Einführung des neuen Zuges hat sich aufgrund von Verzögerungen im Zulassungsverfahren verspätet. Am 17. Oktober 2025 stellte die DB AG in Berlin den neuen Fernverkehrszug vor. Nach der derzeitigen Planung wird die DB AG im Jahr 2025 vier neue ICE L in Dienst stellen. Die neuen Züge kommen schrittweise ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 zwischen Berlin und Köln zum Einsatz.

Für die Marschbahn ist die Umstellung der IC-Züge ab dem 1. Mai 2026 vorgesehen. Die vorgesehene Umstellung hat auch Auswirkungen auf die Traktion. Auf dem nicht elektrifizierten Abschnitt Itzehoe – Westerland (Sylt) wird dann die Beförderung der Fernzüge durch dieselelektrischen Lokomotiven der Bauart Vectron erfolgen. Damit verliert die Baureihe 218 – nachdem auch die Urlaubs-IC nach und von Oberstdorf auf ICE-Wagenzüge umgestellt werden – die letzten ihr verbliebenen Leistungen im Fernverkehr der DB.

Ursprünglich sollte auf der Marschbahn schon mit der Indienststellung der Baureihe 245 (Bauart TRAXX DE) die Baureihe 218 abgelöst werden. Aufgrund von Unzuverlässigkeit wurden die Züge jedoch weiter von Lokomotiven der Baureihe 218 befördert. Da nicht mehr genügend eigene Lokomotiven der Baureihe 218 vorhanden waren, wurden auch von anderen Unternehmen Lokomotiven dieser Baureihe angemietet. Inzwischen hat sich die Einsatzlage der Baureihe 245 stabilisiert, so dass schon einzelne IC-Züge mit den neuen Lokomotiven befördert werden.

Die Verbrennungslokomotiven der Baureihe 218 hatten 1972 die Zugförderung von den Dampflokomotiven der Baureihe 012 übernommen. Während bis dahin für die D-Züge auf der Marschbahn eine Dampflokomotive genügte, mussten nun zwei Verbrennungslokomotiven in Doppeltraktion eingesetzt werden. Da trotz der Doppeltraktion die bisherigen Fahrzeiten nicht eingehalten werden konnten, war eine Streckung der Fahrzeiten erforderlich. Durch die Anmietung von fremden Lokomotiven sowie die Sonderlackierung eigener Lokomotiven war das Erscheinungsbild der Baureihe 218 auf der Marschbahn zuletzt abwechslungsreich. *ZP*

Niebüll – Dagebüll

Kurswagen-Abschied nach 100 Jahren

Mit der Umstellung der IC-Züge auf der Marschbahn auf ICE L endet auch die Zeit der Kurswagen zwischen Niebüll und Dagebüll Mole nach fast 100 Jahren. Grund ist die Einführung der neuen ICE L-Züge der Deutschen Bahn, die keinen Kurswagenbetrieb in Blockzugbildung mehr zulassen. Damit haben die Fähren zu den Inseln Föhr und Amrum keine direkte Fernverkehrsanbindung mehr. Die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll (neg) wird stattdessen mit Triebwagen-Doppeleinheiten Anschlüsse an die ICE-Züge bieten. Reisende müssen damit in Niebüll zwischen dem Bahnhof der DB AG und dem westlich gelegenen Bahnhof der NEG einen nicht witterungsgeschützten Fußweg zurücklegen. In Dagebüll Mole kann indessen künftig auf das Umsetzgleis verzichtet werden, da die neg-Triebwagen nicht mehr umsetzen müssen. *ZP*

218 497 mit IC 2374 (Stuttgart – Westerland) nördlich von Stedesand am 2. Oktober 2025. Die Zeit der 218 im Fernverkehr auf der Marschbahn könnte 2026 enden *Zeno Pillmann*

Jörg Heinen

„Fun Express" an der Mosel

Der unter Eisenbahnfreunden oft als „Hetzerather" bekannte „Fun Express" war in den vergangenen Jahren mit den unterschiedlichsten Lokomotiven unterwegs – zuletzt oft mit 111. In jüngster Zeit ist häufig eine Lok der Baureihe 101 zu beobachten. Am 25. September 2025 bespannt 101 128 den DZ 21308 (Münster – Wittlich). Der bunte Zug fährt gerade am „Winninger Brückstück" entlang

DB Fernverkehr

Vielfältiger Ersatzverkehr wegen IC2-Mangels

Seit Ende September 2025 hat DB Fernverkehr mit einem eklatanten Mangel an einsatzfähigen Twindexx-IC2 zu kämpfen. Auf vielen Linien, die planmäßig in der Hand der mit 146 oder 147 bespannten Doppelstockwendezüge liegen, kam ein buntes Ersatzzugangebot zum Tragen. Dabei griff DB Fernverkehr auf ICE 1, ICE 3, ICE 4 und ICE T zurück, die etwa bis nach Ostfriesland, Dresden und an den Bodensee gelangten. Auf der Linie 61 zwischen Karlsruhe und Nürnberg kam gar die Baureihe 415 zum Einsatz, die DB Fernverkehr im Frühjahr für verzichtbar erklärt hatte. *RM*

Mitteldeutsche Regiobahn

Erster Akkuzug übernommen

Die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) hat den ersten Akkuzug des Typs Coradia Continental BEMU von Alstom übernommen. Das Fahrzeug wird nun für Schulungen und Erprobungsfahrten zwischen Leipzig und Chemnitz sowie auf relevanten Umleitungsstrecken genutzt. Ursprünglich war die Inbetriebnahme der neuen Akkufahrzeuge für Dezember 2023 vorgesehen. Aufgrund von Lieferverzögerungen wird aktuell ein Ersatzkonzept mit Diesellokomotiven und Doppelstockwagen umgesetzt. Ein konkreter Termin für den Start des Fahrgastbetriebs mit den neuen Akkuzügen steht weiterhin aus. *em*

DB InfraGO

Keine Baufreiheit nach Generalsanierung

Das Konzept der Generalsanierungen gerät immer weiter ins Wanken. Zunächst versprach DB InfraGO im Anschluss an die monatelangen Totalsperrungen zehn Jahre Baufreiheit. Wenig später wurde die Zeit halbiert. Doch nun wurde die Baufreiheit ganz aufgegeben. Während gegenüber der Öffentlichkeit per Dementi weiterhin explizit von einer fünfjährigen Baufreiheit gesprochen wird, hat DB InfraGO gegenüber der Branche in Gesprächen deutlich gemacht, dass die fünfjährige Baufreiheit nicht mehr eingehalten wird. Schon jetzt sind mehrere Fälle bekannt, in denen Bauarbeiten vor Ablauf der Frist auf den dann frisch generalsanierten Strecken eingeplant sind. *AWA*

DB Fernverkehr

ICE L übernimmt Leistungen ab Dezember 2025

Am 17. Oktober 2025 präsentierte die Deutsche Bahn den neuen ICE L in Berlin. Ab dem Fahrplanwechsel sollen die 230 km/h schnellen Züge des Herstellers Talgo schrittweise auf mehreren Linien eingesetzt werden. Bereits ab Dezember 2025 ist ein Zugpaar (ICE 1548/1055 bzw. ICE 1549) zwischen Berlin und Köln im Einsatz. Ab dem 1. Mai 2026 kommen Verbindungen ab Berlin (ICE 2074/2075) und Hamburg (ICE 2310/2311/2374/2375) nach Westerland (Sylt) hinzu sowie ein Kurs Berlin Südkreuz – Hamburg-Altona (ICE 872). Ab 11. Juli 2026 folgt eine weitere Ausweitung des Einsatzes der ICE L-Garnituren, darunter Fahrten ab Köln (ICE 2310/2311) und Frankfurt (Main) nach Sylt (ICE 2374/2375) sowie die Umstellung des IC „Allgäu" Dortmund – Oberstdorf (ICE 2012/2013). Da die für die Traktion der Züge vorgesehenen Talgo-Loks der Baureihe 105 bislang keine Zulassung in Deutschland erhalten haben, setzt die DB zunächst Elloks der Baureihen 193 und 248 ein. *em*

ICE L im Berliner Ostbahnhof: Am 17. Oktober 2025 präsentierte die Deutsche Bahn den Talgo-Zug offiziell *Oliver Lang/DB AG*

Letzter Herbst für Dieselzüge am Hochrhein? 245 007 mit RE 3058 Singen (Hohentwiel) – Waldshut im Klettgau bei Grießen (Baden)
Peter Bötsch

■ Basel – Erzingen

Elektrifizierung der Hochrheinbahn ist gestartet

In Waldshut haben am 20. September 2025 die Hauptbauarbeiten für den Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn begonnen. Bis Dezember 2027 errichtet die Deutsche Bahn AG (DB AG) auf der 75 Kilometer langen Strecke zwischen Basel Badischer Bahnhof und Erzingen (Baden) eine Oberleitung. Für die Sicherstellung der Stromversorgung baut DB Energie ein Umrichterwerk in Tiengen. In Rheinfelden-Warmbach, Bad Säckingen-Wallbach und Waldshut West entstehen neue Haltepunkte. Die DB baut zudem die anderen 17 Stationen barrierefrei aus. Auf dem eingleisigen Abschnitt zwischen Waldshut und Erzingen werden die Stationen Tiengen (Hochrhein) und Lauchringen zu Kreuzungsbahnhöfen ausgebaut.

Mehr Kapazität

Damit soll künftig eine höhere Zugfrequenz möglich werden. Regionalbahnen sollen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2027 nahezu halbstündlich fahren. Die Planer binden sie in das Linienkonzept der trinationalen S-Bahn Basel ein. Zusätzlich zum stündlichen Regionalexpress zwischen Basel und Singen fährt alle zwei Stunden (in der Hauptverkehrszeit stündlich) dann auch der „Hochrhein-Bodensee-Express“ von Basel Bad Bf über Waldshut und Konstanz nach St. Gallen/Herisau.

Sperre ab April 2026

Die ersten Arbeiten im Bereich zwischen Grenzach und Rheinfelden (Baden) werden den Zugverkehr nicht einschränken. Zwischen Rheinfelden und Erzingen richtet die DB ab April 2026 einen Ersatzverkehr mit Bussen ein, weil der Abschnitt dann bis 2027 für die Bauarbeiten gesperrt bleibt.

Schweiz finanziert mit

Die Gesamtkosten für Elektrifizierung und Ausbau der Hochrheinbahn belaufen sich nach DB-Angaben derzeit auf rund 434 Millionen Euro. Im Dezember 2023 unterzeichneten das Land Baden-Württemberg, die Landkreise Lörrach und Waldshut sowie die DB einen Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für das Projekt. Auch die Schweiz beteiligt sich wesentlich an der Finanzierung. *FD*

■ *DB Cargo*

Verkaufen und zurückmieten

Die angeschlagene DB Cargo wird bis Jahresende rund 6.000 Güterwagen an das Güterwagen-Leasingunternehmen GATX Rail Europe im Rahmen eines Sale-and-lease-back-Deals verkaufen und anschließend für mehrere Jahre anmieten. Der Deal umfasst unterschiedliche Wagentypen und ist Teil des internen Sanierungsprogramms. *AWA*

■ *agilis*

HLB-1440 hilft bei agilis

Agilis musste jüngst zwei Unfälle beklagen, bei denen jeweils 440 stärker beschädigt wurden. Als Ersatz hat das Unternehmen zwei 1440 der HLB Hessenbahn angemietet. Nach Schulungen am Standort Günzburg sind 1440 144 und 1440 145 seit dem 13. Oktober 2025 bis auf Weiteres im Einsatz, vorrangig zwischen Ulm und Donauwörth. *RM*

■ *Hessische Landesbahn*

Mireo Plus B im Testeinsatz auf der Rothaarbahn

Seit dem 10. Oktober 2025 werden batterie-elektrische Triebzüge vom Typ Mireo Plus B der Hessischen Landesbahn (HLB) auf weiteren Linien des Netzes Eifel-Westerwald-Sieg (EWS) im Fahrgastbetrieb getestet. Die Einheiten 563 801/901, 563 802/902 und 563 803/903 sind nun auch auf der RB 93 (Betzdorf – Bad Berleburg) sowie der elektrifizierten RB 95 (Siegen – Dillenburg) im Einsatz. Ziel des erweiterten Testbetriebs ist die Erprobung der Alltagstauglichkeit auf topografisch teils anspruchsvollen Strecken. Der zuständige Aufgabenträger SPNV-Nord teilte mit, dass die Erprobungsphase voraussichtlich bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 andauern wird. Ein regulärer Betrieb auf Strecken im Westerwald (Limburg – Siershahn, Limburg – Au/Sieg) ist im Anschluss vorgesehen. Bisher fanden Testfahrten seit Mai 2025 vor allem auf den Linien RB 29 (Limburg – Siershahn), RB 90 (Limburg – Au/Sieg – Siegen) sowie RB 96 (Betzdorf – Dillenburg) statt. Durch die frühzeitige Fahrzeugauslieferung und den Fortschritt bei der Schulung des Fahrpersonals war eine Ausweitung des Einsatzspektrums möglich. Die Mireo Plus B der HLB verfügen über 126 Sitz- und 156 Stehplätze sowie Mehrzweckbereiche für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle. *FD*

563 802/902 bei einer Probefahrt in Dillenburg am 1. September 2025. Die Hessische Landesbahn setzt ihre Mireo Plus B bis Dezember nun auch auf den Linien RB 93 und 95 ein *Klaus-Martin Vomhoff*

■ *Hermann-Hesse-Bahn*

Start des Bahnbetriebs im Januar 2026 geplant

Nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für die beiden „Problemtunnel" Forst und Hirsau – der Fledermausschutz sorgte für jahrelange Verzögerung und Kostensteigerungen – geht es bei der Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn (Weil der Stadt – Calw) nun schnell. Im Laufe des Januars 2026 wird der Verkehr auf der Strecke starten. Bis voraussichtlich Juni 2026 enden die Züge allerdings in Weil der Stadt. Erst nach Umbau des Bahnhofs Renningen ist die Durchbindung der Züge bis dorthin möglich. Die Strecke ist Teil des Ortenau-Netzes, so dass Mireo Plus B der Südwestdeutschen Landesverkehrs-GmbH (SWEG) zum Einsatz kommen. Sie pendeln montags bis freitags im Halbstundentakt. Spätabends sowie am Wochenende wird ein Stundentakt angeboten. *RM*

Marcus Benz

Umleiter auf der Brenzbahn

Mehrmals wöchentlich verkehren Ganzzüge mit koffeinhaltigen Erfrischungsgetränken von Bludenz über Lindau-Reutin und Ulm Rbf nach Bremerhaven auf dem DB-InfraGO-Netz unter Verantwortung von Captrain Cargo West. Wegen diverser Sperrungen beförderte das Bahnunternehmen den Zug am 28. September 2025 als DGS 89264 Ulm Rbf – Bremerhaven Imsumer Deich über die Brenzbahn – mit Unterstützung einer in Ulm stationierten Diesellok der Baureihe G1206 (Foto in Heidenheim an der Brenz)

In Kürze

Stuttgart 21: DKS-Baustein 3 kommt

Der DB-Aufsichtsrat hat am 23. September 2025 den Gremienvorbehalt für das Projekt Digitaler Knoten Stuttgart (DKS) Baustein 3 aufgehoben. Der Baustein 3 erweitert den Ausbau mit ETCS ohne Signale in das Umland Stuttgarts (rund 400 Streckenkilometer). Die Planungsarbeiten DKS sind bereits weit fortgeschritten, die Ausschreibung für die Realisierung ist Anfang des Jahres 2025 erfolgt. *AWA*

Rückkehr der Ex-DB-KISS

Nach nicht einmal vier Monaten verkehren die von DB Fernverkehr an die ÖBB verkauften KISS der Reihe 4010 wieder in Deutschland. Seit dem 6. Oktober 2025 sind auf der Linie Wien – Salzburg – München die KISS-Sechsteiler mit den Zügen 268, 1295 und 263 unterwegs. *AWA*

Hamburg-Diebsteich erst 2029

Statt Ende 2027 soll der neue Fernbahnhof Hamburg-Diebsteich, der als Ersatz für Hamburg-Altona gebaut wird, frühestens im Dezember 2029 in Betrieb gehen. Die DB ist mit den Arbeiten stark in Verzug, in den vergangenen Monaten waren kaum Fortschritte erkennbar. *AWA*

Höchststand bei überfahrenen Haltesignalen in 2024

Die Anzahl an überfahrenen Haltesignalen hat 2024 mit 717 Vorfällen einen neuen Höchststand erreicht. Davon erreichten 124 den Gefahrenpunkt. Im Vorjahr waren es 561 zu 108. Dies geht aus dem jüngst veröffentlichten Sicherheitsbericht des Eisenbahn-Bundesamts hervor. *RM*

411-Ausflottung ab 2028

DB Fernverkehr plant ab 2028 die schrittweise Ausflottung der Baureihe 411. Die siebenteiligen ICE T werden vom ICE L abgelöst. Analoge Planungen existieren für die ICE 3 der Baureihe 403. *RM*

Batteriefertigung in der Oberpfalz

Siemens Mobility baut in Luhe-Wildenau eine neue Produktionsstätte für Batteriesysteme für Schienenfahrzeuge. Die Fertigung soll im Oktober 2027 starten. *em*

Feuertaufe für den T 2: Für Fotofahrten weilte der AEG-Triebwagen Anfang Oktober 2025 in Bruchhausen-Vilsen. Anschließend wurde er ins Emsland überführt Malte Werning

■ Museumseisenbahn Hümmlinger Kreisbahn

AEG-Triebwagen ist wieder betriebsfähig

Nach über 20-jähriger Aufarbeitungszeit ist der frühere T 2 der Schleswiger Kreisbahn seit dem 1. Oktober wieder betriebsfähig. Rechtzeitig zum 100. Jahrestag seiner Inbetriebnahme im November 1925 steht der AEG-Benzoltriebwagen damit als ältester betriebsfähiger Verbrennungstriebwagen in Deutschland wieder für Sonderfahrten bereit.

Der Zweiachser wurde seinerzeit zusammen mit einem Schwesterfahrzeug beschafft, um den Bahnbetrieb der Kreisbahn zu vereinfachen und zu rationalisieren. Die Aufarbeitung des Oldtimers ist eine bemerkenswerte Privatinitiative eines Triebwagenfreundes aus Wilhelmshaven. Begleitet von der Interessengemeinschaft zur Erhaltung Historischer Fahrzeuge e. V. wurde der Triebwagen in einer Werkstatt über viele Jahre hinweg aufwändig restauriert. Fahrzeugeinsteller ist die Museumseisenbahn Hümmlinger Kreisbahn e. V., die ihn als T 3 führt. Den Schriftzug „Schleswiger Kreisbahn“ trägt der Triebwagen dennoch weiterhin.

Der Hundertjährige wurde von L.H.L. (vormals Herbrand) im Auftrag der AEG gebaut, die auch Motor und Antrieb über ihre Tochter N.A.G. beisteuerte. Weitere Fahrzeuge des Typs A3 entstanden bei van der Zypen & Charlier. Zunächst lief er mit Benzolmotor, der 1950 durch einen 110-PS-Diesel ersetzt wurde. 1960 erhielt der Wagen neue, rundliche Stirnfronten sowie eine modernisierte Inneneinrichtung.

1973 wurde der Triebwagen ausgemustert und gelangte über Enschede (Stichting Museum Buurtspoorweg) und Mariembourg (Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées) erst 2004 zurück nach Deutschland. Von den AEG-Triebwagen der 1920er-Jahre sind nur drei Exemplare erhalten: der nun wieder betriebsfähige „Schleswiger T 2“, der schmalspurige T 43 des DEV in Bruchhausen-Vilsen sowie der normalspurige T 24 des VVM in Schönberger Strand. *MWD*

T2: Technische Daten	
Hersteller	L.H.L.
Baujahr	1925
Spurweite	1.435 mm
Bauart	Typ A3
Achsfolge	A1
Länge	12.900 mm
Leistung	110 PS (Dieselmotor)
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h

Jörg Heinen

Dynamischer Express im Zürcher Unterland

Re 4/4 II 11141 hat sich am 28. September 2025 zu einer Extrafahrt durchs Zürcher Unterland aufgemacht. Die Lok des Vereins Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz ist seit dem 14. September 2024 wieder einsatzfähig. Am Haken hat sie den Dynamometerwagen des gleichnamigen Vereins aus Winterthur. Der 1913 gebaute Xd4ü 99701, einst Messlabor der SBB, dient heute als Gesellschaftswagen

Museum der RSE

Jubiläum in Asbach

Mit einem Bahnhofsfest feierte das Museum der Rhein-Sieg Eisenbahn in Asbach im September sein 25-jährige Bestehen. Kurz vor der Feier konnten weitere Gleise neben dem Lokschuppen verlegt werden. Für 2025 ist die Inbetriebnahme der restaurierten Jung-Diesellok V 13 vorgesehen. Parallel wird der historische Wismar-Triebwagen T2 in seiner ursprünglichen blau-cremefarbenen Lackierung aufgearbeitet. *GF*

Asbach: Jung-Diesellok V 13 der RSE soll wieder fahren *Guus Ferrée*

Jürgen Albrecht

Doppeljubiläum bei der Döllnitzbahn

Vor 50 Jahren, am 27. September 1975, fuhr der letzte DR-Personenzug von Oschatz nach Mügeln. Zum Jubiläum stellt die Döllnitzbahn die Fahrt mit der umnummerierten 99 1584 nach. Ein besonderer Programmpunkt: Dasselbe Brautpaar, das sich 1975 in Naundorf mit dem Zug fotografieren ließ, konnte nun zu seiner Goldenen Hochzeit erneut vor der Lok posieren – Blumenstrauß und ein Stück Kohle inklusive

Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées

ELNA 158 wieder betriebsbereit – Einsätze beim Festival de la Vapeur

Die ELNA-Dampflok 158 der belgischen Museumsbahn Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (CFV3V) ist wieder im aktiven Dienst zurück. Die 1940 von Henschel für die Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) gebaute 1'C-Tenderlok absolvierte im Rahmen des Festival de la Vapeur Ende September 2025 ihre ersten Einsätze nach einer aufwändigen Generalüberholung.

Im Zuge der Arbeiten erhielt die Lokomotive einen neuen Kessel von der Firma Lonkwitz in Wetzlar. Der Fertigstellung standen jedoch gleich mehrere Hindernisse im Weg: Zunächst erschwerte ein Einbruch bei Lonkwitz die Arbeiten, weil wichtige Kesselarmaturen entwendet wurden. Ersatzteile mussten aufwendig beschafft werden. Zudem zeigte sich beim Neubaukessel ein Konstruktionsfehler: Der Dampfdom wurde zu weit hinten platziert, wodurch der Einbau des Sandbehälters nur eingeschränkt möglich ist.

Die ELNA 158 war nach ihrem Einsatz bei der TWE auch bei der Kleinbahn Kaldenkirchen–Brüggen sowie ab den 1970er-Jahren beim niederländischen Museum Stoomtram Goes-Borsele (SGB) beheimatet. Auf der 14 Kilometer langen Strecke Mariembourg – Treignes bespannte sie im September wieder Personenzüge, zusammen mit den Dampfloks AD 09, 61 und 64 250 – Letztere weiterhin im Sonderanstrich für Fotografen. *GF*

ELNA 158: Technische Daten	
Hersteller	Henschel
Baujahr	1940
Fabriknummer	24917
Bauart	ELNA 5
Spurweite	1.435 mm
Achsfolge	1'C
Ind. Leistung	540 PSi
Länge über Puffer	9.860 mm
Dienstgewicht	55 t
Höchstgeschwindigkeit	55 km/h

Die frisch aufgearbeitete ELNA 158 der Museumsbahn CFV3V verlässt am 27. September 2025 mit einem Personenzug den Bahnhof Treignes. Links im Bild die Pfarrkirche Saint-Valère & Saint-Ruffin aus dem Jahr 1900 *Guus Ferrée*

In Kürze

Großbrand im Bw Crailsheim

Am 4. Oktober 2025 brach im Lokschuppen des ehemaligen Bw Crailsheim ein Brand aus. Ein historischer Personenwagen geriet in Flammen, zwei Personen wurden bei Löschversuchen leicht verletzt. Das Feuer zerstörte das Gebäude, in dem u. a. die Dampflok 50 3606, ein Bm 235 und ein ET 65-Beiwagen abgestellt waren. Der Schaden liegt bei rund 750.000 Euro. Rund 60 Feuerwehrleute waren im Einsatz. In der Nacht zum 6. Oktober flammte ein Glutnest erneut auf. Der Lokschuppen wird zum Beispiel von der Bahnbetriebswerk AG genutzt, zu der auch der Verein DBK Historische Bahn gehört, der sich unter anderem auch um die Instandsetzung der Drehscheibe im Bw Crailsheim bemüht hatte. *em*

Zuwendung für 50 3570

Der Verein Dampflokfreunde Salzwedel e. V. erhält aus Lotto-Mitteln des Landes Brandenburg eine Förderung für die Kesselreparatur der Dampflok 50 3570. Wirtschaftsminister Daniel Keller übergab die Zusage bei einem Besuch im Eisenbahnmuseum Wittenberge samt symbolischem Scheck. Die Unterstützung soll den Erhalt der Lok und des Museums als technisches Kulturgut sichern. *em*

Veränderungen in Gadebusch

Am Bahnhof Gadebusch kommt es zu Veränderungen: Nachdem das Restaurant im Empfangsgebäude geschlossen wurde, ist nun auch der Abzug historischer Fahrzeuge angekündigt worden. Die dort abgestellten Schlafwagen des „Orient-Express" sollen verkauft werden. Bislang konnten Gäste die Wagen als Hotelzimmer nutzen. Der Bahnhof Gadebusch liegt an der Bahnstrecke Schwerin – Rehna. *CMU*

GES: T36 fährt wieder

Die Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e. V. (GES) hat den ehemaligen WEG-Triebwagen T36 wieder betriebsbereit hergerichtet. Das dieses Jahr übernommene Fahrzeug erhielt einen Neulack im historischen rot/beigen WEG-Farbschema. *AWA*

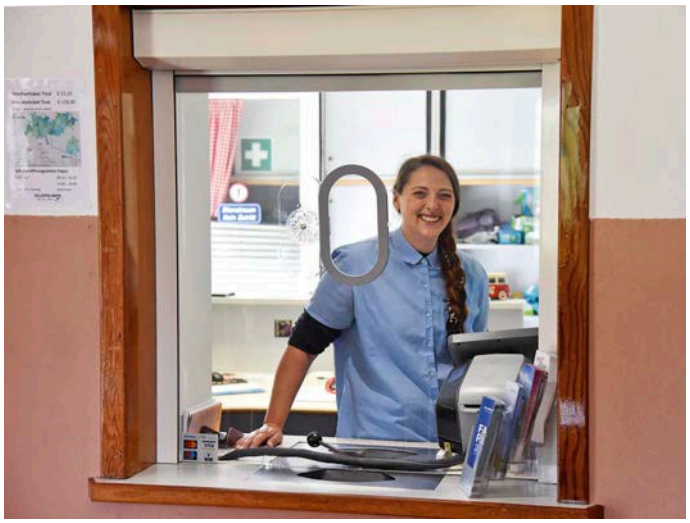
■ Österreich

Fügen-Hart: Wo die Eisenbahnwelt (noch) in Ordnung ist

Der Bahnhof Fügen-Hart im Tiroler Zillertal ist eines der letzten Relikte klassischer Bahnhofskultur. Blumengeschmückt, mit geöffneter Fahrkartenausgabe und einem gepflegten, heimeligen Warteraum, in dem seit über 120 Jahren der frisch gebohnerte Holzboden knarrt. Dazu saubere, einladende Toiletten.

Idyll in Gefahr

Doch dieses Idyll ist akut bedroht: Die Zillertalbahn, als Schmalspurbahn auf 760-Millimeter-Gleisen unterwegs, möchte sich zu einem hochmodernen, straßenbahnähnlichen und vor allem „dekarbonisierten" Verkehrsbetrieb wandeln. Vorgesehen sind eine Teilelektrifizierung bis Fügen, Akkufahrzeuge, Neubauabschnitte und moderne ÖPNV-Knotenpunkte samt Tiefgaragen – anstelle traditioneller Bahnhöfe, die noch von „echten Menschen" belebt werden. Auch dem Bahnhof Fügen-Hart droht damit das Aus, mitsamt seiner reizenden zwei- und vierbeinigen Bahnhofsbesatzung.



Julia Tusch ist das Gesicht und der gute Geist des Bahnhofs Fügen-Hart *Alexander Bauer*

Gerade erst ist der ebenso historische Bahnhof Zell am Ziller – wie Fügen ein Bauwerk aus der Ursprungszeit der Zillertalbahn – dem Erdboden gleichgemacht worden. Sollte kein Wunder geschehen, droht dem Bahnhof Fügen-Hart, so der heutige offizielle Name, Ende 2026 dasselbe Schicksal. Bis dahin aber werden Bahnhofsvorsteherin Julia Tusch und ihr vierbeiniger „Bahnhofschef" Mogli – längst eine kleine Attraktion der Zillertalbahn – Reisenden und Urlaubern mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Menschen prägen den Bahnhof

Sie verkaufen Einzelfahrkarten ebenso wie Schülermonats- und -jahreskarten, verleihen Fahrräder, sorgen für Sauberkeit und kümmern sich um den Blumenschmuck am Bahnhof. Und wenn es zu Störungen kommt, lassen sich die seit einigen Jahren fernbedienten Weichen immer noch vor Ort stellen – wie eh und je. Alles Aufgaben, die einst ganz selbstverständlich zum Alltag eines Bahnhofsvorstands an einer kleinen Landstation gehörten. Man wird all das in Fügen erst dann wirklich vermissen, wenn es nicht mehr da ist.

Auch der Güterverkehr auf Schmalspur lebt seit einigen Jahren wieder auf. Das örtliche Großsägewerk Binder wird seit vier Jahren wieder regelmäßig über die Schiene beliefert. Dabei werden normalspurige Güterwagen auf schmalspurige Rollwagen gesetzt und so ins Werk gebracht. Ergänzt wird der Verkehr durch Holzzüge mit modernen Gigawood-Rungenaufbauten, die auf alten Rollfahrzeugen montiert sind. *AB*

Julia Tusch und ihr Hund Mogli beobachten VL 23, die mit ihrem Güterzug den Bahnhof Fügen-Hart erreicht hat *Alexander Bauer*

Schweizerische Bundesbahnen

Aufträge für digitale Stellwerke vergeben

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung den Auftrag für die Einführung digitaler Stellwerke vergeben. Den Zuschlag erhielten Hitachi, Siemens und Stadler Rail. Der Start der Inbetriebnahme erster Anlagen ist ab 2029 vorgesehen. Im Zuge der Digitalisierung sollen in den kommenden 20 Jahren rund 80 Prozent der heute rund 500 Stellwerke ersetzt werden. Dabei handelt es sich zu einem großen Teil noch um Relaisstellwerke auf Basis von Technik aus den 1950er-Jahren. *EM*

Schweiz

SBB Cargo plant Neuausrichtung des Einzelwagenladungsverkehrs

Nach der heftig umstrittenen Neuausrichtung des Schweizer Kombinierten Verkehrs durch SBB Cargo, die einem Kahlschlag gleichkommt, haben die SBB im September 2025 nun auch ähnliche Veränderungen beim seit Langem stark defizitären Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) angekündigt. Ab dem Fahrplanwechsel Ende 2026 sollen zahlreiche Anschlüsse nicht mehr bedient werden und der Fokus auf Bedienpunkten mit hohen Transportmengen liegen.

SBB Cargo möchte so die Transportleistung lediglich um zwei Prozent bei einem gleichzeitig wirtschaftlicheren Betrieb senken. Die Bedienpunkte/Anschlüsse als Infrastrukturanlagen sollen dabei erhalten bleiben und anderen Güter-EVU zur Verfügung stehen. *FFÖ*

Lucas Seematter

Stichbahn nach Orbe vor Umbau

Der Betreiber Travys bewältigt den Reisezugbetrieb auf der kurzen Stichbahn Orbe – Chavornay mit zwei ehemaligen AVG/DB-Stadtbahnwagen. Wagen Nummer 004 erreicht am 10. Oktober 2025 den Haltepunkt St. Eloi. Die Strecke wird sich verändern, geplant ist etwa, den Betrieb von 700 Volt Gleichstrom auf 15 kV 16,7 Hz Wechselstrom umzustellen und Züge nach Lausanne durchzubinden

Österreich

Elektrischer Betrieb zwischen Wien und Bratislava

Nach dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Marchegger Ostbahn (Wien – Bratislava) durch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ist nun auch der slowakische Streckenabschnitt zwischen Marchegg-Staatsgrenze und Bratislava modernisiert. Der Lückenschluss für den durchgehenden elektrischen Betrieb zwischen Wien und Bratislava ist damit vollzogen. Am 11. Oktober 2025 wurde der grenzüberschreitende Zugverkehr offiziell wieder aufgenommen. 38 Nahverkehrszüge rollen seither täglich über die Marchegger Ostbahn. Im Dezember 2025 kommen vier Eurocity-Zugpaare hinzu. *FD*

Marchegger Ostbahn: 193 132 und 383 102 mit der Premierenfahrt von Bratislava nach Marchegg am 7. Oktober 2025

ÖBB/Christopher Seif

In Kürze

ÖBB: Aus für Bozen-RJ

Das Railjet-Zugpaar Wien – Bozen wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 eingestellt. Das Land Südtirol hat angekündigt, den Vertrag für die subventionierte Verbindung nicht zu verlängern. *AWA*

Schweiz: Maßnahmen für sichereren Güterverkehr

Infolge des Güterzugunfalls im Gotthard-Basistunnel 2023 hat das Schweizer Bundesamt für Verkehr unter anderem neue Vorgaben zu engeren Wartungszyklen für Güterwagen beschlossen. Außerdem müssen ausgewählte Radsatztypen in der Schweiz neu einen Mindestraddurchmesser von 864 mm (EU: 860 mm) aufweisen. *FFÖ*

Schweiz: Aluminium nach Sierre

SBB Cargo, SBB Cargo International (CI) sowie das Unternehmen Novelis haben einen bis Ende 2028 gültigen Vertrag für die Aluminium-Züge (u. a. Coils und Barren) zwischen den Novelis-Werken in Göttingen und Sierre unterzeichnet. SBB CI ist für die Traktion der Züge in Deutschland verantwortlich. *FFÖ*

Neue ÖBB-Werbelok

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben Anfang Oktober 2025 die 1116 152 mit einer Werbebeklebung versehen. Die Taurus-Lok wirbt ab sofort für das konzernweite Lehrlingsprogramm „Next Level“. Bereits im Jahr 2019 machte 1116 168 auf die damalige Lehrlingsoffensive der ÖBB aufmerksam. *MI*

„Baltic Express"-Mittagszug am 25. Juli 2025 bei Dolní Libchavy
Dietmar Beckmann

■ Polen/Tschechien

Im „Baltic Express" an die Ostsee

Bei den Fahrgästen recht beliebt sind die im Dezember 2024 neu eingeführten Eurocity-Züge mit dem Namen „Baltic Express" von Prag an die polnische Ostseeküste. Sie werden von den tschechischen České dráhy (ČD) zusammen mit der polnischen PKP Intercity betrieben und verbinden Prag direkt mit der polnischen Ostseeküste und verkehren täglich über Wrocław (Breslau), Poznań (Posen), Bydgoszcz (Bromberg) und Gdańsk (Danzig) bis nach Gdynia (Gdingen). Die rund 878 Kilometer lange Strecke bewältigen die Züge in etwas mehr als neun Stunden. Die Garnituren sind mit Wagen beider Bahngesellschaften gebildet. Die ČD stellt drei Wagen der 2. Klasse, während PKP Intercity den Wagen 1. Klasse sowie den Schlafwagen für den Nachtzug beisteuert. Bespannt werden die vier täglich verkehrenden Züge bereits ab Prag mit speziellen Lokomotiven des Typs Vectron von PKP Intercity, die den auffälligen Schriftzug „Baltic Express" auf den Seitenwänden tragen. Ein besonderer Streckenabschnitt erwartet die Fahrgäste in Ústí nad Orlicí (Wildenschwert). Dort verlässt der Zug die schnelle Hauptbahn Richtung Ostrava und Krakau und fährt gemächlich über die überwiegend nur für 80 km/h zugelassene eingleisige Strecke durch das malerische Žamberker Bergland über Letohrad (Geiersberg) und Lichkov bis zur polnischen Grenze. *DB*

■ *Italien*

Batteriezüge für die Ferrovie Appulo Lucane (FAL) vorgestellt

Der Schweizer Hersteller Stadler stellte Anfang Oktober auf der EXPO Ferroviaria in Mailand den ersten von sieben batteriebetriebenen Triebwagen für die schmalspurigen (950 Millimeter) Ferrovie Appulo Lucane (FAL) vor. Die süditalienische Eisenbahngesellschaft betreibt die zusammen 183 Kilometer langen Strecken Bari – Altamura – Matera bzw. Altamura – Potenza. Die neuen Züge sollen auf der Stichstrecke Matera – Altamura in der Provinz Basilikata zum Einsatz kommen und dort die dieselbetriebenen Züge ersetzen. Die Akkumulatoren der zweiteiligen Triebwagen haben eine Speicherkapazität von 636 kWh. Damit beträgt die Reichweite laut Stadler 70 Kilometer. (ETA 150^5: 603 kWh/500 km). Die Lebensdauer der Akkus ist mit sieben Jahren veranschlagt. Derzeit verkehren hauptsächlich Dieseltriebwagen der Reihe SB/ST (Stadler 2012–2015) auf der Strecke, die dann auf anderen Abschnitten eingesetzt werden sollen. Gerade in der von Touristen stark genutzten Tunnelhaltestelle Matera Centrale sind die Dieselabgase eine starke Belästigung. *JEP*

Stadler und FAL präsentieren den batteriebetriebenen Schmalspurzug
Stadler

■ *Frankreich*

Keine Nightjets nach Paris

Die französische Staatsbahn SNCF Voyageurs ist vom Verkehrsministerium in Paris darüber informiert worden, dass die staatlichen Leistungsbestellungen für den Nachtzugverkehr nach Österreich und Deutschland 2026 eingestellt werden. Betroffen sind die von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) betriebenen Verbindungen Wien – Paris und Berlin – Paris. Somit können die beiden Linien nach Angaben der ÖBB nach dem Rückzug der französischen Partner nicht mehr fortgeführt werden. Der letzte planmäßige Verkehrstag ist der 14. Dezember 2025. *em*

Niederlande

Arriva erhält Zugang zum Hauptnetz

Ab 14. Dezember darf Arriva stündlich Schnellzüge zwischen Zwolle und Groningen einsetzen – erstmals auf einer Relation des niederländischen Kernnetzes, das auch von den NS bedient wird. Wegen Fahrzeugmangels dürfte der Start jedoch frühestens 2026 erfolgen. Bereits im Vorjahr war ein Antrag an zu wenigen Fahrten gescheitert. In Limburg betreibt Arriva schon Regionalzüge parallel zu NS-Schnellzügen. Parallel erhalten die Züge von Arriva, Breng und Keolis in den Provinzen Overijssel, Gelderland und Flevoland ein neues RRReis-Design in Lila, Blau und Grün. Die Stadler-Triebwagen werden zudem schrittweise mit Toiletten nachgerüstet. *GF*

Arriva-Triebwagen 374 „Jan Terlouw" im neuen RRReis-Design als RS32 nach Winterswijk bei Varsseveld, 2. September 2025 *Guus Ferrée*

Belgien

SNCB bestellt 600 neue Triebwagen

Die belgische Staatsbahn SNCB will ihren Fuhrpark straffen: Noch in diesem Jahr soll die Zahl der derzeit 19 Triebwagen-Baureihen auf sieben reduziert werden. Im März 2025 bestellte die Bahn beim spanischen Hersteller CAF insgesamt 600 neue Triebzüge des Typs AM 30. Die erste Tranche umfasst 180 Züge mit 54.000 Sitzplätzen. Die AM 30 gibt es in drei Varianten – als Hybridzüge für nicht elektrifizierte und grenzüberschreitende Strecken, als dreiteilige Elektrozüge mit Doppelstock-Mittelwagen sowie als vierteilige Multisystem-Triebwagen (3000 V/25 kV) mit bis zu 200 km/h Höchstgeschwindigkeit. Alle Fahrzeuge erhalten ETCS Level 2 und sind für Belgien sowie Nachbarländer vorgesehen. Der erste Prototyp soll 2027 zur Verfügung stehen, die Inbetriebnahme ist für 2029 geplant. Dann beginnen die Ablösungen älterer Baureihen wie AM 75, AM 80 und AM 86. *WOH*

Tschechien

BEDMU für RegioJet

RegioJet hat die Ausschreibung des tschechischen Verkehrsministeriums über den Betrieb der Schnellzuglinien R14A Pardubice – Liberec, R14B Liberec – Ústí nad Labem, R21 Prag – Tanvald, R22 Kolín – Rumburk und R24 Prag – Rumburk gewonnen. Aufgrund der Weigerung des Ministeriums, für einen Infrastrukturausbau zwecks Einsatzes von akku-elektrischen Fahrzeugen (BEMU) zu sorgen, bestellt RegioJet bei Škoda insgesamt 34 BEDMU (Battery Electric Diesel Multiple Unit), die zusätzlich über einen Dieselantrieb verfügen. Die 18 Zwei- und 16 Dreiteiler werden ab Dezember 2029 die betagten 845 (Ex-DB-628) von Arriva vlaky ablösen. *AWA*

In Kürze

SFS-Eröffnung in Serbien

In Serbien wurde am 3. Oktober 2025 die 183 km lange Schnellfahrstrecke Novi Sad – Subotica für Güterzüge eröffnet. Der Personenverkehr startete fünf Tage später. Angeboten werden neun Intercity- und vier Interregio-Fahrten je Richtung. Die Strecke ist Teil des Ausbaus zwischen Belgrad und der Grenze zu Ungarn. *RM*

VAE: Keolis betreibt Züge

Anfang Oktober hat Etihad Rail, Eigner des im Bau befindlichen Schienennetzes in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE), mit dem international tätigen Betreiber von Personenverkehren Keolis einen Vertrag unterzeichnet. Keolis wird ab 2026 die Passagierzüge in den VAE betreiben. *FFÖ*

Wiederbelebung der Hedschasbahn geplant

Im September 2025 kamen Vertreter der Türkei, Syriens und Jordaniens zusammen, um die Wiederbelebung der Bahnverbindung zwischen den drei Ländern zu reaktivieren. Im Kern sollen Teile der total 1.322 Kilometer langen Hedschasbahn (auch Mekkabahn) Damaskus – Mekka, die nur noch teilweise in Betrieb ist, erneuert und um eine Strecke in die Türkei erweitert werden. *FFÖ*

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

ab 89,90 €*

FORM NEUHEIT

HOCHDETAILLIERTE PERSONENWAGEN AUS EINER FASZINIERENDEN ÄRA DER EISENBAHNGESCHICHTE

Mit den Personenwagen Gruppe 53 & 61 (m-Wagen) hat BRAWA **21 unterschiedliche Modelle** der DB-Schnellzugwagen in den Fachhandel und in den BRAWA Onlineshop gebracht. Die Wagen der Epochen III und IV sind für Gleich- und Wechselstrom erhältlich und mit beeindruckenden Details ausgestattet wie z. B. gefederte Gummiwulste am Übergang, verschiedene Inneneinrichtungen, Ausführung der auf Stoß geschweißten Dächer, Kurzkupplungskinematik und extra angesetzte Teile. Die Innenbeleuchtung ist eingebaut bzw. vorbereitet und die Modelle sind kompatibel mit der elektrischen Kupplung (Best.-Nr. 93716) aus dem BRAWA Sortiment.

Best.-Nr.
58068 - 58155
III IV DB

@brawa.de

WWW.BRAWA.DE

H0

*Unverbindliche Preisempfehlung

Militärzüge mit Panzerbeförderung

Schweres Militärgerät auf Flachwagen

Für die Verlegung von Militärgerät ist die Bahn bis heute das Mittel der Wahl. Doch technisch stellen die Transporte hohe Anforderungen. Der Eisenbahner Manfred Köhler erinnert sich, wie schwere Militärtransporte in der Wetterau Fahrzeugen und Personal einiges abverlangten

Der Begriff „Panzerzug" wird heute häufig missverständlich verwendet. Korrekt müsste es eigentlich „Militärzüge mit Panzerbeförderung" heißen – in Abgrenzung zu den Panzerzügen im Zweiten Weltkrieg, deren Wagen gepanzert und zum Teil mit Geschützen ausgestattet waren. Diese Bauart verschwand nach 1945 in Deutschland aus dem Eisenbahnbetrieb. Im allgemeinen Sprachgebrauch wurden nun Militärtransporte mit Panzern als „Panzerzüge" bezeichnet – eine Formulierung, die wir uns auch in der nachfolgenden Darstellung aus Gründen der besseren Verständlichkeit zu eigen machen.

