

eisenbahn Modellbahn magazin

VT 11⁵, SVT und mehr



Wie Diesel-Triebzüge
Europa verbanden

Februar
2026

64. Jahrgang
Heft Nr. 704

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)

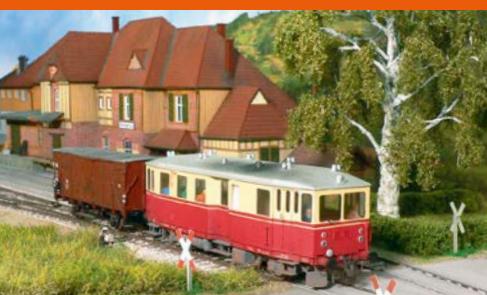


Baureihe 19⁰: DR-Dampflokomotive in H0 **Sachsenstolz**

Märklins Überraschungsneuheit
im Test und im spannenden Vergleich
mit Gützolds Meilenstein



E 44 der DB: So wurde Stuttgart
zur Hochburg der Altbau-loks



Vaihingen (Enz) in H0: Nachbau
nach württembergischer Vorlage



Erinnerungen auf Kodachrome:
Die letzten
Dampfloks des
Bw Betzdorf

H0 elriwa - Exklusiv • AUSLIEFERUNG 2026

7300124
249,90 €



Roco

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.

Varianten:

Roco 7300124 - Diesellok 118 070-2
Sonderlackierung 1973-77, DR, Ep.IV

Roco 7310124 - mit DC-Sound

Roco 7320124 - mit AC-Sound

„Der Rote Teufel von Jüterbog“



Vorbildgerechte Umsetzung durch Roco:

- jeweils eine vorbildliche große Dachklappe über den Führerständen
- separat angesetzte, vorbildliche senkrechte Frontgriffstangen
- separat angesetzte Scheibenwischer
- separat angesetzte Luftleitungen, Dampfleitungen und Rangierergriffe an den Frontschürzen
- vorbildliche Größe des Spitzensignals
- optisch ansprechende Umsetzung der Führerstandsfenster
- korrekt platzierte Trittstufen unter den seitlichen Einstiegstüren
- genaue, vorbildliche Gestaltung der Drehgestelle
- vorbildlich ohne mittleren Steg an den äußeren Lufteinlassöffnungen der Dachschräge
- Lokkasten in RAL 3003 Rubinrot
(kommt Bordeauxrot nach TGL 0775 am nächsten)
- Zierstreifen in RAL 1015 Hellelfenbein
- Fahrwerk und Rahmen in Schwarz
- Dach in RAL 7001 Silbergrau (wie TGL 1808 Hellgrau)

7310124
349,90 €

7320124
349,90 €



Informationen:

• 118 070-2 • Sonderlackierung ohne Latz und

mit grauem Dach • Darstellungszeitraum:

1973 bis 1977 • Rbd Berlin, Bw Jüterbog

Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzens- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung.

Roco 7300124 • Roco 7310124 (DC-Sound) • Roco 7320124 (AC-Sound)

Diesellok 118 070-2 Sonderlackierung 1973-77, DR, Ep.IV

* 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 für Sie! • Jetzt sichern!

Nürnberg lädt ein

zur 75. Spielwarenmesse

Das Flair der Internationalen Nürnberger Spielwarenmesse – bis zu Beginn der 2020er-Jahre das absolute Highlight für alle Modellbahner – hat sich im Lauf der Zeit grundlegend geändert. Die Eröffnung der ersten deutschen Spielwarenfachmesse am 12. März 1950 in Nürnbergs Stadtzentrum hatte einen politischen Hintergrund, denn in der ursprünglichen Leipziger Mustermesse als dem bis zum Kriegsausbruch 1939 wichtigsten Weltmarktplatz war die Deutsche Spielwarenfachmesse integriert, aber nach dem Krieg in der Sowjetischen Besatzungszone nicht mehr für den Westen attraktiv. Seither ist die Spielwarenmesse auf dem ausgedehnten Messegelände und mit zusätzlichen Tochterunternehmen in China, Indien, der Türkei und weiteren Schauplätzen weltweit präsent.

Doch das Interesse des Fachpublikums daran hat inzwischen stark nachgelassen. Im Handy-Zeitalter wird das Kommende der Branche oft schon Wochen vorher in aller Breite gestreut. Übers Jahr hinweg geben Hersteller zudem weitere Modellbahn-Neuheiten bekannt. Parallel ist eine sich seit Jahren breitmachende Sättigung

der Endverbraucher festzustellen. Und diese orientieren sich längst woanders: In den zurückliegenden Jahren wurden von verschiedenen Veranstaltern erfolgreiche Modellbahn-Verbrauchermessen mit direkten Kontaktmöglichkeiten zu den Herstellern angeboten – beispielsweise in Dortmund, Friedrichshafen, Göppingen, Leipzig, Mannheim und künftig vielleicht auch in Münster.

Die Nürnberger Fachmesse für Spielwaren und Modellbau erlebt Ende Januar die 75. Auflage

Auf der Kehrseite führte das Internet mit einem den Kauf beeinflussenden weltweiten Preisvergleich zur Schließung vieler deutscher Spielwaren- und Modellbahn-Fachgeschäfte. Die Corona-Pandemie verschlimmerte die Problematik. Doch was kann eine Fachmesse ohne Fachhändler ausrichten? Nürnberg – früher ein wichtiger Faktor zum Austausch von Interessen – ist für die Präsentation neuer Modellbahnartikel längst nicht mehr die Nummer eins. In der großen Halle D, später 4, war früher in den Gängen kaum Platz zum Laufen. Heute



hält in Halle 7 in einer vor 20 Jahren den boomenden PlayStation-Entwicklern vorbehaltenen Ecke ein schmelzender Bereich von Modellbahnherstellern die Fahne zum Thema Schiene hoch.

Wir Fachjournalisten sind natürlich trotzdem noch vor Ort, wenn auch nicht mehr mit solch großer Mannschaft wie in früheren Jahren, und zeigen interessierten Lesern die Nürnberger Modellbahn-Messeneuheiten traditionell im Mitte Februar erscheinenden *MIBA-Neuheiten-Report*. Freilich werden darin auch jene neuen Fahrzeuge, Zubehör- und Technikartikel porträtiert, die von den dort nicht (mehr) präsenten Herstellern 2026 zu erwarten sind. *Manfred Scheihing*

Manfred Scheihing war Berufseisenbahner bei DB und DB AG und hat sich parallel immer mit Modellbahntemen beschäftigt.



Entdecken Sie
„Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!

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



HLS Berg GmbH & Co. KG
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg
Telefon +49 (0) 27 34/479 99-40
Telefax +49 (0) 27 34/479 99-41
Vertretungen: Holland - info@train-safe.ch
Schweiz - info@train-safe.ch
www.train-safe.de

■ Im Fokus: Vorbild und Modell

12 Dieselferriebzüge für das Reisen durch Mitteleuropa
Die Nachkriegsjahrzehnte waren die Glanzzeit der Diesel-Ferntriebzüge. Die Typenvielfalt reichte von reaktivierten SVT über VT 08 bis zu DB-VT 601 und DR-VT 175

26 Dieselnde Modell-Mehrteiler
Die Modellbahnhersteller setzten lange Zeit primär auf Lokomotiven und Wagen. Erste SVT rollten erst in den 1960er-Jahren auf die Anlagen

■ Eisenbahn

6 Dampf-Ausklang an der Sieg
Eindrucksvolle Dokumentation des ausklingenden Dampfbetriebs beim Bw Betzdorf 1975

30 Bild des Monats
E 10 1239 beschleunigt mit dem Rheingold aus Karlsruhe Hbf

32 Entlang der Schiene
Kurzmeldungen zum aktuellen Bahngeschehen weltweit

42 Hochburg der Universalloks
Jahrzehntelang waren E 44 aus dem Bahnalltag in Württemberg nicht wegzudenken. Das Bw Stuttgart hatte den größten Bestand der DB

49 Güterverkehr mit Tradition
Kalkstein, Bier und Holz befördert die Westfälische Landes-Eisenbahn

52 Auf schmäler Spur
Ein rund 100 Kilometer langes Schmalspurnetz erschloss einst das Jerichower Land



Titelbild: Das HO-Modell der DR-Baureihe 19° von Märklin/Trix-HO überraschte zuletzt viele. Wir unterziehen die Neuheit einem Test *Claudio Ludwig*



12 Mit der Baureihe VT 18.16 bzw. später 175 besetzte die Deutsche Reichsbahn mehrere Reisefernverbindungen auch außerhalb Osteuropas *Dr. Helmut Petrovitsch*



49 Die WLE setzt bei ihren Loks auf farbliche Akzente *Stefan Klein*



52 Ein Schmalspur-Idyll im Jerichower Land *Klaus Kieper/Slg. Wolfgang Zeunert*



42 Im Raum Stuttgart waren sie unterwegs, im Bw Rosenstein beheimatet: Am Neckar hatte die DB-E 44 ihr einst größtes Refugium *Georg Wagner*



63 Das TT-Modell 71 003 war die erste Dampflok von Rokal *O. Strüber*



66 Winterlicher DR-Betrieb mit Feldbahn-Anschluss *Jürgen Albrecht*



114 Die WEG ist eine Privatbahngesellschaft in Baden-Württemberg, an deren einstigen Betrieb diese HO-Modellbahnanlage erinnert *Bernhard Domini*



94 Werkzeugstahlblöcke als Ladegut für Rungenwagen *B. Wiesmüller*



82 Im 3-D-Druck hergestellte HO-Fahrzeugmodelle *Maik Möritz*



98 Die Schlepptenderlokomotive „Sachsenstolz“ der Reichsbahn-Baureihe 19° in HO von Märklin (links) und Gützold im Vergleichstest *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

58 Station mit Gleisdreieck

Der Bahnhof Wega ist besonders, zweigt doch hier die Strecke nach Korbach mittels Gleisdreieck ab

■ Modellbahn

63 Rokals erste TT-Dampflok

In den 1950er-Jahren half die Baureihe 71 Rokal, den TT-Markt zu erobern

66 Feldbahnbetrieb im Winter

TT/TTe-Anlage von Günther Kuhn mit Motiven der Reichsbahn

70 Neu im Schaufenster

Produktporträts und -infos in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik

80 Aktuelles Börsengeschehen

Umschau auf Gebrauchtmärkten für Sammler und Schnäppchenjäger

82 Gerätetipps für den 3-D-Druck

3-D-Drucker zur Herstellung von Fahrzeugkomponenten und Zubehör

86 Auf zur Messe nach Dresden!

25. „Erlebnis Modellbau“ mit 124 Ausstellern aus 13 Ländern

88 Werkhalle aus Kartonteilen

Einstige Lokrichthalle des AW Speldorf als Lasercut-Bausatz von MU

92 Wie KLUG ist das denn?

Das neue Lade- und Updategerät von Zimo im Praxistest

94 Werkzeugstahl als Ladegut

Farblich abwechslungsreiche Werkzeugstahlblöcke auf Rungenwagen

98 „Sachsenstolz“ für HO-Bahner

Die Märklin/Trix-HO-Neuheit der DR-Baureihe 19° tritt in unserem Test gegen das Gützold-Modell an

114 Privatbahnstation nach Vorbild

Authentischer Nachbau des Stadtbahnhofs von Vaihingen (Enz)

■ Service

57 Buch & Film

104 Kleine Bahnbörsen

104 Fachgeschäfte

110 Termine/TV-Tipps/Veranstaltungen

112 Leserbriefe/Impressum

122 Vorschau



Dampf im Tal der Sieg: Am Morgen des 15. August 1975 verlässt 044 953 den Tunnel Merten und führt den Dg 53063 über die Sieg in Richtung Betzdorf Alle Aufnahmen: Egon Pempelforth

Dampf-Ausklang im Tal der Sieg

044 und 050 beim Bw Betzdorf ■ 1975 galt Betzdorf als Geheimtipp für Eisenbahnfans. Das dortige DB-Bahnbetriebswerk setzte noch Schlepptenderloks ein. Egon Pempelforth dokumentierte eindrucksvoll die letzten Monate des ausklingenden Dampfbetriebs im Norden von Rheinland-Pfalz

Im Jahr 1975 setzte die Deutsche Bundesbahn noch in einigen Gegenden in Westdeutschland Dampfloks im Betriebsdienst ein. Eisenbahnfreunde zog es in Scharen nach Rheine, Ottbergen oder ins Ruhrgebiet, wo die „schwarzen Ungetüme“ in Aktion zu erleben waren. Als Eisenbahnfotograf traf man an diesen Sehnsuchtsorten Gleichgesinnte und tauschte sich aus. In einem der Gespräche, die ich damals führte, fiel der Name Betzdorf. Dort waren 1975 mit den Baureihen 44 und 50 noch zwei Dampfloksbaureihen be-

heimatet. Doch das Ende nahte. Hm, eigentlich müsste man da auch mal hin ...

Wo liegt eigentlich Betzdorf?

Aber wo liegt dieses Betzdorf? Der Blick auf die Landkarte verriet, dass Betzdorf gar nicht so weit weg liegt von Düsseldorf. Nach Aufklärung der Lage stand einer Fototour in den nördlichsten Zipfel von Rheinland-Pfalz also nichts mehr im Weg. Am 15. August 1975 ging es mit dem Käfer staufrei über die Autobahn nach Köln und von dort über kurvenreiche Landstraßen

nach Betzdorf. Der Weg durch das Siegtal führte weitgehend entlang der Siegstrecke Köln – Siegen. So ließ sich der morgendliche Dg 53063 auf seiner Fahrt von Gremberg (Abfahrt 7:45 Uhr) nach Betzdorf schon auf dem Weg ablichten: Nach kurzer Suche gelang das erste Foto bei der Ausfahrt aus dem Tunnel bei Merten auf der sich anschließenden Siegbrücke.

Die Verfolgung der 044 953 mit dem Auto blieb erfolglos, weil die Straße den vielen Bögen des Flusses folgt, während die Bahn



In der Papierfabrik in Scheuerfeld werden 1975 noch Faserplatten hergestellt. Entlang dieser fast schon nostalgisch anmutenden Industrieansiedlung rollt 050 904 mit Ng 69618 nach Wissen und wird gleich im Mühlburg-Tunnel verschwinden

Lage des Bahnknotens Betzdorf, hier dargestellt in einer DB-Karte von 1983 Archiv GM



dank zahlreicher Tunnel und Brücken den deutlich kürzeren Weg durch das Siegtal nimmt. Immerhin war ich jetzt in Betzdorf. Dort war das Bahnbetriebswerk (Bw) nicht zu übersehen: Unterhalb des Scheuerbergs stand der halbrunde Lokschuppen mit 16 Ständen und Drehscheibe. Weil es dort recht ruhig war, ging es weiter zum Freusburger Tunnel, aus dem 044 953 mit dem 65386 planmäßig ausfuhr, um die Siegbrücke zu überqueren. Das Wetter verschlechterte sich zusehends, sodass nach einigen Schwarz-Weiß-Aufnahmen die Heimreise anstand.

Zugewandtes Personal

Am 28. August 1975 ging es wieder auf Tour. Zunächst wurde der Dg 53063 mit 044 596 auf der Siegbrücke zwischen Blankenberg und Merten auf Kodachrome verwiegt. Die anschließende Verfolgung scheiterte erneut, doch im Bw Betzdorf traf ich die Maschine wieder. Wasser und Kohle waren schon ergänzt, als sie über die Drehscheibe in den Schuppen umsetzte.



Am 24. September 1975 hat es der flotte Käfer geschafft und 044 953 zwischen Rosbach und Au eingeholt

Aus Siegen ist der Nahverkehrszug 6588 mit Umbauwagen und Zuglok 044 594 am 25. September 1975 in Betzdorf angekommen



Weil auch sonst reger Betrieb herrschte und mich Lokleitung wie Personal freundlich gewähren ließen, fotografierte ich 050 904 und 052 404 beim Wassernehmen. Spannender war der Hinweis auf ein Grundstück oberhalb der Bw-Anlagen. Von dort fertigte ich einige Fotos an

Die Tipps des Personals vom Bw Betzdorf brachten mir tolle Motive vom Dampfbetrieb ein

und fuhr dann nach Scheuerfeld, wo mir nahe der alten Papierfabrik 050 904 mit Ng 69618 begegnete.

Den Abschluss des Tages bildete der dampfbespannte Nahverkehrszug 6588 von Siegen nach Betzdorf. Das Westportal des Freusburger Tunnels lag in der Sonne, als der an diesem Tag von 052 404 geführte Umbauwagenzug pünktlich erschien.

Reizvolle Motive

An beiden Tagen entstanden zwar nur wenige Streckenaufnahmen dampfgeführter Züge, doch die Motive erwiesen sich als umso reizvoller. Zudem brauchte ich etwas Zeit, um mich in dem neuen Gebiet zurechtzufinden. Die fotografischen Möglichkeiten



Während im Hintergrund 052 604 auf die Drehscheibe zufährt, werden die beiden 44er im Bw Betzdorf noch versorgt; 044 953 erhält dabei gerade frische Kohle aus der Schaufel des Radladers

waren sicher noch lange nicht ausgeschöpft. Die Rückkehr war gesetzt, doch der richtige Zeitpunkt wollte gefunden werden: Berufliche Verpflichtungen und Wetter mussten passen. Schließlich verlangt der Kodachrome 25 mit seinen 15 DIN nach viel Licht.

Am 24. September 1975 war es so weit: Wieder erschien 044 953, die mit Volldampf aus dem Tunnel bei Merten kam.

Diesmal gelang die Verfolgung, denn der 53063 musste in Schladern die Kreuzung mit einem entgegenkommenden Zug abwarten. Zwischen Rosbach und Au und später bei der Einfahrt nach Betzdorf ließ sich der morgendliche Güterzug erneut abpassen.

Beim obligatorischen Bw-Besuch fiel eine Besonderheit der Bekohlung ins Auge:

Von einem Grundstück oberhalb des Bw gelang am 28. August 1975 die Aufnahme von 795 426 und 995 092 auf der Drehscheibe





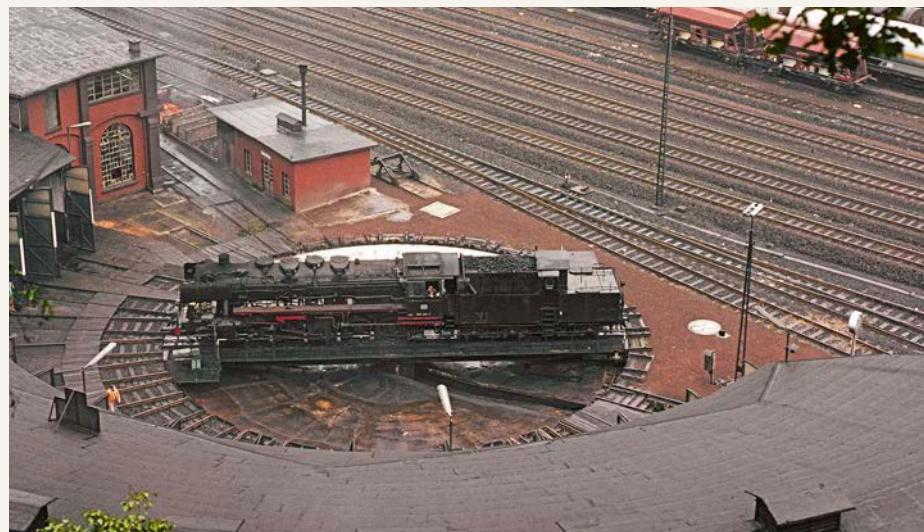
Schotterzug als Geheimtipp: Auf dem Weg nach Köln Bonn fährt 052 604 mit Dstg 80010 B bei Kleeblatt durchs Siegtal

Beladene Fc-Wagen wurden über eine Rampe auf die Kohlebühne geschoben und per Schwerkraft entladen. Ein Radlader verteilte die Kohle und füllte sie direkt in den Tender.

Sonne für den Dstg!

Die recht wenigen auf dem Betriebsgelände auftauchenden Eisenbahnfreunde empfand das Personal nicht als Belästigung, sondern eher als Abwechslung. Beim Plausch erfuhr ich vom „Schotterzug“. Dieser Dienstgüterzug startete um 15:30 Uhr in Betzdorf, fuhr zunächst bis Scheuerfeld, wo weitere Wagen beigestellt wurden. Anschließend setzte er mit bis zu 1.600 Tonnen Grenzlast seine Fahrt nach Köln Bonn fort. In Scheuerfeld fand ich rasch eine passende Fotostelle im Bahnhofsbereich. Während dort noch rangiert wurde, gewann ich etwas Vorsprung. Bei Kleeblatt entdeckte ich einen sonnigen Standort mit Blick auf die Sieg. Kurz nach meinem Eintreffen passierte 052 604 mit dem Dstg 80010 B die Stelle.

Da noch in dieser Woche Schluss sein sollte für die Betzdorfer 44er, fuhr ich am nächsten Tag trotz schlechter Wetterprog-



Am 25. September 1975 dreht 052 404 mit Turbospeisepumpe im Bw Betzdorf

nose erneut los. Die Lichtverhältnisse ermöglichten diesmal eine Aufnahme des 53063 auf der eingleisigen Brücke bei Bürgenau – eine Stelle, die ich zuvor wegen des morgendlichen Schattenwurfs nicht nutzen konnte. Jetzt blieb der entscheidende Teil des Motivs frei, und ich fotografierte 044 953 vom Schotterbett des fehlenden Gegengleises. Der Morgen-

dunst und das noch brauchbare Licht sorgten für eine stimmungsvolle Aufnahme. Nach einigen Fotos im Bw ging es weiter zum Ostportal des Freusburger Tunnels. Mit viel Getöse stürmte 044 594 mit dem 65386 nach Kreuztal heraus; vor dem dunklen Tunnelhintergrund kam der helle, hervorquellende Dampf eindrucksvoll zur Geltung.



Bei Bürgenauel, unterhalb der Burg Blankenberg, überquert 044 596 am 28. August 1975 mit dem Dg 53063 die Sieg



050 904 und 052 404 ergänzen ihre Vorräte im Bw Betzdorf

Das zunehmend schlechte Wetter ließ praktisch nur noch Aufnahmen mit langen Verschlusszeiten zu. Beim lichtschwachen Kodachrome 25 bedeutete das fast ausschließlich Standfotos – auch wenn er mit hoher Schärfe und Farbstabilität punktete. Immerhin gelang auf der Drehscheibe noch ein Bild der letzten DB-50 mit Turbospeisepumpe, bei

052 404 gut sichtbar mittig unterhalb des Umlaufs montiert. Am Nachmittag fotografierte ich im Betzdorfer Bahnhofsbereich die 044 953 mit dem Sandzug aus Gremberg, bevor er nach Geisweid zur Baustelle der Hüttenstraße weiterfuhr. Mein letztes Bild zeigt N 6588 aus Siegen mit 044 594 im Personenbahnhof. Zwei Tage später endete der Einsatz der 44er in

Betzdorf. Am 10. Oktober 1975 wurden sie nach Gelsenkirchen-Bismarck überführt. Die wenigen 50er blieben noch bis zum 5. Januar 1976 und gingen anschließend nach Duisburg-Wedau.

Zurück blieb vorerst nur der große Schienenbusbestand von bis zu 50 Fahrzeugen. Die einmotorigen 795 verschwanden 1980 aus Betzdorf. Zum 1. Januar 1982 wurden die restlichen Fahrzeuge abgezogen, noch im selben Jahr verschwand die Drehscheibe.

Unterschätztes Bahn-Eldorado?

Rückblickend hatte ich die Vielfalt und die fotografischen Möglichkeiten der Strecken um Betzdorf unterschätzt. Als 20 Jahre später die Düsseldorfer S-Bahn-11er zusammen mit den Gummersbacher City-Bahn-Wagen ins Siegerland fuhren, bot sich eine Gelegenheit, einige Motive nachzuholen. *Egon Pempelforth*

Egon Pempelforth ist langjähriger Mitarbeiter des *eisenbahn magazins*. Bis heute bereut er die Investition in den teuren Kodachrome nicht.





Anfang der 1930er-Jahre wurden schnelllaufende, leichtere Dieselmotoren verfügbar. Es entstanden damit parallel in Deutschland, Ungarn und Frankreich erste Fernverkehrstriebwagen. Eine Pionierrolle spielte dabei der SVT 877 a/b der Reichsbahn, der ab 15. Mai 1933 zwischen Berlin und Hamburg pendelte

Dieseltriebzüge im grenzüberschreitenden Fernverkehr

Typenentwicklung in Mitteleuropa ■ Diesel-Ferntriebzüge ermöglichen über Jahrzehnte grenzüberschreitende Verbindungen in Mitteleuropa. Ob die SVT, die TEE-Ära ab 1957 oder späte Konzepte wie der ICE TD: Die Typenvielfalt ist erstaunlich. Mit fortschreitender Elektrifizierung schrumpft ihr Einsatzfeld

Der „Fliegende Hamburger“ SVT 877 in Deutschland und der „Pioneer Zephyr“ in den USA standen zu Beginn der 1930er-Jahre an der Spitze der Entwicklung eleganter Verbrennungstriebzüge, mit denen für eine elitäre Klientel erste Netze von Schnellverbindungen eingerichtet wurden. Diese blieben im damals konfliktgeladenen Europa weitgehend national begrenzt. Spärlich waren auch in der Nachkriegszeit erste um 1952 anlaufende grenzüberschreitende Leistungen. Der Besiegelung der EWG mit den Römischen Verträgen folgte zwei Monate später, am 2. Juni 1957, der Start des privilegierten TEE-Netzes, das auf Geschäfts- und Dienstreisende als Fahrgäste abzielte.

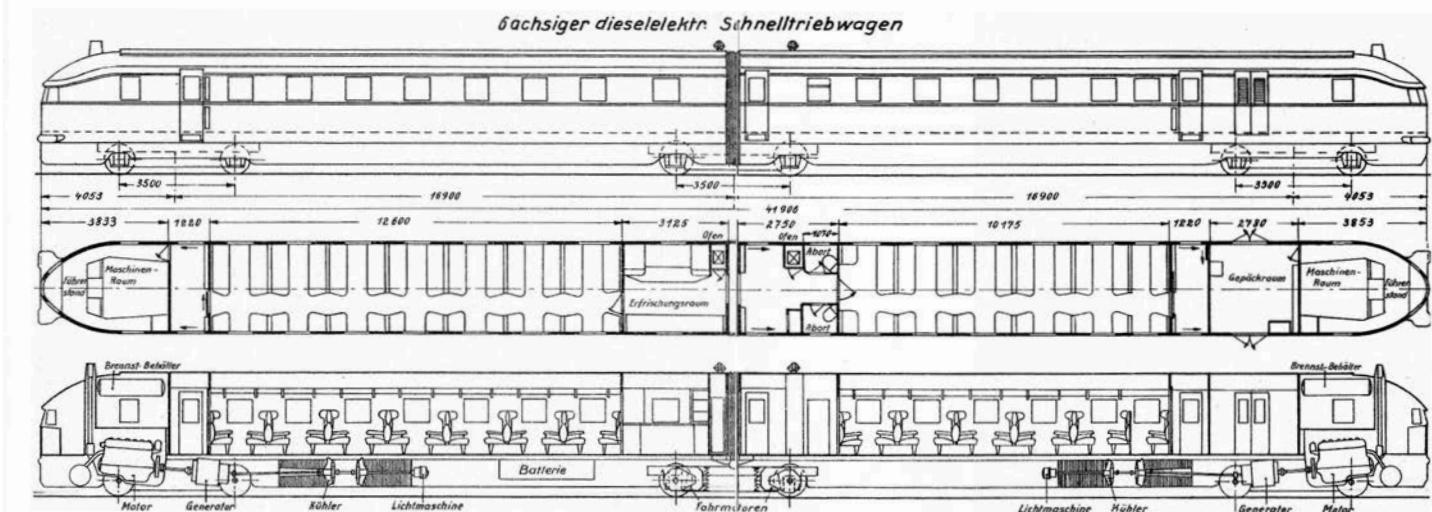
Von der anfänglichen Idee, gemeinschaftlich einen einheitlichen Fuhrpark mondäner TEE-Dieseltriebzüge anzuschaffen, blieb neben der rot/beigen Lackierung nur noch ein Anforderungskatalog. Berührungspunkte mit der parallelen Entwicklung im Osten gab es im Interzonen-Verkehr nach Hamburg bis 1961 und ungebrochen 1957 bis 1979 mit dem „Vindobona“ Berlin – Prag – Wien. Angesichts der Mehrsystemtechnik und Dekarbonisierung gehören Dieselfernzüge inzwischen allerdings zum Auslaufmodell.

Die Reichsbahn als Vorreiter

Das Nummernschema der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft kannte für

Triebzüge noch keine sonst üblichen Bauartenbezeichnungen im Sinne prägnanter Buchstaben/Ziffern-Kombinationen. Unter VT 137 wurden undifferenziert alle Bauformen vierachsiger Dieseltriebwagen eingereiht – so auch alle Ferntriebwagen, obwohl diese mehrteilig waren und Jacobs-Drehgestelle aufwiesen (siehe *em 5 und 10/25*). Zur klaren Typenabgrenzung muss deshalb jeweils die genaue Nummerngruppe oder ein besonderer Bauartname angegeben werden.

Anfang der 1930er-Jahre wurden schnelllaufende, leichtere Dieselmotoren verfügbar, entwickelt nicht zuletzt für den Antrieb der Zeppelin-Luftschiffe. 1932 beschaffte die



Die Grundkonzeption des „Fliegenden Hamburgers“ blieb bis zum späteren DB-VT 08⁵ bauartbestimmend. Der Antriebssatz aus stehendem Dieselmotor samt Generator (bzw. Turbogetriebe bei DH) baute auf dem führenden Drehgestell auf und ragte wenig schallgedämmt abgedeckt ins Führerhaus

DRG den violett/cremefarbenen Prototyp 877, der als „Fliegender Hamburger“ Publicität erlangte. Abgeliefert von Wumag/ Görlitz am 19. Dezember 1932, fuhr er als Schnellverbindung zwischen Berlin und Hamburg ab 15. Mai 1933 mit einem Schnitt von 125 km/h. Das dieselelektrische zweiteilige Einzelstück war charakterisiert durch das aerodynamisch tiefgezogene Dach im Frontbereich und bot mit der Großraum-Sitzteilung 2. Klasse in Anordnung 3 + 1 gar keinen geräumigen Sitzkomfort. Dieselmotor samt Gleichstromgenerator des Systems Gebus lasteten nicht auf dem Fahrzeugrahmen, sondern unmittelbar auf dem führenden Drehgestell, das aber keine angetriebenen Radsätze aufwies. Über Kabel wurden die elektrischen Fahrmotoren im Jacobs-Drehgestell gespeist.

Die weiteren 13 Garnituren SVT 137 149 bis 152 und 224 bis 232 der Bauart „Hamburg“ erschienen ohne eine tiefgezogene Dachpartie und mit komfortablerer Sitzteilung 2 + 1 sowie größeren Fensteröffnungen. Die Zweiteiler bildeten die Basis für ein sternförmig von Berlin ausgehendes Schnelltriebzugnetz, das auch eine abschnittsweise Tandemführung z. B. bis Nürnberg mit dortiger Flügelung nach Stuttgart bzw. München einschloss. Für Weitstrecken nach Schlesien (geplant bis Ostpreußen) gingen ebenfalls 1935 zwei stärker motorisierte Dreiteiler SVT 137 233/234 der Bauart „Leipzig“ in Betrieb, die auch die 3. Wagenklasse führten. Abweichend von diesen diesel elektrischen Zügen folgte 1937 eine Variante SVT 137 153/154 mit Föttinger-Turbogetriebe, von dem aus über Gelenk-



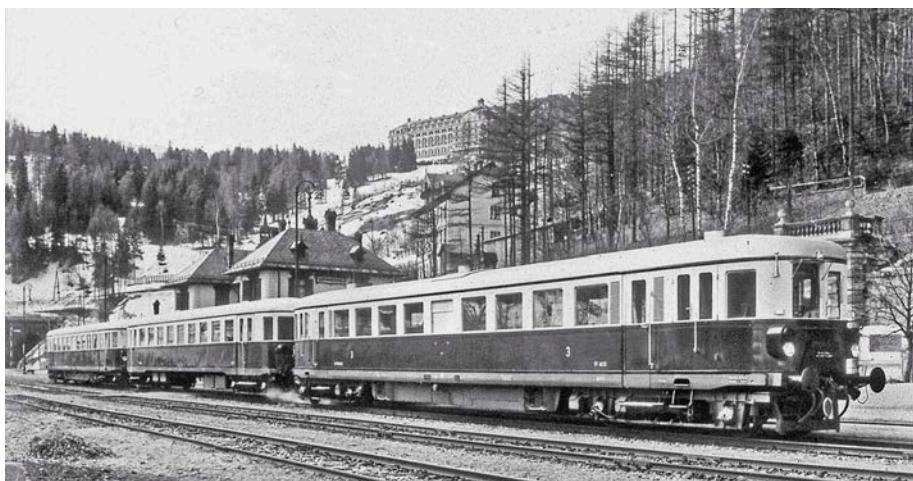
Der 1938 gelieferte SVT 137 851 bzw. spätere DB-VT 06 106 der Bauart „Köln“ diente im Krieg als mobiles Stabsquartier für die Wehrmacht und danach bis 1963 als Salonzug für hochrangige Vertreter der US-Besatzungsmacht in der Bundesrepublik. 1948 fotografierte ihn Hugo Schlee in Basel Bad Bf



Norwegisches Pendant zum SVT „Köln“ für das breitere skandinavische Lichtraumprofil war der NSB-Typ 8 (88) – hier der Cmdo 18288 abfahrbereit in Oslo Ost Richtung Trondheim. Der Bau von vier Ferntriebwagen war zwar schon 1938 angelaufen, wurde aber erst nach Kriegsende zum Abschluss gebracht Slg. Dr. Helmut Petrovitsch (4)



Der Solotriebwagen „Árpád“ fuhr den ersten internationalen Triebwagenlauf ab 15. Dezember 1934 zwischen Budapest und Wien ohne Zwischenhalt, also auch nicht im Grenzbahnhof. Ganz & Cie. baute sieben dieser Fahrzeuge für die MÁV und lieferte weltweit 138 ähnliche VT Dr. Helmut Petrovitsch



Für den Fernverkehr beschafften die BBÖ die selektive Einzeltriebwagen VT 42 mit Stirnübergang fürs Personal; im Bild eine Probefahrt 1937 im Bahnhof Semmering. Ein VT 42 lief ab 15. Mai 1936 mit angehängtem Kurswagen aus Hoek van Holland von Wien bis nach Budapest ÖSSW/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch

wellen unmittelbar die darunterliegenden Radsätze im Motordrehgestell angetrieben wurden wie später bei VT 08⁵/12⁵ und ÖBB-VT 44/45. Die nächste Zählnummer SVT 137 155 belegte der Leichtbau-Versuchstriebwagen „Kruckenberg“, bei dem der Motor unter einer Vorbauhaube vor dem hochliegenden Führerstand lag, wie später bei DB-VT 11⁵ und DR-VT 18.16.

Geräumigere Abteile verlangten für die dreiteilige Bauart „Köln“ nach längeren Wagenelementen. Man musste das Konzept der Jacobs-Drehgestelle verlassen und zu zwei vierachsigen Triebköpfen mit antriebslosem Mittelwagen wechseln. Die Motorleistung blieb unverändert bei zweimal 600 PS, auch wurde der die selektive Antrieb für die 14 Triebzüge SVT 137 273 bis 278 und 851 bis 858 der Bauart „Köln“ beibehalten. Das Schnelltriebzug-

netz der Reichsbahn schloss keine Zugläufe ins Ausland ein, sofern man die Einfahrten bis Basel SBB ab 15. Mai 1938 nicht als solche wertet. In Vorbereitung des Krieges gegen Polen wurden schon am 22. August 1939 alle SVT abgestellt und später als mobile Kommandozentralen der Wehrmacht oder als Salonzüge, wie z. B. der „Führerzug“ SVT 137 276, reaktiviert. Der langlebigste SVT „Köln“ 137 851 beförderte 1939 bis 1963 nie mehr normale Fahrgäste, sondern diente erst als mobiles Oberkommando der Wehrmacht und später als Salonzug VT 06 106 der Hohen Kommissare der USA in der Bundesrepublik Deutschland.

Aufschwung nach 1945

Das 1951 neu geschaffene F-Zug-Netz nutzte fünf für den Zivilverkehr von der US-Besatzung Ende 1949 freigegebene und nach Auf-

arbeitung rote SVT „Köln“ als DB-VT 06¹, insbesondere in der „Rheinblitz“-Gruppe. Nach Gründung der Montan-Union für Kohle und Stahl verkehrte ab 17. Mai 1953 der „Montan-Expres“ Frankfurt (Main) – Luxemburg mit dem VT 04 501, dem mit Dieselhydraulik rekonstruierten Ex-SVT „Hamburg“ 137 227. Dem einstigen SVT 877 ordnete das RZA im Schema von 1947 die kuriose Nummer VT 04 000 zu.

Fünf VT 04^{1/5} „Hamburg“ und vier VT 06^{1/5} „Köln“ wechselten am 11. Dezember 1958 in einem Kompensationsgeschäft mit Kranwagen von der DB zur DR. Die Reichsbahn fuhr ab 13. Januar 1957 bis Mai 1960 den „Vindobona“ Berlin – Prag – Wien mit Altbau-SVT, zuletzt nochmals als Überbrückung mit den Bauarten „Köln“ und „Hamburg“ vom 22. Mai bis 20. September 1966 bis zur Einsatzbereitschaft der ersten VT 18.16. International fuhren sie zeitweise auch als „Berolina“ bis Warschau (– Brest) und als „Hungaria“ nach Budapest, aber auch als „Sassnitz-Express“ Richtung München sowie 1955 bis 1961 als Interzonenzüge zwischen Berlin und Hamburg.

Die Norwegischen Staatsbahnen planten 1938 vier dreiteilige Dieseltriebzüge mit beidseitigen Maschinenwagen in der Art des SVT „Köln“, jedoch mit hydraulischer Kraftübertragung. Die 1939 aus Deutschland gelieferte Antriebstechnik Maybach/Voith wurde bei Strømmens erst 1946 in die dann fertig gebauten Züge Cmdo Typ 8 (später 88) montiert. Sie fuhren als Schnellverbindungen auf der Dovre- und Bergen-Bahn bis zu deren Elektrifizierung sowie zuletzt bis 1970 auf der Røros-Bahn.

Árpád und VT 42 Wien – Budapest

Der ungarische Solotriebwagen Aamot 20 dürfte der erste in Mitteleuropa zwischenstaatlich eingesetzte VT gewesen sein. Er fuhr ab 15. Dezember 1934 nonstop ohne jeden Zwischenhalt oder Personalwechsel zwischen Budapest und Wien und hielt auch nicht im Grenzbahnhof Hegyeshalom. Die beiden ersten Triebwagen Aamot 20 „Árpád“ und Aamot 21 „Elöd“ hatte Ganz & Cie. zunächst auf eigenes Risiko als Muster gebaut. Sie waren als Alternative zu den damals beworbenen Austro-Daimler-Leichttriebwagen gedacht. Die mechanische Antriebskonzeption dieser Árpád-Klasse und der daraus abgeleiteten Nachfolgekonstruktionen konzentrierte die gesamte Antriebseinheit samt Kühler und Hilfsbetrieben in einem Drehgestell

mit Auskragträgern unter dem Wagen. Dabei ragte nur der Dieselmotor über den Rahmen unter einer Abdeckhaube in das verlängerte Führerhaus hinein.

Während der vermeintliche Konkurrent Austro-Daimler letztlich bedeutungslos blieb, gelangte Ganz & Cie. mit dem Árpád zu internationaler Beachtung. Für den

Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg gab es einige europäische Ferntriebzugverbindungen

Heimatmarkt wurden nur sieben Triebwagen gebaut, aus aller Welt aber insgesamt 171 Stück dieses Grundtyps in vielfältigen Abwandlungen bestellt, von denen 138 bis zum Zweiten Weltkrieg auch ausgeliefert wurden – u. a. 30 Triebwagen für Ägypten, 34 für Argentinien und 20 für Uruguay. Zwei Wagen requirierte die Sowjetunion. Die MÁV rekonstruierte den Aamot 23 „Tas“. Dieser ging 1958 von der Staatsbahn an die Raab-Oedenburger-Bahn über und lief bis 1975 vornehmlich

in Österreich auf der Neusiedlersee-Bahn. 1987 präsentierte die Historische Kommission der MÁV den wiederhergestellten Leichttriebwagen im Rot/Creme der Vorkriegsära, der bis heute betriebsfähig für Sonderfahrten zur Verfügung steht.

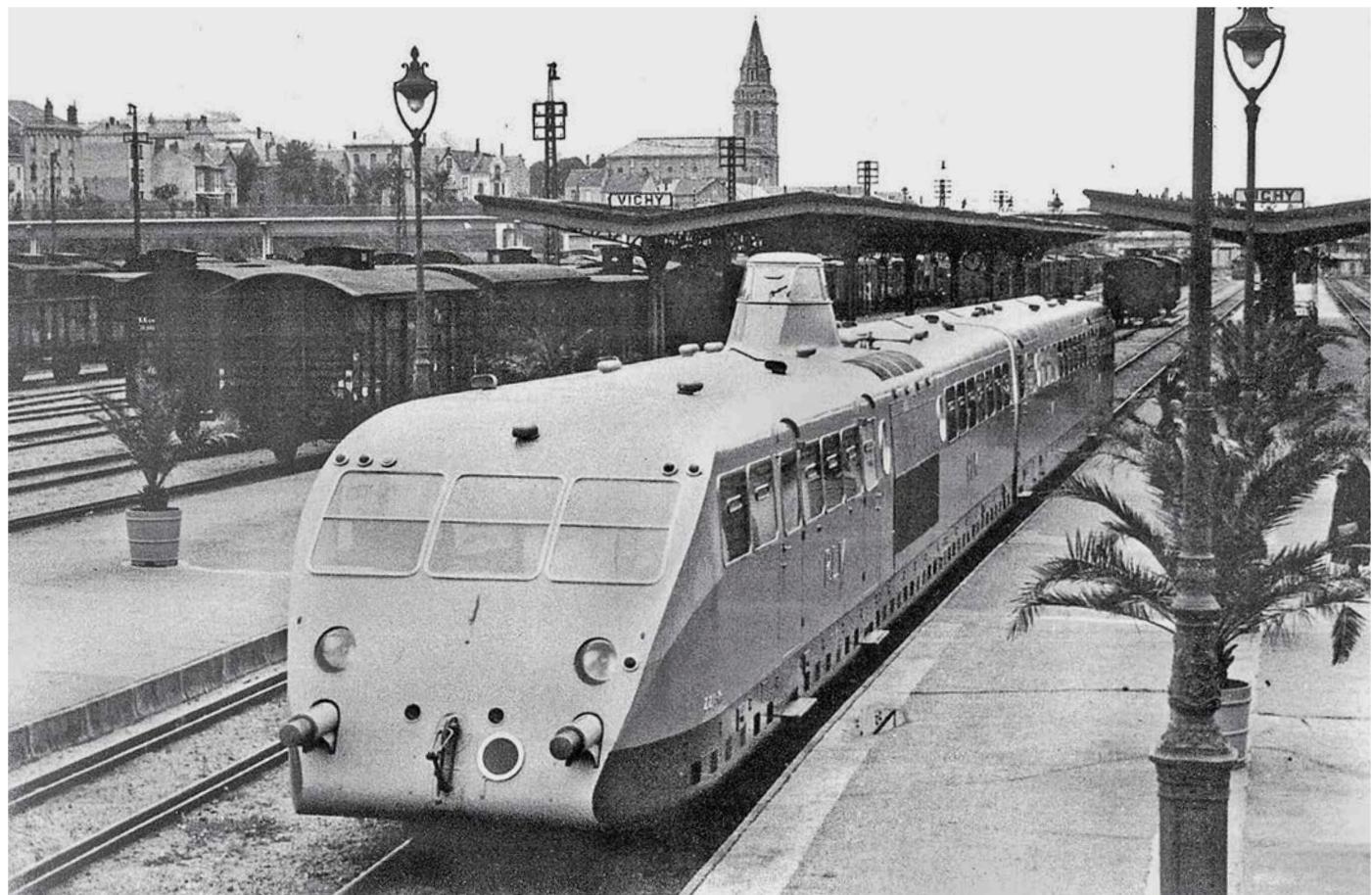
In Österreich konnten die BBÖ erst 1936 eine gegenläufige Tagesrandverbindung zwischen Wien und Budapest einrichten, als die neuen dieselelektrischen VT 42 zur Verfügung standen. Österreich setzte bei den Dieselzügen für den Städteschnellverkehr auf Einzeltriebwagen mit normalen Zug- und Stoßvorrichtungen sowie Dampfheizung für angehängte Beiwagen oder sonstige Waggons. Nicht so flink unterwegs wie der Árpád nahm der morgendliche VT 42 von Wien nach Budapest einen normalen RIC-Kurswagen von Hoek van Holland nach Budapest mit. 1938 wurde außerdem mit BBÖ-VT 42 eine Reisezugverbindung zwischen Wien und Pécs (Fünfkirchen) eingerichtet.

Bugatti auf Schienen

In den 1930er-Jahren orientierte sich manches Automobilwerk mit unkonventionel-

len Lösungen für Schnelltriebwagen auf den Eisenbahnmarkt – und zwar durchaus in ernsthafter Konkurrenz zu den etablierten Schienenfahrzeuglieferanten. Erinnert sei an die auf Pneus mit hinterlegten stählernen Spurkranzscheiben laufenden „Michelines“ oder diverse Austro-Daimler-Triebwagen wie BBÖ-VT 62/63 oder den PKP-Luxtorpeda, bei denen Gummiluftreifen in Innentrommeln einzelgelaugerter Eisenbahnräder abrollten. Die Automobilfabrik von Ettore Bugatti im elsässischen Molsheim baute für die damaligen französischen Bahnverwaltungen ÉTAT, PLM und AL erfolgreich 88 langgestreckte Leichtbautriebwagen, teils auch ein- oder beidseitig mit vorangestellten Beiwagen. Sie gingen 1938 an die SNCF über und liefen bis 1953 einzeln oder in Couplages im Fernverkehr mit bis zu 150 km/h Spitzengeschwindigkeit und Rekordwerten bis 196 km/h.

Charakteristikum der Autorails Bugatti war neben der Keilfront der Karosserie die mittig über dem Maschinenraum des Triebwagens aufgesetzte Kanzel für den



Die Autofabrik Bugatti baute für ÉTAT, PLM und AL ab 1933 insgesamt 88 Triebwagen auf vierachsigen Drehgestellen, in denen zwei Radsätze über Gelenkwellen von 150-PS-Benzinmotoren angetrieben wurden, teils ergänzt um Beiwagen Slg. Dr. Helmut Petrovitsch



Keineswegs als Kopie des SVT „Köln“, sondern vielmehr vier Jahre im Voraus entstanden die TAR der Pariser Nordbahn als Komposition dreier Einzelwagen. Die beiden Prototypzüge basierten 1934 auf der Antriebstechnik von Maybach/Siemens. Ab Mai 1937 fuhren solche TAR zwischen Paris und Brüssel HUA/Stg. Dr. Helmut Petrovitsch

Triebfahrzeugführer, der bei Bedarf durch den vorn mitfahrenden Zugführer eingesetzt wurde. Als Laufwerke dienten vierachsige Drehgestelle, in denen die beiden inneren Radsätze über lange Gelenkwellen und achsreitende Getriebe von 150-PS-Verbrennungsmotoren angetrieben wurden. Diese waren bei Bugatti zunächst für die repräsentative Luxuslimousine Royale Typ 41 entwickelt worden und konsumierten mit 12,75 Litern Hubraum reichlich vom Kraftstoffgemisch aus Benzin, Benzol und Alkohol. Die Bremsausrüstung bestand aus automobiltypischen Trommelbremsen, die im Triebwagen

von einem zentralen Zylinder aus über Stahlseile in Funktion gesetzt wurden. Ein solcher Bugatti-Solotriebwagen „Présidentiel“ steht als Exponat in der Cité du Train im Museum Mulhouse/Frankreich.

Vorgänger zum SVT „Köln“

Die französische Paris-Nord-Bahn, der die Aufsichtsbehörde die Bestellung von kompletten Schnelltriebwagen in Deutschland verwehrt hatte, schritt 1933 mit der Firma Franco-Belge an die Realisierung eigener vergleichbarer Zuggarnituren TAR (Trains Automoteurs Rapides). Die Antriebstechnik für die beiden Proto-

typen XF 1001/1002 wurde aus Deutschland in Form von schnelllaufenden Maybach-Dieselmotoren GO 5 mit elektrischer Kraftübertragung von Siemens/System Gebus zugekauft. Der wagenbauliche Teil mit drei Einzelwagen auf Görlitz-Drehgestellen nahm nahezu deckungsgleich jenen des erst vier Jahre später entstandenen deutschen SVT „Köln“ von 1938 vorweg. Die beiden ersten TAR starteten am 27. Juli 1934 den schnellen Zugdienst Paris – Lille – Tourcoing und somit kaum mehr als ein Jahr nach dem SVT 877 der Reichsbahn. Acht weitere TAR-Züge wurden 1936 als XF 1101 bis 1109 in Dienst gestellt, basierten nun aber komplett auf französischen Zulieferungen. Ab 22. Mai 1937 fuhren TAR grenzüberschreitend zwischen Paris und Brüssel, ab 1953 zwischen Paris und Amsterdam (547 Kilometer in sechs Stunden!), bis sie 1957 durch die RGP-TEE-Triebzüge abgelöst wurden.

Die „Eierköpfe“ der jungen DB

1952 rollten die ersten 13 neuen Fernverkehrstriebzüge VT 08⁵ aus den Werkhallen. Sie besaßen nicht nur ausreichend Sitzplätze, sondern auch Küche und Speiseraum im Triebkopf und 1.-Klasse-Seitengangabteile im Zwischen- und Steuerwagen (bis 1956 als 2. Klasse deklariert). Man übernahm die Grundkonzeption der Vorkriegs-SVT, insbesondere jene der seinerzeit schon dieselhydraulisch angetriebenen Züge. Motor und Turbogetriebe lasteten auch hier unmittelbar auf dem Triebdrehgestell und übertrugen das Dreh-

Der Bundesbahn-„Eierkopf“ VT 08 503 präsentiert sich 1952 vor der MAN-Werkhalle in Nürnberg zwischen zwei ähnlich konzipierten Triebzug-Dreiteilern, den MT 5300 für die türkische TCDD Werk/Stg. Dr. Helmut Petrovitsch



moment über kurze Gelenkwellen und Achsgetriebe auf beide Radsätze. Inzwischen standen geeignete 1.000-PS-Motoren zur Verfügung – gegenüber ehemal maximal 600 PS für die Reichsbahn-SVT, die deshalb zwei Triebköpfe aufwiesen. Der dreiteilige VT 08⁵ sollte nur einen Triebkopf erhalten. Vierteilige Garnituren wurden später sehr wohl auch mit beidseitigen VT geführt, wenn etwa der Ft 168/185 in Frankreich seine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ausfahren sollte oder z. B. bis 1969 beim gemischtklassigen Dt 210/209 Frankfurt (Main) – Paris der hintere Triebkopf ein VT 12⁵ war. Zur Verwendung als zweiter Triebkopf waren sieben VT 08⁵ mit Großraum nachbeschafft worden.

Bei der DB erlangten die Baureihen VT 08⁵ und 12⁵ eine gewisse Popularität bei Fernreisenden

Im neu aufgebauten Fernschnellzugnetz liefen die VT 08⁵ anfänglich auch gekuppelt mit Vorkriegs-SVT, beispielsweise in der „Rheinblitz“-Zuggruppe. Die internationale Karriere der VT 08⁵ konzentrierte sich auf den Zeitraum 1953 bis 1957. Ab 17. März 1953 fuhren sie den „Helvetia“ Frankfurt (Main) – Zürich, ab Sommerfahrplan 1954 die Züge Ruhr – Paris und den „Saphir“ von Dortmund nach Ostende. Der gleichzeitig eingeführte „Kopenhagen-Express“ musste dagegen mit der Eilzugversion des VT 12⁵ geführt werden, bei deren Bau eine Fährschiffstauglichkeit berücksichtigt worden war. Für das am 2. Juni 1957 startende TEE-Netz war erst eine Garnitur der DB-Neubauzüge VT 11⁵ einsatzbereit. VT 08⁵ mit einem kleinen TEE-Schild im Zierspitz ersetzten die fehlenden VT 11⁵ über einige Monate hinweg in ihren Kursen: bis zum 13. Oktober 1957 im „Helvetia“, bis 1. Dezember 1957 im „Rhein-Main“ und am längsten bis 22. Dezember 1957 im Plan des „Ruhr-Paris“. Eine weitere Auslandsleistung war 1962 bis 64 der Ft 26/25 „Diamant“ nach Antwerpen. Fortan wurden die VT 08⁵ in inländische Dienste zurückgedrängt und von 1963 bis 1968 zu gemischtklassigen VT 12⁶/613.6 umgebaut.

Kurzlebiger Gliederzug

Der Tüftler Franz Kruckenberg war in der Zwischenkriegszeit mit allzu futuristischen Ideen wie dem „Schienenzepppelin“ oder einem vorgeschlagenen Netz von



Kurzlebig war der DB-Leichtbautriebzug VT 10 501 mit Lkw-Motoren im Vorbau und mit kurzen, breiten Gliederlementen, die sich auf radialgelenkte Einachsfahrwerke abstützten. Er fuhr bei Verfügbarkeit zwischen Juli 1954 und November 1957 als „Senator“ Frankfurt (Main) – Hamburg

Otto Janusz/Sig. Dr. H. Petrovitsch



1962 bis 1964 oblag den ÖBB im Wechsel mit DR und ČSD die Triebzugstellung für den „Vindobona“ Wien FJB – Prag – Berlin. Man verwendete zwei Triebköpfe von zweiteiligen VT 5045 und dazwischen einen eigens für diesen Zug gebauten Erstklass-/Halbspeisewagen. Die Werbeaufnahme entstand 1953 bei Bruck an der Mur

Sig. Dr. Helmut Petrovitsch

Schnellfahrstrecken nicht durchgedrungen, konnte aber nach seinen Vorstellungen einen Leichtbau-SVT 137 155 auf die Schienen stellen, der jedoch bis 1939 nicht so recht zum Laufen kam und nach dem Krieg ungenutzt in der Sowjetischen Besatzungszone verblieb. Dessen Konstruktionsmerkmale flossen in das Projekt der Leichtmetall-Gliederzüge VT 10 501 der DB bzw. 10 551 der DSG ein. Der Wagensatz des VT 10 501 setzte sich un trennbar aus kurzen Gliedern zusammen, die eine größere Breite zuließen und sich auf radialgelenkte Einachsfahrwerke abstützten,

ten, wie sie später ab 1964 ähnlich auch beim Talgo III ff. verwendet wurden. Die beiden Gliederzüge wurden auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München präsentiert. Der als Ft 41/42 „Senator“ ab 5. Juli 1954 eingesetzte VT 10 501 erwies sich als störungsanfällig und dürfte bis zu seiner Außerbetriebnahme Ende November 1957 mehr Werkstätten- als Einsatztage verzeichnet haben.

ÖBB-Triebzug „Blauer Blitz“

Die Österreichischen Bundesbahnen stellten 1952 zeitnah zum VT 08⁵ der DB erste



1960 bis 1962 setzten die ČSD für den „Vindobona“ Wien – Prag – Berlin ihre Ganz-Triebwagen M 495.0 des Hargitta-Typs von 1944 ein, wie sie auch die DR als drei VT 12.14 im Bestand hatte und die als Interzonenzüge bis 1961 nach Hamburg kamen



1964 bis 1966 stellten die ČSD für den „Vindobona“ Garnituren der Reihe M 498.0 (ab 1965 M 298.0) von Ganz in Budapest zur Verfügung, die sich vom Vorgängertyp M 495 mit recht wuchtigen Fronten unterschieden – aufgenommen 1965 bei Prag-Hostivař

Mangels eigener und für den Fernverkehr geeigneter Dieselzüge beauftragten die ÖBB die ČSD mit der Fahrzeugstellung für den „Vindobona“ im Einsatzzeitraum 1970 bis 1972. Es liefen Studenka-Triebköpfe M 296.1 in symmetrischer Bespannung, hier 1970 in Prag-Hostivař Zbynek Novak/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch (3)



zweiteilige Dieseltriebzüge ähnlicher Grundkonzeption in Dienst – damals gleichermaßen herausgestellt als Sinnbild eines ersten Nachkriegsaufschwungs. Die ÖBB nahmen bis 1957 insgesamt 16 ein-klassige dieselhydraulische Zweiwagen-Triebzüge für 115 km/h in Betrieb, die als „Blauer Blitz“ beworben wurden. Als Vorgriff auf die Klassenreform waren die Triebwagen-Schnellzüge (TS) von 1952 bis 1956 mit Fahrausweisen 3. Klasse benutzbar. Zwischenwagen der 1. Klasse wurden dann für internationale Kurse nachbeschafft. Die anfängliche charakteristische Kopfform mit hohem Dachkühleraufbau war unverändert von einem vorausgegangenen Doppelstockprojekt übernommen worden. Die SGP-eigene Motorproduktion bot keine höhere Leistungsklasse als den S 12a mit 540 PS. Darin begründet lag, dass es ein vollbesetzter Zweiwagenzug auf 26-Promille-Rampen nur auf 33 km/h Beharrungsgeschwindigkeit brachte und ein Dreiteiler am Semmering mitunter Nachschub benötigte.

