

Neu für die Nebenbahn: RS 1 von Märklin und Roco



5
2026
eisenbahn
Modellbahn
magazin

eisenbahn Modellbahn magazin

Mai
2026

64. Jahrgang
Heft Nr. 707

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)



„Eisenschwein“
E 94



Welche Rolle die Baureihe 254 bei der DR und für die Modellbahnhersteller spielte

Cityjet Siemens Desiro ML der ÖBB • Schiffsbrücken Züge über den Rhein • Nach DB-Vorbild Münsterbusch in O



Von der Eifel
bis ins Emsland

104

V160 vor Schnellzügen

D-Zug-Dienst trotz Dampfheizung: Hier war die Baureihe 216 gefordert



Abzweig Saaleck:
Vorbildgerechter
Modellbahnbetrieb in
Epoche IV



Für den
Rheingold:
So kam die
DB zur E 10.12



Schmalspurig zum Harz:
Erinnerungen an die Kreisbahn
Osterode – Kreiensen

Jetzt im Fachhandel erhältlich



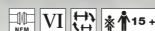
39297 Zweikraftlokomotive Baureihe 249

Vorbild: Zweikraftlokomotive BR 249 (Vectron Dual Mode light) der DB Cargo AG. Aus der Vectron-Produktfamilie von Siemens. Betriebsnummer 249 006. Betriebszustand 2024.

Modellhighlights:

- Digital heb- und senkbar Stromabnehmer.
- Digital schaltbar Telex-Kupplung vorne und hinten.
- Mit Pufferspeicher.
- Führerstand- und Steuerpultbeleuchtung.
- Maschinenraumbelichtung und Pufferhöhe nach NEM.
- Fahrgestell und Aufbau weitgehend aus Metall.
- Zahlreiche angesetzte Details.

€ 499,-*



48067 Schiebewandwagen-Set Habbins 354

Vorbild: Drei vierachsige Schiebewandwagen Bauart Habbins 354 der DB Cargo, registriert in Deutschland. Ausführung mit außen waagrecht aufgeschweißten Verstärkungen der Schiebewände und ohne Handrad für Feststellbremse. Mit starken Alterungsspuren.

Modellhighlights:

- Formvariante.
- Mit Verstärkungen der Schiebewände.
- Großflächig gealtert.

€ 199,-* (3 Wagen)



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

Jetzt immer informiert bleiben!



Ob über unseren YouTube-Kanal, den Fotostrecken bei Instagram, Facebook oder unserem regelmäßigen Newsletter - Bei Märklin bleibst du immer auf dem Laufenden.

DRG, DRB oder doch DR?

Historische Details sind auch für die Modellbahnbranche wichtig

Neulich machte mich die Verpackung einer Baureihe 52 stutzig: Obwohl das Vorbild erst 1942, lange nach der Auflösung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, gefertigt wurde, hatte der Hersteller die Verpackung mit der Abkürzung „DRG“ versehen. Nach eingehender Recherche stellte ich fest: wenn es um Modelle der Deutschen Reichsbahn geht, sind die Kürzel DRG, DRB und DR in den Produktbeschreibungen der Modellbahnhersteller gleichermaßen zu finden. Dabei steht jede der drei Abkürzungen für eine eigene Epoche in ihrer Geschichte.

Gemäß der Weimarer Verfassung wurden am 1. April 1920 die Deutschen Reichseisenbahnen gegründet und in das Reichsverkehrsministerium (RVM) eingegliedert. 1921 verfügte Reichsverkehrsminister Groener die Umbenennung in Deutsche Reichsbahn. 1924 wurde sie aus dem RVM ausgegliedert und zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) umgewandelt. Die Gewinne der nunmehr eigenständigen Eisenbahngesellschaft wurden zur Tilgung der Reparationszahlungen von den Siegermächten gepfändet. Auch wenn die Deutsche Reichsbahn erst 1924 zu einer



Beim Märklin Modell der 52 1400 im Betriebszustand von 1943/1944 ist in der Produktbeschreibung richtigerweise die Abkürzung „DR“ angeführt Werk

Gesellschaft umfirmiert wurde, sollte für die Periode von 1920 bis 1937 stets die Abkürzung DRG verwendet werden.

Nach der Aufkündigung des Versailler Vertrags durch Hitler am 30. Januar 1937 wurde die aufgrund internationaler Verträge seit 1924 selbständige DRG wieder in die Reichsverwaltung eingegliedert. Ab da führte sie wieder den Namen Deutsche Reichsbahn. In der Fachliteratur wird neben der Abkürzung DRB auch teilweise das Kürzel DR verwendet. Während dies für die Periode von 1937 bis 1945 nicht grundsätzlich falsch ist, so sollte für die Abgrenzung zur Nachkriegszeit dennoch das Kürzel „DRB“ verwendet werden.

Nach Kriegsende führte die Deutsche Reichsbahn den Eisenbahnbetrieb zunächst in den Besatzungszonen weiter. Ab 1949 blieb die Deutsche Reichsbahn (DR) jedoch nur noch in der sowjetischen Besatzungszone (SBZ), der späteren DDR, als Staatseisenbahn bestehen. Für die Deutsche Reichsbahn der SBZ bzw. DDR ist ausschließlich die Abkürzung „DR“ zu verwenden, die sie bis zu ihrer Auflösung am 31. Dezember 1993

in ihrem Emblem trug.

Vor allem in der Modellbahnbranche sollte auf die Verwendung der richtigen Abkürzungen geachtet werden. Häufig suchen Modellbahner gezielt mit der für ihre Epoche verwendeten Abkürzung nach Lokomotiven und Wagen. Wenn in der Produktbeschreibung jedoch die falschen Kürzel angeführt sind, fallen die Modelle schnell durch die Online-Suchraster, wodurch potenzielle Kunden verloren gehen.

Ludwig Wunschel

Ludwig Wunschel (25) ist Volontär beim *eisenbahn magazin*. Der studierte Historiker ist vorwiegend für Modellbahnthemen zuständig.





Train Safe®

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 Unverwüstliche Altbau lok
Für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn war die Baureihe E 94 unverzichtbar
- 18 DR-„Eisenschweine“ im Modell
Modelleisenbahnern steht die Zugkraft der markanten Altbau-Ellok in allen Spurweiten zur Verfügung

■ Eisenbahn

- 6 Pioniere des Schnellverkehrs
Die SVT der Deutschen Reichsbahn setzten neue Maßstäbe
- 22 Bild des Monats
248 506 ist mit einer ICE L-Garnitur zu Testfahrten im Allgäu
- 24 Entlang der Schiene
Meldungen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt
- 36 Mit Dampf im Kessel
Vor D-Zügen kam die Baureihe 216 bei der DB nur selten zum Einsatz
- 42 Grenzverkehr über den Inn
2026 fahren wieder Fernzüge über die Innbrücke bei Simbach
- 44 Auf schmaler Spur
Die Kreisbahn Osterode – Kreiensen galt als eine der schönsten Schmalspurbahnen der Bundesrepublik
- 50 Auf schwimmender Trasse
In Maxau und Speyer überquerten Züge den Rhein auf Schiffsbrücken
- 54 Desiro-Garnituren der ÖBB
Drei Versionen der Nahverkehrs-triebzüge verkehren in Österreich



Titelbild: Bei Kreiensen legt sich 216 051 am 15. Mai 1980 mit dem D 777 (Braunschweig – Frankfurt/Main) in die Kurve Prof. Dr. Willi Hager/Eisenbahnstiftung



36 Selten im Schnellzugdienst: Auf diesen Strecken waren Einsätze der Baureihe 216 vor D-Zügen alltäglich Dr. Dietmar Beckmann



10 In Mitteldeutschland waren die „Eisenschweine“ der DR häufig anzutreffen Volker Emersleben



44 Die Kreisbahn Osterode-Kreiensen hatte nicht nur Dampflokomotiven zu bieten Detlev Luckmann/Eisenbahnstiftung



58 Sie waren das Aushängeschild der Deutschen Bundesbahn: die Baureihe E 10¹² als „Bügelwalze“ und aufgewertete Kasten-E 10 Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung



62 An erster Stelle im Nummernschema der Reichsbahn stand 01 001, sie gab es auch als Modell *O. Strüber*



89 Auf der Anlage Modellbundesbahn befindet sich das Bahnhofsgebäude von Altenbeken *Karl Fischer*



66 Das Modell der interessanten Spitzkehre von Münsterbusch bei Stolberg (Rheinland) lässt den Bahnbetrieb der 1960er-Jahre wieder aufleben *Jürgen Albrecht*



96 Kabeltrommeln sollten auch auf Güterwagen im Modell sachgerecht gesichert verladen sein *Werk*



100 Äußerlich sind die Regio-Shuttle RS 1 von Märklin/Trix und Roco kaum zu unterscheiden *MM*



116 Ein TT-Modell des landschaftlich reizvollen Saaletals bei Saaleck zeigt den abwechslungsreichen Reichsbahn-Betrieb der 1980er-Jahre *Jürgen Albrecht*

58 Notlösungen und Glanzlichter
Die für „Rheingold“ und „Rheinpfil“ beschaffte E 10¹² sorgte für Aufsehen

■ **Modellbahn**

- 62 Erste Schnelle der DRG
Schnellzugdampflok 01 001 als H0-Modell von Trix und ihr Vorbild
- 66 Spitzkehre Stolberg
Ein niederländischer Club betreibt eine Segmentanlage in Spur 0 mit Motiven aus dem Aachener Umland
- 72 Neu im Schaufenster
Modellbahn-Neuheiten in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik
- 82 Heimanlagen-Wettbewerb
Die Messe in Mannheim zeigte Anfang März einige gute Privatanlagen
- 86 Großstadtbahnhof in Klein
Eine große Station mit Bahnhofshalle auf überschaubare Fläche projiziert
- 89 Altenbeken nachgebaut
Empfangsgebäude auf der Modellbundesbahn im 3D-Druck geschaffen
- 92 Pffrige Infrarot-Steuerung
Steuerung über WLAN und Touch-Stellpult für Märklin- und Trix-Fahrer
- 95 Gaggenauer Spielertreffen
Nicht nur Tinplate-Bahner füllten die Ausstellung im Unimog-Museum
- 96 Kabeltrommeln als Ladegut
In unserer Serie dreht sich alles um Holztrommeln mit Kabeln
- 100 Unterwegs im Regio-Shuttle
Die modernen vierachsigen Triebwagen RS 1 als H0-Modelle von Märklin/Trix und Roco im Test
- 116 Motive aus dem Saaletal
Die Abzweigstelle Saaleck auf der Strecke Halle/Leipzig – Erfurt/Saalfeld ist Thema einer TT-Anlage

■ **Service**

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



1936 fährt ein SVT der Bauart „Hamburg“ nahe Lauenstein auf der Frankenwaldbahn Richtung Nürnberg

Carl Bellingrodt/Slg, Dirk Winkler

Schnittige Pioniere des **Schnellverkehrs**

Schnelltriebwagen der 30er-Jahre ■ Damals nannten sich die Triebwagenführer „Flieger“, wenn sie mit den neuartigen Fahrzeugen unterwegs waren. Die Zeit der Dampflokomotiven war zwar noch nicht vorbei, aber prägende Jahrzehnte und Veränderungen standen bevor

Es scheint eine Angewohnheit des Menschen zu sein, sich mit dem gegenwärtigen Zustand nicht zufrieden zu geben. Ohne Weiterentwicklung würden wir wahrscheinlich immer noch als Einzeller im Wasser herumschwimmen oder weite Strecken mit einer Kutsche bewältigen. Reisegeschwindigkeit und Qualität des Reisens erhöhten sich deutlich mit dem Bau der Eisenbahn. Sogleich war und ist sie uns oft zu langsam. Dies sollte sich in den 1930er-Jahren verändern. Die Entwicklung der „Fliegenden Züge“ brachte neue Erkenntnisse. Die Fortschritte und Ideen der damaligen Zeit trugen maßgeblich zur Entwicklung heutiger Schnellzüge bei. Schon Anfang des 20. Jahrhunderts gab es erste Schnellfahrversuche mit Triebwagen durch die Studiengesellschaft für Elektrische Schnellbahnen. Ein Drehstromtriebwagen der Firma Siemens erreichte

auf der Versuchsstrecke Marienfelde – Zossen bei Berlin eine Höchstgeschwindigkeit von rund 210 km/h.