Der Transport von Panzern und anderem Militärgerät stellte stets eine besondere Herausforderung und ein Risiko für die Bahn dar. In den Jahren 1974 bis 1976 war ich als junger Eisenbahner beim Lokdienst der Bundesbahndirektion Frankfurt (Main) tätig. In dieser Zeit ereignete sich ein Vorfall mit einem Panzerzug, der glimpflich ausging: Ein Lokführer des Bw Hanau fuhr mit einer Ellok einen Panzerzug durch Südhessen. Die Panzer waren mit der Kanone entgegen der Fahrtrichtung verladen – was sich im Nachhinein als Glücksfall herausstellen sollte. Während der Fahrt bewegte sich der Drehturm eines Panzers und in den überhöhten Gleiskurven schwenkte das Kanonenrohr aus. Dabei wurden mehrere Signale beschädigt – sie bekamen einen „Schlag ab" und verbogen sich.

Die gewöhnlichen Fahrleitungsmasten aus Metall hielten stand. Am Fahrweg des Panzerzuges war jedoch ein Fahrleitungsmast aus Beton verbaut, was in dieser Gegend ungewöhnlich war. Der Schlag der Kanone führte zum Bruch, die Fahrleitung stürzte ab und der Zug kam zum Stillstand – bevor noch Schlimmeres passieren konnte. Glück im Unglück: Menschen blieben unverletzt und ein möglicher Gegenzug wurde nicht getroffen.

Verladung und Planung

Truppenverlegungen können vielfältige Gründe haben: Die Einheiten müssen zum Training auf einen Truppenübungsplatz, Fahrzeuge werden für Reparaturen an andere Standorte gebracht oder für Einsätze bereitgestellt. Die Verladung von Panzern, anderem schweren Militärgerät, LKW und Pkw auf die Bahn erfolgte entweder direkt am Standort oder in einem nahegelegenen Bahnhof mit entsprechender Laderampe. Solche Transporte wurden langfristig geplant, da Lokomotiven, Wagen, Personal (Lokführer, Rangierer) und ein Wagenmeister bereitzustellen waren.

Panzerzüge aus Büdingen

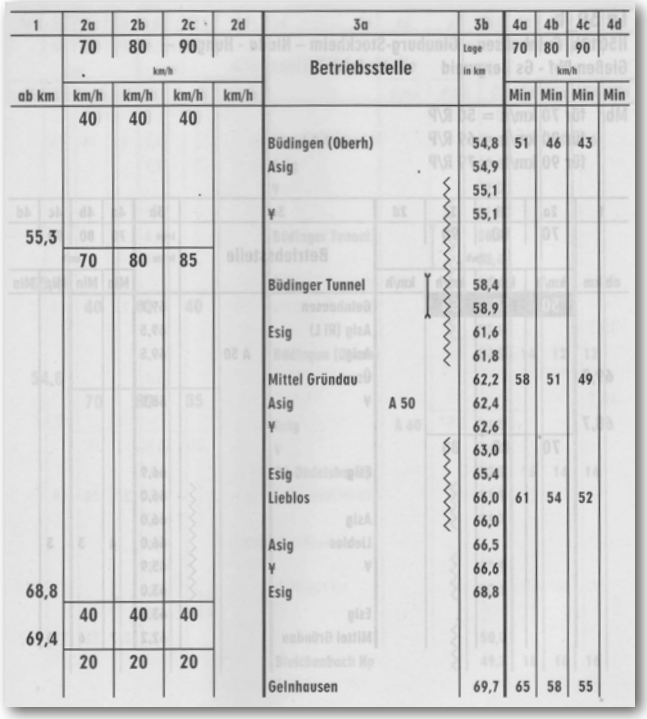
In Büdingen, gelegen am Übergang der Wetterau zum Vogelsberg, waren bis etwa 2007 Truppen der US-Armee stationiert. Zeitweise wurde die Armstrong-Kaserne von Einheiten der 3. US-Panzerdivision genutzt. Bis etwa 2005 wurde daher in dem oberhessischen Bahnhof bei Truppenverlegungen regelmäßig schweres Gerät auf die Bahn verladen.

Die Deutsche Bundesbahn und ab 1994 die Deutsche Bahn AG stellten dafür je nach Gewicht des zu verladenden Militärmaterials vier- oder sechsachsige Flachwagen zur Verfügung.

Hp 2 für einen Panzer- und Fahrzeugtransport der U.S. Army im Bahnhof Büdingen am 15. Juli 1983. Geführt ist der Zug von einer 211 und einer 212; auf beiden Führerständen sind die Schiebefenster geöffnet – ein Hinweis darauf, dass beide Lokomotiven besetzt sind und der Zug im Vorspannbetrieb geführt wird. Am Zugschluss ist ein einzelner Personenwagen für das Begleitpersonal zu erkennen Slg. Ernst Bäppler

Die Dieselloks und das Personal kamen vom Bw Hanau. Ein Rangierer stellte die Wagen an der Rampe bereit, der Wagenmeister überwachte das Beladen. Da Panzer oft breiter als die Wagen waren, mussten sie exakt mittig verladen werden, damit die Überbreite gleich auf beide Seiten verteilt war. Nach Aussage eines ehemaligen Hanauer Lokführers durften die Panzerzüge zum Beispiel nur mit maximal 10 km/h durch den sehr eng konstruierten Schwarzkopftunnel am Scheitelpunkt der alten Spessartrampe Laufach – Heigenbrücken fahren, damit die Federung der Güterwagen sich nur minimal in

Nördlich der Büdinger Ausfahrsignale in Richtung Gelnhausen befanden sich die Rampengleise. Dort stehen am 24. Februar 1980 Flachwagen zur Beladung bereit; daneben zwei 212 mit Schnellzugwagen für die mitreisenden Soldaten. Slg. Ernst Bäppler



1	2a	2b	2c	2d	3a		3b	4a	4b	4c	4d
	70	80	90		Betriebsstelle		Lage in km	70	80	90	
	km/h							km/h			
ab km	km/h	km/h	km/h	km/h				Min	Min	Min	Min
	40	40	40								
					Büdingen (Oberh)		54,8	51	46	43	
					Asig		54,9				
							55,1				
					¥		55,1				
55,3											
	70	80	85								
					Büdinger Tunnel		58,4				
							58,9				
					Esig		61,6				
							61,8				
					Mittel Gründau		62,2	58	51	49	
					Asig	A 50	62,4				
					¥		62,6				
							63,0				
					Esig		65,4				
					Lieblos		66,0	61	54	52	
							66,0				
					Asig		66,5				
					¥		66,6				
68,8					Esig		68,8				
	40	40	40								
69,4											
	20	20	20								
					Gelnhausen		69,7	65	58	55	

Buchfahrplan-Auszug für den Abschnitt Büdingen – Gelnhausen: Die Wellenlinie zeigt an, dass eine Steigung oder ein Gefälle zu befahren ist Slg. Manfred Köhler

Einheiten der multilateralen Friedenstruppe IFOR in Bosnien und Herzegowina beim Ladegeschäft in Büdingen. Gut zu erkennen sind die Keile, die unter die Ketten gebracht werden müssen Manfred Köhler

Auf dem Weg hinauf zum Büdinger Tunnel haben die beiden 212 am 24. Februar 1980 mit zusammen 2.700 PS ganz schön zu kämpfen. Auf den Flachwagen sind zahlreiche schwere Kampfpanzer verladen *Slg. Ernst Bäppler*

Der Wagenmeister überwachte die Verladung, prüfte Lademaße auf Überbreiten und sicherte die Fahrzeuge auf den Flachwagen *Manfred Köhler*

Ein Truppentransport der U.S. Army hat am 14. Juli 1978 soeben den durchgeschalteten Bahnhof Mittelgründau passiert und rollt nun Richtung Gelnhausen, wo die Dieselloks den Zug an eine Ellok übergeben. Vorne im Zug sind vier Personenwagen eingereiht – vermutlich für eine größere Anzahl Soldaten *Slg. Ernst Bäppler*

Schwingung versetzte und es so zu keinen Berührungen mit der Tunnelwand kam.

Wichtig: Sorgfalt beim Verladen!

Die Besatzungen fuhren ihre Panzer auf die Wagen und wurden dabei von einem Einweiser geleitet. Das Fahrzeug stellten die Soldaten exakt in der Mitte des Wagens ab. Sodann wurden vier Holzkeile auf beiden Seiten der Ketten angebracht und mit langen Nägeln auf den Holzbohlen des Wagens befestigt. Anschließend wurde der Panzer von vier Seiten mit Spannketten auf dem Wagen verzurrt.

Probleme entstanden bei nicht korrekt festgestellten Drehtürmen oder unzureichend heruntergebundenen Funkantennen, die bei Kontakt mit der 15.000-Volt-Fahrleitung zu gefährlichen Situationen führten. Der Bahnhof Büdingen hatte keine Fahrleitung, dennoch musste hier sorgfältig gearbeitet und entsprechende Vorsorge für Fahrten über elektrifizierte Strecken getroffen werden.

Ein erfahrener Wagenmeister überwachte die Verladung, prüfte Lademaße auf Überbreiten und sicherte die Fahrzeuge auf den Wagen. Panzerzüge hatten meist eine sogenannte Lademaßüberschreitung (LÜ „A“), bei der man prüfte, ob betriebliche Einschränkungen an Tunnels, Brücken oder anderen Stellen notwendig waren.

Ein Transportoffizier der Streitkräfte begleitete den Zug, ebenso ein Zugführer seitens der Bahn – da Personen im Zug mitfuhren. Güterzüge fuhren sonst in der Regel ohne Zugführer, sofern Zugfunk vorhanden war.

Unfälle gab es leider trotzdem immer wieder – zum Beispiel im Bahnhof Erbstadt-Kaichen zwischen Hanau und Friedberg: Dort öffnete eine Panzerbesatzung während eines Aufenthaltes unter Fahrleitung die Luke auf dem Drehturm, um in ihr Fahrzeug einzusteigen. Der Strom griff auf die Soldaten über – und der Überschlag endete tödlich, wie der Hanauer Lokführer sich erinnert.

Zugvorbereitung in Büdingen

Nachdem in Büdingen aus mehreren Wagengruppen ein Panzerzug zusammenrangiert worden

war, musste gemäß den entsprechenden Richtlinien eine volle Bremsprobe an den Wagen durchgeführt werden. Das erforderte eine gewisse Zeit, diente aber der Sicherheit des schweren Zuges. Wenn Wagenliste und Bremszettel erstellt waren, war der Zug abfahrbereit. Zielort für die Panzerzüge aus Büdingen war sehr häufig der Truppenübungsplatz Grafenwöhr. Im Westen Deutschlands wurde zudem auch der Truppenübungsplatz Baumholder in Rheinland-Pfalz angefahren.

» Ziele der Züge waren meist die Truppenübungsplätze Grafenwöhr und Baumholder

Leichtere Züge fuhr man mit einer 212, schwere in V 100[20]-Doppeltraktion mit nur einem Lokführer. Die Hanauer 212er waren vom Vorschlosser hervorragend eingestellt (1.500 U/min). Doch erfahrene Lokführer kannten die Schwierigkeiten bei den Panzertransporten: Direkt nach dem Bahnhof Büdingen ging es in eine Rechtskurve und dann steil bergauf bis zum Büdinger Tunnel bei Streckenkilometer 58,41 – einem Scheitelpunkt der Lahn-Kinzig-Bahn Gießen – Gelnhausen. Diese Trassenführung war eine Herausforderung für den schweren Zug. Um für die kräftige Steigung etwas „Anlauf" nehmen zu können, drückten die Lokführer den Zug im Bahnhof Büdingen so weit wie betrieblich möglich zurück. Bei trockener Witterung war der Aufstieg kein Problem.

Der gefürchtete Übertourungsschutz

Nässe oder Laub auf der Schiene waren hingegen gefürchtet. Dann bestand die Gefahr, dass die Radsätze durchdrehten (von den Lokführern „Schleudern" genannt) oder der Zug sogar in der Steigung liegen blieb. Wenn die 212 schleuderte, pendelte der Tachozeiger nach oben und nach unten. Überstieg dabei der angezeigte Tachowert nach oben eine gewisse Geschwindigkeit (ca. 70 km/h im Langsamgang), löste der Übertourungsschutz des dieselhydraulischen Getriebes wegen der Überschreitung eines Grenzwertes aus und leitete eine Zwangsbremsung ein.

Die Zwangsbremsung konnte erst nach dem Stillstand des Zuges am Getriebe von Hand zurückgestellt werden. Die neuerliche Anfahrt des schweren Zuges in der Steigung wäre auf den schmierigen Schienen nicht möglich gewesen, wie sich der Hanauer Lokführer erinnert. Bis eine oder zwei Schiebeloks dem Panzerzug zur Hilfe gekommen wären, hätte sich der Verkehr auf der eingleisigen Lahn-Kinzig-Bahn dann gestaut.

Deshalb musste der Lokführer seine Fähigkeiten in solchen Situationen unter Beweis stellen. Die eine Hand lag ständig am Taster „Sanden" und drückte ihn impulsartig, damit der Sand vor die führenden Radsätze der Lok(s) rieselte und den Kraftschluss zwischen Rad und Schiene erhöhte.

Panzertransporte in H0

Militärfahrzeuge lassen mit einer Verladerampe in Szene setzen MM (2)

Modellbahner können Militärtransporte in allen Epochen darstellen, da es neben den passenden Güterwagen auch viele verschiedene Panzer der europäischen und amerikanischen Streitkräfte im Modell gibt. Bei der Beladung sollte man allerdings beachten, dass diese in der Regel in Batterie- bzw. Kompaniestärke, oft zusammen mit den Radfahrzeugen des entsprechenden Truppenteils, verladen werden. Regelmäßig bieten u. a. Artitec, Herpa, Märklin/Trix, Roco und Tillig Panzer bzw. auf Güterwagen verladene Militärfahrzeuge einzeln oder als Set an. Passendes Begleitpersonal findet man zum Beispiel bei kibri und Preiser. Wer die Panzerverladung direkt in einer Kaserne darstellen möchte, greift auf passende Gebäude etwa von Busch, Faller und kibri zurück. *MM*

Trix H0: Rlmmps-Flachwagen mit Leopard-Panzer

Die andere Hand betätigte gleichzeitig das Fahrschalter-Handrad: mal eine Fahrstufe mehr – oder auch weniger. Das war Stress pur für den Lokführer, der nun auch den Tachometer im Auge behalten musste, damit dieser nicht plötzlich zu einer höheren Geschwindigkeit pendelte – und eine Zwangsbremsung durch den Übertourungsschutz eingeleitet wurde. Zugleich lauschten die Ohren des Lokführers, ob nicht der Summer des Schleuderschutzes ertönte, der sich zusätzlich zum Leuchtmelder „Schleuderschutz" auf dem Führerpult meldete, wenn die Radsätze der 212 schleuderten. „Selbst wenn die führende 212 zulässige Werte anzeigte, konnte die geführte 212 bei Doppeltraktion über das Steuerkabel schleudern, was die Technik dann mit Leuchtmelder und Summer anzeigte.

Aufatmen nach dem Scheitelpunkt

Wenn der Panzerzug den Büdinger Tunnel verlassen und den Scheitelpunkt überwunden hatte, konnte der Lokführer aufatmen. Die Anspannung löste sich jetzt. Weiter ging es durch Mittelgründau, dann bergab bis Lieblos und Gelnhausen. Dort wurde der Zug „geparkt" (Gleise 5–7) und dann je nach der Last des Zuges auf eine DB-Ellok der Baureihe 140 oder 150 umgespannt. Ging es nach Grafenwöhr, führte die weitere Fahrt zunächst über Hanau-Wolfgang, Hanau-Rauschwald und Großkrotzenburg nach Aschaffenburg. Von hier fuhren die Panzerzüge ab Aschaffenburg den Schienenweg über Miltenberg, Wertheim, Lauda und Crailsheim nach Nürnberg und von dort weiter in die Oberpfalz. Damit vermieden sie die Passage über die Spessartrampe und durch den engen Schwarzkopftunnel. Zuletzt wurden Panzerzüge wieder öfter durch den Tunnel gefahren. Dann ging es ab Aschaffenburg über Laufach (Schiebelok ansetzen), den Schwarzkopftunnel (max. 10 km/h), Heigenbrücken, Gemünden, Arnstein, Schweinfurt, die Umfahrungskurve Bamberg, Lichtenfels und Pressath, bevor die Laderampen am Bahnhof Grafenwöhr Lager am Rande des weitläufigen Trainingsareals der US-Streitkräfte nahe der oberpfälzischen Stadt erreicht wurden.

Panzerzug im Taubertal bei Edelfingen, 215 085 leistet der 50 Vorspann. Wegen des beschränkten Lichtraumprofils im ehemaligen Schwarzkopftunnel im Spessart sind die Panzerzüge in Richtung Grafenwöhr oft ab Aschaffenburg über Miltenberg, Wertheim, Lauda, Crailsheim weiter nach Nürnberg gefahren *Ernst Bäppler*

„Dreibein" im Rangierdienst: Im Bahnhof Büdingen besorgt V 60 1212 des Bw Hanau im Jahr 1966 den Verschub eines Panzertransports *Manfred Köhler*

Ab Lichtenfels beförderte erneut eine Diesellok den Panzerzug. Hatte der Lokführer der Ellok von hier keine Rückleistung, stellte er die Ellok ab und fuhr als Fahrgast heim – gegebenenfalls mithilfe des Nürnberger Lokdienstes oder notfalls mit „Lok-Taxi".

Wagen für Soldaten

Problematisch war die Unterbringung der Mannschaften. Je nachdem, wie viele Soldaten zusammen mit dem Militärgerät verlegt wurden, differierte die Zahl der im Panzerzug mitgeführten Reisezugwagen: Manchmal war es nur einer, manchmal waren es aber auch vier. Bei warmen Außentemperaturen war das kein Problem, Klimatisierung war bei den Wagen für Truppentransporte seinerzeit noch ein Fremdwort. Bei kaltem Wetter mussten die Wagen allerdings über den größten Teil des Laufweges beheizt werden – eine relevante Frage für die Zugbildung und die Stellung der Reisezugwagen im Zugverband. Wurde in der kalten Jahreszeit der Reisezugwagen in Büdingen an den Zugschluss gehängt, war er wegen des kurzen Stücks bis Gelnhausen nicht beheizt. Dort setzte die Ellok an den Wagen mit den Soldaten und konnte ihn direkt beheizen. Wenn die Reisezugwagen – etwa bei großer Kälte – ab Büdingen hinter den Loks liefen, mussten die 212 in Gelnhausen die Reisezugwagen abziehen und der für den Weitertransport des Zuges bereitgestellten Ellok beistellen, damit sie auf dem weiteren Laufweg beheizt werden konnten. Das „Wohl der Fahrgäste" wurde damals berücksichtigt.

Betrieb unterwegs

Diese Panzerzüge hatten keinen Vorrang im Betrieb und liefen wie ganz normale Durchgangsgüterzüge. In den 1970er- und 1980er-Jahren, beim alten Zugnummernsystem, erhielten diese Züge fünfstellige Nummern, die jeweils mit der Ziffer 9 begannen. Sobald Personen bei solchen Panzerzügen befördert wurden, musste ein besonderer Zugführer diesen Zug begleiten. Alle anderen Güterzüge fuhren aufgrund des Zugfunks ohne einen speziellen Zugführer. Ein Lokführer gab an, dass ihm das lieber gewesen sei, denn der Zugfunk schnarche nachts während der Fahrt nicht.

Bei längeren Aufenthalten oder bei Überholungen unterwegs stimmte sich der Transportoffizier mit dem Zugführer ab, wenn sich Soldaten mal die Beine vertreten wollten. Das war wichtig, damit sie nicht zum Sicherheitsrisiko im Gleisbereich wurden oder unter der Fahrleitung in ihren Panzer stiegen.

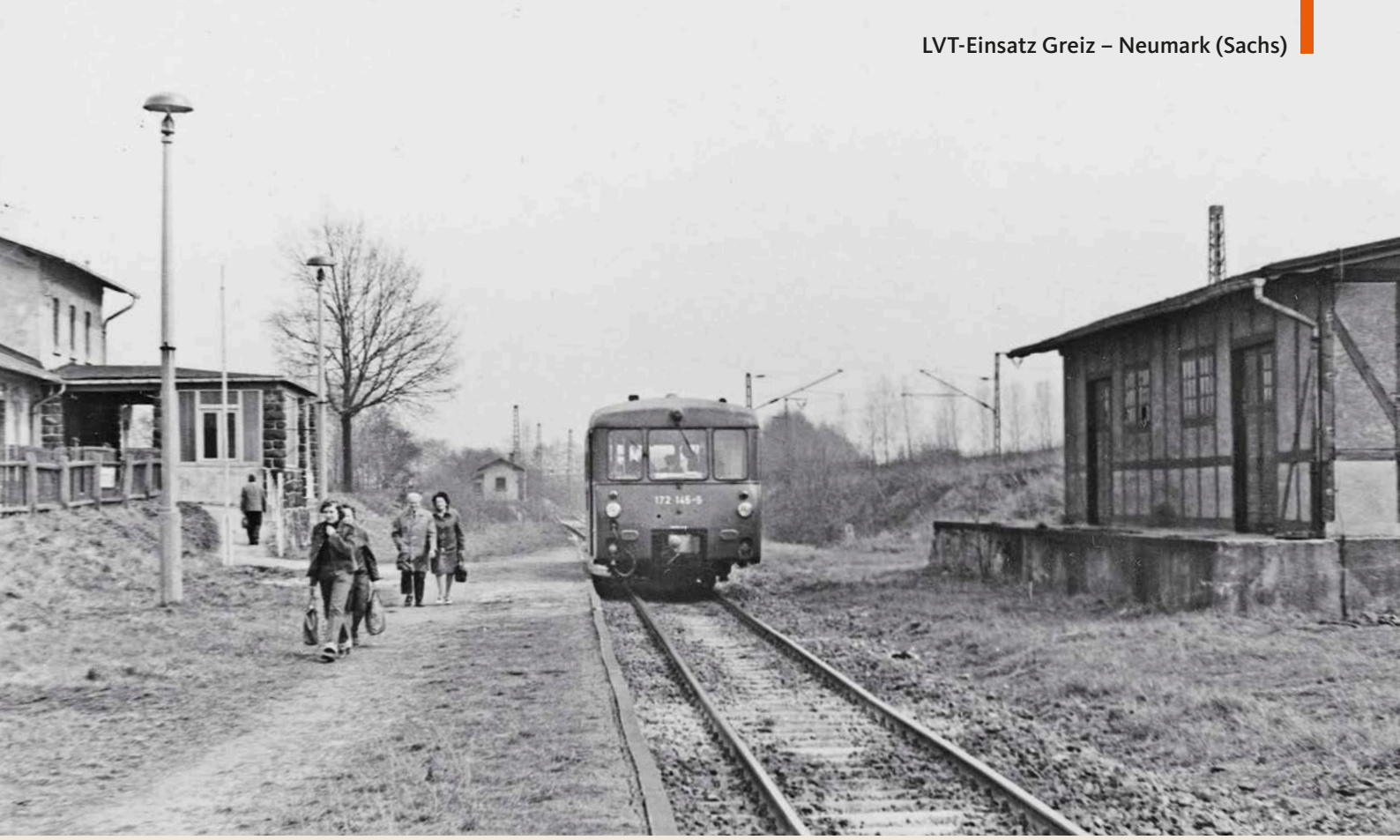
Moderne Wagen

Ab den 1990er-Jahren ersetzten stärkere Baureihen wie 215, 216 oder 218 die 212 vor Panzertransporten. Später kamen auch die Ex-DR-Baureihen 232/233 zum Einsatz. In den 1990er-Jahren wurden auch Wagen für den Mannschaftstransport beim Militär modernisiert. DB Cargo kaufte dafür eine größere Anzahl älterer Reisezugwagen der 2. Klasse und baute sie um. Diese Wagen hatten noch die alten Übersetzfenster, manche auch einen Achsgenerator, der während der Fahrt den Wagen mit Strom versorgte und die Batterien wieder auf Normalspannung aufladen sollte. Es wurde eine Ölheizung eingebaut, ebenso ein Heizöltank, ein Brauchwassertank und eine geschlossene Toilette. Ein kleiner Dieselmotor mit Generator sorgte bei Stillstand des Wagens für Strom, Heizung, Licht und das Nachladen der Fahrzeugbatterien. Diese umgebauten Wagen waren somit „autark" und konnten einige Tage ohne Stromversorgung oder Heizung durch eine Lok stehen bleiben. Die Wagen waren grau lackiert und hatten grüne Türen.

Ende einer Ära

Im Mai 2007 zogen die US-Truppen aus Büdingen ab. Für viele Menschen war das ein emotionaler Abschied, denn die US-Präsenz hatte über Jahrzehnte persönliche und wirtschaftliche Verbindungen geschaffen. Der Abzug wurde mit einem großen Fest gefeiert. DB Netz (heute: DB InfraGO) baute den Bahnhof um und plante für Büdingen nur noch zwei Gleise mit Bahnsteigen für den Personenverkehr. Die Anlagen für Holzverladung und Panzertransporte – einst prägende Elemente der Station – sind heute Eisenbahngeschichte.

Manfred Köhler



Am 12. April 1979 erreicht 172 145 Brunn. Die Station liegt in unmittelbarer Nähe zur Strecke Leipzig – Hof, deren Verlauf die NG-Linie zwischen Brunn und Neumark folgt

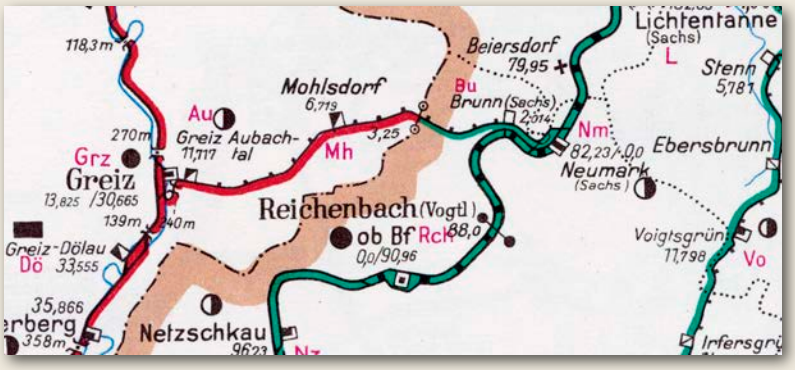
Rainer Heinrich

■ LVT-Einsatz auf der KBS 172 g/543 Greiz – Neumark (Sachs)

Schienenbus-Geknatter

zwischen Sachsen und Thüringen

Vor 60 Jahren begann auf der kurzen Verbindung zwischen Greiz und Neumark das Triebwagenzeitalter. Was zunächst als Fortschritt galt, entwickelte sich bald zu einem Problemfall zwischen den Reichsbahndirektionen Dresden und Erfurt



Die sogenannte NG-Linie von Neumark (Sachs) nach Greiz hatte eine überschaubare Länge von nur 13,8 Kilometern

Slg. Rainer Heinrich

In Westsachsen zweigten von der Linie Leipzig – Hof (LH-Linie) mehrere Eisenbahnstrecken nach Thüringen ab. Eine davon war die nur 13,8 Kilometer lange Strecke von Neumark (Sachs) nach Greiz, die sogenannte NG-Linie. Am 21. Oktober 1865 als Greiz–Brunner Eisenbahn eröffnet, erhielt sie am 15. Oktober 1879 durch die Verbindungsbahn Greiz – Aubachtal Anschluss an die 1875 eröffnete Elstertalbahn.

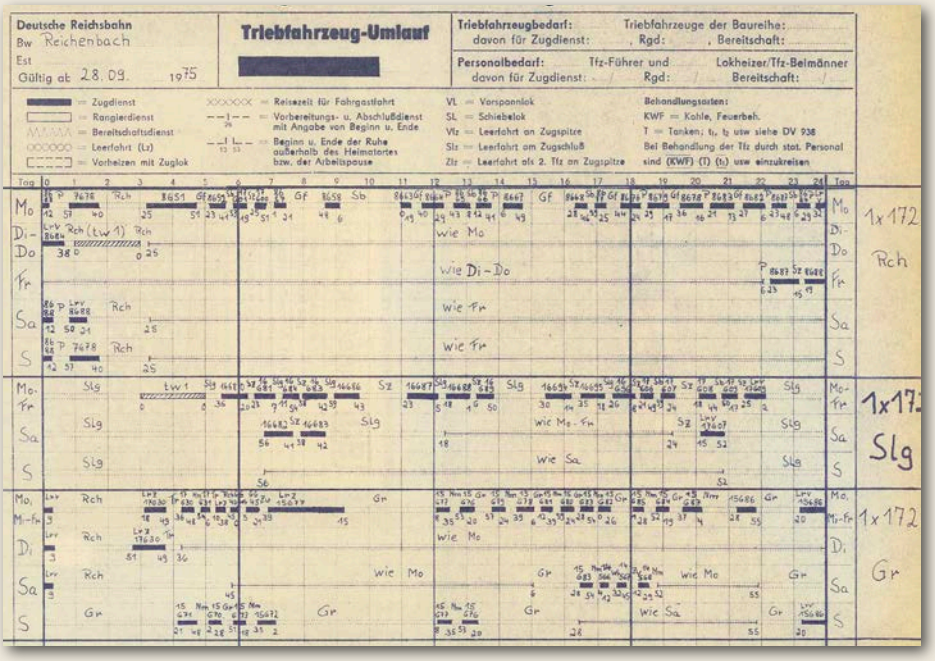
Nach 100 Jahren Dampflokbetrieb war die Strecke ab 1965 eine der ersten, auf denen der Personenverkehr auf die neuen LVT-Triebwagen der Deutschen Reichsbahn umgestellt wurde. Es folgten 15 Jahre Triebwagenbetrieb, der durch den Wechsel der Rbd-Grenzen von Dresden nach Erfurt zu einem „Politikum" zwischen beiden Direktionen wurde.

Diesel für das Bw Reichenbach

Im Dezember 1963 erhielt das Bw Reichenbach die ersten Neubaudieselloks für den Rangierdienst sowie drei LVT-Garnituren (VT 2.09.020 bis 022 mit den Beiwagen VB 2.07.520 bis 522) aus der im Oktober 1963 beim VEB Waggonbau Bautzen begonnenen Serienfertigung. Damit war Reichenbach eines der ersten Bahnbetriebswerke mit den neuen Fahrzeugen und seinerzeit das einzige in der Rbd Dresden, das diese Neubautriebwagen zugeteilt bekam.

Die LVT übernahmen ab 24. Februar 1964 den zuvor mit Dampfloks der Baureihe 65^{10} gefahrenen Wendezugverkehr Plauen – Gutenfürst. 1964 folgten weitere fünf Fahrzeuge

Der Bahnhof Mohlsdorf verfügt 1979 noch über drei Gleise und ein stattliches Empfangsgebäude. Hier kreuzten die LVT mit entgegenkommenden Zügen *Rainer Heinrich*



Der LVT-Umlauf, gültig ab 28. September 1975, zeigt auch die planmäßigen Einsätze der Reichenbacher Triebwagen auf der Strecke Greiz – Neumark *Slg. Rainer Heinrich*

(VT 2.09.035, 036, 066–068). Diese ermöglichten die Ablösung der Baureihe 75[5] auf der Strecke Greiz – Neumark. Am 25. Januar 1965 begann dort der planmäßige Triebwagenbetrieb.

Die Überführung des ersten Triebwagens (VT 2.09.068) lag in den Händen des Lokführers Rolf Biehn. In der Presse hieß es: „Der Personenverkehr ist wegen günstigerer Busverbindungen zurückgegangen, sodass die alten Personenzüge gegen moderne Leichttriebwagen ausgetauscht werden konnten."

Präsentation zum Jubiläum

Zum Jubiläum „100 Jahre Greiz-Brunner Eisenbahn" 1965 wurden die roten LVT präsentiert: Neben der Dampflok 89 259 zeigte sich auch der neue VT 2.09.068. Im regulären Verkehr trugen fast alle Zugpaare das Triebwagensymbol, nur das Zugpaar P 3785/3786 blieb zunächst lokbespannt mit einer Greizer Lok der Baureihe 58 (G 12). Dieser kreuzte im Bahnhof Mohlsdorf von 16:13 Uhr/16:34 Uhr mit dem Triebwagen. Diese Fahrplanstruktur blieb bis zum 25. Mai 1968 erhalten.

Der Reiseverkehr zwischen Greiz und Neumark hatte durch die Triebwagen, von den Fahrgästen auch Schienenbus genannt, an Attraktivität gewonnen. Die Fahrzeit verkürzte sich von 30 auf 25 Minuten. Erstmals konnten Fahrgäste dem Lokführer über die Schulter schauen. Mit neuen Steuerwagen ab Sommer 1968 entfiel auch das zeitaufwendige Umsetzen der Beiwagen. Am Bahnsteig 1 im Bahnhof Greiz wurde in der Folge die bis dahin benötigte Drehscheibe ausgebaut. Diese Entscheidung erwies sich bald als unpraktisch, denn als später wieder lokbespannte Reisezüge verkehrten, musste der Zug jedes Mal zurückgedrückt werden, damit die Diesellok an das andere Zugende wechseln konnte.

Umlauf im Ringlauf

Ab Sommerfahrplan 1968 wurde der Greizer LVT-Umlauf auf Steuerwagen umgestellt und vormittags in den Ringlauf Reichenbach – Werdau – Zwickau – Falkenstein – Reichenbach eingebunden. Die erste Triebwagenfahrt ab Greiz begann erst um 12 Uhr mit dem T 3777 nach Neumark (Sachs) und endete nach 22 Uhr wieder in Greiz. Nachteilig war die notwendige nächtliche Leerfahrt zur „tw1" (technische Wartung und Tanken) ins Bw Reichenbach und zurück nach Greiz, weil diese gemäß der Fahrplanstruktur immer in Greiz begannen beziehungsweise endeten. Der Einsatz des Greizer LVT an Werktagen im Vogtland-Umlauf endete am 21. Mai 1977.

> **Der Schienenbus sorgte für einen Attraktivitätsschub auf der heute vergessenen Nebenbahn**

Nach vierjähriger Pause verkehrte ab Sommerfahrplan 1972 sonntags wieder ein Frühumlauf Greiz – Neumark mit LVT. Nur im Sommerfahrplan 1973 war der Umlauf wegen Bauarbeiten auf der Elstertalbahn mit zwei 172 besetzt. Mit den Ferkeltaxen wurden täglich sieben Reisezüge zwischen Greiz und Barthmühle gefahren, weil die Bahnhöfe auf diesem Streckenabschnitt im Schienenersatzverkehr Greiz – Plauen mit dem Bus nicht angefahren werden konnten.

Beide Triebwagen kamen im Tagesverlauf auf der Elstertalbahn zum Einsatz und fuhren nachts zum Tanken zurück ins Bw Reichenbach. Eine nächtliche Abstellung der LVT in Greiz ist nicht bekannt.

Mit Jahresbeginn 1976 wurde die Zugehörigkeit der Strecke Greiz – Neumark (Sachs) von der Rbd Dresden zur Rbd Erfurt verfügt. Daraus resultierend war das Bw Reichenbach nicht mehr gewillt, eine Eisenbahnstrecke der Rbd Erfurt zu bedienen. Die Triebwagen fielen Mitte der 1970er-Jahre des Öfteren wegen Reparaturen, fehlenden Ersatzteilen und Unfällen aus. Einsatzfähige Triebwagen musste das Bw Reichenbach unbedingt für die Strecke von Plauen zum Grenzbahnhof Gutenfürst vorhalten. Die Greizer hatten immer das Nachsehen.

Neben lokbespannten Zügen fuhren zeitweise sogar Busse als Schienenersatzverkehr von

Für das geringe Reisendenaufkommen am Bahnhof Greiz Aubachtal genügt ein einzelner LVT (Foto vom 12. April 1979) *Rainer Heinrich*

Greiz nach Neumark. Aber auch das ab 1976 für Greiz zuständige Bw Gera hatte seinerzeit kein Interesse, einen Triebwagen als Einzelgänger für die NG-Linie zu unterhalten. Bereits seit 1976 waren in den Fahrplanspalten die Reisezüge nicht mehr als Triebwagen gekennzeichnet. Die Rivalität zwischen beiden Direktionen setzte sich fort. Ab Sommerfahrplan 1977 bis Winterfahrplan 1979/80 ist in der Triebfahrzeugbilanz des Bw Reichenbach der Vermerk „1 × 172 fürBw Gera/TE Greiz“ zu finden. Verwendung fand dazu einer der beiden Reserve-Triebwagen aus dem Gutenfürster Plan. Der Triebwagen fuhr in den letzten Fahrplanabschnitten ohnehin nur ohne Beiwagen. Nach 16 Jahren verkehrte am 30. Mai 1980 zum letzten Mal ein Triebwagen auf der Strecke Greiz – Neumark (Sachs). Um der Angelegenheit Nachdruck zu verleihen, wurde am 25. Juni 1980 der Reservetriebwagen 172 152 von Reichenbach nach Güsten umbeheimatet.

» Im Mai 1997 endete nach 131 Jahren der Zugbetrieb zwischen Greiz und Neumark vollständig

Am 31. Mai 1997 endete nach 131 Jahren der Zugbetrieb. Die letzten Reisezüge bespannte die Lok 219 159, der Güterverkehr war bereits 1994 eingestellt worden. Für den Ausbau der Hauptbahn Leipzig – Hof wurde 1999 das Streckengleis im Abschnitt Brunn – Neumark abgebaut. Der Einsatz der LVT auf der Neumarker Strecke war eine erste Kostprobe für den bevorstehenden Traktionswechsel bei der DR. Sie sorgten für ein besonderes Kapitel regionaler Eisenbahngeschichte. *Rainer Heinrich*

Am 12. April 1979 hat 172 145 den Bahnhof Neumark (Sachs) an der Hauptbahn Leipzig – Hof erreicht. Den gezeigten LVT hat Brawa übrigens mit dieser Bezeichnung im Jahr 2010 als H0-Modell gebracht (Art.-Nr. 44120/44121) *Rainer Heinrich*

Kastenlok RUR

Neues Schmuckstück

in der Sammlung von Wim Pater

Sie dampft wieder, die RUR! Die 1899 bei Henschel gebaute Maschine ist die älteste fahrbereite Dampflok des Rheinlands. Mitte September 2025 war sie in Betrieb bei der Selfkantbahn zu erleben. Hinter ihrem zweiten Leben steckt ein enthusiastischer Sammler

Lok 4 RUR auf Jungfernfahrt von Gillrath nach Schierwaldenrath am 12. September 2025. Die älteste Dampflok des Rheinlands blickt auf eine bewegte Aufarbeitungshistorie zurück *Zeno Pillmann*

„Aussichtsloses Dasein“: 2007 steht die RUR abgestellt bei der Selfkantbahn in Schierwaldenrath *Hans Koning*

Genau 19.200 Mark zahlte die Dürener Dampfstraßenbahn 1899 an Henschel für die RUR (Fabriknummer 5276), eine zweiachsige Kastendampflok. 126 Jahre später präsentiert sich die älteste fahrbereite Dampflok des Rheinlands in neuem Glanz. Was mag sie heute wert sein? An finanziellen Mitteln fehlte es bei der aufwendigen Restaurierung jedenfalls nicht – dank Wim Pater, dem niederländischen Schmalspurliebhaber, in dessen Besitz sie sich heute befindet. Seine Firma Kleinbahn Service machte die Maschine wieder betriebsfähig.

Am 12. September 2025 wartet die RUR in Schierwaldenrath, dem Betriebsmittelpunkt der Selfkantbahn, auf ihren ersten großen Auftritt im Rahmen der Jubiläumsfeier „125 Jahre Geilenkirchener Kreisbahn“. Dort begegnet man Thomas König (60), der die RUR gemeinsam mit Benjamin Riedesel im Auftrag von Wim Pater restauriert hat. König agiert zugleich als Lokführer und bereitet die Maschine auf die Fahrten vor.

Thomas König wirft Holzstücke in die Feuerbüchse. Langsam entsteht ein zögerliches Feuer. Nach einer Weile füllt ein orangefarbenes Flammenspiel das runde Loch, als die Feuertür für eine neue Dosis Energie kurz geöffnet wird. Die Lok kommt auf Touren – nur wenige Meter von der Stelle entfernt, an der König vor vierzig Jahren die RUR erstmals sah: in der großen Materialhalle der Selfkantbahn in Schierwaldenrath.

Ein intensiver Prozess

„Die Lok tat mir leid“, erinnert sich König. „Sie führte ein aussichtsloses Dasein. Dass sie nun fahrbereit ist, ist etwas Besonderes.“ Zusammen mit Benjamin Riedesel hat er im Auftrag von Kleinbahn Service die Lok restauriert. Ein intensiver Prozess: Vieles musste neu gefertigt werden – bis hin zum Kessel. Auf die Frage nach der schwierigsten Aufgabe bei der RUR zögert der vitale 60-Jährige mit dem markanten Schnurrbart nicht lange: „Der Oberflächenkondensator auf dem Dach – ich habe lange nach einer einschlägigen Dokumentation gesucht. In einem Katalog fanden sich nur ein paar knappe Sätze dazu. Schließlich habe ich in der Bibliothek der TU Aachen das nötige Wissen gefunden.“

Der Oberflächenkondensator erfüllte gleich mehrere Aufgaben: Über ein langes Rohrsystem gelangte der Dampf zum Schornstein. Das minderte den Lärm und ließ den Dampf in den Leitungen kondensieren. Statt großer Dampfwolken blieb der Ausstoß gering. Dadurch verursachten diese Lokomotiven, die oft auf in Straßen verlegten

Technische Daten der RUR	
Baujahr	1899
Hersteller	Henschel & Sohn, Kassel
Fabriknummer	5276
Achsanordnung	Bn2t, Innentriebwerk
Leistung	70 PS
Achsstand	1.400 mm
Länge über Kasten	4.350 mm
Dienstgewicht	15.600 kg
Höchstgeschwindigk.	20 km/h
Rost-/Heizfläche	0,64 m² / 24,2 m²
Wasservorrat	1,0 m³
Kohlevorrat	0,5 t
Spurweite	1.000 mm

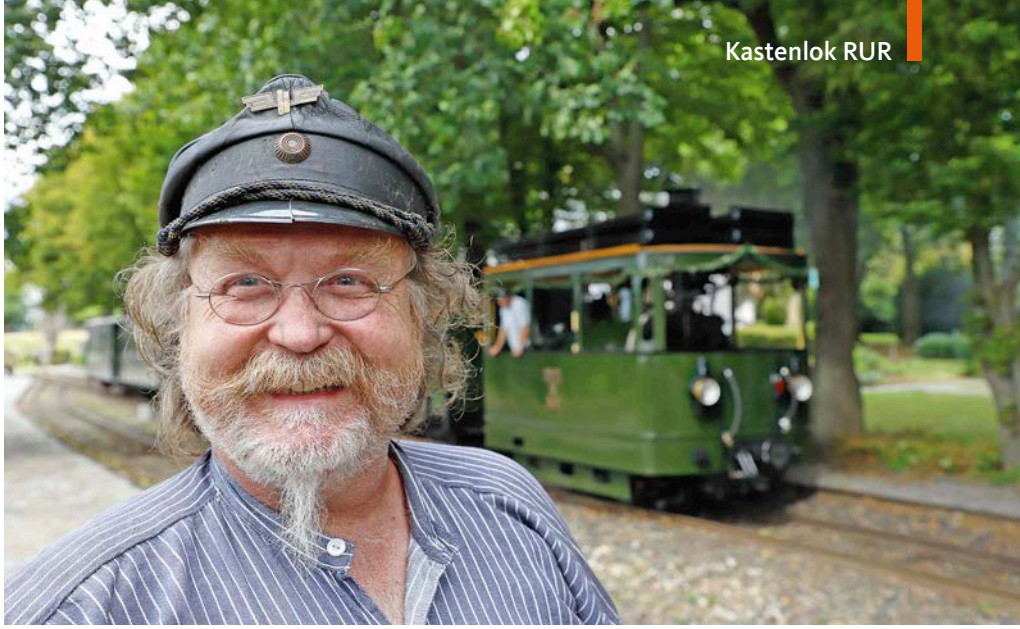
Schienen unterwegs waren, weniger Emissionen – und damit weniger Belästigungen für Anwohner, Pferde, Passanten und andere Verkehrsteilnehmer. „Unser Kondensator ist noch nicht funktionsfähig. Es fehlen noch ein paar Teile, aber wir werden ihn auf jeden Fall anschließen."

Eine sorgfältige Wartung ist dann unerlässlich: Aus den Geschäftsbüchern der Dürener Dampfstraßenbahn geht hervor, dass der Kondensator alle fünf Jahre ersetzt werden musste – so anfällig war er für Korrosion. „Im Laufe der Zeit mussten mehrere neue Exemplare entstanden sein, denn Fotos aus den 1930er-Jahren zeigen, dass damals noch ein Kondensator auf dem Dach saß", betont Thomas König. Das im Kondensator entstehende Wasser sammelte man übrigens und ließ es später ablaufen. Das Kondensat wurde also nicht als Speisewasser verwendet, denn es war mit Öl verunreinigt. Zudem konnten die Injektoren kein warmes Wasser verarbeiten.

