

eisenbahn Modellbahn magazin

April
2026

64. Jahrgang
Heft Nr. 706

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)



**ICE 1: Pionier in
neuer Rolle**



Verkürzt und
vitalisiert:
Das steckt dahinter

Vorbild & Modell 103 113 der DB • Fotofahrt Pacifics in Florida • Erlebnis Modellbahn Eindrücke aus Dresden



Vorbild und Modell: Rheingold der

Die Bundesbahn-Ära des legendären Fernzugs



**Hermann-Hesse-Bahn: Warum
die Reaktivierung aufwendig war**



Vorbild-Erinnerungen
mit Eigenbauten:
So entstand ein
DR-Idyll in H0

**DB-Baureihe 65: Darum fuhr
die Universallok nur 21 Jahre**



Exklusiv-Modelle!

AUSGELIEFERT!



H0 BRAWA **VORBESTELLBAR!**

unser Preis
Je Wagen
42,99 €

Ep.I
BN: 600055

Ep.II
BN: 555 028

Brawa 50641 - Bierwagen G10, K.Sächs.Sts.E.B., Ep.I 'Radeberger'
Brawa 50642 - Bierwagen G10, DRG, Ep.II 'Radeberger'

H0 PIKO

unser Preis
analog
174,00 €

unser Preis
digital
284,00 €

Die 130er mit den vielen Besonderheiten - 130 034-2 im Auslieferungszustand von 1971

Piko 71379 • 71380 (DC-Sound)
 Diesellok 130 034-2, Auslieferungszustand, DR, Ep.IV

H0 Roco

unser Preis
analog
219,90 €

Abbildung zeigt beide Seiten!

Roco 7300075 • 7310075 (DC-Sound) • 7320075 (AC-Sound)
 Diesellok 218 137-8 Citybahn, optisch DB, Ep.IV, DBAG-Museum, Ep.VI

unser Preis
digital
344,90 €

Die 218 137-8 vom DB-Museum Koblenz als eine Vertreterin einer Standarddiesellokomotive für Reisezüge auf nicht elektrifizierten Strecken der 70er Jahre.

H0 PIKO

BN: 80 DB 542 0 242-9 Eas 073 (Piko 72250)

Piko 72250 - Hochbordwagen Eaos, DB, Ep.IV, Betriebsnummer 4 ... (fortführend zu den Modellen 72233, 72234 und 72235)
Piko 72251 - Hochbordwagen Eaos, DB, Ep.IV, Betriebsnummer 5 ... (fortführend zu den Modellen 72233, 72234 und 72235)

unser Preis
je
15,99 €

Diese Hochbordwagen setzen die erfolgreichen Serien aus 2023 konsequent fort.

BN: 80 DB 542 0 243-7 Eas 073 (Piko 72251)

H0 Roco

unser Preis
6200173
299,90 €

Bimmzdf (80-95 259-2), Avmz (19-95 240-6), Bvmmz (21-94 114-0)

Roco 6200173 - 3er Set Personenwagen mit Steuerwagen 'Abschiedsfahrt Drehfalttüren', DBAG, Ep.VI

H0 Roco

unser Preis
6200174
299,90 €

Avmmz (19-91 126-1)
 ARkimmzbz (85-94 405-5)
 ARkimbz (85-91 704-4)
 ARkimmzb (85-94 404-8)

Roco 6200174 - 4er Set Personenwagen 'Abschiedsfahrt Drehfalttüren', DBAG, Ep.VI



NEU! ELRIWA AUF WHATSAPP

Informationsstand
 11.02.2026
 Vorbehaltlich
 Preisänderungen
 und Verfügbarkeit



SCANNEN FÜR MEHR AKTIONEN



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft oder auf
 facebook.com/elriwa bzw.
 instagram.com/elriwa_modellbahnshop oder
 youtube.com/modellbahnshopelriwa

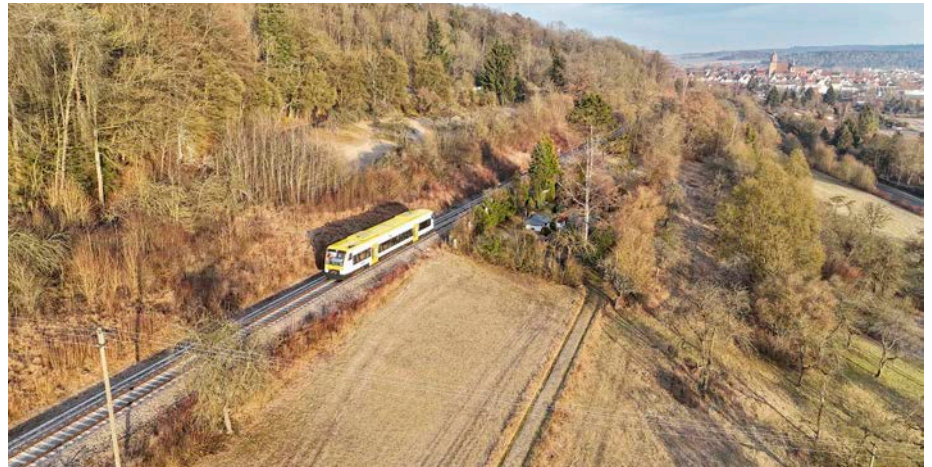


Schleifen und Schikanen

Feierlaune in Baden-Württemberg: Über die Württembergische Schwarzwaldbahn zwischen Calw und Weil der Stadt fahren seit Anfang Februar wieder Reisezüge (siehe auch S. 54 ff.). Nach fast 40 Jahren kehrt der Zugverkehr auf der rund 20 Kilometer langen Strecke zurück, doch der Preis dafür ist hoch: Rund 200 Millionen Euro hat die Hermann-Hesse-Bahn gekostet. Darin summieren sich nicht nur die Aufwendungen für teure Ingenieurbauten, sondern auch Preissteigerungen nach Jahren des Wartens auf Genehmigungen und zäher Kämpfe um den Schutz von Fledermäusen und Biotopen.

Dass die Züge wieder rollen, ist vor allem einem enormen Kraftakt und dem Durchhaltevermögen aller Beteiligten zu verdanken. Bei aller Euphorie über die neue Regionalbahn im Nordschwarzwald sind die Signale, die dieses Projekt aussendet, verheerend: Die Hermann-Hesse-Bahn ist ein mahnendes Beispiel dafür, wie schwerfällig und teuer die Verkehrswende in Deutschland mittlerweile werden kann.

Bitte nicht falsch verstehen: Artenschutz ist essenziell und eine zivilisatorische Errungenschaft, an der wir festhalten sollten. Aber wenn allein das Warten auf eine behördliche Ausnahmegenehmigung sieben



Florian Dürr begleitete für seinen Artikel ab Seite 54 in diesem Heft eine Räum- und Abnahmefahrten mit einem Regio-Shuttle über die Hermann-Hesse-Bahn *Florian Dürr*

Jahre verschlingt, läuft etwas im System gewaltig schief – und schreckt ab. Wenn wir wollen, dass sich Menschen und Kommunen auch künftig noch an solche Vorhaben wagen, müssen Bürokratie und Genehmigungsprozesse drastisch entschlackt werden. Sonst schrecken wir genau jene Macher ab, die wir für eine Mobilitätswende so dringend brauchen.

Immerhin: Den Mut noch nicht verloren hat der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann. Sein Ministerium hat die Mühsal um die

Hermann-Hesse-Bahn eng begleitet. Über ein Kompetenzzentrum sollen die gesammelten Erfahrungen nun anderen Projektträgern zugänglich gemacht werden – damit künftige Strecken nicht nur schneller, sondern auch nervenschonender und kostengünstiger ans Netz gehen. *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 „Rheingold“-Züge der DB-Zeit
Ab 1951 führte die DB wieder einen Fernreisezug mit dem berühmten Namen. Ab 1962 kamen neue beige/blaue Fahrzeuge zum Einsatz. 1965 wurde er ins TEE-Netz integriert und ab 1983 auf Tourismus ausgelegt
- 19 Paradezug der Bundesbahn
Die diversen Nachkriegsgenerationen des „Rheingold“ stießen bei den Modellbahnherstellern auf Gegenliebe, was unsere Übersicht beweist

■ Eisenbahn

- 26 Bild des Monats
187 016 rollte am 2. Februar 2026 durch den winterlichen Harz
- 28 Entlang der Schiene
Aktuelle Informationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt
- 40 Erste Bestellung der DB
Im Wendezugbetrieb sowie im Odenwald erbrachte die Baureihe 65 bemerkenswerte Leistungen
- 46 Gekürzter Pionier
Der ICE 1 ist dank Modernisierungsprogramms fit für die nächsten Jahre
- 50 Weichen im Wald
Im Grünen zwischen Hanau und Wolfgang liegt Abzweig Rauschwald
- 54 Hürdenlauf
Die Reaktivierung der Strecke Calw – Weil der Stadt war bislang eines der komplexesten Reaktivierungsprojekte in Deutschland



10 Vorbild & Modell: Der „Rheingold“ zählt zu den berühmtesten Zügen der DB. In modellbahngerechter Länge fuhr dieser Flügelzug nach München *Henning Folz*



40 Die kompakte Baureihe 65 war eine der ersten Anschaffungen der jungen Bundesbahn *Andreas Knipping*



46 Mit seiner letzten Modernisierung hat der ICE 1 nicht nur Außendisplays erhalten *DB AG*



Titelbild: Speziell die in Blau/Beige lackierten DB-„Rheingold“-Garnituren sind auf HO-Anlagen beliebt *Markus Tiedtke*



54 Hermann-Hesse-Bahn: Zwischen Calw und Weil der Stadt rollen wieder Züge. Die Reaktivierung war ein Kraftakt für alle Beteiligten *Florian Dürr*



62 Märklin stellte das DB-Aushängeschild der Baureihe 103 zuerst in HO aufs Gleis und später auch in Z *Oliver Strüber*



86 Um Rundhölzer aus dem Forst in die Sägewerke zu transportieren, wird meist die Eisenbahn bemüht *Bruno Kaiser*



66 Der Bahnhof Zwönitz im sächsischen Erzgebirge dient als Vorlage für einen authentischen Nachbau zum Thema DR im Maßstab 1:87 *Jürgen Albrecht*



90 Eigenbau eines für Klein- und Schmalspurbahnen geeigneten HO-Wasserkrans *Karsten Naumann*



116 Auf dieser HO-Modulanlage dreht sich alles ums Holz und seinen Transport *Hans-Jürgen Götz*



90 Für unseren HO-Tenderloktest zum Thema Baureihe 91³⁻¹⁸ angetreten sind die Fabrikate Piko (l.), Liliput (hinten) und Fleischmann (r.) *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

59 Pacific-Dampf in Florida
In den USA ging es mit der Pacific Nr. 148 des „Sugar Express“ im Januar 2026 auf zweitägige Fotofahrt

■ **Modellbahn**

6 Messe mit Neuheitencharakter
Anfang Februar gab es in Dresden die 20. „Erlebnis Modellbahn“ mit neuen Anlagen und Fahrzeugen

62 Märklins DB-Kultellok
Beinahe schneller als die Bundesbahn forcierte die Modellbahnindustrie in den 1970er-Jahren die 103 113

66 Über die Erzgebirgshöhen
Die Station Zwönitz an der Reichsbahn-Strecke Chemnitz – Aue ist der betriebliche Mittelpunkt einer eindrucksvollen Modellbahnanlage

74 Neu im Schaufenster
Aktuelle Informationen und Bilder in puncto Fahrzeugmodelle, Zubehör- und Technikartikel

86 Rundhölzer als Ladegut
Baumstämme für die Holzverarbeitende Industrie werden auf längeren Strecken mittels Güterwagen befördert

90 Wasserkran fürs Klein-Bw
Ein aus Länderbahn-Zeiten erhalten gebliebener kleiner Wasserkran als HO-Eigenbauprojekt für Bastler

93 Neue Digitalschnittstelle
Speziell für kleine Triebfahrzeuge der Nenngrößen N oder TT hat sich inzwischen die E24 durchgesetzt

96 Preußens Meistgebaute in HO
Die kurzen Tenderlokomotiven der Baureihe 91³⁻¹⁸ von Fleischmann, Liliput und Piko im Vergleichstest

116 Dem Holz auf der Spur
Diese digitale HO-Modulanlage zeigt die Rundholzbehandlung vom Fällen über den Transport bis zum Sägewerk

■ **Service**

- 104 Buch & Film
- 106 Kleine Bahn Börse/Fachgeschäfte
- 112 Termine/TV-Tipps/Veranstaltungen
- 114 Leserbriefe/Impressum
- 122 Vorschau



Eine Modellbahnmesse mit Neuheiten-Charakter

20. Erlebnis Modellbahn ■

Vom 6. bis 8. Februar fand in Dresden die 20. Auflage der vom MEC Pirna organisierten Ausstellung statt. Dieses Mal nutzten einige Hersteller diese Messe zur Premiere ihrer neuesten Modelle – ein Novum!

Seit mehr als zwei Jahrzehnten veranstalten die Mitglieder des MEC Pirna in der Messe Dresden ihre „Erlebnis Modellbahn“. Was einst als kleine Ausstellung mit zwei Anlagen vor der Garderobe begann, ist inzwischen eine feste Größe im Ausstellungskalender der sächsischen Metropole. 14.160 Besucher kamen dieses Mal, wobei mit dem Schwerpunkt TT ein nostalgischer Anklang an die eigene Vereinstradition geboten wurde. Das Besondere an dieser Veranstaltung ist, dass sie allein von einem Modellbahnclub und vielen Helfern organisiert und durchgeführt wird und die Messe Dresden entgeltlich die Infrastruktur zur Verfügung stellt. Durch die bewährte Partnerschaft mit dem „Minibahnclub Dresden“ wird zudem eine 600 Meter lange Fahrstrecke für Fünf-Zoll-Gartenbahnen offeriert.



Von der kleinsten Nenngröße T (oben) bis hin zu den Mitfahrbahnen auf Fünf-Zoll-Gleisen (I.) wurde in Dresden eine große Bandbreite in puncto Modelleisenbahn geboten

Das zieht besonders viele Familien an, die gern diese Mitfahrgelegenheiten nutzen.

Die Hallen 2 und 4 sowie die Verbindungsgänge standen wie immer für eine interessante Mischung aus Modellbahnclubs, (Fach-)Händlern und etlichen (Kleinserien-)Herstellern zur Verfügung. Waren anfangs lediglich Tillig, pmt und Auhagen präsent, konnten in den letzten Jahren auch Roco/Fleischmann, ESU, Lenz, Busch und weitere Industrieaussteller gewonnen werden.

Publikumsmagnet waren zweifellos die gezeigten Anlagen. Das Portfolio reichte dabei von kleinen Betriebsdioramen aller

Nenngrößen bis hin zu großen Clubanlagen oder Modularrangements. In diesem Jahr standen TT-Anlagen im Vordergrund: Vereine aus Leinefelde, Trutnov/Tschechien und Dänemark präsentierten ein breites thematisches Spektrum. Die 0-Freunde Sachsens zeigten mit ihrer Modulzusammenstellung, worin die Faszination des Maßstabs 1:45 liegt. Für kleine, feine Dioramen stehen Namen bekannter Modellbauer wie Heinz-Ulrich Grumpe, Pemoba oder Diger Rossel. Miniaturbahnen der Vergangenheit zeigten der Stammgast Hagen von Ortloff und Freunde. Obendrein bereicherten zahlreiche Museumsbahnvereine das Angebot. MKL

Eindrucksvolles O-Schaustück

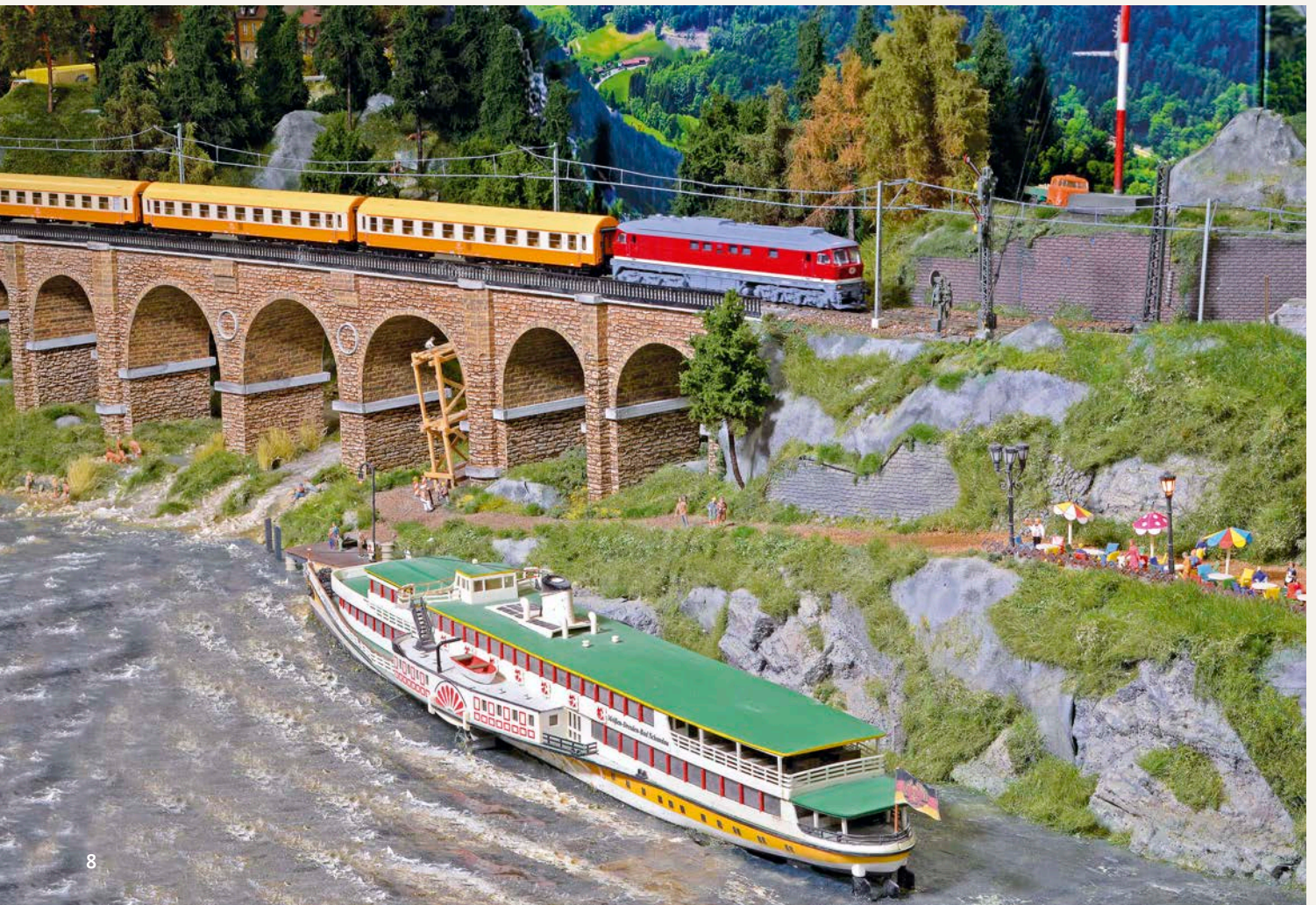
Die O-Freunde Sachsen zeigten eine Modulanlage auf höchstem Niveau. Nachgebaut haben sie einen Streckenabschnitt der Muldentalbahn (Glauchau – Wurzen) mit dem bekannten Bahnhof Amerika, der den Mittelpunkt der Anlage bildet und auch den einstigen Industrieanschluss zur Kammgarnspinnerei mit einem Lager-schuppen zeigt. Jürgen Albrecht (6)





Anlagen aus Tschechien und Dänemark zu Gast

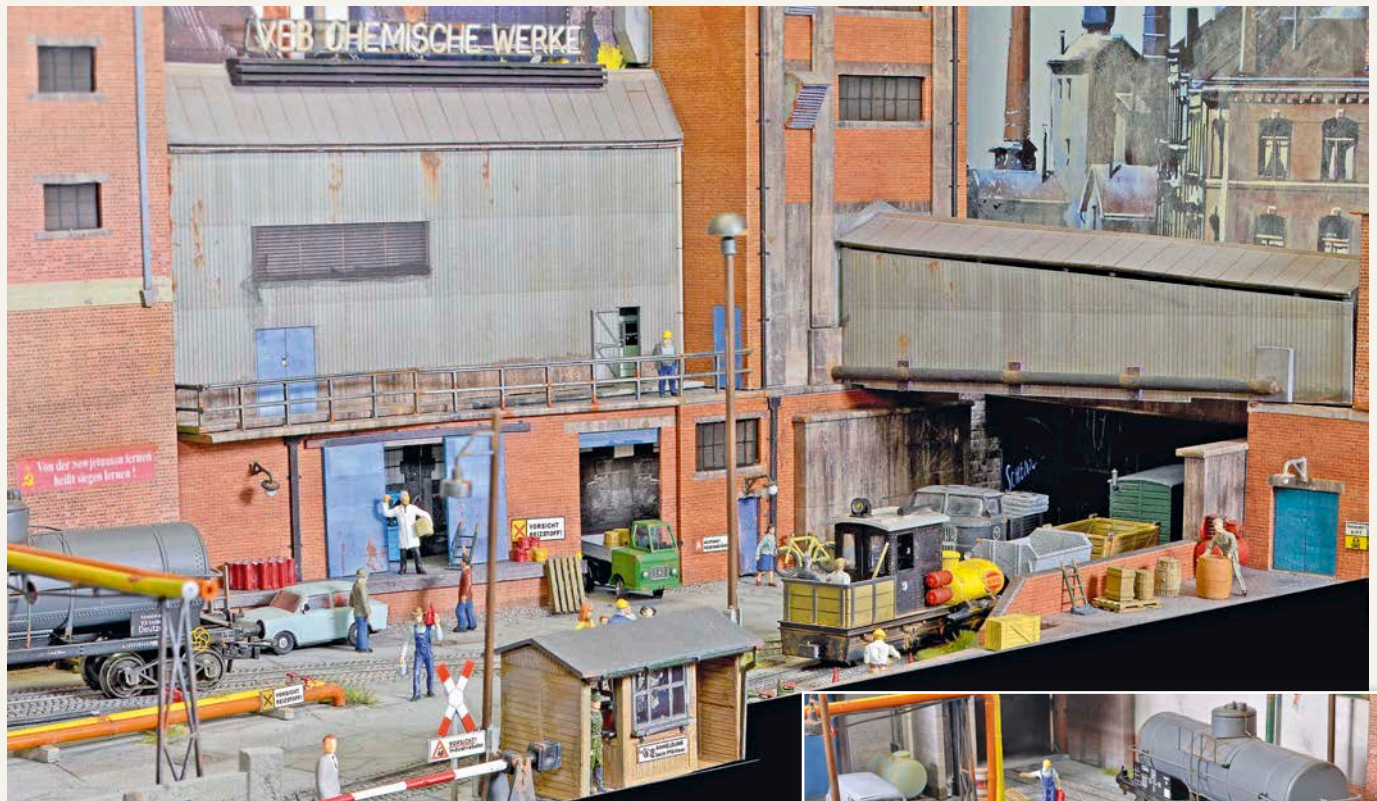
Die sogenannte „Spur der Mitte“ war in diesem Jahr ein zentrales Thema der Dresdner Messe, weswegen zahlreiche TT-Schaustücke präsentiert wurden. Aus Dänemark angereist war ein Club, dessen Anlage die Deutsche Reichsbahn der Epoche IV zeigte (links u. ganz unten). Aber auch Gäste aus Tschechien waren angereist: Der Modellbahnverein aus Hradec Králové führte eine großflächige HO-Anlage mit einem gemischten Betrieb von einstiger ČSD und heutiger ČD vor (Mitte). Jürgen Albrecht (4)



Kleine Neuheiten-Schau

In Dresden bekam das Messepublikum als Erstes im Jahr die Gelegenheit, sich von jüngst bekanntgewordenen bzw. erstmals gezeigten Neuheiten ein Bild zu machen: ESU präsentierte eine komplette Familie an Diesellokomotiven der Baureihen V 100/110/111/202 in HO, Roco eine 86er in TT, Lenz den neuen Nebenbahnpersonenwagen, Behr eine schlanke TT-Weiche, Koch die historische Henschel-Schneesleuder und Karsel einen DR-Unkrautvernichtungszug in 1:120 sowie Quack & Salber TT-Güterwagen der Gattung G 03.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (5)



Feldbahnbetrieb in einem DDR-Chemiewerk

Der Modellbauer Heinz-Ulrich Grunpe ist immer wieder für eine Messe-Überraschung gut: Sein ausgestellt Betriebsdiorama präsentiert eine schmalspurige Industriefeldbahn des VEB Chemische Werke, was das Thema natürlich in die einstige DDR verortet. Obendrein gibt es einen Anschluss an die Deutsche Reichsbahn, weshalb hier auch regelspurige Güterwagen auf dem H0/H0e-Dreischienengleis aufs Firmenareal rollen. Jürgen Albrecht (2)





Der zum Sommerfahrplan 1951 gestartete „Rheingold-Expreß“ erfreute sich rasch großer Beliebtheit bei den meist ausländischen Fahrgästen. Neben den normalen Kurswagen mussten oft auch Verstärkungswagen beige gestellt werden. Am 7. September 1952 bestand der nahe Rheindiebach fotografierte F 163 aus mindestens zwölf Wagen, weshalb 01 228 Unterstützung durch 38 2977 erhalten hat *Carl Bellingrodt/Slg. Brinker (2)*

Stilvolles Reisen

zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn

Vor 75 Jahren ging der erste „Rheingold“ auf Reisen ■ 1951 brachte der DB viele Neuerungen, und zwar nicht nur auf dem Fahrzeugsektor. Mit dem „blauen F-Zug-Netz“ begann ein neues Kapitel des luxuriösen und schnellen Reisens auf Schienen, und mit dem „Rheingold“ erlebte schließlich ein Aushängeschild der Vorkriegszeit seine Wiedergeburt. Bis 1987 gehörte er zu den Topangeboten

Seit Urzeiten war der Rhein die große Handels- und Reiseroute, die die Verkehrsströme aus dem Norden und Süden Europas auf sich zog und die Niederlande auf direktem Wege mit der Schweiz verband. Neben die Wasserstraße traten im 19. Jahrhundert die in weiten Teilen parallel zum Strom geführten Eisenbahnstrecken an beiden Flussufern. Und dann gab es da noch Sagen und Mythen, die sich um den Fluss rankten – auch jene vom Rheingold, in den Tiefen versteckt und nie gefunden. Allein schon der Name weckte Emotionen.

Emotionen ganz anderer Art rief der gleichnamige, am 1. Juni 1928 ins Leben gerufene Luxuszug hervor. Der von der

Reichsbahn betriebene und von der Mitropa bewirtschaftete „Rheingold“ verband Hoek van Holland (Schiffsanbindung nach Großbritannien) mit Basel. Seine speziell für ihn gebauten und in Violett und Creme lackierten Wagen hoben den FFD 101/102 aus allen anderen Zügen hervor. Sein internationaler Glanz und der im Inneren zelebrierte behagliche Luxus und Service ließen ihn beim gut betuchten, meist ausländischen Reisepublikum schnell selbst zu einer Art lebender Legende werden. Wer es sich leisten konnte, reiste mit dem „Rheingold“ in die Schweiz und genoss – gerade im Mittelrheintal – von den bequemen Sitzen aus und von

Mitropa-Kellnern bestens versorgt den Blick über den Strom. Die große Beliebtheit bescherte ihm schon bald Flügelzüge und Kurswagen nach Amsterdam und Luzern, nach Zürich und ab 1938 sogar über den Gotthard bis nach Mailand. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges gab es dann natürlich andere Prioritäten: Sang- und klanglos wurde der „Rheingold“ mit Beginn des Notfahrplans Ende August 1939 eingestellt, seine Wagen für andere Zwecke genutzt, umgebaut und in alle Winde verstreut.

Schwerer Neubeginn

Der Krieg hatte 1945 ein in weiten Teilen verwüstetes Europa hinterlassen. Die wich-

tigsten Bemühungen galten dem Aufbau der Infrastruktur und der Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugparks. Doch auch das Geschäftsleben musste weiterlaufen. So initiierten die Schweiz und die Niederlande die Wiederaufnahme einer direkten Zugverbindung zwischen Amsterdam und Basel, die ab Herbst 1946 als FD 212/211 über Kaldenkirchen und Köln linksrheinisch am Fluss entlang über Mainz bis Ludwigshafen und dann über Lauterbourg und Frankreich nach Basel verkehrte. In Köln bestand Verbindung zum „Nord-Express“ mit Kurswagen von/nach Kopenhagen und Stockholm. Hinzu kam ab Mitte Dezember 1946 ein weiteres und weitgehend Militär-angehörigen vorbehaltenes D-Zugpaar auf dem Laufweg des alten „Rheingold“ von Hoek van Holland (Anschluss an das Nachtschiff von/nach Harwich) entlang des Rheins über Köln, Mannheim und Freiburg nach Basel. Ab Mai 1949 konnte man das inzwischen als FD 164/163 bezeichnete und alle drei Wagenklassen führende Zugpaar erheblich von 22,5 auf 15 Stunden beschleunigen, was den Zug zu einer attraktiven Tagesverbindung machte. Für den inner-deutschen Verkehr war er nach wie vor nicht zugelassen, nur zwischen Mannheim und Basel wurde die 3. Klasse allgemein freigegeben.

Wiedergeburt in Stahlblau

Mit der Einführung des „blauen F-Zug-Netzes“ bei der DB zum Sommerfahrplan 1951 (siehe *em* 3/26) begann ein neues Zeitalter des schnellen Fernverkehrs auf (west-)deutschen Schienen. In diesem Zusammenhang wurden die bislang als FD geführten, meist sehr langen und schweren internationalen Züge ebenfalls in „F“ umbenannt. So wurde aus dem inzwischen auf Teilabschnitten Kurswagen mit sich führenden Zugpaar FD 164/163 der neue F 164/163. Doch war das nicht die einzige Änderung, denn die DB stattete den Zug nicht nur mit neuem, zeitgemäßem Wagenmaterial aus, sondern gab ihm auch wieder seinen altbekannten und nach wie vor glanzvollen Namen „Rheingold-Express“. Begeistert blickten die „Bundesbahn“-Mitteilungen in ihrer Ausgabe 18/1951 vom 15. Mai voraus: „Nun wird ab 20. Mai 1951 auch der ‚Rheingold-Express‘ seine Wiedergeburt erleben. Wie vor 23 Jahren wird man ihm zuwinken, wenn er durch die Städtchen am Rhein dahinrast, unter den alten Rheinburgen, die so viel erzählen könnten von schweren und trüben Zeiten, aber auch von Wohlstand und Frieden, für



Bis zum Sommerfahrplan 1955 oblag die kulinarische Versorgung der Reisenden im „Rheingold-Express“ der CIWL. Deren dunkelblauer Wagen mit dem dunklen Dach ist im Zugverband des F 163 im Juni 1951 bei Namedy gut auszumachen



Für den neuen „Rheingold-Express“ von 1951 ließ die DB Schürzenwagen herrichten und mit den verchromten seitlichen Lettern „DEUTSCHE BUNDESBAHN“ versehen *MaK-Archiv/Slg, Brinker*



Passend zum Start des neuen „Rheingold-Express“ fertigte DB-Fotograf Helmut Först eine ganze Serie Pressebilder an – darunter auch diese gestellte Abschiedsszene am Bahnsteig *HVB-Pressedienst/Slg, Oliver Strüber*

Die Bespannung des „Rheingold-Express“ auf dem niederländischen Streckenabschnitt oblag einer Lok der NS, hier am 14. Mai 1951 der 3923. Im Bahnhof Kaldenkirchen wird die Lok abgekuppelt und der Zug an eine DB-Maschine übergeben *Carl Bellingrodt/Slg, Oliver Strüber*





In den ersten Einsatztagen des „Rheingold-Expresß“ fotografierte auch Ernst Below den DB-Paradezug und das mitreisende Fahrgastklientel *HVB-Pressedienst/Slg. Oliver Strüber*

den auch der ‚Rheingold‘ ein Bote sein möchte.“ Der Laufweg des F 164 führte nun wieder von Hoek van Holland (ab 6:38 Uhr) über Rotterdam, Eindhoven und Kaldenkirchen nach Köln (an 11:27 Uhr), von dort am Rhein entlang über die neue Bundeshauptstadt Bonn weiter nach Mainz, Mannheim, Karlsruhe, Freiburg und Basel SBB (an 19:25 Uhr). Zwischen Hoek van Holland und Köln führte er Kurswagen nach Wien und Meran mit, die dort auf den D 304 bzw. D 368 übergangen. Der Gegenzug F 163 startete in Basel SBB um 10:27 Uhr und erreichte die niederländische Hafenstadt um 23:15 Uhr. Die Grenzkontrollen fanden während der Fahrt statt. Reisenden, die nicht ins Ausland wollten, stand ein extra gekennzeichnete Wagen zur Verfügung. Als Ergänzung lief das Zugpaar F 264/263 Amsterdam – Arnheim – Duisburg – Köln, dessen Kurswagen nach/von Erstfeld und Chur in Köln auf den „Rheingold-Expresß“ übergangen bzw. von diesem übernommen wurden.

Der neue „Rheingold“ sorgte vor 75 Jahren für Aufsehen – nicht nur seines Namens wegen: In Ermangelung von Neubauwagen hatte die DB zunächst 22 Schürzenwagen der Gruppe 39 (vor allem der alle drei Klassen führenden Gattung ABC4üwe) aufwendig modernisieren lassen. Abteile und Gänge waren mit Teppichen ausgelegt, alle Sitze, auch jene der 3. Klasse, gepolstert. Auffällig aber war vor allem ihr Äußeres: Wie alle für den F-Zug-Dienst vorgesehe-

nen Sitzwagen waren sie stahlblau lackiert und hatten silberfarbene Absetzleisten, aber nur die Wagen für den „Rheingold“ trugen an den Seiten den in verchromten Lettern angebrachten Bundesbahn-Schriftzug. Hinzu kam noch ein ebenfalls stahlblau lackierter Gepäckwagen. Den Speisewagen des „Rheingold-Expresß“ stellte jedoch nicht die DSG (der anfangs keine Befugnisse für grenzüberschreitende Verbindungen zustanden), sondern die Internationale Schlafwagen- und Speisewagen-gesellschaft CIWL. Mit seinem ebenfalls dunkelblauen Äußeren passte der umge-

Erst im Sommer 1955 übernahm die DSG die Verpflegung im „Rheingold-Expresß“

baute Pullman-Vierachser gut zur übrigen Garnitur. 1953 ergänzten weitere zehn Wagen ausschließlich 3. Klasse die Fahrzeugflotte, was flexiblere Zugbildungen zuließ.

Ergänzungen und Veränderungen

Zu den schnellsten Zügen der jungen DB gehörte der „Rheingold-Expresß“ nicht. Das zeigte sich besonders im Vergleich mit den oft nur drei oder vier Wagen umfassenden Zügen des vor allem auf Tempo ausgelegten „blauen F-Zug-Netzes“, zu dem neben lokbespannten Zügen auch Triebwagen zählten. Schon ab dem 18. Mai 1952 offerierte die DB ihren Kunden ergänzend für die



Auf der Titelseite des „Ihr Zug-Begleiter“ zum F 10 Hoek van Holland – Basel SBB vom Oktober 1961 warben schweizerische Reiseregionen um die betuchte Kundschaft

Relation Niederlande – Schweiz den neuen F 9/10 „Rhein-Pfeil“, der nur die 1. und 2. Klasse führte und eine verkürzte Fahrzeit bot. Dadurch wurde der stets gut belegte „Rheingold-Expresß“ ziemlich entlastet. Ebenfalls neu war der auch „Rhein-Pfeil“ benannte F 21/22, der saisonal ab/bis Innsbruck, sonst von München über Frankfurt (Main) – Mainz und Köln nach Dortmund und zurück verkehrte.

Zum Sommerfahrplan 1953 kam es zum großen Namenstausch: Fortan trugen F 9/10 und F 21/22 den Namen „Rheingold-Expresß“, während der langsamere F 163/164 zum neuen „Loreley-Expresß“ wurde. In Köln tauschten F 9/10 und F 21/22 in beiden Richtungen Kurswagen Hoek van Holland – München/Innsbruck bzw. Basel SBB – Dortmund aus. 1954 verloren beide Züge den Zusatz „Expresß“, und ab dem Sommer 1955 liefen die zwischenzeitlich zwischen Mainz und Köln vereinigt laufenden Züge getrennt. Zudem durfte die DSG nach Inkrafttreten des „Budapester Vertrages“ vom 15. Oktober 1954 zwischen ihr und der CIWL ab dem Sommerfahrplan 1955 den Speisewagen für F 163/164 und F 9/10 stellen und auf dem gesamten Zuglauf bewirtschaften. Seither sorgte der rote DSG-Wagen in beiden Zügen für einen auffälligen Farbtupfer.

Neue Wagen der 1. Klasse

Das Jahr 1956 brachte erhebliche Veränderungen: Zum Sommerfahrplanwechsel



Euphorisch berichtete auch die DB-Jugendzeitschrift „Pfiff“ in ihrer Ausgabe 4/1962 über den neuen Paradezug der Bundesbahn *Slg. Oliver Strüber (2)*



Zum Sommerfahrplanwechsel 1962 nahm die DB ihren renovierten „Rheingold“ in Betrieb. Mit seinen neu gebauten und in Blau/Cremer lackierten Wagen wurde der Zug zum optisch attraktiven Aushängeschild. In den ersten Monaten bespannten ihn umgerüstete Kasten-E 10 *Paul Trost, HVB-Pressedienst/Slg. Oliver Strüber*

entfiel die 3. Wagenklasse bzw. wurde zur neuen 2. Klasse aufgewertet, während die bisherige 1. mit der alten 2. Klasse zur neuen 1. Klasse vereinigt wurde. Die beiden „Rheingold“-Züge und ihre blauen Schürzenwagen betraf das jedoch nicht, denn sowohl F 9/10 als auch F 21/22 wurden seitens der DB planmäßig mit neuen, ebenfalls stahlblauen 1.-Klasse-Wagen der 26,4-Meter-Bauart (UIC-X) ausgestattet. Damit lief fortan im international renommierten „Rheingold“ das modernste Wagenmaterial, das die DB zu bieten hatte. Lediglich Gepäck- und DSG-Speisewagen stammten weiterhin aus der Vorkriegszeit. Seine optische Einmaligkeit in Form der ausgeschriebenen Schriftzüge hatte der

„Rheingold“ allerdings verloren. F 21/22 fuhr nun nur noch ab/bis München.

Mit Einführung der neuen Trans-Europ-Express-Verbindungen zum Sommer 1957 erwuchs dem „Rheingold“ schnelle Triebwagen-Konkurrenz. Die TEE waren nun das Spitzenprodukt der beteiligten Bahnverwaltungen. Sie wurden besonders von Geschäftsreisenden rege genutzt, was sich auch in der Belegung der beiden „Rheingold“-Züge bemerkbar machte. Ab dem Sommer 1958 trug der F 21/22 den jetzt zusammengeschriebenen Namen „Rheinpfeil“, was die bisherige Verwechslungsgefahr für Reisende deutlich verringerte. Ab 1959 liefen im „Rheingold“ 1.-Klasse-Kurswagen nach Mailand und Chur mit,

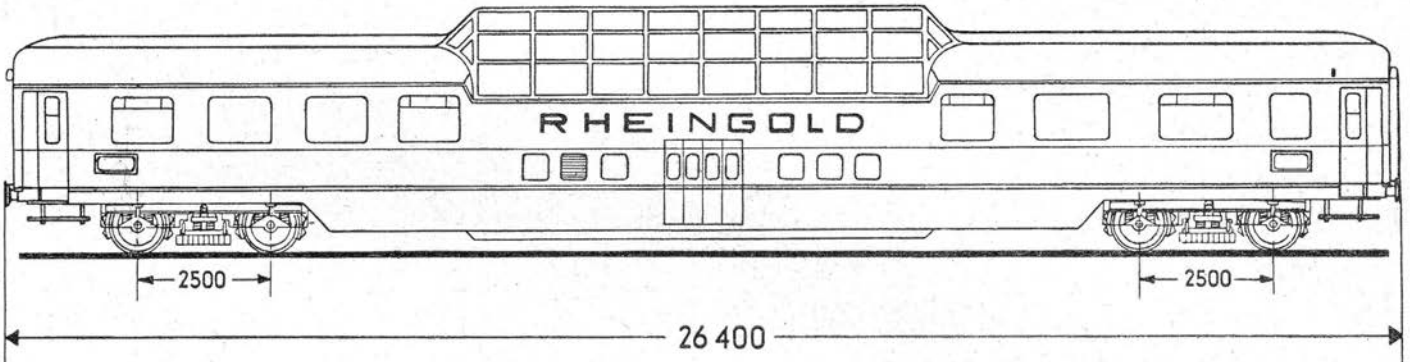
während der Kurswagen nach Rom auf den „Loreley-Express“ überging.

Neuer „Rheingold“ von 1962

Gegenüber den noch mehr Luxus bietenden TEE-Zügen geriet der „Rheingold“ ab Ende der 1950er-Jahre mehr und mehr ins Hintertreffen. Seine 1.-Klasse-Wagen waren zwar durchaus hochwertig, liefen aber in gleicher Bauart auch in anderen F-Zügen. Der vor allem seitens der internationalen Kundschaft nach wie vor geschätzte und ein Aushängeschild der DB bildende F 9/10 verlor damit im wachsenden Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern an Attraktivität. Der DB-Vorstand beschloss daher 1960, im Wagensektor in Sachen 1.-Klasse-Komfort neue Wege zu

Ab 1955 übernahmen die Vorserien-V 200⁰ auf Teilstrecken die Bespannung des jetzt als F 21/22 laufenden „Rheingold“. Mit dem F 21 überquert V 200 003 am 11. Juni 1955 die Moselbrücke in Koblenz *Carl Bellingrodt/Slg. Brinker*



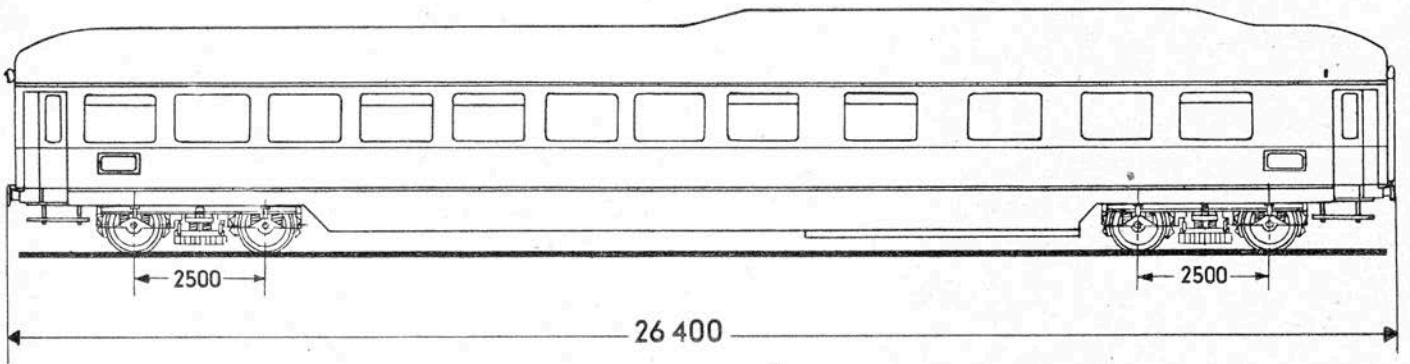


Eines der Highlights des neuen „Rheingold“ von 1962 waren die Aussichtswagen AD4üm-62. In ihrer nach oben versetzten Aussichtskanzel unter dem gläsernen Panoramadach (u.) boten Liegesessel 22 Passagieren Platz H. Bustorff, HVB-Pressedienst/Slg. Oliver Strüber

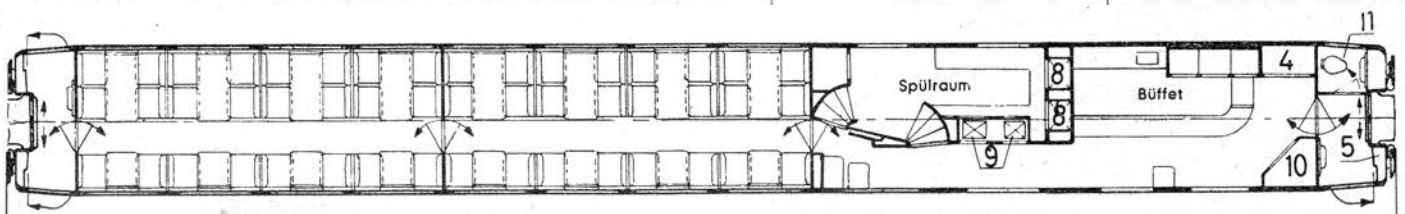
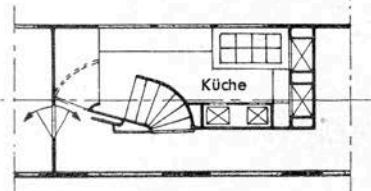


Ebenfalls neu war der mit Liegesesseln und Klimaanlage ausgestattete Großraumwagen Ap4üm-62

Helmut Först, HVB-Pressedienst/Slg. Oliver Strüber



- | | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| 1 Garderobe | 6 Geräteschrank |
| 2 Kofferraum | 7 Handbremse u. Ersatzteile |
| 3 WC mit Waschanlage | 8 Speiseaufzug |
| 4 Schaltschrank | 9 Geschirraufzug |
| 5 Schaltschrank für Beschallung | 10 Kleiderschrank |



Auch der Buckel Speisewagen WR4üm-62 mit seinem übereinanderliegenden Küchen- und Spülraumbereich war eine Besonderheit des neuen „Rheingold“ DB/Slg. Oliver Strüber

gehen. Man gab dazu den Entwurf einer völlig neuen Wagengarnitur in Auftrag, die alles bisher Übliche in den Schatten stellen und sich lediglich am Längenmaß von 26,4 und an der Breite von 2,825 Metern orientieren sollte. Zum Einsatz kommen sollten die neuen Wagen ab 1962 im „Rheingold“, der schließlich mit bis zu 160 km/h über deutsche Schienen brauste.

Und der neue Zug setzte Zeichen, auch optisch. Letztlich entstanden vier eigenständige Wagentypen: ein bisheriges Muster der Innenraumaufteilung folgender Abteilwagen Av4üm-62, ein neu konzipierter Großraumwagen Ap4üm-62 mit 2+1-Sitzaufteilung, als besonderes Highlight ein Aussichtswagen AD4üm-62 mit mittiger, nach oben versetzter und vollverglaster Aussichtskanzel und Telefonzelle sowie ein ebenso ungewöhnlicher, von der DB-Tochter DSG zu beschaffender Speisewagen mit Buckel WR4üm-62, in dem Küche und Spülraum übereinan-

Zum Start des neuen „Rheingold“ waren die DB-Elloks der Baureihe E 10¹² nicht fertig

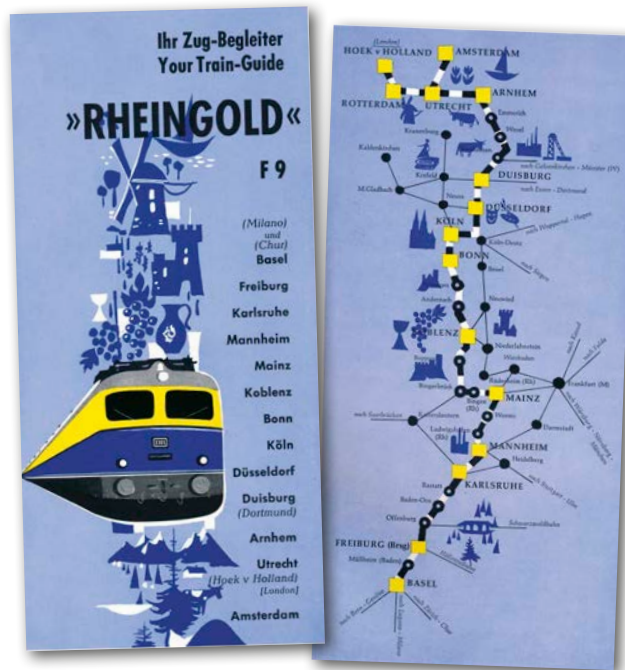
der angeordnet waren. Zur Hervorhebung ihrer besonderen Stellung im Wagenpark wurden sie zweifarbig in Creme und Kobaltblau mit silbernem Dach und schwarzgrauen Schürzen zwischen den Drehgestellen lackiert. Diese Wagen verfügten über eine moderne Jettair-Klimaanlage sowie goldbedampfte und wärmerreflektierende Scheiben. Besonders gediegen zeigte sich die Innenausstattung: Die bequemen Sitze waren mit hochwertigen Webstoffen bezogen, Edelholzurniere zierte die Wände. Großes Augenmerk hatte man auf Beinfreiheit, Geräuschdämmung und eine Beleuchtung mit hellen Leuchtstoffröhren gelegt.

Passend zum neuen Zug gab die DB auch eine für besonders hohe Geschwindigkeiten ausgelegte Ellok in Auftrag, die als Baureihe E 10¹² auf Basis der bewährten Einheitsellok-Baureihe E 10 entstehen sollte, sich von dieser jedoch durch eine windschnittigere, auch im Stand schon mehr Schnelligkeit vermittelnde Gestaltung abhob. Lackiert werden sollte sie im gleichen Farbschema wie die Wagen des „neuen Rheingold“. Allerdings zeichnete sich ab, dass die neuen Loks zum geplanten Start des Star-Zuges der DB nicht fertig sein



Im Juni 1963 oblag die Bespannung des „Rheingold“ bereits einer der speziell für diesen Zug beschafften E 10¹². Bei Bad Salzig ist an diesem Tag E 10 1266 dem nordwärts fahrenden F 9 vorgespannt

Hans Schmidt/Slg. Brinker



Passend zum neuen Zug präsentierte sich auch „Ihr Zug-Begleiter“ in besonderer Gestaltung – hier die Ausgabe zum F 9 vom Juli 1963 samt des Zuglaufs *Slg. Oliver Strüber (2)*

würden. So wurden aus der Not heraus und um eine Blamage vor internationalem Publikum zu vermeiden normale Kasten-E 10 aus der laufenden Serienfertigung mit einer anderen Übersetzung und den neuen Henschel-Schnellfahrdrehgestellen versehen und eingesetzt. Die auf diese Weise provisorisch umgerüsteten und in den „Rheingold“-Farben lackierten Loks E 10 239 bis 244 erhielten zur Unterscheidung eine „L“ vor der Ordnungsnummer (E 10 1239 bis 1244). Mit ihnen konnte die DB ohne Gesichtverlust die Premiere ihres neuen Luxuszuges zelebrieren und die ersten Einsatzmonate absolvieren. Zwischen Oktober 1962 und März 1963 rollten die neuen, bei Krauss-Maffei und SSW gefertigten „Bügelalten“ für den „Rheingold“ an: E 10 1265 bis 1270. Nach ihrer Erprobung und Indienststellung wurden die Pro-

visorien in normale Kasten-E 10 zurückgebaut. Nur wenige Monate später sollte sich die gleiche Prozedur wiederholen, denn auch die für den 1963 auf fast identisches Wagenmaterial umzustellenden „Rheinpfeil“ vorgesehenen „Bügelalten“-E 10 1308 bis 1312 mussten wegen verspäteter Indienststellung vorübergehend durch die aus der laufenden Serienfertigung entnommenen und entsprechend umgerüsteten Kasten-E 10 250 bis 254 vertreten werden.

Vom F-Zug zum flinken TEE

Schnell zierte die neuen „Rheingold“-Garnituren diverse Werbebroschüren und andere Publikationen der DB. Als erstes Zugpaar verkehrten F 9 und 10 dank Ausnahmegenehmigung mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Von den Reisenden wurden die neuen Züge begeistert



Am 13. Juni 1984 ist 112 504 mit dem „Rheingold“-Flügelzug TEE 17 von Mannheim nach München im Neckartal bei Neckargemünd unterwegs *Henning Folz*

angenommen. Besonders der gern wie die US-amerikanischen Vorbilder „dome car“ genannte Aussichtswagen wurde zum Markenzeichen des „Rheingold“ und ebenso – leicht verändert – des ein Jahr später ins Rennen geschickten neuen „Rheinpfil“. Am Zuglauf des F 9/10 änderte sich wenig – zum Verknüpfungsknoten wurde nun Duisburg: Der um sieben Uhr morgens in Hoek van Holland auf die Reise gehende Zugteil wurde in Utrecht mit dem um 7:30 Uhr in Amsterdam gestarteten Stammzug vereinigt und erreichte um 9:57 Uhr Duisburg Hbf. Dort wurden die Kurswagen von Amsterdam und Hoek van Holland nach München ausgesetzt, die an den F 22 „Rheinpfil“ übergangen, von dem man den Kurswagen Dortmund – München übernahm. Auf gewohntem Laufweg entlang des Rheins erreichte man um 15:41 Uhr Basel SBB, wo die Kurswagen Hoek van Holland – Chur und Amsterdam – Mailand an zwei andere Züge überstellt wurden. Der Gegenzug F 9 begann seine Fahrt in Basel SBB um 14:47 Uhr und erreichte nach dem Kurswagenwechsel mit dem F 21 in Duisburg um 22:50 Uhr bzw. 23:16 Uhr Amsterdam und Hoek van Holland. Für den Aussichtswagen des „Rheingold“ endete bzw. begann die Fahrt auch in Duisburg, da die Niederländischen Staatsbahnen dessen Einsatz auf ihrem Netz untersagten.

Hieran änderte sich in den beiden folgenden Jahren wenig; allerdings ließ man die mit dem „Rheingold“ gekommenen Kurswagen aus Mailand, Chur und Genf ab dem Winter 1963/64 zur Verkürzung der

Warte- und Rangierzeiten des F 22 in Duisburg als eigenen Nachzug F 321 nach Dortmund fahren. Dann jedoch fiel die Entscheidung, ab dem Sommer 1965 auch lokbespannte Züge als TEE zuzulassen. Hierfür boten sich die weit über den normalen F-Zug-Standard hinausreichenden und mit dem TEE-Komfort vergleichbaren „Rheingold“ und „Rheinpfil“ per se an. Dazu entschied die DB, auch den bisher mit VT 11⁵ gefahrenen TEE „Helvetia“ und den „Blauen Enzian“ entsprechend umzustellen und mit neu beschafftem Wagenmaterial nach „Rheingold“-Standard auszustatten. Ab dem Sommer 1965 waren sie als lokbespannte TEE unterwegs.



Im neuen Clubwagen des „Rheingold“ stellten sich ab 1983 verschiedene deutsche Tourismusregionen selbst vor. Passend dazu durchfahren der Stamm- und sein Flügelzug die schönsten deutschen Landstriche



Für ihren Komfortzug warb im Sommer 1983 dieser von der DB für den „Rheingold“ aufgelegte Prospekt *Slg. Oliver Strüber (2)*

Nach und nach wurden die Wagen von „Rheingold“ und „Rheinpfil“ ebenso wie die für sie beschafften E 10¹² in das TEE-Farbschema umlackiert, was eine Zeit lang für bunte Züge sorgte. Ansonsten gab es nur wenige Veränderungen: Am 22. Mai 1966 nahm die DB zwischen Duisburg und Emmerich den elektrischen Betrieb auf: Statt der V 200, die zuvor auf diesem Abschnitt fuhr, konnte fortan die E 10¹² ab dem/bis zum Systemwechselbahnhof am Zug bleiben. Die „Rheingold“-Anschlussverbindung Duisburg – Dortmund für die Kurswagen aus Mailand, Chur und Genf lief ab 1. Juni 1969 als F 221. Ab dem Sommerfahrplan 1970 wurden die Kurswagen wieder dem TEE 22 angehängt.

Nur ein Zug unter vielen

Mit Einführung der neuen Zuggattung InterCity (IC) erwuchs den lokbespannten TEE-Zügen der DB ab 1971 hauseigene Konkurrenz, zumal auch die IC mit neu beschafftem Wagenmaterial des „Rheingold“-Standards ausgestattet wurden und nur die 1. Klasse führten. Die IC-Linien fuhren meist im Zwei-Stunden-Takt und wurden in Hannover, Dortmund, Köln, Mannheim und Würzburg miteinander verknüpft. Nach und nach wurden die nicht ins Ausland fahrenden TEE in das neue IC-Netz integriert. So lief der im Sommer 1971 noch in TEE 26/27 umgenummerte „Rheinpfil“ ab dem Winterfahrplan als IC 106/107 mit leicht verändertem Zuglauf und im Norden nun ab/bis Hannover. Bestehen blieb jedoch die Duisburger Verknüpfung mit dem „Rheingold“, der fortan



1985 verlegte die DB die Fahrtroute des „Rheingold“-Flügelzuges auf die Verbindung Mainz – Darmstadt – Heidelberg – Bruchsal – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Freilassing – Salzburg. Am 19. August 1985 bespannt 112 312 den TEE 16 bei Mering *Egon Pempelforth (2)*

als TEE 6/7 verkehrte. Ebenfalls ab Herbst 1971 nahm die DB die Buckelspeisewagen aus den Umläufen von „Rheingold“ und „Rheinpfil“, die fortan mit Speisewagen der Nachfolgebauarten unterwegs waren. Zum Sommerfahrplan 1976 schieden auch die fünf Aussichtswagen aus diesen Umläufen aus; sie wurden an das Sonderzug-Unternehmen „Apfelpfeil“ aus Freudenstadt verkauft. Statt ihrer stellte die DB dem TEE 6/7 nunmehr einen Barwagen ARDmh¹⁰⁵ bei.

