

F-Züge der DB: So startete die junge Bundesbahn ihr Fernschnellzug-Netz

3
2026
eisenbahn
Modellbahn magazin

eisenbahn Modellbahn magazin

**März
2026**

64. Jahrgang
Heft Nr. 705

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)



Mallet-Gigant aus Bayern



Acht Achsen, vier Zylinder: Wo die Baureihe 96 unersetzlich war und welche Modelle es gibt

Die letzte Ära der V200⁰

Zwischen Emsland und Ostsee:
Leistungen, Stationierungen
und der Schlussakkord 1984



Mitmachen und gewinnen:
Wählen Sie die besten
Modelle des Jahres!

**H0-Test E 410: Modelle der
Bundesbahn-Mehrsystemlok
im Vergleich**



Herrliche DR-Idylle: Hetzdorf in H0



Abschied am Lötschberg:
Wie die Re 4/4 der BLS jetzt aus
dem Dienst gehen



Koralmbahn ÖBB-Schnellfahrstrecke eröffnet • Wahrzeichen Hindenburgbrücke in Zwickau • Umbau Märklin-V100

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlößchen · A4 Abfahrt 84

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

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop

H0 **PIKO**

elriwa
Exklusiv

VORBESTELLAKTION BIS 28.02.2026

*UVP 71383 200,00 €
*UVP 71384 310,00 €

71383
179,99 €
71384
284,99 €

120 264-7, DR, Ep.IV • Rbd Dresden, Bw Dresden • 1977-1981 • Braunrot

In der hier dargestellten Lackierung und Ausführung war die 120 264 bis Ende 1988 im Einsatz, auch während ihrer Zeit im Bw Gera. Da sich ihr äußeres Erscheinungsbild darüber hinaus nur unwesentlich veränderte, lässt sich das Modell mit passenden Lokschildern problemlos auch für weitere Zeiträume einsetzen.

Auslieferung: III. Quartal 2026



Piko 71383 • Piko 71384 (DC-Sound) - 120 264-7, DR, Ep. IV, Rbd Dresden, Bw Dresden

H0

TILLIG
HOBAHN

elriwa
Exklusiv

VORBESTELLAKTION BIS 28.02.2026

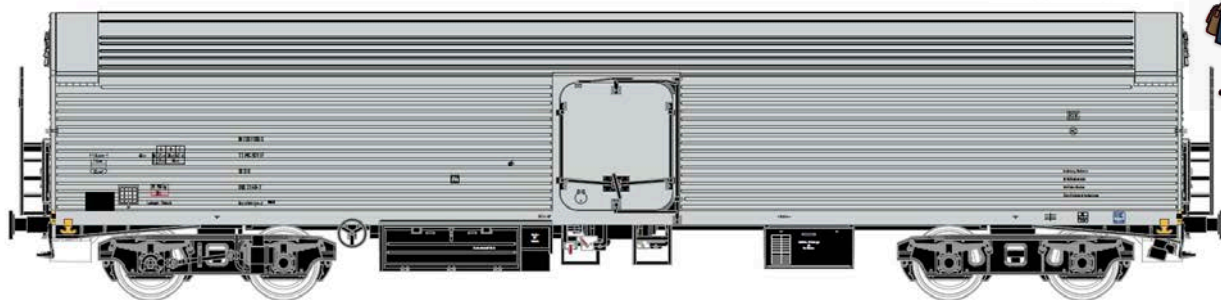
*UVP 502530 64,95 €

502530
59,99 €

Besonderheiten: Formneuheit, Farbe: Grau, Einzelwagen

Eiskühlwagen EK 4-61, Iacehmqz-z 8604, DR, Ep.IV

Dieser EK 4-61 zeigt eine graue Ausführung als Iacehmqz-z 8604 aus dem Zeitraum Mitte der 1980er Jahre. Mit der Betriebsnummer 50 DR 860 3148-7 ist dieses Fahrzeug durch Bildmaterial sowie umfangreiche Zusatzinformationen eindeutig dokumentiert und vorbildgerecht belegt.



Tillig 502530 - Eiskühlwagen EK 4-61, Iacehmqz-z 8604, INTERFRIGO, DR, Ep.IV, grau

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



**NEU! ELRIWA
AUF WHATSAPP**



**SCANNEN FÜR
MEHR AKTIONEN**



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft oder auf

facebook.com/elriwa bzw.

instagram.com/elriwa_modellbahnshop oder

youtube.com/modellbahnshopelriwa

idee+spiel®

EUROTRAIN®



Unsere Exklusivmodelle & Aktionen für Sie! • Jetzt sichern! • www.elriwa.de

Kein Anschluss mehr

Am 11. Dezember 2025 rollte 363 235 nach Rummenohl (Strecke Hagen – Brügge – Dieringhausen), um zwei Eaos aus dem Anschluss eines Altmittelverwerter abzuholen. Es war – vorerst – die letzte Güterfahrt auf der Volmetalbahn. Der Grund dafür: Brücken- und Oberbauschäden bei Hagen-Dahl sorgen dafür, dass die Strecke zwischen Hagen und Rummenohl auf Klasse B2 herabgestuft werden muss. Maximale Achslast: 18 Tonnen. Die Baureihe 294 ist damit zu schwer für die Strecke, die leichtere 363 müsste eigens vorgehalten werden – doch Personal dafür ist rar. Zudem durfte der Anschleier seine Wagen nicht mehr voll beladen. DB Cargo erstellte ein Angebot zu veränderten Konditionen – der Schrotthändler lehnte jedoch ab.

Soweit, so unspektakulär. Nur ein kleines Schild am kurzen Vorbau der V 60 wies auf die letzte Fahrt hin. Es war ein stilles Ende, begleitet nur von wenigen Eisenbahnfreunden. Doch Rummenohl ist mehr als ein Einzelfall. Nicht der Kunde hat den Stecker gezogen. Es ist die unzureichende Infrastruktur selbst, die einen



Am 11. Dezember 2025 holt 363 235 die letzten beiden Güterwagen als Zug 68348 aus dem Anschlussgleis eines Altmittelverwerter in Rummenohl *Jens Grünebaum*

wirtschaftlichen Güterverkehr im Volmetal vorerst unmöglich macht.

Infrastruktur erzeugt keine Gewinne. Sie ist Voraussetzung, nicht Ergebnis wirtschaftlichen Handelns. In den vergangenen Jahrzehnten wurden bundeseigene Gleisbau- und Unterhaltungskapazitäten massiv eingespart. Private Firmen dominieren den Sektor zu Marktpreisen. International aufgestellt, können sie flexibel agieren. Doch Flexibilität hat Grenzen: Volle Auftragsbücher bedeuten lange Wartezeiten. Wer eine Brücke bei Hagen-Dahl sanieren möchte, reiht sich ein.

Es entsteht ein eigentümliches Paradoxon. Die Infrastrukturmilliarden fließen, doch sie treffen auf begrenzte Kapazitäten. Mehr Geld steigert die Nachfrage, doch die Nachfrage treibt die Preise in die Höhe. Gleichzeitig gilt: Wer nicht in die Infrastruktur investiert, verschleppt die Verschuldung – oft zu Lasten kommender Generationen, die Brücken und Gleise erben werden, deren Zustand sich weiter verschlechtert hat. Die Chancen, dass die Episode mit 363 265 eine Fußnote der Streckengeschichte bleibt, stehen

schlecht. Denn das Beispiel zeigt einmal mehr drastisch: Geld allein repariert keine Brücken. Wir zahlen nun den Preis für Jahrzehnte, in denen Instandhaltung als Kostenfaktor und nicht als Daseinsvorsorge galt. Die härteste Währung der Zukunft ist nicht der Euro, sondern die verfügbare Baukapazität – und die ist knapper als jedes Budget. *Florian Dürr*

Florian Dürr (46) ist Chefredakteur von *eisenbahn magazin*. Er kümmert sich vorwiegend um die Vorbildthemen im Heft





Entdecken Sie
„Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!

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

HLS BERG
GmbH & Co. KG

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

Inhalt

■ Im Fokus: Vorbild und Modell

- 10 Dampfigigant für Steilrampen
Die beiden Versionen der bayerischen Tenderlok Gt 2 × 4/4 und späteren Baureihe 96⁰ im Einsatz zu Länder- und Reichsbahn-Zeiten
- 16 Imposante Mallet-Modelle
Modellbahner können in fast allen Nenngrößen auf eine breite Palette an 96er-Tenderloks zurückgreifen

■ Eisenbahn

- 6 Signal auf Fahrt
Die Hintere Höllentalbahn im Schwarzwald verfügt über eine bewegte Eisenbahngeschichte
- 22 Bild des Monats
Veteranentreffen beim EC-Abschied
- 24 Entlang der Schiene
Kurzmeldungen zum aktuellen Bahn-geschehen hierzulande und weltweit
- 36 Die letzten Jahre der 220
Rund 30 Jahre standen die Loks der Baureihe V 200 im Dienst der DB. Zum Schluss dienten sie vor allem in den Bw Oldenburg und Lüneburg
- 42 Schnelle Trasse im Süden
In Österreich ging am 14. Dezember 2025 nach 27 Jahren Planung und Bauzeit die Koralmbahn in Betrieb
- 46 Braune Riesen
Bei der Schweizer BLS endet die Ära der Ellok-Reihe Re 4/4
- 50 Wahrzeichen in der Ausfahrt
Die Hindenburg-Brücke prägt noch das Bild von Zwickau Hauptbahnhof



Titelbild: Im schleswig-holsteinischen Ratzeburg ist 1984 die in Lüneburg beheimatete 220 071 mit ihrem Zug an den Bahnsteig gerollt *Kunze/Slg. M. Hengst*



36 Sie waren die Kult-Loks der frühen Bundesbahn – die V 200. Als Baureihe 220 versahen sie ihre letzten Jahre in Norddeutschland *Jürgen Hörstel*



10 Speziell der Steilrampenbetrieb prägte die Tenderlokomotiven der Baureihe 96⁰ *Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping*



50 Markant überspannt die Hindenburg-Brücke die Westausfahrt in Zwickau Hbf *Rainer Heinrich*



52 F-Züge der DB: So startete die junge Bundesbahn ihr Fernschnellzug-Netz – und wo die berühmten Namen wie „Blauer Enzian“ herkommen *Carl Bellingrodt/Slg. Brinker*



59 Lokporträt von N-Modell und Original der DB-210 002 *Oliver Strüber*



84 Fahrzeug- und Zubehör-Bauprojekte mittels 3D-Druck *Maik Möritz*



62 Eine gut nachbaubare H0-Kompaktanlage nach Vorbildmotiven aus den USA stellt der Bahnhof Edwards mit angegliedertem Bahnbetriebswerk dar *Gernot Dietel*



102 Neuer Antrieb und Decoder für Märklins H0-V 100 *Soenke Janssen*



96 Ellok-Vergleich der DB-Baureihe E 410 LSM/Piko *Wolfgang Bdzinka*



114 Im Bahnhof Hetzdorf konnten Reisende zu DR-Zeiten zwischen Regel- und Schmalspur-Zügen umsteigen, woran diese H0/H0e-Anlage erinnert *Jürgen Albrecht*

52 Schnelle Luxuszüge

Mit dem „Netz der leichten Fernschnellzüge“ griff die Deutsche Bundesbahn 1951 ein Konzept aus der Vorkriegsära wieder auf

■ Modellbahn

59 DB-Gasturbinenlok

Bundesbahn-Lok 210 002 in 1:160 von Fleischmann und ihr Vorbild

62 Kompaktes US-Schaustück

Der Bahnhof Edwards als Bindeglied zweier Linien im praktischen H0-Maß ist ideal für kleine Hobbyräume

66 Neu im Schaufenster

Informationen zu neuen Produkten in puncto Fahrzeuge und Zubehör

74 Das Beste vom Jahr

Die Kandidaten für unsere Leserumfrage „Das Goldene Gleis“



84 3D-Druck von Fahrzeugen

Im zweiten Teil unserer Werkstatt-Tipps geben wir Empfehlungen für konkrete Modellbau-Projekte

88 Komfortable Steuerung

Clever-Train-Control von PI-Rail bindet den Modellbahnbetrieb in die WLAN-Umgebung ein

90 Rottenkraftwagen auf Reisen

Tipps nach Vorbildanregungen zur Verladung von Bahndienstfahrzeugen

96 DB-Mehrsystemloks im Test

Im H0-Modellvergleich stehen sich E 410 012 von L.S. Models und Pikos formneue E 410 001 gegenüber

102 Umbau der Märklin-V 100

Einbau eines Glockenanker-Motors und Neudigitalisierung einer H0-Lok

114 Unterm Hetzdorfer Viadukt

Auf diesem H0/H0e-Schaustück dreht sich alles um einen Spurwechselbahnhof im sächsischen Flöhatal

■ Service

94 Buch & Film

104 Kleine Bahn Börse/Fachgeschäfte

110 Termine/TV-Tipps/Veranstaltungen

112 Leserbrief/Impressum

122 Vorschau

Signal auf Fahrt für die *Hintere Höllentalbahn*

Neustadt (Schwarzw) - Donaueschingen ■ Wenn von der Höllentalbahn im Schwarzwald die Rede ist, denken die meisten an die spektakulär trassierte Steilstrecke zwischen Freiburg und Titisee. Wenig Beachtung findet dagegen der hintere Abschnitt bis Donaueschingen mit seiner Nebenstrecke nach Bräunlingen, der eine durchaus bewegte jüngere Geschichte aufweist

Auch Turnuszüge befuhren zeitweise die Hintere Höllentalbahn.
Wie an jedem Donnerstag im Sommer 1985 hat am 8. August eine 601-Einheit – zu sehen ist hier 601 017 – als „Alpen-See-Express“ Dt 13375 (Hamburg – Seebrugg) Urlauber in Löffingen abgesetzt und rollt nun dem nächsten Halt in Neustadt (Schwarzwald) entgegen *Dr. Dietmar Beckmann*





335 018 rangiert am 23. Juli 1996 im Bahnhof Bräunlingen. Zwei Jahre später wurde das Empfangsgebäude abgerissen. Damit verschwand hier eines der letzten Relikte der einstigen Bregtalbahn Bernd Frank

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war der kleine Ort Hüfingen über zwei Strecken mit dem Bahnnetz verbunden: mit der vom Großherzogtum Baden betriebenen Höllentalbahn (Freiburg im Breisgau – Donaueschingen) und mit der privaten Bregtalbahn, die von Donaueschingen über Bräunlingen nach Furtwangen führte.

Die 1901 eröffnete Hintere Höllentalbahn bildete den östlichen Teil der Verbindung zwischen Freiburg und Donaueschingen. Da die bereits in den 1930er-Jahren errichtete Fahrleitung aus Richtung Freiburg in Neustadt (Schwarzwald) endete, brach die Deutsche Bundesbahn viele Züge dort. Reisende mussten umsteigen. Nur wenige Züge, darunter der traditionsreiche „Kleber-Express“ (München – Bad Saulgau – Freiburg) oder die Eilzüge Freiburg – Rottweil, befuhren die als Hauptbahn klassifizierte Strecke durchgängig.

Stilllegung und Rationalisierung

Die insgesamt 32,4 Kilometer lange Bregtalbahn entstand ursprünglich als Projekt des Badischen Eisenbahn-Konsortiums in Zusammenarbeit mit der Berliner Firma Bachstein und verband das Bregtal ab 1892



Die Hintere Höllentalbahn in der BD-Karte der Bundesbahndirektion Karlsruhe von 1972: Die Elektrifizierung endet in Neustadt (Schwarzwald), die Bregtalbahn reicht noch bis Furtwangen Slg. MHZ



294 783 überquert am 12. Juni 2006 mit dem aus vier Rils-Wagen gebildeten Übergabegüterzug nach Neustadt (Schwarzwald) die Gutachbrücke bei Döggingen. DB Cargo stellt die Bedienung der Papierfabrik 2025 ein Bernd Frank

mit der großen Eisenbahnwelt. Wie viele Nebenbahnen verlor auch diese Strecke in der Nachkriegszeit an Bedeutung. 1972 stellte die Südwestdeutsche Eisenbahnen AG (SWEG) den Reisezugverkehr ein, ein Jahr später begann der Abbau der Gleise ab Furtwangen. Nur das kurze Reststück von Hüfingen nach Bräunlingen blieb erhalten und diente noch drei Jahrzehnte lang dem Güterverkehr.

Auf der Hinteren Höllentalbahn rationalisierte die Deutsche Bundesbahn in den 1980er-Jahren den Betrieb. Stationen wie Hüfingen oder Bachheim verschwanden aus den Kursbuchtabellen. Eil- und Nahverkehrszüge mit Silberlingen wichen weitgehend den Diesellokomotiven der Baureihe 628, die ab 1988 als Regional-Schnellbahn (RSB) den Reisezugverkehr dominierten. 1995 ersetzte die Bahn zwischen Unadingen und Döggingen einen gefährlichen unbeschränkten Bahnübergang durch eine Straßenbrücke. Das dabei neu trassierte Streckengleis zwischen dem Mauchachtal-Viadukt und der Gauchachschlucht-Brücke erhielt größere Gleisradien und eine flüssigere Linienführung.



212 186 befährt am 22. August 1995 auf der Rückfahrt von Neustadt nach Villingen den neu trassierten Abschnitt samt Brücke bei Unadingen. Links neben der Lok ist noch der alte Trassenverlauf der Hinteren Höllentalbahn zu erkennen Bernd Frank

Feierliche Rückkehr

Zwei Jahre später feierte Hüfingen die Rückkehr des Schienenpersonenverkehrs: Mit Beginn des Sommerfahrplans am 1. Juni 1997 hielten wieder täglich 19 Reisezüge im Bahnhof der 8.000-Einwohner-Stadt. Ein Volksfest markierte diesen Neubeginn. Das Interesse an der Bahn in der Region erwachte erneut.

Ein Meilenstein stellte der Start des „3er-Ringzugs“, eines gemeinschaftlichen Nahverkehrsprojekts der drei Landkreise Schwarzwald-Baar, Tuttlingen und Rottweil, dar. Seit dem 31. August 2003 verbin-



Spärlich war zuletzt das Frachtaufkommen auf der bis 1977 existierenden Bahnstrecke Kappel-Gutachbrücke – Bonndorf (Schwarzw.). Eine V 100 verlässt in den 1970er-Jahren Lenzkirch Richtung Bonndorf Ulrich Müller



Am 8. August 1985 hat 215 079 in Neustadt (Schwarzwald) E 3541 aus Freiburg von einer 139 übernommen und führt ihn als Nahverkehrszug nach Villingen. Markanter Blickfang im Hintergrund: das Münster St. Jakobus in Neustadt *Dr. Dietmar Beckmann*

det das System im Stundentakt 41 Haltestellen auf einem 194 Kilometer langen Netz, das mit seinen Anschlüssen an Bus und Bahn einem S-Bahn-Konzept im ländlichen Raum nahekommt. Betrieben von der Hohenzollerischen Landesbahn (heute SWEG) mit RegioShuttle-RS1-

Triebwagen, umfasst es auch Abschnitte der Trossinger Eisenbahn und der früheren Bregtalbahn. Dafür wurden Bahnhöfe reaktiviert, Strecken modernisiert und neue Haltepunkte wie Hüfingen Mitte gebaut. Auch die Bregtalbahn bis Bräunlingen wurde in den Ringzug eingebunden –

damit hielten im Bahnhof der Stadt nach mehr als 30 Jahren wieder Reisezüge.

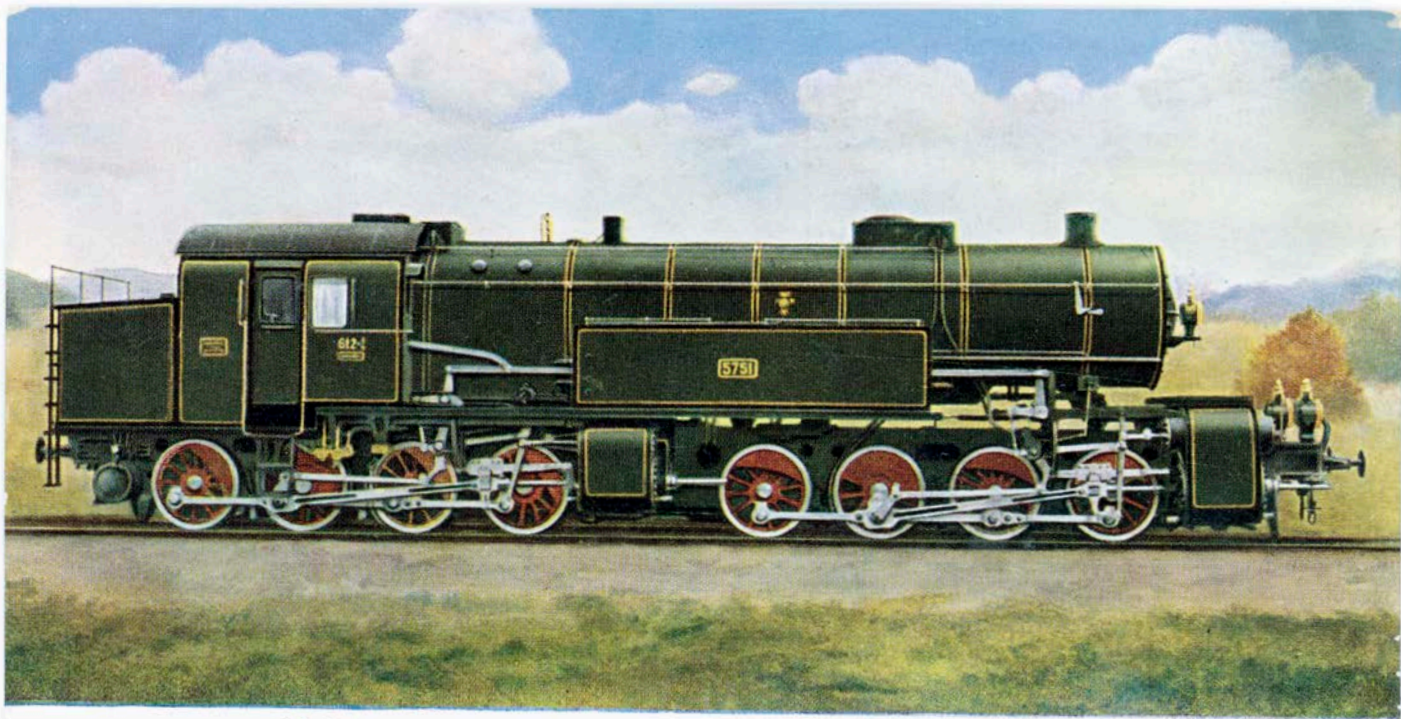
2019 kam die S-Bahn

Nach Jahrzehnten des Dieselmotors elektrifizierte die Bahn den Abschnitt Neustadt (Schwarzwald) – Donaueschingen und nahm ihn Ende 2019 in Betrieb. Damit konnte die Breisgau-S-Bahn ihr Netz über Donaueschingen bis Villingen (Schwarzwald) erweitern. Die neuen Coradia-Continental-Triebzüge (DB-Baureihe 1440) ersetzen die alternden 611- und 628-Triebwagen von DB Regio. Damit einher ging nicht nur eine deutlich bessere Anbindung der Orte entlang der Hintere Höllentalbahn zum Oberzentrum Freiburg, sondern auch die Wiedereröffnung einst aufgelassener Halte wie Unadingen und Bachheim.

628/928 336 steht am 31. Mai 1997 am neu errichteten Bahnsteig in Hüfingen. Die Stadt feiert die Rückkehr des Schienenpersonenverkehrs. Gut sechs Jahre später wird erstmals der neu eingeführte Ringzug an diesem Bahnsteig halten *Bernd Frank*



Zwischen Schwarzwald und Baar entstand ein Beispiel dafür, wie auch durch lokales Engagement und Beharrlichkeit die Bahn zurück in den Alltag kommen kann. Der Ringzug und die stündlich verkehrende S-Bahn haben für eine deutliche Erweiterung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr gesorgt. Weniger beachtet ist die Höllentalbahn auf ihrem hinteren Abschnitt heute bestimmt nicht mehr. *Bernd Frank*



Mallet - Heißdampflokomotive der Bayer. Staatseisenbahnen,
gebaut von J. A. MAFFEI, München.

Die Ansichtskarte der Lokfabrik Maffei weicht in künstlerischer Freiheit ein wenig von der Wirklichkeit ab, denn wie alle bayerischen Lokomotiven war auch die Mallet-Konstruktion der Gattung Gt 2 x 4/4 einschließlich der Radsterne grün lackiert *Werk/Slg. Andreas Knipping*

Ein Lokgigant

speziell für fränkische Steilrampen

Bayerische Lokgattung Gt 2 x 4/4 und spätere Baureihe 96° ■ Die Lokfabrik Maffei schuf kurz vor dem Ersten Weltkrieg die einzige in Europa je gebaute Dampflokomotive mit acht angetriebenen Radsätzen. Die imposante Mallet-Konstruktion bewährte sich zwar auf nordbayerischen Steilrampen, wurde später aber von einfacheren Konstruktionen ersetzt bzw. ein Opfer der Streckenelektrifizierungen

In Bayern möchte man anspruchsvolle Gleisrampen am ehesten im Anstieg der Alpen vermuten. Doch umfasste das Königreich und umfasst der heutige Freistaat nur einen schmalen Streifen der nördlichen Kalkalpen vor der österreichischen Grenze. Unser Blick hat sich vielmehr ins fränkische Nordbayern zu richten: Die Hauptbahnen Würzburg – Hanau, Bamberg – Halle (Saale)/Leipzig und Bamberg – Hof – Leipzig/Dresden überqueren nahe der Nordgrenze Bayerns den Spessart, den Frankenwald und die Ausläufer des Fichtelgebirges. Auf der Spessart-Strecke musste bei der Fahrt in Richtung Würzburg östlich von Aschaffenburg zwischen Laufach und Heigenbrücken eine Steigung von 21,7 Pro-

mille gemeistert werden, auf der Strecke vom Maintal ins Saaletal sind in beiden Fahrtrichtungen zwischen Pressig-Rothkirchen und Probstzella Steigungen bis zu 25 Promille zu erklimmen und die historische Ludwigs-Süd-Nord-Bahn weist zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast die berühmte „Schiefe Ebene“ mit einer Steigung von 23 Promille auf. Die Spessart-Strecke gehörte zu den höchstbelasteten Trassen ganz Bayerns, denn sie trug den gesamten Transport von Kohle und Stahlerzeugnissen aus dem Ruhrgebiet nach Bayern und den Schnellzugverkehr von Bayern sowie Österreich nach Frankfurt (Main) und ins Rheinland. Die Strecke über den Frankenwald war Herzstück der

klassischen Verbindung München – Berlin. Alle Generationen von Schnell- und Güterzugdampflokomotiven benötigten auf dieser Teilstrecken die Hilfe zusätzlicher Lokomotiven. Die Zuglasten auf der Spessart-Strecke machten den ersten Vierkupppler wie auch den ersten Fünfkupppler in Form der E I von 1895 und der G 5/5 von 1911 erforderlich. Die im 20. Jahrhundert ständig weiter steigenden Zuglasten erforderten für Güterzüge oftmals sowohl Vorspann- als auch Schubleistungen.

Schritte zum Malletlok-Giganten

Eine Tenderlok von bis dahin nicht gekannter Leistung und Größe sollte Abhilfe schaffen. Chefingenieur Anton Hammel

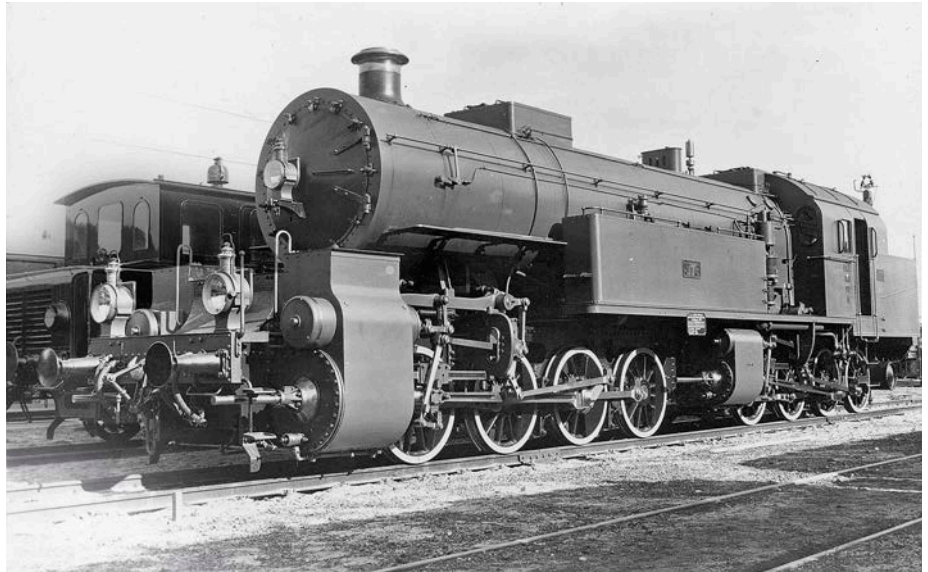
vom Hause Maffei schlug eine achtsachsige Mallet-Tenderlok vor. Wie bei dieser Bauart üblich wurde die vordere Radsatzgruppe mit den Niederdruckzylindern radial ausschwenkbar geführt. Hierfür sorgten ein seitenbeweglicher Drehzapfen zwischen dem dritten und vierten Radsatz des vorderen Drehgestells und ein Scharnier zwischen dem Rahmen des Vorgestells und dem Hauptrahmen. Die hinteren vier Radsätze mit den Hochdruckzylindern waren starr im Rahmen angeordnet. Der seitliche Ausschlag des jeweils vordersten Radsatzes nach rechts und links betrug 250 Millimeter. Der zweite Radsatz jedes Gestells wurde mit acht Millimetern Seitenverschiebbarkeit angeordnet, die Treibräder hatten geschwächte Spurkränze. Die Wangen beider Blechrahmen erhielten eine Stärke von 30 Millimetern. Der Achsstand jeder Antriebsgruppe betrug 4.500, der Gesamtachsstand 12.200 Millimeter.

Die für Bayerns Steilrampen bestimmte Malletlok war das Stärkste auf deutschen Schienen

Die Hochdruckzylinder erhielten einen Durchmesser von 520, die Niederdruckzylinder – die größten für deutsche Bahnen je gefertigten – einen solchen von 800 Millimetern. Das Volumenverhältnis zwischen Hoch- und Niederdruckzylindern betrug 1:2,4. Um die Steuerung für die vier Zylinder bedienen zu können, wurde nachträglich ein mit Druckluft betriebter Steuermechanismus eingebaut. Der Raddurchmesser von 1.216 Millimetern (ein Maß, das noch auf dem alten Rechnen in Fuß beruhte) ermöglichte es, den Stehkessel des riesigen Dampferzeugers zwanglos über dem hinteren Rahmen anzuordnen. Die Vorräte mit 11 Kubikmetern Wasser und 4,5 Tonnen Kohle reichten an die Maße manch älterer Länderbahn-Schlepptender heran. Man wollte sie aber dennoch in gewissen Grenzen halten, um eine zu große Abnahme der Reibungsmasse beim Verbrauch der Betriebsstoffe zu vermeiden. Beim Einsatz der Loks legte man Wert darauf, die Bergfahrt immer mit vollen Vorräten zu beginnen.

Überzeugende Streckenleistungen

An die Dienstmasse der so entstandenen bayerischen Lokgattung Gt 2 × 4/4 reichte keine andere bis dahin in Europa gebaute Tenderlokomotive heran. Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurden die



Die Lok 5773 wurde im Herbst 1924 als eine von dreißig Regelspurlokomotiven auf der legendären Eisenbahnausstellung in Seddin gezeigt *Werner Hubert/Slg. Andreas Knipping*



Die Malletlokomotive Gt 2 × 4/4 5768 steht um 1925 im Bahnbetriebswerk Aschaffenburg, das als Einsatzstelle für den Schiebebetrieb auf der Steilrampe Laufach – Heigenbrücken zuständig war *Rudolf Kallmünzer/Slg. Andreas Knipping*

ersten 15 Maschinen zwischen Dezember 1913 und Mai 1914 geliefert. Anfang April 1914 folgten systematische Versuchsfahrten, die eine vollständige Tauglichkeit der ambitionierten Neukonstruktion bewiesen. Am 10. April 1914 wurde auf der Frankenwald-Rampe Rothenkirchen – Steinbach mit je einer Gt 2 × 4/4 als Zug- und Schiebelok ein 1.000 Tonnen wiegender Zug in 38 anstelle der fahrplanmäßigen 80 Minuten bergwärts geschleppt. Auf der Gegenrampe Probstzella – Steinbach wurde derselbe Zug in 35 statt 78 Minuten befördert. Damit war bewiesen, dass die Gt 2 × 4/4 so viel leistete wie zwei Maschi-

nen der Gattung E I (1'D-Lokkonstruktion aus den Jahren 1895–1901) oder drei C IV (C-Kuppler von 1884–1895). Ähnlich überzeugend trat die Gt 2 × 4/4 auf der Spessart-Rampe in Erscheinung, wo täglich zehn Güterzüge bergwärts geschleppt werden mussten. Zwei C IV hatten 430 Tonnen bewältigt, zwei E I schafften 660, aber eine Gt 2 × 4/4 immerhin 670 Tonnen. Beheimatet wurden die ersten zehn Loks ab Februar 1914 in Rothenkirchen (heute Pressig-Rothenkirchen), die weiteren fünf im April in Aschaffenburg. Während des Ersten Weltkrieges wurden drei Exemplare ins besetzte Bel-



96 007 schiebt 1925 im thüringischen Loquitztal einen Güterzug von Probstzella Richtung Steinbach am Wald auf die Höhen des Frankenwaldes *Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping (2)*



96 003 hat wenige Tage vor der Aufnahme am 27. August 1931 das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Schweitz nach ihrer letzten Hauptuntersuchung verlassen. Die Wartung der komplizierten Vierzylinderverbundlok war stets problematisch

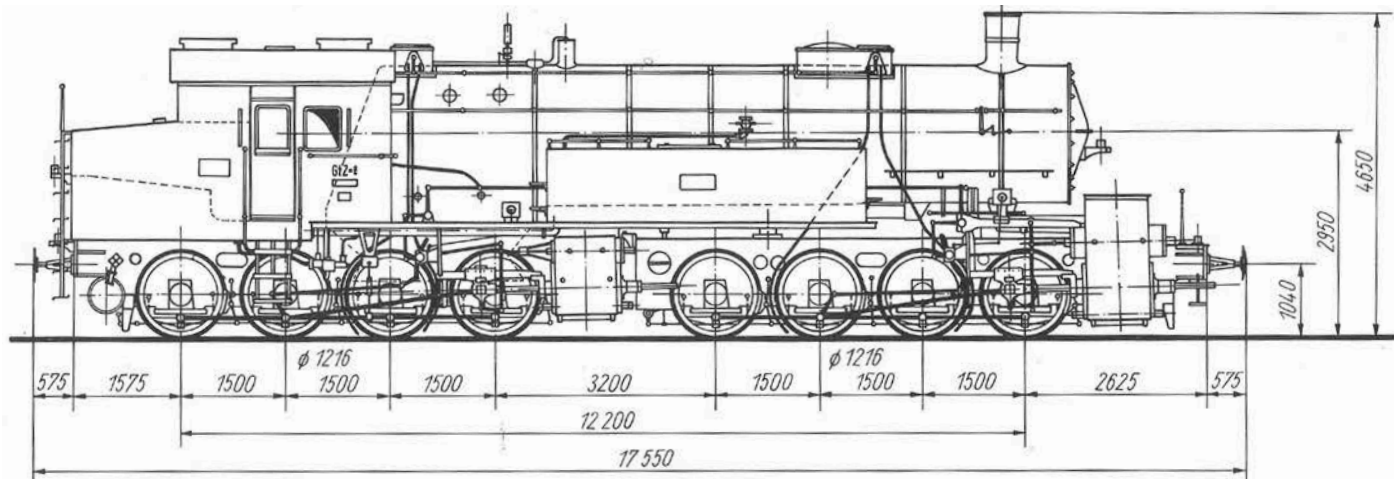
gien abgegeben, um auf der Steigung von Lüttich nach Ans eingesetzt zu werden.

Mallet-Nachbauten von 1923

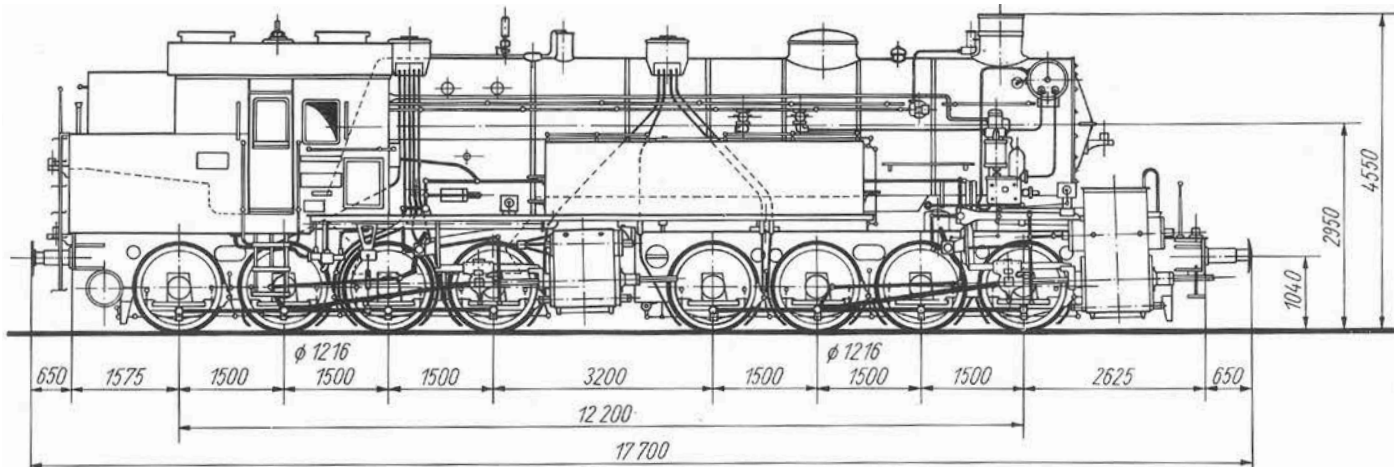
Mit billigem Inflationsgeld konnten 1922 weitere zehn Exemplare in Auftrag gegeben werden. Ein Unterschied der 1923 in

Erscheinung getretenen Bauart bestand in einer Vergrößerung der Vorräte. Bei nun regelmäßigen Güterzuggewichten von 1.200 Tonnen genügte nämlich die Leistung dieses Lokgiganten nur noch grenzwertig. Die junge Reichsbahn bzw. deren Zweigstelle Bayern des RVM gab

auf Anregung des Bauartdezernenten R. P. Wagner bei Maffei einen Umbau der neuen Zehnergruppe in Auftrag. Die Anzahl der Rauchrohre wurde erhöht und der Überhitzer vergrößert, damit die Heißdampftemperatur auf 350 bis 360 Grad Celsius gesteigert werden konnte. Die Hochdruckzylinder wurden durch solche mit 600 Millimetern Durchmesser ersetzt, weil man festgestellt hatte, dass die zu kleinen ursprünglichen Zylinder einen ausreichenden Durchfluss des Dampfes zu den Niederdrucktriebwerken verhinderten, die deshalb mit Minderleistung arbeiteten. Ähnlich wie bei den Einheitsloks brachte man im Rauchkammerscheitel einen Speisewasservorwärmer an. Auf der rechten Seite der Rauchkammer wurde die zugehörige Speisepumpe montiert. Sieben Radsätze erhielten eine beidseitige Sandstreueinrichtung. Obendrein wurde eine Gegendruckbremse eingebaut. Die erste umgebaute Maschine mit der Loknummer 5773 wurde in einer von grauem Glanzblech geprägten Erscheinung 1925 auf der Verkehrsausstellung in München zur Schau gestellt, nachdem die hellgraue Lok 5766 im ursprünglichen Zustand 1924 auf der Fahrzeugausstellung in Seddin den



Typenzeichnung der Gt 2 × 4/4 des ersten Bauloses von 1913/14 mit den 15 Lokomotiven unter den Nummern 5701 bis 5715



1923 folgte ein zweites Baulos der späteren Baureihe 96° mit den bayerischen Loknummern 5716 bis 5725 Werner Dietmann/Slg. em (2)

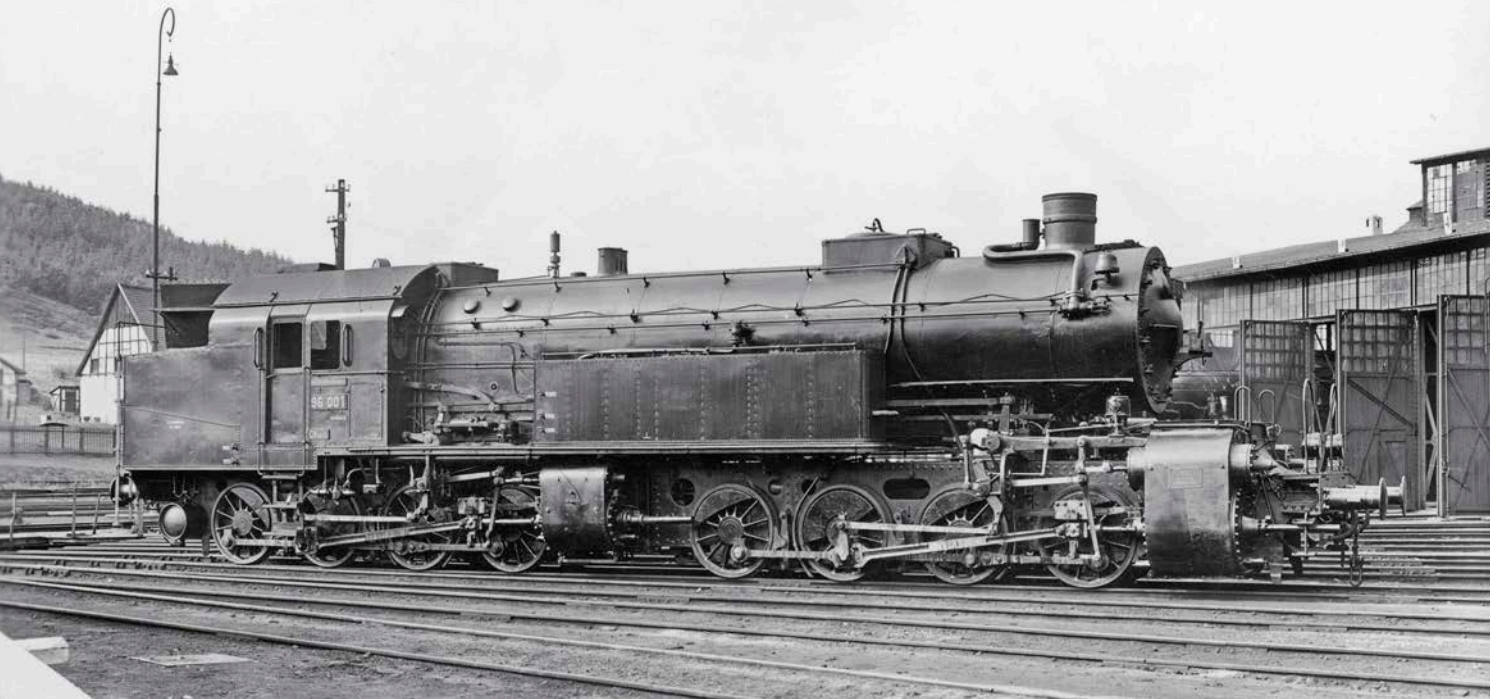
Lokhersteller Maffei vertreten hatte. Alle zehn Nachbauten nahmen schließlich in Rothenkirchen ihren Dienst auf.

Die 96er in der Reichsbahn-Zeit

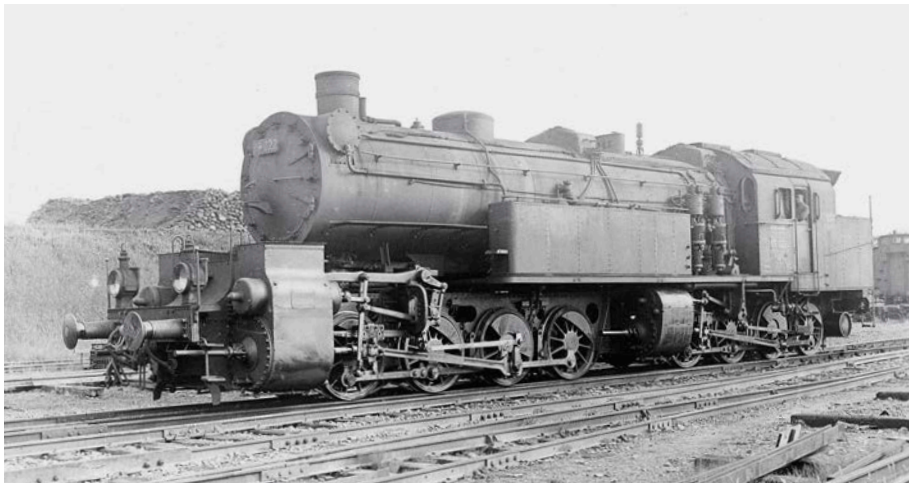
Im umgebauten Zustand war die Gt 2 × 4/4 alias Baureihe 96° der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der preußischen T 20 (1'E1'/Baureihe 95°) überlegen. Zwischen 13. Dezember 1926 und 21. Januar 1927 unterzog das Versuchsamt Grunewald die Lok 5773 auf den Strecken Probstzella – Rothenkirchen und Grunewald – Güterglück den seinerzeit üblichen systematischen Erprobungen. Reichsbahnrat Prof. Hans Nordmann veröffentlichte die Ergebnisse und bilanzierte volle Zufriedenheit, verschwieg allerdings auch nicht die vielfältigen kinematischen Probleme einer in Volllast arbeitenden Lokomotiven mit geteilten Triebwerken. Zwischen 1929 und 1932 holte das RAW Ingolstadt den erwähnten Umbau in reduziertem Umfang für die ersten 15 Loks nach. Auf einen Ersatz der Hochdruckzylinder und den Einbau von Speisepumpe

Technische Lokomotivdaten im Vergleich

Länderbahn-Gattung	bay. Gt 2 × 4/4	bay. Gt 2 × 4/4	pr. T 20
Loknummern	5701–5715	5716–5725	(z. T. 77 001–010)
Reichsbahn-Nummern	96 001–015	96 016–025	95 001–045
erstes Baujahr	1913	1923	1922
Bauart	D'D h4vt	D'D h4vt	1'E1' h2t
Betriebsgattung	Gt 88.15	Gt 88.16	Gt 57.19
Länge über Puffer	17.550 mm	17.700 mm	15.100 mm
Kuppelraddurchmesser	1.216 mm	1.216 mm	1.400 mm
Zylinderdurchmesser	520/800 mm	600/800 mm	700 mm
Kolbenhub	640 mm	640 mm	660 mm
Dienstmasse	123,2 t	131,1 t	127,4 t
Achslast	15 t	16 t	19 t
Kesseldruck	15 bar	15 bar	14 bar
Heizfläche	231 m²	200 m²	200 m²
Überhitzerheizfläche	55,4 m²	65,4 m²	62,5 m²
Rostfläche	4,25 m²	4,25 m²	4,36 m²
Vorwärmer	–	Knorr	Knorr
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	50 km/h	65 km/h
Wasservorrat	11 m³	12,3 m³	12 m³
Kohlevorrat	4,5 t	5 t	4 t
Zuglast auf 20 ‰ bei 30 km/h	365 t	365 t	415 t



Die Tenderlok 96 001 kam mit ihrer Umbeheimatung nach Brügge geografisch in Carl Bellingrodts Nachbarschaft, denn dieser wohnte in Wuppertal-Barmen. Die wegen ihrer Größe notwendige leichte Schräglage der Zylinder ist hier recht gut erkennbar



Im Bahnbetriebswerk Rothenkirchen zeigt sich 96 022 als Vertreterin des zweiten Maffei-Bauloses – erkennbar an Vorwärmer, separatem Dampfdom vor dem nach hinten gerückten Sandkasten und an der Doppelluftpumpe Carl Bellingrodt/Slg. TechnikMedia



und Vorwärmer wurde verzichtet. Es blieb bei der Vergrößerung des Überhitzers. Ende 1929 wurden die Loks 96 001, 003 und 005 nach ihrem Umbau im Bw Brügge (Westf) stationiert, um den Betrieb auf der Steilstrecke nach Lüdenscheid zu vereinfachen. Die T 20 war für diese Strecke mit ihren 20 Tonnen Achslast zu schwer. Die Exkursion nach Preußen endete mit der Abstellung der Loks im Juli 1933 und ihrer Ausmusterung 1936 unruhlich. Der Stern der Gt 2 × 4/4 begann zu sinken.

Zwischen 1928 und 1944 gehörten einige 96er zum Bahnbetriebswerk Eger (Cheb) im heutigen Tschechien. In diesem nordböhmischen Knotenbahnhof betrieben bekanntlich einst die bayerische, die sächsische und die österreichische Bahnverwaltung ihr jeweils eigenes Heizhaus. In der Zwischenkriegszeit hatte die Reichsbahn hier in der nunmehrigen Tschechoslowakei ihre eigenen Dienststellen. Die 96er machten sich auf der steilen Strecke von Eger nach Asch nützlich. 1935 erschien die Baureihe 96^o auch auf der nordfränkischen „Schiefen Ebene“. Mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes zwischen Nürnberg und Saalfeld am 15. Mai 1939 wurden die 96er im Frankenwald aber schon wieder überflüssig. Nur 96 021 blieb als Reserve noch bis Januar 1942 in Pressig-Rothenkirchen. Auf der „Schiefen Ebene“ endete der Einsatz der 96er am 1. September 1944. Außer den in Brügge verabschie-



Der von 96 011 geschobene Güterzug hat den Schwarzkopftunnel im Spessart erreicht, sodass die Schiebefahrt beendet ist. Die Lok wird hier im Betriebsteil West des Bahnhofs Heigenbrücken stehenbleiben und zurück nach Laufach rollen Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping (3)

deten Loks wurden auch 96 007, 013 und 015 noch vor Kriegsende ausgemustert. Die meisten im Bestand verbleibenden Exemplare wurden im Verlauf des Krieges als nicht mehr erhaltungswürdig abgestellt.

Das Ende einer Splittergattung

Ein nun schon zusammengeschrumpfter Fuhrpark aus 96 006, 008, 010, 011, 017, 019 und 023 erlebte das Ende des Zweiten Weltkrieges betriebsfähig beim Bw Aschaffenburg. Man bevorzugte unter Nachkriegsbedingungen im Betrieb die einfacheren 95er und stellte die 96er bis März 1947 ab. Gerade unter Kriegs- und Nachkriegsbedingungen wirkte sich der hohe Unterhaltungsbedarf der 96er mit ihren acht Radsätzen und vier Zylindern sowie den beweglichen Dampfleitungen zum Niederdruckteil besonders problematisch aus. Auch ist anzunehmen, dass die komplette Umstellung der Güterzugbespannung von der preußischen G 12 (Baureihe 58¹⁰⁻²¹) auf die stärkere 44 den Schiebedarf am Spessart etwas vermindert hatte.

Als Splittergattung unterlagen die in Aschaffenburg und andernorts abgestellten 96er sämtlich der Ausmusterungsverfügung vom 20. September 1948. Die 96 006 sollte museal aufbewahrt werden, wurde aber mit Erlass der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn vom 11. September 1951 ebenfalls zur Verschrottung freigegeben. Die Loks 96 002 und 024 waren im Oktober

1944 an die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn vermietet worden. Sie führten Güterzüge auf dem Abschnitt Blankenburg – Hüttenrode und auf der namensgebenden Stammstrecke der Rübelandbahn. Außerdem wurden 1.000 Tonnen schwere Kieszüge zum Bahnhof Halberstadt-Spiegelsberge gefahren. Über ihre Verwendung gegen Kriegsende und danach fehlen gesicherte Angaben. Im September 1945 führte das Maschinenamt Magdeburg die Loks noch immer als Mietloks bei der HBE. Am 16. November 1945 meldete das Bw Eisleben sie als abgestellt. Ab Ende 1945 ge-

hörten beide Loks zum RAW Stendal, das zumindest 96 024 als „Kurierzuglok“ vor Dienstgüterzügen einsetzte. Nach neuerelem Intermezzo bei der HBE 1948/49 wurde sie, wie schon zuvor 96 002, abgestellt. Ab 1950 standen beide als Schadloks in Staßfurt; am 3. September 1954 wurden sie ausgemustert.

Andreas Knipping

Andreas Knipping ist ausgewiesener Eisenbahn-Fachautor und besonders durch zahlreiche Buchveröffentlichungen über Dampflokomotiven bekannt.



Die noch mit den Resten eines Tarnanstrichs versehene 96 022 steht mit einer Schwesterlok aus dem ersten Baulos im Oktober 1948 in Neuenmarkt-Wirsberg. Der Mallet-Gigant wurde von der Bundesbahn nicht mehr in Betrieb genommen, sondern 1949 im AW Mülheim-Speldorf zerlegt Helmut Tauber/Slg. Eisenbahnstiftung



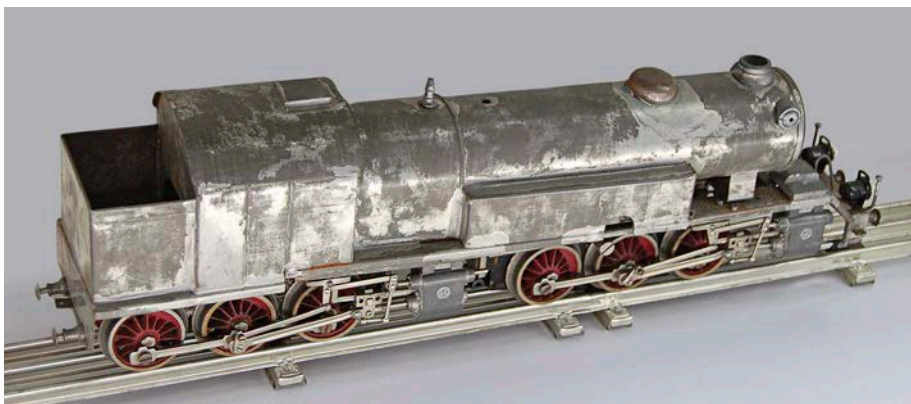


Die leicht patinierte 96 021 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft schiebt einen Güterzug in der Steigung nach. Die H0-Dampflok von Rivarossi war zu Anfang der 1980er-Jahre das erste Großserienmodell dieser Baureihe

Imposante Mallet

für fast allen Nenngrößen

Die 1- bis Z-Modelle der Baureihe 96° ■ Diese große Tenderlokomotive betriebstauglich umzusetzen, war lange Zeit eine Herausforderung, weshalb es unterschiedliche Lösungsansätze gibt. Seit längerem kann aber fast jeder Dampflokfreund die bayerische Lokomotivgattung Gt 2 × 4/4 auf der Modellbahnanlage einsetzen



Im Göppinger Märklin-Archiv befindet sich dieses Handmuster einer Baureihe 96, die vor dem Zweiten Weltkrieg als Neuheit in der Nenngröße 0 vorgesehen war. Wie damals üblich wurde das Fahrwerk verkürzt dargestellt MM

Das älteste uns vorliegende Foto eines Modells der Baureihe 96° stammt von Märklin. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg fertigte man in Göppingen ein Handmuster in der Nenngröße 0 an. Typisch für die damalige Zeit war, dass das Modell nur die Achsfolge 2 × 3/3 hatte anstelle von vier Radsätzen je Fahrgestell. Dass das Urmodell schon früh wieder in der Schublade verschwand, zeigt auch die nur rudimentäre Ausführung.