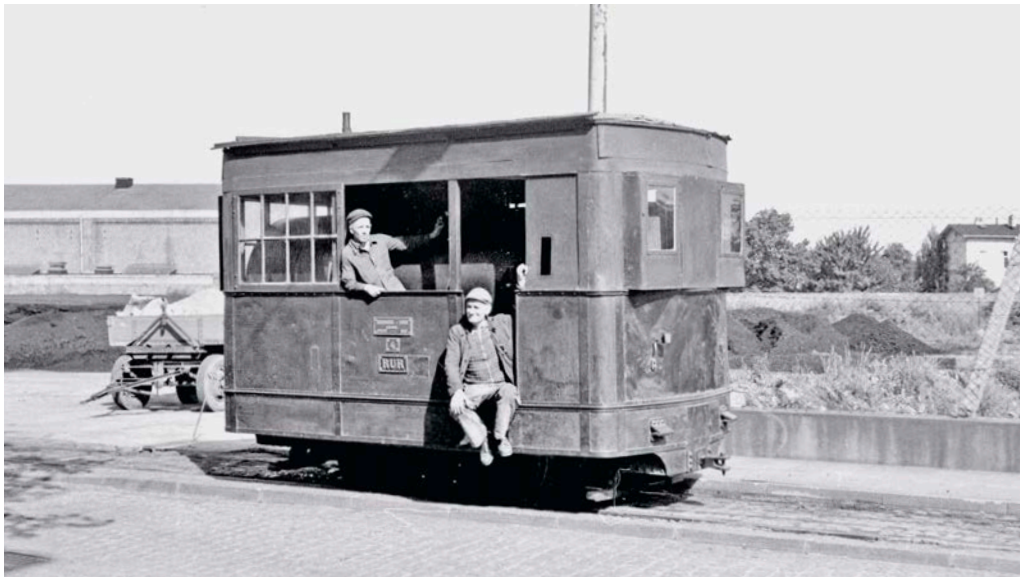
Thomas König kontrolliert die Kesselarmaturen. Unzählige Stunden hat er in die Wiederbelebung der RUR investiert. Entsprechend sorgfältig behandelt er die Lok, die im Herbst noch mit dünnen Binsen an Vorder- und Seitenwand ergänzt werden soll. Bleibt die Lok sonst so, wie sie ist? Thomas König nickt. Fenster gegen Regen und Wind an den Lokfronten, wie sie die RUR einst erhielt, soll es diesmal nicht geben. Allzu oft wird die über Puffer 5.400 Millimeter lange Zweiachslok ohnehin nicht unter Dampf stehen.

Geschäfte mit Wim Pater

„Als Eigentümer bestimmt natürlich Wim Pater, wer die RUR fahren darf", erklärt Michael Detscher. Ursprünglich sei mit Kleinbahn Service ein Nutzungsrecht vereinbart worden, doch diese Regelung wurde später geändert, ergänzt der Vizepräsident des Kleinbahnmuseums Selfkantbahn. Hintergrund war die geplante Aufarbeitung der MEG-Dampflok 101 (Krauss-Maffei, 1949), deren Kessel ersetzt werden musste. Pater schlug damals vor, die von der Papierfabrik Schoeller gestiftete RUR zu übernehmen und im Gegenzug die Kosten für einen neuen Kessel zu



Thomas König war maßgeblich an der Aufarbeitung der RUR beteiligt. Am 12. September darf er sie für die Jungfernfahrt anheizen *Guus Ferrée*



1960 steht die RUR im Dienste der Papierfabrik Schöller in Birkesdorf. Die ehemalige Lok 4 der Dürener Eisenbahn ist inzwischen zu einer feuerlosen Lok umgebaut, trägt aber noch die komplette Ursprungsbeschilderung *Gerd Wolff/Eisenbahnstiftung*

Am 20. September 2025 kommt die RUR erneut bei der Selfkantbahn zum Einsatz. Mit einem Fotozug strebt die Kastendampflok bei Birgden Gillrath entgegen *Guus Ferrée*

Erhaltene Kastenlokomotiven

Die Lok Ooievaar ist bei der SHM im Einsatz *Guus Ferrée*

Neben der RUR gibt es in Deutschland und Europa noch weitere betriebsfähige Kastenlokomotiven. Die wohl bekannteste ist die Plettenberg (Henschel, 1927) des DEV in Bruchhausen-Vilsen. Ebenfalls populär ist Lok Laura der Chiemseebahn (Krauss, 1887).

Henschel ist außerdem durch die Lok 102 vertreten, 1891 für die OEG gebaut, heute im Technoseum Mannheim, jedoch nicht ausgestellt. Wenig bekannt: Die Schwesterlok ZE 603 Hummelo (750 mm, Baujahr 1902) steht seit 1955 im Henschel-Werksmuseum Kassel.

Auch die Niederlande besitzen noch einige Exemplare, etwa die Ooievaar (Backer & Rueb, 1904), die bei der SHM im Einsatz ist. Dort wird parallel die Lok 18 (Henschel, 1921) in den Auslieferungszustand zurückversetzt. Zudem baut die RTM an einer Replik der 1955 ausgemusterten Nr. 37 (Werkspoor, 1.067 mm).

In der Schweiz fährt seit 2002 die G 3/3 Nr. 12 (SLM, 1894) mit einem nachgebauten Wagen durch Bern, war 2025 allerdings in Überholung. In Belgien ist die älteste betriebsfähige Dampflok des Landes, die dreiachsige HL 303 (Tubize, 1888), bei der Association pour la Sauvegarde de la Vicinal (ASVI) zwischen Lobbes und Thuin im Einsatz. Und in Österreich besitzt die Museumstramway Mariazell die DT 11 Hellbrunn (Krauss/Linz, 1902), einst geliefert an die Salzburger Lokalbahn. *GF*

Die dreiachsige HL 303 gehört der ASVI *Guus Ferrée*

spenden. Dieser ist inzwischen fertiggestellt und abgenommen – geliefert von H. D. Lonkwitz aus Wetzlar an der Lahn, jener Firma, die 2017 auch den Kessel der RUR gebaut hatte.

Wim Pater, der niederländische Geschäftsmann, der durch den Verkauf einer von ihm selbst aufgebauten Fabrik für vegetarisches Hundefutter zu Reichtum gekommen ist, könnte seine Beziehungen zur Selfkantbahn jedoch weiter ausbauen. Wie Michael Detscher berichtet, trafen sich vor einem Jahr Wim Pater, die Leitung der Selfkantbahn und Bürgermeister Guido Willems aus Gangelt – jener Gemeinde, zu der Schierwaldenrath gehört – zu einem gemeinsamen Gespräch. Gesprochen wurde dabei auch über ein Museumsprojekt, das der Niederländer verfolgt. „Hinter unserer Lok- und Wagenhalle liegt ein großes Grundstück, das bis zur Bundesstraße 56 reicht. Der Eigentümer möchte es verkaufen. Und Wim Pater könnte es erwerben, um dort sein Schmalspurmuseum zu errichten", sagt Michael Detscher. Der Bürgermeister habe für das Projekt seine Unterstützung signalisiert. „Wir warten ab, wie es weitergeht", so Detscher, der sich ein Museum mit Anschluss an die Meterspurbahn ganz im Westen Deutschlands sehr gut vorstellen kann.

Roland Molz ist Geschäftsführer von Kleinbahn Service. Er bestätigt, dass nach einer dauerhaften Möglichkeit gesucht wird, die ständig wachsende Sammlung von Kleinbahn-Schmalspurfahrzeugen für die Zukunft zu sichern. Es werde aber noch geprüft, ob es eine niederländische oder eine deutsche Stiftung werden soll. Auch eine europäische Stiftung sei denkbar, die erforderliche Gesetzgebung dafür aber bedauerlicherweise immer wieder verschoben.

Die RUR selbst hat in den vergangenen Jahren bereits eine kleine Europareise hinter sich gebracht. Zunächst gelangte sie zur Firma Alan Keef im englischen Herefordshire – inklusive des neuen, in Deutschland gefertigten Kessels. Doch das Projekt blieb ohne Erfolg, nicht zuletzt wegen erheblicher Personalprobleme. „Danach haben wir die Lok zur Vale of Rheidol Railway nach Aberystwyth gebracht", berichtet Roland Molz. Das bekannte walisische Schmalspurbahnunternehmen verfügt über eine große, modern ausgestattete Werkstatt, in der zahlreiche Dampfloks betreut werden. Doch auch hier kam es zum Rückschlag, wie sich Molz erinnert: „Kurz nach der Ankunft der RUR brach die Corona-Pandemie aus. Als sich zeigte, dass die Überholung zu komplex war, weil viele Teile neu angefertigt werden mussten, beschlossen wir, die Lok notdürftig zusammenzubauen und nach Deutschland zurückzuholen." Von der Kleinbahn Service-Werkstatt in Hüinghausen aus wurden Arbeiten an andere Betriebe weitergegeben. Bednář in Žamberk fertigte Rahmen und Fahrwerk, das Hammerwerk Baumann neue Achsen, Suschke in Freital drehte die schwierige Kropfachse. Weitere Teile entstanden in Krefeld und Mönchengladbach, der Zusammenbau erfolgte schließlich in Hüinghausen. Nach der Kesselabnahme (Lonkwitz, 2017) konnte die Lok am 5. Juli 2025 erstmals auf Probefahrt gehen und wurde Ende August 2025 an die Selfkantbahn überführt.

Zudem suchte man den Austausch mit anderen Museen. So wurde beim Stoomtrein Valkenburgse Meer in Katwijk (NL) die Feuertür der frisch betriebsfähigen Kastenlok 607 Vrijland studiert und nachgezeichnet. Auch der Kessel der Straßenbahnlok 18 (Henschel, 1921) der Stoomtram Hoorn-Medemblik (SHM) diente als Referenz. Kontakte bestanden außerdem nach Forst, wo die erhaltene Lok 36 (Krauss, 1893) der Forster Stadteisenbahn betreut wird, sowie zum LTA Mannheim.

Erste Einsätze im Rheinland

Die RUR, die 1899 als Loknummer 4 an die Dürener Dampfstraßenbahn AG ausgeliefert wurde und Teil einer Serie von zehn Kastendampfloks war, bewährte sich schon bei ihren ersten Einsätzen 2025. Am 13. und 14. September war sie erneut zwischen Schierwaldenrath und Gillrath im Einsatz und zog mit einem historischen Zug die Blicke auf sich. Eigentlich bedauerlich, dass trotz des mehrtägigen Jubiläumsfestes nicht mehr Besucher den Weg dorthin fanden. Das lag auch an der RUR selbst. Ein erster Termin im Mai musste verschoben werden, weil die Lok noch nicht fertig war; ebenso ein weiterer im Juni. Schließlich wurde es September – ausgerechnet an jenem Wochenende, als im benachbarten Gangelt traditionelle Ritterturniere rund zehntausend Besucher anzogen. Danach war die perfekt restaurierte Lokomotive noch am 20. (bei einer privaten Fotofahrt), am 21. sowie am letzten Septemberwochenende im Einsatz, bevor sie nach Hüinghausen zur Sauerländer Kleinbahn zurückkehrte und dort am 5. Oktober auftrat. *Guus Ferrée/Zeno Pillmann*

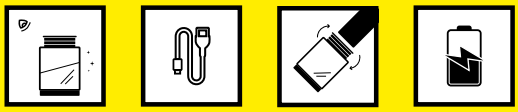
Gras-Master 4.0 & Gras-Master 4.0 PROFI

Die neue Generation des Gras-Masters!

Mit dem NOCH Gras-Master 4.0 (Art.-Nr.60120) und dem NOCH Gras-Master 4.0 PROFI (Art.-Nr. 60125) heben wir die elektrostatische Begrasung auf ein neues Level!

Beide Geräte sind mit wiederaufladbaren Akkus und dem innovativen Wechselbehälter-System ausgestattet.
Beim PROFI-Gerät ist außerdem die Spannung je nach Anwendungsfall stufenlos regelbar. Der ultimative Elektrostat für alle, die nach Perfektion im Modell-Landschaftsbau streben!

Entdecken Sie diese und viele weitere Features der neuen Gras-Master Generation von NOCH auf www.noch.de!



www.noch.de • **www.noch.de/youtube**
NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen im Allgäu

150 Jahre Giselabahn Salzburg – Wörgl

Historischer Schienenstrang

von Salzburg ins Herz Tirols

Die Giselabahn zwischen Salzburg und Wörgl wurde am 6. August 1875 eröffnet. 150 Jahre später bleibt sie eine bedeutende Bahnverbindung – vor allem für den Nahverkehr und als Umleitungsstrecke

491 001 der Deutschen Bundesbahn macht am 14. Juli 1987 Halt in Kirchberg in Tirol. Der „Gläserne Zug" kam bis zu seinem Unfall in den 1990er-Jahren gelegentlich für Ausflugsfahrten ins österreichischen Brixental

Joachim Bertsch

Am 6. August 2025 feierte eine der bedeutendsten Bahnlinien Westösterreichs ein rundes Jubiläum: Die Giselabahn wurde 150 Jahre alt. Die direkte Schienenverbindung von Salzburg nach Tirol war Mitte des 19. Jahrhunderts ein strategisches Großprojekt und zugleich ein Meilenstein für die touristische und wirtschaftliche Entwicklung der Region.

Bereits 1858 erreichte die Eisenbahn mit der K.k. Nordtiroler Staatsbahn Innsbruck. Sie schloss in Kufstein an die bayerische Maximiliansbahn aus München an. Nach Fertigstellung von Brenner- und Pustertalbahn 1867/1871 entstand zwar eine durchgehende, aber umständliche Inlandsverbindung von Tirol nach Wien. Der Verkehr lief deshalb über das „Deutsche Eck" und Salzburg, wobei man von der Kooperation mit den Bayerischen Staatseisenbahnen abhing – ein Risiko, das in Wien zunehmend als problematisch galt.

Planung und Bau der Giselabahn

Die Antwort des Kaiserreichs war der Bau einer direkten Binnenverbindung über das Salzach-

1044 118 ist am 18. Juli 1987 mit dem aus Schlierenwagen gebildeten D 519 Innsbruck – Graz bei Fieberbrunn unterwegs. Im Hintergrund das imposante Massiv des Wilden Kaisers *Joachim Bertsch*

und Brixental. Benannt wurde die Strecke nach Erzherzogin Gisela, Tochter von Kaiser Franz Joseph I. und Kaiserin Elisabeth („Sisi“). Der Baubeginn war im Frühjahr 1873, bereits am 6. August 1875 war die Eröffnung. Die zunächst eingleisige Binnenverbindung erforderte damals schon den Bau von mehreren Tunnels sowie teils großen Brücken. Für die Ausführung der Bauarbeiten kamen zahlreiche Arbeiter aus Italien zum Einsatz. Eine ursprünglich geplante Linienführung über Lofer, St. Johann und Söll wurde verworfen – wohl aus strategischen Gründen. Auch der frühe Tourismus spielte bei der gewählten Route bereits eine Rolle.

Der schon bald ansehnliche Verkehr machte schon vor dem Ersten Weltkrieg weitere Investitionen notwendig: Zwischen 1913 und 1915 wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut, 1928 erfolgte die Elektrifizierung.

Die Giselabahn, in den ursprünglichen Planungen noch als „Salzburg-Tiroler-Bahn“ bezeichnet, bildet bis heute eine bedeutende Transit-

In Schwarzach-St. Veit zweigt die Tauernbahn von der Giselabahn ab. Am 7. August 1953 wartet 1040.11 mit P 3511 nach Villach auf seine Abfahrt, während rechts 1040.13 mit G 1013 bereit steht für die Fahrt nach Innsbruck *Mag. Pharm. Alfred Luft*

Saalfelden ist der betriebliche Mittelpunkt der Giselabahn. Am 29. Juli 1953 setzt dort 1018.101 am Personenzug P 2521 um *Mag. Pharm. Alfred Luft (2)*

verbindung für Westösterreich. Vor dem EU-Beitritt Österreichs 1995 und der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs wurden über sie nicht nur sämtliche Gütertransporte, sondern mit abnehmender Tendenz auch der hochwertige Fernverkehr abgewickelt. Der Wunsch nach dessen Beschleunigung führte nämlich ab 1967 sukzessive zu einer Umlegung auf die deutsche Korridorstrecke, zunächst noch mit Fahrtrichtungswechsel in Rosenheim. Dieser entfällt seit 1982 dank des Baus des dortigen Schleifengleises, das die ÖBB finanzierten.

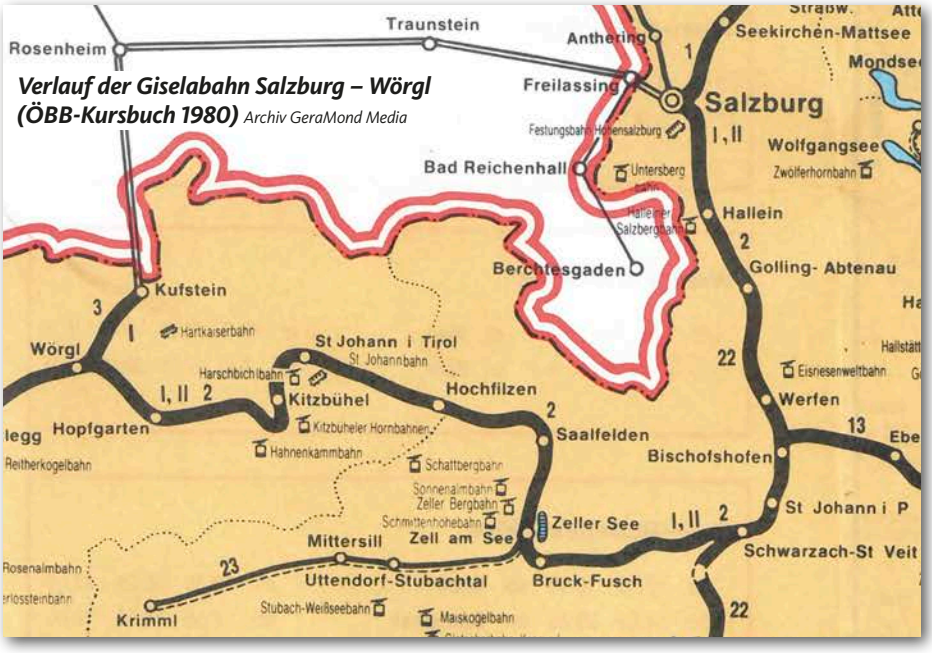
Auch der österreichische Binnengüterverkehr verlief bis zur Einführung des freien Netzzugangs grundsätzlich über die Giselabahn. Aufgrund der steilen Rampen war der Betrieb allerdings traktionstechnisch aufwendig und erforderte den Einsatz von Vorspann- und Schiebelokomotiven. Mit der Verlagerung auf die kürzeste Verbindung entfielen diese zusätzlichen Leistungen.

Rückgrat im Nahverkehr

Die politischen Weichenstellungen durch den EU-Beitritt Österreichs haben auch die Bedeutung der Giselabahn nachhaltig verändert. Zwar wurde die Strecke durch den Ausbau des Gleiswechselbetriebs und den Rückbau zahlreicher Bahnhöfe modernisiert, eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit ließ sich jedoch nie realisieren.

> **Heute hat die Giselabahn Bedeutung für den Nahverkehr und als Umleiterstrecke**

Heute bildet die Giselabahn das Rückgrat des Nahverkehrs und fungiert zugleich als unverzichtbare Umleitungsstrecke, wenn es auf dem deutschen Korridor entlang der Maximiliansbahn zu Störungen kommt. Diese Rolle wird sie auch im kommenden Jahr besonders deutlich unter Beweis stellen: Dann werden der gesamte Fernverkehr zwischen Tirol und Wien sowie große Teile des Güterverkehrs – einschließlich jener Verbindungen über die Tauernbahn – während einer monatelangen Sperre des deutschen Korridors über die Giselabahn geführt.



Verlauf der Giselabahn Salzburg – Wörgl (ÖBB-Kursbuch 1980) *Archiv GeraMond Media*

Salzburg – Wörgl	
Eröffnung	6. August 1875
Streckenlänge	191,7 km
Spurweite	1.435 mm
Elektrifizierung	15 kV, 16,7 Hz ~
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Maximale Neigung	27 ‰
ÖBB-Strecke	101 03

1670.07 rollt mit D 212 am 7. August 1953 am Stellwerk am südlichen Bahnhofsende von Zell am See vorbei. Links ein Vierschienengleis (760/1.435 mm) für die Züge der Pinzgauerbahn nach Krimml

1020 007 als Vorspannlok vor einem Güterzug im Bahnhof Leogang im Sommer 1987. In Saalfelden war sie dem Güterzug beigestellt worden, um die nötige Zugkraft für die Neigungen der Giselabahn sicherzustellen *Joachim Bertsch*

Die Feierlichkeiten zum 150-jährigen Bestehen der Strecke wurden in erster Linie von regionalen Initiativen getragen.

Jubiläumsfeiern 2025

In der Pillersee-Region organisierte der Heimatverein Pillersee gemeinsam mit den Gemeindearchiven und Modellbahnclubs in Hochfilzen eine umfangreiche Ausstellung. Ein Höhepunkt war dabei die neu gebaute H0-Modulanlage (Maßstab 1:87) mit einer detailreichen Nachbildung des Brixentals. Am 17. August 2025 folgte ein weiteres Highlight: ein Jubiläumssonderzug der Eisenbahnfreunde Lienz, bespannt mit 1020.18 und klassischen Schlierenwagen. Auch in Wörgl wurde gefeiert: Das Heimatmuseum eröffnete am 4. Oktober 2025 eine Sonderausstellung unter dem Titel „150 Jahre Giselabahn“.

Markus Inderst

Am 17. August 2025 rollt ein Jubiläumssonderzug der Eisenbahnfreunde Lienz mit 1020.18 und klassischen Schlierenwagen über die Giselabahn *Bernd Piplack*

Lokparade beim Dampflokfest in Halle (Saale) am 24. August 2019. Das Museum beherbergt unter anderem die mit abgelaufener Frist derzeit abgestellte Schnellzugdampflok 03 1010 (hinten links im Schuppen) Joachim Volkhardt (2)

DB Museum Halle

Depot statt Schauhaus

mit langer Ausstellungstradition

Das DB Museum in Halle ist aus Sicht des Oberbürgermeisters ein touristischer Anziehungspunkt. Am 29. August 2016 bestaunen Besucher vor Lokschuppen 4 des einstigen Bw Halle P die ausgestellten Exponate, darunter auch 18 201 und 52 9900

Zum Jahresende 2025 soll der reguläre Ausstellungsbetrieb des DB Museums Halle (Saale) enden. Der Standort soll künftig nur noch als Depot dienen. Doch Stadt, Vereine und Ehrenamtliche suchen bereits nach Wegen, die Eisenbahntradition an der Saale lebendig zu halten

Die Deutsche Bahn (DB) will den Standort Halle (Saale) des DB Museums zum Jahresende 2025 in ein Depot umwandeln. Der Schritt sei Teil eines umfassenden Sanierungs- und Umstrukturierungsprogramms, das alle Bereiche des Konzerns betreffe, teilte die DB dazu mit. Betroffen von den Sparmaßnahmen seien daher auch die Stiftung Deutsche Bahn und das ihr zugehörige Museum mit seinen Standorten in Nürnberg, Koblenz und Halle. Dr. Oliver Götze, Direktor des DB Museums, bedauerte die Maßnahme und bedankte sich bei den Ehrenamtlichen vor Ort, die über viele Jahre hinweg das Museum unterstützt haben. Die Umstellung sei notwendig, um den langfristigen Erhalt des Museumsbetriebs zu sichern.

Standort ohne Ausstellung

Der Standort Halle (Saale) ist somit nur noch bis Dezember 2025 zu besichtigen. Laut DB bleibt der historische Lokschuppen 4 in Halle auch darüber hinaus erhalten. Ebenso sollen die darin abgestellten Fahrzeuge weiterhin dort verbleiben. In Halle sind überwiegend Lokomotiven und Wagen der Deutschen Reichsbahn aus DDR-Zeiten ausgestellt, darunter die derzeit mit abgelaufener Frist abgestellte Schnellzugdampflok 03 1010 und mit 52 9900 die einzig erhalten gebliebene Dampflok mit Kohlenstaubfeuerung in Deutschland.

Die Entscheidung, den Publikumsbetrieb im DB-Museum zum Jahresende einzustellen, kam für viele Beteiligte vor Ort überraschend. Weder die Stadt Halle noch die lokalen Unterstützergruppen oder das Netzwerk für Industriekultur des Landes (NIK) waren offenbar im Vorfeld in die Entscheidung eingebunden. Mit scharfer Kritik reagierte deshalb Halles parteiloser Oberbürgermeister Dr. Alexander Vogt auf die Ankündigung: „Die Art und Weise, wie die Deutsche Bahn diese weitreichende Entscheidung kommuniziert hat, ist nicht nur respektlos gegenüber unserer Stadt, sondern auch gegenüber den zahlreichen Besuchern und Eisenbahnfreunden, die das Museum über Jahre hinweg geschätzt haben." Er sieht in dem Museum eine bedeutsame kulturelle Einrichtung. Diese ohne vorherige Gespräche mit der Stadtverwaltung zu schließen, zeuge von einem bedauerlichen Mangel an partnerschaftlichem Verhalten, zeigte sich Vogt verärgert.

Er kritisiert, dass die Deutsche Bahn offenbar keine Anstrengungen unternommen habe, alternative Lösungen zu entwickeln. „Weder wurde die Stadt als Partner für mögliche Kooperationen angesprochen, noch wurden zivilgesellschaftliche Initiativen, Vereine oder Stellen des Landes einbezogen."

Angespanntes Verhältnis

Das Museum war nach 1990 von der Traditionsgemeinschaft Halle P aufgebaut worden. Nach der Übernahme durch das DB Museum im Jahr 2003 hoffte man an der Saale auf eine sichere Zukunft. Zuletzt hatte das DB Museum die Zusammenarbeit mit der Traditionsgemeinschaft beendet. Das Verhältnis zwischen den Ehrenamtlern und dem DB Museum gilt seither als angespannt. Insider bezeichnen die Umwandlung des Museums in einen Depotstandort daher auch als „absehbar".

Vor diesem Hintergrund wird auch von manchem kritisch gesehen, dass die DB am Standort Koblenz investiert, während Halle schließt. Direktor Götze verweist darauf, dass es dabei vor allem um den Schutz wertvoller Fahrzeuge gehe: Zahlreiche Exponate stünden ungeschützt im Freien, was langfristig zu gravierenden Schäden führe. Geplant seien daher neue Unterstellmöglichkeiten, für deren Bau man Fördermittel beantragt habe. Auch der Standort Halle sei Teil dieses Unterstellungskonzeptes und bleibe deshalb als solcher erhalten.

Initiativen an der Saale

Nur besuchen kann man ihn künftig nicht mehr. In Halle regen sich daher nun Initiativen für einen Erhalt des Eisenbahnmuseums. Die Stadtverwaltung signalisierte Bereitschaft, konstruktiv an Lösungen mitzuwirken. „Wir stehen für Gespräche jederzeit zur Verfügung", sagte Dr. Alexander Vogt, der in der Sache auch Kontakt zur DB-Chefetage, dem Bundesverkehrsministerium und Sachsen-Anhalts Ministerpräsident Dr. Reiner Haseloff aufnehmen will.

Zusammen mit der Netzwerkstelle für Industriekultur des Landes sucht derzeit auch die Traditionsgemeinschaft Halle P den Kontakt zur Stadt Halle und zum DB Museum. Gemeinsam wollen sie nach Lösungen suchen, wie der Museumsbetrieb fortgeführt werden könnte, und eruieren, in welchem Umfang dabei Ehrenamtliche eingebunden werden können.

Dr. Oliver Götze vom DB Museum bestätigte, dass es erste Gespräche gibt, und kündigte an, man werde konstruktiv über Vorschläge beraten. Es bleibt also spannend, wie es mit dem Eisenbahnmuseum an der Berliner Brücke in Halle weitergeht. Die vorerst letzte Möglichkeit zur Besichtigung gibt es zum Nikolausfest am 6. Dezember 2025.

Florian Dürr

Artitec®

Neu Maßstab 1:87

Ssy55 Flachwagen

20.284.18 - SSy55 USATC 554 687P, III
20.284.19 - SSy55 USATC 554 701P, III
20.284.20 - SSy55 USATC 554 936P, III

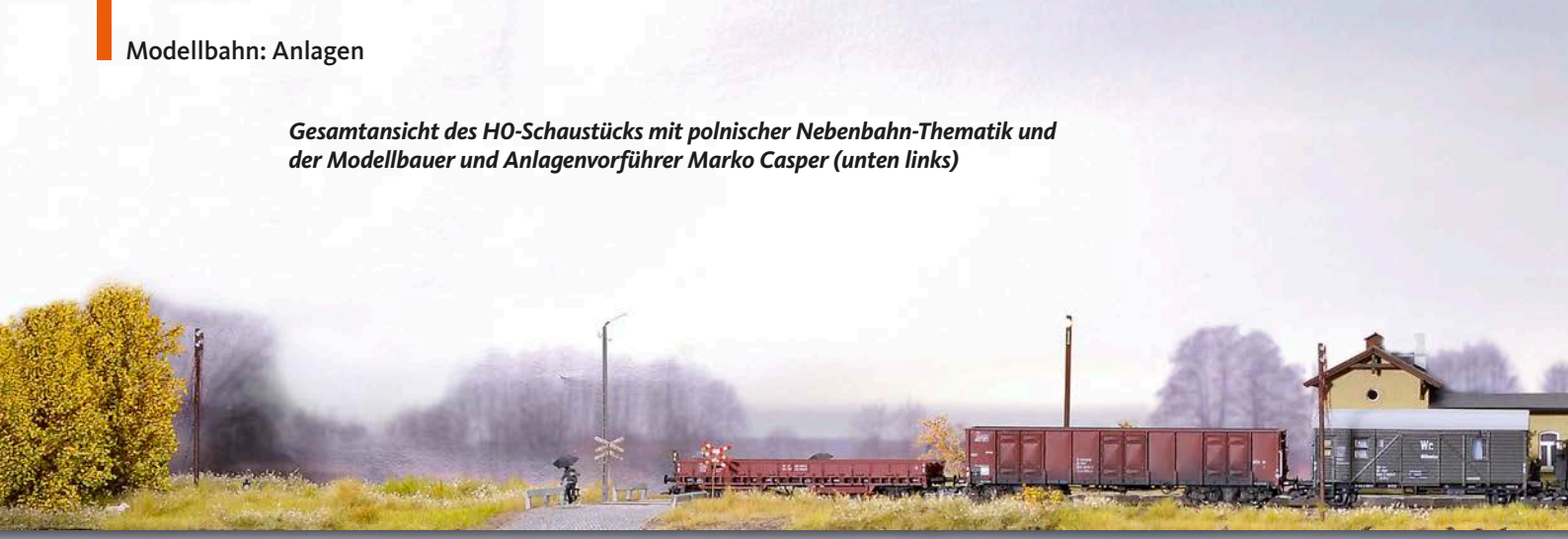
20.284.35 - SSy55 USATC 056-0 P, IV
20.284.36 - SSy55 USATC 175-8 P, IV
20.284.37 - SSy55 USATC 217-8 P, IV

20.284.21 - SSy55 DB Rlmmps650 072-3, IV
20.284.22 - SSy55 DB Rlmmps650 126-7, IV
20.284.23 - SSy55 DB Rlmmps650 094-9, IV-V
20.284.24 - SSy55 DB Rlmmps650 103-0, IV-V

20.284.29 - SSy55 DB 399 4 064-2, grün, IV-V
20.284.30 - SSy55 DB 399 4 092-3, grün, IV-V
20.284.31 - SSy55 DB 399 4 175-6, grün, IV-V

Besuchen Sie
www.artitecshop.com
oder fragen Sie Ihren Modellfachhändler.

Gesamtansicht des H0-Schaustücks mit polnischer Nebenbahn-Thematik und der Modellbauer und Anlagenvorführer Marko Casper (unten links)



Małe Nic – Kleines Nichts nennt sich dieser Bahnhof im polnischen Flachland

Nebenbahnmotive

mit H0-Zügen der PKP

Auf diesem kleinen Bahnhof mit einem Kohlehandelanschluss in den Weiten des polnischen Flachlands sind die trüben, kalten Spätherbsttage regelrecht spürbar. Dabei bilden die bunten Fahrzeuge einen gelungenen Kontrast zur Kulisse mit regenverhangenem Himmel

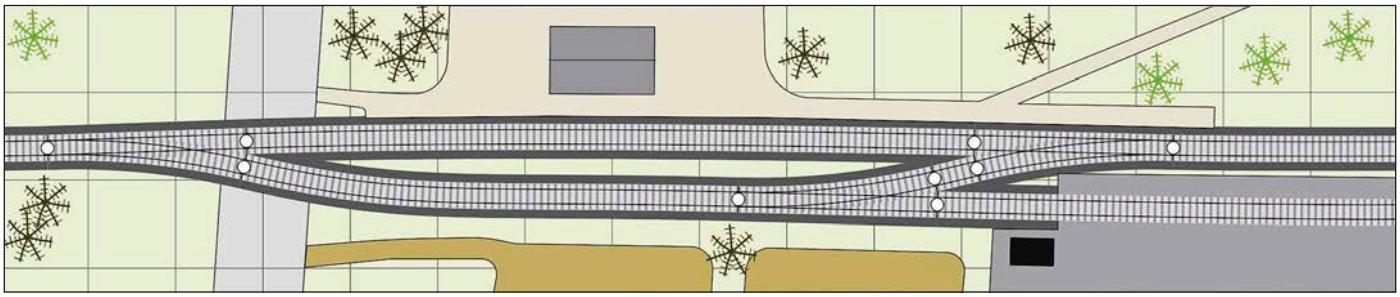
Modellbahn weltweit

Bei diesem spätherbstlichen Schmuddelwetter sind nur wenige Menschen unterwegs – entsprechend spärlich ist das Reisendenaufkommen der kleinen Station Małe Nic – auf Deutsch Kleines Nichts. Sie ist eigentlich mehr Haltepunkt als Bahnhof an einer eingleisigen Strecke und verfügt über ein Anschlussgleis für den Umschlag von Kohle. Im Modell fungiert dieses Bahnhofssegment als Streckenendpunkt, da die restliche Trasse bereits stillgelegt wurde. Insofern gibt es hier nur noch einen bescheidenen Personenverkehr. Lediglich die Bedienung des Kohlehandelanschlusses hält den Streckenrest einigermaßen am Leben.

Polnisches Nebenbahn-Idyll: Die inzwischen stark eingeschränkte Personenbeförderung besteht aus einer Doppelstockeinheit und einer PKP-Diesellok der Baureihe SU46 *Jürgen Albrecht (3)*

In der polnischen Bahnstation Małe Nic begegnen sich ein Personen- und ein Nahgüterzug. Während die Krähen auf der kargen Herbstwiese die letzten Samen aufpicken, drohen Regenwolken schon den nächsten Schauer an. Die von den Telegrafenmasten herabhängenden Kabelreste künden von der schwindenden Bedeutung der Strecke *Jürgen Albrecht (3)*

Gleisplan der 160 mal 33 Zentimeter messenden Anlage, woran sich links ein Fiddle-Yard als Zugspeicher anschließt *Marko Casper*



Der PKP-Triebwagen SN61 ist nur in den Tagesrandlagen unterwegs, wenn wenige Fahrgäste reisen

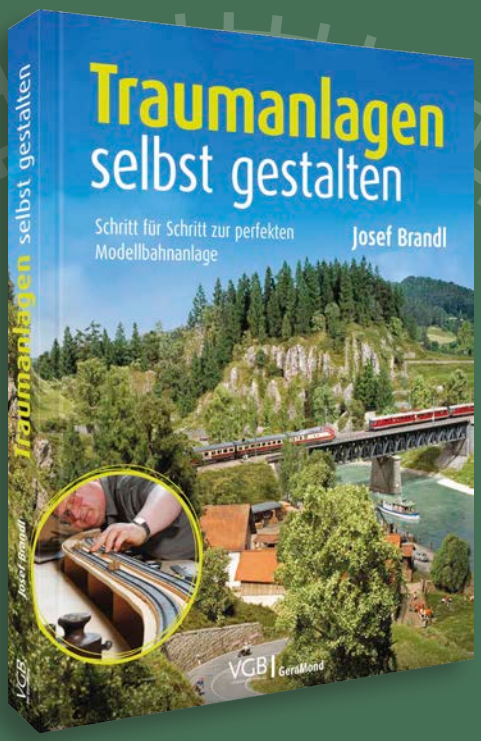
Das Anschlussgleis der Station wird vorrangig für den Umschlag von Kohle genutzt

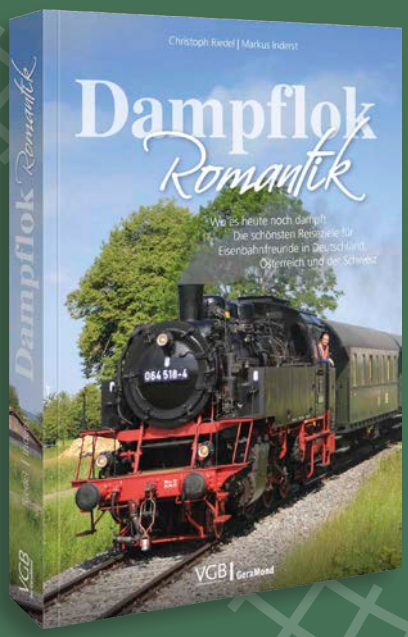
Meine Affinität zu Polen und zu den Eisenbahnen unseres östlichen Nachbarlandes gaben den Ausschlag für dieses Schaustück. Ziel war es, auf einer Fläche von nur 160 Zentimetern Länge und einer Tiefe von 33 Zentimetern eine glaubhafte Szenerie eines nicht alltäglichen Themas zu schaffen. Die Bauzeit der Anlage betrug mit kurzen Unterbrechungen knapp zwei Jahre. Und auch wenn das gestaltete Areal überschaubar ist, wurde doch allerhand Material im Wert von rund 1.000 Euro verbaut. Die Züge rollen auf Gleisen der Marke Elite von Tillig, die Antriebe stammen von MTB-Model. Gesteuert wird alles über den Magnetartikeldecoder WD10 von kuehn und die ESU-Digitalzentrale ECoS.

Für den Landschaftsbau wurden Materialien von Juweela, Kluba, MBRmodel und ModelScene verwendet. Nicht nur die Figuren stammen von Artitec, sondern auch die um eine flackernde Beleuchtung ergänzte Feuertonne an der Ladestraße. Das Empfangsgebäude baute ich aus Teilen eines älteren kibri-Bausatzes zusammen. Basis der herbstgrauen Hintergrundkulisse war ein Foto, das bearbeitet und ausgedruckt wurde. Die Ausleuchtung der Anlage erfolgt durch ein LED-Band samt Fernbedienung, was ganz unterschiedliche Beleuchtungsszenarien von der aufgehenden Sonne bis hin zu trüber Gewitterstimmung ermöglicht. *Marko Casper*

MAGISCHE WEIHNACHT FÜR EISENBAHN-FANS

Eisenbahnträume zum Erleben und verschenken - von historischen Dampfloks bis zur digitalen Modellbahn.





Jetzt scannen!
Blick ins Buch

NEU

DER WEG ZUR PERFEKTEN MODELLBAHN

Der renommierte Anlagenbauer Josef Brandl erklärt das Entstehen seiner Werke anschaulich und regt zum Nachahmen seiner Bau- und Gestaltungstechniken an.

160 Seiten · ca. 550 Abb.
44,99 € (D) e

NEU

STIEBENDE DAMPFRÖSSER ERLEBEN!

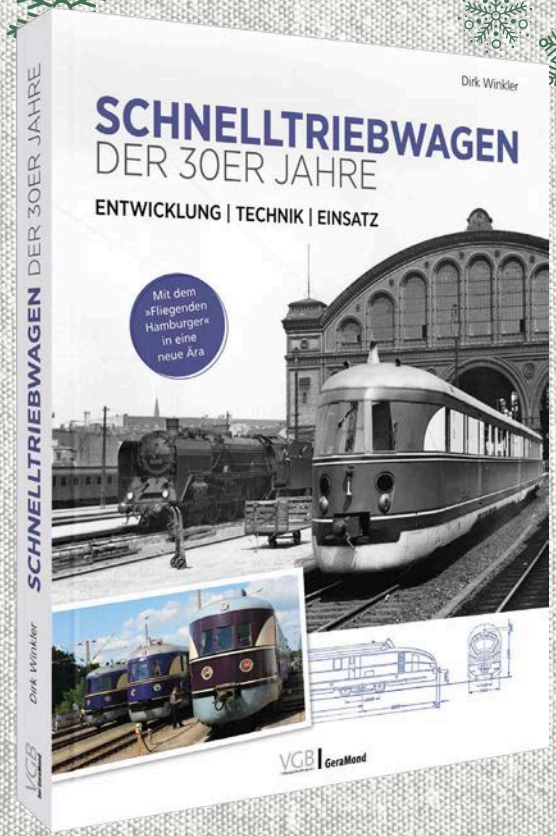
Dampfendes Eisenbahnerlebnis wie vor 100 Jahren: Dies ermöglichen zahlreiche Eisenbahnvereine in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

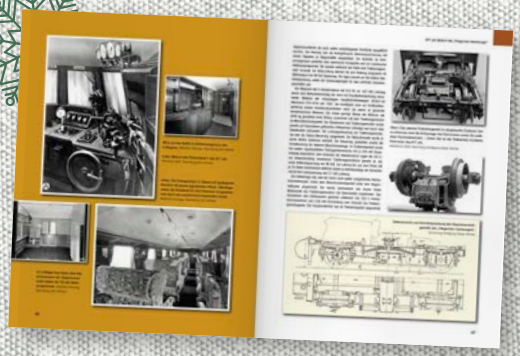
192 Seiten · ca. 350 Abb.
24,99 € (D) e

Lust auf noch mehr Eisenbahn?
Jetzt im aktuellen Prosekt stöbern!

© Orange Sky - stock.adobe.com © golubovy - istockphoto.com

BUCHPERLEN UND





Dirk Winkler wurde 1964 geboren, ist in Berlin aufgewachsen und lebt seit 1991 in Franken. Nach einer Lehre bei der Deutschen Reichsbahn und dem Studium der Schienenfahrzeugtechnik ging er zur Bahnindustrie, wo er seit 1991 tätig ist. Sein besonderes Interesse gilt der Geschichte der Eisenbahn zu Preußens Zeiten und der Reichsbahn sowie des Berliner und Brandenburger Eisenbahnverkehrs.

NEU

PIONIERE DER SCHNELLTRIEBWAGEN-ÄRA

Das neue Standardwerk über die ab 1932 von der Reichsbahn beschafften SVT-Bauarten und ihre Einsätze. Tiefgründig recherchiert, umfassend bebildert.

192 Seiten · ca. 300 Abb.
€ 60,– (D)

Jetzt scannen!
Exklusive Leseprobe

© Chopat - stock.adobe.com

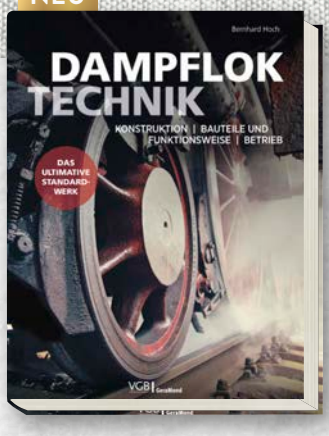
Auch als eBook erhältlich.

SCHNELLSTER ZUG AUF DEUTSCHEN SCHIENEN

Seit fast 30 Jahren gilt der ICE als Premiumprodukt der Deutschen Bahn. Vom 401 über den neuen L-Züge bis zum Diesel-605.

160 Seiten · ca. 175 Abb.
19,99 € (D)

NEU



DAMPFLOKTECHNIK EINFACH ERKLÄRT

Wie funktioniert die Dampflok? Hier erhalten Einsteiger und Kenner Erklärungen, die ausführlich, technisch korrekt und hervorragend erklärt sind.

192 Seiten · ca. 320 Abb.
44,99 € (D)

BEST OF MIBA

Ein Muss für jeden Modellbahn-Aficionado, der nicht genug bekommen kann von Modellbahn-Projekten der Extraklasse!

192 Seiten · ca. 500 Abb.
29,99 € (D)

NEU

UHLENBROCKS DIGITALTECHNIK VON A–Z

Schritt für Schritt zum Aufbau deiner digitalen Modellbahn mit den Komponenten des Digitalspezialisten Uhlenbrock.