Mit dem „Blauen Blitz“ hatten die ÖBB ab Mai 1952 ein TS-Binnennetz im damals noch nicht elektrifizierten Südbahnbereich bzw. auf den inneralpinen Querlinien eingerichtet. Der erste Auslands-einsatz erfolgte ab 1954 von Graz nach München während des Winters im Plan des im Sommerfahrplan lokbespannten „Steiermark-Express“. Für den „Venezia“ Wien – Venedig und den „Miramare“ Wien – Triest wurden ab 1959 modifizierte VT 5145 eingesetzt, die mit niedriger ge-setztem Kopf das internationale Umgrenzungsprofil 505-1 einhielten. Kein Profilproblem gab es als „Vindobona“ Wien – Prag – Dresden – Berlin. Hier liefen 1962 bis 1964 noch die unveränderten 5045 01 bis 05 und 08 mit Zusatztanks samt ho-hem Kühleraufbau als Drei- bis Fünfteiler mit beidseitigen Triebköpfen. Eigens für den Umlauf nach Berlin waren bis 1962 drei Halbspeisewagen AR4T1 7745 mit Seitengangabteilen 1. Klasse als neuerer WaggonTyp mit Wegmann-15-Drehgestel- len und Übersetzenstern beschafft wor-den. Spätere Auslandseinsätze führten von Wien nach Budapest und Brno, ehe die 5145 vergleichbar den DB-VT 08⁵ in den Regionalverkehr versetzt wurden.

Tschechoslowakischer „Vindobona“

Mit der zyklisch wechselnden Stellung der Triebzüge für den „Vindobona“ Berlin –



Der „Vindobona“ Wien FJB – Prag – Berlin Ostbf wurde turnusmäßig vom 21. September 1966 bis 1. August 1969 und mangels geeigneter ÖBB/ČSD-Triebzüge durchgehend von 1972 bis 1979 mit einem VT 18.16 bzw. 175.0 der DR geführt, hier 1979 in Absdorf-Hippersdorf Dr. Helmut Petrovitsch

Prag – Wien im Verhältnis zum jeweiligen Laufweganteil (anstelle der Achskilometer-Abrechnung in Goldfranken) konnten die Ost-Verwaltungen Zahlungen in Westdevisen vermeiden. Nach der DR, die ab 1957 Triebzüge der DRG-Bauarten nach Wien schickte, oblag den ČSD in den

**Die Deutsche Reichsbahn
glänzte im „Vindobona“-Verkehr
mit ihrer Baureihe VT 18.16**

Perioden 1960 bis 1962 und 1964 bis 1966 die Fahrzeugstellung. Eingesetzt wurden zuerst drei- oder vierteilige dieselmechanische M 495 von Ganz aus Budapest, wie sie bereits 1944 als „Hargita“ für die MÁV entworfen und begonnen worden waren, aber als Cbmot 323 bis 326 erst 1954 fertiggestellt wurden. In der Zwischenzeit hatte Ganz offenbar vorrangig 18 solcher Züge als DP/DP-O für die Sowjetunion zu

liefern. Das Triebdrehgestell in den beiden Endwagen mit dem auflastenden Dieselmotor bedurfte aus Achsdruckgründen einer zusätzlichen Laufachse und war drehzapfenlos ausgeführt. In einer Exportoffensive lieferte Ganz bis 1958 insgesamt 26 derartige Züge nach Argentinien sowie drei als VT 12.14 an die DR (siehe *em* 2/04) und zehn als M 495 an die ČSD.

In der Periode 1964 bis 1966 setzte die ČSD im „Vindobona“ gleichermaßen dieselmechanische Ganz-Triebwagen ein, nunmehr allerdings solche eines weiterentwickelten Typs M 498 (im Schema ab 1965 als M 298) mit den üblichen zweiachsigen Triebdrehgestellen anstelle der entgleisungsneigenden dreiachsigen Bauart Ganz-Rónai beim Vorgängertyp. Die Front der M 298 erweckte einen aggressiv-wuchtigen Eindruck. Ab 1969 wäre die Fahrzeugstellung wieder den ÖBB zugefallen, die aber mangels inländischen

Bedarfs keine adäquaten Fernverkehrstriebzüge mehr im Bestand hatten. Ab Mai 1969 sollte stattdessen die ČSD übernehmen, die dafür eigens zehn Triebköpfe M 296.1 aus der Inlandsversion M 286 der Waggonfabrik Stauding (Tatra/Studénka) abwandeln ließ. Da sich deren Auslieferung verzögerte, blieben aus der Vorperiode die VT 18.16 der DR bis 2. August 1969 im Einsatz. Die M 296.1 waren Triebköpfe mit Panoramaführerstand an der Seite des Triebdrehgestells und mit Hilfsführerstand neben dem rückseitigen Fahrgastübergang, dazwischen Reisezugwagen ähnlich des Typs UIC-Y. Ab dem Sommer 1972 bis 1979 fuhr als „Vindobona“ nur noch die DR-Baureihe 175.0.

SVT 18.16 der Bauart Görlitz

Nach dem Muster des 1938 von Westwaggon in Köln gebauten und bis 1967 als Schadwagen im Reichsbahn-Ausbeserungswerk Wittenberge aufbewahrten



Nach dem möglicherweise bauartbedingten Unfall des „Bavaria“ in Aitrang verbannte die DB umgehend den schweizerisch-niederländischen Diesel-RAm aus ihrem Netz. Bis 1974 verblieb diesen Garnituren nur noch ein TEE der Relation Zürich – Brüssel, hier als „Edelweiß“ in Basel SBB Ernst Baumann/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch

innovativen Kruckenberg-Triebwagens 137 155 entwickelte die Waggonfabrik Görlitz den Fernverkehrstriebzug VT 18.16 für die DR. Nicht übernommen wurden die Jacobs-Drehgestelle, was die Zahl der zwischen den Triebköpfen eingereihten Zwischenwagen variabel machte. Eine Ein- oder Ausreihung von Wagen war aufgrund der starren Schalenmuffen-Kupplungen aber nur in einer Werkstatt möglich. Die zu trajektorierenden Züge „Neptun“ nach Kopenhagen via Warnemünde – Gedser und „Berlinaren“ nach Malmö via Rostock – Trelleborg durften hinsichtlich der Ladelänge auf den Fähren nur zwei Zwischenwagen führen, im „Vindobona“ waren es fallweise bis zu sechs. Die Typenbezeichnung war 1963 mit dem schon 1977 ausgemusterten Prototypzug mit zwei 900-PS-Triebköpfen, also 1.800 PS und 160 km/h Maximaltempo, festgeschrieben worden, wenn auch spätere Serienzüge 2.000 PS aufwiesen. Von 1969/72 bis 1981 fuhren VT 18.16 auch als „Karlex“ bzw. „Karola“ nach Karlovy Vary.

Als die Triebzugstellung für den „Vindobona“ im Zyklus mit Sommerfahrplan 1966 wieder der DR zukam, mussten Vor-

kriegs-SVT einspringen, bis zwei VT 18.16 Ende September 1966 die Leistung übernehmen konnten. Umgekehrt mussten die DR-Züge aber über den Endtermin 22. Mai 1969 hinaus ungeplant bis 2. August 1969 weiterhin die Relation Berlin – Prag – Wien bedienen, weil die neuen ČSD-Züge mit Triebköpfen M 296.1 noch nicht da waren. Zum Devisenbringer wurde der „Vindobona“, weil sich die ÖBB

Eine wuchtige und gleichfalls elegante Erscheinung war der RAM/DE1 von SBB und NS

mangels eines geeigneten eigenen Diesel-ferntriebzuges nicht mehr an der ihr zufallenden Fahrzeugstellung im zyklischen Wechsel beteiligen konnten und zusammen mit den ČSD den ununterbrochenen Einsatz zweier VT 18.16/175.0 ab 1972 mitzufinanzieren hatten. Die DR hatte also guten Grund, sich bis 1979 gegen die Umstellung des „Vindobona“ auf einen lokbe-spannten Zug zu sträuben. Nach der politischen Wende existierte 1992 nur noch eine einzige einsatzfähige Garnitur mit den Triebköpfen 175 014/019, die von der

DB AG bis 2002 für Chartereinsätze genutzt wurde. Aktuell läuft die Rekonstruktion einer Garnitur der heutigen Baureihe 675 zu einem fahrenden Nostalgiezug.

Triebkopf-TEE von SBB und NS

Aus schweizerisch-niederländischer Kooperation von Werkspoor, SIG und BBC entstand der Pool der Triebkopfzüge RAM-TEE 501/502 von SBB bzw. DE 1001 bis 1003 der NS. Die sechsachsigen, diesel-elektrischen Motorwagen bildeten mit dem dreiteiligen Wagensatz schweizeri-scher Bauart eine untrennbare Einheit. Der TEE „Edelweiß“ Zürich – Luxemburg – Brüssel (– Amsterdam) wurde mit Dieselzügen RAM/DE 1 vom 2. Juni 1957 bis 25. Mai 1974 geführt, wiewohl die gesamte Laufstrecke seit 29. September 1957 durchgehend, wenn auch mit verschiedenen Systemen, elektrifiziert war. Erst 1974 erfolgte beim „Edelweiß“ die Ablösung durch Vierstromzüge RAe der SBB. Ab Amsterdam gab es bis 1964 Zwischenverwendungen der RAM/DE 1 nach Paris („Étoile du Nord“ und „Île de France“). Zwischen 1964 und 1969 fuhren sie statt-dessen als „Arbalète“ zwischen Zürich

Europäische Dieseltriebzüge des grenzüberschreitenden Fernreiseverkehrs

Fahrzeugtyp/Bahngesellschaft	Einsatzländer	Antriebsleistung	Konfiguration/Achsformel	Einsatzzeitraum
SVT Köln/VT 06 ¹ DRB/DB	D, CH, ČS, A, HU, PL	2 × 442 kW ²⁾	2'Bo'+2'2'+Bo'2'	1938–1966
Aamot 20/Typ Árpád MÁV	HU, A, SVK	162 kW ³⁾	B'2' (Solo-Triebwagen)	1934–1955
VT 42/5042 BBÖ/ÖBB	A, HU, ČS, I	2 × 154 kW ²⁾	(1A)(A1)+Beiwagen	1936–1970
Bugatti Double PLM/SNCF	F, LU	4 × 108 kW ⁴⁾	(1B1)(1B1)+4'4'	1933–1953
TAR XF 1000 NORD/SNCF	F, BE, NL	2 × 280 kW ²⁾	Bo'2'+2'2'+2'Bo'	1934–1959
VT 08 ⁵ /613.6 DB	D, CH, F, BE, NL	736 kW ⁵⁾	B'2'+2'2'+2'2'	1952–1960
VT 10 ⁵ (Gliederzug) DB	D	4 × 118 kW ³⁾	B'1'1'1'1'1'B'	1954–1957
5045/5145 ÖBB	A, D, ČS, HU, Yu, I ¹⁾	2 (1) × 397 kW ⁵⁾	B'2'+Zwischenwg.+2'B' (bzw. 2'2')	1952–1970
M 495.0/M 295.0 ČSD	ČS, D, A, HU	2 × 331 kW ³⁾	(1B)2'+2'2'+2'(B1)	1953–1968
M 498.0/M 298.0 ČSD	ČS, D, A, HU	2 × 456 kW ³⁾	B'2'+2'2'+2'2'+2'B'	1961–1970
M 296.1/854 ČSD/ČD	ČS, D, A	2 × 588 kW ⁵⁾	B'2'+Zwischenwagen+2'B'	1968–1972
VT 18.16/175.0/675 DR/DB AG	D, ČS, A, PL, HU	2 × 662 kW ⁵⁾	B'2'+Zwischenwagen+2'B'	1965–1981
VT 11 ⁵ /601 DB	D, CH, A, I, F, BE, NL	2 × 810 kW ⁵⁾	B'2'+Zwischenwagen+2'B'	1957–1988
RAm 501/DE 1000 SBB/NS	CH, D, NL, F, BE, LU	2 × 736 kW ²⁾	(A1A)(A1A)+2'2'+2'2'+2'2'	1957–1974
ALn-TEE 442/448 FS	I, CH, F, A, D	2 × 360 kW ³⁾	B'2'+2'B'	1957–1972
RGP-825/TEE-X 2770 SNCF	F, I, CH, D, BE, NL	607 kW ³⁾	B'2'+2'2'	1957–1965
IC 3 (MFA+FF+MFB) DSB	DK, D, SE	4 × 294 kW ³⁾	(1A)(A1)(A1)(A1)	1989–2019
ICE TD/605 DB AG	D, A, CH, DK	4 × 560 kW ²⁾	2'Bo'+Bo'2'+2'Bo'+Bo'2'	2001–2017
IC DE 2000 N OSE	GR	2 × 1.000 kW ²⁾	B'B'+Zwischenwagen+B'B'	1989–2015

¹⁾ Italien nur 5145; ²⁾ diesel-elektrisch; ³⁾ diesel-mechanisch; ⁴⁾ benzin-mechanisch; ⁵⁾ diesel-hydraulisch

und Paris. Für die damit 1969 freigesetzte Garnitur fand sich eine Weiterverwendung in der Umwandlung des „Bavaria“ Zürich – München zum TEE. Der Unfall des RAm 501 bei Aitrang am 9. Februar 1971 bewog die DB, diesen Zügen die Deutschland-Zulassung dauerhaft zu entziehen. Erst 1977 wurden die vier z-gestellten TEE-Züge nach Kanada an die Ontario Northern Railroad verkauft. Eisenbahnfans ist der „Northlander“ sicherlich ein Begriff. Von 1977 bis 1979 fuhr die ONR mit den originalen europäischen Kompositionen, danach bis zum Einsatzende 1992 mit einer FP7 als Triebkopf. TEE-Enthusiasten konnten später nur noch Wagenfragmente nach Europa

zurücküberführen, denn die früheren Triebköpfe waren längst verschrottet.

RGP der SNCF in TEE-Relationen

Die SNCF investierte zum Start der TEE-Dienste 1957 den geringsten Aufwand fürs Rollmaterial. Der für Fernverbindungen bereits vorhandene Triebwagentyp RGP (Rames à Grand Parcours) X 2700, wie er seit 1956 unter anderem schon bis Mailand, Zürich und Frankfurt (Main) lief, wurde mit stärkerer 825-PS-Motorisierung für 140 km/h und eingebauter Küche für den Service am Sitzplatz in rot/beigem Lack nachbeschafft. Die Minimaleinheit bestand aus einem Triebkopf X 2771 bis 2781 mit einseitigem Panoramaführerstand und

einem Steuerwagen mit Stirnübergang und ausfahrbarem Faltenbalg, daneben eine begangte Führerkabine jener Art, wie sie bei den DB-„Silberlingen“ als „Hasenkästen“ bezeichnet wurde. Nach Zürich wurde der ohnehin schon bestehende RGP-Kurs 1957 zum TEE „Arbalète“ (bis August 1964), der Zug Lyon – Mailand zum TEE „Mont Cenis“ (bis Mai 1960). Der „Île de France“ fuhr bis Ende Mai 1964 zwischen Paris und Amsterdam, und nach Dortmund kamen RGP als „Parsifal“ bzw. ab 29. Mai 1960 im Plan „Rhein-Ruhr“ bis 29. Mai 1965, als jeglicher TEE-Einsatz der RGP endete.

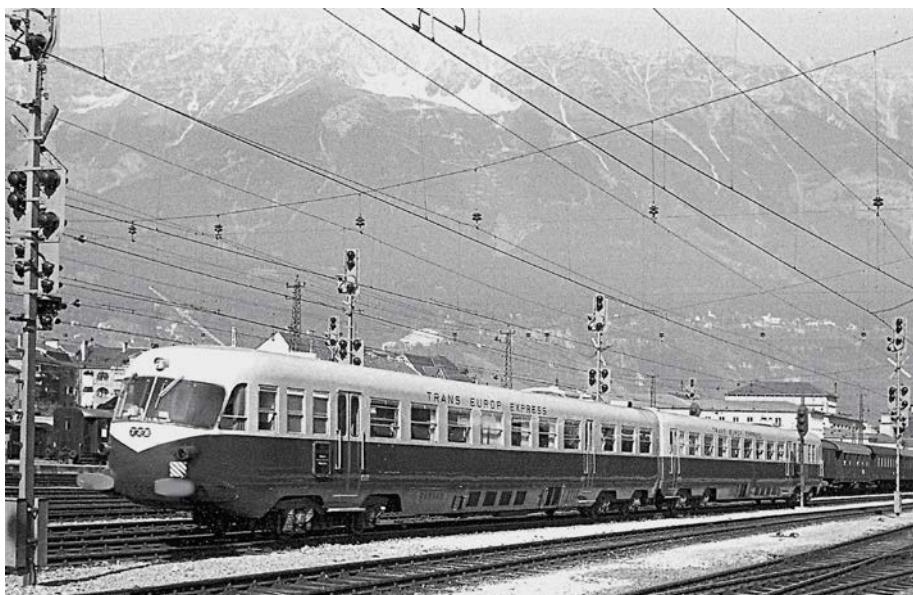
Italienischer TEE-Chic

Zum Start des TEE-Netzes beschafften die Italienischen Staatsbahnen 1957/58 neun zweiteilige Dieseltriebwagen ALn 442/448, die sich von den ab 1950 in Dienst gestellten Solotriebwagen ALn 880 ableiteten. Die zwei starr gekuppelten Teile des TEE waren mit unterflurig eingebauten 360-Kilowatt-Boxermotoren samt Fünfganggetriebe angetrieben (Achsfolge B'2'+2'B'). Sie verfehlten aber die Vorgabe der TEE-Kommission für die auf Steigungsstrecken zu erreichenden Beharrungsgeschwindigkeiten. Von Innsbruck bis zum Brenner war dem TEE „Mediolanum“ eine längere Fahrzeit eingeräumt



Schon ab 1956 verkehrten rot/beige Garnituren RGP 825 – wie sie die SNCF ab 1957 als TEE einsetzte – im Zuglauf „Mont Cenis“ Mailand – Turin – Lyon, ihrerseits 1960 abgelöst von italienischen ALn 442/448. Im Bild X 2778/-79 im Jahre 1956 in Milano C

FS/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch



Ein stilistisches, aber kein technisches Highlight waren die TEE-Garnituren ALn 442/448 der FS als „Mediolanum“ Mailand – München von 1957 bis 1969, die auf Verlangen der DB bis 1972 durch die Baureihe 601 ersetzt wurden, aufgenommen 1958 an der Einfahrt von Innsbruck Otto Janusz/Sig. Dr. Helmut Petrovitsch

Mailand – München via Brenner ab 15. Oktober 1957 und der „Lemano“ von Mailand via Simplon – Lausanne ab Fahrplanwechsel zum 1. Juni 1958. Der TEE „Mont Cenis“ Mailand – Lyon via Modane – Chambéry wurde bis Sommer 1960 mit französischen RGP-825-Garnituren geführt, erst 1960 bis 1973 mit ALn 442/448 der FS. Auf Betreiben der DB wurde der „Mediolanum“ ab Sommer 1969 durch die deutsche Baureihe 601 ersetzt. Ab 1972 kamen neue lokbespannte FS-Garnituren zum Einsatz. Die Diesel-TEE fuhren als ALn 442/460 nach Ausbau von Küche und Zollabteil bis 1982 auf inneritalienischen Kursen – zuletzt ab 1975 von Mailand bzw. Venedig nach Calalzo. Der ALn 448.2007 war ab 1986 Exponat im Wissenschafts- und Technikmuseum in Mailand, ehe er 2008 wegen Asbestisolierung weichen musste. Der ALn 442/460.2008 stand 17 Jahre lang im Freigelände der insolventen Eisenbahn-Werkstätte Magliola und wird derzeit für die historische FS-Stiftung in La Spezia aufgearbeitet.

In Zeiten, als es noch keine ausufernden Zulassungsverfahren von ERA und EBA sowie keine obligatorischen Zugsicherungssysteme gab, wurden grenzübergreifende Triebzugeinsätze zwischen den beteiligten Verwaltungen abgeklärt und meist nach einer einzigen problemlos verlaufenen Probefahrt besiegt. So kam zwischen 1958 und 1965 während der sommerlichen Tourismussaison ein Triebwagenpaar ALn 773 des italienischen Inlandsverkehrs zu einem eintägigen Umlauf als „Gondoliere“ von Venedig nach München, bei der DB als einfacher Dt, in Österreich als TS (Triebwagenschnellzug) und südlich des Brenners mit Rapido-Status.

VT 11⁵ als TEE der Bundesbahn

Die Konzeption des VT 11⁵ nahm die Gestaltungsidee Kruckenbergs mit hoher Vorbauhaube und hochgesetztem Führerstand auf – modifiziert auf wohlgerundete Formen im Sinne des Zeitgeistes und mit unabhängigen Einzelwagen auf eigenen Drehgestellen. Eine Gliederkette auf Einachsfahrwerken wurde angesichts des problematischen Fahrverhaltens des vorausgegangenen VT 10⁵ verworfen. Die Wagenbreite wurde dennoch wie beim Gliederzug auf komfortable 301 Zentimeter festgelegt, was die Elementlänge auf 17,5 Meter bei 12,6 Metern Drehzapfenabstand beschränkte. Der Sitzreihenabstand im



Die wenigsten dürften sich noch an den Einsatz zweier italienischer Inlandstriebwagen ALn 773 im Tandem als platzkartenpflichtigen Dt/TS/Rapido „Gondoliere“ München – Venedig via Brenner während der Sommermonate zwischen 1958 und 1965 erinnern, aufgenommen 1959 in Innsbruck Walter Kreutz/Sig. Dr. Helmut Petrovitsch

als einem ellokbespannten Regionalzug mit sieben Zwischenhalten.

Die FS beschleunigte die TEE-Zugläufe, indem sie den Dieseltriebzug in Teilabschnitten mit elektrischen Rapido-Triebwagen ALe 601 oder ETR 220 kuppelte. Beim „Ligure“ war diese Traktionshilfe bis Ventimiglia vor 1968 ein Zweisystem-Gespann ALe+Lebc 840 für 3-Kilovolt-Gleich- bzw. 3,6-Kilovolt-/16,7-Hertz-

Drehstrom. Zu den zweiteiligen TEE beschaffte Zwischenwagen Ln 60 konnten angesichts der Untermotorisierung auf den über Bergstrecken (Brenner, Simplon, Mont Cenis) führenden Kursen nie eingesetzt werden.

Wegen verspäteter Lieferung fuhr der TEE „Ligure“ erst ab 12. August 1957 von Mailand über Genua und Nizza nach Marseille (ab 1969 bis Avignon), der „Mediolanum“



Letzte TEE-Leistung der DB-Baureihe 601 war bis 1972 der „Mediolanum“ Mailand – München, fotografiert in der Sillschlucht bei Innsbruck am ersten Fahrtag, dem 1. Juni 1969. Die in Frankfurt (Main) beheimateten Garnituren wurden im Zulauf bis München bzw. retour in geeigneten IC-Trassen eingesetzt Dr. Helmut Petrovitsch

Großraum betrug 115 Zentimeter mit in Fahrtrichtung drehbaren Fauteuils. Die Zwischenwagen waren komplett in Aluminium-Leichtbaubauweise ausgeführt. In den beliebig konfigurierbaren Wagensätzen besaßen die Einzelwagen Scharfenberg-Kupplungen, die automatisch sämtliche elektrischen und pneumatischen Verbindungen herstellten. Die Basiseinheit bestand aus fünf Wagenelementen: zwei Apm,

Die TEE-Leistungen der DB-Baureihe 601 steuerten viele ausländische Reiseziele an

zwei Aüm und ein WR. Mit nachgelieferten Wagen wurden etliche Zugsätze bedarfsgerecht bis auf acht Elemente verlängert, in der Nachnutzung für den touristischen Turnusverkehr bis 1988 sogar auf zehn.

Der VT 11⁵, ab 1968 Baureihe 601, verbindet sich mit den allbekannten Zugnamen wie „Saphir“ nach Ostende, „Helvetia“ Hamburg – Zürich, „Ruhr-Paris“ Richtung Frankreich, „Rhein-Main“ nach Amsterdam, „Parsifal“ Hamburg – Paris, „Diamant“ nach Antwerpen sowie mit den Ft im inländischen DB-Netz. Wegen verzögerter Triebzuglieferung wurden 1957 für einige Monate auch VT 08⁵ ein-

gesetzt. Letzte mit dem DB-601 besetzte TEE-Verbindung war der „Mediolanum“ München – Mailand, der 1969 bis 1972 die zuvor eingesetzten ALn 442/448 der FS ersetzte. Mit der Redimensionierung des TEE-Netzes kamen 601 – nun an der Front mit schnödem Blechschild statt des TEE-Emblems als Intercity (ICt) gekennzeichnet – in einem inländischen und auf Frankfurt (Main) und Hamburg ausgerichteten Schnellfahrnetz zum Einsatz. Die Umstellung auf beidklassige Züge im Schema „IC 79“ zwang die 601-Garnituren zunächst aufs Abstellgleis. Eine Weiterverwendung als Tageszüge für den Reisebüro-Turnusverkehr „Alpen-See-Express“ erfolgte bis April 1988 und vermittelte dem Pauschalreisenden 2. Klasse eine gewisse nostalgische Aura im Stil des TEE.

Gasturbinenantrieb als Irrweg

Für eine Leistungssteigerung des TEE auf 160 km/h ohne strukturelle Umbauten kam man auf die Idee, die 1.000-PS-Dieselmotoren unter den Vorbauhauben durch leistungsfähigere und dabei sogar kleinere und leichtere Gasturbinen aus der Helikoptertechnik zu ersetzen. Das erfolgte ungeachtet des viel höheren spezifischen Kraftstoffverbrauchs, des höheren

Luftdurchsatzes und des verursachten Lärms. Vorbild waren die Turbotrains ETG (Élément à turbine à gaz) und RTG (Rame à Turbine à Gaz) der SNCF. Vier 601-Triebköpfe der DB wurden 1971 zu Turbo-602 umgebaut. Nach dem Schock der Ölkrise 1973 stoppte die DB aber weitere Umbaupläne und musterte die Gasturbinen-Triebköpfe bis 1978/79 aus. Äußerlich waren diese an den ausbauenden Lufteintritten für beide Fahrtrichtungen an den Vorbauten zu erkennen. Als „Max Liebermann“ kehrte ein 1988 an den Händler Jelka verkaufter und in Italien aufgearbeiteter 601 vom 1. August 1990 bis 27. Oktober 1990 als IC der DR nach Deutschland zurück und rollte später als „Blue Star Train“ der ESG durchs Land.

Dänische Gumminasen IC 3

Scandia in Randers (ab 1990 ABB) erhielt den Auftrag, für die besonderen früheren Betriebsumstände mit Fährstrecke über den Großen Belt einen kompakten, dreiteiligen Dieseltriebzug für 180 km/h zu entwickeln, der sich aus einer Mehrfachgarnitur heraus besonders rasch trennen bzw. wieder vereinigen lässt. Es entstand der dreigliedrige IC 3 mit Jacobs-Drehgestellen und je zwei unter den Endwagen



Im Zuge der Typensuche für das künftige Flügelzugkonzept im Bayerischen Oberland kam die dänische Fernverkehr-„Gumminase“ MF 5076 mit Deutschland-Zulassung zu einem Probebetrieb auf die Tegernseebahn, aufgenommen am 12. Juni 1994 in Gmund



40 Jahre nach den VT 11⁵ beschaffte Deutschland nochmals fahrdrachtunabhängige Ferntriebzüge als ICE TD der Baureihe 605 – und zwar dieselelektrisch mit elektromechanischer Neigefunktion und eingesetzt zwischen München und Zürich sowie Nürnberg und Dresden – hier am 8. August 2002 in Lindau

MFA 5000/MFB 5200 unterflur eingebauten Antriebssätzen für den innenliegenden Radsatz des benachbarten Drehgestells (1A)(A1)(1A)(A1). Das charakteristische Merkmal der IC 3 ebenso wie der elektrischen IR 4 ist die überdimensionale Gummiwulst an den Fahrzeugenden. Beim Kuppeln/Entkuppeln wird die aufblasende Druckluft vorüber-

gehend ausgelassen, die elektrischen und pneumatischen Verbindungen liegen in der Scharfenberg-Kupplung. Damit wurden Mehrfachgarnituren in Minuten schnelle für die Fährverladung auf die drei parallelen Gleise im Schiff getrennt und danach wieder zusammengestellt. Bei der Weiterfahrt über Jütland konnten die Einzelgarnituren aus Kopenhagen zu ver-

schiedenen Endzielen geflügelt werden. Jede Führerstandsfront ist nach der Seite wegklappbar, um einen Fahrgastwechsel durch den gesamten Zug hindurch zu gewährleisten. Die DSB beschafften 1989 bis 1992 insgesamt 96 dreigliedrige IC 3, von denen die Nummern 76 bis 92 für den Durchlauf über die Vogelfluglinie nach Deutschland angepasst waren. Neben Indusi und Zugfunk mussten sie auch eine modifizierte Türmechanik aufweisen, die die Türblätter beim Ausschwenken nicht an DB-Hochbahnsteige anecken ließ. Die EC aus Kopenhagen rollten ab 30. Mai 1993 mit zwei Teilgarnituren aus dem Fährschiff in Puttgarden und dockten dort an einen leer wartenden IC 3 als Verstärkergarnitur bis Hamburg an. Zwischen 2007 und 2017 waren die IC 3 auf der Vogelfluglinie weitgehend durch die Baureihe 605 ersetzt; 2017 bis 2019 fuhren wieder nur die IC 3. Die MFA/FF/MFB waren anfänglich weiß mit roten Türbereichen lackiert, ab 2004 zunehmend silbergrau mit dunkelblauem Fensterband, einzelne auch rot mit schwarzgrauem Fensterband. Als die Tegernseebahn ein Flügelungskonzept suchte, kam 1996 der DSB-IC 3 76 zur Probefahrt nach Bayern.

Problematischer Diesel-ICE

44 Jahre nach dem TEE-VT 11⁵ rollten 2001 wieder neue deutsche Dieselfernverkehrstriebzüge an: 20 Vierteiler der Baureihe 605 (Tz 5501 bis 5520) als ICE TD. Die Wagenkästen entsprachen jenen der elektrischen ICE T, jedoch wurde nicht die Fiat-Neigetechnik, sondern eine elektromechanische Winkelregelung aus der Rüstungstechnik von Siemens/SGP verbaut. Die gesamte Traktionsausrüstung musste unterflur Platz finden. Auf einem gemeinsamen Tragrahmen ist unter jedem Wagenelement ein 560-Kilowatt-Cummins-Motor samt Generator aufgehängt. Die Generatorsätze zweier benachbarter Wagen speisen einen gemeinsamen Zwischenspannungskreis, aus dem der Traktionswechselrichter die Drehstrommotoren im hinteren Drehgestell des Kopfwagens und im vorderen Drehgestell des Folgewagens versorgt (Achsfolge 2'Bo'+Bo'2'+2'Bo'+Bo'2').

Die 2.000-Kilowatt-Gesamtleistung genügte für 200 km/h Maximaltempo. Die Züge beschaffte man für die noch nicht durchgehend elektrifizierten Spangen Nürnberg – Dresden und München –



Fünfteiliger dieselelektrischer Triebzug als IC Thessaloniki – Athen aus der zweiten AEG/Hennigsdorfer Lieferserie von 1995 am 3. Oktober 2001 auf der Papadiabrücke der heute durch den neun Kilometer langen Basistunnel ersetzen Bergstrecke durch das griechische Kallidromo-Gebirge Dr. Helmut Petrovitsch (3)

Zürich, weshalb sie ab Ablieferung eine Ausrüstung für SBB-Strecken besaßen.

Der ICE TD München – Zürich verkehrte in einem Umlauf ab Juni 2001 zwar mit eingeschalteter Neigetechnik, aber nicht bogenschnell im Tandem. Auf der Franken-Sachsen-Magistrale ereignete sich am 2. Dezember 2002 ein Achsbruch unter dem 605 203. In der Folge verkehrten dort ersatzweise RegioSwinger der Baureihe 612 im Fernverkehrsanstrich. Nach Zürich fuhren – unterbrochen von kurzzeitigen Stilllegungen durch das EBA – 605 bis zur Abstellung der gesamten Baureihe per 14. Dezember 2003. Fahrgastfahrten erfolgten erst wieder im Zusammenhang mit der Fußball-WM 2006. Die ICE TD 03 bis 07, 10, 14 und 16 bis 20 liefen ab 9. Dezember 2007 als Ersatz für untaugliche dänische Neubautriebzüge IC 4 von Ansaldo/Breda über die Vogelfluglinie

und hatten dafür die DSB-Zugsicherung ATC erhalten. Ergänzt durch DSB-IC 3 dauerte dieser 605-Einsatz bis Ende September 2017. Von da an bis zur Einstellung des Trajekts Ende 2019 gehörte die Vogelfluglinie wieder den DSB-IC 3. Parallel begann die Verschrottung der ICE TD mit Ausnahme der beiden Versuchsträger 17 und 19 für DB Systemtechnik.

Kooperation für Griechenland

Als ein deutsch-deutsches Gemeinschaftsprojekt entstanden 1989 zwölf vierteilige Triebkopfzüge in Kooperation von LEW Hennigsdorf (Konsortialführer und Fahrzeugteil), AEG Berlin (dieselextrische Traktionsausrüstung) und Waggonbau Bautzen (Zwischenwagen) für die griechische OSE. Diese Fahrzeuge wurden in konventioneller Dieselelektrik ohne gesteuerte Umrichter konzipiert. In den beidseitigen Triebköpfen (OSE 601 bis 624

sowie AEG-Nachlieferung 1995 unter 651 bis 666, im neueren Schema Reihe 520 101/201 ff. und 151/251 ff.) nimmt die Maschinenanlage aus MTU-Diesel mit 1.000 Kilowatt samt angeflanschtem Drehstromsynchrongenerator fast die halbe Wagenlänge ein. Die Mischstrom-Kollettormotoren sind unterflur längsliegend aufgehängt und treiben die Radsätze je eines Drehgestells über Gelenkwellen und Achsgetriebe an (Achsfolge B'B'). Die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h konnte auf den Altbaustrecken in Griechenland allerdings nie ausgefahren werden. Andererseits erlebten diese DE-IC 2000 N die Inbetriebnahme der meisten Neubauabschnitte nicht mehr im Einsatzbestand. Zuletzt waren die Züge auf nichtelektrifizierten Strecken in Nordgriechenland eingesetzt. Keine der Garnituren ist heute bei Trenitalia/Hellenic Train mehr aktiv. Dr. Helmut Petrovitsch



Der „Blaue Blitz“ VT 5045/VS 6545 fand in Österreich schon bald nach seiner Inbetriebnahme beim Vorbild 1953 zwei konkurrierende HO-Nachbildungen von Kleinbahn (links) und Liliput (rechts)

Dieselnde Mehrteiler

für Vitrinen und den Anlagenbetrieb

Modellübersicht europäischer Dieselferntriebzüge ■ Unser Rückblick zeigt, dass die Modellbahnhersteller lange Zeit primär auf Loks und Wagen setzten. Für Triebzüge sah man vermutlich nur geringe Absatzchancen, weshalb erste Angebote zum Thema erst in den 1960er-Jahren auf die Anlagen rollten

Bei Betrachtung des Themas „europäische Dieseltriebzüge“ aus Modellbahnersicht fällt auf, dass die Branche erst spät den Fokus auf diese Fahrzeugart gelegt hat. Ein Grund könnte sein, dass es seinerzeit kaum eine Sammlerszene gab, die Triebwagen und -züge forderte. Man folgte auch nicht der Bewunderung, die man dem schmucken TEE ab 1957 beim Vorbild schenkte. Damals hätten Modelltriebzüge als Werbeträger für die Schie-

nenfahrzeugindustrie und die DB sicherlich hohe Stückzahlen erreicht und zum Selbstantrieb werden können. Doch es blieb bei zaghaften Versuchen: Der allbekannte VT 11⁵ erschien 1957 in H0 lediglich als Kleinserienmodell von *Tesmo/Ortwein*. Erst 1983 folgte das erste Großserienmodell von *Roco* nach dieser Vorlage. In Österreich nahmen sich die beiden damaligen Modellbahnhersteller *Kleinbahn* und *Liliput* 1953 parallel des aktuellen Sujets

„Blauer Blitz“ VT 5045 an, und in Italien erschien der TEE ALn 442/448 zeitnah bei *Rivarossi*. Zu nachweislich höheren Stückzahlen brachte es erst *Trix* 1963 mit dem auch nach der Zweileiternorm gebauten VT 08⁵. *Gützold* präsentierte im gleichen Jahr den dreiteiligen SVT „Leipzig“, und *Märklin/Hamo* folgte 1965 mit dem RAM-TEE der SBB/NS, der vergleichsweise schon ziemlich gut detailliert, allerdings im Längenmaßstab von 1:104 ausgeführt war.



Mehrteilige H0-Triebzüge gab es von deutschen Herstellern erst 1963: Neben dem SVT 137 „Leipzig“ von Gützold (links) erschien auch der Trix-VT 08⁵ – allerdings in leichter Überbreite, aber mit durchlaufenden Schürzen (oben) **Oliver Strüber**



Einen dreiteiligen Schnelltriebzug des Typs „Köln“ gab es 1987 von Liliput



Fünfteiliger ÖBB-5045 als letzjährige Neuheit von Jägerndorfer Collection

Wie bei den bereits in *em* 12/25 vorgestellten elektrischen Triebzügen des europäischen Fernreiseverkehrs beschränkt sich unsere Übersicht auf annähernd maßstäbliche H0-Modelle für den Zweischielen-Zweileiterbetrieb und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die abgebildeten Garnituren sind nicht zugehörige Sammlermodelle und stehen als Illustration für lauffähige Betriebsmodelle. Es sind deshalb auch keinerlei Füllstücke eingesetzt wie bei Vitrinenmodellen üblich, um unschöne Schürzenausschnitte zu kaschieren. Die aufgeführten Artikelnummern sind jene der analogen Basisversion; Farb- und Beschriftungsvarianten bleiben weitgehend unerwähnt.

Modelle deutscher Baureihen

Der VT 08 502 von *Trix* (Artikelnummern 2295/-6) bzw. *Rivarossi* (1993/2961) er-

schien 1963 etwas bullig in Überbreite, sodass die Schürzen für die ausschwenkenden Drehgestelle nicht ausgeschnitten werden brauchten. 1984 betrat *Lima* mit dem VT 613 615 (149808) den Markt, kehrte ab 1991 mit verbesserter Antriebstechnik wieder (-18LK) und folgte 2010

Die teilweise nur zweiteiligen Triebzüge lassen sich auch gut auf kleinen Anlagen einsetzen

als Aushilfs-TEE (HR2016), wie er beim Vorbild 1957 knapp vier Monate lang im „*Helvetia*“ lief. Eine 1:93,5-Nachbildung blieb bei *Trix* 2006 in digitaler Soundversion (22602) Profi-Club-Mitgliedern vorbehalten. 2010 gesellte sich von *Roco* zwar kein weiterer VT 08⁵, aber der artverwandte VT 12⁵ hinzu (63130).

Im Jahre 1963 war *Gützold* mit einem ersten noch etwas groben Modell eines Vorkriegs-SVT angetreten – des SVT 137 154 „*Leipzig*“ der DR (190/14/1). 1987 folgte *Liliput* mit dem SVT „*Köln*“ in verschiedenen Varianten – allen voran dem DR-137 278 (12610), wie er 1957 bis 1960 und dann nochmals kurzzeitig 1966 als „*Vindobona*“ bis Wien gekommen war. Andere Versionen waren der DB-VT 06 110 in der kurzlebigen Nachkriegslackierung Blau-grau/Hellgrau (-00), VT 06 104 in DB-Rot (-04) und der US-Dienstzug VT 06 106 in Blau (-03). 1999 folgten Neuauflagen als DR-137 856 „*Vindobona*“ in Violett/Creme (L112602) und „*Rheinblitz*“ (-01). Danach gab es keine Neuauflage mehr.

Von *Trix* kam 2004 der zweiteilige SVT 137 150 „*Hamburg*“ (22010) in Violett/Beige und als VT 04 501 „*Montan-Ex*“ in DB-



Zeitweise gab es den SNCF-Triebzug RGP 825 als TEE-Garnitur bei Roco

Dr. Helmut Petrovitsch (6)



Italienischer ALn-TEE 442/448 als schicker H0-Triebzug von Roco



Schweizerisch-niederländischer RAM-DE 1 aus dem Roco-Sortiment



Der Bundesbahn-Paradetriebzug TEE-VT 115/601 erschien 1983 bei Roco



Östliches Gegenstück zum DB-TEE war der DR-VT 18.16 – hier als Kato-Garnitur Dr. Helmut Petrovitsch (3)

Rot (-25). Einige weitere Modelle von Vorkriegs-SVT stammen von *Kato* aus Japan: 1998 der „Fliegende Hamburger“ DRG-877 (30701) und als späterer VT 04 000 in Rot/Beige der SWDE aus der französischen Besatzungszone (-05) sowie als roter DB-Zug (-03). Von 2007 datieren der 137 232 „Hamburg“ in Violett/Creme (K301301), der VT 04 501 in Rot (-1500) und der nie im Regelbetrieb gelaufene Kruckenbergs-Versuchszug 137 155 (13715).

Blick in die Nachbarländer

Den „Blauen Blitz“ VT 5045 der ÖBB gab es in H0 bereits seit 1953 als verkürzte Modelle von *Liliput* und *Kleinbahn*. *Dolischo* initiierte den VT 5045/5145 bei *Piko*: zweiteilig mit Hochdach (52072), als Dreiteiler 5045 für die späte Epoche III mit blauen Schürzen (-62), zweiteilig mit Dreilicht-Spitzensignal (-68) und dreiteilig als 5145 mit niedrigerem Dach (95104). *Jägerndorfer Collection* trat 2024 mit dem fünfteiligen „Vindobona“ der Reisesaisonen 1962 bis 1964 mit zwei motorisierten Triebköpfen an (25500), aber noch immer fehlt der dreiteilige Zug ohne Verstärkungswagen. *Jägerndorfer*-Varianten mit niedriger gesetztem Dach sind die VT 5145 alt (-100) und modernisiert (-200). Der italienische TEE-ALn 442/448 erschien erstmals 1963 bei *Rivarossi* in der 1:80-Ära (1773), dann von *A.C.M.E.* mit Gummibandantrieb (70004) und 2007 der „Mediolanum“ von

Roco (63110). Der französische RGP als TEE tauchte schon 1967 bei *Lima* auf (1002CL), folgte bei *Roco* ab 1991 (43033) und in wiederkehrenden Neuauflagen (43034/63079/73193). Für 2025 war ein rot/beiges französisches TEE-Modell RGP 825 von *REE* angekündigt (MB-257). Der erste RAM-TEE I kam 1965 von *Märklin/Hamo* stark verkürzt (8370/8470), dessen „Northlander“-Abwandlung Ende der

Dieselferntriebzüge verschiedener europäischer Bahnverwaltungen sind in H0 erhältlich

1970er-Jahre einen Sammlerhype auslöste. Dann kam der RAM von *Lima* (148812/201005/-6), 2007 von *Trix* als „Edelweiß“ DE 1002 (22131) und nochmals 2020 für den Profi-Club (-976), 2007 als RAM 501 von *RailTop* (11101) bzw. *L.S. Models* (17001) sowie von *Roco* mit verschiedenen Zuglaufangaben – unter anderem als RAM 502 „Bavaria“ (63118) und „Northwander“ (-24).

Startriebzüge von DB und DR

Den VT 11⁵ gab es Anfang der 1960er-Jahre in einer ansprechenden Kleinserienversion von *Tesmo* und später bei *Ortwein*. Von *Roco* erschien 1983 der „Helvetia“ – aufgeteilt als vierteilige Grundgarnitur und drei Ergänzungswagen (4181A/4070A), 1988 als

IC (43012/-5), 1991 als „Max Liebermann“ (43013/-6), 2003 als Zugset VT 11 501 „Rhein-Main“ (63100), 2013 als „Blue Star Train“-Vierteiler der ESG (-2) und 2020 als zehnteiliger „Alpen-See-Express“ (71934/74078). Von *Trix* gab es einen digitalen „Helvetia“ (22261/23201). Im Jahre 2005 brachte *Roco* ein Zugset mit zwei Turbo-Triebköpfen der Baureihe 602 und sechs Zwischenelementen heraus (63101). Der Gliederzug VT 10 501 „Senator“ wurde von *Trix* 2013 in beiden Anstrichvarianten angeboten (24797/-809), aber auch von *Weinert Modellbau* als Kleinserienprodukt aufgelegt (4624D).

Der DR-VT 18.16 in der musealen Version als SVT „Görlitz“ ist von *Trix* digital mit Sound für mehr als eintausend Euro als Formneuheit angekündigt (25175) und erscheint natürlich auch bei *Märklin* (38175). Alle bisherigen Varianten der späteren DR-Baureihe 175.0 kamen von *Kato*: 1999 der „Vindobona“ (73312/-13), später als DR-VT (73300/-02), 2001 als DB AG-Museumszug (73308/-10) und 2018 in einer Wiederaufage (7073327). Aktuell ist der VT 18.16 bei *Lemke* im Herbstkatalog 2025 aufgeführt (K30-732-1/-3-1). Dr. Helmut Petrovitsch

Der Innsbrucker Autor **Dr. Helmut Petrovitsch** ist ein ausgewiesener Eisenbahn-Fachmann und seit vielen Jahrzehnten fürs *em* aktiv.



Planen - bauen - steuern

Jetzt Digitale Modellbahn oder MIBA Spezial mit über 30 % Rabatt kennenlernen



3x
für nur 17,90 €
(statt 26,70 € im Einzelverkauf)



2x
für nur 17,90 €
(statt 25,80 € im Einzelverkauf)

Digitale Modellbahn bietet Praxis- und Erfahrungsberichte, Tests, Marktübersichten sowie alle Neuigkeiten aus der Welt der digitalen Modellbahntechnik und -elektronik und der entsprechenden Software

MIBA Spezial widmet sich mit jeder Ausgabe einem angesagten Modellbahn-Schwerpunktthema mit herausragenden Tipps, Anregungen, Bildern und Anleitungen zu Planung, Bau- und Gestaltung von Anlagen.

+ Geschenk Ihrer Wahl

1x
gratis



1 | MIBA Neuheiten-report 2026

Das MIBA-Neuheitenheft bietet einen einzigartigen Überblick über die wichtigsten Modellbahn- und Zubehörneuheiten des Jahres 2026



2 | Modellbahn-Schule 53 „Städte gestalten“

Wissenswertes rund um die Stadt, deren typische Bauten und Einrichtungen sowie den Straßenverkehr für die perfekte Modellbahnanlage.



3 | MIBA Spezial 153 „3D-Druck und Lasercut“

mit wertvollen Tipps für den Einsatz von 3D-Druck und Lasercut-Technologie und interessanten Projekten zum Selberbauen.

Jetzt Magazin Ihrer Wahl testen und Geschenk sichern unter



abo.digitale-modellbahn.de/3+1



abo.miba.de/2+1

Bild des Monats





Reisekultur auf Schienen

Einen Hauch klassischer Bundesbahn-Atmosphäre versprüht E 10 1239 am 6. Dezember 2025, als sie mit dem Rheingold-Sonderzug des Freundeskreises Eisenbahn Köln (FEK) aus dem Karlsruher Hauptbahnhof beschleunigt. Der FEK wurde 1955 gegründet und versteht sich als Traditionsträger für den historischen Rheingold-Wagenpark. Am Nikolaustag führt die Fahrt des Zuges von Köln zu einem Weihnachtsmarktbesuch nach Freiburg. Wer einen Platz gebucht hat, dem verspricht der FEK Reisekultur auf Schienen. Dazu zählt etwa ein Frühstück oder ein Glas Sekt, das bei der Fahrt durchs Mittelrheintal serviert wird. *Charly Kissel*



Im Dezember 2025 weiteten DB und SBB den Giruno-Einsatz in Deutschland aus. Seither rollen zwei Zugpaare täglich durch fast ganz Deutschland bis nach Hamburg Claus Weber/DB AG

■ DB Fernverkehr

Giruno-Einsatz in Deutschland ausgeweitet

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 startete ein neues Kapitel im deutsch-schweizerischen Bahnverkehr: Die DB Fernverkehr und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) setzen seither auf der Strecke Hamburg – Basel erstmals Hochgeschwindigkeitszüge vom Typ „Giruno“ ein. Sie verkehren künftig zweimal täglich je Richtung zwischen Hamburg-Altona und Basel SBB über Hannover, Kassel, Frankfurt (Main) und Karlsruhe.

Der Giruno ist ein elektrischer Hochgeschwindigkeits-Triebzug der SBB. Die offiziell als RABe 501 bezeichneten Züge wurden von Stadler Rail gebaut. Der Name leitet sich vom rätoromanischen Wort für „Bussard“ ab. Stadler selbst verwendet für diesen Zugtyp

das Akronym SMILE; es steht für „Schneller Mehrsystem-fähiger Innovativer Leichter Expresszug“.

Zur feierlichen Einführung wurde RABe 501 035 am 5. Dezember 2025 im Bahnhof Hamburg-Altona auf den Na-

men „Freie und Hansestadt Hamburg“ getauft. An der Zeremonie nahmen unter anderem der DB-Fernverkehrsvor-

Giruno-Einsätze in Deutschland

ECE 151 ²⁾	ECE 5	ECE 9		ECE 8	ECE 4	EC 150 ³⁾
-	08:21	16:21	Hamburg Dammtor	-	-	-
-	08:25/08:29 ¹⁾	16:25/16:29 ¹⁾	Hamburg Hbf	13:29	21:29	-
-	09:08/09:10	17:08/17:10	Uelzen	12:46/12:48	20:46/20:48	-
-	09:49/09:53	17:49/17:53	Hannover Hbf	12:05/12:08	20:05/20:08	-
-	10:25/10:27	18:25/18:27	Göttingen	11:31/11:33	19:31/19:33	-
-	10:46/10:48	18:46/18:48	Kassel-Wilhelmshöhe	11:11/11:13	19:11/19:13	-
08:02	12:14/12:20	20:14/20:20	Frankfurt (Main) Hbf	09:40/09:46	17:40/17:46	18:44
08:43/08:46	12:57/13:00	20:57/21:00	Mannheim Hbf	09:00/09:03	17:00/17:03	17:58/18:00
09:09/09:11	13:23/13:26	21:23/21:26	Karlsruhe Hbf	08:33/08:37	16:33/16:37	17:29/17:31
09:56/09:58	-	-	Ringsheim/Europa-Park	-	-	16:40/16:42
-	13:58/14:00	21:58/22:00	Offenburg	07:56/07:58	15:56/15:58	-
10:13/10:15	14:31/14:33	22:31/22:34	Freiburg (Breisgau) Hbf	07:24/07:27	15:24/15:27	16:22/16:24
10:45/10:47	15:01/15:14	23:01/23:03	Basel Bad Bf	06:53/06:56	14:53/14:56	15:53/15:55
10:54	15:21	23:10	Basel SBB	06:46	14:46	15:47

¹⁾ Halt nur zum Zustieg; ²⁾ nach Milano Centrale (Ankunft 15:50); ³⁾ von Milano Centrale (Abfahrt 11:10)

stand Michael Peterson, die SBB-Marktverantwortliche Véronique Stephan sowie Hamburgs Verkehrssenator Anjes Tjarks teil.

Mit dem Abschluss der Auslieferung des 41. Triebzugs im Dezember 2025 ist die Giruno-Flotte der SBB nun vollständig. Die 200 Meter langen, elfteiligen Gliederzüge erreichen bis zu 250 km/h und fahren unter 15 kV/16,7 Hz, 25 kV/50 Hz sowie 3-kV-Gleichstrom. Sie sind zugelassen in der Schweiz, in Italien, Deutschland und Österreich. Sie bieten 405 Sitzplätze (darunter 17 im Speisewagen und 117 in der 1. Klasse), niederflurige Einstiege, Klimatisierung und ETCS/PZB.

Die neue Verbindung Hamburg – Basel ist Teil eines gemeinsamen Angebotsausbaus, der auch neue Direktverbindungen etwa nach Brig umfasst. Bereits im Juni 2024 startete der Einsatz der Giruno-Flotte zwischen Frankfurt, Zürich und Mailand.

EC-Wagen verschwinden

Zugleich endete im Dezember 2025 eine Ära im deutsch-schweizerischen Bahnverkehr: Die EC-Züge 6, 7, 8 und 9, die bislang mit klassischen EC-Wagen der SBB über Köln und Dortmund Norddeutschland mit der Schweiz verbanden,

wurden eingestellt (*em berichtete*). Damit endete der jahrzehntelange Einsatz von SBB-Apm/Bpm-Kompositionen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland. Engagierte Mitarbeitende von SBB, DB und Elvetino (Speisewagenbetreiberin) organisierten für die letzten Einsätze einige Sonderaktionen. Der Umlauf EC 8/7 fuhr am 12. und 13. Dezember 2025 etwa mit 101 110 „50 Jahre IC“ und drei Panoramawagen.

Zweite Taufe in Brig

Aktuell gibt es über 50 Direktverbindungen pro Richtung und Tag zwischen der Schweiz und Deutschland. Die Anzahl grenzüberschreitender Reisender ist in den letzten zehn Jahren um über 50 Prozent gestiegen. Die neue Verbindung Hamburg – Basel ist Teil eines gemeinsamen Angebotsausbaus, der auch neue Direktverbindungen aus Berlin, Hamburg und Dortmund/Köln nach Brig im Wallis umfasst. Die SBB und die Deutsche Bahn (DB) wollen ihren bewährten Kooperationsvertrag im internationalen Personenverkehr um zehn Jahre verlängern. Zeitgleich mit der Aufnahme der neuen Giruno-Verbindungen wurde am 14. Dezember auch ein ICE 4 in Brig (Schweiz) auf den Namen „Matterhorn“ getauft. *FD*



National-Express: Wendehalt in Soest

Ungewöhnlicher Zwischenstopp in Soest: Am 24. November 2025 erreicht das National-Express-Talent-Doppel aus den Triebzügen 366 und 368 als umgeleiteter RE 7 von Rheine nach Krefeld den Bahnhof, um hier einen Richtungswechsel zu vollziehen. Die kurzfristige Umleitung über Soest war durch die Sperrung der Strecke Hamm – Unna infolge einer Fliegerbombebenentschärfung notwendig geworden und bescherte dem Zug bis Unna rund 50 Minuten Verspätung Klaus Kampelmann

■ Bayerische Eisenbahngesellschaft

Freistaat führt Landesdesign ein

Mit dem Freistaat Bayern setzt ein weiterer Aufgabenträger künftig auf ein Landesdesign. Es knüpft an die Außengestaltung der neuen XXL-S-Bahn für München an. Prägend sind die Farben Weiß und das charakteristische „Bahnland Bayern“-Blau an den Fahrzeugfronten. Das Landesdesign wird bei künftigen Neufahrzeugen zur Anwendung kommen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) macht das Design ab sofort verbindlich in ihren Ausschreibungen. *RM*

Stadler Regio-Shuttle RS



Siemens Mireo



Stadler Flirt



Siemens Desiro HC



Die BEG will das Bayerndesign in Ausschreibungen verbindlich aufnehmen

Bayerische Eisenbahngesellschaft

■ Antwort auf Kleine Anfrage der Grünen

19.000 Kilometer Oberleitungen bis 2045 zu sanieren

Laut Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Grünen müssen bis 2045 rund 19.000 Kilometer Oberleitungen im deutschen Bahnnetz ersetzt werden. Aktuell beläuft sich der Nachholbedarf auf etwa 6.450 Kilometer. Zwischen 2021 und 2024 wurden lediglich 690 Kilometer erneuert oder angepasst, während in diesem Zeitraum über 4.200

Kilometer das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreichten. Die durchschnittlichen Erneuerungskosten liegen derzeit bei etwa 1,04 Mio. Euro pro Kilometer. Die Bundesregierung verweist auf ein sechsteiliges Arbeitsprogramm der DB InfraGO zur Prozessverbesserung und kündigt weitere Maßnahmen im Rahmen von Generalsanierungen an. *em*



RABe 501 035 wird am 5. Dezember 2025 auf den Namen „Freie und Hansestadt Hamburg“ getauft *Volker Emersleben/DB AG*

■ *Hector Rail*

Baureihe 162 vor dem Aus

Das schwedische Eisenbahnverkehrsunternehmen Hector Rail und seine 2015 gegründete deutsche Tochtergesellschaft verfügen über einen recht bunten Fahrzeugpark. Angefangen hatte Hector Rail vor über 20 Jahren in Schweden und Norwegen zunächst mit von den schwedischen Staatsbahnen geliehenen Rc-Lokomotiven. 2004 kamen die ehemaligen El15 (Baujahr 1967) von der schwedisch-norwegischen Erzbahn Kiruna – Narvik hinzu.

Als erstes Unternehmen führte Hector Rail 2008 mit neuen TRAXX-Lokomotiven von Bombardier durchgehende Güterzüge zwischen Schweden und Deutschland ohne Lokwechsel an der Grenze ein. In dieser Zeit übernahm Hector Rail auch von den ÖBB die drei

Lokomotiven der Baureihe 1012 sowie zwölf Maschinen der Reihe 1042 für Einsätze in Schweden. Zur vielfältigen Flotte gehören unter anderem seit 2010 sieben ehemalige Dispoloks (ES64 U2) sowie seit 2016 neue Vectron-Lokomotiven.

Zehn Loks und fünf Ersatzteilspender

Als DB Cargo begann, abgestellte Lokomotiven der Baureihe 151 zu verkaufen, übernahm Hector Rail zehn Maschinen. Diese wurden zwischen 2016 und 2019 aufgearbeitet und kamen anschließend mit frischen HU-Fristen in Deutschland als Reihe 162 (001 bis 010) zum Einsatz; ergänzt wurde der Bestand durch fünf Ersatzteilspender (151 093, 096, 097, 105, 114).