Änderungen gab es ab dem Sommer 1973 hinsichtlich der Beistellung von Kurswagen im „Rheingold“, was die aufwändigen Ran-

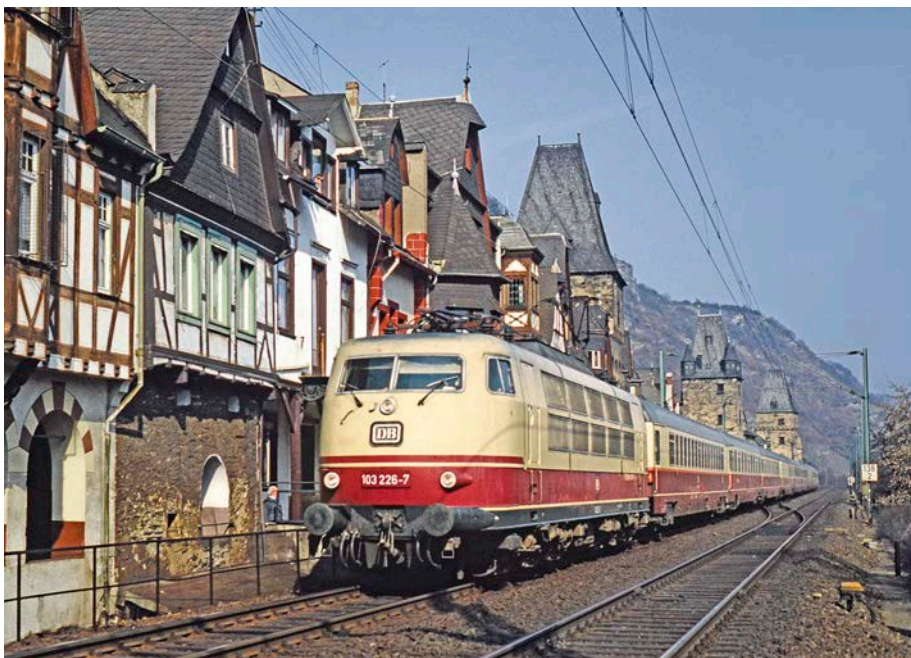
germanöver in Duisburg reduzierte. Neu war nun aber eine Wagengruppe nach Genf. Da auch die Bespannung des „Rheingold“ zwischen Basel SBB und Emmerich schon im Herbst 1971 auf eine neue 103.1 statt der bisherigen 112 übergegangen war, war der einstige Prestigezug der DB zu einem Zug ohne besonderen Wiedererkennungswert geworden. Einen weiteren wichtigen Einschnitt gab es zum Sommerfahrplan 1979, als der „Rheingold“-Zugteil zwischen Hoek van Holland und Utrecht eingestellt wurde und damit auch der Anschluss an die Nachtfähre aus/nach Großbritannien wegfiel – eine Reaktion auf die sich verändernden Reisegewohnheiten, die

immer mehr Reisende auf das schnellere Flugzeug zurückgreifen ließen. Passend dazu führte der TEE 6/7 jetzt nur noch die beiden Kurswagen zwischen Amsterdam und Chur bzw. Mailand. Zum darauffolgenden Winterfahrplan endete auch die direkte Verknüpfung mit dem „Rheinpfil“.

Nochmals neuer „Rheingold“

Den rückläufigen Reisendenzahlen zum Trotz: Aufgeben wollte die DB ihren Zug mit dem glanzvollen Namen zu Beginn der 1980er-Jahre noch nicht. Inzwischen war das IC-Netz stark angewachsen: Seit 1979 führen die meisten IC stündlich und führten beide Klassen. Die bisherigen Verknüpfungen von TEE und IC entfielen, was zur weiteren Abwanderung der TEE-Reisenden auf die IC führte – auch beim traditionsreichen „Rheingold“. Dessen Glanz wollte die DB aber weiterhin erstrahlen lassen, nicht nur als bequeme Schienenverbindung Niederlande – Schweiz, sondern vielmehr auch als touristisches Gesamtangebot.

Zum Sommerfahrplan 1983 startete die neue Ära. Speziell für den TEE „Rheingold“ wurden Broschüren in verschiedenen Sprachen gedruckt. „Hier verbinden sich Romantik, Unterhaltung und Komfort zur



Ab dem Sommerfahrplan 1986 trug der „Rheingold“-Stammzug die neuen Zugnummern TEE 14/15. Vor der historischen Stadtkulisse von Bacharach begegnet uns am 8. März 1987 der mit 103 226 bespannte TEE 15 auf dem Weg Richtung Süden



Zwei Monate vor der Einstellung des TEE 14 „Rheingold“ bei der Bundesbahn ist 103 110 mit ihm in Boppard zu sehen. Die zu geringe Zahl an Reisenden hatte das Angebot inzwischen unwirtschaftlich werden lassen *Egon Pempelforth*

Erlebnisreise“, warb der Titel und zeigte Sehenswürdigkeiten entlang der Strecken. Derer gab es nun zwei, denn zum bekannten „Rheingold“-Zuglauf Amsterdam – Basel (TEE 6/7) trat nun ein Flügelzug, der Mannheim mit München verband (TEE 16/17). Dabei nahm er den zwar längeren, aber landschaftlich schöneren Weg über das Neckartal nach Stuttgart und von dort weiter über das Remstal, Aalen, Nördlingen, Donauwörth und Augsburg. Weiter warb der Prospekt: „Ein besonderer Clubwagen wird im Sommerabschnitt zwischen Emmerich und München sowie im Winterabschnitt zwischen Emmerich und Basel mitgeführt. In dieser ‚Rollenden Bar‘ präsentieren sich die deutschen Urlaubsregionen kulinarisch und kulturell mit wechselnden Programmen.“ Den Zugstamm des nur im Sommerfahrplanabschnitt ver-

kehrenden TEE 17 ab Mannheim bildete ein Abteilwagen, hinzu kamen der Kurswagen Amsterdam – München und der Clubwagen Emmerich – München. Bei großer Nachfrage konnte ein weiterer Wagen den Flügelzug ergänzen.

Der Hinwendung der Reisenden zum Flugzeug begegnete die Bahn mit Touristikofferten

Für den von der DB als ihr neues Spitzenprodukt im Fernverkehr angepriesenen „Rheingold“ und seinen Flügelzug ließ sie 15 Abteilwagen Avmz¹¹, sechs Großraumwagen Apmz²² und drei Speisewagen WRmh³² herrichten. Hinzu kamen drei Clubwagen als Umbauten aus Apmz-Großraumwagen, die holzvertäfelte Wände, statt der Großraumbestuhlung 34 Drehsessel

Die Leserreise zum em-Jubiläum führte die Fahrtteilnehmer am 15. Juni 2013 nach Horb (Neckar). In den von 03 1010 geführten Sonderzug waren auch mehrere wieder in den Farben des „Rheingold“ von 1962 lackierte historische Sitzwagen eingestellt *MM*



und kleine Tische, eine Theke, einen Kiosk sowie einen Wirtschaftsraum mit Personalraum und -toilette erhielten. Zur Unterscheidung von den anderen TEE- und IC-Wagen gleicher Bauart erhielten sie einen orangefarbenen Streifen zwischen beigem Fensterband und rotem Farbbereich. Ebenfalls orange war der Schriftzug „Restaurant“ am WRmh, während die drei Clubwagen in gleicher Farbe die Aufschrift „Rheingold“ trugen. Damit hatte dieser Zug erstmals seit dem Aufgehen im TEE-Netz wieder einen eigenständigen Bestand an 27 Wagen mit Wiedererkennungswert.

Rascher Niedergang

Zum Sommerfahrplan 1984 konnte der Flügelzug TEE 16/17 durch den Wegfall der Halte in Schwäbisch Hall und Eberbach zwar etwas beschleunigt werden, doch ließ seine Auslastung zu wünschen übrig. So verlegte man ihn im Sommer 1985 in der Hoffnung auf mehr Attraktivität auf die Strecke Mainz – Darmstadt – Heidelberg – Bruchsal – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Freilassing – Salzburg. Viel brachte das allerdings nicht. Der Sommerfahrplan 1986 sah den „Rheingold“ unter dem neuen Zugnummernpaar TEE 14/15. Sein Flügelzug behielt die Nummern TEE 16/17, verkehrte aber nur noch bis München. Doch es half alles nichts, die Mehrzahl der Reisenden hatte sich inzwischen vom „Rheingold“ abgewandt, der Zug fuhr unwirtschaftlich. Die DB zog ihre Konsequenzen: Am 30. Juni 1987 fuhr der „Rheingold“ zum letzten Mal, damit endete zugleich auch die Geschichte der planmäßigen TEE-Einsätze in Deutschland.

Ganz gestorben war der „Rheingold“ damit aber noch nicht: Bereits in den 1970er-Jahren hatte der Freundeskreis Eisenbahn Köln (FEK) einen Teil der noch erhaltenen Wagen des Vorkriegszuges wieder im historischen Gewand zum Laufen gebracht und in zahlreichen Sonderzugeinsätzen einem großen Publikum bekanntgemacht. In den 2000er-Jahren erwachte auch das Interesse an den Garnituren des „Rheingold“ von 1962 und des „Rheinpfeil“ von 1963. Meist auf Initiative privater Betreiber erstrahlen heute wieder Wagen und Loks in den historischen Farben von 1962 und 1965. Dazu wurden auch die Aussichtswagen wieder aus dem Ausland zurückgeholt. So lässt sich heute auf Sonderfahrten erneut das gehobene „Rheingold“-Reiseflair der 1960er-Jahre genießen. *Oliver Strüber*



Erst ab 1956 durfte die DSG den „Rheingold“ bewirtschaften, zuvor war die CIWL/ISG dafür zuständig. Mit der Märklin-Zugpackung 87351 lässt sich diese Betriebssituation auch in Z darstellen *Trainini*

Paradezug der Bundesbahn

für fast alle Nenngrößen

Fahrzeuge der Rheingold-Generationen ab 1951 ■ Die verschiedenen Nachkriegsgenerationen des „Rheingold“ stießen auch bei den Modellbahnherstellern auf Interesse. Unser Überblick bietet einen Querschnitt des Angebots von H0 bis Z, jedoch ohne Anspruch auf Vollständigkeit

Was macht einen Zug im Modell aus? Die Lok an der Zugspitze sicherlich, in erster Linie jedoch die Wagen, aus denen er besteht. Nicht anders ist es auch beim „Rheingold“, für den immer wieder modernes, exklusives und nur für ihn bestimmtes Wagenmaterial zum Einsatz kam.

Früher Nachkriegs-„Rheingold“

Das Aufsehen, das dem neuen „Rheingold“ der DB 1951 zuteil wurde, färbte auch auf das Modellbahnhobby ab und weckte Begehrlichkeiten. So war es für Märklin ein Leichtes, von seinen seit 1951 erhältlichen H0-Schürzenwagen der neuen

Generation auch eine stahlblaue Variante abzuleiten, die ab 1953 – (fälschlich) als „FD-Zug-Kurswagen“ bezeichnet – mit dem „Rheingold“-Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN im Katalog zu finden war. Dem zunächst angebotenen 2.-Klasse-Wagen ließ man 1956/57 eine Version der 1. Klasse folgen (346/6, ab 1957 dann 4014). Einen aufgrund der internationalen Bestimmungen bis 1955 im „Rheingold“ eingesetzten blauen CIWL-Speisewagen hatte man ebenfalls im Sortiment (346/2 J bzw. 4009). Alternativ ließ sich wenige Jahre darauf auch ein Modell mit Kunststoffaufbau des italienischen Herstellers *Pocher* nutzen (214/3).

Auch der TT-Pionier *Rokal* aus Lobberich im Rheinland offerierte ab 1953 einen stahlblauen Schürzenwagen mit DB-Schriftzug auf den Seitenwänden sowie alternativ ohne oder mit Beleuchtung (D1205/-6). Obendrein bereicherte neben einem roten DSG- ab 1956 auch ein blauer CIWL-Speisewagen in recht freier Umsetzung das Programm (D1223/-24, später 01224).

Zeitgemäße H0-Modelle

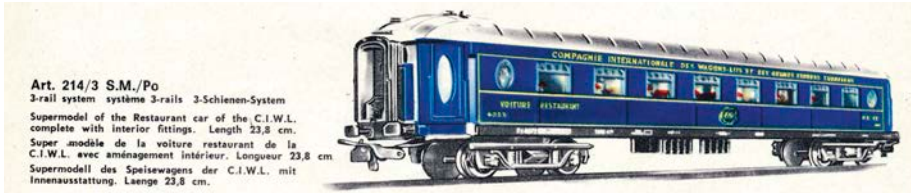
Neuer Schwung kam 1974 auf, als *Liliput* im Rahmen seiner wegweisenden Schürzenwagen-Serie auch die stahlblaue „Rheingold“-Ausführung herausbrachte.



Ab 1953 konnten HO-Bahner den „Rheingold“ von Märklin nutzen. Zum stahlblauen Sitzwagen 346/6 gab es den passenden CIWL-Speisewagen 346/2 Oliver Strüber (2)



In Märklins-HO-Programm gab es 1997 und 2005 jeweils zwei Wagenpackungen, zur Nachbildung der F-Züge „Loreley“ und „Rheingold“

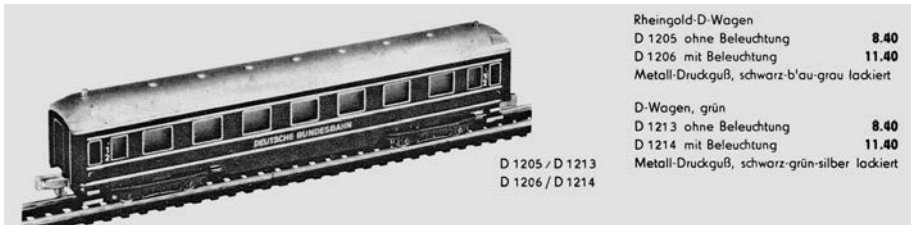


Einen zum „Rheingold“ passenden CIWL-Speisewagen in längenverkürzter Version hatte seit Mitte der 1950er-Jahre die italienische Firma Pocher im Programm



Die stahlblauen Schürzenwagen des „Rheingold“ von 1951 bot Liliput ab 1974 in für die damalige Zeit hervorragender Ausführung an. Lieferbar waren alle vier Wagentypen

2005/06 zwei weitere Sets (43237/-38) als „Rheingold“ ab 1956 mit „DB-Kekschen“ und dem ab jetzt passenden DSG-Schürzenspeisewagen. Inzwischen hat auch *Brawa* die Schürzenwagen angekündigt. Aktuell wurden allerdings noch keine stahlblauen Wagen passend zum ersten Nachkriegs-„Rheingold“ vorgestellt. Im Hinblick auf den CIWL-Speisewagen können HO-Bahner beispielsweise bei *Rivarossi* fündig werden.



Die TT-Modelle von Rokal in blau/schwarzer Lackierung mit ausgeschriebenem Schriftzug gab es ab 1953 mit und ohne Beleuchtung Slg. Oliver Strüber (3)

Lieferbar waren sie als Aüe (831 03), ABüe (832 03), Büe (833 03) und ABCüe (835 03) sowie in Kombination mit einem zusätzlichen Pw4ü/36 (289 03) als fünfteiliges Zugset (833 081). Über Jahre hinweg blieben diese Reisezugwagen das Nonplus-ultra in puncto DB-Schnellverkehr der frühen 1950er-Jahre. Im Rahmen der Modellpflege wurden sie mehrfach überarbeitet und blieben entweder einzeln (1992 etwa 331203/-10/-27/-34) oder in unterschiedlichen Konfigurationen bis 2001/02 lieferbar (z. B. L350021).

1997 überraschte Märklin mit neu konstruierten, zeitgemäßen Schürzenwagen. Als

Sonderausgabe erschienen vier- und zweiseitige Wagenpackungen als F-Zug „Loreley“ (43209/-19). Die stahlblauen Sitzwagen verfügen wie der „Rheingold“ über den seitlichen DB-Schriftzug. Hinzu kam in einem der Sets ein DSG-Speisewagen. Als Viererset gab es die Wagen 1998 in einmaliger Auflage auch bei *Trix* (21251). Eine Neuausgabe erschien 2005 in Form eines AB4üwe-39/52, eines ABC4üwe-39/52 und eines C4üwe-38/52 (23333 bis -35). Verlängern konnte man den Zug mit einem Gepäckwagen Pw ü-37 mit windschnittiger Dachkanzel (-37) und einem roten DSG-Schürzenspeisewagen der Bauart WR4ü-39 (-36). Bei Märklin erschienen

Die 1951er-Garnituren in TT bis Z
Nach *Rokals* „Frühwerk“ mussten TT-Bahner lange auf neue blaue Schürzenwagen warten. Erst 2012 nahm sie *Tillig* als Dreier-Set (01595) mit je einem Wagen der 1./2., 1./2./3. und 3. Klasse in sein Programm auf; separat gab es einen Gepäckwagen (13370). Zu *Rocos* frühen N-Konstruktionen gehören auch die Schürzenwagen. Ab 1983 war auch ein 1.-Klasse-Modell mit seitlichem DB-Schriftzug erhältlich (2267C, ab 1985 dann 24237). Nach dessen Ausscheiden aus dem *Roco*-Programm mussten N-Bahner lange auf neue Modelle warten. Ab 2000 waren sie schließlich bei *Minitrix* in Form einer „Rheingold“-Schnellzugpackung (11441) mit der Baureihe 03, vier blauen Sitzwagen und einem DSG-Schürzenspeisewagen verfügbar. Für *MHI*-Händler gab es eine ergänzende Packung (13727) mit zwei Sitz- und einem Speisewagen als F-Zug „Loreley“. 2005 offerierte man zudem ein „Thekendisplay“ mit zehn Modellen (15739) – darunter sechs Sitzwagen aller drei Vor-



Als einmalige Sonderauflage kündigte Röwa 1974 seine TEE-Wagen im Längenmaßstab 1:100 in den Farben des „Rheingold“ von 1962 an

bildtypen, zwei Gepäck- und zwei DSG-Speisewagen. Als F-Zug-Set „Loreley“ bot Märklin seinen mini-club-Freunden 2003 in einmaliger Serie eine fünfteilige Packung (87351) mit vier blauen Schürzenwagen mit DB-Schriftzug an den Seiten und einem DSG-Speisewagen an.

„Rheingold“ von 1962

1962 ging die DB-Neuaufgabe des „Rheingold“ mit modernem Wagenmaterial und passend lackierten Loks durch alle Medien. Schnell machten sich Modellbahner Hoffnungen auf eine entsprechende Umsetzung, sahen sich aber zunächst enttäuscht, denn keiner wagte sich an den Zug heran. Umso größer war das Erstaunen, als 1963 Hornby-ACHo (Meccano) als französische Tochter des britischen 00-Marktführers Hornby einen kompletten H0-Zug (4100 bis -3) vorstellte und noch im selben Jahr auslieferte. Die Idee dazu ging auf die Schweizer Firma Ruco zurück, der die Kapazitäten zur Serienfertigung fehlten. Abteil-, Großraum-, Aussichts- und Buckelspeisewagen waren deutlich längenverkürzt, sonst aber in etwa im Fleischmann-Maßstab 1:82 gehalten. Der Bezug zu Fleischmann kam nicht von ungefähr, hatten die Nürnberger genau ein Jahr zuvor ihre Kasten-E 10 250 im „Rheingold“-Outfit präsentiert. Lieferbar waren die Hornby-ACHo-Modelle bis 1971. Bei Fleischmann erschien 1966 zumindest der 1.-Klasse-Abteilwagen in „Rheingold/Rheinpfel“- und TEE-Ausführung (1500 R bzw. 1500 T), weitere Typen jedoch nicht. Märklin bot in den 1960er-Jahren kei-



Märklin wechselte 2006 zum neuen Längenmaßstab 1:93,5. Schon ein Jahr später erschien in dieser Serie die komplette Garnitur des „Rheingold“ von 1962



Fleischmann bot in seinem Katalog 1966/67 nur den Abteilwagen für den „Rheingold“ und späteren TEE an *Slg. Oliver Strüber (2)*



Ab 1964 lieferte Hornby-ACHo (Meccano) die maßstäblich zur Fleischmann-E 10 passende komplette „Rheingold“-Garnitur mit Kunststoffaufbauten aus

ne Modelle des „Rheingold“ von 1962 an. Erst 1996 kam eine Zugpackung für das Hobby-Programm heraus. Sie enthielt die „Bügelalten“-E 10 1265 (mit Kunststoffaufbau von Trix) sowie drei der 24-Zentimeter-Blechwagen in creme/blauer Lithografie (28503). Als Ergänzung gab es einen Abteilwagen mit Schlusslicht (40891). Passend zur Kasten-E 10 1242 in alter Märklin-Bauform legten die Göppinger 2017 eine fünfteilige Tinline-Packung auf (40850). 2026 soll nochmals eine vierteilige „Rheingold“-Garnitur in Blechausführung erscheinen (-2), jetzt passend zur neuen „Bügelalte“.

Wagen im Längenmaßstab 1:100

Im Rahmen seiner sich an preisbewusste Modellbahner richtenden Fahrzeugserien bot der italienische Hersteller Lima seit Mitte der 1970er-Jahre die „Rheingold“-Wagen in der TEE-Ausführung der frühen 1970er-Jahre im angenäherten Längenmaßstab 1:100 an. 1978 folgte dann die Lackierungsvariante als creme/blauer F-Zug von 1962, jeweils als Einzelwagen (309180 bis -3). In den 1990er-Jahren folgte die Neuaufgabe unter „Lima Hobby Line“ als vierteiliges Set (149754) mit ergänzendem Abteil- und Großraumwagen (309550/-1). Auf Basis der alten, in Teilbereichen verbesser-

ten *Trix/Röwa*-TEE-Modelle legte *Roco* in den 1990er-Jahren zwei Sets in der blau/beigen Vorgängerlivree als F 9/10 auf (45904/-5). Im *Märklin/Trix*-Programm hielt der „Rheingold“ von 1962 erst spät Einzug: 2002 lancierte man eine Zugpackung (43881/31326) mit der Bügelfalten-E 10 1265, einem Großraum-, einem Abteil- und dem Aussichtswagen. Als Ergänzung gab es ein Zweiwagen-Set (43882/33016) mit einem weiteren Abteil- und dem neu konstruierten Buckelspeisewagen.

Erstmals maßstäblich

In den 1980er-Jahren verlangten die Kunden verstärkt auch in der Länge maßstäbliche Reisezugwagen. *Lima* war auf diesem Gebiet aktiv und bestrebt, sein bisheriges „Billigheimer“-Image abzulegen. Erstmals wurden die „Rheingold“-Wagen von 1962 im Katalog 1986/87 angekündigt, erneut 1988 und dann mit dem Hinweis auf die Maßstäblichkeit. Erhältlich waren sie entweder als Viererset (149795K) oder als Einzelwagen (anfangs 309165K/-81K/-82K/-83K, ab 1998 309639/-640/-672/-405). 2006 – inzwischen unter Hornby-Regie – kehrte der längenmaßstäbliche 1962er „Rheingold“ wieder ins *Lima*-Programm zurück. Lieferbar waren außer einem Viererset (HL 4001) auch jeweils ein zusätzlicher Abteil- und Großraumwagen (-2/-3).

Auch bei *Roco* spielte die Länge der Wagen seit den 1990er-Jahren eine Rolle. Erstmals 2007/08 angekündigt, rollte ein Jahr später die komplett neu konstruierte und maßstäblich lange „Rheingold“-Garnitur von 1962 zu den Kunden. Ergänzend zum vierteiligen Grundset (45923) gab es auch hier Abteil- und Großraumwagen (45800/-1). *Märklin* läutete 2006 mit seinem Längenmaßstab 1:93,5 eine neue Ära ein. Schon im folgenden Jahr erschienen in dieser Serie alle vier Wagentypen des „Rheingold“ von 1962 als Einzelmodelle (43850/-60/-70/-80). Bei *Trix* waren sie mit anderen Wagennummern erhältlich (23410 bis -3). Zum 50-jährigen Jubiläum des Vorbilds brachte *Märklin* 2012 zwei Sets mit jeweils drei Wagen heraus (43873/-83). 2017 folgte eine fünfteilige Zugpackung (26604) mit vier Wagen und einer Schweizer Re 4/4¹ der zweiten Bauserie.

F 9/10 von 1962 in TT, N und Z

Im TT-Sektor gab es lange Zeit keine Nachbildungen des 1962er-„Rheingold“. Dann jedoch nahm sich *Tillig* der Frühzeit dieses



Für *Trix* entwickelte *Willy Ade* 1966 die TEE-Wagen im Längenmaßstab 1:100, darunter war auch der hervorragend detaillierte Aussichtswagen ^{MM}



2001 überarbeitete *Märklin* seine TEE-Wagen im Längenmaßstab 1:100 grundlegend und konstruierte den dazu passenden Buckelspeisewagen neu ^{Oliver Strüber (3)}

Zuges an und offerierte eine Packung (01614) mit der Kasten-E 10 1244, einem Abteil- und dem Aussichtswagen sowie ein dreiteiliges Wagenset (01651) mit Abteil-, Großraum- und Buckelspeisewagen. Bereits in den 1970er-Jahren bot *Lima* in N ein einfach gehaltenes und in der Länge verkürztes Modell des Aussichtswagens (30 9183) an, das bis 1986 lieferbar blieb. Bereits seit 1982 gab es zudem besser detaillierte und weitgehend maßstäbliche Modelle aller vier Wagentypen (32 0887 bis -90). 1988 übernahm *minibahn* aus Innsbruck das *Lima*-N-Sortiment und bot die Modelle ab 1989/90 in verbesserter Ausführung mit bündig eingesetzten Fenstern und kürzerer Kupplung an. Neben dem fünfteiligen Set (611301) waren Einzelwagen aller vier Typen angekündigt (611306 bis -9).

Bei *Arnold* rollten alle vier Wagentypen in zeitgemäßer Ausstattung 1990 vor (3860 bis -3). 1996 folgte ein vierteiliges Set (0144), das es zudem auch mit Kasten-E 10 analog oder digital gab (0147/80147). Ab 1999 gab es die Wagen in überarbeiteter Ausführung unter *Rivarossi*-Regie als Viererset (0352). 2000 folgten beide Sitzwagentypen mit anderen Betriebsnummern als Einzelmodelle (3962/-3). Auch

im *Minitrix*-Sortiment hielten die Wagen erst verhältnismäßig spät Einzug: Passend zur „Bügelfalten“-E 10 1309 legte man 2006 als Einzelmodelle alle vier Typen als Neukonstruktionen mit Kurzkupplungskinematik auf (15785 bis -8). Als Einmalserie waren sie 2018 als fünfteiliges Set (15870) mit beleuchtetem LED-Zugschlussignal erhältlich. Z-Bahner wurden von *Märklin* 2000 mit dem „Rheingold“ von 1962 bedacht. Lieferbar war auf Basis der bekannten TEE-Modelle eine Zugpackung (81412) mit Kasten-E 10, zwei Abteil-, zwei Großraum- und einem Aussichtswagen. Mit den Herbstneuheiten 2024 hielten die Wagen erstmals mit Kurzkupplung Einzug ins Programm – es gab zwei Packungen (87266/-84) mit je drei Wagen, darunter war erstmals in dieser Farbgebung auch der Buckelspeisewagen.

Die ersten TEE rollen an

Irgendwann hatte jeder größere Modellbahnhersteller TEE-Wagen im Sortiment, nicht immer waren sie dem seit 1965 als TEE geführten „Rheingold“ mit seinen Buckelspeise- und Aussichtswagen zuzuweisen. Wir konzentrieren uns daher auf solche Angebote, die mindestens einen



Statt des ausgeschiedenen Buckelspeisewagens setzte die DB in den 1970er-Jahren Speisewagen der Nachfolgebauarten ein, etwa den WRümz¹³⁵ (Märklin-Modell)



Roco bietet derzeit in H0 in drei Sets die aktuell für Sonderfahrten eingesetzte Wagengarnitur des „Rheingold“ der AKE Eisenbahntouristik an



Bei Märklin gab es ab 1966 passend zur E 03 TEE-Wagen in der damals üblichen 24-cm-Blechbauweise, dazu gehörte auch der hier nicht gezeigte Aussichtswagen *Oliver Strüber* (3)



Ab 1974 bot Märklin im mini-club-Programm eine TEE-Garnitur mit dem „Rheingold“-typischen Aussichtswagen an. Den Buckelspeisewagen gab es damals noch nicht

der beiden Typen umfassten. So lieferte Märklin ab 1966 im Rahmen seiner 24-Zentimeter-Blechwagen-Serie in H0 passend zur neuen E 03 auch eine beige/rote TEE-Garnitur aus. Sie bestand aus Abteil- und Großraumwagen sowie dem für „Rheingold“ und „Rheinpfeil“ typischen Aussichtswagen. Statt des Buckelspeisewagens wählte man in Göppingen allerdings einen der normalen einstöckigen Speisewagen der Nachfolgebauart sowie zusätzlich den TEE-Barwagen. Lieferbar waren die Wagen zunächst ohne (4055 bis -9), ab 1968 dann mit Inneneinrichtung (4085 bis -9). Im Hobby-Sortiment blieben sie bis 2003 im Katalog präsent.

**H0-Wagen gibt es
im Längenmaßstab 1:87,
1:93,5 und 1:100**

Av4üm, Ap4üm, AD4üm, ARD4üm und WR4üm im Längenmaßstab 1:100 hatte auch Trix ab 1966/67 im Programm. Die gelungenen Kunststoff-Spritzgussmodelle wiesen eine für die damalige Zeit feine Beschriftung im Tampondruck auf. Neben der *Trix-Express*- (3392 bis -6) gab es auch die International-Version für Gleichstrombahner (3792 bis -6). Lieferbar waren die von Willy Ade konstruierten Modelle bei *Trix* allerdings nur bis 1973. Dafür waren sie nach der Auflösung der Geschäftsbeziehung ab 1969/70 schon im *Röwa*-Angebot zu finden (3045/-6/-7/-9/-50). Erstmals gab es auch den Speisewagen WRümz mit Dachstromabnehmer (-48). Kurz darauf erhielten sie „gefederter“ Drehgestelle mit besseren Laufeigenschaften (3145 bis -50). Ab 1973/74 waren auch deren Vorgänger in creme/blauer „Rheingold“-Farbgebung als Abteil- und Großraum- (3140/-1) sowie als Aussichtswagen (-4) verfügbar; für 1975 angekündigt wurde bereits der Buckelspeisewagen. Doch musste *Röwa* bereits 1974/75 aufgeben. Die TEE-Wagen gingen dann 1976 – wie ein Großteil der Wagenmodelle – in das Programm des aufstrebenden H0-Herstellers *Roco* über. Dort blieben sie über Jahre hinweg in TEE-Ausführung (4267 bis -72, später mit angehängtem S, ab 1985 dann 44404/-5/-7/-9/-10) oder als Sets verfügbar (45902/-3).

Auch *Lima* versuchte, mit günstigen Modellen im H0-TEE-Markt mitzumischen. Im Längenmaßstab 1:100 gab es dort ab 1972 einen TEE-Abteilwagen, bald folgten



Im Jahr 2017 gab es den „Rheingold“-Flügelzug von 1983 mit dem charakteristischen orangefarbenen Seitenstreifen als N-Wagen-Packung in einmaliger Auflage im Arnold-Sortiment (HNS4221)



Minitrix bot N-Bahnern 2016 zwei Zugpackungen mit dem „Rheingold“ von 1983 und seinem Flügelzug München – Mannheim an MM (2)



Märklin/Trix: HO-Bahner konnten sich 2018 über die Nachbildung des „Rheingold“-Flügelzuges von 1983 im Längenmaßstab 1:93,5 freuen Werk (2)

auch Großraum-, Buckelspeise- und Aussichtswagen (309167 bis -70). In den 1990er-Jahren wurden sie unter „Lima Hobby Line“ als vierteiliges Set neu aufgelegt (149753). In Anbetracht der Konkurrenz musste Märklin nachlegen und lieferte ab 1974 neue TEE-Wagenmodelle in der 27-Zentimeter-Kunststoffausführung (4095 bis -8), zu denen wiederum nur der Aussichtswagen (-9) gehörte. Sie blieben bis 1988 lieferbar. Danach kümmerte man sich um deren modernere Nachfolger. Erst 2001 tauchten die Modelle stark über-

arbeitet und mit stromführenden Kurzkupplungen versehen für die MHI wieder auf. Im dreiteiligen Set (42990) gab es neben einem Abteilwagen und dem „Dome Car“ erstmals einen neu konstruierten Buckelspeisewagen. Das gleiche dreiteilige Set erschien 2004 für Trix Clubmitglieder (31370).

Ungekürzt und etwas kürzer

Die o. g. maßstäblichen Umsetzungen des „Rheingold“ von 1962 kamen bei Lima 1990 auch in der TEE-Version für die Epoche IV

– ebenfalls entweder als Viererset (149794K) oder als Einzelwagen (309531K bis -4K, ab 1998 dann 309634/-35/-71/-404). Unter Hornby-Ägide entstand 2006 die überarbeitete Neuauflage als Viererset (HL4000), einzeln erhältlich waren ergänzende Sitzwagen (HL4004/-5). In gleicher Weise stellte Roco 2008 seinem creme/blauen „Rheingold“ die spätere Ausführung in TEE-Farbgebung zur Seite; auch hier konnte das Viererset (45924) durch einen Abteil- und einen Großraumwagen ergänzt werden (45802/-3). 2021 folgten bei Roco zwei Sets zu je drei Wagen, mit denen sich der TEE-Zug der späten 1970er-Jahre – nach Ersatz des Buckel- durch einen Speisewagen der Nachfolgebauart – nachbilden lässt (74135/-6). 2025 nahm sich Roco zudem in drei jeweils dreiteiligen Sets des im Sonderverkehr laufenden „Rheingold“ der AKE Eisenbahntouristik an (6200120 bis -2); ein zusätzlicher Abteilwagen ist einzeln erhältlich (-6).

TEE in kleinen Nenngrößen

Bereits Rokal hatte in seiner Endphase 1968/69 passend zur E 03 eine TEE-Garnitur im Angebot, allerdings ohne die beiden „Rheingold“-typischen Wagentypen (01258/-59/-60). Erst bei Tillig fand der Zug dann in den 2000er-Jahren seine zeitgemäße Umsetzung. Neben den Sitzwagen gab es den „Dome Car“ (16551) und den Buckelspeisewagen (-90). Auch in N kam so gut wie kein Hersteller um die TEE-/IC-Wagen herum – nicht jeder bildete aber die vom „Rheingold“ übernommenen Aussicht- und Buckelspeisewagen nach. Arnold als Pionier der maßstäblich langen N-Modelle hatte seine TEE-Garnitur samt Aussichtswagen von 1968 bis in die 1980er-Jahre im Programm (0381 bis -5, ab 1976 dann 3810/-20/-30/-40/-50). Nach der Übernahme durch Rivarossi kamen die TEE-Wagen 1999 in überarbeiteter Ausführung erneut ins Arnold-Programm, das vierteilige Set (0353) wurde 2000 ergänzt durch einzeln erhältliche Abteil- und Großraumwagen (3964/-5).

Aktuell angekündigt sind zwei dreiteilige Sets mit der Museums garnitur des AKE (HN4507/-08).

Auch bei *Minitrix* gab es seit 1967 ein TEE-Sortiment (3015 bis -9, ab 1985/86 dann 13015 bis -9). Dort hatte man statt des „Rheingold“-Aussichtswagens den des „Rheinpfel“ als Vorbild gewählt, erkennbar an den nur vier Fensterflächen der Kanzel und dem seitlichen DB-Schriftzug. Sie waren noch bis in die 1990er-Jahre erhältlich. Als Neukonstruktion mit Kurzkupplungs kinematik kehrte der „Rheingold“ als TEE der frühen Epoche IV 2009 ins *Minitrix*-Sortiment zurück. Das fünfteilige Set (15860) umfasste neben zwei Abteil- und einem Großraumwagen jetzt den korrekten Aussichtswagen mit acht Fensterflächen und erstmals den Buckel-

Die Modelle des 1983er-„Rheingold“ haben auffällige orangefarbene Streifen

speisewagen. *Lima* hingegen offerierte seinen N-Kunden ab 1982 eine komplette Ex-„Rheingold“-Garnitur mit Abteil-, Großraum-, Buckelspeise- und Aussichtswagen (32 0871 bis -4). Zeitweise gab es auch einen „TEE Intercity-Zug“ mit einer 111 (12 3900G). Mit der Übernahme des N-Sortiments durch *minibahn* kam dort ab 1989/90 eine optisch und technisch überarbeitete fünfteilige Garnitur ins Programm (611300), zusätzlich wurden die Wagen auch als Einzelmodelle angekündigt (-2 bis -5).

Seit 1974 bereichern zusammen mit der damals ebenfalls neuen 103 113 Nachbildungen von TEE-Wagen *Märklin*s *mini-club*-Programm. Neben Großraum-, Abteil- und (einstöckigem) Speisewagen gab



Bei Märklin gab es den „Rheingold“-Flügelzug von 1983 zusammen mit einer Lok der Baureihe 112 als einmalige Sonderauflage im Jahre 2018 zu kaufen *Werk*

es auch den Aussichtswagen. Lieferbar waren sie ohne (8724 bis -8), von 1977 bis 1988 auch mit Innenbeleuchtung (8734 bis -8). 2004 erfreute *Märklin* die MHI-Kundschaft mit zwei jeweils dreiteiligen Wagensets, die neben den optisch überarbeiteten Modellen erstmals auch einen neuen Buckelspeisewagen beinhalteten (87265/-85). 2018 rollte der TEE „Rheingold“ nochmals als fünfteiliges Wagenset (87269) mit neu konstruierten Inneneinrichtungen und Kurzkupplungen vor.

„Rheingold“ von 1983

Mit neuem Wagenmaterial frische die DB 1983 ihren etwas in die Jahre gekommenen „Rheingold“ auf. Um ihn von den anderen IC-Garnituren jener Jahre abzuheben und seine besondere Stellung zu betonen, erhielten die Wagen einen zusätzlichen orangefarbenen Streifen, Gesellschafts- und Speisewagen zudem die große Aufschrift „Rheingold“. Mit Ausnahme von *ade*, wo es in den 1990er-Jahren alle Wagentypen in exzellenter Ausführung als Bausatz und Fertigmodelle in H0 gab (Speisewagen 1346), machten alle anderen Modellbahnhersteller zunächst einen großen Bogen um die Miniaturisierung des Zuges. Im Rahmen der auf 1:93,5 verkürzten Wagenserien rollte der „Rheingold“-Flügelzug 2018 in einmaliger Auflage ins *Trix*-Programm.

Die vierteilige Garnitur mit Zugschlussbeleuchtung verfügte neben zwei Avmz^{111.1} und einem Apmz¹²² erstmals über den neu konstruierten Gesellschaftswagen WGMh⁸⁵⁴ (23485), bei *Märklin* war die Packung ebenfalls erhältlich (43849). Für Wechselstromfahrer gab es zudem ein entsprechendes Set (26983) mit einer Lok der Baureihe 112 und den vier Wagen.

2023 kündigte *Rivarossi* die längenmaßstäbliche H0-Umsetzung an. Avisiert waren zwei Packungen mit je vier Modellen (HR4346/-7). 2024 folgte noch ein Zweier-Set (HR4397). Die Auslieferung verzögerte sich allerdings – erst zur Jahreswende 2025/26 kamen die Züge in den Handel. Bereits 2016 nahm sich *Minitrix* der N-Garnitur an. Lieferbar war eine Zugpackung (11628) mit einer 103 und drei Wagen (Apmz¹²², WRmh^{132.1} und Avmz^{111.1}) als „TEE 7“. Alternativ offerierte man seinen Kunden den „Rheingold“-Flügelzug (11627) – bestehend aus einer Lok der Baureihe 112, einem Apmz¹²², einem WGM⁸⁰⁴ und einem Avmz^{111.1}. Ergänzend rollte noch ein weiterer Avmz^{111.1} solo an (15679). 2017 war eine vierteilige Garnitur des „Rheingold“-Flügelzuges von München nach Mannheim auch bei *Arnold* in einmaliger Auflage erhältlich (HNS4221). Bei der Leserwahl von *em* und *NBM* wurde er übrigens 2018 zum „Modell des Jahres“ gekürt. *Oliver Strüber*

Aktuell gibt es die komplette Zuggarnitur des „Rheingold“ von 1983 in mehreren Wagensets in hervorragender Umsetzung bei Rivarossi im Maßstab 1:87 *Andreas Bauer-Partner*



Bild des Monats





Winterbetrieb vor Einschränkungen

187 016 überquert am 2. Februar 2026 die Bartschenkulk-Brücke in Beretal zwischen Netzkater und Birkenmoor unterhalb des Unterbergs. Im Hintergrund ist der dortige Steinbruch zu erkennen. Ab 2. März fährt hier nur sonntags noch ein Dampfzugpaar bis Eisfelder Talmühle. Alle anderen Züge werden mit Triebwagen gefahren. Und in Eisfelder Talmühle gibt es ab 2. März keinen Umstieg mehr nach Nordhausen. Wegen Sperrung des maroden Ilfelder Viadukts ruht der Verkehr nach Ilfeld Neanderlinik. *Sevrien Ferrée*



Erster Fahrgasteinsatz auf dem RE 6 Chemnitz – Leipzig: Am frühen 2. Februar 2026 geht es für das BEMU-Doppel 1440 404 und 408 als RE 75163 von Chemnitz nach Leipzig *Markus Bergelt*

■ Mitteldeutsche Regiobahn

Akkuzüge auf der Linie RE 6 gestartet

Am 2. Februar 2026 begann auf der Strecke Chemnitz – Leipzig der fahrplanmäßige Einsatz von Akkuzügen. Um 5:31 Uhr startete eine Doppeltraktion Coradia Continental BEMU unter der Zugnummer RE 74163 in Chemnitz Hbf. Damit feiert diese Antriebstechno-

logie ihre Premiere im Freistaat Sachsen. Die neuen Fahrzeuge des Herstellers Alstom werden von der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB) eingesetzt und sollen auf der Linie RE 6 bis Mitte Juni 2026 die bisherigen Dieselzüge vollständig ablösen. Der Start hatte sich aufgrund von

Lieferschwierigkeiten und langwierigen Zulassungsverfahren verzögert; ursprünglich war der Einsatz bereits ab Dezember 2023 geplant.

Reichweite: 120 Kilometer

Bei den dreiteiligen Einheiten handelt es sich um eine Akku-

Variante Coradia Continental. Die Hochleistungsakkus auf dem Dach mit einer Kapazität von 840 Kilowattstunden ermöglichen eine Reichweite von bis zu 120 Kilometern ohne Nachladen. Damit werden die nicht elektrifizierten Abschnitte der 81 Kilometer langen Ver-



Coradia Continental BEMU für die MRB

Menge	11 Fahrzeuge
Konfiguration	3-teilig
Länge	56 m
Sitzplätze	150 Sitzplätze
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Reichweite (Batterie)	bis zu 120 km

Die neuen Akkuzüge sollen bis Juni die Dieseltriebzüge und lokbespannten Garnituren auf der Verbindung Chemnitz – Leipzig vollständig ablösen *Rico Kummerlöwe*

bindung überbrückt. Die Aufladung der Energiespeicher erfolgt über Stromabnehmer während der Halte unter der Oberleitung in Chemnitz Hbf und Leipzig Hbf. Im Regelbetrieb verkehren die Züge in Doppeltraktion und bieten 300 Sitzplätze. Zur Ausstattung gehören barrierefreie WCs, Rolli- und Fahrradstellplätze sowie Steckdosen und Tische. Eigentümer der elf Fahrzeuge ist die Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS), das Investitionsvolumen beträgt rund 70 Millionen Euro.

Veränderte Umläufe und Infrastrukturdefizite

Durch die Umstellung auf die Akkutechnologie ergeben sich Änderungen im Betriebsablauf der MRB. Die Zahl der benötigten Umläufe auf der Linie RE 6 erhöht sich von drei auf vier, da in Chemnitz nun eine Stunde Standzeit für den Ladevorgang eingeplant ist. Die Aufladung aller Einheiten findet fortan im Bereich des ehemaligen Bahnbetriebswerks in Chemnitz statt. Bis zur vollständigen Ablösung der lokbespannten Züge auf der Linie RE 6 im Juni kommen übergangsweise weiterhin die bisherigen Garnituren sowie als Reserve vorgehaltene Triebwagen der Baureihe 648 (LINT) zum Einsatz. Letztere verkehrten zuletzt aufgrund der hohen Störanfälligkeit der Diesellokomotiven der Baureihe 223 fast täglich, oft in Doppeltraktion oder als Solofahrzeug.

Trotz des Einsatzes moderner Fahrzeuge weist der VMS auf bestehende infrastrukturelle Mängel hin. Da die Strecke überwiegend eingleisig ist, bleibt der Betrieb störungsanfällig. Für signifikante Verbesserungen und einen 30-Minuten-Takt seien der zweigleisige Ausbau der Strecke Leipzig – Chemnitz und die vollständige Elektrifizierung der Trasse notwendig. em



Unklare Zukunft der HKM-Werkbahn

Standort gesichert? Der Stahlkonzern Salzgitter will die Hüttenwerke Krupp Mannesmann (HKM) in Duisburg zum 1. Juni 2026 übernehmen und den Standort auf eine Elektrostaalroute umbauen. Zwei Hochöfen werden abgeschaltet, die Produktion halbiert und 2.000 Stellen abgebaut. Wie sich die Veränderungen auf den umfassenden Werkbahnbetrieb auswirken, ist noch unklar. Am 5. Februar 2026 hat TKSE-Lok 875 einen Leerwagenzug in Duisburg-Hüttenheim HKM am Haken Jan Luca Herrmann

■ Dresden Hbf

Neubau des Kreuzungsbauwerks: Keine Direktzüge nach Chemnitz

Am 16. Februar 2026 hat die Deutsche Bahn den ersten Teil des neu gebauten Kreuzungsbauwerks westlich des Dresdner Hauptbahnhofs in Betrieb genommen. Seit 2024 wird das aus dem Jahr 1967 stammende Stahlbauwerk durch eine Stahlbeton-Rahmenbrücke ersetzt, über die die Fern-, Regional- und Güterzüge Richtung Leipzig, Berlin und Tschechien fahren, während darunter die Züge der Strecke Dresden – Hof verkehren. Der Neubau erfolgt in zwei Etappen bei laufendem Betrieb. Zugleich wird der Spur-

plan so optimiert, dass künftig 80 statt 60 km/h möglich sind. Über das Bauwerk führen weiterhin fünf Gleise, darunter verlaufen die zwei Streckengleise nach Chemnitz, zusätzlich entsteht eine Durchfahrt für zwei weitere Gleise, die später zum Bahnhof Dresden-Altstadt führen sollen. Insgesamt werden 32 Weichen neu gebaut und die Oberleitung von Quertragwerken befreit. Die Kosten liegen bei 140 Millionen Euro. Zur Beschleunigung der Arbeiten wird für den Bau des zweiten Teils die direkte Verbindung Dres-

den Hbf – Chemnitz unterbrochen: Die IC-Linie 17 aus Rostock kann Chemnitz vom 9. Februar bis 30. April 2026 nicht anfahren, danach fährt sie wieder, allerdings ohne Halt in Dresden Hbf. Der RE 3 (Dresden – Hof) wird in der Bauzeit über Dresden-Neustadt geführt, ebenso einige Leistungen der RB 30 (Dresden – Zwickau); andere Züge enden wie die S-Bahn S3 in Dresden-Plauen. Direkte Verbindungen zwischen Chemnitz und Dresden Hbf sollen im November 2026 zurückkehren, der Gesamtabschluss der Arbeiten ist für 2027 vorgesehen. Für Unmut bei den Betroffenen sorgte die Kommunikation der Baumaßnahme: Die dreivierteljährige Unterbrechung der wichtigen Pendlerverbindung wurde erst Anfang Februar, wenige Tage vor Inkrafttreten, bekanntgegeben. EMA



Kreuzungsbauwerk in der Nähe des Dresdner Hauptbahnhofs

Volker Emersleben



In Leverkusen-Manfort an der Strecke Köln – Hagen wird im Zuge der Generalsanierung eine nostalgische Bahnsteigüberdachung den Baumaßnahmen zum Opfer fallen

Martin Wehmeyer

Stellwerkstechnik noch die ETCS-Ausrüstung enthalten. Fachleute verweisen auf den teils schlechten Zustand der Bestandsanlagen (intern teils bis Zustandsnote 6,0), weshalb das Versprechen, nach der Generalsanierung jahrelang baufrei zu bleiben, als fraglich gilt. Zusätzlich steht die Vollsperrung in der Kritik: Der kalkulierte Vorteil gegenüber einer Sanierung „unter dem rollenden Rad“ liege laut Regierungsentwurf bei den Baukosten nur bei acht Millionen Euro.

Umleitungen im Fernverkehr

Für die Fahrgäste bedeuten die Arbeiten massive Einschränkungen und Fahrzeitverlängerungen von rund einer Stunde. In Bayern werden die Fernzüge zwischen Nürnberg und Regensburg über Ingolstadt und die Donaubahn umgeleitet. Die Bahn hat zudem ein tägliches ICE-Zugpaar von München über Landshut nach Passau und Wien eingerichtet.

In Nordrhein-Westfalen führt die Hauptumleitungsstrecke für den Fernverkehr ab Köln Messe/Deutz über Düsseldorf, Duisburg und Bochum (Köln-Mindener-Bahn). Im Nahverkehr sind auf beiden Korridoren Ersatzverkehre mit Bussen eingerichtet. *em*

■ Generalsanierungen

Baustart auf Korridoren in Bayern und NRW

Die DB InfraGO hat am 7. Februar 2026 den Startschuss für zwei weitere Generalsanierungen gegeben. Sowohl auf der 88 Kilometer langen Achse Nürnberg – Regensburg als auch auf dem Korridor Hagen – Wuppertal – Köln ruht bis zum 10. Juli 2026 der Zugverkehr für eine Erneuerung der Infrastruktur, um die Störanfälligkeit der hochbelasteten Strecken zu reduzieren.

In der Oberpfalz umfasst das Bauvolumen die Erneuerung von 96 Kilometern Gleis, 74 Weichen und 81 Kilometern Oberleitung. Zudem werden 20 Bahnhöfe modernisiert und die Strecke für das Zugbeeinflussungssystem ETCS vorbereitet. Zwischen Köln und Hagen stehen 81 Kilometer Gleis, 50 Weichen und zwölf Bahnhöfe auf dem Programm. Die

Kosten für das Projekt in NRW belaufen sich auf rund 800 Millionen Euro.

Kritik an fehlenden Kapazitäten in Bayern

Der Verband „Die Güterbahnen“ warnt zum Baustart vor erheblichen Risiken für die Betriebsstabilität und spricht von einem „Stresstest“ für den Schienengüterverkehr. Besonders kritisch sei die fragile Lage auf den Umleiterstrecken. Zusätzliche Unsicherheit entstand durch die erneut verschobene

Inbetriebnahme des Stellwerks Ansbach auf der Hauptumleiteroute Würzburg – Treuchtlingen. Außerdem kritisiert Geschäftsführer Peter Westerberger, dass DB InfraGO die Verlängerung von Überholgleisen auf 740 Meter nicht umsetze, die für Güterzüge wichtig sei.

Auch beim NRW-Projekt wird der Umfang des 800-Mio.-Euro-Pakets kritisiert: Laut Bundesregierung sind weder die Modernisierung der veralteten

Riedbahn-Sanierung: Pünktlichkeitsziele nicht erreicht

Die Generalsanierung der Riedbahn im Jahr 2024 hat das von der DB gesetzte Ziel zur Verbesserung der Pünktlichkeit bislang klar verfehlt. Laut einer Auswertung der Bundesnetzagentur (BNetzA) sanken die infrastrukturbedingten Verspätungen bislang nur um 40 Prozent. Die Bundesnetzagentur verglich dabei den Zeitraum Februar

bis Juni 2025 (nach Abschluss der Sanierung) mit Februar bis Juni 2024 (vor der Sanierung). Die Zahl der infrastrukturbedingten Verspätungsereignisse sank von rund 5.600 auf 3.300 (minus 41 Prozent); DB InfraGO hatte 80 Prozent versprochen. Besonders viele Verspätungen verursachte die Leit- und Sicherungstechnik. *RM*

■ Baden-Württemberg

Land finanziert kommunale Nebenbahnen

Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich künftig an der Finanzierung des SPNV auf Nebenbahnen, die sich in kommunaler Aufgabenträgerschaft befinden. Die abgeschlossenen Vereinbarungen gelten rückwirkend ab 2025 und sehen bis 2031 ein Volumen von insgesamt 130 Millionen Euro vor. Die finanzielle Beteiligung des Landes orientiert sich an dessen SPNV-Zielkonzept 2025, was für Kritik bei den kommunalen Aufgabenträgern sorgt. So hat der Zweckverband

Schönbuchbahn die Finanzierungsvereinbarung lediglich unter Vorbehalt unterzeichnet. Teil der Vereinbarung sind die Strohgäubahn (Korntal – Weissach), Wieslauftalbahn (Schorndorf – Rudersberg), Tälesbahn (Nürtingen – Neuffen), Schönbuchbahn (Dettenhausen – Böblingen), das RNV/OEG-Netz (im Raum Mannheim/Heidelberg) sowie die AVG-Strecke Albtalbahn, Katzbachbahn, Kraichtalbahn und Hardtbahn im Landkreis Karlsruhe. *RM*

■ Bodensee-Oberschwaben-Bahn

Aus für kommunale Bahngesellschaft

Die kommunale Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) stellt Ende 2027 ihren Betrieb ein. Dies ist das Ergebnis der am 21. Januar 2026 abgehaltenen Gesellschafterversammlung. Ursprünglich wollte das Land Baden-Württemberg die RB 91 (Friedrichshafen – Aulendorf) als einzige von der BOB betriebene Linie bereits vor einigen Jahren in eines der Vergabernetze integrieren. Nach erheblichen Protesten

aus der Region wurde 2022 jedoch die Fortführung des Betriebs durch die BOB bis 2032 vereinbart. Nun erfolgt kurzfristig dessen Ende. Die blauen BOB-426 werden 2027 durch Talent 3 von DB Regio, die im Landesdesign unterwegs sind, abgelöst, die derzeit noch rund um Stuttgart verkehren. Bereits heute kommt das Fahrpersonal von DB Regio; auch die Wartung der 426 erfolgt im DB-Werk Ulm. *AWA*



Der Bahnhof Rüdeshheim versprüht noch recht viel nostalgisches Flair. Am 7. Februar 2026 rollt 185 065 mit einem Güterzug durch die Station Richtung Oberlahnstein *Charly Kissel*

■ Rüdeshheim am Rhein

Baustart für neue Bahnstation

DB InfraGO AG begann am 9. Februar 2026 mit dem Neubau der Verkehrsstation in Rüdeshheim am Rhein. Der Haltepunkt soll den bisherigen Bahnhof am Ortsrand ersetzen und wird an den Hafenspark in Ortsmitte verlegt. Geplant sind

zwei 210 Meter lange Außenbahnsteige. Die Inbetriebnahme des neuen Halts ist für Ende 2026 vorgesehen. Die Anlagen des Bahnhofs werden zurückgebaut, das denkmalgeschützte Empfangsgebäude bleibt jedoch erhalten. *em*



Die neue Station Rüdeshheim soll Ende 2026 in Betrieb gehen

Grafik: DB AG



Der „kleine ICE T“ verneigt sich final

Mit einer Rundfahrt ab Frankfurt (Main) über Leipzig und Nürnberg verabschiedete DB Fernverkehr am 21. Februar 2026 die Baureihe 415 aus dem Fahrgastdienst. Einen Tag zuvor werden die beiden letzten betriebsfähigen 415 024 „Hansestadt Rostock“ und 415 020 „Gotha“ für die Abschiedsfahrt von Dortmund Bbf über die Ruhr-Sieg-Strecke an den Main überstellt (Foto bei Rudersorf) *Matthias Schmitt*

■ Bayerische Eisenbahngesellschaft

Expresslinien neu ausgeschrieben

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat die Vergabeverfahren für den RE 2 München – Regensburg – Hof (Expressverkehr Ostbayern) sowie für den RE/Ex 36 München – Regensburg – Prag neu gestartet. Die ersten Verfahren waren mangels wirtschaftlich akzeptabler Angebote gescheitert. Für den RE 2 ist ein Vertrag von Ende 2028 bis Ende 2043 über rund 2,2 Millionen Zugkilometer pro Jahr vorgesehen. Die BEG plant ein zweistufiges Betriebskonzept: Bis Ende 2030 bleibt der Lokwechsel in Regensburg möglich, ab Ende 2030

sollen laut BEG „Hybridlokomotiven“ ohne Traktionswechsel den Laufweg München – Hof bewältigen. In der zweiten Betriebsstufe dürfen Neufahrzeuge oder Gebrauchtfahrzeuge eingesetzt werden. Die Linie München – Prag soll gemeinsam mit dem tschechischen Verkehrsministerium von Ende 2031 bis Ende 2046 vergeben werden und umfasst 2,8 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Vorgeschrieben sind neue, klimatisierte Fahrzeuge im Fahrgastbereich mit WLAN und mindestens 500 Sitzplätzen; gebrauchte Lokomotiven sind zulässig. *em*

■ *Bahnhof Deinste*

Idyllische Nebenbahnstation vor Umbruch

Der Bahnhof Deinste im Netz der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) liegt an der früheren Bundesbahnstrecke Bremerförde – Stade, die die evb Ende 1993 übernahm. Da man seinerzeit den SPNV auf die direkte Linie nach Buxtehude umlegte, ist dort das Bundesbahn-Flair konserviert geblieben.