128 Seiten · ca. 280 Abb.
32,99 € (D)

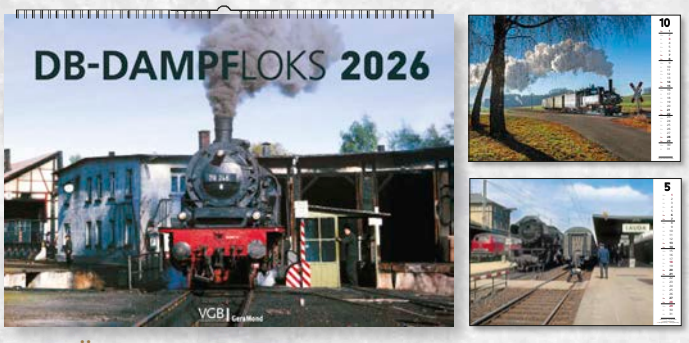
KALENDERHIGHLIGHTS

MEISTERWERKE DES ANLAGENBAUS

ISBN 978-3-98702-163-3
€ [D] 24,99

DER BELIEBTE KALENDER-KLASSIKER

ISBN 978-3-98702-164-0
€ [D] 24,99



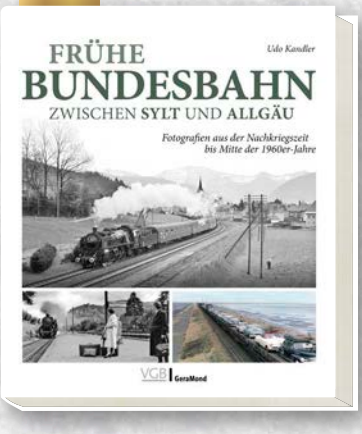
DIE BLÜTEZEIT DES DB-DAMPFBETRIEBS

ISBN 978-3-98702-165-7
€ [D] 24,99

ERINNERUNGEN AN DIE DDR-REICHSBAHN

ISBN 978-3-98702-167-1
€ [D] 22,99

NEU



ZWISCHEN WATTENMEER UND WATZMANN

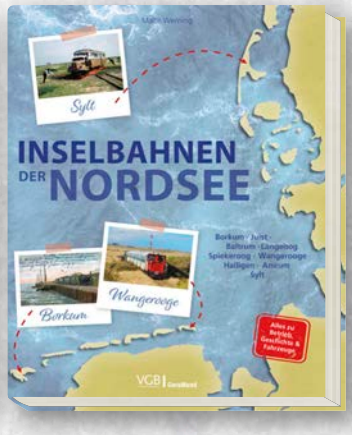
Die junge DB zwischen Küste und Alpen in aussagestarken Fotografien. Vielfältiger Zugbetrieb in allen Regionen der alten Bundesrepublik.

192 Seiten · ca. 220 Abb.
59,- € (D)

BAHNMETROPOLE BERLIN SEIT 1838

Die Weichen sind gestellt: für eine Zeitreise durch die Eisenbahnhistorie Berlins von 1838 bis heute. Faktenreich beschrieben, faszinierend bebildert.

168 Seiten · ca. 204 Abb.
34,99 € (D) e



KLEINBAHNEN MIT INSEL-FLAIR

Vergangenheit und Gegenwart von acht ungewöhnlichen deutschen Kleinbahnen – opulent bebildert, informativ und charmant erzählt.

168 Seiten · ca. 200 Abb.
34,99 € (D)

NEU

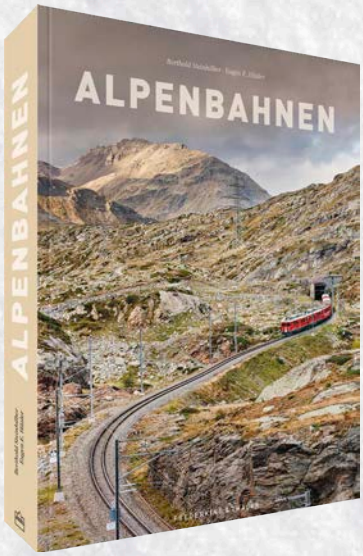
BERLIN – BAHNMETROPOLE IM WANDEL

Berlin hat eine Geschichte, die durch viele Brüche gekennzeichnet ist, das gilt auch für den Schienenverkehr.

128 Seiten · ca. 240 Abb.
39,99 € (D)

© CoinUp- stock.adobe.com

WELTWEITE ABENTEUER VERSCHENKEN

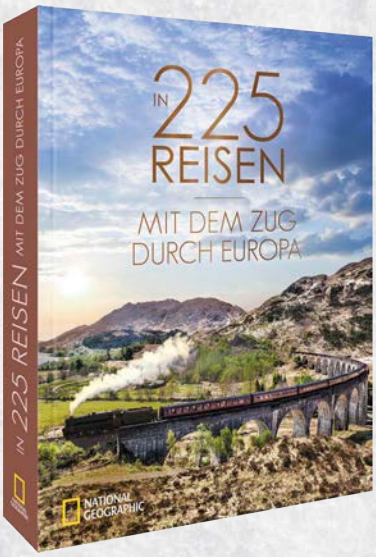


NEU

HÖCHSTE EISENBAHN!

Die Züge und Strecken der Alpenbahnen sind technische Meisterleistungen. Dieser Bildband zeigt sie in spektakulären Berglandschaften.

320 Seiten · ca. 220 Abb.
49,99 € (D)

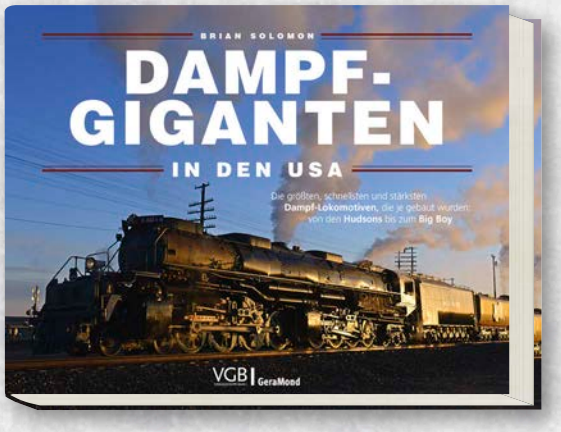


NEU

EUROPA NEU ENTDECKEN!

Erfahren Sie in 225 Streifzügen Europas abwechslungsreiche Landschaften und aufregende Metropolen ganz entspannt und nachhaltig: mit der Bahn

288 Seiten · ca. 220 Abb.
45,– € (D) e



MIT VOLLDAMPF DURCH AMERIKA

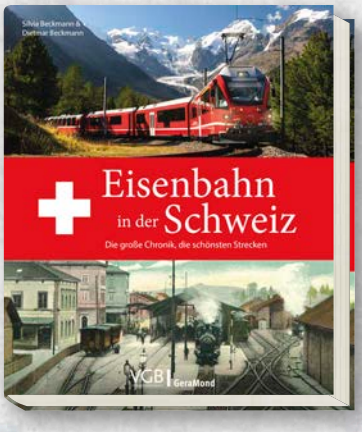
Dieser Bildband zeigt die Entwicklung Radebergs in den letzten 120 Jahren. Doch nicht nur die Architektur ist von Interesse, sondern vor allem der Alltag der Menschen, wie sie lebten, arbeiteten und feierten. Die vor allem aus dem Bildarchiv des Schlosses Klippenstein stammenden Aufnahmen vermitteln interessante Einblicke in die Stadtgeschichte.

176 Seiten · ca. 280 Abb.
39,99 € (D)

VON DER „STUNDE NULL“ ZUR JUNGEN DB

Einmalige Zeitdokumente von 1945 bis 1955 vom Wiederaufbau der Eisenbahn in den Westzonen Deutschlands, ab 1949 unter der Regie der Bundesbahn.

192 Seiten · ca. 290 Abb.
49,99 € (D)



SCHWEIZER SCHIENEN-GESCHICHTE

Bahngeschichte zwischen Bern und Bodensee. Eine Chronik von Eisenbahntraumstrecken in den Alpen und Meisterleistungen im Tunnel- und Brückenbau.

288 Seiten · ca. 330 Abb.
29,99 € (D)

e Auch als eBook erhältlich.

GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München

Alle Titel erhältlich im Buchhandel und auf
www.verlagshaus24.com/eisenbahn-und-modellbahn

GeraMond
NATIONAL GEOGRAPHIC
VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
FREDERKING & THALER

250902 · Stand Oktober 2025.
Irrtümer und Preisänderungen vorbehalten.

Leserbriefe

WLE-Anlage, em 7/25

Eher Privat- als Clubanlage

Als Erster Vorsitzender des Vereins „Lippstädter Eisenbahnfreunde 1984“ möchte ich im Zusammenhang mit dem veröffentlichten H0-Anlagenporträt zwei Dinge richtigstellen: Die WLE-Anlage ist ein reines Privatschaustück von Martin Tolkemit und sollte deshalb nicht – wie im Artikel geschehen – mit dem Verein in Verbindung gebracht werden. Insofern ist die jetzt im Warsteiner Güterschuppen aufgebaute Anlage auch keine Leihgabe unseres Clubs. Das im Beitrag erwähnte Treffen in Lippetal-Niederbauer ist eine Privatveranstaltung von Martin Tolkemit. Unsere Mitglieder des Lippstädter Vereins (www.lef1984.de) treffen sich hingegen regelmäßig jeden Mittwoch im Vereinsheim Lippstadt und freuen sich natürlich über Besucher und Interessenten. *Thorsten Vieth, Lippstadt*

Blitz- und Bogenbahn, em 8/25

Rumpelig Richtung Peine

Mit Interesse habe ich den Beitrag über die sogenannte Blitz-und-Bogenbahn gelesen. Meine beiden Großväter waren während der Kaiserzeit Bahnbeamte im Hauptbahnhof Hildesheim. In der Familie meiner Mutter wurde aber statt über die HPKE immer nur von der Peiner Kreis- und Bogenbahn gesprochen. Das Wort Hildesheim war in diesem Zusammenhang verpönt. Anfang der 1950er-Jahre bin ich einmal östlich von Hildesheim mit der HPKE Richtung Peine gefahren. Ich erinnere mich in diesem Zusammenhang an ein Stück Gleistrasse, wo die recht kurzen Joche so schludrig verlegt waren, dass die Schienenstöße überhaupt nicht fluchteten, was die Reisenden mit starken Schlägen vom Fahrwerk her zu spüren bekamen. *Helmut Brunotte, Sulzbach*

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, 9. Dezember/Dienstag, 23. Dezember

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 und 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

Jüdel-Stellwerk, em 9/25

Bahnhof Kühnhausen

Mein Urgroßvater war sein halbes Leben als Wärter auf dem Stellwerk „Kühnhausen Kn“ an der thüringischen Bahnstrecke Erfurt – Nordhausen beschäftigt. Nach geplanter Stillegung des Gebäudes in Beienheim dürfte jenes in Thüringen eines der letzten Stellwerke mit Jüdel-Technik sein. Zwar steht das Gebäude noch, es lohnt sich aber aufgrund des desolaten Zustands kaum mehr, es zu fotografieren. Aus meinem Fotoarchiv habe ich zwei Bilder herausgesucht, die zum einen das Stellwerk in den 1970er-Jahren und zum anderen die darin eingebaute Jüdel-Hebelbank zeigen. *Gerald Wohlfahrt, Gispersleben*

Ladegut Stahlbleche, em 9/25

Dicke Dinger

Zum Thema „Stahlbleche auf Reisen“ kann ich noch ein bisschen dicker auftragen als im Beitrag abgebildet: In den 2000er-Jahren wurden regelmäßig Stahlbleche im Köln-Deutzer Hafen auf das von den Kunden bestellte Maß gebracht. Die dicken Bleche wurden dazu im Stahlwerk mit der im Hintergrund sichtbaren Kranbrücke entladen, von der Firma Weiler zugesägt und anschließend wieder per Bahn zum Kunden gebracht. Heute wartet das Hafengelände auf eine Neunutzung für Wohnzwecke und Dienstleistungen. Die Erinnerungen an diese Zeiten lassen sich zum Glück im Modell aufrechterhalten. *Dr. Peter Bell, Köln*

Stellwerk „Kn“ des Bahnhofs Kühnhausen (rechts) und die darin installierte Jüdel-Technik (links) *Slg. Gerald Wohlfahrt (2)*

Zugaufnahme vom 11. September 2008 mit einem Brammenzug in Köln-Deutz (unten) sowie in H0 nachgestellte Modellszene (links) *Dr. Peter Bell (2)*

Vor 50 Jahren

Senioren-Pass der DB

Auf der Suche nach Schnäppchen mit Blick auf Sparpreise der Bahn führt der Weg auch über ausgetretene Pfade: Im Rahmen einer Werbekampagne propagierte die Deutsche Bundesbahn Mitte der 1970er-Jahre ihren Senioren-Pass – sozusagen als Vorläufer der BahnCard. Zielgruppe dieser Aktion waren Menschen im Alter ab 60 Jahren. Der Pass galt zwölf Monate; der Fahrpreis betrug für Inhaber die Hälfte des gewöhnlichen Tickets. Außer dem damals allerorts ausgehängten Werbeplakat gab es auch eine 63 mal 87 Zentimeter messende Sonderausführung, gerahmt hinter Glas samt DB-Schriftzug auf einer unten aufgenagelten Metallplakette. *Reiner Messer, Oberzent*

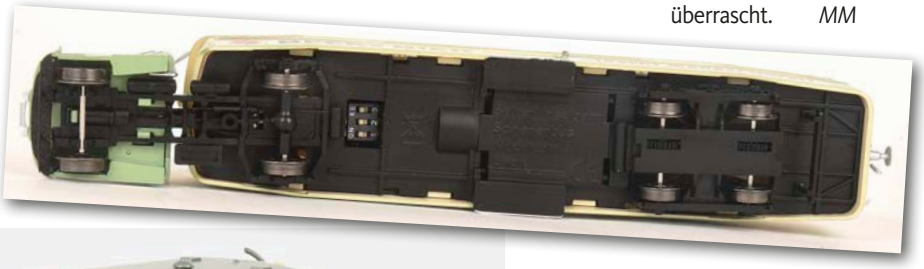
DB-Werbung für den Senioren-Pass aus den 1970er-Jahren *Reiner Messer*

■ Leichttriebwagen in H0/H0m von Modellbahn Union

Sylter Eigenkonstruktion

Modellbahn Union H0/H0m: Neben dem LT 5 mit Becks-Werbung gibt es weitere vorbildgerechte Farb- und Beschriftungsvarianten

Ein optisch und technisch interessantes Schienenfahrzeug, das zwischen 1952 und 1954 von der Sylter Inselbahn gebaut und bis zum Ende des dortigen Bahnbetriebs eingesetzt wurde, erscheint nun als attraktives Modell. Von den fünf gebauten Leichttriebwagen (LT), die auf Basis eines Borgward-Lastkraftwagens entstanden, blieb einer erhalten. Nach mehreren Zwischenstationen, u. a. in Mülheim (Ruhr), Aachen und im Straßenbahnmuseum Hannover, wird er derzeit bei der Selfkantbahn aufgearbeitet. Das gemeinsame Projekt von der Sylter Verkehrsgesellschaft (SVG), ihrem Eigentümer Sven Paulsen und den Museumsbahnern kann man unter www.sylter-duenenexpress.de verfolgen. Bis zum Abschluss der Arbeiten wird es aber noch etwas dauern, wobei der Borgward B 4000 bereits optisch und technisch fertiggestellt ist, aber noch auf seine Eisenbahnradsätze wartet. Auch der Auflieger ist vom Metallbau her fertig, für seine Komplettierung werden noch Spenden benötigt. Im Vergleich zum Vorbild sind die H0-Freunde der Meterspur (Artikelnummern T11901 ff.) als auch Gleich- (T11001 ff.) und Wechselstrombahner (T11501 ff./ 179,99 €) schon deutlich weiter. Sie finden bei Modellbahn Union mehrere Farb- und Bedruckungsvarianten der LT 1 bis 5 und auch schon das zukünftige Museumsfahrzeug. Als besondere Farbvariante wird der altrote LT 6 (T11006) mit Bundesbahn-Beschriftung gefertigt. Die H0/H0m-Gleichstromvarianten kosten 139,99 Euro und können gegen 30 Euro Aufpreis auch mit Decoder bestellt werden. Ebenso sind von allen Ausführungen Soundvarianten mit Zimo-Decoder, exklusiv für den LT erstelltem Sound und Geräuschen für 50 Euro zusätzlich lieferbar. Einheitlich verfügen alle Triebwagen über einen ruhig laufenden Motor mit Schwungmasse, eine 18-polige Digitalschnittstelle, Innen- sowie Führerstandsbeleuchtung, Spitzensignal und ein rotes Rücklicht. Die angedeutete Inneneinrichtung kann leider nicht im gesamten Auflieger die Technik verdecken. Der nachgebildete Arbeitsplatz des Lokführers kann dafür aber noch mit einer entsprechenden Figur bestückt werden. Die sechs Beleuchtungsfunktionen sind analog über Dippschalter bzw. digital über die Funktionstasten schaltbar. Neben dem Motorsound lassen sich elf Betriebsgeräusche abrufen. Ferner gibt es unter den 21 Funktionen z. B. noch einen Rangiergang. Vorbildgerecht fährt das Modell rückwärts auch deutlich langsamer, da im Original für Rangierfahrten nur der Rückwärtsgang des Lkw zur Verfügung stand. Die einst von Brekina auf den Markt gebrachten und nun komplett überarbeiteten Modelle haben uns mit sehr guten Fahreigenschaften, auch im Weichenbereich, positiv überrascht. *MM*



Im Modell wird nur der Auflieger angetrieben, der Lkw aber auch zur Spannungsabnahme genutzt. Über den Dippschalter lassen sich Lichtfunktionen einstellen

An der Rückseite des Aufliegers ist dem Original entsprechend nur eine rote Lampe vorhanden

■ *Märklin/Trix H0*

Baureihe 92 aus dem Meininger Museum

Viele Eisenbahnfreunde planen sicher, die neu eröffnete Dampflok-Erlebniswelt in Meiningen (www.dew-meiningen.de) zu besuchen. Star der Ausstellung ist die 92 739, die anschaulich die Dampfloktechnik erlebbar macht. Im Vorfeld der Eröffnung gab es rege Diskussionen, ob man eine seltene Tenderlok dauerhaft in ein Gebäude stellen und Teile des Kessels und anderer Baugruppen aufschneiden sollte, um das Innenleben zu sehen. Märklin/Trix haben ihr 359 Euro kostendes Digitalmodell (Artikelnummern 39924/22993) allerdings betriebsbereit ausgeliefert. Zum Lieferumfang des wohl aufgrund des Museumsverkaufs extra großen Kartons gehört auch ein kleines Heft mit Bildern der Aufarbeitung im Dampflokwerk Meiningen und dem bewegten Lebenslauf der 1914 ausgelieferten „Essen 7964". Seitlich trägt sie die DB-Anschriften der Epoche III, so wie sie bis 1965 vom Bw Kassel aus eingesetzt wurde, sowie klein angeschrieben das Untersuchungsdatum Meiningen 2.8.24. *MM*

Märklin/Trix H0: Alle vier Radsätze der 92 739 sind angetrieben

■ *Piko H0*

Schnellzuglok 03 2128 der Deutschen Reichsbahn

Nach dem in *em* 11/24 vorgestellten DB-Modell der Baureihe 03 erscheint nun als Formvariante die 03 2128 der Reichsbahn (Artikelnummer 50901/ 489 €). Bei der ab 1969 erfolgten Rekonstruktion lag das Hauptaugenmerk auf der Generalüberholung des Kessels mit Mischvorwärmer, überarbeitetem Stehkessel und Aschkasten. Dabei erhielten sie auch die charakteristische Mischvorwärmeranlage auf der Rauchkammer und ein neues Dach auf dem Führerhaus. Die Fahreigenschaften sowie die Digitalausstattung mit Führerstand- und Fahrwerksbeleuchtung, Feuerbüchsenflackern sowie Dampfgenerator entsprechen denen der bereits erhältlichen Modelle. Wie gut die digitale sowie mit zahlreichen Sound- und Dampffunktionen ausgestattete Konstruktion gelungen ist, lesen Sie in unserer Rubrik *Verglichen & gemessen* in dieser Ausgabe. *MM*

Piko H0: Baureihe 03 nach der Rekonstruktion, bei der viele Baugruppen ausgetauscht wurden

■ *Brawa H0*

Zweiachsiger Bayer-Kesselwagen

Bereits um 1900 entstanden die ersten speziellen Chemiekesselwagen für den Transport von Säuren, Laugen und anderen Produkten. Diese unterschieden sich von Anfang an deutlich von den Kesselwagen, die für brennbare Flüssigkeiten konzipiert waren. Um ein unbeabsichtigtes Auslaufen der gefährlichen Ladung zu verhindern, haben sie aus Sicherheitsgründen keine Bodenventile. Zudem sind die Kessel aufgrund der hohen Dichte von Säuren vergleichsweise kleiner als die von Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten. Bei den typischen 8,8 Meter langen Wagenkonstruktionen der Austauschbauarten aus den 1930er-Jahren erwies sich ein Kesselvolumen zwischen zehn und zwölf Kubikmetern als die wirtschaftlichste Lösung. Je nach den Fertigungsmöglichkeiten der Waggonhersteller wurden die Kessel entweder in Niet- oder Schweißbauweise gefertigt. Die Heizwannen in der unteren Kesselhälfte hingegen wurden konsequent in Schweißtechnik ausgeführt, um eine höhere Dichtheit und Stabilität zu gewährleisten. Die Wagen, die ab 1939 ursprünglich für die I.G. Farbenindustrie und die Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft (Wifo) gebaut wurden, verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg u. a. bei den Nachfolgeunternehmen Bayer und BASF sowie VTG. In der DDR übernahm die DR die Wagen und vermietete sie an einige VEB. Bis 1988 erfolgte die schrittweise Ausmusterung dieser nun als Modell umgesetzten Wagenbauart. Als Erstes wurden die Varianten mit Bremserhaus ausgeliefert. Neben dem abgebildeten Z [P] der Bayer-Werke (Artikelnummer 50082) sind das je ein VTG- (-1) und DR-Wagen (-4) der Epoche III sowie der Köln 536 369 [P] aus DRG-Zeiten (-0). Die 45 Gramm wiegenden und 42,90 Euro kostenden Zweiachser berücksichtigen die oben genannten Bauartunterschiede, verfügen über Metallachshalter und angesetzte Achslagerdeckel, Radsätze mit Dreipunktlagerung, mehrteilige Nachbildungen der Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene sowie zierliche freistehende Leitern. Die zum Teil mehrfarbige Bedruckung ist auch auf den Rundungen des Kessels perfekt aufgebracht. *MM*

Brawa H0: Viele der an der Unterseite nachgebildeten Details sind auch im Fahrbetrieb sichtbar

Brawa H0: In Köln-Mülheim eingestellter Chemiekesselwagen der Farbenfabriken Bayer *MM (7)*

■ Niederländische Diesellok in H0 von Piko

Reihe 500 der NS

Am 1. Oktober fand im niederländischen Museum VSM in Beekbergen (www.stoomtrein.org) vor der Lok 532 die offizielle Vorstellung des formneuen Diesellokmodells der NS-Serie 500 statt. Die Vorbilder entstanden im Zweiten Weltkrieg und waren von einem Typ abgeleitet, der für die London, Midland and Scottish Railway (LMS) gebaut worden war. Diese dreiachsigen Loks (Class 11) für den leichten Güterverkehr wurden dann an das War Department geliefert. Es handelte sich um universell nutzbare, über neun Meter lange und 47 Tonnen schwere Lokomotiven. Die NS hatten nach dem Krieg insgesamt 125 dieser Maschinen im Einsatz, verteilt auf die Betriebsnummern 501 bis 545, 601 bis 665 und 701 bis 715. Die 501 bis 510 sind ehemalige Lokomotiven des War Departments (WD 70260–69). An großen Bahnhöfen wie Utrecht, Rotterdam-Fijenoord und Zwolle wurden sie auch im Rangierdienst eingesetzt. Heute sind noch vier Dieselloks der Reihe 500 in niederländischen Museen erhalten. Das 217 Gramm wiegende Modell (Artikelnummer 22000/189 €) ohne Haftreifen ist mit vorbildgetreuen Rangierlampen aus der Epoche III (eine elektrische und eine Öllampe), filigranen Sandrohren, feine Leitern an der Vorderseite, dünnen Kupplungsstangen, einer kompletten Kabine und verschiedenen separat angebrachten Haltegriffen ausgestattet. Die Zugkraft ist mit 0,4 Newton ausreichend. Die Farbe Dunkelgrün ist ebenfalls authentisch. *GF/MM*

Piko H0: An der Front- und Rückseite sind die Lampen des weißen Spitzensignals unten, die roten Schlusslichter oben angebracht

An der Unterseite sind nur die wichtigsten Details dargestellt *MM (6)*

■ *Exact-train H0*

Offener zweiachsiger Güterwagen Omm 55

In den 1950er- und 1960er-Jahren waren die offenen UIC-II-Typen die Standardgüterwagen, die in ganz Europa eingesetzt wurden. Die DB-, ÖBB-, FS-, SBB-, ČSD-, DSB- und CFL-Wagen haben Detailunterschiede, die bei der Modellumsetzung berücksichtigt wurden. Auch die jeweiligen Konstruktionsunterschiede sowie die Darstellung der Bremssysteme an der Unterseite sind ersichtlich. Alle je 48,50 Euro kostenden, 115 Millimeter langen Wagen haben außerdem eine Imitation von Befestigungsnägeln im Holzboden. Wir erhielten vier verschiedene Ausführungen des Omm 55 (Artikelnummer 23902) und Es^{040} (-17) der DB sowie je ein FS- (-70) und ÖBB-Modell (-65) der Epochen III bzw. IV, die alle unterschiedliche Lackierungen sowie separat montierte Metallteile haben. *GF*

Exact-train H0: Offene Standard-Güterwagen der DB, FS und ÖBB *Guus Ferrée*

■ *Roco H0*

193 287 von Snälltåget

Mit ihren unterschiedlich gestalteten Seitenbedruckungen ist die 193 287 des schwedischen Eisenbahnunternehmens Snälltåget ein attraktives Modell. Das Vorbild des Vectron AC ist von European Locomotive Leasing (ELL) gemietet und zwischen Stockholm und Malmö sowie Berlin anzutreffen. Die nunmehr vorgestellte Formvariante (Artikelnummer 7500119/269,90 €) hat u. a. eine neue Ausführung des Schienenräumers erhalten. Das Spitzen- bzw. Schlusslicht lässt sich wie bei den bekannten Ausführungen weiterhin über DIP-Schalter deaktivieren. Für 100 Euro Aufpreis sind auch digitale Soundmodelle (751-/752-) erhältlich. *MM*

Roco H0: Farbenfroh bedruckter Vectron für den Berlin-Verkehr

■ *Panier H0e*

Norddeutscher Dampftriebwagen

Panier H0e: Der Dampftriebwagen wird als Bausatz oder perfekt montiertes und lackiertes Fertigmodell geliefert *Werk*

Der Dampftriebwagen in rehbrauner Lackierung der Bleckeder Kreisbahn erscheint jetzt in Messing- und Weißmetallbauweise mit vielen neuen Teilen und Inneneinrichtung mit Gepäcknetzen. Gut gefallen am 1.050 Euro kostenden und 290 Gramm wiegenden Fertigmodell (Artikelnummer 1045/29) die Nachbildungen des Dampfkessels und der Führerstandseinrichtung. Der Motor mit Schwungscheibe wirkt per Kardanantrieb auf den Treib- und den Laufradsatz des vorderen Drehgestells. Die Spannungsabnahme erfolgt über alle Räder. Die perfekt nachgebildete Heusinger-Steuerung kann man gut beobachten, da die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h genau eingestellt ist. Für den Decoder ist ein separates Fach unter dem Wagenkasten vorgesehen. Für 479 Euro ist ebenfalls ein Bausatz (-09) erhältlich, der geklebt oder gelötet werden kann. *MM*

■ *mtb H0*

ČSD-Packwagen Ds

Den formneuen Packwagen Ds in der Ausführung der ČSD liefert mtb mit einigen technischen Besonderheiten: So besitzt er ab Werk einen in die Platine integrierten Funktionsdecoder für die installierte Innenbeleuchtung samt angemessenem Pufferspeicher. Zudem rollen die Achsen in Kugellagern. Gegebenenfalls sind die Anpressdrücke der Kontaktfedern anzupassen. Passender Begleiter im 80 Euro kostenden Doppelset ist ein formneuer vierachsiger offener Güterwagen der tschechoslowakischen Bauart Vase. Beschafft wurde er zwischen 1966 und 1969 zum Transport nässeunempfindlicher Schüttgüter wie Kohle, Baustoffen etc. Er kommt ebenfalls als Epoche-IV-Modell mit einem großen und zwei kleinen Türenpaaren, ähnlich den Lowa-Wagen der DR aus den 1950er-Jahren. Die gewölbten Türen sind auch innen nachgebildet, ebenso die Klappen im Boden zur Entladung nach unten. *MKL*

mtb H0: Mit dem Packwagen wurde ein offener Güterwagen ausgeliefert *Michael Kratzsch-Leichsenring*

■ *LGB*

Bausatz-Güterwagen

Während der IMA (siehe Seite 76) testete LGB schon die Akzeptanz des neuen Bausatzwagens (Artikelnummer 41035/49,99 €), der unter Mitwirkung von Studierenden entstand, die bei Märklin Engineering als Werkstudenten arbeiten. Nach Versuchen mit gelaserten Kunststoffteilen entschied man sich für die Holzvariante des Aufbaus. Dieser besteht aus passgenau zugeschnittenen Lasercut-Teilen, die verzapft und gesteckt werden. In Göppingen haben Jugendliche auf den Aktionsflächen diesen nicht nur angemalt, sondern auch mit Bretterfugen versehen oder mit aufgeklebten Details optimiert. Das einfach zu montierende Kunststofffahrgestell besteht aus dem Rahmen, den zwei Radsätzen, den Achslagern samt Kupplungsbügeln sowie den Puffern. Wie das preiswerte Modell später aussehen wird, kann jeder selbst entscheiden. *MM*

LGB 2m/G: Kreative Gartenbahnen können sich den preiswerten O-Wagen individuell gestalten

■ Diesellok in H0 von Jägerndorfer

ÖBB-Reihe 2050

Jägerndorfer H0: Neben der blutorange/elfenbeinfarbigen Ausführung der Reihe 2050 gibt es weitere ÖBB-Varianten *Wolfgang Bdinka*

Die Optik der formneuen Reihe 2050 ist gelungen, da alle Proportionen stimmen. Am aus Metallguss bestehenden Gehäuse sind die Details wie Lüftergitter oder Wartungsklappen an den Schürzen fein graviert. Feingliedrig sind Griffstangen und Scheibenwischer ausgeführt. Dies gilt auch für die Drehgestellrahmen, allerdings hätten sie mit dem Schwarz des Lokrahmens lackiert werden sollen, denn sie wirken plastikhaft. Die angedeuteten Bremsbacken könnten auch tiefer über die Radlaufflächen ragen. Betriebsnummern, ÖBB-Schriftzug und Herstellertafel sind aufgedruckt, können aber mit den beiliegenden, selbstklebenden Metallschildchen überdeckt werden. Als Revisionsdatum ist 06.77 angegeben. Sauber lackiert, speziell was das Dach betrifft, stellt das Modell eine Lok beim Rollout dar. Das fein geätzte Lüftungsgitter im sauberen Zustand kommt daher gut zur Geltung. Typisch für die 2050-er waren Lüfterjalousien in Alufarbe, während das Modell hingegen solche in Kastenfarbe zeigt. In bewährter Technik ist der Antrieb auf alle Radsätze ausgeführt: Liegender Motor mit Doppelschwungscheibe und Kardanwellen, die auf beide Drehgestelle wirken. Dank der weit auslenkenden Drehgestelle sind auch enge Gleisbögen problemlos befahrbar.

Um zur Platine zur Nachrüstung eines PluX22-Decoders zu gelangen, müssen drei Schrauben am Chassisboden gelöst werden. Beim Abheben des Gehäuses ist darauf zu achten, die Kabel nicht zu beschädigen. Mit umgerechnet 160 km/h liegt das 249,80 Euro kostende Modell über dem Vorbild mit v_{max} 100 km/h. Die Zuglast ist mit 110 Gramm ordentlich. Neben dem Epoche-IV-Modell 2050.01 (20530) in Blutorange/Elfenbein ist die tannengrüne 2050.05 (-00) als Museumslok der ÖGEG erhältlich. Ebenfalls lieferbar sind die 289,90 Euro kostenden Wechselstrom- (10530/-00) und digitalen Soundvarianten (20502/389,90 € bzw. 10502/429,90 €). *WB*

■ *Dekas H0*

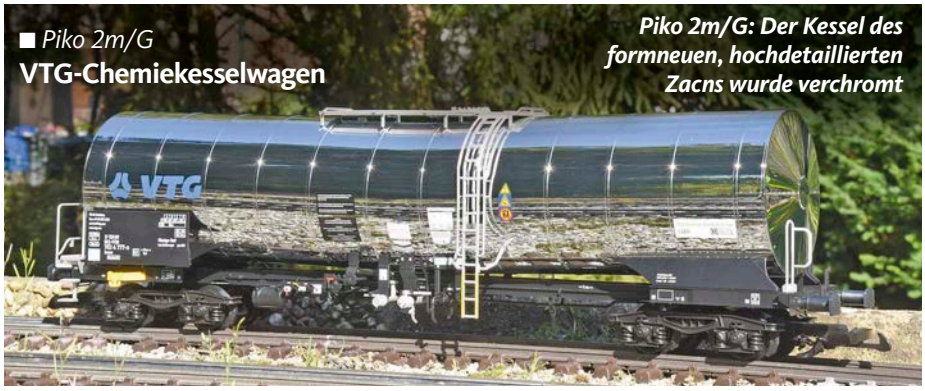
D-Zug Wagen der DSB

In den 1960er-Jahren setzten die DSB häufig vierachsige CL-Wagen ein. Das 249 Millimeter lange, braune Modell (Artikelnummer 876143/93,99 €) mit Federpuffern, flexiblen Faltenbälgen und Metallgriffen weist alle Merkmale dieser Gattung auf. Der Wagenkasten ist aus Kunststoff, das Fahrgestell aus Metalldruckguss gefertigt. Viel Aufmerksamkeit wurde der vorbildgerechten Darstellung der Drehgestelle gewidmet, in denen Räder mit einer Spurkranzhöhe von 0,8 Millimetern sitzen. Die Trittbretter sind allerdings sehr empfindlich und fallen leider schon bei einer leichten Berührung des Wagens ab. Das relativ schwere Modell aus der Exklusiv-Serie ist mit einer Innenausstattung versehen. *GF*

Dekas: detaillierter DSB-Wagen der Gattung CL *Guus Ferrée*

■ *Piko 2m/G*

VTG-Chemiekesselwagen



Piko 2m/G: Der Kessel des formneuen, hochdetaillierten Zacns wurde verchromt

Gleich mit drei unterschiedlichen Betriebsnummern erscheint die Neukonstruktion des 350 Euro kostenden Chemiekesselwagens. Wer nicht die Einzelwagen mit den Betriebsnummern 7834 777 (Artikelnummer 37860), 7834 781 (-1), 7834 782 (-2) ordern möchte, kann auch das mit 900 Euro deutlich preiswertere Set (-3) mit allen drei Modellen erwerben. Beim Auspacken fällt gleich der gelbe Warnhinweis auf, der auf die Besonderheiten des hochglänzenden, verchromten Kessels hinweist. Damit dieser dauerhaft attraktiv bleibt, sollte man das Modell nur mit den beiliegenden Handschuhen bzw. ausschließlich an den Drehgestellen anfassen. Im Vergleich zu anderen Gartenbahnmodellen weist der Vierachser mit einseitiger Bremserbühne, den freistehend montierten Leitern, der Plattform mit Einfüllöffnungen, den zierlichen Entladevorrichtungen sowie den zahlreichen separat angesetzten Bauteilen eine hohe Detaillierung auf. Recht aufwändig ist auch die mehrfarbige Bedruckung des Zacns mit Texthinweisen, Piktogrammen und Bahnanschriften. Im Anlageneinsatz kann das 906 Gramm wiegende, leicht rollende Kesselwagenmodell ebenfalls überzeugen. In einem Beutel liegen die Zurüstteile für den Pufferträger bei. *MM*

Piko H0: Die 112 311 des Bw Dortmund Bbf trägt Anschriften von 1975

■ *Piko H0*

DB-Baureihe 112 für schnelle Züge

Die 112 311 erhielt als Letzte der für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegten Lokomotiven ihrer Baureihe eine Lackierung im charakteristischen rot/beigen DB-Farbschema, welches auch beim 367 Gramm wiegenden und mit zwei innenliegenden Haftreifen bestückten Modell stimmig wiedergegeben wird. Darüber hinaus berücksichtigt die Formvariante (Artikelnummer 21716/219 €) alle baulichen Besonderheiten der Originale. Wer nicht selbst einen Decoder in die PluX22-Schnittstelle der Ellok stecken möchte, kann direkt die digitalen Soundvarianten (-7/-8) zu je 329 Euro bestellen. *MM*

■ *Brawa H0*

Halbgepäckwagen der Deutschen Bundesbahn

Brawa H0: formneuer Halbgepäckwagen Bdüms[272] mit Minden-Deutz-Drehgestellen

Als Ergänzung zu den bereits in *em* 10/25 vorgestellten formneuen Bm-Wagen der Bundesbahn sind zwischenzeitlich auch die Halbgepäckwagen ausgeliefert worden. Der laut Anschriftenfeld in Emden beheimatete, chromoxidgrüne Bdüms[272] verfügt auf der einen Seite über das WC und sechs Abteile mit grünen Sitzen und Übersetzfenstern samt angedeuteten Griffen. Daran schließt sich ein Dienstabteil mit Arbeitsfläche und der Gepäckraum an, dessen Scheiben durch Stangen vor Beschädigungen gesichert sind. Die vierteiligen Falttüren mit Scharnieren und den länglichen Fenstern sind sauber angraviert. Wer etwas tiefer schaut, wird auch die beidseitig gewellten Radscheiben entdecken. Kaum merklich ist, dass die Gummiwulst am Übergang leicht gefedert ist. Im matt lackierten Dachbereich des gelungenen H0-Modells (Artikelnummer 58089/89,90 €) erkennt man die Stöße der geschweißten Bleche. MM

■ *Roco H0*

Beleuchteter Güterzugbegleitwagen Pwgs der Deutschen Reichsbahn

In der Epoche III waren Güterzugbegleitwagen noch in vielen Zügen anzutreffen. Mit dem formneuen Pwgs der Deutschen Reichsbahn kann man diese Betriebssituation nun auch im Modell nachbilden. Das kurze, mit jeweils drei Fenstern in der Dachkanzel bestückte Vorbild wurde in den 1950er-Jahren von Waggonbau Bautzen in zwei Bauserien an die DR geliefert. Als Besonderheit wiesen alle 200 Wagen eingebaute Schlusssignale auf, deren rot/weiße Flächen mit drehbaren Blenden abgedeckt werden konnten. Im Digitalbetrieb kann in dem mit einem Decoder ausgestatteten Modell (Artikelnummer 6210175/99,90 €) ebenfalls die Zugschluss- sowie die Innenbeleuchtung zugeschaltet werden. Technisch bedingt sind die vier Blenden aber feststehend. Auch am 40 Euro preiswerteren Analogmodell (620-) lassen sich die beiliegenden Schiebetüren mit Treppen unterhalb der Laderaumtür wahlweise in drei Positionen (geschlossen, halboffen, offen) feststellen. *MM*

Roco H0: Den Pwg der DR gibt es mit und ohne digitaler Beleuchtung *MM (5)*

Außerdem ...