Seit 2024 mustert Hector Rail seine Lokomotiven der Baurei-

BR 162 bei Hector Rail

Hector-Rail-Nr.	DB-Nr.	Spitzname
162.001	151 013	Mabuse
162.002	151 070	Lang
162.003	151 027	Metropolis
162.004	151 057	Fitzcarraldo
162.005	151 133	Herzog
162.006	151 066	Hauser
162.007	151 134	Beckert
162.008	151 003	Damiel
162.009	151 128	Fassbinder
162.010	151 063	Biberkopf

Anfang Dezember 2025 Fristablauf, 162.005 musste nach einem schweren technischen Defekt abgestellt werden, soll aber – wie auch 162.006 – als Spenderlok dienen.

Abstellung kommt 2026

Damit sind nur noch 162.007 bis 162.010 im Einsatz, allerdings sollen auch diese 2026 ausgemustert werden. Von den fünf Ersatzteilspendern wurden bereits vier verschrottet (eine Lok 2022 in Nürnberg, drei im November 2025 in Opladen).

Nachdem die sechsachsigen El15 (Reihe 161) bereits 2019 abgegeben worden sind, werden nun auch die ehemaligen DB-151 durch modernere Modelle ersetzt – nachdem sie bei Hector Rail jahrelang verlässlich im Einsatz waren.

JHÖ

162.007 „Beckert“ (Ex-DB 151 134) mit einem Kesselwagenzug am 20. November 2025 bei Lindhorst zwischen Hannover und Minden. Diese Lok bietet Hector Rail wie ihre Schwestermaschinen derzeit zum Verkauf an Jürgen Hörstel





Ahrtalbahn wieder in Betrieb

Die durch die Flut 2021 teilweise zerstörte Ahrtalbahn wurde am 14. Dezember 2025 wieder auf ganzer Länge bis Ahrbrück in Betrieb genommen. Neben dem Neubau von Gleisen, Brücken und Dämmen elektrifizierte die Deutsche Bahn die eingleisige Strecke zwischen Remagen und Ahrbrück und installierte eine neue Leit- und Sicherungstechnik.

Bereits am 24. November 2025 fand eine Sonderfahrt mit 295 049 der Brohltalbahn statt, die mit einer Wagengarnitur von Wedler Franz Logistik unterwegs war. Mit der Fahrt von Mayschoß nach Kreuzberg und zurück bedankte sich der Generalbauunternehmer Leonard Weiss bei allen am Wiederaufbau der Strecke beteiligten Baufirmen Albert Lehmann

■ TRI Train Rental

Weniger Ersatzverkehr in Baden-Württemberg

Seit Juni 2022 erbringt TRI Train Rental im Vertrag „ETCS-Ersatzflotte Stufe 1“ Ersatzzugleistungen mit n-Wagen- und Dosto-Wendezügen rund um Stuttgart. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wurden die Leistungen nun deutlich reduziert, obwohl sich die Umrüstung der FLIRT 3 und FLIRT 3XL auf ETCS stark verzögert. TRI ist im Fahrplanjahr 2026 lediglich noch in unverändertem Umfang auf dem

RE 90 (Stuttgart – Nürnberg) im Einsatz (siehe Kasten). Der RE 8 (Stuttgart – Würzburg) wird hingegen neu von Arverio Baden-Württemberg selbst mit den Talent 3+ gefahren, die das Land zur Verfügung stellt. Für die Fahrgäste dieser stark nachgefragten Linie bedeutet das eine erhebliche Reduzierung der Sitzplatzkapazität. Dieser Zustand soll bis Spätsommer anhalten, dann kehren die vier- und sechsteiligen FLIRT 3 in

ihr angestammtes Einsatzgebiet nach Aushilfe im Remstal zurück. Dort ersetzen sie seit Fahrplanwechsel den n-Wagen-Umlauf auf dem MEX 13 (Stuttgart – Aalen). Baubedingt verabschiedete sich TRI bereits vorzeitig am 30. November von dieser Linie. Der MEX 13 wird damit vorübergehend nicht nur mit den planmäßigen Dreiein- und Fünfteilern, sondern auch mit Vier- und Sechsteilern gefahren. RM

Fahrzeiten TRI auf dem RE 90

Umlauf 1: täglich

DPN 89684	Crailsheim 6:35 – Stuttgart 8:04
DPN 89685	Stuttgart 8:57 – Nürnberg 11:21
DPN 89686	Nürnberg 12:33 – Stuttgart 15:05
DPN 89687	Stuttgart 16:57 – Nürnberg 19:21
DPN 89688/90	Nürnberg 20:36 – Stuttgart 23:03
DPN 89689	Stuttgart 23:27 – Crailsheim 0:47

Umlauf 2: Mo-Fr

DPN 89696	Crailsheim 4:11 – Stuttgart 5:31
DPN 89695	Stuttgart 5:55 – Crailsheim 7:15



145 040 rollt am 5. November 2025 mit TRI-Ersatzzug RE 21951 auf dem RE 8 bei Lauffen am Neckar seinem nächsten Halt entgegen. Die ETCS-Ersatzflotte kommt seit dem Fahrplanwechsel nur noch eingeschränkt zum Einsatz Henning Folz

■ Franken-Sachsen-Magistrale Planungen fortgesetzt

Die Streckensperrung im Pegnitztal aufgrund der maroden Brücke (*em* berichtete) hat dazu geführt, dass die Planungen für den Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale wieder aufgenommen werden. Zuletzt kam es infolge einer mutwillig schlecht gerechneten Kosten-Nutzen-Untersuchung des Bundesgutachters Intraplan zu einem jahrelangen Stillstand. Der Bund hat im November 2025 Gelder für die Planung bewilligt, allerdings nur für den Abschnitt Nürnberg Hbf – Schnabelwaid. Der Lückenschluss Schnabelwaid – Marktredwitz ist zurückgestellt, sodass die Elektrifizierung weder elektrischen Güterverkehr noch rein elektrischen überregionalen Nahverkehr ermöglicht. Die Wahl von Schnabelwaid als Brechpunkt fußt auf einem Kompromiss mit dem Freistaat Bayern, der ein eigenes Projekt für die Elektrifizierung Schnabelwaid – Bayreuth plant. RM



Ein ICE 4 Baureihe 412 (siebenteilig) von DB Fernverkehr bei Seelze. Die DB plant eine Neubaustrecke, um die Bestandsstrecke Hannover – Bielefeld zu entlasten Daniel Korbach/DB AG

■ Neubaustrecke Hannover – Bielefeld

Zwei Trassenvarianten erreichen nächste Planungsphase

Beim Bahnprojekt Hannover – Bielefeld hat die DB Infra- GO die Zahl möglicher Trassenführungen auf zwei Varianten eingegrenzt. Die nun ausgewählten Korridorvarianten V3 und V4 werden im nächsten Schritt der sogenannten Vorplanung weiter konkretisiert.

Die Bewertungsmethodik war 2022 und 2023 in enger Abstimmung mit Fachleuten und der Region entwickelt worden. Durch eine Kombination aus Kriteriengewichtung, Segmentvergleich und Kostenanalysen konnten die Fachplaner die zwölf Varianten schrittweise reduzieren. Die beiden verbleibenden Alternativen zeichnen sich laut Deutscher Bahn durch vergleichsweise hohe Verträglichkeit, geringere Baukosten und eine verkehrlich günstige Lage aus.

Beide Trassenvarianten verlaufen nach dem Verlassen Hannovers zunächst ge-

meinsam über Stadthagen, Bückeburg und Porta Westfalica. Im Raum Vlotho teilt sich die Streckenführung: Variante V3 verläuft südlich an Bad Salzuflen vorbei, Variante V4 führt näher an Herford entlang.

31-Minuten-Fahrtzeit im Deutschlandtakt

Hintergrund der Maßnahme ist die Umsetzung des Deutschlandtakts, der eine Fahrzeit von 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld vorsieht. Der Ausbau der Bahninfrastruktur zwis-

schen Hannover und Bielefeld soll ein Nadelöhr auflösen: Die Bestandsstrecke Hamm – Minden ist viergleisig ausgebaut, die Strecke Hannover – Minden jedoch nur teilweise (siehe *em* 9/2022). Sie weist einen kritischen zweigleisigen Engpass zwischen Wunstorf und Minden auf, der seit 2012 als überlastet gilt.

Die vorgesehene Neubaustrecke Hannover – Bielefeld löst den 40 Kilometer langen Eng-

pass durch zwei zusätzliche Gleise auf und verlagert schnellfahrende Fernzüge auf die separate Schnellfahrstrecke, wodurch dem Regionalverkehr und Güterzügen mehr Trassenkapazitäten bleiben.

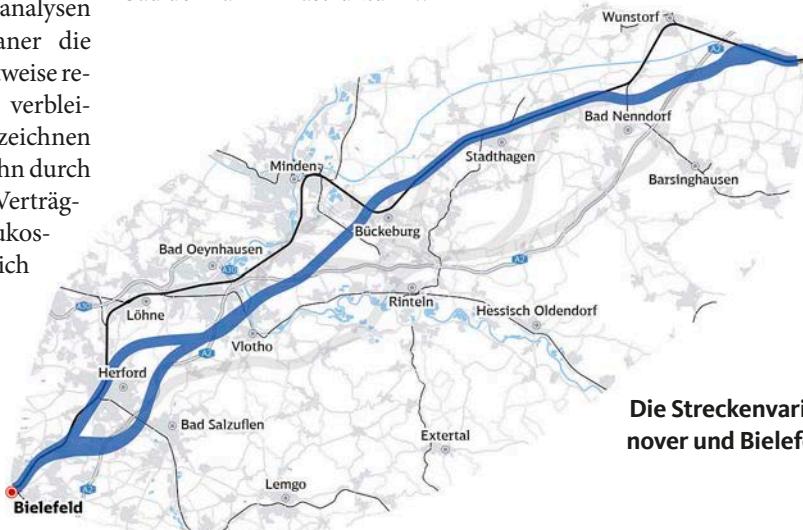
In der nun anstehenden Vorplanung werden die Varianten V3 und V4 im Detail untersucht. Dabei geht es um Trassenverlauf, Lage der Bauwerke, Umweltwirkungen, Bauzeiten, Lärmschutz und Eingriffe in Natur und Landschaft. Außerdem erfolgen Gespräche mit Behörden, Verbänden und betroffenen Gemeinden. Ziel ist es, auf Basis dieser Untersuchungen eine Vorzugsvariante zu identifizieren, die später dem Bundestag zur Entscheidung vorgelegt wird.

Lokal gibt es Widerstand gegen die Pläne

Vor Ort gibt es nicht nur Zustimmung für die Pläne. Vor allem lokale Bürgerinitiativen, Teile der Kommunalpolitik sowie Umwelt- und Landschaftsschutz-Akteure begegnen dem Vorhaben mit zum Teil deutlichem Widerstand. Kritisiert werden unter anderem der hohe Flächenverbrauch durch Neubaustrecken, Eingriffe in sensible Landschafts- und Wasserschutzgebiete sowie fehlende Transparenz bei Kosten und Nutzen.

Vertreter aus Politik, Verbänden und Bürgerschaft fordern eine belastbare Wirtschaftlichkeitsbewertung, die ernsthafte Alternativen zum Neubau – etwa den Ausbau der Bestandsstrecke – mit einbezieht. Zudem wird moniert, dass die Fahrzeitvorgabe von 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld einer sachgerechten Abwägung vorgreife.

em



Die Streckenvarianten V3 und V4 zwischen Hannover und Bielefeld werden weiterverfolgt DB AG

■ Stuttgart 21

Tiefbahnhof kommt später – DB plant weiter mit Kopfbahnhof für Fahrplan 2027

Fast wie bei „Dinner for One“ wirkt Stuttgart 21 inzwischen nach dem Motto „Same procedure as every year“: Am 19. November wurde bekannt, dass die anvisierte Teileröffnung des Stuttgarter Tunnelbahnhofs zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 nicht realisierbar ist. Noch im Sommer 2025 war eine teilweise Inbetriebnahme für den Fernverkehr zu diesem Termin angekündigt worden. Einen neuen Starttermin nennt die Deutsche Bahn vorerst nicht.

Als Hauptursache werden Probleme bei der Digitalisierung des Bahnknotens genannt. Entwicklung, Zulassung und Montage der an Hitachi vergebenen DKS-Streckenausrüstung dauern demnach länger als geplant, ebenso die erforderlichen Abnahmen der ETCS-Ausrüstung. Zusätzlich bremst Fachkräfte-

mangel in mehreren Projektstufen. Auch baulich ist noch vieles im Ausbau: Keiner der drei geplanten Zugänge ist fertig, ein vierter Zugang wird vorerst nicht realisiert.

Mit der Verzögerung bleiben weitere Fragen offen – etwa zur neuen S-Bahn-Führung in der Stammstrecke (Station Mittnachtstraße) und zur ange- dachten Unterbrechung der Gäubahn in Stuttgart Nord, für deren Aufschub die Anrainer nun erneut plädieren. Für Reisende bleibt die umständliche Wegeführung zwischen Kopfbahnhof und S-Bahn/Stadt- bahn/Bus ein Ärgernis. Ob zu- sätzliche Kosten entstehen, ist offen.

Für den Jahresfahrplan 2027 braucht die Bahn ausreichend Vorlauf und plant daher den

Zugverkehr weiterhin auf Basis der bisherigen Kopfbahnhof- Infrastruktur. Terminrisiken waren bereits im September 2025 im Aufsichtsrat und im Oktober 2025 im Lenkungskreis Thema. Die Konzernbevollmächtigte für Baden-Württemberg, Clarissa Freundorfer, informierte am 21. November 2025 den VRS-Verkehrsausschuss. Eine neue Inbetriebnahmeplanung soll erarbeitet werden, eine Entscheidung wird erst Mitte 2026 erwartet. Politik und Projektpartner reagieren verärgert und fordern in einem Brief eine Sondersitzung des S-21-Lenkungskreises mit Bahnchefin Evelyn Palla – möglicherweise am 12.12. Thema sollen Gründe, Fahrplanfolgen 2026 sowie ein be- lastbarer neuer Termin und ein Betriebskonzept sein. PG

■ Captrain

SLoT Ost im Regelbetrieb

Captrain Deutschland (Captrain) und die Salzgitter Flachstahl GmbH (Salzgitter) haben ein neues Schienen-Logistiksystem für den Versand von Stahlcoils in Betrieb genommen. Das nach einer Erprobungsphase in den Regelbetrieb überführte Konzept SLoT Ost (Salzgitter Logistic Transport Ost) verbindet das Salzgitter-Stammwerk zunächst mit Standorten in Chemnitz, Gera, Glauchau und Zwickau mit bis zu drei Umläufen pro Woche. Je nach Frachtaufkommen werden entweder Direktzüge eingesetzt oder Wagengruppen zusammengestellt, die dann unmittelbar nacheinander angefahren werden. Die Zug- und Waggonplanung erfolgt durch die Logistiksteuerung bei Salzgitter, was eine kurzfristige Reaktion auf Produktionsänderungen ermöglicht. Die Wagenreihung übernimmt



Mit einem ausgeklügelten System bewältigt Captrain den Coil-Versand von Salzgitter an Standorte in Sachsen Captrain

Captrain im Logistik-Hub seiner Tochter Regiobahn Bitterfeld Berlin (RBB) in Bitterfeld, sodass Rangierarbeiten bei Salzgitter entfallen. Zum Ein-

satz kommen Coil-Waggons aus einem gemeinsamen Wagenpool mit den Verkehrs- betrieben Peine-Salzgitter (VPS). em

In Kürze

IC1-Wagen an PKP verkauft

DB Fernverkehr hat 50 mehr- spannungsfähige IC1-Wagen an PKP Intercity verkauft. Es handelt sich sowohl um Ab- teil- als auch Großraumwagen (1. und 2. Klasse). Die Polni- schen Staatsbahnen lindern damit akuten Wagenmangel. Die Übergabe soll Anfang 2026 stattfinden. AWA

Nachzug nach Mailand

European Sleeper startet am 18. Juni 2026 eine neue Nacht- zugverbindung von Amster- dam und Brüssel nach Mai- land. Der Zug verkehrt dreimal pro Woche mit Halten unter anderem in Köln, Bern, Brig und Stresa. Rückfahrten ab Mailand sind mittwochs, freitags- und sonntags. em

DB-189 abgestellt

Nach den hochmodernen TRAXX der Baureihe 187 stellt DB Cargo aufgrund der aktuel- len Finanzsituation nun auch Loks der Baureihe 189 (tempo- rär) ab. Den Anfang machten im November die 22 Jahre al- ten 189 021 und 189 022, die im Stillstandsmanagement Leipzig-Engelsdorf hinterstellt wurden. RM

GoVolta plant IC-Züge

Der niederländische Low- Cost-Anbieter GoVolta will ab März 2026 Tageszüge von Amsterdam nach Hamburg und Berlin anbieten. Zunächst sind je drei Zugpaare pro Wo- che geplant. Im Dezember 2026 soll eine tägliche Verbin- dung nach Paris folgen. em

Tageszug nach Schweden

Snälltåget aus Schweden hat angekündigt, ab 4. Mai 2026 einen neuen Tageszug zwi- schen Stockholm, Malmö, Ko- penhagen und Hamburg einzuführen. Dieser soll den bestehenden Nachtzug Stock- holm – Berlin ergänzen. AWA



Blick in das 1.-Klasse-Großraumabteil Markus Inderst



Neue Bestuhlung in der 2. Klasse Markus Inderst

■ (A) Österreichische Bundesbahnen

Railjet-Modernisierung bis 2031

Die ÖBB haben mit der Präsentation der modernisierten Garnitur 47 in Wien den Auftakt zur schrittweisen Erneuerung ihrer Railjet-Flotte gegeben. Bis 2031 sollen sämtliche 60 Züge der Baureihe ein umfassendes Update in Technik und Ausstattung erhalten. Die erste überarbeitete Einheit wurde zur Inbetriebnahme der Koralmbahn am 12. Dezember 2025 als „Koralmjet“ im Fernverkehr eingesetzt.

Im Werk TS Simmering wurde Garnitur 47 vollständig entkernt, neu verkabelt und mit neuer Bestuhlung in allen Klassen, überarbeiteten WC-Modulen, Bodenbelägen und einem aktualisierten Fahrgastinformationssystem ausgestattet. Das Interieur orientiert sich an der Railjet-Neubaufamilie – mit mehr Holzoptik, größeren Tischen und ergonomischeren Rückenlehnen.



Präsentierten die erste modernisierte Einheit (v.l.n.r.):
ÖBB-CEO Andreas Matthä, Vorstände ÖBB Personenverkehr
Sabine Stock sowie Klaus Garstenauer und Geschäftsführer
ÖBB Technische Services Bernhard Gritzner ÖBB/Marek Knopp

Einige Einbauteile wie Wandverkleidungen, Plexiglasscheiben und Abfallbehälter wurden nicht ersetzt. Diese Entscheidung stieß bei der Präsentation

aufgeteiltes Echo – insbesondere angesichts sichtbarer Gebrauchsspuren. Die ÖBB kündigten jedoch bereits weitere Nachrüstungen an, darunter

neue mobilfunkoptimierte Seitenscheiben, wie sie bereits im neuen Nightjet verbaut werden.

Das Railjet-Upgrade soll eine ressourcenschonende Alternative zur Neuanschaffung darstellen. Laut ÖBB wurden im Vorfeld 37 Ausschreibungen für rund 700 Bauteile durchgeführt, ausschließlich mit Partnern aus Europa. Pro Garnitur ist ein Werkstattdurchlauf von etwa einem Monat vorgesehen. Unklar bleibt bislang, ob auch die neun Railjets mit italienischer Ausstattung modifiziert werden.

Die modernisierten Railjets werden künftig im internationalen Fernverkehr in Österreich, Deutschland, der Schweiz, Italien, Tschechien, der Slowakei und Ungarn eingesetzt. Garnitur 47 absolvierte vor ihrer Vorstellung diverse Testfahrten, unter anderem auf der Gailtalbahn, unter anderem zur Funk- und Störstrommessung. MI

■ (CH) Schweizerische Bundesbahnen

Leistungsauftrag für den Einzelwagenladungsverkehr

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erhalten vom Bund für die Jahre 2026 bis 2029 einen Leistungsauftrag für den Einzelwagenladungsverkehr (EVLV). Die Förde-

rung beträgt 260 Millionen Franken und soll helfen, das defizitäre Angebot schrittweise eigenwirtschaftlich zu betreiben. Ab Fahrplanwechsel 2026/27 gilt ein neues Produk-

tionsmodell mit längeren Direktverbindungen und reduziertem Netz. Rund 98 Prozent der Wagenmengen sollen erhalten bleiben. Wenig genutzte Bedienpunkte entfallen, blei-

ben aber für andere Bahnen nutzbar. Die SBB planen Investitionen in moderne Fahrzeuge und Automatisierung, personelle Anpassungen sollen sozialverträglich erfolgen. em

■ (A) Steiermarkbahn

Modernisierung der Murtalbahn

Die Murtalbahn zwischen Tamsweg und Unzmarkt wird derzeit mit einem rechnergestützen Zugleitsystem (RZL) ausgerüstet. Die Steiermarkbahn (StB) will damit Fahrten auf der 760-Millimeter-Strecke sicherer machen. Derzeit gibt es bei Gefährdungen keine Traktionssperre oder Notbremsung des Fahrzeuges, sondern lediglich eine akustische Warnung, auf die der Mitarbeiter reagieren muss. Mit dem RZL werden dann mit Hilfe von Navigationssatelliten und Messsensoren zwischen den Gleisen die Positionen und Bewegungen der Züge automatisch erfasst. Die Fahrzeuge können bei Gefahr zum Halten gebracht werden.

Um den Fortbestand der Fahrzeuge bis über das Jahr 2030 hinaus zu gewährleisten, werden zwischen 2023 und 2026 alle Trieb- und Steuerwagen des Planverkehrs neu lackiert und einer Hauptuntersuchung unterzogen. Dabei erhalten sie ein technisches Update sowie eine neue Inneneinrichtung.



R 8709 von Unzmarkt nach Tamsweg mit dem VT 34 und VS 43 am 20. September 2025 bei Wallersbach *Manuel Leitner*

Auch eine neue Lackierung in einem dunkelblau/hellgrauen Design mit hellgrünen Türen ist dabei vorgesehen. Das frühere rot/grün/weiße Farbschema ist vorerst nur noch beim Triebwagen VT 33 zu sehen. Er soll demnächst auch eine Hauptuntersuchung samt Neu-lack bekommen. Die Triebwagen VT 31, 32, 34 und 35 sowie die Steuerwagen VS 42, 43 und 44 sind bereits umlackiert im Einsatz. Der VS 41 wurde nach einem Unfall im Jahr 2002 nicht mehr hergerichtet und

später nach Rumänien verkauft. Dort wurde er in einen Personenzugwagen mit offenen Plattformen umgebaut. Die neuen Farben sind nun seit 1980 bereits die dritte Designvariante. Die Triebwagen (ET 31–34) wurden zwischen 1980 und 1981 und die Steuerwagen (VS 41–44) im Jahr 1982 in einem hellen Orange geliefert. 1999 gab es mit dem ET 35 eine Nachbestellung. Er wurde in dem damals gültigen zweiten Design in Rot/Grün/Weiß geliefert. *MLE*

■ (CH) Schweizerische Bundesbahnen

FV-Dosto verlieren Wankkompensation

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) werden sämtliche FV-Dosto-Züge umbauen und die bisher verbaute Wankkompensation entfernen. Die SBB hatte in den vergangenen Monaten Testfahrten mit modifizierten Drehgestellen durchgeführt. Dabei kamen sowohl Messtechnik als auch Testpersonen – darunter Kundenbegleitende – zum Einsatz. Die Ergebnisse zeigen: Schwingungen und Stöße, insbesondere in Kurven oder bei der Einfahrt in Bahnhöfe, werden deutlich besser abgedämpft. Die technische Umsetzung erfolgt in Zusammenarbeit mit Alstom. Der Umbau aller Fahrzeuge ist ab Ende 2026 vorgese-

hen und soll im Rahmen der planmäßigen Revisionen bis Anfang der 2030er-Jahre abgeschlossen sein. Die Investitio-

nen belaufen sich auf rund 90 Millionen Franken; sie sollen sich durch reduzierte Instandhaltungskosten amortisieren. *em*



Die SBB wollen die Wankkompensation in allen FV-Dosto-Zügen entfernen. Am 10. Oktober 2025 fährt ein FV-Dosto als IC 724 von St. Gallen nach Genève-Aéroport *Florian Dürer*

In Kürze

(CH) Modernisierte Panoramawagen

Im Zuge der bis 2028 laufenden Sanierung der SBB-EC-Wagen werden auch die zwölf Panoramawagen Apm modernisiert. Seit Herbst 2025 ist mit Apm 19-90 102 der erste sanierte Wagen im Einsatz, primär im Gotthard-Panorama-Express. *FFÖ*

(A) Stadtbahn Linz entsteht

Der Bau der Regional-Stadtbahn Linz soll im Jahr 2027 aufgenommen werden. Dann soll der Linzer Hauptbahnhof mit dem Mühlkreisbahnhof verbunden werden und bis zur Universität verlängert werden. Der aktuelle Planungsstand wurde vom 19. bis 21. November 2025 im LENTOS Kunstmuseum in Linz vorgestellt. *JMÜ*

(A) Koralmbahn eröffnet

Am 12. Dezember 2025 wurde die 130 Kilometer lange Koralmbahn ihrer Bestimmung für den Planverkehr übergeben. An diesem Tag fand in Graz und Klagenfurt die feierliche Eröffnung statt. *MI*

(CH) Stadler-Loks für MBC

Die Meterspurbahn MBC am Genfersee hat 2024 bei Stadler eine Hybrid-Lokomotive (Oberleitung und Diesel) bestellt. Kürzlich wurde die Option für zwei weitere Loks eingelöst. Sie dienen dem Güterverkehr auf der Strecke Bière – Morges und ersetzen ab 2028 wahrscheinlich die beiden Ge 4/4 21 und 22 (Bj. 1994). *FFÖ*

(CH) RhB bestellt Bahndienstfahrzeuge bei Windhoff

Die RhB hat bei Windhoff acht Bahndienstfahrzeuge bestellt. Sie sollen 2029 in Betrieb gehen und verfügen über eine Krananlage und einen Arbeitsbagger. *FFÖ*



Die grüne Eisenbrücke war eine Art Wahrzeichen am Endbahnhof Milano Porta Genova. Am 15. November 2025, rund einen Monat vor dessen Schließung, standen noch zwei Hitachi Dosto der Baureihe ETR 521 an den Bahnsteigen *Andrew Thompson*

■ (IT) Milano Porta Genova

Bahnhof endgültig stillgelegt

Mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2025 wurde der Bahnhof Milano Porta Genova für den Eisenbahnverkehr geschlossen. Ursprünglich 1870 als Milano Porta Ticinese eröffnet, wurde er 1923 umbenannt. Seit 1931 und der Neuordnung des städtischen Eisenbahnnetzes, zeitgleich mit der feierlichen Eröffnung des

neuen Hauptbahnhofs Milano Centrale, diente Milano Porta Genova als Endstation der Bahnstrecke von und nach Mortara. Die kurze Stichstrecke von Milano Porta Genova zum Knotenpunkt Milano San Cristoforo, der an der südlichen Ringbahn der Stadt liegt, ist etwa 3,3 Kilometer lang. Bereits seit Längerem war die Aufgabe

des Standorts vorgesehen, um die innerstädtische Fläche künftig für städtebauliche Entwicklungen zu nutzen. Ausschlaggebend für die endgültige Stilllegung war insbesondere die vollständige Inbetriebnahme der neuen Metrolinie M4 im Oktober 2024, deren westlicher Endpunkt nun der Bahnhof San Cristoforo ist. Damit erhielt der

Regionalverkehr eine alternative Anbindung im Südwesten Mailands. Obwohl der Bahnbetrieb eingestellt wurde, bleibt der Standort Milano Porta Genova in den öffentlichen Nahverkehr integriert. Der Zugang zur Metro-Linie M2 sowie zu mehreren Straßenbahnlinien (2, 9 und 10) ist weiterhin gewährleistet. *AT*



■ (NL) Nederlandse Spoorwegen

Stadler liefert 36 neue FLIRT-Züge

Stadler und die niederländische Bahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen (NS) haben einen Vertrag über die Lieferung von 36 neuen FLIRT-Triebzügen unterzeichnet. Die Bestellung umfasst 18 vierteilige und 18 sechsteilige Einheiten, die ab dem Jahr 2030 auf dem niederländischen Netz zum Einsatz kommen sollen. Sie sollen sowohl auf Nahverkehrsverbindungen als auch im Intercity-Verkehr eingesetzt werden können. *em*

Die NS beschafft 36 FLIRT-Triebzüge bei Stadler *Grafik: Stadler*



Als RB 4843 strebt Triebzug 2004 am 4. Mai 2017 bei Betzdorf Luxembourg entgegen. Die „Société nationale des chemins de fer luxembourgeois“ (CFL) ließ in den Jahren 1990 bis 1992 insgesamt 22 solcher Triebzüge bauen *Florian Dürr*

■ (LU) CFL-Gruppe

Z2-Einsatz endete im November 2025

Am 29. November 2025 endete der Einsatz der Reihe Z2 bei der luxemburgischen Staatsbahn Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL). Die Abschiedsfahrt der zweiteiligen Elektrotriebzüge ab-

solvierten Z2009 und Z2022 zwischen Luxemburg und Diekirch. Die CFL ließ in den Jahren 1990 bis 1992 insgesamt 22 solcher Triebzüge bauen. Bis auf ein Fahrzeug, das vor wenigen Jahren nach einem Unfall ver-

schrottet wurde, waren 2025 noch alle im Dienst. Von diesen 21 Z2 wurden jetzt 20 nach Rumänien verkauft, während eine Einheit in Luxemburg für den musealen Erhalt verbleiben wird. *AWA*

■ (USA) Union Pacific/Norfolk Southern

Wichtige Etappe für Fusion

Die geplante Fusion der beiden größten US-amerikanischen Güterbahnen Union Pacific (UP) und Norfolk

Southern (NS) wurde durch die Aktionärsstimmen gutgeheißen. Auch die Gewerkschaften unterstützen den Zu-

sammenschluss. Die finale Genehmigung muss jetzt noch die US-Börsenaufsicht erteilen. *FFÖ*

In Kürze

(CL) Baubeginn für neue Strecke

In Chile starteten im November 2025 die Bauarbeiten für die Reaktivierung einer 61 Kilometer langen Strecke von der Hauptstadt Santiago de Chile nach Melipilla. Ab 2029 sollen hier 22 Elektrotriebzüge als Pendlerzüge verkehren. *FFÖ*

(CN) Rekordjahr für Chinas Eisenbahnen

Wie die China State Railway verkündet, war 2025 ein neues Rekordjahr für den Personenverkehr auf der Schiene. Allein von Januar bis Oktober 2025 wurden 3,95 Milliarden Fahrgäste befördert. Ein neuer Tagesrekord konnte am 1. Oktober 2025 erreicht werden, als 23.132 Millionen Passagiere transportiert wurden. *FFÖ*

(USA) Umbau von Loks zu Steuerwagen

Die staatliche Amtrak als Betreiberin von Fernzugverbindungen in den USA realisiert derzeit ein Umbauprogramm von Diesel- und Elektrolokomotiven. Aus den P42DC „Genesis“ (Baujahre 1996 – 2001) sowie den HHP8 (Baujahre 1999 bis 2001) werden Steuerwagen für Personenzüge. *FFÖ*

NEU

bei uns im Sortiment:

Bahnhof
Lederhose/ Thür.
Maßstab 1:160
Art.- Nr.: LC-160-014



NORDMODELL

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

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



HIER ist Platz für Ihre Anzeige!

Kontakt:

Bettina Wilgermein

Tel. 089/13 06 99 523

bettina.wilgermein@verlagshaus.de

SOMMERFELDT H0 Start-Set

Instagram Aufbauanleitung als Download

Katalog als Download

119,90 €

5 x #181 Fahrdrift L=200

5 x #185 Gitterzugschnecke mit Ausleger

5 x #185 Gitterzugschnecke mit Ausleger

5 x #185 Gitterzugschnecke mit Ausleger

5 x #182 Fahrdrift L=200

5 x #183 Fahrdrift L=800

56,50 € sparen!

#100 Lichtmaschine #185 Montagelade

#002 L002

Besuchen Sie unseren Online-Shop - www.sommerfeldt.de

Sommerfeldt Oberleitungen + Stromabnehmer GmbH
Friedrichstr. 2, 73110 Tuttlingen
Tel. +49 (0) 7163/3195 • Fax: +49 (0) 7161/5788 • info@sommerfeldt.de

Hochburg

der Universallokomotiven

E 44 beim Bw Stuttgart ■ Über fünf Jahrzehnte prägten die Ellok's der Baureihe E 44 den Bahnalltag in Württemberg. Mit zeitweise fast 40 Maschinen war das Bahnbetriebswerk Stuttgart nicht nur größter Standort der E 44 in Westdeutschland, sondern auch eine echte Hochburg dieser Universallokomotiven



144 024 und 144 035 rollen am 22. Mai 1983 mit dem N 6027 durch Enzberg. Sie zählen zu den letzten sich im Planeinsatz befindenden 144 des Bw Stuttgart. Kurze Zeit später endet die 50-jährige Ära der E 44 in Stuttgart Georg Wagner

Im Juni 1983 erinnerte die Deutsche Bundesbahn (DB) in Geislingen an der Steige an „50 Jahre elektrischer Zugbetrieb“ auf der Filstalbahn. Zu diesem Anlass war dort auch die Stuttgarter 144 081 ausgestellt – ausgerechnet in dem Monat, in dem die Baureihe 144 im Raum Stuttgart aus dem regulären Dienst ausschied. Damit endete ihre Geschichte dort, wo sie fünf Jahrzehnte zuvor begonnen hatte: auf der Magistrale zwischen Stuttgart, Ulm und Augsburg. In den fünfzig Jahren dazwischen war das Bw Stuttgart zeitweise zur Hochburg dieser Universalloks bei der DB angewachsen.

Am 30. Mai 1933 fand die feierliche Eröffnung des elektrischen Zugbetriebs für den Fernverkehr Stuttgart – Ulm – Augsburg statt. Am 1. Juni 1933 nahm die Reichsbahn den planmäßigen elektrischen Betrieb zwischen Ulm und Stuttgart Hbf sowie zwischen Stuttgart-Untertürkheim und Kornwestheim Rbf auf. Die im Zuge der Elektrifizierung der Strecken im Raum Stuttgart eingerichtete Ellok-Werkstatt des Bw Stuttgart-Rosenstein erhielt 1933 als erste Maschinen die Baureihen E 17 und E 44 zugewiesen. Während die ab 1928 gebauten E 17 durch neu gebaute E 04 im mitteldeutschen Raum freigesetzt worden waren, beschaffte die DRG die E 44 speziell für den Einsatz in Württemberg. Das Reichsbahn-Zentralamt in München zog deshalb die Fertigstellung des für Stuttgart bestimmten Bauloses E 44 010 ff. dem für München vorgesehenen Los E 44 002 bis 009 vor, damit die Lokomotiven rechtzeitig für den Betriebsbeginn bereitstanden. Mit nur kurzen Unterbrechungen blieben die E 44 anschließend ein halbes Jahrhundert lang in Stuttgart beheimatet.

Probefahrt und erste Ablieferungen

Die für Stuttgart bestimmten E 44 010 bis 021 kamen nach ihrer Ablieferung nicht sofort zu ihrer Heimatdienststelle. Zunächst absolvierten sie einen mehrwöchigen Probefahrt beim Bw München Hbf, denn dort erfolgte die Inbetriebnahme der meisten E 44. Folglich gingen die ersten gelieferten Serienmaschinen E 44 010 bis 016 im März/April 1933 in Bayern in Betrieb. Für den Testbetrieb auf der neu elektrifizierten Strecke von Kornwestheim bis Ulm standen im Mai 1933 die zuvor in München erprobten E 44 010 bis 015 zur Verfügung. Im Juni folgte E 44 016, und im Juli/August 1933 erhielt das Bw Stuttgart-

Rosenstein die fabrikneuen E 44 017 bis 021. Im September 1934 trafen noch E 44 022 und 023 ein, die ebenfalls zuvor einen Probefahrt in München absolviert hatten. Damit waren vierzehn E 44 beim Bw Stuttgart-Rosenstein beheimatet.

Die Stuttgarter E 44 fuhren zunächst im Personen- und Eilgüterzugdienst zwischen Kornwestheim beziehungsweise Stuttgart und Ulm. Den Vorortverkehr auf der Achse von Ludwigsburg bis Esslingen über Stuttgart übernahmen Reichsbahn-Elektrotriebwagen der Baureihe ET 65. Die Umstellung auf elektrischen Betrieb brachte dem Zugförderungsdienst einen erheblichen Fortschritt: Mit einer Grenzlast von 450 Tonnen konnte eine E 44 einen Zug über den Albaufstieg ziehen, für den bisher eine württembergische K (Baureihe 59) notwendig war.

Ein weiteres Einsatzgebiet der Stuttgarter E 44 war die 49 Kilometer lange Strecke Plochingen – Tübingen, auf der die Reichsbahn am 7. Oktober 1934 den elektrischen Betrieb aufnahm. Hierfür erhielt das Bw Stuttgart-Rosenstein am 8. Oktober 1934 leihweise die E 44 024 bis 027 vom Bw München Hbf. Zwischen dem 29. April und dem 11. Mai 1935 gingen sie wieder nach München zurück, nachdem neu gelieferte Doppeltriebwagen der späteren Baureihe ET 25 für die Strecke zur Verfügung standen. Im Oktober/November 1938 verstärkten die fabrikneuen E 44 080 und 081 den Bestand – es waren die letzten Neulieferungen, die Stuttgart er-

hielt. Am 1. Januar 1939 verfügte das Bw Stuttgart-Rosenstein damit über 18 Maschinen. Nach der Elektrifizierung der Strecke nach Weil der Stadt am 18. Dezember 1939 stoppte der Kriegsbeginn weitere Elektrifizierungen in Württemberg.

Kriegs- und Nachkriegszeit

Am 1. Januar 1941 zählte der E 44-Bestand beim Bw Stuttgart-Rosenstein 14 Maschinen. Danach verringerte er sich kontinuierlich, weil Maschinen direktionsintern an die Bahnbetriebswerke Tübingen und Ulm abgegeben wurden. Im April 1943 wechselten die E 44 010 und 012 nach Ulm, im Jahr 1944 folgten die E 44 013 und 014. Zwischen dem 29. Juni 1944 und dem 14. Mai 1945 besaß das Bw Stuttgart-Rosenstein überhaupt keine E 44 mehr.

Nach dem Kriegsende in Stuttgart und der Beseitigung der größten Schäden nahm die Reichsbahn den elektrischen Betrieb ab Juni 1945 teilweise wieder auf. Zu dieser Zeit beheimatete das Bw Stuttgart Hbf, wie die Dienststelle in den Nachkriegsjahren hieß, nur E 44 081. Nächster Zugang war E 44 018 vom Bw Ulm am 21. September 1945. Im Zuge der Fortschritte bei der Reparatur der Werkstätten in Stuttgart-Rosenstein kehrten schließlich E 44 021 und 022 im Oktober und Dezember 1945 sowie E 44 010, 011 und 012 im Jahr 1946 zum Bw Stuttgart Hbf zurück. Die E 44 des Bw Stuttgart Hbf liefen vorrangig im Personenzugdienst auf den bisherigen Haupteinsatzstrecken von Kornwestheim beziehungsweise Stuttgart.



E 44 019 steht 1933 im Bahnbetriebswerk Stuttgart-Rosenstein. Sie zählt zu den ersten Maschinen dieser neuen Ellok-Baureihe an ihrem ersten Einsatzort Hermann Maey/Slg. Rampp

hungsweise Stuttgart bis Ulm und von Stuttgart bis Weil der Stadt.

Elektrifizierungsschub in den 50ern

In den 50er-Jahren setzte die Deutsche Bundesbahn mit Unterstützung des Landes und mit Hilfe von Finanzmitteln aus dem Marshall-Plan das Elektrifizierungsprogramm fort. Dadurch wuchsen sowohl der Einsatzraum als auch der Bestand der Stuttgarter E 44 deutlich. Von Ludwigsburg aus schritt die Elektrifizierung etappenweise voran bis Bietigheim (23,4 km, 8. November 1950), Mühlacker (23,2 km, 7. Oktober 1951), Bruchsal (35,8 km, 23. Mai 1954) und Heidelberg (32,5 km, 5. Mai 1955). Anschließend folgten die Strecken von Bruchsal bis Karlsruhe (21,3 km, 29. September 1957), von Mühlacker bis Karlsruhe (38,9 km, 1. Juni 1958) und von Bietigheim bis Heilbronn (29,2 km, 1. Juni 1959). Den steigenden Bedarf an elektrischen Triebfahrzeugen deckte die DB mit Zuweisungen von E 44 aus anderen Direktionen und durch E 44-Fertigbauten. Im Winter 1957/58 setzte Stuttgart in zwei Dienstplänen jeweils vier Maschinen ein. Weitere fünf Maschinen waren von Pforzheim aus in einem dritten Umlauf tätig. Damit standen dreizehn E 44 im Planeinsatz.

Stuttgart wird E 44-Hochburg

Im Jahr 1958 erhielt die BD Stuttgart von der DB-Hauptverwaltung den Auftrag, alle ihre E 44 in Stuttgart zusammenzufassen. Damit hob die DB die bisher strenge Trennung von Personal- und Lokomotiveinsatz in derselben Dienststelle auf. Die Umsetzung der fünf E 44 aus Tübingen und der acht aus Ulm erfolgte zum 1. April 1959. Danach waren alle E 44 der Direktion Stuttgart im Bw am Rosensteinpark beheimatet. Drei Maschinen kamen aus Bayern hinzu.

Am 1. Januar 1960 verfügte das Bw Stuttgart über 34 Exemplare der Baureihe E 44. Damit war Stuttgart das größte E 44-Bahnbetriebswerk der DB – und blieb es für die nächsten 20 Jahre. Bis Mitte der sechziger Jahre bildeten die E 44 das Rückgrat des elektrischen Betriebs in Württemberg und waren vor allem im Personen-, aber auch im mittelschweren Güterzugdienst unverzichtbar. Aus dem Sommer 1962 und dem Winter 1962/63 ist jeweils ein Umlauf für zehn Lokomotiven der Baureihe E 44 bekannt. Er umfasste vor allem Personenzugleistungen auf den Strecken nach Heilbronn, Bruchsal, Karlsruhe, Tübingen und Waiblingen, dazu einzelne Güterzüge so-

Ein Blick in den neuntägigen Laufplan für die E 44 des Bw Stuttgart im Sommer 1959. Kurz zuvor waren alle Maschinen der Bundesbahndirektion in Stuttgart zusammengezogen worden Sig. Rampp

wie Schubdienste auf der Rampe nach Fellbach. Am 26. September 1965 nahm die BD Stuttgart den elektrischen Betrieb auf den Strecken Waiblingen bis Backnang (18,5 km) sowie auf der Güterzug-Verbindungskurve Kornwestheim bis Korntal auf. Ein E 44-Dienstplan vom Winter 1965/66 für neun Lokomotiven sah überwiegend Reisezugleistungen auf den Strecken nach Backnang, Böblingen und

144 021 und 071 erhielten im AW Freimann eine Lackierung in Ozeanblau/Beige

Schorndorf vor. Zum Zeitpunkt der Umstellung auf EDV-gerechte Bezeichnungen am 1. Januar 1968 – aus der E 44 wurde zu diesem Zeitpunkt die DB-Baureihe 144 – waren 36 E 44 in Stuttgart beheimatet.

Neue Einsatzgebiete

In den siebziger Jahren machte die Elektrifizierung in Baden-Württemberg wieder größere Fortschritte und verschaffte den Stuttgarter Maschinen damit das größte Einsatzgebiet eines E 44-Bahnbetriebswerkes überhaupt: Ab dem 26. September 1971 fuhr die BD Stuttgart auf der Remsbahn elektrisch bis Aalen, am 16. Mai 1972 folgte der Lückenschluss von Aalen über Nördlingen nach Donauwörth. Am 30. September 1972 nahm die DB zwischen Heilbronn und Heidelberg den

elektrischen Betrieb auf und ab dem 3. Juni 1973 konnte man von Bad Friedrichshall-Jagstfeld bis Osterburken elektrisch fahren. Allerdings gab es keine Einsätze mehr östlich von Plochingen in Richtung Ulm. Seit dem 26. September 1974 reichte der Fahrdrat über Böblingen hinaus bis Horb, ab dem 19. September 1974 von Karlsruhe bis Wörth (Rhein) und ab dem 28. Mai 1975 von Osterburken bis Neckarelz sowie von Osterburken bis Würzburg.

Im Winter 1971 führten die Stuttgarter 144 zwei Umlaufpläne mit 15 beziehungsweise 6 Maschinen. Die Elektrifizierung der Strecke nach Aalen brachte einen Mehrbedarf von vier Lokomotiven. Im Sommer 1973 standen für die Stuttgarter 144 zwei Umlaufpläne mit jeweils zehn und zwölf Tagen bereit, die nun auch Osterburken einschlossen. Im Sommerfahrplan 1975 kamen die Stuttgarter 144 planmäßig über Karlsruhe hinaus bis Wörth (Rhein) und Rastatt. Auf der neu elektrifizierten Strecke nach Würzburg begegneten sie ihren dort beheimateten Schwestern, die von Norden her bis Osterburken verkehrten. Im Rahmen von Hauptuntersuchungen lackierte das AW München-Freimann die beiden Stuttgarter 144 021 (8. Juli 1975) und 071 (24. November 1975) im neuen Farbschema Ozeanblau/Beige, wobei die Farbaufteilung unterschiedlich war.

Am 1. Juni 1976 verfügte das Bw Stuttgart über 39 Lokomotiven der Baureihe 144. Zum Ver-



Kriegsjahre: Eine E 44 des Bw Stuttgart-Rosenstein ist im August 1942 auf der Strecke Plochingen – Tübingen unterwegs. Die Linie gehörte seit 1934 zu den festen Einsatzgebieten der Stuttgarter Maschinen Siemens/Slg. Rampp

E 44 023 erklimmt am 10. August 1952 mit dem P 1259 die Geislunger Steige und erreicht gleich den Bahnhof Amstetten Carl Bellingrodt/Slg. Rampp





144 043 verlässt am 24. April 1981 mit dem N 7354 von Osterburken nach Heidelberg den Reichertsheim-Tunnel und erreicht nach Überqueren der Elsenz den Bahnhof Neckargemünd. Die Maschine gehört zu jenen wenigen E 44, die 1976 noch eine Hauptuntersuchung (U3) mit Neulackierung in Chromoxidgrün erhielten *Henning Folz*

gleich: Auch das Bw Leipzig West bei der DR verfügte am 1. Januar 1968 über 39 E 44. Damit waren dies die größten Bestände, die je in einem deutschen Bw zusammenkamen.

Stuttgarter 144 verkehrten im Sommerfahrplan 1976 in zwei Umlaufplänen mit zusammen 31 Plantagen. Der für 15 Maschinen aufgestellte Umlauf sah Einsätze im Raum Karlsruhe und nach Horb vor. Im zweiten Umlauf mit 16 Tagen lag das Einsatzgebiet zwischen Stuttgart und Tübingen, Horb, Heidelberg, Würzburg und Donauwörth. Mit der Bespannung des Nahverkehrszuges N 7354 von Lauda über Seckach nach Heidelberg übernahmen die Stuttgarter 144 zudem einen Langlauf, der über mehrere Jahre Bestand hatte.

Der langsame Abschied

Im Jahr 1976 verfügte die Hauptverwaltung der Bundesbahn, dass mit Ausnahme der Baureihe 194 sämtliche Vorkriegsbauarten keine großen Hauptuntersuchungen mehr erhalten und bei Fristablauf außer Dienst gestellt werden sollten. Angesichts des hohen Fahrzeugbestands war es nicht verwunderlich, dass die darauffolgende Ausmusterungswelle zuerst eine Stuttgarter Maschine traf: Am 9. Juni 1976 endete der Dienst der 144 038.

Im Jahr 1977 folgten wegen Fristablauf 144 012, 079 und 147 auf das Abstellgleis und im Jahr 1978 aus dem gleichen Grund 144 008, 013, 015, 019 und 020. Zum Auffüllen des durch z-Stellungen dezimierten Bestandes erhielt Stuttgart Ende Mai 1978 vier Maschinen aus Augsburg (144 150, 153, 156 und 157). In Bayern waren sie durch die Neulieferung der Baureihe 111 entbehrlich geworden.

1980 kommen die 144 wieder mit Sonderleistungen über die Geislinger Steige bis nach Ulm

Im Sommer 1978 stockte die BD Stuttgart die Einsatzpläne um eine Maschine auf (auf 16+14 Tage). Von den 37 Maschinen des Einsatzbestandes liefen damit täglich 30 planmäßig – der höchste Wert, den ein Bw in der E 44-Geschichte erreichte. Wendepunkte des Einsatzgebiets waren Backnang, Bruchsal, Heidelberg, Horb, Karlsruhe, Nördlingen, Sindelfingen, Tübingen, Würzburg und letztmals Weil der Stadt.

Im Sommer 1978 traten bei Stuttgarter E 44 vermehrt Brüche der Radreifen auf, offensichtlich verursacht durch das Überlaufen der Bremssohlen. Da die Ausmusterung

der Baureihe ohnehin absehbar war, unterblieb der Einbau von Überlaufsicherungen.

Als Sofortmaßnahme ordnete der Zentrale Werkstattendienst (ZW) an, dass ab dem Winterfahrplan 1978/79 Leistungen der Stuttgarter E 44 von Mannheimer 140 und Offenburger 141 übernommen werden. Dies betraf sechs Plantage mit Leistungen vor allem im Raum Karlsruhe. Der „Baden-umlauf“ war damit auf elf Tage reduziert.

Der zweite Umlauf band noch 13 Maschinen ein, die überwiegend Nahverkehrszüge und einzelne Übergaben im Güterverkehr fuhren. Die Wendepunkte blieben Backnang, Bruchsal, Heidelberg, Horb, Karlsruhe, Nördlingen, Sindelfingen, Tübingen und Würzburg. Eine Flankenfahrt mit einem Arbeitszug im Bahnhof Stuttgart Nord am 28. Oktober 1978 bedeutete das Ende für die bei dem Unfall schwer beschädigte 144 058.

Wegen eines DB-weit herrschenden Lokomotivüberhangs verfügte die Hauptverwaltung der DB die z-Stellung von acht E 44 des Bw Stuttgart zum 22. Februar 1979. In diesem Zusammenhang verkürzte sich der Umlauf von 24 auf 17 Plantage. Zudem übernahmen Mannheimer 140 weitere Leistungen im Raum Karlsruhe.

Das neue Angebot „IC‘79“ führte jedoch zu einem bundesweiten Triebfahrzeugengpass, der beim Bw Stuttgart im Sommerfahrplan 1979 einen Mehrbedarf an 144 verursachte. Sieben im Februar an die Baureihe 140 abgegebene Plantage mit Personenzugleistungen im Raum Karlsruhe – Bruchsal – Mühlacker gingen deshalb wieder an die Baureihe 144 zurück. Im Sommerfahrplan 1979 lagen die Einsatzschwerpunkte der Stuttgarter 144 bei Personenzügen auf den Relationen Ludwigsburg – Pforzheim – Karlsruhe und Mühlacker – Bretten – Bruchsal.

Reaktivierung und Abgaben

Weil das Bw Stuttgart auch im Winterfahrplan 1979/80 weiterhin 24 Maschinen planmäßig einsetzen wollte und darüber hinausgehende Reserven benötigte, reaktivierte die DB im August/September 1979 die abgestellten 144 040, 059 und 150. Sie gingen allerdings zusammen mit 144 050 und 081 Ende September nach Rosenheim, teilweise erhielten sie zuvor noch eine Aufarbeitung im AW München-Freimann.

Im Gegenzug kamen die 144 004, 024, 039, 076 und 077 vom Bw Rosenheim nach Stuttgart. Hintergrund war die notwendige Ausrüstung mit Hauptluftbehälterleitungen für Türschließeinrichtung und Magnetschienenbremse, die die Rosenheimer Maschinen für ihre Einsätze bei Abstell- und Bereitstellungsfahrten mit IC-Zügen zwischen München Hbf und Pasing benötigten. Nach dieser Umrüstung wechselte auch die reaktivierte 144 163 am 22. November nach Rosenheim, während die 144 081 im Dezember 1979 wieder nach Stuttgart zurückkehrte.



E 44 043 verlässt 1962 mit einem Nahverkehrszug den Hauptbahnhof Pforzheim Heinz Mäser/Slg. Rampp

Wegen der unfallbedingten z-Stellung der 144 037 am 14. März und der Abgabe von 144 024 am 1. Juni ging der Planeinsatz im Sommerfahrplan 1980 um einen Plantag auf 23 Maschinen zurück. Mit Sonderleistungen im Güterzugdienst kamen die Stuttgarter 144 wieder bis Ulm, welches sie schon länger nicht mehr planmäßig erreichten. Aufgrund des nach wie vor herrschenden Mangels an elektrischen Lokomotiven reaktivierte das Bw Stuttgart im Juli/August 1980 die noch von der Ausbesserung zurückgestellten 144 037, 099 und 159. Die unfallbeschädigte 144 037 erhielt vom 11. bis 25. August 1980 eine U 2.8 im AW Freimann.

Am 31. Dezember 1980 verfügte das Bw Stuttgart somit über 32 Maschinen, davon war eine z-gestellt. Mit einem Planbedarf von 25 Maschinen erlebte der Einsatz der Stuttgarter 144 im Sommerfahrplan 1981 seinen letzten Höhepunkt. Im selben Jahr tauschte das Bw Stuttgart mehrere 144 mit

dem Bw Würzburg. Grund war der verstärkte Einsatz von Silberling-Garnituren mit zentraler Türschließeinrichtung in der BD Nürnberg, die den Einsatz von Zugbegleitern einsparen sollten.

Im Winter 1981/82 sank der Planbedarf auf 19 Maschinen. Der Grund für die Kürzung um sechs Lokomotiven lag in der Eröffnung der S-Bahn-Linien nach Backnang und Schorndorf. Dort eingesetzte, bisher mit Baureihe 141 bespannte Wendezüge standen nun für andere Aufgaben bereit. Hinzu kam die Freisetzung von Lokomotiven der Baureihe 110, die zuvor zwischen Tübingen und Stuttgart fuhren. Der ab 1981 zu verzeichnende Rückgang im Güterverkehr verstärkte diese Entwicklung, sodass auch 140er frei wurden, die wiederum Leistungen im Personenverkehr übernahmen. Folglich mussten die 144 – mit Ausnahme einer Übergabe nach Waiblingen – sämtliche Planleistungen auf der Remsbahn Stuttgart – Aalen einschließlich des Ausflugs nach Nördlingen abgeben. Als letzte E 44 der DB erhielt 144 018 am 17. Mai 1982 im AW Freimann nochmals eine Auslaufuntersuchung der Schadgruppe U 2.8. Dagegen mussten 144 014 am 1. Mai und 144 164 am 21. Juni 1982 z-gestellt werden.

Im Sommer 1982 kürzte die BD Stuttgart den Umlauf auf 15 Maschinen, indem sie Leistungen im Dreieck Karlsruhe – Bretten – Bruchsal auf Triebwagen der Baureihe 425 verlagerte. Der Einsatz der 144 konzentrierte sich nun auf die Strecken Bietigheim – Mühlacker – Pforzheim – Karlsruhe, Heilbronn –/Osterburken – Heidelberg sowie Stuttgart – Heilbronn – Osterburken – Würzburg. Drei weitere Loks standen als Bereitschaftsmaschinen

Ausgewählte Beheimatungen: E 44/144 beim Bw Stuttgart

Datum	Anzahl	Loknummern
1. Januar 1939	18	E 44 010–023, 072, 073, 080, 081
1. Januar 1960	34	E 44 008, 010, 011, 013–023, 037, 038, 040, 043, 050, 057–059, 071, 080, 081, 084, 085, 119, 147, 163–165, 182, 183
1. Juni 1976	39	144 008–023, 032, 037, 038, 040, 043, 050, 056–059, 071, 079–081, 084, 085, 099, 119, 147, 159, 160, 163, 164
31. Dezember 1980	32	144 004, 009–011 (011z), 014, 016–018, 021–023, 032, 037, 039, 043, 056, 057, 071, 076, 077, 080, 081, 084, 085, 099, 119, 153, 156, 157, 159, 160, 164
31. Dezember 1982	31	144 004z, 009z, 010, 014z, 016, 018, 022–024, 032, 034, 035, 056, 057z, 076, 077z, 080z, 081, 084, 085, 121, 126, 153, 156z, 157z, 159, 160, 164z, 185, 189



Die Stuttgarter 144 071 mit beigem Vorbau durchfährt am 17. August 1982 den Bahnhof Ludwigsburg. Am Haken hat sie einen aus Falns gebildeten Zug Dr. Brian Rapp

in Aalen, Heilbronn und Pforzheim bereit, sodass der Bedarf bei 18 Maschinen lag.

Mit dem rezessionsbedingten Rückgang der Transportleistungen standen ab dem Winterfahrplan 1982/83 vermehrt 140 zur Verfügung, mit denen die Personenzugleistungen gut gefahren werden konnten. Daraufhin verfügte die DB-Zentrale am 12. August 1982 die Abstellung von acht 144 zum Fahrplanwechsel am 26. September 1982. Zum Ausgleich kamen die in Rosenheim nicht mehr benötigten 144 185 und 189 nach Stuttgart.