Dank einer Initiative der Gemeinde sanierte man den Bahnhof vorbildlich und verwandelte ihn in ein Café. Zusätzlich belebt das Deutsche Feld- und Kleinbahn Museum e. V. (DFKM) in Deinste das Bahnhofsareal. Auch heute befahren Züge die Strecke Bremerförde – Stade täglich mehrfach. Vor allem dienen die Fahrten Überführungen der Doppelstockgarnituren des RE 5 (Hamburg – Cuxhaven) zur Wartung in der evb-Werkstatt Bremerförde. Regelmäßig rollen zudem evb-Rangierloks aus dem Hamburger Hafen

über diese Strecke zur Werkstatt. Zusätzlich sorgt der Güterverkehr für weiteres Aufkommen.

Erforderliche Umbauten

Bis Ende 2028 wird sich der Bahnhof Deinste jedoch deutlich verändern. Dann will das Land Niedersachsen über die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach 35 Jahren wieder aufnehmen. Die evb wird die Strecke deshalb in den nächsten Jahren umbauen und alle Halte für den SPNV mit neuen, 55 Zentimeter hohen Bahnsteigen ausstatten. Deinste ist als Plan-Kreuzungsbahnhof vorgesehen. Zudem können Züge künftig in Mulsum-Essel einander begegnen. An beiden Stationen entstehen moderne Mittelbahnsteige und Verknüpfungen zum Straßenverkehr. Das historische Ensemble soll in Deinste trotz der Umbauten erhalten bleiben, deshalb verschieben die Planer

den neuen Bahnsteig in Richtung Stade.

Bereits seit Jahren modernisieren die evb ihre Bahnübergänge konsequent und stellen sie auf Halbschranken um. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt schon heute 80 km/h, sodass im SPNV zügig gefahren werden kann. Die LNVG strebt an, auf dieser Strecke auch Wasserstoffzüge einzusetzen.

Fahrdienstvorschriften umgestellt

Unabhängig von der Reaktivierung stellen die evb in nächster Zeit die Strecken von Bremerhaven über Bremerförde nach Rotenburg auf die Fahrdienstvorschrift der DB InfraGO um. Außerdem wird sie die Strecken vollständig signalisieren und mit 740 Meter langen Kreuzungsbahnhöfen ausstatten. Das geschieht vor allem mit Blick auf die für 2027 geplanten Umleiterverkehre über das evb-Netz, wenn die Strecke

Bremen – Bremerhaven saniert werden soll und nur eingleisig befahrbar ist. Zusätzlich wird die Strecke nach Stade signalisiert für automatisierte Zugkreuzungen, sie erhält aber keine 740-Meter-Gleise. Seitens der evb hofft man, auch anderen Bahnunternehmen eine attraktive Infrastruktur bieten zu können, weil keine speziellen Kenntnisse in der Fahrdienstvorschrift der NE-Bahnen mehr nötig sind.

Seit 2026 fährt DB Cargo neben der kurzen Übergabe von Rotenburg nach Waffensen nun mit Ganzzügen direkt in das Netz der evb. Die ersten Leistungen führten dabei zur Bundeswehr-Werkstatt in Hesedorf. Zum Einsatz kommen die Baureihen 249 und 261.

Die Strecke Stade – Hesedorf wird 2026 in den Sommermonaten an Samstagen sowie am ersten Sonntag im Monat vom Touristikzug „Moorexpress“ mit jeweils vier Zugpaaren bedient. CGR

Lok 24 des Deutschen Feld- und Kleinbahn Museums steht am 24. Januar 2026 für eine Glühweinfahrt parat, während 261 091 von DB Cargo mit dem Leerzug 68672 vom Bundeswehr-Materialwirtschaftszentrum in Hesedorf nach Maschen Rbf durch Deinste kommt. Auf der Höhe der Lok wird sich künftig der neue 55-Zentimeter-Mittelbahnsteig befinden *Christoph Grimm*



■ Osberghausen – Waldbröl

Lappwaldbahn übernimmt Wiehltalbahn-Infrastruktur

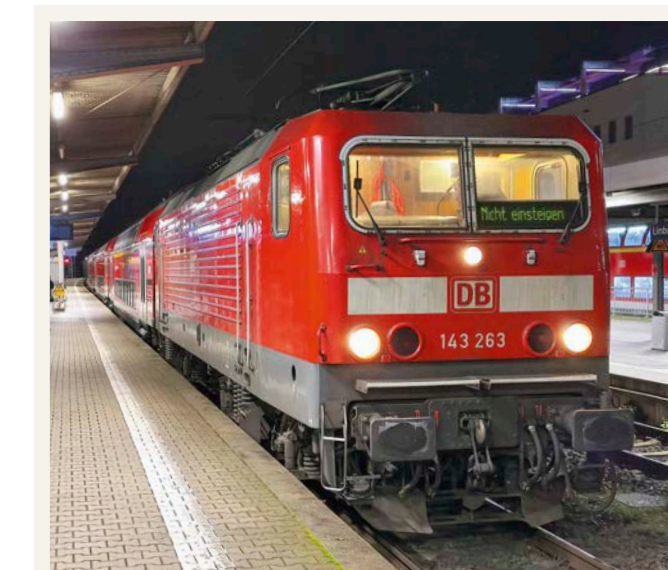
Die Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) übernimmt die Strecke Osberghausen – Waldbröl von der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE). Die Anrainerkommunen unterstützen den Übergang finanziell. Das Unternehmen hatte sich als einziger Bewerber auf die Ausschreibung der RSE gemeldet, nachdem die RSE ihren Rückzug angekündigt hatte. Um den Übergang zu ermöglichen und die Strecke zu erhalten, haben die Kommunen Reichshof, Waldbröl und Wiehl sowie der Oberbergische Kreis im Dezember 2025 einen befristeten Betriebskostenzuschuss für die Dauer von einem Jahr beschlossen. Dieser Zeitraum soll genutzt werden, um ergebnisoffen Daten für eine langfristige Entscheidung über die Zukunft der Trasse – etwa für SPNV, Güterverkehr oder alternative Nutzungen – zu erheben. *em*

■ Bundesverkehrsministerium

Fünf geplante Bahnprojekte liegen auf Eis

Entgegen wiederholter Zusicherungen von Bundeskanzler Friedrich Merz und Verkehrsminister Patrick Schnieder (beide CDU), dass alle fertig geplanten Schienenprojekte auch gebaut würden, werden fünf konkrete Projekte vorerst nicht realisiert. Dies geht aus einer Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf eine Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion der Grünen hervor. Als Ursache wird eine fehlende Finanzierung seitens des Bundes genannt.

Betroffen ist unter anderem der Teil der sogenannten Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Weimar und Gößnitz, der für 544 Millionen Euro elektrifiziert werden soll. Noch im Dezember hatte Merz die Bedeutung dieser Verbindung für die Anbindung an osteuropäische



143-Comeback im Taunus

Seit Fahrplanwechsel werden auf den RMV-Linien RE 20 und RB 22 von Frankfurt (Main) nach Limburg wieder Loks der Baureihe 114 eingesetzt. Unterstützt werden sie von vier Loks der Baureihe 143, darunter 143 263, 143 637, 143 856. Grund dafür und für den Abzug der Baureihe 146.1 von der Linie ist, dass die für die Main-Weser-Bahn und die Kinzigtalbahn vorgesehenen Triebwagen vom Typ Alstom Coradia Max noch immer nicht zur Verfügung stehen. 143 263 wartet am 11. Dezember 2025 in Limburg Volker Thalhäuser

Hauptstädte hervorgehoben. Auch für die geplante Sanierung auf der Strecke München – Mühldorf – Freilassing, für den viergleisigen Ausbau des Knotens Mannheim, für den Neubau der Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr in Regensburg und den Ausbau der Wallauer Spange gibt es vor-

erst kein Geld vom Bund. Die Deutsche Bahn teilte mit, für sie habe aufgrund des enormen Sanierungsbedarfs des Schienennetzes die Sanierung Vorrang vor diesen fünf Projekten. Man arbeite aber mit allen Beteiligten daran, auch den notwendigen Neu- und Ausbau weiter voranzutreiben. *em*



Der Schein trägt bei Mannheim-Friedrichsfeld: Während die Infrastruktur um 101 139 mit IC 2013 am 24. Januar 2026 üppig wirkt, liegt der Ausbau des Knotens Mannheim auf Eis Ulrich Wehmeyer

In Kürze

DB Fernverkehr: Testbetrieb mit Vectron DM gestartet

DB Fernverkehr setzte die neue Vectron Dual Mode (Baureihe 248.5) im Januar 2026 erstmals im Regelverkehr ein, und zwar am Standort Niebüll. Nachdem 248 502 am 20. Januar einen Leerreisezug bespannte, folgte am Folgetag der Einsatz von Schwesterlok 248 503 vor dem IC-Paar 2375/2374. Am 22. Januar 2026 folgten schließlich Tests im Autozugverkehr Niebüll – Westerland (Sylt). *RM*

RE 13: Verlängerung nach Eindhoven verschoben

Die geplante Durchbindung des Maas-Wupper-Express (RE 13) von Hamm bis Eindhoven kann zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 nicht realisiert werden. Grund sind Lieferverzögerungen bei den bestellten Mehrsystemfahrzeugen von Stadler sowie fehlende Infrastrukturmaßnahmen in Venlo. *em*

Wallauer Spange gestoppt

Das Eisenbahn-Bundesamt hat den Planfeststellungsantrag für die Wallauer Spange wegen unvollständiger und überarbeitungsbedürftiger Unterlagen zurückgewiesen. Der Bau der vier Kilometer langen Neubaustrecke zur Anbindung Wiesbadens an den Frankfurter Flughafen verzögert sich damit weiter. *RM*

ÖBB fahren künftig bis Friedrichshafen

Die ÖBB-Personenverkehr AG hat den Zuschlag für den Betrieb des Netzes 67 per Direktvergabe erhalten. Damit wird die bisherige Verbindung Schruns – Lindau Insel ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 bis nach Friedrichshafen Stadt verlängert. Der Vertrag läuft über zwei Jahre und umfasst jährlich 152.000 Zugkilometer. *em*



Nightjet der zweiten Generation am 21. September 2025 beim Bahnübergang Vogl nahe Großkarolinenfeld Florian Dürr

■ (A) ERA-Zulassung für Viaggio N der ÖBB

Neue Night- und Railjets dürfen geschoben verkehren

Die ÖBB haben für die Steuerwagen (Bfmpz) ihrer Viaggio N-Züge von Siemens Mobility eine aktualisierte Zulassung und Zertifizierung von der European Union Agency for Railways (ERA) erhalten. Damit sind die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass sowohl die Nightjets der neuen Generation als auch die Railjets der zweiten Generation künftig auch als Wendezüge fahren können (Push-Pull-Betrieb).

Der ERATV-Registerstand beschreibt den Steuerwagen-Betrieb derzeit für Österreich und Deutschland unter bestimmten Auflagen, darunter etwa vordefinierte Zugbildungen aus Viaggio N-Wagen.

Weiter Einschränkungen

In Italien bleibt der Push-Pull-Betrieb (noch) ausgeschlossen und für den Einsatz in den Niederlanden nennt die ERA zu-

sätzliche Bedingungen. Trotz der nun vorliegenden Zertifizierung werden die Steuerwagen vorerst noch nicht im regulären Wendezugbetrieb eingesetzt. Wie die Konzernkommunikation der ÖBB auf Anfrage bestätigte, befinden sich die Steuerwagen der Nightjet- und Railjet-Flotte derzeit in der Inbetriebnahme-phase. Parallel dazu haben die Schulungsmaßnahmen für die

Triebfahrzeugführer begonnen. Zudem seien noch Anpassungen an den Fahrzeugen erforderlich. Die Steuerwagen sollen erst dann aktiv genutzt werden, wenn die Auslieferung der einzelnen Flotten abgeschlossen ist und alle technischen Modifikationen finalisiert sind. Die Umsetzung erfolgt zuerst bei den Nightjet-Garnituren, danach folgen die Railjet-Einheiten. *FD*

■ (CH) Bahnkongress26

Debatte um Infrastruktur und das Basler „Herzstück“

Rund 500 Fachleute diskutierten im Januar beim Bahnkongress26 in Basel, wie sich die Bahn im 21. Jahrhundert zwischen Ausbaubedarf und knappen Budgets weiterentwi-

ckeln soll. ETH-Professor Ulrich Weidmann forderte eine strategische Kehrtwende: weniger Fokus auf Fahrzeitgewinne, mehr Kapazität auf Hauptachsen – sonst drohe

eine „überinvestierte Infrastruktur“. In dünn besiedelten Regionen brachte er sogar „Desinvestition“ ins Spiel. Politisch prägte das Basler S-Bahn-„Herzstück“ die De-

batte: Trotz Resolution brems-te Verkehrsminister Albert Rösli, da selbst die abgespeckte Variante mit rund 14 Milliarden Franken die Bundesfinanzen überfordert. *WOH*

■ (A) ÖBB-Reihe 1142

Einsatzende steht unmittelbar bevor

Zum Jahreswechsel 2025/2026 ist der Bestand der ÖBB-Reihe 1142 stark geschrumpft: Im aktiven Dienst stehen nur noch 1142 683 und 1142 698, beide noch mit originalem Lokkasten und den großen Scheinwerfern. Die beiden verbliebe-

nen Loks laufen aktuell in Mischplänen mit der Reihe 1144 und sind in Wien sowie in der Steiermark, Nieder- und Oberösterreich unterwegs. Regelmäßige Leistungen gibt es noch vor Wendezügen Passau – Linz. Nach aktueller Pla-

nung soll die Reihe im Jahr 2026 endgültig abgestellt werden. Der Zeitpunkt hängt maßgeblich von der technischen Einsatzbereitschaft ab – bei größeren Fristen oder gravierenden Schäden droht die sofortige Ausmusterung. *MLE*



Eine der Letzten ihrer Art: 1142 683 bespannt am 18. Januar 2026 den R 5919 von Passau nach Linz Hbf, hier aufgenommen kurz vor Zell an der Pram *Manuel Leitner*

■ (CH) Waldenburger Bahn

Teilautomatisierter Betrieb aufgenommen

Anfang 2026 startete auf der meterspurigen Waldenburger Bahn (Liestal – Waldenburg) der Baselland Transport (BLT) der teilautomatisierte Betrieb. Dabei übernimmt das Stadler-CBTC-System den gesamten Fahrtablauf mit Fahren und Bremsen (Automatisierungsgrad GoA2). Das Fahrpersonal verbleibt aber weiterhin im Führerstand und erteilt die Abfahrterlaubnis und überwacht das System. Ab Ende 2026 sol-

len Rangierarbeiten im Depot Waldenburg erstmals autonom

ohne Fahrpersonal durchgeführt werden. *FFÖ*



Auf der Strecke Liestal – Waldenburg übernimmt das CBTC-System künftig Beschleunigung und Bremsvorgänge *Stadler*

■ (A) Westbahn

Stadler SMILE in Österreich – Angebotserweiterung auf der Südstrecke im März

Die Westbahn hat Ende Januar 2026 drei fabrikneue Hochgeschwindigkeitszüge des Typs SMILE aus dem Hause Stadler in Empfang genommen. Die Fahrzeuge sind für den Einsatz auf der Südstrecke (fünf Tägliche Verbindungen Wien – Vil-

lach und zurück) vorgesehen. In den Wochen vor dem offiziellen Start am 1. März 2026 waren die Züge für Schulungsfahrten zwischen Wien und Villach im Einsatz. Im Anschluss an eine Pressefahrt von Wien nach Villach am 28. Feb-

ruar 2026 wurden Publikumsfahrten zwischen Villach und Kühnsdorf-Klopeiner See angeboten. Die Pressefahrt diente gleichzeitig auch der Überführung der Fahrzeuge nach Kärnten für die Aufnahme des Regelbetriebs am Folgetag. *MI*

In Kürze

(CH) BLS-465 an Stadler

Mit der Einstellung der RoLa Freiburg – Novara im vergangenen Dezember entstand bei BLS Cargo ein Überschuss an Loks. Zwei Re 465 werden künftig für Stadler vorrangig für Überführungsfahrten im Einsatz sein. Re 465 011 verließ die BLS im Januar, Re 465 001 wird in Kürze folgen. *RM*

(A) Sperre im Burgenland

Die Mattersburger Bahn wird bis Dezember zwischen Wiener Neustadt und Loipersbach-Schattendorf elektrifiziert. Aus diesem Grund ist die Strecke seit Februar 2026 gesperrt. Auch die Bahnhöfe entlang der Strecke werden umgestaltet. *JMÜ*

(CH) EURO9000-Abschied bei railCare

Die zu Coop gehörende railCare wird aus verschiedenen Gründen im Laufe des Jahres ihre drei EURO9000 (2019 318, 321 und 322) an European Loc Pool (ELP) zurückgeben. Die Maschinen waren seit 2024 im Einsatz. *RM*

(CH) Entgleisung auf der Lötschberg-Südrampe

Ein Regionalzug der BLS ist am 16. Februar 2026 auf der Lötschberg-Südrampe zwischen Goppenstein und Hohentenn entgleist, nachdem er in eine zuvor abgegangene Lawine geraten war. Die Strecke blieb für komplexe Aufräumarbeiten tagelang gesperrt. *em*

(CH) SBB verkaufen Re 482

SBB Cargo Schweiz veräußert alle 31 TRAXX-Lokomotiven (Serie Re 482) an Nordic Re-Finance. Der schwedische Leasinggeber übernimmt auch den bestehenden Mietvertrag mit SBB Cargo International; der Einsatz bei SBB Cargo International läuft davon völlig unberührt weiter. *em*



E 402 109 führt ETR 400 020 am 6. Februar 2026 von Bologna San Donato bis in den Grenzbahnhof Brennero/Brenner *Stefan Wittich*

■ (I,A,D) Trenitalia

Frecciarossa 1000 nach Deutschland überführt

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 sollen wie bereits berichtet Frecciarossa 1000-Züge von Trenitalia zwischen Deutschland und Italien verkehren. Die Planungen sehen zunächst Verbindungen zwischen München und Mailand beziehungsweise München und Rom vor.

Überführung zu Alstom

Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Realisierung dieses Vorhabens ist Anfang Februar geschehen. Zur Vorbereitung der Einsätze kam mit dem ETR 400 020 der erste dafür vorgesehene Triebzug nach Deutschland. Nach Arbeiten in den Alstom-Werken in Braunschweig und

Hennigsdorf sollen voraussichtlich ab Mai Probefahrten stattfinden, damit die Fahrzeugzulassung durch Hersteller und Behörden fristgerecht erfolgen kann. Der ETR 400 020 hatte Bologna San Donato am 5. Februar 2026 verlassen und war, gezogen von der Trenitalia-Lok E 402 109, nach einer nächtlichen Pause in Bozen am Folgetag frühmorgens am Brenner eingetroffen. Während des fast fünfstündigen Aufenthalts in dem Grenz- und Systemwechselbahnhof wurde die Weiterfahrt nach Braunschweig vorbereitet.

Kuppelmanöver am Brenner

Dafür stand der ÖBB-Vectron 1293 085 mit zwei Kuppelwa-



1293 085 der ÖBB beförderte den ETR 400 020 bis Kufstein, weiter gings in der Nacht bis nach Braunschweig *Stefan Wittich*

gen Siemms 81 81 4642 bereit. Die Lok musste die im 15-kV-Wechselstrom-Bereich stehende E 402 109 wieder zurück ins italienische Gleichstromnetz schieben und die mit Mittelpufferkupplung System Scharfenberg ausgerüsteten Kuppelwagen an die beiden Enden des

ETR 400 020 rangieren. Anschließend beförderte die 1293 085 den Zug bis Kufstein, wo ein neuerlicher Lokwechsel vorgesehen war. Die Weiterfahrt nach Braunschweig erfolgte in der Nacht über München, Nürnberg, Jena und Magdeburg. *SWI*

■ (TR) TCDD Taşımacılık

Stadler liefert 35 EURO4001-Loks

Die türkische Bahngesellschaft TCDD Taşımacılık A.Ş. hat bei Stadler 35 diesel-elektrische Lokomotiven für den Güterfernverkehr bestellt. Die Fahrzeuge sind für den Einsatz auf nicht elektrifizierten Hauptstrecken mit anspruchsvollem Stre-



35 EURO4001 liefert Stadler an TCDD Taşımacılık *Grafik: Stadler*

ckenprofil konzipiert. Der Vertrag umfasst neben der Lieferung auch Ersatzteile, Spezialwerkzeuge, Testgeräte sowie Wartungs- und Reparaturleistungen für einen Zeitraum von drei Jahren. *FFÖ*



Der algerische Präsident Abdelmadjid Tebboune begleitet am 2. Februar 2026 den offiziellen Start der Western Mining Railway in der Provinz Béchar

Büro der algerischen Präsidentschaft

■ (DZ) Western Mining Railway

Neue Bahnstrecke in Algerien

Im Februar 2026 wurde in Algerien eine neue 950 Kilometer messende Strecke im Landesinneren eröffnet. Sie führt von Gara Djebilet im Südwesten des Landes über Tindouf nach Béchar, wo das Bestandsnetz Richtung Mittelmeer, insbesondere Oran, anschließt. Die von einem chinesischen Unternehmen gebaute Verbindung wurde nach Me-

dienberichten in nur 24 Monaten mit 8.000 Arbeitern durch die teils 50 Grad heiße Sahara errichtet. Primäres Ziel der neuen Strecke ist der Abtransport von Eisenerz aus der Mine in Gara Djebilet zu verschiedenen Weiterverarbeitungsstätten, unter anderem ins Stahlwerk Oran. Es werden aber auch einzelne Personenzüge angeboten. *FFÖ*

In Kürze

(KR) Züge ausgeliefert

Hyundai Rotem lieferte Ende Dezember 2025 die ersten beiden Hochgeschwindigkeitszüge der neuen Baureihe EMU-320 nach Südkorea aus. Die insgesamt 31 neuen und 260 km/h schnellen Triebzüge sollen Ende 2026 bei der staatlichen Korail und beim privaten Betreiber Supreme Railways (SR) fahren. *FFÖ*

(TH) Kran stürzt auf Zug

Am 14. Januar stürzte ein Kran auf einen Personenzug, der auf der Bahnstrecke Bangkok – Nakhon Ratchasima in Thailand unterwegs war. Mindestens 22 Todesopfer und 80 Verletzte waren vor allem durch den anschließenden Brand des Zuges zu beklagen. *FFÖ*

(MX) Bahnstrecke eröffnet

Anfang Februar 2026 konnte das fünf Milliarden Euro teure Eisenbahnprojekt Zinacantepec – Mexiko-Stadt offiziell abgeschlossen werden. Bereits 2023 war ein Teilstück des „El Insurgente“, der das Toluca-Tal mit der Hauptstadt Mexikos verbindet, eröffnet worden. Nun ist die Strecke auf 58 Kilometer (60 Minuten Fahrzeit) angewachsen. *FFÖ*

(CA) Siemens liefert ersten Northlander-Nachtzug

Siemens hat im Januar 2026 die erste von drei dieselektrischen Einheiten für den neuen Northlander-Nachtzug nach Kanada geliefert. Noch 2026 soll der Regelbetrieb auf der 740 Kilometer langen Strecke Toronto (Union Station) – Timmins im Norden Ontarios starten. *FFÖ*

**PROXXON
MICROMOT
System**

**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

Tischkreissäge KS 230. Für schnurgerade Schnitte in Holz, NE-Metall, Kunststoff und GFK.

Mit langlebigem, leisem und standfestem 230 V AC-Motor. Schnittleistung in Holz bis 8 mm, Kunststoff (auch PERTINAX-Platinen) bis ca. 3 mm, NE-Metalle bis ca. 1,5 mm sowie GFK-Platten mit Hartmetall-Sägeblatt. Plangefräste Arbeitsplatte (160 x 160 mm) aus Alu-Druckguss. Mit Längs- und Winkelanschlag. Gewicht ca. 1,8 kg.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

KS 230



PROXXON
www.proxxon.com

Intellibox 3

Display mit Touchfunktion

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

■ (CH) Rhätische Bahn

Dampfschneeschleuder zurück am Bernina

Es gibt Momente, in denen die Berge den Atem anhalten. Freitag, 30. Januar 2026, war so ein Tag. Nach fünf Jahren Stillstand und einer umfassenden Revision war die selbstfahrende Dampfschneeschleuder Xrot d 9213 der Rhätischen Bahn (Baujahr 1910) wieder im Einsatz. Mit ihr kehrte ein Stück Alpenbahngeschichte zurück.

Schon früh am Morgen lag über Pontresina gespannte Erwartung. Aus dem Depot stieg der erste Dampf auf. Dazu kam ein leises Fauchen, das wie ein Versprechen klang. Die Route führte über Bernina Ospizio nach Alp Grüm – eine Strecke, die seit weit über hundert Jahren Menschen und Maschinen herausfordert.

Krokodil als treues Arbeitstier

An ihrer Seite: das schokoladenbraune „Bernina-Krokodil“ Ge 4/4 182. Ein Anblick, der selbst erfahrene Eisenbahnfans kurz innehalten lässt. Wie früher schob es die Schneesleuder den Berg hinauf – nicht aus Notwendigkeit, denn die Xrot d 9213 ist nach der Revision kräftig genug, um Steigungen bis 70 Promille



Pause für Xrot d 9213 und Begleittriebwagen im Bahnhof Bernina Ospizio: Bei der Dampfschneesleuder sind die Klappen für den Dampftrieb des Schaufelrades geöffnet *Joachim Bertsch (2)*

selbst zu meistern, sondern aus Tradition und aus Respekt vor der Aufgabe: So blieb möglichst viel Kesselleistung für das Schleuderrad frei.

Zwei Triebwagen – und ein Räumer, der Schnee frisst

Die rund 55 Teilnehmenden reisten in den beiden Triebwagen II, ABe 4/4 46 und 47, begleitet vom Schneeräumer Xk 9132. Dieser unscheinbare Helfer schob Schnee vom Streckenrand auf die Schienen – gewissermaßen das „Schneefutter“ für die Schleuder. Mehrere Fotohalte auf offener Strecke

machten die Fahrt zu einem Erlebnis, das weit über die Technik hinausging. Die Sonne brach durch die Wolken. Schneekristalle tanzten im Gegenlicht, und die Dampfwolken der Schleuder zogen wie Skulpturen über die Landschaft.

Elf Mitarbeitende der RhB begleiteten die Fahrt – darunter Heizer, Lokführer, Schneesleuderbediener. Menschen, die ihre Maschinen kennen wie kaum jemand anderes.

In mehreren Sprachen erklärten sie den Teilnehmenden die Tech-

nik, die Geschichte und die Herausforderungen des Winterbetriebs. Auf dem Stumpfgleis in Bernina Ospizio demonstrierte das Team die Schleuder mit Restschnee eindrucksvoll. Auch der Schneeräumer mit seiner über sechs Meter breiten Räumfront wurde vorgeführt. Diese Geräte sind keine Museumsstücke, sie stehen bis heute im harten Winterdienst. Auf dem Berninapass, wo der Wind Schnee meterhoch auftürmen kann, schlagen sie Gassen.

So war das Bernina-Dampfschneesleuder-Spektakel weit mehr als eine nostalgische Sonderfahrt. Es war ein Blick in die Seele der Berninabahn. Eine Erinnerung daran, dass diese spektakuläre Alpenlinie nicht nur im Hochwinter, sondern zu jeder Jahreszeit ein Wunderwerk ist – technisch, landschaftlich, menschlich. *JBE*



Ein Video vom spektakulären Einsatz der RhB-Dampfschneesleuder Xrot d 9213 auf der Berninabahn finden sie hier eisenbahn.de/xrot9213

Comeback auf der Berninastrecke: Am 30. Januar 2026 befährt RhB-Dampfschneesleuder Xrot d 9213 mit Ge 4/4 182 die Westernbrücke



■ **DB Museum**

103 233 trägt nun eine blau/beige Lackierung

Im DB Museum Koblenz-Lützel wurde am 23. Januar 2026 die äußerlich instandgesetzte Elektrolokomotive 103 233 präsentiert. Die Lok zeigt sich nun in einer neuen blau/beigen Farbgebung, ermöglicht durch eine Kooperation des DB Museums mit der Händlervereinigung „Die Modellbahnexperten“ und dem Modellbahnhersteller PIKO, deren Logos als Sponsorenhinweis an den Seitenflächen angebracht wurden.

Begleitend produziert PIKO ein exklusiv über die beteiligten Händler vertriebenes H0-Modell in dieser Ausführung. Die Erlöse unterstützen den Erhalt des Originals; zum Rollout wurde ein Scheck über 13.000 Euro übergeben. Bereits früher trug die Maschine eine besondere Lackierung: Auf Initiative von Roco erhielt die 103 233 im August 2000 eine verkehrsrote Lackierung mit zwei weißen Streifen neben dem DB-Logo. *em*



Vertreter von PIKO und der Händlervereinigung übergeben vor der frisch lackierten 103 233 einen Scheck über 13.000 Euro an das DB Museum Koblenz *Piko*



P 8 „2455 Posen“ im Bw Cottbus. Die Lokomotive hat den Eigentümer gewechselt und soll langfristig wieder fahren *Frank Heilmann*

■ **Leipziger Dampf KulTour**

P 8 „2455 Posen“ erworben – Aufarbeitung geplant

Die Leipziger Dampf KulTour (LDK) hat den Erwerb der Dampflokomotive „2455 Posen“ (LHW 1804/1919) bekannt gegeben. Die Maschine, die zuletzt im baden-württembergischen Seebrugg abgestellt war, wurde bereits nach Leipzig überführt. Sie befand sich seit 1998 im Be-

sitz von M. Jußen, der sie Ende der 1990er Jahre aus Rumänien nach Deutschland holte. Zuletzt war die Lokomotive nicht mehr betriebsfähig. Der neue Eigentümer LDK plant eine Wiederinbetriebnahme, nennt jedoch noch keinen konkreten Zeitrahmen für die Aufarbeitung. *FH*

Spur 0 und 1 Ausstellung

Erlebe die wuchtige Erscheinung
von Loks und Wagen der
großen Maßstäbe!
Auf ca. 5.000 qm.
In fünf Hallen.
Mit weit über 100 Ausstellern.
Mit 15 Anlagen.



21. und 22. März 2026 Messe Gießen

www.internationale-spur-0-tage.de/



1971 waren die 065 noch regelmäßig in Miltenberg Hbf anzutreffen. Dort ergänzte 065 013 am 29. März ihre Wasservorräte. Auf dem Damm dahinter verläuft das Streckengleis Aschaffenburg – Wertheim, über das zeitgleich ein Hilfszug den Bahnhof erreicht Georg Wagner

Die erste Bestellung der jungen Bundesbahn

Baureihe 65 ■ Mit knapp 1.500 PS übertraf die vor 75 Jahren erstmals ausgelieferte Baureihe 65 die parallel entwickelte V 80 und auch die spätere V 100. Im Wendezugbetrieb an Rhein und Ruhr sowie auf steigungsreichen Strecken im Odenwald erbrachte die kompakte Tenderlok bemerkenswerte Leistungen. Doch gegen die billigere Dieselsonkurrenz hatte sie keine Chance

Bereits Mitte der dreißiger Jahre befassten sich die Gremien der Deutschen Reichsbahn mit einer Nachfolgetype für die preußischen Tenderlokomotiven 93⁰ und 93⁵ (pr. T 14 und T 14¹). Gedacht war wiederum an eine 1'D1't. Die Kriegsvorbereitungen und der Zweite Weltkrieg selbst verhinderten aber weitere Planungen oder gar die Bearbeitung eines konkreten Entwurfs. Die weiterbeschaffte Baureihe 86 war als Nebenbahnlok mit einer Radsatzfahrmasse von nur 15,2 Tonnen keine Konkurrentin oder Nachfolgerin der

93. Im Hinblick auf eine – zunächst noch von den Besatzungsmächten untersagte – Neubautätigkeit verfügte die in Bielefeld amtierende „Hauptverwaltung der Eisenbahnen“ in der amerikanisch-britischen Bizonen 1947 die Wiederbegründung des „Fachausschusses Lokomotiven“, eines Gremiums aus Praktikern des Betriebs- und Werkstätdienstes, das es schon in Zeiten der Kgl. Preußischen Staatseisenbahn gegeben hatte und das in der Zwischenkriegszeit das für die Lokbeschaffung zuständige Reichsbahnzentralamt Berlin beraten hatte.

Dieser Ausschuss entwickelte 1948 ein umfangreiches Typenprogramm. Es enthielt in Anlehnung an Typen und unverwirklichte Projekte der Vorkriegszeit nicht weniger als 15 Baureihen vom Ersatz für die 01 bis zur Schmalspurlok.

Wozu neue Dampfloks?

Warum dachte man Ende der 40er-Jahre überhaupt noch an neue Dampflokomotiven? Der elektrische Betrieb hatte seine Überlegenheit zwar längst bewiesen, doch es war klar, dass eine Elektrifizierung der



Glänzend, aber im vorderen Bereich des Wasserkastens nicht besonders glatt, steht die 65 004 im März 1951 im EAW München-Freimann *Dr. Scheingraber/Slg. Knipping*

wichtigsten Hauptstrecken wegen begrenzter Baukapazitäten und knapper Finanzen Jahrzehnte in Anspruch nehmen würde. Der Dieselbetrieb machte vor allem in den USA schnelle Fortschritte, kam in Europa abgesehen vom Triebwagenverkehr jedoch kaum über das Versuchsstadium hinaus. Zudem konnte Westdeutschland 1948 nicht erwarten, auf dem Weltmarkt genügend Öl beschaffen zu können.

Hinzu kam: Die riesige Infrastruktur der auf Dampflokomotiven eingestellten Betriebswerke (Bw) und Ausbesserungswerke (AW) ließ sich nicht kurzfristig aufgeben. Und die

Umschulung des Fahrpersonals auf neue Traktionsarten würde eine Generation dauern. Schließlich spielten auch wirtschaftspolitische Gründe eine Rolle: Die traditionsreichen Hersteller lechzten nach Aufträgen und wollten ausländischen Bestellern den hohen Stand der deutschen Dampfloktechnik beweisen.

Von Baugrundsätzen zum Typenprogramm

Schon in den ersten Beratungen über einen Lokomotivneubau wurde deutlich, dass man nicht einfach dort ansetzen konnte, wo

die Deutsche Reichsbahn an der Schwelle von der Einheits- zur Kriegslokomotive haltgemacht hatte. Fest stand: Die Reichsbahn hatte bei ihren Kesselkonstruktionen die Rohrheizfläche zulasten der Feuerbüchsenheizfläche überdimensioniert. Die Kessel arbeiteten daher mit begrenzter Dampfproduktion, herabgesetzter Wirtschaftlichkeit und erhöhter Schadanfälligkeit.

Ausländische Erfahrungen legten im Hochleistungssektor die Rückkehr zur Verbundbauart nahe und empfahlen neue Blasrohrbauarten. Zudem hatte die Schweißtechnik unter kriegsbedingtem Vereinfachungsdruck große Fortschritte gemacht. Genietete Kessel und Rahmen hatten keine Zukunft mehr. Personell erleichterte ein Wechsel die Umsetzung der neuen Baugrundsätze: An die Stelle des langjährigen Vorsitzenden des Lokomotivausschusses, R. P. Wagner, trat Friedrich Witte, zuvor ein Kritiker der bisherigen Linie.

Vier Entwürfe

Das 1948 vorgelegte Typenprogramm musste schnell eingeschränkt werden. Die Deutsche Reichsbahn hatte für viele Zugförderungsaufgaben so viele Lokomotiven beschafft, dass ein Ersatz erst später nötig sein würde. Der Güterverkehr war mit den Baureihen 41, 44, 50 und 52 gut bedient. Echte Mängel zeigten sich vor allem im Personenzug- und im schweren Rangierdienst.

Daher forderte das Reichsbahnzentralamt (RZA) Göttingen am 4. März 1949 von



065 008 bekommt im August 1971 im Heimat-Bw Aschaffenburg Wasser *Andreas Knipping*

den namhaften Lokomotivherstellern Entwürfe für vier Neubaulokomotiven: Die Ersatz-23 (Achsfolge 1'C'h2) sollte die Baureihe 38¹⁰ (preußische P 8) ersetzen, nachdem die Reichsbahn von der einst hierzu bestimmten alten Baureihe 23 nur zwei Exemplare in Dienst gestellt hatte. Die Ersatz-78 (2'C2'h2t) war zur Ablösung der bewährten Baureihe 78⁰ (preußische T 18) gedacht. Die Ersatz-93 (1'D2'h2t) sollte im Aufgabenbereich der Baureihen

Krupp legte Entwürfe für die Baureihe 65 vor, doch Krauss-Maffei erhielt den Bau-Auftrag

86 und 93 auf kürzeren Strecken im Mittelgebirge sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr bewältigen. Die Ersatz-94 (Eh2t) schließlich war als Nachfolgerin der Baureihe 94⁵ (preußische T 16¹) für den Güterzugdienst auf Kurzstrecken und Steilrampen sowie für die Bedienung der Ablaufberge vorgesehen.

Im letzten Moment zog das RZA den Entwicklungsauftrag für die Ersatz-78 zurück: Deren Aufgaben seien durch die Ersatz-23 und die Ersatz-93 vorerst mit erfüllbar. Im Laufe des Jahres 1949 nahmen die drei verbliebenen Baureihen Gestalt an. Ihre Bezeichnungen wurden als 23 (neu), 65 und 82 festgelegt. Henschel, Jung, Krauss-Maffei, die Maschinenfabrik Esslingen und Krupp legten Entwürfe für die Baureihe 65

vor. Nach eingehender Überarbeitung erteilte die Hauptverwaltung der DB am 10. September 1949 Krauss-Maffei den Auftrag zum Bau von 13 Lokomotiven. Damit war es wohl die erste Lokbeschaffung der Deutschen Bundesbahn (DB), die erst drei Tage zuvor aus der Deutschen Reichsbahn hervorgegangen war.

Steckbrief der 65

Der Kessel war vollständig als Schweißkonstruktion aus 15 Millimeter starken St34-Blechen ausgeführt. Der Langkessel bestand aus zwei Schüssen mit einem größten Durchmesser von 1.770 Millimetern. Die aus IZ-II-Stahl hergestellte Feuerbüchse mit Verbrennungskammer war mit gewindelosen und mit Spiel eingeschweißten Stehbolzen in den Stehkessel eingebaut. Den Langkessel durchzogen 46 Rauch- sowie 124 Heizrohre, die vorne in die 2.385 Millimeter lange Rauchkammer mündeten. Auf dem hinteren Kesselschuss saßen zwei Sicherheitsventile der Bauart Ackermann. Der Dampfdom saß auf dem vorderen Kesselschuss; sein Hals war aus dem Langkessel herausgepresst, der Dom selbst daran angeschweißt. Da sich hier die größten Probleme bei der Baureihe 65 überhaupt ergaben, befestigte man den Dom ab 65 014 mit Nieten. In der Rauchkammer hinter dem Schornstein befand sich der mit dem Dampfsammelkasten verbundene Mehrfachventil-Heißdampfregler. Er wurde über ein Seitenzug-

gestänge betätigt. Für die Kesselspeisung sorgten eine nichtsaugende Dampfstrahlpumpe Bauart Friedmann mit einer Förderleistung von 210 l/min sowie eine Kolben-Speisepumpe KT 1 mit Knorr-Oberflächenvorwärmer, der in einer Nische quer vor dem Schornstein untergebracht war.

Ab 65 014 erhielten die Lokomotiven eine Mischvorwärmanlage Bauart Henschel MVT mit Turbospeisepumpe. Wie der Kessel war auch der 25 Millimeter starke Blechrahmen einschließlich der Quer- und Längsverbindungen vollständig geschweißt. Das Laufwerk stützte sich gegenüber dem Rahmen in sechs Punkten ab. Der vordere Laufradsatz (121 Millimeter Seitenverschieblichkeit) und der erste Kuppelradsatz (23 Millimeter Seitenverschieblichkeit) bildeten zusammen ein Krauss-Helmholtz-Gestell. Das hintere Drehgestell ließ sich um 80 Millimeter seitlich verschieben. Als Schieber dienten Druckausgleich-Kolbenschieber Bauart Müller. Eine rechts neben der Rauchkammer befestigte zweistufige Knorr-Tolkien-Luftpumpe versorgte die selbsttätige Einkammer-Druckluftbremse Bauart Knorr mit Zusatzbremse. Zur Speicherung dienten zwei Hauptluftbehälter mit je 400 Litern Fassungsvermögen. Die Kuppelräder waren einseitig von vorne abgebremst, die Räder des hinteren Drehgestells einseitig von innen. Zur weiteren Ausrüstung gehörten

65 010 hat 1951 den P 3371 Ahrweiler – Düsseldorf am Haken und erreicht damit den Bahnhof Rolandseck. Düsseldorf beheimatete 1951 drei 65er *Carl Bellingrodt/Slg, Knipping*



eine Hochdruckschmierpumpe Bauart Bosch für die Schmierung der unter Dampf laufenden Teile sowie ein Druckluftsandstreuer mit zwei hinter den seitlichen Waserkästen angebrachten Sandkästen.

Dienstbeginn – und lange Pause

Am 28. Februar 1951 verließ 65 001 die Münchner Fabrikhallen. Anfang Juni 1951 war die erste Serie vollständig an die DB übergeben. Die Maschinen kamen zu den Bw Darmstadt (7 Lokomotiven), Düsseldorf (3) und Letmathe (3). Im Betrieb lobte man die große Leistungsfähigkeit des Kessels und die hervorragende Anfahrbeschleunigung. Damit eigneten sich die Lokomotiven sehr gut für den Nahverkehr. Mit ihrer Leistung waren sie der zum Ersatz anstehenden Länderbahnbaureihe 93⁵ weit überlegen. Jedoch hatte man die Baureihe 65 auch zur Nachfolgerin der Baureihe 78 erklärt. Hinter deren Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h blieb sie mit ihren 85 km/h deutlich zurück. Im Kohleverbrauch war die Baureihe 65 sparsamer als die Baureihen 78 und 93.

Schlechte Laufeigenschaften auf gerader Strecke führten bald zu scharfgelaufenen Spurkränzen. Hauptursache waren die zu schwachen Rückstellfedern des Krauss-Helmholtz-Gestells sowie dessen fehlerhaft schiefer Einbau. Die Beseitigung der Mängel machte Aufenthalte im AW Jülich von bis zu drei Monaten notwendig. Der unruhige Lauf blieb jedoch ein Makel der Baureihe 65. Anfang 1952 zeigten sich dann auch noch Ausbeulungen am Dampfdom. Durch das Herauspressen der Dommhülse aus dem Blech des Langkessels war das Material in der Biegungszone zu



Technische Hauptdaten im Vergleich

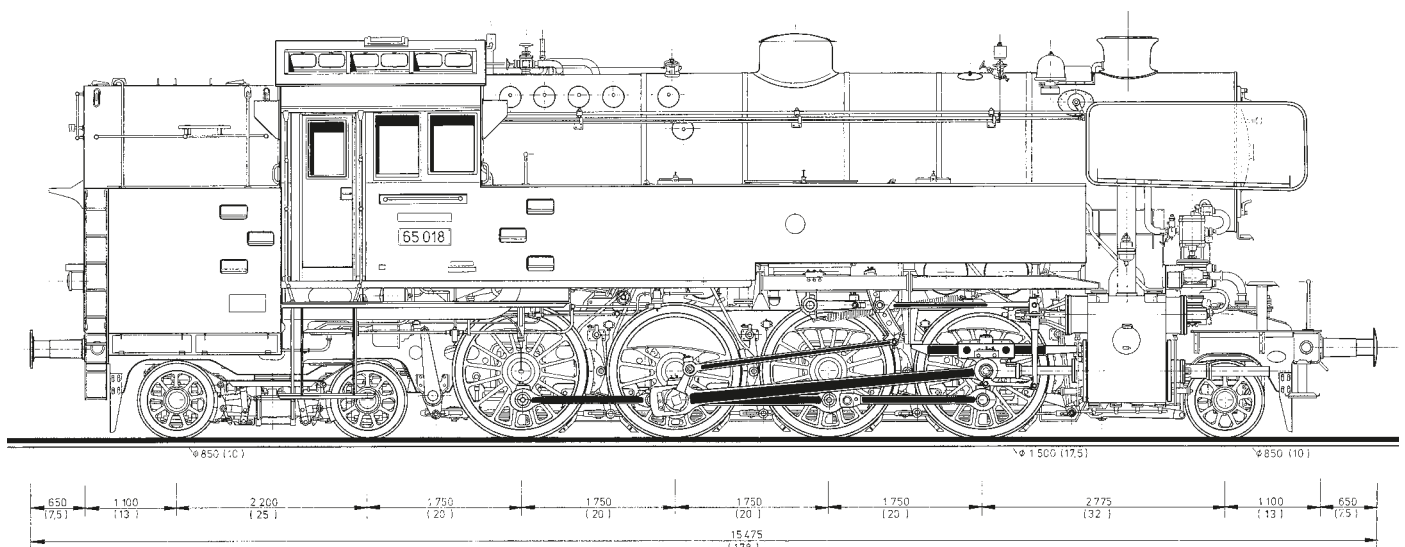
	93 ⁵ ex pr. T 14 ¹	65 DB	65 ¹⁰ DR
Bauart	1'D1'h2t	1'D2'h2t	1'D2'h2t
Treibraddurchmesser (mm)	1.350	1.500	1.600
Zylinderdurchmesser (mm)	600	570	600
Kolbenhub (mm)	660	660	660
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	70	85	90
Kesseldruck (bar)	12	14	16
Rostfläche (m ²)	2,49	2,67	3,45
Rohrlänge (mm)	4.700	4.000	4.200
Verdampfungsheizfläche (m ²)	126,6	193,9	147,4
Überhitzerheizfläche (m ²)	50,28	62,9	47,39
Dienstgewicht (t)	97,8	101,2	113
größte Radsatzfahrmasse (t)	18	17	16
Wasservorrat (m ³)	14	14	16
Kohlevorrat (t)	4,5	4,8	9

Das Bw Darmstadt stationierte von 1951 bis 1970 Loks der Baureihe 65. 65 008 benutzt 1965 die Drehscheibe ihrer Heimatdienststelle

Gottfried Turnwald/
Slg. Knipping

Seitenansicht der 65 018 – in Klammern die umgerechneten Maße in der Nenngröße HO

Meißner/Archiv GM





Die Elektrifizierung der Strecke Gießen – Guntershausen ist 1966 in vollem Gange, als 65 012 des Bw Limburg den Bahnhof Marburg mit einem Reisezug verlässt *Gottfried Turnwald/Slg. Knipping*

dünn geworden. Wegen Gefährdung der Betriebssicherheit ordnete die DB am 22. Januar 1952 die vorübergehende Abstellung der ganzen Baureihe an. Alle 13 Lokomotiven rückten ins AW Jülich ein, das sie zu Krauss-Maffei zurückschickte. Der Einbau von Verstärkungsringen zog sich hin. Erst zwischen Mai und Juli 1953 kehrten die Loks in den Betrieb zurück. Bei der zweiten Serie nietete man die Dome deshalb auf den Kessel.

Nachlieferung 1956

Krauss-Maffei lieferte 1956 noch fünf Lokomotiven nach – reichlich spät nach einer Bestellung von 1953 auf Wunsch der Bundesbahndirektionen (BD) Essen und Wuppertal. 65 018 erhielt ein Leichtbaubetriebwerk mit härterem Stahl sowie geschwächten Treibstangen und Kreuzköpfen, das den unruhigen Lauf der Baureihe 65 verbessern sollte. Ein nennenswerter Erfolg wurde nicht berichtet.

Das Jahr 1956 war zugleich das Schicksalsjahr für die Dampflokomotiven der DB. Am 1. Mai entzog der Bund der DB den Rabatt von 1,50 D-Mark pro Tonne Kohle. Am 1. Juli hob er den Einfuhrzoll auf Öl auf. Nachdem die DB 1955 nicht weniger als 591 neue Elektro- und Diesellokomotiven bestellt hatte, endete am 15. Dezember 1956 mit der Bestellung der 23 077 bis 105 die

Aktuelle Modelle der DB-Baureihe 65

Märklin bringt die Baureihe 65 als Insider-Modell in Spur Z (Art.-Nr. 83650) – die Auslieferung ist für das dritte Quartal 2026 geplant. Damit ist die kompakte Tenderlokomotive erstmals in diesem Maßstab erhältlich. Das Modell der wendezugfähigen 65 012 passt gut zum inzwischen auch erhältlichen Z-Hasenkasten. In HO gab es die

Baureihe 65 zuletzt bei Fleischmann, doch nach der Übernahme durch Roco wurde das Modell nicht ins Programm übernommen. Auch die 2019 erschienenen HO-Modelle von Märklin (39650) und Trix (22650) waren exklusiv Clubmitgliedern vorbehalten. Ältere Modelle in HO und N sind daher nur noch auf dem Gebrauchtmart zu finden.



Märklin kündigt ein Z-Modell der DB-Baureihe 65 für 2026 an *Werk*

Auftragsvergabe der DB für Dampflokomotiven. Erste Heimatdienststelle der 65 war das Bw Darmstadt, das von März 1951 bis Dezember 1970 stets Lokomotiven dieser Baureihe besaß. Bis auf 65 012 und 015 war jede 65 einmal am Rande des Odenwaldes beheimatet, von April 1969 bis Dezember 1970 war Darmstadt sogar das einzige 65er-Bw. Die Loks wurden auf den Strecken nach Frankfurt, Aschaffenburg, Worms,

Wiebelsbach-Heubach und Mannheim eingesetzt, nach Elektrifizierung vieler dieser Strecken aber hauptsächlich auf der Odenwaldstrecke Darmstadt – Wiebelsbach-Heubach – Erbach – Eberbach. In den Betriebswerken Düsseldorf Abstellbahnhof, Letmathe und Fröndenberg konnte sich die 65 zwischen März 1951 und Mai 1954 nur vorübergehend halten. Bedeutsam war hingegen ihr Dienst beim Bw Essen Hbf. Hier

konnte man die 65 ab Mai 1954 vergleichend mit 38¹⁰ und 78 einsetzen und überzeugte sich von einer guten Bewährung. Deshalb siedelte man hier im Winter 1955/56 auch die Nachlieferung 65 014 bis 018 an. Die Besonderheit des Essener Einsatzes war der Wendezugdienst mit Umbau-Dreiachsern und einem vierachsigen Steuerwagen zunächst vorrangig und dann ausschließlich auf der Strecke Essen Hbf – Kettwig – Ratingen Ost – Düsseldorf Hbf. Die 65 war hier der zuvor eingesetzten 78 überlegen. Für diese Aufgabe wurden die 65 012 bis 018 im AW Jülich mit einer Wendezugsteuerung Bauart Hagenuk ausgerüstet, die nachgelieferten Loks gleich nach ihrer Abnahme.

Besonderheit des Essener Einsatzes war der Wendezugdienst mit 3yg-Wagen

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1966 gingen die Pendelzüge zwischen Essen und Düsseldorf auf die V 100 über. Deswegen wurden 65 008 bis 018 zwischen April und Juni 1966 dem Bw Limburg zugeteilt. Sie führten dort vor allem Personenzüge auf der Strecke Limburg – Gießen und kamen auch bis Koblenz und Marburg. Eine kurze Episode gab es für vier Maschinen (65 008 bis 65 011) in Dillenburg, wo sie deutlich ältere Schleppendermaschinen der Baureihe 55²⁵ im Rangierdienst ablösen sollten, aber nicht besonders beliebt waren. 65 009 bis 65 011 wurden in Dillenburg 1968 z-gestellt und ausgemustert.

Nachdem 1968 auch die Limburger 65 012 und 015 nach gerade einmal 17 bzw. 12 Dienstjahren z-gestellt waren, ging der Restbestand zum Bw Darmstadt über. Aufmerksamkeit erregten im Dezember 1970 065 001, 004, 008, 013, 014, 016 und 018, die von dort ins benachbarte Bw Aschaffenburg abwanderten. Sie ersetzten dort Tenderloks der Baureihe 064, die entweder abgestellt oder zum Bw Weiden abgegeben wurden. Zusammen mit den verbleibenden 064ern bespannten die 065 Personenzüge auf der Strecke nach Miltenberg.

Der unterfränkische Einsatz war ausdrücklich als Auslaufbetrieb gedacht. 065 016 wurde schon im Zuteilungsmonat Dezember 1970 z-gestellt, die anderen Loks zwischen Februar 1971 und Dezember 1972. Am 19. und 20. Dezember 1972 bespannte 065 018 das Nahverkehrszugpaar N 3335/3307 Aschaffenburg – Miltenberg und zurück zum letzten Mal: Nach gut



Als Universallok macht die 65 auch vor Güterzügen eine gute Figur. In Erbach (Odenw) entzückt der Rücken von 065 018 das Auge des Betrachters, während sie mit einer Reihe Güterwagen am Rampengleis rangiert *Georg Wagner*



065 018 gehört der Stoom Stichting Nederland (SSN). Seit 2019 ist sie an die Veluwsche Stoomtrain Maatschappij ausgeliehen (Foto am 1. September 2023 in Beekbergen) *Frank Hessler*

21 Jahren endete damit die kurze Betriebsgeschichte der Baureihe 65. Als Universallok bewährte sie sich dank ihrer hervorragenden Anfahrbeschleunigung und des leistungsfähigen Kessels sowohl im Wendezugdienst als auch vor Güterzügen auf Nebenbahnen im Odenwald.

065 018 rückte 1975 zunächst ins Deutsche Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg ein. Von dort wurde sie 1981 an die Stoom Stichting Nederland (SSN) ausgeliehen, die sie 1991 auch erwerben konnte. Seit 2019 ist sie an die Veluwsche Stoomtrain Maatschappij ausgeliehen. Von 1984 bis 2018 war sie betriebsfähig, seit 2022 ist sie nun wieder unter Dampf aktiv.

Blick nach Osten

Die Deutsche Reichsbahn der DDR erkannte in ähnlicher Weise wie die DB die Notwendigkeit einer universell einsetzbaren Tenderlok und ließ ebenfalls eine 1'D2'h2t

entwickeln. Den Treibraddurchmesser dieser 65¹⁰ leitete man mit 1.600 Millimetern von der Güterzuglokomotive Baureihe 41 ab und konnte die Höchstgeschwindigkeit deshalb etwas höher festsetzen als bei der Baureihe 65 der DB. Der Kessel war etwas kleiner, der Kohlevorrat mit Rücksicht auf die Braunkohlenfeuerung im Vergleich zur Baureihe 65 fast verdoppelt. Die betriebliche Bedeutung der 65¹⁰ war weit größer als die der DB-Baureihe 65: 88 Exemplare entstanden für die DR, sieben für die Leuna-Werke. Die Einsatzdauer reichte von 1954 bis 1977. Auch diese Baureihe blieb von Kinderkrankheiten nicht verschont.

Andreas Knipping

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



Gekürzter Pionier

mit verlängerter Lebensdauer

Modernisierung des ICE 1 ■ *Er war der Pionier des Hochgeschwindigkeitszeitalters und ist noch lange nicht bereit für das Museum: Während jüngere ICE-Typen ausgemustert werden, erhält der ICE 1 durch das LDV-Programm eine Gnadenfrist bis weit ins nächste Jahrzehnt. Der letzte ICE 1-Langzug verabschiedete sich indessen im Januar 2026 aus dem Betrieb*

Am 22. Januar 2026 endete eine Ära im deutschen Hochgeschwindigkeitsschieneverkehr. An diesem Tag setzte DB Fernverkehr zum letzten Mal einen ICE 1-Langzug im Planeinsatz ein. Als ICE 1072 fuhr der Triebzug (Tz) 107 „Plattling“ als letzter 14-teiliger Verband nochmal im Fahrgasteinsatz von Frankfurt (Main) Hbf nach Hamburg-Altona. Dort ging er aus dem Dienst und wurde als letzter seiner Gattung der sogenannten „Lebensdauerverlängerung“ (kurz: LDV) zugeführt – einer Modernisierungsmaßnahme, der die Deutsche Bahn (DB) die

ICE-Züge der ersten Generation seit 2019 unterzieht.