Zahlreiche H0-Modelle

Bis 1976 dauerte es, als der Schweizer Hersteller Fulgurex, bekannt für hochpreisige Kleinserienmodelle, die ersten H0-Um-

setzungen einer Mallet-Lokomotive der Baureihe 96⁰ präsentierte (Artikelnummer 2025). Man bot eine schwarz/rote DRG-Version und ein grün/schwarzes 1:87-Modell der K.Bay.Sts.B. an. Die Lokomotiven waren sehr gut detailliert, landeten aber meist nicht auf den Modellbahnanlagen, sondern in Sammlervitrinen. *Merker+Fischer* war in den 1970er-Jahren ein bekannter Hersteller von Weißmetall- und Messing-Bausätzen, der ein Modell der 96⁰ in beiden Vorbildvarianten anbot. Die Bausätze (4470/-5) stellten von den Bastlern hohe Anforderungen an ihre Fähigkeiten, um in optischer und besonders mechanischer Hinsicht gute Tenderlokomodelle zu erschaffen. Ein Motor mit großer Schwungmasse übertrug seine Kraft über einen Riemenantrieb auf eine Schneckenwelle im Rahmen, die den ersten und vierten Radsatz antrieb. Von dort aus gab ein kurzes Kardangelenk die Kraft auf die Schneckenwelle des vorderen Triebgestells weiter, das ebenfalls zwei Radsätze antrieb.

In H0 wagten sich mehrere Groß- und Kleinserienhersteller an eine Modellumsetzung

Anfang der 1980er-Jahre war es dann *Rivarossi*, damals noch unter italienischer Führung, der ein H0-Modell für breitere Käuferschichten auf den Markt brachte. Auch hier wurde für damalige Verhältnisse eine hervorragende Detaillierung geboten. Der Antrieb zeigt sich von seltener Komplexität: Der Motor sitzt im Führerhaus und überträgt seine Kraft über eine Kardanwelle und ein turmförmiges Getriebe auf das führende Fahrgestell. Von da aus geht eine zweite Kardanwelle an das hintere Fahrgestell und treibt es an. Das Ergebnis ist ein oft etwas zäh laufendes Modell mit höherer Geräuscentwicklung. *Rivarossi* bot die 96 001 in erster Kesselbestückung (1353/1005) und die 96 022 in der überarbeiteten Vorbildversion des zweiten Bauloses (-2/-4) für die Epoche II an. Etwas später konnte man eine Länderbahn-Variante der Bayerischen Staatseisenbahnen (-4/-6) und ein ockergelbes Modell der ursprünglichen Ausstellungslackierung erwerben (-5/-7). 1984 folgte ein Modell in hellblau/roter Farbgebung (-76/-25). Die zweite Artikelnummer betrifft jeweils die gleichzeitig lieferbaren Wechselstromausführungen. Mitte der



Fulgurex offerierte schon Mitte der 1970er-Jahre ein Messingmodell der Mallet. Die hier abgebildete Variante wurde, wie ihre Schwesternmodelle, aber in erster Linie für Sammlervitrinen gebaut und selten auf H0-Anlagen eingesetzt *Werk*



Fertiggestellte, fahrbereite und perfekt lackierte sowie mit den richtigen Anschriften versehene Bausatzmodelle der Baureihe 96 von Merker+Fischer sind heute sehr selten auf dem Gebrauchtmart zu finden



Der italienische Hersteller Rivarossi bot seine Gt 2 x 4/4 in H0 auch in attraktiver, mehrfarbiger Ausstellungslackierung (oben) an. Mit etwas Geschick und den passenden Zurüstteilen bzw. Farben kann man aus dem Großserienmodell der zweiten Bauform von Rivarossi ein Schmuckstück machen (unten) *Jürgen Gottwald (4)*





1993 baute Micro-Metakit aus Landshut die Gt 2 x 4/4 5752 in Ockergelb für die Verkehrsschau in Kleinserie. Auch die grün/schwarze 5753 wurde in bis heute unübertroffener Handarbeit aus Metall in den den Nenngrößen O und H0 hergestellt



Die Modellbau-Werkstatt Schnabel aus Wiesau/Oberpfalz stellte die Gt 2 x 4/4 in diversen Qualitätsstufen ab 1960 auf Basis von zwei umgearbeiteten Fahrwerken der Märklin-Baureihe 81 her. Nur das hintere Fahrgestell ist dabei angetrieben *Manfred Scheihing (2)*



Lemaco fertigte die Baureihe 96 (rechts) bzw. die Gt 2 x 4/4 (links) jeweils in den Modellbahn-Nenngrößen H0 und O. Die hochwertigen Messing-Handarbeitsmodelle bestanden dabei aus mehreren hundert perfekt lackierten Einzelteilen *Werk*

Neuere Modelle wie die 96 024 der DRG wurden in H0 stets in der Wechselstromversion von Märklin und als Gleichstromvariante von Trix angeboten *MM*

1990er-Jahre legte *Rivarossi* die 96er-Modelle noch einmal mit dunkel vernickelten Radsätzen und feinerer Steuerung auf, und es gab sie auch wahlweise mit digitaler Ausstattung.

Ebenfalls in der Mitte der 1990er-Jahre offerierte *Micro-Metakit* H0-Modelle der Baureihe 96⁰ in mehreren Varianten und Lackierungen. Die exzellent detaillierten und lackierten Modelle erforderten aber auch eine gut gefüllte Brieftasche und erzielen heute im Secondhandmarkt vierstellige Preise. In den 1960ern stellte *Schnabel* aus Wiesau in der Oberpfalz einzelne Modelle her, die auf Märklin-Fahrwerken der

Bastler sowie die Firma Schnabel nutzen Teile der Baureihe 81 für die 96er

Baureihe 81 basierten und in Handarbeit aus Messing hergestellt wurden. Der renommierte Schweizer Kleinserienhersteller *Lemaco* präsentierte 1991 ein optisch hervorragendes H0-Modell, das hinsichtlich technischer Ausführung und Detaillierung kaum Wünsche offenließ. Das Messing-Handarbeitsmodell ist aus über 700 Einzelteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet. Es wurden jeweils 250 Loks der Varianten von DRG (H0-038) und der K.Bay.Sts.B. (H0-038-1) gefertigt. Eine Version in verwitterter Lackierung wurde in nur 25 Stück angeboten (H0-038/V).

Der zweite Großserienhersteller war *Märklin*, der ab 1994 H0-Modelle der 96er in der zweiten Version und in verschiedenen Lackierungen anbot. Das erste Modell war die 96 017 (3496) mit WS/Delta-Ausstattung und dieselbe Lok mit WS/MM-Digitalisierung (3796). In den Folgejahren folgten Hamo-Versionen (8396) und Lackierungen in Grün/Schwarz der Bayerischen Staatseisenbahnen (34962) sowie in blauer Ausstellungslackierung (3498/8398). Mitte der 1990er-Jahre offerierte *Märklin* vorbildfremde Lackvarianten in



Silber/Schwarz (83496) für seine Sammlerszene und in Gold/Schwarz (34969) als Präsentationsmodell für den Fachhandel. Ab etwa 2002 folgten Modelle der Ursprungsvariante, auch in Schwarz/Rot (37966), Ocker/Schwarz (-1) und Grün/Schwarz (-4). In den Folgejahren bis in unsere Zeit offerierte Märklin noch mehrere Lackierungs- und Beschriftungsvarianten der beiden Bauarten und dann auch mit mfx/Sound-Decodern. Die Modelle hatten einen Antrieb nur auf das hintere Triebwerk. Die meisten Varianten bot Trix ab 1997 als Gleichstrommodelle und später auch mit DCC-Decoder an.

Die kleinen Ausführungen

In der Nenngröße TT gibt es bisher keinen Hersteller, der ein entsprechendes Modell anbot. Arnold ist derzeit der einzige N-Hersteller, der sich ab 1981 der Baureihe 96^o angenommen hat. In den 20 Folgejahren wurden beide Vorbildvarianten in DRG- und Länderbahn-Lackierungen hergestellt. Beispiele sind die 96 016 (2275), die grün/schwarze Länderbahn-Version (-88) sowie Modelle der K.Bay. Sts.B. (-76) und in ockerfarbener Lackierung (-77). Eine blau lackierte Länderbahn-Maschine sah besonders attraktiv aus. Für Sammler gab es auch eine goldene Lackierung. Arnold konstruierte ein aufwändiges Fahrwerk für diese Modelle, das alle Radsätze in beiden Triebgestellen über Schneckenfedern und Zahnräder antreibt. In der Nenngröße Z offerierte Märklin ab 2004 das kleinste Modell einer 96er (88290). Die 96 019 (-4) gab es als exklusives Sondermodell nur für Insider-Mitglieder. Im regulären Neuheitenprospekt wurden dagegen 2006 die schwarze DRG- (-1) und 2013 die grüne Länderbahn-Variante (-3) angekündigt, die über alle Treib- und Kuppelradsätze angetrieben sind.

Lokmodelle der großen Spurweiten

1991 präsentierte Lemaco ein äußerst attraktives 0-Modell der Baureihe 96^o bzw.



Zur Versammlung der Märklin-Holding 1994 wurden 48 silberfarbige Modelle gefertigt. Die Aufschriften sind mittels Elektrode eingegraben (o.). Das goldfarbige Modelle auf Transparentgleis war 1996 eine Gabe an ausgewählte mhi-Händler Manfred Scheihing (2)



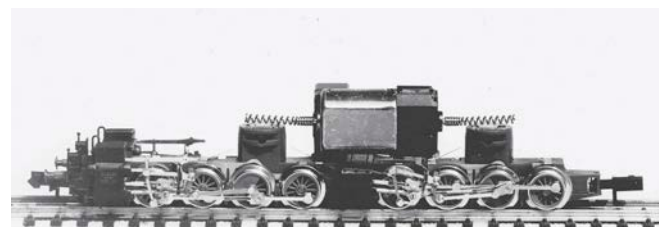
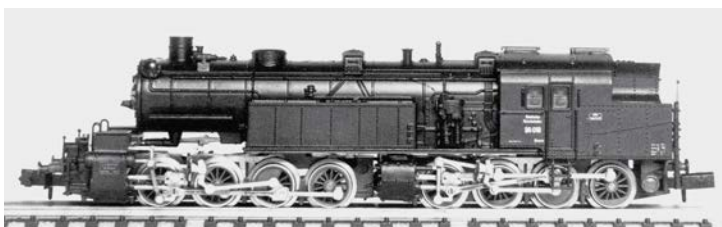
der Gt 2 × 4/4. Das Messing-Handarbeitsmodell ist aus über 1.600 Einzelteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet. Es gab drei Versionen: Die DRG-Maschine 96 022 (0-021) wurde in 40, die grün/schwarze K.Bay.Sts.B. 5772 (0-021/1) in 45 Stück und die blau/rote K.Bay.Sts.B. 5773 (0-021/2) in nur 15 Exemplaren hergestellt. Der Antrieb erfolgte durch einen Motor mit Schwungrad und Getriebe auf alle acht Radsätze. Eine Besonderheit ist eine funktionierende mechanische Umsteuerung, eine Achsfederung wie beim Vorbild durch echte Blattfedern und Ausgleichs-

hebel sowie Rauchkammertür und Wasserkastendeckel zum Öffnen.

In der Königsspur 1 war es Mitte der 1970er-Jahre die Firma Bockholt, die Metallmodelle in geringer Anzahl in Handarbeit baute. Die Mallets waren weitgehend aus Stahl gefertigt. Alleinstellungsmerkmal ist die aus dem Maschinenbau hergeleitete Getriebebauweise mit einem Bronz Zahnrad unter einer mehrgängigen Schnecke. Entsprechend hoch war natürlich das Preisniveau für diese mechanisch und optisch exzellen-



Auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2004 stellte Märklin seine grüne Länderbahnausführung in der Nenngröße Z vor MM



Mit Schwarz-Weiß-Pressbildern der fertigen Mallet und des Antriebskonzeptes stellte Arnold 1981 sein N-Modell vor Slg. TechnikMedia (2)



Als hochwertiges Modell im Maßstab 1:32 brachte Dingler 2007 mehrere Ausführungen der Baureihe 96 heraus, die alle über eine digitale Vollausstattung verfügen



Zur Nürnberger Spielwarenmesse 2009 stellte Märklin die schwarz/grüne Gt 2 x 4/4 5753 zusammen mit einigen passenden Epoche-I-Güterwagen im Maßstab 1:32 vor *MM*

Andreas Krug plant verschiedene Ausführungen der Baureihe 96 in 1. Derzeit ist aber von KM 1 noch kein Handmuster verfügbar, weshalb wir hier nur die Konstruktionszeichnung des Modells zeigen können



Beste Feinmechaniker-Qualität boten die 1:32-Handarbeitsmodelle von Pein (oben), die heute über Spur 1 Exklusiv (unten) vertrieben werden *Werk (4)*

ten Modelle, die auch heute noch zu hohen Preisen gehandelt werden. 2022 beendete *Bockholt* seine Geschäftstätigkeit. In sehr guter Qualität wurden in Handarbeit auch Modelle aus Messing und Edelstahl von der Firma *Pein* gefertigt. Diese Ausführungen wurden nach Kundenwunsch hergestellt. Der Markenname wird heute unter „spur1-exklusiv.net“ geführt. *Märklin* nahm ab 2007 Modelle der Baureihe 96^o und Gt 2 x 4/4 in sein 1:32-Sortiment auf. Eine DRG-Version 96 001 in Schwarz/Rot kam als Insider-Modell (55961) mit mfx/Sound-Decoder und zahlreichen Beleuchtungs- und

In der Spur 1 wirkt die Mallet dank ihrer Digitalfunktionen besonders eindrucksvoll

Geräuschfunktionen sowie einem Raucherzeuger. In späteren Jahren folgten auch Modelle der K.Bay.Sts.B. in Grün/Schwarz (-2) und Blau/Rot (-3). *Dingler* bot ab 2006 die Baureihe 96^o bzw. Gt 2 x 4/4 in Schwarz/Rot (1-196/0), Grün/Schwarz (-6/1), Blau/Rot (-6/2) und Ocker/Schwarz (-6/3) an. Auch diese Metallmodelle wurden in hervorragender Qualität in nur kleinen Serien produziert. Nächster 1-Hersteller der Mallet-96er wird *KM 1* sein. Entsprechende Modelle in verschiedenen Ausführungen und Lackierungen sind bereits angekündigt worden (109601 bis -9), doch ein Liefertermin wurde noch nicht kommuniziert. Wer bereit ist, 5.950 Euro für ein Fertigmodell oder 3.590 Euro für einen Teilesatz auszugeben, kann die mächtige Mallet auch als Echtdampfmodell von *Wyko Feine Mechanik* erwerben, die mit einer Gasfüllung für eine Fahrzeit von 50 Minuten ausgelegt ist. *Jürgen Gottwald*



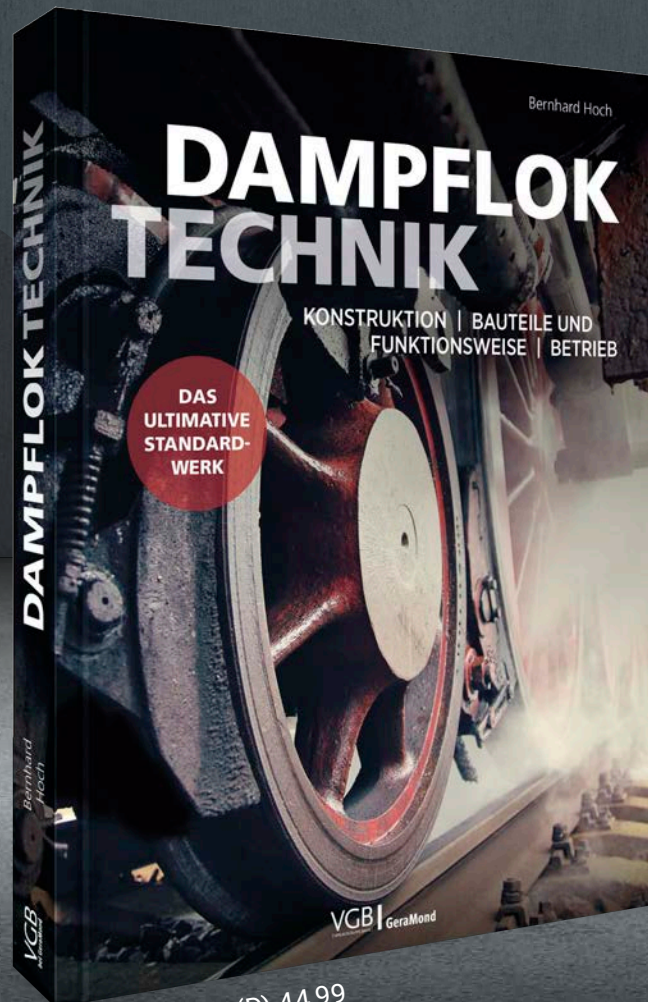
DAMPF, STAHL UND SEHNSUCHT

Das ultimative Standardwerk
zur Technik-Legende »Dampflok«

Faszinierende Technik
erleben und verstehen

Einfach erklärt,
auch ohne Vorwissen

Mit zahlreichen
Illustrationen und
Fotografien



192 Seiten · € (D) 44,99

Hier mehr
erfahren!



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





Veteranentreffen beim EC-Abschied

Am 13. Dezember 2025 endete eine Ära: Der letzte lokbespannte EC-Zug der SBB zwischen Deutschland und der Schweiz fuhr mit 101 057 von Hamburg nach Basel. Zum Abschied führte der EC 7 drei Panoramawagen sowie einen zusätzlichen 1.-Klasse-Großraumwagen, in dem DB-Auszubildende Zuglaufschilder und Souvenirs verkauften. In Basel wurde der Zug auf Initiative deutscher und Schweizer Eisenbahnfreunde auf die „Swiss-Express“-Re 420 109 umgespannt, die ihn als IC nach Zürich brachte. Auch der nachfolgende EC 9 erhielt in Basel SBB eine historische Bespannung – die frisch grün lackierte Re 420 161. Mehr über die Einsätze der Re 420 der SBB im Reisezugverkehr lesen Sie in diesem Heft auf Seite 32. *Foto: Dirk Sindermann*





Noch wird die Strecke Euskirchen – Bad Münstereifel mit Diesellokomotiven bedient:
620 505 rollt am 14. Dezember 2025 durch Euskirchen-Stotzheim *Matthias Müller (SWI)*

■ Wiederrichtete Strecken nach der Flut 2021

Ahr- und Erfttalbahn wieder in Betrieb

Unter Teilnahme von allerhand Prominenz aus Politik und Wirtschaft wurde am Freitag, dem 12. Dezember 2025, die wiederaufgebaute obere Ahrtalstrecke zwischen Walporzheim und Ahrbrück feierlich dem Betrieb übergeben. Zwei Tage später startete schließlich der Planverkehr auf ganzer Länge. Die RB 30 (DB Regio) verbindet seither Ahrbrück und Bonn im Stundentakt über Remagen. Bis Sommer 2026 kommen dort weiterhin Vareo-Diesellokomotiven zum Einsatz, geplant ist dann der Einsatz von elektrischen Talent 2-Fahrzeugen (Baureihe 442).

Die RB 32 (Trans Regio) fährt ebenfalls stündlich, derzeit elektrisch mit MIREO Smart-Triebzügen zwischen Remagen

und Altenahr. Alle zwei Stunden wird eine Verbindung bis Boppard über Koblenz angeboten. Der Wiederaufbau von 18 Kilometern im Jahre 2021

von der Flut zerstörter Trasse zwischen Walporzheim und Ahrbrück umfasste auch 15 neu gebaute und sieben sanierte Brücken sowie die Strecken-

elektrifizierung und die Installation von ESTW-Sicherungstechnik. Gleichzeitig wurden die Bahnhöfe und Haltepunkte modernisiert oder – wie in Dernau – in zentralerer Lage neu gebaut.

Evelyn Palla (Vorstandsvorsitzende DB AG) und Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder würdigten in ihren Festreden die Leistung aller Beteiligten – insbesondere des Gleisbauspezialisten Leonhard Weiss – und dankten den Anwohnern für ihre Geduld während der Bauarbeiten. Nach dem offiziellen Eröffnungszug Dernau – Altenahr konnten auch die Anwohner das neue Angebot in einem kostenlosen Pendelzug zwischen Dernau und Ahrbrück erleben oder am Bahnhof Altenahr feiern. Im



Feierliche Eröffnung: Der Sonderzug zur Wiederinbetriebnahme der oberen Ahrtalbahn erreicht am 12. Dezember 2025 den neuen Haltepunkt Dernau *Peter Wieland*

Festzelt zeigte der Verein Ahrtalbahnfreunde Dokumentarfilme über die Streckenarbeiten; er plant künftig auch Sonderfahrten durchs Ahrtal.

Auch die Erfttalbahn Euskirchen – Bad Münstereifel (RB 23) wurde am 14. Dezember zu neuem Leben erweckt. Sie gehörte ebenfalls zu den infolge der Flutkatastrophe vom Juli 2021 beschädigten Bahnlinien und wurde in den zurückliegenden viereinhalb Jahren wiederaufgebaut, wobei auch hier eine Elektrifizierung vorgesehen ist, was nochmalige kurze Betriebseinstellungen im Frühjahr erforderlich macht. Statt eine halbe Stunde im Bus sitzen die Fahrgäste nun nur noch 20 Minuten in der Bahn, um in den Kurort Bad Münstereifel zu fahren. Auf der 14 Kilometer langen Strecke mussten viele Brücken saniert werden, die die Wassermassen weggerissen hatten. Außerdem waren Hänge durch das Hochwasser aufgeweicht und zu erneuern. Zwischen Iversheim und Bad Münstereifel hat die Bahn zuletzt noch eine 140 Meter lange Stützmauer errichtet, um dem Bahndamm genug Sicherheit für die schweren Züge zu geben. *PW*

Dresdner Bahn in Betrieb

Das Großprojekt „Dresdner Bahn“ ist abgeschlossen. Seit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 rollen Züge über die wiederaufgebaute Trasse zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde. Die zwei neuen Fernbahngleise, die östlich der S-Bahn-Linie S2 verlaufen, verkürzen die Reisezeit zwischen Berlin und Dresden auf rund 95 Minuten. Auch der Flughafen BER profitiert: Dank der neuen „Mahlower Kurve“ benötigt der Flughafen-Express (FEX) vom Berliner Hauptbahnhof zum Terminal nur noch gut 20 Minuten. *em*



Tradition trifft auf Moderne

Mit Volldampf zurück in die frühere Heimat: Am 18. Dezember 2025 überführt 50 3501 des Meiningener Dampflokreins die Mehrsystemloks 193 909-8 A-DPB, 384 007-1 CZ-ČD und 193 906-4 A-DPB zwischen Halberstadt und Langenstein unterwegs nach Blankenburg. Dort steht die Inbetriebnahme der drei fabrikneuen, noch unlackierten Vectron MS von Siemens Mobility für 25 kV/50 Hz an. Die Strecke ist der Schlepptenderlok nicht unbekannt: 50 3501 war von 1968 bis 1982 beim Bw Halberstadt stationiert *Dirk Endisch*

Stuttgart 21

Baurecht für den Pfaffensteigtunnel

Ein weiteres Puzzlestück beim Bahnprojekt Stuttgart 21 hat Baurecht erhalten: Das Eisenbahn-Bundesamt genehmigte am 9. Januar 2026 den rund elf Kilometer langen Pfaffensteigtunnel. Er soll die Gäubahn künftig unterirdisch von Böblingen zum Flughafen führen und ersetzt die ursprünglich

geplante Rohrer Kurve. Während erste Vorarbeiten bereits für Februar 2026 angesetzt sind, ist die Inbetriebnahme erst für Ende 2032 geplant. Bis dahin müssen Reisende auf der Gäubahn eine mehrjährige Unterbrechung der Direktverbindung zum Hauptbahnhof hinnehmen. Das 1,9 Milliarden

Euro teure Projekt ist jedoch noch nicht final finanziert; eine Vereinbarung steht aus. Kritiker bemängeln neben den hohen Kosten und dem Zeitplan vor allem die prognostizierte geringe Auslastung von nur 45 Prozent sowie die Prioritätensetzung gegenüber anderen Projekten. *PG*

Tegernseebahn

DB Regio Netz übernimmt Infrastruktur in Südbayern

Zum 1. Januar 2026 ging die Infrastruktur der Tegernseebahn von Schaftlach nach Tegernsee an die DB Regio Netz Infrastruktur GmbH über. Die rund zwölf Kilometer lange Strecke firmiert nun als „DB-Regio Netz Tegernseebahn“. Der Zugbetrieb durch die BRB bleibt davon unberührt. Hintergrund der Übernahme sind die hohen Investitionskosten für die vom Freistaat geforderte Elektrifizierung des Oberlandnetzes sowie die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik. Die bisherigen kommunalen

Eigentümer – der Landkreis Miesbach sowie die Gemeinden Gmund und Tegernsee – sahen sich finanziell dazu nicht

in der Lage. Durch die Integration in das DB-Netz können nun Bundesmittel genutzt werden. *AB*

Notfallmanager und Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes bereisen am 12. Dezember 2025 mit dem als Bahndienstfahrzeug TAG 27 bei St. Quirin die Tegernseebahn *Alexander Bauer*





■ Train Charter Service

Wandel bei Ersatzverkehren am Niederrhein

Seit Mitte November 2025 bedient Train Charter Service (TCS) die Strecke zwischen Duisburg, Moers und Millingen (RB 31). Zuvor war hier seit Anfang 2025 SmartRail mit Lokomotiven der Baureihe 111 und Wagenmaterial von TRI im Einsatz, um fehlende LINT-Triebwagen der Rhein-Ruhr-Bahn zu kompensieren. TCS wird diesen Verkehr auch im Jahr 2026 fortführen. Zusätzlich sicherte sich das Unternehmen einen neuen Auftrag auf dem RE 3: Der VRR vergab zwei Ersatz-Umläufe zwischen Düsseldorf und Hamm an TCS.

Ende beim RE 13

Anders sieht es beim Maas-Wupper-Express (RE 13) aus. Die Eurobahn hat den Einsatz von TCS-Garnituren, bestehend aus n-Wagen der GfF und Lokomotiven der Baureihe 101 bzw. angemieteten DB-111ern, am 2. Januar 2026 beendet. Offiziell begründet das Unternehmen diesen Schritt mit einer ausreichenden Verfügbarkeit von eigenem Personal und FLIRT-Triebzügen. Branchenbeobachter vermuten jedoch, dass auch die hohen Pönalen für den Einsatz nicht barrierefreier Fahrzeuge eine Rolle spielten. Zuletzt verkehrten die TCS-Züge nur noch zwischen Mönchengladbach und Venlo als Ersatzleistung (DZ), während die re-

gulären Eurobahn-Verbindungen als Ausfall geführt wurden. Die letzte Leistung erbrachte die TCS 101 128 mit einer vierteiligen n-Wagen-Garnitur.

Die Stabilität auf dem RE 13 bleibt ein Thema, insbesondere mit Blick auf den anstehenden Betreiberwechsel Ende 2026. Dann übernimmt die DB-Tochter Start GmbH den Verkehr von Hamm über Düsseldorf und Mönchengladbach nach Venlo und Eindhoven. Geplant ist der Einsatz von mehrsystemfähigen Flirt XL.

TCS-Einsatz auf RB 31 und RE 44

Durch das Ende des RE-13-Einsatzes stehen TCS nun Lokomotiven der Baureihe 101 für andere Aufgaben zur Verfügung. Auf der RB 31 (Duisburg – Moers/Millingen) wurden im Januar beide Umläufe mit einer 101 gefahren. Vereinzelt kamen hier aber auch wieder Garnituren mit der Baureihe 111 zum Einsatz. Der RE 44 (Bottrop – Moers) verkehrte indessen bis zum 6. Februar 2026 baustellenbedingt nur zwischen Oberhausen und Bottrop mit einem Umlauf, 425 019 bediente. Im regulären Betrieb sind auf der Gesamtstrecke bis Moers zwei Umläufe vorgesehen. Ein Problem bleibt Graffiti: Die in Essen-Altenessen abgestellten Garnituren werden regelmäßig besprüht. AW

TCS-Ersatzverkehr: Am 21. November 2025 bringt die DB-Mietlok 111 096 eine Garnitur aus zwei n-Wagen als RB 31 aus Moers nach Duisburg Axel Witzke

TCS-Leistungen RB 31

RB 21358	Duisburg Hbf 05:43 – Moers 06:02
RB 21359	Moers 06:12 – Duisburg Hbf 06:31
RB 21360	Duisburg Hbf 06:10 – Millingen (b Rheinb) 06:27
RB 21362	Duisburg Hbf 06:43 – Moers 07:02
RB 21363	Moers 07:12 – Duisburg Hbf 07:31
RB 21364	Duisburg Hbf 07:43 – Moers 08:02
RB 21365	Millingen (b Rheinb) 07:28 – Duisburg Hbf 07:46
RB 21366	Duisburg Hbf 08:43 – Moers 09:02
RB 21367	Moers 08:57 – Duisburg Hbf 09:15
RB 21368	Duisburg Hbf 09:43 – Moers 10:02
RB 21369	Moers 09:57 – Duisburg Hbf 10:15
RB 21370	Duisburg Hbf 10:43 – Moers 11:02
RB 21371	Moers 10:57 – Duisburg Hbf 11:15
RB 21372	Duisburg Hbf 11:43 – Moers 12:02
RB 21373	Moers 11:57 – Duisburg Hbf 12:15
RB 21374	Duisburg Hbf 12:43 – Moers 13:02
RB 21375	Moers 12:57 – Duisburg Hbf 13:15
RB 21376	Duisburg Hbf 13:43 – Moers 14:02
RB 21377	Moers 13:57 – Duisburg Hbf 14:15
RB 21378	Duisburg Hbf 14:43 – Moers 15:02
RB 21379	Moers 14:57 – Duisburg Hbf 15:15
RB 21381	Moers 15:57 – Duisburg Hbf 16:15
RB 21382	Duisburg Hbf 16:43 – Millingen (b Rheinb) 17:14
RB 21383	Moers 16:57 – Duisburg Hbf 17:15 (Mo-Do)
RB 21383	Moers 17:02 – Duisburg Hbf 17:20 (Fr)
RB 21384	Duisburg Hbf 17:43 – Millingen (b Rheinb) 18:14
RB 21385	Moers 17:57 – Duisburg Hbf 18:15
RB 21386	Duisburg Hbf 18:43 – Moers 19:02
RB 21387	Moers 19:11 – Duisburg Hbf 19:30
RB 21388	Duisburg Hbf 19:43 – Moers 20:02
Dlr 21385	Millingen (b Rheinb) 17:23 – Moers
Dlr 213xx	Millingen (b Rheinb) 18:23 – Düsseldorf Abstellbf

Fahrzeiten gültig bis zum 27. Februar 2026 (nicht 19. bis 30. Januar 2026).

■ Altenkirchen – Siershahn

Holzbachtalbahn GmbH übernimmt Strecke

Ein Wechsel des Infrastrukturbetreibers vollzieht sich derzeit bei der Holzbachtalbahn im Westerwald: Seit dem Jahr 2025 gehört der Streckenabschnitt Altenkirchen – Siershahn der neu formierten Holzbachtalbahn GmbH. Sie übernahm die Infrastruktur von der Lappwaldbahn Gruppe, die die Strecke zuvor umfassend saniert hatte. Für die Übergangsphase bis zum 14. Dezember 2025 blieb vorübergehend noch die Lappwaldbahn Service GmbH operativ eingebunden und verwaltete den Netzzugang im Auftrag der neuen Eigentümerin. em



SRI-Ersatzverkehr auf dem RE 9

Aufgrund anhaltender Verzögerungen bei der Auslieferung der Alstom-Triebzüge für das Expresskreuz Bremen/Niedersachsen kommen seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 ersatzweise Dosto-Garnituren von SRI Rail Invest und Wedler Franz Logistik auf dem RE 9 Bremerhaven – Osnabrück zum Einsatz. Am 26. Dezember 2025 führt 145 041 (Lok Dienste Braun) den SRI-Ersatzzug als RE 4459 bei Loxstedt nach Osnabrück Christoph Grimm

■ ECE-Linie Hamburg – Basel

Giruno mit Problemen bei der Störstromüberwachung

Den Start der neuen ECE-Verbindung zwischen Hamburg und Basel (siehe em 2/2026) hatten sich die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und DB Fernverkehr sicherlich anders vorgestellt. Die Giruno-Triebzüge der SBB-Baureihe RAbe 501 sorgten zunächst für

erhebliche Probleme. Die Schwierigkeiten traten laut SBB bei Giruno-Zügen in Doppeltraktion auf. Offenbar ist die Störstromüberwachung zu sensibel eingestellt. Dies kann dazu führen, dass die Stromversorgung der Fahrmotoren kurzzeitig unterbrochen wird.

„In den vergangenen Tagen hat sich gezeigt, dass die Einstellung des Störstrommonitors für Doppeltraktion bei den Giruno zu sensibel eingestellt ist“, erklärte Sprecherin Carmen Hefti. Deshalb ersetzte die DB die Giruno-Züge im Dezember teils durch ICE 4. em



Ein Giruno passiert als ECE 5 von Hamburg-Altona nach Basel SBB am 7. Januar 2026 im Haltepunkt Hannover-Bismarckstraße. Nach den Problemen mit der Störstromüberwachung verkehrten die Triebzüge zeitweise solo statt in Doppeltraktion Uwe Müller

■ Bundesnetzagentur

Trassenpreise für das Jahr 2026 genehmigt

Die Bundesnetzagentur hat am 12. Dezember die Trassenpreise für das Jahr 2026 genehmigt. Das von der Branche lange Zeit befürchtete Horrorszenario von bis zu 35 Prozent Preissteigerungen im Schienengüterverkehr ist dabei deutlich ausgeblieben. Dank der intensiven gemeinsamen Arbeit der Branche steigen die Trassenpreise im kommenden Jahr insgesamt nur moderat an: im Schienengüterverkehr zwischen fünf und sechs Prozent und im Schienenpersonennahverkehr um drei Prozent. Im Fernverkehr sinken die Trassenpreise sogar um circa ein Prozent. Zuvor hatte der Bundestag ein Maßnahmenpaket beschlossen, das die Preisexplosion verhindern sollte. Kernpunkt ist die Absenkung der Eigenkapitalverzinsung von 5,2 auf 1,9 Prozent. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen bewertet das als marktverträgliche Entscheidung, sieht aber weiter Reformbedarf. em



Waggons eines Ganzzugs haben nach einer Entgleisung auf der Nord-Süd-Strecke bei Elze am 23. Dezember 2025 erheblichen Schaden verursacht Volker Wittig



Aufräumarbeiten nach der Entgleisung: Die Diesellokomotive 232 469 von DB Cargo am 27. Dezember 2025 beim Abschieppen der gestrandeten Zuggarnitur Volker Wittig

■ Entgleisung bei Elze

Aufwendige Bergung und Umleiterverkehr

Nach der Havarie eines Güterzugs am 23. Dezember 2025 auf der Nord-Süd-Strecke Hannover – Göttingen bei Elze dauerten die Sperrungen und Instandsetzungsarbeiten an. Bei dem Vorfall entgleisten mehrere Wagen und kippten um, was auf einer Länge von rund vier Kilometern zu massiven Schäden an Oberbau und Fahrleitungsanlagen führte. Ein entgegenkommender Zug wurde leicht beschädigt, entgleiste jedoch nicht. Personen kamen nicht zu Schaden. Um die blockierte Strecke für die Instandsetzung freizumachen,

begannen am Samstag, den 27. Dezember 2025, die komplexen Bergungsarbeiten der im gesperrten Abschnitt verbliebenen Fahrzeuge. Zum Einsatz kam dabei 232 469 von DB Cargo. Zunächst schleppte die Lokomotive einen nördlich der Unfallstelle gestrandeten Containerzug, bespannt mit einer Vectron-Lokomotive von Railpool, nach Hildesheim. Für den Abtransport des südlich der Unfallstelle verbliebenen, fahrfähigen Teils des Unglückszuges war eine weiträumige Umfahrung nötig. Die 232 469 verkehrte

hierfür über die Hildesheimer Kurve und die Schnellfahrstrecke (SFS) bis Northeim, um den Havaristen von Süden her zu erreichen. Der Torso des Schüttgutzuges wurde mitsamt seinen zwei Zuglokomotiven der Baureihe 185 in den Bahnhof Banteln geschleppt. Da die Fahrleitung ab Banteln intakt war, konnte die Garnitur ihre Fahrt von dort aus mit eigener Kraft fortsetzen.

Umleitungen und bauliche Instandsetzung

Die Sperrung der vielbefahrenen Nord-Süd-Strecke hatte erhebliche Auswirkungen auf den Betriebsablauf. Güterzüge wurden über die Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg umgeleitet. Im Regionalverkehr richtete der Betreiber Metronom zwischen Banteln und Barnten einen Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen ein, während der RE 2 auf den verbleibenden Teilstrecken verkehrte. Die Strecke blieb bis Januar 2026 für den Zugverkehr gesperrt. Die Unfallursache ist weiterhin Gegenstand der Untersuchungen der zuständigen Behörden. *VW/JHÖ/em*

Umleiter wegen Sperrung der Nord-Süd-Strecke: 2159 246 der HVLE befördert am 5. Januar 2026 bei Almstedt einen leeren Kalizug von Sehnde nach Gerstungen über die Schnellfahrstrecke Hannover – Göttingen Jürgen Hörstel



■ Cottbus – Görlitz

Streckenverlegung abgesagt

Die Lausitz Energie Bergbau AG (LEAG) hat die geplante Verlegung der Bahnstrecke Cottbus – Görlitz zwischen Weißkeißel und Rietschen abgesagt. Wie das Unternehmen am 9. Januar 2026 mitteilte, wird das Projekt nicht weiterverfolgt. Eine rund 13 Kilometer lange Neubaustrecke sollte ursprünglich die Ausweitung des Tagebaus Reichwalde (Teil-

feld Ost) für die Braunkohlegewinnung ermöglichen. Als Grund nennt der Konzern den Ausbau erneuerbarer Energien, der die Inanspruchnahme des Teilfeldes überflüssig mache. Damit entfällt auch die Verschwenkung der DB InfraGO-Trasse der Bahnstrecke Cottbus – Görlitz. Die Kohleförderung im Tagebau Reichwalde läuft noch bis 2038. *FH*



Ein Triebwagen der Reihe 642 (Desiro) der ODEG am 18. Oktober 2025 als RB 68817 von Cottbus über Görlitz nach Zittau im Abschnitt zwischen Weißkeißel und Rietschen. Die geplante Verlegung dieser Trasse ist nun abgesagt *Frank Heilmann*

■ DB Fernverkehr

Jena-ICE entfällt

Nach der großen Angebotskürzung im IC-Verkehr durch das Saaletal nimmt DB Fernverkehr entgegen den Versprechungen gegenüber der Politik eine weitere Streichung vor. Ab 30. April 2026 entfällt das verbliebene ICE-Paar 1708/1709 Jena – Berlin. DB Fernverkehr

begründet dies mit einer „zu dichten Streckenbelegung“. Damit verbleiben für Jena nur noch zwei IC-Paare Leipzig – Karlsruhe, das nächtliche ICE-Paar Berlin – München sowie bis zur Einstellung im September die IC zwischen Gera und Nordrhein-Westfalen. *RM*

■ S-Bahn Hannover

Mehr Ersatzverkehr

Bei Transdev Hannover kommt es wegen anhaltenden Fahrzeugmangels zu weiterem Ersatzverkehr. Von der Konzernschwester Bayerische Oberlandbahn kommen zwei 1440, die regulär im Elektronetz Mittelsachsen unterwegs sind. Diese sind seit 28. Dezember 2025

im Netz der S-Bahn Hannover im Einsatz. Ergänzend wurde zum 15. Januar 2026 TRI Train Rental (TRI) mit der Erbringung von Leistungen auf der S4 zwischen Bennemühlen und Hannover Hbf beauftragt. Bereits seit Juni 2026 sind drei Mireo Smart unterwegs. *RM*

In Kürze

S6 fährt wieder

Fast zwei Jahre nach dem Hangrutsch bei Hösel nahm die S6 am 14. Dezember 2025 wieder den durchgängigen Betrieb zwischen Essen und Düsseldorf auf. DB InfraGO nutzt die Sperrung auch für Arbeiten am Oberbau und den Bahnhöfen sowie für Vorbereitungen für das elektronische Stellwerk Solingen II. *AWA*

ODEG übernimmt Tesla-Shuttle

Große Veränderungen gab es zum Jahresbeginn beim Tesla-Shuttle zur Gigafactory Grünheide. Angestellte des Autobauers erhalten nun sechs tägliche Direktverbindungen ab Berlin Ostbahnhof. Das Umsteigen in Erkner entfällt. Neue Betreiberin ist die ODEG, die die NEB Betriebsgesellschaft ablöst. Zum Einsatz kommen nun dieselbetriebene GTW statt Mireo Plus B. *RM*

DB Regio: Einsatzbeschränkung für Baureihe 218

Nach regelmäßigen Defekten der Turbolader dürfen seit Kurzem alle Loks der Baureihe 218 mit MTU-4000-R40-Motor bei DB Regio nicht mehr auf Tunnelstrecken eingesetzt werden. Ebenso ausgeschlossen ist ein Einsatz in Doppeltraktion, Wendezug- oder Sandwichbetrieb, es sei denn, die nicht an der Zugspitze laufende Lok wird mit Personal zur Überwachung besetzt. *RM*

ICE ersetzen IC2

Wegen Problemen bei der IC2-Verfügbarkeit setzt DB Fernverkehr auf der IC-Linie Koblenz – Emden seit Mitte Januar 2026 planmäßig ICE 2 ein. In den Wochen zuvor fand der ICE-Betrieb bereits außerplanmäßig statt. Der Fahrzeugwechsel ist vorerst bis Ende April befristet. *AWA*

Intellibox 3

Display mit Touchfunktion

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



(CH) Premiere im Emmental: Ee 3/3 erstmals bis Wasen

Am 23. November 2025 organisierte die Dampfbahn Bern eine Sonderfahrt für eine britische Reisegruppe durch das Emmental. Auf der Stichstrecke nach Wasen kamen erstmals die beiden Ee 3/3 Nr. 16403 und 16408 der RUWA in Doppeltraktion zum Einsatz – eine Premiere *Andrew Thompson*

■ (A) Steirische Eisenbahnfreunde

Rettung für den „Stainzer Flascherzug“

Die Zukunft des „Stainzer Flascherzugs“ ist gesichert. Das Land Steiermark wird den Weiterbetrieb der traditionsreichen Schmalspurbahn finanziell absichern. Damit ist die drohende Einstellung vom Tisch. Im vergangenen Herbst sah sich die

Marktgemeinde Stainz, Eigentümerin der Bahn, außerstande, die finanziellen Mittel für die kommende Saison 2026 bereitzustellen. Eine daraufhin gestartete Online-Petition fand großen Zuspruch und sammelte mehr als 10.000 Unterschriften für den

Erhalt des „Flascherzuges“. Dieses klare Signal der Öffentlichkeit zeigte Wirkung: Das Land Steiermark hat nun zugesagt, die notwendigen Mittel bereitzustellen, um den Betrieb der historischen Bahn auch künftig zu gewährleisten. *MI*

■ Modell- und Eisenbahnclub Selb-Rehau e. V.

Neue Präsentationshalle für historische Eisenbahnfahrzeuge in Selb

Der Modell- und Eisenbahnclub Selb-Rehau e. V. baut auf seinem Vereinsgelände in Selb Stadt eine neue Präsentationshalle. Die 50 Meter lange und zehn Meter breite Stahlkonstruktion bietet Platz für ein Regelspurgleis und einen barrierefreien Besichtigungsgang. Ziel ist die geschützte Unterbringung und museale Präsentation der vereinseigenen Fahrzeugsammlung. Der Bau erfolgt teilweise in Eigenleistung durch Vereinsmitglieder, etwa beim Gleisbau und der Geländegestaltung. Unterstützt wird das Projekt durch Fördermittel

und Spenden. Der Verein bittet um finanzielle Unterstützung auf das Konto bei der Sparkas-

se Hochfranken (IBAN DE24 7805 0000 0760 0080 60, BIC BYLADEM1HOF). *em*



Mit einer neuen Halle schützt der MuEC Selb-Rehau historische Fahrzeuge künftig vor Witterung und Vandalismus *MuEC Selb-Rehau*

■ (DK) Midtjyske Jernbaner

Y-tog bleiben erhalten

Mit der abgeschlossenen Umstellung auf batterieelektrische Züge bei den Midtjyske Jernbaner endet in Dänemark der Einsatz der als Y-tog bezeichneten Dieseltriebzüge. Drei der zwischen 1965 und 1984 bei Duewag gebauten und Scandia in Randers endmontierten Züge bleiben der Nachwelt erhalten. Es handelt sich um 1983 an die Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane (VLTJ) – Lemvigbahn gelieferte Züge mit den Namen Storåen, Vigen und Tangen. Der noch im Originalzustand befindliche Zug Tangen samt einer großen Menge Ersatzteile wird zum Schrottpreis an den Dänischen Eisenbahnclub verkauft. Er soll bei verschiedenen Museumsbahnen zum Einsatz kommen. Die beiden anderen Züge finden beim Kulturhus 18b in Harboøre und im Ferienpark Vejlbj Klit ein neues Zuhause. Die Y-Züge waren im Laufe der Jahre bei 13 dänischen Privatbahnen sowie bei den Dänischen Staatsbahnen (DSB) im Einsatz. *RHZ*

■ (EC) „Tren Nocturno“

Neuer Touristenzug

Über einige Jahre war die Eisenbahn im Kontext von Pandemie, Misswirtschaft, Drogenkriegen und schlechter Infrastruktur aus Ecuador verschwunden. Nachdem eine Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs auch künftig als unwahrscheinlich gilt, werden derzeit Schritt für Schritt bereits früher betriebene Verbindungen von Touristenzügen reaktiviert. Ganz neu ist das im November 2025 eingeführte Konzept „Tren Nocturno“ zwischen Ibarra und Antonio Ante. Der Zug verkehrt in der Dunkelheit für Touristen im Norden des Andenstaates. *FFÖ*

Jetzt unsere Neuheiten 2026 entdecken

märklin



39535 Dampflokomotive Baureihe 52

Vorbild: Schwere Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 52, mit Steifrahmen-Tender K4 T30 der Deutschen Bundesbahn (DB). Schwarz/rote Grundfarbgebung. Witte-Windleitbleche. Scheibenvorlaufbandsatz. Lok-Betriebsnummer 52 6884. Betriebszustand um 1951.

Modellhighlights:

- Neukonstruktion des Steifrahmen-Tenders K4 T30.
- Vorbildgerecht besitzt der Tender keine Drehgestelle.
- Radsätze im Tender seitenverschiebbar gelagert.

€ 579,-*



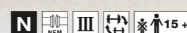
37066 Dampflokomotive Baureihe 80

Vorbild: Tenderlokomotive Baureihe 80 der Deutschen Bundesbahn. Ausführung mit Rauchkammertür ohne Zentralverschluss mit Nummernschild mittig. Tiefschwarze Grundfarbgebung. Betriebsnummer 80 016. Betriebszustand um 1953.

Modellhighlights:

- Filigrane Ausführung weitgehend aus Metall.
- Erstmals mit Rauchsatz, serienmäßig eingebaut.
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.
- Durchblick zwischen Rahmen und Kessel.
- Vorbildgerechte DB-Lampen.

€ 399,-*



46491 Kesselwagen-Set mit drei Behältern

Vorbild: Drei Kesselwagen mit zwei Radsätzen und mit je drei Behältern der Benzin- und Petroleumgesellschaft Hamburg, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand der 1950er Jahre.

Modellhighlights:

- Neukonstruktion der Behälter.
- Unterschiedliche Betriebsnummern.
- Detailliert nachgebildete und separat angesetzte Bremsanlage.

**Passend zur
Baureihe 52**

€ 169,-* (3 Wagen)



**Erfahren Sie alles zu unseren
Neuheiten 2026 unter:**

maerklin.de/neuheiten

trix.de/neuheiten

lgb.de/neuheiten



**Vergessen Sie nicht an unserem
großen Gewinnspiel teilzunehmen!**



Exklusiv für Clubmitglieder.
Mehr erfahren unter:

www.maerklin.de/club-gewinnspiel10k



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

www.maerklin.de
www.trix.de

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



SBB-Klassiker im Nachtzugdienst: Am 5. Juli 2025 bespannen Re 420 195 und Re 420 116 den Nightjet 458 von Prag nach Zürich HB *Joachim Bertsch*

■ (CH) Re 4/4^{II} der Schweizerischen Bundesbahnen

Weiter Leistungen im Reisezugverkehr

Die Division Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) verfügt derzeit über 65 Lokomotiven der Serie Re 4/4^{II}. Dazu zählen 30 Maschinen, die für den S-Bahn-Betrieb modernisiert wurden („Lion“). Während der Großteil im verkehrsroten Farbschema unterwegs ist, stellen die grün lackierte 420 161 sowie die 420 108 in der historischen „Swiss Express“-Lackierung Farbtupfer dar.

Im Fernverkehr konzentriert sich der Einsatz der Re 420 im Jahr 2026 primär auf die Traktion von Nachtzügen. Auf der Strecke Zürich – Buchs bespannen die Lokomotiven die Nightjet-Zugpaare 464 bis 467. Während der Sperre der Strecke Feldkirch – Buchs SG vom 13. Juni bis 15. Oktober

entfallen diese Leistungen. Auf der Relation Zürich – Basel kommen die Maschinen vor den Nightjets 470 und 471 bis zum 14. Oktober zum Einsatz. Darüber hinaus wird der luxuriöse Venice-Simplon-Orient-Express (VSOE) bei seinen Fahrten durch

die Schweiz planmäßig mit Re 4/4^{II} bespannt.

Einsatz im Tourismus- und S-Bahn-Verkehr

Ein weiteres festes Einsatzgebiet bleibt der touristische Premiumverkehr auf der Gotthard-Achse. Im Zeitraum vom

10. April bis zum 19. Oktober 2026 befördern die Re 420 den „Gotthard Panorama Express“. Die Leistungen umfassen die Züge 3092 von Lugano nach Arth-Goldau sowie den Gegenzug 3093. Hinzu kommen die entsprechenden Leermaterialzuführungen zwischen Chiasso und Lugano am Morgen und späten Nachmittag.

Im Regionalverkehr sind die 30 Lokomotiven der „Lion“-Serie weiterhin unverzichtbar für die Zürcher S-Bahn. Sie kommen primär während der Hauptverkehrszeiten (HVZ) vor Doppelstock-Pendelzügen zum Einsatz, um Spitzenlasten abzudecken. Ein typisches Einsatzgebiet ist hierbei die Linie S20, die in Lastrichtung zwischen Zürich Hardbrücke und Uerikon verkehrt. *JBE*

Re 420 im Reisezugdienst

NJ 464	(Graz Hbf 21:43 –) 07:55 Buchs SG 08:12 – Zürich HB 9:20 ¹⁾
NJ 465	Zürich HB 18:26 – 20:05 Buchs SG 20:30 (– Graz Hbf 8:28) ¹⁾
NJ 466	(Wien Hbf 21:39 –) 06:56 Buchs SG 7:12 – 8:20 Zürich HB ¹⁾
NJ 467	Zürich HB 19:26 – 20:57 Buchs SG 21:30 (– Wien Hbf 7:58) ¹⁾
NJ 470	Zürich HB 20:59 – 21:52 Basel SBB 22:16 (– HH-Altona 08:11) ²⁾
NJ 471	(HH-Altona 21:56 –) 08:21 Basel 08:38 – Zürich HB 10:05 ²⁾
PE 3092	Lugano 09:18 – Arth-Goldau 12:00 ³⁾
PE 3093	Arth-Goldau 13:35 – Lugano 16:41 ³⁾
36548	Chiasso 08:40 – Lugano 09:10 (Leermaterialzug) ³⁾
36549	Lugano 16:50 – Chiasso 17:15 (Leermaterialzug) ³⁾

¹⁾ bis 12. 6. und 15.10. bis 12.12.; ²⁾ bis 14.10.; ³⁾ 18.4. bis 18.10.