Am 31. Dezember 1982 umfasste der Bestand noch 31 Lokomotiven, davon zehn z-gestellt. Der Winterfahrplan 1982/83 sah den Einsatz von 15 der 21 einsatzbereiten Maschinen vor. Haupteinsatzstrecke war die Verbindung Pforzheim – Karlsruhe. Wegen Schäden mussten die 144 126, 056, 076 und 153 am 9./10. März 1983 abgestellt werden, womit auch die genannten Bereitschaftslokomotiven entfielen. Am 18. Mai folgte die Abstellung der 144 160.

Letzte Einsätze

Am 28. Mai 1983 endete nach fast genau 50 Jahren der Planeinsatz der Baureihe E 44 beim Bw Stuttgart. Bereits am Nachmittag des 27. Mai verließ die 144 159 mit dem N 5828 nach Heilbronn den Stuttgarter Hauptbahnhof – es war der letzte dort planmäßig von einer Stuttgarter E 44 bespannte

Zug. Fast unbemerkt blieb dagegen wenig später das letzte Eintreffen eines 144-bespannten Zuges: der N 5924 mit der 144 035 aus Böblingen. Am 28. Mai 1983 waren 144 018, 023, 024, 034 und 035 noch zwischen Pforzheim und Karlsruhe im Einsatz. Der letzte Einsatz einer Stuttgarter E 44 vor einem Planzug erfolgte vor N 6057 Pforzheim – Karlsruhe mit 144 035. Die letzte E 44-Leistung überhaupt war am 29. Mai 1983 die Rückkehr der zuletzt zwischen Karlsruhe und Pforzheim eingesetzten 144 024, 034 und 035 als Lz 85095 nach Stuttgart. Ab dem Sommerfahrplan 1983 übernahmen die Baureihen 110, 111 und 140 die bisherigen Zugleistungen der 144.

Einige gingen noch nach Würzburg

Drei E 44 mit den längsten Untersuchungsfristen – 144 084, 085 und 185, jedoch nicht die schadhafte 144 018 – gab das Bw Stuttgart nach Würzburg ab. Dort endete der planmäßige Einsatz der Baureihe E 44 erst Ende September 1983. Die übrigen Lokomotiven, die nach ihrer Außerbetriebnahme zunächst im Bahnbetriebswerk und im Stuttgarter Güterbahnhof abgestellt worden waren, verließen die Stadt in vier Lokomotivzügen mit Ziel AW Kassel, wo sie verschrottet wurden.

In Stuttgart blieben die 144 018 und 081 zurück, die ursprünglich erhalten werden sollten. Der Verkauf der 144 018 kam jedoch

nicht zustande, sodass die erst ein gutes Jahr zuvor hauptuntersuchte Maschine im August 1983 ihre letzte Reise ins AW Kassel antrat. Am 25./26. Juni 1983 zeigte die DB anlässlich der eingangs genannten Veranstaltung „50 Jahre elektrischer Zugbetrieb auf der Geislinger Steige“ 144 081 in Geislingen und 144 157 in Amstetten.

Die 144 081 blieb noch bis zum 30. September 1984 in den Bestandslisten, bevor die DB sie als letzte E 44 ausmusterte. Der damalige Leiter des Bw Stuttgart versuchte, diese letzte Stuttgarter E 44 als Museumslok zu erhalten – doch die DB lehnte ab. Stattdessen erhielt das Bw Stuttgart am 13. März 1985 die Museumslokomotive E 44 002 aus München.

Die E 44 002 ging beim Bw Stuttgart in die Obhut der am 30. Oktober 1985 gegründeten „BSW-Freizeitgruppe E 44 002“. Mit Sonderfahrten legte die Lok bis 1996 rund 20.000 Kilometer zurück. Im Juli 1996 musste sie wegen Fristablaufs abgestellt werden. Im März 2001 überführte das DB Museum die E 44 002 nach Koblenz-Lützel in die dortige Außenstelle. Damit verließ die letzte E 44 endgültig das Bw Stuttgart.

Dr. Brian Rapp

Dr. Brian Rapp (Jahrgang 1958) ist Volkswirt und lebt in Starnberg. Er ist Autor zahlreicher Bücher und Artikel zur Eisenbahngeschichte.



Beachtlicher Güterverkehr

mit regionalen Wurzeln

WLE zeigt Farbe ■ Kalkstein, Bier und Holz prägen den Güterverkehr der Westfälischen Landes-Eisenbahn auf der Stammstrecke Beckum - Lippstadt - Warstein. Zwei Hauptuntersuchungen brachten auch optische Akzente: WLE 22 wirbt für eine Brauerei, WLE 62 kehrte als Traditionslok in Blau/Gelb zurück

Die Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE) betreibt im Münster- und nördlichen Sauerland Güterverkehr auf mehreren Strecken. Die NE-Bahn geht auf die Warstein-Lippstädter Eisenbahn-Gesellschaft zurück, die 1881 gegründet wurde; ihre Stammstrecke Lippstadt - Warstein wurde 1883 eröffnet. Die WLE ist Teil der Westfälischen Verkehrsgesellschaft (WVG). Unter deren Dach ist die WLE zusammen mit den Schwesterunternehmen Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) und Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) organisiert.

Kalk, Holz, Bier

Schon seit der Inbetriebnahme lebt die WLE von der Güterbeförderung, der Personenverkehr war stets nur gering. Nachdem der Reisezugverkehr aufgrund rückläufiger Fahrgästzahlen zum Sommerfahrplan am 31. Mai 1975 auf dem Abschnitt Beckum - Lippstadt eingestellt

worden ist und zum Winterfahrplan am 27. September 1975 auch auf den Abschnitten Münster - Neubeckum sowie Lippstadt - Warstein endete, konzentriert sich die WLE heute vollständig auf den Frachttransport. Auf der Stammstrecke Beckum - Lippstadt - Warstein dominiert der Kalksteinverkehr: Von Warstein wer-

Seit 1975 konzentriert sich die WLE vollständig auf den Güterverkehr

den Kalksteine zu den Zementwerken in Erwitte und Beckum befördert. Bedingt durch die rückläufige Baukonjunktur war im Sommer 2025 eines der drei Zementwerke außer Betrieb. Der Güterverkehr mit Kalkstein beschränkte sich daher nur noch auf den Vormittag.

Ein zusätzliches Standbein sind Transporte für einen weiteren Großkunden, die

Warsteiner Brauerei. Seit 2005 wird Bier inzwischen dreimal wöchentlich per Bahn nach Berlin, Hamburg und München transportiert. Dafür wurde 2003 in Warstein eine Anschlussbahn zwischen Bahnhof Warstein und Brauereibahnhof gebaut. Sie weist aufgrund der topografischen Verhältnisse eine starke Steigung auf. Schon seit einigen Jahren werden zudem große Mengen an Holz aus dem Arnsberger Wald über die WLE-Stammstrecke abgefahren. Verlademöglichkeiten bestehen vor allem am Bahnhof Warstein, auch in Rüthen wurde gelegentlich Holz umgeschlagen.

Topografie prägt Traktion

Zwischen Uelde (km 18,5, auf 290 Metern Meereshöhe gelegen) und Belecke (km 26,2, 265 m) überquert die WLE-Stammstrecke den Höhenzug Haarstrang mittels einer gewundenen Trassenführung über den Scheitelpunkt bei 330 Metern Höhe

Güterverkehr bei der WLE: Lok 56 hat am 12. Mai 2025 nördlich von Belecke mit dem Containerzug der Warsteiner Brauerei nach Lippstadt einen Gleisbogen befahren und bewältigt zugleich den Anstieg auf den Haarstrang. Am Zugschluss schiebt WLE 36 nach Zeno Pillmann





Seit März 2025 ist WLE 22 mit einer Werbung für die Warsteiner Brauerei im Dienst. Am 28. März 2025 erreicht sie nach der Bedienung eines Zementwerkes den Bahnhof Beckum Matthias Forthaus

am Streckenkilometer 20,7. Zur Überwindung dieser topografischen Herausforderung sind leistungsstarke Verbrennungslokomotiven erforderlich. Trotz hoher Antriebsleistung begrenzt die Steigung über den Haarstrang die Zuglast im Kalksteinverkehr. Längere Züge – etwa im Bierverkehr – benötigen deshalb regelmäßige Schuhhilfe bis zum Haarstrang.

Für diese Aufgaben verfügt die WLE über einen entsprechend ausgelegten Fahrzeugpark. Die derzeit älteste Lokomotive ist die WLE 36 (Typ DG 1000 BBM), gebaut 1962 bei KHD. Die jüngste Lokomotive ist die WLE 56 (Typ DE 18), geliefert von Vossloh. Für die Beförderung des „Bierzugs“ auf den Strecken der Deutschen Bahn beschaffte die WLE 2010 ihre

erste elektrische Lokomotive (WLE 81, 189 801).

Werbung und Tradition

Bereits seit 2004 wirbt WLE 21 (272 202, eine Vossloh G2000) mit einer großflächigen Beklebung für die Warsteiner Brauerei. Die beige Maschine wichen damit vom WLE-Hausdesign Rotorange/Weiß ab.

WLE 62 (VL 0662) steht am 12. November 2025 mit einem beladenen Kalksteinzug im Bahnhof Warstein bereit. Die frisch revisionierte MaK-Diesellok erinnert mit ihrem neuen blau/gelben Lack an die lange Tradition der Güterbeförderung bei der WLE Stefan Klein





Die mit Warsteiner-Werbung beklebte WLE 21 rangiert am 12. Mai 2025 im Bahnhof

Warstein Rungenwagen für die Verladung von Stammholz *Zeno Pillmann*

Seit März 2025 gibt es eine zweite Warsteiner-Werbelok: Die zuvor orange WLE 22 (223 056, eine Siemens ER20) ist nach Abschluss ihrer Hauptuntersuchung nun mit einem großen Warsteiner-Logo auf schwarzem Grund unterwegs. Zuletzt besann sich die WLE auf ihre Geschichte und versetzte die 1974 bei MaK gebaute Diesellok WLE 62 (3295 954) äußerlich weitge-

hend in ihren Auslieferungszustand zurück. Im Zuge ihrer am 30. Oktober 2025 abgeschlossenen Hauptuntersuchung erhielt sie wieder eine blau/gelbe Lackierung, die sie bereits in früheren Jahren trug. Um das Bild zu vervollständigen, wurde auch die alte Bezeichnung „VL 0662“ wieder an der Lokomotive angebracht. Am 31. Oktober 2025 bespannte sie den „Hamburger

Containerzug“ von der Warsteiner Brauerei nach Lippstadt, unterstützt von WLE 36 als Schublok.

Die Werbe- und Traditionsloks senden damit eine Botschaft: Der Güterverkehr ist bei der WLE Geschäft – und zugleich Teil der eigenen Identität.

Florian Dürr/Zeno Pillmann

Westfälische Landes-Eisenbahn

Sitz	Lippstadt
Gesellschafter	Kreise Soest/Warendorf, Stadtwerke Münster u. a.
Geschäftsführung	Detlef Berndt und Julian Hericks (seit Juli 2025)
Prokurist	David Oelkers
Betriebsleitung	Steffen Schuld
Beschäftigte	112 (Stand 2024)
Umsatz	15,1 Mio. Euro (2024)
Transportleistung	1,2 Mio. Tonnen Güter/Jahr
Fuhrpark	15 Triebfahrzeuge (E-/Dieselloks, Kleinloks), 60 Spezialgüterwagen

Streckennetz

Lippstadt – Warstein	30,9 km
Lippstadt – Beckum	28,6 km
Beckum – Neubeckum (ehemalige DB-Strecke)	6,0 km
Neubeckum – Münster	36,1 km
Neubeckum – Ennigerloh	7,2 km
Ahlen – Ahlen Ost	1,7 km
Belecke – Rüthen	10,1 km

**Schlagader des WLE-Güterverkehrs:
Stammstrecke zwischen Neubeckum, Lippstadt und Warstein** *Grafik: Anneli Nau*





Im August 1965 erteilt der Fahrdienstleiter in Burg Umladebahnhof dem Lokführer der 99 4801 das Abfahrsignal. Wenige Wochen später, am 25. September 1965, endete der Personenverkehr auf dem Burger Schmalspurnetz Klaus Kieper/Slg. Wolfgang Zeunert

Auf schmaler Spur durch die preußische Provinz

Kleinbahnen des Kreises Jerichow I ■ Von 1896 bis 1965 erschloss ein rund 100 Kilometer langes Schmalspurnetz die Region zwischen Burg, Ziesar, Altengrabow und Gommern. Die Bahnen spielten bis in die 1960er-Jahre eine wichtige Rolle für Landwirtschaft und Militäreinrichtungen im Jerichower Land

Im 19. Jahrhundert prägten Lederverarbeitung und Schuhherstellung die Wirtschaft der Stadt Burg. Mit der Eröffnung der Strecke Potsdam – Kiewitt – Burg am 7. August 1846 erhielt sie Anschluss an das Eisenbahnnetz. Das neue Verkehrsmittel und der 1872 vollendete Ihlekanal sorgten für wirtschaftlichen Aufschwung. Seit dem 16. Januar 1817 war Burg Sitz des rund 1.300 km² großen Landkreises Jerichow I. Mit vier Städten sowie 140 Gemeinden und Gutsbezirken war er einer der größten Kreise Preußens.

Früh forderte der Kreistag den Bau einer Nebenbahn. Der von Landrat Arthur Carl August von Pischel geleitete Eisenbahnaußschuss schlug eine regelspurige Nebenbahn von Zerbst über Burg nach

Havelberg vor. Doch das Magdeburger Regierungspräsidium lehnte das 1893 ab. Erst als das preußische Militär im Zuge der Planungen für den Truppenübungsplatz Altengrabow eine Bahnverbindung verlangte, kam Bewegung in die Sache. Nach langen Verhandlungen einigten sich die Beteiligten auf eine Schmalspurbahn mit 750-Millimeter-Spurweite. Mit den Vorarbeiten wurde die Kleinbahnabteilung des „Bochumer Vereins für Bergbau und Gußstahlfabrikation“ betraut.

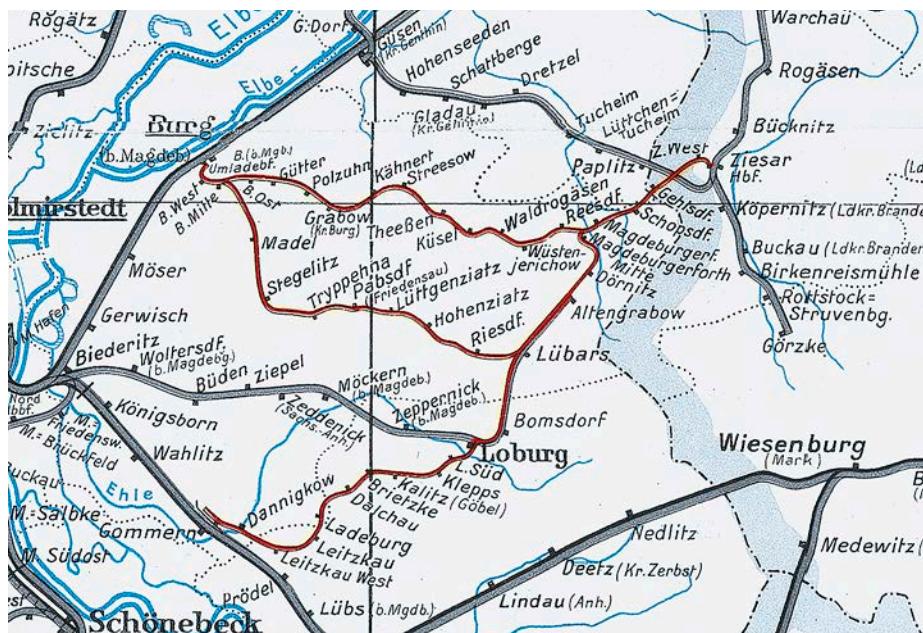
Am 26. November 1894 legte der Bochumer Verein dem Kreisausschuss die Pläne für die Strecken Burg – Ziesar – Brandenburg und Burg – Groß Lübars vor. Die Kreisverwaltung beantragte daraufhin die Konzession beim Regierungspräsidenten

in Magdeburg. Darüber hinaus wurde der Bau der Kleinbahnen Ziesar – Bramsdorf – Görzke, Groß Lübars – Loburg – Leitzkau – Gommern/Dornburg, Gommern – Burg und Groß Lübars – Möckern erörtert. Allerdings wurden davon nur wenige Projekte umgesetzt.

Schon im Mai 1895 begannen die Bauarbeiten, obwohl die Genehmigung dafür erst am 15. November vorlag. Sie umfasste die Kleinbahnen Burg Ihlekanal – Burg – Ziesar Ost und Burg – Groß Lübars. Ingenieur Magnus Wolfhardt übernahm die technische Leitung der neuen „Kleinbahnen des Kreises Jerichow I“ (KJ I). Am 4. April 1896 nahmen die KJ I nach Verzögerungen den Betrieb auf den Strecken Burg Kleinbf – Grabow – Magdeburgerforth und Burg



99 4644 hat im Frühsommer 1965 mit einem Personenzug nach Burg Umladebahnhof Lübars erreicht. Noch waren die Gleisanlagen des Bahnhofs dreischienig in 750- und 1.435-mm-Spurweite ausgeführt *Klaus Kieper/Sig. Wolfgang Zeunert*



Die Übersichtskarte aus dem Jahr 1957 zeigt das rund 100 Kilometer umfassende Burger Netz; Zu erkennen ist auch der dreischienige Abschnitt Loburg – Altengrabow *Sig. MHZ*

Kleinbf – Steglitz auf. Am 19. Juli folgten Steglitz – Groß Lübars und Magdeburgerforth – Ziesar Ost. Die Querverbindung Magdeburgerforth – Altengrabow – Groß Lübars (8. Oktober 1896) sowie das Anschlussgleis zum Ihlekanal (12. Dezember 1896) entstanden etwas später.

Ausbau des Streckennetzes

Die ursprünglich geplante Verlängerung der Kleinbahn bis Brandenburg kam nicht zu stande, obwohl die Brückenfundamente und teilweise das Planum schon fertiggestellt waren. In Burg befürchtete man, die Kundschaft aus Ziesar und Umgebung

könnte künftig in Brandenburg einkaufen, zudem bereitete die Einbindung in den Bahnhof Brandenburg Schwierigkeiten. Stattdessen planten die KJ I eine Linie von Groß Lübars über Loburg nach Gommern. Der Kreisausschuss stimmte am 30. November 1898 zu, die Konzession folgte am 6. Dezember 1901. Der Bau zog sich bis 1903 hin. Für Militärtransporte erhielt der 7,4 Kilometer lange Abschnitt Loburg – Altengrabow ein Dreischienengleis, ebenso wurde der bestehende Abschnitt Groß Lübars – Altengrabow umgebaut. Am 21. Juli 1902 nahm die Strecke Groß Lübars – Loburg den Betrieb auf, am 20. April 1903 folgte Loburg – Gommern. Damit umfasste das Netz eine Länge von rund 102 Kilometern.

Wirtschaftliche Entwicklung

Vor allem der Güterverkehr florierte. Zuckerrüben, Kartoffeln, Getreide, Holz, Kohle und Dünger stellten die Hauptfracht. 1900/01 zählten die KJ I rund 294.000 Reisende und 87.400 Tonnen Güter. Der Gewinn betrug 38.000 Mark, reichte aber kaum für Rücklagen – der Betrieb lief mit minimalem Aufwand.

Im Personenverkehr dominierten Pendler, daneben gab es bescheidenen Ausflugsverkehr in die Jerichower Schweiz bei Magde-

burgerforth. Drei Zugpaare täglich auf den Linien Burg Kleinbf – Grabow – Ziesar Ost, Groß Lübars – Gommern und Burg Kleinbf – Groß Lübars – Ziesar Ost deckten den Bedarf. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs schränkte die Betriebsleitung das Angebot stark ein. Militärtransporte erschöpften die Kapazitäten. Nach Kriegsende gingen die Leistungen deutlich zurück. Im Sommer 1921 fuhren noch drei Zugpaare Burg Kleinbf – Grabow – Ziesar Ost, zwei Burg Kleinbf – Groß Lübars – Ziesar Ost und vier Altengrabow – Loburg – Gommern.

Bestrebungen zur Umspurung

Während der Inflation 1923 gerieten die KJ I in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Der Kreistag übertrug daher die Betriebsführung an die Kleinbahnabteilung der Provinz Sachsen – unter der Bedingung, das Netz auf Regelspur umzubauen. Landesbaurat Gustav Sell schätzte die Kosten auf rund sieben Millionen Reichsmark, wovon der Landkreis 1,8 Millionen tragen wollte; den Rest sollten Reich, Land Preußen und der Provinzialverband übernehmen. Das Projekt scheiterte jedoch mit Beginn der Weltwirtschaftskrise 1929.

Diese traf die KJ I hart: Der aufkommende Kraftverkehr wurde zur Konkurrenz, die landwirtschaftliche Produktion ging zurück. 1927/28 beförderte die Bahn noch 173.665



In Grabow verliefen die Gleise der KJ I in der Mitte der Dorfstraße Klaus Kieper/Slg. Wolfgang Zeuner

Reisende und 125.972 Tonnen Güter. Nur dank der Militärtransporte zwischen Loburg und Altengrabow blieb das Unternehmen profitabel. Sorgenkind blieb der Abschnitt Ziesar West – Ziesar Ost, wo am 1. September 1930 der Reiseverkehr endete; der Güterverkehr hielt sich bis 1947. Um der Konkurrenz zu begegnen, gründeten die KJ I 1934 einen eigenen Kraftverkehrsbetrieb. Ab 16. August 1934 verkehrten zwei Sattelschlepper-Busse auf der Linie Burg – Magdeburgerforth – Ziesar – Loburg.

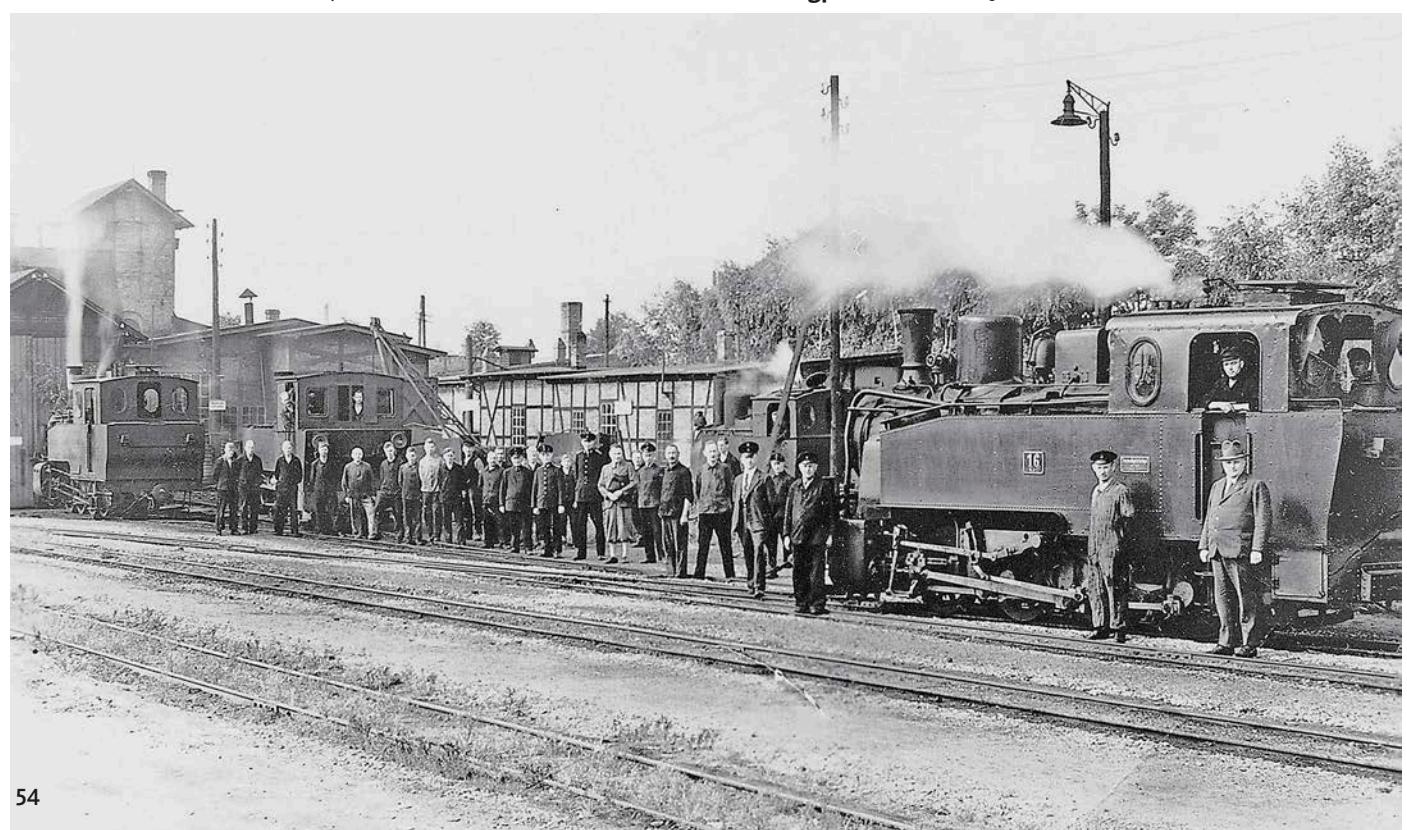
Anfang der 1930er-Jahre prüften Landkreis und Provinz Sachsen erneut eine Umspurung, verzichteten jedoch zugunsten des Straßenausbau. Stattdessen beschafften die KJ I neue Lokomotiven und

Wagen, die dringend nötig waren, da die Transporte zum Truppenübungsplatz Altengrabow ab 1935 deutlich zunahmen. 1938 beförderten die KJ I über 207 000 Reisende und 366 000 Tonnen Güter.

Zweiter Weltkrieg

Mit Kriegsbeginn nahm die Auslastung weiter zu, während der Kraftverkehr eingeschränkt wurde. Auch die KJ I mussten ihre Omnibuslinien einstellen. Aber auch im Zugverkehr waren ab 1940 Einschränkungen notwendig, da mehr und mehr Eisenbahner zur Wehrmacht einberufen wurden. Der ab 6. Oktober 1941 gültige Fahrplan sah werktags drei Zugpaare Burg Kleinbf – Magdeburgerforth – Altengrabow und zwei

Vor der Werkstatt in Burg versammeln sich um 1938 Eisenbahner der KJ I zu einem Erinnerungsbild. Rechts im Bild ist die Lok 16 zu erkennen, die die DR 1950 als 99 4641 in ihren Fahrzeugpark einreichte Slg. Dirk Endisch



Altengrabow – Loburg vor. Auf Loburg – Gommern und Burg Kleinbf – Grabow – Altengrabow fuhr nur je ein Zugpaar.

Trotz der Nähe zu militärischen Anlagen blieben die KJ I weitgehend unversehrt. Ende April 1945 ruhte der Betrieb mangels Kohle, erst im Sommer 1945 wurde er wieder aufgenommen. Das Frachtaufkommen stieg 1946 infolge der Demontage der Zuckerfabrik Gommern deutlich an. Die bisher dort verarbeiteten Rüben mussten ab Herbst 1946 per Schmalspurbahn nach Gommern oder Burg transportiert werden, wo sie auf die Regelspur umgeladen werden konnten.

Unter Verwaltung der DR

Im Winter 1946/47 boten die KJ I bereits wieder einen dichten Personenverkehr: werktags drei Zugpaare Burg Kleinbf – Magdeburgerforth – Ziesar West und Loburg – Altengrabow – Ziesar West sowie zwei Burg Kleinbf – Groß Lübars und Loburg – Gommern.

Zum 1. Januar 1947 übernahm die Sächsische Provinzbahnen GmbH die Betriebsführung. Die Bahn firmierte nun als Kreisbahn Burg b. Mgb. Ab 16. August 1948 verwaltete die Vereinigung Volks-eigener Betriebe (VVB) des Verkehrs-wesens Sachsen-Anhalt das Strecken-netz, das am 1. April 1949 von der Deut-schen Reichsbahn (DR) übernommen wurde. Damit gelangten 212 Beschäftigte, 35 Bahnhöfe, 3 Haltestellen, 4 Haltepunkte sowie 11 Dampfloks, 1 Diesellok, 24 Perso-nen-, 5 Gepäck- und 224 Güterwagen zur Rbd Magdeburg.

Das rund 100 Kilometer lange Netz blieb für die Region unverzichtbar. Weil die Be-förderungsleistungen zunahmen, investierte die DR trotz knapper Mittel in Fahr-zeuge und Anlagen. Bis 1962 erhielten alle Loks und Wagen Druckluftbremsen. 1951 griff die Rbd Magdeburg erneut die Idee der Umspurung auf, doch wegen fehlender Baukapazitäten plante sie den Einsatz von Rollwagen im Güterverkehr. Doch auch der kam nicht zustande, weil dafür der Oberbau hätte verstärkt werden müssen, was aufgrund knapper Ressourcen nicht möglich war.

Um den Güterumschlag zu erleichtern, entstanden 1956 in Burg Umladebf eine Krananlage und eine Schüttgutrampe. Bis zur Stilllegung der auch als Burger Netz bezeichneten 750-Millimeter-Strecken

Die Museumsbahn Magdeburgerforth



**Am Bahnhof Magdeburgerforth halten heute wieder Züge.
Für Dampfbetrieb greift der Verein auf Gastloks zurück** *Dirk Endisch*

Bei Eisenbahnfreunden geriet das Bur-ger Schmalspurnetz nie in Vergessen-heit. Am 9. September 2000 konstituierte sich in Magdeburgerforth der „Traditions-verein Kleinbahn des Kreises Jerichow I“ (KJ I e. V.), um die Erinnerung an die Schmalspurbahnen im Jerichower Land zu bewahren. Der Verein erwarb 2005 das Gelände des ehemaligen Bahnhofs Magdeburgerforth, sanierte das Emp-fangsgebäude und den Lokschuppen, be-gann mit dem Wiederaufbau der Gleisan-lagen und sammelte Fahrzeuge. Seit 2006 ist das Museum regelmäßig geöffnet. Heute betreut der Verein eine Dampflok, drei Kleindieselloks sowie mehrere Perso-nen-, Gepäck- und Güterwagen.

Der geplante Wiederaufbau eines Strecken-abschnitts als Museumsbahn nahm ab 2006 erste konkrete Formen an. Ausgangs-punkt der 6,1 Kilometer langen Strecke soll Altengrabow Bf sein. Von hier aus soll die Schmalspurbahn über Altengrabow Ort, Dörnitz, Kupferhammermühle und Magde-burgerforth Mitte zum Bahnhof Magdeburg-erforth führen. Als Endstation der Strecke ist der ehemalige Anschlussbahnhof der Rohpappenfabrik, der sogenannte „Lum-penbahnhof“, vorgesehen. Am 7. Mai 2011 konnte der erste, 800 Meter lange Ab-schnitt bis zum Lumpenbahnhof eröffnet werden. Seither fahren an ausgewählten Wochenenden wieder Schmalspurzüge durch das Jerichower Land. *DES*



Der KJ I e. V. sanierte die Hochbauten am Bahnhof Magdeburgerforth mustergültig, so wie hier den Lokschuppen *Dirk Endisch*

Die Strecken der Kleinbahnen des Kreises Jerichow I

Strecke	KBS (1957/58)	Länge (km)	Spur- weite	Eröffnung	Stilllegung
Burg Umladebf – Magdeburgerforth – Ziesar – Ziesar Ost	207p	37,1	750 mm	04.04. bis 19.07.1896	25.09.1965
Loburg – Gommern	207s	21,3	750 mm	20.04.1903	02.05.1960
Burg Mitte – Groß Lübars	207r	28,5	750 mm	04.04. bis 19.07.1896	01.07.1965
Loburg – Groß Lübars – Magdeburgerforth	207u	17,4	750 mm	08.10.1896 bis 21.07.1902	25.09.1965

wurde der Güterverkehr mit Schmalspurwagen abgewickelt. Mit dem Transport von Kohle, Holz, Dünger und landwirtschaftlichen Erzeugnissen waren die Züge sehr gut ausgelastet.

Weil an eine Aufgabe der Strecken vor diesem Hintergrund nicht zu denken war, legte die Rbd Magdeburg am 13. Mai 1957 eine Studie zur Zukunft des Burger Netzes vor. Sie sah Streckenverlegungen in Burg und bei Grabow sowie den Einsatz moderner Dieselloks und Triebwagen vor. Die Anschlussbahn zum Ihlekanal war allerdings bereits 1956 stillgelegt worden.

Im Winter 1957/58 herrschte auf dem Burger Netz noch reger Betrieb. Werktagen fuhren 15 Personenzugpaare. Doch die Bedeutung der Schmalspurbahn schwand: Mit der Schließung von insgesamt fünf Holzverladestellen im Jahr 1959 ging der Güterverkehr deutlich zurück. Immer mehr Fahrgäste nutzten die schnelleren Busse des VEB Kraftverkehr Burg. Die

mangelhafte Unterhaltung einzelner Streckenabschnitte beschleunigte den Niedergang. Aufgrund von Oberbaumängeln stellte die Rbd Magdeburg am 2. Mai 1960 den Personenverkehr Loburg–Gommern ein; bis 25. Mai lief dort Schienenersatzverkehr. Parallel dazu wurde auch der Güterverkehr schrittweise eingestellt. Zwischen Loburg und Leitzkau fuhr am

1949 übernimmt die Deutsche Reichsbahn die Betriebsführung auf dem Kleinbahnnetz

10. März 1962 der letzte Güterzug. Die DR richtete einen Ersatzverkehr mit Lastkraftwagen ein, da erst am 25. Mai 1963 die Transportpflicht endete. Zeitgleich gab die Rbd Magdeburg den Schmalspurbetrieb auf dem Dreischienengleis Loburg – Altengrabow auf. Nach Demontage des zusätzlichen dritten Gleises verlängerte die DR am 31. Mai 1963 den regelspurigen

Verkehr der Nebenbahn Magdeburg – Loburg bis Altengrabow.

Das Ende der KJ I

Auch die übrigen Strecken standen vor dem Aus. 1964 stimmten die zuständigen Gremien des Kreises Burg und des Bezirkes Magdeburg dem geplanten Verkehrswechsel zu. Ab 31. Mai 1964 verkehrten noch vier Personenzugpaare Burg Umladebf – Magdeburgerforth – Ziesar und fünf Magdeburgerforth – Altengrabow. Auf Burg Umladebf – Lübars liefen nur noch zwei Gmp-Paare täglich.

Am 26. Juni 1965 endete der Güterverkehr auf der Strecke Burg Umladebf – Lübars, am 1. Juli zog Lok 99 4644 den letzten Personenzug. Umgehend begann der Streckenabbau. Am 25. September 1965 beendeten 99 4644 und 99 4801 den Personen- und Güterverkehr auf den Strecken der ehemaligen KJ I endgültig. Auf der 99 4644 prangte der Spruch: „Ich würde gerne noch laufen, doch ihr wollt heut' Abend mein Fell verzaufen.“ Den Abschiedssonderzug auf der Strecke Burg Umladebf – Magdeburgerforth bespannte 99 4801. Im Herbst 1965 begann die Demontage der noch vorhandenen Gleisanlagen, die im Sommer 1966 weitgehend abgeschlossen war. *Dirk Endisch*

Dirk Endisch (Jahrgang 1970) lebt in Stendal und war Heizer bei der DR. Heute arbeitet er als freier Autor und selbstständiger Verleger.



Ab 1956 vereinfacht eine Krananlage das Umladen der Güter zwischen Schmal- und Regelspur in

Burg Umladebahnhof. Im Sommer 1963 erledigt dort 99 4301 die Rangierarbeiten Klaus Kieper/Slg. Wolfgang Zeuner



Buch & Film

Eisenbahnknoten Berlin

Geschichte und Gegenwart einer faszinierenden Bahnmetropole

Stefan Högemann – 167 S., 107 Farb-/95 Schwarzweiß-Abb. – 34,99 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-86245-297-2



Der Untertitel macht es klar: Es geht um die Geschichte und Gegenwart einer faszinierenden Bahnmetropole. Bekanntlich ist Berlin immer eine Reise wert – dank der guten Bahnverbindungen allemal. Und auch innerstädtisch hatte und hat die deutsche Hauptstadt davon einiges zu bieten: Alltägliches ebenso wie Überraschendes, Bekanntes ebenso wie bislang Unentdecktes. Mit seinem neuen Buch nimmt Stefan Högemann den Leser mitten hinein in den Bahnknoten, zeigt dessen Entstehen von den Anfängen bis in die Jetzzeit auf. Dementsprechend erinnert das Buch in Wort und Bild an die große Zeit der Fernbahnhöfe, das Werden des wegweisenden S-Bahn-Netzes, aber auch an die schwierige Zeit der deutschen Teilung und die Chancen und den erheblichen Wandel nach der Wiedervereinigung. Auch die aktuellen Bauprojekte und Zukunftsplanungen werden skizziert. In besonderen Kapiteln geht es zudem um den Berliner Außenring und seine Vorgängerbauten, die in Berlin ihren

Ausgang nehmende Ostbahn und die klassischen Privatbahnen im Umland. Ein letztes Kapitel ist schließlich den Museen und Museumsbahnen gewidmet. Insgesamt also eine runde Sache. Für jeden, der sich immer schon über das Eisenbahngeschehen in der Hauptstadt informieren wollte, sich aber nicht allzu tief in einzelne Strecken- und Fahrzeugvorstellungen vertiefen möchte, bietet das lesenswerte Buch einen guten Überblick – sowohl hinsichtlich der Bildauswahl als auch der Texttiefe. OS

Unter Dampf II

Durch Raum und Zeit/Europäische Dampfimpressionen

Günter Haslbeck – 176 S., 230 Schwarzweiß-Abb. – 29,90 € – Johannes Wiemann Verlag, Nürnberg – ISBN 978-3-9825514-4-8



Schon eine Weidener 44 mit prächtiger Dampffahne macht Lust zum Aufschlagen: Nach dem 2021 erschienenen Buch „Unter Dampf“ legt der bekannte Dampflokomotivfotograf Günter Haslbeck mit „Unter Dampf II“ einen weiteren Bildband vor. Mit rund 230 Aufnahmen dokumentiert er darin ausführlich in Schwarz-Weiß den in den 1970er- und 1980er-Jahren erlöschenden Dampfbetrieb in Europa. Da fauchen italienische Franco-Crosti-741 durchs winterliche Pustertal, dort qualmt eine 141R der SNCF in Sarreguemines vor sich hin, andernorts begegnet man neben Waldbahnflair in den Karpaten auch der letzten formschönen rumänischen Pacific 231. Der Großteil des

Buchs freilich widmet sich den verbliebenen Dampfloks von Bundes- und Reichsbahn.

Auch das Geschehen um die Lokomotiven und Züge sowie Eisenbahner und Reisende kommen auf den Fotos nicht zu kurz. Die umfangreichen Bildunterschriften zu den durchweg beeindruckenden und oft sehr stimmungsvollen Aufnahmen erläutern einerseits das fotografierte Geschehen und betonen es gleichzeitig in den jeweiligen eisenbahngeschichtlichen Kontext ein. Dazu reflektieren und kommentieren die Texte aber auch häufig fotografische und bildtechnische Aspekte, was man in der Eisenbahnliteratur eher selten vorfindet. Sie geben somit auch denjenigen Anregungen, die gern das Nachdampflokzeitalter auf Schienen ablichten. Jenseits der sachlichen Informationen lädt das Buch auch zum genießerischen Schwelgen ein. PSM

125 Jahre Geilenkirchener Kreisbahnen und die Entwicklung zur Selfkantbahn

66 S., 76 Farb-/131 Schwarzweiß-Abb. – 10,00 € – IG Historischer Schienenverkehr e. V., Gangelt; Bezug: info@selfkantbahn.de

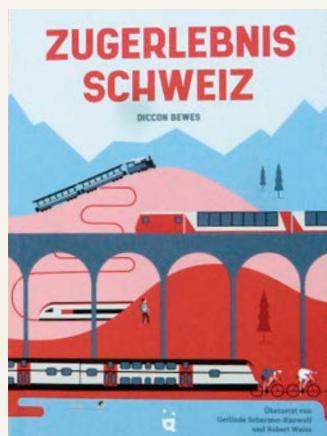


2025 feierte man rund um Gangelt das 125-jährige Jubiläum der letzten noch in Ab-

schnitten erhaltenen Meterspurbahn in NRW. Die im DIN-A4-Format gehaltene Chronik stellt alle ehemaligen und die noch betriebenen bzw. von der heutigen Selfkantbahn erweiterten Bahnhöfe mit Bildern, Grafiken und Gleisplänen vor. Die eingesetzten Fahrzeuge werden auf historischen Fotos und farbigen Typenzeichnungen porträtiert. Interessant auch, wie man den zum Teil umfangreichen Güterverkehr abgewickelt und den Betrieb modernisiert sowie ab 1968 erste Sonderfahrten durchgeführt hat. MM

Zugerlebnis Schweiz

Diccon Bewes – 236 S., 167 Farb-/24 Schwarzweiß-Abb. – 29,90 CHF – Helvetiq Verlag, Basel/Schweiz – ISBN 978-3-03964-097-3



Die grandiose Landschaft der Schweiz vom Zugfenster aus zu erleben, gehört zu den Sehnsuchtszielen vieler. Dieser umfassend mit Karten und Fotos illustrierte Reiseführer lädt zu unvergesslichen Zugfahrten ein und möchte als DIN-A5-Paperbackband bei den Reisevorbereitungen behilflich sein. 35 Bahnen werden porträtiert. Immer dabei: ein reiseanregendes Betriebsbild, Streckenkarte und Höhenprofil, eine kurzgefasste Bahn geschichte samt Streckenbeschreibung sowie Ausflugstipps für die Umgebung. PW



Als am 12. Oktober 1991 eine Kleinlok der Baureihe 333 in Wega rangiert, ist die Welt hier noch weitgehend in Ordnung. Die Ederseebahn wird noch befahren und Wega ist noch Gütertarifpunkt. Vieles sollte sich hier bald ändern ... *Dr. Lutz Münzer*

Kompakte Station

mit angeschlossenem Gleisdreieck

Bahnhof Wega in Nordhessen ■ In Wega, seit 1884 Bahnstation an der Nebenbahn Wabern – Wildungen, entstand in späteren Jahren ein Abzweigbahnhof mit Gleisdreieck zur Ederseebahn. Erinnerungen aus dem Sommer 1972 zeigen den damals erstaunlichen Betrieb

Wega ist ein Stadtteil von Bad Wildungen in Nordhessen. Als am 15. Juli 1884 eine 17,2 Kilometer lange Nebenbahn von Wabern an der Main-Weser-Bahn nach Nieder-Wildungen (ab 1906 Bad Wildungen) eröffnet wurde, führte diese durch Wega. Der Ort erhielt eine kleine Bahnstation mit Empfangsgebäude (EG), Güterschuppen und zwei Nebengleisen.

Nach 1900 hatte die preußische Staatsregierung Pläne, die Nebenbahn über Bad Wildungen hinaus via Korbach bis zur Oberen Ruhrtalbahn Hagen – Kassel zu verlängern, um das aufstrebende Heilbad auch aus dem westfälischen Raum bequem und schnell erreichen zu können. Für eine solche Bahn sprach auch der ge-

plante Bau der Edertalsperre, wobei nicht nur an die Materialversorgung während der Bauzeit gedacht wurde, sondern auch an die später zu erwartenden Besucherströme. Nicht zuletzt spielten auch strategische Überlegungen des preußischen Militärs eine Rolle.

Abzweigbahnhof mit interessanter Gleisanlage

Eine Verlängerung der Nebenbahn war keine einfache Aufgabe. Die topografischen Gegebenheiten erforderten unter anderem einen rund einen Kilometer langen Tunnel, um die Bahn ins Edertal führen zu können. Auch eigneten sich die Gleisanlagen in Wildungen aufgrund ihrer beschränkten Länge nur bedingt zur Aufnahme längerer Güterzüge. Anderer-

seits konnte der Badeort bei der Trassenwahl aber auch nicht umgangen werden. Schließlich einigte man sich darauf, die neue Strecke schon in der östlichen Bahnhofseinfahrt von Wega abzweigen zu lassen und sie mit Hilfe eines Verbindungsboogens westlich des Bahnhofs auch in Richtung Nieder-Wildungen anzubinden. Den späteren Betrieb wollte man so regeln, dass zwischen Wabern und Korbach durchgehend verkehrende Güter-, Sonder- und Militärzüge über den östlichen Gleisbogen des Bahnhofs Wega fahren und damit Bad Wildungen umgehen sollten. Anders dagegen die Personenzüge, die jeweils in Bad Wildungen die Fahrt Richtung zu wechseln hatten und über den westlichen Gleisbogen ihr Ziel erreichen sollten.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Nebenbahn nach Korbach erhielt Wega ein größeres Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen, ferner zwei Stellwerke. Das Fahrdienstleiterstellwerk fand im Dienstraum des EG seinen Platz, das andere in einem kleinen Dienstgebäude am neu errichteten Haltepunkt Wega (Mühle) im westlichen Gleisbogen.

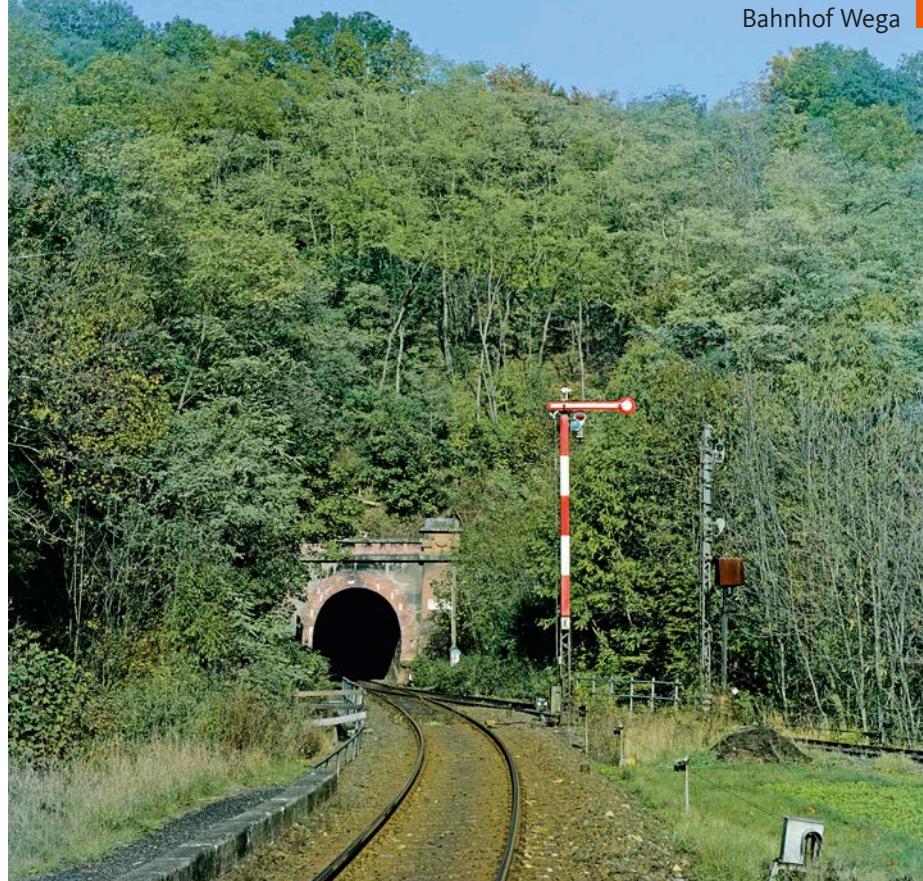
Von Anfang an viel Betrieb im Bahnhof Wega

Im Vergleich zu anderen hessischen Nebenbahnen gab es auf der Strecke Wabern – Bad Wildungen von Anfang an ein attraktives Zugangebot. Mit Eröffnung der Korbacher Strecke kamen weitere Züge hinzu, die auf ihrer Fahrt von Wabern nach Korbach beziehungsweise in umgekehrter Richtung den Bahnhof Wega gleich zweimal durchfuhren. Ab den 30er-Jahren sah man in Wega auch einige Fernreisezüge. Ebenfalls nicht unbedeutend war der Güterverkehr mit zwei oft gut ausgelasteten Güterzugpaaren. Die örtliche Bedienung des Bahnhofs Wega übernahmen zunächst vorwiegend die zwischen Wabern und Bad Wildungen fahrenden Güterzüge, später dann wegen der beengten Gleisverhältnisse in Wega teilweise auch die Übergaben aus Bad Wildungen.

Nach 1945 verlagerte sich die Fernzuganbindung von Bad Wildungen auf die Strecke nach Korbach beziehungsweise Brilon Wald. Über Wabern verblieben lediglich einzelne Kurswagen, die den Personenzügen beigestellt wurden. Bespannt wurden die Züge bis weit in die 60er-Jahre noch mit Dampflokomotiven der Baureihen 50 und 93, sofern sie nicht schon von den seit 1954 hier verkehrenden Schienenbussen abgelöst worden waren. Endgültig beendet wurde die Zeit der Dampfloks Anfang der 70er-Jahre.

Erinnerungen an den Bahnbetrieb im Sommer 1972

Wenn man Anfang der 70er-Jahre im Spätsommer morgens gegen halb vier auf der Bundesstraße nach Bad Wildungen

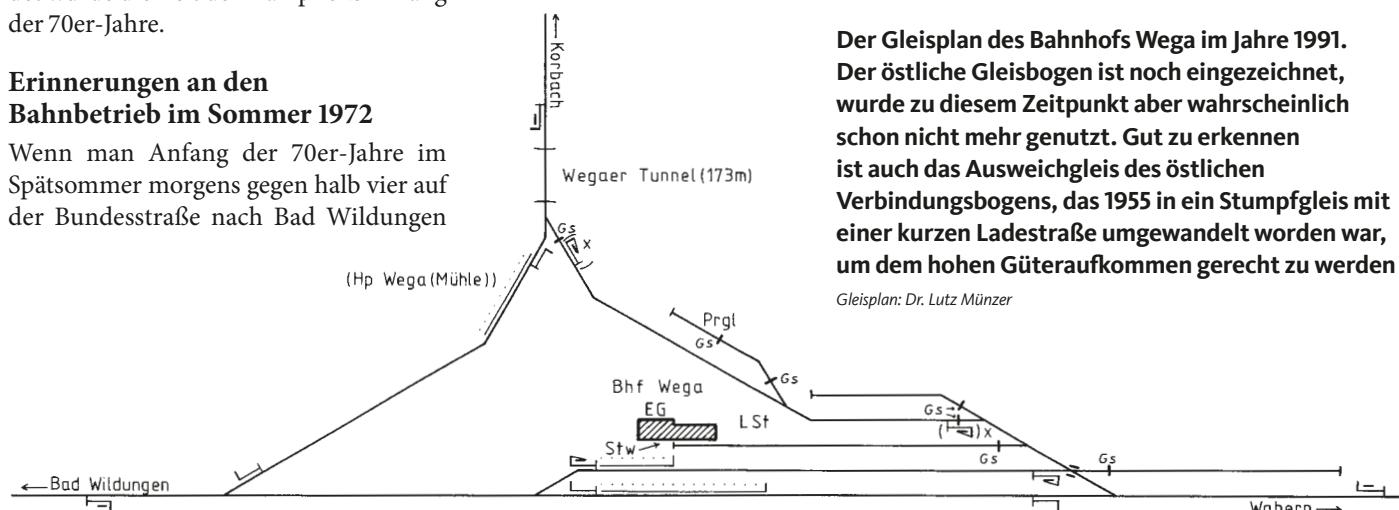


Portal des Wegaer Tunnels mit dem Bahnsteig des Hp Wega (Mühle) im Vordergrund. Ganz rechts ein stillgelegtes Hauptsignal am östlichen Gleisbogen in Wega, der ab 1979 betrieblich praktisch nicht mehr benötigt wurde Josef Högemann

unterwegs war, lag der Bahnhof Wega noch im Dunkeln. Lange sollte es aber nicht mehr dauern, da war der Bahnhof hell erleuchtet und der Fahrdienstleiter (Fdl) trat seinen Dienst an.

Wie an fast jedem Morgen in den Sommermonaten wurden erst einmal die Fenster aufgerissen, um frische Morgenluft ins vom Vortag aufgeheizte Gebäude zu lassen. Kurze Zeit später folgte auch schon die erste Zugmeldung des Tages für den Lg 50134 Fritzlar – Bad Wildungen.

Die Schranken am Bahnübergang senkten sich und gleich darauf zeigte das Ausfahrsignal freie Fahrt. Augenblicke später war das Dreispitzenlicht der Lok zu sehen und eine 211 eilte mit einigen leeren gedeckten Güterwagen auf dem Hauptgleis in Richtung des Badeorts. Kaum eine Viertelstunde später folgte mit dem Ng 16650 der nächste Güterzug nach Bad Wildungen, ebenfalls bespannt mit einer 211. Der Fahrplan sah in Wega einen planmäßigen Aufenthalt von zehn Minuten vor, gerade





Beachtlicher Betrieb: Im Oktober 1993 ist am Wegaer Bahnhof eine Zugkreuzung zwischen einem Schienenbus und einem lokbespannten Zug zu beobachten *Rolf Houben*

genug, um einige Güterwagen an die Landstraße setzen zu können.

Währenddessen rollte gegen Viertel vor sechs mit dem Ng 16652 nach Korbach ein weiterer Güterzug heran. Er war mit einer Ellok der 140 vom Rangierbahnhof Kassel nach Wabern gekommen und dort auf die 216 umgespannt worden. Dieser Zug nahm den im östlichen Bahnhofsgebiet abzweigenden Verbindungsbogen zum Wega-Tunnel und hatte an diesem Morgen eine respektable Länge.

Inzwischen hatte die Sonne die umliegenden Hügel in sanftes Morgenlicht getaucht und allmählich wurde der Autoverkehr auf der Straße vor dem Bahnhof dichter. Auch bei der Eisenbahn begann nun der Berufsverkehr mit den Nahverkehrszügen N 3154 und N 3149 – beide mit 211 bespannt –, die kurz vor sechs Uhr binnen weniger Minuten von Bad Wildungen kommend Richtung Wabern und Korbach fuhren. Der Korbacher Zug nutzte den westlichen Gleisbogen des Gleisdreiecks und legte in Wega (Mühle) kurz vor dem Tunnel einen kurzen Halt ein, während der zweite am Bahnsteig im Bahnhof Wega einen Zustieg ermöglichte.

Eine knappe halbe Stunde später fuhr eine aus Bad Wildungen kommende Kleinlok der Baureihe 323 in den Bahnhof ein. Kaum war sie vor dem EG zum Stehen gekommen, begaben sich Lokführer und Rangierer in den Stellwerksraum und be-

sprachen die anstehenden Rangierbewegungen. Mehrere Güterwagen standen auf dem Ladegleis an der Rampe, weitere im Anschluss des Dämmstoffwerks. Der freundliche Fdl erklärte uns wenig später, dass die in Bad Wildungen stationierte



Am 30. Oktober 1991 knattert eine Schienenbusgarnitur aus Wega in Richtung Wabern. Im Hintergrund stehen Güterwagen auf den Gleisen. Dies änderte sich 1992 mit der Streichung des Bahnhofs aus dem Tarifregister *Josef Högemann*

Kleinlok mehrmals am Tag nach Wega kommen würde, um die Ladestraße und das Anschlussgleis des Dämmstoffherstellers zu bedienen. Dieses Unternehmen hätte erst kürzlich, wenige Kilometer vom Bahnhof Wega entfernt, einen Zweigbetrieb an der Strecke nach Bad Wildungen errichtet und Teile der Produktion dorthin verlegt. Für die Bahn wäre die Arbeit dadurch nicht weniger geworden, denn nun müsste an Werktagen mehrmals von Wega aus dorthin gefahren werden, um die Anschlussstelle Biedensteg zu bedienen.

Der erste durchgehende Nahverkehrszug des Tages von Wabern nach Korbach (N 3194) wurde soeben von Fritzlar aus gemeldet. Wenig später rollte er, ebenfalls von einer 211 gezogen, gegen 6:30 Uhr an den Bahnsteig. Dieser Zug war knapp eine Viertelstunde später noch einmal zu sehen, als er von Bad Wildungen zurückkam, in den westlichen Gleisbogen Richtung Korbach einfuhr und am Haltepunkt Wega (Mühle) kurz zum Stehen kam. Diesen Weg nahmen damals sämtliche durchgehenden Reisezüge zwischen Wabern und Korbach beziehungsweise in umgekehrter Richtung, ebenso die Züge, die nur zwischen Korbach und Bad Wildungen verkehrten.

Bis zu 60 Güterwagen am Tag wurden in Wega abgefertigt. Ab 1970 wurden es weniger

Die Kleinlok war indessen weiterhin mit Bedienfahrten und Rangieraufgaben gut beschäftigt und zwischendurch rollte neben zwei weiteren Nahverkehrszügen N 3151 (mit 798) und N 3160 (mit 211) noch eine aus Korbach kommende 211 als Lz durch den östlichen Gleisbogen in Richtung Wabern. Endlich war für die Bahnhofsbediensteten die Zeit gekommen, sich einen Schluck Kaffee aus der mitgebrachten Thermosflasche zu gönnen. Bis zum nächsten Zug war etwas Zeit, denn erst um 8:40 Uhr war eine dreiteilige Schienenbusgarnitur aus 798/998 als N 3151 aus Korbach zu erwarten. Der Fdl nahm sich währenddessen die Zeit, die örtliche Situation im Güterverkehr zu erklären.