Klassiker der ICE-Flotte

Der ICE 1 ist der Klassiker in der ICE-Flotte der DB: Seit mittlerweile 35 Jahren rollt Deutschlands erster Hochgeschwindigkeitszug durchs Land. Am 2. Juni 1991 läutete die damalige Deutsche Bundesbahn mit ihm das Hochgeschwindigkeitszeitalter in Deutschland ein. Als Intercity-Express (ICE) wurde er zum Inbegriff für hohe Geschwindigkeiten, kurze Reisezeiten, Komfort und moderne Fahrzeugaus-

stattung. An der Fertigung waren mehrere deutsche Industrieunternehmen beteiligt. Nach dem Prototyp von 1985 bestellte die DB 1989 die ersten Serienzüge. Bis 1993 bekam sie 120 Triebköpfe und 723 Mittelwagen, aus denen 60 Garnituren gebildet werden konnten. Hersteller des mechanischen Teils waren Krauss-Maffei, Henschel, Krupp, Düwag, LHB, MAN, MBB und die Waggon Union, während AEG, BBC und Siemens die elektrische Ausrüstung lieferten. Die Triebköpfe wurden als 401 001/501 ff (1. Bauserie) bzw. 401 051/551 (2. Bauserie) eingereiht. Die Mittelwagen

Ein modernisierter ICE 1 in seiner neuen Standardkonfiguration: Der verkürzte ICE 1 Tz 152 „Hanau“ rollt am 10. Juni 2023 bei Weinheim (Bergstraße) Darmstadt entgegen. Nach der LDV setzt DB Fernverkehr die Züge mit neun statt wie zuvor zwölf Mittelwagen ein. Im Zuge der Modernisierung erhielten die Züge unter anderem ETCS und Außendisplays *Dirk Wittmann*



gehören zu den Bauarten 801 (1.-Klasse-Wagen), 802 (2.-Klasse-Wagen), 803 (Service-Wagen) und 804 (Speisewagen).

Der ICE 1 wurde in Hamburg-Eidelstedt beheimatet. Ein Zug bestand in der Ursprungsconfiguration aus zwei Triebköpfen und bis zu zwölf Mittelwagen. Technisch kann der ICE 1 mit maximal 14 Mittelwagen, also insgesamt 16-teilig, gefahren werden. Erkennbar war das übrigens lange an den Nummernsprüngen im Bereich der 1.-Klasse-Wagen der Langzüge. Da ursprünglich einmal eine 14-Mittelwagen-Konfiguration geplant war, blieb der erste 1.-Klasse-Wagen beim Langzug stets als Nr. 14 bezeichnet, es folgten die Wagen 12, 11 und 10. Grund dafür ist die fest verbaute Notausrüstung im „WON 14“, wodurch sich die Wagen auch baulich von den übrigen 1.-Klasse-Wagen unterschieden (Bauart 801.8).

Zwischen Redesign und LDV

Zwischen 2005 und 2008 führte die Deutsche Bahn beim ICE 1 ein erstes Redesign durch. Schlankere Sitze erhöhten die Sitzplatzkapazität um rund zehn Prozent, zugleich vereinheitlichte die DB die Zugbildung. Das Redesign brachte das ICE-typische Interieur mit Steckdosen, elektronischer Sitzplatzanzeige und erweiterten Abstellmöglichkeiten für Rollstühle und Kinderwagen sowie ein Kleinkindabteil.

Mitte der 2010er-Jahre dachten Techniker der DB erneut darüber nach, die inzwischen mehr als 20 Jahre alten Triebzüge für weitere Einsatzjahre zu ertüchtigen. Umfangreiche Untersuchungen und Bewertungen mündeten darin, dass die DB 2019 den Tz 155 (401 055/555) der DB Fahrzeuginstandhaltung (FZI) zuführte, der als Musterzug für eine Lebensdauerverlängerung umgebaut und im Mai 2020 schließlich vorgestellt wurde.

Die LDV-Maßnahmen sichern im Wesentlichen die technische Stabilität und gewährleisten den Weiterbetrieb für die kommenden Jahre. Anders als beim Redesign erfolgen kosmetische Anpassungen nur begleitend.

Maßnahmen der LDV

Im Rahmen der Lebensdauerverlängerung verkürzt die Deutsche Bahn die Züge für den Einsatz auf Strecken mit mittlerem Kapazitätsbedarf von zwölf auf neun Mittelwagen. Dabei entfallen ein 1.-Klasse-Wa-



Am 22. Januar 2026 setzt DB Fernverkehr zum letzten Mal einen ICE 1-Langzug im Planeinsatz ein. Als ICE 1072 fährt Tz 107 „Plattling“ als letzter 14-teiliger Verband von Frankfurt (Main) Hbf nach Hamburg-Altona *Dirk Wittmann*

ICE 1 – Technische Daten

	ICE 1	Redesign	LDV
Anzahl der Züge	60	59	54
Inbetriebnahme	1989–1992	2005–2008	2020–2026
Anzahl Mittelwagen/Triebköpfe	12/2	12/2	9/2
Länge	358 m	358 m	279 m
Zuggewicht (leer)	795 t	782 t	627 t
Sitzplätze	685	703	503
davon 1. Klasse	184	197	110
davon 2. Klasse	501	506	393
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h	280 km/h	280 km/h
Spurweite	1.435 mm	1.435 mm	1.435 mm
Stromsystem	15 kV/16,7 Hz	15 kV/16,7 Hz	15 kV/16,7 Hz
Anzahl der Achsen/davon angetrieben	56/8	56/8	44/8



Das FZI-Werk Krefeld-Oppum übernimmt die Modernisierung der Bordrestaurants und der Servicewagen. Am 17. November 2024 überstellt ein 401 in Krefeld-Linn den LDV-Speisewagen 804 055 zur schweißtechnischen Sanierung ins FZI-Werk *Bernd Piplack*

gen sowie zwei 2.-Klasse-Wagen. Der 1./2.-Klasse-Servicewagen erhält eine vollständige 2.-Klasse-Bestuhlung. Alle 1.-Klasse-Sitze entfernt die DB, während die Servicefunktionen wie Kleinkindabteil, WC, Serviceabteile und Bordtechnik erhalten bleiben.

Das Bordrestaurant WSmz 804.0, landläufig auch wegen seines markanten Daches gerne als „Buckelspeisewagen“ bezeichnet, bleibt als zentraler Gastronomiewagen erhalten. Er erhält nur kosmetische Anpassungen sowie punktuelle technische Überarbeitungen in der Galley und wird ebenfalls mit Fahrgastinformationssystemen ausgestattet.

Auch in den Fahrgasträumen der 1. und 2. Klasse setzt die DB auf verbesserte Fahrgastinformation und mehr Komfort. Alle Sitze werden überarbeitet oder ersetzt, die Gepäckbereiche erweitert: In der 1. Klasse und im Servicewagen entfällt etwa jeweils ein Sitzplatz zugunsten eines großzügigen Gepäckregals. In der 2. Klasse weicht der beliebte Einzelsessel Nr. 71, um Platz für eine neue Gepäckabstellfläche zu schaffen.

Die WC-Bereiche modernisiert die DB überwiegend punktuell. Die Verkleidungen erhalten neue Oberflächen, die Waschbereiche berührungslose Wasserhähne. Das Kleinkindabteil gestaltet sie mit bunten Teppichen und Kindermotiven an Wänden und Fenstern neu. Ein Sitzplatz entfällt zugunsten von Abstellfläche für einen Kinderwagen. Darüber hinaus erhalten die Züge eine frische Außenlackierung und erstmals Deckengondeln/Deckendis-

Konfiguration ICE 1 LDV

Funktion	Baureihe/-art	Wagen-Nr.
Triebkopf	401.5	
1. Klasse-Mittelwagen	Avmz 801.8	12 ³⁾
1. Klasse-Mittelwagen	Avmz 801.0/4	11 ³⁾
Bordrestaurant	WSmz 804.0	7
2. Klasse-Servicewagen	Bpmsz 803.1	6 ¹⁾²⁾⁵⁾
2. Klasse-Mittelwagen	Bvmz 802.3	5
2. Klasse-Mittelwagen	Bvmz 802.3	4
2. Klasse-Mittelwagen	Bvmz 802.3	3
2. Klasse-Mittelwagen	Bvmz 802.6	2 ³⁾⁴⁾
2. Klasse-Mittelwagen	Bvmz 802.8	1 ³⁾
Triebkopf	401.0	

¹⁾ WC/Wickelraum; ²⁾ Kleinkindabteil; ³⁾ Abteile im Ruhebereich; ⁴⁾ Großraum im Ruhebereich; ⁵⁾ Familienbereich



Die LDV-ICE 1 tragen nun erstmals Zugzielanzeigen an den Wagenaußenwänden *Dominic Dupont/DB AG*

plays und Außendisplays für die Anzeige von Zielorten sowie ein leistungsstarkes Glasfasernetzwerk und neue Router-technik für deutlich verbessertes WLAN.

Die Arbeiten verteilt die DB auf mehrere FZI-Standorte: Neumünster übernimmt die 1.-Klasse-Wagen, Dessau die Triebköpfe, Nürnberg die 2.-Klasse-Wagen und Krefeld den Servicewagen sowie das Bord-

restaurant. Nach Abschluss der Arbeiten kuppeln die Techniker die Züge in Nürnberg zusammen und führen Probefahrten durch.

Technische Modernisierungen, die nicht direkt zur LDV gehören, aber entscheidend für die Zuverlässigkeit der Züge sind, betreffen vor allem den Antrieb. Die ursprünglich verbauten GTO-Traktionsstromrichter in den Triebköpfen der 2. Serie ersetzt die DB durch moderne IGBT-Einheiten. Dies verbessert die Energieeffizienz deutlich, erhöht die Materialverfügbarkeit langfristig und sichert die Zugverfügbarkeit über die kommenden Jahre. Parallel rüstet die DB die Züge mit ETCS-Systemen aus. Solcherart überarbeitet sollen die ICE 1 bis weit in die 2030er-Jahre einsetzbar bleiben.

Exoten scheiden aus dem Dienst

Mit dem Ende der ICE 1-Langzüge verschwanden auch zwei echte Exoten von der Schiene. Bereits im August 2024 ging der letzte sogenannte „K-Wagen“ (Bvmz 802.9) aus dem Betrieb. Dabei handelte es sich um ICE 2-Wagen, die die DB in den ICE 1 eingefügt hatte.

Mit der Außerdienststellung des Tz 107 endet nun auch die Ära der im Zuge des Redesigns in den Jahren 2005 bis 2008 deklassierten 1.-Klasse-Wagen der Gattung Bvmz 802.7. Dieser Umbau erfolgte seinerzeit, um auf den gestiegenen Platzbedarf in der 2. Klasse zu reagieren. Im Grunde handelte es sich um den Grundriss eines 1.-Klasse-Wagens, der mit einer 2.-Klasse-Bestuhlung versehen wurde. Der Unterschied war im Komfort spürbar: Die Abteile boten mit 2,30 Metern Breite deutlich mehr Raum als das Standardmaß von 1,90 Metern. Auch der Großraumbereich war weitläufiger und das einzelne WC geräumiger, wengleich der Wagen insgesamt über ein Abteil weniger verfügte. Sowohl der deklassierte 802.7 als auch der K-Wagen 802.9 hatten jedoch ihre Tüchen im Vertrieb: Bestimmte Plätze konnten systemseitig in ihnen nicht gebucht werden.

Insgesamt 54 ICE 1-Triebzüge durchlaufen die vollständige Lebensdauerverlängerung. Danach setzt die DB sie einheitlich mit jeweils neun Mittelwagen und zwei Triebköpfen ein. Die ICE 1-Flotte umfasste ursprünglich einmal 60 Triebzüge. Zwei davon schrieb die DB nach Unfällen ab.

Blick in den deklassierten Bvmz 802.7 mit 2.-Klasse-Sitzpolster, aber nur drei Abteilen. Der Exot verfügt zudem nicht über eine Werbevitrine im Fahrgastraum *Dirk Wittmann*





Die Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg zählt seit Jahrzehnten zum natürlichen Habitat des ICE 1. Am 5. Mai 2018 befährt der damals noch 14-teilige Tz 114 „Friedrichshafen“ die 880 Meter lange Aula-Talbrücke bei Niederaula *Georg Wagner*

Somit waren zu Beginn der LDV noch 58 ICE 1-Langzüge im Einsatz. Auf Basis der langfristigen Angebotsplanung benötigt die DB künftig nur noch 54 Triebzüge in LDV-Konfiguration.

Drei gekürzte Non-LDV-Züge

Bei den übrigen vier Triebzügen identifizierte die DB jene, bei denen sich eine LDV weniger lohnt. Diese verfügen noch über ältere Technik oder erfordern einen erhöhten Sanierungsaufwand. Drei solcher Non-LDV-Züge hält die DB derzeit noch im Bestand. Sie kürzte die Garnituren zwar ebenfalls auf neun Mittelwagen, modernisierte sie jedoch nicht. Diese Züge fahren lediglich ihren Revisionszyklus aus: Tz 101 und Tz 113 bleiben noch etwa bis zum Jahresende im Einsatz und der Tz 117, der die meisten Restkilometer aufweist, voraussichtlich bis Ende 2027 – vorbehaltlich möglicher Planungsänderungen. Danach stellt die DB sie dauerhaft ab und gewinnt aus ihnen gegebenenfalls Ersatzteile für den Weiterbetrieb der LDV-Flotte zurück.

Im Fahrplankonzept von DB Fernverkehr finden die modernisierten Züge eine neue Rolle: Sie werden künftig auf Strecken mit mittlerem Kapazitätsbedarf, im Ergänzungsnetz sowie als Sprinter eingesetzt. Der verkürzte ICE 1 kann dabei flexibler genutzt werden, da er nun an mehr Bahnsteigkanten halten kann als in der ur-

sprünglichen Langversion. Er ergänzt beispielsweise die Hauptrelationen von Hamburg nach München und bedient touristische Verbindungen sowie Streckenäste, etwa nach Saarbrücken oder an die Ostsee. Die Linien mit besonders hoher Auslastung überlässt der gekürzte Pionier dem kapazitätsstärkeren ICE 4.

ICE 1 überlebt seinen Nachfolger

Mit dem erfolgreichen LDV-Programm ergibt sich eine bemerkenswerte Situation in der DB-Hochgeschwindigkeitsflotte: Der ICE 1 wird diverse jüngere ICE-Gattungen im Dienst überleben. Während der ICE 1 dank der LDV-Maßnahmen noch bis ins kommende Jahrzehnt laufen wird, steht

zum Beispiel der ab 1996 in Betrieb genommene ICE 2 mittelfristig vor dem Aus. Seine Zukunftsfähigkeit ist mangels ETCS-Ausrüstung und aufgrund der veralteten Traktionsumrichter nicht mehr gegeben.

Die Ausmusterung des ICE 2 hat jedoch einen direkten Nutzen für den Weiterbetrieb seines Vorgängers: Die DB gewinnt aus den abgestellten Zügen wichtige Materialien zurück, insbesondere Komponenten der Leittechnik, die im ICE 1 weiterverwendet werden können. So sichert der jüngere Bruder am Ende das Überleben der ersten ICE-Generation.

*Florian Dürr/Lion Chatani/
Dirk Wittmann*

Lesetipp für ICE-Fans

Seit über 30 Jahren gilt der ICE als Premiumprodukt der Deutschen Bahn. Vom Pionier 401 über den neuen ICE L bis zum Diesel-605: Dieser Band kennt alle ICE.



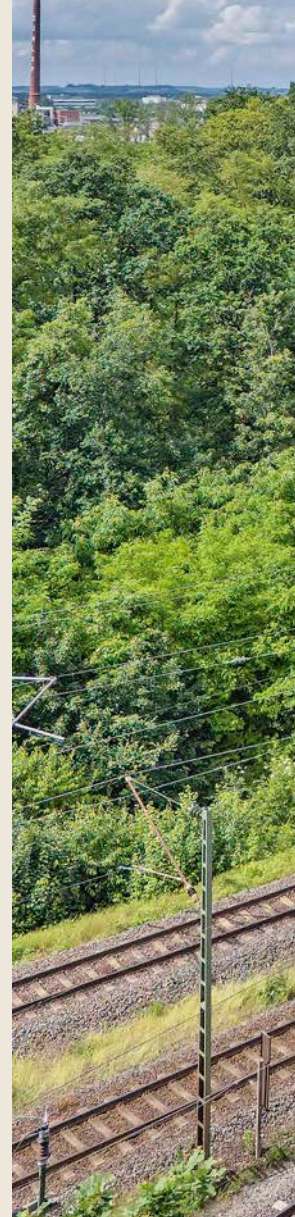
Jetzt im Handel oder bei verlagshaus24.com

Claudia Franke, Michael Dörflinger: Typenatlas ICE. 160 Seiten, ca. 175 Abbildungen, 19,99 Euro.





Abzw Rauschwald aus Lokführersicht, vom Bahnhof Wolfgang kommend: Links das Gleis Richtung Wolfgang, rechts die beiden Streckengleise nach Friedberg. In der Bildmitte steht das Stellwerk mit den vier für alle Fahrwege entscheidenden Weichen. Links im Hintergrund die Gleise nach Großkrotzenburg, rechts die Gleise nach Hanau Hbf. Daneben steht das wegen der Kurve und dem Wald nur schwer einsehbare Einfahrsignal für den Bahnhof Hanau Hbf *Slg. Manfred Köhler*



Weichen im Wald

mit großer betrieblicher Bedeutung

Abzweigstelle Rauschwald bei Hanau ■ Mitten im Wald zwischen Hanau und Wolfgang liegt der unscheinbare Abzw Rauschwald. Seine betriebliche Bedeutung für den Großraum Rhein-Main ist jedoch so groß, dass er inzwischen in weitreichende Infrastrukturplanungen aufgenommen wurde

Der Schreck war ihm in die Glieder gefahren. Am Einfahrsignal Wolfgang sprang das bis dahin Halt zeigende Signal erst wenige Meter vor der Überfahrt auf Hp 2 um. Der Lokführer vom Bw Frankfurt (Main) 2 war mit einem rund 1.400 Tonnen schweren Containerzug aus Großkrotzenburg kommend unterwegs Richtung Bebra – über die Abzw Rauschwald. Statt der im Fahrplan vorgesehenen 60 km/h zeigte der Tacho noch etwa 80 km/h.

Gefälle und verkürzter Vorsignalabstand (fahrplanmäßig ausgewiesen) machten die Situation brisant: Vr 0, PZB-Wachsam quittiert – doch die Tachonadel wollte

nicht schnell genug sinken. Er sah sich schon wegen eines möglichen Überfahrens eines Halt zeigenden Signals im Nachschulungskurs. Erst rund fünf Meter vor dem Signal kam die Entspannung, als das Bild auf Hp2 wechselte. Die Abzweigstelle Rauschwald bei Hanau war und ist bei Lokführern berüchtigt für ihre herausfordernde Konstellation an Infrastrukturelementen.

Strecken, Bahnhöfe, Abzweige

Eisenbahnanlagen werden in „Freie Strecke“ und „Bahnhöfe“ unterteilt. Wo auf freier Strecke ein Gleis in eine andere Richtung abzweigt, entsteht eine Ab-

zweigstelle – kurz Abzw. Sie wird in den betrieblichen Unterlagen mit einem Namen versehen und von einem örtlichen Fahrdienstleiter bedient, der die Weichen und die zugehörigen Signale stellt.

Die Abzw Rauschwald gilt seit jeher als äußerst anspruchsvolle Betriebsstelle

Die Abzw Rauschwald liegt rund 1.000 Meter östlich des Bahnhofs Hanau in einem kleinen Waldgebiet. Hier sind die Strecken Friedberg – Hanau (VzG-Strecke 3742), Großkrotzenburg – Rauschwald (3672) und Rauschwald – Wolfgang (3673)



Ein ICE 4-Tz 9483 passiert am 27. Mai 2024 den Abzw Rauschwald in Hanau. Links im Bild ist das Einfahrvorsignal (Formsignal) zum Einfahrsignal des Hanauer Hauptbahnhofs erkennbar *Joachim Schmidt*

miteinander verknüpft. Die Gleis- und Signalanlagen an der Abzw Rauschwald entstanden in Etappen, was sich bis heute in der Struktur der Betriebsstelle widerspiegelt.

Anspruchsvolle Betriebsstelle

Die Abzw Rauschwald gilt seit jeher als anspruchsvolle Betriebsstelle. Die Kombination aus Gefälle, verkürzten Vorsignalabständen und den häufig wechselnden Fahrwegen erfordert besondere Aufmerksamkeit, vor allem bei schweren Güterzügen. Viele Lokführer berichteten, dass man hier schneller „ins Schwitzen kommt“, als es der Streckenverlauf vermuten lässt.

Die Bedienung erfolgt aus dem Stellwerk (Bauform Einheit Mw) durch einen örtlichen Fahrdienstleiter, der Weichen und Hauptsignale stellt. Über Jahre hinweg

war der Rauschwald zudem eine Stelle, an der gelegentlich Personalwechsel bei Güterzügen stattfanden. Ein Fußweg von rund 15 Minuten führte zum Bahnbetriebswerk Hanau. Das bot sich an, denn der Weg zum Bw war kurz. Ganz regelkonform war es zwar nicht, aber für das Personal sehr praxisnah.

Bei geringem Güterverkehr, etwa an Wochenenden, bot der Betriebsdienst die Möglichkeit, die Abzweigstelle zeitweise durchzuschalten. Im Rauschwald ließen sich die Gleise Hanau – Friedberg sowie die Gegenrichtung festlegen und die zugehörigen Hauptsignale auf Langsamfahrt (Hp 2) stellen. In dieser Betriebsform nahm die Abzweigstelle nicht an der regulären Zugfolge teil, blieb aber jederzeit reaktivierbar. Bei Bedarf konnte ein Fahrdienstleiter aus einem der Hanauer

Stellwerke – Ho, Hs oder Hp – vorübergehend dorthin versetzt werden, sofern eine entsprechende Einweisung vorlag.

Historische Entwicklung

Die heutige Bedeutung der Abzweigstelle erschließt sich erst im historischen Zusammenhang. Ursprünglich verlief von der Hanauer Südseite eine Strecke nach Hanau Nord und weiter nach Friedberg, die vor allem vom Nahverkehr und von Übergabefahrten bedient wurde. Güterzüge spielten damals nur eine untergeordnete Rolle.

Seinerzeit mussten Güterzüge aus Mannheim, die über die Main-Weser-Bahn Richtung Kassel weiterfahren sollten, den stark belasteten Knoten Frankfurt (Main) Hbf passieren. Um diese Engstelle zu entlasten, begann man, Güterzüge ab Frank-



Am 2. August 1980 schiebt eine 141 ihren Nahverkehrszug von Hanau Hbf Richtung Hanau Nord; wegen des Bauzustands des Gleises Hanau – Rauschwald führt die Fahrt über das linke Gleis, eine damals als „zeitweiser eingleisiger Betrieb“ (ZEB) bezeichnete Betriebsform *Slg. Ernst Böppler*

Ein Auszug aus dem Buchfahrplan zeigt die Führung der Züge von Nidderau über die Abzw Rauschwald. Verzeichnet sind dabei neben Kilometerangaben auch die zulässigen Geschwindigkeiten sowie Signalstandorte *Slg. Manfred Köhler*

1	2a				3a	3b	4a				4d
	70	80	90	100			Lage in km	70	80	90	
ab km	km/h	km/h	km/h	km/h	Betriebsstelle	Min	Min	Min	Min		
15,7	70	75	85	95	- ZF GSM-R - Nidderau Asig	15,5	41	37	35	30	
	17,3	80	90	100	V, (V)	16,0					
					90						
	17,7	75	85	95	Ostheim Hp	17,7	43	38	35	32	
	22,5	75 (80)	85 (90)	95 (100)	Esig, (Ls f1 →) Bruchköbel Asig V	21,2					
						21,7	47	42	37	34	
						22,3					
	25,2	80	90	100	(V) Esig, (Ls Lsf 529 →)	22,6					
						25,2					
					Zsig Hanau Nord Asig (V) V	26,6	51	46	41	37	
29,7	70	70	70		27,1						
				Bksig Ri H Bk60	30,1						
30,1	60	60	60	60		30,3					
					Abzw Rauschwald	30,4	54	48	44	40	
30,5	50 (60)	55 (60)	60	60	Alternativweg ab Rauschwald R Hanau Stumpfgl - ZF GSM-R - Abzw Rauschwald Evsig ∇	30,4					
							54	48	44	40	
30,9	40	40	40	40	Esig Hanau Hbf	31,0					
31,6	30	30	30	30		32,2	57	51	46	42	
					Bft Ha Südseite						

furt (Main) Süd über Frankfurt (Main) Ost nach Hanau zu leiten und anschließend über den Rauschwald in Richtung Friedberg und Kassel zu führen.

Auch die Züge aus dem Ruhrgebiet mit Zielen in Bayern, die über die Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen – Gießen) geführt wurden, mussten über Hanau verkehren und dort zunächst Kopf machen. Dies erhöhte die Belegung des Bahnhofs Hanau zusätzlich.

Zwischen 1915 und 1919 wurde deshalb die Ruhr-Sieg-Strecke um einige Verbindungsstrecken ertüchtigt, um die Durchlässigkeit auf der Achse Ruhrgebiet – Bayern zu erhöhen. Neben den Strecken Siegen – Haiger und Dutenhofen – Gießen-Bergwald entstand in jenen Jahren auch die Strecke Großkrotzenburg – Rauschwald (3673), die am 1. September 1919 in Betrieb ging. Diese neuen Abschnitte ersparten den schweren Kohlezügen aus dem Ruhrgebiet das dreimalige Kopfmachen in Betzdorf, Gießen und Hanau. Ergänzend ging am 1. Juli 1922 noch die Verbindung Rauschwald – Wolfgang (3672) in Betrieb, die Fahrten ins Kinzigtal aus Richtung Hanau Süd und Großkrotzenburg ermöglichte.

Hanau: Betriebliche Einbindung der Abzw Rauschwald

Hanau Hbf ist ein zentraler Knotenpunkt im östlichen Rhein-Main-Gebiet, an dem Strecken aus Frankfurt (Main), Offenbach, Aschaffenburg, Fulda, Friedberg, Eberbach und dem Kinzigtal zusammenlaufen. Die betriebliche Bedeutung der Abzweigstelle Rauschwald wird vor allem vor dem Hintergrund deutlich, dass Hanau Hbf als Kreuzungs- (bzw. früher als Insel-)Bahnhof in eine Nord- und eine Südseite mit unterschiedlichen Fahrwegen gegliedert ist.

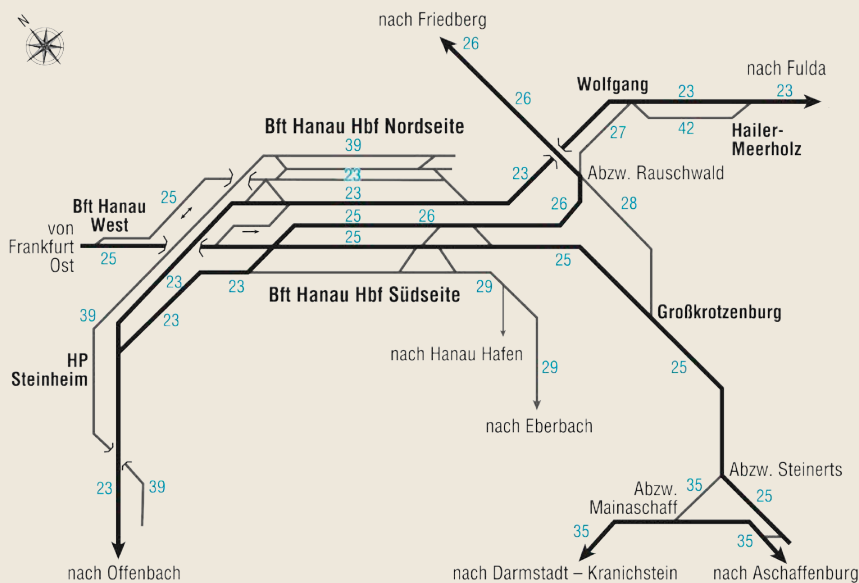
Die Nordseite umfasst die S-Bahn-Gleise 1 und 2 sowie die Gütergleise 3 und 4. Fahrten

von dort in Richtung Wolfgang, Fulda oder Kinzigtal laufen nicht über den Rauschwald. Über den Rauschwald einführende Züge der Hessischen Landesbahn (HLB) aus Friedberg enden in der Regel im Stumpfgleis 9.

Auf der Südseite bestimmen mehrere ältere mechanische bzw. elektromechanische Stellwerke (Hs, Haf, Hp, Ho) den Betrieb, wodurch Rangier- und Fahrwegstellungen teils zeitaufwändig sind. Gleis 101 dient einzelnen Reisezugfahrten und Verstärkern, die Gleise 102/103 vor allem dem Fern- und Regionalverkehr Frankfurt (Main) – Aschaffenburg;

die Gleise 104 und 106 werden überwiegend von Zügen aus und in Richtung Odenwald (Eberbach, Groß-Umstadt Wiebelsbach) und Schöllkrippen genutzt.

Von der Südseite aus können Züge entweder über den Rauschwald in Richtung Friedberg geführt oder über den Rauschwald nach Wolfgang und weiter ins Kinzigtal umgeleitet werden. In der Vergangenheit wurden Reise- und Güterzüge immer wieder von Hanau Südseite über den Rauschwald geleitet, etwa bei Bauarbeiten, Störungen oder zur Entlastung anderer Strecken.



Lage und Fahrmöglichkeiten um Hanau Hbf (Schema). Die blauen Zahlen sind Streckennummern:

- 23** Frankfurt (M) Hbf – Offenbach Hbf – Hanau Hbf – Gelnhausen – Fulda Hbf
 - 25** Frankfurt (M) Hbf – Frankfurt (M) Ost – Hanau Hbf – Aschaffenburg Hbf
 - 26** Hanau Hbf – Abzweig Rauschwald – Hanau Nord – Friedberg
 - 27** Abzweig Rauschwald – Wolfgang
 - 28** Großkrotzenburg – Abzweig Rauschwald
 - 29** Hanau Hbf – Wiebelsbach-Heubach – Eberbach – Eberbach
 - 35** Darmstadt Hbf – Dieburg – Babenhausen – Aschaffenburg Hbf
 - 35** Abzweig Mainaschaff – Abzweig Steinerts
 - 39** S-Bahn Hanau Hbf – Offenbach – Frankfurt (M) Süd
 - 42** 3. Streckengleis Wolfgang – Langenselbold – Hailer-Meerholz
- Grafik: Anneli Nau

1937 wurde westlich von Aschaffenburg die Verbindungskurve (VzG-Strecke 5227) von Mainaschaff (Strecke Würzburg – Hanau) nach Steinerts (Strecke Darmstadt – Aschaffenburg) gebaut. Seither können Züge aus Darmstadt in Richtung Gießen oder Fulda großräumig an Frankfurt vorbeigeführt werden. Ein Nachteil besteht bis heute je-

Die Abzw Rauschwald ist das Ergebnis eines über Jahre hinweg gewachsenen Netzes

doch darin, dass die zweigleisige Kurve in beiden Richtungen nicht kreuzungsfrei war.

Auch für lokale Umleitungen spielte die Abzw Rauschwald eine Rolle. Wenn auf der Nordseite des Bahnhofs Hanau gebaut wurde oder der Betrieb dort ins Stocken geriet, konnten Reisezüge nach Fulda über den Rauschwald und Wolfgang fahren – und umgekehrt.

Bis in die 1970er-Jahre befand sich zwischen Großkrotzenburg und Rauschwald eine Trennstelle in der Oberleitung, markiert durch die Signale El 1 und El 2. Diese und viele andere Trennstellen wurden im Zuge der Netzernerungen später ausgebaut.

Künftig höhenfrei?

Die Abzweigstelle Rauschwald gehört zu den zentralen betrieblichen Schaltstellen im Rhein-Main-Gebiet, an denen Nord-Süd- und West-Ost-Verkehre zusammenlaufen. Deshalb ist die Betriebsstelle aktuell in Ausbauüberlegungen einbezogen.

Im offiziellen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität wird der Rauschwald bereits als sensibler Verknüpfungspunkt genannt, an dem mehrere Streckenwege zusammenlaufen und betriebliche Konflikte entstehen können. Erste Machbarkeitsstudien liegen vor, eine konkrete Trassenführung steht jedoch noch nicht fest.

Im Rahmen des Projekts „Ausbaustrecke Hanau – Aschaffenburg“, das Teil des Deutschlandtakts und des Bundes-Bedarfsplans Schiene ist, untersucht die Deutsche Bahn seit 2025, wie sich die stark beanspruchte Achse im Rhein-Main-Gebiet leistungsfähiger gestalten lässt. Dazu gehören auch Untersuchungen, wie Züge im Bereich Rauschwald künftig höhenfrei in die Hauptachsen eingefädelt werden können, um die heute bestehenden niveaugleichen Fahrwegkreuzungen zu vermeiden.

Solche Überlegungen sind auch deshalb sinnvoll, weil sich die Abzweigstelle Rauschwald nicht ohne Weiteres in moderne Stellwerksstrukturen integrieren lässt – immerhin sind ihre Einbindungen in mehrere Strecken sehr komplex. So oder so verlangt diese unscheinbare Betriebsstelle also auch in Zukunft besondere Aufmerksamkeit.

Manfred Köhler/Florian Dürr



Räum- und Abnahmefahrt mit SWEG-650 242 auf der Hermann-Hesse-Bahn am 17. Januar 2026 bei Ostelsheim. Im Hintergrund das Westportal des neuen Hacksbergtunnels *Florian Dürr*

Hürdenlauf

für die Hermann-Hesse-Bahn

Reaktivierung Calw - Weil der Stadt ■ Über 40 Jahre Stillstand, 195 Millionen Euro Investition, Fledermäuse im Tunnel: Die Reaktivierung der Strecke Calw - Weil der Stadt war eines der komplexesten Reaktivierungsprojekte in Deutschland. Seit Februar 2026 rollt die Hermann-Hesse-Bahn endlich über die Württembergische Schwarzwaldbahn

Die Steigung in der Welzbergsschleife bei Hirsau fordert Tribut: „Jetzt müssen beide Motoranlagen voll arbeiten“, sagt Frank von Meißner und schaltet im Führerstand des 650 242 der SWEG das zusätzliche Aggregat zu. Der RegioShuttle, eigens für die heutigen Räum- und Abnahmefahrten angemietet, ist zum Stehen gekommen, weil ein Hemmschuh aus dem Schotter vor uns geräumt werden musste. Das nun folgende Anfahrmanöver belegt, dass die Württembergische Schwarzwaldbahn eine Gebirgsbahn ist: Ohne volle Traktion geht hier gerade nichts.

Es ist der 17. Januar 2026, wenige Tage vor der offiziellen Wiedereröffnung der Bahnstrecke Calw - Weil der Stadt. Über



Streckenverlauf Calw - Weil der Stadt heute. Bei Schafhausen kürzt der neue Hacksbergtunnel (498 m) die alte Hacksbergsschleife ab *Grafik: Anneli Nau*

40 Jahre lagen die Gleise hier im Dornröschenschlaf, waren von Moos und Bäumen überwuchert. Nun prüft Frank von Meißner, Geschäftsführer des Zweckverbands Hermann-Hesse-Bahn, höchstpersönlich den Zustand der Strecke kurz vor dem Start des regulären Betriebs.

Bereits 1983 hatte die Deutsche Bundesbahn den Reisezugbetrieb zwischen Calw und Weil der Stadt eingestellt, im Frühjahr 1988 endete nach einem Erdbeben auch der verbliebene Güterverkehr zwischen Weil der Stadt und Althengstett. Seit dem 1. Februar 2026 ist die Kreisstadt im Nagoldtal nun wieder über die Schiene mit dem Großraum Stuttgart verbunden. Die neue Hermann-Hesse-Bahn verkürzt die Reisezeit nach Stuttgart-Zuffenhausen auf knapp eine Stunde – 15 Minuten weniger als bei der bisherigen Bus-S-Bahn-Verbindung. Der Name der Strecke steht für regionale Verbundenheit: Calw ist die Geburtsstadt des Literaturnobelpreisträgers Hermann Hesse (1877–1962). Der Schriftsteller thematisierte die Bahnlinie in mehreren seiner Werke.

Zweigeleisig trassiert

Im Jahr 1872 eröffneten die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen die aufwendig trassierte Verbindung Calw – Weil der Stadt als letzten Teil der Württembergischen Schwarzwaldbahn (Calw



Von der Reaktivierung unberührt blieb bislang das kurze Stück vom Haltepunkt Calw bis zum alten Bahnhof (ab 1989 als Calw Süd bezeichnet) an der Nagoldtalbahn. Am 6. Mai 1983 überqueren 798 715 und 998 754 das in diesem Streckenabschnitt gelegene Doppelviadukt *Dr. Jürgen Hörstel*

– Stuttgart-Zuffenhausen). Die Strecke war durchgehend zweigeleisig trassiert, doch nur der Abschnitt Althengstett – Calw wurde tatsächlich zweigeleisig ausgeführt – unter anderem, um den damals notwendigen Schiebebetrieb zu erleichtern. Die Strecke diente vorwiegend dem Güterverkehr, vor allem der Holzabfuhr aus den Tälern des Schwarzwaldes.

1939 nahm die Reichsbahn den elektrischen Zugbetrieb zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Weil der Stadt auf. Nach Calw fuhren weiterhin Dampflokomotiven. Ab 1953 stellte die Bundesbahn den Betrieb auf Schienenbusse (VT 95/VT 98) um; das zweite Gleis zwischen Althengstett und Calw wurde 1963 abgebaut.

Noch heute zeugen vereinzelte Telegrafmasten, Blockstellen (Bk) und das alte Empfangsgebäude in Althengstett von jener Ära, die 1988 endete. Dass hier im Februar 2026 wieder Züge rollen, ist das Ergebnis eines jahrzehntelangen Kraftakts. Bereits 1994 erwarb der Landkreis Calw die Trasse für symbolische 1,15 D-Mark. Doch erst in den 2000er-Jahren nahmen die Bemühungen um eine Reaktivierung Fahrt auf. Ein Gutachten bestätigte 2015 die Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Indikator 1,21) und gab den Startschuss für das Projekt. Was folgte, entwickelte sich jedoch zu einem der komplexesten und teuersten Reaktivierungsprojekte der Bundesrepublik.

Helmut Riegger, Landrat in Calw, ist eine Triebfeder der Wiederinbetriebnahme – eines Projekts, das ihn manchmal an den Rand der Verzweiflung trieb. Rückblickend gesteht er: „Es gab mindestens zehn Momente, in denen ich gesagt habe: So kann man in Deutschland keine Infrastruktur mehr realisieren.“

Zahlen – Daten – Fakten: Hermann-Hesse-Bahn

Streckenlänge	18,5 km
Spurweite	1.435 mm
Leit- und Sicherungstechnik	Alstom EBI LOCK 500
Tunnel	Hacksbergtunnel (498 m) Forsttunnel (696 m) Hirsauer Tunnel/Welzbergtunnel: (554 m)
Neu-/Ausbau	2 neue Eisenbahnbrücken (Calw und Weil der Stadt) ca. 50 km neue Schienen rund 30.000 neue Schwellen 6 neue Bahnstationen mit 55 m Bahnsteigen (55 cm Höhe für stufenlosen Einstieg) 6 neue Bahnübergänge mit Schranken
Eisenbahninfrastrukturunternehmen	Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn
Betriebsführung	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft
EVU (SPNV)	SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH
Investitionsvolumen	195 Mio. Euro, davon rund 85 Mio. Euro für Arten- und Naturschutz
Gesamtkosten	rund 240 Mio. Euro (inkl. Planungs-, Gutachten- und Verwaltungskosten)



Im Würmtal bei Weil der Stadt ist am 6. Mai 1983 die Garnitur aus 798 715 und zwei 998 unterwegs. Nur kurze Zeit später wurde der Reisezugbetrieb hier eingestellt *Dr. Jürgen Hörstel*

Denn mit dem Freischneiden der Trasse war es bei Weitem nicht getan. Die Infrastruktur wurde umfassend erneuert. In Calw-Heumaden und in Weil der Stadt entstanden neue Brücken. Die alte Leit- und Sicherungstechnik wurde durch ein elektronisches Stellwerk (Typ EBI LOCK 500 von Alstom) mit Schnittstelle zum bestehenden Relaisstellwerk der DB in Weil der Stadt ersetzt. Gesteuert wird der Betrieb nun fernüberwacht aus der Karlsruher Zentrale der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG). In Calw, Calw-Heumaden, Althengstett und Ostelsheim entstanden neue Haltepunkte. Bei Ostelsheim wurde

Die Arbeiten zur Reaktivierung veränderten die Infrastruktur vielerorts beträchtlich

ein rund ein Kilometer langer zweigleisiger Begegnungsabschnitt gebaut, der betrieblich ein Bahnhof ist. Bemerkenswert ist der Neubau des 498 Meter langen Hacksbergtunnels. Er kürzt die alte 3,5-Kilometer-Schleife über Schafhausen ab und spart drei bis vier Minuten Fahrzeit. „Dadurch sparen wir uns eine Zugarnitur ein“, erklärt von Meißner. Der teure Neubau ist der Schlüssel zum geplanten 30-Minuten-Takt.

Große Hürde Artenschutz

Als wahre Achillesferse des Projekts entpuppte sich der Artenschutz. Im Hirsauer Tunnel, auch Welzbergtunnel genannt, sowie im Forsttunnel bei Althengstett hatten sich in den Jahrzehnten ohne Zugbetrieb große Fledermauskolonien angesiedelt. Eine Klage des NABU Baden-Württem-



Bescheiden war das Frachtaufkommen im Güterverkehr in den letzten Betriebsjahren. Am 26. März 1982 führt eine 332 die Üg von Althengstett nach Weil der Stadt *Andreas Illgen*

Weltneuheit in den Tunneln

Um den Fledermäusen ihre angestammten Winterquartiere in den beiden Bestandstunneln (Hirsauer Tunnel und Althengstetter Tunnel) zu erhalten, entwickelten Ingenieure und Artenschützer das weltweit einmalige Tunnel-im-Tunnel-System. Eine massive, gebogene Betonwand teilt den Tunnelquerschnitt auf. Den Zügen steht der größere Bereich zur Verfügung, den Fledermäusen verbleibt ein geschützter Korridor im First- und Seitenbereich. Um zu verhindern, dass die Tiere in den Fahrbereich einfliegen, wurden die Tunnelportale künstlich um 80 Meter lange Einhausungen aus Stahlbeton verlängert. In diesen Vorzonen kommt Ultraschalltechnik zum Einsatz. Die für Menschen unhörbaren Frequenzen wirken auf die Fledermäuse wie eine akustische Barriere und lenken sie zuverlässig in den für sie vorgesehenen Flugkorridor hinter der Trennwand.



Aufwendige Einhausung am Westportal des Hirsauer Tunnels: Ein Viertel des Querschnitts gehört den Fledermäusen, der Rest der Bahn *Florian Dürr*

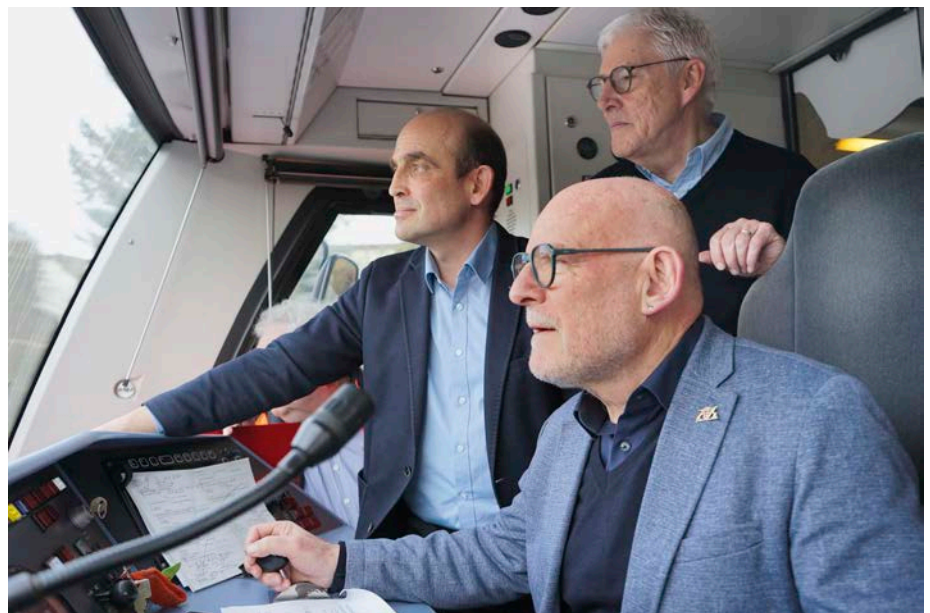


Der Bahnsteig der Hermann-Hesse-Bahn liegt elf Meter über dem Haltepunkt Calw an der Nagoldbahn. Umsteiger müssen Treppe steigen oder den Aufzug nehmen. Im Hintergrund der alte Streckenverlauf bis zum alten Bahnhof Calw *Archiv GM*

berg erzwang 2016 deren Berücksichtigung in der Planung. Die Lösung: ein weltweit wohl einmaliges Tunnel-im-Tunnel-System (siehe Kasten). Es handelt sich um einen aufwendigen Kompromiss, ohne den keine Baugenehmigung erteilt worden wäre. Immerhin: Alle Tunnel sind nun zeitgemäß ausgebaut, brandschutztechnisch modernisiert und für eine mögliche spätere Elektrifizierung vorbereitet.

Für Verzögerungen sorgten auch streng geschützte Steinkrebse in einer Stützmauer im Feldhütte-Einschnitt zwischen Althengstett und Calw-Heumaden. Die Sanierung erforderte eine Ausnahmegenehmigung der Europäischen Union, auf die der Zweckverband sieben Jahre warten musste. Dadurch lag der Planfeststellungsbeschluss erst im April 2025 vor, nur acht Monate vor der geplanten Inbetriebnahme. Um den Termin dennoch zu halten, war ein massiver Bau-Endspurt nötig. Und weil es Wochenendarbeit und Nachtschichten nicht zum Nulltarif gibt, trieb das die ohnehin durch allgemeine Preissteigerungen gestiegenen Kosten weiter in die Höhe.

Das Investitionsvolumen beläuft sich inzwischen auf rund 195 Millionen Euro, eine astronomische Summe für die Reaktivierung einer 20 Kilometer langen Nebenbahn. Umso erleichterter zeigt sich Helmut Riegger bei den Fahrten am 17. Januar 2026, dass es jetzt endlich losgeht:



Auch der baden-württembergische Verkehrsminister Herrmann übernimmt am 17. Januar 2026 das „Steuer“ des RegioShuttle; dahinter Frank von Meißner (links) und Landrat Helmut Riegger *Florian Dürr*

„Wir haben uns immer gesagt: Es gilt, dieses Projekt mit Mut, Zielstrebigkeit und Durchhaltevermögen umzusetzen. Jetzt bin ich froh, dass wir es geschafft haben.“ Möglich machten es vor allem Fördergelder: Durch eine Gesetzesnovelle stieg die Zuschussquote von 75 auf rund 95 Prozent. Ohne die Unterstützung von Bund und Land hätte der Zweckverband das Projekt kaum stemmen können.

Arbeitsteiliger Betrieb

Der Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn verteilt sich auf mehrere Schultern. Der Zweckverband fungiert als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), hat Betriebsführung und Instandhaltung jedoch an die AVG vergeben. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) fungiert die SWEG, die dafür Personal der Deutschen Bahn als Subunternehmer einsetzt.



Ein Mireo Plus B auf Ausbildungsfahrt: SWEG-563 009/109 verlässt am 21. Januar 2026 bei Ostelsheim gerade den zweigleisigen Begegnungsabschnitt *Peter Garke*



In Calw-Heumaden führt die Hermann-Hesse-Bahn über eine neugebaute Stahlbogenbrücke *Frank von Meißner*

Eröffnungszug am 31. Januar 2026. Einen Tag vor der Inbetriebnahme empfangen die Bürger der Gemeinde Ostelsheim die Hermann-Hesse-Bahn am neuen Bahnhof mit Begegnungsabschnitt. Mitfahren im Zug war erst am Folgetag gestattet *Korbinian Fleischer*



Im Alltagsbetrieb bewältigen zwei Akku-Triebzüge vom Typ Mireo Plus B von Siemens den Fahrplan. Zur Sicherheit hält die SWEG ein drittes Fahrzeug vor. Die Wartung findet in Offenburg statt. Mehrmals pro Woche müssen die Triebzüge als Tauschfahrt über Stuttgart und Karlsruhe dorthin zugeführt werden. Geplant ist ein 30-Minuten-Takt zwischen Calw und Renningen. Im Vorlaufbetrieb müssen sich die Fahrgäste allerdings vorerst noch mit einem Stundentakt bis Weil der Stadt begnügen. Nach Abschluss aller Restarbeiten und mit behördlicher Zustimmung soll voraussichtlich im Sommer 2026 der Zielzustand erreicht werden.

Perspektiven für die Bahn

Mit der Inbetriebnahme ist das Projekt keineswegs beendet. „Eine Zukunftsoption, die ich für sehr realistisch halte, ist die Elektrifizierung“, so Meißner. Sie würde die Durchbindung von S-Bahnen bis Stuttgart ermöglichen. Die aktuellen Mireo-Akkuzüge sind dafür aufgrund ihrer Einstiegs-höhe und Kapazität nur bedingt geeignet. Auch der Lückenschluss zur Nagoldtalbahn steht auf der Agenda. Derzeit enden die Züge der Hermann-Hesse-Bahn stumpf an einem neu gebauten Bahnsteig, elf Meter über dem Haltepunkt Calw an der Nagoldtalbahn. Die Durchbindung über einen Viadukt bis zum alten, längst aufgelassenen Bahnhof Calw im Tal hat der Zweckverband zunächst vor allem aus Kostengründen nicht gebaut. Doch künftig könnten sich dadurch betriebliche Vorteile ergeben. „Das werden wir die nächsten Jahre sehr schnell angehen“, verspricht Riegger, der auch davon ausgeht, dass die neue Linie die prognostizierten 3.000 Fahrgäste pro Tag schnell übertreffen wird.

Frank von Meißner teilt den Optimismus und ist überzeugt, dass die Bahn der Region einen großen Schub bringt. Er ist inzwischen Reaktivierungsexperte und hat gelernt: Solche Projekte sind kein Sprint, sondern ein Hürdenlauf. Gemeistert werden können sie nur mit Rückhalt aus der Region. Weil der am Schluss da war, hat sich im Württembergischen eine gute Idee durchgesetzt: eine zeitgemäße Bahnverbindung von Calw nach Stuttgart. *Florian Dürr*

Weitere Eindrücke von den Abnahmefahrten über die Hermann-Hesse-Bahn hören Sie im Podcast *Bahnzeit*:





Pacific-Dampf in Florida

Fotofahrt mit der Pacific Nr. 148 ■ Ein Newsletter gibt Anstoß für eine Reise in die USA. In Florida ging es mit der Pacific Nr. 148 des „Sugar Express“ im Januar 2026 auf zweitägige Fotofahrt, die akustisch und visuell manche Überraschung bereithält

Manchmal meldet man sich für einen Newsletter an und fragt sich beim Erhalt, wann man ihn eigentlich bestellt hat. In diesem Fall enthielt er den Aufruf zur Teilnahme an einer Fotoveranstaltung mit einer Pacific des „Sugar Express“ in Florida. Gemeinsam mit einem guten Reisefreund habe ich mich kurzentschlossen für die zweitägige Veranstaltung angemeldet. So ging es im Januar 2026 nach Clewiston in Florida, das als Zentrum der amerikanischen Zuckerindustrie gilt. Vor der eigentlichen Veranstaltung gab es am Vortag ein Mittagstreffen am Lokschup-

Dampf in Florida im Januar 2026: Dieser Ford Falcon aus den 1960er-Jahren muss am Bahnübergang Liberty Point den Personenzug mit der USSC 148 passieren lassen

Alle Bilder: Thomas Franke

Bildgestaltung in der Tradition des US-Eisenbahn-Fotografen O. Winston Link: Die Brücke über den Miami Locks Canal ist das Motiv für die Nachtaufnahmen mit dem Güterzug





Bei der Bereitstellungsfahrt für den „Dinner Train“ spiegelt sich die Seminole & Gulf 502 im Wasser des Ten Mile Canal in Fort Myers

pen der US Sugar Corporation (USSC). Die 1931 gegründete USSC betreibt ein 120 Meilen langes Streckennetz in Regelspur (1.435 mm). In Clewiston befindet sich auch das Depot der Bahn. Die Verladestationen liegen verteilt am Streckennetz. Mit 800 kippbaren Zuckerrohrwagen transportiert die USSC Zuckerrohr innerbetrieblich von den 93.000 ha großen Feldern zur Zuckermühle bei Clewiston

– über die gesamte Erntesaison von Oktober bis Mai. Damit deckt sie zehn Prozent des US-amerikanischen Zuckerbedarfs.

Abstecher nach Fort Myers

Nach dem Mittagstreff blieb noch genügend Zeit, um dem viermal wöchentlich verkehrenden „Murder Mystery Dinner Train“ in Fort Myers einen Besuch abzustatten. Dort kommt die Seminole and Gulf Railway

Nr. 502 zum Einsatz, eine EMD-F7A aus dem Jahr 1952. Eine „richtige“ Lokomotive ist sie jedoch nicht mehr. Bereits 1982 entstand aus der Rundnase bei der Long Island Rail Road Company ein Steuerwagen, der über einen Generator auch Energie für den Zug liefert. Traktioniert wird dieser von der Diesellok der Baureihe EMD-GP10 mit der Nr. 578, die aber auch schon 1957 gebaut wurde und damit fast 70 Jahre alt ist. Leider begann die Fahrt erst nach Sonnenuntergang. Ich hoffte auf eine rechtzeitige Bereitstellung und hatte Glück: Mit den letzten Sonnenstrahlen kam der Zug angefahren, um die Fahrgäste aufzunehmen.

Am Sonnabendmorgen um 5:00 Uhr begann die eigentliche Fotofahrt mit Lok 148 und einem Güterzug aus acht Zuckerrohrwagen. Zum Sonnenaufgang, der hinter der morgendlichen Bewölkung nicht zu erkennen war, stand die 35-köpfige Gruppe bereits an der ersten Fotostelle. Die Anfahrt zum ersten Foto war ein Kulturschock. Nicht nur das durchgängige Betätigen der tiefen amerikanischen Dampfpeife ließ uns zusammenzucken. Lokführer und Heizer hatten auch das Bedürfnis, Dampf aus jeder möglichen Stelle der Lok ausströmen zu lassen. So blies zur Peife auch das Sicherheits-

Mit ihrem Personenzug befährt die USSC 148 die rustikale Holzbrücke über den Fisheating Creek. Lokführer und Heizer hatten auch das Bedürfnis, Dampf aus jeder möglichen Stelle der Lok ausströmen zu lassen



ventil ab, und die Zylinderhähne standen weit offen. Da bekommt der Begriff „Voll-dampf“ eine völlig neue Bedeutung. Zu unserem Erstaunen gab es von den anwesenden Videofilmmern kein Murren. Auf die offenen Zylinderhähne verzichtete man erst nach unserer Bitte. Als Abhilfe wählte ich oft Fotostellen abseits der Gruppe und hatte damit gelegentlich Erfolg. Die Nachtfotos konnten auf und an der Brücke über den Miami Locks Canal entstehen.

Fototour mit Observationscar

Am Sonntag fuhr der Fotozug als Personenzug. Am Zugschluss lief der Observationscar mit Bar und Aussichtsabteil. Damit ging es zu besonders schönen Fotostellen, etwa zur Drehbrücke bei Moore Haven über den Caloosahatchee Canal und zur Holzbrücke über den Fisheating Creek. An beiden Tagen gab es am Liberty Point fast perfekte Sonnenuntergänge und gelegentliche Treffen mit dem einen oder anderen Oldtimer.

Unter dem Strich war es eine schöne Veranstaltung auf den Gleisen der US Sugar Corporation (USSC). Die eingesetzte Dampflokomotive Nr. 148 mit der Achsfolge 4-6-2 wurde 1920 von der American Locomotive Company (ALCo) für die Florida



In Moore Haven gedulden sich die Bootsbesetzungen, bis der Personenzug die Drehbrücke über den Caloosahatchee Canal passiert hat

East Coast Railway (FEC) gebaut und war bis 1977 bei verschiedenen Bahnen, zuletzt im touristischen Einsatz. 2016 erwarb der CEO der USSC die Lok nach langer Abstellzeit und ließ sie anschließend auf- und umbauen. Viele Teile des Kessels erneuerte man. Außerdem stellte man die Lok von der Feuerung mit schwerem Bunkeröl auf Pflanzenölfeuerung um. Seit 2020 ist sie zum zweiten Mal nach einer Periode von

1952 bis 1968 für die USSC im Einsatz und fährt werbewirksam nicht nur touristische Züge, sondern auch regelmäßig den ersten und letzten Zuckerrohrzug der Saison. Dem Zuckerrohr und seiner Verarbeitung muss sich das touristische Konzept klar unterordnen. Auf der Internetseite des „Sugar Express“ kann man bereits von einer weiteren Dampflokomotive mit der Nr. 1504 lesen, übrigens wieder eine Pacific. *Thomas Franke*

Die letzte Vorbeifahrt im Sonnenuntergang am Liberty Point – endlich einmal ohne abblasendes Sicherheitsventil. Die USSC 148 wurde 1920 gebaut und kehrte nach einer umfassenden Restaurierung kürzlich in den aktiven Dienst zurück



Beinahe schneller als die Deutsche Bundesbahn

SERIE
Ein Modell und sein
Vorbild

103 113 der DB in HO und Z von Märklin ■ Die vier neuen DB-Schnellfahrloks der Baureihe E 03 sorgten ab 1965 für allerhand Aufsehen – national wie international. 1970 begann die Indienststellung der auf ihnen basierenden Serienloks der Baureihe 103. Wie schon ihre Vorgängerinnen fanden auch sie rasch das Interesse der Modellbahn-Industrie



Groß und klein aus einem Hause: Auf Märklins HO-Nachbildung von 1970/71 (links) folgte 1974 das entsprechende mini-club-Ellokkmodell in Z (vorn) – beide gab es mit derselben Bundesbahn-Betriebsnummer 103 113 *Oliver Strüber*

In den 1960er- und frühen 1970er-Jahren orientierte sich die Programmplanung bei den meisten der großen Modellbahnmarken vorwiegend am aktuellen Fahrzeugpark des Vorbilds. Neu in Dienst gestellte Baureihen stießen daher auf großes Interesse. Da machte ein DB-Hoffnungsträger wie die neue sechsachsige Schnellfahrlok E 03 keine Ausnahme, obwohl klar war, dass die ersten vier 1965 in Dienst gestellten Loks zunächst nur ausgiebig zu testende Prototypen der Bundesbahn waren. Ihre moderne, schnittige Formgebung, ihre Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und ihre öffentlichkeitswirksame Präsenz in den Medien machten sie auch als Modell für viele Hersteller quasi unverzichtbar. Schon 1966 erschien die HO-Nachbildung der E 03 002 von Märklin. Ein Jahr später folgten die N-Modelle E 03 001 von Minitrix und 004 von Arnold sowie 1968 auch das TT-Pendant von Rokal (siehe *em* 12/22).