Neue Wege

In Folge vieler skurril erscheinender Versuche mit Luftschrauben, wie mit dem von Franz Kruckenberg konstruierten Schienenzeppelin, und der Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren kamen neue Möglichkeiten auf. Nach dem Ersten Weltkrieg bekam der Schienenverkehr immer größere Konkurrenz vom voranschreitenden Straßen- und Flugverkehr, weswegen die Deutsche Reichsbahn neue Wege gehen musste. Erste Entwürfe für neue und schnellere Fahrzeuge entstanden Anfang der 1930er-Jahre. Sie wurden von Windkanaluntersuchungen begleitet, um den Luftwiderstand der Fahrzeuge und somit den Energieverbrauch zu verringern. Den

Wagenkasten baute man nach damaligem Stand der Technik im Leichtbau. Der erste so entwickelte Schnelltriebwagen (SVT) war der „Fliegende Hamburger“ (877 a/b), welcher für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt war. Um diese Geschwindigkeiten zu ermöglichen, waren bestimmte technische Voraussetzungen nötig. Unter anderem wurde der Abstand vom Vorsignal zum Hauptsignal von 700 Metern auf 1.200 Meter verlängert, um einen längeren Bremsweg zu gewährleisten. Zuvor waren fahrplanmäßige Fahrten nur bis 100 km/h zulässig.

Große Beliebtheit

Für die Medien und die Bevölkerung war das neue Fahrzeug etwas Besonderes. So hieß es in der ersten Beilage der Silvesterausgabe des sozialdemokratischen „Vorwärts - Berliner Volksblatt“: „Bei der Fahrt



Eine Werksprobefahrt brachte den 137154 a/b/c nach Liegnitz. Der Werksfotograf der LHW nutzte dies gleich aus

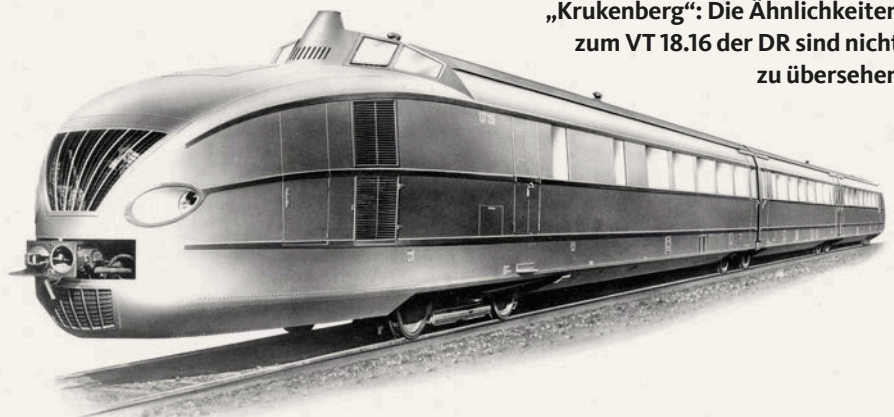
Slg. Dirk Winkler (3)

erregte der Schnelltriebwagen überall auf den von ihm durchfahrenen Stationen und auf freier Strecke sehr großes Aufsehen, und überall standen die Menschen Spalier, um dem neuesten, modernen Verkehrsmittel begeistert zuzuwinken.“ Schnell gewannen die schnellen Züge an Popularität und waren als Postkartenmotiv oder Modelle in Form von Blecheisenbahnen auf dem Markt zu finden.

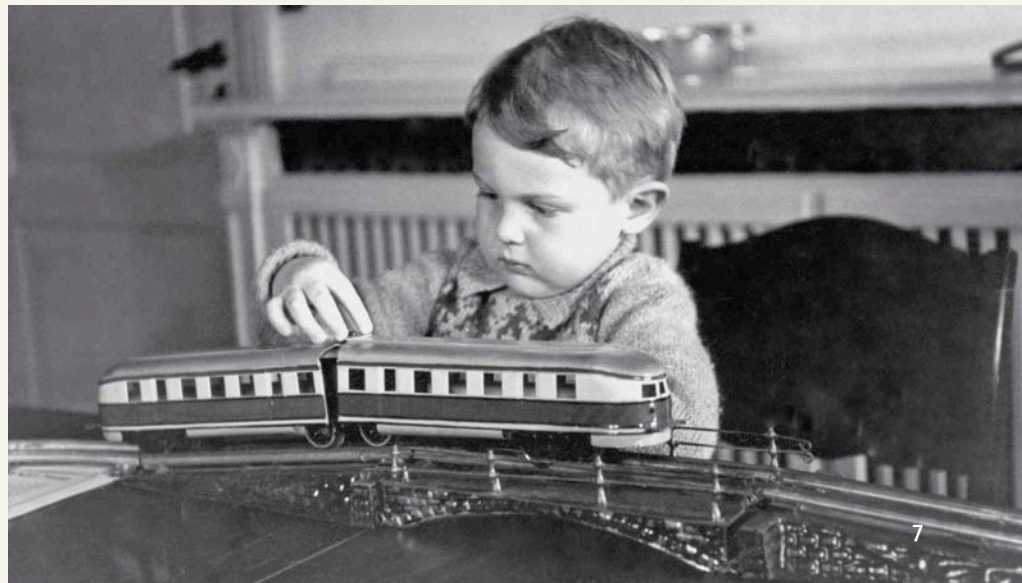
Versuche und Betrieb

Aus diesem ersten Versuch erfolgte im Sommer 1933 die erste Auftragsvergabe für vier zweiteilige Triebzüge, welche in leicht veränderter Konstruktion als Bauart „Hamburg“ gebaut wurden. Insgesamt baute man 13 Stück. Zusätzlich genehmigte die Reichsbahn-Hauptverwaltung die Beschaffung vier dreiteiliger Züge der Bauart „Leipzig“. Damit sollte das Sitzplatzangebot vergrößert werden und erstmals in einem SVT die 3. Klasse eingeführt werden. Da die bisher gebauten Fahrzeuge nur Fahrgastgroßräume und einen eingeschränkten Mitropa-Service besaßen, entschloss man sich, 14 Züge der Bauart „Köln“ in Dienst zu stellen. Die Wagen verfügten über 102 gepolsterte Sitzplätze der 2. Klasse, welche in Abteilen zusammengefasst waren. Zudem waren

Werksaufnahme der Bauart „Krukenberg“: Die Ähnlichkeiten zum VT 18.16 der DR sind nicht zu übersehen



Der „Fliegende Hamburger“ war so beliebt, dass er sehr schnell von den Herstellern von Blecheisenbahnen als Modell umgesetzt wurde





Zusammen mit einem SVT der Bauart „Köln“ steht VT 07 502 im Mai 1952 in München Hauptbahnhof. Die Züge fahren in der „Rheinblitz“-Gruppe *Dr. Scheingraber/Slg. Dirk Winkler*

Mehr zum Thema

Auf 192 Seiten gibt Dirk Winkler in seinem neuen Buch „Schnelltriebwagen der 30er Jahre“ einen spannenden Überblick über die „Fliegenden Züge“. Alle Baureihen und auch die nicht realisierten Projekte werden ausführlich beschrieben. Viele Bilder und Zeichnungen geben einen anschaulichen Einblick in die fortschrittliche Technik der damaligen Zeit.

Dirk Winkler: Schnelltriebwagen der 30er Jahre – Entwicklung, Technik, Einsatz; Preis: 60,- €, ISBN: 978-3-98702-171-8 Erhältlich unter www.verlagshaus24.com



Werbefotografie für Bequemlichkeit und Service im 877 a/b

RVM/Slg. Dirk Winkler

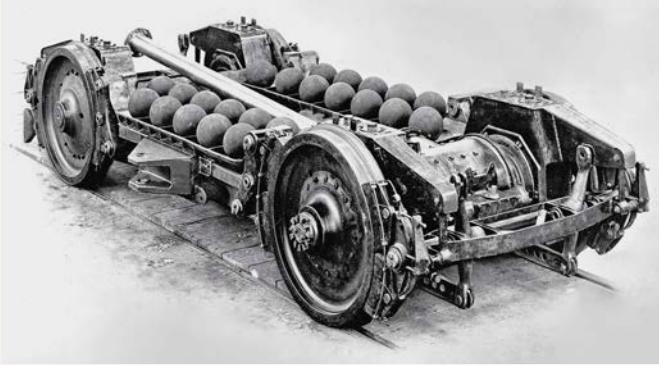


30 weitere Plätze in einem luxuriösen Speiseraum zu finden. Das Platzangebot wurde mit einem zusätzlichen Mittelwagen nur von den Prototypen der Bauart „Berlin“ minimal übertroffen. Von diesen Fahrzeugen wurden lediglich zwei gebaut. Ein weiteres Versuchsfahrzeug wurde vom Schienenzeppelinerbauer Franz Kruckenberg entworfen. Die Bauart „Kruckenberg“ hob sich durch ein fortschrittliches Konzept und moderne Formsprache von den anderen SVT ab. Die Form Zuges findet sich in dem ab 1963 gebauten VT 18.16 der Deutschen Reichsbahn (DR) wieder. Ähnlichkeiten zum VT 11⁵ der Deutschen Bundesbahn (DB) sind auch nicht von der

Die neuen Dieseltriebwagen flogen mit bis zu 160 km/h über die Schienen

Hand zu weisen. Die Besonderheiten waren, neben der auch bei den anderen Bauarten verwendeten Leichtbauweise, eine Luftfederung und die Leistungsübertragung mit Strömungsgetrieben, welche Wasser als Übertragungsmedium nutzten. Eine weitere Besonderheit war der auf Gummikugeln gelagerte Motor. Kruckenberg vermutete, dass viele Motorenausfälle bei anderen Modellen durch starke Schläge hervorgerufen wurden, denen die Motoren durch den Drehgestelleinbau ausgesetzt waren. Der dreiteilige Triebzug ging, durch verschiedene Schäden auf den Probefahrten, nicht in den Planeinsatz. Weitere Fahrzeuge mit den Bauartbezeichnungen „Breslau“, „München“ und einem Salon-Aussichtstriebwagen kamen nie über das Planungsstadium hinaus.