Nach seinen Worten habe sich das Dämmstoffwerk zwischen den beiden Weltkriegen neben dem Bahnhof angesiedelt, um einen direkten Zugang zum Schienengüterverkehr zu erhalten. Sämtliche Produkte wären lange Zeit ausschließlich als Stückgü-

Umsetzung im Modell



Umsetzung im Modell: Ein Güter- und ein Personenzug treffen sich in Wega

Na, inspiriert? Der Bahnhof Wega bietet sich gut für eine Umsetzung im Modell an. Die Gegebenheiten sorgen für abwechslungsreichen Betrieb. Der Gleisplan ist übersichtlich und lässt sich bei weniger großen Platzverhältnissen auch ohne das Gleisdreieck darstellen. Auch so wäre es möglich, mit einem Schattenbahnhof oder

zwei Fiddle-Yards einen realistischen Betriebsalltag wie im Text beschrieben, nachzustellen. Die bahntypischen Bauten können im Selbstbau nach dem Vorbild entstehen oder durch andere passende Bauten aus dem Handel ersetzt werden. Ein Beispiel für den Nachbau war 2010 auf dem FREMO-Treffen in Cloppenburg zu sehen.



Eine 86er stellt Wagen an der Ladestraße zu Slg. FREMO (2)

ter über die Güterabfertigung Wega zum Versand gebracht worden. Später hätte auch der Wagenladungsverkehr deutlich zugenommen. Allein bis zu 7.000 Tonnen Chemikalien würde das Unternehmen noch immer (1972) jährlich als Grundstoffe für die Schaumstoffherstellung benötigen. Der als Zwischenlager genutzte Güterschuppen wäre bald aus allen Nähten geplatzt, so dass bei hohem Frachtaufkommen zeitweise die Güterabfertigung in Bad Wildungen mit einspringen musste. 1955 hätte die Deutsche Bundesbahn (DB) einen Teil der Laderampe in Wega überdacht, um eine trockene Lagerung der nasseempfindlichen Güter möglich zu machen und damit mehr Raum zu schaffen. Um diese Zeit herum wäre auch das Ausweichgleis des östlichen Verbindungs-

bogens in ein Stumpfgleis mit einer kurzen Ladestraße umgewandelt worden.

In den folgenden Jahren hätte das Güteraufkommen in Wega einen immer größeren Umfang angenommen, so dass an manchen Tagen bis zu 60 Güterwagen angefallen wären. Doch seit das Dämmstoffwerk 1970 einen Teil der Produktion ins neue Zweigwerk verlegt hätte, würden inzwischen immer häufiger Speditionen mit dem Versand beauftragt. Nachdem seit zwei Jahren die Stückgutabfertigung in Wega geschlossen wäre, gäbe es nur noch den Wagenladungsverkehr, unter anderem die Anlieferung von Chemikalien.

Die Zugmeldung für den N 31532 Wabern – Korbach beendete die kurze Zugpause und schon bald stand eine nur dürftig be-



Freudig wird die Schienenbusgarnitur aus Bad Wildungen am Wegaer Tunnel begrüßt *Rolf Houben*

setzte dreiteilige Schienenbusgarnitur am Bahnsteig. Diesem Zug folgte um halb zehn der N 3162 nach Korbach, wiederum als dreiteilige Schienenbuseinheit.

Die nächsten beiden Stunden gehörten der Kleinlok, die mit einigen gedeckten Güterwagen zum wiederholten Mal den Bahnanschluss Biedensteg anfuhr. Gelegentlich kam um diese Zeit auch eine Lok der Baureihe 260 nach Wega, um Güterwagen nach Wabern abzufahren. Doch der bedarfswise verkehrende Ng 16661 wurde an diesem Tag nicht benötigt.

Um die Mittagszeit herum hatte der Fdl mit den Zügen N 3171 (mit 211) und N 3155 (mit 798) zwei weitere Nahverkehrszüge

abzufertigen, bevor er gegen 13 Uhr abgelöst wurde. Die Spätschicht war nicht minder interessant, verkehrte in dieser Zeit doch auch das Eilzugpaar Oberhausen – Bad Wildungen, allerdings nicht durch den Bahnhof, sondern durch den westlichen Gleisbogen. Auch die Güterzüge aus Korbach, Wega und Bad Wildungen fuhren am Nachmittag und Abend zurück in Richtung Wabern.

Vom Bahnhof zum Haltepunkt

Ende der 70er-Jahre verlegte die DB die beiden Güterzugpaare Kassel Rbf – Korbach auf die Strecke über Volkmarshausen, woraufhin der östliche Gleisbogen in Wega ab 1979 betrieblich nicht mehr benötigt

wurde. Zu einer Stilllegung kam es aber zunächst nicht. Erhebliche Rückgänge waren seit Jahren im Wagenladungsverkehr in nahezu allen Bahnhöfen der Region zu verzeichnen, die nach und nach aus dem Tarifregister gestrichen wurden. Den Bahnhof Wega traf es 1992.

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1995 stellte die Deutsche Bahn AG den Reisezugverkehr auf der Korbacher Strecke zwischen den Bahnhöfen Bergheim-Giflitz und Korbach aufgrund sanierungsbedürftiger Brückenbauwerke ein. Es verblieb ein saisonaler Ausflugsverkehr zwischen Bad Wildungen und dem Edersee unter Nutzung des EON-Anschlussgleises zum Ederseekraftwerk. Letzteres musste 2001 aufgrund von Oberbauschäden gesperrt werden, so dass der Ausflugsverkehr ab Ende der Saison 2001 entfiel. Planmäßig genutzt wurde in Wega nun nur noch das durchgehende Streckengleis, so dass alle anderen mit Ausnahme des Kreuzungsgleises schrittweise zurückgebaut wurden. Aber auch dieses, zuletzt mit Rückfallweichen angebundene Gleis entfiel wenige Jahre später im Zuge einer schon länger geplanten Streckenmodernisierung. Somit ist Wega heute nur noch ein Haltepunkt.

Josef Högemann

Der Bahnhof Wega von hinten. Viel los ist nicht mehr *Slg. FREMO*



Sonderling unter den Einheitsloks

71 003 der DB in TT von Rokal

und deren Original ■ In den frühen 1950er-Jahren machte sich das Lobbericher Unternehmen Rokal daran, mit der neuen Nenngröße TT den Modellbahnmärkt zu erobern. Das erste vorbildgetreue Modell war 1952 eine Tenderlokomotive

In der frühen Nachkriegszeit zeigte sich der Modellbahnmärkt noch recht übersichtlich: Nach der Einstellung fast aller der in der Vorkriegszeit weit verbreiteten 0- und -1-Bahnen (nur Fleischmann belebte 0 noch einmal kurzzeitig) konzentrierte sich das Geschehen fast ausschließlich auf die seit 1935 angebotenen 00/H0-Bahnen von Märklin und Trix. Im Rahmen von Wiederaufbau und langsam einsetzendem „Wirtschaftswunder“ wurden viele Modellbahner aufgrund des vorherrschenden Wohnraum- und Platzmangels ausgebremst. Wer mit Bahnen spielen wollte, musste in kleineren Dimensionen denken oder eben eine kleinere Nenngröße wählen, die auf gleicher Fläche mehr Betrieb ermöglichte. Das bot Raum für neue Ideen und Produkte.

TT als neue Nenngröße

Genauso dachte auch Eugen Engelhard, ein Niederspannungstechniker und Diplom-Ingenieur aus Geneiken in der Nähe von Mönchengladbach. Bereits 1946 baute er die ersten Handmuster für seine neue Bahn mit zwölf Millimetern Spurweite. Ab 1948 gab es die ersten Modelle für den Wechselstrombetrieb. Für eine Serienproduktion bedurfte es jedoch eines Partners, der über die nötigen Finanzmittel und das Know-how für Formenbau und Spritzgusstechnik verfügte. In der Firma Robert Kahrmann Guss- und Armaturenwerk aus Lobberich im Rheinland fand sich der ideale Partner. Auf der Messe in Hannover wurden im August 1949 die ersten nun mit Gleichspannung betriebenen Modelle dem internationalen Publikum vorgeführt. Größere Bekanntheit erlangte das inzwischen unter dem Namen Rokal firmierende Unternehmen mit der ersten Nürnberger Spiel-



Der Modellsonderling 71 003 erschien 1952 als TT-Modell von Rokal, wobei diesem stark bespielten Exemplar leider schon die vordere Kupplung fehlt Oliver Strüber

warenmesse 1950. Allerdings waren die frühen Modelle eher frei vom Vorbild gestaltet, was sich wegen der zunehmend kritischer werdenden Kundschaft zum Nachteil entwickelte. Auch der Vorteil der kleinen Baugröße relativierte sich aufgrund der einfacheren Detaillierung im Vergleich mit den immer besser werdenden Produkten der H0-Hersteller.

Eine Tenderlok für alle Fälle

So sann man im Hause Rokal auf eine Lösung, die für alle möglichen Einsatzzwecke im Modell genutzt werden konnte. Fast zwangsläufig bot sich eine Tenderlok an. Der Kostenaufwand für die Konstruktion sollte sich in Grenzen halten, was fast zwangsläufig auf die Weiterverwendung des Fahrwerks der zweiachsig Schlepp-

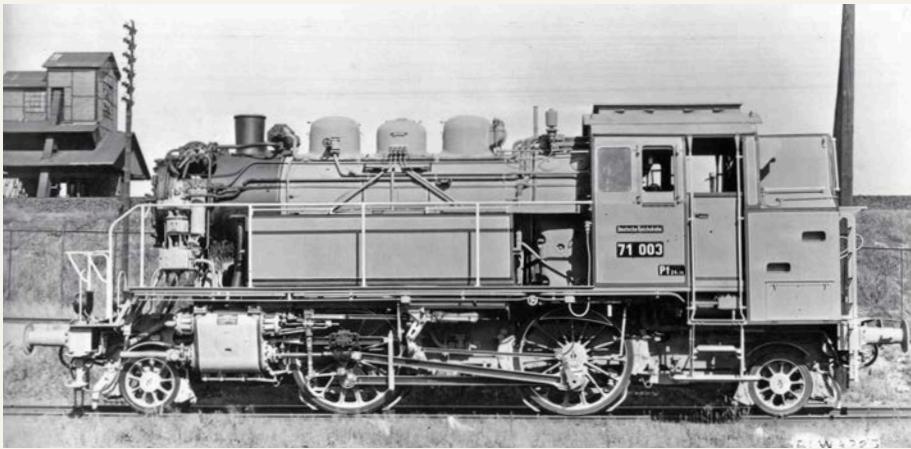
tenderlok B 1001 bzw. B 1003 hinausließ. Insofern bot sich nur eine einzige Vorbildlok an: die mit einem Vor- und einem Nachlaufradsatz ausgestattete und damit der Achsfolge 1'B1' entsprechende Baureihe 71⁰ aus dem Einheitslokprogramm der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wie sie auch Trix 1940/41 und erneut ab 1949 im 00-Programm führte. Bei Rokal ging man mit dem Ziel ans Werk, das neue Lokmodell 1952 auf den Markt zu bringen.

Gerade in jenem Jahr machten auch die sechs zwischen 1934 und 1936 beschafften Vorbildloks von sich reden, wenn auch nur im ganz kleinen Kreis und nur von wenigen Eisenbahnfreunden rund um Kaiserslautern und in der Pfalz wahrgenommen: Die im Betriebsdienst der Vorkriegszeit bei den Bw Bamberg und Nürnberg Hbf nicht überzeugende Einheitslok-Kleinserie war nach Kriegsende nur in Einzel'exemplaren wieder zum Laufen gekommen, galt als Reservegattung und wurde per 1. Juli 1948 aus dem Erhaltungsbestand gestrichen. Nur 71 003 diente nach einer Hauptuntersuchung im EAW Mülheim-Speldorf ab September 1949 kurzzeitig dort für Versuche mit verschiedenen Sicherheitsventilen.

Nach Nürnberg zurückgekehrt, wo auch die anderen 71er abgestellt standen, fand die junge Bundesbahn zunächst kein Betätigungsfeld für die als Splittergattung eingestuften Loks. 1951 änderten sich jedoch die Vorzeichen, denn bei den drei vorher zur französischen Besatzungszone gehörenden Eisenbahndirektionen Karlsruhe, Mainz und Trier bestand nach wie vor ein großer Lokbedarf. Besonders für den Personenzugdienst in der ED Mainz schienen die nicht allzu alten 71er noch

Techn. Daten Baureihe 71⁰ DRG/DB

Betriebsnummern	71 001 bis 006
Baujahr	1934/1936
Bauart	1'B1'h2t
Gattung	Pt 24.15
Länge über Puffer	11.800 mm
Gesamtachsstand	8.400 mm
fester Achsstand	3.000 mm
Treibrad-durchmesser	1.500 mm (71 001/002), 1.600 mm (71 003 bis 006)
Laufraddurchmesser	850 mm
Dienstmasse	58,6 t
mittlere Achslast	15,0 t
Höchst-geschwindigkeit	90 km/h (71 001/002), 100 km/h (71 003 bis 006)

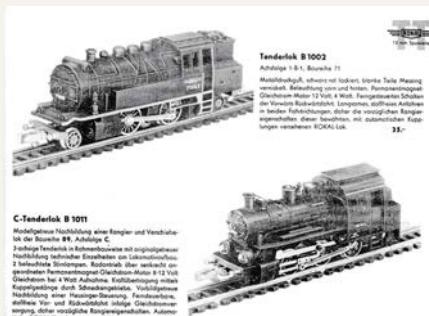


Im attraktiven Fotografieranstrich präsentierte sich 1936 die Tenderlok 71 003 dem Borsig-Werkfotografen, ehe sie der Reichsbahn übergeben wurde Werk/Stg. Oliver Strüber

8. *What is the relationship between the two main characters?*



In der **Miba**-Ausgabe 2 von 1952 bewarb Rokal erstmals seine neue 1'B1'-Tenderlok der Baureihe 71°



Im Rokal-Katalog 1957 traten die beiden Einheitstenderloks der Baureihen 71⁰ und 89⁰ gemeinsam auf Slg. Oliver Strüber (3)

Zugpackungen mit einem Gleisoval gehörten in den 1950er-/1960er-Jahren zum Standardprogramm fast aller Modellbahnhersteller. Neben der 71 003 besteht das Güterzug-Set BP aus zwei offenen und einem gedeckten Güterwagen. Parallel dazu gab es noch je ein Set mit Personenzug- und mit Kesselwagen, wie im Prospekt abgebildet. Oliver Strüber

gut geeignet. So rollte die noch mit Fristen ausgestattete 71 003 Anfang 1952 zum Bw Kaiserslautern, von wo aus sie in den folgenden Wochen rund um Ludwigshafen erfolgreich Versuchsfahrten absolvierte.

Eine Pfälzer Spezialität

Die zufriedenstellenden Ergebnisse ließen die Baureihe 71⁰ per 15. Mai 1952 wieder

in den DB-Unterhaltungsbestand rücken. Kurz darauf begann die Aufarbeitung der übrigen fünf Loks im AW Kaiserslautern, und auch 71 003 erhielt eine Untersuchung. Zusammen mit 71 006 nahm sie anschließend im Bw Landau (Pfalz) ihren Dienst auf. 71 001, 002, 004 und 005 hingegen fanden im Bw Kaiserslautern eine neue Heimat. Beide Dienststellen verwendeten die

Lokomotiven vorwiegend im Personenzugdienst. Sogar die Bespannung von Zügen des Städteschnellverkehrs zwischen Kaiserslautern und Bad Münster am Stein bzw. Kusel und Heidelberg sowie Pirmasens und Enkenbach gehörte ab Sommer 1953 kurzzeitig zu ihren Aufgaben. Ab 1954 kamen auch Eilzüge beispielsweise nach Ludwigshafen und Zweibrücken hinzu, die die für bis zu 100 km/h zugelassenen Loks ebenfalls meisterten. Insofern schien dem halben Dutzend Tenderloks noch eine zweite Karriere in der Pfalz bevorzustehen.

71er-Modell aus Lobberich

Eine gewisse Karriere schlug derweil auch das Rokal-Modell ein: Auf der dritten Nürnberger Spielwarenmesse Anfang 1952 erstmals offiziell vorgestellt, ging die 1'Bl'-Lok bald schon in die Produktion. Im Gegensatz zu manch anderem Modellfahrzeughersteller, der in jenen Jahren noch mit Pseudo-Betriebsnummern an seinen Triebfahrzeugminiaturen arbeitete, entschied man sich bei Rokal dafür, der Lok auch die authentische Bezeichnung 71 003 zu geben. Warum es genau diese Loknummer wurde, ist nicht bekannt. Ob jemand bei Rokal die kurzzeitigen Versuchseinsätze 1949 im nahegelegenen Mülheim an

Obwohl die Vorbildloks Außenseiter blieben, war dem Rokal-TT-Modell Erfolg beschieden

der Ruhr im Hinterkopf hatte? Konstruktionsseitig jedenfalls scheint man sich allerdings an Fotos der beiden älteren Loks 71 001 und 002 und vielleicht auch am Trix-Modell orientiert zu haben. Die vier Nachzüglerinnen von 1936 – und damit auch die 71 003 – besaßen hingegen in der Front des Führerhauses auf der Heizerseite eine Tür und davor ein oben auf dem Umlauf angebrachtes Geländer, das bis zur Lokfront reichte. Das sollte es dem Heizer ermöglichen, im reinen Nebenbahnbetrieb zugleich auch den Dienst als Zugbegleiter wahrzunehmen.

Die fast serienreifen Handmuster waren zur Spielwarenmesse 1952 fertig. Parallel schaltete Rokal in der *Miba* 2/52 die erste Anzeige mit diesem Modell. Auf dem Foto ist die erhaben in die Formen des Lokaufbaus integrierte Betriebsnummer an Lokfront und -heck sowie den Führerstandsseiten gut zu erkennen. Unter der Artikelnummer B 1002 erhielten die Kun-

Lebenslauf der 71 003 DRG/DB

Hersteller/ Fabriknummer	Borsig 14581
Baujahr	1936
Indienststellung	1936
Stationierungen	
Bw Bamberg	1936 bis 24. Februar 1939
Bw Nürnberg Hbf	25. Februar 1939 bis 12. Februar 1952
Bw Kaiserslautern	13. Februar 1952 bis 31. Dezember 1952
Bw Landau (Pfalz)	1. Januar 1953 bis 12. Mai 1955
Ausmusterung	12. Mai 1955 (danach Verschrottung)



Mit dem in puncto Zugbildung recht interessanten P 2258 am Haken steht 71 003 am 1. November 1952 am Bahnsteig von Kaiserslautern Carl Bellingrodt/Slg. Oliver Strüber



Tenderseitig erkennt man, wie sich die Rokal-Konstrukteure bemühten, das Fahrwerk der Schlepp-tenderlok B 1001 bzw. B 1003 für die 71er zu adaptieren



Anfangs wurde die Fahrspannung über vier Schleifer von den Schienen bezogen; ab 1957 gab es die überarbeitete Version mit Stromabnehmerfedern (B 1002 S) Oliver Strüber (2)

den ein für die damalige Zeit durchaus gelungenes Modell, trotz gewisser Maßkompromisse beim Fahrwerk. Fahrgestell und Aufbau bestanden aus Metall, vier Schleifer sorgten für die Stromaufnahme des mit Gleichstrommotor und Zahnradgetriebe ausgestatteten Lokmodells. Je ein Lichtleiter mit dahinter platziertem Glühlämpchen sorgte für die Beleuchtung der Zwei-lichtspitzen signale an Modellfront und -rückseite. Dem Einsatzzweck als Tenderlok entsprechend waren vorn und hinten die im Jahr zuvor neu eingeführten Rokal-Einheitskupplungen montiert. Insgesamt also ein schönes Modell, dessen Vorbild allerdings kaum einer der damaligen Modellbahner kannte und das auch in 1:120 mit seiner ungewöhnlichen Achsfolge auf den ersten Blick etwas seltsam aussah.

Kurzes Leben für Modell & Vorbild

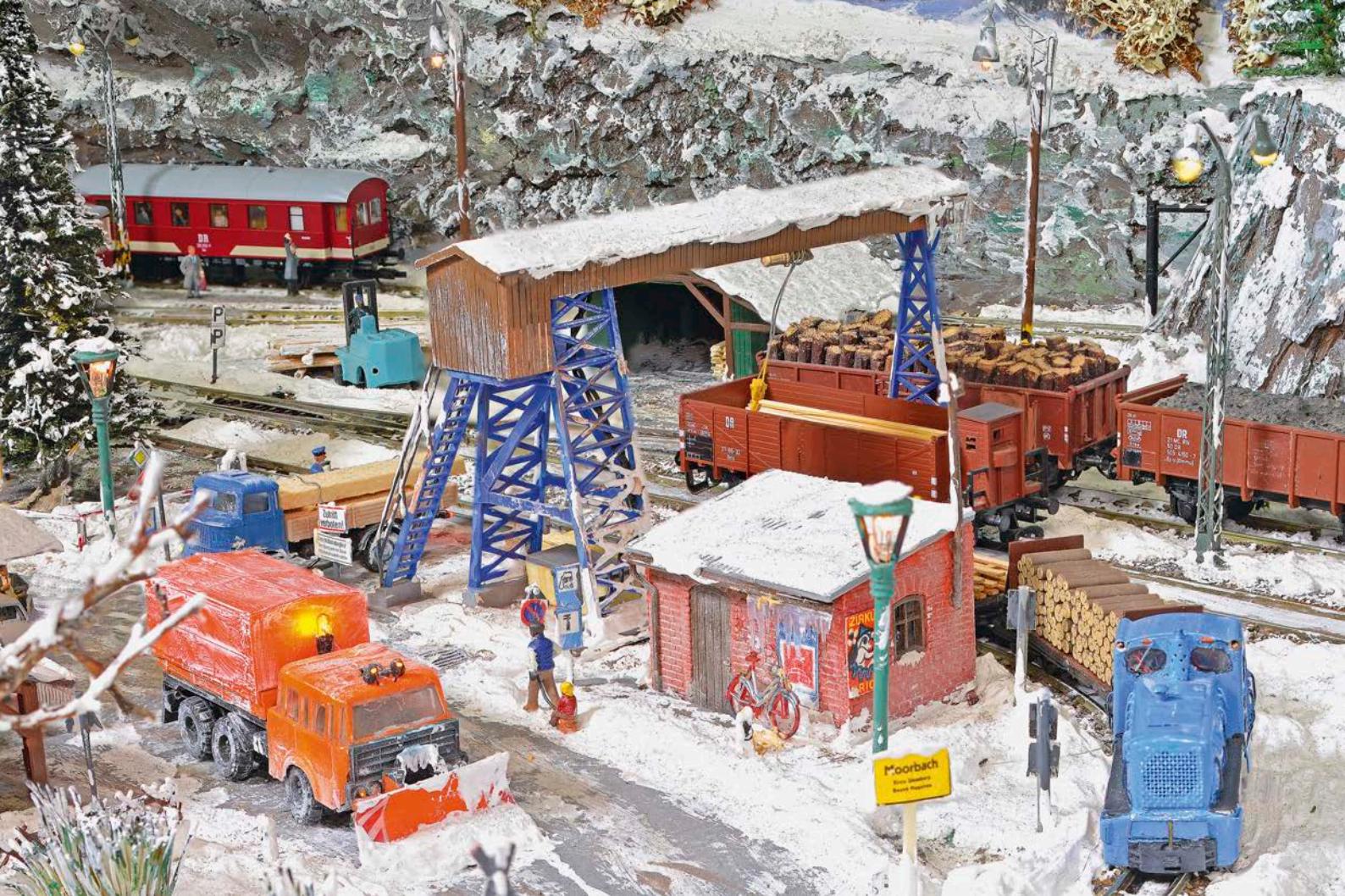
Dennoch erfreute sich die Tenderlok rasch einer gewissen Beliebtheit. Bis 1956 sollen bei Rokal 3.800 Exemplare gefertigt wor-

den sein – und zwar nicht nur als Einzelmodell B 1002, sondern auch als Bestandteil dreier Zugpackungen mit je drei Wagen und Gleisoval: eines Personenzuges (AP), eines gemischten Güterzuges (BP) und eines Kesselwagenzuges (CP). 1957 überarbeitete man die Lok konstruktiv, die Stromabnahme erfolgte nun mit Federn. In jenem und den folgenden zwei Jahren entstanden nochmals eintausend Exemplare des jetzt als B 1002 S bezeichneten Modells. Dann war Schluss – die Nachfolge trat die 1957 vorgestellte neue Tenderlok der Baureihe 89⁰ an, die es später bei Rokal auf erheblich größere Stückzahlen brachte.

Ausgedient hatte zu diesem Zeitpunkt auch die 71 003 der Bundesbahn. Nachdem während des Betriebs in der Pfalz immer wieder teils erhebliche Mängel an den sechs Loks auftraten, verlor die DB das Interesse an den Außenseiterinnen. Bereits im November 1954 war 71 001 mit Rissen am linken Zylinder sowie am Stehkessel z-gestellt worden. Eine Aufar-

beitung schied aufgrund der hohen zu erwartenden Kosten aus, zumal durch Neulieferungen inzwischen modernere Fahrzeuge zur Verfügung standen. Als zweite Lok traf es nach einem kleineren Schaden am 8. März 1955 auch die 71 003 als Vorbild der Rokal-Lok. Sie traf am 12. Mai jenes Jahres die Ausmusterungsverfügung. Auch die restlichen vier Vertreterinnen der Baureihe 71⁰ hielten nur noch ein Jahr länger durch. Mit der Ausmusterung per 7. August 1956 endete dieses kurze Intermezzo bei der DB.

Nach dem Ausscheiden der 71 003 bei Rokal (die Produktion des Trix-H0-Modells endete übrigens bereits 1955) sollte es übrigens mehr als vier Jahrzehnte dauern, bis wieder ein Modell dieser Baureihe verfügbar war: Ende der 1990er-Jahre erschien bei Weinert ein 1:87-Komplettbausatz (Artikelnummer 4136), und ab 2008 bot Liliput die 71⁰ als hoch detailliertes Fertigmodell in H0 an, übrigens auch als 71 003 der DB (131173). Oliver Strüber



Das von der Deutschen Reichsbahn mit offenen Güterwagen in Moorbach angelieferte Holz wird per Bockkran auf die bereitstehenden Loren der Feldbahn umgeladen. Im Gegenzug werden Balken und Bretter per Bahn und Lastkraftwagen ausgeliefert

Winterzeit am kleinen Sägewerk mit Feldbahn

DR-Schaustück in TT/TTe ■ Der Winter ist für Modellbauer Günther Kuhn eine Jahreszeit, die er gerne ins Modell umsetzt. Unlängst stellte er auf einer Ausstellung sein neuestes Anlagenteil vor, das eine ältere TT-Anlage um weitere Betriebsmöglichkeiten ergänzt

Die zuletzt ausführlich in *em* 1/18 vorgestellte TT-Winteranlage von Günther Kuhn wurde inzwischen um weitere Elemente erweitert. Neu hinzugekommen ist u. a. ein 120 mal 62 Zentimeter großer Anlagenteil mit einem kleinen Sägewerk, das wir hier vorstellen möchten. Im holzverarbeitenden Betrieb endet die Regelspurstrecke. Von hier ausgehend erledigt eine TTe-Feldbahn mit 6,5 Millimeter breiter Spur die Arbeiten auf dem Werkgelände. Entstanden ist dieses Segment während der Corona-Pandemie 2021/22, in der dem Erbauer ausreichend Bastelzeit zur Verfügung stand,

denn man konnte ja als Rentner nicht allzu viel unternehmen. Allerdings war die Materialbeschaffung in dieser Zeit nicht einfach, denn die Baumärkte und Modellbahnfachgeschäfte waren für Privatpersonen über Monate hinweg geschlossen. Trotzdem gelang es, die benötigten Materialien zu beschaffen. Die Jahreszeit Winter für den neuen Abschnitt der Modellbahnanlage war durch die zwei schon vorhandenen Segmente klar vorgegeben. Auch auf diesem Neubauteil, der den Zeitraum der 1970er- bis Anfang der 1980er-Jahre in der DDR wiedergibt, herrschen wieder eisige Temperaturen. Den fiktiven

Bahnhof Moorbach erreicht man mit einer regelspurigen Nebenbahn, die auf dem vorhandenen Streckennetz startet.

Sägewerk mit Bahnanschluss

Der romantische Ort mit seiner einladenden Bahnhofsgastronomie liegt eingebettet in einer winterlichen Mittelgebirgslandschaft. Neben dem Sägewerk gibt es eine Bäckerei, eine Schmiede mit angeschlossener Minol-Tankstelle, ein Hotel und eine Aussichtsplattform – Albertturm genannt. Von hier aus können die Touristen auch die Schlittschuhfahrer auf dem Dorfteich recht gut beobachten. Der größ-



Die Bahnsteiglängen des verschneiten Bahnhofs Moorbach sind für kurze Personenzüge und Triebwagen ausgelegt. Auch die Güterzuglokomotiven können hier umsetzen, wenn sie Rangieraufgaben erledigen und Güterwagen zustellen *Jürgen Albrecht (4)*

Der Anlagenerbauer Günther Kuhn erhält beim Betrieb im Hobbyraum und auf Publikumsmessen regelmäßig Unterstützung von seinem Enkel



Das Sägewerk in Moorbach ist der größte Arbeitgeber im Ort. Sowohl das Stammholz als auch die Fertigprodukte werden mit der Feldbahn transportiert, deren Modelle aus dem HOi-Sortiment von Busch stammen

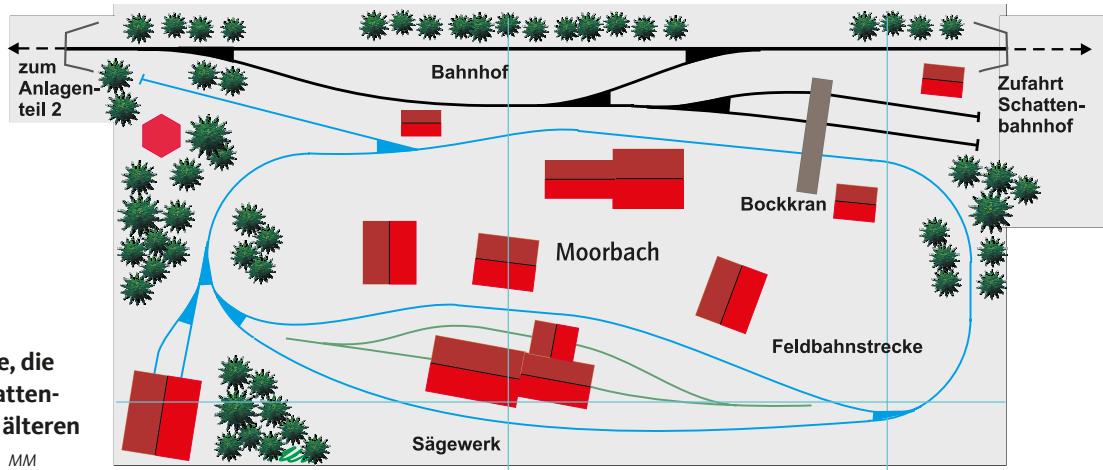




Auf dem Anlagenabschnitt

Moorbach enden die regelspurigen TT-Züge der Reichsbahn, sodass hier immer rangiert werden muss. Mit der Feldbahn des Sägewerks kann man dagegen auch im Kreis fahren, was sich gerade im Ausstellungs- betrieb anbietet

Gleisplan der neuen Anlage, die hinten rechts mit dem Schatten- bahnhof und links mit den älteren Abschnitten verbunden ist MM



Die V 10 C für die TTe-Feldbahnstrecke, auf der HOi-Gleis von Busch liegt, entstand nach einer Vorlage im Internet im Eigenbau. Der vom Sägewerk genutzte Bockkran wird von Auhagen sowohl für TT- als auch für HO-Anlagen angeboten

te Arbeitgeber in dieser Gegend ist das Sägewerk, in dem man fast alle Transportaufgaben mit einer Feldbahn erledigt. Mit einem Portalkran werden Baumstämme, Bretter und Balken von den bereitstehenden Regelspurgüterwagen auf die Feldbahnloren oder auf Straßenfahrzeuge verladen. Was aus der Ferne kommt, liefert stets die Deutsche Reichsbahn an. Für alle regionalen Transporte stehen die Feldbahn und verschiedene Lastkraftwagen zur Verfügung, die auf den verschneiten Straßen um diese Jahreszeit allerdings oft Probleme haben.

Feldbahnmaterial von Busch

Die Feldbahnmodelle und -gleise stammen aus dem HOi-Programm des Zubehörherstellers Busch. Die Fahrzeuge wurden zum Teil umgebaut, sodass sie besser zum TT-Maßstab 1:120 passen. Die Die-



sellok ist als Eigenbaumodell nach einer Anleitung aus dem Internet entstanden. Das Lokgehäuse wurde aus dünnem Messingblech und mit einigen Ansatzteilen der Firma Kuswa gefertigt und auf ein motorisiertes Fahrgestell gesetzt, das ebenfalls dem Busch-Sortiment entstammt. Die serienmäßigen Holztransportwagen wurden in der Größe nicht verändert, was kaum auffällt. Auch die verlegten Gleise stammen aus dem Hause Busch und bilden hier ein 750-Millimetterspur-Gleis für TT.

Als Grundlage für die Feldbahn des Sägewerks dienten HOi-Modelle von Busch

Alle Gebäude und Straßenfahrzeuge haben eine LED-Beleuchtung erhalten, damit auch ein romantischer Nachtbetrieb umgesetzt werden kann. Für einen abwechslungsreichen Zugbetrieb im Bahnhof Moorbach und auf den anderen Anlagenteilen sorgt eine Schiebebühne mit vier Gleisen. Dieses hier vorgestellte Anlagenteil bildet den Abschluss der TT-Winteranlage von Günther Kuhn. Dass verschneite Anlagen immer einen besonderen Reiz haben, zeigen die vielen interessierten Zuschauer auf den Modellbahnausstellungen, wo Enkel Oskar seinen Opa ab und an beim Fahrbetrieb unterstützt und hoffentlich auch später diesem schönen Hobby treu bleibt.

Jürgen Albrecht



Von der viergleisigen Schiebebühne rollen die Züge auf die Winteranlage Günther Kuhn



Das Moorbacher Sägewerk wurde im Laufe seiner langen Geschichte mehrmals erweitert, sodass man neben den historischen Gebäuden auch schlichte Zweckbauten aus Beton auf dem winterlichen Werkgelände sehen kann Jürgen Albrecht (3)



Märklin/Trix HO: Die 66 002 des DB-Bahnbetriebswerks Gießen bietet eine perfekte Optik

■ DB-Neubaulok in HO von Märklin/Trix

Tenderlokomotive 66 002 für Insider

Obwohl in anderen Ländern längst das Dieselzeitalter begonnen hatte, stellte der „Fachausschuss für Lokomotiven“ 1948 ein äußerst ambitioniertes Neubauprogramm auf. Als 100 km/h schnelle und mit 1.170 PS kräftige Universallok für Haupt- und Nebenbahnen sollte auch eine Tenderlok unter der Baureihenbezeichnung 66 gebaut werden. Der Entwurf der Firma Henschel sah ein Triebwerk mit drei Treibradsätzen von 1.600 Millimetern Durch-

messer, einem zweiachsigen Nachlaufdrehgestell und einem Vorlaufradsatz vor. Auch an das Lokpersonal wurde gedacht: So besaß die DB-Baureihe 66 ein vollkommen geschlossenes Führerhaus, Oberlichtfenster, Fußbodenheizung und gepolsterte Sitze mit Rückenlehne.

Nur zwei Prototypen

Die beiden Prototypen wurden 1955 abgeliefert, also zu einer Zeit, als die junge Bundesbahn bereits die Abkehr von der

Dampftraktion beschlossen hatte. Daher erfolgte keine Serienbestellung mehr, obwohl sich die Neukonstruktion sogar vor Schnellzügen bewährte. Die von Märklin (Artikelnummer 39665) und Trix (25660) umgesetzte 66 002 blieb als rollfähige Museumslok im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen erhalten. Zunächst nur für die Mitglieder der Markenclubs, die sie für 549 Euro vorbestellt haben, rollt die Tenderlok des Bw Gießen im Betriebszustand

von Mitte der 1960er-Jahre vor. Das 346 Gramm wiegende H0-Modell ist ab Werk mit einem Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen, einem Rauchgenerator mit geschwindigkeitsabhängigem als auch dynamischem Rauchausstoß sowie mehreren Betriebs-, Geräusch- und Lichtfunktionen ausgestattet.

Viele Digitalfunktionen

Neben dem Dreilicht-Spitzenignal sind im Regelbetrieb zwei rote Schlusslichter sichtbar. Optisch kann die filigrane Metallkonstruktion mit einer Vielzahl angesetzter Details, zum Teil freistehenden Leitungen, nachgebildetem Führerstand, Pufferhöhe nach NEM sowie mehrfarbiger Bedruckung überzeugen. In beiden Fahrtrichtungen wird eine umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 134 km/h erreicht. Die Fahreigenschaften sind in allen Bereichen gut, selbst dann, wenn ein Zug mit Grenzlast (1,3 Newton Zugkraft) angekuppelt ist. MM



Am Pufferträger ist die letzte HU vom 23. Juni 1965 vermerkt



Tenderansicht mit dem gut umgesetzten Führerhaus



Roco HO: IC-Steuerwagen Bpmbdzf^{296.3} nach dem Redesign

■ **Roco HO**

IC-Steuerwagen Bpmbdzf^{296.3} der DB AG mit Zugzielanzeigen

Die DB AG ließ ab Anfang der 1990er-Jahre 75 Steuerwagen aus vorhandenen Halberstädter-Reisezugwagen umbauen. Nach Ablieferung der ersten beiden Serien begann PFA in Weiden mit der Fertigung von zwölf druckertüchtigten IC-Steuerwagen, die zur Unter-

scheidung als Bpmbdzf^{297.3} bezeichnet wurden. Nach dem ersten Redesign 2002/03 wurden die nunmehr mit Fahrgastinformationssystem und äußeren digitalen Zugzielanzeigen ausgestatteten Wagen mit der Gattungsnummer 296.3 geführt. Als Formvariante in

Gleich- (Artikelnummer 6210156/169,90 €) und Wechselstrom (622-/174,90 €) erscheinen nun erstmals diese Steuerwagen mit nachgebildetem druckdichtem Wagenübergang, so wie sie in der Epoche VI eingesetzt werden. Die aufwändige, mehrfarbige

Inneneinrichtung berücksichtigt auch die freistehende Nachbildung der Fahrradständer. Im Digitalbetrieb sind neben der Innenbeleuchtung und dem rot/weißen Spitzensignal auch das Fernlicht sowie die Führerstands- und Pultbeleuchtung schaltbar. MM

■ **Brawa N**

Ellok 144 071 der DB

Bereits im Neuheitenprospekt 2023 wurde die Formvariante der 144 071 abgebildet, die nun wie weitere, später angekündigte Modelle der Baureihe E 44 lieferbar ist. Die hier vorgestellte Maschine war eine der wenigen, die die ozeanblau/beige DB-Lackierung erhielt, die heute bei Eisenbahnfreunden deutlich mehr Zuspruch findet als bei ihrer Einführung. Das 70 Gramm wiegende Analog- (Artikelnummer 63114/



Brawa N: 144 071 des Bw Stuttgart mit dem Untersuchungsdatum 24. November 1975

229,90 €) bzw. Digitalmodell mit Sound (-5/329,90 €) besitzt detaillierte Aufbauten mit feinen Nieten und Gravuren, ext-

ra angesetzten Griffstangen, Bremszylinder, Bremszugstangen, Sandkästen, Sifa, Peying-hauslagern, Aufstiegsleitern

und mehrteiligen Kühlschlägen. Auch die Dachausrüstungen mit freistehenden Leitungen, verschiedenen Isolatoren, Hauptschalter und zierlichen Stromabnehmern ist gelungen. Dank der Dreipunktlagerung im Drehgestell, zweier Hafträfen und optimierter Motor- und Lastregelung sind die Lauf-eigenschaften gut. Die Digitalausführung bietet zusätzlich viele Lichtfunktionen und Betriebsgeräusche. MM

■ **Tillig TT**

Formgeänderte Dampflok-Baureihe 50 der Deutschen Reichsbahn

Die universell einsetzbare Baureihe 50 rollt nun als Formvariante der Epoche IV vor (Artikelnummer 4293/349,90 €). Die 50 2146 der DR hat an der Front neue Kesselstützen mit einem Auftritt, einen gekürzten Umlauf sowie zwei neue Windleitbleche erhalten. An dem nun dreidomigen Kessel sind u. a. angesetzte Speiseleitungen montiert. Das Führerhaus der im Bw Glauchau beheimateten Lok besitzt auf dem Dach keine Lüftungsklappen

mehr, dafür aber ein vorbild-gerechtes Gitter als Metallätzt-

teil. Wer 124 Euro mehr investiert, kann auch eine digitale

Ausführung (92655) mit Lok-Sound von ESU ordern. MM



Tillig TT: insbesondere an der Front und am Führerhaus formgeänderte 50 2146 der DR MM (6)



ESU HO: 151 088 des Bw Hagen-Eckesey mit Beschriftungen der Bundesbahn-Epoche IV

■ Baureihe 151 in HO von ESU

Ellok-Klassiker mit vielen Funktionen

Ende 2010, also vor rund 15 Jahren, lieferte ESU mit der Baureihe 215 die erste Lok aus der Engineering Edition an den Fachhandel aus. Es folgten regelmäßig weitere detaillierte Modelle, die mit digitalen Funktionen ausgestattet wurden, welche damals Neuland waren. Die Integration von Elektronik und Mechanik auf kleinstem Raum wurde von der Fachpresse und den Modellbahnhern bestaunt und von anderen als „Kauft kein Mensch!“ abgekanzelt. Bis heute ist die Modellbahnszene gespalten, viele der ESU-Innovationen haben sich aber auch bei anderen Anbietern durchgesetzt und zum Standard entwickelt – nicht nur in HO. Leider nutzt weiterhin nur ESU die Möglichkeit, seine Modelle auf Gleich- und Wechselstromanlagen einzusetzen, da jedes Digitalmodell mit Mittelschleifer ausgeliefert wird, der ggf. abgezogen werden kann. Die Umschaltung zwischen Zwei-leiter- und Mittelleiter-Betrieb erfolgt absolut betriebssicher



Die Dachstromabnehmer lassen sich digital ausfahren



Der Maschinenraum wurde besonders realistisch nachgebildet

über einen Schiebeschalter im Fahrzeugboden.

Toller Maschinenraum

Mit der weitgehend neu konstruierten Baureihe 151 der DB beweisen die Neu-Ulmer, dass man auch schon vor längerer Zeit produzierte Modelle optisch und technisch auf den neuesten Stand bringen kann. So erhielt der 593 Gramm wiegende Ellok-Klassiker einen neuen Rahmen mit Aufnahmen für den Glockenanker-Motor, der übers Getriebe vier Radsätze antreibt, sowie an der Unterseite zahlreiche Details des Originals. Viel auffälliger

ist der nun dargestellte Maschinenraum. Er bietet nicht nur einen freien Durchblick, sondern auch zahlreiche dreidimensional nachgebildete Komponenten und Rohrleitungen.

Vier Farbvarianten

Der überarbeitete Stromabnehmerantrieb erlaubt es, beide Pantografen noch realistischer anzulegen bzw. einzufahren, wobei es erstmals Versionen mit Einholm-Stromabnehmer gibt. Ebenso ist nun die Darstellung der Anfahrlampen möglich. Damit der LokSound-5-Decoder seine 20 Geräusche-funktionen noch besser erklingen lässt, sind ein neuer Lautsprecher und ein Power-Pack-Speichercondensator verbaut, was kurze Spannungslücken überbrücken hilft. Ausgeliefert wurden die chrom-oxidgrüne 151 070 (Artikelnummer 31035), die ozeanblau/beige 151 088 (-6) und die verkehrsrote 151 087 (-7) der DB sowie die grau/orange 162004 von Hectorrail (-8) zu je 479 Euro.

MM

■ Minitrix N

Ellok-Baureihe 112 mit 30 Digitalfunktionen

Von der Deutschen Reichsbahn übernahm die DB AG die 90 bestellten Ellok der Baureihe 112, die ab 1992 dem Betriebsdienst übergeben wurden. Konkret haben die Göppinger sich für ihre Neukonstruktion die 112 118-5 der DB AG im Betriebszustand ab 2021 ausgesucht. Die Lokaufbauten sowie der Rahmen des 88 Gramm wiegenden Modells (Artikelnummer 16711/335 €) bestehen aus Zinkdruckguss. Ab Werk

sind ein Digitaldecoder und ein Geräuschgenerator zum Betrieb unter mfx und DCC eingebaut. Der Motor mit Schwungmasse wirkt auf alle vier Radsätze, von denen einer Hafstreifen trägt. Das Spitzensignal mit warmweißen Leuchtdioden wechselt mit der Fahrtrichtung, die Führerstandsbeleuchtung sowie die Zugzielanzeige „RS 1 Rostock Hbf“ sind zwei von 30 zuschaltbaren Digitalfunktionen. MM



Minitrix N: An den fein gravierten Aufbauten der 112 118 sind die Griffstangen einzeln angesetzt

■ Märklin HO

Formneue, bei der DB eingestellte Kesselwagen mit 19,2 Kubikmetern Fassungsvermögen

Als Großpackung (Artikelnummer 00719/599,88 €) mit zwölf unterschiedlichen, zweiachsigen Kesselwagen bieten die Göppinger ihre Neukonstruktion an. Als Vorbild hat man eine Ausführung mit genietetem Kessel und 19,2 Kubikmetern Fassungsvermögen gewählt. Acht

Modelle werden ohne und vier mit Bremserhaus auf der Bühne gefertigt. Im Set, aus dem die Fachhändler auch einzelne Fahrzeuge anbieten, sind je zwei BP-, DEA- (je Heimatbahnhof Hamburg), EVA- (Brühl/Düsseldorf), THÖRL- (Hamburg), BOLTE- (Hannover) und ein

HOBUM- (Hamburg) sowie ein Dienstgut-Kesselwagen der DB aus Kassel enthalten. So kann jeder Fan der Epoche III sein Modell nach gewünschter Betriebsnummer, Beheimatung oder Eigentümer wählen, zumal es unter 24170 weitere Varianten von Trix gibt. Die je 46 Gramm wiegenden und nach Zeichnungen des Deutschen Staatsbahnenverbandes gefertigten Modelle haben einen durchbrochenen Rahmen, angesetzte Arbeitsbühnen mit Aufstieg sowie Bremserbühnen, eine separat angesetzte Bremsanlage und Kurzkupplungskulissen. MM

wiegen und umgerechnet fast 80 km/h fahrenden Rangierloks sind ab Werk mit einem Uhlenbrock-Decoder bestückt. Dank der Schwungmassen und eines nicht angetriebenen, gefederten mittleren Radsatzes sind die Fahr-eigenschaften gut. MM

Märklin HO: Wagen mit Handbremse und Bremserbühne sowie mit Bremserhaus MM (5)



NME N: blaue DHG 500 C mit Beschriftung der RAG ABP

■ NME N

Henschel-Rangierlok DHG 500 C

Auf Messen waren die Handmuster von Rolf Fleischmann schon länger zu sehen, inzwischen sind die ersten Serienmodelle der DHG 500 C lieferbar, deren Vorbilder von Henschel ab 1962 in unzähligen Varianten ausgeliefert wurden. Die 36 Gramm wie-



LGB 2m/G: Die 199 018 der Zittauer Schmalspurbahnen wird mit der Lokführerin Nicole geliefert



Der Führerstand ist komplett eingerichtet



Entsprechend des rauen Gartenbahneinsatzes ist der Unterboden zweckmäßig gestaltet

■ Sächsische Diesellok in 2m/G von LGB

199 018 der SOEG

Vor einigen Jahren hätte kein Gartenbahner damit gerechnet, dass es die inzwischen bei Schmalspurfreunden recht beliebte Diesellok mit rumänischen Wurzeln einmal als Großserienmodell geben wird. Wer sie bisher haben wollte, musste auf 3-D-Druckkomponenten oder Klein(st)serienmodelle zurückgreifen. Als Herbstneuheit stellte LGB das Modell der zwischen 1967 und 1985 in zwei Bauarten gefertigten L45H vor. Während der Einsatz der 334 Maschinen sich zunächst auf Polen, Rumänien und Ungarn sowie auf Industriebetrieben und Waldbahnen beschränkte, sind sie heute auch in mehreren westeuropäischen Ländern auf Gleisen von 750 bis 1.000 Millimetern

Spurweite unterwegs. Für LGB bedeutet dieses Einsatzspektrum, dass künftig weitere Farbvarianten möglich sind.

Modernisierte Diesellok

Für die Erstauslieferung hat man sich in Göppingen die 1973 gebaute und 2011 modernisierte 199 018 der SOEG in aktueller Ausführung ausgesucht (Artikelnummer 26450/1.299 €), was man an den aufgedruckten Fabrikschildern am Modell erkennen kann. Die hohen Aufbauten sind entsprechend dem Original ausgeführt und vorbildgerecht schlicht. Auffallend sind nur das große Lüfterrad unter der runden Gitterabdeckung sowie die angesetzten Griffstangen und Türklinken. Am kurzen Vor-

bau ist außerdem einseitig eine Leiter angesteckt. Eingecklist sind auch die drei berührungs-empfindlichen Aufritte zum Führerstand. Dagegen ist das gut einsehbare Führerhaus mit vielen Details bestückt und auch mehrfarbig umgesetzt. Ungewöhnlich ist, dass diesmal eine aus Metall gefertigte Lokführerin beiliegt. Nicole, die auch die Sound-Rangierdurchsagen spricht, war im Original schon in Eisenbahn-Romanistik-Filmen zu sehen. Sie wird anstelle des Schemels mit einer Schraube befestigt, was trotz zu öffnender Türen etwas Fingerspitzengefühl erfordert. Dafür hat man zusätzlich ein Seitenfenster geöffnet dargestellt, aus dem sie herausschaut. Wem das nicht gefällt, kann die bei-



An der Front fällt insbesondere die große obere Lampe ins Auge MM (6)

liegende Scheibe einsetzen und die Figur weglassen.

Die Fahreigenschaften der über vier Radsätzen angetriebenen, 45 km/h schnellen und 3,75 Kilogramm wiegenden Lok sind gut, wobei der serienmäßig eingebaute Energiespeicher mit den Werkeinstellungen kaum den Ausrollweg bei Stromunterbrechung verlängert. Die Zugkraft mit über sechs Newton an der Federwaage reicht für vorbildgerechte Züge mehr als aus. Zu den 25 schaltbaren Funktionen gehören neben dem Sound auch viele Lichtfunktionen. MM

■ Märklin Z

Meisterstück V 90

Mit der V 90 029 der DB (Artikelnummer 88510/229,00 €) – eine der ersten Serienmaschinen dieser Baureihe – schlägt Märklin ein neues Kapitel im Maßstab 1:220 auf: Realisierbar wurde die schwere Rangierlok erst durch den Einsatz von Glockenanker-Motoren, doch weitere Herausforderungen stellten die in Blenden am Rangierbühnengeländer integrierten Laternen dar. Tatsächlich ist es gelungen, ein fahrtrichtungsabhängiges Spalten- und Schlussignal mittels LED anzubieten, ohne dabei – im



Märklin Z: An der Bühne sind die Blenden mit den eingebauten Leuchtdioden gut zu erkennen. Der Aufbau bietet viele Details und einen freien Blick durchs Führerhaus *Trainini*

wahrsten Sinne des Wortes – zu dick aufzutragen. Glockenanker-Motor, Welle und Schnecke sind in den schmalen

Vorbauten untergebracht. Verblüffend ist, wie trotzdem die Maße des Vorbilds exakt eingehalten werden konnten. So-

gar Platz für das Nachbilden der Führerpulte hinter der Verglasung hat Märklin gefunden, was das Einsetzen eines Lokführertorsos ermöglicht. Tadellos sind auch die Gravuren, die Lackierung in korrekten RAL-Farbtönen und die luppenreine Beschriftung. Vom Leichtgewicht mit gerade mal 16 Gramm Eigenmasse dürfen keine Zugkraftwunder erwartet werden, für einen längeren Übergabezug mit acht bis zehn Wagen reicht es aber aus. Sanftweiches Anfahren, eine gute Regelbarkeit und vorbildnahe Höchstgeschwindigkeit zeichnen dieses Modell aus. *HSP*

■ Roco HO

Reihe 354.0 der ČSD mit Rundschlot samt Krempe

Mit der Tenderlok 354.0122 der Tschechoslowakischen Staatsbahnen erscheint erstmals die Modellausführung mit Rundschlot samt Krempe (Artikelnummer 7100026/369,90 €). Die 1913 beschafften Vorbilder basieren auf der Südbahn-Reihe 629 – der weltweit ersten Tenderlok mit der Pacific-Achsenfolge 2'Cl'. Dank der guten Betriebserfahrungen bestellten

auch die kaiserlich-königlichen Staatsbahnen weitere Maschinen nach, von denen 15 zur 1918 gegründeten ČSD kamen. Die aktuell ausgelieferte Formvariante verfügt über freistehende Leitungen, Metallpuffer, vorbildgerechte Räder mit niedrigen Spurkränzen sowie Treib- und Kuppelstangen aus Metallfeinguss. Die obere Laterne am Kessel ist



Roco HO: Formvariante der ČSD-Lok mit Rundschlot samt großer Krempe

nicht beleuchtet; an der Rückseite sind dem Original ent-

sprechend nur die unteren Lampen vorhanden. *MM*

■ Minitrix N

Fünf- und zweiteiliges Wagensemset des Metropolitan der Deutschen Bahn

Während das in Kooperation mit Piko gefertigte HO-Modell der Göppinger schon seit einiger Zeit im Handel verfügbar ist (siehe *em* 5/25), können nun auch 1:160-Fans den einstigen Luxuszug der Deutschen Bahn einsetzen. Von der Ankündigung 2023 bis zur Fertigstellung hat es zwar etwas gedau-

ert, dafür ist die Umsetzung der Neukonstruktion aber gelungen. Das 419 Euro kostende Grundset (Artikelnummer 15160) beinhaltet vier Schnellzugwagen der Gattungen Apmz^{116.0} (Wagen 1), Apmz^{116.2} (Wagen 2), Apmkz^{116.6} (Wagen 3) und Apmz^{116.4} (Wagen 4) sowie den Steuerwagen vom

Typ Apmbzf^{116.8} (Wagen 7) des DB AG-Geschäftsbereichs Metropolitan Express Train/DB Reise & Touristik. In einem Ergänzungsset (-1/149 €) werden je ein Apmz^{116.4} (Wagen 5) und Apmkz^{116.2} (Wagen 6) angeboten. Die 48 Gramm wiegenden Vierachser müssen in der angegebenen Reihenfolge

gekuppelt werden, damit alle Digitalfunktionen sauber geschaltet und die magnetischen Kupplungen ihre Funktion erfüllen. Am Steuerwagen wechselt das Dreilicht-Spitzensignal sowohl im Analog- als auch im Digitalbetrieb je nach Fahrt Richtung auf zwei rote Schlusslichter. *MM*



Minitrix N: Die Wagen geben den Betriebszustand des Metropolitan um 1999 wieder

■ Broadway limited HO

Imports Power car

Aus der Heritage-Flotte der Union Pacific hat BLI diesmal einen Powercar ausgewählt. Solche Wagen werden vor allem bei Museumszügen verwendet, wenn die dem Zug vorgespannte Lok nicht leistungsstark genug ist, um ihm die notwendige Energie zu liefern. Umgebaut aus einem früheren Postwagen, dient er heute in „Excursion-Trains“. Versehen ist er mit einem Generatorabteil sowie einem Bereich für Verwaltungsaufgaben. Mit der Betriebsnummer 2066 ist der Wagen



Broadway limited HO: Der Powercar wurde aus einem Postwagen umgebaut Wolfgang Bdinka

einer von vier, die die UP als Powercar herriichten ließ. Die Formneuheit (Artikelnummer 9123/129,90 €) mit gut umgesetzten dreiachsigen Drehgestellen ist detailliert. Besonders auffallend sind das genietete Dach und die im Buckel eingesetzten Ventilatorabdeckungen. Glatt wie beim Vorbild sind

die Seitenwände mit zusätzlichen Metallgriffstangen. Kadee-kompatible Automatikkupplungen gehören zum Standard. Unter dem Chassisboden sind einige Kästen und Zylinder angedeutet. Nach sanftem Fingerdruck auf eine Stelle des Daches lässt sich die Innenbeleuchtung aktivieren. WB

■ Märklin/Trix HO

Flachwagen-Paar der modernen Bauart Laads 800B von Transwaggon

Im Sortiment der Göppinger erscheinen auch jedes Jahr neue Güterwagen. Aktuell rollt die komplette Neukonstruktion des 324 Millimeter langen Flachwagen-Paars der Bauart Laads 800B (Artikelnummer 47431/79,99 €) in den Handel. Der rotbraune Privatwagen der Hamburger Transwaggon ist bei der

DB AG eingestellt und entsprechend der Epoche V beschriftet. Beide enggekuppelten und je 62 Gramm wiegenden Flachwagenhälften sind aus Metall gefertigt und verfügen daher auch unbeladen über gute Fahreigenschaften. An einem Wagen sind die gelben Handräder für die Feststellbremse angebracht. Separat angesetzte Bremsleitungen samt Bremsgestänge, Luftbehälter, Überfahrbleche sowie Tritte vervollständi-

gten die Güterwagen mit ihrer Pufferhöhe nach NEM. Für einen engen Abstand sorgen kinematisch geführte, starre Schraubenkupplungen zwischen den Wagenhälften. Haltekeile für die Wagenladeflächen und für den Wagenboden sowie Bremsschlüche liegen als separat ansteckbare Teile bei. Ein weiteres Flachwagenpaar mit anderer Betriebsnummer wird über Trix (24429) ausgeliefert. MM



Märklin/Trix HO: Der Flachwagen Laads 800B kann mit unterschiedlichen Ladungen bestückt werden

■ NMJ HO

Zweiachsiger Rungenwagen der NSB mit hohen Bordwänden

Die Rungenwagen des Typs Tl5/Os von 1968 sind eine UIC-

Standardkonstruktion für den internationalen Einsatz. Die

Norweger bringen ihn zunächst in der Originalversion mit allen Details sowie eingesetzten Rungen, Federpuffern und nachgebildetem Bremsgestell für je 46,50 Euro. Die NSB-Modelle der Topline-Serie sind mit drei unterschiedlichen Betriebsnummern (Artikelnummern 501.401 bis -3) erhältlich. MM



NMJ HO: Rungenwagen für den europäischen Verkehr MM (4)

Außerdem...