■ (A) Österreichische Bundesbahnen

InterRegio-Netz eingeführt

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 haben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) das InterRegio-Netz (IR) flächendeckend eingeführt. Das Liniennetz umfasst die Relationen Innsbruck – Graz, Innsbruck/Wörgl – Salzburg, Linz – Selzthal – Graz, Klagenfurt – Unzmarkt – Bruck an der Mur – Graz und Graz – Spielfeld-Sträß. Zentrales Element sind die neuen Triebwagen der Reihe 4746 „Alpin“ (4746 131 ff.), die nun auch ein, wenn auch sehr bescheidenes, 1.-Klasse-Abteil bieten. Das neue Konzept ersetzt weitgehend die bisherigen IC-Wendzüge auf inneralpinen Verbindungen. Der Fahrplan sieht einen Zwei-Stunden-Takt vor, der vielerorts zum Stundentakt



4746 650/150 ist am 14. Dezember 2025 als IR 515 auf der Fahrt von Innsbruck nach Graz (Foto bei Windau). Auffällig ist der Schriftzug „interregio“ auf der Seitenwand Markus Inderst

verdichtet ist. Für die neue Zuggattung gelten definierte Standards: Die Bewirtschaftung erfolgt über eine Snackbar inklusive Am-Platz-Service. Zudem greifen strengere Technikvorgaben: Bei defekten WC-Anlagen darf ein Triebzug den Startbahnhof nicht verlassen. Bereits seit Oktober befahren

die ersten IR-Züge die Strecke Linz – Graz im Vorlaufbetrieb. Da die Einzelgarnituren deutlich weniger Platz boten als die alten Wagenzüge, kam es initial zu massiven Kapazitätsproblemen. Die ÖBB reagierten: Seit dem 12. Dezember wird diese Relation planmäßig in Doppeltraktion bedient. *MI*

■ (A) Österreichische Bundesbahnen

Aktuelle Einsätze der Reihe 1144

Mit der fortschreitenden Modernisierung des ÖBB-Fuhrparks hat sich das Einsatzspektrum der Reihe 1144 deutlich gewandelt. Hauptdomäne der Reihe 1144 im hochwertigen Dienst ist die Tauernbahn zwischen Salzburg und Villach. Auch auf der Südbahn zwischen Wien und Graz sowie auf

den Intercity-Verbindungen von Wien nach Villach über die Ossiachersee-Strecke sind die Maschinen noch fallweise bzw. planmäßig anzutreffen. Die früher oft in Kombination mit der 1144 eingesetzten ehemaligen DB-Fernverkehrswagen kommen nicht mehr zum Einsatz. Auf der Weststrecke hin-

gegen dominieren die Lokomotiven der Taurus-Familie (Reihe 1016/1116/1216). Dies ist betrieblich bedingt: Die touristischen Fernverbindungen ab Wien West in Richtung Selzthal, Bischofshofen oder Wörgl nutzen planmäßig die Neubaustrecke durch das Tullnerfeld. Hierfür sind eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h sowie zwingend das Zugsicherungssystem ETCS erforderlich – Anforderungen, die die Reihe 1144 nicht erfüllt. Dass die Reihe 1144 weiterhin als wichtige Reserve dient, zeigte sich am 3. Januar 2026 beim D 1110 nach Bischofshofen. Wegen eines Defekts an der geplanten Lok übernahm die 1144 110 die Leistung. Da sie nicht neubaustreckentauglich ist, fuhr der Zug über die Altbau- strecke. Die anfängliche Verspätung von 20 Minuten konnte bis zum Zielbahnhof wieder ausgeglichen werden. *MLE*



Seltener Anblick auf der Pyhrnbahn: Wegen eines Lokausfalls bespannt die 1144 110 den D 1110 von Wien Westbahnhof nach Bischofshofen, hier aufgenommen bei Roßleithen Manuel Leitner

In Kürze

Skizug von TPF und MOB

Seit 3. Januar 2026 verkehrt ein saisonaler Direktzug zwischen Bulle, Gstaad und Zweisimmen. Die beiden beteiligten Meterspurbahnen TPF und MOB wollen so Wintersportler vom Greyerzerland in die Ski-gebiete an der Strecke Zweisimmen – Montreux transportieren. In Montbovon war zuvor ein Umstieg zwischen MOB und TPF nötig. *FFÖ*

Ex-WLC-Loks bei den ÖBB

Die ÖBB integrieren ihre zwei von der WLC erworbenen 1216er (950 und 955) nun vollständig in die Flotte. 1216 950 kehrte bereits im verkehrsroten Design aus Linz zurück, die Umlackierung der 1216 955 startete 2026. Parallel erhalten beide Maschinen ein ETCS-Update. Beide sind in Villach stationiert. Haupteinsatzgebiet ist die Tauernschleuse und der Radtramper nach Schwarzach-St. Veit. *MI*

UVP für Neubaustrecke Flachgau eingeleitet

Im November 2025 startete das UVP-Verfahren für den Lückenschluss des viergleisigen Ausbaus zwischen Salzburg und Straßwalchen. Kernstück der 21,5 Kilometer langen Neubaustrecke sind zwei 16,2 Kilometer lange Tunnelröhren. Das Projekt soll ein Nadelöhr beseitigen und Nah- sowie Fernverkehr entflechten – eine Notwendigkeit, die aktuelle Umleitungen der DB drastisch aufzeigen. Der Baubeginn ist für 2030 geplant, die Inbetriebnahme für 2044. *MI*

DB-Vectron für WRS

Widmer Rail Services (WRS) hat jüngst von der finanziell angeschlagenen DB Cargo mehrere Vectron erworben. Es handelt sich um die verkehrsroten 193 300, 193 302, 193 309 und 193 315. *RM*

■ (GB) Class 139

People Mover auf kurzer Stichstrecke



Exot im britischen Schienennetz: Die zweiachsigen Triebwagen der Class 139 bedienen eine Stichstrecke in Stourbridge im 10-Minuten-Takt *Matthias Müller (SWI)*

Im britischen Schienenverkehr sind die beiden Triebwagen der Class 139 absolute Exoten. Die Kleinserie, bestehend aus lediglich zwei Fahrzeugen des Herstellers Parry People Movers, ist speziell auf den Betrieb kurzer Zubringerstrecken ausgelegt. Bei den Einheiten handelt es sich um zweiachsige Triebwagen mit einer Gesamtlänge von 9,6 Metern. Die Fahrzeuge sind für den Nahverkehr konzipiert und bieten im Innenraum Platz für 20 bis 25 Sitzplätze

sowie 30 bis 35 Stehplätze. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 32 km/h (20 mph) begrenzt.

Erfolgreicher Probetrieb

Der Serienbeschaffung ging eine umfangreiche Testphase voraus: Ab 2006 wurde ein Jahr lang ein Vorserienmodell auf der „Stourbridge Town branch line“ erprobt. Diese Strecke verbindet das Stadtzentrum von Stourbridge mit dem Hauptstreckenbahnhof Stourbridge Junction und gilt mit nur 1,3 Kilometern als kürzeste

regelmäßig betriebene Personenzugstrecke im Vereinigten Königreich. Der zunächst sonntags durchgeführte Testbetrieb lieferte positive Ergebnisse. Dies veranlasste den damaligen Franchisenehmer London Midland zur Bestellung der zwei Serienfahrzeuge. Seit Juni 2009 befinden sich beide Triebwagen im täglichen Planeinsatz, heute betrieben von West Midlands Trains. Werktags verkehrt die Class 139 im 10-Minuten-Takt, sonntags im Viertelstundentakt. *MMS*

■ Belgien

Infrabel schließt ETCS-Ausrüstung ab

Belgien hat im Dezember 2025 die flächendeckende ETCS-Ausrüstung seines Bahnnetzes planmäßig abgeschlossen. Seit 2015 wurden 2.274 Kilometer Strecke mit ETCS Level 2 ausgerüstet. Siemens Mobility und Equans realisierten das Projekt im Auftrag von Infrabel weitgehend im laufenden Betrieb. Damit erfüllt Belgien frühzeitig die Vorgaben des europäischen ETCS-Masterplans und zählt zu den Vorreitern der digitalen Bahnmodernisierung. *em*

■ Ägypten

DB erhält Auftrag für Betrieb des HGV-Netzes

Schon 2022 erhielt die Deutsche Bahn International Operations (DB IO) mit einem Partner den Zuschlag für den Betrieb des im Aufbau befindlichen Hochgeschwindigkeitsnetzes in Ägypten. Im November 2025 wurden nun die zugehörigen Verträge unterzeichnet. Zunächst wird die DB die Linie Mersa Matruh – Kairo – Ain Sukhna mit Streckenzweig nach Alexandria betreiben. Schließlich wird das 2.000 Kilometer lange, vollständig neue Netz durch die Linien October Gardens (Kairo) – Luxor – Abu Simbel sowie Luxor – Hurghada – Safage komplementiert. Für die HVG-Linien kommen Siemens-Velaro-Triebzüge zum Einsatz. *FFÖ*

In Kürze

(IN) Streckennetz wächst
Indien modernisiert derzeit sein Schienennetz. Zwischen 2014 und 2025 konnte der Anteil an Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 110 bis 130 km/h verdreifacht werden. Insbesondere der Anteil an Strecken, die mit über 130 km/h befahren werden können, stieg. Gleichzeitig wuchs das indische Schienennetz von 79.342 auf 105.672 Kilometer. *FFÖ*

(MG) S-Bahn eröffnet

Am 15. Dezember 2025 ging in der Hauptstadt Madagaskars die erste neue S-Bahnlinie (Train urbain) in Betrieb. Die 16 Kilometer lange Strecke mit acht Haltestellen führt von Soarano nach Ambohimambola. Eingesetzt werden Diesellokomotiven mit zwei Personenwagen – ehemalige „Mandarinli“-Triebwagen der Schweizer Lugano-Ponte-Tresa-Bahn. *FFÖ*

(CI/BF/CM) Neue Güterzugloks für Westafrika

Africa Global Logistics hat acht neue Güterzugloks des Typs GL30 erworben. Sie sind für Güterzüge vom Golf von Benin (Atlantik) ins Landesinnere Westafrikas vorgesehen. Je vier Loks werden künftig vom Hafen Abidjan (Elfenbeinküste) nach Ougadougou (Burkina Faso) bzw. vom Hafen Douala nach Ngaoundéré (Kamerun) eingesetzt. *FFÖ*

(KZ) Liegewagen vorgestellt

Stadler hat kürzlich den ersten neuen Liegewagen für den Nachtzugverkehr in Kasachstan präsentiert. Er ist Teil einer Serie von insgesamt 557 Liege- und Schlafwagen, die Stadler bis 2030 ausliefern wird. Erste Einsätze werden von der Hauptstadt Astana nach Almaty, Semej, Šymkent sowie Atyrau erfolgen. *FFÖ*



PIKO

Es kommt ein Zug aus Sonneberg!



**Limitiert!
99 Stück!
Jetzt
vorbestellen!**

PIKO Spur G Diesellok V 200 103 „RHEINGOLD“ mit Zertifikat
#30200 DC Analog - 699,- € * #30201 DCC-Sound - 849,- €



**Voraussichtlich
Februar 2026
lieferbar!**

PIKO Spur G Personenwagen „RHEINGOLD“ DB III #37980 - UVP 375,- €



H0 Diesellok BR 218 IR
H0 Diesellok BR V 164
DC Analog 59,99 €
DCC-Sound 139,99 €
AC-Dig.-Sound 159,99 €



Offene Güterwagen Eaos
Blau oder Grün
nur 15,99 €

Sie erhalten diese Angebote - solange der Vorrat reicht - bei folgenden Fachgeschäften:

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

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

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

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

Technische Modellspielwaren
Lindenberg
Blaubach 26-28 - 50676 Köln
Fon 0221/230090
www.lindenberg.koeln

Modellbahnladen &
Spielparadies
Kampstr. 23 - 33332 Gütersloh
Fon 05241/26330
www.modellbahngt.de

W. Schmidt GmbH
Am Biesem 15
57537 Wissen
Fon 02742/930516
www.schmidt-wissen.de

Gleis 11 GmbH
Bayerstraße 16 B
80335 München
Fon 089/45219090
www.gleis-11.de

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

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

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



**Nur noch
begrenzt lieferbar!**



Intermezzo im Emsland

Schlussakkord in Lübeck

Die letzten Jahre der DB-Baureihe 220 ■ Rund 30 Jahre stand die Baureihe V 200 im Dienst der Deutschen Bundesbahn. Immer wieder veränderten sich ihre Einsatzgebiete, weil die Elektrifizierung voranschritt. Die letzten Jahre verbrachten die 220er vor allem in Oldenburg und Lübeck. Im Juni 1984 endete ihr planmäßiger Einsatz

Die massive Aufstockung des 220-Bestandes beim Bw Oldenburg sorgt auf der Emslandstrecke 1976 für Einschnitte bei den Dampf-Umläufen. Mit D 715 hat die Oldenburger 220 070 am 22. Juni 1976 Leer erreicht. Hier, im Nordwesten des Bundesbahn-Netzes, erleben die schnittigen Großdiesel noch einmal eine späte Hochphase *Rolf Schulze*





Nur drei Maschinen erhielten noch eine ozeanblau/beige Lackierung. 220 023 erreicht am 20. Oktober 1980 Vienenburg *Jürgen Hörstel*

Spätestens Mitte der 1970er-Jahre begann der Stern der 220 zu sinken. Die neuen Baureihen 216 und 218 rollten längst in großen Stückzahlen über die Gleise, die Ersatzteillage wurde schwierig. Oldenburg und Lübeck übernahmen die Rolle der Auslauf-Betriebswerke (Bw). Doch die erste Großdiesellok der DB hatte noch einige Kilometer vor sich – und auf der Emslandstrecke sogar noch eine späte Blüte.

Dabei hatte alles schon sehr vielversprechend begonnen. Die Deutsche Bundesbahn hatte die zweimotorige V 200⁰ für den mittelschweren Reisezugdienst auf Hauptbahnen vorgesehen: Motorleistung 1.618 kW, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h. Krauss-Maffei lieferte 1953/54 fünf Vorauslokomotiven (V 200 001–005). Die erste Serie bauten MaK (V 200 006–025) und Krauss-Maffei (V 200 026–055) in den Jahren 1956 und 1957. 1959 folgte die zweite Serie mit 31 Lokomotiven (V 200 056–086). Charakteristisch war das rundliche Design, markant vor allem die unter den Dachschrägen verlaufende Zierleiste, die an den Fronten spitz zu einem V zusammenlief. Die Farbgebung – Lokkasten rot, Rahmen schwarz, Dach und Dachschrägen schwarzgrau – entsprach dem damaligen Regelanstrich für Dieselloks. Die meisten Maschinen behielten ihn bis zur Ausmusterung.

Nur drei Lokomotiven erhielten 1975 noch das Farbschema Ozeanblau/Beige, allerdings in sehr umstrittener Aufteilung.

Beheimatungen in den ersten Einsatzjahren

Zunächst aber gehörte die Zukunft der V 200. Nach der Auslieferung setzten die Bw Frankfurt-Griesheim, Hamburg-Altona und Würzburg die V 200⁰ (ab 1968: Bau-

reihe 220) wie vorgesehen im hochwertigen Reisezugverkehr ein. Vor allem auf der Nord-Süd-Strecke Hamburg – Würzburg – München, zwischen Kassel und Frankfurt (Main) sowie zwischen Hamburg und Köln erreichten die Maschinen teils enorme Laufleistungen. Auf der steigungsreichen Schwarzwaldbahn lösten sie 1957/58 die Dampflok ab. Als die Elektrifizierung der Magistralen in den 1960er-Jahren vor-

Diesellok-Hochburg Oldenburg

Beim Bahnbetriebswerk Oldenburg waren Ende der 1970er Jahre vor allem zahlreiche Großdieselloks der Baureihen 216, 220 und 221 beheimatet. Am Schnittpunkt der Strecken Leer – Bremen und Wilhelmshaven – Osnabrück verfügte der Knotenbahnhof früher sogar über zwei Bw. Ende der 1950er-Jahre waren im Bw Oldenburg Hbf knapp 50 Lokomotiven beheimatet, neben Dampflok auch vier Dieselloks der Baureihe V 20 (später 270). 1962 erhielt das Bw seine ersten V 100²⁰. Bis Ende der 1960er-Jahre verfügte es im Durchschnitt über 15 Maschinen dieser Baureihe (ab 1968: 212), die zum Beispiel mit Umbauwagen-Dreiechser-Pärchen im Nahverkehr oder vor kurzen Eilzügen zum Einsatz kamen. 1965 gehörte Oldenburg zu den ersten Bw, denen

die DB die neuen V 160 (später 216) aus der 1964 begonnenen Serienfertigung zuteilte. Die Dieseltraktion gewann damit im Bw Oldenburg Hbf schnell die Oberhand gegenüber den Dampflok. Nach drei Jahren war der Bestand auf 25 Maschinen angewachsen, später waren hier bis zu 50 Lokomotiven der Baureihe 216 beheimatet. 1975 wurde Oldenburg auch Heimat der Baureihe 220. 1977 endete beim Bw Villingen der Einsatz der Baureihe 221. Die meisten Lokomotiven gingen nach Oldenburg, einige nach Gelsenkirchen-Bismarck. Zwischen 1976 und 1979 lag der Gesamtbestand beim Bw Oldenburg meist bei 120 bis 130 Fahrzeugen, davon allein rund 90 Lokomotiven der Baureihen 216, 220 und 221 – Oldenburg: die Diesellok-Hochburg!



Das Einsatzgebiet der Lübecker V 200 erstreckte sich zwischen Cuxhaven, Lübeck und der Ostseeküste. In Plön treffen sich am 3. August 1982 die 220 029 und 220 058 *Jürgen Hörstel*

anschrift, verschoben sich die Einsatzgebiete immer wieder. Zwischen 1965 und 1967 waren einige 220 in Limburg beheimatet, kamen aber meist noch mit D- und F-Zügen von Frankfurt (Main) nach Kassel oder Kaiserslautern zum Einsatz. Im Sommer 1967 gab Limburg seine 220 nach Kaiserslautern ab. Dort fuhren sie bis 1973 in einem Gebiet mit den Eckpunkten Frankfurt (Main), Bingerbrück, Saarbrücken und Karlsruhe.

Das Bw Hamm verfügte zeitweise über einen sehr großen Lokbestand. Anfang der 1960er-Jahre bespannten die dortigen V 200 neben Leistungen im Rhein-Ruhr-Gebiet auch Fernzüge auf der Rollbahn nach Hamburg und weiter bis Kiel oder Großbrode auf der späteren Vogelfluglinie. Daneben kamen sie bis ins niederländische Arnhem oder auf der Ost-West-Achse mit Interzonenzügen bis nach Braunschweig und Helmstedt sowie in den DR-Grenzbahnhof Oebisfelde. Mit der Elektrifizierung des Abschnitts Hamm – Minden – Wunstorf endete dies 1968. Die DB stationierte die meisten Lokomotiven nach Hannover um. Von dort fuhren sie weiterhin bis Helmstedt und Oebisfelde, aber auch auf den Strecken Hameln – Altenbeken – Soest – Hagen und Hameln

„Heckeneilzüge“ im 220-Umlaufplan

Die letzten 220-Umlaufpläne enthielten mehrere sogenannte „Heckeneilzüge“, etwa den nachmittäglichen E 3673 von Cuxhaven über Bremen, Sulingen und Herford nach Detmold. Eine ähnliche Leistung war der morgendliche E 3675 von Wilhelmshaven über Bremen und Herford nach Paderborn. Am gleichen Tag ging es mit D 2641 von Altenbeken nach Braunschweig, von dort weiter nach Bad Harzburg und Goslar. Am nächsten Morgen folgte E 2872 von Gos-

lar über Braunschweig, Gifhorn, Uelzen, Lüneburg und Lübeck nach Kiel. Mit D 979 ging es von Kiel zurück bis Kreiensen. Nach der Rückleistung mit D 872 nach Braunschweig folgte am nächsten Tag D 2640 nach Altenbeken sowie E 3676 zurück nach Wilhelmshaven. Die typischen Wagengarnituren bestanden aus Silberlingen und Mittel-einstiegswagen, teilweise ergänzt durch Umbauwagen, Altbaugepäckwagen oder Beihilfspack- und Expressgutwagen.

– Löhne – Bad Bentheim. Zum Winterfahrplan 1975 wechselten die hannoverschen Maschinen nach Braunschweig: Nach der Einstellung der Dampflokkunterhaltung im Ausbesserungswerk (AW) Braunschweig war dort Werkstattpersonal frei geworden. Am Einsatzgebiet änderte sich nichts.

Ende Mai 1976 nahm die DB den elektrischen Betrieb auf der Strecke Lehrte – Braunschweig auf, im September 1976 folgte der Abschnitt Braunschweig – Helmstedt. Das bedeutete nicht nur das Ende für die Dampflokomotiven der Bw Lehrte und Ottbergen, sondern auch für die 220 des Bw Braunschweig. Schon nach

einem guten halben Jahr gab Braunschweig seine 220 an das Bw Oldenburg ab – im Tausch gegen Lokomotiven der Baureihe 216. Bereits 1972 war der 220-Bestand des Bw Hamburg-Altona im Rahmen einer Neuordnung im norddeutschen Raum nach Lübeck gewechselt. Dort hatte das Bw seit Mitte der 1960er-Jahre Erfahrungen mit den verstärkten Schwestermaschinen der Baureihe V 200¹ (221) gesammelt, unter anderem auf der Vogelfluglinie.

Von Würzburg aus kamen die 220 zuletzt auf den Strecken nach Heidelberg und Heilbronn zum Einsatz. Nach der Elektrifizierung der Strecke Würzburg – Osterburken 1975 löste das Bw Würzburg seinen

220-Bestand auf. Zwölf Maschinen einschließlich der fünf Vorserienlokomotiven gingen nach Oldenburg, der Rest nach Lübeck. Weitere 14 Lokomotiven erhielt Oldenburg im gleichen Jahr aus Villingen, wo sie nach der 1975 fertiggestellten Elektrifizierung der Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg und Villingen arbeitslos geworden waren.

Sammelbecken Oldenburg

Die Umstationierung der 220 nach Oldenburg sollte den Abschied vom Dampfbetrieb auch in der letzten Dampfloks-Region der DB beschleunigen: der Emslandstrecke Rheine – Emden – Norddeich. Nach dem Rückzug der letzten DB-Schnellzugdampfloks der Baureihe 012 waren Ende 1975 zwar immer noch rund 60 Güterzugdampfloks der Baureihen 042, 043 und 044 in Rheine und Emden vorhanden – einschließlich bereits von der Ausbesserung zurückgestellter Maschinen. Sie bestritten den Großteil des schweren Güterverkehrs auf der Emslandstrecke.

Der Bestand der Reihe 220 in Oldenburg betrug zu diesem Zeitpunkt aber bereits 26 Loks und der Zugang weiterer Dieselloks war zu erwarten. Die Oldenburger 216 und 220 kamen auch vor D-Zügen oder

den DC-Zügen des damaligen Intercity-Ergänzungsnetzes zum Einsatz. Vielfach zogen sie Wagengarnituren mit den sogenannten Pop-Wagen – dem Farbkonzept der frühen 1970er-Jahre, das sich jedoch nicht durchsetzen konnte. Für die Vorserienlokomotiven der Baureihe 220 stellte das Bw Oldenburg einen eigenen Umlauf mit den Wendepunkten Bremen, Wilhelmshaven, Emden, Rheine und Osnabrück auf. 1976/77 beherbergte Oldenburg mehr als die Hälfte der noch vorhandenen 220 und war damit die größte Heimatdienststelle dieser Baureihe – noch vor Lübeck, dessen 220-Ära gerade erst mit der Übernahme der Maschinen aus Hamburg-Altona begonnen hatte. Die Lübecker 220 fuhren hauptsächlich Wendezüge zwischen Hamburg, Lübeck und Travemünde sowie auf der Unterelbestrecke nach Cuxhaven, wo sich die Umläufe mit denen des Bw Oldenburg berührten. Die Oldenburger 220 kamen in fast ganz Niedersachsen und im angrenzenden Westfalen zum Einsatz.

Intermezzo im Emsland

Erst sehr spät erreichte der elektrische Betrieb den Nordwesten Niedersachsens. Bis Ende der 1970er-Jahre gab es westlich und

nördlich einer Linie Bremen – Osnabrück – Bad Bentheim nur dieselbetriebene Strecken – einschließlich der Emslandstrecke als letztem Refugium der DB-Dampfloks. Die Elektrifizierung hatte sich bis dahin auf Hauptbahnen und steigungsreiche Strecken konzentriert. Im flachen Nordwesten erschien der DB die vorhandene Traktion als ausreichend, allerdings waren auch hier Doppelbespannungen notwendig, wie vor dem berühmten „Langen Heinrich“, einem 4.000-Tonnen-Erzzug.

Das Bw Oldenburg war 1976/77 die größte Heimatdienststelle der Baureihe 220

Ursprünglich wollte die DB den Dampfbetrieb auf der Emslandstrecke direkt durch elektrische Traktion ablösen. Doch Klagen gegen die Stromversorgungsleitungen führten zu einer mehrjährigen Verzögerung – und so kam es zum Intermezzo mit den Großdieselloks.

Die massive Aufstockung des Oldenburger 220-Bestandes führte 1976 zu größeren Einbußen bei den Dampfloks, vor allem in Emden. Die 042 kamen nur noch im Sonderverkehr zum Einsatz, die 043

In Neukeug-Hahausen rollt die Oldenburger 220 051 am 17. Mai 1983 durchs Harzvorland.

Wenig später wechselt die Lok zum Bestand des Bw Lübeck *Jürgen Hörstel*





Ein weiteres klassisches Einsatzfeld der Lübecker V 200 war die Strecke Hamburg-Harburg – Cuxhaven.

Am 8. August 1983 steht 220 036 in Stade am Bahnsteig *Jürgen Hörstel*

meist noch in Doppelbespannung vor Güterzügen bis hin zu den 4.000-Tonnen-Ganzzügen. Doch auch hier kündigte sich die Ablösung an. Schon Ende März 1976 absolvierte eine Lübecker 221 Lastprobe-fahrten im Emsland. Ab Sommer 1976 gab Villingen einige seiner 221 nach Oldenburg ab. Der Bestand dort betrug Ende 1976 sie-

ben, im Januar 1977 bereits elf Lokomotiven. In der Folge übernahmen die 221 auf der Emslandstrecke den letzten Umlauf von den Dampfloks der Baureihen 042 und 043, die vollständig in den Sonderdienst abwanderten. Ende Oktober 1977 verabschiedete sich die Deutsche Bundesbahn endgültig vom Dampfbetrieb.

Von 1978 bis 1980 war die Emslandstrecke fest in der Hand der Großdieselloks der Baureihen 220 und 221. Erste Abstellungen reduzierten den Oldenburger 220-Bestand bis Ende 1978 leicht auf 44 Lokomotiven. Im Winterfahrplan 1978/79 gab es neben einem viertägigen Umlauf für die Vorse-rienlokomotiven einen Hauptumlauf für

Bestandsentwicklung und Heimat-Betriebswerke der Baureihe V 200/220 1963 – 1984 (Stand jeweils zum 31.12.)

	Bw	1963	1967	1971	1973	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Vor-serien-loks	Oldenburg					5	5	5	3	3					
	Würzburg	5	5	5	5										
	Summe	5	5	5	5	5	5	5	3	3	0	0	0	0	0
Serien-loks	Braunschweig					22									
	Hamburg-Altona	24	17	27											
	Hamm	27	33												
	Hannover			18	22										
	Kaiserslautern		8	8											
	Kempten	3													
	Lübeck				31	36	35	34	27	27	31	29	24	25	0
	Oldenburg					21	43	42	41	32	17	14	11		
	Würzburg	6	8	10	10										
	Villingen	21	15	18	17										
	Summe	81	81	81	80	79	78	76	68	59	48	43	35	25	0
	Gesamtsumme	86	86	86	85	84	83	81	71	62	48	43	35	25	0
	Ausmusterungen	0	0	0	1	1	1	2	10	9	14	5	8	10	25

Auswertung auf Basis eigener Aufzeichnungen und „Die Triebfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn und ihre Heimat-Betriebswerke“ (Röhr-Verlag/Lok-Report)

21 Lokomotiven sowie einen Mischumlauf für neun Maschinen der Baureihen 216 und 220. Der Hauptumlauf enthielt neben den Standardstrecken Rheine – Emden, Wilhelmshaven – Osnabrück und Leer – Bremen auch Leistungen unter anderem bis Cuxhaven, Paderborn, Hameln, Hannover, Wolfsburg, Goslar und Kiel.

Beim Bw Lübeck endete 1984 der Einsatz der Baureihe 220 bei der Bundesbahn

Im Sommerfahrplan 1979 reduzierte die DB den Vorserienumlauf nach Abstellung der 220 002 und 003 auf drei Tage, den Hauptumlauf auf 15 Tage. Auch im Winterfahrplan 1979/80 gab es noch einen dreitägigen Umlaufplan für die Vorserienlokomotiven, der vor allem Eil- und Nahverkehrszüge zwischen Wilhelmshaven, Oldenburg, Osnabrück und Bremen vorsah. Letzte betriebsfähige Vorserienlok war 220 001 bis zu ihrer Ausmusterung 1980. Im 15-tägigen 220-Hauptumlauf gab es neben den genannten Wendebahnhöfen auch Reise- und Güterzugleistungen auf der Emslandstrecke. Von Bremen aus erreichten die Züge über Bremerhaven Cuxhaven. Typisch für die damalige Zeit waren mehrere Umlauf-tage mit den noch vorhandenen Heckeneil-

zügen – Eilzügen mit längeren Laufwegen abseits der Magistralen (siehe Kasten).

Der elektrische Zugbetrieb auf der Emslandstrecke begann schließlich erst mit mehrjähriger Verzögerung am 27. September 1980. Einen Tag zuvor hatte die DB auch den E-Betrieb zwischen Nordenham und Hude sowie zwischen Oldenburg und Bremen aufgenommen. Der Bedarf an Großdieselloks sank schlagartig. Der komplette 221-Bestand ging nach Gelsenkirchen-Bismarck, ein Teil der 220 nach Lübeck. Der ursprüngliche 220-Gesamtbestand in Lübeck und Oldenburg war 1980 durch Ausmusterung und Verkäufe bereits auf fast die Hälfte gesunken. Zwei Jahre später befanden sich nur noch rund 30 Maschinen im Einsatz.

Abschied in Lübeck

Im Winterfahrplan 1980/81 gab es in Oldenburg noch zwei 220-Umlaufpläne für zusammen zwölf Lokomotiven, 1981 reduzierten sich die Einsätze auf sechs Maschinen. Bemerkenswert: Von den neun 220, die zwischen Mai und Oktober 1981 wegen nicht fristgerechter Lieferung der neuen Henschel-Lokomotiven der Reihe ME Ersatzdienst bei den Dänischen Staatsbahnen (DSB) leisteten, stellte allein das Bw Oldenburg sieben.

Der 220-Bestand in Oldenburg sank Ende 1981 auf 14, ein Jahr später auf 11 Lokomotiven. Der Sommerfahrplan 1982 und der Winterfahrplan 1982/83 sahen für die Oldenburger Maschinen noch vier Umlauf-tage vor, vor allem mit Eilzugleistungen in einem Netz mit den Eckpunkten Braunschweig, Altenbeken, Kreiensen, Göttingen und Lübeck – darunter einige der noch vorhandenen Heckeneilzüge. Zuletzt tauchten aber immer öfter 216 in diesem letzten Umlauf auf. Ende Mai 1983 endete der 220-Einsatz des Bw Oldenburg. Die restlichen Maschinen gingen an das nun endgültige Auslauf-Bw Lübeck. Im Sommer 1983 setzte Lübeck immerhin noch 20 Maschinen ein, unter anderem mit Eilzügen zwischen Hamburg, Lübeck und Travemünde sowie zwischen Hamburg und Cuxhaven – zwei typische Einsatzstrecken der letzten Jahre. Anfang 1984 reduzierte sich der Bedarf auf acht Umlauf-tage. Im Juni 1984 endete schließlich der planmäßige Einsatz bei der DB. Die inzwischen zahlreich beim Bw Lübeck beheimateten Lokomotiven der Baureihe 218 standen bereit. *Jürgen Hörstel*

Jürgen Hörstel (66) lebt bei Hannover, hatte als Bauingenieur viel mit Eisenbahn zu tun und ist seit den 70ern mit der Kamera unterwegs.



Die Oldenburger 220 kamen auch vor den DC-Zügen des damaligen Intercity-Ergänzungsnetzes zum Einsatz. Bei Eisinghausen rollt 220 053 am 22. Juli 1976 mit dem DC 912 durch die sommerliche Landschaft. Im Zugverband sind auch einige Pop-Wagen im Farbkonzept der frühen 1970er-Jahre *Rolf Schulze*



Mit Hochgeschwindigkeit durch den Süden Österreichs

Eröffnung der Koralmbahn ■ Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 ging in Südösterreich die Koralmbahn in Betrieb. Sie verbindet Graz und Klagenfurt miteinander. Statt fast drei Stunden braucht man mit dem Zug nun nur noch eine knappe Dreiviertelstunde für die Reise zwischen den beiden Städten. Möglich macht's das Herzstück der Neubaustrecke, der 33 Kilometer lange Koralmtunnel

Da kommt man kaum zum Zeitunglesen – mit diesen Worten kommentiert der österreichische Bundespräsident Alexander Van der Bellen seinen Eindruck von der Eröffnungsfahrt über die Koralmbahn am 12. Dezember 2025. Gerade einmal 39 Minuten braucht der zuvor auf diesen Namen getaufte „Koralmjet“ (ÖBB-Railjet-Parknummer 47) als Premierzug für die Fahrt über die Neubaustrecke von Graz in der Steiermark nach Klagenfurt in Kärnten, die den Höhenzug Koralpe, auch Koralm genannt, unterquert. An Bord hat neben Medienvertretern und geladenen Gästen auch allerhand Prominenz Platz genommen,

darunter der amtierende österreichische Bundeskanzler Christian Stocker und eben Alexander Van der Bellen, der seine Begeisterung fürs Bahnfahren nicht ganz

**41 Minuten statt drei Stunden:
Graz und Klagenfurt sind
jetzt näher zusammengedrückt**

verbergen will. Tatsächlich stellt die Eröffnung der Koralmbahn einen Wendepunkt im österreichischen und europäischen Bahnbetrieb dar. Bislang waren Bahnreisen zwischen Graz und Klagenfurt zeitaufwendig und wenig attraktiv.

Die Fahrt dauerte fast drei Stunden und war in der Regel mit Umstiegen verbunden, etwa in Bruck an der Mur. Alternativ gab es einen IC-Bus über Wolfsberg mit einer Fahrzeit von rund zwei Stunden. Jetzt brauchen die schnellsten Züge (RJX) nur noch 41 Minuten für die Fahrt von Klagenfurt nach Graz und in der Gegenrichtung.

Mit dem Zug dauert die Fahrt von Wien nach Klagenfurt über die Koralmbahn nur noch 3:10 Stunden, vorher war man fast 4 Stunden zwischen beiden Städten unterwegs (Fahrt über den Neumarkter Sattel). Andreas Matthä, CEO der ÖBB-Holding

Herzstück der neuen Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt ist der 33 Kilometer lange Koralmtunnel. Das Portal auf Kärntner Seite liegt nahe dem Bahnhof St. Paul im Lavanttal, oberhalb davon verläuft das Streckengleis nach Wolfsberg ÖBB



Koralmbahn Graz – Klagenfurt

Länge	127 km
Spurweite	1.435 mm
Elektrifizierung	15 kV / 16,7 Hz
Max. Betriebs- geschwindigkeit	250 km/h
Zugsicherung	ETCS Level 2

AG, ordnet das Projekt in den großen Kontext ein: „Die Koralmbahn ist ein Kernstück der Baltisch-Adriatischen Achse, die von Polen bis nach Italien reicht. Sie stärkt diese Wirtschaftsachse erheblich.“ Für den ÖBB-Chef ist die Strecke daher mehr als Beton und Stahl: „Bahn verbindet Märkte, Kulturen und Regionen und ist damit ein wesentliches Element eines geeinten Europas.“

33 Kilometer durch den Berg

Herzstück der Neubaustrecke ist der 32,9 Kilometer lange Koralmtunnel, nunmehr der sechstlängste Eisenbahntunnel der Welt. Er unterquert die Koralpe mit einer maximalen Überlagerung von rund 1.250 Metern. Die bautechnische Realisierung forderte den Mineuren einiges ab, insbesondere die Durchörterung der Lavanttaler Hauptstörungszone. Hier trafen die Tunnelbohrmaschinen (TBM) auf feinblättrige Gneise und Mylonite unter hohem Gebirgsdruck.

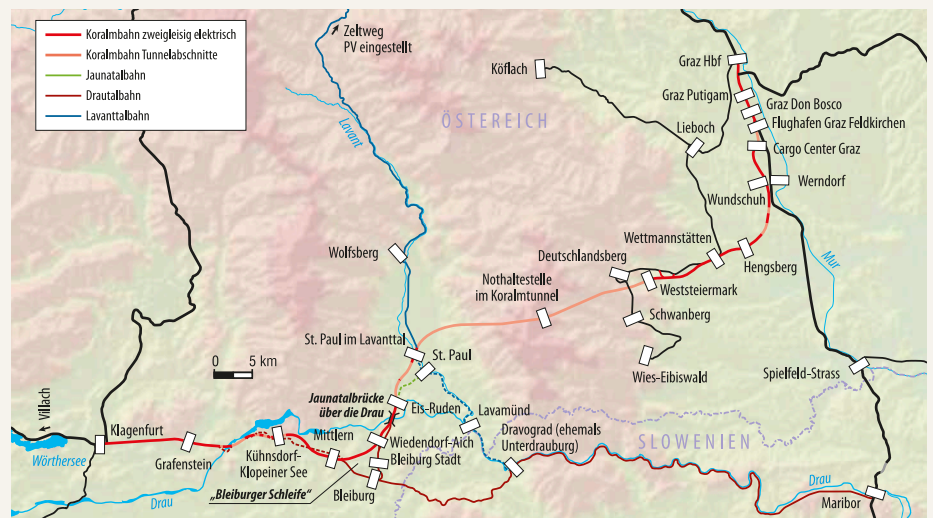
Der Tunnel besteht aus zwei eingleisigen Röhren mit einem Innendurchmesser von 8,2 Metern, die alle 500 Meter durch Querschläge (Cross Passages) verbunden sind, über die im Notfall evakuiert werden kann. Das Sicherheitskonzept wird durch Servicejet-Züge ergänzt. Diese Rettungszüge von Stadler Rail mit einem Elektro-Hybrid-Antrieb können im Brandfall löschen und mehr als 300 Personen evakuieren. Sie können außerdem Züge mit bis zu 2.000 Tonnen abschleppen.

Bahntechnik und Betrieb

Die Koralmbahn ist infrastrukturell für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ausgelegt. Um diese dauerhaft und wartungsarm zu gewährleisten, kam im Koralmtunnel sowie auf weiten Teilen der offenen Strecke die Feste Fahrbahn („Slab Track Austria“) zum Einsatz. Im Tunnel ist anstelle eines Kettenwerks eine Deckenstromschiene installiert, die bei hohen Geschwindigkeiten eine stabilere



In Graz wird am 12. Dezember 2025 vor der Abfahrt des Premierzuges ein Railjet gesegnet und auf den Namen „Koralmjet“ getauft. ÖBB-CEO Andreas Matthä (Mitte) präsentiert mit Landeshauptmännern Peter Kaiser (Kärnten, rechts) und Mario Kunasek (Steiermark) ein Railjet-Modell von Roco Florian Dürr



Die Koralmbahn verbindet Klagenfurt mit Graz. Auch andere Strecken wurden in die Neubaustrecke eingebunden, darunter etwa die Bleiburger Schleife und Teile der ehemaligen Jauntalbahn Grafik: Anneli Nau

Herkules und Taurus stellen die umgebaute Jauntalbrücke in Eis bei Ruden am 19. Oktober 2023 auf die Probe. An diesem Tag finden Belastungstests statt ÖBB/EVmedia





Am 12. Dezember 2025 kam es nach Durchfahrt des Premierenzugs zu einer Rauchentwicklung im Koralmtunnel. Der für solche Fälle bereitstehende Servicejet X122.005 der ÖBB eilt mit hoher Geschwindigkeit durch den Bahnhof Wettmannstätten *Markus Inderst*

Stromübertragung ermöglicht und hohe Betriebssicherheit gewährt.

Im operativen Betrieb wird dieses Potenzial jetzt genutzt. „Wir fahren mit Railjet-Zügen mit bis zu 230 km/h“, erklärt Matthä. „Die Fahrzeit vergeht dabei sprichwörtlich wie im Flug. Wer einmal mitgefahren ist, merkt kaum, wie schnell man unterwegs ist.“ Die Zugsicherung er-

folgt dabei ausschließlich mittels ETCS Level 2. Physische Signale gibt es fast nicht mehr; die Fahrerlaubnis kommt per GSM-R direkt auf das Display im Führerstand.

Neben den ÖBB-Railjets rollen auch ICE 4 der Deutschen Bahn sowie ComfortJet der Tschechischen Bahnen (ČD) über die Strecke. Und auch die private Westbahn plant, die Koralmbahn zu nutzen. Ab

März 2026 sollen täglich fünf Zugpaare auf der Relation Wien – Graz – Villach verkehren. Dafür beschafft die Westbahn SMILE-Triebzüge von Stadler.

Dass das Angebot angenommen wird, zeigt sich bereits nach der Eröffnung: „Die Nachfrage ist an den ersten Wochenenden hoch. Allein für Sonntag, den 14. Dezember 2025, hatten wir über 10.000 Reservierungen“, berichtet Matthä sichtlich zufrieden und appelliert an die Reisenden, sich für die Fahrt über die neue Strecke eine Sitzplatzreservierung zu buchen.

Güterverkehr auf der Flachbahn

Doch die Koralmbahn ist keine ausschließliche Rennstrecke für Reisezüge. Als Teil des TEN-V-Kernnetzkorridors hat sie auch Bedeutung für den Güterverkehr. „Die Strecke ist als Flachbahn ausgelegt“, betont Matthä. Die Trassierung erlaubt es nun, schwere Güterzüge über die Koralmbahn zu führen. Der Probebetrieb verlief bereits vielversprechend, wie Matthä im Dezember bilanziert: „Wir fahren seit rund einem Monat planmäßig Güterzüge über die Koralmbahn, bislang völlig problemlos.“ Seit Fahrplanwechsel rollen Güterzüge primär in den Abend- und Nachtstunden über die Strecke (siehe Kasten auf Seite 45).

Zu den markanten Neubauten der Koralmbahn zählt die Draubridge bei Stein im Jauntal *ÖBB*





Schon seit 2023 halten Regionalzüge in Kühnsdorf-Klopeiner See. Am 15. März 2024 verlässt 4746 040 als S3 Wolfsberg in Kärnten – Klagenfurt Hbf den neu entstandenen Bahnhof im Verlauf der Koralmbahn *Florian Dürr*

Güterzüge über die Koralmbahn

41171	Graz Don Bosco 00:56 – Klagenfurt 02:46	Mo, Di, So (14. Dez.)
42209	Wundschuh 10:43 – Klagenfurt 12:17	Di, Do, Sa
42213	Graz Don Bosco 02:17 – Klagenfurt 03:43	Mo, Di, So
42217	Graz Don Bosco 18:52 – Wundschuh 19:04/19:32 – Klagenfurt 20:49	Mo, Do (+)
42221	Graz Don Bosco 23:58 – Klagenfurt 01:46	Do
42223	Graz Don Bosco 02:17 – Klagenfurt 03:43	Mo
47225	Graz Don Bosco 23:37 – Klagenfurt 01:10	Mi, Do (+, *)
47230	Graz Don Bosco 19:45 – Klagenfurt 22:18	Mi, Sa, So
47237	Graz Don Bosco 23:36 – Klagenfurt 01:10	Fr (+; 24. Apr.; 14. Aug.)
54569	Graz Don Bosco 21:28 – Klagenfurt 23:23	x (Sa)
55501	Graz Don Bosco 12:49 – Klagenfurt 14:40	x (Mo, Sa; 7. Apr.; 26. Mai; 27. Okt.)
55503	Graz Don Bosco 22:17 – Klagenfurt 23:57	x (Sa)
55505	Graz Don Bosco 03:26 – Klagenfurt 04:47	(Di, So, n+; 15. Aug.)
55507	Graz Don Bosco 03:05 – Klagenfurt 04:26	n+ (+; 17. Aug.)
56501	Graz Don Bosco 10:16 – Klagenfurt 11:40	x (Mo, Sa; 7. Apr.; 26. Mai; 27. Okt.)
56503	Graz Don Bosco 15:50 – Weststeiermark 16:17/17:00 – Klagenfurt 18:22	x (Sa)
56505	Graz Don Bosco 04:21 – Klagenfurt 05:44	x (Mo; 7. Apr.; 27.10.)
56056	Klagenfurt 23:47 – Graz Don Bosco 01:11	tgl. (So)
42210	Klagenfurt 00:55 – Graz Don Bosco 02:17	Mi
42212	Klagenfurt 00:55 – Graz Don Bosco 02:17	So (14. Dez.)
48162	Klagenfurt 02:00 – Graz Don Bosco 03:20	Di, Do (+, 2. Juni), 14. Mai, 4. Juni
54650	Klagenfurt 02:05 – Graz Don Bosco 03:29	x
57750	Klagenfurt 02:28 – Graz Don Bosco 03:52	Di, Mi, Do (7. Apr.; 3. Juni; 9. Dez.)
54050	Klagenfurt 02:37 – Graz Don Bosco 03:59	
48438	Klagenfurt 06:05 – Graz Don Bosco 07:29	Do (9. Apr.; 28. Mai; 29. Okt.)
55050	Klagenfurt 08:37 – Graz Don Bosco 10:17	x
42208	Klagenfurt 13:37 – Wundschuh 15:46	Mo, Mi, Fr
54754	Klagenfurt 14:52 – Graz Don Bosco 16:27	x (Sa)
57254	Klagenfurt 16:08 – Graz Don Bosco 18:14	Mi, Sa
56050	Klagenfurt 19:07 – Graz Don Bosco 21:08	
54756	Klagenfurt 21:39 – Graz Don Bosco 23:12	
41170	Klagenfurt 21:44 – Graz Don Bosco 23:18	Mi, Sa
56054	Klagenfurt 22:07 – Graz Don Bosco 23:29	x (Sa)
42218	Klagenfurt 22:16 – Graz Don Bosco 23:44	Di, Fr

Änderungen jederzeit möglich; x = werktags; + = sonntags; * = feiertags;
Angaben in Klammern stellen Ausnahmen dar

Mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn ging auch die Einführung eines neuen Interregio-Netzes (IR) einher, das den Wegfall einiger inneralpiner IC-Züge auf Strecken wie der Pyhrnbahn ausgleichen soll. Die IR-Züge fahren nun im Ein- bzw. Zwei-Stunden-Takt unter anderem auf den Relationen Graz – Linz und Graz – Bruck an der Mur. Die ÖBB beschafften dafür insgesamt 27 Desiro ML-Triebzüge bei Siemens Mobility (siehe auch Seite 33).

Das nächste Großprojekt wartet

Mit der Eröffnung der Koralmbahn richtet sich der Blick nun auf ein weiteres Großprojekt im Verlauf der Baltisch-Adriatischen Achse: den Semmering-Basistunnel. Der 27,3 Kilometer lange Eisenbahntunnel zwischen Gloggnitz (Niederösterreich) und Mürzzuschlag (Steiermark) soll 2030 in Betrieb gehen. Technisch gesehen ist er eine „harte Nuss“, wie Andreas Matthä berichtet: „Der Semmering-Basistunnel ist geologisch deutlich komplexer als die Koralmbahn. Während wir hier einen relativ homogenen kristallinen Block hatten, ist die Geologie am Semmering sehr vielschichtig und anspruchsvoll.“ Doch da der Tunnel bereits vollständig durchgeschlagen ist und nun die Ausrüstung folgt, zeigt sich der CEO optimistisch für den Zeitplan bis zur geplanten Eröffnung im Jahr 2030.

Die Koralmbahn ist also ein entscheidendes Puzzlestück in einem noch größeren Plan: der neuen „Südstrecke“. Wenn nach dem Wiener Hauptbahnhof, der Pottendorfer Linie und nun der Koralmbahn im Jahr 2030 auch der Semmering-Basistunnel ans Netz geht, ist der 470 Kilometer lange Ausbau komplett. Dann ist die Vision der Baltisch-Adriatischen Achse in Österreich vollendet und die Fahrzeit Wien – Klagenfurt sinkt auf konkurrenzlose 2 Stunden 40 Minuten. *Florian Dürr*



Zwei BLS Re 4/4 führen am 17. September 2000 den IC 183 bei Kumm am Thunersee in Richtung Lötschberg.

Die „braunen Riesen“ sind damals noch im hochwertigen Reisezugdienst anzutreffen *Christoph Weinkopf/Eisenbahnstiftung*

Abschied von den **Braunen Riesen**

BLS mustert Re 4/4 aus ■ Nach über 60 Jahren im Einsatz endet die Ära der Reihe Re 4/4 bei der BLS. Neuere Fahrzeuge ersetzen die altgedienten Maschinen, von denen es auch zahlreiche Modellnachbildungen gibt. Mehrere Initiativen bemühen sich um den Erhalt einiger Exemplare dieser Serie

Zwischen 1964 und 1983 beschaffte die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS) Bern–Lötschberg–Simplon (BLS) 35 Lokomotiven der Reihe Re 4/4. Sie ist damit die größte Lokserie nicht nur der BLS, sondern überhaupt einer schweizerischen Privatbahn. Die Re 4/4 lösten die älteren Serien Ae 4/4 und Ae 6/8 ab – nun ereilt sie das gleiche Schicksal.

Die von SLM Winterthur und BBC Baden gebauten Maschinen leisten 4.980 kW (6.770 PS). Die Loks besitzen die Achsfolge Bo'Bo', wiegen 80 Tonnen und erreichen maximal 140 km/h. Die ersten fünf Prototyp-Lokomotiven (Re 4/4 161–165) übernahm die BLS zunächst noch als

Reihe Ae 4/4^{II} (Nummern 261–265) für 125 km/h. Nach dem Umbau unter anderem der Kastenabstützung von Gummielementen auf Schraubenfederung fahren sie seit 1969 als Re 4/4 mit 140 km/h.

Die Re 4/4 führt die BLS seit Langem unter der Reihenbezeichnung 425 in ihren Büchern. Die im klassischen BLS-Braun lackierten Lokomotiven bezeichnet mancher Eisenbahner auch als „braune Riesen“.

Bewährte Konstruktion

Trotz der anspruchsvollen Streckenführung in den Schweizer Alpen bewährten sich die Re 4/4 mit den Ordnungsnum-

mern 161 bis 195 hervorragend. Als Universalloks waren sie in ihren frühen Jahren vor allen Zuggattungen im Einsatz. Zuletzt beschränkte sich ihr Aufgabengebiet bei der BLS AG im Wesentlichen auf die Traktion von Autozügen durch den Lötschberg-Scheitel- und den Simplontunnel sowie auf gelegentliche Sonderdienste.

Doch in den vergangenen Jahren waren die Maschinen bereits deutlich seltener, zum Beispiel vor Zügen auf den Rampenstrecken am Lötschberg zu erleben. Durch das Refit-Programm der 18 Loks der Reihe 465 sowie die stetige Beschaffung von Siemens-Vectron-Lokomotiven (BLS-Re 475) wur-

den sie nach und nach überflüssig. Auch zahlreiche Verschleißerscheinungen sorgten dafür, dass ihr Einsatz in den Dienstplänen deutlich reduziert wurde.

Zum Jahreswechsel standen die Loks Re 425 191, 192, 194 und 195 zum Verkauf. Kaufgebote waren bis zum 31. Januar 2026 möglich. Die bis zuletzt in Bönigen abgestellten Re 425 183, 185 und 193 überführte die BLS Re 465 004 am 5. Dezember 2025 zum Rohstoffverwerter nach Kaiseraugst. Dort werden die Maschinen verschrottet.

Einige Loks bleiben erhalten

Bei der Stiftung BLS Historic ist derzeit die Re 4/4 165 hinterstellt. Die Ende November 2025 betriebsfähig abgestellte Re 4/4 182 soll ebenfalls an die Stiftung gehen. Die Stiftung BLS Historic möchte eine Lok der Reihe Re 4/4 betriebsfähig erhalten. Ob dies die Re 4/4 165 oder die 182 sein wird, steht noch nicht fest. Die Re 4/4 170 hingegen dient nach einem Fahrmotorbrand im November 2024 nur noch als Ersatzteilspender. Der Verein EXTRAZUG mit Sitz in Langnau im Emmental erhielt sie als Dauerleihgabe für Ausstellungszwecke.

Ellok-Markenzeichen im Modell

Eine bedeutende Baureihe, auch wenn sie regional beschränkt ist, ist natürlich eine gute Vorlage für Modellbahnhersteller. Da



Lok Re 4/4 164 der BLS stellt am 27. August 1996 in Zweisimmen einen Reisezug nach Bern bereit *Frank Heilmann*

Technische Daten

Hersteller	SLM (Mechanik), BBC (Elektrik)
Achsfolge	Bo'Bo'
Länge über Puffer	15.100 mm; ab Nr. 174: 15.470 mm
Dienstmasse	80 t
Fahrleitungsspannung	15 kV/16,7 Hz Wechselstrom
Stundenleistung	4.980 kW (ca. 6.770 PS)
Anfahrzugkraft	330 kN
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Baulose/Baujahre	161–165: 1964/65 (Prototyp-Serie; als Ae 4/4 ^{II}); 166–173: 1967/68; 174–180: 1970–1972; 181–195: 1981–1983

BLS Re 4/4 166 rangiert im September 1980 im Bahnhof Brig einen Schnellzug nach Dortmund zusammen *Peter Schiffer/Eisenbahnstiftung*





In ihren späten Dienstjahren waren die Re 4/4 vor allem vor Autoshuttle-Zügen anzutreffen. Im Juli 2015 hat Re 4/4 195 den Autoverlad in Kandersteg erreicht. Charakteristisch für die Nachbau-Serie aus den 1980er-Jahren ist der Einholm-Stromabnehmer *Florian Dürr*

Blick vom Panoramawanderweg auf die Lötschberg-Südrampe bei Hohtenn, über die am 6. August 1997 eine Re 4/4 mit einem Reisezug hinab ins Rhône-Tal nach Brig rollt *Peter Wittmann/Eisenbahnstiftung*



bilden die Re 4/4 der BLS alias Reihe 425 keine Ausnahme.

Die ersten Modelle der für die Schweizer Privatbahn recht markanten Lokomotiven der heutigen BLS-Reihe 425 rollten bereits vor mehr als 50 Jahren über H0-Gleise. Gefertigt wurden sie beim Schweizer Hersteller HAG ab 1969 als H0-Triebfahrzeuge. Naturgemäß war deren Detaillierung im Vergleich zu heutigen Modellen vereinfachter, auch besaßen die Loks bis 2008 keine Inneneinrichtung. Durch die großen Seitenfenster blickte man entweder durch oder auf die Anschlusskontakte des Modellmotors. Die folgenden Modelle erhielten dann zumindest eine graue Abdeckung des Innenlebens.