1970, also nur fünf Jahre später, sollten bei der DB die ersten optisch und technisch in einigen Bereichen überarbeiteten Serien-

lokomotiven der Baureihe 103 anrollen. Fast schon meinte man im Vorfeld der Nürnberger Spielwarenmesse die ersten Modellbahnhersteller mit den Hufen scharren zu hören: Wer würde wohl als Erster eine neue 103 ankündigen?

Obwohl: Ganz so weit war die DB zu diesem Zeitpunkt noch nicht, denn keine einzige der neuen Serienloks stand bei Messebeginn auf den Schienen. Doch die Fertigung lief und es gab auch in der Fachpresse bereits veröffentlichte Zeichnungen des künftigen Erscheinungsbilds.

Märklin wagte den ersten Schritt

Kurz vor Messebeginn stieg die Spannung unter den Modellbahnern: Würde eine der großen Firmen oder würden gar mehrere die neue Serien-103 ankündigen? Am 14. Februar 1970, dem ersten Messetag, lüfteten sich die Schleier um die in den vergangenen Monaten im Geheimen entwickelten Pläne der Modellbahnindustrie. Somit konnten Fachhändler und -presse als Erste konstatieren: Ja, die neue 103 wurde nicht nur angekündigt, sondern

sogar als recht weit gediehenes Handmuster ausgestellt. Der eine oder andere wird sich jedoch gewundert haben, denn wieder ergriff der Göppinger Branchenprimus Märklin – und nicht wie von vielen vermutet Fleischmann oder Trix – als Erstes die Initiative und präsentierte mit 103 113 eine Ellokk aus der beim Vorbild gerade im Bau befindlichen Serie.

Das in Nürnberg gezeigte Modell fiel übrigens auch der DB selbst auf. Nicht ohne einen gewissen Stolz zeigte man in der damaligen Kundenzeitung „Rad und Schiene“, Ausgabe 3/1970, ein Foto der „elektrischen 03“ neben der im selben Jahr ebenfalls von Märklin neu vorgestellten stromlinienverkleideten 03¹⁰ und vermerkte dazu treffend: „Das jetzt vorgestellte Modell eilt der Zeit voraus: Es entspricht im Aussehen den neuen Lokomotiven dieser Baureihe, die bei der Bundesbahn erst im Laufe des Jahres erwartet werden.“ Das traf exakt den Kern der Sache, denn die „echte“ Lok entstand zu diesem Zeitpunkt gerade erst in den Kasseler Werkhallen von Henschel unter der

Techn. Daten zur Elok 103 113 der DB

Achsfolge	Co'Co'
Länge über Puffer	19.500 mm
Gesamtsachsstand	14.100 mm
Drehzapfenabstand	9.600 mm
Treibraddurchmesser	1.250 mm
Dienstmasse	114,0 t
mittlere Achslast	19,0 t
Dauerleistung	7.440 kW
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h



Vermutlich mit einer TEE-Garnitur verlässt die Bundesbahn-Elok 103 113 am 14. Juni 1973 den Münchner Hauptbahnhof *Helmut Brinker*

Fabriknummer 31431, während Siemens den elektrischen Teil zulieferte. Am 6. August 1970 konnte 103 113 an die DB übergeben und nach der Endabnahme am 2. Oktober 1970 beim Bw München Hbf in Dienst gestellt werden.

Abwarten und korrekt abliefern

Doch Märklin hatte mit der frühen Vorstellung ein deutliches Zeichen auch gegenüber den Mitbewerbern gesetzt. Die *Miba* kommentierte dazu im zweiten Mesheft 3a/1970: „Überraschenderweise brachte Märklin dieses Jahr eine zweite Version der E 03 – und zwar als Nachbildung der neuesten verstärkten Ausführung des Vorbilds mit zwei Reihen seitlicher Lüftungsgitter, ... von der die DB 200 Stück in Auftrag gegeben hat. Die endgültige Ausführung im Großen ist zwar immer noch nicht ganz endgültig, aber fest steht, daß das Märklin-Modell dem tatsächlich endgültigen Aussehen entsprechen wird.“ Das war auch der Grund dafür, dass das Modell noch nicht – wie sonst oftmals üblich – schon bald nach der Messe in den Handel gelangte. In Göppingen ließ man sich Zeit und wartete die

1971 zielt 103 113 zusammen mit den anderen Hauptneuheiten jenes Jahres den Titel des Märklin-Gesamtkatalogs *Slg. Oliver Strüber (2)*

Die neue DB-Serien-103 ersetzte das bisherige Märklin-Modell der Vorserienmaschine und wurde als Wechselstrom- (3054) und auch als Hamo-Gleichstrommodell (8354) angeboten



Ablieferung der ersten Serienloks und damit das endgültige Aussehen ab. Dann aber ging es schnell: Die Formen für den Kunststoffaufbau wurden noch im Herbst fertiggestellt, fast alle anderen Bauteile konnte man von der unter der Artikelnummer 3053 angebotenen E 03 (seit 1969 als 103 002 beschriftet) übernehmen.

Als die Nürnberger Spielwarenmesse 1971 begann, lag Märklins H0-Modell der 103 113 bereits in den Regalen der Fachhändler. Erstmals allgemein präsentiert wurde es aber im Neuheitenprospekt und Katalog jenes Jahres. Dort priesen die Göppinger das unter der Artikelnummer 3054 geführte Modell als „neueste Ausführung der DB“ an und verwiesen auf das „Kunststoffgehäuse entsprechend der neuesten Ausführung des Vorbilds mit zwei Reihen seitlicher Lüftungsgitter, ohne Regenrinne und ohne Zierleiste am Gehäuse – In den TEE-Farben Beige/Rot vorbildgetreu lackiert“. Neben der Wechsel-

stromversion gab es von Anfang an auch eine Hamo-Gleichstromvariante (8354), die beide zu Beginn je 75 D-Mark kosteten.

Kleine Elok-Schwester in Z

Mit seiner bereits lieferbaren 103 113 hatte Märklin damit eindeutig die Nase vorn, wenngleich auch Fleischmann auf der 1971er-Spielwarenmesse ein erstes Handmuster der Schwesterlok 103 118 zeigte und das fertige Modell ebenfalls noch 1971 auf den Markt brachte. Weitere Konkurrenz war zunächst noch nicht in Sicht. Ein Jahr später sorgte Märklin wiederholt für Aufsehen, diesmal mit seiner neuen Nenngröße Z namens „mini-club“. Nach der erfolgreichen Markteinführung folgte den ersten Dampf- und Dieselloks schon 1974 die erste Elok. So fand 103 113 auch in 1:220 ihren Einstand (8854). Ihr gelungenes Äußeres stand dem H0-Modell in nichts nach. Allerdings musste Märklin zügig nachbessern, denn die anfangs nur durch Klammern gehaltenen Stromabnehmer zeigten sich dem Anlagenbetrieb nicht gewachsen. Noch 1975 reagierte man und verschraubte die Teile fortan von innen mit dem ebenfalls in Kunststoff ausgeführten Aufbau. Gleichzeitig wurde das seitlich aufgedruckte DB-Signet von Schwarz in das nunmehr korrekte Rot umgestellt. 1978 gab es die neue Kupplung mit oberer Abschrägung, und ab 1982 zeigten sich die Dachstromabnehmer dunkelbrüniert statt vernickelt.

Auch das überaus beliebte H0-Modell wurde konsequent optimiert: Ab 1972 waren die Dachlaufstege der 103 113 silbern statt beige, und der bislang spritzlackierte rote Streifen um die Front herum wurde nun als Schiebbild ausgeführt. Ein Jahr später zeigten sich die zuvor in Schwarz auf erhabenem Grund ausgeführten Fabrik-



Im Lokinneren (links) und von der Unterseite her (oben) zeigt sich Märklins H0-Schnellfahrlok mit recht konventioneller Antriebstechnik im Stil der 1960er- und 1970er-Jahre

schilder in Weiß auf ebener, roter Fläche, und ab 1974 setzte man die seitlichen „DB-Kekse“ in Weiß auf rotem Grund um. Weitere Änderungen betrafen 1977 und 1979 die Bauart der Pantografen.

Langjährige Frankfurterin

Etwas mehr Bewegung zeichnete hingegen das Vorbild aus, dessen Einsätze in den ersten Jahren vor allem den TEE- sowie den 1971 gestarteten und zunächst rein erstklassigen IC-Verkehr der DB umfassten. Seit dem 26. Mai 1974 war sie vom Bw Frankfurt (Main) 1 aus deutschlandweit auf den wichtigsten elektrifizierten Strecken im Einsatz, teils sogar als Füllleistungen auch vor weniger hochwertigen Zügen. Am 30. September 1975 ereilte sie vor einem Eilzug das Schicksal, als sie bei Nienburg nach einer Signalstörung auf einen vorausfahrenden Güterzug auffuhr und aus dem Gleis kippte. Zum Glück gab es nur wenige Leichtverletzte. 103 113 aber war schwer beschädigt und wurde ab 6. November 1975 im Ausbesserungswerk Opladen instand gesetzt. Erst am 22. Februar 1977 verließ die Ellok die Werkhallen und zeigte sich als erste ihrer Baureihe mit rotem Rahmen.

Bis zum 29. Mai 1999 blieb die 103 113 der Mainmetropole als Heimatstandort treu, war aber deutschlandweit im Einsatz. Für knapp mehr als ein Jahr gab man sie schließlich an das Bw Hamburg-Eidelstedt ab, bevor sie ab dem 1. Juli 2000 wieder beim Bw bzw. Betriebshof Frankfurt (Main) 1 stationiert war. Im Zuge der Indienstellung der Neubauloks der Baureihe 101, die den 103ern rasch einen Großteil ihrer hochwertigen Leistungen streitig machten, wurde sie am 6. August

Nicht nur die DB-103 113 kam viel herum – auch die Modelle fanden eine weite Verbreitung.

2003 z-gestellt. Vorgesehen war sie zunächst als Ausstellungsstück für das Deutsche Museum in München. Stattdessen wurde sie einen Monat später in die Obhut des DB Museums Nürnberg übergeben und in der Außenstelle Koblenz-Lützel stationiert. Ein erneuter Bedarf an schnellfahrenden Loks führte noch im gleichen November zur Reaktivierung der 103 113 für DB Reise und Touristik. Mit Ablauf

ihrer Fristen wurde sie am 29. Mai 2005 erneut abgestellt und kam nun – scheinbar endgültig – ins Museum nach Koblenz-Lützel, wo sie nach einer Lackauffrischung funktionsfähig abgestellt wurde.

Kariereende und Neubeginn

Ihre aktiven Karrieren hatten die beiden Märklin-Loks in H0 und Z zu diesem Zeitpunkt längst beendet: 1982 wurde das Modell 3054 durch die neue 3354 ersetzt, die jetzt über einen elektronischen Umschalter verfügte und bis 1983 erhältlich war. Dann folgte die nächste Veränderung, die nun auch die Optik betraf: Am H0-Modell der 103 113 entfielen – wie beim Vorbild einige Jahre zuvor auch – die Frontschürzen. Zugleich zeigte sich die Lok nun mit komplett rotem Rahmen und ebenfalls rotem „DB-Kekse“ an den Fronten. So durfte die fortan unter der neuen Artikelnummer 3357 angebotene 103 113 in schwingvoll-dynamischer Darstellung samt angehängtem IC sogar den Titel des Märklin-Katalogs 1983/84 zieren. Ab 1985 wurde der rote Frontstreifen wieder aufgedruckt. In jenem Jahr spendierte Märklin seinem Modell zudem die beim Vorbild auf das 150-jährige

Lebenslauf der Bundesbahn-Elektrolokomotive 103 113

Hersteller/Fabriknummer	Henschel und Siemens/31431
Baujahr	1970
Indienststellung	02.10.1970
Stationierungen	
Bw München Hbf	03.10.1970 bis 25.05.1974
Bw Frankfurt (Main) 1	26.05.1974 bis 29.05.1999
Bw Hamburg-Eidelstedt	30.05.1999 bis 30.06.2000
Bh Frankfurt (Main) 1	01.07.2000 bis 05.08.2003, 06.08.2003 z-Stellung, Übergabe an DB Museum, 11.2003 Wiederindienststellung für DB Reise und Touristik, 29.05.2005 erneut z-Stellung, Museumslok in Koblenz, 2011-13 HU AW Dessau, 08.2013 bis 13.12.2014 Betriebslok für DB Fernverkehr
Bh München West	14.12.2014 bis 03.04.2017 (buchmäßig)
DB Museum Koblenz	04.04.2017 (buchmäßig), Ende 2020 HU AW Dessau



Das neue Modell ohne Frontschürzen und mit rotem Rahmen prägt in dynamischer Fahrt Märklins Katalogtitel 1983/84 *Slg. Oliver Strüber*

Jubiläum hinweisenden seitlichen Aufkleber, die am Modell aufgedruckt wurden. Ohne dieses Logo blieb sie anschließend noch bis 1993 fester Bestandteil des Göppinger Sortiments. Eine entsprechende Digitalversion war zwischen 1987 und 1993 unter der Artikelnummer 3657 verfügbar. Dann folgte für beide in Form der Schwesterlok 103 109 in dunklerem Rotton die Ablösung. Zwischenzeitlich war auch die ursprüngliche 103 113 mit grauem Rahmen 1990/91 nochmals ins Märklin-Programm zurückgekehrt – jetzt unter der Artikelnummer 3053 und im Rahmen des Hobby-Programms, das die Nachfolge der eingestellten Kaufhaus-Marke Primex antrat. Dort hatte die Ellok zuvor die falsche Betriebsnummer 103 237 getragen, was 1990 korrigiert und in 103 113 geändert wurde (3188). Das mini-club-Modell hingegen erfreute die Kunden unverändert bis 2001 – längst ergänzt wie auch die große H0-Schwester um ein orientiertes Modell mit „Lätzchen“.

Zurück zum Vorbild: Am 15. Februar 2011 wurde 103 113 ins AW Dessau überführt, um dort nach Begutachtung ihres guten Zustands wieder eine Hauptuntersuchung



Auffällig sind die Veränderungen im Frontbereich zwischen 3054/3354 (links) und 3357 (rechts): Die Frontschürzen sind entfallen und der Rahmen sowie das DB-Logo an der Stirn sind nun rot *Oliver Strüber (3)*

zu erhalten. Der Aufwand erwies sich als größer als gedacht, sodass die Revision erst am 13. April 2012 beendet wurde. Bei Probefahrten traten weitere Probleme auf. Erst im August 2013 kam sie wieder in Fahrt – und zwar nun für DB Fernverkehr. Ab Ende 2014 war sie in München stationiert und von dort aus wieder im regulären Fernverkehr der DB AG im Einsatz.

Am 30. März 2017 kehrte sie ins Museum nach Koblenz-Lützel zurück, von wo aus sie in den Folgejahren verschiedene Sonderzüge bespannte. Bis Ende 2020 erhielt 103 113 in Dessau eine weitere Hauptuntersuchung mit Neulackierung, bei der sie auch Pufferverkleidungen erhielt. Als betriebsbereite Museumslok ist sie seither fit für künftige Aufgaben. *Oliver Strüber*

LEMKE
setzt : Maßstäbe

HOBBYTRAIN
Präzisionsmodelle : Spur H0 & N

LEMKE
KATO

MINIS
Maßstab 1:160

U.S. Models
Exclusive

MEHANO

JF
JÄGERDORFER
COLLECTION

ASM
Arndt Spezial-Modelle

Unseren Neuheiten
Katalog 2026
erhalten Sie
kostenlos bei uns
oder bei Ihrem
Fachhändler.

Und als Download auf:
www.lemkecollection.de



WOLFGANG LEMKE GMBH · SCHALLBRUCH 34A · D-42781 HAAN

TEL. +49 2129 93690 · INFO@LEMKECOLLECTION.DE · WWW.LEMKECOLLECTION.DE



Die hauptsächlich für die Strecke Chemnitz – Aue genutzte Bahnhofsnordseite von Zwönitz mit dem Empfangsgebäude ist die betriebliche Mitte dieser Anlage, die übrigens vom 16. bis 19. April während der Dortmunder Modellbaumesse als Bestandteil eines größeren HO-Arrangements zu sehen sein wird Jürgen Albrecht (3)



Reichsbahn-Betrieb

auf den Höhen des Erzgebirges

Bahnhof Zwönitz als HO-Schaustück ■ *Die Station Zwönitz liegt an der Strecke Chemnitz - Aue, die vor dem Bau der Talsperre Eibenstock bis Adorf führte und 1875 als CA-Linie eröffnet wurde. 1889 kam die Strecke Zwönitz - Stollberg - Chemnitz hinzu und 1900 jene von Zwönitz nach Scheibenberg, was Zwönitz zum Kreuzungsbahnhof machte. Diese Vorbildsituation versprach interessante HO-Betriebsabläufe*



Diesellok der Reichsbahn-Baureihe 110 mit einem Personenzug aus Thalheim am Stellwerk 1; rechts im Bild das ehemalige Bahnmeistereigebäude

Die Betriebssituation in Zwönitz zur Zeit der Deutschen Reichsbahn während der 1970er-Jahre war so vielfältig, dass es äußerst reizvoll war, sie im Maßstab 1:87 zu simulieren. Dazu bedurfte es allerdings eines möglichst authentischen Nachbaus des Bahnhofsbereichs – zumindest hinsichtlich des originalge-

treuen Gleisbilds. Was die Längenausdehnung anbelangt, mussten natürlich Kompromisse in Kauf genommen werden, denn wer hat schon den Platz, einen Regelpersonenbahnhof unverkürzt in H0 umzusetzen? Die vielen überlieferten Eisenbahnfotos von Zwönitz boten interessante Motive für meinen geplanten Nachbau

Eine DR-Tenderlok der Baureihe 91 rollt mit einem Personenzug von Scheibenberg kommend über die Fuchsbrunnbrücke





„Sächsischer Rollwagen“ der Baureihe 38²⁻³ bei der Einfahrt aus Stollberg entlang der Bahnhofssüdseite



Das noch im Bau befindliche Gebäude der Getreidewirtschaft mit dem Anschlussgleis an der Stollberger Ausfahrt *Jürgen Albrecht (2)*

und versprachen einen interessanten Fahrzeugeinsatz sowie einen abwechslungsreichen Betriebsablauf. Aber auch die recht ungewöhnliche Bahnanlage an sich mit der Mittellage des Empfangsgebäudes, den kompakten Ortsgüteranla-

Speziell das sich in Mittellage befindliche Empfangsgebäude reizte zum Nachbau in HO

gen, vielen Weichen in verschiedenen Formen, einer kleinen Lokomotivdrehzscheibe, dem Bahnübergang und schließlich auch dem Überschneidungsbauwerk zur Trennung der Strecken waren Gründe genug, diesen Bahnhof als Motiv für eine Heimanlage auszuwählen.

Unumgängliche Kompromisse

Natürlich war mir bewusst, dass die Wahl dieses sächsischen Bahnhofs einer Gratwanderung gleichkam, denn wie oben schon angedeutet ist der authentische Stationsnachbau einfach zu groß. Mit

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Dresden

Bahnhofsdatenblatt

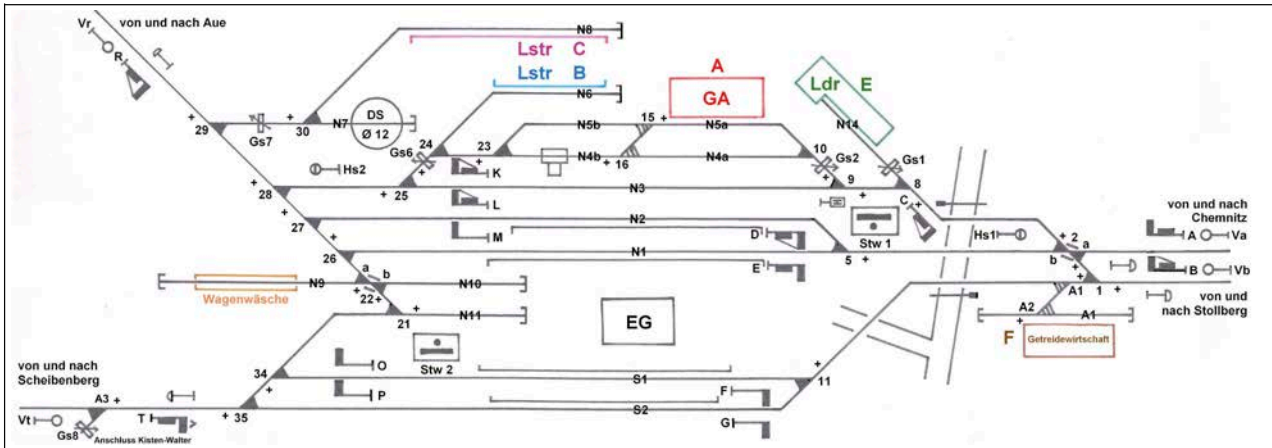
für die Dienststelle

Zwönitz

km 0,00 der Strecke Zwönitz - Chemnitz Süd (ZC)

km 36,42 der Strecke Chemnitz - Adorf (CA)

km 0,00 der Strecke Zwönitz - Scheibenberg (ZS)



Gleis	von	bis	Nutzlänge (cm)	Bahnsteiglänge (cm)
S1	Grenzzeichen W 11	Signal O	127	92
S1	Grenzzeichen W 34	Signal F	124	84
S2	Grenzzeichen W11	Signal P	132	77
S2	Grenzzeichen W 35	Signal G	139	77
N1	Grenzzeichen W 5	Signal M	195	130
N1	Grenzzeichen W 26	Signal E	180	130
N2	Grenzzeichen W 5	Signal L	195	110
N2	Grenzzeichen W 27	Signal D	200	110
				Bemerkungen:
N3	Grenzzeichen W 9	Signal K	190	nur bei Erfordernis wegen Zuglänge über So 12 hinaus nur bei Erfordernis wegen Zuglänge über H-Tafel hinaus
N3	Grenzzeichen W 2b	Signal K	280	
N3	Grenzzeichen W 25	Grenzzeichen W 9	180	
N3	Grenzzeichen W 25	H-Tafel	190	
N3	Grenzzeichen W 25	Signal C	220	
				Gleise N4 ... N14 und S1 Trafowagen nicht zugelassen
N4	Grenzzeichen W 10	Grenzzeichen W 23	140	Gleiswaage
N4a	Grenzzeichen W 10	Grenzzeichen W 16	85	
N4b	Spitze W 16	Grenzzeichen W 23	30	Dampflok und Doppelstockfahrzeuge nicht zugelassen
N5	Grenzzeichen W 10	Grenzzeichen W 23	140	
N5a	Grenzzeichen W 10	Spitze W 15	75	
N5b	Grenzzeichen W 15	Grenzzeichen W 23	40	
N6	Grenzzeichen W 24	Prellbock	75	
N7	Grenzzeichen W 30	Prellbock	25	
N8	Grenzzeichen W 30	Prellbock	80	
N9	Grenzzeichen W 22	Prellbock	45	
N10	Grenzzeichen W 22	Prellbock	25	Nutzlänge 16 cm verringert wegen Wohnwagen mit Lok 50 und 52 am Prellbock W 21 noch umstellbar zwischen W 21 u. W 34 Abstellen von Fahrzeugen verboten
N11	Spitze W 22	Prellbock	25	
N14	Gleissperre 1	Kopframpe	30	
A 1	Spitze W A1	Prellbock	30	
A 1	Grenzzeichen W A1	Prellbock	15	

	Ladestelle	Gleis	Ladelänge / Achsen	Ladegut	Wagentyp
A	Güterboden	N5a	40 / 8 Achsen	Stückgut	G, H
B	Freiladegleis	N6	60 / 12 Achsen	Baustoffe, Holz, Kohle, Dünger, Rüben	K, E, F, R, S
C	Freiladegleis	N8	60 / 12 Achsen	Baustoffe, Holz, Kohle, Dünger, Rüben	K, E, F, R, S
D	Wagenwäsche	N9	30 / 6 Achsen	-	G, H, E, F
E	Kopf- und Seitenrampe	N14	30 / 6 Achsen	Tiere, Fahrzeuge, landw. Maschinen, Tiere	H, K, R, S
F	Getreidewirtschaft	A1	30 / 6 Achsen	Getreide	Td

Bahnhofsdatenblatt mit dem schematischen Gleisplan samt Signalisierung des Bahnhofs Zwönitz im Zustand Mitte der 1970er-Jahre sowie einer Tabelle, aus der die Zugkapazitäten und Rangiermöglichkeiten hervorgehen *Slg. Karsten Flach*



Eine DR-Neubau-Tenderlokomotive der Baureihe 83¹⁰ mit einem Personenzug aus Aue (oben) und ein Gegenzug mit der 91er am Wasserhaus (links)

einem Abstand der Einfahrsignale auf der CA-Linie von 1,2 Kilometern im Original müsste dieser im Maßstab 1:87 immerhin fast 14 Meter betragen, was sicherlich bei Vereinsanlagen möglich wäre, nicht aber für den Hausgebrauch in einem Hobbyzimmer. Das Modell, das Sie hier sehen, ist daher in verkürzter Länge im Verhältnis von etwa 1:2 entstanden. Das sieht zwar durchaus großzügig gebaut aus, bedeutet aber, dass allerhand Fläche um die Bahnanlagen herum fehlt, Gebäude und andere markante Einrichtungen viel zu dicht stehen und auch einiges weggelassen werden musste. Dennoch ist der typische Eindruck des Bahnhofszwönitz erkennbar, und die Anlagen sind in stimmiger Zuordnung und Proportion wiedergegeben.

Der Hilfszug Richtung Scheibenberg beeindruckt weder Pferde noch Reiter



DR-Zeit Mitte der 1970er-Jahre

Als Ära der Darstellung wurde etwa 1975 gewählt – also die Eisenbahn-Epoche IV und somit die Zeit des Überganges vom Dampf- zum Diesetrieb und der Fahrzeuganschriften im EDV-Nummernschema. Seit dieser Zeit bis zur Mitte der 1990er-Jahre hatte sich das äußere Erscheinungsbild des Bahnhofs wenig geändert. Auffällig war lediglich, dass das Holz der Verkleidung am Obergeschoss des Empfangsgebäudes durch Kunstschiefer



Für die Personenbeförderung in den Tagesrandlagen mit geringem Reisendenaufkommen genügen Triebwagen diverser Bauarten

ersetzt wurde, was mich jedoch nicht zur Nachbildung reizte. Die Gebäude auf der Anlage sind im Wesentlichen im Zustand der frühen 1970er-Jahre zu sehen. Die Gleis- und Signalanlagen entsprechen ebenfalls dieser DR-Epoche. Einige Details gehören möglicherweise erst zu einer späteren Zeit, weil sich nicht alles zurückverfolgen ließ. Aber das grundsätzliche Erscheinungsbild des Erbauten ist stimmig. Auf die seit Langem nicht mehr bestehenden Streckenäste nach Stollberg und Scheibenberg sollte nicht verzichtet werden. Die gestalterischen Kompromisse

Die Umsetzung eines konkreten Bahnvorbilds erforderte natürlich allerhand Eigenbau

hierzu sind nur gering, denn ein Stück des Streckengleises nach Stollberg wurde zu dieser Zeit noch als Ausziehgleis benutzt, und das erste Stück des Streckengleises nach Scheibenberg ist sogar noch heute als Anschlussgleis zu einem Umspannwerk vorhanden. Zur Vereinfachung des Fahrbetriebes wurden die im Original fehlenden Fahrstraßen von Stollberg nach Gleis N3 und von Gleis N2 nach Stollberg zusätzlich eingerichtet. Anstelle der am Chemnitzer Bahnhofskopf in der dargestellten Zeit liegenden einfachen Weichen wurde die früher hier bestehende interessantere und obendrein platzsparende doppelte Kreuzungsweiche eingebaut.

Noch ist nicht alles fertig

Es fehlt nicht mehr viel, bis man die Gesamtanlage hier vollständig gestaltet erleben kann. So sollen künftig zur Belebung des Fahrbetriebes die zur dargestellten Zeit längst verschwundene Lokdreh-scheibe und der Kleinlokschuppen ergänzt werden. Auch so manches Gebäude



Güterabfertigung und -schuppen an der Nordseite der Gleisanlagen

Abfahrbereiter Nahgüterzug Richtung Scheibenberg am Stellwerk 2 Jürgen Albrecht (7)

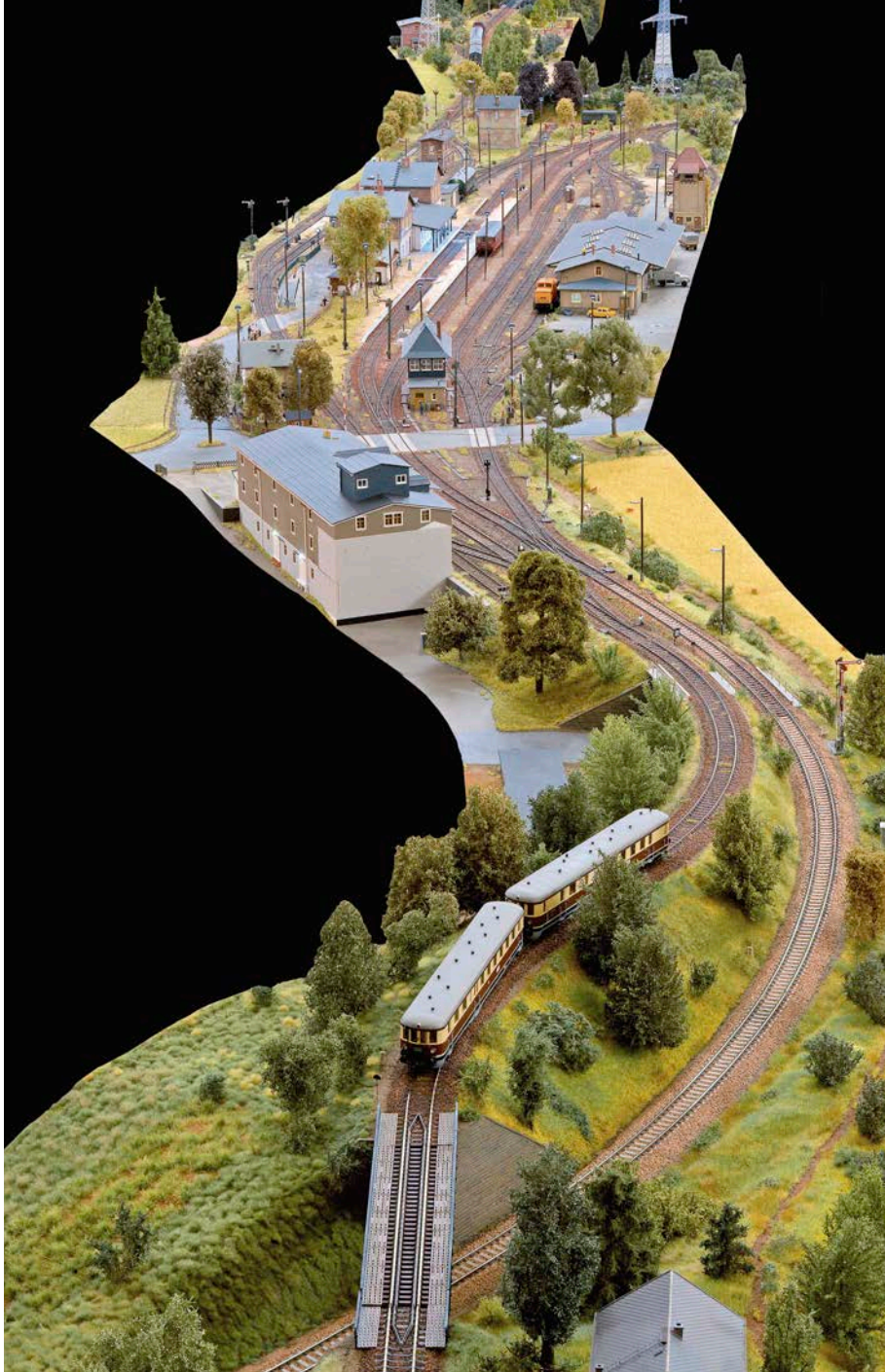




Beschränkter Bahnübergang nahe dem Bahnmeistereigebäude in der authentisch umgesetzten Bahnhofstraße von Zwönitz

Kreuzung der Eisenbahnstrecken Chemnitz – Aue (unten) und Zwönitz – Chemnitz Süd (oben) Jürgen Albrecht (3)





Gesamtansicht der Bahn-Anlage Zwönitz, die während Ausstellungen meist mit anderen Anlagen zu sächsischen Themen kombiniert wird, sowie die für den Transport zusammengeklappte Version mit dem Anlagenbesitzer (links) und einem Helfer *Slg. Karsten Flach*

benötigt noch Zeit bis zur Vollendung wie beispielsweise der Komplex der Getreidewirtschaft, denn sie alle wurden nach Vorbildunterlagen komplett selbst gebaut. Allein im Zwönitzer Empfangsgebäude stecken mehr als 2.500 Teile, die bis auf wenige Ausnahmen einzeln angefertigt wurden. Bei der Herstellung der Häuser galt es nicht nur, das äußere Erscheinungsbild stimmig und maßstäblich wiederzugeben, nein, auch auf die Inneneinrichtung zumindest jener Räume, in die man durch die Fenster schauen kann, wurde nicht verzichtet. Leider ist das für die Besucher kaum erkennbar, doch mache ich

Die Detailtreue auf dieser Anlage geht soweit, dass sogar die Innenräume gestaltet sind

diese während der Ausstellung oft darauf aufmerksam. Im Empfangsgebäude betrifft das neben dem Windfang den großen Durchgangs- und Warteraum, der komplett eingeräumt und mit Reisendenfiguren bestückt ist. Selbst ein Waschbecken, Heizkörper an den Wänden und der Papierkorb fehlen nicht. Im Arbeitsraum des Fahrdienstleiters sind Befehls- und Blockwerk zu sehen, und sein Schreibtisch wird sogar von einer Lampe ins rechte Licht gerückt. Das alles ist besonders gut bei Dunkelheit im Hobbyzimmer zu sehen, wenn die Modellräume von innen beleuchtet sind.

Diese Anlage ist auch gut für den Ausstellungsbetrieb geeignet und dafür transportabel zusammenklappbar. Um dann einen sinnvollen Zugbetrieb durchführen zu können, vereinige ich den Bahnhof meist mit anderen Anlagen wie z. B. demnächst in Dortmund mit der in *em* 3/26 vorgestellten Station Hetzdorf. *Karsten Flach*

Karsten Flach ist pensionierter Eisenbahn-Bauingenieur und ein vielbeschäftigter Modellbahner im MEC „Saxonia“ Dresden.





Brawa HO: Gegenüberstellung der zwei form- und antriebstechnisch stark überarbeiteten Reichsbahn-Diesellokomotiven V 100 015 und 110 322, die wir demnächst gegen die ESU-Formneuheit testen werden

■ Diesellok der DR-Baureihe V 100/110 in HO von Brawa

Brot-und-Butter-Lok für Reichsbahn-Fans

DR-Fans, die die formneu angekündigte DR-V 100/110 erwerben wollten, brauchten allerhand Geduld, denn es hat einige Jahre gedauert, bis endlich letzten Januar die Neukonstruktion bei den Händlern vorfuhr. Erschienen sind dafür gleich sechs Versionen in den Technikausführungen „Analog Basic“, „Digital Extra“ sowie teils für beide Stromsysteme

und optisch verschieden für die diversen Einsatzzeiträume. Als Zugabe ist auch wieder eine Harzer Schmalspurvariante als Epoche-IV-Maschine 199 861 verfügbar. Zur Besprechung landeten in unserer Redaktion die beiden DC(C)-Modelle als DR-Ausführungen V 100 015 der Epoche III (Artikelnummern 41284/269,90 € bzw. -5/499,90 €) und 110 322 im

Zustand der 1970er-Jahre (-6/-7). Im Vergleich zu den Brawa-Altmodellen wurden die Neuauflagen antriebs- und digitaltechnisch runderneuert. Die über die Puffer 16 Zentimeter messenden und den Mindestgleisradius von 360 Millimetern bewältigenden Vierachser wurden neu motorisiert, haben eine Schwungmasse, Allachsantrieb, PluX22-

Decoderschnittstelle und in den Digitalversionen einen eingebauten Doehler & Haass-Baustein samt Energiespeicher und Soundelektronik. Neben einer schaltbaren Führerstandsbeleuchtung verfügen die Loks vorbildgerecht über ein Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter, die je nach Fahrtrichtung wechseln und digital schaltbar sind.

Speziell der Blick von oben zeigt, dass an den beiden Vertretern der Epochen III und IV Unterschiede an den Vorbauaufbauten und Abgasaustritten berücksichtigt wurden

Der Allachsantrieb mit einem Haftreifen je Drehgestell wird ergänzt durch optische Details der Antriebs- und Bremskomponenten – hier im Vergleich zu Brawas Altversion (unten) *PW*



Bei unseren digitalen Fahrtests startete die 295 Gramm wiegende Neukonstruktion unter der Fahrstufe 1 bei umgerechnet einem Stundenkilometer ihre gleichmäßige Rangierfahrt und fuhr unter der höchsten Reglerstellung gut eingestellte 110 km/h. Dank der über die Drehgestellgetriebe in Bewegung versetzten vier Radsätze und der zwei diagonal an den inneren Radsätzen aufgezogenen Haftreifen ist das Lokmodell recht leistungsstark und zeigt an der Federwaage eine Zugkraft von 0,7 Newton, was zum Ziehen nebenbahnüblicher Wagengarnituren genügt.

Perfekte Triebgestelle

Optisch unterscheidet sich die Modellneuheit stark von Brawas DR-V 100 der frühen 2000er-Jahre. Da fallen zuerst die Lokvorbauten mit den unzähligen fein gravierten Türen, Klappen und Lüftergittern ins Auge, ehe man hinter der sauberen Führerstandsfensterverglasung verblüfft die detailliert nachgebildeten Fahrpulte samt Lokführersitzen für beide Fahrtrichtungen bestaunt. Das animiert natürlich zum Einsetzen einer Lokführerfigur, was durch Abspreizen des mittigen Kabinengehäuses einfach möglich ist. Aufwerten lassen sich die Pufferbohlen, wofür Schraubenkupplungen sowie Brems- und Heizschläuche beiliegen. Wer die montierten Haken durch Bügelkupplungen ersetzen möchte, findet einen NEM-Schacht vor, der jedoch nur in der analogen Basic-Version über eine Kurzkupplungskinematik verfügt. Auch ein Blick unter die Lok lohnt: Bot Brawas alte V 100/110 hier kaum Details, hat man der Neukonstruktion nicht nur zierliche Drehgestellblenden, sondern auch Rahmen mit den Andeutungen von Antriebs- und Bremskomponenten des Originals spendiert. Obendrein sind nun Federpuffer montiert. PW

■ Piko HO

FS-Diesellok Reihe D.445

Mit der Neukonstruktion der Reihe D.445 der FS präsentiert Piko eine italienische Universallokok. Das umgerechnet 115 km/h fahrende Analogmodell (Artikelnummer 22022/229,00 €) verfügt über eine PluX22-Schnittstelle und ist für die Nachrüstung von Sound vorbereitet. Technisch zeigt sich die Formneuheit mit Mittelmotor und Antrieb auf alle vier Radsätze auf der Höhe der Zeit. Wenn man das kurze Modell auspackt, wird man vom mit 513 Gramm recht hohen Gewicht überrascht sein. In Verbindung mit den zwei Haftreifen wird so eine Zugkraft von 1,5 Newton an der Federwaage erreicht.

■ Roco HO

Von Škoda beschaffte Schnellzuglokok der PKP-Reihe EP 05

Mit der zwischen 1973 und 1977 im Ausbesserungswerk Gdańsk durch Änderung der Getriebeübersetzung für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (Modell 185 km/h) ertüchtigten Reihe EU 05 hat sich Roco eine weitere PKP-Lok ausgesucht. Die Vorbilder des nach dem auch im Modell dargestellten Umbaus wurden entsprechend dem neuen Einsatz im Schnellzugverkehr als Reihe EP 05 bezeichnet. Beschafft wurden die Elloks bereits ab 1961 bei Škoda



Piko HO: italienische Universallokok der Reihe D.445



Optisch überzeugt die Diesellokok durch die ansprechende Formgebung, eine detaillierte Innen-

einrichtung der Führerstände und des Maschinenraums sowie zahlreiche Details wie beispielsweise die zwei beweglichen Lüfterräder unter fein geätzten Gittern. Auch der Bereich zwischen den Drehgestellen ist äußerst detailliert gestaltet. Die wenigen Anschriften und die silberfarbigen Fabrik Schilder der D.455.1112 sind perfekt aufgedruckt. MM

in Pilsen, wobei die Konstruktion auf der Reihe E 499.1 der ČSD basiert. Die überwiegend orange lackierten Aufbauten mit rotem Rahmen und grauem Dach sowie silbernen Zierleisten wirken recht modern. Im bis zur Fensterkante nachgebildeten Führerstand A hat Roco eine Lokführerfigur eingeklebt. Auch der Maschinenraum ist hinter den Fenstern mehrfarbig nachgebildet. Die Drehgestelle weisen viele Details auf, ermöglichen aber kaum einen Blick

auf die montierten Speichenräder. Dank einer Eigenmasse von 515 Gramm und zwei diagonal versetzten Haftreifen an den mittleren Radsätzen wird eine Zugkraft von 1,8 Newton erreicht. Doch nicht nur die analoge Ellok (Artikelnummer 7500083/294,90 €) bzw. die digitale Soundvariante (751/394,90 €) mit 24 Funktionen sind Neukonstruktionen, auch die Stromabnehmer mit innovativer Befestigung sind vollständig neu. MM



Roco HO: von Škoda gebaute Schnellzuglokok EP 05-01 der PKP MM (5)



Märklin/Trix HO: Ellok Ae 6/8 207 der BLS mit einem Untersuchungsdatum vom 24. April 1946

■ Schweizer Ellok in HO von Märklin/Trix

Ae 6/8 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn

Am Übergang von der Epoche II zur III wurden in der Schweiz bereits leistungsstarke Elloks eingesetzt. Während es schon viele Modelle von SBB-Maschinen gibt, sind solche der BLS deutlich seltener zu finden. Die Göppinger haben sich für ihre Neukonstruktion die Ellok mit der Betriebsnummer 207 aus der zweiten Bauserie in dunkelbrauner Grundfarbgebung mit schwarzem Fahrwerk ausgewählt. Weitere markante Merkmale sind die zwei Pantografen, was dem ursprünglichen Zustand entspricht, sowie

Bremswiderstände im Maschinenraum, stirnseitige Übergangsbleche und Falschfahrtsignal. Die detaillierte und fein gravierte Metallausführung besticht durch die vielen separat angesetzten Einzelteile. Auch die je vier Maschinenraumfenster und Lamellenlüftergitter sind gut eingepasst. Vorbildgerecht befindet sich der Signum-Integra-Magnet nur am Lokende II.

Schweizer Lichteffekte

Technisch bieten die neuen, 569 Euro kostenden Märklin-(Artikelnummer 38680) bzw.

Trix-Modelle (25680) keine Überraschungen. Sie verfügen über einen RailCom-fähigen DCC/mfx-Decoder mit umfangreichen Betriebs- und 16 Geräuschfunktionen. Der Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse wirkt jeweils auf die beiden äußeren Radsätze in jedem Triebgestell. Zusätzlich sind an der 600 Gramm wiegenden Lok noch vier Haftreifen an den inneren Radsätzen aufgezogen. Damit wird in beiden Fahrtrichtungen eine Zugkraft von 1,8 Newton erreicht. Dank des verbauten Pufferspeichers zur Überbrückung

von kurzen stromlosen Stellen fährt das Modell auch bei umgerechneter Schrittgeschwindigkeit sehr gleichmäßig. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 95 km/h gut ausgelegt. Im Digitalbetrieb sind die Schweizer Spitzensignale aktivierbar. So können z. B. als Schlussignal eine weiße Lampe oder bei Solofahrt ein rotes Schlusslicht gezeigt werden. Ebenfalls eingebaut sind LEDs im komplett bis zum dargestellten Fußboden ausgestatteten Führerstand, im Führerpult und im dreidimensional eingerichteten Maschinenraum. *MM*



Für den Fahrleitungsbetrieb kann man die schmalen Schleifstücke der Pantos gegen breitere tauschen

Die Rangierergriffe sind bruchsicher aus Metall gefertigt

■ Roco HO

Grüne Reichsbahn-P 8

Mit der noch in preußischer Staatsbahn-Lackierung versehenen 38 3713 der DRG bringen die Österreicher eine weitere Formvariante der P 8 heraus. Das Epoche-II-Modell (Artikelnummer 71395/449,90 €) in der bis 1930 durchaus noch genutzten, attraktiven olivgrün/rotbraun/schwarzen Optik hat einen Kessel ohne Windleitbleche mit vorbildge-rechter Rauchkammertür so-



Roco HO: 38 3713 war während der Epoche II noch lange in ihrer Ursprungslackierung unterwegs

wie Reichsbahn-Laternen für Gasbeleuchtung erhalten. Die Anschriften an der in der

Rbd Frankfurt beheimateten Dampflok entsprechen schon dem späteren DRG-Standard.

Für 100 Euro Aufpreis sind auch digitale Soundvarianten (71396/79-) erhältlich. *MM*

■ Piko HO

Vierachsige ungarische Rangierdiesellok der MÁV-Reihe M44

Offensichtlich gibt es einen Sammlermarkt für osteuropäische Modelle, die immer mehr in den Fokus der Hersteller rücken. Aktuell liefert Piko formneu die ungarische Rangierdiesellok der Reihe M44 aus. Die

auch vor leichten Güterzügen im Streckendienst mit bis zu 80 km/h (Modell 79 km/h) eingesetzte Maschine wurde auch von Industrie- und Werkbahnen genutzt, die die robuste Bauweise schätzten. Die 244

Gramm wiegende Neukonstruktion gibt die Aufbauten der Nullserie wieder, an denen zahlreiche Ansteckteile wie Griffe, Geländer, Lüftergitter, Sandkästen montiert sind. Im Führerstand gefallen besonders die

an der Frontwand angedeuteten Bedienelemente. Der Lokführerfigur muss man allerdings die Beine abschneiden, da der Bereich hinter den Türen für die Technik benötigt wird. Neben der Epoche-III-Version mit PluX22-Schnittstelle (Artikelnummer 52380/209 €) werden auch digitale Ausführungen mit TrainSound (-2/-3) für je 319 Euro angeboten. Dank der gut beweglichen Drehgestelle und den zwei diagonal versetzten Haftreifen an den inneren Radsätzen sind die Fahreigenschaften in allen Geschwindigkeitsbereichen gut. Auch die Zugkraft ist mit einem Newton praxisgerecht ausgelegt. *MM*



Piko HO: Rangierlok M 44.071 der MÁV, die auch an den gut umgesetzten Drehgestellen die Loknummer aufgedruckt hat. Gut gefällt auch die Führerstandsinneneinrichtung *MM (7)*

■ Minitrix N

Formneue Baureihe 111 der Deutschen Bundesbahn

Nachdem es schon vor über zehn Jahren eine Baureihe 111 im Minitrix-Sortiment gab, hat man sich aktuell für eine Neukonstruktion entschieden, die 2024 gleich in mehreren Farbvarianten angekündigt wurde. Als Erstes erreichte die ozeanblau/beige 111 102 des Bahnbetriebswerks München Hbf den Fachhandel. Bei dem 90 Gramm wiegenden Modell (Artikelnummer 16721/335 €) bestehen Gehäuse und Rahmen aus Zinkdruckguss. Der

mittig gelagerte Motor mit Schwungmasse treibt alle vier Radsätze an, von denen zwei mit je einem Haftreifen be-

stückt sind. Der eingebaute mfx/DCC-Decoder mit Geräuschgenerator ermöglicht 29 schaltbare Funktionen.

Neben dem LED-Spitzensignal lässt sich unter anderem auch die Führerstandsbeleuchtung aktivieren. *MM*



Minitrix N: Laut Aufdrucken wurde das Vorbild der 111 102 von Henschel/BBC gebaut



Märklin/Trix HO: Lok 3505 mit extravagantem Coffin-Vorwärmer und realistischer Kohlenachbildung

■ Dampflokomotiv-Überraschungsneuheit in HO von Märklin/Trix

„Berkshire“ der Southern Pacific

Zur „Faszination Modellbau“ in Mannheim Anfang März präsentierten die Göppinger eine weitere Formneuheit, die bewusst noch nicht in den Neuheitenprospekt 2026 aufgenommen wurde. Da es weltweit einen großen Sammlermarkt für US-Modelle gibt, entschloss man sich, als Überraschungsneuheit nach „Big Boy“ und „Shay“ mit der „Berkshire“ der Southern Pacific eine weitere Dampflokomotiv-Neukonstruktion anzubieten. Die in klassischer Weise mit einem Vorlaufradsatz, vier Kuppelradsätzen und einem Nachlaufdrehsattel (2-8-4) überwiegend aus Metall gefertigte Maschine fällt insbesondere durch den langen, vierachsigen Tender und den vor dem Kessel montierten Vorwärmer auf. Auch das einem Fabrikfenster gleichende rote Führerhausfenster mit Sprossen wirkt interessant. Als Einsatzzeitraum hat man die frühe Epoche III gewählt, als man die überwiegend tiefschwarz lackierten Vorbilder noch vor schweren Zügen antraf. Durch die silberne Front mit der Glocke wirkt das Modell aber keinesfalls trist, zumal auch die Lokschilder beleuchtet sind. Die wenigen Anschriften sind sauber aufgebracht, wobei die Lima-Fabriksschilder am Kessel

besonders positiv in Erscheinung treten.

Innovative Ausstattung
Technisch bietet das 699 Euro kostende Märklin- (Artikelnummer 37983) bzw. Trix-Modell (25983) wieder 30 Digitalfunktionen, die insbesondere die europäischen US-Fans wünschen, sowie einen radsynchronen Dampfstoß und einen Pufferspeicher, um Spannungsunterbrechungen zu vermeiden. Die Zugkraft der im Original 1924 in Dienst gestellten und mit Haftreifen bestückten Lok 3505 ist großzügig bemessen, sodass auch lange Züge befördert werden können, was mit passenden Wagensets unterstützt wird, die ebenfalls in Kürze lieferbar sein werden. Da in den USA die Loks fast immer mit dem Kessel voraus unterwegs waren, ist nur am Tender eine kinematisch geführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht vorhanden. Zwischen Lok und Tender ist eine verstellbare Kurzkupplung mit Kinematik montiert. Die Rohrleitungen für den Bereich unterhalb des Führerhauses liegen als separat ansteckbare Teile bei.

besonders positiv in Erscheinung treten.

Innovative Ausstattung

Technisch bietet das 699 Euro kostende Märklin- (Artikelnummer 37983) bzw. Trix-Modell (25983) wieder 30 Digitalfunktionen, die insbesondere die europäischen US-Fans wünschen, sowie einen radsynchronen Dampfstoß und einen Pufferspeicher, um Spannungsunterbrechungen zu vermeiden. Die Zugkraft der im Original 1924 in Dienst gestellten und mit Haftreifen bestückten Lok 3505 ist großzügig bemessen, sodass auch lange Züge befördert werden können, was mit passenden Wagensets unterstützt wird, die ebenfalls in Kürze lieferbar sein werden. Da in den USA die Loks fast immer mit dem Kessel voraus unterwegs waren, ist nur am Tender eine kinematisch geführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht vorhanden. Zwischen Lok und Tender ist eine verstellbare Kurzkupplung mit Kinematik montiert. Die Rohrleitungen für den Bereich unterhalb des Führerhauses liegen als separat ansteckbare Teile bei.



Frontansicht mit nachgebildeter Originalkupplung

Der Lok-Tender-Abstand lässt sich verstellen. Die sitzenden Lokführer- und Heizerfiguren sind ab Werk bereits eingeklebt



■ Brawa H0

Formneuer G1mehs 50

Ein markantes Merkmal waren die im Modell unbeweglichen und zwei Meter breiten Ladetüren des G1mehs 50, durch die sich der ebenfalls für 20 Tonnen Ladegewicht ausgelegte Wagen vom kürzeren Gmhs 53 der DB unterschied. Auffällig sind zudem die Kastenprofile aus U-Stahl, die in den ersten Bauserien seitlich stehend montiert wurden. Mit seinen fein nachgebildeten Brettern



Brawa H0: Der G1mehs 50 der DB bietet viele angesetzte Details

entspricht die H0-Neukonstruktion der 280 Fahrzeuge umfassenden ersten Bauserie, die noch alle für den Stückgut-

transport in Eil- und Schnellzügen mit Dampf- als auch mit Elektroheizleitungen ausgestattet waren. Wie bei Brawa

üblich sind diese Details am Wagenboden nachgebildet. Neben dem hier vorgestellten, 49,90 Euro kostenden Epoche-III-Modell (Artikelnummer 51292) sind auch ein Wagen mit anderer Betriebsnummer (-3) und die Gbrs-v²⁴⁵ (-4/-5) der Epoche IV angekündigt. Durch die Metallachshalter haben die 55 Gramm wiegenden Modelle sehr gute Rolleigenschaften. *MM*

■ Fleischmann N

Siebenteilige Wagenpackung des Nightjet 2 der ÖBB

Nach dem H0-Modell von Roco gibt es den aktuellen Nightjet 2 mit Steuerwagen nun auch in N. Er wird in einer siebenteiligen Wagenpackung mit komplett vorbildgetreuer Zusammenstellung geliefert.

Die maßstäblichen Modelle sind fein lackiert und beschriftet und weisen recht aufwändig detaillierte Inneneinrichtungen auf. Die Wagen werden untereinander mit zweipolig leitenden Magnetkupplungen

in den tiefliegenden NEM-Schächten geliefert. Allerdings wird dieser optionale Funktionseinbau nur bei der digitalen Version (Artikelnummer 6270065/849,90 €) genutzt. Bei der analogen Ausführung

(626-/699,90 €) liegen alternative Kuppelstangen bei. Zu der nicht im Set enthaltenen Lok hin muss eine gestufte Stange verwendet werden, um die übliche NEM-Schachthöhe zu erreichen. *GS*



Fleischmann N: Steuer-/Sitzwagen, Liegewagen, Multifunktionswagen und Schlaf-/Endwagen *Gunnar Selbmann*

■ Trix H0

SBB-Dienstbegleitwagen im Doppelset

Als komplette Neukonstruktion rollt der SBB-Dienstbegleitwagen Db „Sputnik“ im Doppelset vor (Artikelnummer 24650/99,99 €). Die Originale wurden ab 1975 als Kuppelwagen für den „Swiss Express“ genutzt, den es ebenfalls als Formneuheit aus Göppingen

gibt. Die kieselgrau/blutorangefarbenen Zweiachser zeigen den typspezifisch gestalteten Unterboden mit vielen angesetzten Details wie Griffstangen, Handbremskurbel, Gaskasten und Dachlüfter. Eine Inneneinrichtung wurde ebenfalls nachgebildet. *MM*



Trix H0: Dienstbegleitwagen des „Swiss Express“ *MM (2)*

■ Schnellenkamp O

Schmalspurtransportwagen für Om- und Oe-Modelle



Schmalspurtransportwagen der DB *Werk (4)*

Der 325 Euro kostende Schmalspurtransportwagen aus Zinkdruckguss und Kunststoff ist mit seitenverschiebbaren Radätzen ausgestattet und durchfährt damit den 90-Zentimeter-Gleisradius. Zwei Paar elektrisch leitende Profile erlauben das Befahren der mit DRG-, DB-

oder DR-Beschriftungen versehenen Modelle mit Om/e-Fahrzeugen, wozu die Puffer abgeklappt werden können. Geliefert wird das hochdetaillierte Fahrzeug mit NEM-Kupplungen und beiliegenden Nachbildungen der Original-Schraubenkupplung. *MM*



Piko HO: Mit dem BD4yg (oben), AB4yg (rechts) und B4yg werden drei Wagengattungen der DB ausgeliefert

■ *Formneue Vierachser in HO von Piko*

4yg-Umbauwagen der Bundesbahn

Sozusagen als Überraschungsneuheit stellten die Thüringer im Januar ihre formneue DB-Wagenserie vor und lieferten diese nur kurze Zeit später aus. Inzwischen sind mit dem AB4yg (Artikelnummer 58860), dem BD4yg (-2) sowie den mit unterschiedlichen Drehgestellen ausgestatteten B4yg (-1/-3) alle vier Modelle im Fachhandel erhältlich.