... lieferte Piko zum „Tag der Modellbahn“ einen HO-Sonderwagen aus (Artikelnummer 95745/39,99 €), der an den legendären „Adler“ und die Eröffnung der Strecke Nürnberg – Fürth erinnert



Piko HO: Sonderwagen „190 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ Werk (2)

... hat die Halling-Neuauflage der zweiachsigen Freiburger Oldtimertram Nr. 7 in HO (OLD-F07-MG/180 €) einen Glockenanker-Motor und eine NEM-561-Schnittstelle erhalten

... bringt mXion je eine Kasten- (155) und Torflore (159/je 45 €) in 2m/G, deren Originale vom Verein „Feldbahnprojekt Berlin“ erhalten werden



mXion 2m/G: Torflore

... kann man das „Krokodil“ Ge 6/6' (3103-1/199,99 €) der RhB von Kato auf dem normalen N-Regelspurgleisystem einsetzen



Kato N: Ge 6/6' der RhB

... rollen von A.C.M.E. drei maßstäbliche, rote UIC-Y-Wagen der DSB (52181, -189, -092) für je 89 Euro in HO vor

... bietet NME die modernen vierachsigen, lichtgrauen Captrain-Güterwagen Eammnos (542600 ff./je 49,90 €) in mehreren HO-Varianten an



CHEMNITZER
MODELL
TAGE

24. – 25.01.2026
MESSE CHEMNITZ



MESSE
CHEMNITZ

RC TRUCKER
ERZGEBIRGE





Noch HO: Einige der imposanten Treppenanlagen sowie die hohen Hecken des Schlosses Linderhof werden später einzeln angeboten

■ Prachtbau von König Ludwig II. in HO von Noch

Lasercut-Bausatz Schloss Linderhof

Schloss Linderhof ist das kleinste der drei bayerischen Königsschlösser und zählt mit seiner prunkvollen Architektur, den attraktiven Innenräumen und der beeindruckenden Gartenanlage seit 1869/1870 zu den prächtigsten Bauwerken, die König Ludwig II. errichten ließ. Wer nicht nach Ettal in den Ammergauer Alpen reisen möchte, kann sich das Lieblingsschloss des Märchenkönigs, das er überwiegend in den Wintermonaten nutzte, nun in den Hobbyraum stellen. Auf der Modellbahnanlage benötigt man dafür mindestens eine Grundfläche von 47 mal 42 Zentimetern. Das 18 Zentimeter hohe Bauwerk kommt besonders gut zur Geltung, wenn man auch einen entsprechenden Park ringsherum anlegt. Doch auch eine Nutzung als Stadtschloss mit umgebender Wohnbebauung

hätte ihren Reiz, dann könnte man auch die weit austragenden Freitreppe weglassen, wodurch man an drei Seiten deutlich Grundfläche einspart.

Karton und 3-D-Druck

Das Schloss Linderhof entstand anstelle eines einfachen Jagdsitzes des Vaters von Ludwig II., Maximilian II.; Gebäude und Innenräume, die man mit LED beleuchten könnte, sind im Stil

des Neurokokos gestaltet und bilden unter anderem auch Szenen aus dem Leben am Hofe von Versailles nach. Bemerkenswert ist, dass das Schloss hauptsächlich aus Holz gebaut und mit Putz verkleidet wurde, wobei lokale Ressourcen und Arbeitskräfte genutzt wurden. Diese Beschreibung könnte man auch für das überwiegend aus Karton gefertigte Lasercut-Modell (Artikelnummer 66991/

499 €) nutzen, auf dessen stabile, verzapfte Tragkonstruktion der zur Putzimitation genutzte Karton geklebt wird. Die als 3-D-Druckteil gefertigte Atlas-Statue mit Weltkugel verziert mit den zwölf Tierkreiszeichen den Giebel. In gleicher Fertigungsart entstanden weitere Statuen, die im Detail vorgabegerecht leichte Unterschiede aufweisen. Der umgebende Schlosspark, eine Mischung aus formalem Barockgarten und englischem Landschaftsgarten, wurde bis 1880 angelegt. Schloss Linderhof nutzte der König oft als Rückzugsort. Nach seinem Tod 1886 wurde das Schloss der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und zieht jährlich tausende Besucher an. Wer diese Szenerie im Stil der Epoche I nachbilden möchte, findet auch einen achtteiligen Figurensatz samt König im empfehlenswerten Schloss-Bausatz MM



An der Rückseite findet man im 3-D-Druck erstellte Statuen. Die dunkleren Verzapfungen sollte man nachlackieren MM (6)

■ Viessmann HO

Drei funktionsfähige Blitzer

Der 36 Millimeter hohe Blitzer (Artikelnummer 1331) mit einer roten LED ist mit einer Steuerelektronik mit zwei Schalteingängen ausgestattet. Neben dem „Starenkasten“ gibt es für rund 30 Euro auch eine moderne, zylinderförmige Säule (1330) und einen mobilen Blitzer (-2) für die Verkehrsüberwachung. Die Fahrzeugerkennung im Car-System erfolgt über die Fahrzeugdetektoren (8441/26,95 €) oder

über Reedkontakte, deren Abstand die Geschwindigkeit definiert, ab der geblitzt wird. Werden diese beispielsweise im Abstand von zehn Zentimetern montiert, beträgt die Geschwindigkeit, ab der geblitzt

wird, 50 km/h. Wer keine Autos fahren lässt, kann den Diorama-Modus aktivieren, womit auch stehende Fahrzeuge sporadisch geblitzt werden.

MM



Viessmann HO:
„Starenkasten“ mit
Blitzfunktion für die
Verkehrsüberwachung



Massoth: oranger DiMAX

Navigator Werk (3)

■ Massoth

DiMAX Navigator

Der DiMAX Navigator (Artikelnummer 8134803/219 €) – ein zentrales Handsteuergerät zum Fahren, Schalten und Programmieren – erscheint mit offener Funkschnittstelle für 2,4 Giga- oder 433 Megahertz, Plug-and-Play-Nachrüstung und voller Funktion auch ohne Funkmodul. Damit hat jeder Nutzer die Möglichkeit, selbst zu entscheiden, welcher Sender verbaut wird.

MM

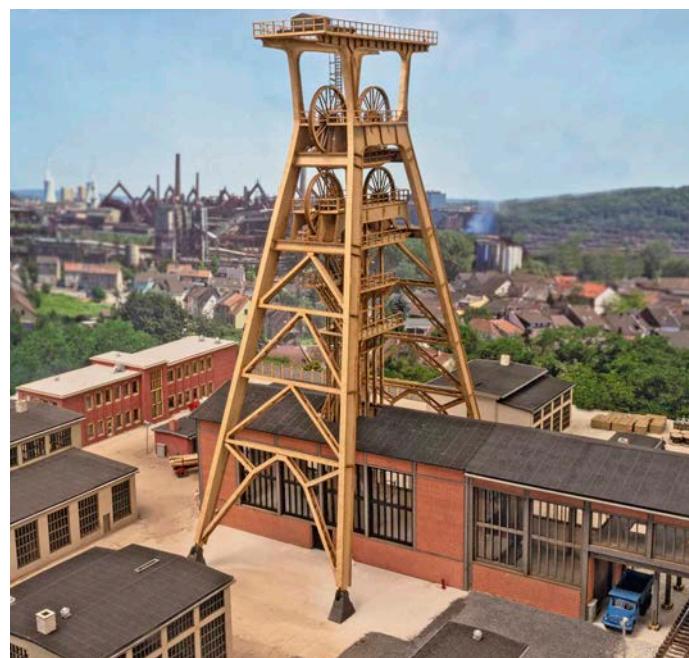
■ DM Toys N

Bergwerksanlage Bernard Koenen

Die Übertageanlagen der Montanindustrie lassen sich im Maßstab 1:160 besonders gut realisieren. Trotzdem benötigt man fast einen Quadratmeter, wenn man das Bergwerk Bernard Koenen aus dem Mansfelder Kupferrevier nachbilden möchte. Da es die benötigten Lasercut-Gebäude wie den Doppelbock mit Hängebank (Artikelnummer i00083/79,99 €), das Maschinenhaus (-4/29,99 €), die Erweiterung der Hängebank (-5/19,99 €), die als Kompromiss für Modellbah-

ner gedachte Hängebank mit Gleisunterfahrung (-6) – die es im Original nicht gegeben hat –, die Maschinenhalle (-7/je 29,99 €), das Werkstattgebäude (-8/19,99 €) und die Verwaltung (-9/29,99 €) sowie mehrere kleine Nebengebäude (-155 und -6/je 19,99 €) alle einzeln gibt, kann man den zur Verfügung stehenden Platz optimal nutzen. Damit sich auch etwas bewegt, gibt es ein Motorisierungsset für jedes der beiden Maschinenhäuser (-4/39,99 €).

MM



DM Toys N: Gebäude des Bergwerks Bernard Koenen

Außerdem...

... lässt sich mit dem neuen Wagner (Artikelnummer 45520/35,20 €) samt Böcken, Werkzeug sowie im Bau befindlicher Karre von Preiser und den in em 7/25 vorgestellten Pola-Handkarren eine Werkstattszene in der Nenngröße 2 gestalten



Preiser 2: Wagner bei der Holzbearbeitung

... preist der Technikhersteller Dietz Elektronik seine Lichtleisten LL-SLIM derzeit für 19,90 und im Zehnerpack für 189 Euro an

... können die Carabinieri nun mit dem Fiat 124 Familiare (22427/16,95 €) von Brekina an die Einsatzorte fahren



Brekina HO: Fiat 124

... wird in HO die Milch mit einem Borgward-Verkaufswagen (27902/18,49 €) von Wiking ausgeliefert



Wiking HO: Moha-Milchwagen

... bietet Joswood ein 300 Millimeter langes, beidseitig strukturiertes Brückengeländer mit Sockel und Mauerabdeckung an (40479/5,50 €)



Joswood HO: Geländer



Modellbahnmärkte

für Sammler als auch Schnäppchenjäger

Was Loks und Wagen aktuell auf dem Gebrauchtmarkt kosten ■ Während der kalten Jahreszeit werden überall Modellbahnbörsen oder Spielzeugmärkte von Profiveranstaltern sowie Vereinen durchgeführt. Wir haben uns einmal die Preisentwicklung angeschaut

Wenn man die Anzeigen in Modellbahn-Zeitschriften, die Terminankündigungen der Vereine oder gewerblichen Veranstalter liest bzw. auch die Vorankündigungen in der regionalen Presse verfolgt, wird man in fast allen Regionen ein gutes Angebot an Gebrauchtwaren auf dem Zweitmarkt finden. Wer zusätzlich noch einen Modellbahn-Fachhändler in seiner Nähe hat, sollte zunächst dessen Angebote beachten, denn auch hier findet sich manch gebrauchtes Schnäppchen. Während man im Internet meist gezielt nach einem bestimmten Artikel sucht, haben die gut gefüllten Tische z. B. bei den

Spielzeugmärkten von Adler (www.adlermaerkte.de), Breidenbach (www.bv-messen.de), Höpfer (www.spielzeugmaerkte-hoepfer.de), Berndt (modellbahnboerse-berndt.eu), Herzog (www.modellbahnboerse-berlin.de) oder Jamo (www.jomos-modellbahnmaerkte.de) den Vorteil, dass man manches gut in die eigene Sammlung passende Modell entdeckt, das man gar nicht gesucht hat. Auch Bastelmaterial, Zubehör und Ersatzteile werden angeboten.

Unverpackt durchaus billiger

Die gängigen Triebfahrzeuge in neuwertigem Zustand und mit Originalverpackung

sollen in diesem Beitrag nicht näher analysiert werden, da diese meist nur unwesentlich preiswerter als im Fachhandel angeboten werden. Interessanter sind für Wechselstrom-Bahner ältere, oft unverpackte Modelle, die ja fast alle bereits mit Digitaldecoder ausgestattet sind. Diese werden meist für weniger als den halben ursprünglichen Neupreis (UvP) sowie im bespielten Zustand deutlich unter den Koll-Richtwerten angeboten.

Bei den Modellen des Zweileiter-Gleichstrom-Systems sieht es etwas anders aus, da man hier auf die Schnittstelle oder eventuell nachgerüstete Decoder achten muss. Auf professionellen Veranstaltungen stehen dafür Teststrecken in den gängigen Nenngrößen und Spurweiten zur Verfügung.

Für einen guten analogen Roco-Schienibus mit Steuerwagen wurden beispielsweise neulich während des Mülheimer Breidenbach-Marktes 70 Euro aufgerufen. Auch die meisten anderen Lokomotiven wechselten ihren Besitzer für weniger als 100 Euro. Während die H0- und N-Modelle meistens ausgezeichnet sind, sodass man gezielt mit einer Preisverhandlung starten kann, fanden wir auch seltene 0-Kleinserienfahrzeuge sowie 1- und 2m-Modelle, bei denen die Preisvorstellungen der Anbieter zu hoch erschienen. Bei den Güterwagen aller

Die Auswahl an originalverpackten Modellbahn-Triebfahrzeugen ist riesig MM (6)





Bespielte Modellautos und Güter- als auch Reisezugwagen werden oft preiswert angeboten – meist allerdings ohne Verpackung

Marken fielen die einst gesuchten und deshalb teuren Werbemodelle auf, die heute meist nur noch zwischen 8 und 20 Euro kosten. Doch auch andere Gattungen waren preiswert erhältlich – sowohl mit als auch ohne Kurzkupplungskinematik. Als Durchschnittspreis wurden für unverpackte Zweiachser 5 und für Vierachser 7 Euro erzielt. Bei Abnahme von mehr als fünf Modellen konnte man einen zusätzlichen Wagen auswählen. Reisezugwagen mit teilweise schon nachgerüsteter Innenbeleuchtung fand man bereits ab 15 Euro. Dass bei diesen Preisen kaum noch gehandelt werden konnte, versteht sich von selbst.

Preiswert bestückbare Straßen

Bei den H0-Straßenfahrzeugen kann man derzeit einen regelrechten Preisverfall beobachten. Unverpackte Pkw gibt es schon ab einem und Lkw ab 2 Euro – oft über-



Aufmerksame Börsenbesucher finden zwischen H0- auch wertvolle O-Modelle

sichtlich sortiert nach Automarken. Doch auch in den Verpackungen der Hersteller präsentierte Autos waren bereits ab 5 Euro erhältlich. Wer seine erworbenen Modelle mit Figuren oder Nummernschildern ausstatten möchte und keinen Wert auf einen bleibenden Originalzustand legt, kann also aktuell seine Modellstraßen preiswert bestücken. Bei Gebäuden und Landschaftsbaumaterialien waren hingegen kaum Schnäppchen zu machen, wenn man von älteren und nach heutigen H0-Standards zu kleinen Wohngebäuden absieht. Im Fazit betrachtet lohnt sich der Besuch einer regional veranstalteten Börse eigentlich immer, da man doch so manches lukrative Modell finden kann, das noch in die Sammlung oder auf die Modellbahnanlage passt. Und so ganz nebenher trifft man andere Eisenbahnfreunde zum Erfahrungsaustausch.

MM



Wir suchen Verstärkung für unser Team in München – **zwei Positionen**, eine gemeinsame Leidenschaft!

Programmleiter (m/w/d) und Lektor/Produktmanager (m/w/d)

für unser spannendes und innovatives Buchprogramm.

Wenn Sie eine **Begeisterung für Eisenbahn und Modellbau, Mobilität und Technikgeschichte** mitbringen, anspruchsvolle Buchformate gestalten möchten und Freude an redaktioneller Arbeit haben – dann sind Sie bei uns richtig! Schicken Sie Ihre Bewerbung inkl. Motivationsschreiben an: bewerbung@verlagshaus.de oder bewerben Sie sich direkt über den QR-Code oder über unsere Karriereseite: <https://verlagshaus.de/karriere/>

QR-Code scannen





Sowohl die Kesselwagen im Vordergrund als auch die vierachsigen, offenen Güterwagen mit Schrottladung dahinter wurden in eigener Werkstatt im 3-D-Druckverfahren hergestellt

Geräte und Hilfsmittel für den hochwertigen 3-D-Druck

Filamentdrucktechnik für Modellbahn-Anwendungen ■ 3-D-Drucker eröffnen dem Modellbauer ganz neue Möglichkeiten zur Herstellung von Fahrzeugkomponenten und Zubehör. Für den Einstieg in die Welt des 3-D-Drucks eignen sich Filament-Drucker als Komplettbausätze oder Fertigeräte. Welche 3-D-Drucker sich in puncto Modellbahn gut eignen, erörtern wir in zwei aufeinanderfolgenden Beiträgen

Es ist einfach frappierend, welche neuen Modellbau-Perspektiven sich seit Einführung des 3-D-Drucks vor rund zehn Jahren erschlossen haben. Vom Ersatzteil bis hin zu kompletten Lokgehäuseaufbauten reicht die Palette möglicher Anwendungsfälle. Doch bei vielen

Modellbahnhern ist das Thema noch gar nicht so richtig angekommen. Aufklärungsarbeit ist also angesagt.

Das FDM-Druckverfahren

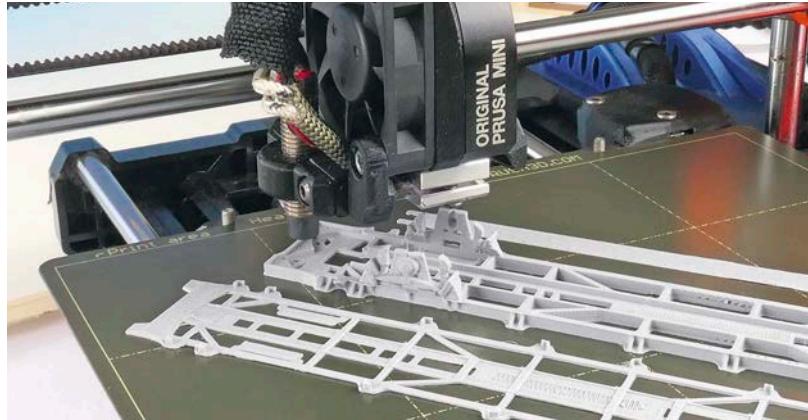
Das Kürzel FDM steht für Fused Deposition Modeling und beschreibt ein speziell

les 3-D-Druckverfahren, das auf Extrusion basiert: Mit einer beheizten Düse werden thermoplastische Kunststoffe geschmolzen und Schicht für Schicht auf einer Werkebene, dem sogenannten Druckbett, aufgetragen. Die zu verarbeitenden Kunststoffe werden meist in

Das Basismaterial für den 3-D-Druck mit einem FDM-Drucker wird gemeinhin als Filament bezeichnet und als Rollenware geliefert. Gängige Werkstoffe sind PLA oder PETG



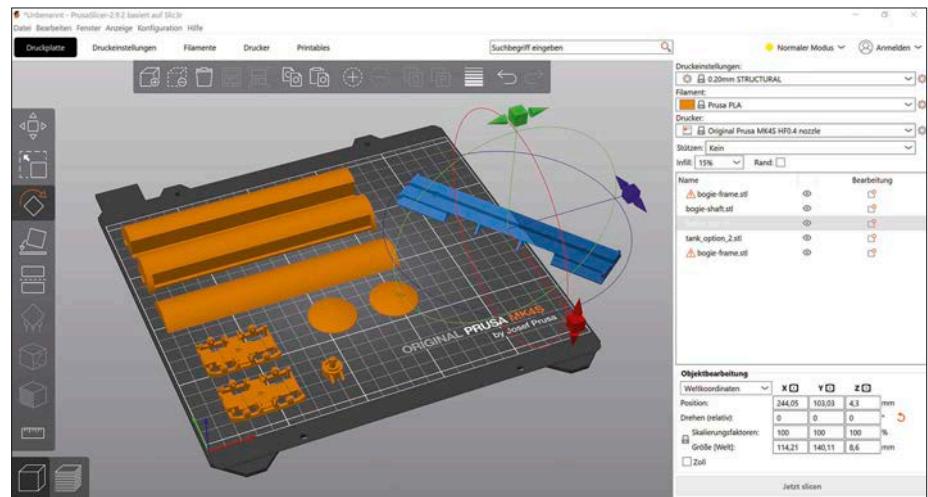
Beim FDM-Druck werden thermoplastische Kunststoffe über eine beheizte Düse geschmolzen und Schicht für Schicht auf einer Werkebene, dem Druckbett, aufgetragen



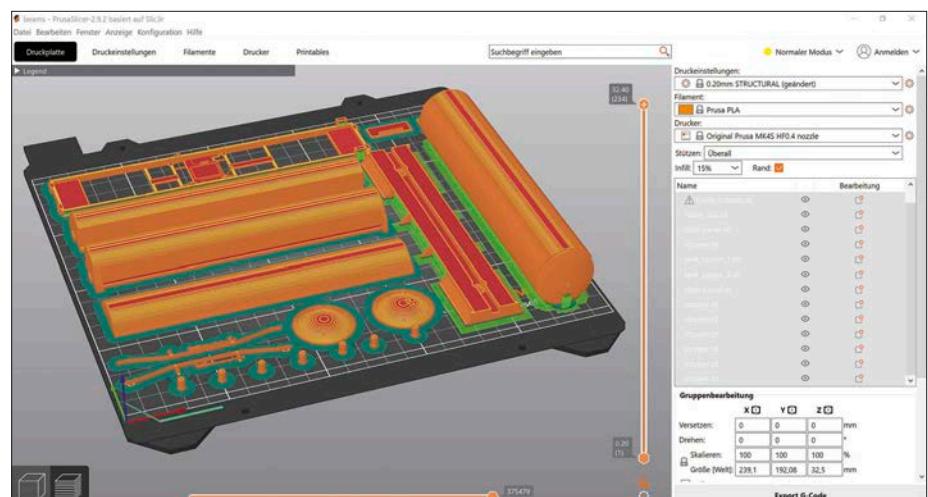
Drahtform auf Rollen angeboten und als Filament bezeichnet. Für den Materialtransport ist ein Extruder zuständig. Nach und nach entstehen über die koordinierten Bewegungen in der X-, Y- und Z-Achse die 3-D-gedruckten Bauteile. Volumenkörper werden dabei nicht vollständig mit Material ausgefüllt, sondern mit individuellen Füllstrukturen versehen. Um zu verhindern, dass größere überhängende Elemente quasi in der Luft gedruckt und durch die Schwerkraft nach unten gezogen werden, müssen in der Regel zusätzliche Hilfs- und Stützstrukturen mitgedruckt werden. Das Material härtet nach dem Auftrag schnell aus. Nach dem Abkühlen können die Stützstrukturen entfernt und die Oberflächen der Bauteile bei Bedarf durch Feilen, Schleifen oder Lackieren nachbearbeitet und der jeweiligen Anwendung angepasst werden.

PLA oder PETG von der Rolle

FDM-Drucker können je nach Ausstattung verschiedene Materialien verarbeiten. Für die vielfältigen Anwendungen rund um das Thema Modellbahn bzw. den Modellbau eignet sich zunächst einmal das weitverbreitete PLA. Der thermoplastische Kunststoff zeichnet sich bei der Verarbeitung durch wenig Verzug und geringe Schrumpfung aus. Das aus der Stärke von Pflanzen gewonnene Material eignet sich daher auch für 3-D-Drucker, die keinen temperierten geschlossenen Bauraum besitzen. Dank der glatten Oberfläche und der unkomplizierten Verarbeitung ist der harte Kunststoff sowohl für starre Montagehalterungen als auch für viele andere Modellbahn-Anwendungen ideal. Die Verarbeitungstemperatur von PLA liegt bei etwa 210 bis 230 Grad Celsius. Ein mit 60 Grad vorgeheiztes Druckbett ist zu empfehlen, aber nicht zwingend notwendig. Eine mögliche Alternative zu



Viele 3-D-Druck-Konstruktionen kann man aus dem Internet herunterladen. Anschließend werden die Einzelteile im PrusaSlicer auf dem virtuellen Druckbett platziert



Mit der Slicer-Software werden die zu druckenden Teile in Scheiben zerlegt und um Hilfs- und Stützstrukturen ergänzt. Danach wird der G-Code für den Drucker erzeugt

PLA ist der Werkstoff PETG, der ähnlich einfach zu verarbeiten ist. Ein beheiztes Druckbett mit einer Temperatur zwischen 85 und 90 Grad ist hierfür aber unabdingbar. Der Werkstoff wird bei ca. 230 bis 240 Grad verarbeitet. Mit PETG lassen sich übrigens auch hochwertige trans-

parente Bauteile wie beispielsweise Ver-
glasungen oder Lichtleiter drucken.

Druckdaten aus dem Internet

Für den schnellen und erfolgreichen Start in die Welt des 3-D-Drucks empfiehlt es sich, zunächst einen Blick auf die im

Dass sich im 3-D-Druck auch komplette Fahrzeuge für die Modellbahn herstellen lassen, zeigt dieser H0-Kesselwagen, der sich in der Prusa-Modellbibliothek finden lässt [Maik Möritz \(7\)](#)



Der MK4S hat ein magnetisches Druckbett; nach dem Druckvorgang kann es aus dem Drucker herausgenommen und können die Teile durch Biegen gelöst werden



Ein 3-D-Drucker im Fokus: MK4S von Prusa

Wer einen zuverlässigen 3-D-Drucker für den Hobby- oder Werkstattbereich sucht, findet mit dem Modell MK4S des tschechischen Herstellers Prusa (www.pruسا3d.com) ein weit verbreitetes Gerät mit praktischer Ausstattung. Der Drucker ist technisch ausgereift, lässt sich auch von Einsteigern bedienen und richtet sich an Anwender, die Wert auf reproduzierbare Ergebnisse legen. Die Bausatzversion kostet rund 700 Euro und liegt damit etwas über günstigen Fertigmodellen aus Fernost, bietet jedoch eine robuste Konstruktion und einen gut dokumentierten Aufbau. Eine kleinere Variante, der Prusa MINI+, wurde in MIBA-Spezial 153 vorgestellt und kostet als Bausatz etwa 500 Euro.

Gummibärchen eingeschlossen

Der MK4S wird von Prusa wahlweise als Bausatz oder Fertigerät angeboten. Wer Freude am Zusammenbauen hat und handwerklich begabt ist, lernt seinen Drucker während der Montage gut kennen und kann nebenbei rund 300 Euro sparen. Das Zusammenfügen der Baugruppen gelingt auch Einsteigern und macht auch allerhand Spaß. Da sämtliche Kabel bereits auf die richtige Länge zugeschnitten und mit Steckern ausgerüstet sind, fallen bei der Bausatzmontage keinerlei Lötarbeiten an.

Sämtliche Baugruppen sind in separaten Beuteln verpackt, sodass die einzelnen Teile zu jedem Bauabschnitt schnell gefunden und in Verbindung mit dem ordentlichen Werkzeug aus dem Lieferumfang Schritt für Schritt montiert werden können. Alle Kugel- und Gleitlager sind ab Werk geschmiert und separat verpackt. Nervennahrung in Form von Gummibärchen und die ausführliche Montageanleitung komplettieren das Prusa-Bausatzpaket.

Für Hobby, Handwerk, Industrie

Der Prusa-MK4S bringt ein Bauvolumen von 25 mal 21 mal 22 Zentimetern mit. Dank sensorloser Referenzfahrt, automatischer Druckbettkalibrierung austauschbaren Düsen, Netzwerkanchluss, USB-Druck und einem Vollfarb-LCD-Bildschirm eignet sich der FDM-Drucker nicht nur für den Hobbybereich, sondern auch für Werkstätten und industrielle Anwendungen. Zahlreiche Sicherheitsfunktionen, die hervorragende Druckqualität im On- und Offline-Betrieb sowie nicht zuletzt die solide Verarbeitung machen das Gerät zum idealen Begleiter im Modellbahnhobby.

Dank des magnetischen Druckbetts und der leicht entfernbar Federstahlbleche lassen sich die gedruckten Bauteile einfach und ohne die Gefahr von Beschädigungen durch Biegen des Stahlblechs aus dem Drucker entfernen. Der MK4S verfügt über ein bis zu 120 Grad Celsius beheizbares Druckbett und kann mit einer maximalen Düsenteratur von 290 Grad Celsius auch anspruchsvollere Materialien verarbeiten. Eine 360-Grad-Kühlung und die hochwertige High-Flow-Düse sorgen dafür, dass Überhänge von bis zu 75 Grad ohne Stützen gedruckt werden können. Ein geschlossenes Gehäuse ist als Zubehör erhältlich, wird bei PLA- und PETG-Verarbeitungen aber nicht benötigt.

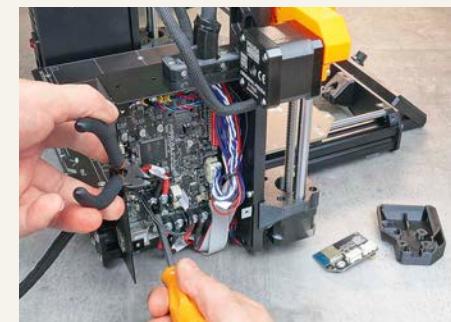
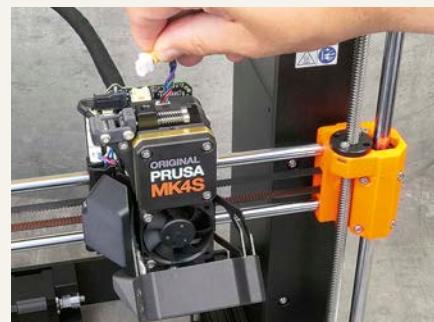
MM



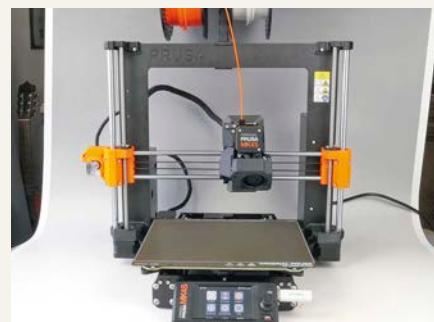
Wer Geld sparen möchte, greift zum preiswerteren 3-D-Drucker Prusa-MINI+; zwar weist dieses Einstiegsmodell einen kleineren Bauraum auf, liefert aber ebenfalls gute Druckergebnisse Maik Möritz (7)



Der 3-D-Drucker MK4S von Prusa kann auch als Bausatz bestellt werden. Die Montage ist keineswegs Hexenwerk und macht eine Menge Spaß. Sogar das notwendige Werkzeug wird mitgeliefert



Der Druckkopf mit dem eingebauten Extruder für den Transport des Filaments sowie dem Antrieb in X-Richtung sind sorgfältig zu montieren. In puncto Elektronik liegt vieles schon fertig vor



Nach gut 15 Stunden Montage ist der MK4S-Bausatz von Prusa startklar für den ersten 3-D-Druckvorgang. Zuvor half ein Assistenzsystem in Verbindung mit dem Display bei der Endkontrolle und der Kalibrierung

Internet angebotenen Druckdateien zu werfen. Zu den bekanntesten 3-D-Modell-Datenbanken gehören Printables (www.printables.com), Cults (www.cults3d.com) oder auch Thingiverse (www.thingiverse.com). Die fix und fertig konstruierten Modelle können in vielen Fällen kostenlos oder für eine geringe Gebühr heruntergeladen und vor dem 3-D-Druck individuell angepasst werden. Nach dem Herunterladen stehen die erzeugten Modelldaten in der Regel im STL-Datenformat zur Verfügung. Um aus diesen Konstruktionsdaten eine druckbare Datei zu machen, muss diese in einer speziellen Slicer-Software bearbeitet werden. Passend zu den hauseigenen 3-D-Druckern wird von Prusa eine eigene Slicer-Software angeboten.

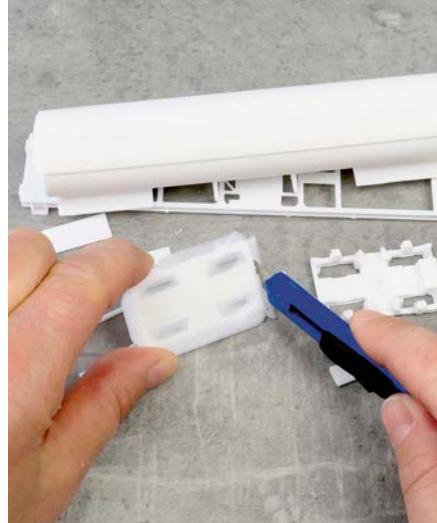
Für den Einstieg genügt es, neben der auf dem Druckbett platzierten STL-Datei den eingesetzten Prusa-Drucker und das zu benutzende Druckmaterial bzw. Filament auszuwählen. Anschließend kann aus

Der 3-D-Druck eröffnet dem Modellbahner neue Freiräume für Fahrzeuge und Zubehör

mehreren angezeigten Druckprofilen zwischen Druckqualität und -zeit abgewogen werden. Weitere Einstellungen sind nicht zwingend nötig, bevor die druckfähige Datei bzw. der Maschinencode (G-Code) für den 3-D-Drucker erzeugt und beispielsweise auf einen USB-Stick kopiert werden kann. Nach Einstecken des USB-Sticks und Einschalten des Druckers wird die G-Codedatei über das Farbdisplay ausgewählt und der Druck gestartet. Sollten je nach Konstruktion und Anordnung des zu druckenden Teils auf der Druckplatte noch Stützen oder Hilfskonstruktionen benötigt werden, können diese automatisch vom PrusaSlicer berechnet und in den G-Code integriert werden.

Kesselwagen im 3-D-Druck

Als Praxisbeispiel für den Einstieg haben wir einen Kesselwagen mit zwei Drehgestellen ausgewählt. Die kostenlosen Druckdaten wurden in der hauseigenen 3-D-Modellbibliothek Printables von Prusa gefunden und heruntergeladen. Der Tankaufbau und das Drehgestell befinden sich allerdings in separaten Datenpaketen. Der Gastank des Kesselwagens kann sogar



Bevor die gedruckten Einzelteile zusammengefügt und verklebt werden können, sind eventuell noch vorhandene Hilfsrahmen oder Stützstrukturen zu entfernen



Die gedruckten Teile werden vor dem Lackieren grundiert. Nach dem Trocknen erfolgt für jede Baugruppe die endgültige Farbgebung mittels Airbrush Maik Möritz (3)



Die fertig beschrifteten Kesselwagen machen eine gute Figur. Drehgestelle aus PETG-Filament und Metallradsätzen sorgen dafür, dass sie tauglich für den Zugeinsatz sind

in zwei verschiedenen Varianten gebaut werden. Nach dem Herunterladen der STL-Dateien werden die einzelnen Baugruppen nach und nach auf dem virtuellen Druckbett im PrusaSlicer platziert. Die Slicer-Software ermittelt anschließend jede einzeln zu druckende Schicht und erzeugt für den vorgewählten Drucker und das eingestellte Filament einen individuellen Maschinen- bzw. G-Code. Nach dem Druckvorgang können das Federstahlblech aus dem Drucker genommen und die gedruckten Teile entfernt werden. Zum Verkleben von PLA oder PETG hat sich UV-Kleber bewährt. Zur Grundierung und Lackierung empfehlen sich Vallejo-Farben. Passende Decals bzw. Nassschiebebilder lassen sich in Eigen-

regie auf speziellen Folien mittels Laser- oder Tintenstrahldrucker herstellen bzw. können bei Anbietern wie Kuswa oder ModellbahnDecals bestellt werden.

Fortsetzung folgt

In der nächsten Beitragsfolge steigen wir so richtig in den 3-D-Druck ein. Schritt für Schritt werden wir einen Hochbordwagen samt passendem Ladegut drucken. Außerdem schauen wir uns an, wie sich Eigenkonstruktionen im 3-D-Druck realisieren lassen.



Maik Möritz ist ein kompetenter Ansprechpartner für moderne Elektronik und Digitaltechnik sowie Autor von Fachbüchern.



TT wird während der Dresdner Ausstellung bestimmt sein. Diese nach Mittelgebirgsmotiven gebaute Anlage führt der MEC Weida vor

Dresden lockt

zu seiner 20. Modellbahnmesse

Auf in die Sachsenmetropole vom 6. bis 8. Februar! ■ Der vor allem für seine TT-Modulanlage bekannte Modellbahnclub Pirna feiert im Februar ein Jubiläum: Zum 20. Mal findet in den Dresdner Messehallen die bekannte „Erlebnis Modellbahn“ statt. Neben 31 Anlagen werden 124 Aussteller erwartet

Auch nach zwanzig Jahren hat die Ausstellung „Erlebnis Modellbahn“ des Modelleisenbahnclubs „Theodor Kunz“ aus Pirna nichts von ihrer Faszination verloren – im Gegenteil: Zur 20. Auflage Anfang Februar werden in den Messehallen 2 bis 4 sowie im Verbindungsbaubau auf rund 13.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche rund dreißig attraktive Modellbahnanlagen der Nenngrößen 2 bis T gezeigt. Von der kleinen Heim- bis hin zur Großanlage wird ein beeindruckender Querschnitt über das breite Spektrum unseres Hobbys hinweg geboten. Hinzu kommen begleitende Vorträge zu Modellbahn- und Vorbildthemen.

Nenngröße TT als Schwerpunkt

Einen Schwerpunkt bilden dieses Jahr Anlagen der Nenngröße TT aus Dänemark, Tschechien und Deutschland. So präsentiert



Ein Dampflok-Bahnbetriebswerk der Deutschen Bundesbahn während der 1970er-Jahre ist das Motiv dieses ausgestellten HO-Betriebsdioramas

unter anderem der MEC Leinefelde seine erweiterte Anlage nach regionalen Motiven rund um die Bahnhöfe Leinefelde, Lengefeld und Worbis einschließlich des bekannten Lengefelder Viaduktes. Auch eine über Mobiltelefone digital gesteuerte Jugendanlage aus der Tschechischen Republik wird zu bestaunen sein. Erfreulich ist nach überstandener Krankheit die Teilnahme von „Mr. Eisenbahn-Romantik“ Hagen von Ortloff mit seinen historischen Modellen der Marken Märklin, Stadlitz und einigen weiteren.

Neben den Messen in Dortmund und Friedrichshafen hat auch Dresden einen guten Ruf

Über 70 Modellbahnhersteller aus der Kleinserienszene wie dem Großseriensegment werden die Möglichkeit nutzen, ihre neuesten Produkte vorzustellen und zum Kauf anzubieten. Vertreten sind neben den Stammausstellern Fleischmann/Roco, Hädl, Kres, Schirmer und Tillig auch Hersteller wie Busch/Lenz/Silhouette, ESU oder Herpa, wobei manche sogar Sondermodelle im Gepäck haben. Auch GeraMond/VGBahn ist mit einem großen Stand mit interessanten Büchern und Zeitschriften vor Ort (Halle 4/D14, Vortragssaal 2). Eine komplette Ausstellerliste findet sich auf der Internetseite des Clubs unter www.mec-pirna.de/erlebnis-modellbahn-2026.

Echtdampfzüge zum Mitfahren

In der Halle 3 wird zum 13. Mal das „Dresdner Echtdampftreffen“ stattfinden. Die Mitglieder und Freunde des Modellbahnclubs Dresden haben dafür zahlreiche Gastfahrer aus ganz Deutschland eingeladen. Den Zügen stehen für Rundfahrten rund 600 Meter Gleis mit einer Spurweite von fünf Zoll und ein Bahntriebwerk zur Verfügung. Neben der täglichen Lokparade zur Vorstellung der eingesetzten Fahrzeuge finden auch wieder die besonders bei Familien mit Kindern beliebten Mitfahrten statt. Apropos Familien: Für diese und besonders für alle kleinen Besucher finden sich verstreut über das Ausstellungsareal allerhand Möglichkeiten zur kindgerechten Beschäftigung als auch für Entspannungsmomente. Obendrein wird es wieder eine große Spielfläche und das Kinderschminken geben. Und die größeren Kinder und Jugendliche können unter fachlicher Anleitung Zubehör für die Modellbahnanlage basteln. Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Die Lemiso-Werke zeigen ihre Fahrzeuge nach Vorbildern der sächsischen Schmalspurbahnen in der aus bautechnischer Sicht anspruchsvollen Nenngröße N



Der Verein O-Freunde Sachsen präsentiert auf seinem klassischen Modul-Arrangement heimatliche Nebenbahn-Motive im Maßstab 1:45

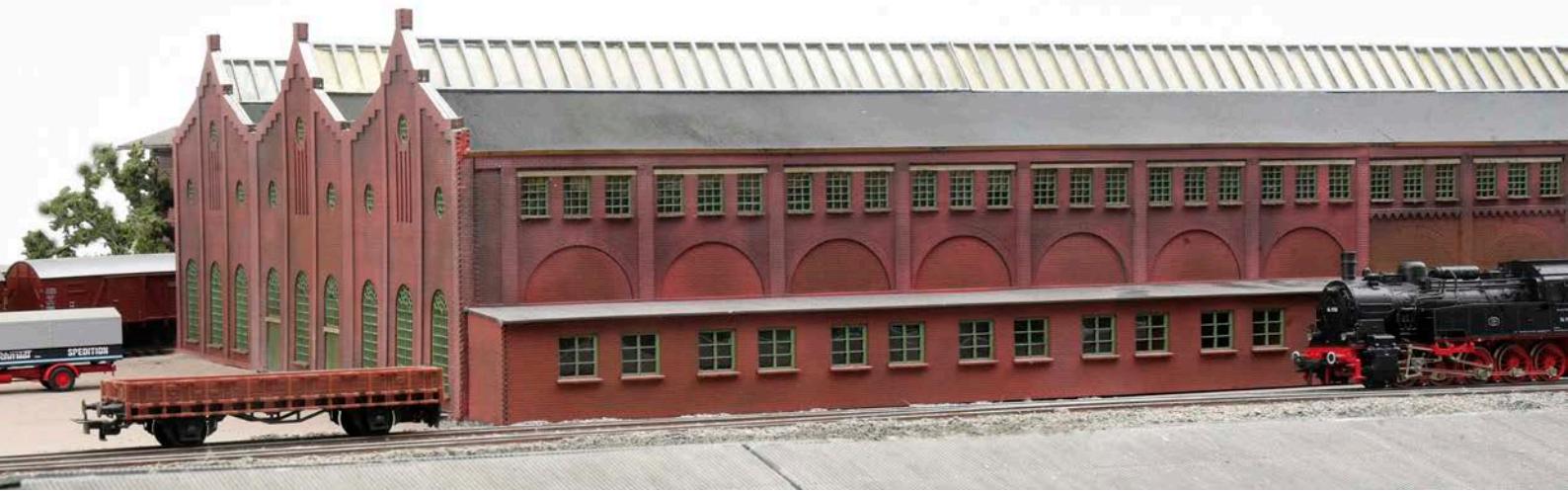
Ausstellungstipps für Besucher

Die Tore der „Erlebnis Modellbahn“ sind vom 6. bis 8. Februar zwischen 10 und 18 Uhr geöffnet. Für die Anfahrt empfiehlt sich die Adresse Messering 6 in 01067 Dresden. Auch wenn es genügend Pkw-Parkplätze gibt, sollte der öffentliche Nahverkehr bevorzugt werden. So fahren vom Dresdner

Hauptbahnhof die Straßenbahnzüge der Linie 10 bis zu den Messehallen sowie ab Dresden-Neustadt die Linie 6 mit Umstieg am Bahnhof Mitte zur 10. Die Eintrittspreise betragen für Erwachsene 14 und für Kinder 6 Euro; eine Familienkarte kostet 30 Euro. MKL

Hier selten zu sehen ist die aus Japan stammende Nenngröße T, die in Dresden als ICE-Schnellverkehr in passender Landschaft zu erleben sein wird Slg. MEC Pirna (5)





Im rechten Bildteil erkennt man gut den Unterschied zum Mauerwerk des letzten Bauabschnitts mit neu errichteter Giebelwand



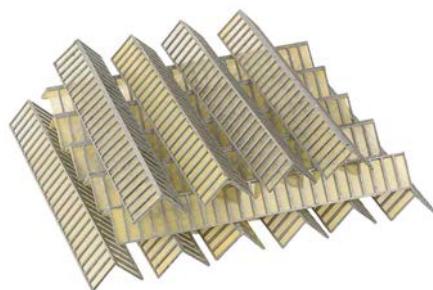
Einzelteile des Lasercut-Bausatzes, der demnächst von Modellbahn Union zu erwarten ist

Alte Lokrichthalle des Ausbesserungswerks Speldorf

Lasercut-Modell in HO ■ Größere Wartungshallen für Eisenbahnfahrzeuge sind als Modelle im Angebot der gängigen Hersteller kaum zu finden. Der Autor konstruierte daher ein Lasercut-Modell, das im Original 1874 für die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft gebaut und in 1:87 von Modellbahn Union ausgelasert wurde



Anstelle der nachgebildeten Tragwerke sind Dachbinder montiert und mit der Dacheindeckung verzapft



Die Dachfenster wurden einzeln vormontiert und die angedeuteten „Drahtglasscheiben“ leicht patiniert



Die einzelnen Arbeitsstände waren im Original für kürzere Länderbahnloks gedacht; auf den Einbau einer Schiebebühne wurde verzichtet

Auf unserer Vereinsanlage, auf der das AW Mülheim-Speldorf nachgebildet wird, fehlte noch die vor über 150 Jahren errichtete Lokrichthalle, von der heute nur noch ein Teil des Ostgiebels und der Stahlkonstruktion stehen. Für die Sicherung des denkmalgeschützten Gebäuderestes wurde aber 2025 ein Bauantrag vorbereitet, der den Industriebau dauerhaft wieder für museale Zwecke (www-alte-dreherei.de) nutzbar machen soll. Für den Modellnachbau konnten daher alle wichtigen Maße direkt am Original abgegriffen werden. Außerdem standen noch Zeichnungen von 1913 zur Verfügung, als man das Gebäude aufgestockt und eine Kranbahn in zwei der drei Schiffe eingebaut hatte.

Die Seitenwände sind symmetrisch aufgebaut, sodass zunächst nur ein Feld gezeichnet und entsprechend der Gesamtlänge mehrmals nebeneinander gesetzt wurde. Doch nach der Sichtung historischer Aufnahmen aus dem Sutton-Buch „Das Ausbesserungswerk Mülheim-Speldorf“ (ISBN 978-3-96303-569-2) waren auch hier Detailunterschiede zu erkennen, da die Preußischen Staatsbahnen das Bauwerk zweimal nach Westen verlängert hatten.

Alte Lokrichthalle des AW Speldorf

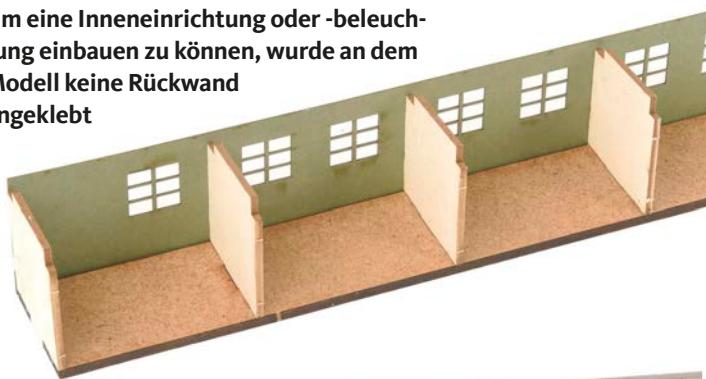


Die Alte Lokrichthalle wurde nach der AW-Schließung noch als Lagerhalle genutzt und später fast komplett abgerissen *Slg. MM*

Von der imposanten, 1874 erbauten Lokrichthalle, die zusammen mit dem heutigen Industriedenkmal „Alte Dreherei“ entstand, steht nur noch ein kleiner Hallenteil. Dieser soll demnächst wieder mit einem

Dach und einer modern anmutenden Giebelwand vervollständigt werden. Anschließend können darin sowohl regelspurige Triebfahrzeuge als auch Feldbahnzüge wettergeschützt ausgestellt werden. *MM*

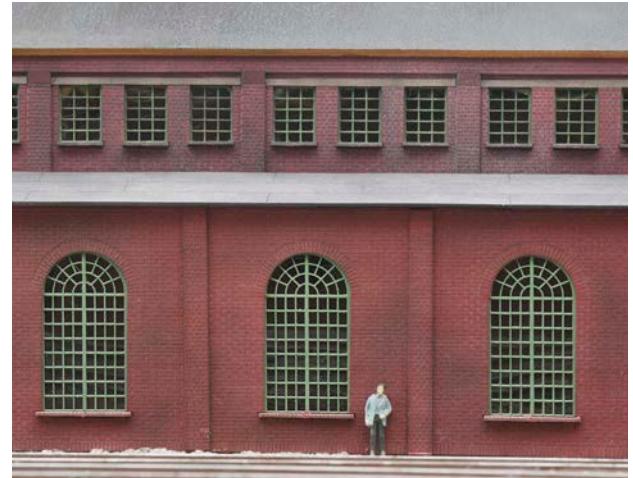
Um eine Inneneinrichtung oder -beleuchtung einbauen zu können, wurde an dem Modell keine Rückwand angeklebt



Der höhere Anbau mit den Rundbogenfenstern diente im Original dazu, die Lokstände zu verlängern *MM (11)*



Der flachere Anbau ist ein separates Gebäude mit eigener Grundplatte



Anhand der Fotos konnten aber auch diese zwei weiteren Varianten mit AutoCAD bzw. CorelDraw gezeichnet und entsprechend nebeneinanderkopiert werden, sodass sich für die Süd- und Nordwand drei unterschiedliche Feldarten ergeben, wobei die obere Fensterreihe durch die Aufsto-

ckung auf der gesamten Länge identisch ist. Zusätzlich musste man noch die Toreinfahrten für die Loks zeichnen. Eine führt direkt in den benachbarten Ringlokschuppen (siehe *em 11/18*), eine in die vorgebaute Sandstrahlkabine an der „Alten Dreherei“ (siehe *em 12/13*), die von Joswood als Bau-

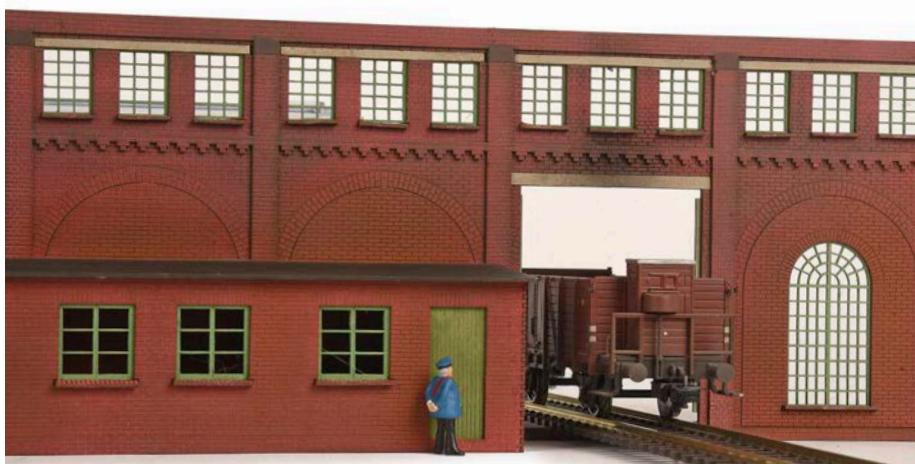
satz (170019 ff.) angeboten wird, und eine auf den Hof bzw. zur neuen Lokrichthalle.

Drei Hallenschiffe

Beim Bau des Originals gab es im mittleren Hallenschiff eine Schiebebühne, über die die damals noch kurzen Dampfloks die



Die ausgemauerten Rundbögen sind am Mauerwerk nur mit kurzen Stegen verbunden, damit man sie leicht zurücksetzen kann, um einen 3-D-Effekt zu erzielen. Am Neubauteil haben die Maurer auf die Simse oberhalb der Rundbögen verzichtet



An der Südseite befindet sich ein großes Tor für Schienenfahrzeuge

Die beiden dreischiffigen Giebel bestehen aus mehreren Kartonlagen, sodass eine vorbildgerechte Wandstärke entsteht



einzelnen Arbeitsstände in den Seitenschiffen erreichten. Als elektrischer Strom kurz vor dem Ersten Weltkrieg im Werk zur Verfügung stand, wurde die gesamte Halle aufgestockt und wurden zwei Kranbahnen in den seitlichen Arbeitsbereich eingebaut. Die Schiebebühne blieb weiterhin in Betrieb, auch als die Fertigung in die neu erbaute Lokrichthalle verlagert wurde. Das nunmehr seit über 100 Jahren als Alte Lokrichthalle bezeichnete Gebäude diente bis zur Werkschließung 1959 als Tenderwerkstatt und Lagerraum.

Im Modell sollte das Innenleben nur spartanisch nachgebildet werden, da die Lokrichthalle von anderen Gebäuden umgeben und auf der AW-Anlage kaum einsehbar ist. Von daher wurde die „Stahl-

Die im Original zweimal verlängerte Außenfassade zeigt unterschiedliche Details

konstruktion“ samt Stützen nur mit den Umrissen gezeichnet, was auch zur Stabilität beiträgt. Überall dort, wo im Original ein Tragwerk steht, gibt es diese Aussteifung auch im Modell. Die Dachplatten sind über Nuten und Zapfen mit dieser verbunden, sodass eine äußerst verwindungssteife Konstruktion entsteht, was wichtig ist, um die über einen Meter lange Halle am Arbeitsplatz zusammenkleben und lackieren zu können.

An der West- und Ostseite stützt sich die Dachkonstruktion an den Giebelwänden ab. Diese bestehen aus einer grünen Kartonlage mit den ausgelaserten Fenstersprossen, dem nachgebildeten Ziegelmauerwerk und einer Kartonschicht mit den Simsen. An der Rückseite zur Halle wurden weitere zwei Lagen Simse oberhalb der Dacheindeckung aufgeklebt, um die vorbildgerechte Wandstärke zu erreichen. Ebenfalls einzeln in Nuten eingesetzt sind die mit Ziegelsteinen gravierten Fensterbänke und „Betonstürze“.

Seitliche Anbauten

An einem Teil des Gebäudes verlängerte man die Arbeitsstände, um auch größere Lokomotiven aufnehmen zu können. Hierfür mussten die Ausmauerungen in den großen Rundbögen entfernt und der vorgelagerte Anbau mitgenutzt werden. Dieser im gesamten Altbau vorhandene Anbau ist als Lasercut-Bausatz so

konstruiert, dass er unabhängig von der Lokrichthalle auch für andere Industriebauten genutzt werden könnte. Dasselbe gilt für die etwas flacheren Anbauten, die sich westlich anschließen. Wann diese u. a. als Sozial-, Werkstatt- und Büroräume genutzten Gebäudeteile erstellt wurden, konnte bisher nicht ermittelt werden. Auch diese lassen sich für andere Zwecke nutzen und individuell kürzen.

Farbgebung und Patinierung

Da die Vereinsräume regelmäßigen Klima- und Temperaturschwankungen ausgesetzt sind, wurden die Erfahrungen mit den bereits zuvor gebauten Lasercut-Gebäuden genutzt. Optisch fällt das nur an den etwas breiteren Fenstersprossen der Lichtbänder im Dachbereich auf. Vor dem Einkleben der Fensterscheiben mit Sprühkleber von Würth, der laut Datenblatt eine Temperaturbeständigkeit von bis zu 110 Grad Celsius hat, wurde der Karton mit grauer Lackfarbe zweimal gestrichen. Dadurch kann er kaum Feuchtigkeit aufnehmen und wirkt farblich wie das Original. Die Fensterfolien erhalten von der Innenseite zusätzlich eine dünne, beige

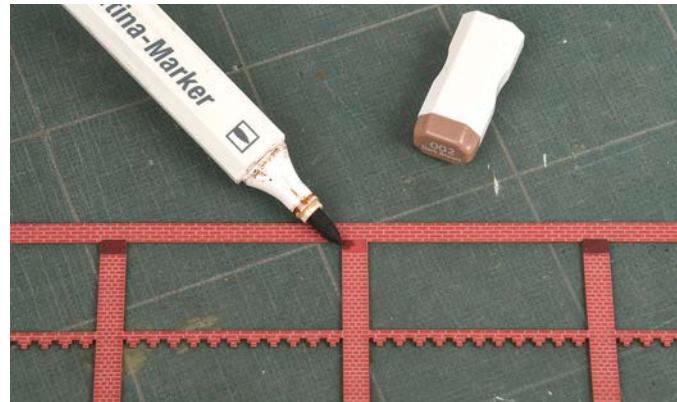
Schmutzschicht aufgesprüht, die die vorhandenen Drahtglasscheiben auch aufwies.

Der grüne Karton erhielt im sichtbaren Fensterbereich ebenfalls einen Farüberzug. Obwohl laut Herstellerangaben nur durchgefärberter, lichtechter Karton genutzt wurde, kann man insbesondere vor Fenstern mit starker Sonneneinstrahlung bemerken, dass er mit der Zeit ausbleicht. Modellbahner mit Hobbykeller werden dieses Problem allerdings nicht kennen. Das Ziegelmauerwerk konnte nicht lackiert werden, da ansonsten auch die sichtbaren Fugen überdeckt würden. Hier reichten eine Patinierung mit Puderfar-

ben und ein späterer Mattlacküberzug aus der Sprühdose aus.