Mit Kriegsbeginn wurden die SVT zunächst stillgelegt. Ende August 1939 stellte man den Verkehr zwischen den Großstädten ein. Später dienten sie als Sonderzüge für die Wehrmacht und Reichsführung. Den Krieg überstanden alle Fahrzeuge, da meist Bahnhöfe genutzt wurden, die als weniger luftgefährdet galten. Nach Kriegsende waren die Triebwagen überall verstreut, denn wegen der im Krieg gewählten Abstellorte, RAW-Aufenthalte oder der Sondereinsätze standen sie an verschiedensten Orten abgestellt. Außer in den vier alliierten Besatzungszonen befanden sich die Züge außerdem auf polnischem und tschechoslowakischem Gebiet. Der Zustand der Triebwagen war sehr unterschiedlich. Einige Züge wurden von



Ein Triebdrehgestell der Bauart „Krukenberg“. Die Gummikugeln sollten den Motor vor Schlägen schützen

Im Sommer 1938 rauscht eine Schnelltriebwagengarnitur der Bauart „Köln“ aus 137 858 und 137 277 an Lauenstein vorbei *Carl Bellingrodt/*

Slg. Dirk Winkler

den französischen Besitzern als Lazarettzüge umgebaut, andere richteten die Amerikaner für Sondereinsätze her. Ab 1949 waren dann wieder Züge bei der DB und DR im Einsatz. Die Bundesbahn musterte den letzten SVT Mitte der 60er-Jahre aus, während es bei der DR noch letzte Einsätze Ende der 1970er-Jahre gab.

Neue Züge eroberten mit der Zeit die Strecken und sorgten für neue Geschwindigkeitsrekorde. Trotzdem wäre ohne die „Fliegenden Züge“ diese Entwicklung wahrscheinlich gar nicht erst möglich gewesen und so können wir in den meisten Fällen noch schneller reisen. Ob das nun gut oder schlecht ist, darf wohl jeder selbst entscheiden. Es bleibt spannend zu beobachten, welche Entwicklungen die Zukunft bringt.

Claudio Ludwig



Ein Blick in den Führerstand 1 des „Fliegenden Hamburgers“ (877 a/b) *Slg. Dirk Winkler (2)*





Engelsdorf wurde zum Auslauf-Bahnbetriebswerk der DR-Baureihe 254, was gegen Ende der Einsatzzeit in den 1980er-Jahren solche Fotomöglichkeiten mit mehreren Maschinen bot *Bildstelle Rbd Halle/Slg. Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)*

Unverwüstliche Altbaulok

für den Güterzugdienst

Baureihe E 94 der Deutschen Reichsbahn ■ *Trotz Indienststellung der modernen Elektroloks der Baureihe 250 ab 1977 blieben die „Eisenschweine“ bei der Reichsbahn in der DDR unverzichtbar. Erst der Niedergang des Güterverkehrs nach der politischen Wende 1989/90 läutete die Ausmusterung ein*

Am 5. Oktober 1956 herrscht auf dem Rangierbahnhof des Eisenbahnknotens Köthen wie immer Hochbetrieb. Angekommene Nahgüterzüge müssen aufgelöst und neu gebildet werden. Durchgangsgüterzüge, die auf der Relation Magdeburg – Halle (Saale) verkehren, werden hier von Dampf- auf Elektroloks umgespannt. Aber kaum einer der Lokführer, Heizer, Wagenmeister und Rangierer nimmt Notiz von der frisch lackierten E 94 153, an der sich einige Eisenbahner des Reichsbahnausbesserungswerkes (Raw) Dessau zu schaffen machen. Sie bereiten die Maschine auf ihre Lastprobefahrt nach Halle vor. Damit

kehrt bei der Deutschen Reichsbahn nach mehr als zehn Jahren die Baureihe E 94 in den Streckendienst zurück.

Rückblick in die Nachkriegszeit

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren nur 18 Elloks der Baureihe E 94 in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) verblieben, wovon zehn nicht einsatzfähig waren. Nach Beseitigung der größten Schäden standen die betriebsbereiten Maschinen schon im Sommer 1945 wieder im mitteldeutschen Raum einschließlich der nutzbaren Teile der Strecke nach Probstzella, dem Grenzbahnhof zur amerikanischen Besatzungszone, im Einsatz. Allerdings

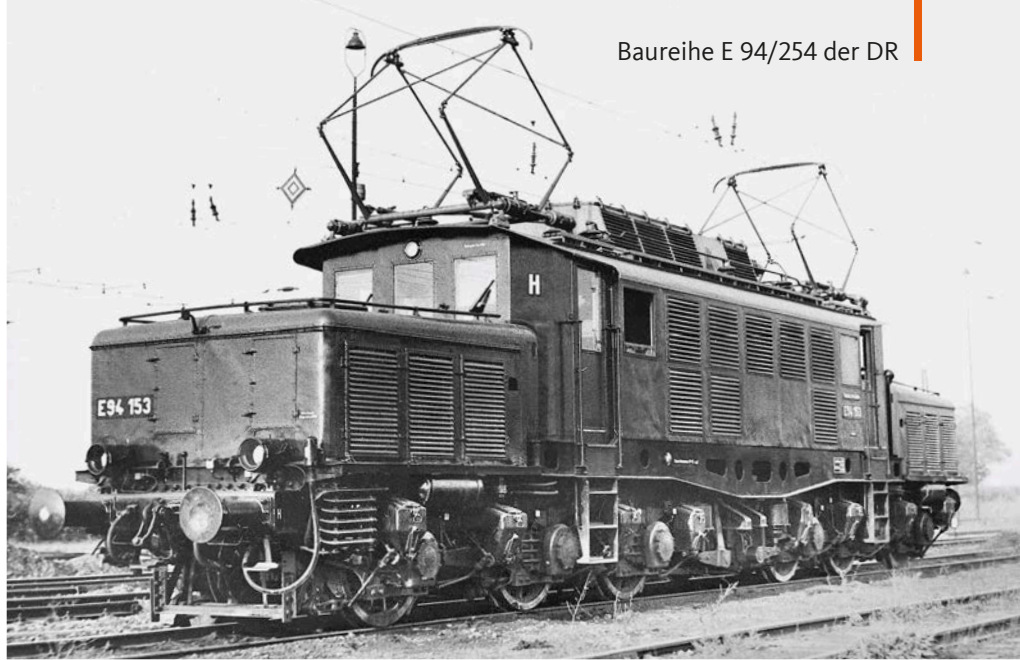
befahl die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) zum 30. März 1946 die Demontage der kompletten elektrischen Streckenausrüstung inklusive der Beschlagnahme der meisten Triebfahrzeuge. In der Folge wurden Anfang 1946 neun betriebsfähige und fünf beschädigte E 94 in Richtung Workuta abtransportiert. Von den zurückgelassenen nicht betriebsfähigen Maschinen verkaufte die SBZ 1948 E 94 032 nach Westdeutschland.

Da die am 7. Oktober 1949 gegründete DDR von den deutschen Hauptlagerstätten für Steinkohle an der Ruhr und in Schlesien abgeschnitten war, rückte die Wiederelektri-

fizierung des mitteldeutschen Netzes als bald in den Fokus der Verkehrsplaner. Das war schon deshalb nötig, um die stark ansteigenden Beförderungsleistungen auf dem reparationsbedingt ausgedünnten Streckennetz effektiver bewältigen zu können. Neben der Reaktivierung des Bestandsnetzes stand auch die Elektrifizierung der Strecke Johanngeorgenstadt – Zwickau für E 94-Einsätze zur Uranabfuhr für die sowjetisch-deutsche Wismut AG im Raum. DDR und Sowjetunion einigten sich am 18. März 1952 über die Rückführung der elektrischen Triebfahrzeuge und Anlagen einschließlich der aus Schlesien übernommenen E 94/E 95. Als erste Maschinen kehrten E 94 020, 055 und 065 am 20. Juli 1952 zurück. Eine schnelle Aufarbeitung scheiterte jedoch am Zustand, denn für den Einsatz in Workuta waren die Loks auf sowjetische Mittelpufferkupplungen umgerüstet und dafür an Drehgestellrahmen und Radsternen irreversibel geändert worden.

Der Neustart bei der DR

Weil zuerst die leichter zu reparierenden E 44 aufgearbeitet wurden und zudem wichtige Zeichnungen in der Sowjetunion verblieben waren, konnte das Raw Dessau erst 1956 damit beginnen, die sechsachsigen Elloks im Rahmen einer Generalreparatur E5 instand zu setzen. Ein weiterer Aspekt der Zurückstellung der Aufarbeitung der E 94 war, dass das elektrisch befahrbare Streckennetz zwischen Halle/Leipzig und Köthen/Bitterfeld recht klein



Die erste von der DR in Dienst gestellte E 94 war die Lok mit der Nummer 153 *Slg. Dirk Endisch*

war. Erst mit der Wiederherstellung der Fahrleitung bis Magdeburg ergaben sich sinnvolle Einsätze der E 94. Die E 94 042, 046, 054 und 055 wurden zwischen 1956 und 1960 an die Deutsche Bundesbahn verkauft sowie E 94 007 und 019 wegen größerer Schäden ausgemustert. Sie dienten dem Raw Dessau noch als Ersatzteilstender und wurden 1967 zerlegt.

Als erste Dienststelle bei der DR setzte das Bw Halle P die im Eisenbahnerjargon „Eisenschweine“ genannten 94er ein. Nach dem Eintreffen der Raw-neuen E 94 153 am 6. Oktober 1956 folgten bis zum 1. Januar 1958 weitere fünf Exemplare, die zunächst vor Durchgangsgüterzü-

gen nach Köthen und Magdeburg-Buckau zu sehen waren. Außerdem brachten die Loks ab 21. Dezember 1959 Kohleganzzüge aus dem Geiseltal (Mücheln) nach Halle (Saale) oder übernahmen Leistungen nach Weißenfels. Zum Stichtag 1. Januar 1959 zählten wieder 17 Exemplare der Baureihe E 94 zum Betriebspark. Als letztes Exemplar wurde E 94 082 am 30. November 1961 in Dienst gestellt. Damit verfügte die DR über insgesamt 23 Maschinen, die zunächst in den Bahnbetriebswerken Bitterfeld, Halle P, Leipzig-Wahren und Magdeburg-Buckau stationiert waren.