Wagen der Epoche IV

Die über 1.800 Vorbildfahrzeuge entstanden ab Mitte der 1950er-Jahre, als dringend moderne Reisezugwagen benötigt wurden. Im Rahmen eines Umbauwagen-Programms er-

hielten bewährte Rahmen und Drehgestelle älterer Wagen einen neuen stabilen Stahlaufbau. Die sogenannten vierachsigen Umbauwagen (4yg) bekamen vollständig geschweißte Untergestelle und Mittel-einstiege mit Doppeltüren ohne Mittelsäule. Dank der robusten Bauweise ermöglichten alle Ausführungen eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, was ein deutlicher Fortschritt gegenüber den dreiachsigen Vorgängern (3yg) war und dazu führte, dass sich die beliebten Fahrzeuge bis zum Ende der Epoche IV im aktiven Dienst halten konnten. Anschließend gelangten noch vie-

le zu Museumseisenbahnen, sodass Modellbahner die Neukonstruktion vielfältig einsetzen können.

Hoher Detaillierungsgrad

Die 118 Gramm wiegenden und leicht laufenden Kunststoffmodelle punkten mit sauber gefertigten Wagenkästen, passgenau eingesetzten Fensterrahmen samt Scheiben, zierlichen Griffstangen und mehrfarbigen Inneneinrichtungen. Wer den Nachtbetrieb mag, kann eine Innenbeleuchtung samt Schlussignal nachrüsten. Viel Mühe haben die Konstrukteure in den Unterboden investiert, der zahlreiche Details von der

Bremsanlage über Batteriekästen bis zum Toilettenrohr aufweist. Auch hat man die unterschiedliche Ausrüstung mit Minden/Deutz-Drehgestellen wie beim 1./2.-Klasse-Wagen bzw. die an einem 2.-Klasse-4yg verbauten Pennsylvania-Drehgestelle berücksichtigt. Die dünnen Einstiegsritte sind recht stabil und behindern nicht den Schwenkbereich der Drehgestelle. Neben der aufgedruckten Beschriftung der Epoche IV liegen den je 69 Euro kostenden Modellen noch einzelne Zuglaufschilder bei, die an die vorgesehenen Stellen unter den Fenstern geklebt werden können. *MM*



Die Schlusssignale können auch beleuchtet werden



Die gut nachgebildeten Wagenböden sind entsprechend der Gattung unterschiedlich bestückt



Die Modelle werden mit Minden-Deutz- oder Pennsylvania-Drehgestellen geliefert *MM (5)*

Exact-Train H0

O-Wagen der Gattungsbezirke Villach und Linz

Piet und Hans Keppel haben die längst angekündigten deutschen Standardgüterwagentypen der Gattungsbezirke Villach und Linz aus Asien erhalten. Es handelt sich um sorgfältig nachgebildete und je 53 Euro kostende Wagen mit Metallfahrgerästen, Federpuf-

fern, zu öffnenden Türen und fein gravierten Innenseiten. Auffällig sind außerdem die dünnen und dennoch stabilen Wände der Aufbauten. Die neuen Modelle werden mit Eigentumsbeschriftungen von DRB, DB, DR, PKP, ÖBB und NS angeboten. Wir erhielten

den „Linz“ der Epoche II (Artikelnummer 20167) und einen PKP-Zweiachser (-324). Da die Türen dieser Wagen beweglich sind, lassen sich damit Ladeszenen nachstellen. Der „Villach“ wird in dieser Übersicht durch ein grünes Epoche-III-Modell der SNCB mit Metall-

türen (-307), einen DR-Wagen mit Bremserhaus (-153C) und eine Vorkriegsvariante, die ebenfalls über bewegliche Metalltüren verfügt (-150A), vertreten. Die Güterwagenmodelle mit guten Rolleigenschaften haben je nach Land unterschiedliche Fahrgeräste. *GF*



Exact-Train H0: Formneu sind jetzt die offenen Güterwagen „Villach“ (links) und „Linz“ erhältlich *Guis Ferrée*

Tillig H0m/e

Rollwagen Rf 4 für Meterspur- und 750-mm-Schmalspurstrecken

Für Fans der Harzer-Schmalspurbahnen eine wichtige Formneuheit sind die Schmalspur-Rollwagen Rf 4 der DR. Die Sebnitzer haben die zierlichen und nur 23 Gramm wiegenden Fahrzeuge mit vielen Details umgesetzt. Die mit nachgebildeter Knorr-Bremse ausgestatteten Modelle sind sowohl mit H0m- (Artikelnummer 15973) als auch H0e-Radsätzen (05974) in einem 129,90 Euro kostenden Doppelset erhältlich. Zum Kuppeln der Rollwagen untereinander lie-

gen je drei verschieden lange Kuppelbäume bei. Für andere Güterwagen bzw. Loks ist eine weitere Kuppelstange mit größerer Öse für den Kupplungshaken vorhanden. Die Radvorleger lassen

sich ausklappen und an die jeweilige Position des Regelspurratsatzes anpassen. *MM*



Tillig H0m: Rollwagenpaar Rf 4, so wie es von der DR im Harz eingesetzt wurde

SOMMERFELDT H0 Start-Set

Instagram Facebook

Aufbauanleitung als Download Katalog als Download

119,90 €

5 x #181 Fahrdrift L=260

5 x #182 Fahrdrift L=280

5 x #183 Fahrdrift L=280

5 x #185 Güterstockrahmen mit Ausleger

5 x #186 Güterstockrahmen mit Ausleger

5 x #187 Güterstockrahmen mit Ausleger

#100 Lohrwinde

#188 Montagelehre

56,50 € sparen!

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

Sommerfeldt Oberfertigung + Stromnehmer GmbH
Friedholzer 42 • 73110 Hattenhofen
Tel: +49 (0) 71643195 • Fax: +49 (0) 7161915786 • info@sommerfeldt.de

MODEL SCENE

- LANDSCHAFTSBAUMATERIALIEN VON N BIS O
- GRASFASERN
- REALISTISCHE GRASMATTEN
- NATÜRLICHES BUSCHWERK
- ACKERFLÄCHEN
- LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE

www.model-scene.com



■ **Märklin Z**
ICE-V der DB AG auf dem Stand der Zeit

Zeitgleich mit dem Vorbild erblickte auch der damalige InterCityExperimental der Baureihe 410 bei Märklin das Licht der

Welt. Rund 40 Jahre später kehrte er nun überarbeitet zurück und zeigt sich für die MHI nun wieder im Ur-

■ **Tillig TT**
Fest gekuppeltes Haubenwagenpaar Laail

Ab 2006 wurden für ČD Cargo 300 nicht mehr benötigte gedeckte Wagen der Gattung Gbgkks zu Haubenwagen der Gattung Kils^{245.1} umgebaut. 2009 wurden aus 100 Einzelwagen insgesamt 50 fest gekup-

pelte Einheiten gebildet und fortan als Laails^{142.1} bezeichnet. Die formgeänderten Modelle besitzen eine Vielzahl extra angesetzter Einzelteile sowie die nachgebildete filigrane Verschlussmechanik der Hauben.



Tillig TT: Die Laails^{142.1} sind mehrfarbig und sauber bedruckt MM (4)

■ **LGB 2m/G**
Kurzer Sachse mit Heberlein-Bremse

Als Ergänzung zu den zwei- und vierachsigen sächsischen Länderbahn-Güterwagen rollt nun der grau lackierte K 347 mit Revisionsdatum 6.83 vor. In dieser Ausführung steht das dem Verkehrsmuseum Dresden gehörende Vorbild aktuell in Zittau. Das 110 Millimeter breite Modell (Artikelnummer 40273/

179 €) verfügt über braune Bodenbretter, auch innen angeordnete Türen sowie eine Heberlein-Bremse. MM



LGB 2m/G: O-Wagen K 317 im Design der K.Saechs.Sts.E.B.

Märklin Z: ICE-V im Ursprungszustand Trainini

sprungszustand (Artikelnummer 88716/599 €). Zeitgemäß besitzt die Neuauflage eine flackerfreie LED-Beleuchtung an den Fronten wie auch in den Zwischenwagen. Sie lässt das Innenleben gut zur Wirkung kommen, denn dank nun vorbildgerecht dunkel getönter Scheiben verbirgt der Zug sonst weitgehend den Blick dorthin. Auch die korrekten Farbtöne und eine vollständige, größenrichtige wie lupenlesbare Beschriftung heben ihn von seinem Vorgänger ab. Angetrieben wird diese Neuheit von zwei Glockenanker-Motoren. HSP

Bei der 65 Gramm wiegenden Laails-Einheit (Artikelnummer 01071/64,90 €) verfügt vorbildgerecht nur einer der beiden Wagen über die nachgebildeten Handräder der Feststellbremse. MM

Außerdem ...

... lieferte **Liliput** den Löschwasserzug (Artikelnummer 260117/94,95 €) der DB-Netz AG, bestehend aus Geräte- und Kesselwagen, in N aus



Liliput N: Löschwasserzug Werk

... kann man bei **MK Modells** jetzt die RhB-Containertragwagen als 688 Euro kostende Handarbeitsmodelle in 2m vorbestellen

... bietet **NMJ** den Rungenwagen T15 der NSB (508.101 bis -3/je 46,50 €) jetzt als Formvariante mit flachen Bordwänden in HO an



NMJ HO: NSB-Rungenwagen

... können SNCF-Fans den orange/silberfarbenen RGP-II-Triebwagen samt Steuerwagen (2636/259,90 €) von **Arnold** in N einsetzen

... rollt von **Busch** in TT der mit einem orangefarbenen Mobilbagger T-174 beladene Ks-Wagen (31516/64,99 €) vor

... sind bei **Halling** die Stuttgarter Straßenbahnen DT 8.12 im Ökomobil-Design (DT8-OEK-M/295 €) in HO erhältlich

... hat der Echtdampfspezialist **Wilesco** in G die Kastendampflokomotive „Hohenlimburg“ (300/899 €) angekündigt

... erreichten uns zum Redaktionsschluss die neuen Halberstädter Reisezugwagen von **Märklin/Trix** in HO, die wir demnächst ausführlich vorstellen werden



Märklin HO: Bmh der DR

■ Empfangsgebäude in 2/G von Piko

Bahnhof Neuffen

Vollmer warb vor vielen Jahren damit, das Empfangsgebäude Neuffen in jeder Nenngröße im Sortiment zu haben, was für H0, N und Z weiterhin zutrifft. In G hat nun Piko das imposante Bauwerk mit den Abmessungen von 135 mal 47 mal 55 Zentimetern (Artikelnummer 65000/515 €) neu aufgelegt, wobei die Bausatzmontage mehrere Tage beansprucht. Auch wenn die Sonneberger ihren Kunststoffbausatz z. B. im Bereich der Dachplatten optimiert haben, sollte man außerdem noch die in 43 Arbeitsschritte unterteilte Bauanleitung klarer formulieren. Viele Details bleiben auf den großen 3D-Skizzen im Unklaren, sodass man stets einige Schritte vorausdenken und die Bauteile probeweise anhalten sollte, um später nichts falsch anzukleben. Die rund 450 Einzelteile sind alle passgenau gefertigt, aber durch die Dimensionen des Empfangsgebäudes können sich schon kleine Ungenauigkeiten bei der Montage aufaddieren. Wichtig ist es daher, alle Teile gut zu entgraten. Dem Bausatz liegt ausreichend

dünnflüssiger Klebstoff bei, der eine längere Trocknungszeit benötigt. Von daher sollte man alle tragenden Teile bis zur Aushärtung am nächsten Tag mit Klebeband, Heißkleber, Klemmen, Spannzwingen oder Gewichten sichern. Auch Anbauteile wie Erker oder Dachgauben lassen sich am ebenen Arbeitsplatz leichter vormontieren als am Gebäude. Für die Endmontage der drei Grundplatten mit angeformter Bahnsteigkante benötigt man eine ebene Arbeitsfläche, damit sich keine Spalten an den Wänden ergeben. Wer das Gebäude öfter transportieren möchte, sollte im Inneren Versteifungen einschrauben oder alles auf einer stabilen Platte befestigen, damit es von zwei Personen angehoben werden kann. Da unser Bausatz im Freien steht, wurden die beiliegenden Papiergardinen, Hinweisschilder und einige frost- bzw. bruchempfindliche Dachrinnen nicht verwendet. Nimmt man sich für die Bastelarbeiten ausreichend Zeit, erhält man ein realistisches, wetterfestes Empfangsgebäude für die Gartenbahnanlage. MM



Piko G: Empfangsgebäude Neuffen mit angebautem Güterschuppen (links) sowie einem Warteraum (rechts)



Die Straßenseite ist ebenfalls aufwändig gestaltet MM (2)



... wie im Original

Figuren-Neuheiten 2026



Ob Karneval oder Dachdecker – die NOCH Figuren erzählen kleine Geschichten aus dem Leben! Diese und noch weitere, originelle Figuren warten darauf, in Szene gesetzt zu werden. Auch in Spur TT und N!

Ab sofort im Fachhandel und auf www.noch.de erhältlich!

www.noch.de • [www.noch.de/youtube](https://www.youtube.com/channel/UC88239WangenimAllgau)
NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen im Allgäu



HO 15415 Einschulung



HO 15907 Mopedfahrer



HO 15859 Karneval



HO 15896 Fahrradfahrer

Mehr Infos unter www.noch.de

12. & 13.06.2026
**Tage der
offenen
Tür**

bei NOCH in
Wangen im Allgäu



HO 15049 Dachdecker



HO 15549 Senioren mit Rollator



■ **Busch H0**
Betonbrücke

Der neue Lasercut-Bausatz einer 250 mal 91 Millimeter großen Betonbrücke kann für

39,99 Euro in den Ausführungen einer Bahnüberführung (Artikelnummer 1099) oder Straßen-

■ **Modellbahn Union H0, TT**
Hühner, Tauben und Loren

Seit vielen Jahrzehnten werden Hühner und heute seltener Tauben an Wohnhäusern gehalten. Mit den acht sauber lackierten Tauben (Artikelnummer H0-W50028/TT-) sowie den fünf Hühnern samt stolzem Hahn (-7) können nun entsprechende Ställe gestaltet werden. Für je 12,99 Euro findet man auch noch weitere Haus- und Wildtiersets im 3D-Druck-Sortiment. Ebenfalls als 3D-Drucke und zur Transport-



Modellbahn Union H0: realistisch lackierte Tauben und Hühner

sicherung zum Teil noch mit Grundplatte und Stützkonstruktion versehen werden verschiedene Feldbahnloren geliefert. Die mit vielen Details und sogar Kupplungen ausgestatteten Modelle sind einheitlich grau gedruckt, sodass man sie

Busch H0: Kreuzungsbauwerk für Züge und Kraftfahrzeuge

überführung (1100) erworben werden. Der schlichte Baustil passt zu Modellbahnszenen ab der Epoche III. Die Fahrbahnoberfläche mit den begrenzenden und recht filigranen Geländern kann entsprechend der Nutzung für Schienen- oder Straßenfahrzeuge gestaltet werden. Für die Straßenzufahrten können die neuen 900 Millimeter langen Leitplanken (7745/9,49 €) verwendet werden. *MM*

individuell lackieren kann. Als Testmuster erreichten uns zwei Kipploren (Artikelnummer A00384), zwei Loren mit Sandstrahlgefäßen (-1) und zwei Personenloren (-0) zu je 12,99 Euro. Alle Feldbahnwagen werden auch in TT (TT-/9,99 €) gefertigt. *MM*



Modellbahn Union H0: Kipp- und Personenloren sowie solche mit Sandstrahlgefäß

■ **Lindberg 2m/G**
Kupplung für Gartenbahn-Fahrzeuge

In Bausatzform geliefert werden die neuen Kupplungen, die beidseitig über einen versetzten Haken verfügen und optisch einer automatischen Kupplung nachempfunden sind. Wer öfter seine Züge umstellt, kann manuell die Kupplung leicht lösen. Außerdem wird nur ein Entkupppler statt zwei, wie bei LGB/Piko-Kupplungen üblich, benötigt. Ideal ist sie für vierachsige Wagen, die sich da-mit auch in Kur-

ven gut kuppeln lassen. Durch die starre Verbindung eignet sich die 9,50 Euro kostende Lindberg-Kupplung speziell für geschobene Garnituren, weil sie sich nicht verkantet.

Probleme gibt es aber bei einigen Gartenbahnloks und zweiachsigen Wagen, deren Einachsdrehgestelle sich nach Bogenfahrt nicht mehr zentrieren. *KH*



Lindberg 2m/G: Einzelteile der neuen Kupplung *Klaus Himmelreich*

Außerdem ...

... bietet **Noch** zwei praktische Leimstempel samt Leimwanne an (Artikelnummer 60137/29,99 €), mit denen man gezielt elektrostatische Grasflecken setzen kann



Noch 2-Z: Leimstempel für Grasbüschel

... kann man die aktuellen Verkehrszeichen aus dem Schilderset (45160/9,95 €) von **Vollmer** an H0-Straßen aufstellen

... rollt von **Loewe** der formneue Magirus Deutz Zeta 90M5 Gerätewagen Öl der Feuerwehr als Resin-Fertigmodell mit unterschiedlichen Bedruckungen vor (4022 ff./je 52,90 €)



Loewe H0: Magirus GW-ÖL *Werk (2)*

... liefert **Preiser** als hochwertige Einzelfiguren einen Nachtwächter (28214) und einen arbeitenden Schneider (-171) zu je 5,60 Euro in H0 aus



Preiser H0: Nachtwächter und Schneider *MM (4)*

... findet man bei **Fesl** (www.gartenbahn45.de) für 2/G viele nützliche Kleinteile wie z. B. eine Sackkarre (2755/3,55 €) oder Heberleinbremsrollen für Wagen (-4/5,00 €)

Jetzt
Tickets
sichern!



Wo Kleines das Größte ist!



www.intermodellbau.de

Weltgrößte Messe für
Modellbau & Modellsport

16.–19. April 2026

Messe Dortmund



Das Stammholz wird in offenen Eanos sowie auf Rungenwagen abgefahren *MM (2)*

Baumstämme auf großer Fahrt



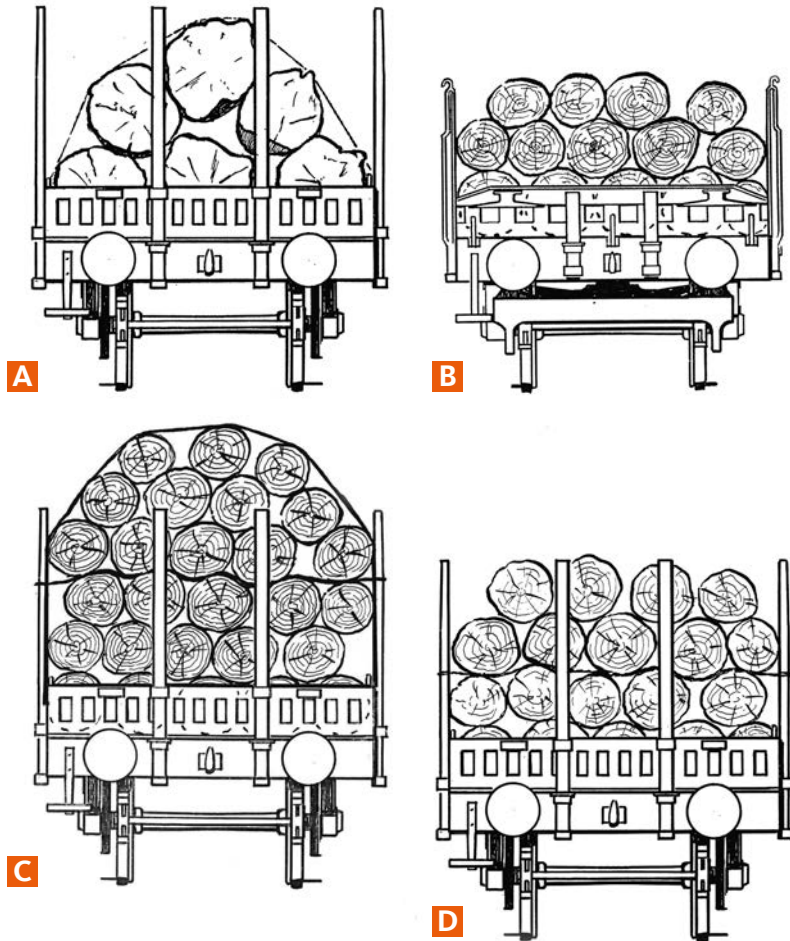
Rundholz als Ladegut für die Eisenbahn ■ *Baumstämme für die verarbeitende Holzindustrie werden auf längeren Strecken seit jeher überwiegend mit der Eisenbahn befördert. Wir zeigen die Ladevorschriften auf und geben Beispiele für realistische Wagenladungen*



Stammholzumschlag in den 50er-Jahren: Als Transportmittel dienen zweiachsige Schienenwagen der Gattung Sm *DB/Slg. Benno Wiesmüller (2)*



Für Modellbahner eine gute Rangieraufgabe ist es, einen Kbs, dessen Stammhölzer verschoben sind, unter einen Kran zu stellen



Die Stirnansichten zeigen die verschiedenen Ladungsarten: Niederbindung durch Spanngurte oder Drähte (A), an Borden und Rungen anliegende Stämme mit bis zu 70 Zentimetern Durchmesser (B), Niederbindung und Bindung der aushebbaren Rungen (C) und Bindung der gegenüberliegenden Rungen bei anliegenden Hölzern (D) sowie auf einem Snps (rechts) Benno Wiesmüller (4)

An vielen Bahnhöfen und Ladestellen (siehe ab Seite 116) werden die Baumstämme per Lastkraftwagen angeliefert, gegebenenfalls zwischengelagert oder direkt auf die bereitstehenden Güterwagen umgeladen. Die Reise geht dann beispielsweise zu Sägewerken oder in Betriebe der Papier- und Zellstoffindustrie. Da jedes Gewerk andere Stämme benötigt, unterscheidet man bahnamtlich das Ladegut nach seiner Beschaffenheit. Als Rundholz werden die Stämme gefällter, entwipfelter oder entasteter Bäume in runder und ungeteilter Form bezeichnet. Das Stammholz genannte und in der Regel vier bis sechs Meter lange Ladegut ist insbesondere für Sägewerke und die Furnierindustrie vorgesehen. Das als Industrieholz bezeichnete und üblicherweise zwischen einem und drei Meter lange Rohholz wird in erster Linie in der Papier- und Zellstoffindustrie verarbeitet.

Höherwertiges Stammholz

In dieser Beitragsfolge geht es jedoch nicht ums Gruben- oder Industrieholz, sondern



Durch Spanngurte gesichertes Stammholz auf einem Drehgestell-Rungenwagen von DB Cargo



Gebündeltes und durch Ketten gesichertes Stammholz auf einem belgischen Flachwagen im März 1971



Selten auf Modellbahnanlagen zu sehen sind verschieden starke, durch Spanndrähte und Holzkeile gesicherte Stämme, wie diese auf einem Rs

um das höherwertige Rund- und Stammholz für die holzverarbeitende Industrie. Für dessen Transport per Bahn eignen sich Güterwagen mit Wänden, Borden oder Rungen, auf denen das Ladegut in der Regel in Wagenlängsrichtung liegend positioniert wird. Dabei ist zu beachten, dass dicke Stämme unten, kurze Hölzer in der Mitte und ungerade gewachsene Exemplare oben platziert werden. Die Stämme können seitlich an den Wänden oder Borden anliegen. Die Rungen dürfen sie nur dann berühren, wenn der Durchmesser nicht größer als 70 Zentimeter ist, was acht Millimetern in H0 entspricht. Oberhalb der Wände, Borde oder Rungen können die Hölzer abgerundet gesattelt verladen werden. Die Bogenhöhe sollte ein Drittel der Ladungsbreite nicht überschreiten.



Exotisches Stammholz auf Snps-Wagen, deren Rungen mit Niederbindungseinrichtungen ausgestattet sind

Die Stämme müssen so gesichert sein, dass sie wenigstens zwei Seitenrungen in Wagenlängsrichtung um 50 Zentimeter (5,7 mm in H0), bei Hölzern mit rauer Rinde um 30 Zentimeter (3,4 mm in H0) überragen. Stämme mit mehr als 70 Zentimetern Durchmesser, die nicht an den Rungen anliegen dürfen, müssen in einem Abstand von mindestens fünf Zentimetern von den Rungen gelagert werden – was man bei der Umsetzung in H0 bis Z vernachlässigen kann – und wenigstens durch drei Keile gesichert sein. Wenn die Höhe der an den Rungen anliegenden Hölzer mehr als die halbe Rungenhöhe beträgt, müssen die gegenüberliegenden Rungen durch Bindungen miteinander verbunden werden. Sind nicht alle Stämme durch Wände, Borde oder Rungen gesichert, müssen sie mit Spanngurten, Drähten oder Ketten niedergebunden sein.



Da die Ladung im Ea über die Wände hinausragt, werden Spanndrähte verwendet

Tipps zu Modellumsetzungen

Als Stammholz lassen sich in allen Nenngrößen Äste von gesammelten Zweigen oder auch aus künstlichen Materialien hergestellte Baumstammimitationen verwenden.



Während man Rungenwagen (links) von Epoche III bis V einsetzen kann, endete die Zeit der Schienenwagen zum Ende der Epoche III

den. Letztere haben Zubehörhersteller wie beispielsweise Fallner, Herpa oder Preiser in ihren Sortimenten. Aber auch auf Ladegut spezialisierte Unternehmen bieten oft schon verzurrte Holzladungen an. Außerdem findet man bei ihnen auch Rund- und Stammholz aus Echtholz für die Beladung von Modellfahrzeugen. Ebenso bieten in regelmäßigen Abständen Brawa, Märklin, Piko, Roco und andere Fahrzeughersteller ihre Güterwagenmodelle unterschiedlicher Gattungen mit gut gemachter Holzfracht an. Wer bei Händlern etwas sucht, findet oft

Realistische Holzladungen lassen sich aus Ästen mit feiner Rinde anfertigen

neben den aktuellen auch gebrauchte Varianten. Wir haben einige gut geeignete H0-Güterwagenmodelle dem Vorbild entsprechend mit zurechtgeschnittenen Holzzweigen bzw. -stämmen beladen. Abgesehen von den Drehgestellflachwagen wurden neben zweiachsigen Rungenwagen der Verbands- und Austauschbauart in geschweißter Ausführung sowie der UIC-Bauart bis Ende der Epoche III teilweise auch zweiachsige Schienenwagen der Gattung Sm „Augsburg“ verwendet.

Ein weiteres Verladebeispiel ist ein offener Drehgestellwagen der Gattung Ea, der mit Stämmen beladen wurde. Hier sind die Hölzer auf einem 142 Millimeter langen, 28 Millimeter breiten und 9 Millimeter hohen Sockel verklebt, der aus Holz, Kunststoff oder Styropor angefertigt werden kann. Bei den übrigen Holzladungen wurden die Stämme auf einer Papier- oder Pappunterlage befestigt, die allerdings nicht unter den Hölzern hervorschauen darf. Außerdem wurden die Hölzer untereinander mit Leim fixiert, sodass sie nach dem Trocknen des Klebstoffs nicht mehr verrutschen können. Für die Bindungen wurde Garn verwendet, das im Modell allerdings nur der Optik dient. Farbige Spannbänder, die ab der Epoche IV eingesetzt werden, kann man z. B. mit dünnen Streifen aus Klebeband darstellen oder als Zubehör von Eichhorn oder KoTol beschaffen. Insgesamt lassen sich Stammholzladungen preiswert und einfach umsetzen. Bei Umladeszenen an der Ladestraße sollte man aber beachten, dass auf dem Boden immer viele abgefallene Rindenstücke liegen, die man ebenfalls leicht von echten getrockneten Ästen gewinnen kann.

Benno Wiesmüller/MM

Verladebeispiele beim Vorbild



Das Holz ist auf dem Rungewagen der SJ mittels Ketten gesichert



Transwaggon nutzt fest gekuppelte Rungewagen für den Holztransport MM (2)



Auffällig sind die Snps von ERR mit unterschiedlichen Rungeabständen



Am Rungewagen von DB Schenker sind die Spannbänder fest montiert



Diesen voll beladenen Stammholztransportwagen Roos-t⁶⁴², hier noch ohne angelegte Spannbänder, findet man im aktuellen Piko-H0-Sortiment Benno Wiesmüller (8)

Mit exotischem Stammholz beladener Flachwagen der Gattung Rs⁶⁸⁰ und davor als Vergleich ein farblich noch unbehandelter Stamm aus Kunststoff





Direkt neben dem Bodden in Prerow an der Ostsee sorgt der selbstgebaute HO-Wasserkran für die Versorgung der Dampflokomotiven in der Kleinbahn-Lokeinsatzstelle

Wasser marsch

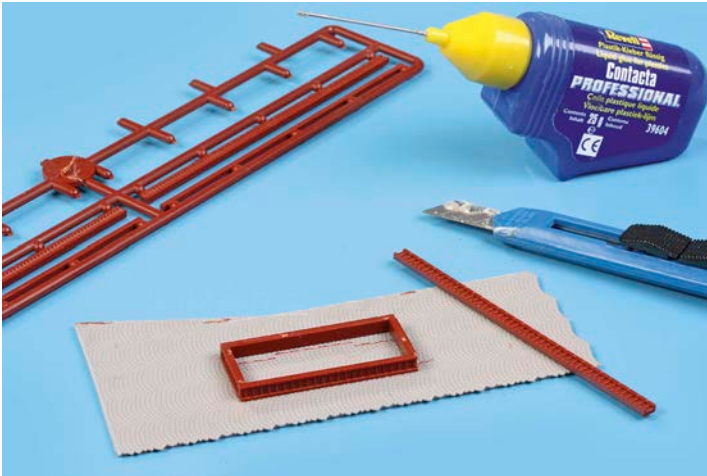
aus selbstgebautem Kran

Wasserkran für Klein- oder Schmalspurbahnen ■ *In Zeiten der Länderbahnen existierten für Wasserkrane keine standardisierten Festlegungen, sodass es regionale Unterschiede gab. Unser im polnischen Schmalspur-Bw Greifenberg entdecktes Exemplar nach preußischem Muster wurde in HO nachgebaut*

Vor Gründung der Deutschen Reichsbahn gab es kaum einheitliche Standards dafür, wie ein Wasserkran auszusehen hatte. Erst danach wurde die Wasserzapfstelle nach preußischer Norm festgelegt. Die alten Länderbahn-Wasserkranntypen hielten sich dennoch jahrzehntelang neben den Gleisen, denn besonders bei den Schmalspur- und regelspurigen Kleinbahnen wurden Umbauten auf Einheitswasserkrane aus Kostengründen vermieden. Dadurch hielten sich die Kleinbahn-Wasserkrane in den kleinen Lokeinsatzstellen bis in die Epoche IV hinein, bei den Schmalspurbahnen meist sogar bis in die heutige Zeit. Als während der Epoche III vermehrt Einheitslokomotiven auf den ehemaligen Privatbahnen zum Einsatz kamen, war die Abgabemenge der Kleinbahn-Wasser-



Die Vorlage für den HO-Nachbau fand sich im Schmalspur-Bahnbetriebswerk in Gryfice (vormals Greifenberg) in Polen Karsten Naumann (8)



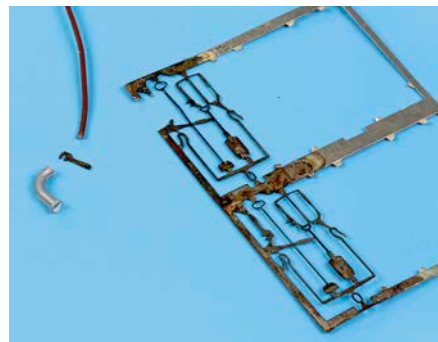
Der Sockel des Wasserkranmodells besteht aus Ziegelstein-Simsleisten von Auhagen



Als Vorlage dient ein Einheitswasserkran; zum Biegen wird das Messingprofil erwärmt



Der Sockelflansch stammt aus einem Wasserkran-Bausatz von Bochmann & Kochendörfer



Zum Regeln der Wasserzufuhr eignet sich ein einfacher Schieber aus einem übrig gebliebenen Messingätzsatz



Die Kette dient dem Schwenken des Wasserkrans; das könnte aber auch eine Stange sein

krane zwar nicht mehr ausreichend, doch lohnte die Umstellung nicht mehr, weil schon die Ablösung durch die Dieseltraktion absehbar war. Diese kurze Betrachtung der einstigen Vorbildsituation gibt dem Modellbahner also genügend Möglichkeiten, auf der Modellbahnanlage vom Standard abzuweichen und individuelle Wasserkrane aufzustellen. Auch wenn es einige Modelle von Klein- und Schmalspurwasserkranen gibt, lohnt sich durchaus der komplette Eigenbau, da man dadurch ein spezielles Modell nach konkretem Vorbild erhält. Für die Recherche nach einem passenden Original muss man nicht einmal in die Ferne reisen, denn in Eisenbahnbildbänden finden sich genügend Vorlagen an originellen Wasserkranen aus früherer Zeit.

Preußischer Typ als Bauvorlage

Unsere Vorlage fand sich im pommerischen Schmalspur-Bahnbetriebswerk Greifenberg (Gryfice/Polen). Der Wasserkran samt kleiner Löschegrube stand bei

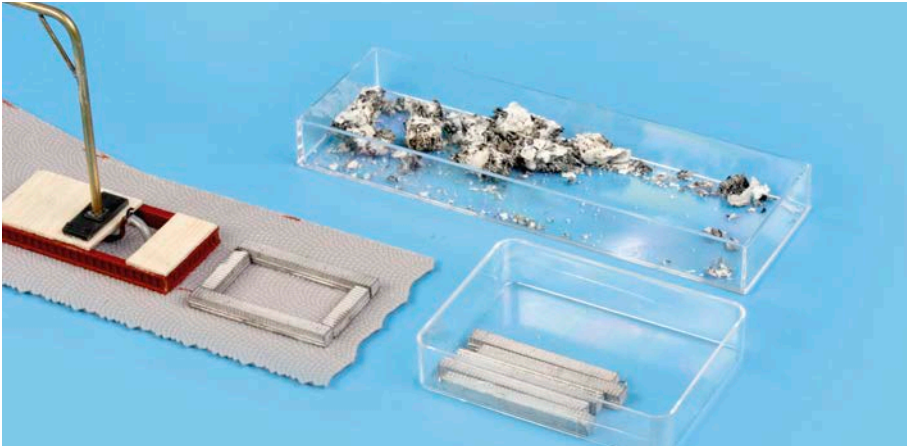
unserem Besuch im Bereich des Lokschuppens. Strikt an die Vorlage wurde sich bei der Modellumsetzung allerdings nicht gehalten, da unser Wasserkran seinen Platz in einem Regelspur-Bahnhof finden und weitaus mehr Wasser abgeben sollte. Vorgesehen war die Aufstellung im in H0 nachgebauten norddeutschen

Teile von Bausätzen und aus der Restekiste bildeten die Basis für diesen Wasserkran

Bahnhof Prerow im Zustand der DR-Epoche III. Da die Gleise beim Ostsee-Original längst abgebaut sind und die Situation deshalb ohnehin fiktiv ist, war beim geplanten Kleinbahn-Wasserkran einiges an Freiheiten erlaubt, die lediglich zum gewählten Thema passen sollten. In der Größe musste unser Wasserkran den eingesetzten Triebfahrzeugmodellen angepasst werden. Als Muster diente die Höhe eines Einheitswasserkrans.

Viele Teile aus der Bastelkiste

Das Steigrohr und der Ausleger unseres H0-Modells bestehen aus einem Stück. Als Basismaterial diente ein 1,5 Millimeter dickes Messingrundprofil. Gebogen wurde es mittels Rundzange, wobei es vorher an den Biegestellen ausgeglüht wurde, was das Abwinkeln erleichterte. Der Sockel, auf dem der Wasserkran steht, entstand aus Ziegelsteinsimsleisten, wie sie beispielsweise bei Auhagen erhältlich sind. Die Bauteile wurden auf eine Polystyrolplatte geklebt, um den Wasserkran samt Löschegrube komplett in die Anlage einbauen zu können. Das Wasserkransteigrohr wurde mit einem Flansch auf der Sockelabdeckung aus Balsaholz befestigt. Hierzu konnte ein entsprechendes Bauteil aus einem Wasserkranbausatz von Bochmann & Kochendörfer entnommen werden. Ähnliches findet man aber auch in anderen Bw-Zubehörbausätzen. Aus der Restteile-Vorratskiste stammt der im Sockel sichtbare Wasseranschluss. Das Steigrohr ist ein gebogener Polystyrolstab,

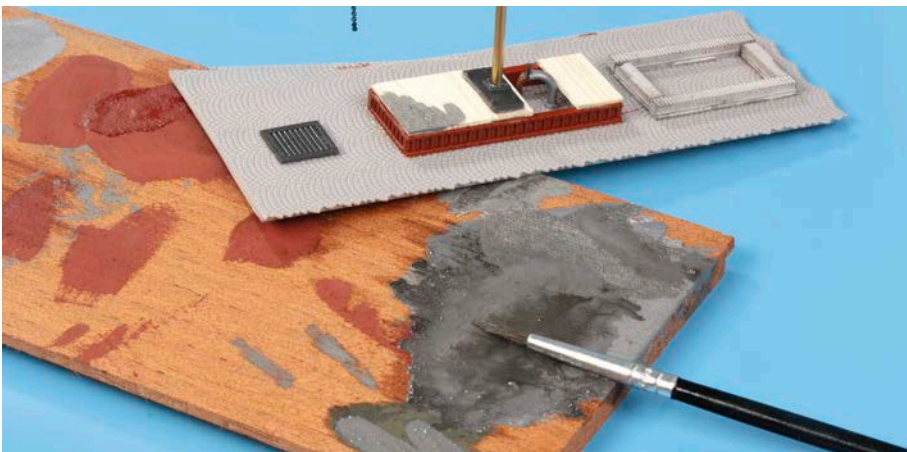


Neben dem Wasserkran befindet sich eine kleine Löschgrube aus Weinert-Kantsteinen

der Schlauch ein Stück ummantelter Elektrodraht. Der dazwischen liegende Absperrschieber ist ein Messingätzteil aus einem Bw-Ausstattungsbausatz.

Zum Schwenken des Krans in die Gleisachse diente beim Vorbild ein einfacher Griff. Wir haben hierfür ein Stück Kette aus dem Weinert-Sortiment verwendet. Diese wurde an einer Öse befestigt, die aus einem Bremslösezug umfunktioniert wurde. Die Löschgrube entstand aus Kantsteinen von Weinert. Abschließend wurden diese und der Sockel des Wasserkrans im Farbton Ziegelrot sowie der Wasserkran und die Holzabdeckung in Grau lackiert und alles anschließend mit Puderfarben patiniert. Bevor der Kran in die Anlage integriert wurde, erhielt die Löschgrube eine Befüllung mit Zigarettenasche als Lösche-Imitat.

Im Fazit betrachtet ist festzustellen, dass der Bau eines solchen Wasserkranes keinen großen Aufwand an Material und Zeit erfordert, aber ein individuelles und obendrein vorbildgerechtes Modell hervorbringt. *Karsten Naumann*



Die Abdeckung des Wasserkransockels entstand aus Balsaholz. Der Lackierung folgt das Patinieren mit Puderfarben *Karsten Naumann (3)*

Gut geeignet ist der im Maßstab 1:87 gebaute Wasserkran für die Versorgung von Tenderloks, die für den Einsatz auf regelspurigen Kleinbahnstrecken mit kurzen Distanzen bestimmt waren





EuroDual von Sudexpress (rechts), GP9 von Atlas und ÖBB-1042 von Jägerndorfer Collection sind die ersten N-Triebfahrzeugmodelle, die mit neuer E24-Digitalschnittstelle erschienen sind

Digitalschnittstelle

speziell für kleine Triebfahrzeuge

Wissenswertes zur neuen E24 ■ Die Digitalisierung ist im Hobby Modellbahn allgegenwärtig – zunehmend auch bei den kleinen Nenngrößen. Speziell dafür gibt es nun mit der neuen E24-Schnittstelle umfangreiche Möglichkeiten der Decoderausstattung samt Funktionen und Soundeffekten

Genormte Decoderschnittstellen machen es einfach, einen Digitaldecoder in einer Lok nachzurüsten. Auch bei Triebfahrzeugen, die bereits mit einem Digitaldecoder ausgestattet sind, macht die Verwendung genormter Schnittstellen Sinn, denn so kann man bei Bedarf auch mal den Decoder wechseln, ohne den Lötcolben einsetzen zu müssen. Der technische Fortschritt bringt es mit sich, dass immer mehr Funktionen in Modellbahn-Triebfahrzeugen möglich sind. Das ist auch bei kleinen Nenngrößen wie N der Fall. Hier war viele Jahre die sechspolige NEM-651-Schnittstelle der Standard. Diese ermöglichte neben der Ansteuerung des Motors jedoch nur das Schalten der Beleuchtung auf beiden Seiten des Triebfahrzeugs. Schon 2009 war während der Gründungsversammlung der RailCommunity eine neue Schnittstelle für die Nenngrößen N und TT ein Thema. Auf Vorschlag des inzwischen verstorbenen Torsten Kühn wurde die Next18-Schnittstelle als RCN-118 genormt und war damit die erste Norm der RailCommunity. Die beiden anderen Normungsorganisationen MOROP und NMRA haben später diese Schnittstelle auf Basis der RCN-118 übernommen. Beim MOROP wird Next18 in der NEM 662 beschrieben.

Next18 genügt bislang

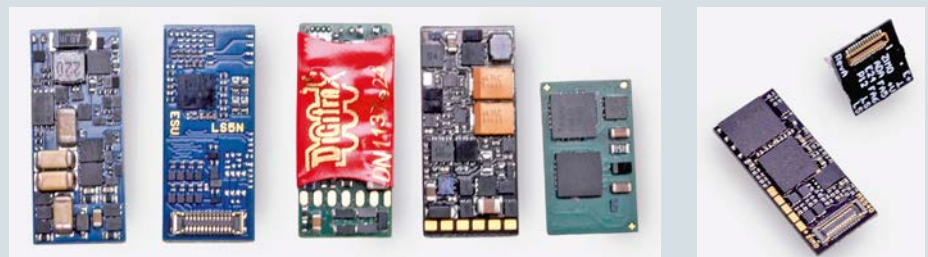
Die Next18-Schnittstelle basiert auf einer Druckknopf-Steckverbindung aus der

Handytechnik und verfügt über 18 Kontakte. Die Anschlüsse sind so angeordnet, dass die Schnittstelle verdrehsicher ist und durch falsches Stecken nichts beschädigt wird. Aufgrund der geringen Kontaktbelastbarkeit sind für die beiden Stromabnahme-Anschlüsse jeweils zwei Kontakte vorgesehen. Das gilt auch für den Funktions-„Rückleiter“ U+. Da auch SUSI- und Lautsprecher-Anschlüsse auf der Kontaktleiste vorhanden sind, bleiben neben den beiden Lichtanschlüssen zwei weitere verstärkte Funktionsausgänge übrig. Die beiden SUSI-Anschlüsse können alternativ als logische Funktionsausgänge genutzt werden. Die Lautsprecherausgänge sind für die Nutzung mit Sounddecodern vorgesehen. Die Schnittstelle trägt dann die Bezeichnung Next18-S. Der Decoder darf mit bis zu 25 Millimetern auch etwas länger sein. Ist das Triebfahr-

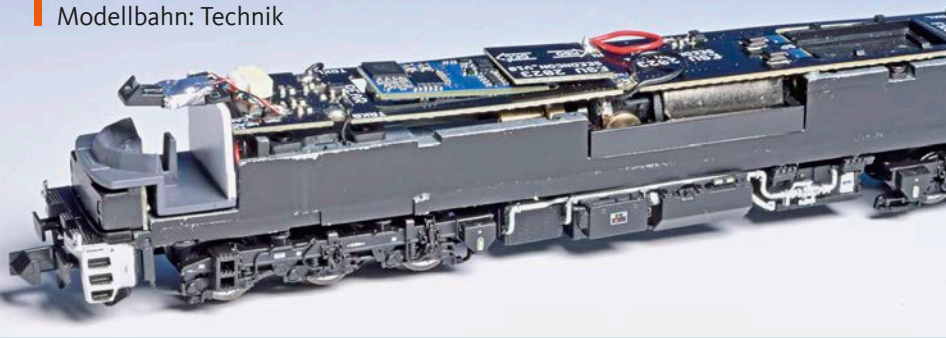
zeug nur für den Einbau von 15 Millimeter langen Next18-Decodern vorgesehen, können die Lautsprecherkontakte auch für logische Funktionsausgänge genutzt werden. In jedem Fall sollte man die Bedienungsanleitung des Lokmodells und des Decoders genau lesen, denn nicht alle erhältlichen Next18-Decoder unterstützen SUSI und die Verwendung der Lautsprecher-Pins für logische Funktionen.

Göppinger Sonderweg mit mtc14

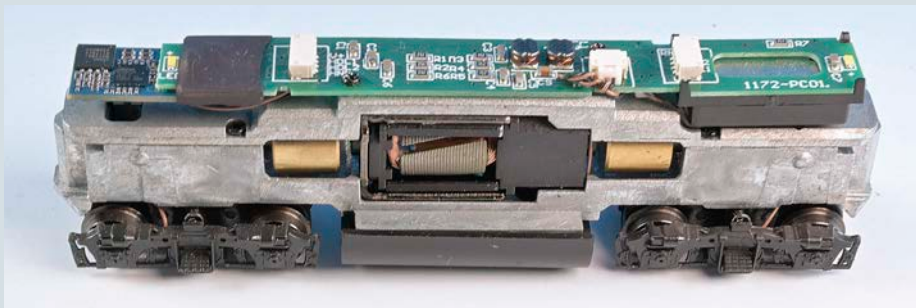
Bauartbedingt durch die Druckknopftechnik trägt ein Next18-Decoder in der Höhe knapp drei Millimeter auf der Platine auf. Das ist in N-Fahrzeugen erheblich viel Platz und muss bei Lokneukonstruktionen berücksichtigt werden. Kommt es zu Neuauflagen bestehender Fahrzeuge, ist meist ein erheblicher Änderungsaufwand vonnöten, wenn die Next18-Schnitt-



Neue Decoder mit der E24-Schnittstelle von ESU, Digitrax, ZIMO sowie Doehler & Haass (v. l.). ZIMO liefert Adapter, mit denen E24-Decoder in andere Schnittstellen passen (rechts) Heiko Herholz (3)



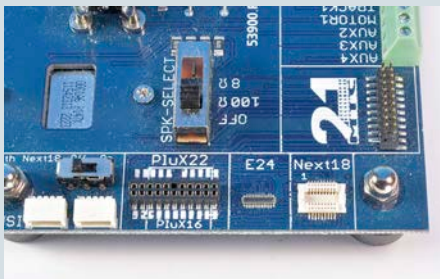
Bei der Eurodual von Sudexpress befindet sich der E24-Decoder in der Ebene der Lokplatine und wird mittels „Brücke“ gehalten



In der GP9 von Atlas hängt der E24-Decoder von ESU links unter der Lokplatine und ist zusätzlich mit Klebeband fixiert



Im Inneren der ÖBB-Reihe 1042 von Jägerndorfer Collection steckt der Decoder direkt auf der Triebfahrzeugplatine



Der Profi-Prüfstand von ESU ist in der aktuellen Version schon mit der E24-Schnittstelle ausgestattet, die im Vergleich zur Next18 geradezu minimalistisch wirkt, was auch die Decodersteckleisten beider Systeme unterstreichen



stelle installiert werden soll. Minitrix ist daher einen anderen Weg gegangen und hat eine Schnittstelle konzipiert, bei der ein moderner Decoder genau an der Stelle in der Lok platziert wird, wo sich früher der Decoder mit NEM-651-Schnittstelle befunden hat. Bei Drehgestellokomotiven von Minitrix ist das eine Aussparung in der Mitte der Lokplatine. Auch diese von Märklin konzipierte mtc14-Schnitt-

stelle ist genormt und trägt bei der RailCommunity die Bezeichnung RCN-114. Die Schnittstelle beruht auf einem Folienklemmstecker auf der Lokplatine und einer dünnen Flexsteplatine. Vier der 14 Kontakte werden für die Stromabnahme genutzt. Neben Licht, Motor und SUSI-Funktionen bleiben noch zwei verstärkte Ausgänge, die für weitere Lokfunktionen herangezogen werden können. Die

mtc14-Schnittstelle kommt bisher nur bei Minitrix zum Einsatz. Decoder gibt es derzeit ebenfalls nur unter dieser Marke.

Kleiner Stecker, mehr Funktionen

Aus der konsequenten Weiterentwicklung entstand die Schnittstelle E24. Sie basiert auch auf einer Druckknopfsteckverbindung aus der Handytechnik und wurde von ESU-Ingenieuren erdacht. Bei der RailCommunity ist die Schnittstelle als RCN-124 genormt, beim MOROP als NEM 664. Besonderheit des Steckverbinders sind vier Führungspins, die etwas dicker sind und gar nicht zu den Kontakten zählen, aber für die Stromversorgung des Decoders genutzt werden können. So sind technisch bis zu drei Ampere möglich. Die 24 eigentlichen Kontakte sind jeweils mit bis zu 0,3 Ampere belastbar. Daher werden für die beiden Motoranschlüsse jeweils zwei Kontakte verwendet. Neben den beiden Lichtausgängen für vorn und hinten stehen sechs weitere verstärkte Ausgänge zur Verfügung. Dazu kommen die Ausgänge AUX3 und 4 als Logikpegelausgang. Diese sind somit ideal, um das ESU-I/O-Board anzusteuern, das weitere Funktionsausgänge bietet, aber leider nur von ESU unterstützt wird.

Erweiterungen um zusätzliche Funktionsausgänge sind dennoch möglich, denn die E24 bietet auch die beiden PINs für die SUSI-Ansteuerung. Diese können bei Bedarf alternativ als Logikpegel-Ein- oder -Ausgänge genutzt werden. Mit AUX10 gibt es einen weiteren Logikpegelkontakt, der wahlweise als Ein- oder Ausgang genutzt werden kann. Grundsätzlich ist dieser Anschluss für die Nutzung mit einem Radsensor zur Synchronisation des Dampfschlages vorgesehen. Nutzt man alle Möglichkeiten für logische Funktionsausgänge, dann bietet die Schnittstelle zusätzlich zu den beiden Lichtfunktionen vorn/hinten noch elf Funktionsausgänge. Für die Nenngröße N ist das recht ordentlich, wobei es immer sinnvoll ist, einen kleinen Stromspeicher vorzusehen. Die E24-Schnittstelle bietet deshalb gleich die erforderlichen Anschlüsse für einen Speicherkondensator. Das Beste an der E24-Schnittstelle sind jedoch die zwei Anschlüsse für einen Lautsprecher. Das ermöglicht auch in kleinen Triebfahrzeugen ein Sounderlebnis der Spitzenklasse.

Ein Decoder mit E24-Schnittstelle hat die Maximalabmessungen von 19,5 mal

8,4 Millimetern. Die E24-Steckkonstruktion ist nur 0,7 Millimeter dick. Der Decoder darf bis zu 2,6 Millimeter hoch sein. Insgesamt ergibt sich so eine Aufbaustärke von maximal 3,3 Millimetern auf der Lokplatte. Die Nutzung der Schnittstellenkontakte ist allerdings nicht verdrahtet. Hersteller von Triebfahrzeugen müssen deshalb dafür sorgen, dass man den Decoder nicht falsch herum einsetzen kann, was sich bei N-Triebfahrzeugen automatisch ergibt.

Bislang schon vier E24-Anbieter

ESU als Erfinder der E24-Schnittstelle hat selbstverständlich auch Decoder für diesen Schnittstellentyp im Sortiment. Diese gab es sogar schon, bevor die Schnittstelle öffentlich bekannt wurde, denn ESU verkaufte die Decoder zusammen mit Adaptern für Next18- und PluX-Schnittstellen. Zur Auswahl stehen mit dem LokPilot-Nano-DCC und dem LokSound-Nano-DCC zwei Decoder, die das volle Leistungsspektrum von ESU im DCC-Bereich einschließlich der automatischen RailCom-Plus-Anmeldung mitbringen. ZIMO bietet mit den Bausteinen MS540E24 und MN140E24 ebenfalls je einen Decoder mit bzw. ohne Sound an. Besonderheit des MN-Decoders ist, dass er mit 13,5 Millimetern die maximal zulässige Länge der Schnittstelle deutlich unterschreitet.

Obwohl es in den USA bisher keinen vom amerikanischen Modellbahnverband NMRA herausgegebenen Standard zur E24 gibt, hat der amerikanische Hersteller Digitrax mit dem DN1137e24 und dem SDXN1137e24 bereits zwei Decoder im Angebot. Auch hier handelt es sich um je einen Decoder mit und einen ohne Sound.

Neuer Anbieter in puncto E24 ist Doehler & Haass. Der neue Decoder DH24A hat die Abmessungen von 14,0 mal 8,4 mal 2,8 Millimetern und ist damit etwas kleiner als der vorgesehene Einbauraum für Decoder mit E24-Schnittstelle. Der Baustein unterstützt alle von der RCD-124 vorgesehenen Funktionen und nutzt auch den Kondensatoranschluss zur Stromspeicherung. Die Ausstattung des Decoders entspricht der anderer D&H-Decoder. So bietet der DH24A nicht nur DCC und RailCom-Rückmeldung, auch der Einsatz mit SX1, SX2 und MM ist möglich. Im DCC-Betrieb lässt sich die ABC-Technik zum Anhalten nutzen. Intern arbeitet der Decoder immer mit 127 Fahrstufen. Der

Die Belegung der insgesamt 28 Kontakte zeigt die Möglichkeiten der E24-Schnittstelle (oben). Der D&H-Decoder DH24A beherrscht auch RailCom und kann mittels Programmiergerät seine CV-Werte blitzschnell liefern (unten)



Die JC-Ellok der ÖBB-Reihe 1042 in N bekommt mit dem E24-Decoder zusätzliche Funktionen: Neben dem fahrtrichtungsabhängigen Spitzenlicht lassen sich die Zugschlussignale über je eine Taste aktivieren. Auch die Führerstandsbeleuchtungen sind einzeln schaltbar. Etwas Action bringt das zusätzlich aktivierbare Fernlicht Heiko Herholz (8)

Motor kann wahlweise niederfrequent mit 16 oder 32 Kilohertz angesteuert werden. Eine Lastregelung sorgt für einen gleichmäßigen Lauf. Zudem ist der Decoder updatetfähig.

Triebfahrzeuge mit E24

Eine neue Decoderschnittstelle kann sich nur durchsetzen, wenn es auch gleich Triebfahrzeuge damit im Handel gibt. Es ist sozusagen das Henne-Ei-Problem: Ohne Triebfahrzeuge gibt es keine Decoder und ohne Decoder werden keine entsprechenden Triebfahrzeuge konstruiert. Die E24-Schnittstelle hat dank der Strategie von ESU, die Decoder herzustellen und mit Adaptern anzuliefern, dieses Problem elegant umschifft. Die ersten Modelle mit der neuen Schnittstelle sind in N erschienen: Den Anfang machte die Eurodual von Sudexpress, gefolgt von der GP9 des amerikanischen Herstellers Atlas. Inzwischen ist auch Jägerndorfer Collection in puncto E24 aktiv, denn das N-Modell der ÖBB-1042 ist damit ausgestattet.

Überrascht hat uns, dass auch der Hornby-Konzern die neue Schnittstelle bei der spanischen Marke Electrotrain ins Kalkül zieht: Die H0-Dieselerangierlok der Renfe-Reihe 309 ist mit der E24 ausgestattet. Gegen den Einsatz bei kleinen H0-Fahrzeugen spricht auch nichts, da die E24 durchaus leistungsfest ist. Auch bei der Nenngröße T'T wird die neue Schnittstelle Einzug halten. Bekannt ist, dass das Dampflokmodell der Baureihe 56' von Busch mit dieser Schnittstelle erscheinen soll. Spannend wird sein, ob passend dazu Lenz Elektronik einen Decoder mit E24-Schnittstelle auf den Markt bringen wird, denn beide Hersteller gehören ja zu einer Unternehmensfamilie.