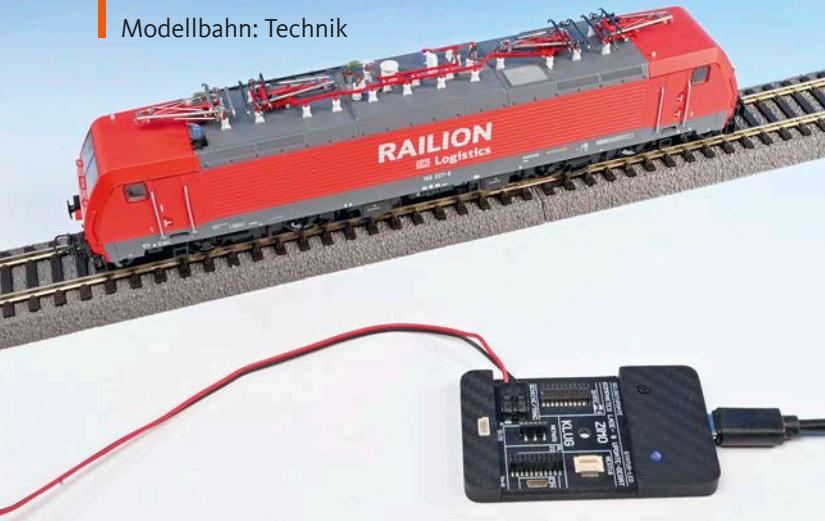
Auch bei der Dacheindeckung wurde diesmal auf eine Mehrlagigkeit verzichtet, da insbesondere unterschiedliche Materialien auf die Umwelteinflüsse reagieren und sich irgendwann wellen oder lösen. Daher erhielt die stabile Unterkonstruktion aus drei Millimeter starkem Karton nach der Montage eine Lackierung mit dunkelgrauer Farbe. Mit Puderfarben konnten die Verschmutzungen auf den einzelnen Schweißbahnen angedeutet und anschließend mit Klarlack fixiert werden.

Wer nicht die Grundfläche von 1.200 mal 490 Millimetern zur Verfügung hat, kann das Gebäude auch an jeder senkrechten Stütze kürzen und dort die Giebelwand ankleben. Ebenso wäre es möglich, an jedem der zugemauerten Rundbögen ein Tor einzubauen, um die Halle beispielsweise als Straßenbahndepot zu nutzen. Bei genügend Interesse wird Modellbahn Union diesen Lasercut-Bausatz in sein Sortiment aufnehmen, in dem man schon mehrere H0- und N-Gebäude des Mülheimer AW unter dem Suchbegriff „Speldorf“ findet. MM



Der Karton der Fenster wurde mit grüner Dispersionsfarbe und die Tor- bzw. Fensterstürze mit Heki-Betonfarbe gestrichen. Die Sandsteinblöcke erhielten eine braune, die Zinkbleche eine silberfarbige Lackierung mit Filzstiften. Die gravierten Ziegelsteine bekamen ihre realistische Struktur mit verschiedenen Puderfarben MM (9)





Dank Gleisausgang erlaubt Zimos KLUG auch das Bearbeiten von Decodern, die bereits in Modellen eingebaut sind. Sogar Testfahrten und das Ausprobieren der Funktionen sind möglich



Das neue KLUG ist perfekt für die Wartung von Zimo-Decodern geeignet. Kleine Decoder können direkt auf die Schnittstellen des Gerätes aufgesteckt werden

Durchaus klug, das neue KLUG von Zimo

Updategerät für Zimo-Digitalkomponenten ■ Ein kompaktes Lade- und Updategerät dient dem Aufspielen von Firmware-Updates und Sounds sowie dem Auslesen und Schreiben von Decodereinstellungen

Auch bei der Modellbahn gibt es Dinge, die zwar wichtig, aber auch lästig sind. Das Einstellen, Update und Soundladen von Decodern gehört in den meisten Fällen dazu. Nahezu jeder Decoder-Anbieter bietet dafür ein eigenes Gerät an – und fast immer ist es nur mit diesem möglich, die Wartung der Decoder des jeweiligen Herstellers volumnäßig durchzuführen. Zwar gibt es für das Einstellen von Decoder-Konfigurationen auch die eine oder andere herstellerübergreifende Lösung, aber spätestens beim Update der Decoder-Firmware und dem Laden von Sounddateien kann man keine Fremdgeräte mehr nutzen. Bei Modellbahnhern, die ihr Hobby etwas intensiver betreiben, hat sich deshalb eine ganze Reihe von Programmiergeräten angesammelt, was nicht gerade preiswert ist.

Technische Geräteausstattung

Mit dem neuen Zimo-Gerät KLUG ist kürzlich eine interessante und überdies preiswertere Alternative zum bisherigen MXULF erschienen. Letzteres bietet die Möglichkeit, das Gerät ohne PC zu benutzen. Das KLUG ist für einen Preis von weniger als 100 Euro nun das Gegenteil

davon: Es kann nur zusammen mit einem Windows-PC eingesetzt werden. Für den mobilen Einsatz bietet sich die Nutzung eines Windows-Tablets an. Das ist durchaus eine schlanke Lösung, denn KLUG benötigt keine externe Stromversorgung. Es wird nur mit einem USB-Anschluss des Computers verbunden. Am KLUG ist für den PC-Anschluss eine moderne USB-C-Buchse vorhanden, was einen erstaunlich kleinen und flachen Aufbau des Geräts ermöglicht. Die Ausstattung mit Bedienelementen ist spartanisch: Vorhanden ist lediglich ein Taster, der nur beim Update des KLUG selbst benötigt wird. Eine mehrfarbige Leuchtdiode zeigt den aktuellen Status des Geräts an. Decoder können auf das KLUG direkt aufgesteckt werden. Dafür sind mehrere Schnittstellen vorhanden: PluX22, 21MTC, NEM 651, Next18 und die neue E24. In die PluX-Schnittstelle können auch Decoder mit den kleineren PluX12- und -16-Buchsen eingesteckt werden. Zusätzlich sind am KLUG eine SUSI-Buchse und zwei Klemmen für den Gleisanschluss vorhanden. Da KLUG keine eigene Stromversorgung hat, gibt es am Gleisausgang nur ein eingeschränktes Stromangebot.

Maximal 10 Volt mit bis zu 400 Milliampere sind möglich. Das genügt, um Funktionseinstellungen und Sounds zu testen. Auch Probefahrten sind möglich – zumindest, wenn es sich nicht gerade um ein Gartenbahn-Triebfahrzeug handelt.

Tempovorteile mit SUSI

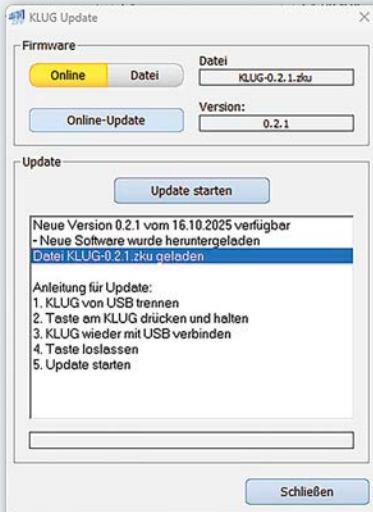
Das SUSI-System wurde von Dietz ursprünglich für die Ansteuerung von Soundmodulen und zusätzlichen Funktionen entwickelt und ist inzwischen als RCN-600 bei der RailCommunity genormt. SUSI ist so konzipiert, dass neben den Mikrocontrollern auf dem Decoder und dem SUSI-Modul nur wenig Hardware benötigt wird. Das SUSI-Konzept ist kompatibel zur SPI-Schnittstelle, die an vielen Mikrocontrollern vorhanden ist. Daher bieten sich die SUSI-Anschlüsse auch zur Nutzung für andere Dinge an – so auch bei Zimo: Hier werden diese Anschlüsse für das schnelle Lesen und Schreiben des sogenannten Flashspeichers im Mikrocontroller genutzt. Das ermöglicht das Auslesen und Schreiben aller Konfigurationsvariablen (CV) in wenigen Sekunden. Für die etwas mehr als 800 CV moderner Zimo-Decoder werden ungefähr 20 Sekunden benötigt. Auch das Schreiben von Soundprojekten kann über diese Verbindung erfolgen. Zimo gibt hier einen Wert von maximal fünf Minuten an. Bei unseren Tests waren die Soundprojekte stets nach zwei Minuten vollständig auf dem Decoder abgelegt.

Die Schnittstellen 21MTC, PluX22, PluX16, Next18 und E24 sind mit SUSI ausgestattet. Decoder mit diesen Schnittstellen können direkt in das KLUG einge-

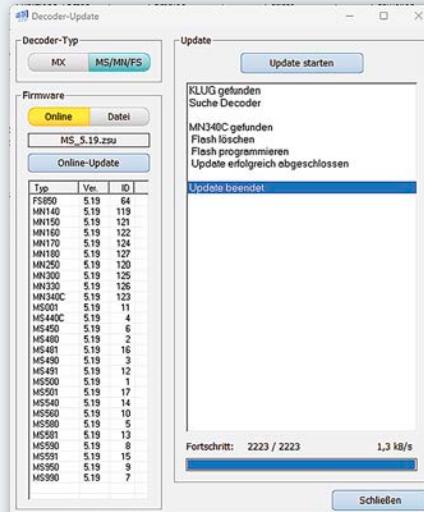


Großbahn-Decoder von Zimo werden einfach per SUSI-Kabel mit dem KLUG verbunden. Dieser Aufbau benötigt lediglich eine USB-Verbindung zum Computer bzw. Tablet

Mit ZSP und ZPP kann das KLUG selbst auf den aktuellen Firmware-Stand gebracht werden



Der Decodertyp wird automatisch erkannt; das Update der Firmware dauert etwa zwei Minuten

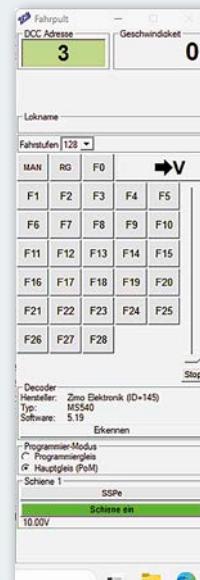
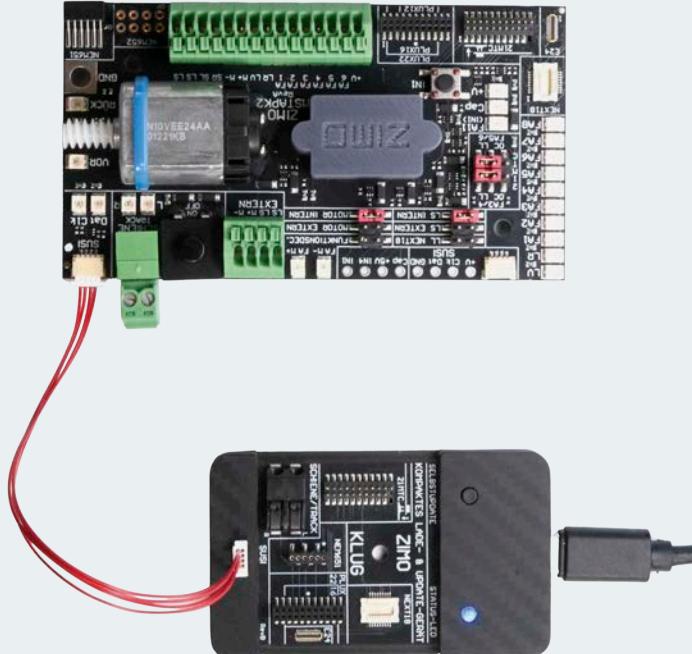


setzt werden und von der schnellen SUSI-Kommunikation für das Soundaufspielen und Auslesen von Zimo-Decodern profitieren. Decoder mit NEM651- und PluX12-Schnittstelle können zwar auch direkt in das KLUG eingesetzt werden, besitzen aber keine SUSI-Kontakte auf der Schnittstelle. Zimo-Decoder bieten aber dennoch SUSI an. Hier müssen allerdings Drähte auf Lötpads am Decoder angelötet und diese mit der SUSI-Schnittstelle auf dem KLUG verbunden werden. Als Verkabelungshilfe kann man die Zimo-Decodertestplatine MSTAPK2 verwenden, die per SUSI-Kabel direkt mit dem KLUG verbunden wird und zahlreiche Anschluss- und Diagnosemöglichkeiten bietet. Da ein Motor und ein Lautsprecher vorhanden sind, lassen sich so auch komplexe Soundprojekte testen.

Großbahn-Decoder von Zimo sind mit einer SUSI-Buchse ausgestattet. Diese Decoder können direkt per SUSI-Kabel mit dem KLUG verbunden werden. Bekanntlich können per SUSI mehrere Zimo-Decoder gleichzeitig mit Sounddateien gefüllt werden. Rein mechanisch kann man den Anschluss durch mehrere MSTAPK2 erledigen, die mittels SUSI verbunden sind. Natürlich lassen sich Zimo-Decoder auch im eingebauten Zustand auslesen, programmieren und mit Sound- sowie Firmwareupdates bespielen. In diesem Fall muss der Gleisausgang des KLUG genutzt werden, was mehr Zeit erfordert.

Benötigte Software

Für den Einsatz des KLUG ist die Nutzung von Windows nötig. Das beliebte ZCS-Programm von Matthias Manhart arbeitet



Das MSTAPK2 ist eine ideale Erweiterung zum KLUG und bietet neben zahlreichen Anschlussmöglichkeiten auch Diagnosemöglichkeiten für Motor, Lautsprecher und LED

Heiko Herholz (7)

ZCS bietet einen Fahrregler, über den Testfahrten mittels KLUG vorgenommen werden können

gut mit dem KLUG zusammen und ist die erste Wahl, wenn es um das Auslesen und Einstellen von CV oder Testfahrten geht.

Sollen Soundprojekte geladen und Updates durchgeführt werden, empfiehlt sich das Softwarepaket ZPP/ZSP. Nach der Softwareinstallation muss man mit dem entsprechenden Menüpunkt nach einem Zimo-Gerät suchen, wobei KLUG automatisch gefunden wird.

Anschließend ist sowohl in ZSP als auch in ZPP ein KLUG-Menüpunkt sichtbar, mit dem alle Aktivitäten durchgeführt werden können. Neben den Spezialitäten wie Soundladen und Firmwareupdate kann man auch mit ZPP Decoder auslesen und umprogrammieren. Auch ein Software-Fahrregler für Testfahrten steht zur Verfügung.

Heiko Herholz



Sechsachsige Gattung Samms von Roco, beladen mit zwei Blöcken mit den Abmessungen 14 x 8 x 45 und 14 x 11 x 48 Millimeter in einem Güterzug



Fracht für den Sechsachser: Werkzeugstahl-Blöcke

Hochwertiger Stahl mit Rostschutzbeschichtung als Ladegut ■ Stahlprofile oder Rohre in verschiedenen Rosttönen findet man häufig in Güterzügen. Farblich interessanter sind aber die mit einem Rostschutzanstrich versehenen Werkzeugstähle. Wir zeigen Nachbaubeispiele als Fracht für offene Güterwagen

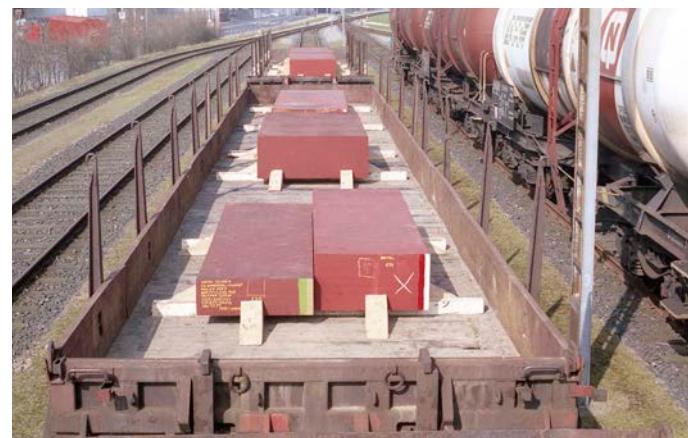
Stahl wird nach seiner praktischen Verwendung in Bau- und Werkzeugstahl unterschieden. Während der Baustahl in der Regel zur Produktion von Maschinenteilen und Geräten verwendet wird,

dient der hochwertige Werkzeugstahl mancherorts zur Fertigung von Schneid- und Umformwerkzeugen sowie auch Gussformen. Die Firma „Buderus Edelstahlwerke“ stellt beispielsweise derartigen Werkzeug-

stahl her und bevoorraet diesen in ihrem Wetzlarer Lager. Die Schmiedeblöcke mit bis zu 70 Tonnen Eigenmasse werden je nach Kundenwunsch in gesägter, vorgefräster oder weiterführender, sprich



Werkzeugstahl in verschiedenen Größen und Formen auf einem zweiachsigen DB-Rungenwagen der Gattung Kbs mit einer Lastgrenze von etwa 25 Tonnen



Vier verschieden große Werkzeugstahl-Blöcke auf einem Drehgestell-Flachwagen der Gattung Res mit Borden und einer Tragfähigkeit von etwa 55 Tonnen



Drei Blöcke, von denen fast jeder 25 Tonnen wiegt, verladen auf einem sechsachsigen Drehgestell-Flachwagen der Gattung Samms; das Ladegut ist mit aufgenagelten Unterleg- und seitlichen Führungshölzern gesichert

bearbeiteter Ausführung per Bahn oder Lastkraftwagen ausgeliefert. Unsere Vorbildfotos zeigen unterschiedlich große und vom Gewicht her verschiedenen schwere Werkzeugstahlblöcke, verladen auf den entsprechend ihrer Tragfähigkeit geeigneten Güterwagen. Als Korrosionsschutz wird das von den Edelstahlwerken versandte Ladegut meist mit einem rotbraunen Schutzanstrich versehen, bevor es auf der Schiene zu den Kunden in ganz Europa oder zum Hamburger Hafen und dann auf dem Seeweg in ferne Länder gelangt.

Vorbildgegebenheiten

Die Gewichte dieser Werkzeugstahlblöcke sind nicht unerheblich, so haben die drei auf dem sechsachsigen Samms-Wagen immerhin ein Gewicht von jeweils um die 25 Tonnen pro Block, also etwa 75 Tonnen Gesamtgewicht. Interessant, doch für den



Drehgestell-Flachwagen der Gattung Res mit Seitenwänden, beladen mit drei ähnlich großen und jeweils über zehn Tonnen schweren Stahlblöcken



Auf sechsachsigen Drehgestell-Flachwagen der Gattung Samms sind ein einzelner schwerer Block Werkzeugstahl (links) und mehrere Stahlblöcke mit und ohne Farbanstrich als Korrosionsschutz verladen (rechts). Gut erkennbar sind auch die zur Ladungssicherung aufgenagelten Keile, die den großen Block gegen Verrutschen sichern sollen Benno Wiesmüller (8)



Zwei schwarze Stahlblöcke auf einem sechsachsigen Flachwagen Samms im Hamburger Hafen, die man leicht im Modell nachbilden kann *Benno Wiesmüller (3)*



Die H0-Werkzeugstahl-Blöcke kann man aus verschiedenen Materialien anfertigen und mit dem Pinsel oder der Sprühdose einfärben. Aus dünnen Leisten bzw. Zündhölzern werden die benötigten Unterleghölzer gewonnen *MM (2)*



Modellbahner eher unerheblich, ist, dass es sich bei diesen Blöcken um einen von der Firma Buderus entwickelten Stahl handelt, mit dem sich z. B. Formen für große Kunststoffspritzgussteile aus nur einem Stück herstellen lassen, wie etwa Karosserieteile. Unter Beachtung des Gewichts eignen sich Güterwagen mit Wänden, Borden oder Rungen sowie Holzfußboden. Die Untergitter – u. a. wegen des Abladens erforderlich – sind zum Teil mit aufgenagelten Klötzchen oder Keilen bzw. mit seitlichen Führungshölzern versehen. Oft sind die Klötzchen auch auf den Wagenboden genagelt.

Modellumsetzungen

Für die Herstellung der Stahlblöcke in der Nenngröße H0 benötigt man verschiedene Vierkantprofile aus Holz, Kunststoff oder Metall mit den Abmessungen von etwa einem bis 1,8 Zentimetern Breite, einer Höhe von 0,3 bis einem Zentimeter sowie einer Länge von 2,5 bis etwa 6 Zentimetern. Die Maße dienen nur als Richtlinie, um eine ungefähre Vorstellung von den Dimensionen zu bekommen. Im Einzelfall können die Blöcke erheblich davon abweichen. Nach dem Ablängen bzw. Zuschneiden werden die H0-Blöcke dem Vorbild entsprechend mit einem rotbraunen Farbanstrich als Imitation des Korro-

Die Stahlblöcke lassen sich einfach aus passend lackierten Holzprofilen darstellen.

sionsschutzes versehen. Außerdem kann man einzelne Blöcke mit farblich unterschiedlichen Anstrichen versehen und weiteren einen silbergrauen Anstrich geben, um diese als Stahlblöcke ohne Schutzanstrich darzustellen. Auf dem Vorbildfoto oben sind z. B. auf einem sechsachsigen Flachwagen zwei schwarz eingefärbte Stahlblöcke abgebildet. Mit gelber und weißer Farbe kann man auf der einen oder anderen Stirnseite der Blöcke mit einer Nadel oder einem dünnen Pinsel auch noch einige Hinweise andeuten.

Im nächsten Arbeitsschritt werden die farblich behandelten Blöcke je nach Größe auf zwei oder drei etwa zwei mal zwei Millimeter starke Unterleghölzer geklebt, die man gut aus Zündhölzern gewinnen kann. Auf diese Unterleghölzer können dann noch Führungshölzer oder Keile geklebt werden. Nach dem Trocknen des Klebstoffs wird das Ladegut entsprechend der



Vorbildfotos auf den jeweils passenden Flachwagen fixiert. Eventuell sind noch weitere Klötzte oder Keile auf dem Wagenboden anzubringen. Wie das Vorbildfoto mit der Ladung auf dem zweiachsigen Rungenwagen zeigt, gibt es auch noch andere geometrische Formen, die sich natürlich ebenfalls im Modell nachbilden lassen.

Benno Wiesmüller

Farblich angepasste Blöcke aus Holz- und Metall-Vierkantprofilen auf einem Res-Güterwagenmodell von Fleischmann (rechts) und einem Samms von Roco

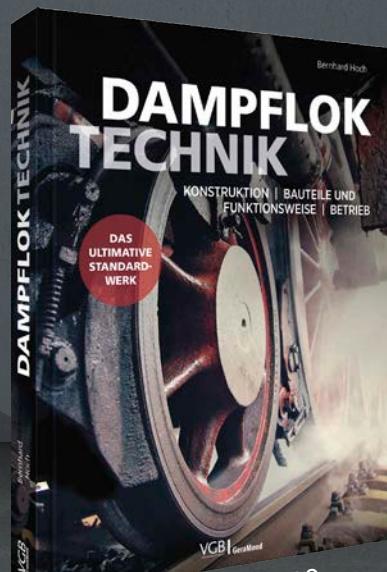


WENN DAMPF ZUM LEBEN ERWACHT

Dampflok-faszinierende Technik **erleben und verstehen**

Für Laien **verständlich erklärt**

Mit **zahlreichen** Illustrationen und Fotografien



192 Seiten · € (D) 44,99

Hier mehr erfahren!



JETZT ÜBERALL, WO ES BÜCHER GIBT
UND AUF **GERAMOND.DE**

 **GeraMond**

Stolz der Sachsen

als HO-Schlepptenderloks

Verglichen
& gemessen

Die DR-Baureihe 19⁰ in 1:87 von Gützold und Märklin ■ Die seinerzeit schwerste europäische Schnellzugdampflok war Abschluss und Krönung des Lokbaus in Chemnitz und verdiente den Beinamen „Sachsenstolz“ zu Recht. Die komplizierte Lokkonstruktion wurde erst spät von HO-Herstellern in Angriff genommen: 2002 legte Gützold vor, und kürzlich überraschte Göppingen mit einer Neukonstruktion

Den Anfang des HO-Lokreigens in puncto sächsische Gattung XX HV machte die Gützold-Miniatur der 19 017 – allerdings nicht in der Version des Verkehrsmuseums Dresden, sondern als Lok der frühen

Epoche III im Zustand der späten 1940er-/frühen 1950er-Jahre. Noch im selben Jahr folgte 19 001 – allerdings nur in der DC-Version. Eine weitere Serie folgte 2007 mit 19 015 wiederum für beide Stromsysteme. Eine letzte Auflage erleb-

te das Modell 2013 als 19 005, und zwar wiederum nur in der DC-Ausführung. In Fragen des optischen Erscheinungsbildes mit einer extrem hohen Filigranität bei gleichzeitig hinreichender Robustheit im Anlageneinsatz hatte Bernd

Gützold einmal mehr gezeigt, was er mit seiner Zwickauer Mannschaft umsetzen konnte. Die meisten Leitungen am Kessel seiner 19er sind freistehend ausgeführt, die Kuppelstangen sowie Radsätze sehr filigran, die Laternen ebenso

Während Gützolds 19 017 für Reparaturen kalt im Bw abgestellt ist, wartet Märklin's 19 016 unter Dampf auf ihren nächsten Auftrag



und vom Farbton weitgehend korrekt. Er setzte auf einen Antrieb im massiven Tender. Den für AC obligatorischen Decoder brachte er im Stehkesselbereich unter.

Schon länger vermag Märklin, die Modellbahngemeinde mit ungewöhnlichen Modellen zu überraschen. Und zu den zuletzt gewählten Vorbildtriebfahrzeugen gehören mehr und mehr auch Ikonen des ostdeutschen wie osteuropäischen Lokomotivbaus. Offenbar schreckte die recht hoch gelegte Messlatte des von etlichen Sammlern vermissen Gützold-19er-Modells die Göppinger Konstrukteure keineswegs ab. Und so rollte kürzlich mit 19 016 eine DR-Epoche-III-Lok zum Test, die neben einer ansprechenden Optik auch mit technischen Optionen wie dynamischem Rauchausstoß, Sound und Pufferkondensator punkten will.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Die beiden Miniaturen der getesteten Baureihe 19⁰ verfolgen konstruktiv unterschiedliche Konzepte: Gützold setzt auf einen im massiven Rahmen des Tenders sitzenden Motor mit Schwungmasse, der über ein Schnecken-/Stirnrad-Getriebe dessen vier Radsätze antreibt. Das Drehgestell ist nur Attrappe; die Lok selbst mit filigranem Rahmen ist antriebslos. Märklin wiederum setzt auf den Antrieb in der Lokomotive mit einem Radsatz direkt und drei mitbewegten über die Kuppelstangen. Am bzw. im Tender befinden sich der Skischleifer und sämtliche Elektronikkomponenten.

Gützold – Das Tendergehäuse aus Metall ist verschraubt, der Kohlenkasten aus Kunststoff hingegen nur gerastet und lässt sich leicht abnehmen. Darunter sind die



Innenansicht der Märklin-19er mit direktem Antrieb in der Lok.
Gut erkennbar sind die Litzen zum Tender Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)

Verschraubungen zugänglich, die für Servicearbeiten leicht gelöst werden können. Der Decoder steckt auf der serienmäßigen Schnittstelle nach

NEM 652 in der Feuerbüchse der Lok. Um diesen zu erreichen, sind Lok und Tender zu trennen, was dank gerasteter Stecker recht einfach geht. Das

Fakten zu den Modellen

	Gützold 19 017 DR	Märklin 19 016 DR
Artikelnummern	48130 (48100)	38190 (Trix 25019)
erstes Baujahr	2002	2025
Stromsystem	AC-digital (DC)	AC-digital (Trix DCC)
Digitalschnittstelle	NEM 652	21MTC
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/1	fünfpolig/1
Getriebe	Schnecke/Stirnräder	Schnecke/Stirnräder
angetriebene Radsätze	4	4
Räder mit Haftrifffen	4	2
Eigen-/Reibungsmasse	558/315 g	476/275 g
Preis (UVP)	377,00 € (2002)	679,00 €

Öffnen der Lok ist etwas trickreich: Hinter der Rauchkammertür ist eine Schraube zu lösen, dann ist vorsichtig der untere Teil der Luftpumpe abzunehmen, erst dadurch kann der Kessel vorsichtig abgehoben werden. Die Kupplungen sitzen in Normschächten und sind somit leicht tauschbar. Die Tenderkupplung steckt im kulisengeführten NEM-Schacht. Frontseitig sitzt eine Deichsel mit Normschacht. Als Zurüstteile liegen neben Attrappen der Bremsschlüsse und Kupplungen auch Kolbenstangenschutzrohre bei. Deren Montage erfordert aber Gleisradien ab 500 Millimetern.

Märklin – Die Maschine besitzt ein verschraubtes Tendergehäuse aus Metall mit gerastetem Kunststoff-Kohlenkasten. Dieser deckt sowohl die Verschraubungen als auch den Decoder ab. Der Digitalbaustein steckt auf der serienmäßigen 21MTC-Schnittstelle. Um Lok und Tender zu trennen, ist nur ein kurzes Ziehen an der gerasteten Kupplung nötig. Aber Achtung – die elektrischen Verbindungsleitungen zum Tender sind fest installiert! Das Rückfördeln der Litzen erfordert dann Geschick und vor allem einen geöffneten Kohlenkasten.

Die Motorwartung ist etwas einfacher: Vier Schrauben halten das Lokgehäuse, das sich dann leicht abnehmen lässt. Achtung aber auch hier: Es gibt eine sehr dünne Kabelverbindung für die Führerhaus- und Feuerbüchsenbeleuchtung – diese ist kurz und der Stecker sehr klein. Zum Schmieren gibt es eine separate Wartungsöffnung. Eine Demontage der Rauchseinheit ist nicht nötig und auch nicht empfehlenswert. Die tenderseitige Kupplung sitzt in einem kulisengeführten Normschacht und ist somit leicht

Gützold



Heizerseite der 19 017 von Gützold, die bei der Erstauslieferung Anfang der 2000er-Jahre neue Maßstäbe setzte

tauschbar. Frontseitig ist keine Kupplung vorgesehen. Für eine hohe Detailfülle besitzt das Modell zahlreiche separate angesetzte Teile bis hin zur Pfeife aus Metall. Als Zurüst-accessoires liegen Zughaken- und Bremsschlauchattrappen sowie Kolbenstangenschutzrohre bei, was Gleisradien ab einem halben Meter erfordert.

Maßgenauigkeit

↑ **Gützold** – In den wichtigsten Abmessungen stimmt das Modell exakt mit den umgerechneten Vorbildwerten überein. Bei seinen Neukonstruktionen ab den 1990er-Jahren war das ein Markenzeichen aller Triebfahrzeuge dieses Herstellers.

↑ **Märklin** – Wie es sich für eine aktuelle Neukonstruktion gehört, ist hier die Maßeinhaltung recht vorbildlich. Die Abweichungen von den Vorbildmaßen sind minimal und liegen im Rahmen der üblichen Messfehler und Toleranzen. Die etwas zu große Länge über Puffer dürfte dem Umstand geschuldet sein, die Lok auch auf kleineren Gleisradien einsetzen zu können.

Langsamfahrtverhalten

Zum Testen des Fahrverhaltens stand Gützolds Modell in der werkseitig-digitalen AC-Version ohne Sound zur Verfügung. Märklin liefert wie gewohnt ein Soundmodell. Die Decoder arbeiteten mit den werkseitigen Standardwerten ohne spezifische CV-Änderungen.

gen für Höchstgeschwindigkeit oder Anfahr- und Bremsverzögerungen. Die digitalen Fahrtests erfolgten mit der CS3 plus von Märklin. Die Geschwindigkeitsmessung erfolgte mittels Märklin-Lichtschrankensystem sowie überprüfend mit einem ESU-Messwagen.

↑ **Gützold** – Die Konstruktion aus Zwickau vermag in Sachen Langsamfahrt nach heutigen Maßstäben nicht ganz zu gefallen: Umgerechnet 10 km/h und 117 Milliampere zeigten die Messinstrumente bei Fahrstufe 3 von 28.

Für eine nur am Rande zum Rangieren bestimmte Schnellzuglok sind das aber durchaus akzeptable Werte.

↑ **Märklin** – Die Neukonstruktion von Ende letzten Jahres setzt sich fast geräuschlos bei Fahrstufe 1 mit sicherer Fahrt bei knapp

3 km/h in Bewegung. Der Strombedarf von 108 Milliampere ist ziemlich gering.

Streckenfahrtverhalten

↑ **Gützold** – Das Modell aus sächsischer Konstruktion läuft bei Fahrstufe 28 mit umgerechnet 155 km/h in alter AC-Manier deutlich schneller als die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes von 100 km/h. 283 Milliampere stehen dann auf dem Strommessgerät. Die Vorbildwerte mit 100 km/h werden bei Fahrstufe 17 unter 225 Milliampere Strombedarf erreicht.

↑ **Märklin** – Das Modell ist in puncto Höchstgeschwindigkeit ab Werk sehr gut eingestellt: 105 km/h und damit fast genau das Maximaltempo des Vorbilds zeigt der Tacho bei Fahrstufe 28, wobei ein Strom von 175 Milliampere fließt. Exakt vorbildgetreu ist die Lok bei

Fahrstufe 26 und mit 145 Milliampere unterwegs.

Ausrollverhalten

Beim Drücken der Stopp-Taste steht Gützolds Modell sofort. Allerdings ist das nicht der übliche Weg zum Anhalten, sondern die Notlösung für kritische Betriebssituationen. Märklin's Lok schafft durch den Pufferkondensator zumindest gute 25 bis 35 Zentimeter, je nach Bremssituation.

↑ **Gützold** – Sehr gut am Vorbild und für viele Heimanlagen noch praktikabel sind die Bremswege der Konstruktion. Bei Fahrstufe 28 benötigt die Lok gut 150 Zentimeter bis zum Stillstand, aus 100 km/h Vorbildhöchstgeschwindigkeit sind es noch 90.

↑ **Märklin** – Der Ausrollweg des Modells beträgt angemessene 155 Zentimeter aus der Höchstgeschwindigkeit. Bei 100 km/h liegen die Werte quasi gleich. Mit längeren Zügen können es einige Zentimeter mehr werden.

Zugkraft

Beide Modelle haben durch ihre Konstruktion in Metall/Kunststoff-Mischbauweise eine annehmbare Eigenmasse, auch wenn die wirksame Reibungsmasse von Lok bzw. Tender deutlich darunter liegt.

↑ **Gützold** – Am Federkraftmesser schafft das mit vier versetzt auf allen Tenderradsätzen einseitig montierten Haltreifen bestückte

Maßtabelle

Maße in mm	Vorbild	1:87	Gützold	Märklin
Länge über Puffer	22.632	260,2	259,5	265,5
Führerhausbreite	2.900	33,4	33,5	33,5
größte Breite	3.120	35,9	35,5	35,5
Höhe Kamin über SO	4.550	52,3	53,0	53,5
Höhe Kesselmitte über SO	2.950	33,9	34,0	34,5
Pufferhöhe über SO	1.055	12,1	11,6	11,8
Lokgesamtachsstand	11.960	137,5	137,5	138,0
Treibraddurchmesser	1.905	21,9	22,0	22,0
Vorlaufraddurchmesser	1.065	12,2	12,0	12,0
Nachlaufraddurchmesser	1.260	14,4	14,5	14,0
Tendergesamtachsstand	4.700	54,0	54,0	55,0
Tenderraddurchmesser	1.000	11,5	11,5	11,5
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	0,8	1,0



Bei Märklin und auch Trix ist aktuell die 19 016 lieferbar – natürlich wie gewohnt mit einer digitalen Vollausstattung

Modell leider nur 80 Gramm Zuglast. Auf der zehnprozentigen Steilrampe zeigt das Messgerät zumindest noch 65 Gramm an der Reibungsgrenze. Diese Werte reichen zumindest für kurze Vierachs-Garnituren, nicht aber für lange Reisezüge. Als Ursache für die schwache Zugkraft haben wir die Ausführung der

recht höhenstarren Lok/Tender-Kupplung ausgemacht.

 **Märklin** – Die Lok schafft mit mehr als 250 Gramm Zuglast speziell dank der zwei aufgezogenen Hafstreifen auf dem direkt angetriebenen vierten Kuppelradsatz einen sehr guten Wert. Der Zuglastabfall auf der Rampe ist mit

75 Gramm vertretbar. Heimanlagenübliche Züge aus fünf bis sechs Wagen stellen also kein Problem für diese 19er dar. Selbst vorbildgerechte Züge auf Clubanlagen beherrscht das Modell bei mäßigen Steigungen sicher. Der Strombedarf beträgt an der Reibungsgrenze mit knapp einem Ampere einen akzeptablen Wert.

Stromabnahme

 **Gützold** – Das Modell nutzt alle Radsätze zur Stromabnahme mittels Achsschleifer. Leider verfügt das getestete Fahrzeug altersbedingt nicht über einen installierten Pufferbaustein. Das Überfahren der üblichen kritischen Gleisabschnitte ist bei sauberen Radlaufflächen zwar

Zum Vorbild: Baureihe 19⁰ der Deutschen Reichsbahn

Die als „Sachsenstolz“ bekannt gewordenen Schnellzuglokomotiven der sächsischen Gattung XX HV gelten gemeinhin als Höhepunkt des sächsischen Lokomotivbaus und waren mit der Achsfolge 1'D1' einzigartig in Deutschland und seinerzeit die stärksten Schnellzugloks Europas. Entwickelt wurden sie von der Maschinenfabrik Richard Hartmann in Chemnitz für den Einsatz auf der geografisch anspruchsvollen Strecke Dresden – Plauen – Hof. Die konstruktive Basis bildeten die zehn Dreizylinderloks der Gattung XVIII H (Baureihe 18⁰) mit der Achsfolge 2'C1'. Die 23 neuen 1'D1'-Maschinen erhielten allerdings ein Vierzylinder-Verbundtriebwerk. In Dienst gestellt wurden sie zwischen 1918 und 1925. Die

Lokomotiven des Baujahrs 1922 wurden zunächst in Stuttgart-Rosenstein stationiert, die von 1923 in Frankfurt (Main) standen. Ab 1925 waren alle 23 Lokomotiven in den sächsischen Bahnbetriebswerken Dresden-Alstadt und Reichenbach (Vogtl.) heimisch.

Die Maschinen erfüllten die Erwartungen an eine Mittelgebirgs-Schnellzuglok voll auf. Als nachteilig erwies sich lediglich im Flachland der hohe Kohleverbrauch, weshalb die wichtige Strecke Dresden – Berlin nur im Ausnahmefall von den 19ern befahren wurde. Verloren ging im Zweiten Weltkrieg nur 19 021; die übrigen 22 Loks überlebten. Allerdings wiesen einige derart große Schäden auf, dass 19 002, 014, 018 und 020 nicht wieder in Betrieb gingen. Bis zu ihrer Aus-

musterung in den 1960er-Jahren wurden die Lokomotiven weiterhin vor Schnellzügen auf den Strecken Dresden – Hof und Leipzig – Hof eingesetzt.

Ihr Ende beschleunigten die Baureihen 39 beziehungsweise 22 sowie die zunehmende Elektrifizierung des sächsischen Dreiecks. Lediglich 19 015, 017 und 022 überlebten als mit Riegenbach-Gegendruckbremse ausgestattete Bremsloks der Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft in Halle (Saale). 19 015 und 19 022 wurden dort sogar noch rekonstruiert und 1971 zur Baureihe 04 umgezeichnet. Während diese später verschrottet wurden, erlebte 19 017 schließlich 1974 ihre Premiere als nichtbetriebsfähige Museumslok des Verkehrsmuseums Dresden. MKL



Fast wie in alten DR-Zeiten präsentiert sich 1995 die 19 017 vor Abteilwagen im Rahmen des Dresdner Dampflokkifestprogramms Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)



An die Einsätze der Reichsbahn-19er von Dresden ausgehend Richtung Hof erinnert dieses Foto der 19 017 – aufgenommen im Jahre 1974 in Tharandt Baedermann/Slg. Dirk Endisch



Vergleich der Lokfronten: Bei Märklin stört die untere vorbildwidrige Winkelbefestigung der Windleitbleche etwas. In puncto Detailtreue sind beide Schlepptenderlokmodelle mustergültig Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)

problemlos, doch kommt es ab und an zu Kontaktaussetzern.

↑ **Märklin** – Die 19er aus Göppingen nutzt ebenfalls alle Radsätze zur Stromaufnahme. Erfreulicherweise besitzt das Modell einen hinreichend großen Pufferkondensator, der auch auf unsauberen Schienen Aussetzer bei Licht und Sound vermeidet.

Wartungsfreundlichkeit

↑ **Gützold** – Geliefert wurde das Modell klassisch in einer Styroporeinlage im Pappkarton, dem eine hinreichende Anleitung samt Zurüstteilen, Ersatzteilblatt etc. beilag.

Der Zugang zum Modell für Wartungszwecke ist relativ einfach, erfordert aber Vorsicht beim Umgang mit den verlegten Leitungen.

↑ **Märklin** – Das Modell wird im üblichen Karton mit Blister und Einschub für die beiliegenden Dokumente geliefert. Die Anleitungen sind verbal wie bildtechnisch ausreichend. Der Zugang zum Modell ist relativ einfach, nur

beim Trennen von Lok und Tender ist Vorsicht geboten.

TECHNISCHE WERTUNG

- ↑ **Gützold** (1,6)
↑ **Märklin** (1,1)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detailierung

↑ **Gützold** – Im Zuge der Neukonstruktion zog Gützold seinerzeit alle Register: Die sichtbaren Wandständer sind minimal, selbst Vorhänge zum Tender sind nachgebildet. Die Windabweiserrahmen der Führerhausfenster sind dünn, die Transparenz resultiert aus dem Weglassen der Scheiben.

Der Durchblick durchs Führerhaus wird nicht gestört. Die Stehkesselrückwand ist detailreich nachgebildet, Tendertüren und -brücke ebenso. Die Inneneinrichtung des Führerstandes ist zwar nur einfarbig, jedoch sehr plastisch wiedergegeben. Am Kessel sind die

meisten Leitungen freistehend und in vorbildentsprechenden Stärken ausgeführt. Trennkanten zwischen Metall- und Kunststoffteilen sind kaum sichtbar. Natürlich gibt es auch zurüstbare Bremsschläuche und Kolbenstangenschutzrohre. Auch die Gestaltung der Frontschrüze mit den dünnen Tritten und sechs typischen Scharnieren ist absolut sauber.

↑ **Märklin** – Die Filigranität beider auf dem Testgleis stehenden Lokmodelle nimmt sich nichts, auch wenn Märklin etwa mit der teils metallenen Dampfpfeife zusätzlich punktet. Auch hier sorgen freistehende Kesselleitungen und die Ausführung der Details am und im Führerhaus für Freude – die von Gützold übernommene Lösung für die Windabweiser ebenso. Die Inneneinrichtung des Führerstandes ist sehr plastisch und teilweise mehrfarbig umgesetzt. Die Gehäuse von Lok und Tender in Metall/Kunststoff-Mischbauweise bestechen durch saubere Gravuren und minimale Spaltmaße;

Trennkanten sind kaum sichtbar. Natürlich gibt es auch Bremsschläuche und Kolbenstangenschutzrohre zum Anstecken. Kleiner Wermuts tropfen sind die innen an den Windleitblechen nachgebildeten kräftigen Winkel, die es beim Vorbild nicht gibt.

Fahrgestell und Räder

↑ **Gützold** – Das Fahrwerk der Konstruktion sorgte seinerzeit mit dem durchbrochenen Rahmen und filigranen Radsätzen samt Fahrwerksteilen mit dem heute erst üblichen Detailreichtum für Aufsehen. Kunststoff- und Metallteile sind farblich abgestimmt. Die Rad- und Steuerungsnachbildungen gefallen, ebenso die feinen Nachbildungen der Bremsteile. Diese reduzieren jedoch gerade am Nachlaufgestell die Einsetzbarkeit der Lok auf K- und M-Gleisen, denn dort sorgen sie schnell für ein Verhaken an den Punktkontakten von Weichen. Vorbildentsprechend besitzt die Lok keine Indusi.

Sandfallrohre findet man im Fahrgestell bei Gützold leider nicht. Bei den Rädern sind die Naben rot ausgelegt. Optisch angenehm fallen die deutlich reduzierten Spurkranzhöhen ins Auge. Für die Bogenläufigkeit sorgt eine Mischung aus Knickrahmen und verschiebbaren Achsen. Empfohlen werden Radien ab 435 Millimetern, wobei die Maschine teils klemmend auch durch den klassischen (C-Gleis-)Radius 1 (360 Millimeter) hindurchkommt.

↑ **Märklin** – Sehr feine Speichen der metallenen Kuppelradsätze waren lange das alleinige Markenzeichen von Fleischmann. Märklin zeigt nun abermals, dass es auch in Göppingen ein neuer Standard ist. Dasselbe betrifft das Ausstatten mit Rangierer-

griffen unter den Puffern oder detailgetreue Bremsen und Sandfallrohre. Vorbildentsprechend ist diese Lok nicht mit einer Indusi ausgestattet. Leider sind die Radnaben des Modells metallisch blank.

Erwähnenswert ist die unter den NEM liegende Spurkranzhöhe, was die Feingliedrigkeit des Fahrwerks unterstreicht. Das Problem des Gützold-Nachläufers mit Hängenbleiben an K- und M-Weichen umgeht Märklin durch eine etwas einfachere Ausführung der Bremsgestänge und -backen.

Wie bei Märklin/Trix üblich, kann auch diese Lok ohne Kolbenstangenschutzrohre dank sich stark verschiebender Kuppelradsätze auf dem Gleisradius 1 fahren, wobei bei höheren Geschwindigkeiten größere Radien sinnvoll sind.

Farbgebung

↑ **Gützold/Märklin** – Die Lackierung beider Lokomotiven ist in allen Teilen sehr gut. Der überall dezente Glanz überzeugt, zumal die meisten Vorbildloks zur damaligen Zeit mangels Reinigungsmitteln (Diesel/Öl-Gemische als Politur für Kesselbleche und Seitenwände) recht bald deutlich verschmutzt über die Reichsbahn-Gleise rollten, vom durch tägliche Waschungen sauberen Rädern abgesehen. Alle Farbtrennkanten sind absolut sauber und ohne Beanstandung.

Beschriftung

↑ **Gützold** – Sämtliche unter der Lupe ausgezeichnet lesbaren Anschriften entsprechen den Vorbildgegebenheiten. Die Beschilderungen am Führerhaus sind erhaben ausgeführt, das Fabrikschild an den Zylindern ist nur aufgedruckt. Die Lok war ausweislich der Anschriften im Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt der Reichsbahn-Direk-



Während sich Gützolds Lok/Tender-Gespann aufgrund der Klauenkupplung trennen lässt, ist das bei Märklin nur mechanisch möglich, weil die elektrischen Leitungen erst bei abgenommenem Tendergehäuse elektrisch trennbar sind

tion Dresden zuhause. Die letzte Hauptuntersuchung datiert vom 31. Januar 1947, die letzte Bremsrevision ebenfalls. Damit entspricht die Lok dem Zustand des ersten Halbjahres 1947.

↑ **Märklin** – Die Beschriftung der Maschine ist gestochen scharf, aber leider nicht erhaben dargestellt. Auch die Fabrikschilder am Zylinder wurden nicht nachgebildet. Die Anschriften sind unter der Lupe sehr gut lesbar. Ausweislich des Revisionsdattums der Zwischenuntersuchung in Zwickau am 26. März 1953 entspricht das Modell dem Zustand der frühen Reichsbahn-Epoche III und war im Bw Reichenbach der Rbd Dresden beheimatet.

Beleuchtung

↑ **Gützold** – Die gut imitierten Loklaternen haben eine Beleuchtungselektronik mittels gelber LEDs, die

hinsichtlich der Lichtausbeute zufriedenstellen und digital schaltbar sind. Eine Führerstands- oder Fahrwerksbeleuchtung ist nicht vorhanden, auch gibt es keine beleuchtbare Feuerungsnachbildung. Auch ein roter Schluss oder einseitiges Rangierlicht gehörte seinerzeit nicht zur Ausstattung.

↑ **Märklin** – Das Modell besitzt eine LED-Beleuchtung in Gelb, was der seinerzeitigen Lichtfarbe zur Reichsbahn-Zeit entspricht. Eine Fahrwerksbeleuchtung ist nicht installiert, dafür kann Licht in der Feuerkiste beim Kohleschaufeln aktiviert werden. Obendrein existiert eine digital schaltbare Führerstandsbeleuchtung. Lobenswerterweise kann – und zwar mit oder ohne Rangiergang – das einseitige Rangierlicht geschaltet werden. Leider fehlt ein (roter) Schluss, wenn die Maschine Lz oder schiebend unterwegs ist.

Fahrwertetabelle

	Gützold 19 017 DR	Märklin 19 016 DR
Langsamfahrtverhalten		
v_{\min} digital	10 km/h bei FS 3/117 mA	2,6 km/h bei FS 1/108 mA
Streckenfahrtverhalten		
v_{Vorbild} digital	100 km/h bei FS 17 / 225 mA	100 km/h bei FS 26/145 mA
v_{\max} digital	155 km/h bei FS 28/283 mA	105 km/h bei FS 28/175 mA
Ausrollweg aus v_{\max} digital	150 cm	155 cm
Zuglast Ebene bei v_{\max} digital	80 g bei FS 28/387 mA	250 g bei FS 28/998 mA

OPTISCHE WERTUNG

↑ **Gützold (1,4)**

↑ **Märklin (1,2)**

FAZIT DES TESTERS

Vor allem in den optischen und technischen Ausführungen ist die Philosophie der Hersteller erkennbar: Beide Lokkonstruktionen setzen auf das technisch Machbare, wobei sich das bei Gützold eher aufs analoge Fahren beschränkt. Märklin ist es mit dieser Lokneuheit gelungen, die Maßstäbe weiter nach oben zu verschieben – sowohl die Optik betreffend als auch die Ausstattung mit einem umfassenden Licht- und Soundpaket, auf das wir aufgrund der fehlenden Vergleichsausstattung beim Gützold-Pendant nicht näher eingegangen sind.

↑ **Gützold (1,5)** – Aufgrund ihres Konstruktionsalters und der fehlenden Soundausstattung fällt diese Lok der Baureihe 19⁰ hinter Göppings Formneuheit zurück. Damals stand das Modell für das positive Verschieben von Grenzen in Sachen Filigranität. Sein Preis war trotz des getriebenen Aufwands attraktiv. Derzeit ist das Lokmodell gebraucht zu vergleichbaren Preisen erhältlich. Eine Wiederauflage seitens Gützold/fischer-modell ist eher nicht zu erwarten.

↑ **Märklin (1,2)** – Die Neukonstruktion ist in fahrtechnischer Hinsicht auf der Höhe der Zeit, auch was die digitale Vollausstattung mit Licht und Sound betrifft. Der hohe Verkaufspreis mag vielleicht manchen abschrecken, wird sich im Fachhandel aber relativieren, sodass auch das Preis-Leistungs-Verhältnis als angemessen zu bewerten ist. Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.
Anzeigenpreise 4C-€ 140,-; zzgl. MwSt.

Kontakt: Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

elriwa[®]

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen
A4 Abfahrt 84 . Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de . www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop
G - 0 - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren



www.elriwa.de

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

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

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo.-Fr. 09:00-17:00 Uhr | Sa. 09:00-15:00 Uhr

MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz



mein-mbs.de

mein-MBS.de

MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHL, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, KEINE Versandlisten!



Seit über 100 Jahren für Sie da!



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.

ning, 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-modell-
bahnparadies.de](mailto:info@meiger-modell-
bahnparadies.de) G

www.carocar.com

Suche Modellbahn-Sammlung in
Spur N und Z, gerne sehr umfangreich,
auch mit viel Zubehör. Freundliche, fai-
re 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. Er-
fahrene Bewertung Ihrer Sammlung
mit seriöser Abwicklung. Markus Hen-
ning, Tel. 07146/2840182, [henning@modelleisenbahn-ankauf.com](mailto: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. Bauge 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 HO

Suche und verkaufe: **US – Messing-lo-
komotiven** z.B.: UP Big Boy von
Tenshodo EUR 900 Santa Fe 2-10-4
Madam Queen EUR 500 DRG o6 o01
von Lemaco EUR 1.200 Tel. 07181-75131,
contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.homerau.de
Lasercutbausätze

Faller: 120265, Epoche III, Lagerhaus
mit Kopframpe, 42 EUR + Versand-
kosten; verena.ramona.volk@gmx.de

www.kisten-klaus.de

Verkäufe TT, N, Z

Verkaufe eine Eisenbahnlage be-
stehend aus: 2 Platten (1,30x80); 1
Drehscheibe der Firma Fleischmann;
3x elektr. Schweißlichter der Firma
Viessmann, 1x Brandflackern, Kon-
taktelementen ca.10-15 Stk, Tastenpulte
ca. 23 Stk, Signale ca. 20 Stk. Eigen-
bau, Ein-, Vor- und Ausfahrtssignale Ei-
genbau lt. DV der DR ca. 140 Lampen,
Weichen ca. 15 Stk + Gleismaterial,
keine Kontaktgleise (Analog), Preis:
800 EUR, Selbstabholung; Kontakt:
stephie_91@web.de

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Mit Millimeter-Anzeigen im
eisenbahn magazin erfolgreich werben!



modellbahnen
& modellautos

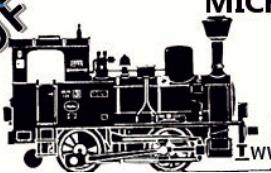
Turberg

**Ihr Modellbahngeschäft 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!
Lietzener Str. 51 • 10789 Berlin • Tel. 030/2199900 • Fax 21999099 • www.turberg.de

Sammlungen
Einzelstücke
Raritäten

ANKAUF



MICHAS BAHNHOF

Nürnberg Str. 24a
10789 Berlin
Tel 030 - 218 66 11
Fax 030 - 218 26 46
Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
www.michas-bahnhof.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



MODELLBAHN-Spezialist

28865 Lünen b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
e-mail: info@haar-lünen.de

10. Osterholzer Modellbahntag
Stadthalle Osterholz-Scharmbeck
direkt am Bahnhof

**11. Januar 2026
von 10-17 Uhr**

Eintritt 6 Euro/ Kinder 7-16 Jahre 2 Euro
Öffnungszeiten: Mo-Fr 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

**eisenbahn
Modellbahn magazin**

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

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

Riesig!



Modellbahn
Apitz

günstige Vorbestell-
preise auf Neuheiten
Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

Das größte
Modellbahn-
Fachgeschäft im
Bergischen Land!

Kleine Bahn-Börse

www.lokraritaetenstuebchen.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preisatalog Märklin oo/ 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 umständlicher zu verkaufen! maren.urban@balke-umzug.de

Verkaufe folgende HO-Bausätze originalverpackt einzeln oder als Paket: kibri 9815 Geräteschuppen mit Gabelstapler; kibri 38536 Kohlenhandel; kibri 39215 Getränkemarkt; herpa military 745857 Reparaturhalle zweistündig; herpa military 745864 Tankstelle; Faller 130172 Lkw-Waage mit Bürogebäude; Piko 61827 Aral-Tankstelle mit Halle; Busch 1454 Reihenschuppen (4 Stück); Busch 1595 Schuppenkomplex (2 Gebäude). Preise nach Absprache. Claus

Harbers, Tel. 06173/94 06 00; E-Mail: clausharbers@hmx.de

Hiermit biete ich eine Trix Dampflok für 390,- EUR an. BR 01202 neu, Sondermodell, limitierte Auflage, mfx mit sound Schweizer Museumsmodell, NP 400,- CHF/ ca. 430,- EUR, nur Probe gelaufen. Mail: jubwilz@gmail.com

Aus Weinert-Bausatz: DB Dampflok BR 56.400 des BW Eschwege-West. Gealtert, keine Schnittstelle, keine beleuchteten Lampen. Fährt auf 2L, Gleichstrom. Sehr filigranes Modell, wegen Beschädigungsgefahr nur in Sonderfällen eingesetzt. Privatverkauf, VB 500EUR. K. Günther 02204 82912.

„Liebvolll gestaltetes Ho-Bergdiorama (Baujahr 2025), Maße 2700 x 400 mm, an Modellbahner oder Modellbegeisterte abzugeben. Das Diorama eignet sich hervorragend als dekorativer Blickfang oder als Erweiterung einer bestehenden Modellbahnanlage. Ausstattung: Märklin K Gleise, Digitale Steuerung über Märklin Mobile Station. Preis: 3249 Euro. Nur Selbst-

abholung. Weitere Infos: modellbahn-dioramen@gmx.de

Gesuche HO

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brauwa 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 0176 22892801.

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

www.gassner-beschriftungen.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-

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-

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

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

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

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²



– Seit 1978 –

Märkische Str. 227
44141 Dortmund

Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionssunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

www.modellbahn-kramm.com



Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

Modell Center Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

Kleine Bahn-Börse

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

www.jbmodellbahnservice.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbst-

abholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de – Danke.

Spur Z, N, TT, HO, Spur 1, suche laufend Modellbahnen aller Marken, Märklin, ROCO, Fleischmann, LGB usw. einfach alles anbieten. Baeu 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 KAUFU 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 oder per 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

Verkäufe Große Spuren

SAMMLUNG MODELLEISENBAHN; Spur o 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

Professionell gebaute oe-Segmentanlage zu verkaufen, 9 Segmente. Aufbaufläche entweder in U-Form 4,40 (5,65) x 2,0 m oder im Winkel 4,40 x 5,50 m. Mit Hintergrundkulisse, An-

Mit Millimeter-Anzeigen im
eisenbahn magazin erfolgreich werben!