Einsatz in neuen Gefilden

Mit der Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebes auf der Strecke Leipzig – Altenburg – Zwickau (Sachsen) am 26. Mai 1963 meldete die Rbd Dresden Bedarf an zugstarken Elektrolokomotiven für den schweren Güterzugdienst an. Die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) wies daher dem Bw Zwickau am 20. Mai 1963 mit der E 94 115 das erste „Eisenschwein“ zu. Bis zum 31. Dezember 1963 stieg der Bestand auf insgesamt acht Maschinen an, die zunächst auf der Relation Reichenbach (Vogtland) – Zwickau – Leipzig im Einsatz waren. Mit der schrittweisen Elektrifizierung der als „Sachsenmagistrale“ bezeichneten Verbindung Dresden – Zwickau – Reichenbach erweiterte sich das Einsatzgebiet der Maschinen ab 1965. Zunächst kamen die Maschinen ab 26. Mai bis nach Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf. Nach dem Fahrplanwechsel am 25. September 1966 erreichten die Zwickauer E 94 auch Dresden-Fried-



Letzte Handgriffe an der frisch überholten E 94 114 am 11. Juni 1958 im Bw Halle P



Im Güterbahnhof von Halle (Saale) verweilt im November 1963 die E 94 074 mit ihrem Güterzug nach Magdeburg



Weitgehend im Lieferzustand zeigt sich 254 040, als sie 1988 im Bayerischen Bahnhof von Leipzig auf Freigabe einer Rangierfahrt wartet *Slg. Dirk Endisch*

richstadt. Fortan bildete die Baureihe E 94 das Rückgrat im schweren Güterzugdienst auf den Magistralen Dresden/Leipzig – Reichenbach. Mit der Aufnahme der elektrischen Zugförderung auf den Verbindungen Weißenfels – Camburg (Saale) am 26. Mai 1967 und Apolda – Erfurt – Neudietendorf am 22. September 1967 verlagerte sich der Einsatzschwerpunkt der E 94 nach Süden. Die Elloks kamen nun meist mit schweren Ganz- und Durchgangsgüterzügen nach Camburg und Erfurt/Neudietendorf, waren aber auch weiterhin in Altenburg, Magdeburg-Buckau, Muldenstein und Roßlau (Elbe) anzutreffen.

Der Einsatz vor den bis zu 3.000 Tonnen schweren Zügen hinterließ allerdings Spuren: Anfang der 1970er-Jahre kam es immer wieder zu Schäden an den Fahrmotoren. Zeitweilig waren bis zu 40 Prozent der vorhandenen Maschinen in den Bahnbetriebswerken Halle P, Leipzig-Wahren und Reichenbach/Einsatzstelle Zwickau abgestellt. Aufgrund fehlender Ersatzteile waren einige Maschinen zeitweilig mit abgeschalteten Fahrmotoren im Einsatz. Die Idee, die „Eisenschweine“ mit neuen Fahrmotoren des Typs EBM 1012/107c auszurüsten, verwarf die DR. Die veranschlagten Kosten für die not-

wendigen Umbauten waren der HvM zu hoch. Entsprechend ihrer Verfügung vom 27. Juli 1971 durfte das Raw Dessau an den Elloks der Baureihe 254 keine Hauptuntersuchung E7 mehr ausführen. Damit begann das Fahren auf Verschleiß. Um dringend benötigte Tausch- und Ersatzteile zu gewinnen, wurden in der Folgezeit einzelne Maschinen als Ersatzteilspender genutzt.

Im Dienst der Braunkohle

Mit der Eröffnung des elektrischen Betriebes zwischen Burgkernitz und Muldenstein zur Versorgung des Kraftwerks Vockerode wurden Ende 1976 weitere elektrische Lokomotiven gebraucht – vor allem, als ab 1979 die Kohle aus dem bei Bitterfeld gelegenen Tagebau Delitzsch Süd gefördert wurde. Als Werkloks stellte die DR für diesen „Transitverkehr“ dem Braunkohlenkombinat (BKK) E 94 zur Verfügung, die durch Lieferungen der Baureihe 250 frei geworden und für den Einsatz auf Reichsbahn-Gleisen zugelassen waren. 1979 übernahm das BKK Bitterfeld 254 057 und 058 und setzte sie unter eigener Regie als 1-1121 und -22 ein. 1982 folgten 254 082 und 089. Erstere erhielt nach einem Unfall der 1121 deren Nummer in Zweitbesetzung, die 082 wurde zur -79. Zwischen 1980 und 1982 waren zudem mehrfach von der DR gemietete 254er in BKK-Diensten, so die Loks 254 021, 052, 056 und 153.

Schneller Abgang

Zu Beginn des Jahres 1980 sahen die Planungen der DR die Ausmusterung der Baureihe 254 bis zum Sommer 1984 vor. Doch dieses Vorhaben war mit dem Beginn der Energiekrise in der DDR im Frühjahr 1981 hinfällig. Mit der ab da forcierten Streckenelektrifizierung fehlten plötzlich elektrische Triebfahrzeuge, sodass die DR nicht auf ihre „Eisenschweine“ verzichten konnte. Mit dem Ausbau des elektrischen Streckennetzes Mitte der 1980er-Jahre kamen 254er auch bis nach Berlin-Grünau, Priort, Seddin, Stendal und Wustermark. Ein Umlauf führte eine Maschine von Engelsdorf über Riesa, Dresden und Freiberg sogar bis nach Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf. Doch dieses weitgefächerte Einsatzgebiet konnte nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Tage der Baureihe 254 gezählt waren. Die Unterhaltung der Maschinen wurde immer komplizierter, sodass das Raw Dessau in den Jahren 1985/86 die letzten Zwischenuntersuchungen E6 durchführte.



Trotz Beschaffung der DR-Baureihe E 42 waren die sechsachsigen E 94 weiterhin unverzichtbar und präsentieren sich 1965 zusammen mit den Ellok-Neulingen im Bahnbetriebswerk Halle P *Bildstelle Rbd Halle/Slg. MKL (2)*

Bauartänderungen bei der DR-E 94/254

Die Elektrolokomotiven der Baureihe E 94 (ab 1. Juni 1970 Baureihe 254) waren eine gelungene Konstruktion (siehe *em* 10/15). Daher waren im Laufe ihrer fast 35-jährigen Einsatzzeit bei der DR keine grundlegenden konstruktiven Änderungen erforderlich. Dennoch erfuhren die Loks im Laufe der Zeit einige Bauartänderungen. Die meisten Umbauten bzw. Sonderarbeiten (SA) waren dem technischen Fortschritt, Neuerungen in der Instandhaltung oder Problemen bei der Ersatzteilbeschaffung geschuldet.

Die optisch auffallendsten technischen Änderungen bei den DR-Loks waren das dritte Licht (Spitzenlicht) über dem mittleren Frontfenster, neue Stromabnehmer mit Doppelschleifstück und die Farbgebung. Das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Dessau rüstete die Maschinen bereits bei ihrer Generalreparatur mit dem Spitzenlicht aus.

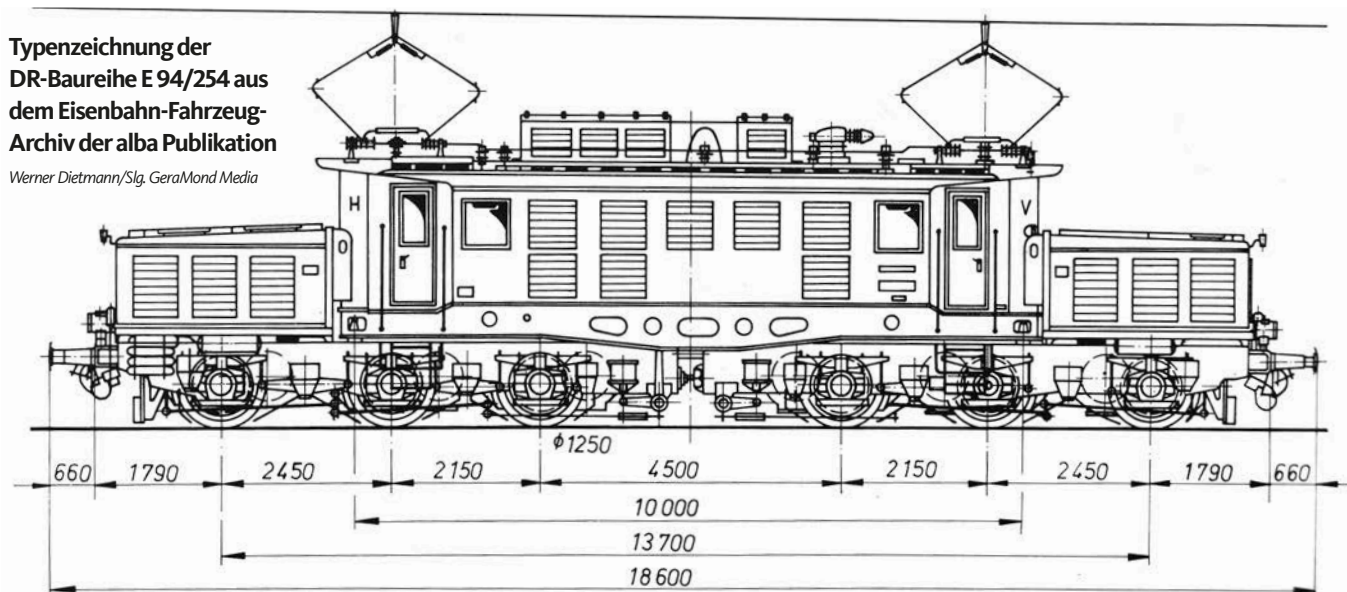
Die alten Stromabnehmer der Bauarten HISE 7 und SBS 38 wurden in den 1960er-Jahren durch RBS 58 ersetzt.