Als erste BLS-Konkurrenzmodelle tauchten 1992 jene des italienischen Herstellers Lima auf. Nach der Übernahme durch Hornby erlebten sie 2009 leicht überarbeitete Neuauflagen als Rivarossi-Elloks. Ein ansprechenderes Kleinserienmodell gab es nur 1990 aus deutscher Fertigung von APC Miniaturmodell. Den Durch-



H0-Anlage „BLS-Nordrampe“ mit zwei in Doppeltraktion eingesetzten Roco-Maschinen der BLS-Reihe 425 *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

Modellübersicht zur BLS-Ellok-Reihe 425 (Auswahl)

Nenngröße	Hersteller	Loknummer	Artikelnummer
0	Fulgurex	163	2674
		173	2674/1
		177	2674/2
H0	HAG	162, 166, 168, 169, 261 u.a.	180/181
		178	144/145
		177	148/149
		162	178/179
H0	Lima	183	208332/208333
		177	208335/208336
H0	Rivarossi	174	HR2734/HR2734S/HR2734ACS
		166	HR2735/HR2735S/HR2735ACS
		192	HR2736/HR2736S/HR2736ACS
		161	HR2812/2812S/2812ACS
		173, 177	HR2813/2813S/2813ACS
		167	HR2958/HR2958S
		181	HR2959/HR2959S
		191	HR2960/HR2960S
H0	Roco	251	62639/68639
		268	63886/69886
		185	73780/73781/79781
		194	73782/73783/79783
		169	73824/73825/79825
		174	73818/73819/79819
		172	7500159/7510159/7520159
N	Arnold	161, 173	HN2627/HN2627S
N	Kato	251	K10503
Z	NoBa-Modelle	161	5019RF

bruch in H0 erlebte die 425 im Modell ab 2018, als Roco mit der Fertigung der Loks 185 und 194 in den technischen Versionen AC/Sound, DCC/Sound und Gleichstrom/analog begann und Rivarossi zwei Jahre später eine Neukonstruktion nach Vorbildern der Loks 167, 181 und 191 ins Rennen schickte. Auch DC-Modelle mit und ohne Sound sowie teils auch AC-Soundvarianten kamen auf den Markt. Beide Hersteller setzen auf gut aussehende Maschinenraumnachbildungen, – bei Roco fielen diese sogar mehrfarbig aus. In den Jahren danach folgten weitere Ausführungen und Betriebsnummern. Aktuell liefern sowohl Roco als auch Rivarossi neue, allerdings technisch unveränderte Wiederauflagen aus. Im Maßstab 1:160 versuchten sich ebenfalls zwei Hersteller an der BLS-425: Erste N-Modelle lieferte Arnold in Form der Lok 173 analog wie mit digitaler Soundtechnik. Aktuell liefert Kato eine Miniatur der Ellok 251 aus. Dank 3D-Druck und Serienfahrwerken dürfen sich Z-Fans seit einigen Jahren über Miniaturen aus der Werkstatt von NoBa-Modelle freuen. Und für die Nenngröße 0 kündigt Fulgurex die Maschinen 163, 174 und 177 als edle Miniaturen im Maßstab 1:43,5 an, während uns 1-Versionen nicht bekannt sind.

*Frank Heilmann/
Michael U. Kratzsch-Leichsenring*



Unter der Hindenburg-Brücke hindurch fährt 234 608 im August 1998 mit einem Fernzug in die Westausfahrt des Zwickauer Hauptbahnhofs *Rainer Heinrich*

Wahrzeichen in der Westausfahrt

Hindenburg-Brücke in Zwickau ■ Fast 100 Jahre lang prägte die Hindenburg-Brücke das Bild des Zwickauer Hauptbahnhofs. Nun steht der Abriss des markanten Bauwerks bevor. Dann verschwindet auch ein beliebter Fotostandpunkt für Eisenbahnfreunde in dem sächsischen Bahnknoten

Überregional bekannt ist die mächtige Gitterträgerbrücke über den Gleisanlagen an der Westausfahrt des Zwickauer Personenbahnhofs. Im Zuge des letzten Zwickauer Bahnhofsumbaus 1929 fertiggestellt, erhielt sie den Namen „Hindenburg-Brücke“ – zu Ehren des damaligen Reichspräsidenten. Die Bombenangriffe am 19. März und 11. April 1945 auf den Zwickauer Hbf überstand die Brücke unbeschädigt. Zu DDR-Zeiten legte man den Beinamen ab. Eisenbahner bezeichnen das Bauwerk bis heute als Über-schneidungsbauwerk.

Sieben Bahnhofsgleise

Über die Brücke führten die Gleise vom Güterbahnhof zum Streckengleis Zwickau – Schwarzenberg sowie zu den Anschlussbahnen des Kohlebergbaus und

der Nachfolgeindustrie in den Stadtteilen Schedewitz und Pöhlau (Brückenbergbahn). Weitere Gleise erschlossen das Tanklager und einen Großbetrieb der Chemieindustrie an der Reichenbacher Straße. Jede der beiden Brückenöffnungen misst 28,20 Meter in der Breite und

**Allein 250 planmäßige
Zugfahrten führten in den
80er-Jahren über das Bauwerk**

5,62 Meter in der Höhe. Die vier genieteten Gitterträger – je zwei nebeneinander angeordnet und sechs Meter hoch – wiegen zusammen 660 Tonnen. Bei Kilometer 128,957 überquert das Bauwerk im schrägen Winkel die Eisenbahnlinie Dresden – Werdau (DW-Linie). Sieben

Bahnhofsgleise liegen unter der Brücke. Diese Gleise zählen zu den meistbefahrenen des gesamten Zwickauer Hauptbahnhofs. Bis Ende der 1980er-Jahre rollten in 24 Stunden rund 250 planmäßige Zugfahrten sowie die doppelte Anzahl an Rangierfahrten durch das „Nadelöhr“ Hindenburg-Brücke auf dem Zwickauer Hauptbahnhof. Über die Brücke verkehrten zu Reichsbahn-Zeiten Zug- und Rangierfahrten im 30-Minuten-Takt. Zudem diente das Bauwerk als Ausziehgleis für die Zerlegung von Wagengruppen im Rangierbezirk Süd (Hochanlage).

2028 könnte Schluss sein

Ende 2003 legte die Bahn das Gleis 15 an der Auffahrt zur Brücke zwischen den Stellwerken W5 und B8 still – damit wurde die Hindenburg-Brücke entbehrlich.



Über die Hindenburg-Brücke erreicht 58 1207 am 29. April 1976 mit einem Güterzug die Gleise des Güterbahnhofs *Rainer Heinrich*



Ein aus einem Heißluftballon aufgenommenes Luftbild vom 15. Juli 2010 verortet die Hindenburg-Brücke im Zwickauer Bahnhofsbereich. Sie war damals bereits seit einigen Jahren ohne betriebliche Funktion *Jürgen Schaaf*

Die Ein- und Ausfahrt von und nach Aue war ohnehin seit 1992 nur noch eingleisig in Betrieb. Im Sommer 2008 baute DB Netz die Schienen auf der Hindenburg-Brücke zurück. Seither steht sie ohne betriebliche Aufgabe inmitten des Hauptbahnhofs Zwickau – nunmehr seit über 20 Jahren. Zwickau ist der letzte Bahnhof auf der Sachsenmagistrale, der noch keine umfassende Modernisierung erfahren hat. DB InfraGO plant den Beginn der Umbauarbeiten für 2028. Dann soll auch die rund 100 Jahre alte Gitterträgerbrücke über den Gleisen der DW-Linie verschwinden. Damit verliert Zwickau Hbf nicht nur ein Wahrzeichen, sondern auch einen bei Eisenbahnfreunden seit Jahren beliebten Fotostandpunkt. *Rainer Heinrich*

Rainer Heinrich (Jahrgang 1953)

stammt aus Zwickau und war von 1969 bis 2016 bei der DR und DB. Er ist Autor zahlreicher Fachbeiträge.





V 200 071 vor F 34 „Gambrinus“ im Jahr 1963 an der Dorstfelder Brücke in Dortmund vor der Kulisse der Union-Hüttenwerke. Mit ihrem markanten, zeitgemäßen Design zeigen sich die Großdieselloks als zukunftsgerichtete Zugpferde für den hochwertigen F-Zug-Dienst *Willi Marotz/Eisenbahnstiftung*

Schnelle Luxuszüge mit stahlblauen Wagen

F-Züge bei der DB ■ *Spricht man vom hochwertigen Reiseverkehr der frühen Deutschen Bundesbahn, spricht man ganz automatisch auch von den „blauen F-Zügen“. Vor 75 Jahren bereicherte diese Zuggattung das Angebot der DB. Bis Ende der 1960er-Jahre standen die leichten Fernschnellzüge für Bequemlichkeit und meist auch Tempo*

Der Wiederaufbau und die reibungslose Abwicklung des großen Verkehrsbedürfnisses auf der Schiene – sowohl von Reisenden als auch von Transportgütern – waren zwei der größten Aufgaben, denen sich die noch junge Deutsche Bundesbahn in den frühen 1950er-Jahren gegenübergestellt sah. Gleichzeitig stand den stets klammen Kassen der Zwang zur Modernisierung und Rationalisierung des Betriebes gegenüber.

In den ersten Nachkriegsjahren waren die Menschen froh gewesen, dass sie auf dem teils nur notdürftig geflickten Streckennetz in den drei westlichen Besatzungszonen, aus denen mit Unterzeichnung des Grund-

gesetzes am 23. Mai 1949 die Bundesrepublik Deutschland hervorging, überhaupt wieder fahren konnten. Reisen zu weit entfernten Zielen, in den Urlaub gar, waren vorerst fast undenkbar gewesen. Nach „Gründung“ der Deutschen Bundesbahn (7. September 1949), der Konsolidierung und Normalisierung der Verhältnisse sowie mit dem langsam einsetzenden sogenannten „Wirtschaftswunder“ wurden wieder Reisebedürfnisse geweckt. Und denen wollte und musste die DB nachkommen.

Die Vorgänger: Schnell und exklusiv

Bereits lange vor dem Zweiten Weltkrieg hatte es bei der Deutschen Reichsbahn ab

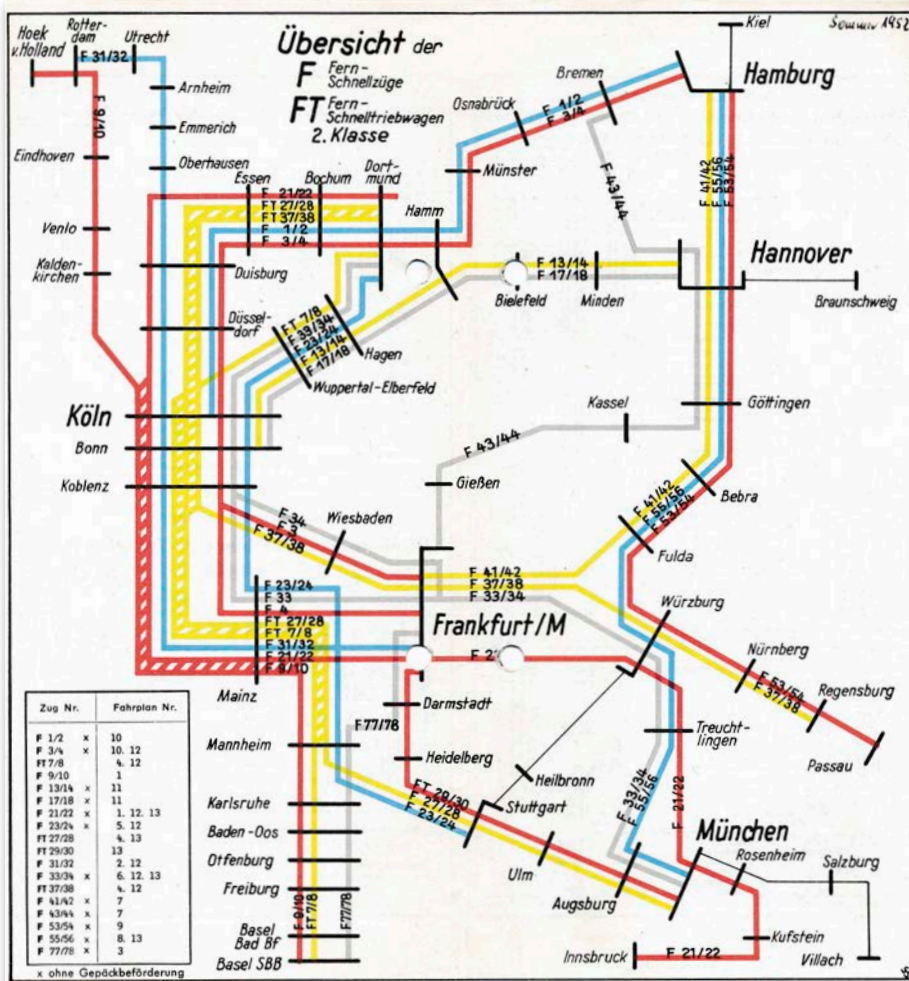
1923 die ersten Fernschnellzüge, abgekürzt FD, gegeben. Sie führten nur die 1. und 2. Wagenklasse und wurden meist nur aus zwei oder drei Wagen gebildet. Ab 1925 wurde das Angebot schrittweise weiter ausgebaut, die Mitfahrt im FD blieb aber exklusiv und aufgrund besonderer Zuschläge teuer. Ab 1933 wurden auch die neuen Schnelltriebwagen-Verbindungen mit den „Fliegenden Zügen“ in das System einbezogen, die als FDT liefen. Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs wurden die Triebwagen abgestellt und die restlichen FDT-Züge nach und nach reduziert.

Nach Kriegsende rollten nur vereinzelt wieder internationale Zugverbindungen



Modernisierte Vorkriegswagen bilden in den ersten Jahren das Rückgrat der neuen leichten F-Züge. 03 223 passiert am 18. Mai 1952 mit dem F 1 den Block Powe bei Osnabrück *Carl Bellingrodt/Slg. Brinker*

Im Sommerfahrplan 1952 bilden Fernschnellzüge (F) und -triebwagen (Ft) ein dichtes Netz zwischen den großen Wirtschaftszentren *Slg. OS*



über deutsche Gleise, ab 1946 etwa der Nord-Express zwischen Paris und Berlin als Luxuszug L 11/12. Weitere Kurse folgten nach der Währungsreform vom 20. Juni 1948. Sie wurden bei der Deutschen Reichsbahn (und später bei der DB) wieder als FD bezeichnet und waren anfangs nur internationalen Reisenden vorbehalten. Ab 1949/50 konnten auch die wenigen der Bundesbahn verbliebenen bzw. von den Alliierten an sie zurückgegebenen Schnelltriebwagen wieder als Fernschnelltriebwagen (FDt) im Binnenverkehr der DB eingesetzt werden.

Eine neue Zuggattung

Den neuen FDt waren großer Erfolg und Andrang beschieden, sodass die Deutsche Bundesbahn (DB) die Ausweitung ihres Angebotes erwog. Zum Sommerfahrplan 1951, beginnend ab dem 20. Mai, führte sie



Die F-Züge bieten ein bis dahin im Nachkriegsdeutschland kaum gekanntes Niveau an Komfort. In den weich gepolsterten Sitzen der 1. Klasse vertreiben sich eine Mutter und ihre Kinder die Reisezeit mit einer Zeitschrift Helmut Först/HVB/Slg. OS

ihre neuen Fernschnellzüge ein, nun abgekürzt als F bzw. Ft. Im Gegensatz zu den weiterhin in den Fahrplänen verbliebenen schweren und langen internationalen Zugläufen, die nun ebenfalls als F geführt wurden, pries die DB ihr neues Angebot als „Netz der leichten Fernschnellzüge“ an. Bewusst griff sie damit das Konzept der Vorkriegszeit wieder auf, versetzte es aber auf ein zeitgemäßes Niveau. Wie damals bestanden die „leichten F-Züge“ aus meist nur drei oder vier Wagen; zum Angebot gehörte stets auch die gastronomische Versorgung seitens der DSG, etwa in Form eines Speiseabteils oder eines mitgeführten roten DSG-Speisewagens.

Von wirklich „modern“ konnte man in Anbetracht des anfangs eingesetzten Fahrzeugparks noch nicht sprechen. Doch die Bundesbahn tat ihr Bestes, um dieses aus ihrem übrigen Angebot hervorzuheben. Die in den F-Zügen zum Einsatz kommenden Wagen entsprachen zwar nach wie vor den Vorkriegsbauarten, waren aber größtenteils im Inneren für ihre neuen Aufgaben modernisiert worden. Auffälligstes Merkmal war die neue Außenfarbe: stahlblau (RAL 5011) mit akzentuierenden weißen bzw. silbernen Streifen samt großen „DB“-Lettern in der Mitte der Seitenwände und meist ebenfalls in hellen Grautönen erstrahlenden Dächern.

Für diese Einsätze herangezogene Grundtypen waren meist AB-Wagen in stählerner Ausführung der Baujahre ab 1928 bzw. deren Nachfolger in geschweißter Bauweise ab 1933/34. Auch die letzten Vorkriegskonstruktionen, die bis in die Kriegsjahre hinein gebauten Schürzenwagen, wurden entsprechend modernisiert.

Eine Ausnahme bildeten die speziell für den Einsatz im ebenfalls zum Sommerfahrplan 1951 neu eingeführten internationalen „Rheingold-Express“ bzw. „Rhein-

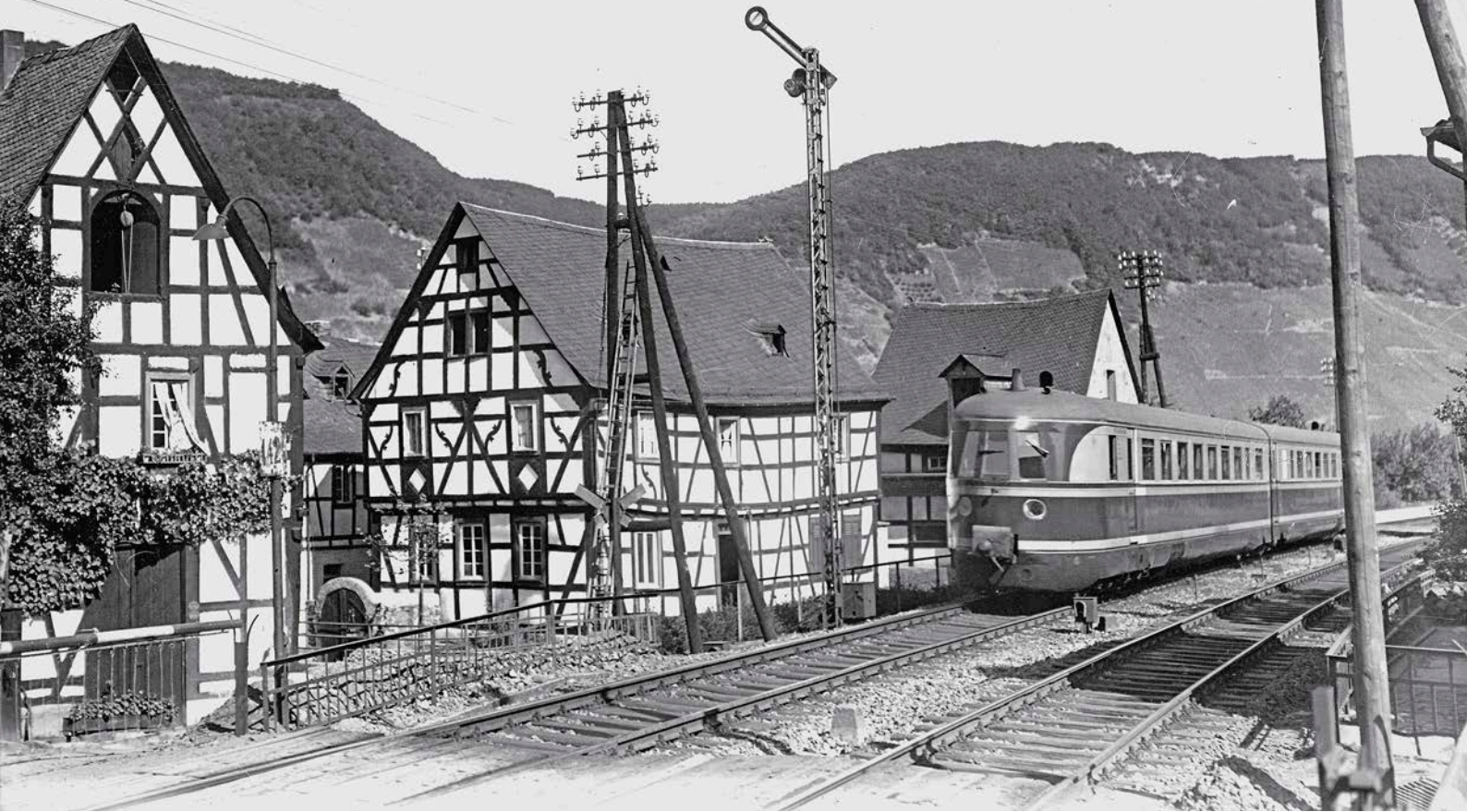
Die DB nimmt den neuen „Fernschnellstverkehr“ 1951 mit zwölf Zugpaaren auf

Pfeil“ aufgearbeiteten Schürzenwagen, deren Seiten von großen Schriftzügen „DEUTSCHE BUNDESBAHN“ geziert wurden. Besonders der nur die 1. Wagenklasse führende „Rheingold“ sollte mit seinem wiederauflebenden Namen und dem aus der Vorkriegszeit bekannten Zuglauf von Hoek van Holland/Amsterdam nach Basel SBB zum besonderen Aushängeschild der jungen DB avancieren. Von Anfang an konnte er – jetzt als „schwerer“ internationaler F-Zug – an das Renommee und die Akzeptanz der Vorkriegszüge anknüpfen (mehr dazu lesen Sie demnächst im em).

Erfolg und Ausbau des Systems

Auch die „leichten F-Züge“ wurden für die DB zum Erfolg, konsequent wurde das Angebot in den kommenden Jahren erheblich erweitert. Hauptzielpublikum waren Geschäftsreisende, die dank der günstigen Fahrplanlagen der F-Züge ihre Termine am Vormittag pünktlich erreichen und am gleichen Tag wieder zu Hause eintreffen konnten. Speziell für sie richtete die DB in den meisten der Verbindungen auch sogenannte „Schreibabteile“ ein, in denen Sekretärinnen dringende Briefe der Reisenden tippen und am nächsten Bahnhof der Post übergeben konnten. Neben den lokbespannten blauen Wagengarnituren kamen als Ft die nach und nach in Purpurrot umlackierten Schnelltriebwagen aus der Vorkriegszeit zum Einsatz, ab 1952 ergänzt durch die Neubaufahrzeuge der Baureihe VT 08⁵.

Den Auftakt des „Fernschnellverkehrs“ – wie ihn die DB selbst nannte – freilich hatten im Mai 1951 zunächst zwölf Zug-



Schnelltriebwagen finden nach dem Krieg schnell wieder Verwendung im neuen F-Zug-Netz der DB, bis ab Mitte der 1950er-Jahre moderne Neubautriebwagen ihren Platz einnehmen. VT 04 501 rollt als Ft 38 am 13. Juli 1952 bei Filsen durch das Rheintal Carl Bellingrodt/Slg. OS

paare bestritten, zwei weitere ergänzten zum 1. Juli 1951 das Angebot und vier weitere waren bereits vorgesehen. Stolz berichteten die Bundesbahn-Mitteilungen in ihrer Ausgabe 18 vom 15. Mai 1951: „Dieses Netz bringt eine beachtliche Verbesserung der Reisemöglichkeiten bei der Deutschen Bundesbahn und bietet für den Fernverkehr sehr hohe Reisegeschwindigkeiten, wie sie bisher in der Nachkriegszeit noch nicht erreicht wurden. Die Triebwagenzugpaare zwischen Dortmund/Köln und Basel, München, Regensburg und zwi-

schen München und Frankfurt, Hamburg erreichen bei einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h Reisegeschwindigkeiten (auf den ganzen Zuglauf berechnet) von 82 bis 90 km/h. Der schnellste Zug ist der Ft 56 München – Hamburg, der die 812 km lange Strecke mit einer Reisegeschwindigkeit von 90,4 km/h in 539 Minuten zurücklegt. Auch die leichten Dampfzüge werden mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h gefahren und erreichen beachtliche Reisegeschwindigkeiten von 72 bis 81 km/h. Der schnellste leichte

Dampfzug F 41 Frankfurt – Hannover – Hamburg braucht für die 534 Kilometer lange Strecke 395 Minuten und hat damit 83,1 km/h Reisegeschwindigkeit.“ Das waren Vorteile, mit denen die DB in den frühen 1950er-Jahren punkten konnte.

Sicherlich einen nicht unerheblichen Teil zur Beliebtheit der neuen F-Züge trugen die kurz darauf neu eingeführten Zugnamen bei. Der Großteil von ihnen ging zurück auf einen von der DB in Zusammenarbeit mit der Zeitschrift „Die Reise-Illustrierte“ im November 1951 ausgeschrieben Wettbewerb namens „Züge suchen Namen“. Mehr als 100.000 Einsendungen erreichten bis zum 15. Januar 1952 die Redaktion, mehr als 1.000 Preise im Gesamtwert von über 30.000 D-Mark waren ausgelobt. 19 der schönsten Namen wurden besonders prämiert, die meisten nahmen Bezug auf die von den Zügen durchfahrenen Landschaften (siehe Kasten). Der Großteil von ihnen kam später bei der DB zur Anwendung, die ersten neun bereits ab dem 18. Mai 1952. So trugen fortan zumindest die prominentesten der F-Züge die Na-



„Büroarbeit ist ein Vergnügen“ – mit diesem verheißungsvollen Slogan wirbt die DB im Kursbuch vom Sommer 1951 für den Service der Schreibabteile in den Fernschnellzügen Slg. OS



Mit einer Garnitur der modernen 26,4-Meter-Neubauwagen legt sich E 18 29 am 29. Mai 1957 als F 53 bei Rottendorf in die Kurve. Ab 1954 verjüngte die Bundesbahn den Wagenpark ihrer F-Züge konsequent durch die neuen, stahlblauen 1.-Klasse-Wagen der Gruppe 53, die sich hier hinter der noch aus der Vorkriegszeit stammenden Ellok präsentieren *Carl Bellingrodt/Slg. Brinker*

men „Hanseat“, „Merkur“, „Senator“, „Roland“, „Rhein-Blitz“, „Rhein-Isar-Blitz“, „Rhein-Donau-Blitz“, „Münchener Kindl“ sowie „Blauer Enzian“. Später sollten weitere folgen, bereits zum Sommerfahrplan 1953 trugen 34 F-Züge wohlklingende Namen. Die Tradition sollte über Jahrzehnte hinweg Bestand haben ...

Veränderungen im Fahrzeugpark

Dank der guten Akzeptanz und Auslastung wurde das F-Zug-Netz rasch weiter

ausgebaut. Schon zum Sommerfahrplan 1953 konnten neben den lokbespannten F-Zügen zehn Ft-Verbindungen angeboten werden. Eine Besonderheit dabei war die sogenannte „Rheinblitz-Gruppe“, bestehend aus den Ft 7 „Rheinblitz“, Ft 27 „Rhein-Isar-Blitz“ und Ft 37 „Rhein-Donau-Blitz“ (bzw. in der Gegenrichtung Ft 8, 28 und 38). Die Triebzüge fuhren abschnittsweise am Rhein entlang zusammengekuppelt. Besonders nachfragestarke Ft-Verbindungen brachten aber die

Triebzüge an ihre Kapazitätsgrenzen, einzelne Kurse musste die DB fortan mit wenig wirtschaftlichen Doppelheiten fahren, andere erhielten Entlastung in Form zusätzlich eingelegter lokbespannter F-Züge. Zudem entfiel 1956 in den Fahrplänen auch die Unterscheidung zwischen F und Ft. Alle angebotenen Kurse wurden nur noch als F gekennzeichnet, lediglich ein Triebwagen-Symbol in den Kursbüchern wies auf den Unterschied hin.

Eine weitere Spezialität im F-Zug-Betrieb war ab Ende 1953 der „Blaue Enzian“, der fortan nicht mehr als Ft, sondern als aus dem wiederaufgearbeiteten Henschel-Wegmann-Zug gebildeter F 55/56 München mit Hamburg-Altona verband. Auch der infolge des langen Laufweges nötige Gegenzug verfügte über einen bei den Reisenden überaus beliebten Kanzelwagen mit Blick zurück auf die durchfahrene Strecke.

Ebenfalls ab 1953 begann der schrittweise Ersatz der in den ersten Jahren eingesetzten Fahrzeuge. Die 1953 abgelieferten ersten fünf V 200-Vorserienloks kamen bald vor F-Zügen zum Einsatz, erst recht dann die ab 1956 in Dienst gestellten Serienmaschinen. Mit ihrem modischen Aussehen zeigten sie sich als zukunftsgerwandte Zugpferde für die höchste Reisezugkategorie der DB. Und mit dem weiteren Vordrin-

Nur elf Tage nach dem Start des neuen F-Zug-Netzes befördert die einstige Stromlinienlok 05 002 bei Milspe am 31. Mai 1951 den F 14 in Richtung Wuppertal *Carl Bellingrodt/Slg. Brinker*



gen des Fahrdrabtes in nördlichere Regionen konnten verschiedene Teilabschnitte mit Elloks bespannt werden. Auf E 17, E 18 und E 19 folgten ab Ende der 1950er-Jahre die neuen E 10 der Serienbauart.

In der Zwischenzeit hatte die DB aber auch den Wagenpark für die F-Züge verjüngt. Statt der alten Vorkriegswagen kamen ab 1954 bevorzugt die neu gebauten, ebenfalls stahlblau lackierten 1.-Klasse-

Die Fahrzeugvielfalt im F-Zug-Verkehr ist in den Anfangsjahren erstaunlich

Schnellzugwagen der „Gruppe 53“ mit 26,4 Metern Wagenlänge, Gummiwulstübergängen und einer gepolsterten Inneneinrichtung modernsten Zuschnitts zum Einsatz, die Ende des Jahrzehnts bereits fast alle Altbauwagen aus dem F-Zug-Dienst verdrängt hatten. Die Letzten von ihnen schieden allerdings erst 1962 aus. Fast alle wurden wieder in „normale“ grüne Schnellzugwagen umlackiert.

Mit den 1957 eingeführten neuen grenzüberschreitenden TEE-Verbindungen – in den ersten Jahren allein aus rot/beige lackierten Diesellokomotiven bestehend – entstand den F-Zügen aber auf den internationalen Kursen spürbare Konkurrenz.

Einzelne F-Züge gingen bereits in den ersten Jahren unter Beibehaltung ihrer Namen in TEE-Verbindungen auf, andere – vor allem die besonders langen und schweren und damit auch langsameren F-Züge – wurden in den folgenden Jahren auch zu D-Zügen herabgestuft.

Modernität und Luxus

Nochmals deutlich moderner und luxuriöser zeigte sich das Jahr 1962, als die DB mit ihrem neuen „Rheingold“ eine nochmals deutlich modernere und luxuriösere F-Zug-Generation an den Start brachte und ihr ein Jahr darauf auch den mit (fast) gleichem neuen Wagenmaterial aufwarten den „Rheinpfad“ zur Seite stellte. Die neuen, zweifarbig blau/elfenbein lackierten Wagen boten an Bord noch mehr zeitgemäßen Luxus, dazu mit dem herausragenden Aussichtswagen („dome car“) und dem Buckelspeisewagen zwei wagentechnische Besonderheiten. Erstmals gab es jetzt auch Großraumwagen und die Führung der beiden Züge übernahmen nun nach einem kurzen Zwischenspiel mit farblich passend lackierten Kasten-E 10 die neuen „Bügel-falten“-Loks. 1965 wurden „Rheingold“ und „Rheinpfad“ von F- zu lokbespannten TEE-Zügen umgewandelt und erhielten deren rot/beiges Farbleid. Weitere grenzüberschreitende F-Züge folgten ihrem Beispiel in den kommenden Jahren, erhielten

neues, nach dem Muster des „Rheingold“ gebautes Wagenmaterial und fuhren fortan – fast immer unter Beibehaltung ihres bisherigen oder leicht abgewandelten Namens – als TEE.

Langsamer Abgesang ...

Zwar bildeten die F-Züge Mitte der 1960er-Jahre immer noch die Spitze des innerdeutschen Fernverkehrsangebots, doch längst war klar, dass ihr Stern im Sinken begriffen war. Deutlich wurde das vor allem am eingesetzten Fahrzeugmaterial: Die Schnelltriebwagen aus der Vorkriegszeit waren schon Ende der 1950er-Jahre aus dem DB-Bestand ausgeschieden, nachdem genügend neue VT 08⁵ für die F-Zug-Leistungen zur Verfügung standen. Ein Jahrzehnt später entsprachen auch diese längst nicht mehr den gestiegenen Anforderungen, ein Großteil wurde zu VT 12⁶ (und damit zu Zügen für den Regionalverkehr) umgebaut. 1967 endeten ihre Einsätze als F-Zug endgültig. Im gleichen Jahr änderten sich aufgrund neuer Vereinbarungen des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC (Union internationale des chemins de fer) viele Zugnummern der verbliebenen F-Züge, vor allem im Zusammenhang mit der Einführung der elektronischen Platzreservierung. Zwei Jahre später war auch die Umwandlung der letzten internationalen F- in

„Züge suchen Namen“ – die 19 Preisträger*:

Hanseat	F 1/2 Köln – Hamburg – Köln
Merkur	F 3/4 Frankfurt (M) – Köln – Hamburg – Köln – Frankfurt (M)
Rhein-Blitz	Ft 8/7 Dortmund – Basel – Dortmund
Sachsenroß	Ft 13/18 Bonn – Hannover – Bonn
Dom-Express	F 14/17 Hannover – Köln – Hannover
Rhein-Isar-Blitz	F 28/27 Dortmund – München – Dortmund
Münchener Kindl	Ft 30/29 Frankfurt (M) – München – Frankfurt (M)
Rhein-Donau-Blitz	Ft 38/37 Dortmund – Regensburg – Dortmund
Senator	F 41/42 Frankfurt (M) – Hamburg – Frankfurt (M)
Roland	F 43/44 Frankfurt (M) – Bremen – Frankfurt (M)
Blauer Enzian	F 56/55 Hamburg – München – Hamburg
Wiking	D 73/74 Basel – Kopenhagen – Basel
Der Römer	D 77/78 Basel – Frankfurt (M) – Basel
Deutschland-Zug	F 111/112 (Paris) – Köln – Berlin – (Warschau) – Paris
Alpen-Nordsee-Express	D 174/173 Bremerhaven – München – Bremerhaven
Gambrinus	D 204/203 Dortmund – München – Dortmund
Helvetia-Express	D 276/275 Hamburg – Basel – Hamburg
Nibelungen-Express	D 303/304 Wien – Köln – Wien
Loreley-Express	D 368/367 Münster – München – Münster

* fast alle der prämierten Namen kamen früher oder später bei der DB zum Einsatz, nicht nur als F-Züge



D-Züge abgeschlossen. Damit gab es zu diesem Zeitpunkt bereits nur noch elf „leichte“ F-Zug-Paare sowie seit Sommer 1968 den als F 221 verkehrenden „Kurswagen-Transfer“ der in Duisburg mit dem „Rheingold“ eintreffenden Kurswagen aus Italien und der Schweiz nach Dortmund.

... und schnelles Ende

Doch war auch das Schicksal der wenigen noch verbliebenen F-Züge der DB Ende der 1960er-Jahre bereits besiegelt. Die geplante Einführung des neuen, rein erstklassigen IC-Systems zum Sommerfahrplan 1971 warf bereits ihre Schatten voraus. Um die Akzeptanz des neuen Angebots vorab zu testen, erhielten sechs der schnellsten F-Züge zum Winterfahrplan 1968/69 im

Kursbuch den Zusatz „Intercity“ samt dahinter gesetztem Großbuchstaben A bis F. Gefahren wurden sie von den im großflächig inzwischen auf Wagengarnituren umgestellten TEE-Verkehr nicht mehr ausreichend ausgelasteten Triebzügen der Baureihe VT 11⁵, jetzt 601. Doch bereits zum Sommer 1969 wurden Intercity B und D wieder auf lokbespannte Wagengarnituren umgestellt. Lokbespannte F-Züge waren es auch, die damals hinter einer der vier 103.0 oder einer 112 mit rund 120 km/h die schnellsten Reisegeschwindigkeiten bei der DB erreichten.

Und dennoch gab es keinen Platz mehr für die genau zwei Jahrzehnte alte Zugattung. Mit den neuen ab dem Frühjahr 1971 zwei-

stündlich verkehrenden Intercity-Zügen zeigte sich der DB-Fernverkehr deutlich zeitgemäßer, moderner und zukunftssträchtiger aufgestellt, zumal die im IC-Dienst zum Einsatz kommenden modernen Wagen dem TEE-Standard entsprachen. Die inzwischen – zumindest in ihrer ersten Generation aus den 1950er-Jahren – etwas in die Jahre gekommenen blauen F-Zug-Wagen allerdings brachten fortan dem D-Zug-Angebot der DB eine willkommene Auffrischung und Aufwertung. So wie es die neuen IC beim schnellen Fernverkehr taten. *Oliver Strüber*

Oliver Strüber, Jg. 1974, Ruhrpottbewohner mit Historikerbackground, Spezialist für Eisenbahn- und Modellbahngeschichte.



Winter 1968/69: F-Züge als Intercity A–F

Intercity A	F 32/31 „Senator“	Hamburg-Altona – Köln
Intercity B	F 130/131 „Toller Bomberg“	Hamburg-Altona – Köln
Intercity C	F 14/13 „Porta Westfalica“	Hannover – Köln
Intercity D	F 147/146 „Wilhelm Busch“	Köln – Hannover
Intercity E	F 120/117 „Prinzregent“	Frankfurt (Main) – München
Intercity F	F 172/171 „Mercator“	Hannover – Frankfurt (Main)

Über den Laufweg
des Gegenzuges
F 154 von Oostende
nach Belgrad
informiert dieser
„D-Zug-Begleiter“
aus dem Sommer
1955 Slg. OS

„D-Zug-Begleiter“

Tauern-Express F154

Oostende Kool - Köln - Mainz - Stuttgart - Salzburg -
Belgrad (Belgrad)

1.2.3.

1.2.3. Oostende - Köln 1.2.3. Oostende - Kassel
1.2.3. Oostende - Berlin 1.2.3. Oostende - Bielefeld
1.2.3. Oostende - Kassel (ab 2.05. v. und ab 12.15. v.)
1.2.3. Oostende - Kassel (ab 2.05. v. und ab 12.15. v.)
1.2.3. Oostende - Kassel (ab 2.05. v. und ab 12.15. v.)

Photographiere mit Agfa

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Reise!

Dieser „D-Zug-Begleiter“ unterrichtet Sie auf den nachfolgenden Seiten über die Fahrzeiten und Anschlussmöglichkeiten dieses F-Zuges.

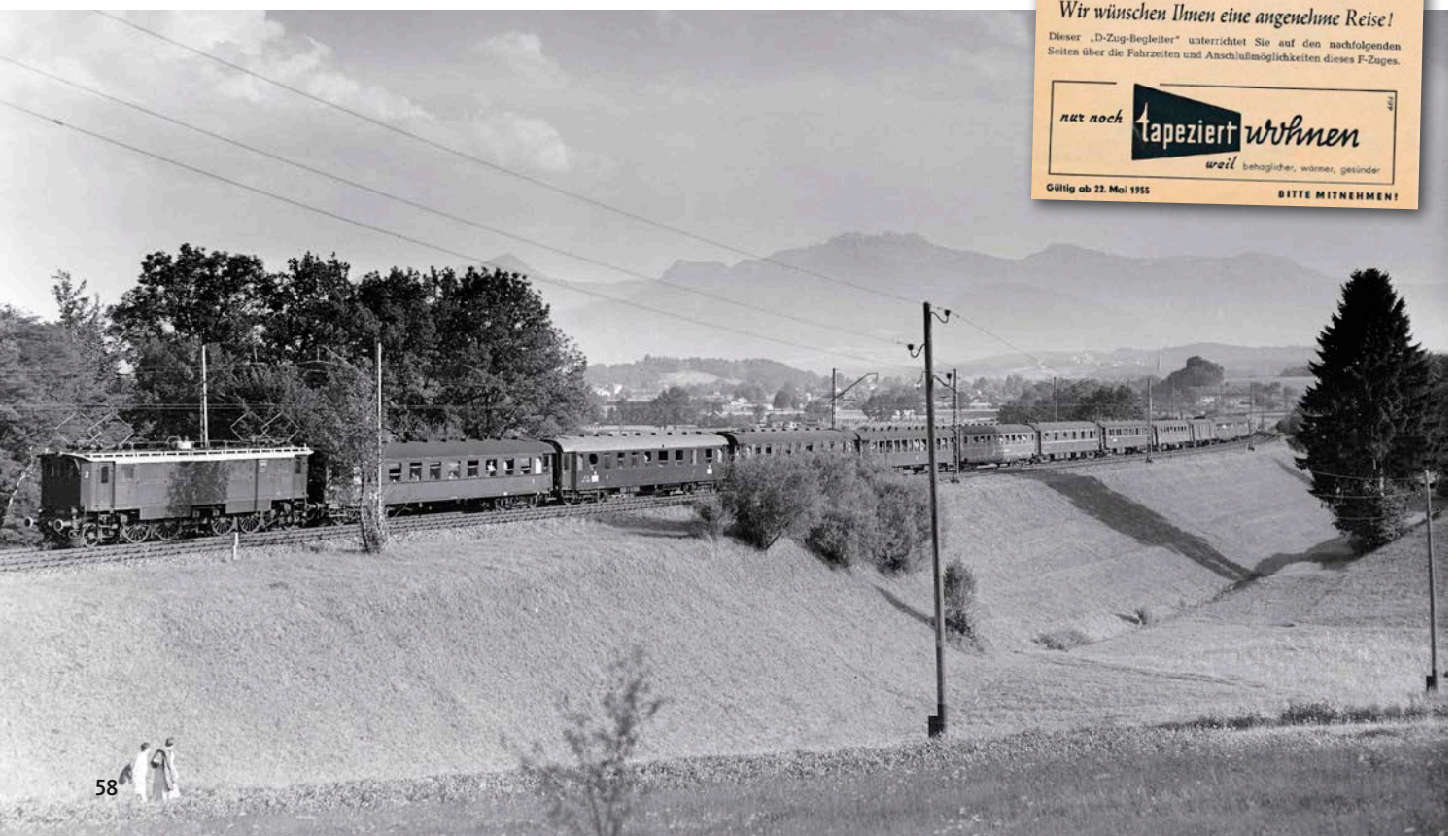
nut noch tapeziert wohnen

weil behaglicher, wärmer, gesünder

Gültig ab 22. Mai 1955

BITTE MITNEHMEN!

Auch lange internationale Fernzüge laufen in den 1950er-Jahren unter der Gattungsbezeichnung F, bestehen aber oft aus Wagengarnituren verschiedener Bahnverwaltungen und entsprechen in Komfort und Reisegeschwindigkeit eher klassischen Schnellzügen. Sie führen – anders als das blaue F-Zug-Netz – meist alle drei Wagenklassen. Am 9. August 1956 erklimmt E 16 15 mit F 153 „Tauern-Express“ bei Prien die Steigung hinauf nach Rimsting *Carl Bellingrodt/Slg. Brinker*



SERIE

Ein **Modell** und sein
Vorbild

1972 erschien bei Fleischmann im drei Jahre zuvor eingeführten N-Sortiment die DB-Turbinenlokomotive 210 002 Oliver Strüber

Gasturbinenlok im kleinen Maßstab

210 002 der DB in N von Fleischmann und ihr Vorbild ■ Mit großem Erfolg wurde 1969 in Nürnberg das neue „piccolo“-N-Sortiment eingeführt. Auf der Suche nach einer modernen Großdiesellok orientierte sich Fleischmann am aktuellen Fuhrpark der Bundesbahn und präsentierte 1972 eine Gasturbinenlok im Maßstab 1:160

In der Modellbahnbranche gibt es ähnlich wie in anderen Marktsegmenten eine Faustregel: Gut verkaufen lässt sich alles, was gerade neu auf den Markt gekommen ist. Das galt in den 1960er- und 1970er-Jahren deutlich mehr als heute – zumindest im Hinblick auf die Wahl der Vorbilder, die neuen Modellen Pate stehen sollten. Fahrzeuge nach aktuellen Originalloks bereicherten in jenen Jahren die Programme, während Oldtimer der Schiene sich in den Katalogen und auf den Modellbahnanlagen noch rar machten.

Das Neueste vom Neuen

Im Falle von Fleischmanns 1969 neu eingeführtem N-Sortiment hatte man das Augenmerk nach dem hochdetaillierten Erstlingsmodell der Kabinentender-50er (siehe *em* 4/25) weiteren Dampfloks und der V 100 als typischer Nebenbahn-Diesellok zugewandt. Nun sollte es für

die Freunde der modernen Traktion auch etwas Größeres geben: Die V 160-Familie der DB in ihren verschiedenen Spielarten war damals topaktuell, sodass die Wahl einer solchen Maschine auf der Hand lag. Besonders die zur Leistungssteigerung mit einer zuschaltbaren Gasturbine ausgestatteten Lokomotiven der Baureihe 210 sorgten zu jener Zeit für Schlagzeilen, denen gegenüber dem normalen „Nur-Diesel-Antrieb“ eine großartige Zukunft beschieden schien. Genau solch eine Lok wollte man auch im Fleischmann-N-Programm haben.

Lok mit zuschaltbarer Gasturbine

Bei der DB hatte die Entwicklung der neuen einmotorigen Großdiesellokomotiven bereits über ein Jahrzehnt zuvor begonnen. 1959 waren die ersten noch mit rundlichen Stirnpartien aufwartenden Prototypen der V 160 (Spitzname „Lollo“) in Dienst gestellt worden, 1964 begann



Fleischmann-Werbung aus dem N-Katalog von 1972 mit der damals neuen 210 002 und weiteren Triebfahrzeug-Formneuheiten Werk/Slg. Oliver Strüber

die Beschaffung der nun etwas kantiger daherkommenden Serienloks. Mit ihrer Motorleistung von 1.900 PS waren die Maschinen durchaus leistungsfähig und bewährten sich gut im mittelschweren Reisezug- und Güterzugdienst. Die Weiterentwicklung der ab 1968 als Baureihe 216 bezeichneten Loks hieß 215 und verfügte über einen Zwangsdurchlaufkessel zur Dampfheizung von Reisezugwagen. Mit 2.500 PS (spätere Lieferungen sogar mit 2.800 PS) deutlich stärker fielen die Loks der Baureihe 218 aus, deren erste Vorserienfahrzeuge ebenfalls 1968 auf



1974 steht 210 002 auf der Drehscheibe des Bahnbetriebswerks Lindau. Von dort aus wird sie in Kürze wieder einen Zug über die Allgäubahn befördern *Wikipedia*

die Bundesbahn-Gleise rollten und jetzt über eine elektrische Zugheizung verfügten. Doch auch sie waren nicht in der Lage, die schwersten der hochwertigen Reisezüge auf der kurven- und steigungsreichen Allgäubahn zwischen München und Lindau alleine zu befördern. Das bedeutete für diese Züge weiterhin die kostenträchtige Doppeltraktion.

Anknüpfend an die Versuche anderer Bahnen verfolgte man daher bei der DB ein aus damaliger Sicht vielversprechendes Konzept zur weiteren Leistungssteigerung: den Einbau einer nur wenig Platz benötigenden und vom Führerstand aus zuschaltbaren Gasturbine. Diese konnte immer dann aktiviert werden, wenn ein entsprechend höherer Leistungsbedarf bestand – etwa beim schnellen Beschleunigen oder an Steigungen. Sie lief damit nur im wirtschaftlichen Volllastbereich und nicht ständig, was einen allzu hohen Kraftstoffverbrauch verhindern sollte. Erste erfolgreiche Versuche hatte man bereits ab 1965 mit der aus der V 160 abgeleiteten V 169 001 (ab 1968 dann 219 001) machen können. Nun adaptierte die DB das Konzept auf die neue, stärkere Baureihe 218. Zum Einsatz kamen bei den acht 1970/71 in Dienst gestellten Gasturbinenlokomotiven der Baureihe 210 die neuen stärkeren Gasturbinen des Typs AVCO Lycoming T53-L13. Diese bei Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD) in Lizenz gebauten Aggregate kamen bereits in den Bell-

UH-1D-Hubschraubern der Bundeswehr zum Einsatz. Recht bald nach Indienststellung der Baureihe 210 konnten die im Bw Kempten stationierten Loks in den Plandienst übernommen werden, wo sie anfangs nahezu alle in sie gesetzten Erwartungen erfüllten und die Doppeltraktion weitgehend überflüssig machten.

Erste Gasturbinenlok im Modell

Der Gasturbine schien also für den schweren Zugdienst auf nichtelektrifizierten Strecken der DB die Zukunft zu gehören. Zu Recht war man stolz auf die mit ihr in puncto Zugförderung erreichten Leistungen. In die Zukunft gewandt war der Blick auch bei den Verantwortlichen im Hause Fleischmann: Wie, wenn nicht mit einem Zukunftsträger, wollte man diese gestalten? So wurde es eben nicht die „herkömmliche“ 218, sondern deren Gasturbinenablegerin der Baureihe 210 – genauer gesagt: 210 002. Ihr Foto ging damals durch die Presse, und genau diese Lok wurde auch seitens des Turbinenherstellers KHD für eigene Werbeanzeigen genutzt.

Techn. Daten zur DB-Baureihe 210

Bauart	B'B'
Länge über Puffer	16.400 mm
Gesamtachsstand	11.400 mm
Drehgestellachsstand	2.800 mm
Treibraddurchmesser	1.000 mm
Dienstmasse	82,0 t
mittlere Achslast	20,5 t
Dauerleistung	Hauptdiesel 2.500 PS Turbine 1.150 PS
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h, nach Umbau 140 km/h

Damit war Fleischmann auch der erste Hersteller überhaupt, der eine DB-Gasturbinenlok für die Modellbahn auf den Markt brachte – übrigens nur in N, denn in H0 schwor man jahrelang auf den „Roten Elch“ 221 131 (siehe *em* 9/25).

Allerdings setzte man der unter der Artikelnummer 7232 für 49 D-Mark angebotenen 210 002 im gleichen Jahr eine überaus starke hausinterne Konkurrenz in Form der DB-103 118 entgegen, was den Verkaufserfolg der 210 jedoch nicht schmälerte. Den „Fleischmännern“ war ein überaus zeitgemäßes und mit vielen feinen Details aufwartendes N-Modell gelungen, das auch heute noch zu gefallen vermag. Sowohl detaillierungs- wie auch antriebstechnisch zeigte sich die Lok auf der Höhe ihrer Zeit. Auch wenn sich auf Knopfdruck natürlich keine Gasturbine zuschalten ließ, reichte für die meisten Modellzüge die Leistung des Fleischmann-Antriebs völlig aus. Die beidseitige Dreilicht-Spitzenbeleuchtung wechselte mit der Fahrtrichtung und die eingesetzten Frontfenster im Führerstand verfügten sogar über eingravierte Scheibenwischer – Dinge also, von denen so mancher H0-Fahrer damals nur träumen konnte.

Lange Zeit im N-Sortiment

Bei Fleischmann sollte sich die 210 002 zu einem recht langlebigen Katalogbegleiter entwickeln. Zwischen 1975 und 1977 nutzte man diese Lok auch als Bestandteil der Personenzug-Startpackung 9373. Obwohl ihr die Nürnberger schon 1975 die in den neuen DB-Farben Ozeanblau/Beige lackierte 210 004 (7233) an die Seite stellten (die Vorbildlok erhielt dieses Farbschema übrigens als Erste ihrer Baureihe erst 1979), blieb die rote Gasturbinenlok noch bis 1985 lieferbar. Dann übernahm die ebenfalls rote 218 306 (7237) ihren Platz im Sortiment, während aus ihrer ozeanblau/beigen Schwester für ein Jahr noch 218 907 wurde. Mit ihr vollzog Fleischmann etwas verspätet das, was die DB wenige Jahre zuvor verfügt hatte.

Der DB-Betriebsdienst war mit den neuen Gasturbinenloks in den ersten Jahren recht zufrieden. Man setzte die 210er zwischen Buchloe und Lindau vor den Spitzenangeboten des Fernverkehrs wie dem TEE „Bavaria“ und zwischen München und Lindau vor nahezu allen schweren Schnellzügen ein. Nicht wirklich befriedigen konnte jedoch ihre Zugheizleistung

Obwohl sie bei der DB nur kurz im Einsatz war, wurde die Baureihe 210 ein Modellerfolg



Angetrieben wird das Modell über einen Mittelmotor und Getriebe in beiden Drehgestellen

im Winter, weshalb die 210er vor langen Garnituren dann doch mit der 218 in Doppeltraktion eingesetzt wurden. Der Vorteil, zur Zugförderung nur eine Lok nutzen zu müssen, war damit obsolet. Ohnehin zeigten sich die Gasturbinenloks in der Unterhaltung als wesentlich aufwändiger und somit teurer: Rund 50 Prozent mehr kostete eine 210 gegenüber einer 218 im Jahr. Die DB beließ es daher bei ihren acht Turbinenloks und setzte stattdessen auf die nochmals leistungsgesteigerte 218.

Kapriolen des Vorbilds

Gegen Ende des Jahrzehnts begannen die Probleme mit der 210: Am 24. März 1978 brach bei 210 003 unter Volllast ein Turbinenlaufrad, was zum Totalausfall führte. Die DB legte daraufhin vorsichtshalber alle Gasturbinen still und ließ sie untersuchen, wobei bei einigen Materialermüdungserscheinungen festgestellt wurden. Nach deren Austausch gingen alle 210er wieder mit Gasturbine in Betrieb. Doch am Silvestertag 1978 brach bei 210 008 unter Volllast bei der Durchfahrt in Eichenau ein Verdichterslaufrad der Turbine. Dadurch brach auch die Kraftstoffleitung, was einen Brand im Maschinenraum verursachte, der jedoch von der Feuerwehr im Bahnhof Fürstentfeldbruck gelöscht werden konnte. Erneut legte die DB die Gasturbinen still. Bei der eingehenden Untersuchung stellte sich heraus, dass die Lebensdauer der Turbinen durch den häufigen Neustart im Bahnbetrieb deutlich verkürzt wurde – ein Problem, das bei den Hubschraubern nicht auftrat. Die DB behalf sich zwangsläufig mit häufigerer Wartung und Austausch der Turbinen, was die Kosten in die Höhe schnellen und den Einsatz der 210er vollends unwirtschaftlich werden ließ.

Am 25. Juli 1979 verfügte die Zentralstelle Technik der DB den Ausbau der Gastur-

Lebenslauf der DB-210 002/218 902

Hersteller/Fabriknr.	Krupp/5076
Baujahr	1970
Betriebsnummer	210 002/218 902
Indienststellung	30. Oktober 1970
Umbau	24. Februar 1981
Stationierungen	
Bw Kempten (Allgäu)	30. Oktober 1970 bis 24. September 1983
Bw/Bh Braunschweig	25. September 1983 bis 9. Juni 2001
Bh Stendal	10. Juni 2001 bis 31. Januar 2004
Bh Braunschweig	1. Februar 2004 bis 10. November 2006
z-Stellung	23. September 2004
Ausmusterung	10. November 2006
Verschrottung	Ende 2006 bei Steil im Hafen Köln-Deutz

binen und den Umbau zur Baureihe 218.9, was 1980 begann. Der für die 210er charakteristische Auspuff auf dem Dach – auf den das Fleischmann-N-Modell übrigens zeit lebens verzichten musste – entfiel ebenso wie der Schalldämpfer und die Turbinensteuerung. Optisch änderte sich ansonsten wenig, abgesehen von den beiden auf der linken Lokseite im Lüftergitterband eingesetzten Fenstern und dem neuen Farbschema Ozeanblau/Beige. Dafür baute man in den Loks Ballastblöcke zum Gewichtsausgleich ein und reduzierte die Höchstgeschwindigkeit der umgebauten Maschinen von 160 auf 140 km/h. In der bisherigen Reihenfolge ihrer Betriebsnummern wurden sie in 218 901 bis 908 umgezeichnet. Als Erste konnte im Februar 1980 218 907 wieder in Betrieb gehen. Die ehemalige 210 002 war am 24. Februar 1981 als 218 902 an der Reihe. Den Abschluss fand der Umbau im Juli 1981 mit 218 904. An ihrem Einsatzgebiet vom Bw Kempten aus



Dank stark ausschwenkender Drehgestelle durchfährt die Lokomotive auch kleine N-Gleisradien *Oliver Strüber (2)*

änderte sich nichts. Jetzt wurden die schweren Züge zwischen München und Lindau planmäßig stets mit zwei 218ern befördert.