Im Fazit betrachtet bringt die neue E24-Schnittstelle alles das mit, was insbesondere in den kleinen Nenngrößen lange vermisst wurde: viele Funktionen, SUSI, Lautsprecheranschluss und eine Stromspeicherfunktion – und all das auf kleinstem Raum. Die vergleichsweise schnelle Ausbreitung der Schnittstelle bei Decoder- und Fahrzeugherstellern zeigt, dass ESU den richtigen Riecher bei der Entwicklung dieser Schnittstelle hatte. Die bereits erfolgte Normung durch RailCommunity und MOROP zeigt obendrein, dass man sich auf aktuellem technischem Niveau bewegt und weiß, was die Modellbahner wünschen. Heiko Herholz

Preußens Meistgebaute

für DB- und DR-Modellbahnanlagen

Verglichen
& gemessen

Dampflokomotiven der Baureihe 91³⁻¹⁸ in HO ■ Die kurzen Tenderloks der preußischen Gattung T 9³ waren seit den 1980er-Jahren längere Zeit Stammloks in den 1:87-Sortimenten von Fleischmann und Liliput. Nachdem von beiden Herstellern keine zeitgemäßen Modelle mehr erschienen, wurde es Zeit für etwas Neues. Den Platz besetzte kürzlich Piko mit den Ausführungen der Deutschen Bundes- und Reichsbahn. Diese drei Fabrikate stehen hier am Start

Das Vorbild der hier vorgestellten Modelle wurde in hohen Stückzahlen gebaut und kam bei ganz verschiedenen Bahnverwaltungen zum Einsatz. Das erste Modell entstand 1965 in der sächsischen Werkstatt von Hruska und wurde bis 1973 als 91 791 fabriziert. (siehe Kasten). Liliput aus Wien begann 1982 mit der Produktion von Modellen der DRG, KPEV und ÖBB. Bis 1990 entstanden sechs Ver-

sionen. Nach der Übernahme durch Liliput/Bachmann wurde das Modell technisch überarbeitet und in den Ausführungen von DB und DR aufgelegt – darunter auch Beuteloks als Resultat des Zweiten Weltkrieges. Die Liliput-Modelle aus den 2000er-Jahren erhielten noch eine Digitalschnittstelle nach NEM 652 und brünierte Steuerungen. Bei Fleischmann entstanden zwischen 1997 und 2017 verschiedene Varianten der

T 9³/91³⁻¹⁸ als Loks der Epochen I bis III sowie von NS, ÖBB und PKP. 2021 erfolgte unter Roco-Regie eine letzte Auflage als Zahnradmaschine.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Das Antriebskonzept der drei Testkandidaten ist vergleichbar und entspricht den bekannten als auch technisch bewährten Konstruktionsprinzipien: Ein im mehr oder

minder massiven Rahmen liegender Motor mit Schwungscheibe treibt über ein Schnecken-/Stirnradgetriebe ein bis zwei Radsätze direkt an, die restlichen der drei Kuppelradsätze laufen über das Gestänge mit. Die Vorlauf-radsätze bei Fleischmann und Liliput sind als Deichsel ausgeführt; bei Fleischmann ist der Vorlauf-radsatz verschiebbar im Rahmen gelagert. Die Gehäuse bestehen bei Liliput und Piko weitgehend aus Metall, bei

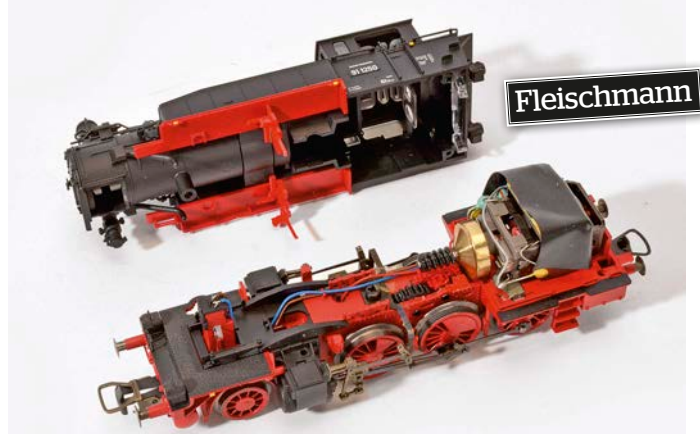
Stellidchein der Testkandidaten in einer kleinen Nebenbahnstation mit Lokeinsatzstelle:
HO-Tenderlokomotive der Baureihe 91³⁻¹⁸ von Piko, Liliput und Fleischmann



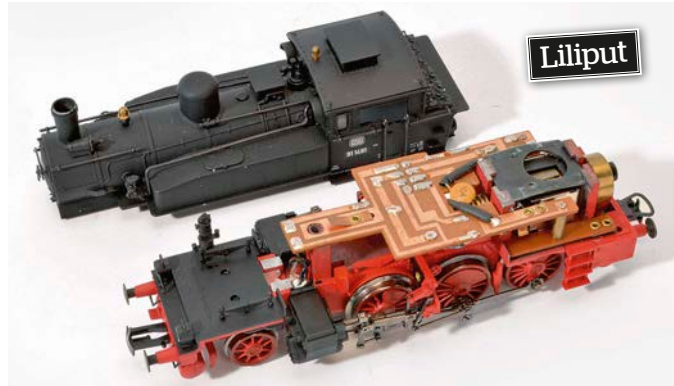
Fleischmann aus Kunststoff. Die Zahl der vom Käufer anzubringenden Zurüstteile schwankt und ist bei Piko am umfassendsten.

↑ **Fleischmann** – Der Kunststoffrahmen der Maschine samt Kunststoffgehäuse mit Metalleinlage ist Grund für die relativ geringe Eigenmasse des Modells. Für den Antrieb sorgt ein kompakter Fünfpolmotor mit Schwungmasse übers Getriebe direkt auf einen haftreifenbestückten Treibradsatz. Die Kuppelradsätze 1 und 3 sind pendelnd gelagert und können Unebenheiten im Gleis gut ausgleichen. Eine zentrale Elektronikplatine besaß das Modell nie. An beiden Seiten verfügt die Lok über kulissengeführte Normschächte, der vordere sitzt im Luftbehälter. Der Decoder unserer für den Test herangezogenen AC-Version ist kabelgebunden und steckt in einem Schrumpfschlauch nahe des Motors. Zurüstteile gab es entsprechend Fleischmanns Philosophie überhaupt keine.

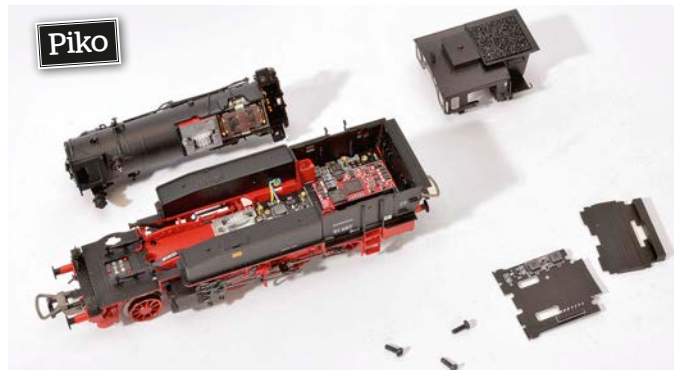
↑ **Liliput** – Dieses Modell besitzt ähnlich wie die Lok von Fleischmann einen Kunststoffrahmen – aber mit Metalleinlage. Das Chassis trägt den Motor mit Schwungmasse. Dessen Antriebskräfte gelangen übers Getriebe auf die ersten beiden Kuppelradsätze, der dritte kann minimal pendeln. Die bei der Überarbeitung durch Bachmann etablierte zentrale Platine besaß eine Schnittstelle nach NEM 652. Das Gehäuse besteht überwiegend aus Metall, nur der obere Teil des Führerhauses ist aus Kunststoff. Die Normschächte für die Kuppelungen sind nicht kulissengeführt. Allerdings besitzt das Modell Federpuffer. Selbst zurüsten sind die beiliegenden Bremsschläuche und Schraubenkupplungsattrappen.



Schlicht und funktionell ist die Lok aus Nürnberg aufgebaut. Der Decoder versteckt sich in einem Schrumpfschlauch am Motor



Liliput/Bachmann sorgte später bei der Überarbeitung der 91er für eine Schnittstellenplatine, was die Digitalisierung vereinfacht



Das Innenleben der Tenderlokomotive aus Sonneberg ist vielschichtig und erfordert einen vorsichtigen Umgang. An Bord sind Digitaldecoder und Soundtechnik *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)*

Fakten zu den H0-Modellen

	Fleischmann 91 1250 DB	Liliput 91 1491 DB	Piko 91 697 DR
Artikelnummer	393210	L109101	50736
Baujahr	2017	2000	2025
Betriebssystem	AC-Digital	DC-Analog	AC-Digital/Sound
Motor/ Schwungmasse	fünfpolig/1	fünfpolig/1	fünfpolig/1
Getriebe		Schnecke/Stirnräder	
direkt angetr. Rad- sätze/Haftreifen	1/2	2/-	1/2
Eigenmasse	174 g	239 g	222 g
Preis (UvP)	204,00 €	149,00 €	369,00 €

↑ **Piko** – Das Modell besitzt einen Metall-/Kunststoffrahmen und einen Kessel-aufbau aus Metall. Die Wasserkastennachbildungen sind quasi Ballaststücke. Dass die Eigenmasse dennoch unter der der Liliput-Konstruktion liegt, ist dem nötigen Raum für Decoder, Lautsprecher und freien Führerhausdurchblick geschuldet. Für den Antrieb sorgt ein robuster Fünfpolmotor, der samt Schwungmasse im Kessel liegt. Er treibt über Schnecke und Stirnräder den dritten Kuppelradsatz direkt an. Der erste Kuppelradsatz trägt Haftreifen. Um an den Decoder zu gelangen, ist eine nur über eine filigrane Steckverbindung fixierte Platine zu entfernen.

Die Normschächte sind kulissengeführt. Zurüstteile gibt es nur in Form von Brems-schlauch- und Kupplungs-attrappen sowie Griffstangen.

Maßgenauigkeit

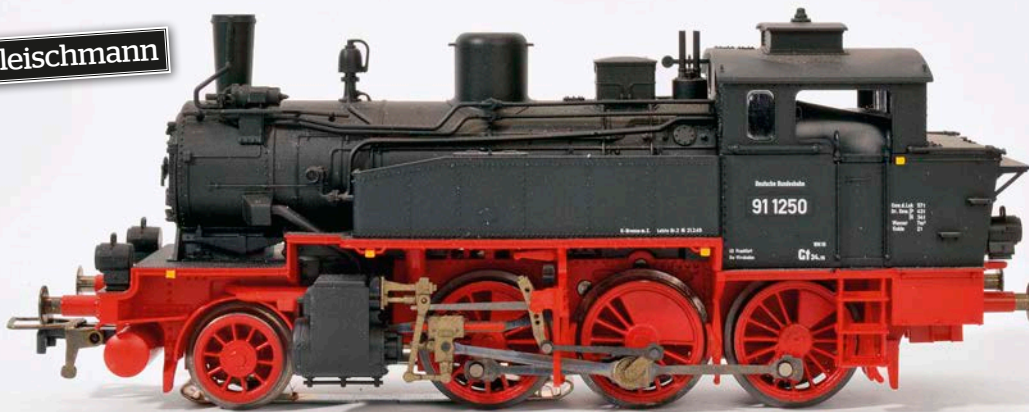
↑ **Fleischmann/Liliput/Piko** – Erstaunlicherweise liegen alle Modelle sehr genau an den Abmessungen entsprechend dem Vorbild, also nicht nur Pikos Neukonstruktion. Den heutigen Ansprüchen Genüge tuend, besitzt die jüngste Konstruktion die niedrigsten Spurkränze.

Langsamfahrverhalten

Zum Testen des Fahrverhaltens standen die Modelle von Piko und Fleischmann als AC-(Sound-)Versionen zur Verfügung. Liliputs Modell samt einer weiteren Fleischmann-Miniatur auch als analoge Modelle. Die Decoder arbeiteten mit ihren werkseitigen Standardwerten ohne spezifische CV-Änderungen für Höchstgeschwindigkeit und Anfahr- bzw. Bremsverzögerung.

↑ **Fleischmann** – Analog startet die Maschine der letzten Produktionsserie erwartungsgemäß bei 2,5 Volt

Fleischmann



Noch immer attraktiv zeigt sich das nun auch schon mehrere Jahre alte Fleischmann-Modell der DB-Tenderlokomotive 91 1250, das in diesem Test Rang zwei erreichte

Liliput



Liliputs Bundesbahn-Maschine 91 1491 zeigt einige Unzulänglichkeiten im optischen Erscheinungsbild und landet deshalb lediglich auf Platz drei *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)*

Piko



Die H0-Neukonstruktion der Reichsbahn-Maschine 91 697 von Piko ist in Sachen Technik und Optik absolut überzeugend, was ihr den unangefochtenen Testsieg einbringt

und 195 Milliampere und erreicht umgerechnet 4,5 km/h. Die Beleuchtung arbeitet wahrnehmbar hell. Digital gesteuert machen Rangierfahrten von und zum Zug mit etwas weniger als 4 km/h auch in Weichenstraßen richtig Spaß.

➔ **Liliput** – Die Maschine startet analog bei 2,3 Volt

und 245 Milliampere etwas ruppig mit umgerechnet 6,5 km/h. Ab 4 Volt leuchten auch die Loklaternen. Mit angemessener Mindestgeschwindigkeit von knapp über 10 km/h machen Rangierfahrten einigermaßen Spaß.

➔ **Piko** – Bei analogen 1,7 Volt am Gleis und

eingesetztem Blindstecker statt Decoder setzt sich die Lok bei 5,5 km/h mit leuchtenden Laternen in Bewegung und ist dabei geschmeidiger unterwegs als Fleischmanns Modell. Das genügt auch in längeren Weichenstraßen für sichere Rangierfahrten, die digital betrieben mit dieser Lok im

Kriechgang von 2,5 km/h bei Fahrstufe 2 von 28 natürlich noch mehr Freude bereiten.

Streckenfahrtverhalten

➔ **Fleischmann** – Die fränkische Preußin ist getriebetechnisch gut ausgelegt. Ihre Vorbildhöchstgeschwindigkeit erreicht sie bei 10 Volt und 235 Milliampere. Bei vollem Reglerausschlag ist sie mit 82 km/h und damit an der Grenze der NEM unterwegs. Der Stromverbrauch liegt dann bei 270 Milliampere. Digital gefahren rollt die Lok recht ausgeglichen und mit am Vorbild orientierter Geschwindigkeit übers Gleis.

➔ **Liliput** – Die Maschine erreicht analog bei 10 Volt Gleichspannung ihre Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Das Amperemeter zeigt dabei 280 Milliampere. Unter 12 Volt ist die Lok mit gut 83 km/h unterwegs und zieht dann einen Strom von 345 Milliampere.

➔ **Piko** – Die Lok erreicht analog ohne Decoder eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h bei 235 Milliampere Strombedarf. Vorbildgerechte 65 km/h werden bei 9,4 Volt und 216 Milliampere erreicht. Digital gesteuert ist das Modell etwas langsamer unterwegs: Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 75 km/h bei Fahrstufe 28, während das Vorbildtempo von 65 km/h bei Fahrstufe 23 erreicht wird.

Ausrollverhalten

➔ **Fleischmann** – Im Analogmodus kommt das Modell recht schnell zum Stehen, der Auslauf beträgt gerade 5 Zentimeter. Für Weichen ohne polarisierte Herzstücke ist das etwas wenig, um ruckfrei darüberrollen zu können. Im Digitalbetrieb hingegen benötigt das Modell nach Abschalten der Leistung gute 30 Zentimeter zum Anhalten.

➔ **Liliput** – Analog betrieben zeigt die Maschine mit 10 Zentimetern einen ausreichenden Ausrollweg, um kurze und verschmutzte Schienenabschnitte oder Weichenherzstücke sicher zu passieren.

↑ **Piko** – Diese Tenderlok stoppt analog nach knapp 12 Zentimetern, was annehmbar ist. Mit Werten von 65 Zentimetern bei digitalem Betrieb ergeben sich dagegen ausreichende Auslaufwege zum ruckfreien Anhalten beziehungsweise Überbrücken kürzerer stromloser Abschnitte. Der eingestellte Halteweg ist vor Signalen ein guter Kompromiss zwischen Erfordernis und Vorbildtreue.

Zugkraft

➔ **Fleischmann** – In Sachen Zugkraft hat die leichteste Maschine dank aufgezogener Haftreifen nicht das Schlusslicht und schafft 45 Gramm Zuglast über die Seilrolle. In Steigungen gibt es mit einem Leistungsverlust von 15 Gramm vertretbare Einbußen. Nebenbahnübliche Züge sind damit fahrbar.

➔ **Liliput** – Die begrenzte Zugkraft des Modells passt zur geringen Eigenmasse. In der Ebene sind übliche Züge aus sechs bis acht Zweiachsern beherrschbar. In Steigungen ist die Lok nur noch mit der Hälfte der Anhängelast sicher unterwegs – da machen sich die fehlenden Haftreifen dann doch bemerkbar.

↑ **Piko** – Die ebenfalls recht leichte Tenderlok gleicht dieses Defizit durch Haftreifen aus, die zudem günstig platziert sind. Das Ergebnis sind gezogene 60 Gramm über die Seilrolle. Der Leistungsabfall in Steigungen ist mit 25 Gramm vertretbar.

Züge aus acht bis zehn mittelschweren Zweiachsern kann das Modell spielend ziehen.

Maßstabelle

Baureihe 91³⁻¹⁸ (pr. T 9³)

Maße in mm	Vorbild	1:87	Fleischmann	Liliput	Piko
Länge über Puffer	10.700	123,0	123,0	123,0	122,8
Breite	3.100	35,6	35,4	35,6	35,6
Höhe über SO	4.200	48,3	48,8	48,0	48,5
Pufferhöhe über SO	1.025	11,8	11,9	11,8	11,9
Lokgesamtachsstand	6.000	69,0	69,0	68,5	69,0
Kuppelraddurchmesser	1.350	15,5	15,5	15,5	15,5
Lauftraddurchmesser	1.000	11,5	11,4	11,2	11,3
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	1,2	1,2	0,8

Über die Rampe sind es mindestens fünf, auch wenn es dann zum leichten Schleudern der Tenderlok kommt.

Stromabnahme

↑ **Fleischmann/Piko** – Die Maschinen aus Nürn-

berg und Sonneberg ziehen alle Kuppelradsätze sowie die Vorlaufräder über rückseitige Schleifkontakte zur Stromabnahme heran, sodass auch ausgedehntere Weichenstraßen weitgehend ruckfrei durchfahren werden können.

Zum Vorbild der Baureihe 91³⁻¹⁸

Mit 2.055 für die Kgl. Preussischen Staatseisenbahnen zwischen 1900 und 1913 gebauten Tenderlokomotiven war die Gattung T 9³ eine erfolgreiche Dampflok-Konstruktion für Nebenbahndienste. Weitere 133 Maschinen gingen an die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und 23 an andere deutsche Bahnverwaltungen. Laufleistungen und Leistung der T 9³-Maschinen waren zufriedenstellend: Ein Zug von 300 Tonnen konnte in der Ebene mit 65 km/h befördert werden, auf leichten Steigungen immerhin noch 315-Tonnen-Züge mit 45 km/h. Der Aktionsradius mit

aufgefüllten Betriebsstoffen von sieben Kubikmetern Wasser und bis zu 2,8 Tonnen Kohle betrug rund 100 Kilometer. Zu finden waren diese Loks vor Personen- und Güterzügen, aber auch im Rangierdienst und zur Bedienung von Anschlussbahnen. Zur DRG gelangten noch rund 1.500 Loks dieser Bauart, die bis in die Nachkriegszeit aktiv waren. Bei der DB wurde 91 1595 des Bw Krefeld als Letzte ihrer Art im Juli 1964 ausgemustert. Bei der DR schieden die letzten vier Maschinen Ende der 1960er-Jahre aus. Erhalten geblieben sind sechs Museumsmaschinen. PW

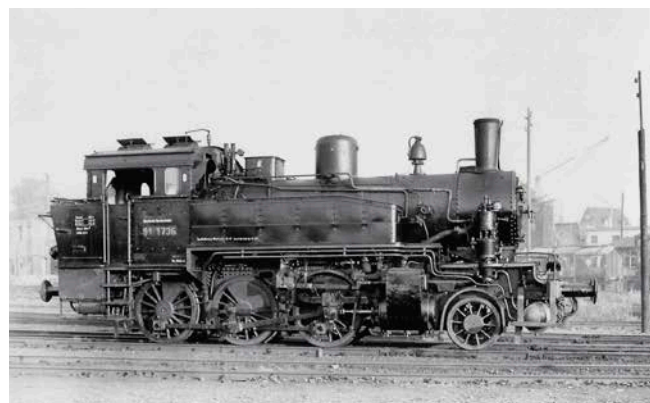
➔ **Liliput** – Diese Maschine nutzt lediglich alle Kuppelradsätze zur Stromabnahme, was aber durchaus genügt, um Weichenstraßen sicher zu durchfahren.

Wartungsfreundlichkeit

↑ **Fleischmann** – Die Lok wird, wie seinerzeit bei Fleischmann üblich, in einer Blister-Verpackung im Karton geliefert. Die Bedienungsanleitung ist knapp, aber ausreichend. Zum Öffnen der Maschine müssen drei Schrauben gelöst werden, die gut erreichbar sind. Der Motor ist dann sehr gut zu warten. Zum Tauschen der Haftreifen müssen Kuppelstangen und Steuerung am Treibradsatz gelöst werden.

↑ **Liliput** – Geliefert wurde das Modell ebenfalls im Blister in einem doppelwandigen Karton. Dieser beinhaltet auch eine umfassende Gebrauchsanleitung. Um zum Inneren des Modells zu gelangen, genügt das Lösen einer Schraube am Zylinderblock. Der Decoder kann leicht unterhalb der Platine eingesetzt werden. Der Motor ist für Wartungsarbeiten leicht zugänglich.

➔ **Piko** – Diese 91er wird ebenfalls in einem Blister im doppelwandigen Karton geliefert. In dessen Rückwand ruht in einem Schubler die Anleitung des Modells, das auf einem Kunststoffträger steht. Zum Abnehmen des Gehäuses genügen das Lösen einer Schraube unter der Deichsel des Vorläufers sowie das vorsichtige Abheben des Führerhauses. Neben dem Stehkessel befinden sich zwei weitere zu lösende Schrauben zum Abheben des Kessels. Dieser gibt den metallenen Führerboden frei. Unter diesem sitzt eine kleine Platine, die nur aufgesteckt ist. Unter ihr sitzt der Decoder des Modells. Die Schrauben unter den Wasserkästen sind nicht zu lösen, da



Carl Bellingrodt/Slg, TechnikMedia

diese nur Ballast sind. Wer die Haftreifen wechseln möchte, muss die vorderen Kuppelstangenbefestigungen lösen.

TECHNISCHE WERTUNG

- ↗ Fleischmann (1,6)
- ↗ Liliput (1,9)
- ↑ Piko (1,3)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

↗ **Fleischmann** – Die Nürnberger nutzten seinerzeit die Möglichkeiten der Kunststofftechnik, um die Details der Lok in der gewünschten Filigranität wiederzugeben. Zahlreiche Leitungen und Griffstangen sind freistehend montiert. Der Kohlekasten des Tenders ist geschlossen nachgebildet. An den Pufferbohlen sind die Kuppelkästen und Bremsahne angedeutet. Der markante Luftbehälter schwenkt mit der Deichsel aus.

↗ **Liliput** – Schon vor der Überarbeitung durch Bachmann gefiel das Modell durch freistehende Griffstangen und Leitungen am metallenen Kessel. Die Nietnachbildungen der Wasserkästen überzeugen bis heute ebenso wie die Kohleimitation im offenen Kohlekasten. Auf dem Führerhausdach sind Niete und sogar feine Dachhaken nachgebildet.

↑ **Piko** – Die Messlatte in puncto Optik lag hoch, bereitete den Konstrukteuren aber keine Probleme. Details wie Anstellräder und Sandfallrohre, filigrane Leitungen und Griffstangen am Kessel, saubere Verglasungen und die Berücksichtigung der jeweiligen Unterschiede sind optisch hervorragend. Und dass der Führerstand mit Stehkessel nachbildung und weitgehend

HO-Urahn mit Besonderheiten

Die preußische T 9³ gab es als DR-Baureihe 91³⁻¹⁸ bereits 1965 als Hruska-HO-Konstruktion. Weil Zugkraft auf Modellbahnanlagen schon damals wichtig war, sind bei diesem Tenderlokomodell nicht nur die drei Kuppelradsätze angetrieben, sondern übers Getriebe auch der Vorlauf radsatz. Möglich macht das trotz der nötigen Seitenverschiebbarkeit ein breiteres Zahnrad. Das damals wegweisende Modell in der DR-Ausführung mit hohem Kohlekastenaufbau erlebte 1992 eine Nachauflage in zwei Serien mit den unterschied-

lichen Betriebsnummern 91 791 und 338. Natürlich waren die Kesselleitungen am Gehäuse angeformt, die Bremsen nicht nachgebildet und auch die Fensterscheiben fehlten. Zudem erlaubte der Motor keinen Führerhausdurchblick, waren die Stromabnehmer an den Radsätzen deutlich sichtbar und auch keine Beleuchtungen vorhanden. Während diese Modelle zu DDR-Zeiten teuer gehandelt wurden, sind die Tenderloks heute zu Preisen zwischen 60 und 90 Euro auf Auktionsplattformen im Netz verfügbar. *MKL*



Das Hruska-HO-Modell wurde 1992 als Replik aufgelegt. Der Besitzer stattete es mit einem Tendaraufsatz aus Holz aus

freiem Raum fürs Personal punkten kann, soll außerdem betont sein.

Fahrgestell und Räder

↑ **Fleischmann** – Die Gestaltung des Fahrwerks der Maschine entspricht noch heutigen Ansprüchen. Die metallenen Räder sind sehr filigran, die Achsnaben korrekt und farbig ausgelegt. Auch die Bremsnachbildungen stechen hervor. Unter den Puffern befinden sich Rangierertritte. Sogar die Fangschlingen an den Treibstangen wurden angedeutet. Die metallene und genietete Steuerung ist dunkel brüniert, lediglich der farbig angepasste Kreuzkopf besteht aus Kunststoff.

↗ **Liliput** – Die älteste Konstruktion setzte seinerzeit bereits Maßstäbe. Auch hier sind die Radsätze aus

Metall gefertigt – ebenso die komplett vernietete Steuerung. Lediglich deren Befestigung an den Radsätzen mit Schlitzschrauben genügt nicht mehr heutigen Vorstellungen. Der Rahmen und die Bremsen sind entsprechend den damaligen Möglichkeiten nachgebildet. Griffe unterhalb der Puffer finden sich ebenfalls.

↑ **Piko** – Das Fahrwerk der kleinen Preußin überzeugt vollauf. Das Gestänge ist filigran und komplett inklusive Antrieb des Ölers dargestellt. Die Kunststoff- und Metallteile sind farblich angeglichen. Unter den Puffern sitzen Griffe, und es gibt eine digital schaltbare Fahrwerksbeleuchtung, was die schönen Räder hervorhebt. Zu den lobenswerten Details zählen die Fangbügel der Treibstangen und die Feinheiten der Bremsanlage.

Farbgebung

↗ **Fleischmann** – Die Farbgebung der Lok ist in allen Teilen gut und seidenmatt aufgetragen. Der Glanzgrad entspricht einem frisch revidierten Vorbild. Im Fahrbereich sind Kunststoff- und Metallteile gleichfarbig.

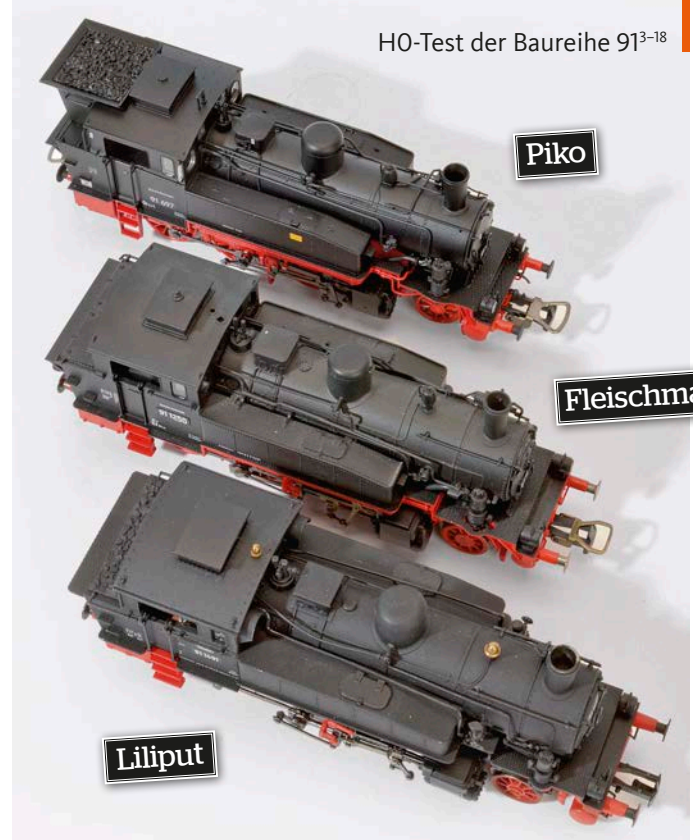
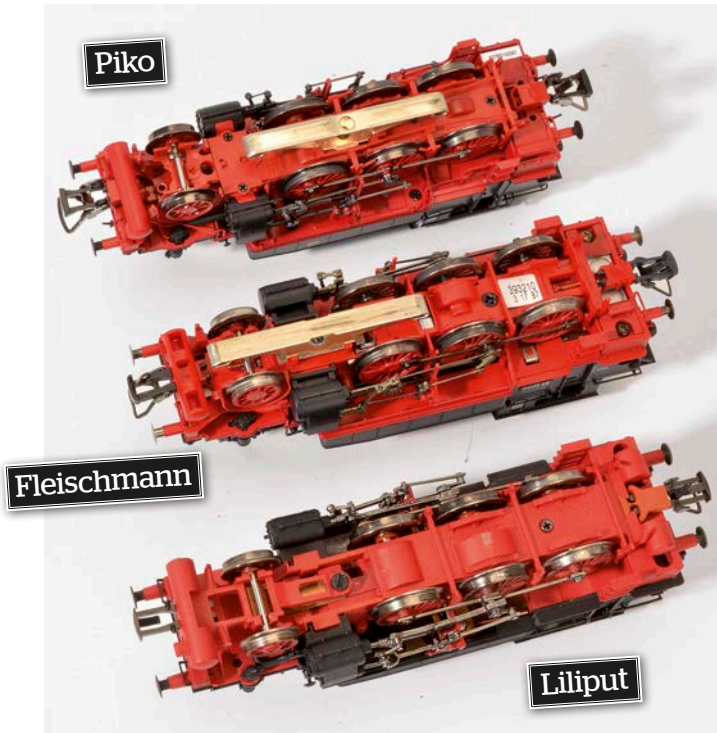
↗ **Liliput** – Die Farbgebung der Lok ist in allen Teilen gut, allerdings neigen die Modelle bereits nach kurzer Zeit zu Farbabplatzungen. Daher finden sich etliche Gebrauchtmodelle nachlackiert oder mit Patinierungsspuren überdeckt. Die Farbtrennung zwischen Aufbau und Chassis ist sauber und korrekt.

↑ **Piko** – Wie es sich für eine Neukonstruktion gehört, sind Lackierung und Farbgebung des Modells tadellos und geben den Rawfrischen Abnahmestandard exzellent wieder. Auch hier sind die Trennkanten sauber und die Glanzgrade gut getroffen.

Beschriftung

↑ **Fleischmann** – Die Lok 91 1250 ist im Zustand nach ihrer Bremsrevision vom 21. März 1949 in Frankfurt-Nied nachgebildet und dem Bahnbetriebswerk Wiesbaden der Bundesbahndirektion Frankfurt (Main) zugewiesen. Die Beschriftung der Tenderlokomotive ist entsprechend der Vorbildsituation stimmig und unter der Lupe scharf lesbar. Die Lokschilder sind sogar erhaben ausgeführt.

↗ **Liliput** – Die Lok 91 1491 ist im Zustand der Epoche III nach ihrer Revision am 13. Dezember 1958 dargestellt. Sie gehört zur Bundesbahndirektion Köln und ist dem Bw Köln Bbf zugewiesen. Ihre Beschriftung am Führerhaus ist korrekt und unter der Lupe gestochen scharf. Allerdings sind keine erhabenen Lok- und DB-Schilder zu sehen.



Oben die beiden an den Mittelschleifern gut erkennbaren Wechselstrom-Modelle von Piko und Fleischmann, darunter die Gleichstrom-Lokomotive ohne Haftreifen von Liliput, die erwartungsgemäß bei der Zugkraftmessung Punkte einbüßte

Diese Ansicht zeigt, wie unterschiedlich die Führerhaasdächer und Tendraufsätze bei den drei Testmodellen gestaltet wurden, während sich die Kesselbestückung durchaus ähnelt und auch die Glocke nicht fehlt *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)*

↑ Piko – Alle Anschriften der Maschine sind korrekt und gestochen scharf wiedergegeben. 91 697 gehört als Reichsbahn-Lokomotive der Epoche III zum Bw Reichenbach der Rbd Dresden und hatte die letzte Zwischenuntersuchung am 15. Januar 1966 im Raw Halle (Saale). Die Lokschilder heben sich aufgrund des abweichenden Schwarztönen gut von den Umgebungsflächen ab.

Beleuchtung

Analog schalten alle Modelle nur zwischen drei weißen Laternen in Fahrtrichtung vorwärts um. Die warmweiße Lichtfarbe entspricht bei allen Modellen dem Vorbild.

↑ Fleischmann – Die Beleuchtung des Modells fällt analog, wie eben beschrieben, digital leider unbefriedigend aus. Schluss- oder Rangierlicht waren seinerzeit nicht üblich. Auch gibt es keine Führerstands- oder Fahrwerksbeleuchtungen. Positiv ist anzu-

Fahrwertetabelle

	Fleischmann 91 1250 DB	Liliput 91 1491 DB	Piko 91 697 DR
Langsamfahrtverhalten			
v_{min} analog	4,5 km/h bei 2,5 V~/195 mA	6,5 km/h bei 2,3 V~/245 mA	5,5 km/h bei 1,7 V~/161 mA
v_{min} digital	3,5 km/h bei FS 2 von 28	–	2,5 km/h bei FS 2 von 28
Streckenfahrtverhalten			
$v_{Vorbild}$ analog	65 km/h bei 10,1 V~/235 mA	65 km/h bei 10,2 V~/280 mA	65 km/h bei 9,4 V~/216 mA
$v_{Vorbild}$ digital	65 km/h bei FS 25 von 28	–	65 km/h bei FS 23 von 28
v_{max} analog	82 km/h bei 16,0 V~/270 mA	83 km/h bei 12,0 V~/345 mA	80 km/h bei 16,0 V~/235 mA
v_{max} digital	70 km/h bei FS 28	–	75 km/h bei FS 28
Ausrollweg aus v_{max} analog	5 cm	10 cm	12 cm
Ausrollweg aus v_{max} digital	30 cm	–	65 cm
Zuglast Ebene analog	45 g bei 16,0 V~/450 mA	35 g bei 12,0 V~/390 mA	60 g bei 16,0 V~/340 mA
Zuglast Ebene digital	45 g bei FS 28	–	60 g bei FS 28

merken, dass das Modell weiß ausgelegte Loklaternen besitzt.

↑ Liliput – Analog besitzt diese 91er den klassischen Lichtwechsel Weiß/Aus. Auch mit nachgerüstetem Decoder würde sich daran nichts ändern. Sonderfunktionen in Sachen Licht fehlen naturgemäß bei Analogloks, auch sind die Laternen dunkel.

↑ Piko – Analog besitzt die Tenderlok den klassischen Lichtwechsel Weiß/Aus. Die LED-Beleuchtung kann hier digital getrennt nach Seiten geschaltet werden. Hinzu kommt eine schaltbare Führerstands- und Fahrwerksbeleuchtung. Für zusätzliche Lichteffekte sorgt das Feuerbüchsfackern.

OPTISCHE WERTUNG

- ↑ Fleischmann (1,4)**
- ↑ Liliput (2,0)**
- ↑ Piko (1,0)**

Fleischmann

Liliput

Piko



Vergleich der Dampflokfronten der drei Testkontrahenten: Sie weisen recht unterschiedliche Lösungen in puncto Loklaternen und Beleuchtung sowie Kupplungsbefestigung auf *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)*

FAZIT DES TESTERS

Obwohl zwischen den Konstruktionsjahren der Modelle mehrere Jahrzehnte liegen, sind die Differenzen zwischen den Kandidatinnen eher klein.

Der Grund liegt in den Ansprüchen der Konstrukteure, immer wegweisend sein zu wollen, was sich besonders am Sonneberger Tenderlokomodell manifestiert.

zeichneten Ruf der einstigen Nürnberger H0-Modelle. Optisch durchaus noch auf der Höhe der Zeit, betreffen die Schwächen vor allem die Zugkraft durch das fehlende Eigengewicht. Werkseitig zwar längst vergriffen, können Gebrauchtmodelle vor allem preisbewusste Fans von Nebenbahngarnituren oder kleinen Rangiereinheiten durchaus noch begeistern.

Anlageneinsatz zu überzeugen und ist auch leicht zu digitalisieren. Die nicht ganz überzeugenden Langsamfahreigenschaften machen die Lok jedoch nur für den Zugsinsatz auf der Strecke interessant. Leider sind viele Gebrauchtmodelle aufgrund beschädigter Griffstangen, Kesselleitungen sowie schwankender Qualität bei der Farbgebung recht reparaturaufwändig.

die Neukonstruktion aus Thüringen durch sehr gute Fahrwerte und eine optisch tadellose Erscheinung. Vor allem im Digitalbetrieb gefällt das Modell durch den hohen Spielwert mit zusätzlichen Lichteffekten, abrufbaren Ansagen und zahlreichen Betriebsgeräuschen. Der Preis ist zwar happig, aber dem Gebotenen angemessen.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

↗ **Fleischmann (1,5)** – Diese Tenderlok unterstreicht den ausge-

↗ **Liliput (1,9)** – Die betagte Konstruktion vermag im analogen

↑ **Piko (1,2)** – Die Bestnote in unserem Tenderloktest sichert sich

So haben wir bewertet:

Die einzelnen Testkriterien werden mit Qualitätspfeilen bewertet: ↑ entspricht der Schulnote „Sehr gut“ (1), ↗ „Gut“ (2), → „Befriedigend“ (3), ↘ „Genügend“ (4) sowie ↓ „Ungenügend“ (5).

Die Zwischenwertungen für die Testblöcke *Technik* und *Optik* werden ermittelt, indem rechnerisch die Summe aller „Noten“ durch deren Anzahl geteilt wird. Auch die Gesamtwertungspfeile im *Fazit* werden auf diese Weise aus allen beurteilten Testkriterien ermittelt. Ab einem Wert von x,5 und schlechter wird der nächstschlechtere Wertungspfeil vergeben. *em*

Tenderlok-Trio von Piko mit einigen Detailunterschieden



Piko legte nicht nur die in diesem Test herangezogene DR-Epoche-III-Tenderlok der Baureihe 91³⁻¹⁸ auf (Mitte), sondern auch Maschinen der Deutschen Bundesbahn (rechts) und den polnischen PKP (links). In unserer Draufsicht wird deutlich, dass bei den Varianten durchaus allerhand formtechnisch geändert wurde, was sich besonders am Führerhausdach und dem rückseitigen Kohlenkasten, aber auch an den Wasserkästenaufbauten und dem Dampfdom zeigt

Ausgabe verpasst?

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

Je
Ausgabe
100 Seiten
ab €12,90



Best.-Nr. 02220



Best.-Nr. 02173



Best.-Nr. 02124



Best.-Nr. 02234



Alle in Print vergriffenen Titel sind als eMag-Version verfügbar. Dazu einfach Gratis-App downloaden unter modelleisenbahner.de/app

Online bestellen unter:

modelleisenbahner.de/schule



EXKLUSIV FÜR SIE ALS ABONNENT



Ihre Zusatz-Vorteile im PlusAbo
GRATIS FÜR SIE als Print-Abonnt

- › 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

So erhalten Sie Zugriff auf Ihre digitalen Gratis-Ausgaben
eisenbahn.de/plusabo



Buch & Film

Zeitreise durch Unterfranken

Schienenwege gestern und heute

Daniel Brüser/Korbinian Fleischer – 127 S., 197 Farb-/40 Schwarzweiß-Abb./2 Karten – 39,99 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-96807-998-1



Schon Wolfgang Löckel (1953–2021) hatte die Idee zu diesem Buch, doch sein früher Tod brachte das Projekt zum Stillstand. Nun nahmen sich zwei andere Autoren der Idee an, im Rahmen der GeraMond-Reihe „Schienenwege gestern und heute“ auch die Region Unterfranken in Einst-und-jetzt-Vergleichsfotos vorzustellen. In insgesamt fünf logisch gegliederten Kapiteln widmet sich das Buch den Bahnen „Rund um den Spessart“, „Im Maintal“, „Im Grabfeld und den Haßbergen“, „Im Ochsenfurter Gau“ sowie „Am Fuße der Rhön“. Eine kurze Einleitung führt den Leser am Anfang jedes Kapitels in die bahntechnischen Gegebenheiten der jeweiligen Region ein, ehe die konkreten Betriebssituationen mit den Vergleichsfotos und einer kurzen Beschreibung der Verhältnisse vor Ort folgen. Der Bogen der historischen Aufnahmen spannt sich von der frühen Nachkriegszeit bis in die 1980er-Jahre hinein, während die heutigen Gegenstücke in den letzten fünf Jah-

ren entstanden und den Wandel in der Region offenbaren.

Fast immer gelang es, die heutigen Motive vom gleichen, oft mühsam aufzuspürenden Foto-standpunkt aus aufzunehmen. Oft muss man sich wundern, wie stark die Veränderungen in einigen Gegenden Unterfrankens innerhalb weniger Jahrzehnte ausfallen und wie wenig heute nur noch vom einst ausgedehnten Streckennetz „in der Fläche“ übrig ist. Das durchgehend gut bebilderte und sauber gedruckte Buch setzt der eher im Schatten größerer Magistralen stehenden Eisenbahnregion Unterfranken ein kleines Denkmal. OS

Die Geschichte der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagen-gesellschaft (DSG)

Band 2: Die Ära Karl Mutz von 1950 bis Ende 1963

Armin Gärtner – 188 S., 50 Farb-/140 Schwarzweiß-Abb./15 Zeichng. – 53,00 € – Eisenbahn- und Heimatmuseum e. V., Erkrath-Hochdahl – ISBN 978-3-00-081838-7



Die DSG war einst fester Bestandteil jeder Bahnreise und wurde doch kaum wahrgenommen: Vielleicht deshalb wurde ihre Geschichte zuvor nicht systematisch dokumentiert und gezielt erforscht. Armin Gärtner gebührt das Verdienst, dieses Stück deut-

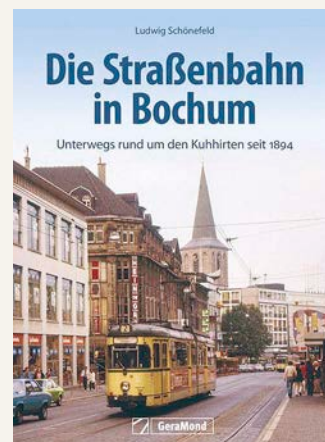
scher Eisenbahnhistorie vor dem Vergessen bewahrt zu haben. Mit dem vorliegenden zweiten Band beschreibt er ausführlich den Verlauf der Unternehmensgeschichte bis Ende November 1963. Zusammengetragen und bestens aufbereitet wurden Konsolidierung und Ausweiten des Betriebs ab 1950. Den ersten DSG-Geschäftsführer, Karl Mutz, erleben wir als Menschen, der beharrlich und zielstrebig für sein Unternehmen kämpfte, aber auch immer wieder beim Aufsichtsrat und wohl auch beim Personal aneckte. Dabei war es stets um die Finanzen der DSG schlecht bestellt und stellte sie vor größte Herausforderungen. In völlig neuem Licht erscheinen plötzlich der DSG-Gliedertriebzug „Komet“, die 17 Speise- und Barwagen des deutschen TEE oder die ersten beiden Buckelspeisewagen für den „Rheingold“, an denen sich das Unternehmen auf Geheiß der DB endgültig erhoben hat. Geld für den vollständigen Ersatz der alten Speisewagen war schließlich nie da. Gärtner hat das wenige zuvor Bekannte mit völlig neuen Erkenntnissen ergänzt, eingeordnet und gut erläutert. Garniert mit aussagekräftigen Fotos liegt hier das Standardwerk zu einem spannenden Teil der Bahntochter-Geschichte vor. HSP

Die Straßenbahn in Bochum

Unterwegs rund um den Kuhhirten seit 1894

Ludwig Schönefeld, 153 S., 71 Farb-/86 Schwarzweiß-Abb. – 29,99 € – GeraMond Media, München – ISBN 978-3-89702-179-4

Siemens & Halske erhielt am 9. August 1893 den Vertrag für Bau und Betrieb der Tram von Bochum nach Herne. Ab März 1896 folgten weitere Strecken. 1899 konnte die Inbetrieb-



nahme des vierten Streckenastes des Bochumer Netzes erfolgen und 1905 gab es bereits 14 Linien. In Hattingen bestand eine Verbindung zur Wuppertaler Straßenbahn, und auch Witten und Wanne wurden erschlossen. Der erste Betriebs-hof befand sich auf der Vörderstraße, ehe er Mitte der 1920er-Jahre in die Wiemelhauser Straße/Ecke Ottostraße verlegt wurde, wo in einer zwanziggleisigen Halle rund 200 Fahrzeuge Platz fanden.

Die 1950er-Jahre waren von einem Zukunftskurs für die zerstörten Städte geprägt, wovon auch die Streckenführung der Bochumer Straßenbahn profitierte. 1967 erfolgte der Bau einer neuen Universitätslinie zwischen der Friederikastraße und dem Campus in Querenburg. Ab 1989 wurde der Betrieb der normalspurigen Stadtbahnlinie U35 aufgenommen und eine Betriebswerkstatt auf dem Gelände der Schachtanlage der Zeche Vereinigte Constantin der Große in Bochum-Riemke errichtet. Der unterirdische Vorlaufbetrieb konnte 1979 zwischen der Rampe Bergmannsheil und Bochum Hbf eröffnet werden. Den Abschluss fand der Tunnelbau dann mit der Inbetriebnahme des Innenstadttunnels im Januar 2006. All das und viel Wissenswertes zu den verschiedenen Straßenbahnfahrzeugen aus allen Epochen sind in dieser empfehlenswerten Chronik vereint. TF

Eisenbahn-Album Schlesien

Band 1: Elektrischer Betrieb
1911–1945

Autorenteam – 296 S., 108
Farb-/51 Sepia-/801 Schwarz-
weiß-Abb. – 69,00 € – SOEG
Verlag/SSB Medien, Zittau –
ISBN 978-3-9826224-7-7



Endlich ein Werk, das uns das bislang kaum beachtete Schlesien näherbringt! Der opulent bebilderte Band zeigt alles, was rund um die Strecken bei Görlitz, Lauban, Hirschberg, Polaun und Tannwald einst abgelichtet wurde. Da gibt es zu jedem vorgestellten Streckenteil einen Ausschnitt aus alten Landkarten, dazu Gleispläne von Bahnhöfen und Auszüge von Kursbüchern. Viele Aufnahmen zeigen Streckenführungen, Viadukte, Kunstbauten, Umformstationen und Bahnhöfe – vereinzelt sogar aus der Luft. Dass eine Bahn nicht ohne Menschen funktioniert, wird anhand mehrerer Bilder dokumentiert, auf denen Passagiere und/oder Bahnpersonal das Motiv bestimmen. Aber auch Landschaftsaufnahmen rund um die betroffene Strecke kommen nicht zu kurz. Eine Besonderheit im Buch ist die frühe Elektrotraktion im Riesengebirge, da hier in den Epochen I und II viele Triebfahrzeugbauarten getestet wurden. Insofern wimmelt es von Aufnahmen von EP 211/212, E 17/18, E 21, E 44, E 50⁴, E 90 oder E 95 sowie den Triebwagen ET 25, ET 87 und ET 89 „Rübezah“. Ein wahrlich beeindruckendes Werk, das die zahlreichen Facetten des Eisenbahnwesens Schlesiens aufzeigt. Der zweite Band wird bereits für nächstes Jahr angekündigt. *WB*

Die Baureihe 41

Band 1: Geschichte, Technik,
Umbauten, Einsätze

Peter Melcher, 336 S., 38 Farb-/
396 Schwarzweiß-Abb. –
54,00 € – EK Medien, Freiburg
– ISBN 978-3-8446-6044-9



Es gibt Dampflok-Baureihen, die in derart großer Stückzahl beim Vorbild unterwegs waren, dass man bei rückwärtsgerichteter Betrachtung auf eine enorme Faktenlage und einen überbordenden Fotobestand blickt. Die sogenannten „Ochsenloks“ der Reichsbahn gehörten zweifelsfrei dazu, denn immerhin liefen von diesem Einheitsloktyp zu DRB-Zeiten 366 Maschinen aus den Montagehallen der neun beteiligten Lokfabriken. Auch nach dem Krieg rollten die D-Kuppler noch bei DB und DR und wurden sogar mit Neubau- bzw. Reko-Kesseln modernisiert. Schluss mit diesen Loks der Bauart 1'D1'h2 war erst Ende 1987, als 41 1150 im Bw Staßfurt abgestellt wurde.

Diese große Einsatzspanne und die weite Verteilung der 41er über ganz Deutschland bewog den EK dazu, zwei Bände aufzulegen. Das erste Kapitel beschreibt die Ursprungsversion als Einheitslok, gefolgt von zwei Blöcken zu den Umbauten bei Bundes- und Reichsbahn. Weitere rund 40 Seiten sind dem Betriebsmaschinendienst bei den diversen Bahngesellschaften gewidmet.

Das Gros des Buchs beschreibt reichhaltig illustriert und um Statistiken und Umlaufpläne ergänzt die Betriebseinsätze bei den Direktionen des Buchstabenbereichs B wie Berlin bis H wie Hamburg, während Hannover bis Wuppertal im ebenfalls schon lieferbaren zweiten Band (ISBN ...-6045-6) enthalten sind, der obendrein Informationen zu Instandhaltung, Kolonnen-, Heiz- und Museumsloks, Unfällen, Verschrottungen sowie allerhand Statistiken bietet. *PW*

Die ÖBB-Reihe 78

Fahrzeuggeschichte

Johann Blieberger/Josef Pospichal – 120 S., 10 Farb-/107
Schwarzweiß-Abb. – 39,00 € –
BAHNmedien.at, Wien/Öster-
reich – ISBN 9 783903 177710



Als Reihe 729 beschaffte die BBÖ 16 leistungsstarke Tenderloks mit Achsfolge 2'C2'. Zehn nachbestellte Einheiten wurden bereits von der Deutschen Reichsbahn übernommen, die die Reihe als 78.601 bis 626 einordnete. Alle Loks überlebten den Krieg und fuhren bei den ÖBB unter gleichen Ordnungsnummern. Eine enorme Leistungssteigerung erfuhren diese Loks ab 1953 durch den Einbau des Giesl-Ejektors und einer Siederohrdrosselung. Die ganzseitigen Fotos im Buch bestreichen den Zeitraum von 1955 bis 1970. Neben beiden Auspuffsystemen sind auch die unterschiedlichen Windleitbleche zu sehen. Gezeigt werden alle 26 Loks vor Reisezügen des Nah- und Schnellfernverkehrs. Da

das Einsatzgebiet dieser Reihe recht ausgedehnt war, können wir Loks in Ober- und Niederösterreich genauso beobachten wie in Wien und der Steiermark sowie am Semmering. *WB*

Dampflokomotiven im Planverkehr noch um 2020

Bilder-Buch-Bogen

Otto Leiß/Werner Prokop –
176 S., 390 Farb-Abb. – 45,00 € –
RMG Verlag, Wien/Öster-
reich – ISBN 978-3-902-
89496-0



Zwei Schwerpunkte umfasst dieser Band: dampfbespannte Reisezüge rund ums polnische Wolstzyn und im Schmalspurnetz von Środa Miasto nach Zaniemyśl sowie der Bahnbetrieb rund um das Kohlerevier im bosnischen Tuzla. Star des ersten Abschnittes ist die polnische Dampflokreihe O149 mit meist kurzen Reisezügen am Haken. Aber auch noch aktive Pt47-Maschinen sind zu sehen. Ganz anders die Situation in Serbien, wo 33er – also ehemalige Loks der Baureihe 52 – Rangier- und Übergabedienste in den Kohlenabbaugebieten bei Šikulje verrichten. Im schon stillgelegten Kohlenbergbau von Kukinje konnten noch abgestellte, verrostete Rangierloks und C-Kuppler der Reihe 62 fotografiert werden. Abschließend wird dem Schmalspurnetz von Banovići ein Besuch abgestattet. *WB*

Fachhändler und Fachwerkstätten

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

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

elriwa[®]
Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör



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

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - 0 - HO - TT - N - Z - Schmalspuren

www.elriwa.de

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten
Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo. - Fr. 09:00 - 17:00 Uhr | Sa. 09:00 - 15:00 Uhr



MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

MÄRKLIN & SPIELWAREN
Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, **KEINE** Versandlisten!

100 Jahre Seit über 100 Jahren für Sie da! **100 Jahre**

Wilmersdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00 Uhr

**eisenbahn
Modellbahn magazin**

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

Kleine Bahn-Börse

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht.
Bitte senden Sie ihre Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

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

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-kepler.de

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

Suche Modellbahn-Sammlung in Spur N und Z, gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör. Freundliche, fai-

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

www.Modellbau-Gloeckner.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. 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

Straßenbahn Bielefeld HO
www.bus-und-bahn-und-mehr.de

Suche und verkaufe: **US - Messing-lokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo EUR 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen EUR 500 DRG 06 001 von Lemaco EUR 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.ho-module.eu
Lasercutbausätze

www.kisten-klaus.de

www.lokraritaetenstuebchen.eu

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

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

49 Jahre
modellbahnen & modellautos **Turberg**

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche! Günstige Preise bei qualifizierter Beratung! Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!

Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr • Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin • Tel. 030/2199900 • Fax 2199 9099 • www.turberg.de

haar

Neuheitenliste 2026

News 2026 gratis anfordern!

Alle Fabrikate, Preise, Liefertermine

28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
e-mail: info@haar-lilienthal.de

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

Sammlungen Einzelstücke Raritäten

ANKAUF

MICHAS BAHNHOF
Nürnberger Str. 24a
10789 Berlin
Tel 030 - 218 66 11
Fax 030 - 218 26 46
Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
www.michas-bahnhof.de



Riesig!

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

Modellbahn Apitz

günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten

Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de



Das Fachgeschäft auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90



eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

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

Kleine Bahn-Börse

www.modellbahn-keppler.de

Verkaufe Hobby Trade Dampflok HT 150470 DC 1:87 DSB Iitra F 470 Exklusiv Sammlermodell F2010 ApS. Fahrzeug mit Originalbox im neuwertigen Zustand und allen Dokumenten Preis 680 EUR. Info: Tel. 0212/591441

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,80 EUR bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

www.ho-module.eu

FREMO Module und Gleisanlagen

Biete Schattenbahnhof für 15 Züge aber nicht nebeneinander, sondern untereinander. Als Paternoster befördert er den gewünschten Zug an die Ausfahrtöffnung. Der Paternoster gleicht einem Schrank, dessen Vorderseite Einsicht und Zugriff erlaubt. Maße: Länge: 1,60 m, Breite: 0,45 m, Höhe: 1,44 m. Geeignet für Spurweiten ab Ho und kleiner. Wolfgang Giensch Neubrandenburg, Kastanienweg 4. w.giensch@web.de. Tel.: 0395/37951990.

Ich bitte um telefonische Nachfrage.

Traumhafte Ho-Anlage, 2L, U-Form, ca 2 x 6,5 x 3,5 m Überwiegend fertiggestellt, DB Ep. III, 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

Von ROCO 5 große Autotransportwagen beladen mit je 8 BMW-Modellen (40 St.) und von ROCO 3 Großraum Güterwagen Sondermodelle mit BMW-Werbung. EUR 250,00. Und ca. 160 Modellautos aller Marken. PKW - LKW - Busse. EUR 200,00 von Privat Friedrich Tel. 06571952975

Gesuche HO

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Braua 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. Angebote 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 Ver-

kauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin Ho Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für

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 -
MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
44141 Dortmund

Telefon 0231/ 41 29 20

info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

www.modellbahn-kramm.com

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, ✉ info@modellbahn-kramm.com

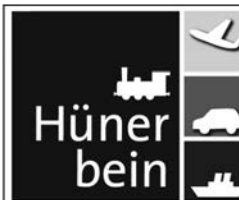


YouTube Facebook

Ständig neue Angebote und
aktuelle Informationen

Preiswerter und sicherer
Versand – weltweit

Seit über 40 Jahren
für Sie am Zug



Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

Modell Center Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

Kleine Bahn-Börse

Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.jbmodellbahnservice.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen

Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de - Danke.

Spur Z, N, TT, HO, Spur 1, suche laufend Modellbahnen aller Marken, Märklin, Roco, Fleischmann, LGB usw. einfach alles anbieten. Baue auch Anlagen ab. Ich komme persönlich vorbei und garantiere eine seriöse Abwicklung. Kaufe und alles Zubehör wie z.B.