Bei ihrer Indienstellung waren die Fahrzeugkästen und Vorbauten grün (RAL 6007) sowie die Rahmen, Drehgestelle und Radsätze schwarz (9005) lackiert. Um Risse und Brüche leichter erkennen zu können, erhielten die Drehgestelle und Radsätze ab 1961 einen roten Anstrich (3000). Weitere wichtige Umbauten bei der DR-Baureihe E 94 waren außerdem:

- SA 5: Lok mit vier Drehstühlen und einem Holzocker für das Personal ausgerüstet
- SA 6: seitliche Schutzscheiben am Türfenster auf der Lokführerseite angebaut
- SA 11 / 12: Luftbehälter 400 und 100 Liter mit 10 kp/cm² Betriebsdruck eingebaut
- SA 14: Hauptschalter der Bauart APB 104 gegen Hauptschalter der Bauart DAT 1 ersetzt
- SA 20: Einbau eines elektrischen Geschwindigkeitsmessers
- SA 28: Umbau der Sifa durch Einbau eines Zeitrelais für eine 30-Sekunden-Wachsamkeitskontrolle
- SA 37: Dachumlauf aus Streckmetall anstelle der Holzlaufbretter angebaut
- SA 48: Zusatzbremsventil der Bauart ZB 3 eingebaut
- SA 74: Scheibenwischer auf Druckluftantrieb umgerüstet
- SA 76: Kompressor der Bauart VV 224 eingebaut

Typenzeichnung der DR-Baureihe E 94/254 aus dem Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv der alba Publikation

Werner Dietmann/Slg. GeraMond Media





Die frühere E 94 058 stand seit 1979 im Dienst des Braunkohlenkombinats Bitterfeld und transportierte Züge zum Kraftwerk Muldenstein *Slg. Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

Da die BKK-Loks in Halle untersucht und repariert wurden, kamen sie auf der Rückfahrt nach Bitterfeld auch vor regulären Güterzügen zum Einsatz

Höchstgesamtleistungen der DR-Baureihe E 94/254

Loknr.	Laufleistung	Einsatz von	bis
E 94 052	3.216.388 km	8. Juni 1957	9. August 1990
E 94 059	3.158.073 km	9. Oktober 1957	2. August 1990
E 94 065	3.148.404 km	7. August 1958	13. Oktober 1980
E 94 106	3.411.428 km	8. Dezember 1956	16. Dezember 1990
E 94 153	3.054.645 km	6. Oktober 1969	29. März 1987
E 94 154	3.009.888 km	15. November 1956	26. März 1987

Bildstelle Rbd Halle/Slg. MKL



Mit der Fertigstellung von Lok 254 106 am 30. November 1986 endete die Erhaltung der „Eisenschweine“. Anfang 1987 ließ das Raw Dessau alle Werkzeuge und Vorrichtungen verschrotten. Damit war das Ende der Baureihe 254 absehbar, denn die HvM hatte die Untersuchungsfrist aufgrund des

schlechten Zustandes der Drehgestelle auf fünf Jahre begrenzt. Möglich wurden diese Maßnahmen durch die Indienststellung der Universalloks der Baureihe 243, die dank Vielfachsteuerung Leistungen der 254 in Doppeltraktion übernehmen konnten, falls keine 250 zur Verfügung stand.

Still und leise beendete die 254 110 am Morgen des 13. August 1990 den planmäßigen Einsatz der ehemaligen Baureihe E 94 bei der DR. Doch so wollten sich die Eisenbahner des Bw Engelsdorf nicht von ihren „Eisenschweinen“ verabschieden. Am 15. Dezember 1990 gab es mit 254 056 und 106 eine Abschiedsfahrt auf dem Rundkurs Leipzig – Zwickau – Dresden – Leipzig, an der etwa 350 Fahrgäste teilnahmen. Zu diesem Zeitpunkt gehörten neben der Museumslok 254 056 noch sieben weitere Exemplare der Baureihe 254 zum Bestand des Bw Engelsdorf, das die Maschinen aber als „warten auf Ausbesserung“ (w) führte. Ab 1. Januar 1991 gehörten die „Eisenschweine“ formal zum Bw Leipzig Hbf West, bevor die Lokomotiven bis zum März 1991 in den Schadpark verfügt wurden. Damit hatte die Baureihe 254 endgültig ausgedient. Heute erinnern neben der öffentlich gut sichtbaren 254 056 als nicht betriebsfähige Denkmallok auf dem Leipziger Hauptbahnhof noch einige weitere Vertreterinnen an die starken Elektro-Sechssachser der DR (siehe Kasten Seite 17).

Stationierungen der E 94

Bw Magdeburg-Buckau: Die Ära der Baureihe E 94 begann hier am 15. November 1956 mit der Raw-neuen E 94 154. Bis zum Sommer 1957 wurde der Bestand auf fünf Exemplare aufgestockt, von denen täglich vier vor schweren Ganz- und Durchgangsgüterzügen nach Halle und Leipzig eingesetzt wurden. Nach nur sechs Jahren endete im Frühjahr 1963 der Einsatz der Baureihe E 94 im Bw Magdeburg-Buckau.

Bw Bitterfeld: Diese Dienststelle übernahm am 5. März 1958 zwei Maschinen des Bw Halle P. Ab 26. März 1958 standen hier vier Lokomotiven zur Verfügung, die meist mit Güterzügen auf dem Abschnitt Bitterfeld – Roßlau (Elbe) unterwegs waren. Ab dem Frühjahr 1959 kamen die Maschinen bis nach Leipzig. Umlaufbedingt übernahmen die Elloks nun auch vereinzelt Reisezugleistungen nach Dessau und Bitterfeld. Zum Jahreswechsel 1959/60 hatte die Baureihe E 94 in Bitterfeld ausgedient. Als Letzte ihrer Gattung wurde E 94 058 am 9. Januar 1960 aus den Unterlagen gestrichen.

Bw Leipzig-Wahren: Deutlich länger währte der Einsatz der Baureihe E 94 in Leipzig. Dort traf am 26. März 1957 die E 94 110 ein. In der Folgezeit waren meist vier Exemplare im Bw Leipzig-Wahren stationiert, von denen drei Maschinen im Plan 1 eingesetzt wurden. Im schweren Güterzugdienst kamen die Elloks zunächst nach Bitterfeld, Dessau, Halle (Saale), Magdeburg-Buckau und Roßlau (Elbe). Später erreichten die Maschinen auch Altenburg, Großkorbetha und Weißfels, bevor sie ab 1967/68 bis nach Camburg und Erfurt/Neudietendorf gelangten. Ab dem Sommer 1970 waren die Elektrolokomotiven auch in Dresden-Friedrichstadt zu sehen. Zwei Jahre später gab das Bw Leipzig-Wahren die Unterhaltung der Baureihe E 94 auf. Die Instandhaltung oblag nun dem Bw Halle P, das auch die notwendigen Reservemaschinen vorhielt. Im Sommer 1977 erbrachte das Bw Leipzig-Wahren mit der jetzigen Baureihe 254 noch immer beachtliche Leistungen. Der für vier Maschinen ausgelegte Umlauf (Plan 1) sah Leistungen nach Altenburg, Dresden-Friedrichstadt, Erfurt, Halle (Saale), Leipzig Magdeburg-Thüringer Bahnhof (Mth) und Zwickau (Sachsen) vor. Mit dem Eintreffen der ersten fabrikneuen Maschinen der Baureihe 250 konnte die ehemalige E 94 im hochwertigen Güterzugdienst ersetzt werden. Im Sommer 1978 waren die „Eisenschweine“ des Bw Leipzig-Wahren meist nur noch auf dem Leipziger Güterring sowie vor Zügen nach Altenburg, Borna, Halle und Merseburg zu sehen. Im Januar 1979 beendete 254 082 den Einsatz der Ellok-Sechssachser im Bw Leipzig-Wahren.

Bw Halle P: Am 24. September 1977 hatte nach über 20 Jahren auch im Bw Halle P die einstige Baureihe E 94 ausgedient. Es war die erste Dienststelle bei der DR, die



Die im Süden der DDR beim Bw Reichenbach (Vogtl) stationierte 254 020 fährt am 7. Juni 1980 mit einem Güterzug durch den Bahnhof Apolda *Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung*



Zwei Einsatzbeispiele der DR-Baureihe 254 vor schweren Güterzügen in der Region Halle/Leipzig zeigen diese Aufnahmen von Mitte der 1980er-Jahre *Volker Emersleben (2)*



„Eisenschweine“ einsetzte. Nach dem Eintreffen der Raw-neuen E 94 153 Anfang Oktober 1956 folgten bis zum 1. Januar 1958 weitere fünf Exemplare. Ab Sommer 1963 standen dem Bw Halle P meist zehn dieser Sechssachser zur Verfügung, von denen einschließlich der Reserveloks täglich neun Exemplare benötigt wurden. Im Sommerfahrplan 1967 waren die Maschinen der Baureihe E 94 auf die Dienstpläne 22 (drei Loks), 23 (zwei) und 24 (zwei) verteilt. Im Sommerfahrplan 1974 benötigte die Dienststelle für die Pläne 31 und 32 jeweils drei Maschinen, die mit Güterzügen nach Camburg (Saale), Dresden-Friedrichstadt, Espenhain, Leipzig Bayerischer Bf, Leipzig Mth, Magdeburg-Buckau, Merseburg, Neudietendorf und Weißenfels kamen. Im Frühjahr 1977 begann im Bw Halle P die Ablösung der „Eisenschweine“ durch fabrikneue Maschinen der Baureihe 250. Binnen weniger Wochen hatte die Baureihe E 94 ausgedient. Als vorerst Letzte ihrer Bauart wurde 254 056 am 28. September 1977 an das Bw Engelsdorf abgegeben. 1980/81 kehrten einzelne Exemplare der Baureihe 254 noch einmal zum Bw Halle P zurück, das die Maschinen als Reserve für die Baureihe 244 (ex E 44) benötigte.

Bw Zwickau (Sachsen)/Reichenbach (Vogtland): Mit durchschnittlich zehn Maschinen war Zwickau ab Mitte der

1960er-Jahre die Hochburg der Baureihe E 94 bei der DR. Daran änderte sich auch nach der Umwandlung des Bw Zwickau (Sachsen) in eine Einsatzstelle (Est) des Bw Reichenbach (Vogtland) am 1. Juli 1970 nichts. Alle zehn Maschinen trugen zwar nun die Anschrift „Bw Reichenbach“, für den Einsatz und die Unterhaltung der Maschinen waren aber weiterhin die Eisenbahner in Zwickau verantwortlich. Erst mit dem Eintreffen der Baureihe 250 stand

Das Bw Engelsdorf war die letzte Dienststelle, die DR-254er im Güterzugdienst einsetzte.

der Est Zwickau ab 1978 ein adäquater Ersatz für die „Eisenschweine“ zur Verfügung. Am 29. September 1979 endete der planmäßige Einsatz der Baureihe 254, deren Bestand bis zum 15. Februar 1980 auf zwei Exemplare schrumpfte. Um Dieselkraftstoff zu sparen, schlugen Zwickaus Eisenbahner Anfang 1980 vor, die bis dato als sogenannte Prüflok tätige 254 078 für den Rangierdienst am Ablaufberg zu nutzen. Dafür musste die Maschine mit einer Rangierfunktanlage ausgerüstet werden, bevor der Probetrieb im April 1980 beginnen konnte. Dabei zeigte sich, dass „Eisenschwein“ den betrieblichen Belangen genügte. Somit stand dem planmäßi-

gen Einsatz der E 94 078 als Bremslok ab 1. Mai 1980 nichts im Wege. Ab 29. September 1981 verwendete die Est Zwickau 254 069 mit dem Funknamen „Romulus 12“ am Ablaufberg, bis sie wegen eines Kabelbrands am 12. April 1984 abgestellt werden musste. Damit war das Bw Engelsdorf die letzte Dienststelle bei der DR, die die Baureihe 254 in der Zugförderung einsetzte.