... kündigten **Märklin/Trix** die 19 016 „Sachsenstolz" als Überraschungsneuheit an. Die 679 Euro kostende H0-Neukonstruktion (Artikelnummern 38190/25019) soll bereits in den nächsten Wochen im Handel erscheinen

Märklin/Trix H0: Formneuheit 19 016 der Reichsbahn

... liefert **Rivarossi** die E 251 001 (2942S/394,90 €) der DR in der grünen Ursprungslackierung sowie mit Zimo-Sounddecoder in H0 aus

... erschienen von **Kato/Lemke** neben der 266 442 (10833/169,90 €) der DB AG weitere Varianten der Class 66 bzw. 77 in N

... hat **Lenz** in 0 den Teleskophaubenwagen Shimmns-u[708] u. a. in verkehrsroter DB Cargo-Lackierung (42260-08/199 €) ausgeliefert

Lenz 0: Shimmns-u 708 *Werk (3)*

... legte **Schirmer** in TT die Einheitsabteilwagen D 21 in Holz- und BC 21 in Stahlbauart als Set (70005/109 €) auf

... erschien von **Halling** ein geschlossener, zweiachsiger H0e-Güterwagenbausatz (810-311-P/44,90 €) der Pinzgauer Lokalbahn

Halling H0e: Gw/s der PLB

... können Getreidetransporte in N mit dem im Dreierset (6660071/109,90 €) ausgelieferten Tdgs von **Fleischmann** dargestellt werden

■ Industriezubehör in H0 von Faller

Rohrleitungsset

Faller H0: Musteraufbau der Rohrleitungen mit 10 und 18 Millimetern Durchmesser

Wer z. B. größere Erdbaustellen oder Industriebetriebe mit Rohrleitungen ausstatten möchte, findet jetzt im neuen Rohrleitungsset (Artikelnummer 180327/34,99 €) 130 passende Einzelteile. Vorbildgerechte Aufbaubeispiele muss man sich aber aus (historischen) Aufnahmen in Büchern oder im Internet selbst heraussuchen. Die geraden und in unterschiedlichen Winkeln gebogenen Rohre unterschiedlichen Durchmessers ermöglichen zahlreiche Aufbauten. Wer längere gerade Abschnitte benötigt, kann die braun eingefärbten Kunststoffrohre auch um Rundmaterial aus dem Baumarkt mit 10 oder 18 Millimeter beliebig erweitern. Wir haben die ergänzenden Teile zunächst in einem ähnlichen Braun lackiert und anschließend die gesamte Konstruktion unregelmäßig mit grüner Farbe beschichtet. Im letzten Arbeitsschritt erfolgte ein leichter Rostüberzug aus der Sprühdose. Ob die fertigen Rohrleitungen mit den im Set enthaltenen Schiebern, Flanschen, Muffen, Endstücken, Rohrauflagen usw. den technischen Normen für die jeweiligen Flüssigkeiten oder Gase entsprechen, wird kaum ein Sachverständiger prüfen. Im Modell entscheidet der optische Eindruck, der stimmig sein sollte. Wenn man die Rohre über Gleise oder Straßen führt, eignen sich als Stützen z. B. die Stahltragwerkselemente des Stako-Systems von Auhagen, auf das dann die Faller-Rohrhalter aufgeklebt werden. Einige Elemente des Faller-Sets sind durchaus auch für die Nenngrößen 0 und TT interessant. Außerdem kann man die nicht benötigten Teile noch als Ladegut auf Güterwagen oder Lkw-Ladeflächen nutzen. *MM*

Faller H0: Die einfarbig abgespritzten Einzelteile wurden lackiert und patiniert

■ *Uhlenbrock 2–Z*

Kurzschlussfester LocoNet-Booster Power 40 LN

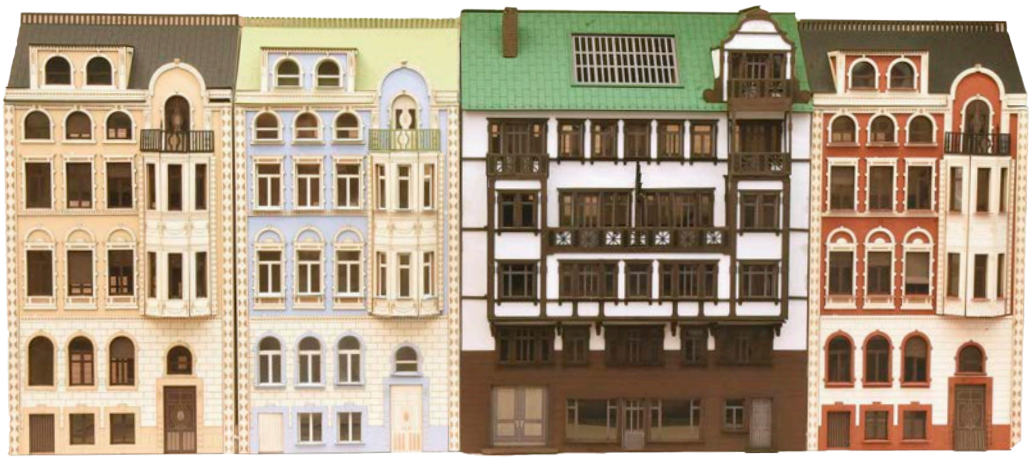
Der neue, kurzschlussfeste Multiprotokollbooster Power 40 LN (Artikelnummer 63260/179,50 €) mit galvanischer Trennung aller Signale verfügt über eine eingebaute Kehrschleifenautomatik, an die über eine Schraubklemme mehrere Kehrschleifenrelais angeschlossen werden können. Im reinen DCC-Betrieb mit 12 bis 22 Volt Gleichspannung ist der LocoNet-Booster auch mit der ABC-Bremstechnik kompatibel. Die maximale Strombelastung durch die Gleisanlage von zwei bis vier Ampere ist über ein Poti einstellbar. Für den Anschluss an Gleich- oder Wechselstromgleise sollte eine Ringleitung mit einen Kabelquerschnitt von 1,5 mm² verwendet werden. *MM*

Uhlenbrock 2–Z: Der Booster kann mit verschiedenen Digitalzentralen eingesetzt werden MM (9)

■ *Anlagen-Architekt H0*

Neue Stadthäuser

Das Team um Daniel Mechling (www.anlagen-architekt.de) ist eine junge, kreative Modellbaumanufaktur, die seit einigen Jahren Lasercut-Bausätze und Ätzteile in N fertigt. Nun gibt es einige Konstruktionen aber auch in anderen Nenngrößen. Dabei geht es nicht einfach nur ums „Verkleinern oder Vergrößern" – jede Version wird neu konstruiert, damit die Proportionen und Details perfekt wirken. Aktuell wurden uns die ersten zwei H0-Stadthäuser präsentiert. Die Waßstraße 15 (Artikelnummer 8060/79,50 €) ist ein kleines Wohnhaus (120 × 105 × 230 mm) mit Tiefparterre, niedrigem Zwischengeschoss und einem Erker. Vorbildgerecht sind die versetzten Etagen auf der Straßen- und Hofseite, wodurch die kleinen Gesindewohnungen in ihrer Höhe leicht versetzt angeordnet sind. Alle Gebäude gibt es, wie auf dem Bild zu erkennen, gegen zehn Euro Aufpreis auch in einer anderen Farbe. Das zweite H0-Gebäude Waßstraße 19 (-73/89,90 €) ist kein klassisches Stadthaus, denn die Deckenhöhe ist vorbildkonform recht niedrig. Durch den großen Erker, die Atelierfenster im Dachgeschoss, die Buchhandlung im Erdgeschoss sowie die vielen Details fügt es sich mit seinen Abmessungen von 185 mal 100 mal 235 Millimetern aber perfekt in eine Straßenzeile ein. Wie fast alle Lasercut-Bausätze bestehen die Gebäude aus Finnpappe und durchgefärbtem Grafikkarton, der mit Pulverfarben patiniert werden kann. *MM*



Anlagen-Architekt H0: Die Stadthäuser können in 52 unterschiedlichen Farben bestellt werden

Der Modellbaum 2–N: Kastanie und Fichten aus dem Kennenlernset

■ *Der Modellbaum 2–N*

Attraktive Laub- und Nadelbäume

Der Spezialist für handgefertigte Modellbäume fertigt seit 2024 hochwertige und individuelle Nachbildungen verschiedener UV-beständiger Gewächse. Dank einer Versiegelung nehmen sie weniger Staub auf, lassen sich gut abstauben bzw. reinigen und verlieren kaum Beflockungsmaterial. Die aus Draht bestehenden Äste sind um den gesamten Stamm gewickelt, sodass sie sich jederzeit nachbiegen oder auch einkürzen lassen. Anhand einer Tabelle kann jeder der zwischen 10 und 60 Zentimeter hohen Fichten, Kiefern, Lärchen, Tannen oder Laubbäume für den gewünschten Maßstab passend aussuchen. Ahorn, Birke, Buche, Eiche, Erle, Kastanie, Linde und Pappel sind außerdem mit drei verschiedenen Stammtypen und einer Highlight-Ausführung mit Wurzel erhältlich. Um das Sortiment kennenzulernen, werden 49,90 bzw. 39,90 Euro kostende H0- und N-Sets mit 19 bzw. 11 Zentimeter hoher Kastanie und jeweils einer Fichte in Wald- und Solitärausführung angeboten. *MM*

■ *Kussmaul H0*

Porsche Super S308

Der Porsche-Diesel „Super" war der zweitgrößte Schleppertyp, den Porsche-Diesel im Portfolio hatte. In der nun umgesetzten Schmalspurausführung fuhr er hauptsächlich auf Wein- und Hopfenplantagen der 1960er-Jahre. Die Einzelteile des Modells (34,90 €) werden im SLA-Druckverfahren hergestellt, von Hand lackiert und montiert. Aufgrund des Produktionsverfahrens sind keine Teile beweglich. *MM*

Kussmaul H0: Schmalspurversion S308 des Porsche-Diesel

■ *Auhagen H0*

Wellblechschuppen und Öllager

Als Ergänzung für Werkstätten und Bahngelände gibt es ein Set (Artikelnummer 11478/24,90 €) mit zwei Wellblechschuppen, bei dem die Türen geöffnet oder geschlossen dargestellt werden können, und einem überdachten Öllager für fünf Fässer. Dem leicht zu montierenden Bausatz sind ferner eine Handpumpe, eine Fasskarre, zwei Ölkannen, mehrere Feuerlöscher, Besen, Eimer, Schub- bzw. Sackkarren sowie weitere Kleinteile beigelegt. *MM*

Auhagen H0: Einen der beiden Schuppen neben dem Öllager haben wir bereits leicht patiniert

■ *Herpa H0*

MAN-Steiger und Iveco

Für Straßenbahnbetriebe und Arbeiten an höher gelegenen Stellen unentbehrlich ist ein Steiger, der nun auf dem Fahrgestell des MAN TGL CC erscheint. Das Modell (Artikelnummer 319584/32,95 €) ist im Ausleger und den Standstützen voll funktionsfähig, sodass Einsatzszenen nachgestellt werden können. Für Fans des Güterverkehrs erscheint die formneue, zweiachsige Iveco-Zugmaschine S-Way facelift MY24 (319461/-78) für 19,95 Euro. *MM*

Herpa H0: Ruthmann-Steiger mit Werkzeugkiste sowie Iveco-Zugmaschine von 2024

Busch H0: Das mechanische Stellwerksgebäude orientiert sich an einem Vorbild in Schwenningen *Bruno Kaiser*

■ *Preiser H0*

Arbeiter der Bahn

Als Einzelpackungen erschienen ein uniformierter DB-Stellwerker mit Hebelbank (28271/6,75 €), die dazu passenden zwei Verlängerungen mit jeweils vier Hebeln (-2/5,60 €) sowie ein Heizer und Lokführer der RhB (-6/6,75 €). Beobachtet werden die Arbeiter von einem ruhenden Mann auf einer Parkbank (-4/4,50 €). *MM*

Preiser H0: Stellwerkseinrichtung mit DB-Mitarbeiter, RhB-Lokführer und -Heizer sowie ruhendem Mann

■ Vorbildgerechtes Bahngebäude in H0 von Busch

Stellwerk Buschheide

Passend zum imaginären Ort Buschheide haben die Viernheimer den neuen H0-Bausatz eines Stellwerks (Artikelnummer 1858/ 49,99 €) herausgebracht, der sich grob am Vorbild in Schwenningen orientiert. Der in Gemischtbauweise gehaltene Lasercut-Bausatz ist recht einfach zu montieren. Wem die offenbar der Fertigungstechnik geschuldeten sichtbaren Eckverbindungen nicht gefallen, kann diese durch Spachtelmaßnahmen und Nachlackierung mit geringem Aufwand eliminieren. Das Stellwerk ist in der hier gezeigten Version dementsprechend überarbeitet, ohne durchgehende Bodenplatte montiert und auch leicht patiniert. Die kleinen Zusatzarbeiten fördern deutlich die Vorbildnähe. Noch ein Tipp: Der Stellwerksraum kann beispielsweise mit den neuen mechanischen Stellwerkseinrichtungen von Preiser (s. oben) ausgestattet werden. Dies muss allerdings während des Zusammenbaus erfolgen, weil später keine Zugangsmöglichkeiten mehr bestehen. *BK*

■ *Brekina H0*

Opel Olympia Rekord

Nachdem die vor fast zwanzig Jahren gefertigten Formen verschlissen waren, gab es keinen Opel Olympia Rekord des Modelljahres 1954 mehr. Brekina hat darauf reagiert und die Formen überarbeitet, sodass nun wieder zahlreiche Form- und Farbvarianten des Klassikers lieferbar sind. Wir fahren hier mit der Limousine (Artikelnummer 20242), dem Cabrio (-9) und dem Caravan (-8) zu je rund 15 Euro vor. Wie die Originale glänzen sie mit zahlreichen angebauten Chromteilen. *MM*

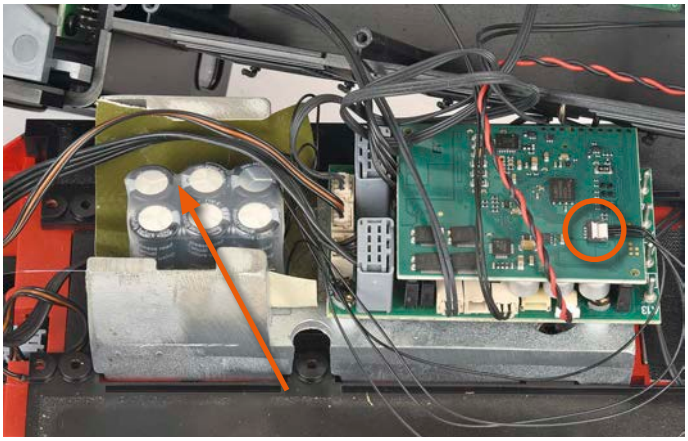
Brekina H0: Drei Karosserievarianten des Opel Olympia Rekord

Wiking H0: Henschel, Magirus, Mercedes und VW 1600

■ *Wiking H0*

Lkw aus den Epochen III/IV

Für den als Betonmischer vorfahrenden Henschel HS 14/16 (Artikelnummer 68210/25,49 €) von 1965 gibt es eine formneue Führerhausversion. Außerdem rollt der Mercedes 1632 (52305/25,99 €) als Vertreter der 1970 eingeführten kubischen Generation mit einem 40-Fuß-Container von Hapag-Lloyd ins Programm, während der Pullman-Vorgänger (39014/ 28,99 €) von 1955 für einen Langholztransport genutzt wird. Der Magirus S 7500 (85508/21,99 €) von 1955 erhielt eine Flachpritsche für Kabeltrommeln und der VW 1600 (04001/ 14,99 €) einen verchromten Heckgepäckträger mit Lederkoffer. *MM*



Massoth 2m/G: Der Powercap 900mfx kann in alle neueren LGB-Loks eingebaut werden

■ *Massoth 2m/G*

Leistungsfähige Powercaps

Ergänzend zu den drei aktuellen Powercaps 200 (Artikelnummer 8151301/29 €), 900 (-11/39 €) und 2300 (-21/49 €) erscheint mit dem Powercap 900mfx (8151331) ein weiterer Typ, passend für die mfx/DCC-Großbahndecoder von LGB. Der 32 mal 22 mal 24 Millimeter messende Powercap (8151331/29 €) verfügt über einen zierlichen Stecker, dessen Gegenstück auf der LGB-Platine verbaut ist. Er kann daher nicht mit anderen Decodern betrieben werden. Die preiswerten Powercaps, die nur wenige CV-Änderungen erfordern, ermöglichen es, je nach Leistung Loks zwischen sechs und zwölf Sekunden, bei geringerem Stromverbrauch auch erheblich länger, zu puffern, sodass kaum noch Aussetzer an Weichen oder anderen kritischen Stellen auftreten. *MM*

Außerdem ...

... kann man mit der 67 mal 12,5 Zentimeter messenden Steinmauer (Artikelnummer 58057/36,79 €) von **Noch**, die acht massive Stützen hat, Geländeunterschiede abfangen

Noch H0: Steinmauer mit mehreren Stützen

... findet man unter www.**trafofuchs**.de ausgefallene Figuren mit zum Thema passendem Zubehör in den Nenngrößen N und Z

... rollt von **Brekina** in H0 der Büssing BS 120N (59266/32,95 €) vor, so wie er von der DB ab 1970 genutzt wurde

Brekina H0: DB-Bus *MM (6)*

... findet man unter www.**design-modellbahn**.de künstlerisch gestaltete Modellbahnskulpturen mit Gleisformationen von 1 bis Z sowie Lichtanimationen

... kann man sich aus dem Sortiment von **Hacker** (www.hacker-model.com) einen kompletten Anlagenunterbau aus lasergeschnittenem Sperrholz zusammenstellen

Hacker 2–Z: Segmentkasten *Werk*

... lassen sich in der späten Epoche II die 25 unbemalten, gehenden Infanterie-(16609/13,90 €) sowie die 12 Panzerabwehr-Soldaten (-13/26,30 €) in Winteruniform von **Preiser** in H0 einsetzen

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

Wir sind eisenbahn.de
VGB | GeraMond

Wie viel Power brauchen Sie?

Die neue Boostergeneration

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

Erinnerungen an ein DB-Bahnbetriebswerk der 1960er-Jahre

Dampfatmosphäre nach Hagener Bw-Vorbild

Über viele Jahre hinweg hat Friedel Helmich an Modellbau-Wettbewerben teilgenommen und dafür verschiedene Dioramen gebaut. Das hier präsentierte Bw Hagen-Eckesey sorgte einst während der Märklin-Tage für Aufsehen

An den Dampflok-Behandlungsanlagen des Bw Hagen-Eckesey stehen am 21. März 1931 die Maschinen 55 540, 58 2103, 38 2194 und 39 141 *Carl Bellingrodt/Slg. Oliver Strüber*

Es ist schon ein gutes Jahrzehnt her, dass ich dieses Bw-Diorama in Angriff genommen habe. Die ursprüngliche Idee, das Bahnbetriebswerk Weiden zu bauen, verwarf ich seinerzeit, weil es mit den großen Kohlebansen, einem Kran bzw. Bagger und zu vielen Loks recht eintönig wirkte. Das Thema Bekohlung im Bw fand ich allerdings äußerst reizvoll, sodass ich weiter auf die Suche ging und nach vielen Recherchen in Büchern bei der imposanten Bekohlungsanlage des Bw Hagen-Eckesey hängenblieb, die mich auf den Bellingrodt-Fotos von 1931 sogleich faszinierte. Ein weiteres Argument für dieses Bw war, dass ich als junger „Lok-Späher" die Hagener Anlagen im September 1966 besucht hatte, mich damals aber nur für die mächtigen Schnellzugloks der Baureihe 03[10] interessierte, deren z-Stellung kurz bevorstand.

All diese Pracht der Dampflokzeit mit den großzügig bemessenen Lokbehandlungsanlagen gibt es längst nicht mehr. Doch genau dieser Verlust löste in mir den Willen aus, dieses Bw anhand von Fotos, die ich in Zeitschriften und Büchern fand, in Teilen nachzubauen. Dabei habe ich versucht, die aus den Bildern sprechende Dampflokatmosphäre im Modell umzusetzen und den Betrieb der 1960er-Jahre möglichst authentisch wiederzugeben. Das 38 mal 38 Zentimeter messende Diorama zeigt die typischen Merkmale des unter Eisenbahnern Hagen-Eck genannten Bw, wozu die gewaltige Stahlkonstruktion der Bekohlung, die markante Halle mit den Dachaufbauten, das an der Fassade hängende Stellwerk, die zwei Schlackensümpfe, die Kohlezuführung mittels offener Güterwagen, die benachbarte Kohlebevorratung und natürlich einige Dampfloks gehören. Der 1:87-Nachbau ließ auch Raum für modellbauerische Freiräume, was man an den belebten Szenen sehen kann. Ausgangspunkt bei Planung und Bau war stets meine Überlegung: So könnte es gewesen sein, damals in Hagen-Eck. *Friedel Helmich*

Während zwei Eisenbahnfans mit ihren Kameras zu Besuch sind und um die beste Aufnahmeposition rangeln, ereignete sich am Schlackensumpf ein Malheur: Die Schubkarre ist in die Grube gefallen!

Verwendete Modelle und Materialen	
Hallenfassade	Eigenbau aus Holzprofilen und Karton, Fenster aus Armierungsgewebe
Ausschlackanlage	Faller-Bausatz und Fliegengitter als Abdeckung
Krangerüst	kibri- und Vollmer-Teile, ergänzt um Kartonkonstruktionen
Figuren	Faller, Noch, Preiser
Beleuchtung	LED-Leisten, 9-V-Batterie, Micro-Schalter
Fahrzeuge	Revell-01 150 und -18 505, Eigenbau-03 1011 auf Basis ModelLoco und Roco, O-Wagen von Märklin/Trix und Klein Modellbahn

Großbekohlungsanlage des Bahnbetriebswerkes Hagen-Eckesey als H0-Nachbau im Zustand der Bundesbahn-Epoche III

Die Dampfloks 03 1011 und 01 150 sind zur Auffrischung ihrer Betriebsvorräte im Bw zu Gast, ...

... während die 18 505 in der benachbarten Halle repariert wird Fabian Helmich (4)

40. Internationale Modellbahnausstellung in Göppingen

Eisenbahn-Erlebnistage

mit Originalen und Modellen

Traditionell trifft sich die Modellbahnbranche alle zwei Jahre zur IMA in Göppingen. Anders als auf klassischen Messen wurden in der Märklin-Stadt an mehreren Veranstaltungsorten Vorbild und Modell so miteinander verbunden, dass sich ein Besuch für die ganze Familie lohnte

Vom 19. bis 21. September pilgerten wieder zehntausende Eisenbahnfans, oft mit der ganzen Familie oder mit dem Verein, nach Göppingen, wo Märklin seit über 150 Jahren sein Stammwerk betreibt. Dieses war auch bei vielen die erste Anlaufstelle, denn hier waren nahezu alle Produktionsbereiche am Freitag und Samstag für Besucher geöffnet. Dank eines neuen Konzepts mit mehr Freiräumen im Gebäude bildeten sich nur am frühen Morgen längere Warteschlangen vor dem Eingang zur Zinkdruckguss-Abteilung. In nahezu chronologischer Reihenfolge konnte man anschließend alle Fertigungsschritte beobachten und den Mitarbeitenden gezielte Fragen stel-

Impressionen von den Veranstaltungsorten Werfthalle 1, EWS Arena 5, Leonhard Weiß 2 und aus dem Zelt 8 sowie von der Fahrzeugschau im Bahnhof 3, 4, 6, 7 und der Z-Convention 9 Manfred Scheihing/MM (8)

len. Wer Zeit hatte, verbrachte hier mehrere Stunden und erhielt Einblicke in die Metallverarbeitung sowie den Kunststoffspritzguss. Ebenso interessant war die aufwendige Reinigung und Nachbearbeitung der Metall-Lokgehäuse, die oft reine Handarbeit ist. Auch das Einbringen der unzähligen Bohrungen für die Griffstangen und Zubehörteile, die komplexe Lackierung und Bedruckung mit unterschiedlichen Fertigungsverfahren und letztendlich die Montage aller Einzelteile faszinierte die Besucher. Parallel boten die Konstruktion, der Werkzeugbau und die Ausbildungswerkstatt Einblicke in ihre Arbeitsbereiche. Wie z. B. aus Blechstreifen Kupplungsbügel entstehen, konnte man in der Stanzerei erleben. Kleinere Bauteile wie Schrauben, Nieten, Zahnräder, Schwungmassen, Achsen und weitere Teile spuckten die Fertigungsautomaten in der Automatendreherei aus. Hier durften Bastler auch das ein oder andere Ersatzteil oder Andenken aus der Auffangschale mitnehmen. Im weiteren Verlauf des Rundgangs, der sich über mehrere Etagen erstreckte, sah man noch die verschlungenen Teststrecken für Fahrversuche und Langzeittests in allen angebotenen Nenngrößen. Außerdem war so manches andere Detail zu entdecken, was normalerweise nicht gezeigt wird. Wieder an der frischen Luft waren alle begeistert von dem Gesehenen, aber oft überrascht von der Fertigungstiefe und dem Arbeitsaufwand für jedes einzelne Triebfahrzeug. Doch auch regelmäßige Besucher der IMA betonten gegenüber unserer Redaktion, dass sich der Rundgang lohnte, da man so an den neuen Maschinen und Anlagen erkennt, wie viel Märklin in den Standort Göppingen investiert. Dies betonte auch Geschäftsführer Wolfrad Bächle während seiner Eröffnungsrede, dass Märklin und die Inhaberfamilie Sieber fest zum Standort Deutschland stehen. Allerdings konnte er sich nicht verkneifen, gegenüber den Vertretern aus Politik und Verwaltung auch auf die großen Probleme auf-

6

7

8

9

merksam zu machen, die mittelständische Unternehmen leider zu stemmen haben.

Zahlreiche Messestände

Auf die Werfthalle, zwei große Zelte und die EWS Arena verteilten sich überwiegend nach Themen und Nenngrößen sortiert die über 130 Firmenstände. Märklin/Trix und Fleischmann/Roco waren erfreulicherweise mit großen, attraktiven Schauanlagen und zahlreichen Vitrinen präsent. Auch Auhagen, Busch, Faller, Joswood, Modellbahn Union, Preiser, Noch und viele weitere brachten zahlreiche Schaustücke mit zur Messe und präsentierten ihre Herbstneuheiten. Noch kein Prospekt, aber die Ankündigung für die Produktion des von Faller zur *Intermodellbau* ausgestellten und in *em* 7/25 vorgestellten Stahlwerks gab es am Messestand. Für viele aber ebenso wichtig war das Angebot der kleineren Hersteller von Artitec bis Weichen-Walter, die attraktives Zubehör, ausgefallene Technik, Bausätze, Vitrinen und so manches nützliche Teil vorstellten. Einiges davon werden wir demnächst ausführlicher unter „Neu im Schaufenster" präsentieren. Wer sich genau die Triebfahrzeuge am Bahnhof oder in den Hallen der Baufirma Leonhard Weiss anschaute, entdeckte gleich die ein oder andere Neuheit der Göppinger, was in dieser Form nur auf der IMA möglich ist. Was technisch oder digital ansonsten machbar ist, konnte man z. B. bei Massoth, Uhlenbrock oder Viessmann erfahren.

Klassiker in 1:1

Die Großspurbahner und somit auch die LGB-Freunde stellten ihre Produkte und Anlagen an der EWS Arena vor. Doch ein LGB-Modell gab es am Eingang gleich in 1:1 zu sehen: Die Preßnitztalbahn hatte ihre IV K 99 1590 mitgebracht und direkt an einer der Haltestellen der 15 Pendelbusse

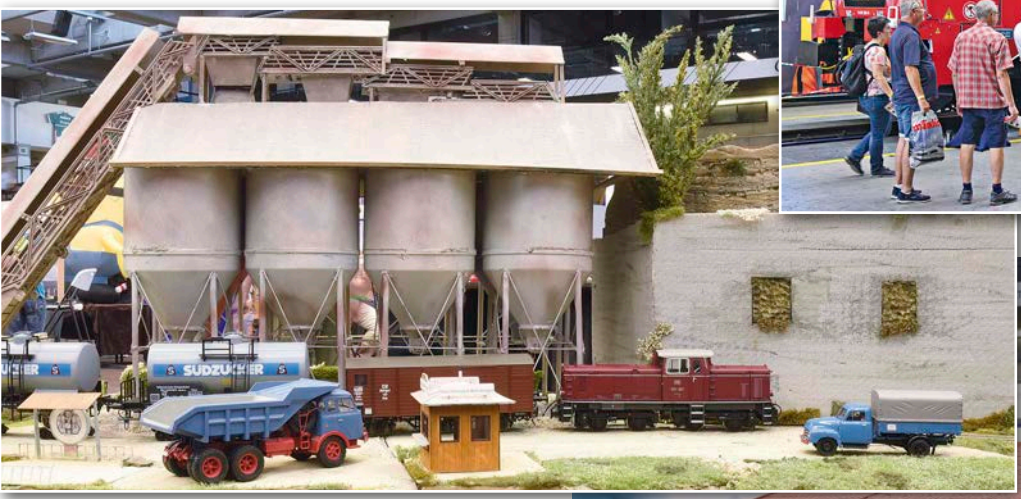
Firmenrundgang

Für viele ist alle zwei Jahre der Rundgang durch die Gießerei 1, die Galvanik 2, den Werkzeugbau 3, die Lackiererei 4, 5 und die Montage 6 das Highlight. Überall geben die Märklin-Mitarbeitenden geduldig Auskunft und erklären die einzelnen Arbeitsschritte

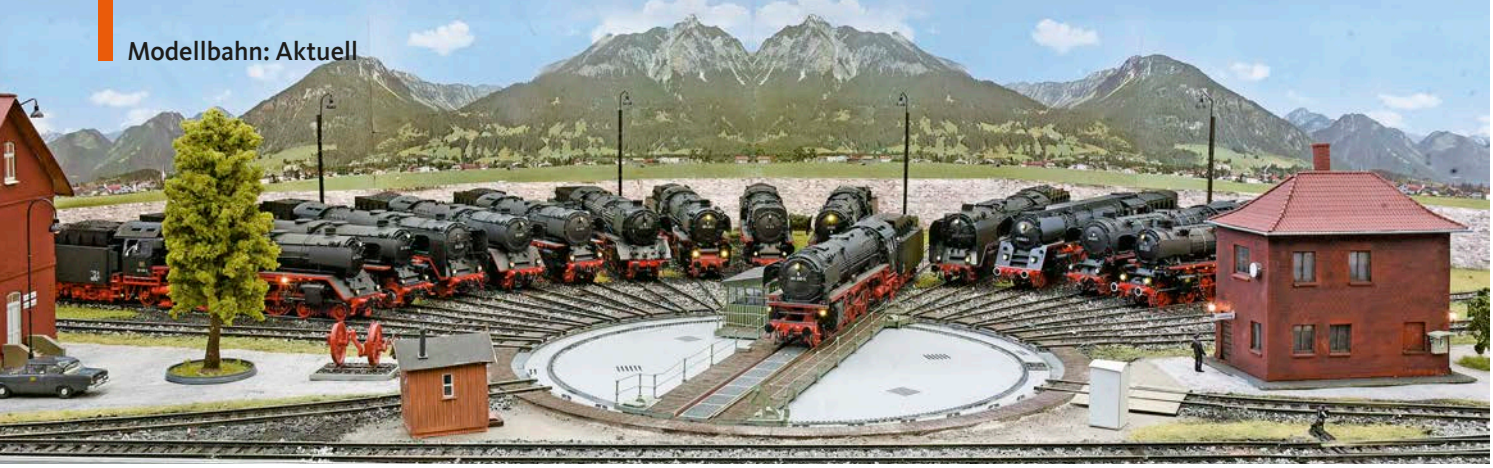
werbewirksam aufgestellt. Im benachbarten Zelt gab es Infos zu der Dampfbahnroute Sachsen und in der Halle auch zu anderen Museumsbahnen in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Wer nicht gleich die Schauanlagen begutachten wollte, fuhr mit dem Bus eine Station weiter zum Bahnhof. Von hier ging es einmal am Tag mit 01 066, 001 180-9 und dem Zug des Bayerischen Eisenbahnmuseums über die Geislinger Steige. Den Rest des Tages standen sie am Bahnsteig und konnten ebenso wie E 03 002, 110 469 „Elefanten-Express“ – deren H0-Modelle im Werk live bedruckt wurden –, 151 073, 181 218 – die vor Ort auf den Namen Göppingen getauft wurde –, 295 087 und 52 8168 fotografiert bzw. für Führerstandsbesichtigungen und Pendelfahrten genutzt werden. Zwischenzeitlich waren weitere Gastfahrzeuge anwesend, die mit Sonderfahrten den Bahnhof Göppingen erreichten. Neben zahlrei-

Nach sächsischem Vorbild hat LGB inzwischen viele Dampf- und Diesellokmodelle sowie Personen- und Güterwagen gefertigt. Auch die vor der EWS Arena ausgestellte 99 1590 gibt es im Gartenbahn-Sortiment. Für den Besuch der Originale warben zahlreiche Vereine und Museumsbahnen

Auf dem Gelände der Göppinger Baufirma Leonhard Weiss werden immer die modernsten Baumaschinen (links) und Loks präsentiert. Die ausgestellte Zweikraftlok Stadler Eurodual (unten) wurde als H0-Herbstneuheit angekündigt und erscheint als Neukonstruktion im Märklin/Trix-Sortiment



Die Pi's Modellbahnfreunde zeigten Schmalspurromantik in 1/1e, so wie sie einst im Jagsttal rund um den Bahnhof Dörzbach zu erleben war. Eingesetzt wurden sowohl die Diesellok V 51 901 vor Güterzügen mit Rollböcken (oben) als auch die Tenderlok 99 704 der Bundesbahn mit zweiachsigen Reisezugwagen MM (11)



Während am Göppinger Bahnhof die 01 066 und 001 180-9 zu sehen waren, konnte man an der EWS Arena gleich 14 unterschiedliche 1-Modelle im Bahnbetriebswerk bestaunen

chen ausgestellten Personen- und Güterwagen wurde auch die 44 1315 auf dem Märklin-Gelände oft fotografiert. Mit dem VT 98 ging es weiter zum nächsten Veranstaltungsort, wo auf den 70 Meter langen Fahrzeuggruben der Baufirma Weiss u. a. der Universalstopfroboter PLS-1640-S, Gleisbaumaschinen und die ebenfalls als Modell angekündigte Stadler Eurodual standen und auch von unten in Augenschein genommen werden konnten.

Tolle Anlagenschau

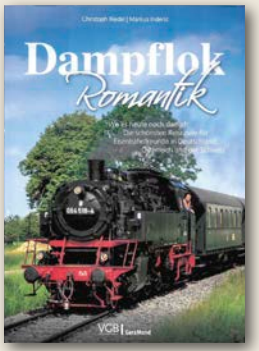
Auf der IMA in Göppingen wurden in erster Linie Modellbahnanlagen präsentiert, auf denen viele Züge fuhren. Das sprach insbesondere Betriebsbahner und Familien an, die so die Vielfalt des Bahnbetriebs erleben konnten. Doch auch die Profis entdeckten viele Details, deren Nachbau sich lohnt. Die auf den Schauanlagen von N bis 2m/G oft vermissten Hintergrundkulissen waren an den Z-Anlagen allgegenwärtig. Auf der Z-Convention konnte man unzählige Schaustücke entdecken, die nicht nur vorbildgerecht gestaltet waren, sondern neben den Zügen auch fahrende Schiffe oder Feldbahnen boten. Mit Ketten, Magneten, Laufbändern usw. wurde hier experimentiert und gezeigt, dass nahezu nichts unmöglich ist. In allen Nenngrößen sah man Landschaften, die nach dem Vorbild gestaltet und mit Fotos dokumentiert wurden. Im Rückblick kann man wieder von einer gelungenen Veranstaltung sprechen und dem Team um Marketingleiter Eric-Michael Peschel ein großes Lob aussprechen, denn besser kann man kaum für unser Hobby werben! Planen Sie schon jetzt Ihren Besuch vom 17. bis 19. September 2027 in Göppingen ein – es wird sich lohnen. *MM*

Typische Industrieszenen aus dem Ruhrgebiet mit Kanälen, Fabriken, Kleingewerbe und großstädtischen Straßenzügen boten die Mitglieder des Vereins Reviermodule, die mit ihrer ansonsten in Wuppertal stehenden H0-Anlage wieder auf Reisen gegangen waren

Gleich auf mehreren 2/2m-Anlagen wurde der Rollbock- bzw. -Rollwagenbetrieb vorgeführt, was auf dieser lang gestreckten Anlage insbesondere durch die realistische Hintergrundkulisse und die patinierten Fahrzeuge besonders gut wirkte *MM (6)*

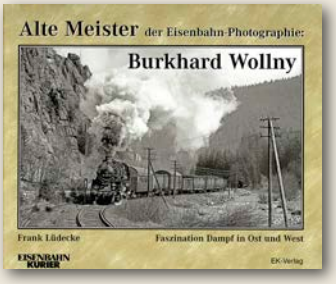
Buch & Film

Dampflok-Romantik, *Wo es heute noch dampft – Christoph Riedel/ Markus Inderst – 196 S., 174 Farb-Abb. – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-150-3*



Teurer gewordene Kohle und gestiegene Kosten bei Instandhaltung und Aufarbeitung von Dampflokomotiven haben in den zurückliegenden Jahren dazu geführt, dass diese Traktionsart langsam ausstirbt. Insofern können Bahnfans froh und dankbar sein, dass einige Betriebe dem Dampf trotzdem treu bleiben. Was übriggeblieben ist von der einst vorherrschenden Antriebsart bei mitteleuropäischen Eisenbahnen, präsentiert diese aktualisierte und erweiterte Neuauflage des früheren GeraMond-Titels „Wo dampft es noch?" kurz und prägnant zusammengefasst und attraktiv illustriert. Deutschland ist mit 59 Bahnen vertreten. Aus Österreich werden 20 Betriebe porträtiert. Und die Schweiz wird durch acht Dampfbahnen repräsentiert. Natürlich konnte nicht jede Lokomotive im Bild gezeigt werden, doch listen Tabellen die jeweils vorhandenen Maschinen auf. Ausgestattet mit diesem Buch im Reisegepäck kann es also losgehen mit der Fotopirsch zu den 87 ausgewählten Dampfzielen in der D-A-CH-Region. *PW*

Alte Meister der Eisenbahn-Photographie: Burkhard Wollny *– Frank Lüdecke – 144 S., 168 Schwarzweiß-Abb. – 35,00 € – EK Medien, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6244-3*



Hier wird ein Fotograf vorgestellt, der mit seinem feinen Gespür für Atmosphäre und Technik legendäre Eisenbahn-Momente festgehalten hat. Seine Aufnahmen zeichnen sich durch eine besondere Leidenschaft für Details und Stimmungen aus, die die Geschichte und Faszination der Dampfeisenbahn bis heute lebendig werden lassen – und das alles auf gestochen scharfen Monochromabbildungen. Wollnys Bildkompositionen fangen nicht nur die Dynamik der Züge ein, sondern auch die Arbeit der Menschen, ohne die sich bei der Bahn kein Rad drehen würde.

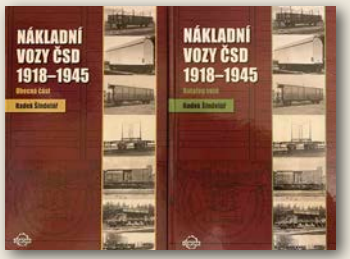
Besonders Telegrafenmasten haben es dem Fotografen angetan, was ein spezielles Kapitel belegt. Als große Herausforderung empfand er schwierige Lichtverhältnisse, die er in Fotokunstwerke verwandelte. Keine Strecke, besonders in seiner Heimatregion, war vor ihm sicher. Neben Tübingen bereiste er Stuttgart, die Geislinger Steige oder die Schiefe Ebene. Aber auch schwer arbeitende Dampfzüge im benachbarten Ausland besuchte er, was Aufnahmen aus der früheren DDR, Österreich und Polen belegen. Besonders für Dampflokfans ist das Werk eine wahre Fundgrube; nur selten begegnen wir Diesel- oder Elloks. Dokumentationsschwerpunkt waren die frühen 1970er-Jahre, sodass hier besonders Epoche-IV-Fans auf ihre Kosten kommen. *WB*

HG 4/4, *Die bewegte Geschichte der Vietnam-Dampflokomotiven – Autorenteam – 344 S., 351 Farb-/ 138 Schwarzweiß-Abb. – 89,00 CHF – Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke e. V., Uzwil/Schweiz – ISBN 978-3-907424-10-0*

Diesen Prachtband hat der Verein anlässlich der nun abgeschlossenen Aufarbeitung der letzten Dampflok herausgegeben. In spannend zu lesenden Texten wird über die eigentliche Heimat dieser Zahnradmaschinen berichtet: die Zahnradbahn-Strecke Sông Phat – Đà Lat in Vietnam und deren Schicksal in den Kriegswirren. Es folgt ein Überblick über verschiedene Antriebssysteme – Adhäsions- wie Zahnradantrieb –, was anschaulich durch schematische Zeichnungen unterlegt wird. Danach führen uns die Autoren direkt zu Bau, Lieferung und Betrieb der neun HG 4/4-Maschinen. Besonders spannend ist der Abschnitt über die Suche nach den verbliebenen Zahnradloks, was in einem heiklen Rücktransport von zwei HG 4/4 und drei HG 3/4 gipfelte.

Ähnlich umfangreich ist die Restaurierung der beiden HG 4/4 dokumentiert. Fast jeder Arbeitsschritt wurde bildlich festgehalten, kaum ein anderes Buch zeigt das so akribisch. Die folgenden Abschnitte behandeln Inbetriebnahme und Einweihung der Loks. Es folgen Szenen aus dem Fahrbetrieb, ehe abschließend ein kompletter Arbeitstag von Lok und Mannschaft nachgezeichnet wird. Faszinierend sind neben den flüssigen und teils amüsant verfassten Texten die brillanten Fotos – viele ganzseitig, vereinzelt sogar doppelseitig abgedruckt. Fans von Zahnraddampfloks, Berg- bzw. Schweizer Schmalspurbahnen werden begeistert sein. *WB*

Nákladní vozy ČSD 1918–1945 *(Güterwagen der ČSD) – Radek Šindelář – Band 1: 192 S., 26 Farb-/206 Schwarzweiß-Abb.; Band 2: 328 S., 6 Farb-/ 399 Schwarzweiß-Abb. – 790/1.090 Kč – Corona Verlag, Prag/Tschechien – ISBN 978-80-88475-05-7/-06-4*



Im ersten Band wird der tschechoslowakische Güterwagenfuhrpark dokumentiert. Nicht nur die Entwicklung der Zwischenkriegszeit wird beleuchtet, auch die Nachfolgegesellschaften Böhmisch-Mährische Bahn (BMB-ČMD) und Slowakische Eisenbahn (SŽ) in Kriegszeiten finden Berücksichtigung. Beeinflusst wurde der Fuhrpark erst von der heimischen Industrie (z. B. Ringhoffer), ehe sich der reichsdeutsche Einfluss stärker bemerkbar machte. Vorgestellt werden die Produktionsstätten und verschiedenen Fabrikate fürs Inland und für den Export. Es folgen Informationen über Fahrwerkskonstruktionen, Bremsanlagen und Puffer. Auch Beschriftungsvorschriften werden behandelt. Der zweite Band katalogisiert die Fahrzeuge jener Zeit. Breiten Raum nehmen die zweiachsigen Neubauten gedeckter und offener Typen sowie Flachwagen ein. Auch einige vierachsige Bauarten findet man. Zu jeder Gattung gibt es Fotos, Zeichnungen und Tabellen mit technischen und Herstellerdaten. Ab 1939 machte sich dann der Reichsbahn-Einfluss stärker bemerkbar, was in einem speziellen Kapitel abgehandelt wird. *WB*

Voith-Maxima, *Die Baureihen 263 und 264/Die Starken aus Kiel – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € CFT Video, Berlin/EK Medien, Munzinger Straße 5 a, 79111 Freiburg*

Sie zählen zwar zu den stärksten Dieselloks auf deutschen Gleisen, führen aber aufgrund ihrer geringen Stückzahl eher ein Schattendasein. Diese Loks gezielt zu fotografieren oder filmisch festzuhalten, erfordert deshalb einiges an Organisationstalent. Insofern ist es schön, in Form dieser DVD eine geballte Ladung Informationen zu bekommen – strukturiert nach den Loktypen und jeweiligen Betreibern. Die Mischung aus Außen-, Innen- und Technikaufnahmen ist gelungen. Leider merkt man jedoch an zu vielen Stellen, dass das Kamerateam oft zu dicht an der Strecke stand, recht fantasielos filmte und offenbar eine Vorliebe für Bahnübergänge und Leitplanken hat. Dabei gibt es durchaus gute Abschnitte und interessante Bahnhofsdurchfahrten zum Ablichten dieser Maschinen, was mehr Abwechslung in den Film gebracht hätte. Schade, dass das an sich gute Thema aufgrund mangelnder Motivvielfalt filmisch nicht das bietet, was sich ein Bahnfan wünscht. Das Gebotene gibt es auf YouTube abwechslungsreicher und obendrein gratis. *MKL*

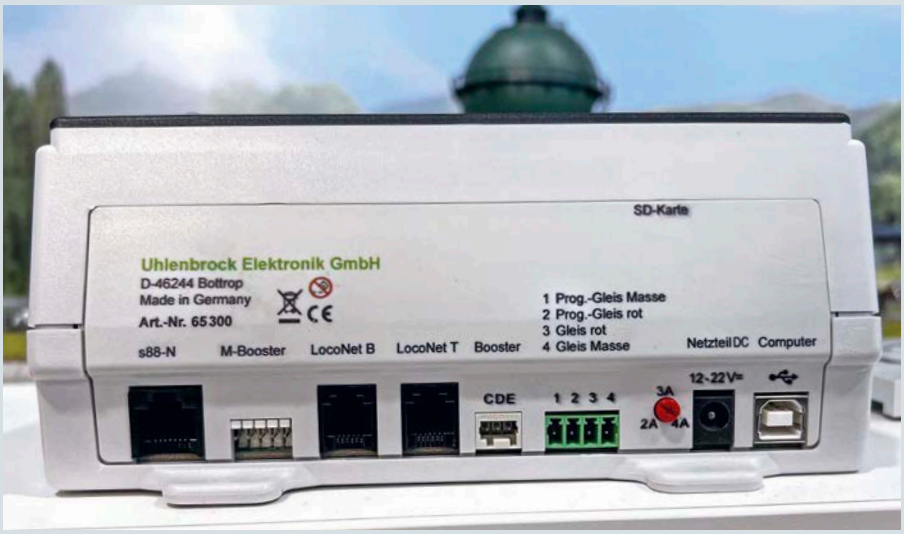
Bei der Intellibox 3 setzt Uhlenbrock auf das traditionelle Pultgehäuse und bietet wie gewohnt zwei Drehregler, mit denen sich zwei Triebfahrzeuge direkt steuern lassen. Neu ist das große und farbige Touchdisplay

Vorstellung der Digitalzentrale Intellibox 3 von Uhlenbrock

Viele Neuerungen

trotz des bekannten Aussehens

Mit viel Spannung erwartet wurde die Intellibox 3 von Uhlenbrock. Die dritte Generation der intelligenten Kiste wartet mit zahlreichen neuen Möglichkeiten auf, wie beispielsweise einem vollfarbigen Bildschirm mit Berührungsfunktion



Auf der Rückseite der IB 3 ist ein Potentiometer eingebaut, mit dem der Ausgangsstrom am Hauptgleis stufenlos zwischen 2 und 4 Ampere eingestellt werden kann. Der im Text erwähnte SD-Kartenschacht war bei diesem Prototyp noch nicht berücksichtigt

Zählt man genau nach, dann ist die unter der Uhlenbrock-Artikelnummer 65300 für 699 Euro angebotene Intellibox 3 nicht die dritte IB-Variante, sondern bereits die zehnte, denn von den beiden bisherigen Hauptversionen gab es bereits etliche Ableitungen und Erweiterungen. Diese wurden zum Teil als Zentralen direkt bei Uhlenbrock angeboten, es hat aber auch Ableger bei anderen Firmen gegeben wie das TwinCenter von Fleischmann, die PowerBox von Piko oder die SystemControl 7 von KM 1. Bei diesem Großbahnhersteller wird aktuell eine Adaption der neuen Intellibox 3 als SC 9 angekündigt. Der wesentliche Unterschied ist hier, dass die KM 1-Version einen Ausgangsstrom von bis zu neun Ampere liefern wird. Bei der Intellibox 3 beträgt der Strom am Hauptgleisausgang maximal vier Ampere. Dieser Wert ist über ein Potentiometer auf der Rückseite der Zentrale zwischen zwei und vier Ampere stufenlos einstellbar.

Variable Eingangsspannung

Die Spannung am Gleisausgang richtet sich nach der eingestellten Spannung am Netzteil. An der von Uhlenbrock mitgelieferten Spannungsquelle sind 12, 16, 18 und 22 Volt wählbar. Am Hauptgleis können die Gleisformate DCC, MM, SX und mfx einzeln oder kombiniert ausgegeben werden. Auch der Rückkanal zum DCC-Protokoll, bekannt als RailCom-Verfahren, wird unterstützt. Die Intellibox 3 bietet hier nicht nur die Erzeugung des Cutouts, sondern es ist auch ein neu konzipierter globaler RailCom-Detektor eingebaut. Mit diesem wird zu einem späteren

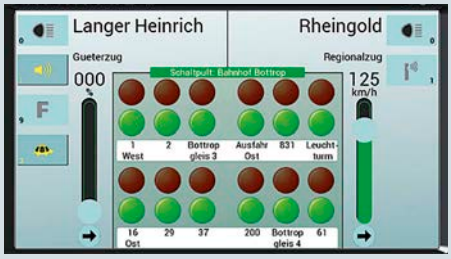
Zeitpunkt per Software-Update eine automatische Anmeldung möglich sein. Voraussichtlich wird Uhlenbrock dabei sowohl das verbreitete RailComPlus-Verfahren als auch das neue DCC-A-System unterstützen.

Jetzt schon machbar ist die automatische Anmeldung von Triebfahrzeugen über das mfx-Protokoll. Das Display der Zentrale informiert über aufgefundene mfx-Fahrzeuge. Diese werden mit Namen sowie passenden Lok- und Funktionssymbolen in der Lokdatenbank der IB 3 bereitgestellt. Und hier sind wir auch bei einer weiteren Neuerung im Vergleich zum Vorgängermodell IB 2neo angelangt: Die Lok- und Fahrstraßen-Datenbanken können auf einer SD-Karte gespeichert werden. Auf diesem Weg ist eine einfache Datensicherung möglich. Ein angenehmer Nebeneffekt ist, dass nur die Größe der Speicherkarte das Volumen der Datensätze begrenzt.

Verwaltung von bis zu 120 Loks

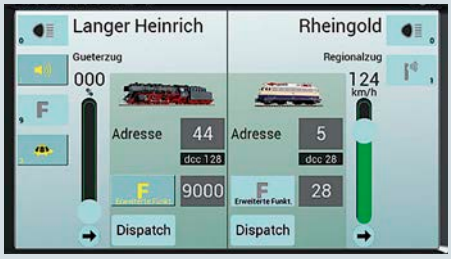
Die Intellibox 3 kann bis zu 120 gleichzeitig fahrende Triebfahrzeuge verwalten. Für diese enorme Zahl reicht natürlich der Strom der integrierten Endstufe nicht aus. Daher lassen sich Booster zur Erweiterung anschließen. Das kann wahlweise über LocoNet-B, CDE oder den Märklin-Boosterbus erfolgen. Neben der LocoNet-B-Buchse steht auch ein LocoNet-T-Anschluss zur Verfügung, an dem Handregler oder andere Geräte angedockt werden können wie zum Beispiel das ebenfalls neue IB Control 3. Dabei handelt es sich um eine Variante der IB 3, die auf Zentralenfunktion und Endstufe verzichtet. Das Gerät wird als zusätzliches Bediengerät am LocoNet angeschlossen. Zum Anschluss von Rückmeldern bietet die IB 3 neben den LocoNet-Anschlüssen auch eine Buchse für s88-N.