Drei Umzüge folgten

1983 hieß es für 218 902 und ihre Schwestern, Abschied vom Allgäu zu nehmen. Neue Heimat war fortan das Bw Braunschweig, wo sie knapp zwei Jahrzehnte lang schwere Züge auf den nicht elektrifizierten Strecken beförderten. 2001 gab es einen weiteren Umzug nach Stendal, wo ein Großteil der inzwischen DB Regio zugeordneten 218.9 nach und nach zwischen 2004 und 2006 ausgemustert wurde. 218 902 hingegen kehrte zusammen mit 218 906 am 1. Februar 2004 zum Betriebshof Braunschweig zurück. Dort war ihnen aber keine lange Einsatzzeit mehr beschieden, denn schon am 23. September jenes Jahres wurde 218 902 z-gestellt und zwei Jahre später, am 10. November 2006, ausgemustert. Als Ersatzteilspenderin kam sie noch kurz ins Ausbesserungswerk Bremen, wurde dann jedoch schon drei Tage später vom Schrotthändler Steil im Köln-Deutzer Hafen zerlegt.

210 002 und ihre Schwester 210 004 blieben auch nach ihrem Ausscheiden aus dem Fleischmann-Programm auf Jahre hinweg die einzigen Modellbahn-210er. In N kamen erst 2020 Nachfolgerinnen von Minitrix und Fleischmann auf den Markt, jetzt auch mit nachgebildetem Kamin und Schalldämpfer. In H0 bot zunächst Mehano ab 2006 eine 210 an, bevor Trix 2008 die 1:87-Neukonstruktion der 210 002 auf den Markt brachte, während Märklin 210 001 und später 003 nachbildete. Auch bei Roco waren ab 2016 Loks dieser DB-Baureihe verfügbar. *Oliver Strüber*

Bahnhof Edwards

als Bindeglied zweier Bahnlinien



Praktisches H0-Schaustück für kleine Hobbyräume ■ Diese scheinbar einfache Modellbahnanlage mit einem simpel erscheinenden Rundumbetrieb hat es durchaus in sich, denn der verdeckte Abstellbereich hinter der Kulisse sowie das Bahnbetriebswerk garantieren einen abwechslungsreichen Ablauf

Der hier vorgestellte H0-Bahnhof Edwards hat eine lange Vorgeschichte: Nach meinem Eintritt in den Ruhestand reifte vor Jahren der Wunsch nach einer neuen US-Modellbahnanlage als Nachfolge meines Schaustücks „Lizziana & Southern“, das den Grundstein für die nordamerikanische Ausstellungsanlage gleichen Namens des Modelleisenbahnclubs „01 Münchenberg“ legte. Meine US-Fahrzeugmodelle hatte ich behalten und sie sollten endlich eine neue Einsatzchance bekommen. Zur gleichen Zeit plante auch ein Modellbahnfreund aus dem Verein eine US-Anlage mit städtischem Thema samt Straßen-

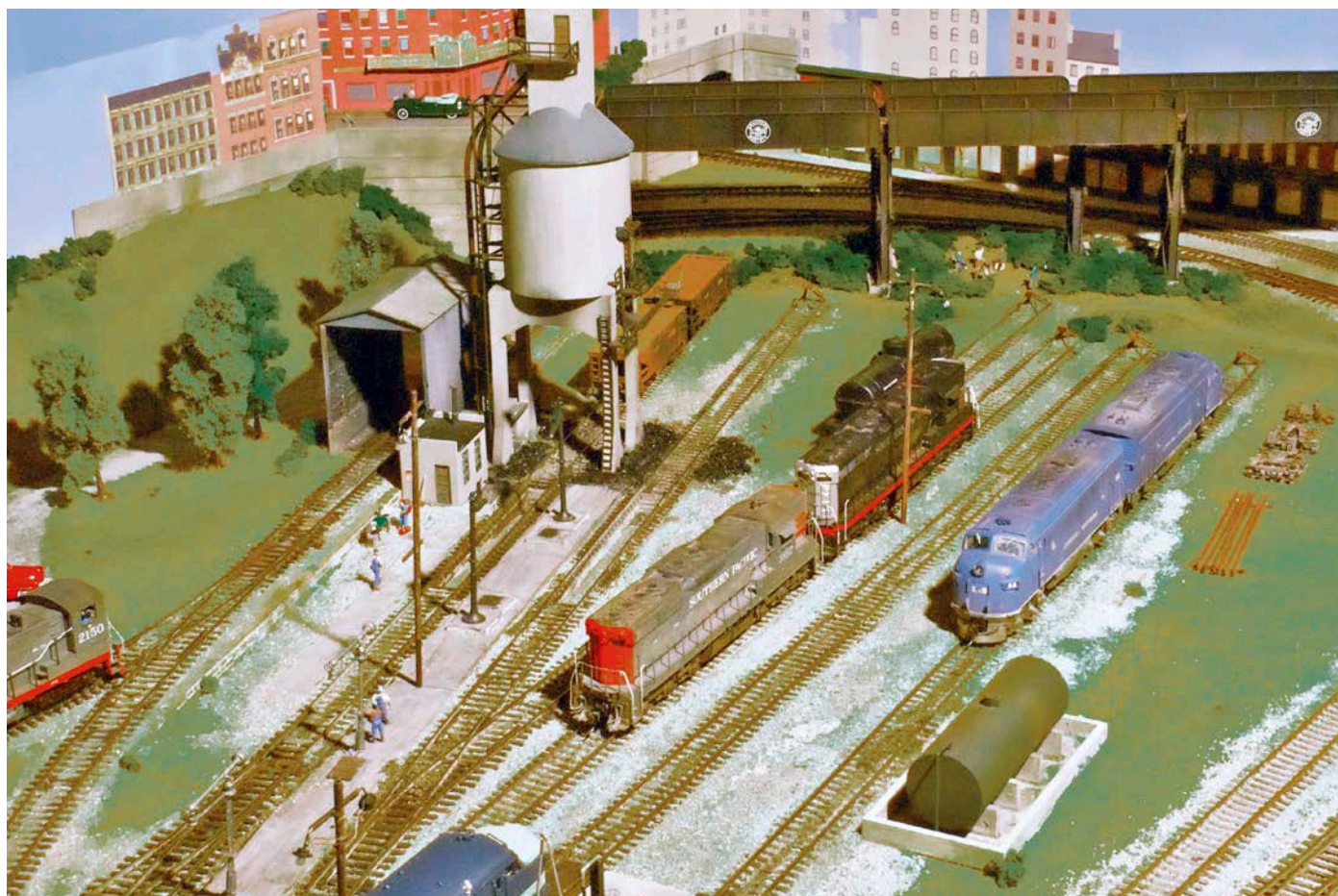
bahn und Anschluss an das L&S-Netz, das den Projektnamen Anniston erhielt.

Zwei ähnliche Anlagenvorhaben

Da sich die Ausdehnungen der zwei geplanten Schaustücke ähnelten, kam es zur Entscheidung, für beide Anlagen je zwei Anlagenteile in offener Rahmenbauweise in einer Schreinerwerkstatt anfertigen zu lassen. Die Segmente sollten übereinander in einen Pkw-Kombi passen, was zur Größe von etwa 150 mal 110 Zentimetern je Teilstück führte. Anniston sollte mit Hilfe junger Clubmitglieder gebaut werden. Doch deren Engagement hielt nicht lange, was das Projekt scheitern ließ, da

sich auch niemand anderes aus dem Verein für das Thema interessierte. Meine Anlage mit dem Bahnhof Edwards als zentralem Motiv kam indes gut voran. Es sollte eine Gebirgsbahn nach Vorbildszenen der 1930er-/1940er-Jahre werden. Selbst leichte Güterzüge über Gleiswendel und einen verbindenden Trestleviadukt sollten betrieblich Schubhilfe einer Pocket-Mallet erhalten. Nach vielen Anlagenskizzen und teils bereits angeschafftem Gleismaterial stellte sich allerdings heraus, dass das Konzept überfrachtet war. Außerdem hätten meine Lieblingsloks der Bauarten Cab-Forward und Krauss-Maffei-ML 4000 der Southern

Blick auf die Lokbehandlungsanlagen und die Abstellgleise für die Dieseltraktion im Bw-Bereich des Bahnhofs Edwards



Pacific sowie andere vorhandene Maschinen der L&S aufgrund der engen Gleisradien gar nicht fahren können. Ein neues Konzept musste her.

US-Bahnhof als zentrales Motiv

Die fiktive Lizziana & Southern ist eine Verbindungslinie zwischen der Union Pacific im Norden und der Southern Pacific im Süden. Der Verknüpfungspunkt mit der SP ist die Station Edwards. Hier befindet sich das größte Lokdepot der L&S, wobei auch Loks der SP ab und an zu Gast sind, um auf der 130-Fuß-Drehscheibe zu wenden und die Betriebsvorräte zu ergänzen. Dasselbe gilt auch für die nördliche Bahn UP, was den Umfang einsetzbarer Fahrzeuge erweitert. Das neue Anlagenkonzept sollte es nämlich ermöglichen, viele meiner vorhandenen H0-Lokmodelle zu zeigen.

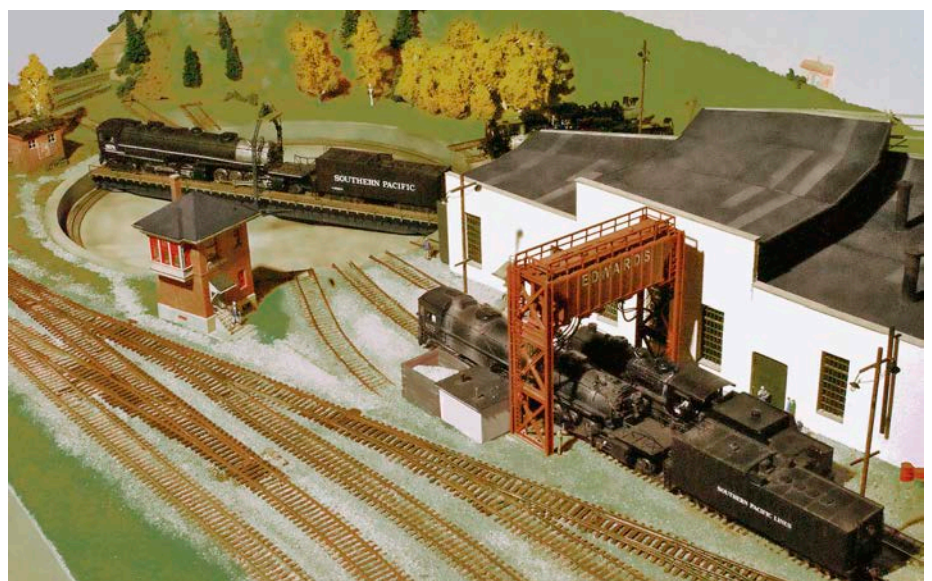
Zweck dieser Anlage ist es, die umfangreiche Fahrzeugsammlung rollend vorzuführen

Vorbereitend wurden nordamerikanische Gebäudebausätze überwiegend von Walthers sowie Code-83-Gleismaterial beschafft. Die normale Betriebsabfolge eines Depots mit Lokzufahrt, Behandlungsanlagen getrennt für Dampf- und Dieselloks, Abstellgruppe, Drehscheibe und Lokschuppen war auf der vorhandenen Fläche leider nicht unterzubringen. Deshalb wurde eine diagonale Erschließung vorgesehen, die die Behandlungsanlagen mit den Abstellgleisen für Diesellokomotiven von der Drehscheibe mit teils abgebrochenem Ringlokschuppen trennt. Das macht zwar unzählige Sägefahrten notwendig, aber damit ergibt sich auch mehr Betrieb auf der Anlage.

Ein Gleisoval mit Abstellgleisen im nicht einsehbaren Hintergrund ermöglicht das Fahren von Personen- und Güterzügen. Für eine vielleicht doch noch erfolgende Ergänzung durch den Anlagenteil Anniston sind drei Anschlussgleise vorgesehen. Der rechte „östliche“ Anlagenteil ist von städtischem Charakter geprägt, während der linke „westliche“ eher in eine offene Landschaft übergeht. Die Einfahrt in das Gleisoval wird im linken Anlagenbereich durch einen Tunnel und im rechten Teil durch eine zweigleisige Eisenbahnbrücke einer längst aufgegebenen alten Southern-Pacific-Bahnlinie kaschiert. Der darge-



Drehscheibe und Ringlokschuppenreste des Depots, das von Loks verschiedener US-Bahngesellschaften genutzt wird



Unter der Besandungsanlage stehen eine Cab-Forward und die Pocket-Mallet; eine weitere Dampflok wird gerade auf der Scheibe gedreht Gernot Dietel † (4)



Die L&S-Lokomotiven FA6 und FB6 stehen zum Auftanken bereit. Dahinter stehen die Krane für das Betanken der ölgefeuerten Dampflok



Die westliche Ausfahrt im Bild links verschwindet im Tunnel und führt zum dreigleisigen Schattenbahnhof hinter der Kulisse. Die rechts abgebildete östliche Anlagenausfahrt wird von den Brücken einer längst aufgegebene SP-Bahntrasse kaschiert

stellte Zeitraum liegt übrigens zwischen 1940 und Anfang der 1960er-Jahre.

Bautechnische Details

Die 296 mal 113 Zentimeter messende H0-Anlage ist im sichtbaren Bereich mit Code-83-Gleismaterial ausgeführt und wird digital betrieben. Um den Flexgleisen und Weichen den Glanz zu nehmen und einen verwitterten Eindruck zu erreichen, wurden sämtliche Schwellen mittels Airbrush hellgrau eingefärbt und die Schienenflanken mit dem Pinsel in verschiedenen rotbraunen Rosttönen gestrichen. Die Abstell- und Strahlengleise der digital gesteuerten Drehscheibe sind abschaltbar, was bei Loks mit Sounddecodern amerikanischer Bauart sinnvoll ist, da sie nicht manuell stummgeschaltet werden können. Die Weichen von Atlas mit einem Abzweigwinkel von neun bzw. zwölf

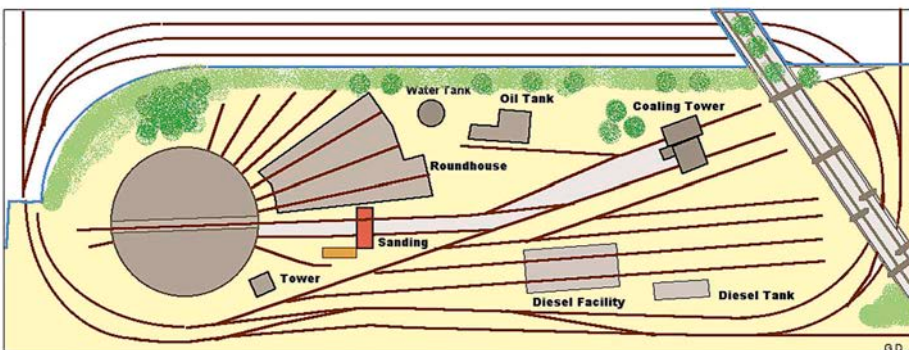


Das Abstellgleis ist mit SP-Dieselloks von Krauss-Maffei gut gefüllt. An der Bekohlungsanlage wartet die L&S-Pocket-Mallet der L&S auf das Vorrücken zu einem der Wasserkranne



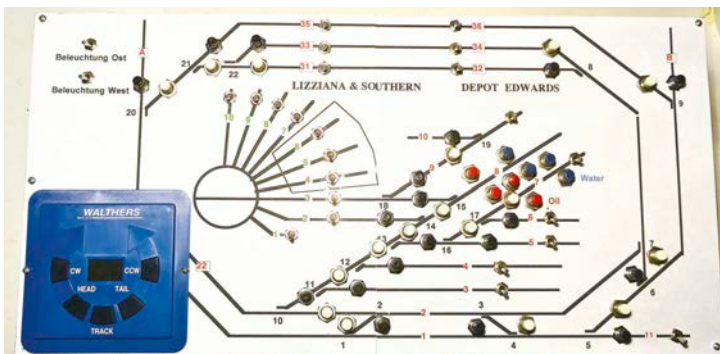
Die moderne Bekohlungsanlage in Betonbauweise ist auf der Basis eines Bausatzmodells von Walthers entstanden

Der stabile Rahmenunterbau der Anlage wurde von einer Schreinerei angefertigt. Die Sperrholzplatten auf den Rahmen sind mit Kork zur Geräuschdämmung belegt, die Gleisjoche mit Acrylklebstoff befestigt. Beide Segmente passen übereinander in einen Pkw



**Gleisplan
der 296 mal
113 Zentimeter
messenden H0-
Anlage mit dem
Abstellbereich
hinter der
Kulisse sowie
das Gleisbild-
stellpult (rechts)**

Gernot Dietel † (10)



Grad, die Piko-A-Gleis-Bogenweichen sowie die Wasser- und Ölkranen werden unterflurmotorisch angetrieben. Bei sämtlichen Elektroinstallationsarbeiten unterstützte mich mein langjähriger Modellbahnfreund Dieter West. Das zusammen mit ihm gebaute Gleisbildstellpult ist links an die Anlage andockbar und enthält auch die Stromversorgung und die Uhlenbrock-Intellibox für die Digitalsteuerung. Die Triebfahrzeugmodelle werden allerdings über flexible Kabel mittels Daisy II gesteuert.

Auf der Modellbahnausstellung des Münchberger MEC Anfang 2024 fand diese US-Anlage zuletzt regen Zuspruch, obwohl der Betrieb mit dauernd kreisenden Zügen aus meiner Sicht langweiliger ist als das Rangiergeschehen auf so manchem Betriebsdiorama. Doch Zuschauer sahen das wohl anders, was dafür spricht, dass simple Anlagenkonzepte wie dieses noch längst nicht aus der Mode sind. Gernot Dietel †



Märklin/Trix HO: V 60 334 des Bahnbetriebswerks Stuttgart mit DB-Anschriften der Epoche III

■ Rangierdiesellok in HO von Märklin/Trix

Formneue V 60 der Deutschen Bundesbahn

Bereits 1963 legten die Göppinger unter der Artikelnummer 3064 ihre erste V 60 der DB auf. In den folgenden Jahrzehnten gab es immer wieder Ausführungen, auch mit Telex-Kupplung. Zu Beginn des neuen Jahrtausends erschien eine weitgehende Neukonstruktion (Artikelnummern 37652 ff.), die auch ein verfeinertes Fahrgestell aufwies. Nun rollt nach über zwei Jahrzehnten die Dritte im Bunde als komplette Neukonstruktion vor. Ausgewählt hat man die einst in Stuttgart stationierte V 60 334 (38600/399 €) mit Lüftungskappen auf dem Führerhausdach, Ursprungsausführung

des Schalldämpfers und Dofa-Ofen mit Kohlefeuerung samt Kohlebehälter. Das Reibungsgewicht des Modells, das beidseitig über digital schaltbare Telex-Kupplungen verfügt, beträgt 201 Gramm und reicht in Verbindung mit zwei Haftreifen zum Ziehen vorbildgerechter Züge bzw. Rangiereinheiten. An der Federwaage wurden dabei 0,6 Newton angezeigt. Die Höchstgeschwindigkeiten sind mit umgerechnet 85 bzw. 44 km/h im aktivierten Rangiergang gut eingestellt. Bei einem Nothalt rollt die V 60 noch rund eine Loklänge weiter. Wird der Regler von v_{max} auf Null gestellt, beträgt der Brems-

weg rund 1,2 Meter. Die Fahreigenschaften sind dabei in allen Geschwindigkeitsbereichen optimal, zumal ein Pufferkondensator eingebaut ist, der kurze stromlose Abschnitte überbrückt und auch dafür sorgt, dass der Sound nicht aussetzt. Insgesamt lassen sich 16 Betriebs-, Licht- und Geräuschfunktionen aktivieren. Für die Tonaufnahmen konnte man noch das Original nutzen, so dass Profis das Fahrgeräusch des Maybach-Motors mit Wechselschalter sowie das Signalhorn und Läutwerk wiedererkennen werden. Optisch kann die Formneuheit ebenfalls überzeugen: Der Führerstand

ist bis zum einsehbaren Bereich mit vielen Bedienelementen nachgebildet und auch über FI beleuchtbar. An den beiden Vorbauten sind freistehende Griffstangen montiert und Klappen, Türen usw. mit feinen Gravuren angedeutet. Die Zierlinien verlaufen ohne Unterbrechungen um die Rundungen herum und sind wie die Anschriften griffest. Um ans Fahrzeuginnere zu kommen, muss man zwei Schrauben am Boden lösen und anschließend den Lokaufbau abheben. Wer auf Gleichstromanlagen mit der DB-Lok rangieren will, findet das attraktive Modell auch im Trix-Sortiment (25600). MM



Am Aufbau und an den Umläufen erkennt man zahlreiche Details MM (6)

Beidseitig sind an der V 60 digitale Kupplungen montiert



■ Tillig TT

Museumslok E 77 10

Durch ihren Einsatz vor Museumszügen ist die E 77 10 recht bekannt. Ab Dresden wird die dem DB Museum gehörende Ellok vor Sonderzügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h und mit einem Wagenzugsgewicht von 250 Tonnen eingesetzt. Ähnliche Aufgaben kann nun das Modell (Artikelnummer 96404/277,70 €) übernehmen, wobei bei Fotoveranstaltungen durchaus auch Güterzüge mit



Tillig TT: Museumslok E 77 mit Reichsbahn-Anschriften der Epoche III

der E 77 10 bespannt werden. Die 152 Gramm wiegende Ellok wird über alle Radsätze

angetrieben, wobei die äußeren kippbar gelagert sind. Die Faltenbälge zwischen den drei

Lokaufbauten sorgen auch bei enger Kurvenfahrt für eine perfekte Optik. *MM*



Piko H0: Vectron Dual Mode in IC-Lackierung der DB AG

■ Piko H0

Zweikraftlok 248 501 in attraktiver IC-Lackierung der DB AG

Aus der bekannten Vectron-Familie legen die Sonneberger die Baureihe 248 Vectron Dual Mode als Formvariante der Epoche VI auf. In der IC-Lackierung der DB AG wirkt das mit einem Stromabnehmer ausgestattete

und 513 Gramm wiegende Modell (Artikelnummer 52115/239 €) besonders attraktiv. Das dunkelgraue Dach mit dem drehbaren Lüfterrad bietet einen guten Kontrast zu den hellen Seitenflächen mit dem ebenfalls durch

geätzte Gitter einsehbaren Maschinenraum. Technisch führt das umgerechnet 160 km/h schnelle Modell die bewährte Linie der hauseigenen Konstruktionen mit PluX22-Schnittstelle, Mittelmotor, zwei

Schwungmassen und diagonal angeordneten Haftreifen (1,2 N Zugkraft) an den inneren Radsätzen fort. Im Digitalbetrieb können Führerstands- und Führerpultbeleuchtung digital geschaltet werden. *MM*

■ Fleischmann N

1110.17 der ÖBB

Während der Epoche III setzten auch die ÖBB bevorzugt auf die Elektrotraktion, was eine höhere Reisegeschwindigkeit ermöglichte. Mitte der 1950er-Jahre wurden die sechsachsigen Maschinen der Reihe 1010 in Betrieb genommen. Das formneue Modell (Artikelnummer 7560038/239,90 €) gibt aber die daraus weiterentwickelte Reihe 1110 wieder, die bevorzugt für



Fleischmann N: ÖBB-Reihe 1110 für Gebirgsstrecken

die Gebirgsstrecken der Tauern-, Brenner- und Arlbergbahn benötigt wurde und über eine geringere Höchstgeschwindigkeit, aber höhere Leistung ver-

fügt. Die 79 Gramm wiegende Neukonstruktion bietet feine Gravuren am sauber lackierten Aufbau, separat angesetzte Steckteile, filigrane Stromab-

nehmer ohne sichtbare Befestigungselemente und vorbildgerechte Drehgestelle. Die beiden mittleren Radsätze sind nicht angetrieben. Zwei innenliegende Räder eines Drehgestells sind mit Haftreifen bestückt, sodass sich gute Traktionseigenschaften ergeben. Wer einen Decoder einbauen möchte, kann dafür nun eine Next18-Schnittstelle nutzen. *MM*

■ *Altbau-Ellok in HO von Roco*

144 507 der Bundesbahn

Recht erfolgreich vermarktet Roco das Label „Edition Freilassing“, in der ausgewählte Modelle aus dem gleichnamigen Bw erscheinen. Am einstigen Sitz des ersten deutschen Roco-Vertriebsbüros, was die besondere Beziehung zu der bayerischen Stadt erklärt, wurden ab 1925 Elloks stationiert. Über viele Jahre gehörte zu den Stammgästen im Bw die Baureihe E 44^s (ab 1968 144.5). Als 499 Gramm wiegende Neukonstruktion rollt nun die 144 507 aus der zweiten Serie mit neu entwickelten, stärkeren Fahrmotoren und längerem Rahmen vor. Die analogen (750 0147/289,90 €) bzw. einhundert Euro teureren digitalen Gleich- (751-) und Wechselstrom-Modelle (752-) geben den Betriebszustand um 1979/1980 wieder, als schon die alten großen Signallaternen durch die kleineren DB-Einheitsleuchten ersetzt wurden. Auch findet man auf dem mit zahlreichen



Die Drehgestelle sind detailliert umgesetzt

Details gestalteten und feinen Leitungen bestückten Dach der Epoche-IV-Ausführung bereits zwei Stromabnehmer der Bauart SBS-10/54 mit Pendelwippe und Doppelschleifstück.

Im Führerstand 1 hat man ab Werk einen Lokführer eingeklebt, der im einsehbaren Bereich nachgebildete Bedienelemente vorfindet. An den Frontscheiben sind angesetzte schwarze Scheibenwischer montiert. Auch hinter den Maschinenraumfenstern erkennt man eine mehrfarbig gestaltete Kulisse. Besonders plastisch und mit separaten Anstecktei-

len versehen sind die Drehgestelle, durch die man die feinen Speichenräder mit niedrigen Spurkränzen erkennen kann. Bei unserem Besprechungsmuster war allerdings schon eines der eingesteckten Radlagerabdeckungen herausgefallen, die aber mit etwas Klebstoff wieder eingesetzt werden konnte. Deshalb sollte man vor der ersten Probefahrt auf lose Teile achten, da diese später zwischen den Gleisen kaum wiederzufinden sind.

Unsere Fahrtests bis zur umgerechneten Höchstgeschwindigkeit von 166 km/h ergaben keine



Frontansicht mit angesetzten Scheibenwischern und Schneeräumern

Beanstandungen. Dank zweier Haftreifen auf dem äußeren Radsatz unter Führerstand 2 ist die Zugkraft mit 1,3 Newton gut, sinkt aber bei Rückwärtsfahrt auf 1,2 Newton ab. In der Regel sollten damit aber noch vorbildgerechte Modellzüge bespannt werden können. Im Sommerfahrplan 1979 stand im Original sogar der IC 511 „Chiemgau“ im Umlaufplan der 144^s. Drei Maschinen der Gattung sind bis heute als Museumsloks an verschiedenen Standorten erhalten geblieben. *MM*

Roco HO: Die 144 507 hat ihre letzte Hauptuntersuchung am 6. August 1975 erhalten



■ Brawa H0

Schürzenwagen der DB

Im Neuheitenprospekt 2024 werden auf zehn Seiten die formneuen Schnellzugwagen der Bauart 39 vorgestellt. Neben den DRG-, DB-, DR-, ÖBB- und SNCF-Modellen der Epochen II bis IV (Artikelnummern 51021 ff./je 89,90 €) sind auch die Speisewagen von DSG und Mitropa angekündigt. Mit der neuen, durchgängig in Schweißtechnik entstandenen Schnellzugwagenserie der Gruppe 39 wollte die Reichsbahn die Geschwindigkeiten von Reisezügen erhöhen. Wie die Originalen sind die Wagenkästen mit Schürzen, nach außen gesetzten Einstiegs-türen und bündig mit dem Außenblech montierten Fenster-rahmen recht glatt. Kriegs-bedingt wurden zwischen 1939 und 1940 nur 543 Serienfahr-zeuge der auf eintausend Stück ausgelegten Serie geliefert, die sich auf 103 AB4ü-38, 310 C4ü-38, 65 ABC4ü-39 und 65 BC4ü-39 verteilten. Da der Schnell-zugdienst kurz nach der Inbe-triebnahme eingestellt wurde, stellte man sie in vermeintlich sicheren Bahnhöfen ab. Die DB konnte so die modernen und komfortablen „Schürzenwagen“ für ihr neues F-Zug-Netz nut-zen. Bis Mitte der 1970er-Jahre fand man sie außerdem in D- und Militär-Zügen.

Von der Neukonstruktion er-reichten uns der 244 Millime-ter lange Büe³⁶⁶ (51084) sowie



Brawa H0: Der Wagen 1. Klasse (u.) ist vorbildgerecht wenige Millimeter länger als jener der 2. Klasse

der 250,7 Millimeter messende A4üe (-40). Die zwei unter-schiedlichen Längen kann man deutlich im Zugverband er-kennen, was formtechnisch nicht nur unterschiedliche Wa-genkästen, sondern auch ande-re Bodengruppen erforderte. Obwohl die zahlreichen frei-stehenden Details der Brems-anlage und anderer Baugrup-pen durch die Schürzen nicht einsehbar sind, hat man sie entsprechend der Vorbilder unterschiedlich umgesetzt. Identisch sind die Drehgestelle

mit Metallachshalter, Brems-backen in Radebene und ange-setztem Achsbremsgestänge. Durch die sauber eingesetzten Scheiben ist die mehrfarbige Inneneinrichtung zu erken-nen, bei der man u. a. die verschiedenen Polsterfarben berücksichtigt hat. Sämtliche Wagen sind für eine Innenbe-leuchtung vorbereitet sowie gegen Aufpreis von 20 bzw. 25 Euro auch für DC/AC mit ein-gebauten LEDs erhältlich. Für die Endwagen liegen eingefah-rene Faltenbälge bei, die man

gegen die ab Werk montierten tauschen kann. Die Fahreigen-schaften der leichtlaufenden und 115 bzw. 119 Gramm wie-genden Vierachser sind sehr gut. Mit der beiliegenden Bü-gelkupplung ergibt sich aller-dings ein sichtbarer Spalt zwis-chen den Wagen, den man mit einer Kurzkupplung verrin-gern kann. Die mehrfarbigen Anschriften und Bedruckun-gen sind perfekt aufgebracht, wobei selbst die Beschläge an den Übergängen silbern her-vorgehoben sind. *MM*



Der Unterboden und die Drehgestelle zeigen nahezu alle Baugruppen der Originalen *MM (7)*

Selbst an den Übergängen wurden Detailunter-schiede am A4üe (links) und Büe berücksichtigt

■ Artitec H0

Vierachsige Schwerlastflachwagen SSy 55

Die Niederländer bieten eine große Auswahl verschiedener Schwerlastflachwagen an. Aktu-ell kommen neue vierachsige Modelle der Gattung SSy 55 bzw. Rimmps mit Trapezträgern in den Handel, die mit Beschriftun-gen der Epochen III bis V (Artik-elnummern 20.284.18 ff.) verse-hen sind. Den für den mili-tärischen und zivilen Einsatz ge-

nutzten und je 38,50 Euro kos-tenden sowie 50 Gramm wie-genden Wagen liegen für den

Pufferträger verschiedene Zu-rüstteile bei. Für Fahrzeugtrans-porte sind die Überfahrbleche

im Bereich der Puffer montiert, sodass auch Verlaadeszenen dar-gestellt werden können. *MM*

Artitec H0: vierachsige, bei der DB eingestellte Schwerlastwagen der Bundeswehr bzw. des USATC





Brawa HO: Einheitslok 02 005, so wie sie während der Epoche II unterwegs war



Die Zylinder samt Gestänge sind perfekt nachgebildet

Tenderansicht und Blick in den nachgebildeten Führerstand



■ *Einheitslok 02 005 in HO von Brawa*

Baureihe 02 der DRG

Bei den neu vorgestellten Einheitsloks der DRG wurden neben der bekannten und von Brawa schon ausgelieferten Baureihe 01 auch Maschinen der Baureihe 02 bestellt. Beide vom Fahrgestell nahezu identischen Konstruktionen sollten für eine spätere Serienfertigung gegeneinander getestet werden. Im Oktober 1925 wurde die 02 001 von Henschel als Erste ausgeliefert. Die zehn Vorserienloks konnten anschließend in den Bahnbetriebswerken Erfurt P, Hamm und Hof ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Bei den anschließenden Testfahrten stellte sich heraus, dass die Loks bei Zughakenleistungen von über 1.000 PSe sparsamer im Dampfverbrauch als die 01er waren. Obwohl sich die 02er insbesondere auf schwierigen Rampenstrecken bewährten, ließ die DRG sie bis 1942 zur Baureihe 01 mit den Betriebsnummern 011 und 233 bis 241 umbauen.

Von daher gibt es als Modelle auch nur die Epoche-II-Ausführungen der 02 005 aus der Rbd Essen (Artikelnummern

70092/-4/-5), der 02 003 aus der Rbd Erfurt (-6/-8/-9) und der 02 010 der Rbd Regensburg (40964/-6/-7) – jeweils in analoger Ausführung mit PluX22-Schnittstelle für 479,90 sowie in digitaler Gleich- und Wechselstromausführung mit Sound für 629,90 Euro. Sämtliche Loks verfügen über einen durchbrochenen Barrenrahmen mit Speichenrädern aus Zinkdruckguss sowie Kessel, Führerhaus und Tendraufbau aus Kunststoff. Neben der gut nachgebildeten Stehkesselrückwand fallen die vielen angesetzten Leitungen, Aufstiege und Tritte positiv auf. Die filigranen Treib- und Kuppelstangen sind aus Metall gefertigt. Am Tender ist hinten ein kulisengeführter Normschacht und vorn eine Kurzkupplung zur Lok montiert, sodass Gleisradian ab 360 Millimetern befahren werden, wobei Brawa den Mindestradius von 420 Millimetern empfiehlt. Wer eine Digitallok erworben hat, kann die Führerstandsbeleuchtung, das Feuerflackern und zahlreiche Betriebsgeräusche aktivieren. **MM**

■ Märklin/Trix HO

Dampflok 18 314 „Schorsch“

Auch wenn das im Auto- und Technikmuseum in Sinsheim ausgestellte Original wohl kaum wieder in Betrieb gehen wird, ist der einstige Star der DR unter Eisenbahnfreunden recht bekannt. Die 1919 noch als badische IV h in Dienst gestellte und später mit der Betriebsnummer 18 314 eingesetzte Schnellzuglok verblieb nach dem Zweiten Weltkrieg im Westen und wurde gegen



Märklin/Trix HO: Versuchs- bzw. Museumslok 18 314 der DR mit Ölhauptfeuerung

eine S 3/6 der DR getauscht. Das nun vorgestellte Märklin- (Artikelnummer 39029) bzw. Trix-Modell (25029) zu je 659 Euro gibt die grün/schwarze Variante der VES-M

Halle nach dem 1960 erfolgten Umbau wieder. Die Lok besitzt einen Reko-Kessel, einseitige Indusi, Witte-Windleitbleche und eine strömungsgünstige Teilverklei-

dung mit neuem Führerhaus. In Göppingen hat man außerdem den 1967 getätigten Umbau auf Ölhauptfeuerung nachgebildet und den Öltender 2'2' T 34 angehängt. *MM*

■ Albert Modell HO

Kesselwagen Zas

Das ungarische Unternehmen hat zwei verschiedene vierachsige Kesselwagen mit Bremserbühne für die Epoche VI auf den Markt gebracht. Es handelt sich um ein 188 Millimeter langes, hellgraues Modell der Firma Nacco (Artikelnummer 796015/59,90 €) und um ein 145 Millimeter messendes, rotbraunes



Albert Modell HO: vierachsige Kesselwagen Zas mit Beschriftungen von Nacco und RCH *Guus Ferrée*

Fahrzeug der ungarischen Gesellschaft RCH (785022/59,90 €). Sie wurden vom rumä-

nischen Waggonbauer Întreprinderea de Vagoane entwickelt, haben ein Fassungs-

vermögen von 63 Kubikmetern und sind mit den Drehgestelltypen Y25 und ORE erhältlich. *GF*

■ Minitrix N

Schnellzugspeisewagen WRtmh¹³⁶ der Deutschen Bundesbahn

Als Ergänzung zu den bereits erhältlichen Schnellzugwagen erscheint der in Dortmund

stationierte DB-Speisewagen WRtmh¹³⁶ mit nachgebildeter Inneneinrichtung. Die ozean-

blau/elfenbeinfarbige, für den nachträglichen Einbau einer Innenbeleuchtung vorberei-

tete und 45 Gramm wiegende Neukonstruktion (Artikelnummer 18485/64,99 €) gibt den Betriebszustand um 1985 wieder. *MM*



Minitrix N: DB-Speisewagen mit RIC-Zulassungen für viele europäische Länder *MM (6)*

■ Trix HO

Wismarer Schienenbus aus Belgien

Nach dem in *em* 1/26 vorgestellten formneuen Wismarer Schienenbus mit DB-Anschriften folgt nun bereits eine erste Variante in der für viele attraktiveren, zweifarbigen Ausführung (Artikelnummer 25138/389 €). Allerdings war das 1934 an die Eisenbahnen des Saargebiets ausgelieferte Original des Typs Hannover A in der vorliegenden

Lackierung während der Epochen IV/V für die Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées (www.cfv3v.eu) als T 5 rund um Mariembourg in Belgien im Einsatz. Vorbildgerecht findet man keinerlei Anschriften an den Aufbauten. Technisch entspricht das auch für das Wechselstromsystem (38138) erhältliche Modell dem VT 88 902. *MM*



Trix HO: Wismarer Schienenbus in belgischer Lackierung der CFV3V



Märklin HO: patinierte Formvariante der Schiebewandwagen

■ Märklin HO

Schiebewandwagen Habbins³⁵⁴ mit vorbildgerechten Betriebsspuren

Die vierachsigen Schiebewandwagen Habbins³⁵⁴ mit außen waagrecht aufgeschweißten Verstärkungen der Schiebewände und ohne Handrad für die

Feststellbremse werden in einem Dreier-Set (Artikelnummer 48067/199 €) ausgeliefert. Die mit Anschriften von DB Cargo versehenen Formvarianten wei-

sen allseitig eine realistische Patinierung sowie ausgebesserte Stellen auf. Die mehrfarbigen Anschriften und Piktogramme sind aber weiterhin sichtbar. *MM*

■ Piko HO

Tenderlok TKi3 der Polnischen Staatsbahnen

Durch die Folgen der Weltkrie-

ge gelangten auch die Dampf-
loks der preußischen Lokgattung T 9³ nach Polen. Als

Formvariante fährt sie nun als TKi3 der PKP vor. Das Epoche-III-Modell (Artikelnummer 50737/259 €) entspricht technisch der in *em* 8/25 vorgestellten DB-Ausführung. Optisch fallen dagegen die baulichen Besonderheiten der Vorbildmaschine wie die anders angeordneten PKP-Lampen oder das Dach mit dem höheren Aufbau ins Auge. Auch die Speichenräder aus Metalldruckguss in typischer PKP-Farbgebung mit weißen Zierringen wirken attraktiv. *MM*



Piko HO: Am PKP-Modell TKi3 wurden unter anderem die Lampenanordnung und das Führerhaus geändert *MM (3)*

■ HGD HO

Rumänische Reisezugwagen

Angeboten wird der CFR-Endeinstiegswagen der rumänischen Gattung 29-22 in modernisiertem Zustand im Zweier-Set in Grün (Artikelnummer 55100) oder Blau (-1/-2/-3) zu je 199 Euro. Die Detaillierung der „Dimitrov-Wa-

gen“ mit gesickten Dächern sowie Seitenwänden ist gut dargestellt. Metallgriffstangen sind serienmäßig eingesetzt, Kurzkupplungskulissen mit Normschächten vorhanden. Serienmäßig kommen die Modelle mit eingebauter Innenbe-

leuchtung, die analog funktioniert und digital schaltbar ist. Beim Einschalten gehen die Lichter vorbildgerecht über die Wagenlänge zu unterschiedlichen Zeitpunkten an. So wird die zweifarbige Inneneinrichtung gut sichtbar. *WB*



HGD HO: grüner modernisierter Reisezugwagen der CFR *Wolfgang Bdinka*

Außerdem ...

... lieferte **Busch** für die HOi-Feldbahn einen geschlossenen Grubenbahn-Begleitwagen (Artikelnummer 12267/22,49 €) aus

... findet man bei **TT-Koch** die sechssachsige Henschel-Dampfschneeschleuder SSH 71 mit Tender in DR-Farbgebung der Epoche IV für 369 Euro



TT-Koch TT: Schneeschleuder

... erscheint in einer Replika-Einmalaufgabe in O für 2.990 Euro das legendäre **Märklin**-„Krokodil“ CCS 66/12920 von 1934

... bietet **MK Modells** die 2m-Güterwagen Gb/Gbv der RhB, MGB und FO als exklusive Handarbeitsmodelle für je 489 Euro an



MK Modells 2m: Gb/Gbv der MGB *Werk (2)*

... erreichte uns zum Redaktionsschluss der erste formneue vierachsige DB-Umbauwagen in HO von **Piko**, den wir demnächst ausführlich vorstellen



Piko HO: AByg der DB

... stellte **Quck & Salber** in Kooperation mit **Hädl** den sächsischen Güterwagen G 3 (25040/69 €) mit Werbeaufdrucken in TT vor

... fährt von **Wiking** der bordeauxviolette Lanz D 2016 (88204/13,99 €) in HO vor

■ Piko G

Schmuckes Fachwerkhaus

Die Sonneberger sind nach Jahren wieder in den Wohnungsbau für Gartenbahnen eingestiegen. Das wetterfeste Gebäudesortiment erhält Zuwachs durch ein 365 mal 300 mal 445 Millimeter großes Fachwerkhaus (Artikelnummer 65002/205 €), das einst von Vollmer entwickelt wurde. Dank der bereits zusammen mit den weißen Wänden abgespritzten Fensterrahmen und dem auflackierten Fachwerk ergibt sich eine stabile Grundkonstruktion, die an den Ecken sogar noch Verbindungszapfen hat. Auch die Dachflächen besitzen Nuten, die in Zapfen auf den Giebeln greifen und so neben dem Klebstoff die schweren Bauteile sichern. Die durchdachte Konstruktion

setzt sich an den Fensterblenden mit je vier Zapfen und entsprechenden Wandlöchern und den ebenfalls eingesteckten Regenfallrohren der Dachrinnen fort. Wer Innenwände bzw. Fußböden einziehen und die Zimmer einzeln beleuchten möchte, kann die dafür bereits vorgesehenen Nuten in den Wänden nutzen. *MM*



Die Wände sind verzapft, die Fensterrahmen angespritzt und sogar Nuten für Innenwände vorgesehen *MM (2)*



Piko G: Der Bausatz des wetterfesten Fachwerkhäuses ist leicht zu montieren

Oliver Stüber



■ Minichamps HO

Autoträume von gestern und heute

H0-Straßen bereichern können fortan (im Uhrzeigersinn v. l.) Saab 900 Coupé Turbo von 1995 (Artikelnummern 170120 bis -4) sowie Volvo 240 GL von 1986 als Kombi (171410 bis -4) bzw. Limousine (-00 bis -4). Aktuelle Vorbil-

dern entsprechen der Elektro-SUV Audi Q8 e-tron (018220 bis -4), Porsche 911 (Typ 992) als Carrera 4S (068320 bis -4) und Cabriolet (068330 bis -4) sowie der BMW M 3 (G20) als Limousine (023200 bis -3) zu je 24,90 Euro. *OS*

■ Modellbahn Digital Peter Störz
Businterface

Das Businterface 3 Z (Artikelnummer 693/75,50 €) ist ein Modul zur Erzeugung des Selectrix-Busses mit integriertem Interface und somit die notwendige Komponente zur Realisierung des Schaltens und Meldens einer Modellbahnanlage über den SX-Bus in Verbindung mit einem Computer. Um automatisch im Überwachungsmodus jede Änderung auf dem SX-Bus an den PC zu melden, kann nun in der Steuerungssoftware das ZS1-Protokoll ausgewählt werden. Es beinhaltet nicht nur den



Modellbahn Digital:
Businterface 3 Z *Werk*

SX0-, sondern auch den SX1-Bus. Wer 25 Euro sparen möchte, kann auch einen Bausatz (-2) erwerben. Für die Stromversorgung ist ein externer Modellbahntrafo erforderlich. *PM/MM*

MODELLBAU Neumünster

NEUMÜNSTER
Holstenhallen
Hallen 1-4 + Foyers

28.Feb./01. März

Sa:10-18, So: 10-17 Uhr

20 Bahnanlagen versch. Größen
und RC-Modellbau
mit großem Handelsbereich
für Bahnen & Autos

vorm. Modellbau
Schleswig-Holstein
Informationen unter:
www.bv-messen.de



Tolle Preise
im Wert von über
5.000 Euro zu gewinnen!



Vielfalt in allen Nenngrößen

Leserwahl „Das Goldene Gleis“ ■ In 21 Kategorien haben wir die Neuheiten zusammengefasst, die Sie wählen können

Zum 54. Mal rufen wir Sie als Leser des *eisenbahn magazin* zur Leserwahl auf. In einigen Kategorien ist uns die Vorauswahl nicht leicht gefallen, da einige Unternehmen gleich mehrere Formneuheiten brachten, in anderen konnten wir keine auswahlkräftige Liste zusammenstellen, sodass wir hier einiges zusammengefasst haben. Insgesamt haben die nominierten Hersteller eine attraktive Auswahl an Triebfahrzeugen, Waggons und Zubehörartikeln aus allen Epochen auf den Markt gebracht. Viele werden daher sicher beobachten, ob Neuheiten aus der Epoche III immer noch die meisten Auszeichnungen bekommen.

Geben Sie ihre Stimme online ab oder senden uns den ausgefüllten Coupon zurück (siehe unten). Wir sind schon jetzt gespannt, wie Sie sich entscheiden und welche Modellneuheiten das „Goldene Gleis“ bekommen. Auf der *Intermodellbau* in Dortmund werden im Beisein der Firmenvertreter die Ergebnisse bekanntgegeben und die Auszeichnungen überreicht. Sie als Wähler erfahren anschließend in *em* 6/26 die Preisträger und ob auch Sie gewonnen haben. **MM**

Das können Sie gewinnen!

1. Preis

Einkaufsgutschein von
mein-mbs.de in Sebnitz

Wert: 1.000 Euro



2. Preis

Einkaufsgutschein von
Elriwa, Elektronik
Richter GbR

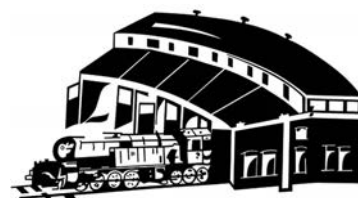
Wert: 500 Euro

elriwa
Modelleisenbahnen und Zubehör

3. Preis

Einkaufsgutschein von
Menzels Lokschuppen

Wert: 500 Euro



**Außerdem verlosen wir Sachpreise im
Gesamtwert von über 2.000 Euro:**

- 5 x Triebfahrzeug-Modelle
- 15 x Wagen-Modelle
- 25 x Bücher
- 25 x DVDs

Wir wünschen allen Einsendern viel Glück! Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mitarbeiter der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH und deren Angehörige können nicht teilnehmen.

MITMACHEN UND GEWINNEN!

In dieser Ausgabe – wählen Sie die besten Modelle des Jahres!

Liebe Leserin, lieber Leser,
Ihre Stimme zählt, Ihr Engagement wird belohnt: Machen Sie mit bei der Leserwahl „Das goldene Gleis“. Nutzen Sie die Chance, einen der vielen attraktiven Preise im Gesamtwert von über 5.000 Euro zu gewinnen.

Sie können auch online teilnehmen unter www.dasgoldenegleis.de
Einsendeschluss ist der **31. März 2026**. Viel Glück, Ihre Redaktion.

eisenbahn
Modellbahn magazin

Leserwahl – Das Goldene Gleis 2026

Tragen Sie bitte in den Kategorien A bis U die entsprechenden Kennziffern ein!

A ■ B ■ C ■ D ■ E ■ F ■ G ■ H ■ I ■ J ■ K ■
L ■ M ■ N ■ O ■ P ■ Q ■ R ■ S ■ T ■ U ■

Angestellte der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH sowie aller Tochtergesellschaften und deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt. Die Teilnahme muss persönlich erfolgen und ist nicht über einen Beauftragten oder eine Agentur möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Daten werden zum Zwecke der Gewinnbenachrichtigung erfasst und gespeichert. Sie erhalten künftig per Post oder E-Mail News aus den Verlagen GeraMond oder VGB Verlagsgruppe. (bei Nichtinteresse vermerken Sie dies bitte). Mit der Teilnahme erklären Sie sich einverstanden, dass Ihr Name im Falle eines Gewinnes in den Magazinen, die in der GeraMond Media GmbH erscheinen, und auf den Internetseiten des Verlags veröffentlicht wird.