Bw Engelsdorf: Die im Osten der Messestadt gelegene Dienststelle war ein klassisches Güterzug-Bw. Mitte der 1970er-Jahre genügte die hier für den schweren Güterzugdienst vorgehaltenen Elloks der Baureihen 242 und 244 kaum noch den betrieblichen Belangen. Die Verwaltung der Maschinenwirtschaft (VdM) der Rbd Halle entschied daher, die in den Bw Halle P und Leipzig-Wahren nicht mehr benötigten „Eisenschweine“ hier zu konzentrieren. 254 153 eröffnete am 5. April 1977 den Reigen. Für den ab 22. Mai 1977 gültigen Sommerfahrplan 1977 stellte die Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb (Tb) des Bw Engelsdorf den ersten Umlauf für drei Maschinen auf. Mit der Übernahme weiterer Elloks der Baureihe 254 konnte ab 25. September 1977 ein zweiter Umlauf mit drei Maschinen gefahren werden. Mit Ganz- und Durchgangsgüterzügen kamen die Maschinen bis nach Dresden-Friedrichstadt, Erfurt, Magdeburg-Buckau,

Mit einer wahrlich „langen Leine“ steht 1986 die erste in der DDR wieder in Betrieb gegangene E 94 (vergleiche Bild auf Seite 11 oben) als 254 153 in Magdeburg für die Fahrt nach Engelsdorf bereit *Slg. Michael U. Kratzsch-Leichsenring*





Im Juli 1991 stehen einige 254 aufgrund weggebrochener Güterzugleistungen und inzwischen eingesetzter modernerer Ellok-Baureihen in Zeit abgestellt Volker Emersleben

Muldenstein, Neudietendorf, Reichenbach (Vogtland) und Zwickau (Sachsen). Doch nur wenige Monate später, zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 1978, musste der Einsatz der Baureihe 254 mangels betriebsfähiger Maschinen auf einen dreitägigen Umlauf verringert werden. Als sich im Verlauf des Sommers 1978 die Lage bei der Baureihe 254 wieder entspannte, wurden ab 1. Oktober 1978 täglich fünf „Eisenschweine“ im Plandienst eingesetzt. Ab Februar 1979 nahm der 254-Bestand im Bw Engelsdorf deutlich zu. Nach dem Ende des Planeinsatzes der Sechsscher im Bw Reichenbach wurden hier alle noch betriebsfähigen „Eisenschweine“ zusammengezogen. Die Dienststelle war nun Auslauf-Bw für die einstige Baureihe E 94. Im Sommer 1980 waren hier 18 Maschinen stationiert. Das schlug sich auch in den Umläufen nieder: Ab 1. Juni 1980 wurden täglich acht Lokomotiven in zwei Plänen eingesetzt. Dabei wurden zwei Elloks von Eisenbahnern des Bw Altenburg besetzt. Mit dem Fahrplanwechsel am 28. September 1980 wurde der Einsatz auf drei Umläufe mit insgesamt neun Maschinen ausgeweitet, die meist nach Dresden-Friedrichstadt, Erfurt, Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Rothensee und Zwickau kamen. Der Betriebspark verringerte sich 1983 zwar auf 14 Maschinen, doch davon wurden im Winter 1982/83 für die Pläne 1, 3 und 4 täglich insgesamt acht Exemplare benötigt. Ab 31. Mai 1987 bestanden nur noch zwei Umläufe für jeweils drei Maschinen. Der Betriebspark schrumpfte bis zum 1. Januar 1988 auf zehn „Eisenschweine“, von denen nur noch drei täglich benötigt wurden.

Die Tb-Gruppe nutzte die Baureihe 254 meist nur noch für Leistungen im Raum

Leipzig oder als Reserve für die Oberdispatcherleitung (ODL). Ein Engpass bei der Baureihe 250 zwang die Tb-Gruppe dazu, den Einsatz der Baureihe 254 ab 29. September 1989 auf zwei Pläne mit insgesamt fünf Maschinen auszuweiten. Damit die Streckenkenntnis der Lokführer erhalten blieb, kamen die „Eisenschweine“ nun auch wieder bis nach Dresden-Friedrichstadt. Doch damit war im Frühjahr 1990 Schluss. Mit dem Rückgang des Güterverkehrs auf den Strecken der DR

standen genügend Maschinen der Baureihe 250 zur Verfügung. Der Bedarf bei der Baureihe 254 schrumpfte auf eine Lok, die ab 27. Mai 1990 mit zwei Exemplaren der Baureihe 250 in einem gemeinsamen Umlauf eingesetzt wurde. Dieser sah Güterzüge nach Altenburg, Böhlen, Borna, Espenhain, Gaschwitz, Halle, Magdeburg-Buckau, Neukieritzsch, Reichenbach und Zwickau vor. Der Tb-Gruppe standen am 1. Juli 1990 neben der Museumslok 254 056 noch sechs einsatzfähige „Eisenschweine“ zur Verfügung, von denen in den folgenden Wochen 254 040 (letzter Einsatz am 9. August 1990), 254 052 (8. August 1990), 254 059 (1. August 1990), 254 066 (26. Juli 1990) und 254 153 (31. Juli 1990) aufs Abstellgleis rollten. Damit stand nur noch 254 110 für den Streckendienst zur Verfügung. Dirk Endisch/MKL

Download: Wo bei der DR welche Ellok der Baureihe E 94/254 einst stationiert war, zeigt unsere Liste, die über den nebenstehenden QR-Code sowie unter dem Link eisenbahn.de/254DR abrufbar ist.



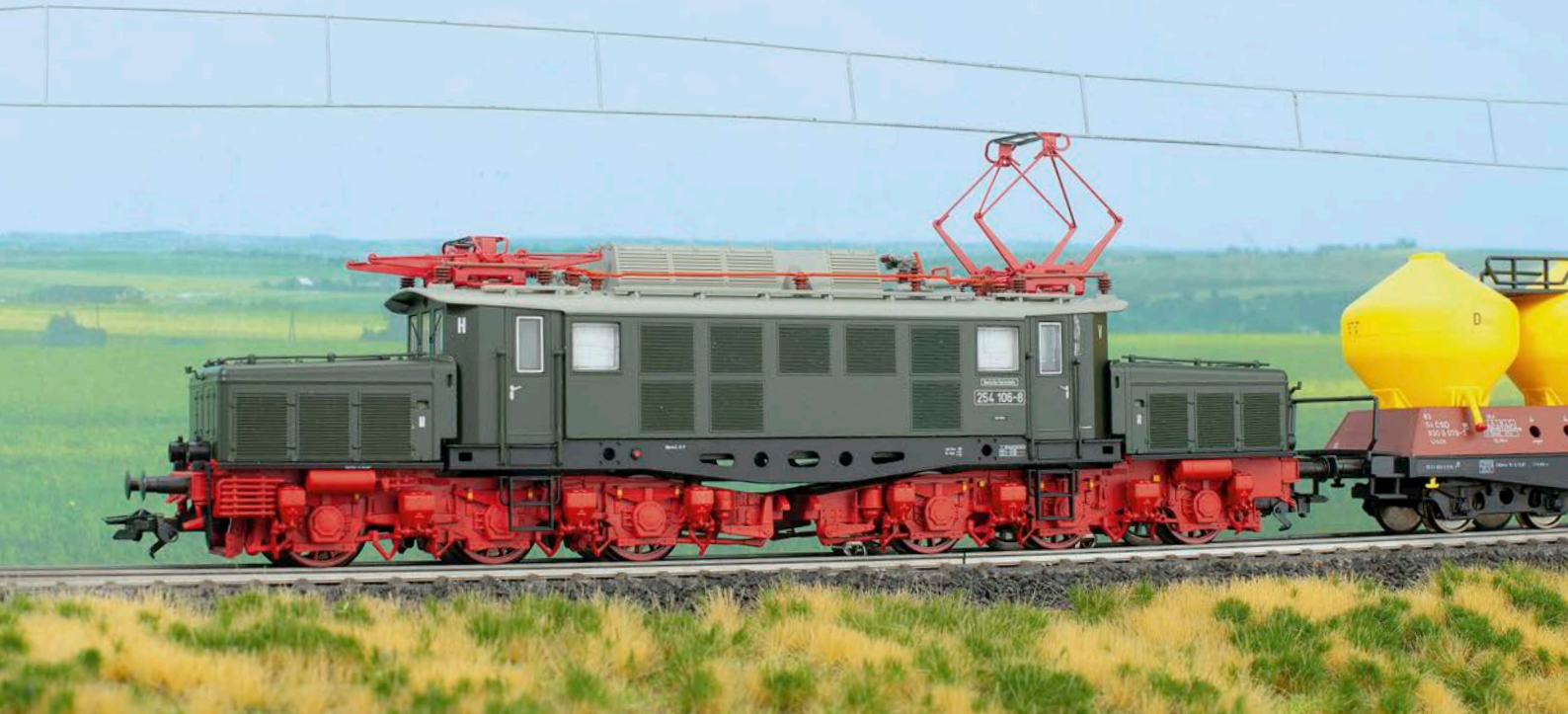
Verbleib der DR-Elektrolokomotiven Baureihe 254

Noch existieren acht erhaltene DR-Maschinen, leider ist aber keine betriebsfähig. Zudem sind die Maschinen des Museums Hermeskeil vom Gleisnetz der DB AG abgeschnitten.

Loknummer	Stationierung
254 040	Dampflokom-Museum, Hermeskeil
254 052	Lokwelt, Freilassing
254 056	Museumsgleis Leipzig Hbf (Museumslok DB AG)
254 058	Sammlung Falz, Falkenberg (Elster) ob. Bahnhof
254 059	Eisenbahn-Museum, Chemnitz-Hilbersdorf
254 066	Dampflokom-Museum, Hermeskeil
254 106	Eisenbahn-Museum, Weimar
254 110	Dampflokom-Museum, Hermeskeil

Der Thüringer Eisenbahnverein versammelt im Bw Weimar seit 1995 Elloks der DR-Zeit. Im Herbst 2007 wurde eine Fahrzeugschau mit den vier noch erhaltenen 254, nämlich 254 052, 056, 059 und 106, organisiert

Andreas Höfig/Eisenbahnstiftung



Märklin-HO-Ellok 254 106, die 2021 erschienen ist und als DCC-Version auch unter Trix aufgelegt wurde

DR-„Eisenschweine“ in der Modellumsetzung von G bis Z

Modelle der DR-Baureihe E 94/254 ■ Die erste Miniaturisierung des „Deutschen Krokodils“ als Reichsbahn-Ellok aus DDR-Tagen stellte der Berliner Hersteller Zeuke auf die Gleise, während HO- und N-Bahner seinerzeit leer ausgingen und sich bis in die frühen 1990er-Jahre hinein gedulden mussten

Die TT-Ellok E 94 065 der DR war ab 1969 unter der Bestellnummer 545/751 fester Bestandteil des Zeuke- und späteren BTTB-Sortiments, auch wenn das Modell in den 1980er-Jahren nur noch selten in den DDR-Läden erhältlich war. Den Konstrukteuren kam zugute, dass diese Ellok dank der Besonderheiten des Vorbilds mit seinen schwenkbaren Vorbauten auch im Maß-

stab 1:120 relativ einfach umsetzbar war. Der Antrieb erfolgte über einen Mittelmotor und Schneckenwellen auf die jeweils zwei äußeren Radsätze beider Drehgestelle. Technische Veränderungen erfuhr das Modell im Laufe der Zeit nicht.