Im Inneren der neuen Zentrale befinden sich das integrierte WLAN-Modul und ein Infrarot-Empfänger. Mit diesem können nicht nur die früheren IRIS-Fernbedienungen von Uhlenbrock genutzt werden, sondern auch der Einsatz von Infrarot-Reglern aus Märklin- und Trix-Startpackungen wie dem ProfiControl-Stick ist nun möglich. Das WLAN-Modul bietet mit Z21, WiThrottle und LocoNet-over-TCP mehrere Protokolle für die Verbindung mit drahtlosen Handreglern, Apps und PC-Programmen. Für die direkte Verbindung mit einem PC ist eine USB-B-Buchse vorhanden. Neben der Verbindung zu bekannten Steuerungsprogrammen läuft über diese Buchse auch die Kommunikation mit der Konfigurationssoftware der IB 3. Diese ist bei Uhlenbrock auf der Homepage kostenlos erhältlich. Wer mag, kann sich schon vorab eine Software-Demoversion laden. Das Programm läuft auf allen modernen Windows-Computern. Die Bedienoberfläche ist eine Draufsicht auf die Intellibox und bietet alle Bedienmöglichkeiten, die auch an der physikalischen Box vorhanden sind. Wenn eine Intellibox per USB angeschlossen ist, verlässt die Software den Demomodus und arbeitet an der IB 3 als eigenständige Bedienoberfläche, an der alle Dinge genauso möglich sind wie an der IB 3 direkt. Besitzer eines Windows-Tablets erhalten so eine zweite Bedienmöglichkeit, die den Funktionsumfang einer IB Control 3 umfasst.

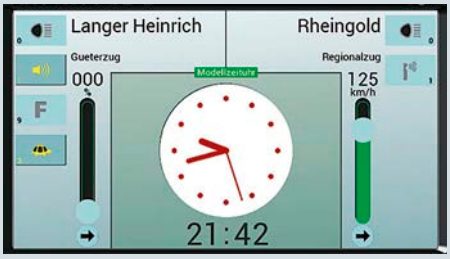


Das traditionelle Weichenschaltpult mit grünen und roten Tasten ist weiterhin vorhanden, wird aber als Touchanzeige direkt übers Display bedient

Fahrstraßen können über Magnetartikel-Adressen gestartet werden. Neu ist auch, Fahrstraßen verriegeln und innerhalb dieser hin- und herspringen zu können



Im Fahrmodus sind Funktionen über die Taster und übers Touchdisplay wählbar. Über einen Button kann die Binärzustandsfunktion direkt geschaltet werden



Auch andere Dinge, die schon von der IB 2 bzw. 2neo bekannt sind, bietet die IB 3 wie beispielsweise eine Modellzeituhr und eine Ansicht zum Boostermanagement

Bedienung über den Bildschirm

Die große Neuerung bei der Intellibox 3 ist das vollfarbige Touchdisplay: Durch eine geschickte Kombination mit zusätzlichen Tastern ist eine schnelle und effiziente Bedienung möglich. Sofern nötig, wird eine Tastatur eingeblendet. Das ist vor allem bei Texteingaben aller Art hilfreich wie zum Beispiel bei Lok- und Funktionsnamen. Die Bedienebene der IB 3 stellt dabei eine komplette Neuentwicklung dar, die nicht nur den Funktionsumfang der bisherigen IB 2 und 2neo erreicht, sondern auch einige zusätzliche Features bietet. Neben den umfangreichen Speichermöglichkeiten wurden auch andere Dinge angepasst: So werden im Anzeigemodus für LISSY- und MARCo-Module nun auch Nachrichten ausgewertet, die im Multisense-Datenformat übertragen werden wie das beispielsweise bei Meldern von Blücher, Digitrax und YaMoRC der Fall ist. Sofern Decoder das unterstützen, werden RailCom-Nachrichten wie Ist-Geschwindigkeit angezeigt.

Auch ein Infrarot-Empfänger ist wieder eingebaut. Mit diesem können neben den IRIS-Fernbedienungen nun auch die Profi-Control-Sticks aus den Märklin/Trix-Startpackungen genutzt werden *Heiko Herholz (7)*

Komplett neu konzipiert und erweitert wurde die Fahrstraßensteuerung. Schon bei der IB 2 war es möglich, Pausenzeiten und Loksteuerungsbefehle in die Abläufe zu integrieren. Da sich die Fahrstraßen durch Rückmeldekontakte starten lassen, sind nun komplexe Automatiken möglich. Die neue Fahrstraßensteuerung bringt diese Dinge wieder mit, funktioniert aber auch zuverlässig über Magnetartikeladressen. Außerdem ist es machbar, Fahrstraßen zu verriegeln und Sprünge im Ablauf vorzunehmen. Das bietet zahlreiche neue Möglichkeiten und kann selbst für komplexe Bahnhofssteuerungen eingesetzt werden. Im Fazit betrachtet setzt die Intellibox 3 die gute Tradition bisheriger Intelliboxen fort und bietet dank Multiprotokoll-Betrieb mit DCC, SX, MM und mfx vielfältige Einsatzmöglichkeiten. Dank USB- und WLAN-Integration bleiben keine Wünsche bei der Anbindung an Apps und PC-Programme offen. Das farbige Touchdisplay bietet hervorragende Informationsmöglichkeiten und eine zeitgemäße Bedienung. *Heiko Herholz*

Gesatteltes oder geschichtetes Ladegut

Metallrohre auf Reisen

Im gemischten Güterzug sind Zwei- und Vierachser mit selbst gebauter und gesicherter Röhrenladung eingestellt Bruno Kaiser

Nahezu alle Modellbahnhersteller hatten schon einmal Güterwagen mit Mannesmann-Röhren in ihren Sortimenten. Es gibt aber auch andere Hersteller und Verladetechniken, die lohnenswert sind, ins Modell umgesetzt zu werden. Wir zeigen einige Beispiele

Die im Werk bereitstehenden Güterwagen mit Thyssen-Rohren für Ägypten haben „gepolsterte" Rungen *Mannesmann/Slg. MM*

Das Verladebeispiel zeigt, dass nicht nur Rohre mit gleicher Länge und identischem Durchmesser gemeinsam transportiert werden

Wer einfach einen langen Röhrenzug einsetzen möchte, findet in nahezu allen Nenngrößen passende, oft schon fertig beladene Modelle vor. Auch Ladegutherstellerwie Bauer, Duha, Faller, Loewe, Modellbahn Engl & Co. bieten realistische Rohrladungen unterschiedlichster Durchmesser an. Außerdem sind sie oft mit Aufdrucken bekannter Unternehmen aus West- und Ostdeutschland bedruckt, die in den Epochen III und IV ihre Rohre per Bahn zu den Überseehäfen, Baustellen und Großhändlern transportierten. Auch in den nachfolgenden Epochen V und VI ist der Transport von Rohren

2007 stehen im Übergabebahnhof der Mannesmann-Röhrenwerke in Mülheim-Styrum Güterwagen mit den unterschiedlichsten Rohren und Verladetechniken

Doppellagig geschichtet und gebundene Rohre in mehreren Lagen verladen und durch am Wagen vorhandene Niederbindungseinrichtung gesichert Benno Wiesmüller

Auf dem Rungenwagen sind die einzelnen Rohrbündel jeweils mit mehreren Gurten gesichert sowie die gesamte Ladung am Waggon verzurrt

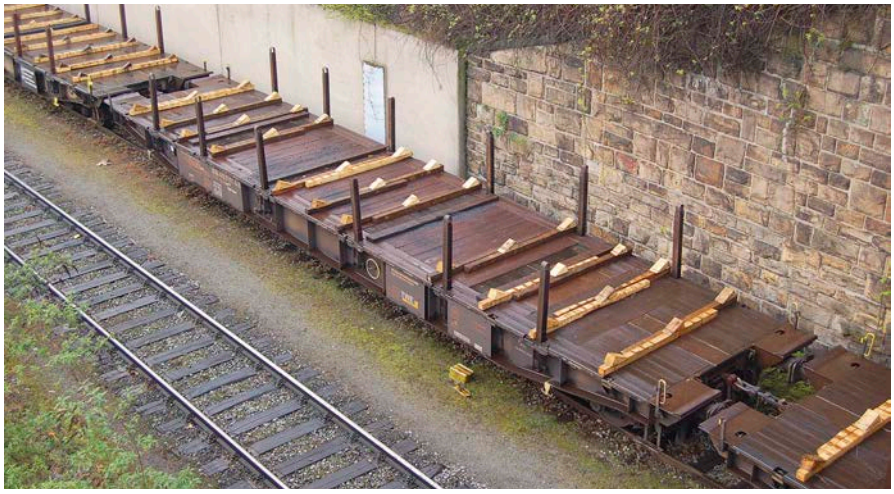
noch allgegenwärtig. Selten sind allerdings Spezialtransporte mit Überlänge oder Lademaßüberschreitung geworden, die in diesem Beitrag auch nicht behandelt werden. Auf normalen Güterwagen werden Rohre verschiedener Arten und Durchmesser befördert. Je nach Material (z. B. Stahl, Alu, Kunststoff) und Wandstärken sind sie unterschiedlich voll beladen. Zum Einsatz kommen sowohl Flachwagen mit Rungen wie zum Beispiel Rs, Res, Rmms, Remms oder Sps, aber auch Ks und bei besonders schweren Ladungen Samms sowie Ea-Wagen.

Verladevorschriften

Rohre, die an den Rungen anliegen, dürfen weder diese noch deren Halterungen derart beanspruchen, dass sie sich verformen. Wenn auf die Seitenrungen unzulässiger Druck ausgeübt werden könnte, ist die Zahl der Schichten der Ladung zu begrenzen und/oder sind die gegenüberliegenden Rungen mit mindestens zwei zu verdrillenden Drähten oder Ketten zu verbinden. Verladen werden die Rohre gesattelt, geschichtet bzw. geschichtet und im oberen Bereich gesattelt – und zwar in Wagenlängsrichtung. Das Satteln ist nur zulässig, wenn der Durchmesser der gesattelten Rohre nicht größer ist als bei den Rohren, die den Sattel bilden. Rohre mit Flansch oder Muffe sind stets wech-

Ladungssicherungen

Auf den leeren Wagen erkennt man gut die Holzbohlen als Unterlage (oben), die teilweise noch die aufgenagelten Keile haben (unten). Für regelmäßige Transporte werden auch verstellbare Ladungssicherungen aus Metall genutzt (ganz oben) MM (6)



Wagengruppen mit Rohren, die mit Zwischenlagen samt Keilen aus Holz geschichtet verladenen sind

Durch Spanndrähte und Zwischenlagen gesicherte und geschichtet verladene Rohre 1973 auf einem Flachwagen der FS Italiens

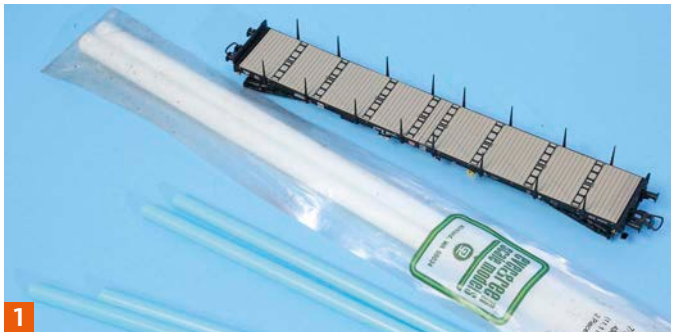
Wechselseitig verladene Rohre mit Flansch auf einem Rs-Wagen der CFL. Die doppellagig gebundenen Rohre sind schichtweise verladen und durch Spanngurte gesichert

selseitig zu verladen. Die Sicherung erfolgt durch die Seitenrungen mit Zwischenbindung, bei Drehrungen durch eine Bindung je Rungenpaar, bei aushebbaren Rungen durch eine Bindung je Rungenpaar und zusätzlich weitere Bindungen im oberen Bereich bei vier Rungenpaaren. Außerdem sind bei den meisten Verladearten mindestens zwei Niederbindungen erforderlich. Liegen die Rohre bei gesatteltem Transport nicht an den Rungen an, sind sie durch Verkeilung auf dem Wagenboden und durch Niederbindung zu sichern. Bei geschichtet verladenen Rohren müssen außerdem zwischen den Schichten Zwischenlagen mit darauf befestigten sowie nach oben und unten gerichteten Keilen vorhanden sein.

Modellumsetzungen

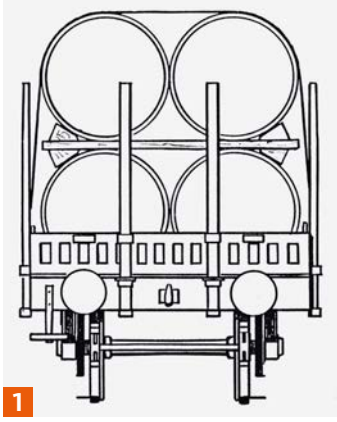
Die Vorbildfotos mit verladenen Röhren machen es dem Modellbahner nahezu zur Pflicht, diese Situationen im Modell richtig darzustellen. Für die Umsetzung benötigt man neben den Waggons also lediglich passende Rohre und Transportsicherungen. Wer die Ladung und die Sicherungen nicht kaufen will, kann diese mit überschaubaren Mitteln selbst basteln. Die Rohre lassen sich recht einfach aus Metall, Kunststoff oder Naturprodukten herstellen. Für die Metallvarianten bieten Baumarkt und Bastelbedarf Messing- und Aluminiumröhrchen in unterschiedlichen Durchmessern an, die es dann nur abzulängen gilt. Wer lieber mit Kunststoff arbeitet, findet beispielsweise bei Evergreen Rohre in unterschiedlichen Dimensionen. Wahrscheinlich am einfachsten und sicher am preiswertesten ist die Verwendung von Trinkhalmen aus Kunststoff, Papier oder Stroh. Die Halme findet man ebenfalls in unterschiedlichen Dicken und Durchmessern bei Discountern oder im Internet. Für unsere Zwecke sind die Kunststoffvarianten ideal. Je nach Waggon müssen die Halme zuerst einmal passend abgelängt werden. Dann sind die Rohre je nach Verfrachtungsart geschichtet oder gesattelt (siehe Skizzen) zu verbinden. In unseren Fällen werden sechs dickere für den Vierachser bzw. zehn dünnere Rohre für den Zweiachser pyramidenartig mit Sekundenkleber verbunden. Nach Trocknung des Klebemittels müssen die im Lieferzustand meist bunten Trinkhalm-Ladungen na-

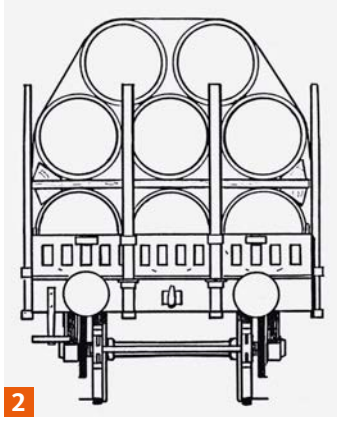
Bastelschritte

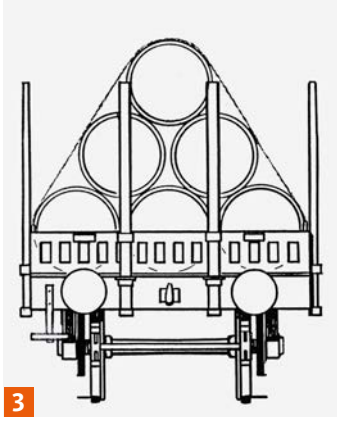


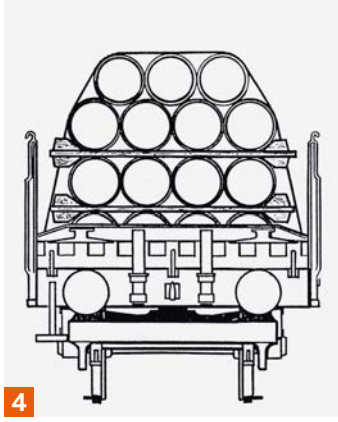
Aus Trinkhalmen oder Profilen werden die Rohre zugeschnitten 1 und anschließend lackiert bzw. patiniert 2. Passend zum Durchmesser der Rohre und zum Waggon werden Keile und Balken aus Holzleisten angefertigt 3. Die Verzurrung erfolgt mit dünnem Draht und/oder passend zugeschnittenem Klebeband, das durchaus unterschiedliche Farben haben kann 4

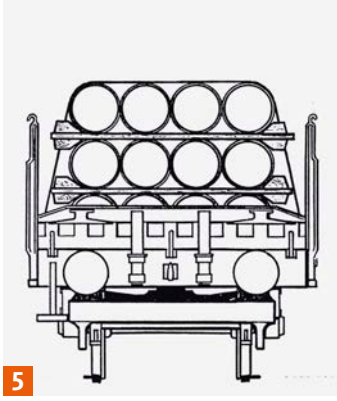
Bruno Kaiser (4)

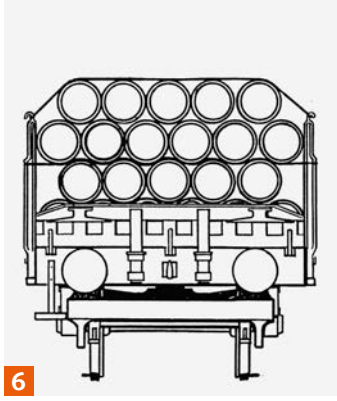


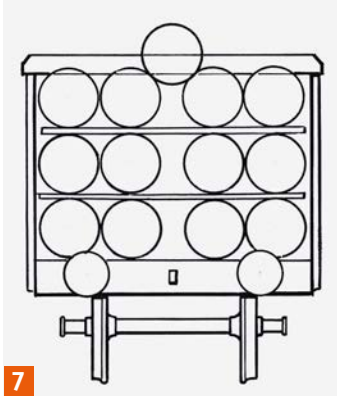












Rohre können geschichtet 1, geschichtet und in der oberen Lage gesattelt 2, gesattelt 3, geschichtet und oben gesattelt 4, geschichtet mit Niederbindung 5, mit Bindung gegenüberliegender Rungen 6 und in offenen Wagen 7 verladen sein

türlich einheitlich koloriert werden. Das geschieht am besten mit dem Airbrush und metallisierenden Lacken. Nach dieser Einfärbung kann, wenn gewünscht, auch noch eine Patinierung, beispielsweise mit Rostlasuren, folgen.

Transportsicherungen

Um dem so geschaffenen Röhrenpaket Stabilität zu geben, wird dieses mit „Spanngurten" umgeben, die sich recht einfach aus dünnen Isolierbandstreifen selbst herstellen lassen. Danach sind die eigentlichen Transportsicherungen zu schaffen. Für die gesattelten Pakete reichen waggonbreite Balken aus, die als Unterlage an den jeweiligen Enden mit Keilen zu versehen sind. Dadurch werden die Rohrleitungen am seitlichen Verrutschen gehindert. Dünne Holzleisten und passend zu schaffende kleine Keile sind hierzu das geeignete Baumaterial. Nachdem alles sorgfältig verklebt ist, wird die jeweilige Ladung auf die Waggons aufgesetzt. Nun muss sie noch verzurrt werden. Je nach Epoche und Ladungsart hat man das beim Vorbild mit Ketten, Seilen oder später Gurten vorgenommen. Um das beim Vorbild realisieren zu können, besitzen die Güterwagen an den Längsseiten Zurrösen, Ringe oder Haken, an denen man die Befestigungen arretiert. Bei den Modellen sind diese Einrichtungen in aller Regel nur angedeutet und somit nicht funktionsfähig. Je nach Modelltyp können beispielsweise von Wagenwerk, Weinert oder Artitec stammende Haken oder Ösen nachgerüstet werden. Wegen der Kleinheit dieser Bauteile und dem zuvor notwendigen und nicht ganz einfach durchzuführenden Entfernen der Attrappen an den Modellen ist das aber nicht jedermanns Sache. Deutlich einfacher geht es, wenn am Modell die „Sicherungsseile", bestehend aus dünnem, schwarz eingefärbtem Spulendraht, um die Ladung herum unter dem Waggonboden durchgezogen und dort verdrillt werden. Wenn das exakt neben den Sicherungsattrappen geschieht, fällt die kleine Schummelei nicht auf. *BK/BW/MM*

Auf dem Rmms 33 (links) bzw. dem Ks 56 (rechts) von Piko sind zwölf Rohre vorbildgerecht verladen und durch Keile und zwei Abspanndrähte aus Metall gesichert *MM*

An den Rungen anliegende, geschichtet verladene Messingrohre mit sieben Millimetern Durchmesser auf einem Snps-Wagen in H0 von Märklin *Benno Wiesmüller (5)*

■ Bastel-Empfehlungen von Lesern für Leser

Wertvolle Tipps aus der Modellbahn-Praxis

Mit wenigen Handgriffen kann man Modelle und Zubehör betriebssicherer oder vorbildgerechter machen sowie eine Vorbildszene nachgestalten. Wir geben dafür Basteltipps

Verraten auch Sie Ihre Basteltipps!

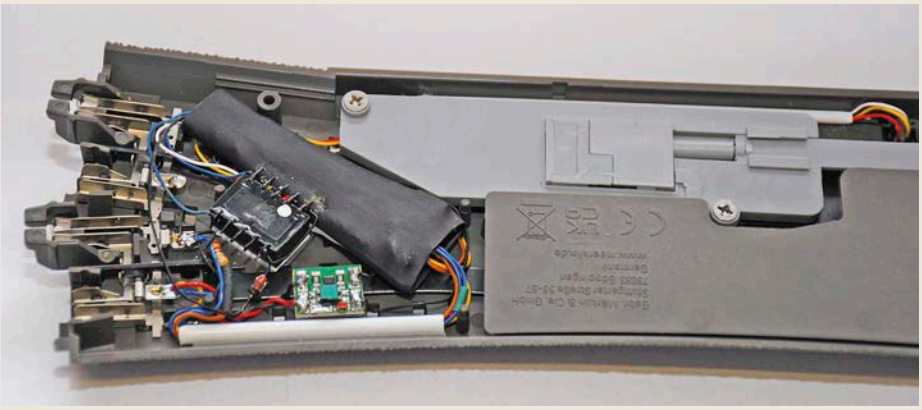
In dieser Rubrik kommen *em*-Leser zu Wort, die ihre eigenen praktischen Erfahrungen aus allen Gebieten des Modellbahnhobbys an andere Leser weitergeben wollen. Bei Veröffentlichung einer Anregung mit Foto oder Skizze locken übrigens 25 Euro Honorar. Schicken Sie Ihr Material mit dem Betreff „Tipps & Kniffe" bitte per E-Mail an *redaktion@eisenbahn-magazin.de* oder per Post an die Münchner Redaktionsadresse.

C-Gleis-DKW von Märklin/Trix

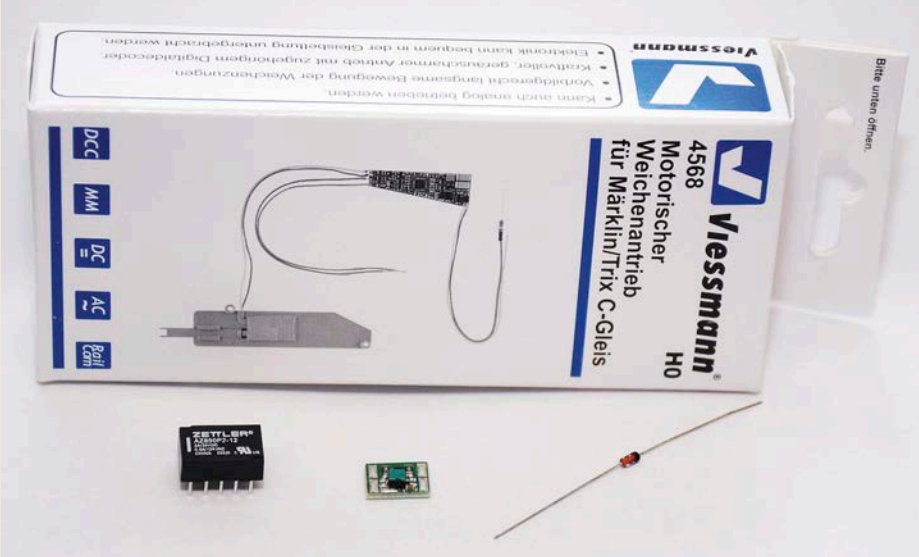
Motorischer Antrieb

Lange mussten C-Gleis-Nutzer auf die schlanke DKW warten, die nun samt Weichenlaterne lieferbar ist. Leider wurde die Weiche, wie bei Märklin üblich, mit dem bekannten Magnetantrieb ausgestattet. Alle meine anderen C-Gleis-Weichen habe ich mit dem Viessmann-Weichenantrieb 4568 nachgerüstet. Der Vorteil liegt in der langsamen Bewegung der Weichenzungen, da diese mit einem Stellmotor angetrieben werden. Doch der eingebaute Stellmotor stellte die Weichenzungen nicht komplett um. Eine kurze Rücksprache mit Viessmann ergab die Lösung: Eine minimale Fräsarbeit am Gehäuse des Antriebs half, denn ein Drehteller des Stellantriebs in der Weiche wurde beim Eindrehen blockiert. Der Weichenantrieb funktionierte fortan perfekt und Viessmann arbeitet an einem neuen Antrieb, bei dem keinerlei Fräsarbeiten mehr vorgenommen werden müssen.

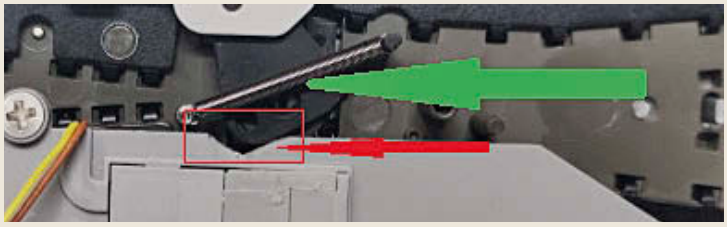
Doch wie bekommt man das Signalbild der dazugehörigen Weiche mit dem eingebauten Decoder geschaltet? Das ist ein wenig knifflig: Da der Decoder jeweils ein Plus schaltet, die neue Weichenlaterne aber ein Minus benötigt, habe ich die Umsetzung mit einem bistabilen Relais in SMD-Bauform realisiert. Der Decoder schaltet nun mit dem Plus das bistabile Relais, welches wiederum die Anschaltung der Weichenlaterne übernimmt. Zur flackerfreien Beleuchtung habe ich außerdem eine LED-Konstantstromquelle dazwischengesetzt. Die Diode 1N4148 wird dabei als Polarisierungsschutz genutzt. Abschließend können mit der CV-Einstellung noch der zeitliche Wechsel des Signalbildes im Umschaltaugenblick sowie die Geschwindigkeit des Viessmann-Stellmotors und der Märklin- bzw. Trix-Weichenzungen angepasst werden. *Detlef Tilch*



Mit einem Viessmann-Weichenantrieb ausgestattete C-Gleis-DKW von Märklin



Die für den Umbau erforderlichen Komponenten *Detlef Tilch (2)*



Die markierte Stelle am Gehäuse des Antriebs muss ausgefräst werden *Werk*

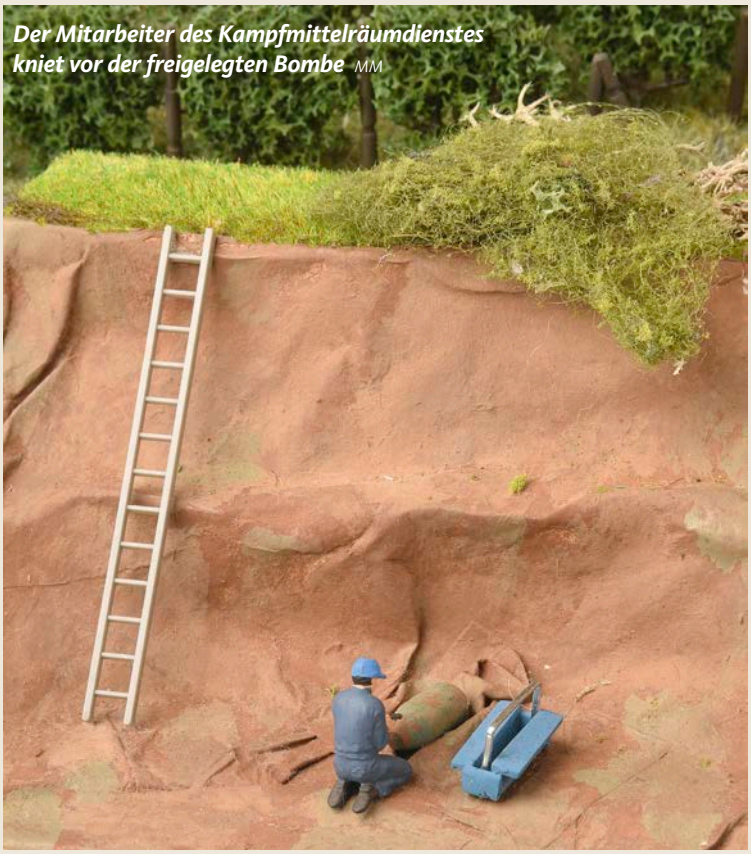
Langenschwalbacher Reisezugwagen

Variante mit anderem Dach

Am Ende ihrer Dienstzeit wiesen eine Reihe von Langenschwalbacher Reisezugwagen eine Vereinfachung der Dachenden auf, was ich aus dem Buch „Die Langenschwalbacher" erfahren habe. Mit biegsamem Polystyrol, 600er-Schleifpapier und ein paar Kunststoffprofilen kann man recht schnell eine Variante dieser schönen Waggons mit Pagodendach schaffen. Das Polystyrol habe ich vorgebogen, indem ich ein passendes Stück um einen Besenstiel gewickelt, mit Gummis befestigt und vorsichtig mit einer Heißluftpistole erwärmt habe. Beim Abkühlen über Nacht hat die Polystyrolplatte die Rundung des Besenstiels dauerhaft angenommen und ließ sich passend zugeschnitten am Liliput-Wagengehäuse verkleben. *Jürgen Moritz*

Langenschwalbacher von Liliput in der Herstellerversion (links) und mit verändertem Dach *Jürgen Moritz*

Bombenentschärfung



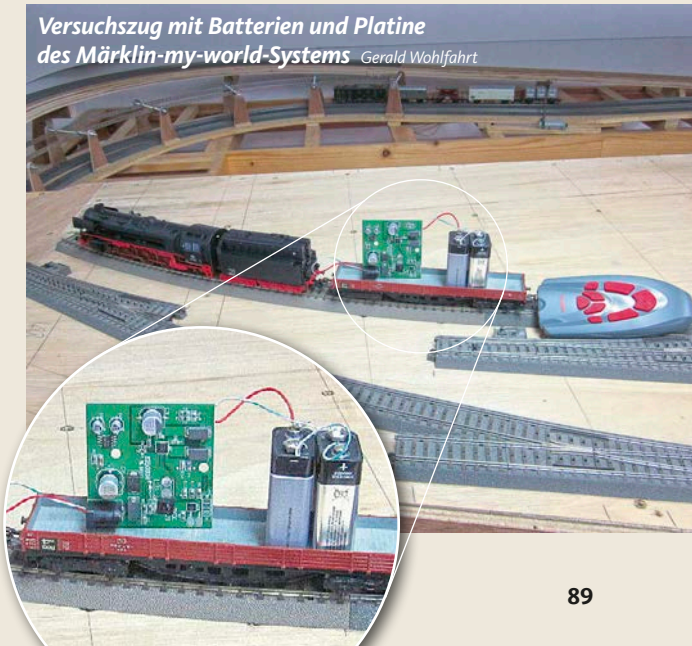
Der Mitarbeiter des Kampfmittelräumdienstes kniet vor der freigelegten Bombe *MM*

Die regelmäßigen Nachrichten über Bombenfunde haben mich dazu animiert, einmal eine solche Szene in H0 nachzugestalten. In einer Baustellengrube wurde das Relikt aus dem Zweiten Weltkrieg gefunden, das aus einem Stück befeiltem Rundmaterial entstand, lackiert und leicht patiniert wurde. Die kniende Figur stammt von Preiser und erhielt noch passendes Werkzeug sowie eine selbst gebaute Werkzeugkiste. Positiver Nebeneffekt der Bombenentschärfung ist, dass man so einen guten Grund hat, warum im Umfeld auf der Modellbahnanlage keine Figuren zu sehen sind. *Thomas Reith*

Problem mit der Stromaufnahme

Zugbetrieb mit Batterie

In *em* 4/24 ging ein Beitrag auf Wackelkontakte ein, die vor allem auftreten, wenn längere Zeit nicht gefahren wurde. Ich habe dazu mit Zügen des Märklin-my-world-Systems experimentiert. Die genutzte Platine wurde ausgebaut und auf einem Güterwagen montiert. Als Stromversorgung dienen zwei 9-Volt-Batterien. Die Baureihe 01^{10} von Märklin fährt damit problemlos und man kann sogar vier Digitalfunktionen nutzen. Ein Nebeneffekt der Batterieblöcke ist, dass beim Anfahren und in der Steigung die Spannung etwas zusammenbricht und die Lok langsamer wird. Diesen Effekt bekommt man mit einer Digitalsteuerung nur bedingt hin. Es ist ein völlig entspanntes Fahren: Unabhängig von der Stromabnahme vom Gleis fährt der Zug ohne zu ruckeln und gleichmäßig. Allerdings hat das Märklin-my-world-System auch zwei große Nachteile: Die Platine ist für H0 viel zu groß, und das Infrarotsystem funktioniert natürlich nicht im Schattenbahnhof. Diese Probleme sind aber im Zeitalter der Superelektronik sicher lösbar. *Gerald Wohlfahrt*



Versuchszug mit Batterien und Platine des Märklin-my-world-Systems *Gerald Wohlfahrt*

■ H0-Test der Reko- und modernisierten Altbau-03 von Piko und Roco

Schnellzugloks der Reichsbahn

Im Zuge der Neukonstruktion der Baureihe 03 nahm sich Piko eine Lok mit Altbaukessel, rekonstruierter Feuerbüchse und dem klassischen niedrigen Aschkasten sowie Mischvorwärmer zum Vorbild. Wir testen das H0-Modell gegen die deutlich ältere 03 von Fleischmann, die ins Roco-Sortiment übernommen wurde

Die „kleine 01" als Lok mit Mischvorwärmer ist nicht nur für DR-Fans von Belang, denn nach dem Ausscheiden aus dem Betriebsdienst (siehe *Im Fokus em* 7/19) wanderten in den 1980er-Jahren auch drei Vertreter gen Westen und bespannten dort Museumszüge. Die erste Rekolok in H0, wenngleich mit technisch bedingten Mängeln, lieferte Piko ab 1983 als 03 2157 (siehe Kasten).

Fleischmann reagierte 2012 auf die Bedürfnisse der DR-Fans und legte als Formvariante die 03 2151 auf. Nach der Übernahme durch Roco folgte nochmals eine technisch unveränderte Beschriftungsvariante als 03 2117. Wegen Problemen beim Verhalten der Tenderkonstruktion unter Last erfolgte seither keine weitere Neuauflage. In Fragen des optischen Erscheinungsbildes hatte das bis vor etwa fünf Jahren werksneu im Handel verfügbare Fleischmann/Roco-Modell durchaus mit freistehenden Leitungen, filigranen Kuppelstangen sowie Radsätzen vorgelegt.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Beide 03er besitzen einen konstruktiv weitgehend identischen Aufbau: Ein im mehr oder minder massiven Tenderrahmen sitzender Motor mit Schwungmasse treibt über ein Schnecken-/Stirnradgetriebe den jeweils ersten und vierten Tenderradsatz direkt an.

Piko – Das Tendergehäuse ist gerastet und lässt sich leicht abnehmen. Darunter findet sich das schwere Ballastgewicht, welches den Motor samt Schwungmasse in Position hält. Die zugehörige Platine ist mit vier Schrauben gesichert. Beim Abnehmen muss zuerst die Platine der Tenderlaternen demontiert werden. Fallweise ist das Ablöten der Motorzuleitung nötig. Der Motor samt Achsgetriebe ist dann, etwa zum Abölen, frei zugänglich. Der Decoder steckt auf der PluX22-Schnittstelle in der Feuerbüchse der Lok. Um ihn zu erreichen, sind Lok und Tender zu trennen, was dank gerasteter Stecker einfach geht. Danach sind drei Schrauben am Lokfahrwerk gemäß Anleitung zu lösen und das Gehäuse vorsichtig nach oben abzunehmen. Die Kupplungen sitzen in Normschächten. Die tenderseitige ist kulissengeführt und fest, die frontseitige als Steckteil nachrüstbar. Für eine hohe Detailfülle besitzt das Modell zahlreiche separat angesetzte Teile. Als Zurüstteile liegen neben Attrappen der Bremsschläuche und Kupplungen auch Heizschläuche bei.

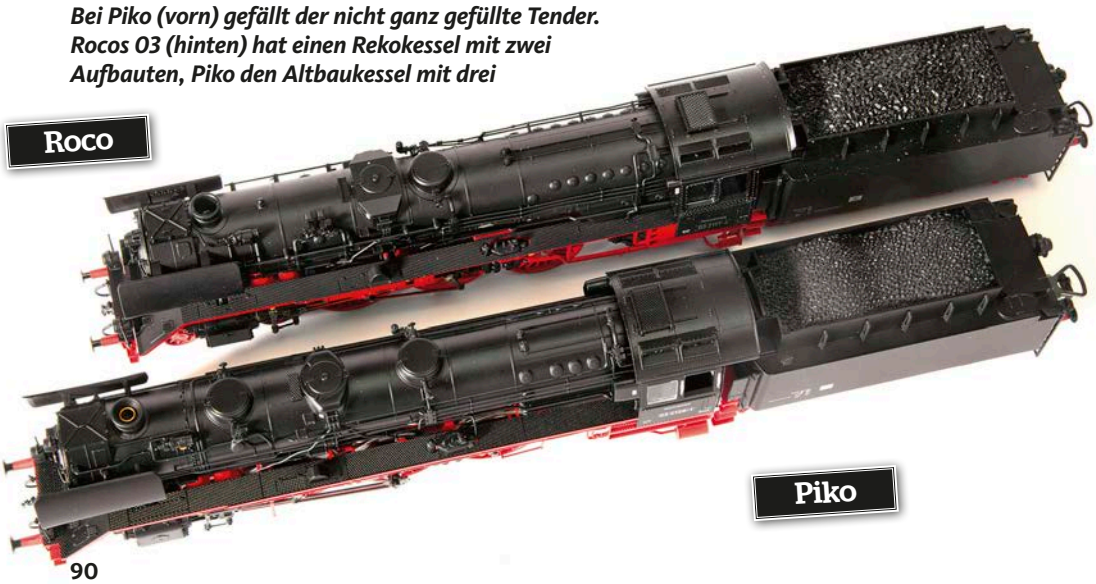
Roco – Die Maschine besitzt ein verschraubtes, leicht abnehmbares Tendergehäuse aus Kunststoff mit Metalleinlage. Darunter sitzt gut zugänglich der Motor. Ein Decoder kann auf der sechspoligen Schnittstelle (NEM 651) in der Feuerbüchse nachgerüstet werden. Um sie zu erreichen, sind Lok und Tender zu trennen. Dazu muss man eine Schraube im Tenderboden lösen, damit die Kupplungsdeichsel herausgenommen werden kann. Aber Vorsicht – die Kabelverbindung ist nur durch Löten trennbar, was jedoch nicht empfehlenswert ist. Danach sind drei Schrauben am Lokfahrwerk gemäß Anleitung zu entfernen und das Gehäuse gleichzeitig nach oben und vorn abzunehmen. Die Kupplungen sitzen in Normschächten. Die tenderseitige ist kulissengeführt und fest, die frontseitige als verstiftbares Ansatzteil nachrüstbar. Für eine hohe Detailfülle besitzt das Modell zahlreiche separat angesetzte Teile. Als Zurüstteile liegen nur Attrappen des Zughakens bei.

Pikos neu konstruierte Maschine gefällt durch etliche Lichtfunktionen im Vergleich zu Roco (hinten)

Maßgenauigkeit

Piko/Roco – In den wichtigsten Abmessungen stimmen beide H0-Modelle sehr gut mit den umgerechneten Vorbildwerten überein.

Bei Piko (vorn) gefällt der nicht ganz gefüllte Tender. Rocos 03 (hinten) hat einen Rekokessel mit zwei Aufbauten, Piko den Altbaukessel mit drei



Neben einer digital schaltbaren Triebwerksbeleuchtung besitzt Pikos 03 ab Werk einen Rauchsatz

Fakten zu den H0-Modellen		
	Piko 03 2128 DR	Roco 03 2117 DR
Artikelnummern	50902*	73014
(erstes) Baujahr	2025 (2023)	2020 (2012**)
Stromsystem	AC	DC
Tenderkupplungen	kulissengeführt	
Frontkupplungen	nachrüstbarer Schacht	
Räder mit Haftreifen	4	4
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/zwei	fünfpolig/eine
Eigenmasse	534 g	548 g
Schnittstelle	PluX22	NEM 651
Preis (UvP)	489 € (379 €*)	314,90 € (2020)

* DC analog 50900, ** Fleischmann 410801

Das Vorbild der Piko-03, allerdings abweichend ohne drittes Spitzenlicht. Gut erkennbar ist die alte Ausführung des (kleinen) Aschkastens

Slg. Dirk Endisch

Langsamfahrtverhalten

Zum Testen des Fahrverhaltens standen Pikos digitale AC-Soundversion und Rocos analoges Gleichstrommodell zur Verfügung. Der Decoder arbeitete mit seinen werkseitigen Standardwerten. Die Fahrtests erfolgten mit der CS3+ von Märklin bzw. einem Bühler-Trafo. Die Geschwindigkeitsmessung erfolgte mittels Märklin-Lichtschrankensystem sowie ESU-Messwagen. Der Stromverbrauch beinhaltet den Grundsound sowie Licht in Fahrtrichtung vorwärts.

Piko – Die Konstruktion aus Sonneberg vermag in Sachen Langsamfahrt zu gefallen: Bei Fahrstufe 1 von 28 zeigten die Messinstrumente 2 km/h und

Verglichen & gemessen

Seitenansicht der neu konstruierten Piko-Maschine mit Altbaukessel und Mischvorwärmer. Besonders gefällt der filigrane Rahmen

Seitenansicht der von Roco 2020 überarbeiteten Maschine von Fleischmann mit Rekokessel und Mischvorwärmer

98 mA. Für eine nur am Rande zum Rangieren bestimmte Schnellzuglok sind dies ausgezeichnete Werte.

Getrübt wird der Fahrspaß bei leicht verschmutzten Schienen durch unschöne Soundaussetzer, weil Piko auf den heute eigentlich etablierten Pufferkondensator verzichtet.

Roco – Die Konstruktion von 2020 setzt sich fast erwartungsgemäß bei 2,9 Volt mit 3 km/h sanft in Bewegung.

Streckenfahrtverhalten

Piko – Die Baureihe 03 fährt bei Fahrstufe 28 mit umgerechnet 135 km/h nur unwesentlich schneller als die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes von 130 km/h, 223 mA stehen dann auf dem Amperemeter. Die umgerechnete v_{max} wird bei Fahrstufe 25 und 198 mA erreicht.

Roco – Das Modell ist ab Werk gut eingestellt. Die 130 km/h und damit Vorbildhöchstgeschwindigkeit zeigt der Messwagen bei 14 Volt an, dabei fließt ein Strom von 198 mA.

Ausrollverhalten

Piko – Gut am Vorbild, aber für viele Heimanlagen wenig praktikabel sind die voreingestellten, aber individuell anpassbaren digitalen Bremswege. Bei Fahrstufe 28 benötigt die Lok gut 265 Zentimeter bis zum Stillstand, aus der Vorbildhöchstgeschwindigkeit sind es immer noch 240 Zentimeter. Beim Drücken der Stopp-Taste steht Pikos Modell sofort.

Roco – Der Auslauf des Modells beträgt bei Stromunterbrechung aus v_{max} 35 Zentimeter. Mit längeren und schweren Zügen können es sogar einige Zentimeter mehr werden.

Maßstabelle	DR-Dampflok Baureihe 03.20			
Maße in mm	Vorbild	1:87	Piko	Roco
Länge über Puffer	23.905	274,8	274,8	274,0
Breite	3.050	35,1	35,1	35,2
Schornsteinhöhe über SO	4.550	52,3	52,5	52,0
Kesselmitte über SO	3.100	35,6	35,5	35,5
Pufferhöhe über SO	1.025	11,8	11,7	12,0
Lokgesamtachsstand	12.000	137,9	138,2	137,8
Achsstand Vorlaufdrehgest.	2.200	25,3	25,2	25,5
Treibraddurchmesser	2.000	23,0	23,0	22,9
Vorlaufraddurchmesser	850	9,8	10,0	9,6
Nachlaufraddurchmesser	1.250	14,4	14,3	14,3
Laufraddurchmesser Tender	1.000	11,5	11,4	11,5
Achsstand Tenderdrehgest.	1.900	21,8	21,7	21,6
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	0,8	1,0

Zugkraft

Beide Modelle haben durch ihre (Tender-)Konstruktion in Metall-Kunststoff-Mischbauweise ein annehmbares Eigengewicht. Die Zugkräfte liegen im oberen Bereich und bieten auch bei Steigungen im Gleisbogen kaum Grund zur Klage.