Einfach den Coupon kopieren,
einscannen oder ausschneiden
und bis zum 31. März 2026 auf
einer Postkarte einsenden an:

GeraMond Media GmbH,
Infanteriestraße 11a,
80797 München

Vergessen Sie auf der Rückseite der
Postkarte nicht Ihren Namen und
die Anschrift! Alternativ können Sie
auch online abstimmen unter:

www.dasgoldenegleis.de

Sie erreichen
die Website
auch über
diesen QR-Code:



KATEGORIE A: Dampf-Triebfahrzeuge H0



A-01:
Brawa
44
DB/DR/DRG



A-02:
ESU
80
DB/DR/DRG



A-03:
Märklin
66 DB



A-04:
Märklin
19.0 DR



A-05:
Piko
91.3 DB/DR



A-06:
Piko
Tkt 48 PKP



A-07:
Roco
86 ÜK DR

KATEGORIE B: Elektro-Triebfahrzeuge H0



B-01:
ESU
151
DB/DBAG



B-02:
L.S.Models
403 DB/LH



B-03:
Märklin
186 DBAG

KATEGORIE B: Elektro-Triebfahrzeuge H0



B-04:
Märklin
E95 DRG



B-05:
Modellbahn
Union
Desiro HC
National Express



B-06:
Piko
144 188 DB



B-07:
Piko
E410 DB



B-08:
Roco
144.5 DB



B-09:
Sudexpress
Euro 9000

KATEGORIE C: Diesel-Triebfahrzeuge H0



C-01:
Märklin
Wismarer
Schienenbus
DB



C-02:
Märklin
RS 1
DBAG/SWEG/
ČD



C-03:
Modellbahn
Union
Borgward Sylter
Inselbahn H0/H0m



C-04:
Piko
DE 18 Smart
Hybrid

KATEGORIE C:



C-05:
Rivarossi
DE 18 DB AG

KATEGORIE D: Ausländische Triebfahrzeuge H0



D-01:
Jägerndorfer
1280 BBÖ/ÖBB



D-02:
Jägerndorfer
2050 ÖBB



D-03:
Märklin
Ae 8/14 11852
SBB



D-04:
Piko
1067 ÖBB



D-05:
Piko
Rh 500 NS



D-06:
Rivarossi
E.656 FS



D-07:
Roco
RABe 502 SBB

KATEGORIE E: -Triebfahrzeuge TT



E-01:
Arnold
Vossloh DE 18



E-02:
Hornby
Class 66
DB Schenker

KATEGORIE E: -Triebfahrzeuge TT



E-03:
Modellbau
Veit
99.77-79 DR
in TTe



E-04:
Piko
243 DR



E-05:
Saxonia
92.5 DRG/DR



E-06:
Tillig
132 DR



E-07:
Tillig
78
DRG/DR

KATEGORIE F: Triebfahrzeuge N/Z



F-01:
Arnold
Akku-Schlepp-
fahrzeug DR/
DBAG in N



F-02:
Fleischmann
V 100.20 DB
in N



F-03:
Liliput
Köf III DB
in N



F-04:
Märklin
Wismarer
Schienenbus
DB in Z



F-05:
Märklin
V 90 DB in Z

KATEGORIE F: Triebfahrzeuge N/Z



F-06:
Minitrix
Vectron
DualMode
in N



F-07:
NME
DHG 500 C RAG
in N



F-08:
Piko
152 DBAG
in N



G-01:
Aare Valley
Models
B3/4 SBB



G-02:
Arnold
D.445 FS



G-03:
Arnold
ETR 400
Frecciarossa
1000 FS



G-04:
Kato
Ge 6/61 RhB



G-05:
Kato
Pacific
Surfliner
Amtrak



G-06:
Minitrix
Challenger UP



H-01:
Bemo
Ge 2/4 RhB
in Om

KATEGORIE H

KATEGORIE H: Triebfahrzeuge 0



H-02:
KM1
Vectron
DBAG/SBB/
ÖBB



H-03:
Lenz
V 100 DR



H-04:
Lenz
01 DB/DR/DRG



H-05:
Schnellenkamp
Borsig Cn2t
in Om

KATEGORIE I: Triebfahrzeuge 1



I-01:
Dingler
87 DB/DRG



I-02:
KM1
031010
DB/DR/Museum



I-03:
Märklin
Wismarer
Schienenbus
DB



I-04:
Spur 1 Austria
86 DB/DR/
DRG/ÖBB



I-05:
Wunder
93.5-12
DRG/DB/DR

KATEGORIE J



J-01:
Kiss
99.22 DR

KATEGORIE J: Triebfahrzeuge G



J-02:
LGB
995902 Mallet
DR/HSB



J-03:
LGB
Shay
RC & BT RR/
WSLC RR/MSP



J-04:
Piko
221 DB



J-05:
Piko
91.3 DR



J-06:
TrainLine 45
Gmf 4/4 RhB

KATEGORIE K: Reisezugwagen H0



K-01:
Bemo
EW IV-Wagen
RhB
in H0m



K-02:
Brawa
Schnellzugwagen
Gruppe 53/61 DB



K-03:
Märklin
F 41 „Senator“



K-04:
Piko
Halberstädter
DR/DBAG



K-05:
Rivarossi
Autotrans-
portwg. DDm
DR/DBAG

KATEGORIE K: Reisezugwagen H0



K-06:
Robo
Städteexpress
DR



K-07:
Roco
Nightjet 2
ÖBB

KATEGORIE L: Güterwagen H0



L-01:
Brawa
Chemiekessel-
wagen
DB/DR



L-02:
Brawa
Tiefladewagen
Stm 309a DB



L-03:
Exact-Train
UIC-Hochbord-
wagen



L-04:
Märklin
Selbstentlade-
wagen OOt
Oldenburg DRG



L-05:
Märklin
Flachwagen
Laads 800B



L-06:
MoBaBro
Taschenwagen
T5



L-07:
NME
Hochbord-
wagen
Eamnos



L-08:
NMJ
Gedeckte
Güterwagen
G5/Ga NSB

KATEGORIE L: Güterwagen H0



L-09:
PTTrains
Doppeltrag-
wagen
Sggrms



L-10:
Roco
Pwgs 88 DR



M-01:
Hädl
Leig-Einheit
DR/DRG



M-02:
Karsei
sechssachsig
Kesselwagen
DR



M-03:
Piko
Knickkessel-
wagen
VTG



M-04:
Quack&Salber
Leuchtgas-
Kesselwagen



M-05:
Saxonia
sächsische
Durchgangs-
wagen



M-06:
Tillig
Staubsilo-
wagen
ČSD



M-07:
Tillig
Doppelstock-
wagen
DBAG



N-01:
Arnold
CIWL WP(c)
Étoile du Nord

KATEGORIE N: Wagen N



N-02:
Fleischmann
Doppeltaschen-
wagen
T3000e



N-03:
Fleischmann
Nightjet 2
ÖBB



N-04:
Hobbytrain
Schiebe-
wandwagen
Hbbillns DR



N-05:
Hobbytrain
Scharnow-/
Touropa-Zug
DB



N-06:
Liliput
Getreidesilo-
wagen
Uagpps BDZ



N-07:
Minitrix
Metropolitan
DB



N-08:
Minitrix
Staubsilo-
wagen
ČSD



N-09:
MW-Modell/
AVM
Leichtstahl-
wagen SBB



N-10:
Piko
Knickkessel-
wagen
VTG



O-01:
LGB
US-Holztrans-
portwagen
in G

KATEGORIE M: Wagen TT

KATEGORIE N

KATEGORIE O

KATEGORIE O: Wagen O/G



O-02:
LGB
Gepäckwagen
SOEG
in G



O-03:
Piko
Knickessel-
wagen
in G

KATEGORIE P: Gebäude HO



P-01:
Auhagen
Öllager



P-02:
Busch
dreiständiger
Lokschuppen



P-03:
Busch
Plattenbauten
WBS 70



P-04:
Faller
Rohrleitungs-
set



P-05:
Kibri
Bushaltestelle



P-06:
Modellbahn
Union
Bahnunter-
führungen



P-07:
Modellbahn-
werkstatt
Fachwerk-
Lokschuppen



P-08:
Noch
Schloss
Linderhof

KATEGORIE P



P-09:
Vollmer
Lkw-Werkstatt

KATEGORIE Q: Zubehör HO



Q-01:
Aritec
LW30
Ladewagen



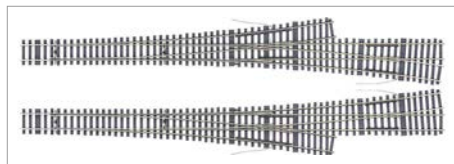
Q-02:
Desktop
Locomotive
Works
Straßenbahngleise



Q-03:
Noch
Figureset
Reporter



Q-04:
Preiser
Stellwerker
und Hebel-
bank



Q-05:
Weinert
schlanke
Doppelweiche

KATEGORIE R: Straßenfahrzeuge HO



R-01:
Brekina
Büssing-BS
110V Postbus



R-02:
Busch
Fiat 500



R-03:
CPL model
factory
Kirovets
K700A



R-04:
Herpa
VW ID.3

KATEGORIE R: Straßenfahrzeuge H0



R-05:
Loewe
Magirus-Deutz
Zeta Geräte-
wagen Öl



R-06:
Minichamps
Volvo 240 KL



R-07:
PCX87
Alfa Romeo
Alfasud



R-08:
PCX87
Opel Kadett
D-SR



R-09:
Wiking
Lloyd LT 500



R-10:
Wiking
VW T2 Cam-
per

KATEGORIE S: Straßenfahrzeuge H0



S-01:
Artitec
Atlas Zwei-
wegebagger
in N



S-02:
Auhagen
Bahnhof
Dosse
in TT



S-03:
Kussmaul-
Modellbau
Porsche Die-
sel Super in N



S-04:
Laffont
Hunt'sche
Großbekohlung
in TT, N und Z

KATEGORIE U: Straßenfahrzeuge H0



S-05:
Nordmodell
Siedlungshaus
„Strecker“ in N



S-06:
Quack&Salber
Dorfschmiede
in TT



S-07:
Spur-N-Teile.de
Bahnhof
„Waßling“ in N



S-08:
Modellbahn Union
Kupferzeche
„Koenen“
in N

KATEGORIE T: Zubehör 0/1/G

T-01:
Lenz
Klauenkupplung in 0



T-02:
Piko
Fachwerkhaus
in G

T-03:
Pola
Sack- und
Handkarren in G



T-04:
Preisner
Schlosser
in G



T-05:
Real Modell
Bahnhof Klütz
in 0

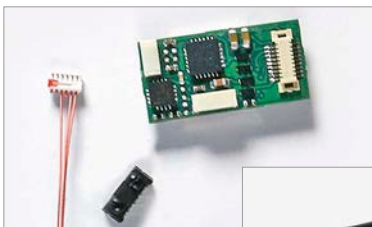
KATEGORIE T



T-06:
Weinert
Telefonzelle
in 0 und 1

KATEGORIE U: DIGITALTECHNIK

U-01:
Bogobit
Langsamfahr-
modul



U-02:
Clever-Train-Control
Lokmodul
S3 Next18

U-03:
ESU
Mobile Control



U-04:
Lokstoredigital
LoDi
CV Programmer

KATEGORIE U: DIGITALTECHNIK



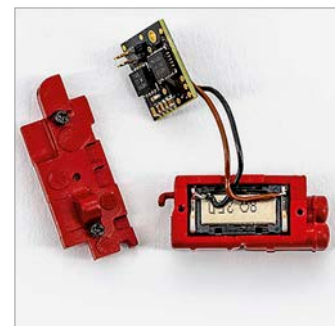
U-05:
Piko
SmartBooster

U-06:
Tams
Heißwolf
SFR-4000



U-07:
Uhlenbrock
Intellibox 3

U-08:
Viessmann
CARmotion Sound-
Nachrüstung



U-09:
YaMoRC
YD6016LN-RC LocoNet-Railcom-
Rückmeldemodul



U-02:
Zimo
Update-
gerät
KLUG



**MIBA-
Neuheiten-
Ausgabe ***
auch als eMag
erhältlich



Neuheiten 2026
komplett und
kompetent

Jetzt am Kiosk!

Was erwartet Sie im Heft?

- ✓ ca. 200 Firmen • ca. 600 Fotos
- ✓ Modelle, Motive, Meinungen
- ✓ 116 Seiten Umfang

Hier geht's
direkt zum
MIBA-Sonderheft



Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/report**

Im opulenten Großformat

Jetzt BAHN Extra mit über 30 % Rabatt kennenlernen



2x
für nur **17,90 €**
(statt ~~27,80 €~~ im Einzelverkauf)

BAHN Extra bietet mit jeder Ausgabe ein Schwerpunktthema aus der großen Zeit der Eisenbahn in Deutschland und überrascht mit Bildrariäten und Hintergrundinfos aus der Geschichte von Bundesbahn und Reichsbahn.

+ Wunschprämie Ihrer Wahl

1x
gratis

Als Dankeschön für den Abo-Einstieg erhalten Sie eine hochwertige Prämie **gratis** dazu!



2 | MEB
Bahn-Jahrbuch 2026
Aktuellen Themen der großen und kleinen Bahnen im Überblick: Neues beim ICE, Neues im Betrieb und bei der Modellbahn



1 | BAHN Extra 03/22
175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz
Wie das Land der Eidgenossen zum Wegbereiter des Schienenverkehrs wurde: Bahn Extra stellt die berühmten Strecken, wegweisenden Fahrzeuge und Museen vor.

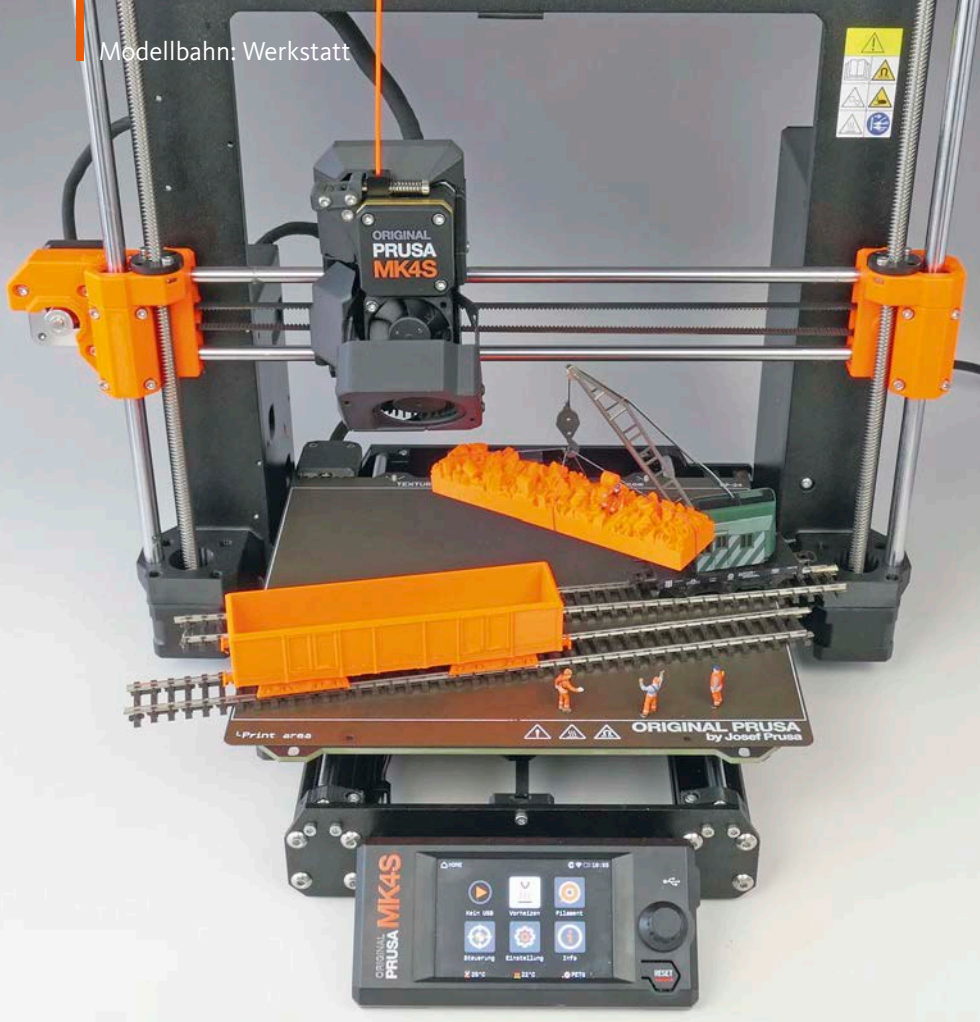


3 | BAHN Extra 03/24
S-Bahn Berlin
Die Anfänge des elektrischen Stadtschnellverkehrs in Berlin: Wie alles begann + Porträt der DB-01 mit Gratis-DVD

Jetzt im Testabo lesen und Sonderheft nach Wahl

Online bestellen unter **abo.bahnextra.de/2+1**





In diesem Fortsetzungsteil beschäftigen wir uns unter anderem mit dem 3D-Druck eines weiteren Güterwagens samt Ladeguteinsatz mithilfe des Gerätes MK4S von Prusa

Filament-Drucke für Modellbahn-Projekte

Praxistipps für den 3D-Druck ■ Montagehalterungen, detailreiche Güterwagen oder individuelle Inneneinrichtungen für Gebäude: 3D-Druck erweitert die Möglichkeiten für Modelleisenbahner. Wir zeigen, wie Sie mit dem kostenlosen CAD-Programm Autodesk Fusion Ihre Anlage mit individuellen Lösungen bereichern können

Einer der größten Vorteile des 3D-Drucks besteht darin, beim Umbau von Fahrzeugmodellen oder der Montage von Gerätschaften rund um die Modellbahn nicht lange nach praktischen Hilfsmitteln oder individuellen Montagehalterungen suchen zu müssen. Diese Dinge lassen sich mit dem 3D-Drucker einfach selbst herstellen. In vielen Fällen kann man über eine der zahlreich existierenden 3D-Modelldatenbanken wie Cults (www.cults3d.com), Printables (www.printables.com) oder Thingiverse (www.thingiverse.com) auf fix und fertig konstruierte Projekte zurückgreifen.

thingiverse.com) auf fix und fertig konstruierte Projekte zurückgreifen.

Konstruieren mit Autodesk Fusion

Sollten sich in den Datenbanken keine aus Anwendersicht passenden 3D-Modelle finden lassen, können diese mit einem 3D-CAD-Programm selbst konstruiert werden. Was sich im ersten Moment kompliziert und aufwändig anhört, machen uns heutzutage einige Anbieter in der Praxis erfreulich einfach. Mit der professionellen 3D-Modelliersoftware Fusion des Anbieters Auto-

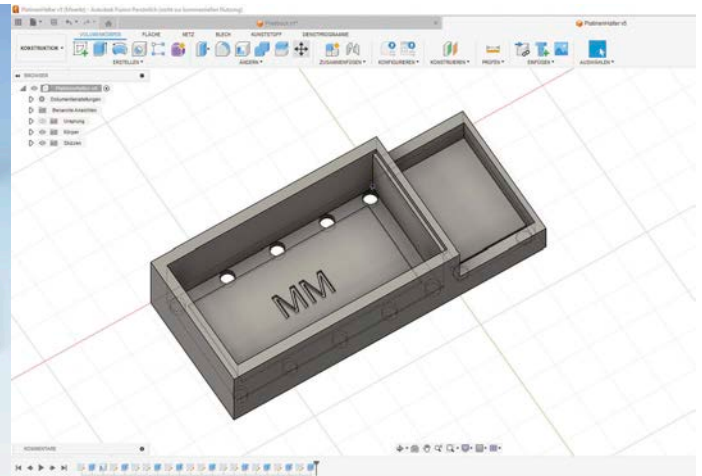
desk (www.autodesk.com) steht dem Modellbahner eine Vielzahl interessanter und leistungsfähiger Konstruktionsmöglichkeiten zur Verfügung. Egal, ob es sich um einen nachträglichen Führerstand eines Triebfahrzeugs, ein passendes Gehäuse für einen Digitaldecoder, eine spezielle LED-Halterung als Ersatz für alte Glühlampenfassungen oder um eine praktische Montagehalterung handelt – die Möglichkeiten sind enorm und die Ergebnisse in der Regel um ein Vielfaches besser als bei so manch improvisierter Bastellösung.

Um den vollen Funktionsumfang von Autodesk Fusion nutzen zu können, werden je nach gewählter Anwenderlaufzeit zwischen 65 und 95 Euro im Monat fällig. Über den Kauf von Tokens ist auch eine gelegentliche Nutzung der Vollversion zu einem geringeren Preis möglich. Für reine Hobbyanwender wird vom Softwareanbieter Autodesk sogar eine kostenlose Version mit eingeschränktem Funktionsumfang angeboten, die für Hobbybelange ausreichend ist. Dank zahlreicher Tutorials im Internet und eines großen Angebots an geeigneter Einstiegsliteratur gelingen auch dem Neueinsteiger mit Autodesk Fusion schnell die ersten Konstruktionen.

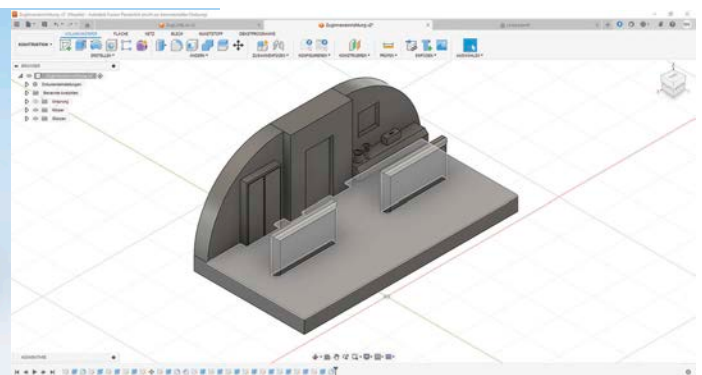
Servohalterung für die Anlage

Wenn es darum geht, langsame und präzise Bewegungen auf der Modellbahnanlage zu realisieren, sind Servos aus dem RC-Modellbau eine gute Wahl. Sie finden als Weichen- und Signalantriebe genauso Verwendung wie beispielsweise beim Öffnen und Schließen von Türen oder Toren. Je nach zugedachter Aufgabe lassen sich diese stehend oder liegend montieren. Besonders elegant und professionell gelingt die Montage mittels einer einfachen Montagehalterung, die sich im 3D-Druck zügig herstellen lässt. Da es sich bei der vorgestellten Servohalterung um eine einfache geometrische Form handelt, eignet sich dieses Projekt besonders gut für die ersten Versuche mit der gebührenfreien CAD-Software Autodesk Fusion.

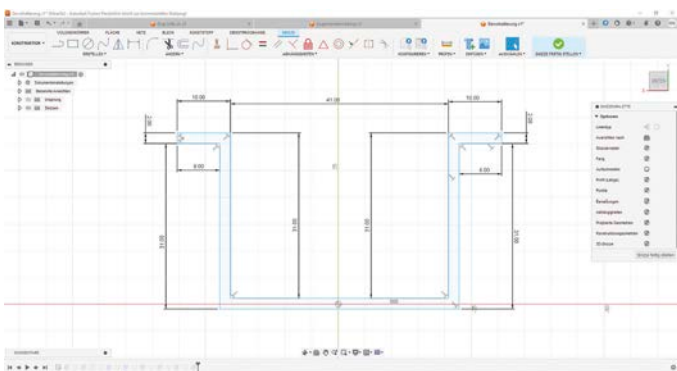
Die fertigen Konstruktionsdaten können gespeichert und ins STL-Format exportiert werden. Die STL-Datei kann anschließend direkt im PrusaSlicer importiert und auf dem Druckbett platziert werden (siehe *em* 2/26). Bevor das Modell über die Software in Schichten zerlegt werden kann, müssen noch der Drucker und das gewünschte Druckmaterial aus-



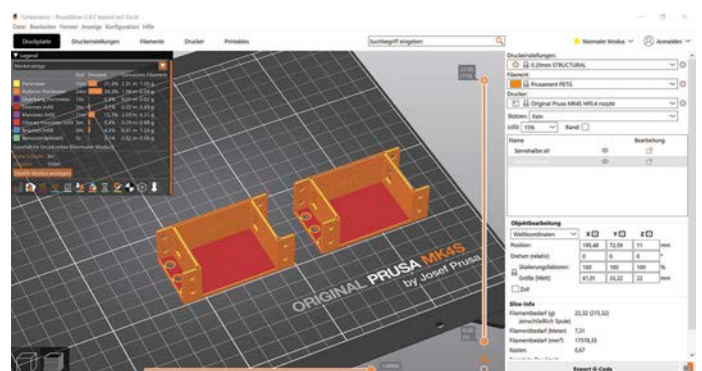
Individuelle Montagehalterungen, wie sie beispielsweise bei der Digitalisierung von Triebfahrzeugmodellen mit Nachrüstdecodern hilfreich sein können, lassen sich gut mit dem 3D-Drucker aus dem Werkstoff PLA anfertigen



Nicht in allen Lokmodellen ist werkseitig eine Führerstandseinrichtung eingebaut. Mit einer einfachen Konstruktion lässt sich hierfür im 3D-Druck Abhilfe schaffen. Rechts im Bild die Konstruktionsdatei, links das fertige Druckprodukt noch ohne Farbgebung



Um Servos stehend oder liegend montieren zu können, wurde mit der kostenlosen Version der PC-Software Autodesk Fusion eine Halterung mittels Software entworfen

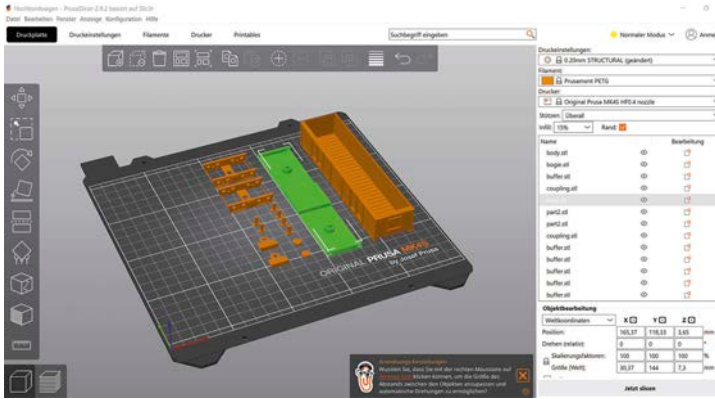


Nach dem Speichern bzw. Exportieren der Konstruktion steht diese im STL-Format zur Verfügung und kann mit dem PrusaSlicer geöffnet und in Schichten zerlegt werden

Die selbst konstruierte Servohalterung kann aus PLA oder wie hier aus PETG hergestellt und nach Belieben lackiert werden. Der Druck für zwei Halterungen dauerte eine knappe Stunde



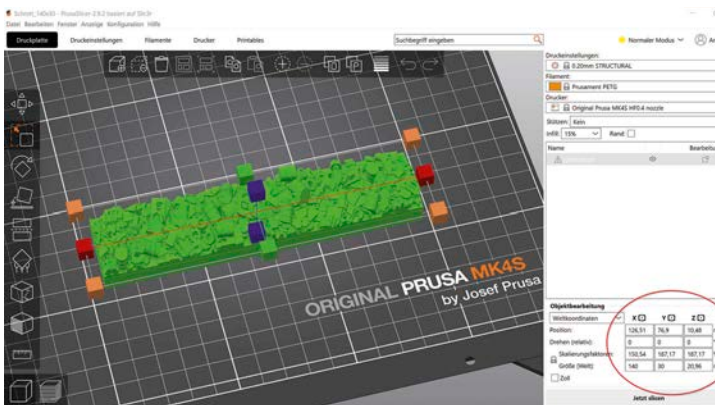
Die passgenaue Halterung mit dem eingesetzten Servo lässt sich horizontal oder vertikal befestigen und ist manch simpler Bastellösung optisch und technisch überlegen *Maik Möritz (9)*



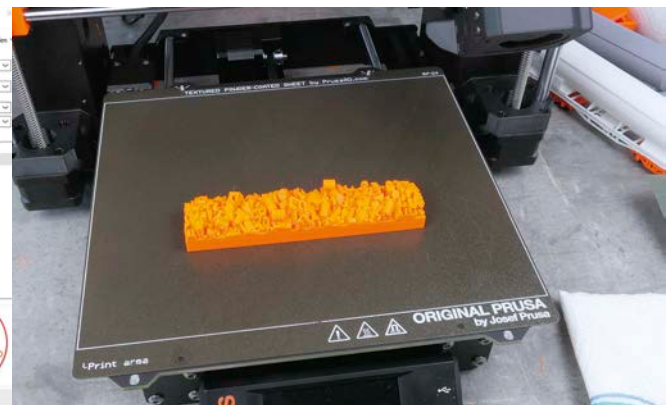
Wer günstige Güterwagen für seinen Fahrzeugpark sucht und einen 3D-Drucker besitzt, findet im Internet viele Alternativen zum Selberdrucken, wie hier einen O-Wagen von Printables



Für die wichtigsten Teile des offenen Hochbordwagens benötigt der Prusa-MK4S etwa zwei Stunden. Stütz- und Hilfskonstruktionen müssen nach dem Druck von Hand entfernt werden



Die mit dem PrusaSlicer geöffnete Datei kann nachträglich skaliert werden, was notwendig ist, damit das gewünschte Ladegut später auch perfekt in den offenen Hochbordwagen passt



Die für einen O-Wagen vorgesehene Schrottladung lässt sich aus PLA oder PETG drucken. Volumenkörper werden nicht vollständig gefüllt, sondern nur mit einer Füllstruktur versehen



Der orange Farbton des PETG-Filaments verschwindet unter Grundierung und Farbauftrag



Die Details des Ladeguts werden mit Farbe und Pinsel lackiert. Decals sorgen für das Finish



Jeder dieser Güterwagen mit Ladegut hat fünf Euro für den Materialeinsatz gekostet und zwei Stunden Druckzeit beansprucht



Wer seinen Modellbewohnern ein hübsch eingerichtetes Hobbyzimmer spendieren möchte, kann die individuellen Grundrisse gut mit dem 3D-Drucker herstellen



Der fertig eingerichtete Raum wirkt authentisch und wird durch die beleuchtbare Stehlampe aus dem Viessmann-Sortiment zum Hingucker Maik Möritz (10)

gewählt werden. Die Servohalterung kann aus PLA oder PETG hergestellt werden, wobei letzteres Material aufgrund der größeren Biegefestigkeit und Stabilität zu bevorzugen ist. Sind die Einstellungen erledigt, kann der zum Drucker passende Maschinencode (G-Code) vom PrusaSlicer erzeugt und per USB-Stick auf den Drucker übertragen werden.

Hochbordwagen mit Ladegut

Wie wir aus der vorherigen *em*-Ausgabe bereits wissen, eignet sich der 3D-Druck auch wunderbar zur Herstellung von Modellfahrzeugen – egal, ob für Straße oder Schiene. Um das noch einmal zu unterstreichen, haben wir aus der Printables-3D-Modelldatenbank einen offenen Hochbordgüterwagen und eine dafür passende Schrottladung ausgesucht, die wir für den 3D-Druck vorbereiten und anschließend drucken werden. Das Verfahren und die Abläufe in Verbindung mit den heruntergeladenen STL-Dateien sind mit denen der selbst konstruierten

Wer den 3D-Drucker oft für die Teilefertigung nutzt, hat seine Anschaffungskosten bald drin

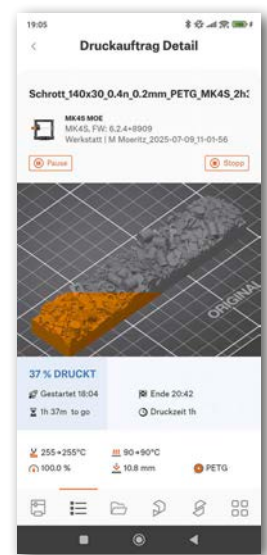
Servohalterung weitgehend identisch. Lediglich beim Ladeguteinsatz mit der Schrottladung müssen wir noch einen kleinen Zwischenschritt einlegen.

Da der Hochbordwagen und der Ladeguteinsatz aus unterschiedlichen Quellen stammen, muss die Beladung vor dem Druck an die Größe des Laderaums angepasst werden. Hierzu ist in der Bedienoberfläche des PrusaSlicers ein spezieller Menüpunkt vorhanden, mit dem die zu druckenden

App-Steuerung Prusa Connect

Prusa Connect ist eine Cloud-Ferndrucklösung, die von PrusaResearch entwickelt wurde und es ermöglicht, G-Codes zu verwalten und einen oder mehrere Prusa-3D-Drucker fernzusteuern. Eine direkte Schnittstelle zur Printables-Modelldatenbank erlaubt über die EasyPrint-Funktion auch die direkte Übermittlung von Druckdaten an den Drucker. Sind Druckaufträge abgeschlossen, erfolgt auf Wunsch eine Benachrichtigung über die App. Selbstverständlich kann darüber auch jederzeit der aktuelle Grad der Fertigstellung aller aktuellen Druckaufträge abgefragt werden.

Mit Prusa Connect – einer praktischen App für Smartphones oder Tablets – lassen sich 3D-Drucker überwachen und steuern. Auch die Übertragung von Druckdaten ist damit möglich



Elemente beliebig skaliert werden können. Der Hochbordwagen und die Schrottladung werden nacheinander gedruckt, sodass die genauen Abmessungen des Laderaums am besten anhand der Originaldruckteile ermittelt werden können und der Ladeguteinsatz später exakt in den Wagen passt. Nach dem Druck können die Einzelteile montiert und farblich behandelt werden. Am Schluss erfolgt noch die Beschriftung des Wagens auf Basis selbst hergestellter Nassschiebebilder bzw. Decals.

Individuelle Modellräume

Dass sich für Modellgebäude mit großen Fenstern von außen gut sichtbare Inneneinrichtungen anbieten, ist kein Geheimtipp mehr. Zahlreiche Modellbahnhersteller bieten mittlerweile detaillierte Büro- als auch Wohnungseinrichtungen für die von uns gestalteten Miniaturwelten an. Einfache Modellzimmer lassen sich recht gut aus farbig bedrucktem Papier oder Karton falten.

Wer es ein wenig aufwändiger und detailgetreuer mag, druckt sich seine Modellzimmer mit dem 3D-Drucker einfach selbst aus. Vorlagen und druckfähige Modelldateien finden sich in ausreichender Menge im Internet. Alternativ können die Räume natürlich auch passend zu den vorhandenen Modellgebäuden selbst konstruiert und mit individuellen Einrichtungsgegenständen versehen werden. Auf diese Weise können nicht nur interessante Schlaf-, Wohn- und Esszimmerszenen im Modell nachgebildet, sondern auch Gewerbebauten mit authentischen Produktionsmaschinen ausgestattet werden.

Im Fazit ist festzustellen, dass sich dem Modellbahner mit dem 3D-Druck eine Vielzahl an neuen Möglichkeiten eröffnet. In Verbindung mit praxistauglichen Geräten und der passenden Software liegt die Einstiegsschwelle für den Neuling in der 3D-Druckwelt erfreulich niedrig. Maik Möritz

Stark geschrumpft

und nun sogar für N-Fahrzeuge nutzbar

Kabellose WLAN-Steuerung ■ Noch vor etwa zehn Jahren gehörten Ideen zur direkten Modellbahnsteuerung per WLAN in den Bereich der Utopie. Inzwischen gibt es etablierte Systeme wie das Clever-Train-Control, um den Modellbahnbetrieb in hauseigene WLAN-Umgebungen einzubinden



Der Einbau des S3-Lokmoduls mit Next18-Schnittstelle von PI-Rail in den MAN-Schienenbus in N von Modellbahn Union ist vom Platzbedarf her möglich, doch muss etwa ein Millimeter von der Motorabdeckung abgefeilt werden, damit alles passt



Mit dem Next-Generation-System von Roco gab es vor einigen Jahren schon einen technisch exzellenten Ansatz in puncto Modellbahn, der jedoch aus zwei Gründen scheiterte: Die Umsetzung zusammen mit der zugehörigen App war zwar ein nettes Kinderspiel, aber eben nur für eine eng begrenzte Altersgruppe tauglich. Die Realisierung mit den stilisierten Triebfahrzeugen machte es für das Gros der Modellbahner unattraktiv.

Die Technik im Inneren der H0-Fahrzeuge war Highend und bestand aus einem Zimo-Decoder, einem WLAN-Modul und einem NFC-Reader. Leider war das

WLAN-Modul damals noch vergleichsweise riesig und daher nicht ohne größere Umbauten in anderen Fahrzeugmodellen unterzubringen.

Mit dem Aufkommen der WLAN-IC ESP8266 und ESP32 des chinesischen Herstellers Espressif wurde die WLAN-Technik revolutioniert, denn diese Chips sind nicht nur vergleichsweise kostengünstig, sondern bringen auch auf einer kleinen Fläche gleich alles mit, was für die Verbindung per WLAN oder Bluetooth benötigt wird. ESP-Bausteine sind daher zügig in alles Mögliche eingezogen, was man sich so vorstellen kann wie zum Bei-

spiel per WLAN schaltbare Steckdosen. Ambitionierte Bastler haben in unserer Schwesterzeitschrift *Digitale Modellbahn* aufgezeigt, wie man mit diesen IC eine Direktsteuerung einer Modellbahnlok per WLAN realisieren kann. Sind derartige Bauanleitungen für ein Gartenbahnmodell noch vergleichsweise einfach nachbaubar, so ist es bei einem H0-Modell schon recht anspruchsvoll.

Neuer Ansatz von PI-Data

Peter Rudolph hat sich mit seiner Firma PI-Data an die Professionalisierung der Technik gewagt. Mit viel Erfahrung aus der Tätigkeit der Firma in der Automobilindustrie ist es gelungen, das Clever-Train-Control-System (CTC) zu entwickeln. Das Grundkonzept bilden Lokmodule, die mit WLAN ausgestattet sind und in die normalen Decoderschnittstellen gesteckt werden. Der Umbau ist also einfach machbar und nicht komplizierter als das Einsetzen eines Decoders in ein Lokmodell. Alle Lokmodule benötigen lediglich eine Stromversorgung, die wahlweise eine Gleich- oder Wechselspannung oder ein Digitalsignal sein kann. Im Regelfall wird einfach die bisherige Stromversorgung einer vorhandenen Modellbahnanlage weiterbenutzt. Das CTC-System ist ideal, wenn man eine vorhandene Analoganlage mit einer lokindividuellen Fernbedienung ausstatten möchte.

Die ersten kommerziell verkauften CTC-Module waren für ältere und aktuelle Märklin-Lokomotiven vorgesehen. Auch für Gartenbahn-Fahrzeuge wurden passende Elektronikkomponenten entwickelt und ausgeliefert. Abgestimmt auf die Lokmodule sind bei Clever-Train-Control auch Weichen-Schalt- und I/O-Module erhältlich, mit denen sich alles ansteuern lässt, was auf der Infrastrukturseite benötigt wird wie beispielsweise Signale und Weichen. Sämtliche Module sind mit ESP-Prozessoren ausgestattet und kommunizieren mit anderen Komponenten per WLAN.

Appbasierte Bedienung

Zur Zugortung werden bei CTC zwei verschiedene Systeme unterstützt: Für die kleineren Nenngrößen dienen Infrarotdioden als elektronische Kilometersteine. Die Dioden werden an Weichen- oder I/O-Module angeschlossen. Als Gegenstück dienen Infrarot-Empfängerdioden, die an den Lokmodulen angeschlossen werden. Als zweites System kommen NFC-Tags zum Einsatz, die keine eigene Stromversorgung benötigen und daher auch gut für den Einsatz im Garten geeignet sind. Am Fahrzeug kommt in diesem Fall ein NFC-Reader zum Einsatz, der an das jeweilige Lokmodul angeschlossen wird. Leider war bisher die benötigte Antenne recht groß, sodass nur der Einsatz bei Gartenbahnen sinnvoll war. Mit der neuen Reader-Generation geht das nun auch bei H0. Zur Bedienung der WLAN-Technik dient eine App, die wahlweise für Android-, Apple-, Windows- oder Linux-Systeme erhältlich ist. Die App bildet dabei nur die Bedien- bzw. Konfigurationsebene. Gespeichert werden alle Daten in den ESP-Prozessoren der Bausteine. Daher stehen alle Konfigurationen sofort zur Verfügung, wenn man sich mit einem neuen Gerät anmeldet. In den stationären Modulen lässt sich eine komplette Anlagensteuerung einschließlich Gleisbildstellpult speichern. Das System ist also mit anderen Anlagensteuerungen vergleichbar.

Kleines CTC-Lokmodul S3

Mit dem neuen S3-Lokmodul geht CTC in der Miniaturisierung aktuell ein Stück weiter: Es ist wahlweise mit Next18, PluX16, NEM 651/652 und mit Kabelbaum erhältlich. Die Maße des Next18-Moduls sind etwas größer als in der RCN-118 vorgesehen, aber in der Länge immer noch kleiner als ein Next18-S-Decoder. Das Modul ist daher für viele Triebfahrzeuge der Nenngröße N passend. Der Einbau entspricht dem normalen Aufwand für den Einbau eines N-Decoders in eine Lok mit Schnittstelle. In der Regel ist schon der schwierigste Teil des Umbaus geschafft, wenn man das Lokgehäuse aufbekommen hat.

Zur Verbesserung der Verbindungseigenschaften per WLAN sollte man den von CTC mitgelieferten Pufferkondensator entsprechend der Anleitung am Decoder anschließen. Bei der ersten Inbetriebnahme ist es zunächst nötig, den Decoder in das WLAN-Netz einzubinden, mit dem man steuern will. Das kann das Heim- oder auch



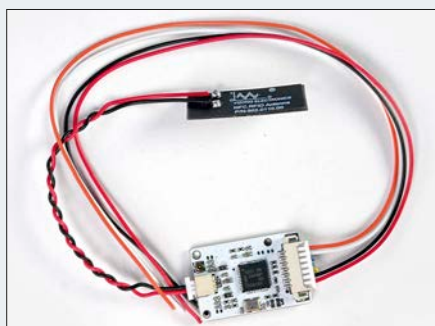
Das neue Lokmodul S3 ist auch mit Next18-Schnittstelle erhältlich und ist daher sogar für viele N-Triebfahrzeuge nutzbar. Mitgeliefert wird ein kleiner Kondensator (rechts) als Pufferspeicher



Mit einer Breite von einem Zentimeter ist das Lokmodul 0,5 Millimeter breiter, als es die RCN-118 für Decoder mit Next18-Schnittstelle vorsieht, und passt dennoch in fast alle Triebfahrzeuge mit Next18-Schnittstelle

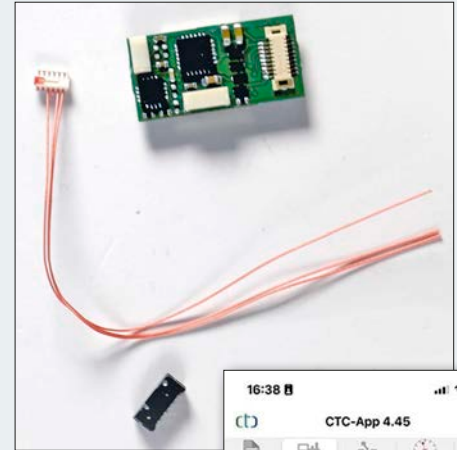


Das S3-Modul ist zwar länger als die 15 Millimeter der Next18-Schnittstelle, aber immer noch kürzer als die 25 Millimeter der Next18-S-Schnittstelle



Alternativ zu den Infrarotdioden als elektronische Kilometersteine gibt es im CTC-System NFC-Tags, die mit einem NFC-Reader unter der Lok gelesen werden

Zur Positionserkennung dienen Infrarotdioden als elektronische Kilometersteine. Als Gegenstück dient eine IR-Diode, die unter dem Fahrzeug befestigt und mit dem Lokmodul verbunden wird



Die Steuerung der mit Clever-Train-Control ausgestatteten Triebfahrzeugmodelle kann bequem per App mit dem Android- oder Apple-Smartphone erfolgen

Heiko Herholz (8)



ein eigenes Modellbahn-Netzwerk sein. Für diesen Vorgang muss man die Zugangsdaten des gewünschten WLANs bereithalten. Nach dem Einrichten der Verbindung startet das S3-Lokmodul neu und steht anschließend in der App zur Steuerung bereit. Bei Bedarf kann man noch einige Dinge einstellen wie zum Beispiel Lokname und -symbol. Auch Einstellungen an den Funktionsausgängen kann man vornehmen.

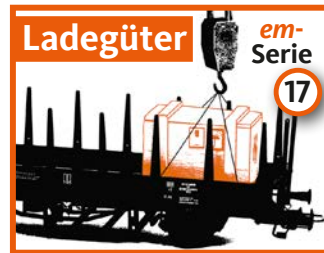
Im Fazit betrachtet bietet der neu am Markt agierende Technikhersteller PI-Rail mit seinem Clever-Train-Control-System nun auch TT- und N-Bahnern eine Möglichkeit der Direktsteuerung per WLAN und unabhängig von der bisherigen Stromversorgung an. *Heiko Herholz*

Heiko Herholz zeichnet federführend für die Fachzeitschrift *DiMo* verantwortlich und überträgt sein Wissen auch auf *em*-Beiträge.



Bahndienstfahrzeuge

als attraktives Ladegut



Skl & Co. auf großer Fahrt ■ *Kein gewerbliches Ladegut im klassischen Sinne sind Schienenfahrzeuge der Bahn, die aus wirtschaftlichen Gründen zwischen verschiedenen Einsatzstellen oder Werkstätten auf Güterwagen reisen. Wir stellen einige interessante Beispiele in Vorbild und Modell vor*

Bis zur Epoche IV hielten Reichs- bzw. Bundesbahn viele Kleinfahrzeuge vor, die der Streckenunterhaltung oder -bereisung dienten. Diese Nebenfahrzeuge waren über alle Direktionen verteilt im Einsatz und verfügten in der Regel nur über eine geringe Fahrgeschwindigkeit, sodass längere Überführungsfahrten möglichst vermieden wurden. Auf der Modellbahnanlage sieht man daher diese Modelle meist auf einem Nebengleis abgestellt – auch weil die analogen Fahreigenschaften aufgrund der kleinen Raddurchmesser oft nicht überzeugend sind. Wesentlich besser zur Geltung kommen diese Modelle, wenn sie auf Güterwagen verladen und diese in einem Zug eingereiht sind.

Beispiele beim Vorbild

Nebenfahrzeuge wie Schwerkleinwagen (Skl), Kleinwagen mit Verbrennungsmotor (Klv) oder ähnliche selbstfahrende Arbeitsgeräte wurden bzw. werden dort, wo es erforderlich und möglich war bzw. ist, auf bahneigenen Spezialwagen oder auf Wagen des öffentlichen Verkehrs

transportiert. Die Überführung auf Regelfahrzeugen in Güterzügen war immer effektiver, als wenn die betreffenden Fahrzeuge mit eigener Kraft hätten bewegt werden müssen. Dadurch konnte nicht nur der Fahrzeugführer eingespart werden, sondern auch die meist stark befahrenen Hauptstrecken wurden nicht durch zusätzliche und meist langsamere Fahrten belastet. Zudem war es nicht nötig, einen Fahrplan für die Fahrt aufzustellen.

Während kleine Wartungs- und Reparaturarbeiten in den örtlichen Dienststellen erfolgten, mussten größere Schäden und die anfallenden Fristen in den Ausbesserungswerken oder Kraftwagenbetriebswerken der Bahn erledigt werden. Letztere waren speziell auf die Antriebstechnik von Lkw- bzw. Bussen spezialisiert, die oft in den Nebenbahnfahrzeugen verbaut war. Im Kraftwagenbetriebswerk Mülheim-Speldorf gab es dafür beispielsweise ein extra



Entsprechend dem 1974 in Hamburg fotografierten Vorbild haben wir einen Skl von Brawa für die Fahrt zum Kraftwagenbetriebswerk auf einen Rungenwagen verladen

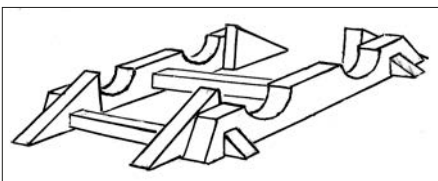


Anschlussgleis mit Bockkran. Die auf Rungen- oder Tiefladewagen ankommenden Skl konnten so leicht angehoben, der Güterwagen mit der Rangierlok abgezogen und das Nebenbahnfahrzeug auf die Schienen gestellt werden. Im ansonsten nur noch für Straßenfahrzeuge der DB genutzten Ringlokschuppen gab es obendrein ein Gleis, das direkt in die Werkstatt führte.

Bei anderen Fahrzeugen wie Gleisbaumaschinen und sonstigen Nebenfahrzeugen werden diese vom Hersteller – wie zum Beispiel von der Firma Plasser & Theurer – zum Empfänger im In- oder Ausland in der Regel auf dem Schienenweg transportiert. Auch hier werden die Fahrzeuge, wenn möglich, als Ladegut auf Regelfahrzeugen befördert. Bis heute kann man solche Transporte hin und wieder in Güterzügen antreffen, wenn sie zum Beispiel auf dem Weg zu einem Seehafen sind.

Tipps zur Modellumsetzung

Bis zur Epoche III war das Gewicht der Nebenbahnfahrzeuge derart gering, dass diese auf nahezu jeden zweiachsigen Güterwagen verladen werden konnten. Das einst in großen Stückzahlen eingesetzte Fahrzeug vom Typ Klv 51 gibt es in H0 allerdings nur als Kleinserienmodell bei Weinert (Artikelnummer 4605). Wer den Preis oder die Bausatzmontage scheut, kann mit etwas Glück auch noch das ältere Brawa-Modell (456) finden, das als Lade-



Drehgestell-Flachwagen beladen mit Gleisstopfmaschine im Nahgüterzug 65376 im Rbf Hamburg-Wilhelmsburg. Im Modell ist die Gleisstopfmaschine von Liliput entsprechend auf einem Rs-Wagen verladen und durch Holzkeile gesichert Benno Wiesmüller (5)



Schienenbulli auf einem Skl-Anhänger im Juni 1975 in Hamburg Wilhelmsburg und als Modellumsetzung mit Triebfahrzeugen von Modellbahn Union und Rivarossi MM (2)





Liliput-Modell eines Plasser & Theurer-Nebenfahrzeugs auf einem H0-Güterwagen Saadkms der „Rollenden Landstraße“ von Märklin



Den Transport von Gleisbaumaschinen nach Übersee oder zu einer weiter entfernten Baustelle kann man gut mit kibri-Bausatzmodellen nachstellen



Zwei auf Güterwagen verladene Gleisbaufahrzeuge von „Plasser & Theurer“ im Hamburger Hafen für den Weitertransport mit einem Frachtschiff Benno Wiesmüller (4)



gut perfekt geeignet ist. Für den Transport lässt sich der Ladekran abziehen und auf die Ladefläche legen. Ebenfalls als Ladegut geeignet sind die Klv 53 von Brawa (0500) oder das aktuell erschienene und in *em* 1/26 vorgestellte Rivarossi-Modell (2912).

Als Beispiel für den Transport eines Nebenfahrzeugs von Plasser & Theurer auf einem Spezialwagen der „Rollenden Landstraße“ haben wir wie beim Vorbild ein solches Modell auf einen Saadkms von Märklin verladen. Dafür wurde ein Ladegestell aus dünnen Holzleisten hergestellt, auf dessen Hölzern in Längsrichtung die vier Räder des Fahrzeugs ruhen. Sie dienen beim Vorbild dazu, dass der Wagenboden nicht beschädigt wird. Um das Fahrzeug zu sichern, wurden auch beim Modell vor und hinter den Rädern quer verlaufende Holzleisten angebracht. Sind es heute in der Regel Spezialgüterwagen mit tiefliegender Ladefläche, auf denen derartiges Ladegut transportiert wird, wurden in früheren Jahren der Epochen III/IV meist Flachwagen der Regelbauart verwendet.

Bahndienst- und Gleisbaufahrzeuge können im Modell auf Güterwagen verladen werden

Als Beispiel dient uns der Transport einer Gleisstopfmaschine der Firma Plasser & Theurer auf einem ÖBB-Flachwagen der Gattung R (ex SS) – fotografiert 1976 im Rangierbahnhof Hamburg-Wilhelmsburg. Wir haben eine motorlose Liliput-Gleisstopfmaschine auf einen Flachwagen der Gattung Rs⁶⁸⁰ (ex SS/ma 53) verladen. Dafür haben wir zwei Holzrahmen zusammengefügt, in denen die beiden Drehgestelle der Baumaschine lagern. Die Holzrahmen bestehen aus vier 36 Millimeter langen und vier mal zwei Millimeter starken Holzleisten mit je zwei halbrunden Vertiefungen im Achsabstand von 27 Millimetern, in denen die Räder der Gleisstopfmaschine lagern. Für die 16,5 Millimeter langen Querstreben wurden zwei mal zwei Millimeter messende Leisten verwendet. Die halbrunden Vertiefungen entstanden mittels Rundfeile. Eine weitere Möglichkeit zur Herstellung der beiden Ladegestelle zeigt die abgebildete Skizze, die dem Vorbild nachempfunden wurde. Für den Modellbahnfahrbetrieb müssen die Holzgestelle mit wenig Klebstoff auf dem Flachwagen fixiert werden, damit die Ladung nicht verrutscht.

Benno Wiesmüller/MM

Ausgabe verpasst?

Vervollständigen Sie Ihr Archiv und bestellen Sie jetzt fehlende Sonderhefte nach*!

ab
€ **12,90**



Best.-Nr. 02025



Best.-Nr. 13151



Best.-Nr. 02159



Best.-Nr. 02228



Best.-Nr. 02229



Best.-Nr. 02230



Best.-Nr. 02231



Best.-Nr. 02232



Best.-Nr. 02233

* Lieferung nur solange der Vorrat reicht!

Jetzt online bestellen unter
www.bahn-extra.de/shop

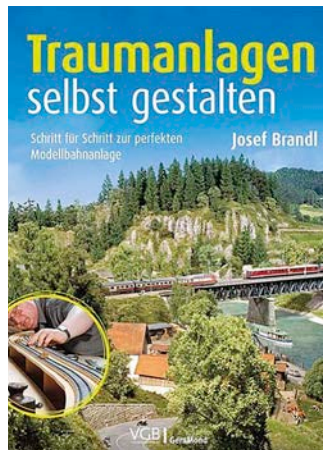


Buch & Film

Traumanlagen

Schritt für Schritt zur perfekten Modellbahnanlage

Josef Brandl – 160 S., 553 Farb-Abb. – 44,99 € – VGB/Gera-Mond Media, München – ISBN 978-3-98702-118-3



Die *Eisenbahn-Journal*-Sonderpublikationen in Form der „roten Reihe“ voller Porträts hervorragender Anlagen und der „blauen Reihe“ mit Gestaltungs- und Basteltipps zum Anlagenbau sind vielen Modellbahnern sicherlich in guter Erinnerung. Einige jener Ausgaben wurden seinerzeit von Josef Brandl mit Inhalten gefüllt. Er ist Modellbauprofi mit einem ausgeprägten Hang zur Vorbildtreue. Insofern sind seine Anlagen nie mit Gleisen übersät, sondern landschaftlich orientiert und hinsichtlich der nachgebildeten Region stets auf Kundenwünsche ausgerichtet, sodass ganz unterschiedliche Landstriche und Zeiträume miniaturisiert umgesetzt wurden. Aus all dem Gebauten und Dokumentierten wurde für dieses Buch eine üppig illustrierte Schritt-für-Schritt-Anleitung konzipiert. Getreu dem Motto „Bauen Sie wie Brandl!“ kann der Leser von der Planung über Handwerkliches zu Rahmen- und Gleisbau bis hin zur Fels-, Boden- und Landschaftsgestaltung alle Arbeitsschritte verfolgen, die eine perfekte Anlage versprechen. *PW*

Schalke

Lokomotiven für Bergbau, Industrie und Nahverkehr

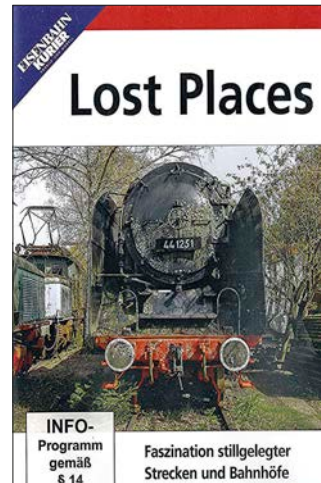
Stefan Lauscher/Wolfgang-Dieter Richter – 400 S., 291 Farb-/228 Schwarzweiß-Abb./173 Zeichng. – 49,90 € – Verlag Barteld, Berga-Wünschendorf – ISBN 978-3-935961-31-8



Wer Schalke hört, der denkt ..., na klar, an die Schalker Eisenhütte in Gelsenkirchen. Das Unternehmen, das heute als Schalke Locomotives firmiert, blickt auf eine über achtzigjährige Lokomotivbautradition zurück. Diese wird in diesem umfangreichen Band dokumentiert. Schalke baute mehr als 1.600 Loks – vorwiegend für Bergbau, Werkbahnen, Hütten- und Stadtbahnbetriebe. Schalke-Loks sind außergewöhnlich und wenig standardisiert. Im 400 Seiten starken Band untergliedern die Autoren die Geschichte des Unternehmens in bedeutende Phasen und beschreiben nennenswerte Entwicklungen – illustriert mit zahlreichen (Werk-)Fotos, Faksimiles und Typenzeichnungen. Ein zusätzliches Kapitel behandelt die interessantesten Schalker Lokbauarten. Locker eingestreute Exkurse führen zu ausgewählten Einsatzorten und behandeln Randthemen wie die Schalke-Werkbahn. Das Thema ist speziell und füllt eine Lücke. Und das macht den Reiz dieses Buchs aus: Der Leser taucht ein in einen Bereich der Eisenbahn, der kaum dokumentiert war und Überraschendes bietet. *FD*

Lost Places

Faszination stillgelegter Strecken und Bahnhöfe – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – EK Medien, Munzinger Straße 5a, 79111 Freiburg



Aus der Vielzahl nicht mehr existenter oder nur noch als Ruinen bestehender Bahnanlagen wurden hier Beispiele von Betriebswerken oder aufgegebenen Bahnstrecken auf die Silberscheibe gespeichert. Da gibt es beispielsweise das Thema Bw Bitterfeld: Wie bei allen anderen Sequenzen werden auch hier zur Einstimmung alte Betriebsszenen geboten, als die heute heruntergekommene Lokation noch aktiv war. Darauf folgt der heutige Zustand mit nur noch existentem Rundlokschuppen samt deutlichen Spuren von Vandalismus und Naturgewalten. Ähnlich auch das Bw Brandenburg, wo es sogar noch Drehscheibenreste gibt. Am prominenten Standort Rheine stehen heute nicht einmal mehr Ruinen. Ähnliches gilt auch für stillgelegte Bahnstrecken, wo marode Wärter- und Wartehäuschen ohne Verwendungszweck von alten Zeiten künden. Als Kontrast wurden aber auch restaurierte Bahnhöfe aufgenommen, die nun Wohnungen oder Hotelzimmer beherbergen – beispielsweise im fränkischen Allersberg oder auf Usedom. Hin und wieder kommt ein alter Wasserturm ins Bild,

wo früher noch ein komplettes Bahnhofsensemble stand. Ganz anders geartet ist das imposante, aber arg verrostete Stahlgerüst der Karniner Hubbrücke bei Usedom. Aber auch so bekannte Bauwerke wie die Überreste der Brücke von Remagen oder die mahnenden Ruinen des Anhalter Bahnhofs finden Berücksichtigung. Ein abwechslungsreicher Film mit Wehmutsfaktor, aber durchweg sehenswerten Szenen. *WB*

150 Jahre Eisenbahnen im Jülicher Land 1873–2023

Band 1: Von der Postkutsche bis zum Zweiten Weltkrieg; Tagebau-Bahnen im Braunkohle-Revier Weisweiler/Hambach 1900 bis heute

Klaus Wölfe – 320 S., 577 Farb-/Schwarzweiß-Abb. – 29,90 € – Verlag Fischer-Jülich, Jülich – ISBN 978-3-87227-873-9



Der Untertitel dieses vom Eisenbahn-Amateurklub Jülich herausgegebenen Buches deutet schon an, dass man hier zwei Bücher in einem vor sich hat, wobei die Themen eng verwoben sind: Braunkohle trifft Nebenbahnknoten. Zunächst wird das Aufkommen der ersten Eisenbahnen im Städtedreieck Köln/Aachen/Mönchengladbach geschildert. Die Folgekapitel zeigen, wie sich im gesamten Jülicher Land die Eisenbahn entwickelte, angefeuert durch Aachener Kohle, Mönchen-

gladbacher Textil- und Dürener Papierindustrie. Jülich wuchs zu einem bemerkenswerten Knoten aus fünf Nebenstrecken an und erhielt alsbald ein Betriebswerk, einen Ablaufberg, eine eigene Kreisbahn und 1918 sogar ein Ausbesserungswerk.