Verfügbare HO-Ellokversionen

Nach 1990 rückten ins Blickfeld westlicher Hersteller verstärkt auch DR-Loks. Die

E 94 war insoweit privilegiert, als dass die Reichsbahn-Ausführung leicht als Farbvariante von den DRB-Versionen abgeleitet werden konnte. Märklin bot seine auf nur einem Drehgestell angetriebene Lok als 254 153 (Artikelnummer 3335) ab 1993 an. Als letzte Auflage aus den alten Formen rollte 2015 die 254 069 (37220) in den Handel. Danach überarbeitete man in Göppingen die E 94 grundlegend, sodass Reichsbahn-Fans 2021 die noch heute erhältliche 254 106 (39991) bekamen. Diese ist als DCC-Lok auch bei Trix erschienen (25991).

1994 legte Roco die Ellok 254 020 auf (43713), ehe 1996 die E 94 069 in der Epoche-III-Version folgte (-48). Parallel erschien eine E 94 als Werklok des Braunkohlenkombinats Bitterfeld (63501). Im Jahr 2015 erfolgte eine Neuauflage als 254 115 (73350). Die letzte Serie als 254 040 gab es ab 2023 (71355). Wie üblich waren die Modelle aus Salzburg nur als DC- und



Bereits ab 1993 bot Märklin seine auf nur einem Drehgestell angetriebene Lok als 254 153 der DR an *Werk*



Roco wählte für seine Reichsbahn-Version des „Eisenschweins“ die Loknummer E 94 069 Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)

Modelle der DR-Baureihe E 94/254

Nenngröße	Hersteller
2m/G	Piko
1	Bockholt
0	Fulgurex, Lenz
H0	Märklin/Trix, Piko, Roco
TT	Zeuke/BTTB, Tillig
N	Arnold, Fleischmann
Z	Märklin

vereinzelt auch als DCC-Soundloks erhältlich, nicht aber fürs Wechselstromsystem. Die jüngsten H0-Modelle des DR-„Eisenschweins“ stammen von *Piko* und rollten ab 2022 auf den Markt. Zu nennen sind hier E 94 052 (51474 ff.) oder 254 106 (51481 ff.). Natürlich stehen diese auch der AC-Fraktion zur Verfügung. Von den technisch recht anspruchsvollen *ESU*-Loks der Baureihe E 94 erfolgte bis dato keine Auflage im Aussehen der DR-Loks.

Elloks kleiner Nenngrößen

So richtig in Fahrt und als technisch angepasstes Modell kam die DR-E 94/254 erst ab 1997 unter *Tillig*. Zu Beginn erschien die E 94 069 (02415) und blieb bis 2006 im Programm. 2020 folgte die 254 040 (04418) mit der aktuellen Next18-Schnittstelle. Zwischen 1998 und 2001 war auch die Version als Werklok des Braunkohlenkombinats Bitterfeld (-9) im Sebnitzer Sortiment zu finden.



Ergänzend kam aus Salzburg eine Variante als Werklokomotive des BKK Bitterfeld



Piko-H0-Elektrolokomotive DR-254 106, die für beide Stromsysteme lieferbar war Werk

Die erste Auflage in N erfuhr das „Eisenschwein“ bei *Arnold* 1991 parallel zum Ausschneiden des Vorbildes als 254 056 (2313). 2000 rollte eine Neuauflage als Lok 254 106

(2368/82368) in den Handel. 2011 folgten 254 052 (HN2122). DR-Epoche-III-Versionen legte *Arnold* zwar nicht auf, doch das übernahm *Fleischmann* 2010 mit der



Zeuke und später Berliner TT-Bahnen bereiteten TT-Fans der Elektrotraktion viel Freude, denn die DR-E 94/254 war über viele Jahre verfügbar (oben). Später brachte Tillig ein form- und antriebstechnisch stark überarbeitetes Ellokmodell heraus (unten)



E 94 069 (739403). 2012 folgte die Epoche-IV-Version 254 110 (-10) und 2019 die 254 059 (-6), ehe fünf Jahre später mit 254 017 (756004) erstmals auch eine Soundlokomotive in die Ladenregale rollte.

Auch im Maßstab 1:220 begann das „Eisenschwein“ nach der politischen Wende eine Rolle zu spielen: Den Auftakt machte 1994 die Märklin-Ellok 254 153 (8812), noch mit dreipoligem Motor. In einer Museumslok-Edition erfolgte 2018 eine limitierte Wiederauflage auf aktuellem Stand der Technik. Nachgebildet wurde in diesem Fall die Traditionslok E 94 056 (88227) vom Museumsgleis des Leipziger Hauptbahnhofs.

Auch in 0 bis G verfügbar

Die ersten Miniaturen in der Nenngröße 0 lieferte Fulgurex mit der E 94 012 als Messing-Kleinserienantriebsfahrzeug. Nach der Auflage seiner E 94 ließ es sich Lenz



Das Arnold-Modell aus den frühen 1990er-Jahren war recht schlicht ausgeführt, erschien später allerdings in verbesserten Auflagen *Werk*



Märklin widmete sich der DR-Baureihe E 94/254 auch in der Nenngröße Z *Trainini*

Was das Fleischmann-Lokmodell zu ziehen vermag, demonstrierte die Modelleisenbahn GmbH anschaulich auf ihrer N-Messevorführanlage *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)*





Reichsbahn-Fans unter den Gartenbahnern erfreuen sich an diesem Piko-Modell in 2m/G Werk (2)

nicht nehmen, entsprechende Versionen auch der DDR-Reichsbahn aufzulegen: 0-Sammler hatten 2024 die Wahl zwischen E 94 017 der Epoche III (40310-22) und 254 056 der Epoche IV (-3). In der „Königspur“ gab es die erste 254er bereits Mitte der 1980er-Jahre als *Bockholt*-Kleinserie. 1-Versionen als DR-Elloks von *Hübner* oder *Märklin* sind uns nicht bekannt. Auch Gartenbahnfans brauchen nicht auf ihr „Eisenschwein“ zu verzichten, denn *Piko* legte 2012 die 254 059 (37432) in der Nenngröße G fürs 2m-Schmalspurgleis auf; aktuell steht sie als 254 110 unter derselben Artikelnummer zur Verfügung.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring/HSP

Imposante Lenz-DR-Ellok 254 056 in Nenngröße O



ELNA - Wechselstrom

TILLIG HO
~AC

- ⇒ Hochdetaillierte Modelle mit separat angesetzten Teilen
- ⇒ Lokomotiven werkseitig mit eingebautem Train-O-Matic - Digital-Decoder
- ⇒ Ermöglicht Analogbetrieb und Digitalbetrieb im DCC- und MM-Format
- ⇒ Kupplungsschächte nach NEM 362, sodass ein freizügiger Austausch gegen Märklin-Kupplungen möglich ist

Art.-Nr.: 79009 Dampflokomotive Nr. 4
Museumslok Dampfbahn Fränkische Schweiz



Art.-Nr.: 79008 Dampflokomotive Nr. 10
Werklok Grube „Anna“ Alsdorf

Bild des Monats



ICE L-Testfahrten im Allgäu

Bei Unterthalhofen fährt 248 506 am 10. März 2026 mit einer ICE L-Garnitur in Richtung Immenstadt. Der von Talgo gebaute Zug ist an diesem Tag zu Mess- und Erprobungsfahrten auf Strecken im Allgäu unterwegs, nachdem tags zuvor bereits Versuche an der Geislinger Steige und Fahrten bis Lindau-Reutin auf dem Programm gestanden hatten. Weil der Steuerwagen bislang noch keine Zulassung besitzt, musste die Lokomotive bei Fahrtrichtungswechseln mehrfach umgesetzt werden. Ab 11. Juli 2026 soll der ICE L als ICE 2012/2013 täglich bis Oberstdorf fahren. *Charly Kissel*





Die frisch hauptuntersuchte 111 130 im TRI-Design ist nun vollständig beschriftet im Einsatz.

Am 5. März 2026 ist sie mit einem Zug der Linie RB 37 bei Krefeld-Oppum unterwegs Richtung Neuss *Zeno Pillmann*

■ TRI Train Rental

103 222 erworben und frischer Glanz für 111 130

Die seit gut zwei Jahren wegen Fristablaufs abgestellte 103 222 von RailAdventure hat einen neuen Eigentümer. Die Lokomotive verstärkt ab sofort den Bestand von TRI Train Rental. Für die Finanzierung der Gesamtmaßnahme zeichnet sich die SRI Rail Invest verantwortlich. TRI kann mit diesem Kauf das zuletzt ins Stocken geratene Projekt einer

betriebsfähigen Lok der Baureihe 103 wieder aufnehmen. Der Deal umfasst jedoch weit

mehr als nur das Fahrzeug selbst: TRI übernahm von RailAdventure das komplette In-

standhaltungsregelwerk der DB Systemtechnik sowie ein wertvolles Ersatzteilpaket, bestehend aus fünf Ersatzfahrmotoren und zwölf neuen Radscheiben. Ein interessantes Detail der Vereinbarung: Nach erfolgreicher Revision darf RailAdventure die 103 222 an



103 222, hier noch im grauen Farbleid von RailAdventure, gehört jetzt zum Bestand von TRI Train Rental *Dr. Jürgen Hörstel*

Technische Daten 111 130

NVR 91 80 6111 130-1 D-TRAIN	
Hersteller	Krupp/AEG
Baujahr	1979
Achsfolge	Bo'Bo'
Länge ü. Puffer	16.750 mm
Höchstgeschw.	160 km/h
Dauerleistung	3.620 kW

Technische Daten 103 222

NVR 91 80 6103 222-6 D-TRI	
Hersteller	Krauss-Maffei/Siemens
Baujahr	1973
Achsfolge	Co'Co'
Länge ü. Puffer	20.200 mm
Höchstgeschw.	200 (zeitweise 280) km/h
Dauerleistung	7.440 kW

einzelnen Tagen für eigene Zwecke nutzen.

Auch 103 224 soll fahren

Am 10. März wurde die Lok von Braunschweig nach Mukran zu Baltic Port Services (BPS) für die Hauptuntersuchung überführt. Mit der Revision erhoffen sich TRI und BPS wichtige Erkenntnisse für die Arbeiten an der seit rund zwei Jahrzehnten abgestellten 103 224. Die ehemalige DB-Museumslok gelangte zu TRI im Tausch mit 103 132. Während 103 224 betriebsfähig aufgearbeitet werden soll, ist bei 103 132 vor der Rückkehr ins Verkehrsmuseum Nürnberg eine optische Aufarbeitung vorgesehen.