Piko – Am Federkraftmesser schafft das mit vier montierten Haftreifen auf den direkt angetriebenen Tenderachsen 1 und 4 bestückte und 534 Gramm wiegende Modell 225 Gramm Zuglast. Auf der zehnprozentigen Steilrampe zeigt der Federkraftmesser noch immer 150 Gramm an. Das Amperemeter zeigt dabei moderate 782 mA. Diese Werte reichen für längere Züge mit Vierachsern.

Roco – Die Lok schafft mit 175 Gramm Zuglast dank ihrer vier Haftreifen auf den Tenderradsätzen 1 und 4 auch gute Werte bei 548 Gramm Reibungsgewicht. Der Zugkraftabfall auf der Rampe ist mit 70 Gramm noch vertretbar. Heimanlagenübliche Züge aus fünf bis sechs Wagen stellen damit kein Problem dar, selbst vorbildgerechte Züge auf Clubanlagen beherrscht das Modell bei mäßigen Steigungen. Allerdings kann es da vorkommen, dass sich die Zahnräder im Getriebe unter Last verschieben und das Modell zu einem Fall für den Service wird. Der Strombedarf beträgt an der Reibungsgrenze akzeptable 980 mA.

Stromabnahme

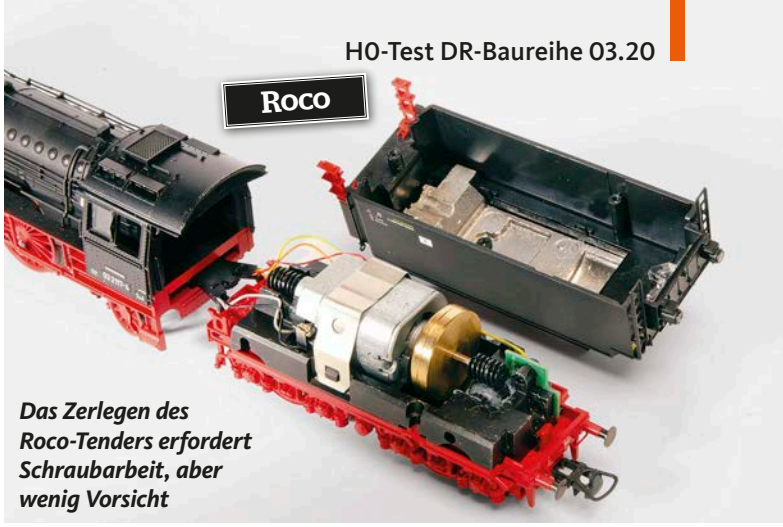
Piko – Die 03 nutzt nur die Kuppelradsätze zur Spannungsabnahme mittels Schleifer. Eine zusätzliche (einseitige) Stromaufnahme an den Vor- und Nachlaufachsen gibt es nicht. Leider verfügt das getestete Modell auch nicht über Pufferkondensatoren. Das Überfahren der üblichen kritischen Gleisabschnitte ist daher bei sauberen Radlaufflächen problemlos, es kommt aber vereinzelt zu Soundaussetzern.

Roco – Die 03 nutzt ebenfalls die drei Kuppelradsätze sowie zwei Tenderradsätze beidseitig und Vor- und Nachläufer versetzt einseitig zur Spannungsabnahme. Einen Pufferkondensator besitzt die Lok nicht.

Wartungsfreundlichkeit

Piko/Roco – Geliefert werden beide H0-Modelle in technisch identischen Kartonverpackungen mit Blister. Bei Piko enthält ein Schuber alle Anleitungen und Ersatzteilblätter, bei Roco

Pikos Lokkupplung ist gerastet, das Tendergehäuse ebenso. Vorsicht muss beim Ausfädeln der Platine als Zugangsweg zum Motorblock walten



Das Zerlegen des Roco-Tenders erfordert Schraubarbeit, aber wenig Vorsicht

liegen diese lose bei. Beide Anleitungen sind verbal wie bildtechnisch ausreichend. Der Zugang zum Modell ist, wie bei der Konstruktion bereits erwähnt, relativ einfach, wenngleich bei Pikos Lok etwas Vorsicht geboten ist. Der Haftreifenwechsel ist theoretisch ohne Ausbau der Tender-Radsätze möglich. Allerdings geht es leichter vonstatten, wenn die Radsätze nach Abnehmen der Bodenplatte herausgenommen werden.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Piko	*(1,8)*
Roco	*(1,8)*

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Piko – Im Zuge der Neukonstruktion erfuhr das Gehäuse im Vergleich zum früheren Modell erhebliche Verbesserungen. Die Windabweiser ab Führerhausfenster sind transparent und der Durchblick wird nicht mehr gestört. Die Stehkesselrückwand ist nachgebildet, Tendertüren ebenso. Am Kessel sind die meisten Leitungen freistehend. Trennkanten zwischen Metall- und Kunststoffteilen sind kaum sichtbar. Die Inneneinrichtung des Führerstandes ist bis auf das rote Steuerungshandrad leider nur einfarbig, jedoch sehr plastisch. Die durchbrochenen Aufstiegstritte der Front wirken sehr fein, sind aber sachlich falsch – allein beim Löscheziehen hätten sich dort zu viele Reste festsetzen können, weshalb man beim Vorbild auf klassisches Riffelblech setzte.

Roco – Das betagte Modell gefällt durch seine Detailfülle. Hier sorgen freistehende Kesselleitungen und die Ausführung der Details am Führerhaus für Freude, auch wenn die nachgebildeten Windabweiser schwarz ausfallen. Die im Vergleich zum Piko-Modell abweichende Form der Stauschuten am Führerhaus ist korrekt. Das Gehäuse aus Kunststoff besticht durch saubere Gravuren und minimale Spaltmaße, Trennkanten sind kaum sichtbar. Extra angesetzte Teile gibt es einige. Die einfarbige Inneneinrichtung des Führerstandes ist sehr plastisch.

Fahrgestell und Räder

Piko – Das Fahrwerk der Neukonstruktion überzeugt mit dem durchbrochenen Rahmen samt Fahrwerksteilen mit heute üblichem Detailreichtum. Kunststoff- und Metallteile sind farblich abgestimmt. Die Nachbildungen der Räder und der Steuerung gefallen ebenso wie die Sandfallrohre oder Rangiergriffe unterhalb der Puffer. Auch die Nabengestaltung der Speichenradsätze überzeugt durchgehend.

Roco – Filigrane Speichen der metallenen Kuppelradsätze waren lange das Markenzeichen von Fleischmann, allerdings blieb bereits 2012 die Filigranität des von den Altbau-03 übernommenen Rahmens sowie der Bremsausrüstung wegen nicht vorhandener Sandfallrohre hinter den Erwartungen zurück. Daran ändern auch die gekonnte Nachbildung des bei den Reko-03 nach unten ausladenden Aschkastens der Bauart Stüren sowie die nun zugerüstete Pufferbohle der Lokfront wenig.

Variantenreiche Baureihe 03

Pikos Erstlingswerk in H0 aus VEB-Zeiten

Die erste Reko-03 erhielten Modellbahner 1983 von Piko. Basiskonstruktion bildeten quasi die Fahrwerke der 01^5 samt Tender sowie der Rekokessel der Baureihe 41. Die Loknummer blieb bis zur Wende unverändert 03 2157. Ihr Vorbild war eine der beiden in Berlin stationierten Regierungszugloks. Das Fahrverhalten der aus dem Tender heraus angetriebenen Maschine entsprach der Charakteristik des Vorbildes – Langsamfahrten waren nicht vorgesehen, die 03 war schließlich eine Schnellzuglok. Wie schon ihre Schwesterlok 01^5 war die 03 so konzipiert, dass sie nach dem Export in den Westen auch mit einem Schleifer ausrüstbar war. Dank etlicher angesetzter Teile wirkte das Modell filigran, auch wenn noch viele Leitungen des Kessels nicht freistehend, sondern angeformt ausgeführt waren. Nach der Übernahme von Piko durch Dr. Wilfer erlebte die Lok eine Produktpflege und kam seither in mehr als einem Dutzend verschiedener Auflagen als (farblich) weiterentwickelte Lok der Epochen III und IV sowie als Museumslok der WFL auf den Markt. Natürlich später auch mit Schnittstelle, neuer Lok-Tender-Kupplung, LED-Beleuchtung und als AC-Lok mit Decoder. Soundmodelle waren ab Werk aber nie zu haben. *MKL*

Die 1983 erstmals vorgestellte 03 2157 wurde zu DDR-Zeiten im schlichten Karton ausgeliefert

Frontvergleich der Roco- und Piko-Maschinen mit den sichtbaren Fortschritten im Formenbau, u. a. gut erkennbar an den Laternen

Verglichen & gemessen

Fahrwertetabelle

	Piko 03 2128 DR	Roco 03 2117 DR
Langsamfahrtverhalten		
v_{min}	1,5 km/h bei FS1/98 mA	2,5 km/h bei 2,9 V/110 mA
Streckenfahrtverhalten		
$v_{Vorbild}$ digital	130 km/h bei FS 25/198 mA	–
v_{max} digital	135 km/h bei FS 28/223 mA	–
$v_{Vorbild/max}$ analog	–	130 km/h bei 14 V/198 mA
Nothalteweg aus v_{max}	265 cm	–
Ausrollweg aus v_{max}	0 cm	35 cm
Zuglast Ebene bei v_{max}	225 g/782 mA	175 g/980 mA

Farbgebung

Piko/Roco – Die Farbgebung ist an allen Teilen sehr gut, die Lackierabteilungen beider Hersteller verstehen ohne Zweifel ihr Handwerk. Der dezente Glanz überzeugt, gleichwohl die meisten Vorbildloks recht bald deutlich verschmutzter daherkamen. Alle Farbtrennkanten sind absolut sauber und ohne Beanstandung.

Beschriftung

Piko – Sämtliche unter der Lupe lesbaren, gestochen scharfen Anschriften entsprechen auch hier den Vorbildgegebenheiten Die Beschilderungen sind nur flach aufgedruckt. Die Lok war ausweislich der Anschriften im Bahnbetriebswerk Leipzig West der Reichsbahndirektion Halle zu Hause. Die letzte Zwischenuntersuchung L 5 datiert vom Oktober 1974, die letzte Bremsrevision vom 19. März 1975.

Roco – Die Beschriftung der Maschine ist gestochen scharf und größtenteils korrekt erhaben dargestellt. Die Anschriften sind unter der Lupe gut lesbar. Ausweislich des Revisionsdatums von Haupt- und Bremsuntersuchung am 29. September 1975 entspricht das Modell dem Betriebszustand der Epoche IV und war im Bw Ostbahnhof der Rbd Berlin beheimatet.

Die Tenderrückseiten sind bis auf die bei Piko (rechts) ansprechenderen Laternen fast identisch *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (9)*

Beleuchtung

Piko – Das Modell besitzt eine LED-Beleuchtung in warmem Weiß. Schön ist, dass bei Lz-Fahrten oder Schiebeleistungen korrekt zwei rote Schlusslichter geschaltet werden können, beim Vorbild durch Abblenden mit Einsätzen in der Lampe erreichbar.

Die Führerstandsbeleuchtung ist (vorbildgerecht) schwach. Zum Rangieren lässt sich die erst ab Ende der Epoche IV übliche beidseitige Spitzenbeleuchtung in dreimal Weiß schalten. Eine Fahrwerksbeleuchtung gibt es außerdem.

Roco – Auch Rocos Konstrukteure setzten bei der Neuauflage der Fleischmann-Schnellzugdampflok die Spitzen- und Führerstandsbeleuchtungen in gewohnter Manier um. Fahrwerks- oder Rangierbeleuchtungen gibt es dagegen weiterhin nicht. Im Zuge der Produktpflege spendierte Roco der ehemaligen Fleischmann-Baureihe 03 eine aktuelle LED-Beleuchtung inklusive zwei neuer unterer Frontlaternen.

Soundausstattung

Da in diesem Test nur ein digitales Soundmodell antrat, erfolgt keine Bewertung.

Piko – Soundloks der Baureihe 03 gab es bei Piko bis zur Neukonstruktion nicht. In Sachen Umfang und Klarheit der Betriebsgeräusche erfüllt die Maschine, das Bremsenquietschen eingeschlossen, alle Erwartungen. Was besonders lobenswert ist: Im Soundmodus beginnt beim Schalten der Beleuchtung umgehend das Betriebsgeräusch der Lichtmaschine. Bahnhofsansagen können mit schwäbischem oder sächsischem Einschlag sowie polnisch abgerufen werden.

Etwas trickreich ist die Option Schnellbremse auf F 23. Ist diese aktiv, fährt das Modell nicht an.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Piko	*(1,4)*
Roco	*(1,8)*

FAZIT DES TESTERS

Vor allem in den optischen und technischen Ausführungen ist die Philosophie der Hersteller erkennbar – beide setzen weitgehend auf das technisch Machbare. Wie inzwischen gewohnt, versucht Piko auch hier, die Maßstäbe weiter nach oben zu setzen.

Piko (1,6) – Die Neukonstruktion ist in fahrtechnischer Hinsicht von der Höchstgeschwindigkeit knapp über der NEM-Norm auf der Höhe der Zeit, auch in Sachen Digitalausstattung und Sound. Leider führten Abstriche in der Technik (fehlender Pufferkondensator) zu unnötigen Abwertungen. Der hohe werksseitige UVP wird von vielen Händlern deutlich unterschritten, was das Preis-Leistungs-Verhältnis in der Praxis verbessert.

Roco (1,8) – Des Alters wegen nur knapp hinter Piko liegt die ehemalige Fleischmann-Maschine. Auch sie steht für das positive Verschieben von Grenzen, die einst für die fränkischen Konstruktionen galten. Der Preis ist entsprechend dem getriebenen Aufwand angemessen, leider ist das Modell derzeit auch gebraucht kaum erhältlich und eine Wiederauflage seitens Roco nicht geplant.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

eisenbahn Modellbahn magazin

Liebe Leser und Leserinnen,

seit gut 60 Jahren steht *eisenbahn magazin* für fundierte Berichterstattung über die Welt der großen Bahn und der Modelleisenbahn. Wir sind auf Messen, in Archiven oder in Hobbyräumen unterwegs, gehen auf den Bahnhof, in die Lok oder zum Modellbahnhersteller. Wir recherchieren, sprechen mit Zeitzeugen und Fachleuten und suchen die faszinierendsten Bildmotive heraus – um Ihnen die große Vielfalt der Eisenbahnwelt näherzubringen.

Monat für Monat entsteht so ein Magazin, das Sie informiert, überrascht und Ihr Wissen vertieft. Diese aufwendige Arbeit ist nur möglich, weil uns unsere Abonnenten und Abonnentinnen tragen. Sie schaffen die Grundlage dafür, dass wir auch in Zeiten sinkender Auflagen und des digitalen Wandels unabhängige Berichterstattung bieten können – erstellt von erfahrenen Autoren und Autorinnen und einer spezialisierten Redaktion.

Allen Abonnenten und Abonnentinnen gilt an dieser Stelle unser Dank. Und alle, die ihr Heft bislang am Kiosk oder im Shop kaufen, möchten wir einladen, uns mit einem Abonnement zu unterstützen. Wir bedanken uns dafür weiterhin mit dem besten Magazin, das wir für Sie machen können.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!
Ihr

Florian Dürr, Chefredakteur *eisenbahn magazin*

PS: Unter abo.eisenbahnmagazin.de finden Sie mehrere attraktive Abonnements zur Auswahl. Wir freuen uns auf Sie!

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

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten
Tel.: 035971 7899-0
Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo.–Fr. 09:00–17:00 Uhr | Sa. 09:00–15:00 Uhr
MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz
mein-MBS.de
mein-mbs.de

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gaustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)
Handarbeitsmodelle

MÄRKLIN & SPIELWAREN
Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, **KEINE** Versandlisten!
100 Jahre **Seit über 100 Jahren für Sie da!** 100 Jahre
Wilmersdorfer 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

Umfangreiche gepflegte Spur N Anlage. Gleislänge ca. 350 Meter. PECO-Code 55 Gleis im sichtbaren Bereich. Vollkommen DCC digitalisiert. Schwerpunkt liegt auf Computersteuerung, nicht auf Landschaftsgestaltung. 6 Stromkreise ca. 350 Einheiten Rollmaterial. Digitalsteuerung hauptsächlich von Lenz und LDT. 25 Rückmeldemodule, 10 LDT-Signalmodule. Diverse Schaltdecoder und Weichenantriebe. Fotos und Detaillisten können auf Anforderung unter E-Mail: herolin@online.de selbstverständlich zugesandt werden.

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

www.modellbahn-keppler.de

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 mit viel Zubehör. Freundliche, faire und seriöse Abwicklung, Abholung und Barzahlung selbstverständlich. Kontaktieren Sie mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de G

www.Modellbau-Gloeckner.de

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

Spur Z, N, TT, HO, Spur 1, suche laufend Modellbahnen aller Marken, Märklin, ROCO, Fleischmann, LGB usw. einfach alles anbieten. Baue auch Anlagen ab. Ich komme persönlich vorbei und garantiere eine seriöse Abwicklung. Kaufe und alles Zubehör wie z.B. Modellautos.!!! Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle!!! Sigi Nann, 88339 Bad Waldsee, 0176 63212615 oder signann56@gmail.com

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

Roco: bay.Personenwg 440144 55 EUR; KPEV Zugset 43025 EPI 100 EUR; BR01 DRG 65 EUR; BR01 DB Museumsed. 115 EUR; BR 23 DB 85 EUR; Dampflok XIIIH kgl. Sächs. StB (BR 58) 105 EUR; Diesel NOHAB NEG V170 DSS blau-silber 170 EUR NOHAB NSB EPIII-IV DSS 170 EUR NOHAB CFL rotbraun-gelb DSS 170 EUR; **Elektr. Gepäcktriebw.** Blau-weiß DE 4/4 SBB 85 EUR ; E-Lok CE 6/8 II Krokodil SBB grün 125 EUR; E-Lok CE 6/8 II Krokodil SBB braun 125

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

48 Jahre
modellbahnen & modellautos
Turberg
Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins.
Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!
Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!
Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr • Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2199900 · Fax 21 99 90 99 · www.turberg.de

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de
Märklin - Auslaufmodelle zum Sonderpreis · H0
37530 Märklin DBAG BR120.1 schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 120.1der Deutschen Bahn AG (DB AG). Werbegestaltung „150 Jahre statt 279,95 EUR nur 229,99 EUR
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versand)

haar
MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
e-mail: info@haar-lilienthal.de
55. Lilienthaler Modellbahn- und Automarkt
16. November 2025
von 10 – 15 Uhr
AUTO MEYER Gewerbegebiet
Moorhausen
Eintritt frei
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

EUR ; E-Lok BE 4/6 SBB grün 75 EUR E-Lok BE 4/6 SBB braun 90 EUR; **BR E 150** DB 85 EUR; E17 grau DRG EP II DSS 115 EUR ; E17 grün DB EP III DSS100 EUR ; ET 85 DB rot 2 teilig 120 EUR ; ET 90 DB 90 EUR; E-Lok BR 194.5 DB grün DSS 130 EUR; **E-Lok E 144/5** grün 70 EUR; E-Lok BR191 DRG grau 75 EUR; E-Lok BR 191 DR braun 80 EUR; E16 DRG grau DSS 95 EUR; **Alle Artikel in OVP und neuwertig ; Kontakt unter 0170 2119147**

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

www.kisten-klaus.de

www.lokraritaetenstuebchen.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll´s Preiskatalog Märklin 00/Ho. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

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! Informationen: maren.urban@balke-umzug.de

Gesuche H0

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 01762289280 1.

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

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-Erftstadt; 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-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de. G

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M.

eisenbahn Modellbahn magazin
Hier könnte Ihre Anzeige stehen.
Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 523 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Riesig!
■ 450 qm Ladenlokal
■ 70 Hersteller
■ 40 Jahre Erfahrung!
■ An- & Verkauf
■ Reparatur & Digitalisierung
Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!
Modellbahn Apitz
günstige Vorbestell-preise auf Neuheiten
Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978
Der Online-Shop
www.menzels-lokschuppen.de
Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²
– Seit 1978 –
MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND
Märkische Str. 227
44141 Dortmund
Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de
Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

www.modellbahn-kramm.com
40723 Hilden, Hofstraße 12, 02103–51033, info@modellbahn-kramm.com
YouTube facebook
Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen
Preiswerter und sicherer Versand – weltweit
Seit über 40 Jahren für Sie am Zug
40 Jahre

Hüner bein
Modell Center Aachen
Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13
750 m² Erlebniswelt Modellbau in Aachen
www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Kleine Bahn-Börse

Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

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.eu – Danke.

Spur Z, N, TT, HO, Spur 1, suche laufend Modellbahnen aller Marken, Märklin, ROCO, Fleischmann, LGB usw. einfach alles anbieten. Baue auch Anlagen ab. Ich komme persönlich vorbei und garantiere eine seriöse Abwicklung. Kaufe und alles Zubehör wie z.B. Modellautos.!!! Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle!!! Sigi Nann, 88339 Bad Waldsee, 0176 63212615 oder signann56@gmail.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-Ho, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817.

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.

Ihre Ho-Modellbahn-Sammlung/-Anlage, gesucht, in Gleichstrom oder Wechselstrom, gerne groß und umfangreich, ebenso Schmalspur Hoe/Hom. Abbau ist möglich,Abholung und Barzahlung sind selbstverständlich, seit über 30 Jahren fair, seriös und professionell. Überzeugen Sie sich von einer freundlichen Abwicklung und kontaktieren mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de, Danke! G

Ich suche von Roco CD Reisezugwagen Y/B in Najbrt-Lackierung Art.-Nr.: 64863/64864. Meine Kontaktdaten 0173/2792502 oder christiansenbeck@gmx

Ich suche einen Kesselwagen (Wasserwagen) mit HSB logo. Von Tillig Nr. 76537 oder einem anderen Hersteller. Angebote an g.hoettcher@gmx.de.

Verkäufe Große Spuren

SAMMLUNG MODELLEISENBAHN; Spur 0 von privat. Märklin Loks+Wagen ab 1930; Bing Wagen ab 1935; Lenz Züge ab 2018; Hehr Loks; Darstaed Wagen. Anfrage unter: Modelleisenbahn-Sammlung@web.de

www.modellbahn-keppler.de

Schmalspur - oe -BR 99 -C-Kuppler -KS; Feldbahndiesellok-Umbau 2 Om + 3 Kipploren -Bachmann, 1 Wasser- u. 2 Holzloren - KS, gestaltete /Grube)-Fahrstrecke ca. 2,5x0,25m, diverses Zubehör 0 395,- EUR - Absprache + Ansicht möglich; Tel.: 01713351440

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr...vieles 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

Neuheit 2024/25
Vitrine - Schattenbahnhof
Individuelle Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur IIm/G)
Platz sparend - alle Züge sofort verfügbar
Brücken - kundenspezifisch gefertigt - Metal oder Kunststoff versch. Bauweisen
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

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

RITTER
RESTAURATIONEN
REPLIKA
ERSATZTEILDIENST
Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de
• Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
• Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
– Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935–1958
– Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
– Flugzeug Ju 52
• Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0
Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

Kleine Bahn-Börse

Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1 www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Samml. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskr. + 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

Spur 0 Kiss E 44.5 gesucht. Angebote bitte an ad.schmitz@web.de

Suche von Sachsenmodelle Güterwagen 18681 Meinel Bräu, BLAU und Güterwagen 18586 Brauerei Füssen, BLAU. Info an 017622892801.

Verkäufe
Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

Verkaufe von privat fast neue MIBA Jahrg. 1975-90 je 12 Hefte mit Einband pro Jahrgang zu je 30 EUR und Eisenbahn-Magazin Jahrgang 1990-2020 je 12 Hefte pro Jahrgang zu je 20 EUR. Abholung von privat in Frankfurt am Main Tel: 069-344448 0. Mobil 0160-8508690. Auf Nachfrage mehr.

www.modelleisenbahn.com

Verk. Modellbahnzeitschriften „Miba", über 200 Hefte von 1980-2004. Format A5 bis 1989 pro Stück 50 Cent. Format A4 ab 1990 pro Stück 1 EUR. TEL. 03377/301677

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert"

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Verkaufe Sammlung Eisenbahn Magazin 12/76 - heute. VB. Lückenlos, sehr guter Zustand. Nur komplett an Selbstabholer. (Saarland). fam.klis@t-online.de

www.bahnundbuch.de

Gesuche
Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfeisenbahn,

Nächster Anzeigenschluss: 5. Januar 2026

Kleine Bahn-Börse

die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies und Das

Professionelle Alterung von Ho-Waggons, Kesselwagen! Graffiti, Öl, Schmutz etc. Ho-Gebäude nach Fotos und Plänen bauen lassen (z.B. ihr eigenes Haus auf ihrer Anlage). Fordern Sie Fotos an! N.dueringer@gmx.at Melde mich umgehend.

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 Ho bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Verschiedenes

www.warkentin-modellbau.de
Info's · Workshops · Fotografie

Suche Bastelarbeit. Baue Module in Heimarbeit. Material muss gestellt werden. Arbeitszeit ist kostenlos. Bilder von Referenzmodulen können unter Heiko.wendland2@t-online.de angefragt werden.

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-modelleisenbahnbau.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, Vierzehnheiligen, 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, fünf Minuten bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

Ferienwhg. im Museum & Country-bhf. Ebstorf/Uelzen an der RB37, Info: americaline.org Tel.: 04022886606

Ausstellungen
Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de Modellbahn- Auto- Börsen 34246 Vellmar So. 07.12. / 04.01.26 Mehrzweckhalle -Frommershausen, Pfadwiese 10 04159 Leipzig Sa. 15.11. Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190 99847 Gotha Sa. 22.11./ 13.12. Stadthalle, Schützenplatz 199096 Erfurt Sam. 10.01.26 Steigerwaldstadion im Parksaal, Mozartallee 3 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

modellbahnbörse-berlin.de, jeweils von 10 bis14 Uhr Herzog 01736360000, 22.11. Samstag Zwickau Neue Welt, 23.11. Hennigsdorf Stadtklubhaus, 07.12. Chemnitz Stadthalle

23.11.BUTZBACH Modelleisenbahn-/+ Spielzeugbörse, 10-16 h, Bürgerhaus, 35510 Butzbach, Baum 01590 1487459, Nächster geplanter Termin: 25.01.26

Modelleisenbahnbörse am 29.11.2025 Stadthalle, Hauptstraße 48, 70839 Gerlingen 11-16 Uhr. Info mefgerlingen.de

Traditionelle Modellbahnbörse des „Lausitzer Modellbahnclub“ am 22.11.2025 in der Zeit von 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr im AW Cottbus(ehm.RAW),Waisenstr.21, 03046 Cottbus, Kontakt: Manfred Dörfer Tel.: 0355 823110

Alle Termine ohne Gewähr.

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

eisenbahn Modellbahn magazin
Hier könnte Ihre Anzeige stehen.
Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 523 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Termine 2025/26

Eisenbahnfreunde Taunus e.V., 65760 Eschborn
info@eisenbahnfreunde-taunus.de

07.12.25 Eschborn-Niederhöchstadt, Montgeronplatz1 -Bürgerzentrum-
87.Eschborner Modellbahn-Tauschmarkt; 9:30-15:00 Uhr
22.03.26 Eschborn-Niederhöchstadt, Montgeronplatz1 -Bürgerzentrum-
88.Eschborner Modellbahn-Tauschmarkt; 9:30-15:00 Uhr

DIE BESTEN SEITEN FÜR JEDES HOBBY

Das perfekte Geschenk unterm Baum.

Jetzt ein passendes Geschenkabo auswählen und 12 Monate voller Inspiration und Lesefreude an Ihre Liebsten verschenken!

Gleich bestellen unter:

www.verlagshaus24.com/geschenkabo

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Termine

22./23. November, Tuttlingen: Erlebnistage Modellbahn. Info: www.ef-tuttlingen.de

22./23. November, Welden: Modellbahnausstellung. Info: www.hmbc.de

22./23. November, Gaggenau: Modellbahnevent im Unimog-Museum. Info: www.unimog-museum.de

22./23. November, Zittau: Modellbahnausstellung. Info: www.zimec.de

22./23. November, Dresden: Modellbahnausstellung. Info: www.mec-elbflorenz.de

22./23. November, Netzschkau: Modellbahnausstellung. Info: www.mec-site.de

22./23. November, Greiz: Modellbahnausstellung. Info: www.greizer-mec.de

22./23. November, Radebeul: Modellbahnausstellung. Info: www.mec-radebeul.de

23. November, Berlin: Tag der offenen Tür. Info: www.mc93berlin.de

28. November, Norden: Abendfahrt. Info: www.mkoev.de

29. November, Neumünster: Fahrt nach Münster. Info: www.helev.de

29. November, Hanau: Dampfzug nach Frankfurt (Main). Info: www.museumseisenbahn-hanau.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.

Freitag, 5. Dezember

SWR, 14:15 Uhr – ER 1088: Im Luxuszug von Rajasthan nach Mumbai

Freitag, 12. Dezember

SWR, 14:15 Uhr – ER 1089: Trondheim in Norwegen, Gleiswechsel zwischen Dom und Hölle

Freitag, 19. Dezember

SWR, 14:15 Uhr – ER 1090: Mit der Nordlandsbahn über den Polarkreis

29. November, Erfurt/Weimar: Weihnachtsexpress nach Dresden. Info: www.eisenbahnmuseum-weimar.de

29. November, Niederrhein: Mit 01 1075 nach Münster oder Osnabrück. Info: www.eng-ev.de

29. November, Münster: Mit E 10 350 nach Potsdam oder Berlin. Info: www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

29. November, Bruchhausen-Vilsen: Kulinarischer Enten-Express. Info: www.museumseisenbahn.de

29. November, Staßfurt: Mit V 100 003 nach Erfurt. Info: www.lokschuppen-stassfurt.de

29. November, Bochum-Dahlhausen: Mit der P 8 nach Soest. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

29. November, Ravensburg-Obereschach: Modellbahnausstellung. Info: www.eisenbahnfreunde-rv.de

29./30. November, Nürnberg: Modellbahnausstellung. Info: www.mec-nuernberg.de

29./30. November, Kenzingen: Südbadische Schmalspur-Expo. Info: www.eisenbahnfreunde-breisgau.de

29./30. November, Stuttgart-Vaihingen: Alte Spieleisenbahnen in Betrieb. Info: www.alte-spieleisenbahnen.de

29./30. November, Lagerlechfeld: Tag der offenen Tür. Info: www.mbc-lechfeld.de

29./30. November, 6./7./13./14. Dezember, Obermoschel: Modellbahnausstellung. Info: www.mbf-obermoschel.de

29./30. November, 7./26. Dezember, Osnabrück: Modellbahnausstellung bzw. -fahrtage. Info: www.eisenbahnfreunde-os.de

30. November, Dresden: Advent im Eisenbahnmuseum. Info: www.igbwdresden-altstadt.de

30. November, Loburg: Nikolausfahrt. Info: www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

30. November, Hanau: Fahrt nach Amorbach. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

2. Dezember, Deutschland: Tag der Modellbahn mit zahlreichen Aktivitäten. Info: tag-der-modelleisenbahn.de

2./6. Dezember, Mülheim (Ruhr): Modellbahn- und Feldbahn-Fahrtage. Info: www.alte-dreherei.de

6. und/oder 7. Dezember: Nikolausfahrten werden in folgenden Orten angeboten: **Amstetten** (www.alb-baehnle.de), **Augsburg** (www.blv-online.eu), **Benndorf** (www.mansfelder-bergwerksbahn.de), **Bornum** (www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de), **Braunschweig** (www.eisenbahnerlebnis.de), **Cottbus** (www.lausitzerdampflokclub.de), **Frankfurt/M.** (www.feldbahn-ffm.de), **Fürth/Nürnberg** (www.fme-ev.de), **Gramzow/Uckermark** (www.eisenbahnmuseumgramzow.de), **Hamm** (www.museumseisenbahn-hamm.de), **Hanau** (www.museumseisenbahn-hanau.de), **Harpstedt** (www.jan-harpstedt.de), **Korntal** (www.ges-ev.de), **Krefeld** (www.schluff-krefeld.de), **Lohsdorf** (www.schwarzbachbahn.de), **Ludwigsburg** (www.ges-ev.de), **Magdeburg** (www.lokschuppen-stassfurt.de), **Magdeburgerforth** (www.kj-1.de), **Mesendorf** (www.pollo.de), **Neresheim** (www.hmb-ev.de), **Neuenmarkt** (www.dampflokmuseum.de), **Norden** (www.mkoev.de), **Schönberger Strand** (www.vvm-museumsbahn.de), **Schönheide** (www.museumsbahn-schoenheide.de), **Verden** (www.kleinbahnexpress.de), **Wesel** (www.hsw-wesel.de), **Wiesbaden** (www.aartalbahn.de), **Zwettl/Österreich** (www.lokalbahnverein.at)

Museums- und Touristikbahnen

Bahnerlebnisse rund um Weihnachten und Neujahr

Viele Vereine und Museumsbahnen bieten in der Weihnachtszeit und zur Jahreswende ein umfangreiches Programm an Veranstaltungen und Fahrten auf ihren Stammstrecken und darüber hinaus an. Mehrere Fahrtermine gibt es unter anderem in: **Berlin** (www.berliner-eisenbahnfreunde.de, www.berlin-macht-dampf.com), **Bleckede** (www.heide-express.de), **Brohl** (www.vulkan-express.de), **Bruchhausen-Vilsen** (www.museumseisenbahn.de), **Deinste** (www.kleinbahn-deinste.de), **Ebermannstadt** (www.dampfbahn.net), **Essen** (www.hespertalbahn.de), **Frankfurt (Main)** (www.historische-eisenbahn-frankfurt.de), **Galenbeck** (www.mpsb-online.de), **Gangelt** (www.selfkantbahn.de), **Gramzow (Uckermark)** (www.eisenbahnmuseumgramzow.de), **Gütersloh** (www.dkbm.de), **Hüinghausen** (www.sauerlaender-kleinbahn.de), **Jöhstadt** (www.pressnitztal bahn.de), **Kassel** (www.hessencourrier.de), **Leipzig** (www.dampfbahnmuseum.de), **Lengerich (Westf)** (www.eisenbahn-tradition.de), **Luckau** (www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de), **Meuselwitz** (www.kohlebahnen.de), **Minden** (www.museumseisenbahn-minden.de), **Neustadt (Weinstr)** (www.kuckucksbaehnel.de), **Nördlingen** (www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de), **Oschatz** (www.doellnitzbahn.de), **Radebeul** (www.traditionsbahn-radebeul.de), **Rommerskirchen-Oekoven** (www.gillbachbahn.de), **Rottweil** (www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de), **Schorndorf** (www.dbkev.de), **Stuttgart** (www.roter-flitzer.de), **Treysa** (www.eftreysa.de), **Warthausen** (www.oechsle-bahn.de).

6./7. Dezember, Großröhrsdorf: Modellbahnausstellung. Info: www.mec-koenigsbrueck-haselbachtal.de

6./7. Dezember, Wangen: Fahrtage der MEF. Info: www.mefwangen.de

6./7. Dezember, Sömmerda: Modellbahnausstellung. Info: www.modellbahnclub-soem.de

6./7. Dezember, Naumburg: Fahrtage in der Modellbahnwelt. Info: spur1-naumburg.blogspot.com

6./7./13./14. Dezember, Dippoldiswalde: Modellbahnausstellung. Info: www.mec-dippoldiswalde.de

7. Dezember, Brunsbüttel: Modellbahnausstellung. Info: www.mec-brunsbuettel.de

7./14. Dezember, Stuttgart: Vorführtage der Clubanlage. Info: www.mec-stuttgart.de

7./21. Dezember, Augsburg: Mit 70 083 nach Aichach. Info: www.blv-online.eu

12.–14./27.–29. Dezember, Lößnitz: Modellbahnausstellung. Info: www.mec-bahnhof-loessnitz.de

13. Dezember, Lutherstadt Wittenberg: Mit 243 005 nach Nürnberg. Info: www.bw-halle-p.de

13. Dezember, Neumünster: Fahrt nach Lübeck. Info: www.helev.de

50 3616 wird in der Adventszeit im Erzgebirge unterwegs sein MM

13./14. Dezember, Annaberg-Buchholz: Mit 50 3616 nach Schwarzenberg. Info: www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de

13./14. Dezember, Wesseling: Polarexpress nach Godorf Hafen. Info: www.rimkoeln.de

13./14. Dezember, Adorf: Modellbahnausstellung. Info: www.modellbahn-adorf.de

13./14. Dezember, Schöllkrippen: Modellbahnausstellung. Info: www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

V 10 C 199 051 MM

13. Dezember, Schönheide: Jahresabschluss mit Diesellok. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

13. Dezember, Dresden: Mit 23 1097 nach Prag. Info: www.fluegelradtouristik.info

13. Dezember, Plauen: Dampfzug ins Erzgebirge. Info: www.pressnitztalbahn.com

13./14. Dezember, Stuttgart: Modellbahn 65 Stuttgart. Info: www.modellbahn65.de

13./14. Dezember, Weida: Modellbahnausstellung. Info: mecweida.wixsite.com

13./14./27./28. Dezember, Gersdorf: Modellbahnausstellung. Info: www.modellbahn-gersdorf.de

13./21. Dezember, Chemnitz: Licht'lfahrten zu den Bergparaden. Info: www.sem-chemnitz.de

14. Dezember, Ludwigsburg: Dampfzug „Sofazügle". Info: www.ges-ev.de

19.–21. Dezember, Genthin: Modellbahnausstellung mit Schautafeln zur Genthiner Kleinbahn

21. Dezember, Freilassing: Lokwelt-Weihnachtsmarkt. Info: www.lokwelt.freilassing.de

20./21. Dezember, Bergedorf: Fahrten nach Geesthacht. Info: www.geesthachter-eisenbahn.de

27./28. Dezember, Annaberg-Buchholz: Licht'lfahrten. Info: www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de

27./28. Dezember, Luckau: Modellbahnwochenende mit Pendelfahrten nach Lübben. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

27.–31. Dezember, Titisee: Winterdampf im Hochschwarzwald. Info: www.3seenbahn.de

28. Dezember, Schönberger Strand: Fahrten bei den Museumsbahnen. Info: www.vvm-museumsbahn.de

29. Dezember, Chemnitz: Raunacht im Museum. Info: www.schauplatz-eisenbahn.de

31. Dezember, Leipzig: Silvester-Sonderzug. Info: www.bw-halle-p.de

31. Dezember, Mesendorf: Silvesterfahrt beim Pollo. Info: www.pollo.de

Bahnreisen

05. – 09.02.
Winterreise mit Dampf-Sonderzug nach Mariazell
Winterreise nach St. Pölten mit Schmalspur-Dampfzug auf der Mariazellerbahn

19. – 23.03.
On traXS & Dampflokpower Utrecht (Niederlande)
Wo kleine Modellbahnwelten große Loks treffen: Dampf-Sonderzugfahrt Baureihe 01 nach Rotterdam & große Modellbahnshow im Bahnmuseum Utrecht

19. – 24.04.
Im Rheingold an den Lago Maggiore
Sonderzugreise im Rheingold ab Rhurgebiet-Rheinland mit Unterwegshalten an den Lago Maggiore. Dolce Vita mit Schiffsfahrten und Centovalllibahn

25.04. – 03.05.
Bahnreise nach Prag & zur Dampflokparade nach Wolsztyn
Goldene Stadt Prag mit Oldtimer-Straßenbahnfahrt, Besichtigung Eisenbahnmuseeen Luzna und Schlesiens, legendäre Dampflokparade in Wolsztyn

05. – 20.03. & 29.10. – 13.11.
Bahnland Japan
Bahnreise durch das Land der aufgehenden Sonne. Bahnerlebnis Shinkansen und weitere Touristische Sonderzüge und Dampfzugfahrten.

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

Eine Pacific-Dampflokomotive der Southern bespannt den Zirkuszug

Zirkus-Werbewagen mit den Akteuren der Vorstellungen

Die Anhänger werden an der Rampe vom Flachwagen herunterrangiert

Pferdegespanne waren in der Frühzeit des Zirkus übliche Transportmittel

■ Modellbau als Lebenswerk

Weltgrößter *Miniatur-Zirkus*

Seit 1956 baut Howard Tibbals am größten Modellzirkus der Welt, den er als Student begann, nachzubilden, 1965 das erste Mal ausstellte und heute im Ringling Museum in Sarasota/USA präsentiert. Wir sind in das Zirkusleben eingetaucht und haben eine Vorstellung besucht

Dass der US-Zirkus Ringling, später Barnum & Bailey, der größte weltweit war, ist vielleicht vielen bekannt. Dass es in Sarasota ein Museum über dessen Geschichte gibt, ist hingegen ein Geheimtipp. Und dennoch erwartet einen dort eine Riesenüberraschung – etwas, das so gut wie in keinem Reiseführer erwähnt wird, ja nicht einmal auf der Internetseite des Museums (www.ringling.org) beworben wird.

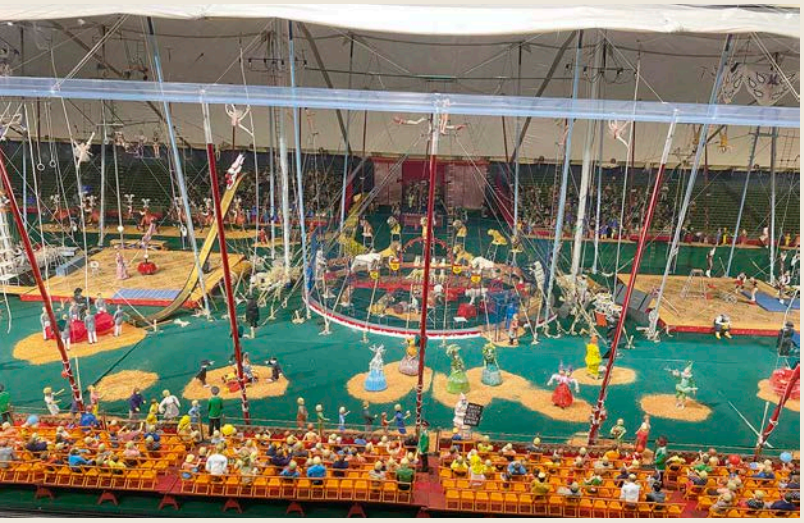
Nach dem Vorbeischlendern an verschiedenen Kunstwerken und Fahrzeugen empfängt den Besucher Dunkelheit, ehe es kurz darauf wieder taghell wird. Der erste Blick fällt auf eine rangierende Pacific-Dampflokomotive der Southern mit angekuppeltem Zirkus-Werbewagen, einem Caboose und zwei Boxcars, einer davon mit Elefanten. Dahinter erstreckt sich der Güterbahnhof, in dem es nur so wuselt. Da sind Tierpfleger dabei, edle Zirkus- und robuste Zugpferde aus ihren Transportwagen zu entladen, Wagenmeister überwachen den Transport der kostbaren Fahrzeuge von den zirkuseigenen Flachwagen und vor der Kulisse zahlreicher Fabrikgebäude warten entladene Flachwagen auf spätere Aufgaben.

Zwischenzeitlich wird es wieder dunkel, und der Besucher kann den Treck zum Zirkusgelände verfolgen: Festlich herausgeputzte Gespanne ziehen zum Zeltplatz. Eine Augenweide sind jedes Pferd, jeder Wagen und jede Figur, denn im Maßstab 1:16 (3/4 inch) konnte Howard Tibbals detailgetreu bauen. Auf dem Zirkus-Festplatz stehen das von Zuschauern gut besuchte Hauptzelt mit drei Manegen sowie Nebenzelte für Verpflegung, Tierschau, Arzt, Wäscherei, Kasse usw. Und was sich dazwischen nicht alles bewegt: mal eine riesige Menschenschlange, die ins Hauptzelt strömt, an anderer Stelle Zirkusleute bei der Arbeit, Automechaniker während der Motorwartung, festlich geschmückte Elefanten und Pferdegespanne, schwere Festwagen und vieles mehr.