An dieser Stelle beginnt ein neunzigseitiges Kapitel zur Braunkohle, zu den Umwälzungen, die sie im Jülicher Land hervorrief, und zu den gewaltigen Fördermengen. Diese bescherten nicht nur der Staatsbahn reichlich Fracht, sondern führten auch zum Bau vieler Kohlebahnen mit verschiedenen Spurweiten und Fahrzeugen, die das „Braune Gold“ zu Brikettfabriken und Endverbrauchern brachten. Weisweiler wurde zum Energiestandort, die damit verbundenen Züge werden bis zur Gegenwart beleuchtet, in der nur noch die Hambachbahn bekannt ist.

Nicht nur bei diesem Spezialthema, sondern generell zeigt sich die Stärke dieses Buches: Es verbindet gründliche und nachvollziehbare Recherche (623 Fußnoten!) sowie anschauliche Grafiken mit einem unterhaltsamen und oft humorvollen Schreibstil, der zum Weiterlesen anregt. Obendrein wird eine Vielzahl zeitgenössischer Fotografien, Pläne, Zitate und Dokumente geboten.

Dieser erste Band endet mit einem Blick auf die Straßenbahnbetriebe der Umgebung, die aufkommende Konkurrenz von Autobus wie Lkw und stellt abschließend die Einflussnahme des NS-Regimes auf die Eisenbahn dar – bis hin zu den Zerstörungen durch die Alliierten 1944/45. Locker und spannend geschrieben, bringt das Buch den Leser Seite für Seite zum Staunen und Schmunzeln – und das zum günstigen Preis. KR

Elektrolokomotiven der ÖBB

Band 1: Reihen 1010 bis 1144.200

Autorenteam – 352 S., 295 Farb-/178 Schwarzweiß-Abb. – 65,00 € – BAHNmedien.at, Wien/Österreich – ISBN 978-3-9031-7747-5



Nach den Typenverzeichnissen österreichischer Dampfloks und Reisezugwagen aus mehreren Epochen haben sich die Autoren diesmal den Elektrolokomotiven der Republik

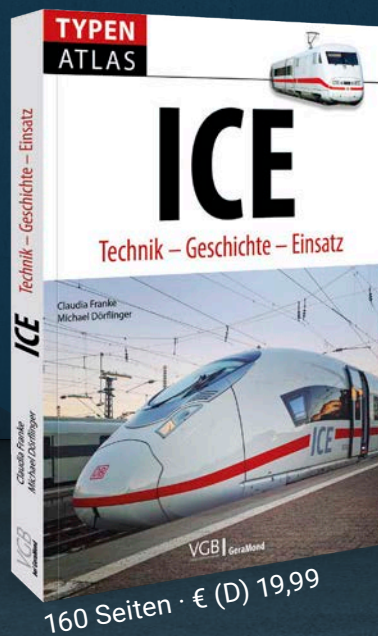
Österreich von 1945 bis heute gewidmet. Dabei konnte auf neue Quellen zurückgegriffen werden. Einleitend gibt eine Tabelle Auskunft über Fremdfahrzeuge, die bei Kriegsende auf österreichischem Gebiet aufgefunden und bald danach an die Eigentümerbahnen zurückgegeben wurden. In aufsteigender Reihenbezeichnung werden danach die einzelnen Loktypen porträtiert. Geboten werden komprimierte Fahrzeuglebensläufe und Tabellen mit technischen Angaben, Lieferdaten sowie Einzelnummer- und Verbleibangaben. Auf Maßskizzen wurde zwar verzichtet, dafür aber der Fotoanteil zu jeder Reihe auf mehr als zehn Bilder erhöht. Das Buch ist eine willkommene Erweiterung des Fahrzeug-Archivs dieses Verlages, das inzwischen sämtliche Traktionen abdeckt. WB

ICE PUR: GESCHICHTE, TECHNIK UND ZUKUNFT

Spannende Typenporträts, Fakten und Hintergründe

Eisenbahn-Wissen **aus erster Hand**

Dieser Band kennt **alle ICE-Bauarten**



160 Seiten · € (D) 19,99

Hier mehr erfahren!



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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Alleskönner für Bundesbahn-Züge

Verglichen
& gemessen

DB-Baureihe E 410 in HO ■ Die deutschen Mehrsystem-Elloks gehörten zu den Wegbereitern des grenzüberschreitenden europäischen Fernverkehrs ohne Lokwechsel. Wir testen die aktuelle Piko-Neukonstruktion gegen das einst richtungsweisende Ellokmodell von L.S. Models

Der Mangel an einer E 410 im aktuellen HO-Markt war für Piko Anlass genug, gerade diese Lok für eine Neukonstruktion auszuwählen. Die seit einigen Monaten erhältliche Ellokminiatur aus Sonneberg lässt sich gut mit der letzten Auflage von L.S. Models vergleichen. Allerdings sind die Modelle nicht hundertprozentig identisch, denn LSM wählte ein Vorbild, das von BBC elektrisch ausgerüstet wurde, wäh-

rend Piko eine AEG-Maschine aussuchte. Insofern unterscheiden sie sich in manchem Detail markant. Die Frage vor dem Test lautete: Ist das Modell aus Belgien immer noch Stand der Dinge oder kann Piko das vorgegebene hohe Level noch toppen?

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Sowohl LSM als auch Piko griffen auf übliche Konfigurationen

zurück, die für Drehgestelllokomotiven üblich sind: Ein Hauptrahmen aus Metalldruckguss nimmt den längs liegenden Motor auf. Darüber ist die Platine mit Decoderschnittstelle angebracht. Die Dachbestückungen sind aufgrund der unterschiedlichen Vorbildtypen hinsichtlich der elektrischen Ausrüstung verschieden. Drehbar im Rahmen gelagert sind die Getriebekästen, die die Rahmenblenden und Antriebsradsätze aufnehmen.

➤ **LSM** – Der Metallrahmen hat die gleiche Höhe wie bei Piko, weswegen beide Modelle annähernd die gleiche Masse erreichen. Die Platine, die etwa ein Drittel der Rahmenlänge einnimmt, ist einseitig mit zahlreichen elektronischen Bauelementen bestückt. Etliche winzige SMD-Widerstände und Transistoren sind auszumachen, dazu noch zwei geschirmte SMD-Drosseln. Außerdem gibt es zwei liegende Flachsteckbuchsen, die die

Im Dachbereich erkennt man die unterschiedliche Dachausrüstung der BBC-Variante von L.S. Models; die Stromabnehmer entsprechen nicht mehr heutigen Qualitätsansprüchen



L.S. Models

Piko-Ellok mit Nachbildung der elektrischen Ausrüstung von AEG und vorbildgerechten Stromabnehmern. Auch die übrige Dachgestaltung entspricht dem Vorbild



Piko

Flexplatinen zur Frontbeleuchtung aufnehmen. Eine vertikale Steckerleiste mit Federstiften zur Gehäusekontaktierung von Stromabnehmern und Kabinenbeleuchtung ist ebenfalls angebaut. Dünne Drähte zur Anbindung des Motors und der Federbleche der Drehgestelle sind direkt auf die Platine gelötet. Dazu gibt es eine 21-polige MCT-Schnittstelle. Zwei Jumper dienen der Umstellung auf Fahrleitungsbetrieb und der Abschaltung des oberen Spitzensignals. An beiden Fronten des Rahmens sind vertikal die Leiterplatten der LED-Beleuchtung angebracht.

Eine runde Schallkapsel über einem der beiden Drehgestelle ist für die Aufnahme eines Lautsprechers vorbereitet. Unten am Rahmen sind Druckluftbehälter und Staukästen angeklipst. Vor den Drehgestellen sind die Kurzkupplungskulissen in den Rahmen eingelassen. Das Gehäuse ist einteilig, lediglich die Führerstände samt den durchsichtigen Fenstern sind eigene Bauteile. Vier zierliche Stromabnehmer bilden in drei unterschiedlichen Bauarten die Dachausrüstung, die durch dünne Dachleitungen miteinander verbunden sind. An den Fronten sind Aufnahmen für die Hakenkupplung vorgesehen. Bremsschläuche zum Befestigen an der Karosseriekante liegen bei. Die Unterseite der Getriebekästen ist vollkommen glatt.

↑ Piko – Der Metallrahmen nimmt einen Standardmotor mit beidseitigen Schwungscheiben auf. Mittels Kardanwellen und Schnecken werden die Getriebeboxen der Drehgestelle angetrieben. Oberhalb des Motors ist die zweite Rahmenhälfte angeschraubt. Darüber sitzt die Platine, die so gut wie ohne Bauteilbestückung auskommt. Nur ein Speicherkondensator ist zu sehen. Außerdem verfügt die

Leiterplatte über eine PluX22-Digitalschnittstelle und an den schmalseitigen Enden über je drei vergoldete Kontaktflächen. Drähte verbinden die Leiterplatte mit dem Motor sowie der Beleuchtung. Die Kabel zu den Frontleiterplatten sind exakt am Rahmen entlanggeführt, was für ein sauberes Erscheinungsbild im Inneren sorgt. Über der Platine ist noch ein weiterer Rahmen zur Gewichtserhöhung angeschraubt. Daneben sitzt ein großvolumiges Gehäuse, das einen Lautsprecher aufnehmen kann. Die Bestückung der Baugruppe zwischen den Drehgestellen ist allerdings unterschiedlich, wie es auch beim Vorbild der AEG-Loks 001 bis 003 und der BBC-Loks 011 und 012 der Fall ist. Die Unterseiten der Getriebeboxen sind detaillierter als bei LSM ausgeführt, ansatzweise sind die Fahrmotoren wiedergegeben. Die an sich einteilige Karosserie wird mittels vier Schrauben vom Chassis gelöst, jedoch sind bei Piko nicht nur Fenster und Kabineninneres eigene Bauteile, sondern auch der Dachaufbau und die Lüfterbänder. Die Stromabnehmer sind ähnlich, aber ohne stromleitende Funktion.

Maßgenauigkeit

↑ LSM/Piko – Beide Hersteller bieten maßhaltige Modelle an. Abweichungen vom Vorbild, sofern überhaupt vorhanden, bewegen sich im unteren Zehntelmillimeterbereich. Sogar das Maß der abgebügelten Stromabnehmer bezogen auf die Schienenoberkante stimmt mit dem Vorbild überein. Die Räder sind im Durchmesser fast am Wert einer fabrikneuen Lok.

Langsamfahrverhalten

→ LSM – In der kleinsten Fahrstufe mit 1,5 Volt beim verwendeten Halbwellenfahrrégler „galoppiert“ das Modell mit 7 km/h übers Gleis.

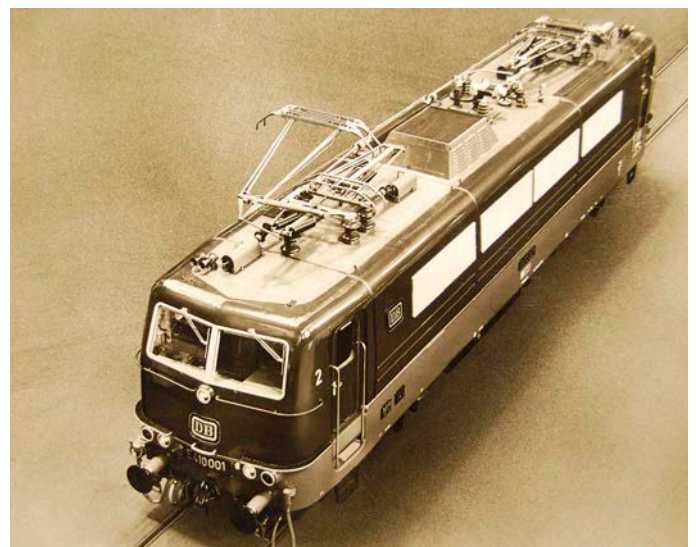


Die Fronten mit angesetzten Scheibenwischern, Fensterahmen und den Details am Pufferträger sind nahezu identisch gestaltet; auch die Anschriften sind stimmig Wolfgang Bdinke (3)

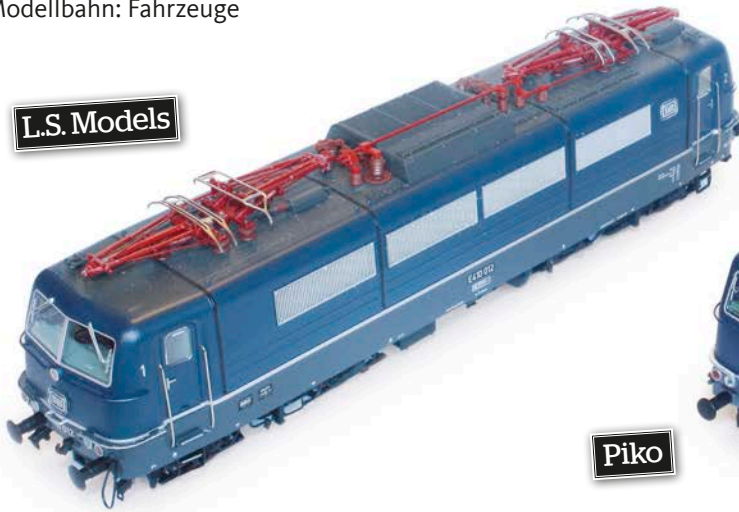
Fakten zu den H0-Modellen

	L.S. Models E 410 012 DB	Piko E 410 001 DB
Artikelnummer	16011	21000
erstes Baujahr	2010	2025
Stromsystem	NEM-Gleichstrom	NEM-Gleichstrom
Digitalschnittstelle	21MTC/NEM 660	PluX 22/NEM 658
Motor/Schwungmasse	fünfpoliger Standardmotor/zwei	fünfpoliger Standardmotor/zwei
Getriebe	Kardanwellen auf zwei Schnecken/Stirnräder	
Treibradsätze/Haftreifen	4/2	4/2
Eigenmasse	433 g	484 g
Preis (UvP)	223,90 € (2010)	209,00 €

Mit der „Europalok“ 410 001 warb Krupp für die neue Mehrsystemlok. Die Dachaufbauten erlauben einen guten Vergleich mit dem aktuell verfügbaren Piko-Modell Werk/Slg. Technik/Media



L.S. Models



Piko



Gut sind die Unterschiede der Dachausrüstung bei der BBC- und AEG-Lok zu erkennen

Weichen mit unpolarisierten Herzstücken durchläuft die Lok problemlos. Die diametrale Anordnung der Haftreifen hilft beim ruckfreien Passieren von Weichen ebenso wie die doch üppigen Schwungmassen des Antriebsmotors.

↑ **Piko** – Mit unter 2 km/h tastet sich das Modell von einem spannungslosen Herzstück zum nächsten, ohne nur einmal zu ruckeln.

Streckenfahrtverhalten

Durch die gut auslenkenden Drehgestelle können die Loks auch engste Gleisradien problemlos durchfahren.

↑ **LSM** – Der Motor zusammen mit den beiden gut dimensionierten Schwungmassen verleiht dem Modell angenehme Fahreigenschaften. Besonders gelenkig eingebaute Drehgestelle helfen mit, alle acht Räder immer fest im Gleis zu halten. Bei Nennspannung liegt die Höchstgeschwindigkeit bei umgerechnet 180 km/h, also noch innerhalb der NEM-Toleranz.

↑ **Piko** – Bei fast vollem Reglerausschlag erreicht das Modell ziemlich genau die Bauartgeschwindigkeit. Nur 10 km/h mehr als beim Vorbild sind es bei zwölf Volt. Der etwas höhere Spurkranz sorgt hingegen für eine sicherere Gleisführung. Vor allem durch die Doppelschwungmasse am

Motor wird ein gleichmäßiges Fahrverhalten erreicht.

Ausrollverhalten

↑ **LSM/Piko** – Bei Spannungsunterbrechung brauchen das Modell aus Belgien 24 und die Sonneberger Ellok 18 Zentimeter bis zum Stillstand. Das genügt, um spannungslose Blockstellenbereiche nicht zu überfahren.

Zugkraft

↑ **LSM** – Mit 160 Gramm erreicht die Ellok den weitaus besseren Zuglastwert der beiden Kandidaten. Unser Testzug mit fünf leicht laufenden Reisezugwagen war auch in der Steigung kein Problem.

↑ **Piko** – Die 110 Gramm sind für eine Streckenlokomotive entschieden zu

wenig. Damit sind kaum mehr als drei bis vier Reisezugwagen als Zuglast möglich. Nachdem der Radsatz mit Haftreifen nach außen verlegt wurde, war die Zugkraft der E 410 012 von LSM ebenbürtig.

Stromabnahme

Die Kandidaten nehmen mit allen acht Rädern Strom vom Gleis ab, wenn man die zwei mit Haftreifen bewehrten Räder dazuzählt.

↑ **LSM** – Am Getriebekasten befestigte Federbleche kontaktieren die Innenflächen aller Räder. Damit kann sich zwischen dem Berührungspunkt Federblech/Innenrad kaum Schmutz ansammeln. Zur gleichmäßigen Verteilung der Stromabnahme über die Loklänge sind die

Haftreifen diametral an den Außenradsätzen angeordnet. Durch die beweglich gelagerten Drehgestelle dienen zumindest sechs Räder jederzeit zur Stromleitung. Damit ist eine unterbrechungsfreie Stromaufnahme sichergestellt.

↑ **Piko** – Leicht federnde Kontaktbleche liegen ebenfalls auf der Innenseite der Radscheiben auf. Egal, ob die Haftreifen an den inneren Radsätzen wirken oder umgebaut an den Außenseiten: Jede Weichenstraßenkombination wird sicher befahren.

Wartungsfreundlichkeit

↑ **LSM** – Für Wartungsarbeiten muss man das Gehäuse spreizen und vom Fahrwerk abziehen. Um zum Motor zu gelangen, müssen vier Befestigungsschrauben der Platine gelöst werden. Dazu sind noch die Anschlussdrähte zum Motor und zu den Federblechen abzulöten und die Flexplatinen abzuziehen. Sollen die Haftreifen getauscht werden, muss die Bodenplatte der Getriebekästen abgeschraubt werden. Beim Einsetzen der Radsätze ist darauf zu achten, dass diese kontaktierenden Federbleche sauber an den Radinnenseiten aufliegen und nicht verbogen werden. Decoder- und Lautsprecher-einbau sind die einfachsten Übungen: Einfach Schnittstellenstecker abziehen, Decoder

Zum Vorbild

Im Jahr 1964 erhielten AEG, BBC und Krupp den Auftrag der DB, eine Mehrsystem-Ellok zu entwickeln, um unter verschiedenen Fahrdrachtspannungen fahren zu können. Erst wurden vier Einheiten für das deutsche und französische Netz produziert (15 kV/16,7 Hz und 25 kV/50 Hz) und als Baureihe E 310 bzw. später 181.0-1 eingereiht. Dazu kamen fünf Maschinen, die auch das Gleichstromnetz mit 3 und 1,5 Kilovolt in Belgien bzw. Frankreich nutzen konnten. Diese wurden als E 410

bezeichnet. AEG rüstete die Loks mit den Ordnungsnummern 001 bis 003 und BBC die Loks 011 und 012 aus. Auffälliges Erkennungsmerkmal waren die vier unterschiedlichen Einholm-Pantografen, um in den unterschiedlichen Stromnetzen operieren zu können. Später erhielten diese fünf Loks die Baureihennummer 184. Die beiden BBC-Loks wurden schon früh ausgemustert (kurz nach 1980), die anderen drei erst vor bzw. nach der Jahrtausendwende.

WB

einstecken und Lautsprecher in die vorgesehene Kapsel legen. Im Transportkarton ist ein Schaumstoffeinsatz eingesetzt, der gut vor Schäden am weitgehend zugerüsteten Modell schützt. Obendrein gibt es ein Tütchen mit mehreren Kleinteilen, sollte am Modell etwas verlorengehen. Ein übersichtliches Faltblatt in Deutsch und Englisch ist gleichzeitig Betriebsanleitung und Ersatzteilliste.

➔ **Piko** – Hier müssen vier Schrauben an der Chassisunterseite gelöst werden, um das Gehäuse abheben zu können. Aber selbst dann fällt das Chassis nicht einfach heraus, sondern muss mit spitzen Gegenständen an den Fronten aus dem Gehäuse gehoben werden. Das geht besser, wenn man die Zapfen der Hakenkupplung an der Innenseite des Gehäuses plan schneidet. Um den Motor freizulegen, muss zuerst der oberste Rahmen abgeschraubt werden und erst dann die drunter liegende Platine. Insgesamt sind sechs Schrauben zu lösen und sechs Drähte abzulöten. Die Anschlusskabel der Lichtplatinen können an der Hauptplatine verbleiben, allerdings muss man die LED-Platinen vom Rahmen abziehen.

Einfacher sind die Radsätze auszubauen: Zwei Schrauben unten an der Getriebebox reichen, um die Getriebedeckel abheben zu können. Der Karton beinhaltet eine transparente Tiefziehschale, die die Lok aufnimmt. So ist das Modell gut während des Transports geschützt. Einige Zurüstteile sind selbst zu montieren. Eine Betriebsanleitung samt Ersatzteilliste liegt bei.

TECHNISCHE WERTUNG

➔ **L.S. Models (1,6)**

➔ **Piko (1,3)**

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Beide Probanden können ausgezeichnet detaillierte Aufbauten vorweisen. Allerdings unterscheiden sich die Modelle in ein paar wesentlichen Punkten. Das sind vor allem die Dachausrüstung und die zentrale Bodengruppe. Da Piko ein Modell des Ausrüsters AEG nachbaute, muss sich dieses zwangsweise von der BBC-Lok von LSM unterscheiden. Beide Prüflinge sind offensichtlich im Zustand kurz nach der Auslieferung dargestellt und mit Einholmstromabnehmern der Bauart SBS 66 ausgestattet. Sie verfügen über unterschiedliche Paletten, um in den Bahnnetzen von DB, NS, SBB, SNCB und SNCF eingesetzt werden zu können. Dabei sind die Panto-Antriebe seitlich neben die Bügel gelegt, da diese aus Platzgründen nicht mittig in der Längsachse angeordnet werden konnten. Die Lokkästen sind vorbildgerecht in Kabinensegmente und drei Maschinenraumhauben unterteilt. Die Längssicken entlang des Maschinenraums sind gleich wiedergegeben. Beide Loks sind ohne Lokführerfigur unterwegs. Die Gestaltung der Fronten ist bei beiden Modellen gut gelungen.

➔ **LSM** – Die filigranen Aufstiegsleitern zum

L.S. Models



Die Unterseite des LSM-Modells ist im Vergleich zur Elektrolokomotive von Piko deutlich schlichter gestaltet. Auch die Haftreifenanordnung ist bei beiden Konstruktionen unterschiedlich gelöst

Piko

L.S. Models



Piko



Obwohl das Antriebskonzept identisch ist, wirkt das Innenleben der Piko-Lok (unten) aufgeräumter. Auch die Umsetzung des Spitzensignals ist unterschiedlich gelöst

Wolfgang Bdinke (3)

Führerstand sind direkt an der Unterkante des Gehäuses angebracht. Trotzdem haben die Drehgestelle genügend Raum, um ordentlich auszulenken. Der Arbeitsplatz des Lokführers besteht aus einem einfarbig gespritzten Teil mit farbig ab-

gesetztem Sitz. Metallgeätzte Scheibenwischer sind separat angesetzt und filigran ausgeführt. Die Griffstangen aus Stahldraht sind werkseitig montiert, die Trittbretter um die Fronten fein geätzte Bleche.

Die DB-Kekse sind aufgedruckt, solche als Ätzteile liegen bei, decken diese aber nicht vollflächig ab. Die Verbindungsnahte der einzelnen Modulaufbauten sind in ihrer Struktur richtig wiedergegeben. Die Dachinstallationen sind gut nachgebildet, soweit die zur Verfügung stehenden Bilder dies belegen. Die Befestigungsösen der Panto-Grundrahmen zum Gehäuse hin ragen über die Paletten hinaus. Das fällt zwar kaum auf, ist bei genauem Hinsehen aber stö-

Maßstabelle Baureihe E 410 DB

Maße in mm	Vorbild	1:87	Piko	L.S. Models
Länge über Puffer	16.950	194,8	194,8	194,7
Höhe abgebugelter Panto über SO	4.182	48,1	48,0	48,0
Höhe Dachoberkante über SO	3.612	41,5	41,3	41,3
Lokbreite über Griffstangen	3.078	35,4	35,6	35,4
Drehzapfenabstand	9.000	103,5	103,5	103,5
Drehgestellachsstand	3.100	35,6	35,6	35,6
Raddurchmesser	1.250	14,4	14,3	14,4
Spurkranzhöhe	–	1,2 mm (NEM)	1,0	0,8



Die Aufstiegsleitern sind am LSM-Modell vorbildgerecht am Aufbau befestigt. Piko hat die praxistaugliche Variante mit am Drehgestell montierten Leitern gewählt *Wolfgang Bdinka (3)*

rend. Falsch sind allerdings die schrägen Streben an den Oberarmen des Stromabnehmers, die die Loks anfänglich nicht hatten. Dafür fehlen dort die seitlichen Parallelstreben.

↑ **Piko** – Hier sind die Aufstiegsleitern am Drehgestell angebracht, was für einen störungsfreien Betrieb von Vorteil ist. Die Kabinenausstattung und der Lokführersitz sind in einer Farbe gehalten. Ein Highlight ist die beleuchtete Armaturentafel. Zusätzlich lassen sich Sonnenblenden an den Frontscheiben anbringen. Geätzte Scheibenwischer reinigen auch beim Piko-Modell die Scheiben. Die Trittleisten rund um die Front sind am Gehäuse angespritzt und daher nicht durchbrochen.

Die DB-Kekse sind erhaben mitgespritzt und „verchromt“ bedruckt. Die Verbindungsnahte der einzelnen Gehäusemodule sind nicht so ausgeprägt dargestellt. Gut detailliert ist das Dach; dessen Ausrüstung sieht herstellerbedingt natürlich ganz anders aus als bei LSM. Gleich ist nur die Anordnung der Dachstromabnehmer. Befestigt werden diese nur durch die filigranen Steckisolatoren.

Das sieht zwar toll aus, ist aber beim Einsatz unter der Fahrleitung etwas kritisch. Außerdem sind die Abstände der Doppelschleifleisten an den Gleichstrom-Pantos etwas zu groß. Zudem scheint der Abstand zwischen Gleich- und Wechselstrombügel etwas eng zu sein.

Fahrgestell und Räder

Gemeinsam ist den Modellen die Lösung mit Brückenrahmen und zweiachsigen, drehbar und gelenkig gelagerten Fahrwerken.

↑ **LSM** – Die Räder verfügen über Vollmetallscheiben, in deren Zentrum Kunststoffscheiben eingelegt sind: Auf einer Seite eine Nachbildung des Hohlwellensternes,

wobei die gesamte Radfläche – Radreifen wie Radstern – rot lackiert ist. Auf der gegenüberliegenden Seite findet man einen Einsatz mit der Gummiring-Kardantrieb-Nachbildung in Schwarz, wobei dann nur der Radkranz rot lackiert ist. Die Drehgestellblenden zeichnen sich durch eine realistische Tiefenwirkung aus. Die Bremsbacken liegen dicht an den Radlauflächen an. Separat angebrachte Bauteile wie Dämpfer oder Messleitungen steigern den Tiefeneffekt. Die 0,8 Millimeter niedrigen Spurkränze sorgen für eine vorbildgerechte Optik.

↑ **Piko** – Noch eine Spur besser geht es bei den Sonnebergern: Die Räder bestehen hier aus metallenen

Radreifen und Radsternen in rotem und schwarzem Kunststoff. Somit sind die Radsterne durchbrochen, was zwar vorbildgerecht ist, aber leider hinter den gut detaillierten Drehgestellblenden fast verschwindet. Auch Piko bedruckt die Radreifen rot. Die Drehgestelle wirken noch eine Spur realistischer als beim Mitbewerber, die Rahmenblende nimmt die Trittstufen für die Führerstände auf. Die Spurkränze mit einem Millimeter beeinträchtigen die gute Optik keineswegs.

Farbgebung

Die Lokkästen beider Modelle sind in Stahlblau (RAL 5011), die Lokrahmen in Anthrazitgrau (7016), die Fahrwerke in Tiefschwarz (9005), das Dach in Umbragrau (7022), die Räder in Karminrot (3002) und die Lüftungsgitter in Weißaluminium (9006) lackiert.

↑ **LSM** – Verglichen mit RAL-Farbkarten wirken seidenmatte Farbtöne heller, aber vermitteln trotzdem einen realistischen Eindruck. Toll wirken die zweifarbig gehaltenen Räder. Die leicht ausgeblichen wirkende Farbgebung entspricht einer Lok in täglichem Einsatz. Obwohl die Lüftergitter am Gehäuse angespritzt sind, erweckt die perfekte Lackierung doch den Eindruck, es könnte sich um separat angesetzte Bauteile handeln. Die Zierringe an den Scheinwerfern sind durch

Fahrwertetabelle

	L.S. Models E 410 012 DB	Piko E 410 001 DB
Langsamfahrtverhalten		
$v_{\min}$	7 km/h bei 1,5 Volt/110 mA	1,8 km/h bei 1,5 Volt/80 mA
Streckenfahrtverhalten		
v_{Vorbild}	150 km/h bei 10,1 Volt/280 mA	150 km/h bei 10,6 Volt/290 mA
$v_{\max}$	180 km/h bei 12,0 Volt/380 mA	160 km/h bei 12,0 Volt/380 mA
Ausrollweg aus $v_{\max}$	240 mm	180 mm
Zugkraft bei $v_{\max}$	160 g bei 12,0 Volt/630 mA	110 g bei 12,0 Volt/610 mA (160 g nach Radsatztausch)

ihre chromsilberne Bedruckung gut sichtbar.

↑ **Piko** – Das Grau des Rahmens und der Dachaufbauten fällt eine Spur heller aus. Wenn man verschiedenen Farbfotos Glauben schenken kann, dürften diese leichten Farbunterschiede auch stimmen. Die leuchtend roten Radscheiben hat die Lok wohl nur beim Roll-out gehabt. Sehr gut gefallen die farblich abgehobenen Endhörner der Stromabnehmer. Die Lampenringe fallen zwar schön dünn aus, aber der eher mattsilberne Farbauftrag bringt sie nicht voll zur Geltung.

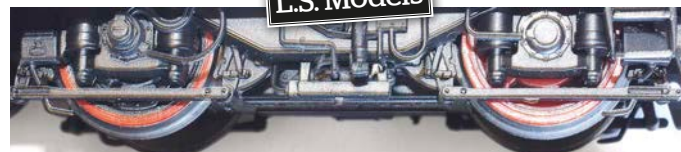
Beschriftung

↑ **LSM** – Einwandfrei ist die Bedruckung an Führerstandsfronten und Rahmen. Alle Beschriftungen sind wiedergegeben. Einige der Drucke sind derart winzig, dass sie selbst mit der Lupe nur schwer zu lesen sind, aber trotzdem konturscharf bleiben. Als Revisionsdatum ist der 1. April 1967 angegeben. Gewichtsangaben sind ebenso vorhanden wie Längenangaben, Betriebsnummer E 410 012 und Herstellerplaketten von BBC und Krupp sowie die Nummerierung der Führerstände.

↑ **Piko** – Gut mit Lupe sind die konturscharfen Beschriftungen dieses Modells lesbar. Als E 410 001 ist die Lok beschriftet. Die Firmenschilder von AEG und Krupp sind aufgedruckt. Allerdings wirken alle weißen Schriften recht blass. Das Revisionsdatum lässt sich nicht ausmachen. Nahm hier Piko das Abnahmefoto von E 410 002 zum Vorbild, dürfte die am Modell ersichtliche Beschriftung sogar stimmen. Sehr schön kommen hingegen die verchromten DB-Kekse heraus.

Beleuchtung

Obwohl die Loks nur Scheinwerfer mit kleinem Durch-



Die Drehgestellblenden von LSM (oben) und Piko zeigen nahezu alle Baugruppen und Details des Vorbilds. Manches wirkt bei Piko aber etwas zierlicher umgesetzt



Die von Piko gefertigten Räder (links) haben einen eingesetzten und durchbrochenen Kunststoffkern, was dem Original recht nahekommt. Die LSM-Ausführung ist schlichter

messer haben, ist der Lichtaustritt bei beiden Modellen gut.

→ **LSM** – Von der senkrecht stehenden Beleuchtungsplatine an den Fronten wird das Licht der LED durch kurze Lichtleiter in Stärke der Gehäusewand nach außen geleitet. Bei vollen zwölf Volt Betriebsspannung dringt entweder weißes oder rotes Licht aus den unteren vier Scheinwerfern. Das Stirnlicht kann auch analog aktiviert werden, indem ein Jumper an der Hauptplatine umgesteckt wird. Ohne diesen dritten Scheinwerfer wird die Lok in Belgien und zeitweise auch in Frankreich eingesetzt. Zwischen zweieinhalb und drei Volt beginnt die Beleuchtung, zaghaft Wirkung zu zeigen. Erst bei voller Spannung ist der Lichtaustritt hell genug.

↑ **Piko** – Vom mechanischen Konzept her ähnelt die Beleuchtung jener von LSM, allerdings ist das dritte Spitzenlicht analog immer aktiv. Die Leuchtkraft aller Scheinwerfer ist intensiver als

beim Mitbewerber – zumindest bei voller Spannung. Die Zugspitzensignale zeigen angenehm weißes Licht und die Schlussleuchten kräftiges Rot. Gut sichtbar ist das beleuchtete Fahrpult, dessen Licht analog immer sichtbar ist.

OPTISCHE WERTUNG

↑ **L.S. Models (1,6)**

↑ **Piko (1,2)**

FAZIT DES TESTERS

Obwohl das Modell der Belgier schon fünfzehn Jahre alt ist, sieht man dieser Lok ihr Alter nicht an. Formentechnisch ist diese Miniatur immer noch absolut up to date. Unterschiede offenbaren sich erst nach Abheben des Gehäuses. Zwar erfüllt die verbaute Technik von E 410 012 immer noch hohe Ansprüche, doch im Vergleich zu Piko sieht man schon, was heute Fertigungsstandard ist. So haben sich Flexplatinen als Verbindung

zwischen Hauptplatine und Beleuchtungen nicht wirklich durchgesetzt. Leiterbahnunterbrechungen kommen vor und sind kaum zu reparieren. Leider ist die Lok der Belgier kaum mehr aufzutreiben, selbst auf Tauschbörsen und Verkaufsplattformen im Internet nicht. Das ist aber nicht so tragisch, denn die zwei BBC-Loks galten beim Vorbild als extrem schadanfällig und kamen eher selten zum Einsatz, weswegen das Sonneberger Pendant beim Vorbild häufiger auf Schienen anzutreffen war. Feintuning scheint es aber nach wie vor bei den Ausführungen der Pantografen zu geben. Die Sache mit der Zugkraft bei Piko müsste so nicht sein, das verhängelt diesem Modell eine noch bessere Note.

↑ **LSM (1,6)** – Die Belgier beweisen, dass ihr Modell damals dem Standard weit voraus war, denn es kann mit weitaus moderneren Konstruktionen immer noch sehr gut mithalten, speziell im Formenbau und bei der Lackierung/Bedruckung und Detaillierung. Das betrifft besonders die sattere Bedruckung und die etwas ausgeprägtere Darstellung der Stoßfugen an den Karoseriesegmenten.

↑ **Piko (1,2)** – Und wieder fließen die neuesten Errungenschaften in ein Lokmodell ein: Feine Stromabnehmer, Armaturenbeleuchtung und Pufferkondensator sowie ganz allgemein die Laufkultur sind Zutaten jüngster Modellgenerationen. So beweisen die Sonneberger, dass dort Innovationen und Zukunftsorientierung zu Hause sind. Die Erhöhung der Zugkraft lässt sich selbst von ungeübten Modellbahnern verbessern, was den Nutzwert erheblich steigert. Immerhin ist das Modell mit rund 200 Euro auch ein faires Angebot. *Wolfgang Bdinke*

Alte Märklin-Lok

mit modernisiertem Innenleben

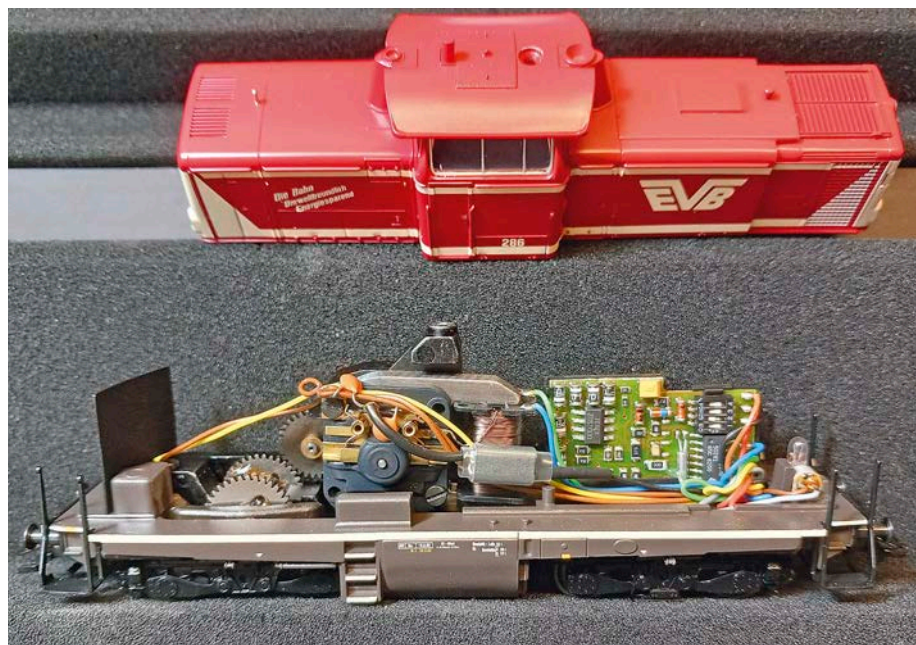
Digitalumbau der V 100 von Märklin ■ Wer ältere Lokkonstruktionen für den Digitalbetrieb umrüsten will, steht mittlerweile vor der Qual der Wahl. Deshalb zeigen wir anhand eines betagten H0-Diesellokmodells die unterschiedlichen Möglichkeiten auf und testen sie gegeneinander



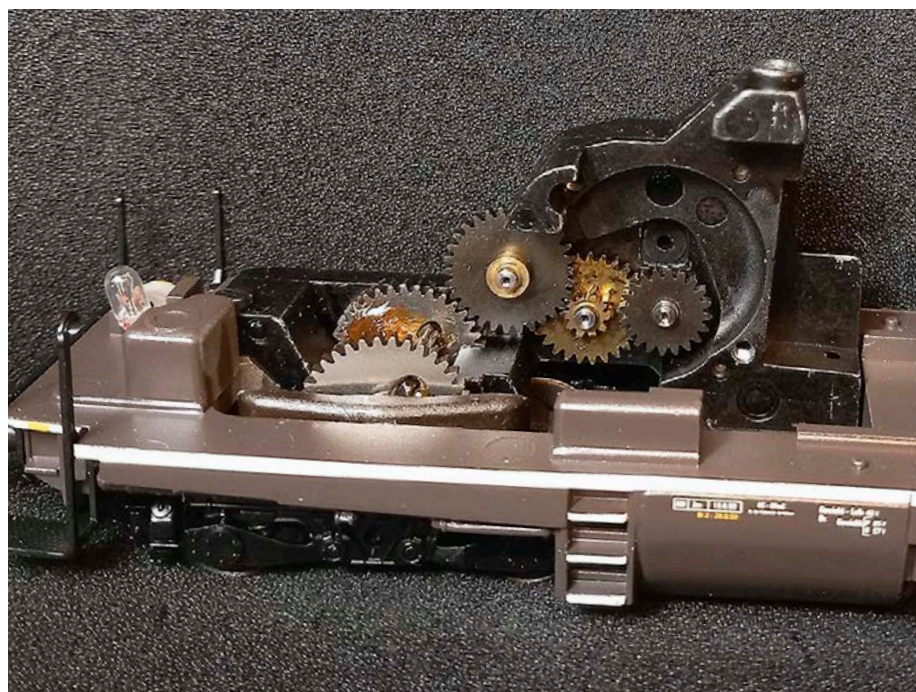
Das vorliegende H0-Modell der V 100 entspricht der alten Märklin-Konstruktion in der letzten Entwicklungsstufe mit klassischem Trommelkollektor-Motor. Für einen Digitalumbau hat man mehrere Möglichkeiten: Einbau des Märklin-Umrüstsatzes oder des Premium-Antriebs von sb modellbau, bei dem am Motor- und Getriebeträger gefräst werden muss, bzw. die Nutzung des passend für die vorhandenen Befestigungsbohrungen erhältlichen sb-Glockenanker-Motors.

Umbau mit neuem Motor

Da ich das Konzept des Antriebes von sb modellbau interessant finde, wurde dieser ausgewählt. Der Antriebssatz besteht aus einem Glockenanker-Motor, auf dem ein Zahnrad analog dem Märklin-Antrieb aufgespresst ist. Zur Befestigung in der Lok wurde mittels 3D-Druck ein Halter konstruiert, in dem der Motor eingepresst ist. Dieser Halter weist am Rand Bohrungen auf, die passend für die Märklin-Befestigungen sind. Der Umbau geht analog zu dem mit originalen Märklin-Komponenten vonstatten: Zuerst wird sämtliche alte Technik wie Motorschild, Anker, Feldmagnet und Umschalter/Elektronik/Delta-Decoder aus der Lok entfernt. Bei der Gelegenheit wird auch gleich das Getriebe gereinigt. Für den Einbau des Motors muss zuerst das Kunststofflager des alten Ankers an der Getriebeseite herausgedrückt werden, was mittels Schraubendreher leicht geht. Anschließend kann mit den alten Schrauben der neue Motor in den vorhandenen Befestigungspunkten verschraubt werden. Wenn nicht in der Lok vorhanden, muss bei diesem Schritt eine Massefahne mit angeklemt werden. Durch das Loch, in dem das Kunststofflager saß, kann das Zahnspiel des neuen Motors zum Getriebe überprüft werden. Sollte es nicht exakt passen, löst man die Schrauben minimal, um den Motor zu verschieben.



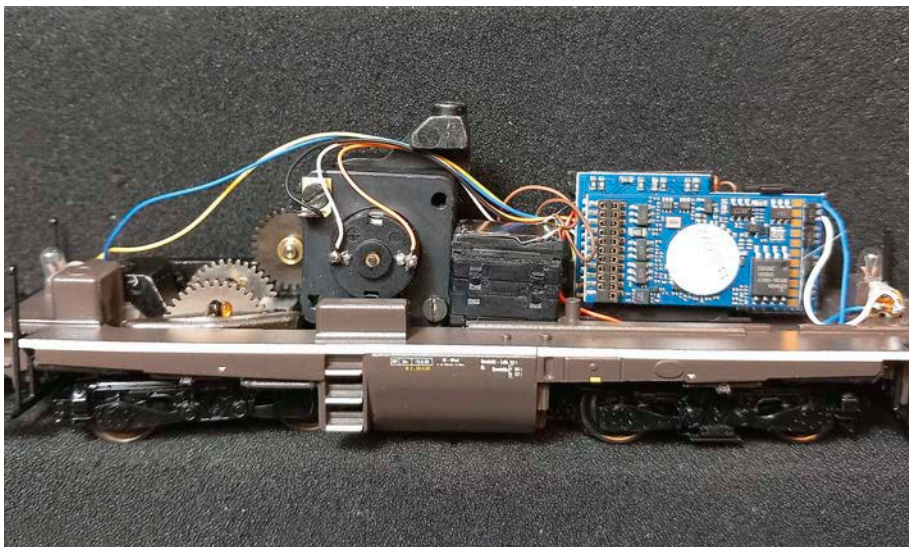
Nachdem das Gehäuse der Märklin-Diesellok in der EVB-Lackierung abgeschraubt ist, wird die ab Werk verbaute ältere Antriebs- und Digitaltechnik sichtbar



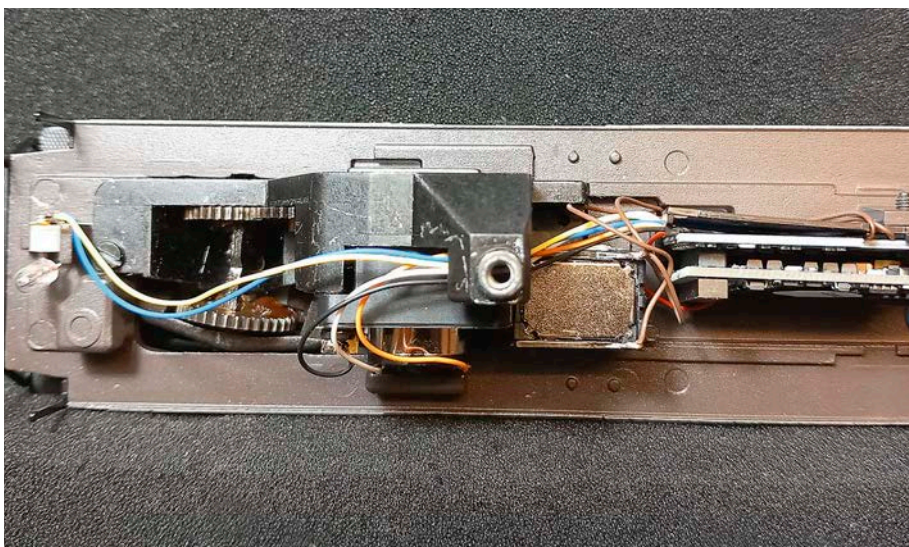
Nachdem man alle alten Technikkomponenten ausgebaut hat, muss auch das vorhandene Motorlager auf der Getriebeseite für den Umbau entfernt werden



Der sb-Nachrüstantrieb mit seinem im 3D-Druck gefertigten Gehäuse ist mittels der originalen Märklin-Schrauben montiert. Das Getriebe lässt sich leicht drehen



Wenn der Austauschmotor, der neue Digitaldecoder und der Lautsprecher eingebaut sind und alles verkabelt ist, kann die erste Probefahrt erfolgen



In der Ansicht von oben erkennt man gut den neu angeschraubten Motor, den Lautsprecher sowie die ausgetauschten Elektronikkomponenten Soenke Janssen (5)

Da durch den deutlich kleineren Motor mehr Freiraum in der Lok entstanden ist – die Spule des Feldmagneten entfällt ja –, wäre Platz für ein Soundpaket oder einen Pufferkondensator. An die Stelle, an der früher der Feldmagnet saß, wurde ein Lautsprecher platziert. Für den Decoder habe ich eine 21MTC-Schnittstelle in die alte Halterung des Delta-Decoders eingesetzt. Der Verkabelungsaufwand ist hier wieder identisch mit anderen Umbauten. Die Drosseln in den Motorzuleitungen, die man von Märklin-Motoren kennt, entfallen. Nachdem der mechanische Umbau abgeschlossen ist, folgt die Programmierung des Decoders. Hierbei ist es ratsam, auf einen Programmer mit PC-Software zurückzugreifen. Da ich einen ESU-Loksound-5-Decoder nutze, programmierte ich diesen mittels ESU-Software. Für die Motor-CV sind jene Angaben, die sb modellbau vorgibt, recht gut und bedürfen keinerlei Anpassung. Empfehlenswert ist es aber, die elektronische Parkbremse bei der Programmierung zu aktivieren. Diese verhindert im Stand ein Wegrollen der Lok, da der Glockenanker-Motor eine nur geringe Selbsthemmung aufweist.

Vergleich zu anderen Motoren

In meinem Bestand befinden sich neben dem genannten Umbauobjekt noch zwei weitere V 100 von Märklin. Die eine hat das gleiche Getriebe, nur ist hier der Märklin-Umrüst-satz für den Scheibenkollektor mit alter Motorhalterung verbaut. Die zweite V 100 ist eine Neukonstruktion von 2015 mit Mittelmotor und Antrieb über Schnecke/Stirnrad-Getriebe. So bot sich ein kleiner Vergleich regelrecht an, bei dem es darum ging, die Stärken und Schwächen der Antriebsvarianten aufzuzeigen. Der Testzug aus zehn vierachsigen Kesselwagen wurde von allen Diesellok-Varianten die Rampen hochgezogen und auch in der Steigung problemlos angefahren. Bei einer Bremsung des Zuges im Gefälle fällt auf, dass die Lok mit dem neuen sb-Umrüst-satz deutlich länger ausrollt, da die Zuggarnitur nachschiebt. Wenn man den Fokus auf den Rangierbetrieb legt, läuft der sb-Antrieb seidenweich und bewegt die Lok mit minimaler Geschwindigkeit. Etwas schneller sind die V 100 mit Märklin-Mittelmotor und die Ausführung mit dem klassischen Fünfpoler unterwegs. Einziger Wermutstropfen im Betrieb der hier vorgestellten Ausführung ist die höhere Geräuschkulisse des sb-Motors in Kombination mit dem Stirnradgetriebe. Der fünfpolige Motor sowie der Mittelmotor sind wesentlich leiser. Soenke Janssen

Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.
Anzeigenpreise 4C-€ 140,-; zzgl. MwSt.

Kontakt: Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlösschen
A4 Abfahrt 84 · Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de · www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - O - HO - TT - N - Z - Schmalspuren



www.elriwa.de

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo. - Fr. 09:00 - 17:00 Uhr | Sa. 09:00 - 15:00 Uhr

mein-MBS.de



MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

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

MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien,
Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, **KEINE** Versandlisten!



Seit über 100 Jahren für Sie da!



Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00 Uhr

Kleine Bahn-Börse

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht.
Bitte senden Sie ihre Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren
Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

Verkaufe eine Eisenbahnanlage bestehend aus: 2 Platten (1,30x80); 1 Drehscheibe der Firma Fleischmann; 3x elektr. Schweißlichter der Firma Viessmann, 1x Brandflackern, Kontaktleisten ca. 10-15 Stk, Tastenpulte ca. 23 Stk, Signale ca. 20 Stk. Eigenbau, Ein-, Vor- und Ausfahrtsignale Eigenbau. DV der DR ca. 140 Lampen, Weichen ca. 15 Stk + Gleismaterial, keine Kontaktgleise (Analog), Preis: 800 EUR, Selbstabholung; Kontakt über stephie_91@web.de

FIGUREN Z-G

www.klingenhoefer.com

Biete Paternoster für TT. Ein Schattenbahnhof im Schrankformat. Bietet Raum für 15 Züge. Befördert auf Knopfdruck wie ein Fahrstuhl den gewünschten Zug zur Ausfahrtöff-

nung. Maße: Länge: 1,60 m Breite: 0,45 m Höhe: 1,44 m. Geeignet auch für HO und Kleiner. Selbstabholung. Wolfgang Giensch, Neubrandenburg, w.giensch@web.de, Tel.: 0395/37951990

Gesuche TT, N, Z

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, mobil: 0176/26733931, E-Mail: onlinebenz@gmx.de

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

www.modellbahn-keppler.de

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

Suche Modellbahn-Sammlung in

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

www.Modellbau-Gloekner.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung.

Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

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

Verkäufe HO

Suche und verkaufe: **US - Messinglokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo EUR 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen EUR 500 DRG o6 001 von Lemaco EUR 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.ho-module.eu
Lasercutbausätze

 **modellbahnen & modellautos** ***Turborg***

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche! Günstige Preise bei qualifizierter Beratung! Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!

Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr • Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin • Tel. 030/2199900 • Fax 2199 90 99 • www.turborg.de

Sammlungen Einzelstücke Raritäten

ANKAUF



MICHAS BAHNHOF
 Nürnberger Str. 24a
 10789 Berlin
 Tel 030 - 218 66 11
 Fax 030 - 218 26 46
 Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
 www.michas-bahnhof.de

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



Bei uns wird Fachberatung groß geschrieben!

MODELLBAHN-Spezialist
 28865 Lilienthal b. Bremen
 Hauptstr. 96 Tel. 04298/91 65 21
 e-mail: info@haar-lilienthal.de

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

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten
 Heckinghauser Str. 218
 42289 Wuppertal
 Fon (0202) 626457
 www.modellbahn-apitz.de

Kleine Bahn-Börse

Faller: 120265, Epoche III, Lagerhaus mit Kopframpe, 42 EUR + Versandkosten; verena.ramona.volk@gmx.de

www.kisten-klaus.de

www.lokraritaetenstuebchen.eu

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

www.modellbahn-keppler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,80 EUR bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

www.ho-module.eu

FREMO Module und Gleisanlagen

Verkaufe folgende HO-Bausätze originalverpackt einzeln oder als Paket: kibri 9815 Geräteschuppen mit Gabelstapler; kibri 38536 Kohlenhandel; kibri 39215 Getränkemarkt; herpa military 745857 Reparaturhalle zweistöndig; 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.