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

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und HO

Kein Internet? • Listen kostenfrei! • www.lohag.de
Tel.: 02331/404453 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Brücken -
kundenspezifisch gefertigt
Metall oder Kunststoff
versch. Bauweisen

Vitrine - Schattenbahnhof
Individuelle Fertigung nach Kundenwunsch,
alle Spurweiten ab N bis Spur ILM/G)
Platz sparend - alle Züge sofort verfügbar

PATERNOSTER

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997

www.thiel-gleis.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/HO 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

lagenthema Mittelgebirgsvorland um 1970. Digital mit Roco MultiMaus; Weichendecoder; motorische Weichenantriebe; sehr viel Kleinserienmaterial (z.B. Segmentdrehzscheibe) verbaut, Gebäude teilweise mit Inneneinrichtung; viele Unikate. Materialpreis ca. 11.500 EUR, Preis Verhandlungssache! Weitere Infos per Mail skodafreak@web.de oder 0716/53250691

Gartenbahn om Fama, Alpin Line, Utz zu verkaufen. 15 Loks, darunter 5x Eigenbau/Umbau, (alle mit Lenz Decoder) 42 Waggons und 8 Gebäude. Dazu wird eine 9-teilige Modulanlage (je 2,50 x 60 cm) zum schnellen Aufbau als Gartenbahn mit Zahnstangenabschnitt (3 Züge im Digitalbetrieb) und weiteren ca. 200 Schienen und Weichen angeboten. Anfragen gerne unter 0176 76700405.

Verkaufe altershalber meine Spur 0 Lokomotiven und Wagen, digital. Hersteller: Lima, Rivarossi, BRAWA, Lenz und andere. Ferner Verkauf der Spur-0-Segmentanlage. Ein Bahnhof, Abstellbahnhof, BW und Kurven. Anfragen bitte per Mail an hewa47@gmx.de.

Märklin Blechbahn Spur 0 ca. 1925, Lok, Wagen, Gleise, Trafo, Zubehör. Lenz Spur 0: 10 Loks, Wagen, Gleismaterial, Zubehör. Anfragen unter: info@hollenberg-bauberatung.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

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

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 0

www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur 0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für

Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

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

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

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

Verkäufe

Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahn-buecher-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: 069-3444480. Mobil 0160-8508690. Auf Nachfrage mehr.

www.nordbahn.net/

Qualität, Auswahl, Preiswert

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe hier folgende Sonderausga-

Kleine Bahn-Börse

Mit Millimeter-Anzeigen im
eisenbahn magazin erfolgreich werben!

ben von Eisenbahn Journal, Brandl, Baureihen und Super Modellanlagen. Keine Monatsausgaben. Auch Ek, Bahnwelt und Miba. Bahnbücher sind auch vorhanden, DDR und Baureihen. Bei Interesse bitte Liste anfordern unter E-mail olli344@arcor.de

www.bahnundbuch.de

Gesuche

Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfeisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Suche Eisenbahn Journal Jahrgänge 2010 bis 2020, sowie Straßenbahn Magazin Hefte 66 (Nov. 1987) bis 1/2003. Abholung mögl. in Schl.-Holstein und HH. Rudolfsen, Tel.: 0160/8417092

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

Biete Glasvitrinen aus Holz mit Sperrholz Rückwand und Zwischenboden für Modelleisenbahnen & Autos: Länge 1,35-1,5 m, Höhe 50 oder 90 cm, wahlweise mit 5 oder 8 Ebenen (je 9 cm hoch). Ideal zur Präsentation & Staubschutz von Sammlermodellen. Preis VB. Tel. 01778618830

mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Verschiedenes

www.modellbahnservice-dr.de

www.modell-hobby-spiel.de-News / Modellbahnssofa -

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

F r e u d e n s t a d t / S c h w a r z w a l d ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Appartement in Großheirath: Liebenvoll eingerichtet im OG in einem gepflegten EFH mit großzügigem Balkon. Zentral gelegen, Thermen in der Nähe, Vierzehnheiligen, Bad Staffelstein/Lichtenfels/Coburg. Gut ausgebauter Radweg. Keine Online-Besichtigung. Kontakt: E-Mail: martina.roehse@t-online.de; Mobil: 0151-59490886.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100.



Regenstauffer Modelleisenbahn- und Spielzeugmarkt

ANKAUF - VERKAUF - TAUSCH
Auch für gewerbliche Aussteller zugelassen!!

Sonntag den
01.02.2026
11.10.2026

Von 10.00 - 15.00 Uhr

In der
Jahnhalle
Jahnstr. 6a
93128 Regenstauf

200 Meter vom Bahnhof entfernt
Veranstalter: Norbert Westphal - Telefon 0173/3532052
www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de

Die Adresse für Eisenbahn-Literatur
FachBuchZentrum & Antiquariat Stettli - www.bahnbuch.de

wiese 10, jeweils von 10 bis 14:30 Uhr, Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/9236 66; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526, E-Mail: jens-berndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

m o d e l l b a h n b ö r s e - b e r l i n
j e w e i l s v o n 1 0 b i s 1 4 U h r
Herzog 0173 636 0000

31.01. Samstag Zwickau Neue Welt

07.02. Samstag Dresden JohannStadt-

halle, 14.02. Samstag Jahnhalle 01662

Meißen, 15.02. Sonntag Chemnitz

Stadthalle, 49. Internationaler Modell-

bahn-, Spielzeugtausch- und Markttag

Datum: Samstag 07.02.2026, Ort: Dr.

- Sieber-Halle, Friedrichstraße 17, 74889

Sinsheim, Uhrzeit: 10 - 15 Uhr. Veran-

stalter: Eisenbahnfreunde Kraichgau e.

V, Tel.: 07261-5809 Fax: 07261 - 911190,

www.eisenbahnfreunde-kraichgau.de

25.01. BUTZBACH Modelleisenbahn-

+ Spielzeugbörse, 10-16 h, Bürgerhaus

3510 Butzbach, Baum 01590 1487459

Alle Termine ohne Gewähr



Ingolstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugmarkt

Ankauf • Verkauf • Tausch

Inh. Norbert Westphal • Tel: (08404)9399930

Handy: (0173)3532052

www.ingolstaedter-Modellbahnmarkt.de

Termine 2026

18.01.2026

01.03.2026

04.10.2026

08.11.2026

13.12.2026

von 10.00 - 15.00 Uhr

Nibelungenhalle Großmehring
Dammweg 1

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

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



Echtes Bahnerlebnis

NEU inklusive
digitale Ausgaben

eisenbahn
Modellbahn magazin

HO-Pacifics im Test



Modelle der Baureihe 03 von Roco und Piko im Vergleich



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

Unter Fahrdräht über Grenzen
E-Triebzüge
im internationalen Fernverkehrseinsatz

Raffiniertes Anlagenkonzept



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

Eisenbahn-Festival

Was die Märklinlage boten

Spezielles Ladegut

Rohr- und Militärtransporte

150 Jahre Giselabahn

Pionierstrecke im Porträt

Ferkelta



Premiere im Vogtland: Wo die erste LVT der DR im Planbetrieb fuhr

Jetzt **eisenbahn magazin**
im Jahres-Abo lesen und
aktuellen Buch-Bestseller
gratis erhalten.

**3 gute Gründe, warum Sie
eisenbahn magazin lesen sollten:**

- ✓ Nur *eisenbahn magazin* beleuchtet in jedem Heft ein angesagtes Baureihen- oder Fahrzeugthema umfassend in Vorbild und Modell
- ✓ Nur in *eisenbahn magazin* finden Sie in jeder Ausgabe einen kritischen Vergleichstest mehrerer verfügbarer Modelle einer Baureihe oder Baureihenfamilie verschiedener Hersteller
- ✓ In *eisenbahn magazin* informieren wir Sie natürlich auch umfassend über das aktuelle Bahngeschehen und halten Sie jeden Monat auf dem Laufenden, welche Produkte neu im Modellbahnhandel erhältlich sind.

1 Jahr *eisenbahn magazin* lesen.
Zusätzlich erhalten Sie ein Buch Ihrer Wahl gratis:



Fotos voller Leidenschaft
von Reinhold Palm
auf 240 Seiten



Farbfoto-Raritäten
von Carl Bellingrodt
auf 192 Seiten

Hier geht's
direkt zum Abo

Jetzt das Vorteilsabo bestellen unter
abo.eisenbahnmagazin.de/plus



Termine

bis März, Berlin: Ausstellung „1:120 – Berliner Modellbahngeschichte aus Köpenick“. Info: www.zeuke-bttb.de

bis August, Wien/Österreich: Ausstellung „Im Bann der Bahn“. Info: www.technisches-museum.at

18. Januar, Westheim: Spur-0-Fahrbetrieb. Info: www.instagram.com/_mecn_e.v._

18. Januar/8. Februar/1. März: Osnabrück: Modellbahnausstellung im Franziskanerkloster. Info: www.eisenbahnfreunde-os.de

18./25. Januar/1. Februar, Winnenden: Modellbahnausstellung. Info: www.pmw-winnenden.de

24. Januar/21. März, Mülheim (Ruhr): Modellbahntage in der Alten Dreherei. Info: www.alte-dreherei.de

24./25./31. Januar/1. Februar, Adorf: Modellbahnausstellung. Info: www.modellbahn-adorf.de

25. Januar/1. Februar, Recklinghausen: Modellbahn-Schautage im Vereinsheim in Suderwich. Info: www.mef-recklinghausen.de

25. Januar/8. Februar, Bietigheim-Bissingen: Modellbahnausstellung in der Kammgarnspinnerei. Info: www.efbbev.de

25. Januar/8./22. Februar, Brohl: Winterfahrten auf der Brohltalbahn. Info: www.vulkan-express.de

27.–31. Januar, Nürnberg: 75. Spielwarenmesse. Info: www.spielwarenmesse.de

31. Januar/1./7./8./14./15./21./22. Februar, Jöhstadt:

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Straßenbahnantriebe H0/H0m
www.bus-und-bahn-und-mehr.de



Lokwerkstatt der Fichtelbergbahn

MM (3)

Winterdampffahrten. Info: www.pressnitztalbahn.de

1. Februar, Bornum am Harz: Glühweinexpress auf der Nettetalbahn. Info: www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

1. Februar, Frankfurt (Main): Fahrtag im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-ffm.de

7. Februar, Harpstedt: „Kohlfahrt“ nach Delmenhorst. Info: www.jan-harpstedt.de

7. Februar, Hamm: Mit V 200 033 zur Ferienwelt Winterberg. Info: www.museumseisenbahn-hamm.de

7. Februar, Benndorf: Glühweinfahrt auf der Mansfelder Bergwerksbahn. Info: www.bergwerksbahn.de

7./8. Februar, Leonberg: Modelleisenbahnausstellung

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 10:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

Freitag, 30. Januar

SWR, 14:15 Uhr – ER 1091: Neue Loks für St. Kitts/Österreich

Mittwoch 18. Februar

3sat, 15:30 Uhr – Mit dem Zug entlang der irischen Ostküste

im Johannes-Kepler-Gymnasium. Info: www.mec-leonberg.de

7./28. Februar, Leer/Oldenburg: Kohlfahrten Ammerland – Barßel – Saterland. Info: www.mabs-online.de

8. Februar, Krefeld: Öffnungstag des SWK-Verkehrsmuseums. Info: www.fde-krefeld.de

ge der zwölf em-Monatsausgaben 2025 unter www.eisenbahn.de/eisenbahn-magazin/em-jiv_7155. Außerdem sind dort auch die Jahresinhaltsverzeichnisse von 2024 bis 2007 abgelegt.

13. Februar, Oberwiesenthal: Führung durch die Lokwerkstatt. Info: www.fichtelbergbahn.de

13.–15. Februar, Erfurt: Thüringer Modellbaumesse „Modell Leben“. Info: www.modell-leben.de

14. Februar, Mesendorf: Knieperkohlfahrt beim „Pollo“. Info: www.pollo.de

14. Februar, Bietigheim-Bissingen: Panorama-rundfahrt nach Schiltach bzw. Alpirsbach. Info: www.roter-flitzer.de

14. Februar, Cottbus: Valentinst-Dampffahrt nach Altenberg (Erzgebirge). Info: www.lausitzerdampflokclub.de

14./15. Februar, Bergedorf: Museumsfahrten nach Geesthacht. Info: www.geesthachter-eisenbahn.de

14./15./21./22. Februar, Lichtenstein: Modellbahnausstellungen in der Alten Färberei. Info: www.modellbahnclub-lichtenstein.de

15./22. Februar, Schönheide: Winterfahrten auf der Museumsbahn. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de



Messe „Faszination Modellbahn“

Als erste größere Publikumsmesse des Jahres bietet die „Faszination Modellbahn“ in den Mannheimer Maimarkthallen neben sehenswerten Modellbahnanlagen in allen Nenngrößen ein attraktives Angebot mehrerer Kleinserienhersteller sowie Infostände bekannter Modellbahnunter-

nehmen. Interessierte em-Leser sollten bei der Kartenausgabe den Gutscheincode „MA2026EM“ eingeben, um im Online-Ticketshop eine Ermäßigung von zwei Euro auf die reguläre Tageskarte zu erhalten.

Info: www.faszination-modellbahn.com

21. Februar, Jöhstadt:
Winter-Nacht-schwärmerfahrt. Info: www.pressnitztalbahn.de

21. Februar, Nördlingen:
„Bodensee-Express“, mit der Baureihe 01 über die Allgäubahn. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

21. Februar, Magdeburger-forth: Glühweinfahrt auf der Kleinbahn des Kreises Jerichow I. Info: www.kj-1.de

28. Februar, Bietigheim-Bissingen: Im „Classic Courier“ zur Zugspitzbahn. Info: www.roter-flitzer.de

28. Februar/1. März, Berlin: Modellbahnausstellung des Vereins Furka-Bergstrecke im Gemeindesaal St. Martin. Info: www.berlin-brandenburg-furka-bergstrecke.de

28. Februar/1. März, Neu-münster: Messe Modellbau in den Holstenhallen. Info: bv-messen.com



Für die Inbetriebnahme der Lok „Emma“ läuft eine Spendenaktion

Bahnreisen

05. – 09.02.

Winterreise mit Dampfsonderzug 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 mit Baureihe 01 nach Rotterdam & große Modellbahnausstellung im Bahnmuseum Utrecht.

19. – 24.04.

Im „Rheingold“ an den Lago Maggiore

Sonderzugreise im „Rheingold“ ab Ruhrgebiet-Rheinland mit Unterwegshalten an den Lago Maggiore. Dolce Vita mit Schiffsfahrten und Centovallibahn.

25.04. – 03.05.

Bahnreise nach Prag @ zur Dampflokparade nach Wolsztyn

Goldene Stadt Prag mit Oldtimer-Straßenbahnfahrt, Besichtigung Eisenbahnmuseen Lužná und Schlesiens, legendäre Dampflokparade in Wolsztyn.

23.05. – 03.06.

Schwedische Zeitreise mit Nostalgieschiff und Museumsbahnen

Rundreise durch Süd- und Mittelschweden mit 3 Schmalspurbahnen und mehrtägige Nostalgie-Schiffsrundreise durch die Schären

In der Anzeigenrubrik **Bahnreisen** und **Termine** werden Veranstaltungen von Eisenbahnclubs, Vereinen und Reiseveranstaltern veröffentlicht.

Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr.

Wir empfehlen, sich vor Buchung beim Veranstalter rückzuversichern.

Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)

Kontakt:

Bettina Wilgermein,
Tel. 089/130699-523, Fax -529, E-Mail:
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

03. – 12.06.

Spektakuläre Dampfzugreise in die österreichischen Alpen

Im Dampf-Sonderzug von Wiesbaden an den Bodensee, durch Tirol und nach Salzburg sowie zurück nach Wiesbaden

Infos und Buchung:
Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2, 79856 Hinterzarten.
Tel. 07652/917581, E-Mail:
info@bahnreisen-sutter.de
Internet: www.bahnreisen.info

Sonnabend, 14.02.2026

Von Cottbus, Calau, Senftenberg, Ruhland, Elsterwerda, Dresden nach Altenberg

mit 351097 und 218343

Sonnabend, 07.03.2026

Von Cottbus, Calau, Finsterwalde nach Baruth (Mark)

zur Frauentagsparty mit LVT BR 772

Sonnabend, 28.03.2026

Historic-Schlesien-Train „Rübezahl“

Von Cottbus, Drebkau, Senftenberg, Hoyerswerda, Görlitz nach Schweidnitz und Königszelt mit 351097

Sonnabend, 11.04.2026

Mit 03 2155 zum Dampflok treffen nach Dresden

Von Cottbus über Calau, Großräschen, Senftenberg, Ruhland und Elsterwerda

Sonnabend, 25.04.2026

Auf zur Insel Usedom mit 218343

Von Cottbus über Calau, Finsterwalde, Baruth (Mark), Rangsdorf und Berlin nach Hennigsdorf

Fahrkarten unter www.ldcev.de oder www.lausitzerdampflokclub.reservix.de bzw. **Tel. 0355-3817645 (Mo-Fr von 9-12 Uhr).**

Leserbriefe

Bahnhof Sangerhausen, em 10/2025

Elektromechanisches Stellwerk

Im Bahnhof Sangerhausen sind die Stellwerke So und Sb keine mechanischen Stellwerke, sondern elektromechanische Einreihenhebelwerke mit Farbscheibenanzeige und teilweise Gleisbildtechnik GS II DR. Im Stellwerk So befinden sich ein Felderblock Bauform C mit Streckenblock Richtung Halle (Saale), ein Gleisbildstellpult für Lichteinfahrtshaupt- und -Vorsignal sowie BÜSA 58,3, dazu Weichen- und Fahrstraßenhebelstoß. Im Stw Sb sind Weichenhebelstoß, Weichen- und Fahrstraßenhebelstoß sowie ein Fahrstraßenhebelstoß mit Hebelwerksaufsatz für die Lichtsignale und der Relaisstreckenblock GS II DR vorhanden.

Bernhard Schiffmann, Erfurt



Bearbeitete Unterseite des Jägerndorfer-HO-Vectron für den Einsatz als Trix-Express-Ellokmodell Konrad Heuer

Vectron-HO-Test, em 10/25

Umbau für Trix Express

Die im *em* gebotenen Fahrzeug-Vergleiche sind in jedem Heft mein Favorit. Im Fall der Vectron-Ellok habe ich mich über die vielen Fotos gefreut. Aufgrund der schmalen Getriebegehäuse beim Jägerndorfer-Vectron ist übrigens ein Umbau für Trix Express recht einfach möglich. Dafür müssen ja bekanntlich die Spurkränze der Räder vergrößert und die Radlauflächen verbreitert werden, was meist aufwändige Fräsarbeiten erfordert. Beim Jägerndorfer-Modell waren nur kleine Eingriffe nötig. Das Modell läuft nach meinem Umbau hervorragend und

zieht mühelos sechs vierachsige Güterwagen über eine Vier-Prozent-Rampe. Nebenbei sei erwähnt, dass ich mich immer darüber freue, wenn im *em* über Trix Express berichtet wird, denn es gibt tatsächlich noch eine kleine, aber doch aktive Trix-Express-Fanggemeinde. Konrad Heuer, Gleichen

DR-Baureihe 44 Kst, em 11/25

Zwei Werklokomotiven

Die DR war zu Beginn der 1980er-Jahre gezwungen, ihre ölfgefeuerten Dampfloks abzustellen. Die gekürzten Erdölimporte veranlassten die Reichsbahn sogar, Dampfloks auf Kohlefeuerung zurückzu-

bauen. In diesem Zusammenhang ist ein besonderer Dampflokumbau erwähnenswert: Das Braunkohlekombinat Geiseltal kaufte 1982 die DR-Maschinen 44 0278 und 0851 und ließ sie im Raw Meiningen auf Kohlenstaubfeuerung nach dem System Wendler umbauen. 1983 wurden sie als Werkloks fünf und sechs in Betrieb genommen und abwechselnd vor 2.400 Tonnen schweren Güterzügen eingesetzt. Der hohe Verschleiß und unzureichende Wartungsarbeiten führten dazu, dass beide Loks schon Anfang 1985 nicht mehr betriebsfähig waren. Anfang 1986 wurden sie verschrottet.

Christoph Tenk, Voerde

Zugbildung im Gefälle, em 11/25

Nürnberger Ballastwagen

Zur Erhöhung des Reibungsgewichtes sind im Rangierbahnhof Nürnberg sogenann-

Frag' doch das em: Alles eine Frage des Profils

Unser Leser Volker Ameling aus Hemer wollte es genau wissen: Fahren die Zweikraft-Straßenbahnen in Chemnitz mit einem Eisenbahn-Vollprofil, wie es in Saarbrücken verwendet wird, oder mit einem Mischprofil, wie es in Karlsruhe üblich ist?

Außerdem interessierte ihn, ob beim Zwickauer Modell die RegioShuttle (RS1) ein Mischprofil haben oder ob die Zwickauer Straßenbahnen mit einem Vollprofil ausgerüstet sind.

Schließlich stellte er die Frage, ob die Rillenschienen überhaupt so konstruiert sind, dass beide Fahrzeugtypen – Eisenbahn wie Straßenbahn – problemlos verkehren können.

Aus Chemnitz kam dazu die klare Auskunft: Falk Ester, Sprecher der City-Bahn Chemnitz, erläutert: „Es handelt sich um ein Mischprofil, ähnlich dem in Karlsruhe.“ Unter einem Mischprofil versteht man eine Art Kompromiss zwischen Straßenbahn- und Eisenbahn-

rad. Während das Eisenbahn-Vollprofil einen hohen und massiven Spurkranz aufweist, der für eine hohe Laufsicherheit bei höheren Geschwindigkeiten sorgt, sind Straßenbahnräder mit einem niedrigeren Spurkranz ausgeführt, um enge Kurvenradien und Rillenschienen befahren zu können. Das Mischprofil kombiniert diese Eigenschaften und ermöglicht so den Einsatz der Fahrzeuge sowohl auf Eisenbahn- als auch auf Straßenbahngleisen.

Auch aus Zwickau liegt eine Antwort vor: Janine Kunick von den Städtischen Verkehrsbetrieben erklärt: „Die RS1 haben normales EBO-Radprofil, die Stadtbahnfahrzeuge unveränderte Straßenbahnräder. Die unterschiedlichen Radprofile werden im Bereich der Weichen über die federnd beweglichen Herzstücke kompensiert.“ Die Rillenschienen müssen dafür so ausgeführt sein, dass sowohl Eisenbahn- als auch Straßenbahnfahrzeuge darauf rollen können. Die Rillen müssen tief genug sein, um das größere Spurkranzmaß der Eisenbahnräder aufzunehmen, ohne die Laufsicherheit der Straßenbahnen zu beeinträchtigen.

FD



Am 9. März 2024 trifft VT 650.69 der Vogtlandbahn an der Station Zwickau Zentrum auf eine Straßenbahn. Die Eisenbahn nutzt die Infrastruktur der Straßenbahn zwischen Zwickau Stadthalle und Zwickau Zentrum auf dem 1.435-Millimeter-Gleis mit Florian Dürr

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,
10. Februar, und
Dienstag,
24. Februar 2026

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

Telefon:
0 89 – 13 06 99 724

Korrigenda
Heft 12/2025:
Fehlender
Bildcredit

Das Foto zur Bildmeldung „Dynamischer Express im Zürcher Unterland“ auf Seite 32 ist von Joachim Bertsch.



Derzeit in Nürnberg eingesetzter Bergbremwagen, der von Modellbahnern einfach nachzubauen ist *Slg. Axel Polnik*

te Ballastwagen im Einsatz. Dabei handelt es sich um ehemalige DB-Güterwagen, die als Bahnhofswagen vorgehalten werden. Es sind sechsachsige Schwerlastwagen der Gattungen Sammp⁷⁰⁵ und Sahmms⁷¹⁰, an denen teilweise noch die früheren UIC-Wagennummern angeschrieben sind. Je nach Zuggewicht kommen ein oder zwei Ballastwagen zum Einsatz. Bei leichten Zügen kann meist auf den Bergbremwagen verzichtet werden. Vorgängerfahrzeuge waren übrigens zweiachsige Güterwagen der Gattung E 039 mit einem großen gelben Kreuz auf der Seitenwand als Markierung. Diese wurden im alten Nürnberger Rangierbahnhof vor dem Umbau eingesetzt. *Axel Polnik, Bayreuth*

T 3 in 0, em 11/25

Tenderlok-Pendant

Die Serie „Ein Modell erzählt Geschichte(n)“ finde ich stets interessant, doch dieses Mal fesselte sie mich regelrecht. Bei einem unlängst erworbenen T 3-Modell in 0 wusste ich mit

der N+U-Kennzeichnung an der Bodenplatte und auch am Getriebegehäuse nichts anzufangen. Dank des *em*-Beitrags weiß ich nun Bescheid. Wenn die kleinen in die Bodenplatte eingeschlagenen Ziffern die Fertigungsnummer bilden, dann ist mein Modell die 002. Beschildert ist diese Tenderlok als 89 7259 – also mit einer anderen Betriebsnummer als die drei im *em* abgebildeten Loks.

Leider hat meine T 3 die Jahrzehnte nicht in einer Vitrine verbracht, sondern ist mit zahlreichen Betriebsspuren übersät. Das reicht vom fehlenden Dachhaken über abgebrochene Griffstangen bis hin zu krummen Puffern, einem schiefen Schlot und verbogenen Steuerungsteilen.

Was im Beitrag verschwiegen wird, ist die Möglichkeit des Öffnens der Führerstandtüren und der Rauchkammertür mit dahinter nachgebildetem Innenleben. Der Führerstand ist über alle Maßen detailliert eingerichtet, was erst bei abgenommenem Dach so richtig wirkt. *Georg Koch, Petersberg*



Auch dieses O-Modell der Tenderlok 89 7259 stammt aus der N+U-Fertigung, zeigt sich allerdings stark bespielt *Georg Koch*

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 2/2026, Nummer 704, 64. 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, Bernhard Domin, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Felix Förster, Heiko Herholz, Josef Höglmann, Dr. Jürgen Höristel, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Günther Kuhn, Heinz Lomnický, Maik Moritz, Egon Pemperforth, Zeno Pillmann, Brian Rapp, Manfred Scheibling, Oliver Strüber, Benno Wiesenthaler, Alexander Wilkens

Schlussredaktion: Peter Schricker (fr)

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häufner

Producerin: Sabine Springer

Verlag: GeraMond Media GmbH,

Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweger

Gesamtanzeigeneitung 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

© 2026, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902

Gerichtsstand ist München.

100% Gesellschafterin der GeraMond Media GmbH ist die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH. Geschäftsführender Gesellschafter: Clemens Schüssler

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 Veröffentlichung, 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, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Jedriges 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). Zuiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.

 **GeraMond**

KUNDENSERVICE: Alles rund ums Abo, Adressänderungen, Abbestellungen, Einzelheftbestellung – rund um die Uhr unter eisenbahnmagazin.de/service

oder Mo.–Fr. 08.00–20.00 Uhr über den Kundenservice:

✉ eisenbahn magazin Abo-Service,

Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau

☎ +49 (0) 89 46 22 00 01

✉ service@verlagshaus.com

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 Abgebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer

DE63ZZZ0000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshaus' eingezeichnet.

Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungsdatum der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressensetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Eisenbahn Magazin erscheint 12-mal jährlich.

Es erhalten Eisenbahn Magazin (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitungskiosken sowie direkt beim Verlag.

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 2026/36.





Der WEG-Schlepptriebwagen T 03 verlässt den Bahnhof Vaihingen mit einem Stückgutwagen und bewältigt auch die übrigen Gütertransporte, die auf dieser Nebenbahnlinie über die Woche hinweg anfallen

Bahnhofsnachbau

nach Privatbahn-Vorlage

HO-Station nach württembergischem Vorbild ■ Bei dieser authentischen Bahnhofs-umsetzung im Maßstab 1:87 handelt es sich um den Stadtbahnhof von Vaihingen (Enz) an der WEG-Privatbahntrasse vom Vaihinger Nordbahnhof nach Enzweihingen

Auf der Suche nach einem als Heim-anlage passenden Bahnhof mittlerer Größe wollte ich mich an lokalen Themen orientieren und landete nach umfangreichen Recherchen bei der Bahnlinie von Vaihingen (Enz) Nord (vormals Sersheim) mit seinem Anschluss an die DB-Strecke (Stuttgart) – Bietigheim – Mühlacker (– Karlsruhe/Mannheim). Die Trasse führte über die Stationen Klein-glattbach, Vaihingen Schlossberg und Vaihingen (Enz) Stadt nach Enzweihingen und wurde 1904 in Betrieb genommen.

Unterhalten wurde sie von der Württembergischen Eisenbahn Gesellschaft (WEG), die zusammen mit der Württembergischen Nebenbahn (WN) einstmals zehn Strecken in Württemberg unter Regie hatte. Beide Gesellschaften arbeiteten lange zusammen und fusionierten 1984. Im Jahr 1990 wurde die Neubaustrecke Stuttgart – Mannheim eröffnet und die alte DB-Trasse zurückgebaut. Nur der Anschluss Sersheim von Vaihingen (Enz) Nord aus blieb bestehen. Die NBS überquert die Bahn bei Kilometer 2,2. Den

Anschluss an den Personenverkehr bildete der neue Haltepunkt Vaihingen WEG. Da Anfang der 1990er-Jahre der Stückgutverkehr und die Zuckerrübenabfuhr eingestellt wurden, vorher schon eine der zwei Leimfabriken in Konkurs gegangen war und die andere nicht mehr über die Schiene bedient wurde, blieben nur noch drei Firmen als Kunden übrig.

Bahnbetrieb ist längst Geschichte

Nicht zuletzt als Folge des Mora-C-Konzepts der Deutschen Bahn wurde die



Am großen WLZ-Lagerhaus mit Getreidespeicher werden vorrangig landwirtschaftliche Produkte wie einst beim Vorbild umgeschlagen und unter dem Bockkran die Gerbereiabfälle auf Lkw verladen und damit zur Leimfabrik gebracht *Bernhard Domini (4)*

Strecke 2002 vom neuen Eigentümer Connex stillgelegt und die Trasse an die Stadt verkauft. Ein dauerhafter Museumsbahnbetrieb durch die Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES) auf der inzwischen im Besitz der Stadt Vaihingen befindlichen Strecke scheiterte leider. 2019 wurde das denkmalgeschützte Empfangsgebäude verkauft und in pandemiebedingt langer Bauzeit aufwändig restauriert und zum Restaurant umgestaltet. Für die Außengastronomie hat der Besitzer einen Personen- und zwei Güterwagen – beides ehemalige Bahndienstwagen – auf dem ehemaligen Gleis 1 aufstellen lassen. Die Güterwagen wurden ihrer Holzwände beraubt und erhielten eine Bestuhlung wie in einem Personenwagen. 2024 wurde das Restaurant eröffnet. Vier Jahre zuvor war schon der Radweg auf der ehemaligen Trasse zwischen dem Haltepunkt Vaihingen WEG und der Kehlstraße in Vaihingen eingeweiht worden. Das WLZ-Lagerhaus ist mittlerweile





Zur Zeit der Rübenkampagne war der Güterbereich der Station von Traktoren und mit Feldfrüchten beladenen Anhängern und Lastkraftwagen belagert, die ihre Fracht an die Bahn weitergaben



auch Geschichte; auf dem Gelände stehen heute drei mehrgeschossige Wohnhäuser.

Ein wenig Vorbildkunde

Die Bahn war zwar nur 7,3 Kilometer lang, hatte aber besonders im Güterverkehr einiges zu bieten. Lange Zeit war es diejenige WEG-Strecke, die im Vergleich zur Trassenlänge das höchste Güteraufkommen hatte. Bei Kilometer 3,3 bestand ein Abzweig ins städtische Industriegebiet, den man im Zweiten Weltkrieg als Anschlussgleis für mehrere Rüstungsbetriebe angelegt hatte. Nach dem Krieg übernahm die Stadt das Gleis, das Gelände wurde als Industriegebiet erschlossen, weshalb sich einige Firmen mit eigenen Gleisanschlüssen etablierten: drei Metallbau- und zwei chemische Betriebe.

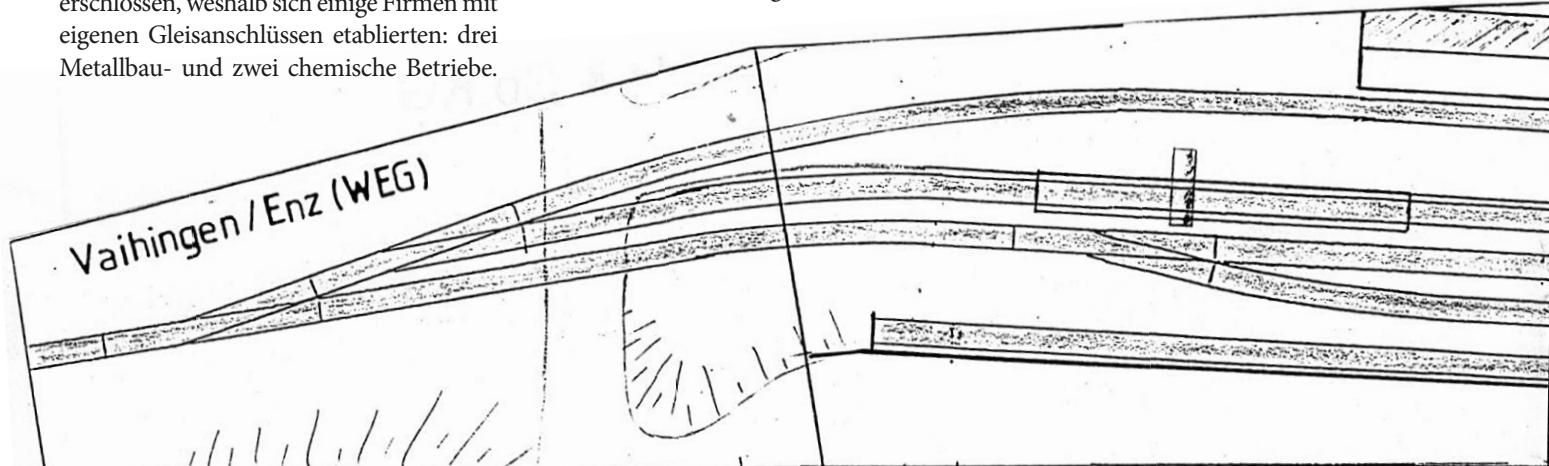
Kurz darauf gab es ein Ausweichgleis mit einer Hochrampe, an der aus dem benachbarten Steinbruch in der Anfangszeit der Strecke Steine verladen wurden. Bei Kilometer 4,0 bestand ein Anschlussgleis zu einer Baufirma, aus dem mittels Spillanlage Wagen herausgezogen werden konnten.

Zwei weitere Anschlussgleise gab es bei Kilometer 5,4 zu einer Hautleimfabrik und bei Kilometer 5,5 zu einer Kartonagenfabrik. Kurz vor der Enzbrücke bei Kilometer 6,3 gab es an der freien Strecke noch eine Ladestelle des Tiefbauamtes. Die in Enzweihingen ansässige Metallfirma hatte früher ein Anschlussgleis am Bahnhof,

später wurden deren Coils an der Ladenstraße mit einem Lkw entladen. Der Personenverkehr – hauptsächlich Jugendliche zum Schulzentrum Schlossberg – wurde ebenfalls durch den Schlepptriebwagen erledigt, wobei zu den Hauptverkehrszeiten die Verstärkung durch einen Beiwagen erfolgte. In den verkehrsschwachen Zeiten wurde der Güterverkehr erledigt. Gelegentlich fanden auch Fahrten mit den Dampflokomotiven und historischen Wagen der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES) statt.

Fahrzeugeinsatz nach Vorbild

In der Anfangszeit der Bahn gab es zwei Dampflokomotiven, vier Personenwagen und einen Post-/Packwagen. Schon 1957 erfolgte die Umstellung auf Dieseltriebwagen. Die WEG kaufte bei der DB die 1928 von Wegmann gebauten ehemaligen VT 70 900 und 901. Beide Triebwagen wurden in der WEG-Werkstatt Weissach umgebaut (u. a. wurden die Stirnfronten geändert) und mit Motorenanlagen von zweimal 170 PS ausgestattet. Der T 03 verblieb bis zur Abstellung 1975 auf der Strecke und wurde durch den T 04 ersetzt. Dieser VT hatte zweimal 210 PS und wurde 1989 von Grund auf erneuert. Dabei erhielt er auch eine Funkfern-





Die WEG-Triebzuggarnitur aus T 03 und verstärkendem VS 208 verkehrt hauptsächlich im Schülerverkehr Bernhard Domin (S)

steuerung. Die Triebwagen waren jeweils die einzigen Fahrzeuge auf der Strecke, später nur ergänzt durch den VS 208, der 1963 auf einem alten Personenwagenfahrgestell einen neuen Aufbau der Firma Auwärter erhielt. Wenn der Triebwagen aufgrund einer anstehenden Hauptuntersuchung nicht einsatzbereit war, wurde er von anderen WEG-Triebwagen vertreten.

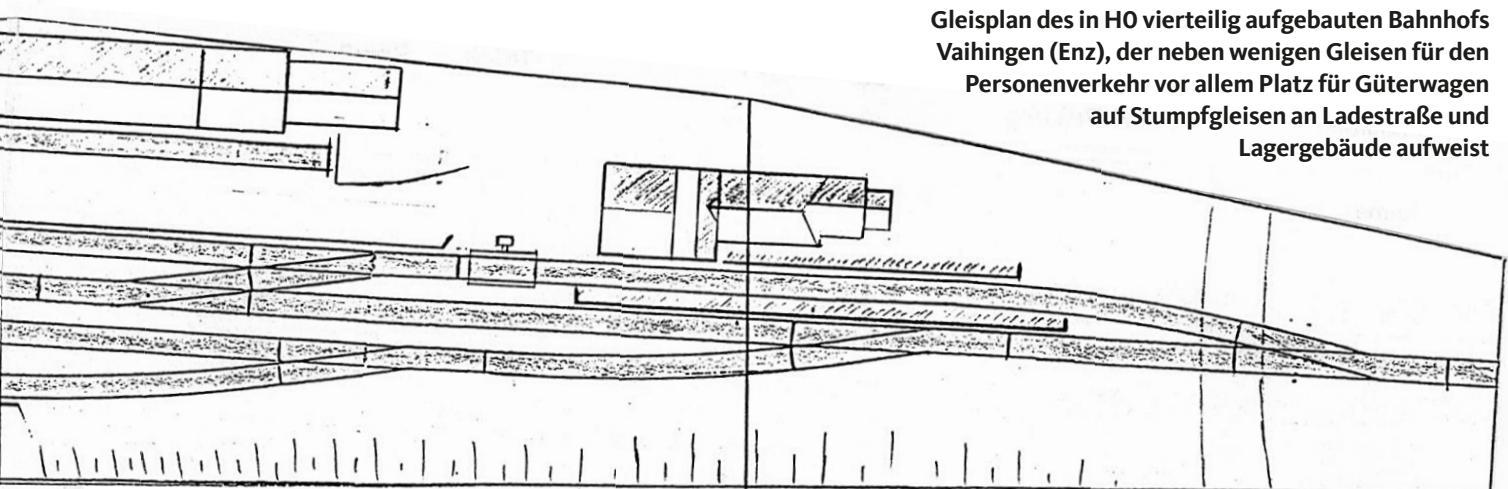
Der Bahnhof als Modellvorlage

Weshalb ich den Bahnhof als Vorbild gewählt habe, sei kurz erläutert: Zuerst

wollte ich einen Bahnhof einer württembergischen Privatbahn mit ihrem charakteristischen Kalksteinschotterbett nachbauen. Die Verhältnisse bei den Privatbahnen sind einfacher als bei der DB – deshalb lassen sich viele Bahnhöfe großzügiger ins Modell umsetzen. Bis zum Ende der 1990er-Jahre waren auf den Privatbahnen noch viele unterschiedliche interessante Fahrzeuge eingesetzt, die es zwar nicht alle als Modell zu kaufen gibt, die sich aber speziell hinsichtlich des T 03 aus Industriemodellen umbauen lassen.

Inzwischen wird aber auch einiges an Großserienmodellen angeboten, wie Esslinger-, MAN- und NE 81-Triebwagen. Auch den schwäbisch-sparsamen Betrieb mit nur einem Schlepptriebwagen fand ich reizvoll. Zudem wollte ich auf jeden Fall eine Zuckerrübenverladung nachbilden, die für viele Nebenbahnen typisch war. Die Tatsache, dass hier auch allerdurch Ladestellen vorhanden waren, hat meine Entscheidung beflogen, da ich den Bahnhof auch zu Hause nutzen und dort möglichst viel rangieren wollte.

Gleisplan des in HO vierteilig aufgebauten Bahnhofs Vaihingen (Enz), der neben wenigen Gleisen für den Personenverkehr vor allem Platz für Güterwagen auf Stumpfgleisen an Ladestraße und Lagergebäude aufweist





Vergleich des gemischten Zugbetriebs für Personen und Güter beim Vorbild und im Modell, wobei das Aussehen der beiden Triebwagen epochendifferenziert ist



Die Gleisanlagen im Bahnhof sind langgestreckt und erlauben die Bereitstellung von bis zu 20 Güterwagen, was zur Zeit der Rübenkampagne oft nötig war. Der Bahnhof Vaihingen (Enz) Stadt hat neben dem durchgehenden Hauptgleis zwei Ausweichgleise, ein Anschlussgleis zu einer Zuckerrübenhochrampe, wo sechs O-Wagen gleichzeitig beladen werden können, und gegenüber ein Anschlussgleis zum landwirtschaftlichen Lagerhaus der WLZ, an dem Getreide verschickt und Düngemittel, Torf, Kohle und Heizöl empfangen wurden. An der am Lagerhaus angebauten Kopframpe konnten landwirtschaftliche Geräte und Maschinen entladen werden.

An einem der Ausweichgleise gab es den am Empfangsgebäude angebauten Güterschuppen, wo werktäglich bis zu zwei Stückgutwagen beladen wurden, eine öffentliche Ladestraße mit Gleiswaage und Lademaß sowie einen Bockkran, der der in der Stadt ansässigen Gelatine- und Hautleimfabrik gehörte. Dort wurden Häute und Gerbereiabfälle auf Lkw verladen und quer durch die Stadt zu der an der

Enz gelegenen Fabrik gefahren. Am anderen Ausweichgleis war der provisorische Lokschuppen angeschlossen, der nach dem Krieg errichtet worden war. Das Anschlussgleis wurde aber schon recht früh wieder abgebaut, der Schuppen auf

der Rückseite mit einer Tür versehen und schließlich als Busgarage genutzt.

H0-Umsetzung auf vier Segmenten

Der Modellbahnhof ist auf vier Teilstücken mit jeweils 90 Zentimetern Länge



An manchen Sonntagen fährt der Museumszug der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen mit der sogenannten Hohenzollern-Garnitur *Bernhard Domin (4)*

Der ELNA-Tenderloktyp 6 spielt auf dieser Anlage lediglich eine Gastrolle



aufgebaut. Die Modulbeine können einschließlich aller benötigten Streben und Schrauben zu einem kompakten Paket gebündelt werden. Die Längenausdehnung ist nicht maßstäblich, doch habe ich versucht, den Gleisplan entsprechend der

Segmenttrennungen aufzuteilen. Mir ging es vor allen Dingen um die Umsetzung der Szenerie und die vielen Möglichkeiten des Güterverkehrs. Eine der Segment längs kanten ist gerade, damit die Anlagenteile zum Verschrauben auf dieser Seite aufge-

stellt werden können. Ich habe dabei bewusst darauf geachtet, dass die Gleise nicht parallel zu den Modulseiten liegen, damit sich kein allzu statisches Bild ergibt. Die Gleisanlage wurde mit Tillig-Gleisjochen und -Weichen aufgebaut. Allerdings habe ich der höheren Vorbildtreue wegen Code-70-Profile eingezogen. Auf die in der Einfahrt aus Enzweihingen vorhandene und eigentlich WEG-typische doppelte Kreuzungsweiche wurde verzichtet und die Verbindung aus zwei Einzelweichen hergestellt. Alle Weichen sind handbedient und können von beiden Anlagenseiten aus betätigt werden. Der graue Schotter stammt von Woodland Scenics.

Die Betonmauer der Rübenrampe besteht aus Pappe, die auf Sperrholz aufgezogen wurde. Die Struktur der Schalbretter habe ich mittels einer Schablone aus dünner Kunststofffolie aufgebracht und dazu Abtönfarbe mit einem harten Borstenpinsel in die Schablone getupft. Die Patinierung erfolgte ebenfalls mit Abtönfarben. Die Rutschen für die Rüben bestehen aus Poly-



Die letzten Fahrgäste des Tages haben sich am Bahnsteig versammelt und warten auf den abendlichen Triebwagen, der sie auf einer kurzen Fahrt bis Enzweihingen bringen wird *Bernhard Domin*

styrolplatten, auf die ein Rahmen und Verstrebungen aus L-Profilen geklebt wurden.

Eigenbau-Gebäudemodelle

Alle Gebäude wurden aus Karton, Papier, Prägepappe und Holzleisten sowie diversen Kunststoffplatten selbst gebaut. Der Lagerschuppen besteht aus Karton, auf den die Putzstruktur mit Abtönfarbe mittels einer Kunststoffwalze aufgetragen wurde. Die Wände sind innen längs mit Holzleisten verstärkt und an den Ecken senkrecht ebenfalls mit Holzleisten verbunden, sodass die Seitenwände ohne Gehrung stumpf aneinanderstoßen.

Am Lagerhausturm habe ich auch versucht, die Struktur der Schalbretter nachzubilden, hier allerdings nur mit dem Pinsel und ohne Schablone. Fenster und Fensterläden stammen aus der ehemaligen Bastlerfundgrube von kibri. Die Schuppen türen bestehen aus Polystyrolplatten. Die Glasbausteine an der Lagerhausverwaltung sind aus mit Rastern bedruckter Klarsichtfolie, die ich im Fachhandel für den Architekturmodellbau entdeckt habe. Der Bockkran ist aus zwei abgewandelten kibri-Bausätzen und Polystyrolprofilen entstanden. Gleiswaage und Lademaß gab es früher bei Spieth Modellbau.

Die Wände von Lokschuppen, Empfangsgebäude und Toilettenhaus habe ich in einer Art Sandwichbauweise gefertigt: Auf eine Grundwand aus Bristolkarton

wurden zuerst die Holzleisten für die Fachwerkbalken aufgeleimt sowie die Zwischenräume mit Prägepappe für Mauerwerk und mit Abtönfarbe gewalzter Pappe für die verputzten Wände ausgefüllt. Um auf die Höhe der Balken zu kommen, sind diese jeweils auf entsprechend stärkere Unterlagen geklebt. Die Fenster am Lokschuppen sind von kibri, jene im

*Diese württembergische
Privatbahnstation bietet viele
Möglichkeiten zum Rangieren*

Bahnhofsgebäude wurden aus stärkerem Papier ausgeschnitten. Die Dächer bestehen aus Kunststoffplatten aus dem Zubehörprogramm diverser Marken. Die Gitter vor den Fenstern im Erdgeschoss sind Teile einer Neusilberätzplatte aus dem Architekturbedarf. Am Güterschuppen habe ich die Sprossenfenster aus bedruckter Klarsichtfolie ausgeschnitten.

Überschaubarer Fahrzeugpark

Der T 03 entstand lange vor Erscheinen des Bausatzes von Lok-Schlosserei in heimischer Werkstatt analog dem Vorbild aus einem VT 70-Bausatz von Günther. Stirnfronten und Seitenteile mit der Falttür bestehen aus Messingblech. Die Fenster zwischen Vorderfront und Einstiegstür habe ich in das Weißmetall eingebracht, indem ich mit entsprechendem Bohrer-

durchmesser in die Ecken gebohrt und die Verbindungen dann mit Laubsäge und Feile geschaffen habe. Unter dem Fahrzeugboden entstanden die Details wie Tank, Kühler und Luftkessel aus Polystyrol. Die Achslager sind Abgüsse von einem Güterwagen und wurden mit Polystyrolteilen für die doppelte Federung vervollständigt. Der VS 208 ist aus Polystyrolplatten entstanden, in die die Fensteröffnungen gefräst wurden. Das Gehäuse besteht aus zwei Seiten- und zwei Kopfteilen. Die Radien der Kopfteile wurden über entsprechende Innenversteifungen angepasst. Die Radsätze laufen in einem u-förmigen Bügel von einem ausgemusterten Güterwagen; die Achslager mit der Federung sind Abgüsse von einem modifizierten Güterwagenlager.

Mit diesem übersichtlichen Fahrzeugpark und einer authentisch am Vorbild orientierten Bahnhofsanlage kann ich mich stundenlang mit Rangiermanövern und einem ab und an pendelnden Triebwagen für den Personenverkehr beschäftigen. „Weniger ist oftmals mehr!“, lautet das Motto meiner kleinen H0-Anlage, die ich bereits auf mehreren Ausstellungen vorgeführt habe und die mir auch zu Hause viel Spaß bereitet. *Bernhard Domin*

Bernhard Domin ist Modellbahnner von Kindesbeinen an und ein Kenner der Geschichte seiner württembergischen Heimat.

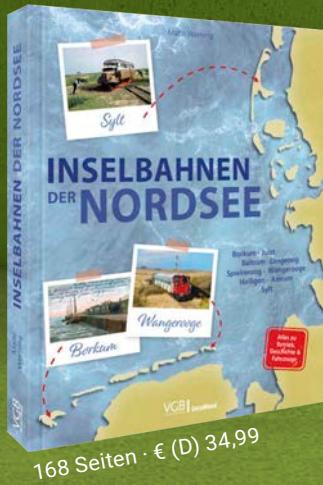


HISTORISCH & ZEITLOS.

Die schönsten Reiseziele für
Eisenbahnfreunde in Deutschland,
Österreich und der Schweiz

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

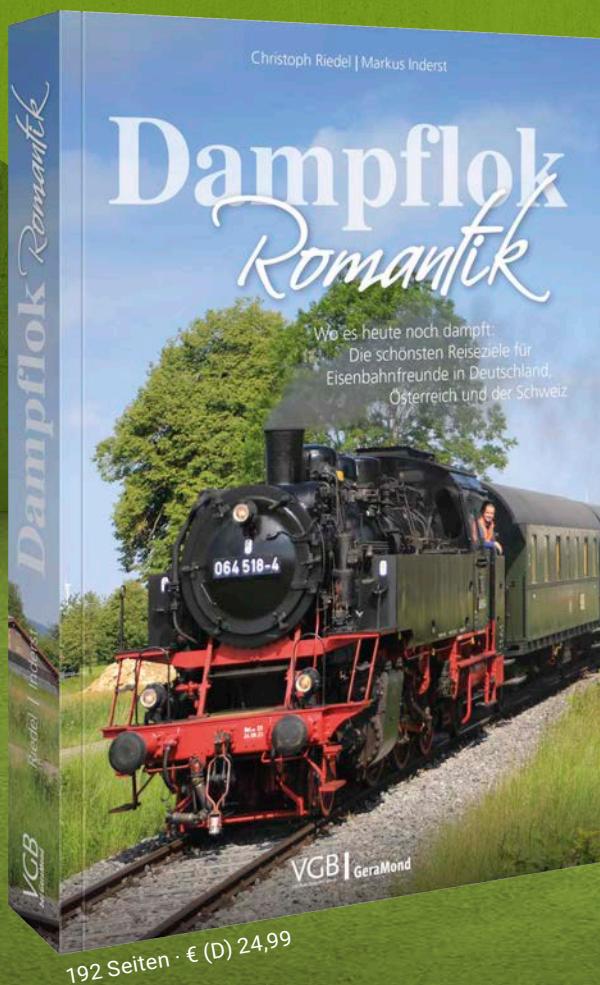
© stock.adobe.com – Bernutilus



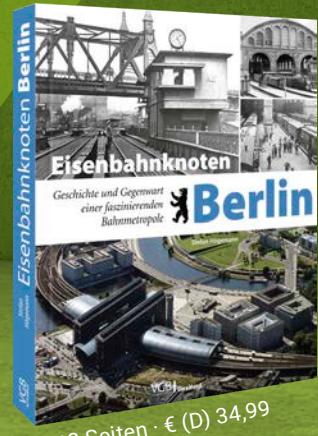
Noch mehr
entdecken!



JETZT ÜBERALL, WO ES BÜCHER GIBT
UND AUF **GERAMOND.DE**



192 Seiten · € (D) 24,99



168 Seiten · € (D) 34,99

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE RAHN]



Carl Bellingrodt/Sig. Andreas Knipping

■ Tenderlokomotiven der Baureihe 96°

Die Mallet-Lokriesen aus Bayern

Die bayerische Dampflokgattung Gt 2 x 4/4, spätere Reichsbahn-Baureihe 96° entstand in zwei Bauserien mit den Maschinen 96 001 bis 015 sowie 016 bis 025 und war vorrangig auf nordbayerischen Steilstrecken im Einsatz. Wir beleuchten Bau und Betrieb der Vorbildlokomotiven und tauchen ein in die Modellbahngeschichte dieser Lokbauart.

■ Ellocs der DB-Baureihe E 410 im HO-Test

Frühe Mehrsystem-Maschinen

Während die E 410 012 von L.S. Models (rechts) schon seit einigen Jahren über die H0-Gleise rollt, zog Piko mit seiner E 410 001 als Neukonstruktion (links) kürzlich nach. Unser Test wird klären, was beide Fahrzeuge in puncto Aussehen zu bieten haben und wie sie hinsichtlich der Fahreigenschaften abschneiden.



Wolfgang Birkner

■ DB-Baureihe 220

Das letzte Kapitel der Großdieselloks

Rund 30 Jahre stand die formschöne V 200° (Baureihe 220) im Dienst der DB. Als die Elektrifizierung voranschritt, verschwanden sie von den großen Magistralen. Wir blicken auf die letzten Jahre in Oldenburg und Lübeck.



Jürgen Hörsel

■ HO/H0e-Schaustück nach Erzgebirgsmotiven

Drunter und drüber in Hetzdorf

Die Anlage von Detlef Koltermann aus Kemmlitz entstand nach dem Vorbild des Bahnhofs Hetzdorf im sächsischen Flöhatal und zeigt eine charmannte Bahnstation unter dem beeindruckenden Viadukt der Hauptbahn Dresden – Werdau.



Jürgen Albrecht

Außerdem im Heft:

Bahn-Schiffsbrücken

In Maxau und Speyer rollten Eisenbahnzüge bis 1938 über schwimmende Joche.

DB-Diesellokumbau

Wir statten eine V 100 mit neuem Glockenanker-Antrieb aus und verbessern so ihr Fahrverhalten.

3-D-Druck für Modellbahn-Anwendungen

Im zweiten Teil geht es um Konstruktionstipps und den Bau von Fahrzeugen.

Das ist unsere Planung – Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen behalten wir uns vor.

Pünktlich wie die Bundesbahn

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



Florian Dürr, Chefredakteur

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:
abo.eisenbahn-magazin.de



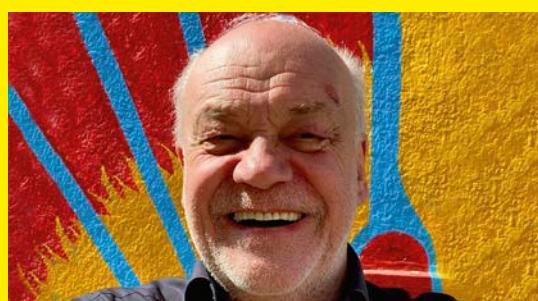
20. Erlebnis Modellbahn

6. – 8. Februar 2026

MESSE DRESDEN Hallen 2 + 3 + 4

Informativ, sehenswert, familiär:

- Rund 13.000 m² Ausstellungsfläche
- 31 Modellbahnanlagen verschiedener Dimensionen der Nenngrößen T bis IIm aus 13 Ländern, u.a. Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich, Niederlande sowie Tschechien
- Schwerpunkt ist die Nenngröße TT
- Neben Auhagen, Busch/Lenz/Mininatur, ESU, Kres, Fleischmann/Roco, Herpa, Tillig über 70 weitere (Kleinserien-) Hersteller sowie Fachhändler
- Zugang zum parallel stattfindenden 14. Dresdner Echtdampftreffen mit 700m Gleislänge, täglicher Lokparade sowie Mitfahrgelegenheiten
- tägliche Autogrammstunden mit Hagen von Ortloff
- Fachvorträge über interessante Vorbilder sowie Modellbahnhthemen
- Bastelspaß für unsere kleinen Besucher sowie Spieletecken
- Verschiedene Catering-Angebote für das leibliche Wohl
- Garderobenservice sowie ruhiger Still- und Wickelraum
- Gute Erreichbarkeit mit ÖPNV



Öffnungszeiten
10:00 - 18:00 Uhr

www.mec-pirna.de





PIKO



Modernisierung auf Schienen – die vierachsigen Umbauwagen der Deutschen Bundesbahn

Die PIKO Modelle der vierachsigen Umbauwagen überzeugen durch feine Trittstufen, freistehende Griffstangen und eine liebevolle Inneneinrichtung, die durch die Nachrüstung der passenden Innenbeleuchtung perfekt in Szene gesetzt wird.

FORM NEU
2026



58860 Umbauwagen 1. / 2. Klasse AB4yg DB Ep. IV 69,00 €*

FORM NEU
2026



58862 Umbauwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil BD4yg DB Ep. IV 69,00 €*

FORM NEU
2026



Abbildung zeigt Art.-Nr. #58861

58861 Umbauwagen 2. Klasse B4yg DB Ep. IV, mit Pennsylvania Drehgestellen (Schwanenhals) 69,00 €*

58863 Umbauwagen 2. Klasse B4yg DB Ep. IV, mit Minden - Deutz MD41 Drehgestellen 69,00 €*

* unverbindliche Preisempfehlung



Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt bei PIKO.
Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen
und alle PIKO Neuheiten 2026 entdecken.



www.piko.de