Modellautos!!! Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle!!! Sigi Nann, 88339 Bad Waldsee, 0176 63212615 oder signann56@gmail.com

www.wagenwerk.de

Feine Details und
Eisenbahnmodelle

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

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

Märkl.-Modelleisenb., jede Spur-

weite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603 oder per E-Mail: albue@t-online.de.

Ihre Ho-Modellbahn-Sammlung/-

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

Unser nächster

Anzeigenschluss ist der

02. April 2026

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



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-Profile, Miniaturketten

Ätztechnik

Mehr Infos bei: **SAEMANN Ätztechnik**
 Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
 Tel. 06331 / 12440
saemann-aetztechnik@t-online.de • www.saemann-aetztechnik.de

WERST
 MODELL BAHN UND BAU

WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
 Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de



Brücken - kundenspezifisch gefertigt Metal oder Kunststoff versch. Bauweisen

Vitrine - Schattenbahnhof Individuelle Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur IIm(G) Platz sparend - alle Züge sofort verfügbar

PATERNOSTER

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
 Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
 Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997

www.thiel-gleis.de



RITTER
 RESTAURATIONEN
 REPLIKA
 ERSATZTEILDienst

- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935–1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
 Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de



Kleine Bahn-Börse

Verkäufe Große Spuren

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

www.modellbahn-keppler.de

Professionell gebaute oe-Segmentanlage zu verkaufen, 9 Segmente. Aufbaufläche entweder in U-Form 4,40 (5,65) x 2,0 m oder im Winkel 4,40 x 5,50 m. Mit Hintergrundkulisse, 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

Liebmann / Stadtilm Spur o, 3 Loks, 41

Wagen, Schienen, Weichen, Zubehör bei Interesse Liste anfordern unter hussaz1@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.eisenbahnbuecher-online.de

Verkaufe von privat fast neue MIBA Jahrg. 1975-90 je 12 Hefte mit Einband pro Jahrgang zu je 30 EUR und Eisenbahn-Magazin Jahrgang 1990-2020 je

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, Aus-
wahl, preiswert“

www.modelleisenbahn.com

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

Verkaufe Märklin Metall (Metallbau
und Autos). Liste anforderbar bei jon.
witt@outlook.de.

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

www.d-i-e-t-z.de

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN
Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold,
LGB etc. Gerne große Sammlungen.
ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer
Anlage. Seriöse Abwicklung mit Bar-
zahlung. Henning OHG – Ankauf und
Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@
henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimat-
ungs- und Eigentumsschilder von Lo-
komotiven gesucht. Bitte alles anbie-
ten. Hannemann, Tel. 030-95994609
oder 0179-5911948.

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

Verschiedenes

www.modellbahnservice-dr.de

Deutsche Reichsbahn! SUCHE:
Kurbelwerk, Befehlsstab (Signalkel-
le), Haltmelder, Spiegelfeld, Schlüs-
selschalter, RFT - Rasselwecker 24 V
- Gleichstrom, DR - Mütze Größe 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 a l d ehemaliger Bahn-
hof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne
Aussicht. Tel. 07443-8877, www. Feri-
enhaus-Freudenstadt.de

Appartement in Großheirath: Liebevoll
ingerichtet 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-online.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, 04159
Leipzig Sam. 11.04., Leipziger Hotel,
Hallesche Str. 190, 36179 Bebra So.
03.05., Lokschuppen, Gilfershäuser Str.
12, 99867 Gotha Sam. 13.06., Stadthal-
le, Goldbacherstr., Jeweils von 10 bis
14:30 Uhr, Sylvia Berndt • Infos: Tel.
05656/923666; geschäftl.: 05651/5162;
Handy: 0176/89023526, E-Mail: jens-
berndt@t-online.de; www.modell-
bahnboerse-berndt.de

m o d e l l b a h n b ö r s e - b e r l i n
jeweils von 10 bis 14 Uhr
Herzog 0173 636 0000, 22.03. Sonntag
Hennigsdorf Stadtklubhaus

5. Rödentaler Modellbahnboerse;
29.03.2026, 10.00 Uhr - 15.00 Uhr;
96472 Rödental, Coburger Straße 7,
Gebäude 3; Infos über 0171 7990336
oder modellbahnfreunde-roedental.de

11.04.2026 + 12.04.2026; 42. Regen-
stauer Modellbahnboerse mit Mo-
dellbahnanlage, 10 - 15 Uhr, Eckert-Bi-
bliothek, Dr.-Robert-Eckert-Str. 3, 93128
Regenstau, Tel. 0941/46 10 54 05, www.
eisenbahnfreunde-regenstau.de

Ausstellung und Blechbahnboerse
vom 20.03.-22.03.2026, 10-18 Uhr,
Uhlh.-Mühle, 09337 Bernsdorf, Orts-
teil Hermdorf, Waldenburger Str. 14,
Info und Kontakt: 0172/3733337

Alle Termine ohne Gewähr.

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 523 • bettina.wilgermeir@verlagshaus.de



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

Neuheiten 2026 komplett und kompetent

116 Seiten! Neuheiten-Report 2026

Sonderausgabe Neuheiten 2026

MIBA
Leidenschaft Modellbahn

189 Hersteller • über 600 Abbildungen

Aktuell: Modelle, Motive, Meinungen

Sonderausgabe in Zusammenarbeit mit eisenbahn Modellbahn magazin

ISBN: 978-3-98702-290-6
Deutschland € 12,90
Österreich € 14,20
Schweiz CHF 20,60
Belux € 14,80
www.miba.de

Roco: BR 290 in HO (erscheint auch von Piko in HO)

Pola G

Saxonia: BR 03.10 in TT

Trix: eIT 1126 in HO

Roco: Papagei 477.0 in HO (erscheint auch von Märklin/Trix und MTB in HO)

Neuheiten-Report 2026

Joswood: Stammhaus Krupp in HO

Märklin: Voimag Schienen-Lkw in Z

Märklin: Baureihe 06 in HO

Merten: Figuren in HO

KM1: Baureihe 270 in 1

Pola: Fernsprecher in G

ESU: V 100 der DR in fünf Ausführungen in HO

Minitrix: Graffiti-Silberlinge in N

Auhagen: Waggondrehscheibe in HO

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 miba.de/report

Termine

28./29. März, Bitburg-Mötsch: Modellbahnausstellung im Gemeindehaus. Info: www.mec-lahnstein-koblenz.de

ab 1. April, Klütz: jeden Donnerstag/Freitag Fahrbetrieb auf „De Lütt Kaffeebrenner“. Info: www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de

3./4. April, Hamburg: Tage der offenen Tür bei den MEF. Info: www.mef-hamburg-walddoerfer.de

3.– 6./11./12./25./26. April, Steinbach: Dampffahrten. Info: www.pressnitzalbahn.de

3.–6. April, Sonderfahrten und Aktionen zu Ostern in: Aumühle (www.vvm-museumsbahn.de), Basdorf (www.berliner-eisenbahnfreunde.de), Bergedorf (www.geesthachtereisenbahn.de), Bochum (www.eisenbahnmuseum-bochum.de), Bruchhausen-Vilsen (www.museumseisenbahn.de), Chemnitz (www.schauplatzeisenbahn.de), Deinste (www.kleinbahn-deinste.de), Extertal (www.landeseisenbahnlippe.de), Galenbeck (www.mpsb-online.de), Gangelt (www.selfkantbahn.de), Gramzow (www.eisenbahnmuseumgramzow.de), Hamm (www.museumseisenbahn-hamm.de), Hohnstein (www.schwarzbachbahn.de), Kappeln (www.angelnerdampfisenbahn.de), Kassel (www.hessencourier.de), Koblenz (www.dbmuseum.de), Korntal (www.ges-ev.de), Leipzig (www.dampfbahnmuseum.de), Löbau (www.osef.de), Luckau (www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de), Lüneburg (www.heide-express.de), Magdeburgerforth (www.kj-1.de), Markersdorf-Taura (www.chemnitzalbahn.de), Mesendorf (www.pollo.de), Minden

(www.museumseisenbahn-minden.de), Norden (www.mkoev.de), Nördlingen (www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de), Oschatz (www.doellnitzbahn.de), Osnabrück (www.osnabruecker-dampflokfreunde.de), Radebeul Ost (www.traditionsbahn-radebeul.de), Ramsen (www.stumpfwaldbahn.de), Rottweil (www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de), Schönberger Strand (www.vvm-museumsbahn.de), Schönheide (www.museumsbahn-schoenheide.de), Schwarzenberg (www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de), Schwarzerde (www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de), Schwarzerde (www.ostertalbahn.de), Solms (www.feldbahnfortuna.de), Verden (www.kleinbahnexpress.de), Viechtach (www.wanderbahn.de), Wesel (www.hsw-wesel.de), Wismar (www.lokschuppenwismar.de), Witten (www.muttenthalbahn.org), Wittlage (www.museums-eisenbahn-minden.de), Zwettl/Österreich (www.lokalbahnverein.at)

ab 5. April, Walsrode: jeden Sonn- und Feiertag Fahrbetrieb. Info: www.museumsbahn-walsrode.de

11. April/7. November, Dresden: Modellbahn-Kleinserienmesse mit über 35 Ausstellern und Herstellern in der Johannsthalde. Info: www.hartmann-original.de

ab 11. April, Hettstedt: jeden Samstag Fahrtag auf der Mansfelder Bergwerksbahn. Info: www.bergwerksbahn.de

12. April, Bonn: Modellbahnausstellung in der Toni-Mai-Halle. Info: www.mec-bonn.de

12. April, Schöllkrippen: Modellbahnausstellung im Vereinsheim. Info: www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 10:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

Montag, 6. April

SWR, 0:15 Uhr bis 6:10 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

ab 12. April, Meuselwitz: jeden Sonntag Fahrbetrieb. Info: www.kohlebahnen.de

10. April, Oberwiesenthal: Führung durch die Lokwerkstatt. Info: www.fichtelbergbahn.de

11./12. April, Riedlhütte: Tage der offenen Tür im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-riedlhuette.de

11./12. April, Dresden: Dampfloktreffen im Bw u. a. mit 03 2155, 23 1097, 41 1144, 52 3501, 52 8079, 52 8154, 58 311, ČSD-555.129, ČSD-433.001 und T435.040. Info: www.igbwddresden-altstadt.de

12. April, Frankfurt (Main): Teddybären-Fahrtag im

Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-ffm.de

12. April, Strasshof/Österreich: Saisonöffnung im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

12. April/3. Mai, Hanau: Bw-Führung. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

16.–19. April, Dortmund: Intermodellbau in den Westfalenhallen. Info: www.intermodellbau.de

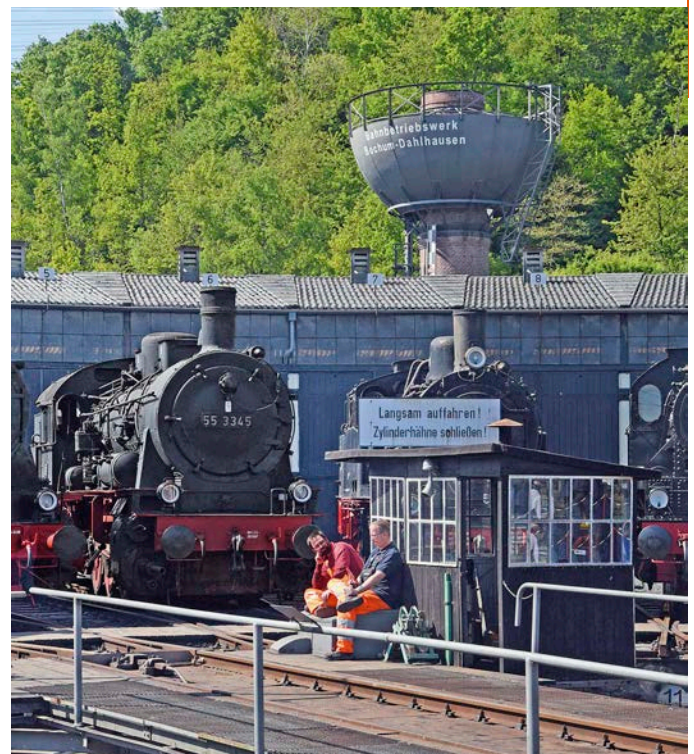
18. April, Zwickau: Erzgebirgsrunde. Info: www.pressnitzalbahn.com

18. April, Treysa: Mit der 35 1097 nach Westerbürg. Info: www.eftreysa.de

18. April, Mülheim an der Ruhr: Modellbahntag. Info: www.alte-dreherei.de

18./19. April, Grunddorf: Modellbahnfahrtage. Info: www.igm-wachau.at

18./19. April, Bochum-Dahlhausen: Museumstage. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de



18./19. April, Hohnstein: Bahnerlebnistage Sächsische Schweiz. Info: www.schwarzbachbahn.de

18./19. April, Zwickau: Saisonstart bei der Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

18./19. April, Wittenberge: Saisonöffnung im Lokschuppen. Info: www.dampflok-wittenberge.de

18./19./25./26. April, Köthen: Modellbahnausstellung in der Villa Naumann. Info: www.modellbahnfreunde-koethen.de

19. April, Stuttgart: Modellbahn-Fahrtag. Info: www.modellbahn65.de

19. April, Amstetten: Saisonöffnung. Info: www.uef-alb-baehnle.de

19. April, Lüneburg Süd: Tag der offenen Tür und Pendelfahrten mit dem „Ameisenbär“. Info: www.heide-express.de

19. April, Stuttgart: Pendelfahrten mit der 50 2273. Info: www.dbkev.de

19. April, Freiburg: Spargel-Express beim „Rebenbummler“. Info: www.eisenbahnfreunde-breisgau.de

19. April, Braunschweig: Saisonöffnung im Lokpark. Info: www.eisenbahnerlebnis.de

19./26. April, Gangel: Spargelfahrten. Info: www.selfkantbahn.de

24. April, Osnabrück: Fahrt zum Zementwerk Dyckerhoff in Lengerich. Info: www.osnabrueckerdampflokfreunde.de

25. April, Cottbus/Halle (S.): Sonderzug zum Ostseebad Heringsdorf. Info: www.lausitzerdampflokclub.de, www.bw-halle-p.de

25. April, Treysa: Mit 35 1097 nach Rüdesheim. Info: www.eftreysa.de

25. April, Wippra: Mit der „Wipperliese“ zum Bw Berlin-Schöneide. Info: www.bergwerksbahn.de

25. April, Brand-Erbisdorf: Gartenbahn-Fahrtag am Bahnhof. Info: www.eisenbahnverein-langenau.de

25./26. April, Neupetershain: Modellbahn- und Puppenausstellung. Info: www.modellbahn-neupetershain.de

25./26. April, Chiemsee: Modellbahnwochenende im Heizhaus. Info: www.chiemsee-schiffahrt.de

25./26. April, Oschersleben: Modellbahnausstellung im „Getreidespeicher Feldmann“. Info: www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

25./26. April, Berlin: Frühlingsfest im Bw Schöneide. Info: www.berlin-machtdampf.com

25./26. April, Blumberg: Saisonöffnung mit Dampf. Info: www.sauschwanzbahn.de

25./26. April, Luckau: Pendelfahrten zur Leistungsschau. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

26. April, Grefrath: Rokalt-T-Treffen im Niederrheinischen Freilichtmuseums Dorenburg. Info: www.lobberi.ch/rokaltstammtisch

26. April, Gramzow (Uckermark): Saisonöffnung im Eisenbahnmuseum. Info: www.eisenbahnmuseum-gramzow.de

26. April, Stuttgart: Mit E 10 228 zum Chiemsee. Info: www.dbkev.de

26. April, Braunschweig: Mit dem „Asse-Bummler“ nach Wittmar. Info: www.eisenbahnerlebnis.de

30. April, Radebeul Ost: Musikfahrten mit der IV K 176. Info: www.traditionsbahn-radebeul.de

14. – 18.05. Doppeldampf @ Doppelpfeil: Bahnleckerbissen in der Schweiz

Dampfspektakel mit zwei prächtigen Dampfloks in Doppeltraktion durch das Voralpenland. Sonderfahrt mit dem Roten Doppelpfeil Churchill zwischen Rheinflund 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

03. - 12.06. Große Dampfzugrundreise in die österreichischen Alpen

Im Dampf-Sonderzug von Wiesbaden/Frankfurt zum Bodensee und nach Tirol.

04. – 08.06. Elsass – Dampfzüge und guter Wein

Eisenbahnerlebnisse, französisches Eisenbahnmuseum und kulinarische Leckereien.

05. – 11.10. Südwest-England: Historische Züge, malerische Küsten und 2.000 Jahre Geschichte

Romantik auf Schienen: Dampfzugfahrten, Küstenpfade und historische Stadt Exeter

Infos und Buchung: Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2, 79856 Hinterzarten. Tel. 07652/917581, E-Mail: info@bahnreisen-sutter.de Internet: www.bahnen.info

14.-16.05.2026 HISTORISCHE BAHNEN IN BELGIEN

Busreise ab Duisburg und Stolberg (Rheinland) zu verschiedenen Museumsbahnen, musealen Überlandbahnen, Straßen- und Eisenbahnmuseen und zur neuen Straßenbahn in Lüttich.

19.-28.06.2026 BAHNVIELFALT RUND UM DEN BODENSEE

Gruppenreise in den Bodenseeraum mit zahlreichen Fahrten auf Touristik- und Museumsbahnen. U. a. mit Fahrten bei der Trossinger Eisenbahn, dem Öchsle, Sauschwanzlebahn, Museumsbahn Singen – Etwilen, aber auch Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und über den Untersee und den Rhein nach Schaffhausen, Fahrten mit den Bahnen in Appenzell nach Wasserauen und die Ebenalp und dem Unterrhein Der Vulkan-Museen in Brugg und Romanshorn, Schinznacher Baumschulbahn, Trammuseum Zürich u.v.a.m.

Nähere Informationen durch: DGEG Bahnreisen GmbH, Postfach 102045, 47410 Moers Mail: reisen@dgeg.de, www.dgeg.de

Sonnabend, 07.03.2026 Von Cottbus, Calau, Finsterwalde nach Baruth Mark zur Frauentags-Party mit LVT BR 772

Sonnabend, 28.03.2026 Historic-Schlesien-Train „Rübezahl“

Von Cottbus, Drebkau, Senftenberg, Hoyerswerda, Görlitz nach Schweidnitz und Königszelt mit 35 1097

Sonnabend, 11.04.2026 Mit 03 2155 zum Dampflok-treffen nach Dresden

Von Cottbus über Calau, Großräschen, Senftenberg, Ruhland und Elsterwerda

Sonnabend, 25.04.2026 Auf zur Insel Usedom mit 218 343

Von Cottbus über Calau, Finsterwalde, Baruth Mark, Rangsdorf und Berlin nach Heringsdorf

Fahrkarten unter www.ldcev.de oder www.lausitzerdampflokclub.reservix.de bzw. Tel. 0355-3817645 (Mo-Fr von 9-12 Uhr).

Leserbriefe

Digitalversion des em

Zeitgemäße Änderungen

Ich möchte mich beim Gera-Mond-Verlag bedanken, dass es nun möglich ist, die *em*-Hefte gleichzeitig mit dem Print-Abo auch digital zu bekommen. Jetzt ist es für mich das Nonplusultra. Auch *BAHNExtra* lese ich schon länger und beziehe es seit geraumer Zeit im Abo. Mein Dank gilt speziell dem Redaktionsteam des *em* – für mich seit 1979 das Eisenbahn-Heft schlechthin! Darin stimmt einfach die Mischung, die ich serviert bekomme: viel Vorbild, aber auch stets ein Bezug zum Modell. Diese Kombination hat mich schon immer interessiert und führte schon zu so mancher Modellbahn-Anschaffung. Mit dem neuen Layout bin ich ebenfalls einverstanden. Es ist schön, dass die jeweiligen Artikelschreiber kurz porträtiert werden. Da gibt es den einen oder anderen Namen, der sich mir als Jugendlichen bereits vor Jahrzehnten eingepägt hat. Auch www.eisenbahn.de und der Podcast „Bahnzeit“ sind absolut begrüßenswert. Das sind in unserer schnelllebigen Zeit nützliche und aktuelle Ergänzungen zur Rubrik „Entlang der Schiene“.

Thorsten Schulz, Delmenhorst

Hobby-Nachwuchs, em 11/25

Abgehängter Norden

Die Gewinnung von vor allem jüngerem Nachwuchs ist kein Problem nur der Eisenbahnfreunde-Vereine, sondern betrifft die gesamte Vereinslandschaft unseres Hobbys. Neben den von ihnen geschilderten Fakten kommt ein Problem hinzu: Wenn man die Veranstaltungsorte der hierzulande stattfindenden Modellbahnmessen betrachtet, stellt sich die Frage, ob aus Sicht der Ver-

anstalter nördlich der Linie Leipzig – Mannheim – Dortmund keine modellbahninteressierten Menschen leben. Diese Orte sind für Modellbahnfans des Nordens von den Entfernungen her meist unzumutbar. Der Anreiseweg zu einer Ausstellung sollte nicht mehr als 200 bis 250 Kilometer betragen, um sie an einem Tag ohne Übernachtung besuchen zu können. Es wäre begrüßenswert, wenn die einschlägigen Veranstalter auch einen Messeplatz auf einer Linie Schwerin – Braunschweig – Bremen finden würden, um den „Nordlichtern“ ein Modellbahnmesse-Erlebnis zu ermöglichen, wie es früher Breidenbach anbot und zumindest noch in Lingen und Neumünster anbietet. *Gerhard Schultz, Hamburg*

Abo-Werbung, em 12/25

Ein Appell an die Leser

Die vom *em*-Chefredakteur angestimmte Lobesrede auf Abonnenten vermittelt zwischen den Zeilen die Botschaft rückläufiger Abonnentenzahlen – und das wohl nicht nur auf das *em* bezogen. Ein verdeckter Appell also, bevor sich der Abwärtstrend ähnlich einer Laufmaschine verselbstständigt. Deshalb den Sachverhalt unterstützend mal die Frage eines Lesers an die Leser: Aus welchen Informationsquellen soll der modell- und eisenbahnambitionierte Rezipient sein lückenloses Wissen um die beiden Themen künftig schöpfen, wenn es die Fachzeitschriften nicht mehr gäbe? Man vergegenwärtige sich auch einmal, wie viele Mitarbeitende das Redaktionsnetzwerk umfasst, das letztlich mit der Leserschaft eine Symbiose bildet. Neben dem regelmäßigen ins Haus gebrachten Informationsfluss profitiere ich von dem Abo auch in der Form, dass ich nichts verpasse. So hat

mir unlängst ein Beitrag über verschiedene elektrostatische Begrasungsgeräte die Wahl und Anschaffung erleichtert und gleichermaßen bereichernde Elemente der Anlagengestaltung aufgezeigt. Lasst das Abo also nicht untergehen! *Reiner Messer, Oberzent*

Dampflok-Tender, em 1/26

Wannentender an der P 8

Danke für den tollen Überblick zu den verschiedenen Tendertypen in Original und Modell! Die Übersicht zu den H0-Bauarten ließe sich in puncto Wannentender ergänzen, denn Märklin hängte diesen schon 1967 an seine Schlepptenderlokomotive der preußischen Gattung P 8 – erst viel später wurde dafür der preußische Kastentender 2'2' T 21,5 konstruiert. Ebenfalls Ende der 1960er-Jahre hatte übrigens auch Liliput in Wien eine Version seiner P 8 mit Wannentender herausgebracht. *Klaus Wagner, Bretten*

Problemfall Baureihe 24

Der Autor hat bei seiner Bewertung des Tendertyps 3 T 16 bzw. 3 T 17 einen wesentlichen Aspekt des Leistungsprogramms für die Baureihe 24 übersehen: Beförderung eines Zuges von 270 Tonnen auf zehn Promille Steigung mit 50 km/h und auf 25 Promille mit 20 km/h. Ein etwa acht Tonnen schwerer Tender hätte diese Werte um ca. drei Prozent verringert. Obendrein war zu berücksichtigen, dass zur Entwurfs- und Bauzeit der Lokomotiven an vielen Nebenbahnen noch Drehscheiben aus der Länderbahnzeit mit 14 oder 16 Metern Durchmesser eingebaut waren, auf denen die Lokomotiven der Gattungen P 6 und G 5 gedreht werden konnten, für deren Ablösung die 13,27 Meter lange 24er vorgesehen war. Dass

sich mit einem Tender 2'2' T 26 insbesondere die Rückwärtsfahreigenschaften deutlich verbessern ließen, zeigte ja das Zentralamt Minden nach dem Zweiten Weltkrieg. Die höhere Masse und größere geführte Länge des Tenders mit der vorgespannten Kuppelung stabilisierten die Lokomotive im Gleis deutlich.

Joachim Wildenauer, Bamberg

H0-VT 88 der DB, em 1/26

Decodertausch empfohlen

Ihr Fahrzeugporträt zum neuen Märklin/Trix-Dieseltriebwagen VT 88⁹ beginnt interessant und aufschlussreich mit Angaben zum Vorbild sowie einem Vergleich zum bisher verfügbaren Bemo-Modell. Bei einer rund 400 Euro kostenden Neuheit erwartete ich aber eine kritischere Auseinandersetzung zu Modellumsetzung und Antriebstechnik. Als Gleichstrombahner ärgert mich beispielsweise der verbaute alte Sounddecodertyp mSD/3, der keine Bremsabschnitte des ABC-Verfahrens erkennt. Dafür rühmt man sich der RailCom-Unterstützung, die mir jedoch keinen Mehrwert bringt, denn erst RailCom plus ermöglicht das Erkennen durch DCC-Zentralen. Ich habe mein „Schweineschnäuzchen“ mit dem ESU-LokSound-5-Decoder ausgestattet, der alle technischen Unzulänglichkeiten beseitigt.

Jörg Hesse, Göttingen

Anm. d. Red.: Wir haben den Hersteller mit diesem Sachverhalt konfrontiert und erhielten aus Göttingen folgende Antwort: „Ob bestimmte technische Features bei einem Modell notwendig sind oder nicht, liegt im Auge des Betrachters. Ihr Fehlen pauschal als ‚technische Unzulänglichkeiten‘ zu bezeichnen, scheint uns nicht angemessen. Größeres Gewicht haben die über das den Modellbahnern bekannte Maß

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

Die Termine der nächsten *em*-Lesersprechstunden:

**Dienstag,
7. April,** und
**Dienstag,
21. April 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**

hinausgehenden oder neu realisierten Möglichkeiten.“

Zur Vertiefung der Zusammenhänge von RailCom, automatischer Anmeldung unter DCC, DCC-A und RailCom plus empfehlen wir ergänzend die regelmäßige Lektüre unserer GeraMond-Fachzeitschrift „Digitale Modellbahn“. Zu den verschiedenen Bremsverfahren, von denen ABC nur eines darstellt, wurde darin bereits ausgiebig berichtet. PW

Baureihe 71, em 2/26

Schnabel-Tenderlokommodell
Der Bericht zur Baureihe 71⁰ ist – wie auch alle Beiträge zuvor in dieser Rubrik – hochinteressant, obwohl man sich beim Foto des Modells B 1002 gern ein besser erhaltenes TT-Fahrzeug mit Originalkarton gewünscht hätte, das viele Rokal-Sammler im Bestand haben. Die Behauptung am Beitragsende, die Industrie habe nach der Verkaufseinstellung des Rokal-Modells 1957 erst vier Jahrzehnte später Interessierten wieder eine 71er angeboten, stimmt nicht: Bereits ab 1951 hatte Pico-Express/RFT Chemnitz ein H0-Modell der 71 003 mit dem Gussgehäuse der 64er im Sortiment, und Schnabel aus Wiesau in der Oberpfalz bot bereits ab 1953 in seiner Modellbauanstalt und Werkstatt für Feinmechanik die Baureihe 71⁰ aus Gehäusen der Märklin-TM 800 mit den Betriebsnummern 001 bis 005 bis etwa 1968 an.

Martin Dötzauer, Ingolstadt



Lokführer Wilhelm Maigler diente zu DB-Zeiten viele Jahre auf Stuttgarter Elektrolokomotiven *Slg. Winfried Maigler*

Stuttgarter E 44, em 2/26

Episode aus Opas Zeiten

Die E 44 ist meine Lieblingslokomotive, weshalb mich dieser Beitrag als Erstes im Heft interessiert hat. Hintergrund: Mein Opa Wilhelm Maigler war Lokführer im Bahnbetriebswerk Tübingen. Bei einer Veranstaltung im Bw am 26. April 1992 wurde auch die E 44 002 ausgestellt. Während dieser Fahrzeugschau erzählte mir ein anwesender Lokführer, dass mein Opa auf E 44 020 und 163W fuhr. Obendrein überraschte er mich mit einer Anekdote: An einem kalten Wintertag in den 1950er-Jahren bespannte mein Opa mit seiner Ellokom einen Personenzug von Tübingen nach Stuttgart. Unterwegs blieb der Zug aufgrund eines Lokdefekts liegen – ein Widerstand war kaputt. Kurzerhand ersetzte Wilhelm Maigler das unbrauchbare Teil durch den typischen Heizungswiderstand, was natürlich die Zugheizung außer Betrieb setzte. Das kam bei den Fahrgästen gar nicht gut an. In Stuttgart angekommen, konnte er die Lokomotive nicht verlassen, denn ihm wurden von einigen Reisenden Prügel angedroht. *Winfried Maigler, Leinfelden-Echterdingen*



Schnabel-H0-Tenderlokommodell der Baureihe 71⁰, das zwischen 1953 und 1968 erhältlich war *Manfred Scheuing*

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 4/2026, Nummer 706, 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, Lion Chatani, Guus Ferrée, Christoph Grimm, Karsten Flach, Felix Förster, Thomas Franke, Hans-Jürgen Götze, Heiko Herholz, Bruno Kaiser, Heinz Lomnick, Andreas Knipping, Manfred Köhler, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Karsten Naumann, Gunnar Selbmann, Oliver Strüber, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens, Dirk Wittmann

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 Pilzwegger

Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Anzeigenposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: 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 Dataming) 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 DE63ZZ0000314764 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,**

INFANTERISTRASSE 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.



Holztransporte auf den Gleisen der Deutschen Bahn

H0-Digitale Anlage auf Tour ■ Die Erbauer dieser Modulanlage haben sich zum Ziel gesetzt, anhand einer Modellbahnanlage alle Schritte rund um die Holzverarbeitung zu zeigen. Das fängt an mit dem Fällen der Bäume, geht weiter über die Transportwege auf Schiene und Straße und endet bei der Verarbeitung im Sägewerk und der Verwendung durch die Endverbraucher

Der Ursprung dieser H0-Anlage geht auf das Jahr 1996 zurück. Damals wurde an der Grund- und Hauptschule Dauchingen eine Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft ins Leben gerufen. Diese hatte sich zum Ziel gesetzt, die berühmte Sauschwänzlebahn bei Blumberg nachzubilden. Ab 2001 nahm man damit auch mehrfach am bundesweiten Wettbewerb „Modellbahn und Schule“ teil und errang in der Bewertung mehrfach Erfolge. Nachdem der Wettbewerb nicht weiter fortgeführt wurde und aus der Bildungseinrichtung eine Grundschule wurde, trat erst einmal ein gewisser Stillstand ein. Das änderte sich erst, als 2010 in Villingen-Schwenningen die Landesgartenschau stattfinden sollte und das regionale Forstamt eine größere Präsentation plante. So kam dem Revierförster und Modellbahner Jörg Hammes die Idee, dort auch das Thema Holz auf einer Ausstellungsanlage zu zeigen.

Umbau bestehender Segmente

Im ersten Schritt wurde ab 2009 ein Teil der ehemaligen Sauschwänzlebahn-Module als

Basis für die neue Anlage umgebaut, die den treffenden Namen „Holz auf der Spur“ bekam. Einige der realen Vorbilder dieser Strecke sind allerdings auf der Anlage verblieben wie beispielsweise die Wutachtalbrücke, der große Kreiskehrtunnel und der Bahnhof Fützen. Während des Anlagenumbaus wurde gleichzeitig der Wechsel von der Analog- auf die Digitalsteuerung vollzogen. Ein Team von sieben Modell-

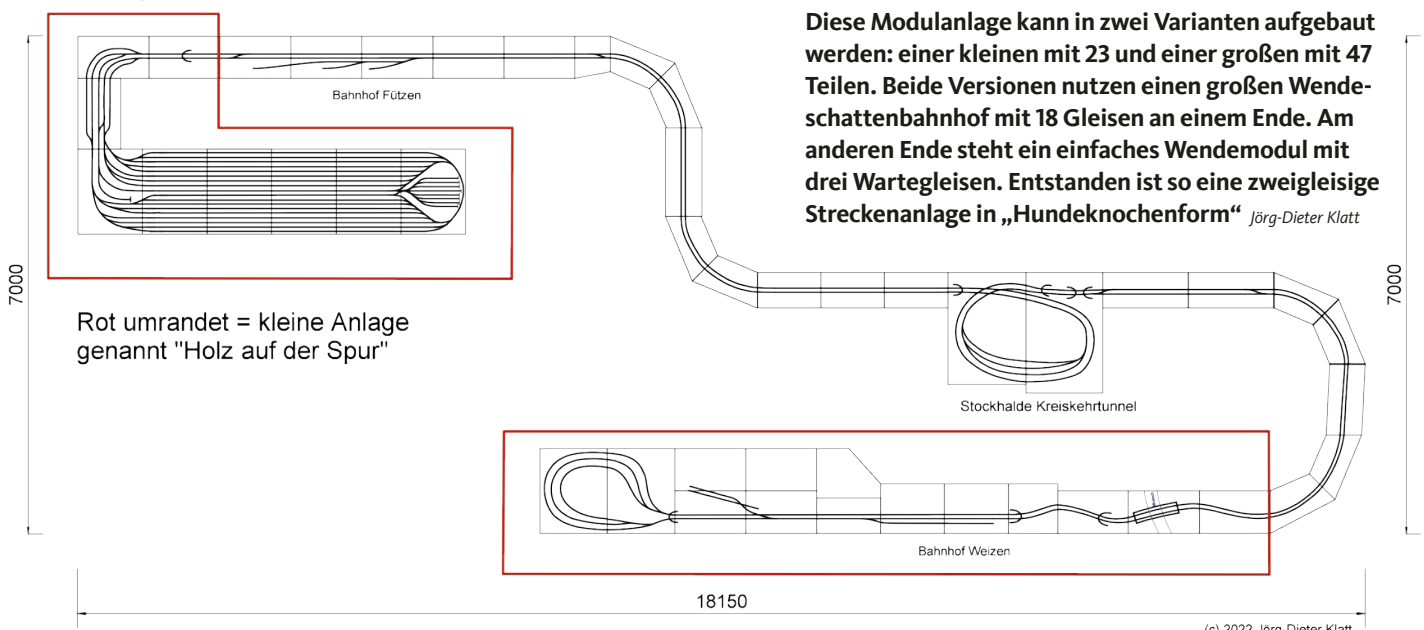
Der Ursprung dieser Modulanlage liegt in einem Schulprojekt der Sauschwänzlebahn

bahnern arbeitet seitdem an dieser Anlage, die in zwei Varianten aufgebaut werden kann: einer kleinen mit 16 Modulen à 100 mal 60 Zentimetern und einer großen mit 40 Modulen. Beide Versionen nutzen an einem Ende einen großen Wendeschattenbahnhof mit 18 Gleisen, während am anderen Ende ein einfaches Wendemodul mit drei Wartegleisen steht. Entstanden ist so eine zweigleisige Streckenanlage in

„Hundeknochenform“. Zuletzt wurde die große Variante mit den Maßen von 18 mal 7 Metern 2025 auf den Messen in Dortmund und Leipzig vorgeführt.

Zuverlässiges Gleissystem

Als Gleismaterial wurde Märklin-K-Gleis verlegt, was mit der Historie der ersten Module zu tun hat, die seinerzeit mit Märklin- und Roco-Material betrieben wurden, denn das war eine der Teilnahmebedingungen des Nachwuchswettbewerbs. Wo immer es möglich war, wurden Flexgleisstücke verbaut. Die rund 30 verlegten Weichen werden unterflur über Servos und MTB-model-Antriebe bewegt. Lediglich im großen Schattenbahnhof kommen robuste Märklin-Weichenantriebe zum Einsatz, die zuverlässig funktionieren und wartungsfrei sind. Zudem befinden sich auf der Anlage 15 Formsignale der Marken Märklin und Viessmann, die über selbstgebaute Servo- und Magnetantriebe bewegt werden. Ganz bewusst wurde die Anlage in der aktuellen Epoche VI gestaltet, um die heutigen Betriebsabläufe zeigen und moderne





Auf der H0-Anlage wird die gesamte Verarbeitungskette von Holz demonstriert. Ein wichtiger Bearbeitungsschritt ist natürlich das Sägewerk, wo Stammholz ankommt und Schnittholz mit Güterwagen und Lkw abgeholt wird

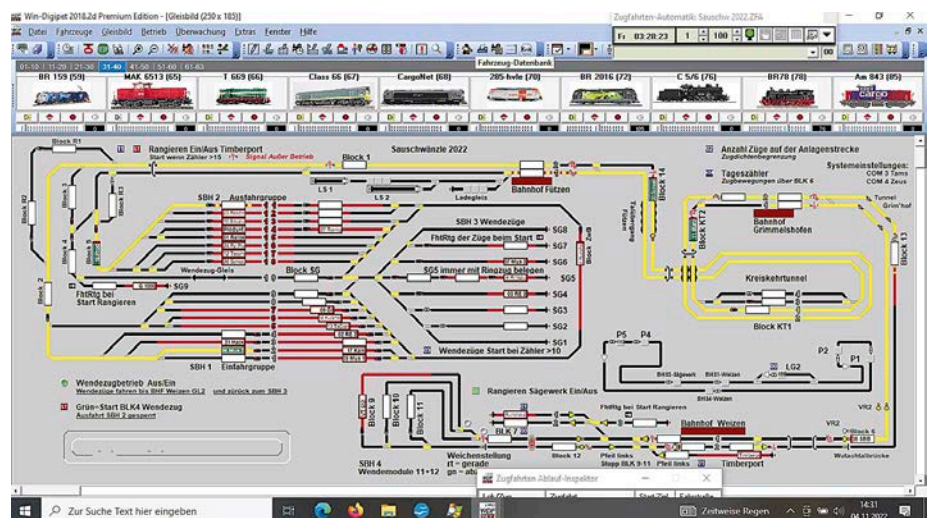
Fahrzeuge einsetzen zu können. Trotzdem werden dem Anlagenbetreiber ab und an auch als Museumszüge deklarierte historische Zugarnituren präsentiert.

Moderne Digitalsteuerung

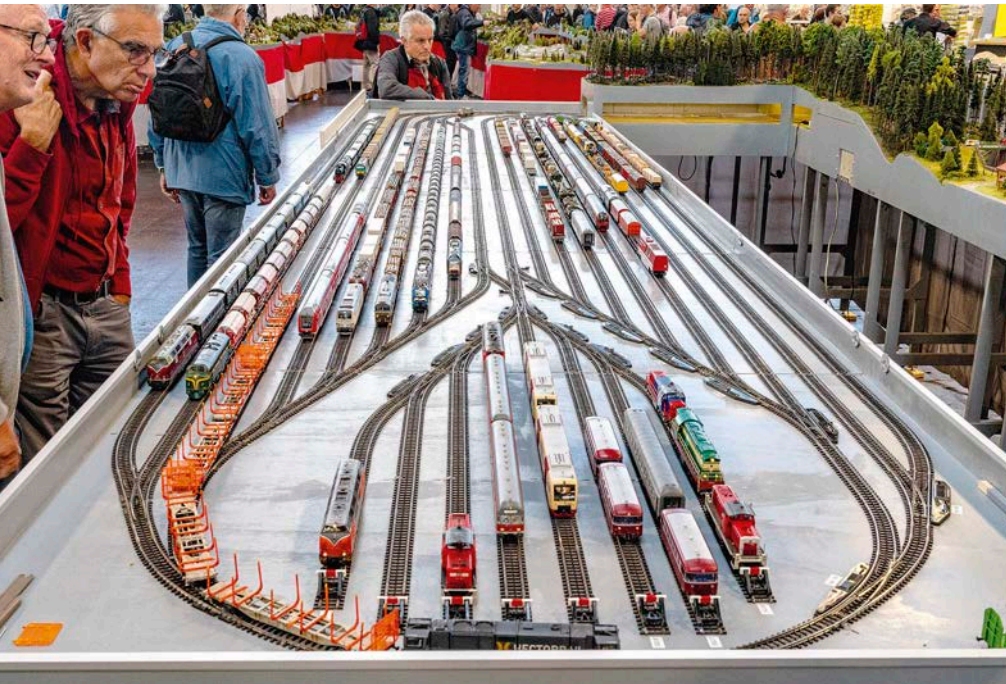
Mit dem Umbau der Sauschwänze zur Holzbahn verabschiedete sich der Verein von den blauen Märklin-Fahrreglern. Installiert wurde zuerst die Digitalzentrale EasyControl von Tams und später Uhlenbrocks Intellibox III, während die Tams-Zentrale nur noch zum Melden und Schalten dient. Mit dieser zuverlässig arbeitenden Steuerungstechnik, die neben dem DCC-Protokoll auch das bei Märklin gebräuchliche Motorola-Format bietet, ist man seither zufrieden. Für die Stromversorgung sorgt ein Tams-B4-Booster, der bis zu fünf Ampere liefert, was für diese Anlage trotz ihrer Ausdehnung völlig genügt. Das Betriebskonzept sieht nämlich vor, dass immer nur zwei Züge auf dem kleinen und vier auf dem großen Modularrangement gleichzeitig unterwegs sind – und zwar in jeder Fahrtrichtung einer bzw. zwei. Insofern gab es in den vielen Betriebs-

jahren noch nie ein Problem mit dem Booster oder gar eine Notabschaltung wegen Überlast. Das hat unter anderem auch damit zu tun, dass von Anfang an entschieden wurde, die Zubehörtartikel wie Weichen- und Signalantriebe über einen

separaten B4-Booster zu versorgen. Sämtliche Module werden über eine 1,5-mm²-Ringleitung aus dieser Spannungsquelle versorgt, wodurch die verschiedenen Digitalsignale, eine Gleichstrom- und Wechselstromversorgung und der S88-Bus durch-



Auf Ausstellungen soll der Betrieb möglichst automatisch und gleichzeitig abwechslungsreich ablaufen, wofür Win-Digipet dank Fahrplanbetrieb samt Zufallssteuerung genau die richtige Lösung bietet Hans-Jürgen Götz (2)



geschleift werden. Zwischen den Modulen sorgt ein standardisiertes Steckerkonzept für störungsfreie Verbindungen und einen schnellen Aufbau der Anlage.

Triebfahrzeugdecoder von ESU

Normalerweise kommen Triebfahrzeugmodelle zum Einsatz, in denen bereits ein Decoder eingebaut ist. Und wo immer möglich wird das DCC-Protokoll verwendet. Allerdings findet man vor allem bei den schon lange vorhandenen älteren Märklin-Lokomotiven nur reinrassige Motorola-Decoder. Aus diesem Grund wurde ein Multiprotokollbetrieb mit DCC und Motorola favorisiert. In jenen Fällen, in denen man einen Decoder wechseln oder eine analoge Lok nachrüsten muss, werden ausschließlich Decoder von ESU eingesetzt. Zwar hatte man anfangs auch andere Fabrikate getestet, am Ende waren es aber die ESU-Decoder, die sich aus Sicht des Technikteams am besten bewährten. Gelegentlich kommt bei besonderen Lokomotiven auch mal ein Sounddecoder zum Einsatz. Das ist aber eher die Ausnahme, um es auf der Anlage nicht zu laut werden zu lassen. Das Publikum soll sich vor allem an der Szenerie erfreuen und die vielen Details rund ums Thema Holz erkunden. Die fahrenden Züge sind eher als belebendes Beiwerk zu betrachten.

Melden und Schalten

Da man mit der Tams-Zentrale bereits sehr zufrieden war, hat man sich auch beim Thema Schalten für ein Produkt dieses Herstellers entschieden. Ziel war es, jedes Modul möglichst autark aufzubauen, sodass sich unter dem Modul alle Komponenten befinden, die zum Betrieb dieses Anlagenteilstücks benötigt werden. Überall dort, wo auf einem Modul nur zwei Magnetartikel geschaltet werden müssen, hat man meist die Zweifach-Magnetartikel-Decoder von Uhlenbrock eingesetzt. Auch bei den Gleisbelegmeldern schwört das Team auf die Produkte von Tams. Überall dort, wo man noch Rückmeldeeingänge auf einem Melder frei hatte, nutzt man diese Baugruppe aus Kostengründen auch zur Erfassung der Belegmeldungen vom benachbarten Anlagenmodul. An zwei strategisch wichtigen Stellen der Anlage kommen auch Lichtschranken zum Einsatz. Diese verhindern bzw. melden das Einfahren eines neuen Zugs aus dem Schattenbahnhof auf die Hauptstrecke. Über eine simple Elektronikschaltung werden deren Signale einfach auf



Der Schattenbahnhof mit 18 Gleisen bietet ein enormes Potenzial einsetzbarer Züge, was für Abwechslung im Betriebsablauf sorgt. Die Ein- und Ausfahrt am Schattenbahnhof wird mittels Lichtschranken überwacht



Bedienerplatz für die Anlagensteuerung mittels Computer, Uhlenbrock-Intellibox III, EasyControl und B4-Booster von Tams



Der Wald ist das optisch bestimmende Element dieser inzwischen zum Villingener Eisenbahn-Club gehörenden HO-Modulanlage. Rund eintausend Bäume wurden für eine glaubhafte Umsetzung des Themas „Holz auf der Spur“ gesetzt Hans-Jürgen Götz (4)

einen der Belegmelder aufgeschaltet. Als Rückmeldesystem kommt ein S88-Bus zum Einsatz. Um die Zentrale zu entlasten, wurde entschieden, alle S88-Leitungen über den Zeus-Baustein von Tams zusammenzuführen. Via USB-Kabel wird dieser dann direkt mit dem Steuerungscomputer verbunden.

Software im Computer

In puncto Steuerungssoftware wurde das Programm Win-Digipet angeschafft, das von Anfang an so funktioniert hat, wie man es erwartete. Von Vorteil war allerdings, dass einer der Modellbahner aus dem Team bereits seit Langem damit vertraut war, was eine entsprechend anstrengende und langwierige Lernkurve ersparte. Besonders schätzt man an diesem Programm die Möglichkeit, Fahrpläne für die Anlage erstellen zu können, sodass der Vorfühbetrieb im Grunde genommen vollautomatisch abläuft. Das Programm entscheidet sogar selbstständig, welcher Zug in welches Gleis des großen Schattenbahnhofs hineinpasst. Zum Teil werden einige der Gleise bei kurzen Zügen auch doppelt belegt. Die langen Züge haben in den meisten Fällen eine Länge von drei Metern. Um den Betriebsablauf für die Zuschauer möglichst abwechslungsreich zu gestalten, entscheidet das Programm auch eigenständig, welcher Zug als Nächster auf die Strecke geht – und zwar abhängig von seiner Wartezeit im Schattenbahnhof. Auch ein sinnvoller

Mix aus Güter- und Personenzügen wird im Programmablauf berücksichtigt.

Neben den längeren Zügen verkehren auch einige kurze Nahverkehrstriebzüge, die jedoch nicht immer die komplette Strecke befahren, sondern in den Bahnhöfen dazwischen für die planmäßige Rückfahrt auch mal aufs Gegengleis umsetzen – natürlich unter der Kontrolle von Win-Digipet und

Neben dem Betrieb auf den Schienen läuft auch der Straßenverkehr digital ab

unter Berücksichtigung des laufenden Zugverkehrs auf der Hauptstrecke. Da es beim Dreischienengleis keine Kehrschleifenproblematik gibt, braucht es dazu auch keinerlei Elektronik. Hinzu gesellt sich ein vollautomatischer Rangierverkehr von Lokomotiven und Güterzügen, der die verschiedenen Gleisanschlüsse der Holzverarbeitung quer über die Hauptstrecke einschließt und bedient. Um das sichere An- und Abkuppeln von Güterwagen bzw. Wagengruppen zu gewährleisten, hatte man auf die Rangierkupplung der Firma T4T gesetzt. Diese erfüllte auch die Erwartungen des Teams, weil damit die automatische Trennung und Zusammenstellung von Zugteilen möglich war. Umso bedauerlicher ist es, dass nach dem Verschwinden des T4T-Systems vom Markt niemand mehr solch ein innovatives Er-

zeugnis anbietet. Zimo hat jedoch angekündigt, dieses Produkt weiterzuentwickeln.

Originelle Knopfdruck-Aktionen

Egal, wo man auf dieser Anlage hinschaut, überall findet sich Wald. Über eintausend Bäume wurden „gepflanzt“. Da den Modellförstern im Team die im Zubehörbedarf erhältlichen Baummodelle nicht realistisch genug waren, wurden die meisten dieser Gewächse in hunderten von Arbeitsstunden modifiziert. Viele der Bäume bekamen längere Stämme oder mehr Äste. Aber was wäre ein Wald ohne Holzfäller bei der Arbeit? Letztendlich wollte man ja genau das zeigen. Deshalb finden sich überall im Wald entlang der Anlage Knopfdruck-Aktionen, wo die Besucher selbst etwas in Betrieb nehmen und staunen können. Besonders der Baumfällvorgang zieht das Interesse des Publikums auf sich. Kunstvoll wird hier ein Baum mitten im Wald gefällt und zerteilt – natürlich alles begleitet von abgespielten Originalgeräuschen, passend zur jeweiligen Szenerie. Insofern ist überall der Wald auch akustisch erfassbar – sei es durch Kuckuck, Specht, Motorsägen oder einfach nur das Rauschen der Baumwipfel.

Integriertes Car-System

Auf einem Teil der Module findet sich neben den Bahngleisen auch eine Landstraße. Da lag es nahe, dass hier auch autonom fahrende Lastkraftwagen verkehren. Gleich von An-



An vielen Stellen der Modulanlage lassen sich Baumfällarbeiten beobachten, wobei mittels Knopfdruck-Aktionen Bewegung und Sound ausgelöst werden können



Auch auf den Straßen dieses H0-Schaustücks herrscht reger Betrieb, denn dank des Car-Systems sind auch die Lastkraftwagen in Fahrt zu erleben

Neben zahlreichen Holztransportzügen zeigt die Anlage auch den Personentransport in Form von modernen Nahverkehrszügen *Hans-Jürgen Götz (4)*



fang an setzte man hierfür das analoge Car-System von Faller ein, das sich gut bewährte.

Aktuell experimentiert der Verein jedoch mit dem CarMotion-System von Viessmann. Nach den ersten positiven Erfahrungen plant man demnächst die Ablösung des Faller-Systems und den sukzessiven Ausbau mit den Möglichkeiten, die CarMotion bietet. Die Viessmann-Fahrzeuge fahren komplett autonom, das Fahrverhalten und die Lichteffekte sind absolut realistisch. Obendrein sorgen sie immer selbstständig für den richtigen Abstand zueinander, was Auffahrfälle verhindert. Über die Steuerung mittels Magnetsequenz am Straßenrand lassen sich zudem fahrzeugbezogene Aktionen steuern. Und all das, ohne irgendeine Sensorik in die Straße einbauen oder eine extra Kontrollinstanz installieren zu müssen. Systeme wie Faller-Digital 3.0 oder OpenCar wären für diesen Einsatzzweck viel zu kompliziert.

Erfahrungen und Ausblick

Das Team aus sieben Modellbahnern brachte gleich zu Beginn allerhand geballte Erfahrung in die Konzeption und den Aufbau der Modulanlage ein. Anfängerfehler konnten so vermieden werden. Der Fokus lag stets auf einem robusten Aufbau und dem vollautomatischen und möglichst störungsfreien Betrieb. Die Ideen gehen dem Team noch lange nicht aus, sodass es bei künftigen Ausstellungen Neues zu entdecken geben wird. Auch Ausbaupläne mit neuen Modulen liegen schon in der Schublade. *Hans-Jürgen Götz*

Anm. d. Red.: Weitere Informationen über diese Anlage und ein Interview bietet übrigens unser Podcast unter <https://bahnzeit.podigee.io/b20-holz-auf-der-modellbahn>



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

Nicht vergessen:
Heft 5/2026 gibt es ab
10. April im Handel!



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

■ „Dieselloks der DR-Baureihe V 100⁴/111 Rangierlokklassiker der Reichsbahn

Als eine der letzten V 100-Entwicklungen für schwere Rangierdienste und Werkbahnen stand die V 100⁴ nicht so im Fokus der Eisenbahnfans. Ihre modernisierten Schwesterloks der Baureihe 298 waren dann populärer. Wir werfen einen Blick auf die Entwicklung von der Baureihe 108 über die 111/293 bis zur 298 und Verwandte bei Privatbahnen. Natürlich wird es auch eine Modellübersicht geben.

■ Regio-Shuttle RS 1 im HO-Test Moderner Personennahverkehr

Vor zweieinhalb Jahrzehnten erschien der RS 1-Triebwagen in HO von Bemo. Später brachte Roco eine Neukonstruktion (rechts), die noch immer lieferbar ist und nun im Test gegen das formneue Märklin-/Trix-Pendant (links) zum Vergleich antritt.



MM

■ Desiro ML bei den ÖBB Eine Erfolgsgeschichte

Mit dem Desiro ML von Siemens haben die ÖBB eine Modernisierung ihrer Nahverkehrsflotte eingeleitet. Was als Ersatz für die Triebzüge der Reihe 4020 begann, entwickelte sich zu einem vielseitigen Einsatzkonzept.



Florian Dürr

■ DB-Anlage im Maßstab 1:45 Stolberger Spitzkehre

Der niederländische Modellbahnclub Spijkspoor hat sich vor einigen Jahren dem Maßstab 1:45 zugewandt und eine Segmentanlage entsprechend der kurzen Vorbildtrasse von Stolberg bei Aachen bis Münsterbusch gebaut.



Jürgen Albrecht

Außerdem im Heft: Bahn-Schiffsbrücken

In Maxau und Speyer rollten die Züge der Deutschen Reichsbahn bis 1938 über schwimmende Joche.

Reichsbahn-Motive

Die Anlage „Am Saaleck“ wurde authentisch nach Vorbild in 1:120 gebaut.

Modellbundesbahn

Die Schauanlage in Bad Driburg hat gute Beispiele parat, wie man Gebäude-Modelle authentisch baut.

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



Die besondere "Coffin-Berkshire"

Die Führerstandsfenster sind farblich abgesetzt. Die Lokführer- und die Heizerfigur bilden eine eingespielte Einheit.

Besonders filigrane Metallkonstruktion. Die Leitungen sind separat am Kessel angesetzt.

Höchstdetailliert zeigt sich die vollständig zugestellte Front mit Lampen, beleuchteten Nummerntafeln und der Glocke. Ebenfalls markant hält sich der Coffin-Oberflächenvorwärmer vor der Rauchkammertüre.

Serienmäßiger Raucheinsatz mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß.



Vorbild:

Dampflokomotive mit der Achsfolge 2-8-4 „Berkshire“ der Southern Pacific. Tiefschwarze Grundfarbgebung. Betriebsnummer 3505. Betriebszustand zwischen 1945 und 1950. Eine von 25 gebauten Lokomotiven mit dem markanten Coffin-Vorwärmer.

Modellhighlights:

- Komplette Neukonstruktion.
- Dynamischem Rauchausstoß.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar.
- Mit Spielwelt-Decoder und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.

Viele weitere Informationen und Bilder finden Sie unter www.maerklin.de und www.trix.de.

märklin
HO



37983 Dampflokomotive 2-8-4 Berkshire

€ 699,-*



TRIX
HO



25983 Dampflokomotive 2-8-4 Berkshire

€ 699,-*



Die passenden Wagen finden Sie unter **45667**, **45707** und **24915** um einen tollen Gesamtzug zu bilden. Beachten Sie hierbei die Angaben der Wechsel- und Gleichstromradstätze.



45707

24915

45667

37983 / 25983

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



PIKO



Eleganz auf Schienen - Der Metropolitan im neuen Kleid

Weiterhin im silbernen
Metropolitan-Design im Sortiment.
(Art.-Nr. 58150 / 58151)

- Ausführung des Metropolitan in der ICE-Lackierung im Zustand ab 2015 Zuglauf Köln - Berlin Ostbahnhof als ICE 1051
- Alle Wagen werkseitig mit indirekter LED-Innenbeleuchtung und spezifischen, mehrfarbig gestalteten Inneneinrichtungen
- Lokomotive und Steuerwagen im Digitalbetrieb mit Führerstandbeleuchtung

FORM VARIANTE

2026



Wagen: Apmz 116.0

Wagen: Apmkz 116.6

Wagen: Apmbzf 116.8



4er Set Metropolitan BR 101, 2x Personenwagen und 1x Steuerwagen DB AG Ep. VI

58152 Gleichstrom

669,00 €*
779,00 €*

58153 Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**[®] onboard

FORM VARIANTE

2026



Wagen: Apmz 116.1

Wagen: Apmz 116.4

Wagen: Apmz 116.2

Wagen: Apmkz 116.6



28351 4er Set Metropolitan Personenwagen DB AG Ep. VI

411,00 €*
779,00 €*



* unverbindliche Preisempfehlung

Ein entsprechendes AC Zugset Metropolitan finden Sie im Märklin® H0 Sortiment!

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt bei PIKO. Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen und alle PIKO Neuheiten 2026 entdecken.



www.piko.de