Da Howard Tibbals einen für Modellbahnen unüblichen Maßstab wählte, ließ sich kaum industriell hergestelltes Zubehör verwenden. Alles ist Handarbeit. An einem Zirkuswagen baute er 70 Stunden, prächtig ausgestattete Paradewagen erforderten bis zu 700. Nur beim Schnitzen der Figuren erhielt er Unterstützung. Nächstes Ziel ist es, den Zirkuszug auf 85 Eisenbahnwagen aufzustocken. Aufmerksamen Betrachtern wird auffallen, dass der Modellzirkus Howard und nicht Ringling Bros heißt, weil Barnum & Baileys die Namensnutzung untersagte. *Wolfgang Bdinka*

Eindrucksvolles Zirkuszelt, das man in dieser Größe von europäischen Unternehmen gar nicht kennt

Wolfgang Bdinka (8)



Die Aufführungen in der Manege sind farbenfroh umgesetzt

Güterzug mit Zirkusanhängern und gedeckten Wagen für Tiere

Während links die Zirkustiere aus speziellen Güterwagen entladen werden, warten die bereits leeren Flachwagen auf den nächsten Einsatz

Buchtipp

Zu empfehlen ist das 14,95 $ kostende Buch ***The Howard Bros. Circus Model***, ISBN 978-0-9167-5829-5. Bezug: museumstore@ringling.org

■ H0-Spielparadies in ehemaligem Kinderzimmer

Fahrzeug-Vielfalt

unter der Fahrleitung

Beengte Platzverhältnisse und ein reger Zugbetrieb lassen sich selten und meist nur mit Abstrichen unter einen Hut bringen. Egon Steinkohl aus Karlsfeld hat es dennoch geschafft, in seinem Hobbyraum einen Durchgangsbahnhof, ein Güterumschlag-Terminal, eine Paradestrecke und noch einen Kopfbahnhof für reichlich Regional- und Fernverkehr unterzubringen. Gesteuert wird der umfassende Automatikfahrbetrieb über eine Märklin-Digitalzentrale

Kompromisse muss man immer eingehen, wenn für eine Modellbahnanlage kein großer Hobbyraum zur Verfügung steht. So ging es auch Egon Steinkohl vor 16 Jahren, als seine zweite erwachsen gewordene Tochter in eine eigene Wohnung zog und das zwölfeinhalb Quadratmeter große Kinderzimmer für eine Modellbahnanlage frei wurde. Der bekennende Fan moderner Züge wollte sich nicht mehr mit seiner davor immer nur zwischen Adventszeit und April im Esszimmer aufgebauten Zwei-Ebenen-Anlage mit den Maßen 470 mal 122 Zentimetern zufriedengeben: „Ich hatte zwar einen Durchgangsbahnhof mit Mittelbahnsteig, einige Abstellgleise für Güterzüge und Rampen zur Schattenbahnhofsebene, aber ich wollte endlich mal einen Kopfbahnhof bauen. Damit kommen oben auf der Anlage mehr Züge zur Geltung und bleiben nicht im Schattenbahnhof versteckt."

Alte Anlage bildete die Grundlage

Das Hobbyzimmer ist rechts 4,6 Meter lang. Allerdings ist hier die Raumtür angeschlagen, und dahinter steht ein knapp ein Meter breiter Schrank mit Modellbahnmaterial. Links hat der Raum wegen einer Garderobennische im Gang eine Tiefe von lediglich vier Metern. Damit stand fest, dass die Anlage deutlich kürzer werden musste, um eine komplette Neuplanung zu verhindern. Passend zur linken Raumwand wurde sie 2010 im Mittelbereich um 72 Zentimeter eingekürzt. Die nun 398 Zentimeter lange Anlage steht auf stabilen Füßen mit Rollen, damit sie für Wartungsarbeiten von der Wand abgerückt werden kann. Das Gleisniveau liegt passend zur Fensterbank 90 Zentimeter über dem Fußboden. Die Gleise des Schattenbahnhofs verlaufen elf Zentimeter tiefer. Wie alle vorherigen Anla-

Der Kopfbahnhof bietet bis zu sechs Reisezügen Platz und zeigt im Hintergrund eine imposante und zur Großstadtthematik passende Häuserzeile

gen des H0-Fans hatte die Märklin-K-Gleis-Anlage immer eine elektrische Fahrleitung und unterstrich damit den Vorbildanspruch in puncto moderner Zugbetrieb. Natürlich ist die Fahrleitung nur im Sichtbereich installiert. An den Rampen zur unteren Ebene gibt es Eigenbaufangbügel für die Lokstromabnehmer.

Die Anlage blieb einige Jahre weitgehend unverändert, war aber die Basis für verschiedene Skizzen und Planspiele zur Erweiterung. Daraus entwickelte sich für die rechte Raumhälfte die Idee für einen sechsgleisigen Kopfbahnhof und ein Ellok-Bahnbetriebswerk. Auf diese Weise können sich ständig Züge auf den drei Bahnsteiggleisen präsentieren. In Kombination mit der dreiständigen Ellok-Wartungshalle und fünf

» Moderner Bahnbetrieb unter Elektrofahrleitung charakterisiert diese H0-Anlage der Epoche VI

Abstellgleisen lassen sich am Kopfbahnhof vorbildgerechte Lokwechsel von Zügen ohne Steuerwagen nachstellen. Darunter liegt ein Schattenbahnhof mit Kehrschleife, Durchfahrgleis und Abstellgleisharfe für vier Fernzüge. Daraus und aus der Kombination von K-Gleisbögen mit 360 bzw. 424,6 Millimetern Radius ergab sich eine Anlagentiefe von 85 Zentimetern. Größer wäre es nicht möglich gewesen, weil zwischen den beiden Anlagenteilen Platz für ein wenig Sitzkomfort bleiben sollte.

Zweigleisige Verbindung

Somit entstand vor dem Raumfenster ein 71 Zentimeter breites und 25 Zentimeter tiefes Verbindungssegment aus zwei Ebenen, das zwischen den beiden Platten aufliegt und verschraubt ist. Unten enthält es einen eingleisigen Arkadentunnel zur Verbindung des rechten Schattenbahnhofs mit einer Fernverkehrsparadestrecke, die vor dem Schattenbahnhofsbereich des linken Anlagenteils verläuft. Oben entstand eine zweigleisige Strecke zwischen Kopfbahnhof und linkem Anlagenteil, damit auch mal gleichzeitig ein Fern- oder Hochgeschwindigkeitszug auf die Reise zum Schattenbahnhof gehen und in der Gegenrichtung ein Regionalzug beim Durchgangsbahnhof unterwegs sein kann. Die Verbindungsplatten wurden so konstruiert, dass sie auch für die Fensterreinigung schnell und einfach abbaubar sind.

Am linken Ende des zweigleisigen Durchgangsbahnhofs mündet auch das parallel dazu verlaufende Fernverkehrsgleis in einen Halbkreis zum Beginn der Rampe zur Schattenbahnhofsebene. Im Schattenbahnhof verläuft das Ferngleis fast wie ein Fragezeichen zur Fernverkehrsparadestrecke am Anlagenrand. Parallel zu den drei Personenzuggleisen beim Durchgangsbahnhof liegen drei Güterzuggleise, die am

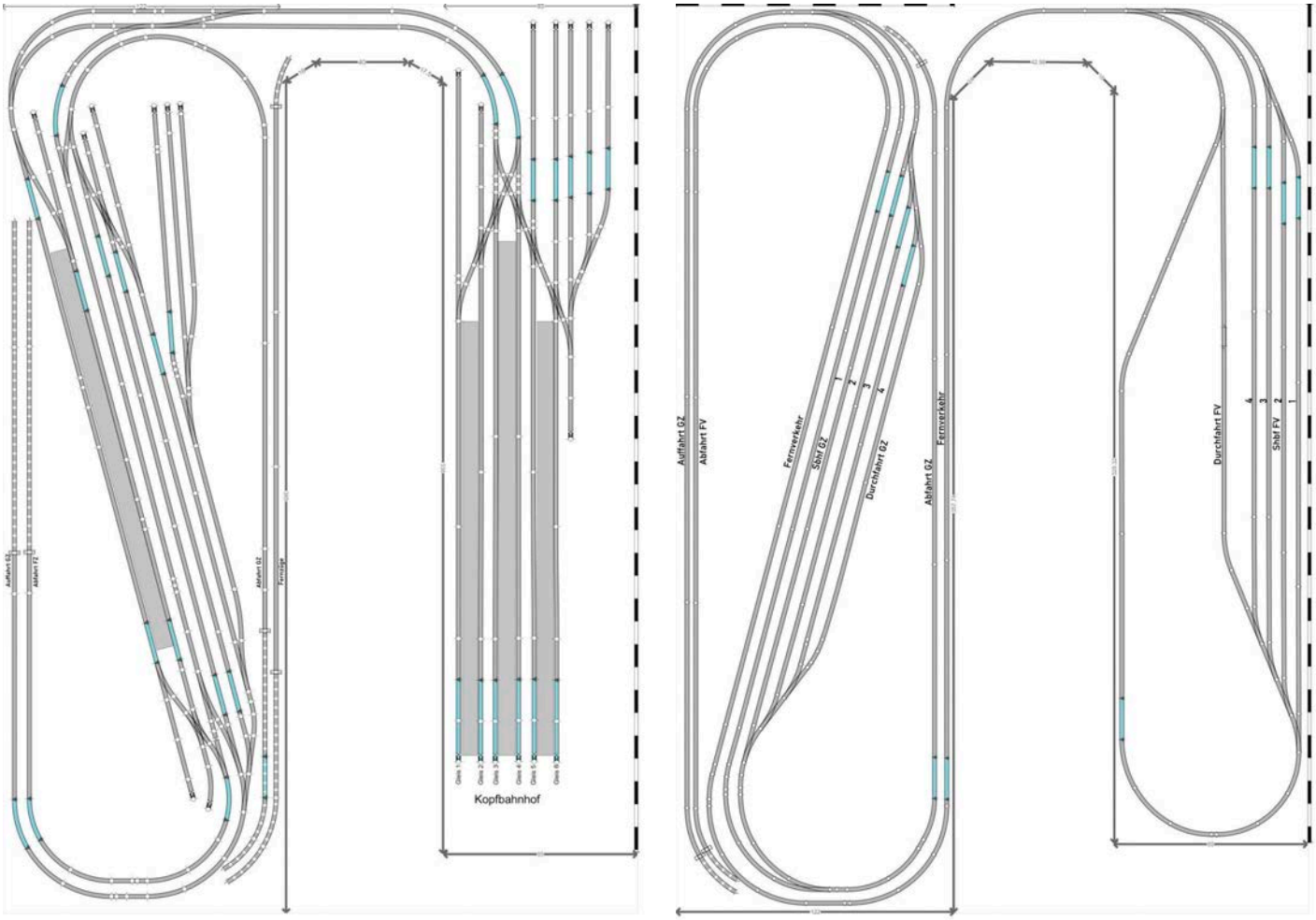
Das Empfangsgebäude ist durchaus repräsentativ und begeistert den Betrachter vor allem im Dunkeln mit zahlreichen Lichtern und vielen Figuren *Peter Pernsteiner (3)*

Ende zusammengeführt werden und nach einem Halbkreis in eine parallel zur Paradestrecke verlaufende Abfahrrampe zum Schattenbahnhof münden. Dort sind eine Gleisharfe mit Abstellmöglichkeiten für vier Güterzüge sowie ein Durchfahrgleis platziert. Anschließend gelangen die Güterzüge nach einem weiteren Halbkreis zur großen Auffahrrampe parallel zum Personenzuggleis. Die oben ankommenden Güterzüge werden über eines der drei Güterzugdurchfahrgleise geleitet oder gelangen zum Containerterminal mit seinen drei Abstellgleisen. Das Terminal entstand erst 2021, weil sich die Auslieferung des 2018 von Faller vorgestellten Bausatzes verzögert hatte.

Enge Gleisradien als Kompromiss

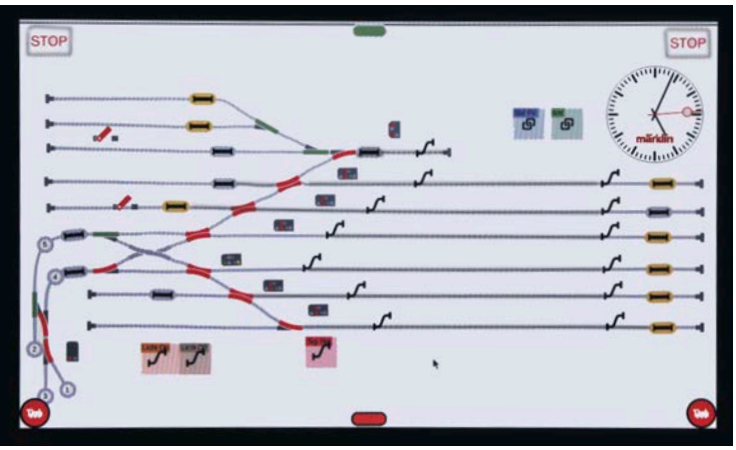
Natürlich ist eine Raumgröße von zwölfeinhalb Quadratmetern für H0 durchaus akzeptabel, aber für den modernen Zugbetrieb mit Kopfbahnhof mussten beim Anfang 2017 gestarteten Anlagenbau einige Abstriche in Kauf genommen werden. So sollten zumindest halbwegs vorbildgerecht moderne, lange Züge in Szene gesetzt werden. Der mittlere Bahnsteig hat zur Unterbringung der siebenteiligen ICE 3 und 4 von Märklin eine Länge von 228 Zentimetern. Die beiden anderen Bahnsteige haben trotz Realisierung einer erweiterten Hosenträger-Kombination mit insgesamt fünf doppelten Kreuzungsweichen immerhin noch eine Länge von 188 Zentimetern. Für einen neunteiligen SBB-Giruno und einen achtteiligen Euroduplex-TGV musste allerdings die Bahnsteighälfte für Gleis zwei um etwa zehn Zentimeter verlängert werden.

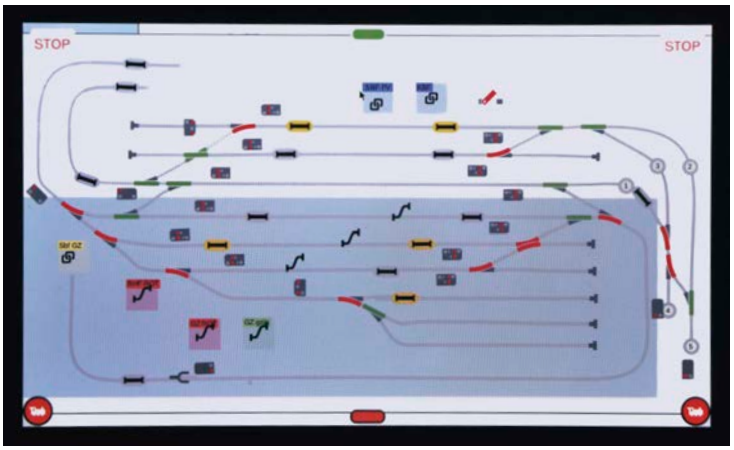
Da der rechte Anlagenteil nur 367 Zentimeter lang ist, waren auch vor und hinter dem 45 Zenti-



Gezeichnete Gleispläne der u-förmigen H0-Anlage samt der beiden Schattenbahnhöfe, die im zwölfeinhalb Quadratmeter großen Hobbyraum eine Fläche von 8,2 Quadratmetern einnimmt (oben) sowie die auf der CentralStation 3 dazu angezeigten schematischen Gleisverläufe beider Stationen mit farbig markierten Weichen- und Signalstellungen (unten)

Egon Steinkohl (2)





meter langen Faller-H0-Bahnhofsgebäude Kerpen-Horrem Kompromisse unumgänglich. Deshalb ist der Fußgängerbereich zwischen den Prellböcken und der Bahnhofshalle deutlich kürzer als üblich. Dafür blieb am Bahnhofsvorplatz etwas Raum für einen Treppenabgang und für eine Straße mit funktionstüchtigen Ampeln nebst Zeitsteuerung des Herstellers Modellbahnwerk aus Falkensee. Die Bahnsteige bestehen komplett aus Holz und wurden vorbildgerecht mit entsprechend bedruckten Folien beklebt.

Die sieben doppelten Kreuzungsweichen (Märklin 2260) und fast alle der 27 normalen Weichen (2262/-3) haben den typischen K-Gleis-Abzweigradius von 424,6 Millimetern. Durch die beengten Platzverhältnisse war es unvermeidbar, dass in einzelnen Teilbereichen der Innenbögen Gleise mit dem Normalkreis I (R = 360 mm) verlegt werden mussten. An zwei Stellen war es erforderlich, zwei Bogenweichen mit dem Normalkreis I zu verlegen (2269). Dafür konnten in einigen anderen Bereichen wie etwa beim Containerterminal elf schlanke K-Gleis-Weichen (22715/-6) platziert werden.

Digitalbetrieb per CentralStation

Die u-förmige Anlage ist seit sieben Jahren einsatzfähig und wurde zunächst mit einer CentralStation 2 (60214) gesteuert. Die 47 Weichen werden direkt von der Zentrale mit Spannung versorgt und digital angesteuert – ebenso wie die mehr als 20 Lichtsignale von Märklin, die Signalbrücke von Viessmann und die zahlreichen

Das Ellok-Bahnbetriebswerk schließt sich am Kopfbahnhof an und sichert drei Maschinen einen Witterungsschutz *Peter Pernsteiner (3)*

Bahnhofs- und Gebäudebeleuchtungen. Der Fahrstrom für die Gleise wird von zwei Boostern (60174) für den Personenzugverkehr bzw. für die Güterzuggleise bereitgestellt. Für den automatisierten Zugbetrieb sind mittlerweile 38 Gleismelder in Form von Gleisunterbrechungen und Rückmeldemodulen s88AC realisiert, die über einen Link-s88-Adapter mit der Zentrale verbunden sind. Die Anlage weist drei Bremsstrecken auf, die ursprünglich mit Märklin-Bremsmodulen betrieben und inzwischen gegen Bogobit-Bremsmodule getauscht wurden, die sogar Gegenfahrten auf der eingleisigen Paradestrecke ermöglichen.

Bereits seit 2009 wurden mit der CS 2 reichlich Erfahrungen für die Automatisierung des Zugbetriebes, die Programmierung von Fahrstraßen, die Einrichtung von Pendelzugstrecken und vielem mehr gesammelt. Die Fahrabläufe sind kombiniert mit Lichtfunktionen, dem Heben und Senken der Dachstromabnehmer und diversen Sounds. Diese kommen jedoch nicht nur aus den Triebfahrzeugen, sondern werden teilweise über WAV-Dateien abgespielt, die sich auf einer SD-Speicherkarte befinden. Die entsprechende Aktivlautsprecherbox ist im Schattenbahnhof unter dem Kopfbahnhof versteckt angeordnet.

Automatikbetrieb mit der CS 3

Egon Steinkohl hat zwar beim Bau der Anlage überlegt, ob er sich für die Automatisierung ein gängiges PC-Programm anschaffen sollte, das aber wieder verworfen: „Je mehr ich mich mit der Ablaufsteuerung der CS 2 beschäftigte, desto überraschter war ich, was damit alles möglich ist. Allerdings stieß die Leistungsfähigkeit der CS 2 mit der Zeit an ihre Grenzen und das Display war in seiner Auflösung auch ein Problem – insbesondere bei der Gleisplanvisualisierung." Deshalb entschied er sich 2019 für die Anschaffung der wesentlich leistungsfähigeren CS 3 (60226) und fährt auf seiner Anlage je nach Lust und Laune im Automatikbetrieb per Ablaufsteuerung oder ganz konventionell per Geschwindigkeitsdrehregler. Zur bequemeren Bedienung mit mehr Bewegungsfreiheit nutzt er auch eine Mobile-Station WLAN (60667) und einen Tabletcomputer mit einem Touchscreen von 25 Zentimetern Bildschirmdiagonale. Sie sind über ein WLAN-Interface von TP-Link mit der Digitalzentrale verbunden. Auf dem großen Tablet-Touchscreen lassen sich die Fahrstraßen bequem auslösen.

> » Die Anlagensteuerung über Märklins Central-Station 3 ermöglicht komplexe Zugabläufe

Inzwischen sind in der CS 3 dutzende programmierte Zugabläufe abgelegt – zum Teil sogar recht komplexe. So kommt beispielsweise in einer Museumszugfahrt zunächst die V 200 052 (37806) mit Schürzenwagen aus dem Loreley-Set (43209) vom Schattenbahnhof über die Paradestrecke hoch zum Durchgangsbahnhof und macht einen Zwischenhalt mit abgestelltem Motorsound. Dann werden die Motoren wieder angelassen und es folgen eine Bahnhofsansage sowie der Schaffnerpfiff, bevor der Zug zum Gleis 1 des Kopfbahnhofs rollt. Dort werden die Wagen zwar mangels Telex-Kupplung manuell abgekuppelt, die Lok rückt aber anschließend automatisch ab in Richtung Prellbock.

Sodann macht sich die V 200 002 (38200) von einem Abstellgleis nahe der Dieseltankstelle neben dem Lokschuppen auf eine Rangierfahrt zum kurzen Abstellgleis neben den Bahnsteigen und fährt nach einem Richtungswechsel über die Hosenträger-Kombination bis hinter Gleis 3. Nach erneutem Fahrtrichtungswechsel mit entsprechender Fahrstraßenumstellung fährt sie rüber zu Gleis 1, um an die Schürzenwagen anzukuppeln. Hierfür ist als zweite manuelle Hilfe ein kurzes Festhalten des Wagensets nötig, damit das Kuppeln zuverlässig erfolgt. Dann hört man den Lokführer durch den Maschinenraum schreiten, und nach dem Lichtwechsel ertönt wieder eine Bahnhofsansage nebst Schaffnerpfiff, bevor der Zug in Richtung Durchgangsbahnhof davonfährt. Währenddessen macht sich die am Kopfbahnhof

verbliebene V 200 052 auf eine Rangierfahrt, um am anderen Gleis der Dieseltankstelle abgestellt zu werden. Schließlich setzt der Zug mit der V 200 002 seine Fahrt zum Schattenbahnhof fort. Dieses Beispiel mit den beiden V 200 ist auch in einem Video abrufbar (siehe Kasten).

Vorbildgerechte Geschwindigkeiten

Derart komplexe Abläufe mussten vor drei Jahren noch recht umständlich und zeitraubend auf der CS 3 programmiert werden. Märklin hat es schließlich geschafft, dass man komplexe Abläufe einfach kopieren und unter einem neuen Namen abspeichern kann. Auf dieser Basis lässt sich für neue Fahrten mit überschaubarem Aufwand eine andere Lok oder Zuggarnitur auswählen und ein anderes Start- sowie Zielgleis nebst entsprechender Fahrstraßenwahl selektieren. Sowohl im Betrieb mit der Ablaufsteuerung als auch beim manuellen Fahrbetrieb ist es wichtig, dass die Züge möglichst realistisch beschleunigen und bremsen und die Maximalgeschwindigkeit passend zur Anlagengröße niedriger ist. Für diesen Zweck reduzierte Egon Steinkohl nach jeder Fahrzeugneuanschaffung erst einmal die im mfx-Digitaldecoder hinterlegte Maximalgeschwindigkeit passend zu den relativ kurzen Strecken, stellte die Geschwindigkeitskennlinie auf „linear“ und passte die Vorgabe für die Tachoanzeige auf der Zentrale an. Hierzu nutzte er den mobilen Modellgeschwindigkeitsmesser MTS-100 von Halling mit zwei integrierten Sensoren, der einfach ans Gleis gehalten oder dort abgestellt wird. Nach der Messung erscheint im Display sofort die maßstäblich umgerechnete Vorbildgeschwindigkeit.

Für noch realistischer wirkende Zugfahrten von und zum Kopfbahnhof wurden seit der Inbetriebnahme der u-förmigen Anlage zahlreiche zusätzliche Gleismelder installiert – unter anderem unmittelbar vor der zweigleisigen Rampe zur Schattenbahnhofsebene. Hier beginnt beim Weg nach unten die Beschleunigung auf die im Paradestreckenbereich gewünschte Geschwindigkeit. Umgekehrt startet hier die deutliche Geschwindigkeitsreduzierung für die Fahrten zum Kopfbahnhof. Seit der grundsätzlichen Fertigstellung der Anlage 2018 hat sich die Zahl der Gleismelder von 17 auf aktuell 38 erhöht. Für den automatischen Spielbetrieb per Ablaufsteuerung stehen neun Personenzüge bereit: sechs am Kopfbahnhof und drei auf Gleisen des darunterliegenden Schattenbahnhofs. Für den automatisierten Güterzugbetrieb können abwechselnd bis zu sechs Züge genutzt werden. Im Normalfall stehen oben ein oder zwei Züge auf den Durchfahrgleisen und unten sind alle vier Abstellgleise mit Zügen belegt. Obendrein wartet ein Nahverkehrsdieseltriebzug der Baureihe 648.2 (37733) auf dem kurzen Abstellgleis des Durchgangsbahnhofs. Dieser kann per Ablaufsteuerung eine Pendelfahrt zum Kopfbahnhof und zurück durchführen.

> » Neben einem Kopfbahnhof weist diese Anlage auch eine sechsgleisige Durchgangsstation auf

Anlagengestaltung und -kulisse

Auch das Ambiente der Anlage kann sich sehen lassen: Am rechten Rand neben dem Kopfbahnhof blieb Platz für eine liebevoll gestaltete Stadthausgebäudezeile und eine Straße. An die Stadt schließt sich ein dreiständiger Ellok-Schuppen (Faller 120217) mit Torsteuerung an. Der Hintergrund besteht aus 60 Zentimeter hohen Forex-Platten von bis zu zwei Metern Länge. Sie enthalten bewusst keine Stadtsilhouette, sondern nur Himmel und Wolken, damit der Hintergrund nicht zu unruhig wird und sich nicht mit den davor positionierten Gebäuden beißt. Der Fensterbereich wurde mit einem Hintergrund aus einer 1,1 Meter breiten Holzplatte mit bedruckter Folie versehen, die mittels Klettbandstreifen an der Wand fixiert ist.

Auf dem linken Anlagenteil folgt ein Containerterminal. Es basiert auf dem Bausatz des DUSS-Terminals Basel in Weil am Rhein (Faller 120290).

Der Durchgangsbahnhof auf dem zweiten Anlagenschenkel ist weitaus größer dimensioniert und bietet bis zu sechs Zuggarnituren Platz

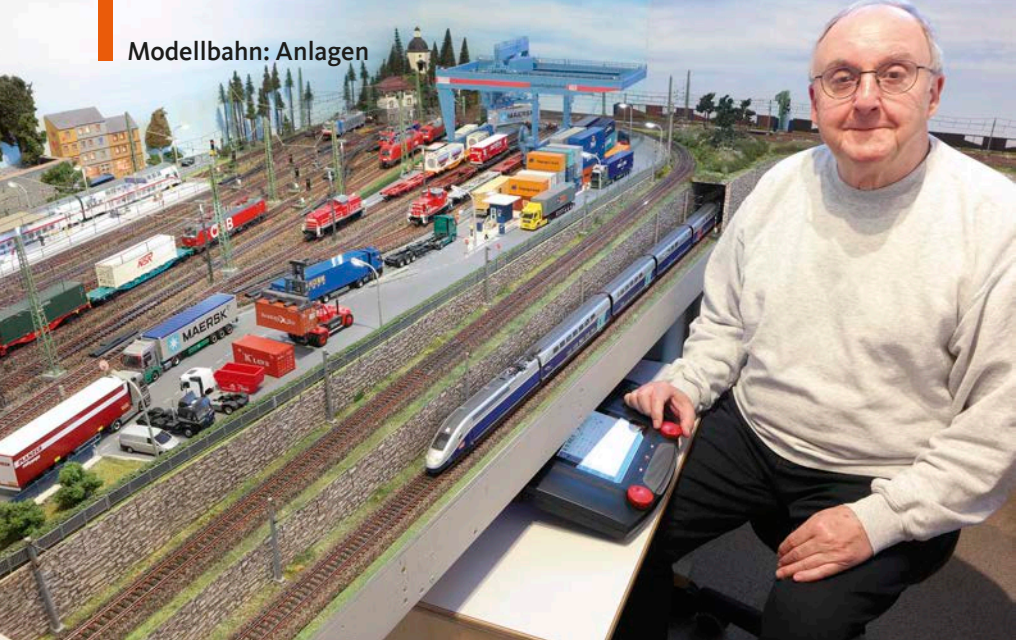
Auf der anderen Seite dieser Station dominiert das Faller-Modell des Container-Umschlagplatzes für den Behälteraustausch zwischen Straße und Schiene. Aufgrund der vielen Fahrzeugtypen und farbigen Container ist das einer der vielen Hingucker dieses H0-Schaustücks

Aus Platzgründen musste es zwar leicht gekürzt werden, hat aber noch eine recht imposante Länge von 43 Zentimetern. Davor liegen drei Güterumschlagabstellgleise und ein Lkw-Anfahr- und -Abfahrbereich mit dazwischen gestapelten Containern. Im weiteren Verlauf des linken Anlagenteils folgt auf einer Anhöhe das Modell der 39 Zentimeter hohen Stadtkirche Stuttgart-Berg (Vollmer 43739). Deren große Fenster kommen dank der mitgelieferten bunten Transparentfolien bei Abdunkelung des Zimmers besonders imposant zur Geltung. Davor befindet sich ein historisches Bahnhofsgebäude von kibri, das epochegerecht modernisiert wurde und einen 180 Zentimeter langen Bahnsteig erhielt. Links folgt eine idyllische Kleinstadt mit ebenfalls liebevoll inszenierten Details wie einem Trachtenumzug mit Musikkapelle und Brauereigespann.

Die K-Gleise befinden sich in fertig beschotterten Styroplastgleisbettungen von Merkur. Diese reduzieren die Fahrgeräusche der Züge durchaus wirksam. Zudem können auch mal Gleise für eventuelle Umbauten aus der Bettung herausgenommen werden. Die Anlagenplatten der Schattenbahnhöfe wurden mit zwei Millimeter dicker Trittschallfolie aus dem Baumarkt beklebt. Die Fahrleitungskomponenten und das Quer-

Der Blick in beide Zimmerrichtungen unterstreicht, dass der zwölfeinhalb Quadratmeter große Hobbyraum gut mit der eingebauten H0-Anlage ausgefüllt ist

Peter Pernsteiner (4)



Chef über dieses eindrucksvolle Modellbahnreich ist Egon Steinkohl, der die Central-Station 3 von Märklin steuerungstechnisch voll ausgereizt hat *Peter Pernsteiner (2)*

tragwerk stammen von Märklin und Sommerfeldt. Die stromlosen Fahrdrähte sind so verlegt, dass die Stromabnehmer aller Elektrotriebfahrzeuge fest anliegen. Die drei Rampengleise zum Schattenbahnhof haben deutlich weniger als drei Prozent Steigung, damit auch lange Züge sie bewältigen können. In den Schattenbahnhöfen gibt es bewusst keine Fahrleitung, um bei Problemen leichter an die Fahrzeuge heranzukommen. An den Ein- und Ausfahrten sind geformte Bügel aus Schweißdraht montiert, die dafür sorgen, dass die teilweise filigranen Pantografen beim „Einfädeln" nicht zu stark strapaziert werden.

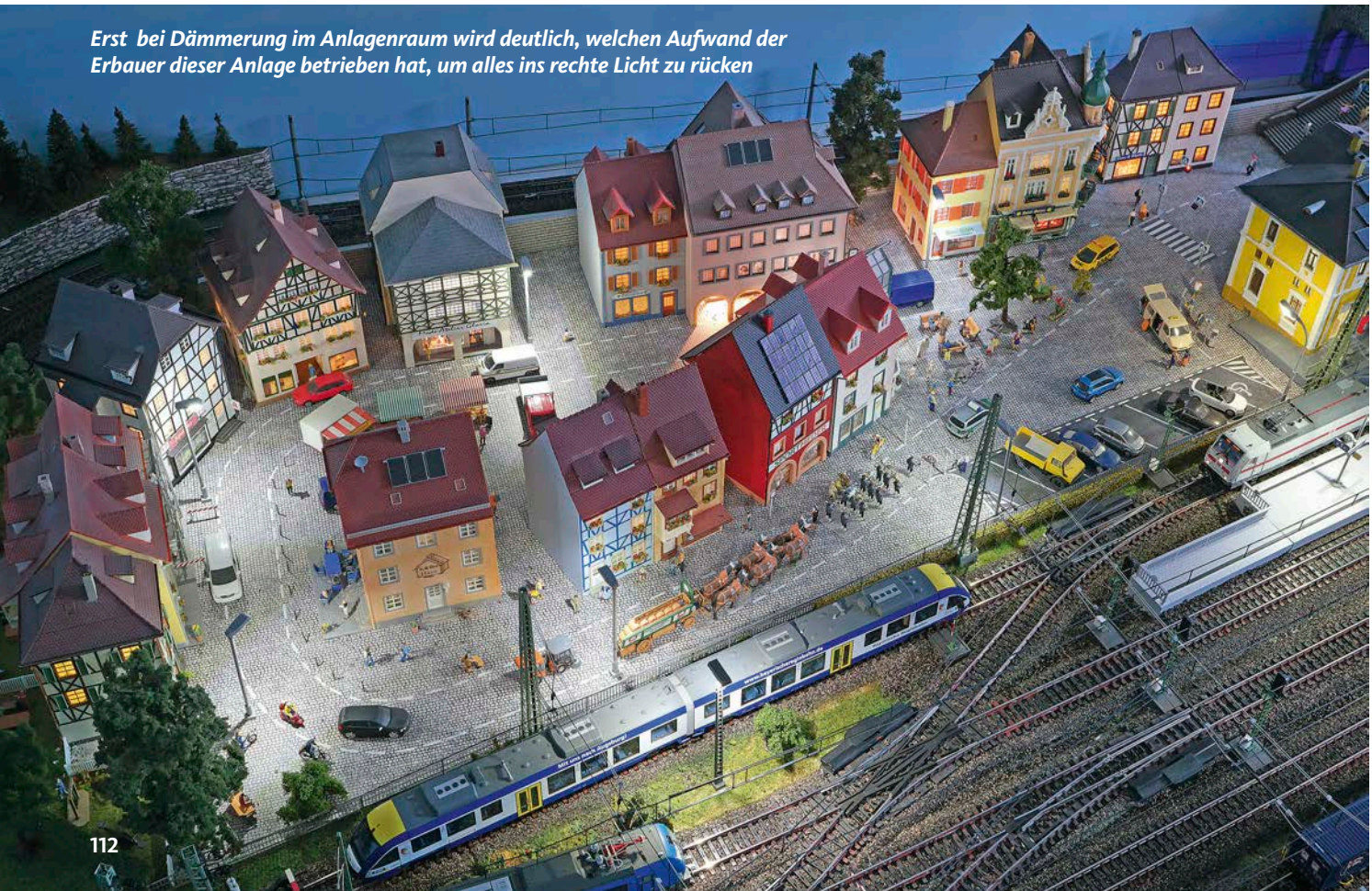
Noch längst nicht fertig

Obwohl sich die H0-Anlage von Egon Steinkohl in einem relativ kleinen Hobbyraum befindet und gerade einmal eine Fläche von 8,2 Quadratmetern belegt, erlaubt sie mit Kopf- und Durchgangsbahnhof sowie verschiedenen Güterzügen einen wirklich eindrucksvollen Fahrbetrieb. Möglich wurde das durch eine geniale Gleisplanung für die darunter befindlichen Schattenbahnhöfe und die raffinierte Ablaufsteuerung über die CS 3, die allerhand Spielraum für individuelle Zugfahrten bietet. Wie auch bei vielen anderen Modellbahnern ist auch diese Anlage noch immer nicht komplett. So wird gerade die zweigleisige Verbindungsplatte zwischen den beiden Anlagenteilen mit einer realistisch gestalteten Lärmschutzwand zum Raumfenster hin umgestaltet und demnächst soll noch ein Parkhaus die Stadtsilhouette nahe des Kopfbahnhofs bereichern. *Peter Pernsteiner*

Filmtipp

Die Anlage in bewegten Bildern

Unser Autor hat auf seinem YouTube-Kanal www.youtube.com/c/Peter Pernsteiner einige Videos über die Anlage von Egon Steinkohl abgelegt, die unter dem Suchbegriff „Moderne Märklin-H0-Anlage" zu finden sind. Wer nicht lange die einzelnen Kurzfilme suchen möchte, kann auch den Schnellzugang wählen und die Playlist „Kompakte moderne Märklin-H0-Anlage mit Oberleitung" suchen, die nur die Videos über diese tolle H0-Anlage enthält. Sie ist auch ganz einfach per Smartphone mit dem nebenstehenden QR-Code aufrufbar.



Erst bei Dämmerung im Anlagenraum wird deutlich, welchen Aufwand der Erbauer dieser Anlage betrieben hat, um alles ins rechte Licht zu rücken

modellbahnexperten.com

PIKO

Brandneu!

Das gab es noch nie!

PIKO H0 #72256
Offener Güterwagen
EAOS DB Epoche IV
Bahndienstwagen in Blau

nur 15,99 €

Wagen mit Normschacht und Kinematik - Ganzzüge zum fairen Preis!

PIKO H0 #72257
Offener Güterwagen
EAOS DB AG Epoche III
Bahndienstwagen in Grün

nur 15,99 €

PIKO H0 Diesellok BR 218 Inter-Regio DB Ep.IV
Exklusiv - inkl. Abgashutzen

#71360 DC Analog Plux22	59,99 €
#71361 DCC-Sound	139,99 €
#71362 AC-Dig.Sound	159,99 €

PIKO H0 Diesellok BR V 164 altrot DB Ep.III
Exklusiv - inkl. Abgashutzen

#71363 DC Analog Plux22	59,99 €
#71364 DCC-Sound	139,99 €
#71365 AC-Dig.Sound	159,99 €

Sie erhalten diese Angebote - solange der Vorrat reicht - bei folgenden Fachgeschäften:

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

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

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

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

Technische Modellspielwaren Lindenberg
Blaubach 26-28 - 50676 Köln
Fon 0221/230090

Modellbahnladen & Spielparadies
Kampstr. 23 - 33332 Gütersloh
Fon 05241/26330

W. Schmidt GmbH
Am Biesem 15
57537 Wissen
Fon 02742/930516
www.schmidt-wissen.de

Gleis 11 GmbH
Bayerstraße 16 B
80335 München
Fon 089/45219090
www.gleis-11.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.a

Vorschau*

Jürgen Gottwald

Slg. Andreas Knipping

Nicht verpassen:
Das neue Heft erscheint am
5. Dezember 2025

■ Im Fokus: Schlepptendertypen von Reichs- und Bundesbahn

Die unterschätzten Begleiter der Dampflokomotiven

Oft im Schatten der Lokomotivgeschichte laufen die Tender mit. Auch sie nahmen aber in der Reichs- und Bundesbahnzeit eine beachtliche Entwicklung von den genieteten Bauarten für die ersten Einheitsloks bis zu den modernen, vollständig geschweißten Tendern. Wir stellen eine Übersicht zusammen.

MM

■ Fahrzeuge: Baureihe E 95 in H0 von Brawa und Märklin

Test zweier Ellok-Boliden

Mit der E 95 in der Reichsbahn-Epoche-II-Version hat Märklin einen mächtigen Brocken aufs Gleis gestellt. Wir haben eines der zuletzt gelieferten Brawa-Pendants aus dem Modellarchiv herausgezogen, um konstruktive, fahrtechnische und optische Unterschiede zu ergründen.

■ Kleinbahnen des Kreises Jerichow I

Kleinod in der Provinz

Von 1896 an erschloss ein rund 100 Kilometer langes Kleinbahnnetz mit 750-mm-Spurweite die Region zwischen Burg, Ziesar, Lübars, Loburg, Altengrabow und Gommern. Erinnerungen an ein Kleinbahn-Kleinod in der preußischen Provinz.

Peter Pernsteiner

Klaus Kieper/Slg. Wolfgang Zeunert

■ Anlage: Kompaktes H0-Rangierschaustück

Ein Quadratmeter zum „Hobeln“

Wer wenig Platz für eine Modellbahnanlage hat, aber dennoch viel rangieren möchte, könnte eine gemäß der Timesaver-Idee des US-Amerikaners John Allen bauen. Wir stellen eine erweiterte Variante vor, die René Helbig auf kleiner Fläche realisiert hat.

** Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen vorbehalten*

Pünktlich wie die Bundesbahn

Florian Dürr, Chefredakteur

Liebe Leserinnen und Leser,

ob Sie das ***eisenbahn magazin*** regelmäßig im Handel holen, nur hin und wieder kaufen oder gezielt nach bestimmten Themen greifen – es freut mich sehr, dass Sie unser Heft in die Hand genommen haben. Vielleicht haben Sie sich ja schon mal gedacht: „Eigentlich könnte das Heft auch direkt zu mir kommen.“ Genau dafür gibt's das Abo. Jede Ausgabe landet pünktlich – so wie früher die Bundesbahn – und immer sogar ein paar Tage vor dem Verkaufsstart im Handel in Ihrem Briefkasten. Bequem, zuverlässig und innerhalb Deutschlands natürlich portofrei. Als Dankeschön für Ihre Treue wartet außerdem eine Prämie auf Sie.

Neugierig? Alle Infos finden Sie hier: ***www.eisenbahn-magazin.de/abo***

eisenbahn Modellbahn magazin vereint mit Eisenbahn JOURNAL

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 12/2025, Nummer 702, 63. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schricker (Vorbild, fr); Claudio Ludwig (Volontär), Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Wolfgang Bdinka, Marko Casper, Guus Ferrée, Felix Förster, Rainer Heinrich, Friedel Helmich, Heiko Herholz, Markus Inderst, Bruno Kaiser, Manfred Köhler, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Jürgen Moritz, Peter Pernsteiner, Dr. Helmut Petrovitsch, Zeno Pillmann, Thomas Reith, Egon Steinkohl, Oliver Strüber, Detlef Tilch, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens, Gerald Wohlfahrt

Schlussredaktion: Peter Schricker (fr)

Redaktionsassistenz: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Chef vom Dienst: Benedikt Bäumler

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweger

Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@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.

Jegliches automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckerzeugnisses (Text- und Datamining) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG). Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.

GeraMond

KUNDENSERVICE, ABO und EINZELHEFTBESTELLUNG

EISENBAHN MAGAZIN ABO-SERVICE
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau

+49 (0)89/46 22 00 01
Unser Kundenservice ist Montag bis Freitag von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr für Sie da.

service@verlagshaus24.com

www.eisenbahnmagazin.de
Zugang zum *em*-Jahrgangsarchiv unter
www.eisenbahnmagazin.de/download

Preise: Einzelheft 8,40 € (D), 9,20 € (A), 13,50 CHF (CH), 9,70 € (Be, Lux), 9,90 € (NL), 90,95 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 97,20 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter www.eisenbahnmagazin.de/abo

Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Eisenbahn Magazin erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten Eisenbahn Magazin (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEFE & BERATUNG

EISENBAHN MAGAZIN,
INFANTERIESTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN

+49 (0)89/13 06 99 724

+49 (0)89/13 06 99 100

redaktion@eisenbahnmagazin.de

www.eisenbahnmagazin.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2025/35.

PEFC
PEFC/32-32-082
PEFC-zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

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 elriwa® Exklusiv

Roco

VORBESTELLAKTION BIS 30.11.2025

"Der Rote Teufel von Jüterbog" • 118 070-2 • Sonderlackierung 1973 - 77

7300124 224,99 €

7310124 & 7320124 je 319,99 €

Das Thema Versuchslackierungen bei Diesellokomotiven der Deutschen Reichsbahn (Ost) fasziniert uns weiterhin. Mit der 118 070-2 haben wir erneut eine besonders interessante Maschine ausgewählt. Ihre Sonderlackierung **ohne Latz und mit grauem Dach** verleiht der Baureihe ein markantes Erscheinungsbild und macht sie zu einem idealen Exklusivvorbild für dieses Thema.
Die 118 070-2 wurde zwar vor rund 15 Jahren bereits von Gützold als H0-Modell umgesetzt, aber mit dem aktuellen, technisch zeitgemäßen Roco-Modell lässt sich diese besondere Lokomotive nun deutlich vorbildgerechter darstellen. So sind beispielsweise die Dachluken und die Frontgriffstangen korrekt nachgebildet und das Modell besitzt keine Stege in den äußeren Lufteinlassöffnungen der Dachschräge – um nur einige Beispiele zu nennen. Zudem ist im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung fahrbar. Somit ergibt sich eine absolut **vorbildgerechte Umsetzung durch Roco!**

Roco 7300124 • 7310124 (DC-Sound) • 7320124 (AC-Sound) - Diesellok 118 070-2 Sonderlackierung 1973-77, DR, Ep.IV

H0 elriwa® Exklusiv

BRAWA

VORBESTELLBAR • AUSLIEFERUNG 2026

je 89,90 €

Passende Reko-Speisewagen für die Städtexpress-Garnituren von Roco bzw. Robo

Für Roco - späte Epoche IV

Für Robo - frühe Epoche IV

Brawa 51319 Reko-Speisewagen WRge 15 048-4, braunes Dach, DR, Ep.IV c - **limitiert auf 300 Stück**
Brawa 51320 Reko-Speisewagen WRge 45 025-6, graues Dach, DR, Ep.IV b - **limitiert auf 300 Stück**

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

NEU! ELRIWA AUF WHATSAPP

SCANNEN FÜR MEHR AKTIONEN

elriwa®
20 Jahre Onlineshop

Unsere Exklusivmodelle & Aktionen für Sie!

PIKO

Ein Stück Eisenbahngeschichte mit Charakter:
Die Rh 500 von PIKO!

FORM NEU
2025

PSD XP

Diesellok Rh 500 NS Ep. III

	22000	Gleichstrom	**189,00 €***
	22002	Wechselstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**® *onboard*	**299,00 €***
	22003	Wechselstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**® *onboard*	**299,00 €***

* 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.

YouTube
www.piko.de