Verkaufe Hobby Trade Dampflok HT 150470 DC 1:87 DSB litra F 470 Exklusiv Sammlermodell F2010 ApS.Fahrzeug mit Originalbox im neuwertigen Zustand und allen Dokumenten Preis 680 EUR. Info: Tel. 0212/591441

Achtung! Aus Altersgründen Sammlungsverkauf: 67 Modelle Ho S 3/6 (BR18....), Alle seit 1965 in Europa gebauten Loks! 4x Flei; 3x Lima; 9x Lilip. Wien; 26x Mä; 6x Roco; 14x Riva; 4x Trix, dazu Züge: Orient, Rheingold

(jew. 2x versch.); Primex Orient. Information per E-mail: hennerrfunk@t-online.de

Liebevoll 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 Selbstabholung. Weitere Infos: modellbahndioramen@gmx.de

Traumhafte Ho-Anlage, 2L, U-Form, ca 2 x 6,5 x 3,5 m Überwiegend fertiggestellt, DB Epi, Alpenvorland, betriebsf. manu. & PC-Steuer. hohe techn. Ausstattung, hochw. & realitätsnah gestaltet, 1 bzw 2-gleis. Hauptstr. für lange Züge, abzw. Nebenbahn zu verk. Tel.: 01520 1973169

Gesuche HO

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine

seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, mobil: 0176/26733931, E-Mail: onlinebenz@gmx.de

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

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Alle 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 unterbrei-

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@lokschnuppen-berlinaki.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschnuppen-berlinaki.de

www.modellbahn-kramm.com

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, ✉ info@modellbahn-kramm.com

Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen

Preiswerter und sicherer Versand – weltweit

Seit über 40 Jahren für Sie am Zug

40 Jahre 1968-2008

YouTube facebook

Hünerbein

Modell Center Aachen

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Kleine Bahn-Börse

ten 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

www.suchundfind-stuttgart.de

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

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

www.menzels-lokschnuppen.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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurenweiten, 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. Baue auch Anlagen ab. Ich komme persönlich vorbei und garantiere eine seriöse Abwicklung. Kaufe und alles Zubehör wie z.B. Modellautos.!!! Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle!!! Sigi Nann, 88339 Bad Waldsee, 0176 63212615 oder signann56@gmail.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFTE Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG,

Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

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,

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

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

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
 Tel.: 023 31 / 40 44 53 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



ESSEN	STUTTGART
Limbecker Platz 11 0201.74758544	Löffelstr. 22 0711.75864339
Modellbahn West Modelleisenbahnen	märklin Store VERSAND + REPARATUR www.modellbahn-west.de

Auftragsätzen nach Zeichnung, Material: Messing, Neusilber, Bronze, Edelstahl ab 0,1mm. Stückzahl ab 1 Blech 200 x 300mm. Viele fertige **Ätzteile** von 1:20 bis 1:700, Ms-Profilen, Miniaturketten

Mehr Infos bei:
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
 Tel. 06331 / 12440
saemann-aetztechnik@t-online.de • www.saemann-aetztechnik.de



WWW.MODELLBAHNMODULE.DE
 +49 (3562) 693490



MODELLBAHN MODULE

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



- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935–1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
 Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

Kleine Bahn-Börse

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-kepler.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, Anlagenthema 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

Verkaufe altershalber meine Spur

o Lokomotiven und Wagen, digital.
 Hersteller: Lima, Rivarossi, BRAWA, Lenz und andere. Ferner Verkauf der Spur-o-Segmentanlage. Ein Bahnhof, Abstellbahnhof, BW und Kurven. Anfragen bitte per Mail an hewa47@gmx.de.

Märklin Blechbahn Spur o ca. 1925, Lok, Wagen, Gleise, Trafo, Zubehör. Lenz Spur o: 10 Loks, Wagen, Gleismaterial, Zubehör. Anfragen unter: info@hollenberg-bauberatung.de

Liebmann / Stadtilm Spur o, 3 Loks, 41 Wagen, Schienen, Weichen, Zubehör, bei Interesse Liste anfordern unter hussa31@gmx.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

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

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

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

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

69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

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

Verkäufe Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahnbaeuecher-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

Kleine Bahn-Börse

Mit Millimeter-Anzeigen im
eisenbahn magazin erfolgreich werben!

12 Hefte pro Jahrgang zu je 20 EUR.
Abholung von privat in Frankfurt am
Main Tel: 069-344448 o. Mobil 0160-
8508690. Auf Nachfrage mehr.

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

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe hier folgende Sonderausga-
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 un-
ter E-mail ollin344@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 Ma-
gazin 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-Wag-
gons, Kesselwagen! Graffiti, Öl,
Schmutz etc. Ho-Gebäude nach Fotos
und Plänen bauen lassen (z.B. ihr eige-
nes Haus auf ihrer Anlage). Fordern Sie
Fotos an! N.dueringer@gmx.at Melde
mich umgehend.

www.Railio.de
Sammlungsverwaltung

Große Vitrine für Modelle von Spur N
(ganze Züge) bis große Spuren. Maße
200 x 50 x 28 cm (B x H x H). Zwei
Glasplatten auf verstellbaren Trägern,
Glas-Schiebetüren. Per Whatsapp/
Mail auf Wunsch Fotos. Preis 75 EUR.
Transport möglich nach Absprache. Tel.
0175-4419309

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 Sperr-
holz 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

Gesuche Dies und Das

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

www.d-i-e-t-z.de

Deutsche Bundesbahn! Gesucht
werden große Tischfelder der
Stellwerks Bauform Dr S2. Mo-
bil: 01773281091 oder per E Mail:
langen@wsb-calw.de

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN
Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold,
LGB etc. Gerne große Sammlungen.
ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer
Anlage. Seriöse Abwicklung mit Bar-
zahlung. Henning OHG - Ankauf und
Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@
henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheima-
tungs- und Eigentumsschilder von Lo-
komotiven gesucht. Bitte alles anbie-
ten. Hannemann, Tel. 030-95994609
oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung
von Sammlungsauflösungen und -Re-
duzierungen von Modelleisenbahnen
aller Spurweiten von Märklin Spur Z
über Ho bis hin zu Märklin 1, wie auch
HAG-Modellbahnen. Ich freue mich
auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Busch-
mann, München, tel. 089-85466877,
mobil 0172-8234475, modellbahn@
bayern-mail.de

Termine 2026

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

22.03. Eschborn-Niederhöchstadt, Bürgerzentrum; Montgeronplatz 1
88. Eschborner Modellbahn-Tauschmarkt; 9:30-15:00h

17.05. Eschborn Hauptstr. 14, 1.Obergeschoss (Vereinshaus)
Modellbahn-Ausstellung und vieles mehr von 10:00-16:00h

Verschiedenes

www.modellbahnservice-dr.de

SUCHE: Kurbelwerk, Befehlsstab (Si-
gnalkelle), Haltmelder, Spiegelfeld,
Schlüsselschalter, RFT - Rasselwecker
24 V - Gleichstrom, DR - Mütze Grö-
ße 60 und 61 sowie DR Wintermantel
Größe g 56 u. 58. 0175-6003599 oder
zp9a@aol.com

www.modell-hobby-spiel.de -
News / Modellbahnsofa -

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisen-
bahn-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, Ferien-
haus, herrliche Lage, schöne Aus-
sicht. Tel. 07443-8877, www. Ferien-
haus-Freudenstadt.de

Appartement in Großheirath: Liebevoll
eingrichtet im OG in einem gepfleg-
tem EFH mit großzügigem Balkon.
Zentral gelegen, Thermen in der Nähe,
Vierzehnheiligen, Bad Staffelstein/
Lichtenfels/Coburg. Gut ausgebaute
Radwege. Keine Online-Besichtigung.
Kontakt: E-Mail: martina.roehse@t-on-
line.de; Mobil: 0151-59490886.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisen-
bahnfreunde, Blick auf das Dampf-
lok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadt-
mitte, www.hotel-altora.de. Tel.
03943-40995100 G

Ausstellungen

Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de
Modellbahn- Auto- Börsen, 36179 Be-
bra So. 08.02. / So. 03.05., Lokschup-
pen, Gilfershäuser Str. 12, 99867 Gotha
Sam. 07.03., Stadthalle, Goldbacherstr.,
34246 Vellmar So. 01.03., Mehrzweck-
halle - Frommershausen, Pfadwiese
10, 04159 Leipzig Sam. 11.04., Leipzi-
ger Hotel, Hallesche Str. 190, Jeweils
von 10 bis 14:30 Uhr, Sylvia Berndt •
Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.:
05651/5162; Handy: 0176/89023526,
E-Mail: jensberndt@t-online.de; www.
modellbahnboerse-berndt.de

modellbahnboerse-berlin
jeweils von 10 bis 14 Uhr
Herzog 0173 636 0000, 14.02. Samstag
Jahnhalle 1662 Meissen 15.02. Sonntag
Chemnitz Stadthalle; 22.02. Sonntag
Plauen Festhalle, 01.03. Sonntag Berlin
Freizeitforum Marzahn

49. Internationaler Modellbahn-, Spiel-
zeugtausch- und Markttag, Datum:
Samstag, 07.02.2026, Ort: Dr. - Sie-
ber-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

www.modellbahn-aktionstage.de;
Ackerstr. 19, 02977 Hoyerswerda
vom 12. Feb. bis 15. Feb. 2026

68. Tauschbörse der Eisenbahnfreunde
Göttingen e.V. für Modelleisenbahnen
-Autos & Zub., Sonntag 15.03.2026
von 10-16 Uhr, BBS II, 37081 Götting-
en, Godehardstr. 11, Haupteingang
unten. Info: Bernd Dombrowski, Tel.:
05506-999930, email: bernd.dombrow-
ski@t-online.de Homepage: www.ei-
senbahnfreunde-goettingen.de

Modelleisenbahnbörse am 8.3.2026
in 73430 Aalen, Ulrich-Pfeifle-Halle,
Parkstraße 15., Geöffnet von 11 bis 16
Uhr, Einlass bis 15:30 Uhr., Weitere In-
fos: www.efa-aalen.de

Alle Termine ohne Gewähr.



**MIBA-
Neuheiten-
Ausgabe ***
auch als eMag
erhältlich

Neuheiten 2026

komplett und kompetent



Jetzt am Kiosk!

Was erwartet Sie im Heft?

- ✓ ca. 200 Firmen • ca. 600 Fotos
- ✓ Modelle, Motive, Meinungen
- ✓ 116 Seiten Umfang

Prallvoll mit Modellen und Meinungen:

Das ist einmal mehr das *MIBA-Neuheitenheft* mit seinem einzigartigen Überblick über die wichtigsten Modellbahn- und Zubehörneuheiten des Jahres 2026.

Das *MIBA*-Team recherchierte für Sie die Neuheiten von rund 160 Firmen, sprach mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasst für Sie alles zusammen in der heißesten *MIBA*-Ausgabe des Jahres.

Best.-Nr. 02290 • € 12,90

Hier geht's
direkt zum
MIBA-Sonderheft



Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/report**

*Der Postlauf kann zusätzlich Zeit in Anspruch nehmen.

Termine

21./22. Februar, Dresden: Modellbahnausstellung.
Info: www.mec-elbflorenz.de

21./22. Februar und 21./22. März, Jöhstadt: Dampffahrten nach Steinbach. Info: www.pressnitztalbahn.de

22. Februar und 8./22. März, Brohl: Fahrten auf der Brohltalbahn. Info: www.vulkan-express.de

28. Februar/7. März, Leer/Oldenburg: Fahrten Ammerland-Barßel-Saterland. Info: www.mabs-online.de

8. März, Krefeld: Öffnungstag des SWK-Verkehrsmuseums. Info: www.fde-krefeld.de

16. März, Oberwiesenthal: Führung durch die SDG-Lokwerkstatt. Info: www.fichtelbergbahn.de

21. Februar bis 1. März, Hoorn/Niederlande: Kleinbahnabenteuer bei der Museumstoomtram mit Dampfpendelfahrten und Kinderprogramm. Info: www.stoomtram.nl

28. Februar, Bietigheim-Bissingen: „Classic Courier“ zur Zugspitzbahn. Info: www.roter-flitzer.de

28. Februar/1. März, Berlin: Modellbahnausstellung im Gemeindesaal St. Martin. Info: www.berlin-brandenburg-furka-bergstrecke.de

28. Februar/1. März, Neumünster: Modellbau-messe in den Holstenhallen. Info: www.bv-messen.de

1. März, Frankfurt (Main): Fahrtag im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-ffm.de

1. März, Osnabrück: Modellbahnfahrttag im Franziskaner-Kloster. Info: www.eisenbahnfreunde-os.de

1. März, Hanau: Führung durch das historische Bahn-

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 10:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

betriebswerk. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

1. März, Linz: Saisonbeginn bei der Kasbachtalbahn. Info: www.zugtouren.de

6.–8. März, Mannheim: Messe „Faszination Modellbahn“ in der Maimarkthalle. Info: www.faszination-modellbahn.com

7. März, Luckau: Mit der Diesellok zum Eisenbahnmuseum Letschin. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

7./8. März, Bornheim: Modellbahnausstellung im Alexander-von-Humboldt-Gymnasium. Info: www.ebac-bonn-sechtem.de

7./8. März, Niederoderwitz: Modellbahnausstellung. Info: www.modellbahnfreunde-niederoderwitz.de

7./8./14./15. März, Obermoschel: Modellbahnausstellung am Marktplatz. Info: www.mbf-obermoschel.de

7./8./25./26. März, Oschatz: Dampfzüge nach Mügeln. Info: www.doellnitzbahn.de

8. März, Bornum: Glühwein-Express auf der Nettetalbahn. Info: www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

12./26. März, Wangen: Noch-Bastelseminare „Parklandschaft“ und „Authentisches Altern“. Info: www.noch.de

13. März, Hettstedt: Schlachtfest-Express. Info: www.mansfelder-bergwerksbahn.de

13.–15. März, Berlin-Karlshorst: Modellbahnausstellung an der Trabrennbahn. Info: www.vbbs-weinbergsweg.de

14. März, Backnang: Trix-Express-Modellbahnausstellung in der Stadthalle. Info: www.trix-express-modellbahnfreunde.de

14. März, Bebra: Bahnhofsfest „150 Jahre Cornberger Tunnel“ und „75 Jahre Gleiswechselbetrieb auf der Cornberger Rampe“. Parallelfahrten mit 01 1104 und 58 311 sowie Zubringerfahrten von Fulda, Kassel und Reichensachsen. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

15. März, Solms: Saisonbeginn im Feld- und Grubenbahnmuseum „Fortuna“. Info: www.feldbahn-fortuna.de

15. März, Minden: Deutsche Eisenbahn-Antiquitäten und -Raritäten im LWL-Preußen-Museum. Info: www.stiftungsfamilie.de

15. März, Kassel/Bebra: Rundfahrt durch den Thüringer Wald und über den Rennsteig mit V 100 und 58 311. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

20.–22. März, Utrecht/Niederlande: Modellbahnausstellung „On traXS“ im Eisenbahnmuseum. Info: www.spoorwegmuseum.nl



Die Modellbahnanlagen werden in Utrecht zwischen den Museumsexponaten gezeigt MM (2)

Schließung in Brakel

Die wohl vorbildgerechteste HO-Schauanlage, die das Weserbergland im Jahr 1975 darstellt, hat nur noch bis zum 29. Mai donnerstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr geöffnet. Wie uns der Ausstellungsinitiator Karl Fischer berichtete, wird das Projekt aus Altersgründen vorzeitig beendet, da man keine Chance mehr sieht, den neuen Altenbeken-Abschnitt in absehbarer Zeit und im bisherigen Qualitätsstandard fertigzustellen. Wer also den Bahnbetrieb rund um Ottbergen erleben möchte, sollte zeitnah eine Reise nach Brakel einplanen. Info: www.modellbundesbahn.de



Die Modell-Bundesbahn zeigt den Betrieb im Jahr 1975

21. März, Leipzig: Mit Diesellok nach Einbeck zum Motorrad- und Automuseum „PS-Speicher“. Info: www.dampfbbahnmuseum.de

21. März, Mülheim (Ruhr): Modellbahntag in der Alten Dreherei. Info: www.alte-dreherei.de

21. März, Chemnitz: Mit 35 1097 zum DDM nach Neuenmarkt-Wirsberg. Info: www.sem-chemnitz.de

21. März, Börsingfeld: Schlemmer-Express auf der Extertalbahn. Info: www.landeseisenbahn-lippe.de

21. März, Bielefeld: Mit der 103 und historischem IC nach Nürnberg. Info: www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

21./22. März, Schönheide: Tage des offenen Lokschuppens. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

21./22. März, Hellersdorf: Modellbahnausstellung. Info: www.ig-modellbahn-hellersdorf.de

21./22. März, Gießen: Internationale 0- und 1-Tage in den Messehallen.

Info: www.internationale-spur-0-tage.de

26.– 29. März, Rügen: Historischer Nahverkehr mit „Ferkeltaxen“. Info: www.pressnitztalbahn.com

28. März, Cottbus: Mit der Dampflok nach Schweidnitz. Info: www.lausitzerdampflokclub.de

28. März, Berlin: Mit dem VT 95 ins Heidekrautbahn-Museum Basdorf. Info: www.berliner-eisenbahnfreunde.de

28./29. März, Staßfurt: Frühjahrsfest im Museums-Bw. Info: www.lokschuppen-stassfurt.de

28./29. März, Chemnitz: Saisonöffnung am Schauplatz Eisenbahn. Info: www.schauplatz-eisenbahn.de

28./29. März, Germering: Modellbahnausstellung in der Stadthalle. Info: www.mbgg.de

28./29. März, Lichtenstein: Modellbahnausstellung in der Alten Färberei. Info: www.modellbahnclub-lichtenstein.de

Bahnreisen

19. – 23.03.

On traXS @ Dampflokpower Utrecht (Niederlande)

Wo kleine Modellbahnwelten große Loks treffen: Dampf-Sonderzugfahrt Baureihe 01 nach Rotterdam & große Modellbahnshow im Bahnmuseum Utrecht.

25.04. – 03.05.

Bahnreise nach Prag @ zur Dampflokparade nach Wolsztyn

Goldene Stadt Prag mit Oldtimer-Straßenbahnfahrt, Besichtigung Eisenbahnmuseen Luzna und Schlesiens, legendäre Dampflokparade in Wolsztyn.

14. – 18.05.

Doppeldampf @ Doppelpfeil: Bahnleckerbissen in der Schweiz

Dampfspektakel mit zwei prächtigen Dampflok in Doppeltraktion durch das Voralpenland. Sonderfahrt mit dem Roten Doppelpfeil Churchill zwischen Rheinfall und Zürichsee.

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

Infos und Buchung:
Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2, 79856 Hinterzarten.
Tel. 07652/917581, E-Mail: info@bahnreisen-sutter.de
Internet: www.bahnen.info

22.02.2026

MIT DEM M6S VON DER EMSCHER ZUR RUHR

Straßenbahnsonderfahrt mit dem M6S der Bogestra von Gelsenkirchen Hbf über GE-Buer und das Netz der Essener Straßenbahn bis nach Mülheim und zurück.

11.04.2026

FRÜHLING IM BROHLTAL

Der Vulkan-Express der 70er- und 80er-Jahre mit der MaK-Lok D 4 und dem Gesellschaftswagen VB 50 ist wieder zurück. Sonderfahrt von Brohl in den Hafen sowie über die Steilstrecke der Brohltalbahn bis nach Engeln und zurück mit vielen Fotohalten.

Nähere Informationen durch:
DGEG Bahnreisen GmbH,
Postfach 102045, 47410 Moers
Mail: reisen@dgeg.de,
www.dgeg.de

Sonntag, 11.04.2026

Mit 03 2155 zum Dampflok-treffen nach Dresden

Von Cottbus über Calau, Großräschen, Senftenberg, Ruhland und Elsterwerda

Sonntag, 25.04.2026

Auf zur Insel Usedom mit 218 343

Von Cottbus über Calau, Finsterwalde, Baruth (Mark), Rangsdorf und Berlin nach Heringsdorf

Sonntag, 02.05.2026

Zur 30. Dampflokparade in Wolsztyn (PL)

Von Dresden, Elsterwerda, Ruhland, Senftenberg über Cottbus und Guben
Ab Cottbus mit 35 1097

Sonntag, 16.05.2026

„Böhmen-Kurier“ – Tannwalder Zahnradbahn oder Praha (CZ)

Von Cottbus über Senftenberg, Ruhland, Elsterwerda, Dresden
Ab Dresden mit 35 1097

Fahrkarten unter
www.ldcev.de oder
www.lausitzerdampflokclub.reservix.de bzw.
Tel. 0355-3817645
(Mo–Fr von 9–12 Uhr).

Leserbriefe

Kastenlok „Rur“, em 12/25

Erhaltene Geschichte

Die Anlagen der ehemaligen Dürener Dampfstraßenbahn gehören zu meinen frühesten Bahn-Erinnerungen Mitte der 1960er-Jahre. Einige Jahre später lernte ich dann auch die Familie des letzten Bahndirektors kennen. Daher freut es mich, dass die Lok „Rur“ wiederauf-erstanden ist! Wenn ich lese, was da alles erneuert werden musste, frage ich mich allerdings, ob man aus den ersetzten Teilen mit einigen Ergänzungen nicht auch noch eine Original-Dampfspeicherlok „Rur“ als statisches oder halbwegs rollfähiges Ausstellungsobjekt hätte zusammenbauen können. Übrigens gibt es von der späteren Dürener Eisenbahn in manchen Hinterhöfen noch einige Gleisreste, die eigentlich genauso museal schützenswert wären, wie es bei der „Schwarzen Jule“ im Lausitzer Ort Forst vorbildlich umgesetzt wurde.

Aus der beruflichen und ehrenamtlichen Museumsarbeit weiß ich um die Probleme rund um Restaurierungen oder Wiederherstellungen früherer Zustände, bei denen den betroffenen Objekten meist ein Teil ihrer Geschichte abhanden-kommt. Was schon bei reinen Ausstellungsobjekten eine Wissenschaft sein kann, wird noch einmal verkompliziert, wenn solche historischen Zeugnisse unter Beachtung heutiger Sicherheitsvorschriften eingesetzt werden sollen. Mit diesen Anmerkungen sollen nicht die Verdienste um die Rettung historischer Fahrzeuge kleingeredet werden. Aber manchmal kann etwas weniger auch mehr sein. So gesehen ist es gut, dass einer der zwei Dürener Herbrand-Personenwagen bei der Selfkantbahn noch seine Straßenbahnfenster aus den 1950er-Jahren besitzt, mit denen er zu-

letzt bei der Sylter Inselbahn rollte. *Dr. Rudolf Schmidt, Köln*

DB AG-Fernverkehr, em 12/25

Keine Kundenorientierung

Beim Kommentar von Florian Dürr zum Thema Fernverkehr hatte ich zuerst gedacht: Na ja, nichts Neues; seit der unseligen Bahnreform von 1994 ist ja nichts anderes zu erwarten. Wenn es die Staatsbahn schon nicht geschafft hat, kosten-deckend zu arbeiten, wie soll dann ein privatwirtschaftliches Unternehmen nebenbei noch Gewinne erzeugen? Das geht nicht, wenn man gegen alle Widerstände in Prestigeobjekte investiert und stattdessen in den Flächen das Potenzial an Einnahmequellen von der Strecke abkoppelt. Der neuen Bahnchefin ist zu wünschen, dass sie das Ruder herumreißen kann. Doch dafür sind die Voraussetzungen ungünstig: Hat nicht gerade in jenen Zeiten, als die Eisenbahnen gewachsen sind und Überschüsse erzeugten, gerade der Güterverkehr mit seinen Frachtraten dazu beigetragen, wohingegen er heute Verluste einfährt? Vielleicht sind all die hochdotierten Quereinsteiger bei der Bahn dem Irrtum aufgesessen, dass man nur die vollen Züge mit den besten Frachtraten fahren wollte, und haben dabei ignoriert, wo all diese Züge herkommen sollen? Mora C führte nur dazu, dass der Straßengüterverkehr boomt – das war nicht nur ein Flop, sondern kontraproduktiv!

Auch der Nahverkehr war stets ein Zuschussgeschäft und allein den Anforderungen des öffentlichen Mobilitätsbedürfnisses verpflichtet. Da klingt es geradezu wie Hohn, dass ausgerechnet die neue Bahnchefin aus der Nahverkehrssparte kommt und dem Güterverkehr mit Einsparungen droht. Vielleicht hat sie aber schon gemerkt, dass viele



Ein dem deutschen Vorserien-VT 95 ähnlicher Triebwagen fährt auf der luxemburgischen Museumsbahn Fond-de-Gras – Pétange *Wilfried Bochterle*

der dortigen Verantwortlichen sich gegenseitig davon abhalten, den Job gut zu machen? Insofern wäre es nachvollziehbarer, wenn es im Nahverkehr zu Kürzungen kommt.

Dem Fernverkehr zur Gewinnoptimierung verhelfen zu wollen, ist wohl auch nicht realisierbar. Er galt immer als Prestigeobjekt und Technologieträger – aber nur dann, wenn Investitionen erfolgten. Hat es vor der Bahnreform jemals Zeiten gegeben, in denen der Fernverkehr kostendeckend unterwegs war? Das System Bahn ist viel zu komplex und in sich verschachtelt, als dass es sich in Einzelprozesse zergliedern und optimieren ließe. Da helfen auch keine Gesetze, die das Unmögliche fordern. Wie wäre es mal mit einer Marktorientierung, indem man die Kundenkritik abarbeitet, anstatt neue und kaum umsetzbare Konzepte für die Zukunft zu kreieren und mit enormem Marketing am wahren Bedürfnis des Marktes vorbei zu produzieren? Mehr Kundenorientierung und ehrlichen Dialog mit der Basis lautet die Devise!

Frank Tiggelhoven, Borgentreich

Vorserien-VT, em 1/26

Luxemburger Version

Vielen Dank für den informativen Artikel über die Vorserien-Schienenbusse! Wer solch ein ähnliches Fahrzeug live erleben möchte, dem sei der Minett-Park in Fond-de-Gras

im Südwesten von Luxemburg empfohlen. Wir sind dort letzten Sommer mit der luxemburgischen Version des Vorserien-VT 95 nach Pétange und zurück gefahren und waren begeistert. *Wilfried Bochterle, Owen*

Dampflok-Tender, em 1/26

Technische Ergänzungen

Der Beitrag zu den Tendern ist aus meiner Sicht in vielen technischen Details unvollständig. Aus diesem Grund möchte ich zu einigen Bauarten Ergänzungen nachtragen: Die beiden Noteinläufe mit einem Durchmesser von je 390 Millimetern bei den Bauarten 2'2' T 30, 2'2' T 32 und 2'2' T 34 nutzte man in der Praxis de facto nicht, da sie mit Knebschrauben verschlossen waren. Welcher Heizer wollte diese erst mühsam öffnen und dann wieder verschließen? Ich kenne jedenfalls kein Bild, das Wassernehmen über einen Noteinlauf zeigt.

Der Kohlenkasten der ersten 2'2' T 32 war zum Führerhaus hin durch sogenannte Schleusentüren verschlossen. Diese entfielen zum Leidwesen der Heizer beim 2'2' T 34, der nur drei einfache, 45 Millimeter starke Holzbohlen besaß, die mit sich leerendem Kohlekasten entfernt werden mussten, um an die weiter hinten liegende Kohle heranzukommen. Bei der Entwicklung des 2'2' T 34 baute das Reichsbahn-Zentralamt 1937 übrigens auf den Erfahrungen mit dem 2'2' T 32

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. März, und
Dienstag,
24. März 2026

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

Telefon:
0 89 – 13 06 99 724



Kastentender 2'2' T 26 für Baureihe 50 ÜK/52 aus einem TT-Bausatz der Modellbahnmanufaktur Crottendorf *Werk*

auf. Durch die Schweißtechnik konnten der Rahmen flacher ausgeführt und der Wasservorrat vergrößert werden. Nach Erprobung der drei Baumuster hinter den Loks 01 226, 03 161 und 207 begann 1938 die Serienfertigung. Die Ausführungen im Beitrag zu den Radsatzlagern sind nicht richtig, denn die Tender 2'2' T 34 besaßen zunächst Rollenlager. Erst später wurden wegen Lieferengpässen bzw. Ersatzteilmangels Gleitlager eingebaut.

Erwähnt werden sollte eine wichtige Neuerung am 2'2' T 26: Dank der Schleusentüren stand das Lokpersonal beim Kohlenehmen nicht mehr in einer Kohlenstaubwolke. Auch bei diesem Tendertyp gibt es keinerlei Aussagen zur ÜK-Ausführung. Hier fehlte beispielsweise die Rutsche und es gab dafür hinten die sogenannte Hungerplatte. Es war kein Spaß, wenn man die Kohle nach vorne schaufeln musste. Die spezielle Kastentendervariante 2'2' T 26 für die Baureihe 52 fehlt völlig im Beitrag. Wichtigste Unterschiede hier: geänderter Kuppelkasten zur Lok (u. a. nur noch ein Hauptkuppelleisen, die beiden Notkuppelleisen entfielen) sowie geänderte Führerhausseite (u. a. keine Rückwand, geänderte Schaufelbühne). Warum anfangs Kastentender – sowohl 2'2' T 26 als auch 4 T 30 – bevorzugt mit 52ern gekuppelt wurden, ist einfach zu erklären:

Die Glasgespinstmatten für den Frostschutz ließen sich hier einfacher an- und abbauen als beim Wannentender. Im Artikel unterschlagen wurde zudem das wichtigste Unterscheidungsmerkmal zwischen 2'2' T 26 und 2'2' T 28 – nämlich die fehlende Schutzwand. Das brachte dem Neubautender bei den Personalen die Spitznamen „Rheuma-“, „Sport-“ oder „Sommertender“ ein. Ich bin in den 2000er-Jahren viele Kilometer auf der 50 3682 und ihrem „Rheumatender“ Tender voran gefahren und weiß, wovon ich spreche. Der 2'2' T 28 lief ab Mitte der 1970er-Jahre hinter den DR-Baureihen 50 und 50³⁵.

Dirk Endisch, Stendal

Märklin als Vorreiter

Zum Tender 2'2' T 32 heißt es im Beitrag, Märklin sei 1952 mit seiner 01 erster Hersteller dieser Tenderbauart in H0 gewesen. Das stimmt nicht ganz: Die Blechtender an der 01 (HR 700/800) ab 1937 weisen zwar eine relativ geringe Detailtreue auf und sind kaum als exakte Nachbildungen anzusehen, doch mit der ab 1947 lieferbaren 01 HR 800N in der Reichsbahn-Version mit den großen Windleitblechen gab es dann einen detaillierten 32er-Nietentender aus Metallguss, den man ab 1950 auch für die Baureihe 44 (G 800) verwendete. Erst danach kam er an die Baureihe 01 mit dem feineren Gehäuse unter F 800 von 1952. Bis 1953 bestand der Tender aus Guss, ab 1954 aus Kunststoff. Ab 1955 bot man auch eine geschweißte Tendernachbildung an. Noch ein Hinweis zum Tendertyp 3 T 16: Diesen gab es bei Märklin bereits ab 1950 am Modell RM 800 nach dem Vorbild der Baureihe 24 (ohne Vorlaufsatz) – zunächst als Guss-, später dann als Kunststoffmodell.

Dr. Michael Rietschel, Seesen

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 3/2026, Nummer 705, 64. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schrickler (Vorbild, fr); Claudio Ludwig (Volontär), Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Wolfgang Bdinke, Gernot Dietel, Felix Förster, Bernd Frank, Jürgen Gottwald, Frank Heilmann, Rainer Heinrich, Heiko Herholz, Jürgen Hörstel, Markus Inderst, Soenke Janssen, Andreas Knipping, Detlef Koltermann, Michael U. Kratzsch-Leichsenning, Maik Moritz, Oliver Strüber, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens

Schlussredaktion: Peter Schrickler (fr)

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Rosina Graf

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweiger

Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeier, bettina.wilgermeier@verlagshaus.de

Anzeigenposition: 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.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandenes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Jediges automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckzeugnisses (Text- und Datamining) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG). Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.



KUNDENSERVICE: 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@verlagshaus24.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 Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE632Z00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Eisenbahn Magazin erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten Eisenbahn Magazin (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

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.



Drunter und drüber *im sächsischen Hetzdorf*

H0/H0e-Modellumsetzung eines DR-Bahnhofs ■ *Dieses Schaustück entstand nach dem konkreten Vorbild einer Bahnstation im erzgebirgischen Flöhatal und zeigt eine regel- und schmalspurige Symbiose unter dem beeindruckenden Viadukt der Hauptbahntrasse Dresden – Werdau*

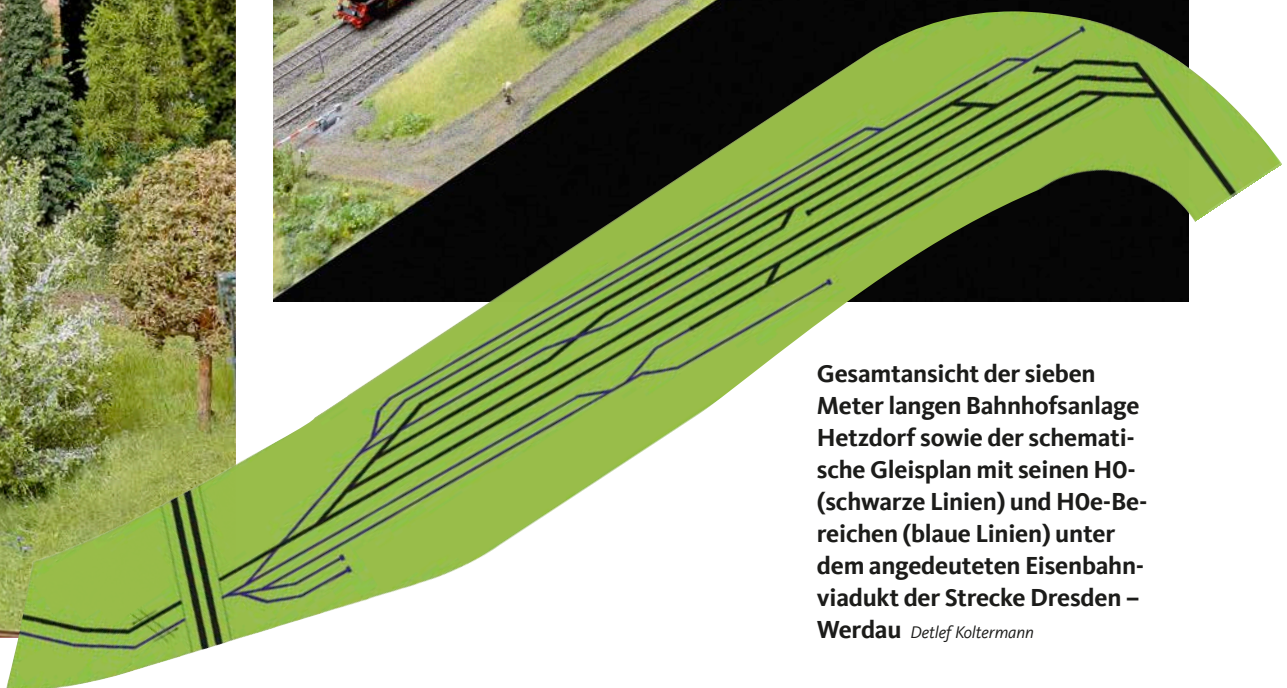
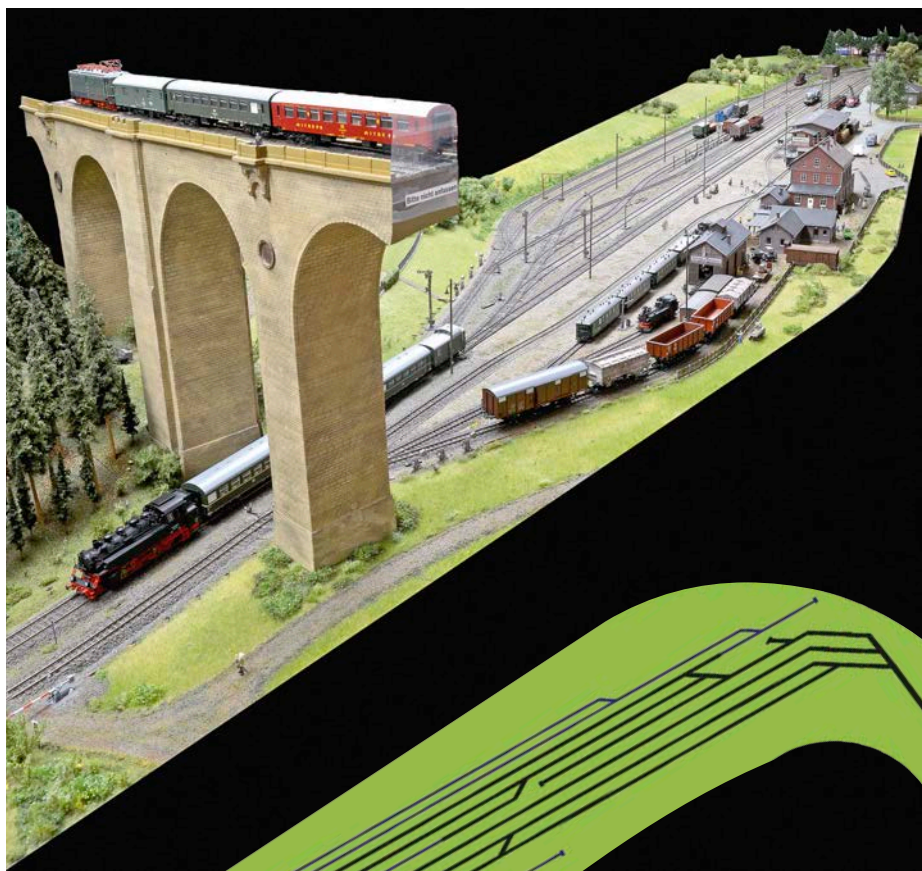
Während auf dem Steinbogenviadukt ein D-Zug nach Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz) unterwegs ist, rollen zeitgleich ein Personenzug aus Eppendorf und ein Güterzug aus Pockau in den unter der Brücke liegenden Bahnhof Hetzdorf ein *Jürgen Albrecht (3)*



Meine Modellbahnanlage entstand nach dem Vorbild des Bahnhofs Hetzdorf (Flöhatal) in Sachsen – einer charmanten Nebenbahnstation an der Strecke Flöha – Reizenhain mit typisch erzgebirgischem Flair und einer hier beginnenden 750-Millimeter-Schmalspurstrecke nach Eppendorf. Ziel war es, nicht nur die Atmosphäre der Reichsbahn-Epoche III einzufangen, sondern sie im Modell möglichst authentisch wiederzugeben – und zwar



Was wie eine Doppelausfahrt aussieht, täuscht: Während der Personenzug Richtung Pockau unterwegs ist, hat 99 551 die angekommene Rollwagenfuhr bis über das Einfahrsignal rangiert, um den Zug anschließend in die Rollwagengrube zu drücken



Gesamtansicht der sieben Meter langen Bahnstationsanlage Hetzdorf sowie der schematische Gleisplan mit seinen H0- (schwarze Linien) und H0e-Bereichen (blaue Linien) unter dem angedeuteten Eisenbahnviadukt der Strecke Dresden – Werdau Detlef Koltermann



Das Empfangsgebäude entstand genauso wie der Lokschuppen und das kleine Stellwerk auf dieser Anlage als Eigenbaumodelle aus Resinharz, denn nur so war es möglich, die Hetzdorfer Hochbauten möglichst authentisch wie die einstigen Originale nachzubilden



Ein Dumper des Typs Picco 1 hat Brennholz gebracht, das sogleich von den Bewohnern des Eisenbahnerwohnhauses gespalten wird



Während die Kinder im Sandkasten spielen, wird von den Eltern bereits das Lagerfeuer für das abendliche Grillen vorbereitet



Im Anbau des Empfangsgebäudes ist eine Konsum-Verkaufsstelle untergebracht, die von Anwohnern und Reisenden genutzt wird



Am Güterschuppen wartet eine Fuhre Handwagen auf Entladung, während sich die Männer der Müllabfuhr mit den Tonnen abmühen



Das Hetzdorfer Heizhaus wurde nie für die größeren IV K-Tenderloks umgebaut, sondern diente als Wagenwerkstatt für die Wartung der schmalspurigen Rollfahrzeuge zum Transport regelspuriger Güterwagen auf der Trasse nach Eppendorf *Jürgen Albrecht (6)*

Zubehör aus dem 3D-Drucker

Immer wieder entstand der Wunsch, verschiedene Lkw-Modelle auf die Anlage zu holen, die die bekannten Zubehörhersteller nicht anbieten. Aber auch diverse Kleinteile für den Gebäudemodellbau und die Ausgestaltung der Anlage standen auf dem Wunschzettel. Vor einigen Jahren habe ich angefangen, mit dem kostenlo-

sen Programm FreeCAD diverse Kleinteile und Lkw-Aufbauten zu konstruieren und im 3D-Druckverfahren (DLP) herzustellen. Da ich mehrfach bei Präsentationen meiner Anlage darauf angesprochen wurde, biete ich verschiedene Modelle auch auf Ausstellungen und während der Dresdner Kleinserienmesse

an. Aber auch Bestellungen per E-Mail (d.koltermann@t-online.de) sind möglich. Mit einem Filamentdrucker (FDM-Verfahren) wurden außerdem allerhand kleine Hilfsmittel gedruckt, die sich eher unter den Anlagensegmenten befinden wie beispielsweise verschiedene Halterungen. *DK*



Auswahl von im 3D-Druck entstandenen Lkw-Aufbauten *Detlef Koltermann*

mit besonderem Augenmerk auf die Architektur und den daraus erwachsenden Eigenbau sämtlicher Gebäude. Alle Hochbauten der Anlage – vom Empfangsgebäude über den Güterschuppen bis hin zu den Nebengebäuden und technischen Anlagen – entstanden nämlich in eigener Werkstatt. Grundlage waren historische Pläne, Fotografien und zahlreiche Recher-

chen vor Ort. So konnte ich die charakteristischen Details der Bahnhofsanlage von Hetzdorf wie die typischen Ziegemuster, Dachformen und Holzkonstruktionen originalgetreu umsetzen. Auch kleinere Elemente wie die Bahnhofslaternen sowie viele Accessoires zur Detaillierung wurden individuell angefertigt, um ein stimmiges Gesamtbild zu schaffen.

Betrieb wie zur Epoche III

Die Anlage zeigt den Bahnhof und seine Umgebung in einer Betriebsphase der Deutschen Reichsbahn um das Jahr 1970, also zu einer Zeit, als hier noch reger Personen- und Güterverkehr sowohl auf der Schmal- als auch auf der Regelspur herrschte. Der Gleisplan folgt dem historischen Vorbild, wodurch ein abwechs-



Ein mit der DR-Baureihe V 180 bespannter Personenzug aus Richtung Flöha passiert das Stellwerk 2 des Bahnhofs Hetzdorf

lungsreicher Zug- und Rangierbetrieb möglich ist. Die Gleisanlagen entstanden aus Tillig-Elite-Gleis, das mit Steinschotter vorbildgetreu eingeschottert wurde. Sämtliche Weichen, Signale und Eigenbau-Entkuppler werden mittels Servos gestellt. Als Ansteuerung wurden WDec04-Platinen (www.wagenlehner.net) installiert. Sämtliche Fahrzeuge wurden digitalisiert und mit Stirnbeleuchtung versehen sowie teilweise auch mit Soundtechnik ausgestattet. Gesteuert wird mit der Roco-Zentrale Z21proLINK und mehreren multiMäusen; alles andere wird analog über ein Gleisbildstellpult geregelt.



Der H6-Lkw der Spedition Poller bekommt L-Betonsteine von einem H6-ADK5 mit Bleichert-Kranaufbau aufgeladen



An der Ladestraße wird ein Abrollcontainer bereitgestellt; der Fahrzeugaufbau und der Behälter entstanden im 3D-Druck



Die Ortslok Kö 4185 bedient gerade die Betriebsmittelrampe, wo eine im Raw überholte IV K vom Transportwagen gezogen wird

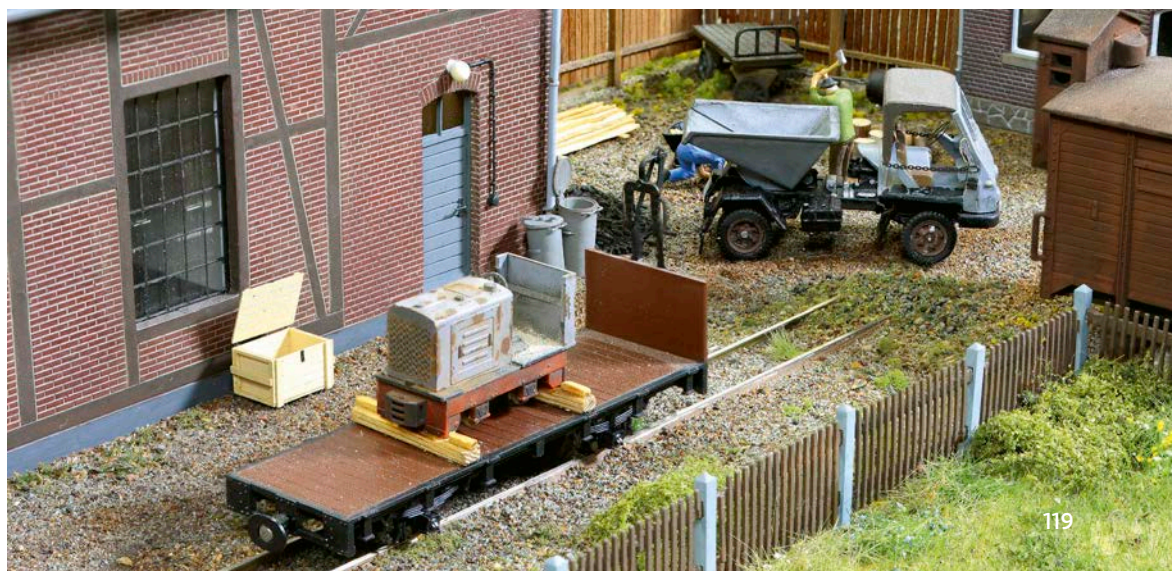


Die regelspurige Diesellokomotive bewährt sich täglich beim Rangieren von Güterwagen am Schuppen von Hetzdorf

Jürgen Albrecht (6)

Eine reparierte
Feldbahnlokomotive
vom Typ Jung EL 105
steht für eine spätere
Abholung hinter dem
Heizhaus bereit

Das Gelände besteht vollständig aus Styrodur und wurde mit Materialien von RTS, MBR model, Anita-Decor und Silhouette/miniNatur gestaltet. Als Klebstoff wurde ausschließlich Polyvinylbutyral verwendet, der nicht nur UV-fest ist, sondern mit Spiritus gut auf die nötige Konsistenz eingestellt werden kann und schnell trocknet. Besonderen Wert legte ich auf eine realistische Gestaltung der Landschaft und eine glaubwürdige Patinierung aller Gebäude. Ziel war es, nicht nur ein technisches Modell, sondern ein stimmungsvolles Abbild eines lebendigen Bahnbetriebs zu schaffen – eine kleine Zeitreise in die Welt der sächsischen Nebenbahnen.





Dass sich die Rollwagenrube mitten im Gleisfeld befindet, hat Gründe: Früher gab es ein Dreischienengleis an der Gleiswaage, was die Lage erklärt *Jürgen Albrecht (3)*

Der Abstellbahnhof mit dem im Hintergrund befindlichen Fiddle-Yard hat keine gewöhnlichen Gleise – die Schienenfahrzeuge fahren auf Aluprofilen



Zugvielfalt dank Abstellbahnhof

Um zu Hause einen abwechslungsreichen Betrieb zu ermöglichen, befindet sich unter der Zimmerdachschräge ein Abstellbahnhof mit einem Fiddle-Yard. Da hierbei auf Weichenstraßen verzichtet und eine Schubladenverschiebetechnik favorisiert wurde, lassen sich sehr viele Züge auf wenig Platz abstellen. Die Schmalspurbahn führt auf der gegenüberliegenden Dachschräge über den Haltepunkt Lößnitztal zum früheren Endpunkt der HG-Linie – dem Bahnhof Großwaltersdorf.

Die sieben Meter lange Anlage ist modular aufgebaut, um sie bei Bedarf vom Dachboden herunterholen und auf Ausstellungen zeigen zu können. In den zurückliegenden Jahren wurde das Schaustück mehrfach zusammen mit der H0e-Anlage „Großrückerswalde“ und der H0-Anlage „Zwönitz“ befreundeter Modellbahner ausgestellt, wobei Hetzdorf dann den betrieblichen Mittelpunkt bildet. Durch dieses Konzept ist ein recht abwechslungsreicher Betrieb möglich. *Detlef Koltermann*

Detlef Koltermann ist Mitglied im MEC „Saxonia“ Dresden und betreibt sein Schaustück zuhause und auf Ausstellungen.



ECHTES BAHNERLEBNIS

eisenbahn
Modellbahn magazin

3 passende Angebote mit Wunschprämie

1 Testabo

Erst lesen, dann entscheiden

Einsteigen und überzeugen lassen



3x
nur **€ 17,90**
statt € 25,50

Spannende Berichte über Modellbahnanlagen, Fahrzeuge, Bausätze und ihre Vorbilder und exklusive Vergleichstests und berichtet speziell über Eisenbahn-Betrieb- und Technik aus der Bundesbahn-Zeit

2 Geschenkabo

Freude schenken

Ein Jahr Lesespaß und die Prämie gleich selbst auswählen



3 Jahresabo

Volles Lesejahr, starke Prämie

Jetzt 12x Eisenbahn magazin lesen, Buch-Bestseller wählen und sparen!



NEU Inklusive digitale Ausgaben

- › 12 Ausgaben gedruckt + digital im Jahresabo › Dankeschön-Geschenk für Sie
- › Nach dem ersten Jahr jederzeit kündbar › plus Sofort-Zugriff auf Ihr digitales Archiv

+

Ihr neues PlusAbo

Exklusiv für Sie als Abonnent *

Flexibles Lesen, wann und wo Sie möchten? Egal ob (wie bisher) die klassische Heftausgabe in der Printversion oder als eMag-Ausgabe für unterwegs – kostenfrei und überall verfügbar.

Ihre Zusatz-Vorteile im PlusAbo
GRATIS FÜR SIE als Print-Abonnent

Alle Ausgaben auch als digitale eMag-Version

- › Mobil lesen wo immer Sie sind – geräteübergreifend
- › Gratis-Zugriff auf das digitale Heftarchiv – von jedem Gerät aus
- › Mit praktischer Vorlese- und Einzelartikelfunktion

Jetzt Lesespaß & Prämie inklusive **abo.eisenbahnmagazin.de**



*nur im Verlagsabo



R. Palm/Eisenbahnstiftung

■ „Rheingold“-Züge in den Epochen III/IV Fernreiseangebot mit glanzvollem Namen und speziellen Fahrzeugen

Ab 1951 führte die DB wieder einen Fernreisezug unter dem berühmten Namen „Rheingold“. Ab 1962 kamen neue beige/blaue Fahrzeuge zum Einsatz. 1965 wurde der „Rheingold“ ins TEE-Netz integriert und ab 1983 auf Beige/Rot geändert. Wir erinnern an den glanzvollen Zug und seine Fahrzeuge in Vorbild und Modell.

■ HO-Tenderlok für alle Aufgaben

Vergleichstest der Baureihe 91³⁻¹⁸

Die preußische Tenderkonstruktion der Gattung T 9³ hat sich jahrzehntelang auf zahlreichen deutschen Nebenbahntrassen währte. Unser Test vergleicht die maßstabsgetreuen 1:87-Modelle der Marken Fleischmann und Liliput mit der Neukonstruktion von Piko.



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

■ DR-Altbau-Triebwagen der Baureihen 185 und 186

Ausgediente Zwei- und Vierachser

Vor 50 Jahren, im Sommer 1976, endete der planmäßige Einsatz der vier- und zweiachsigen Altbau-Triebwagen der Baureihen 185 und 186 bei der Deutschen Reichsbahn. Ein Rückblick auf die letzten Einsätze zwischen 1970 und 1976.



Rieger/Sig. Endlich

■ HO-Schaustück mit Erzgebirgsmotiven

Dampfend durch Sachsens Süden

Dieser für sächsische Mittelgebirgsstrecken typische Gerüstpfelerviadukt ist eine 1:87-Nachbildung auf der Anlage von Karsten Flach, die den Bahnhof Zwönitz und seine Umgebung an der Bahnstrecke Chemnitz – Aue nachbildet.



Jürgen Albrecht

Außerdem im Heft:

Kleinbahn-Wasserkran

Unser Basteltipp zeigt den Eigenbau eines einfachen Wasserkrans für Nebenbahnhöfe oder kleine Bw.

Bahn-Schiffsbrücken

In Maxau und Speyer rollten Eisenbahnzüge bis 1938 über schwimmende Joche.

Neue Schnittstelle

Unter E24 wurde kürzlich eine neue Digitalschnittstelle genormt. Wir zeigen, was sich dahinter verbirgt.

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



FASZINATION MODELLBAHN

Neuheiten des Jahres

Treffpunkt der Modellbahner

Namhafte Aussteller

Ausgewählte Fachhändler

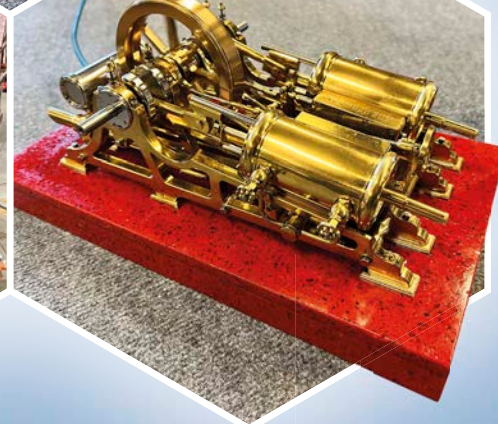
Atemberaubende Modellbahn-Anlagen

Einzigartige Privatanlagen

Filigrane Dampfmodelle

Informatives Modellbahn-Forum

6. – 8. MÄRZ 2026



Internationale Messe für Modelleisenbahnen & Zubehör

MAIMARKTHALLE MANNHEIM

Öffnungszeiten: Freitag bis Sonntag 9.00 – 17.00 Uhr



WWW.FASZINATION-MODELLBAHN.COM

 FaszinationModellbahn

 faszination.modellbahn

 FaszinationModellbau



PIKO



Frisch angekündigt und schon lieferbar!

Die ersten H0 Neuheiten sind bereits verfügbar. Entdecken Sie unsere neuen Modelle für 2026.



Diesellok BR 219 Licht oben DB AG Ep. V

	52121	Gleichstrom	155,00 €*
	52122	Gleichstrom, inkl. PSD XP S	265,00 €*
	52123	Wechselstrom, inkl. PSD XP S	265,00 €*



Elektrolok 243 019 WFL Ep. VI, S-Bahn Leipzig

	21791	Gleichstrom	219,00 €*
	21792	Gleichstrom, inkl. PSD XP S	334,00 €*
	21793	Wechselstrom, inkl. PSD XP S	334,00 €*



Diesellok BR 228 Sparlack DR Ep. IV / V

	52118	Gleichstrom	154,00 €*
	52119	Gleichstrom, inkl. PSD XP S	264,00 €*
	52120	Wechselstrom, inkl. PSD XP S	264,00 €*

Alle abgebildeten Soundmodelle erscheinen ab Werk mit **PIKO TrainSound®** onboard



* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und in unseren aktuellen Katalogen. Kostenfrei herunterladen auf www.piko-shop.de