111 130 in ganzer Pracht

Während bei der 103 die Vorbereitungen laufen, hat eine andere TRI-Maschine ihre Bewährungsprobe bereits bestanden. Die Elektrolokomotive 111 130 wurde nach erfolgter Revision und weiteren Instandsetzungsmaßnahmen bei DPB in Krieglach (Österreich) und bei der DB in München und der finalen Wiederinbetriebnahme am 19. Februar 2026 nach Köln überführt. Im Zuge der Revision erhielt sie das aktuelle Farbschema von TRI: Eine blaue Grundlackierung mit umlaufenden verkehrsgrauen Streifen, die im oberen Bereich durch eine schmale rote Linie akzentuiert werden.

Einsatz am RB 37

Seit der ersten Märzwoche ist sie in voller Pracht im Einsatz. Am 5. März 2026 sprang sie zum Beispiel kurzfristig als Ersatzlok für die Schwestermaschine 111 054 auf der Regionalbahn-Linie RB 37 ein, die montags bis freitags im Stundentakt zwischen Neuss Hbf und Krefeld Hbf fährt. *RM/ZP*



Die CityBahn Chemnitz hat als Ersatz für reparaturbedürftige Fahrzeuge derzeit zwei Regio-Shuttle der Firma HEROS Rail Rent gemietet. 650 583 überquert am 26. Februar 2026 auf der Fahrt gen Glauchau den Rödlitzer Viadukt *Felix Seraphin*

Verkehrsverbund Mittelsachsen Infrastrukturen übernommen

Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) hat die Aktivitäten als Eisenbahninfrastrukturunternehmen erneut ausgebaut. Zum Jahresbeginn wurden die Strecken Stollberg – Chemnitz, Chemnitz Süd – Altchemnitz und Stollberg – St. Egidien von den bisherigen Pächtern übernommen. Zum 1. Januar 2027 folgt die Strecke Hainichen – Niederwiesa. Seit

Längerem ist der VMS bereits Eigentümer bzw. Pächter des Eisenbahnbetriebshofs Chemnitz Hauptbahnhof sowie des Limbacher Netzes und der Neubaustrecke Stollberg – Niederwürschnitz. Aus Sicht des VMS sind die Übernahmen für den fortschreitenden Ausbau und die Finanzierung des Chemnitzer Modells erforderlich. *RM*

Bayreuth Hbf

Acht Verletzte bei Kollision zweier Agilis-RS 1

Am 11. März 2026 kollidierten im Hauptbahnhof Bayreuth zwei Regio-Shuttle (RS 1) der Agilis Verkehrsgesellschaft. Nach Angaben der Bundespolizei stieß

ein leerer Zug auf einer Rangierfahrt mit der entgegenkommenden RB 84576 aus Bad Steben zusammen. Durch den Zusammenstoß wurden insgesamt acht

S-Bahn Stuttgart

Zweite Chance für die Panoramabahn

Land, Verband Region Stuttgart, SWEG Infrastruktur und Zweckverband Strohäubahn haben im März 2026 eine Rahmenvereinbarung für eine neue S-Bahn von Heimerdingen nach Stuttgart-Vaihingen unterzeichnet. Die Linie soll die heutige Strohäubahn mit dem Stuttgarter Süden verbinden und dabei zwischen Feuerbach und Vaihingen über Güterumgebungsbahn und Panoramabahn führen. Eine Nutzen-Kosten-Analyse bescheinigt dem Vorhaben Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit. Geplant sind auf Stuttgarter Stadtgebiet die neuen Haltepunkte Heilbronner Straße, Lenzhalde und Herderplatz. Voraussetzungen für die Umsetzung sind unter anderem die Elektrifizierung der Strohäubahn, der zweigleisige Ausbau zwischen Schwieberdingen und Mönchingen, die Sanierung der Panoramabahn sowie Anpassungen an der Leit- und Sicherungstechnik. Die Kosten werden auf 307 Millionen Euro geschätzt. Die Strecke der S-Bahn könnte als Ausweichroute bei Störungen auf der Stammstrecke dienen. Geplant ist ein 30-Minuten-Takt. *PG*



Einsatzkräfte des THW und der Agilis Verkehrsgesellschaft bei den Bergungsarbeiten der beiden kollidierten RS 1 in Bayreuth *picture alliance/dpa/Daniel Vogl*



Vor der Eisenbahnbrücke Flachstraße in Wiesbaden-Dotzheim (v.l.n.r.): Jens Seibel (Projektleiter Huhle Stahl- und Metallbau GmbH), Marcus Giebeler (Geschäftsführer Aartalbahn Infrastruktur GmbH), Günter Huhle (Geschäftsführer Huhle Stahl- und Metallbau GmbH), Andreas Forster (Vorsitzender Nassauische Touristik-Bahn e. V.) und Verkehrsdezernent Andreas Kowol *Stadt Wiesbaden*

■ Wiesbaden Ost – Diez

Wiederbelebung der Aartalbahn nimmt Fahrt auf

Die Bemühungen zur Reaktivierung der Aartalbahn zwischen Wiesbaden Hbf, Bad Schwalbach und dem rheinland-pfälzischen Diez schreiten voran. Der Reisezugbetrieb auf der eingleisigen, nicht elektrifizierten Nebenstrecke wurde zwischen 1983 (Wiesbaden – Bad Schwalbach) und 1986 (Bad Schwalbach – Diez) eingestellt, der letzte Güterzug fuhr am 1. Juni 1999 über den verbliebenen Restabschnitt zwischen Kettenbach und Diez.

Die Aartalbahn Infrastruktur verfolgt derzeit eine Doppelstrategie: Zunächst soll der hessische Streckenabschnitt für den Museumsbahnbetrieb der Nassauischen Touristikbahn (NTB) hergerichtet werden, um die Infrastruktur langfristig für einen regulären öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu etablieren. Ein erster Teilabschnitt im Süden der Strecke ist bereits seit November 2024 wieder in Betrieb.

Ein zentraler Baustein der aktuellen Arbeiten ist die Sanie-

rung der seit dem Jahr 2009 gesperrten Eisenbahnbrücke über die Flachstraße in Wiesbaden-Dotzheim, die im März 2026 begonnen hat. Nach der Errichtung eines massiven Anprallschutzes erfolgt in den Osterferien 2026 die Instandsetzung des eigentlichen Bauwerks. Die Brücke wird dabei bereits für künftige ÖPNV-Anforderungen mit rund 19.000 Überfahrten pro Jahr und einer Streckengeschwindigkeit von 60 km/h ertüchtigt. Im Mai 2026 schließen sich Arbeiten an den Brücken Grundmühlweg und Wiesen-

straße an, gefolgt von der Brücke Schiersteiner Straße in den Sommerferien.

Ziel ist es, die Arbeiten im südlichen Abschnitt zwischen dem Gleisanschluss der Sektkellerei Henkell und dem Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim im Sommer 2026 abzuschließen. Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Landeseisenbahnaufsicht soll dieser Bereich noch im Jahr 2026 für den Museumsbahnbetrieb freigegeben werden. Die Inbetriebnahme des weiteren Streckenverlaufs über die Eiserne Hand

Lumdatalbahn: Genehmigungsplanung

Mit der Lumdatalbahn Lollar – Londorf erreicht ein weiteres Reaktivierungsprojekt in Hessen die nächste Phase: Hessens Verkehrsminister Kaweh Mansoori hat den Start der Genehmigungsplanung verkündet, nachdem die Entwurfsplanung abgeschlossen und eine Nutzen-Kosten-Untersuchung

(Wert 1,27) für einen Stunden-takt positiv ausgefallen war. Das Land Hessen sichert der Vorhabenträgerin Hessische Landesbahn die weitere finanzielle Förderung zu – unter anderem mit Mitteln aus dem Gesetz zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen (LuKIFG). *em*

bis zum Bahnhof Hahn-Wehen ist für die Jahre 2028 oder 2029 avisiert.

Geld aus Sondervermögen

Die Grundlage für die weiteren Planungsschritte in Richtung Regelbetrieb bildet eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2023. Diese untersuchte das Potenzial des 23,7 Kilometer langen Südabschnitts zwischen Bad Schwalbach und Wiesbaden Ost als Regionalbahn. Das ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 2,1 bestätigt die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Reaktivierung. Für den Nordabschnitt untersucht das Land Rheinland-Pfalz derzeit die Machbarkeit einer Reaktivierung. Das Land Hessen hat nun die Finanzierung des Reaktivierungsvorhabens zwischen Wiesbaden Ost und Bad Schwalbach beschlossen. Parallel dazu führt das hessische Verkehrsministerium derzeit konkrete Verkaufsverhandlungen mit der Deutschen Bahn, die als aktuelle Eigentümerin grundsätzliche Bereitschaft zur Veräußerung des notwendigen Streckenabschnitts signalisiert hat. Nach der Sanierung soll der Betrieb von der Hessischen Landesbahn (HLB) übernommen werden. Die Stadt Wiesbaden, die die aktuellen Baumaßnahmen der Museumsbahn maßgeblich durch Zuschüsse und einen kommunalverbürgten Kredit finanziert, begrüßt diese Entwicklung. Verkehrsdezernent Andreas Kowol betonte die Bedeutung neuer Haltepunkte, insbesondere in Klarenthal und an der Schiersteiner Straße, um wichtige Umsteigebeziehungen zu schaffen. Am Endpunkt Wiesbaden Ost ist der direkte Anschluss an die S-Bahn-Linien in Richtung Mainz, Frankfurt und Wiesbaden Hbf vorgesehen. Die Fahrzeit zwischen Bad Schwalbach und Wiesbaden Ost soll bei etwa 30 Minuten liegen. *em*

■ EuGH

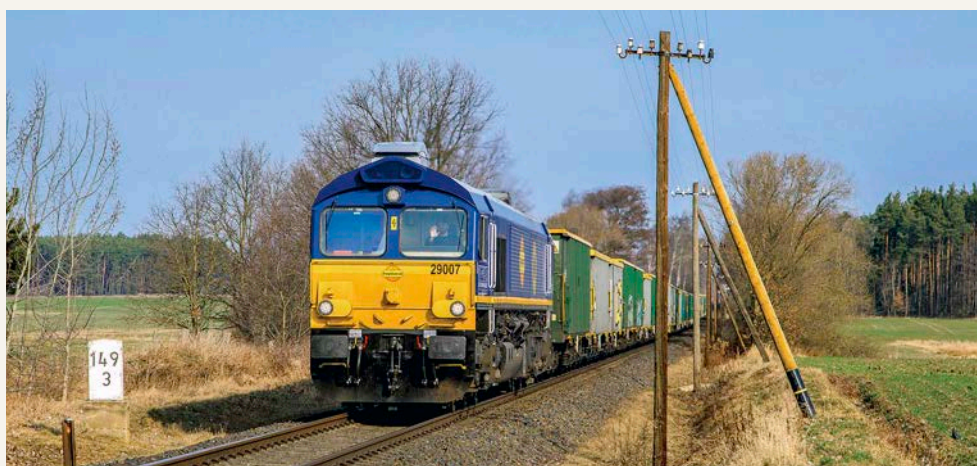
Trassenpreisbremse gekippt

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat die deutsche Trassenpreisbremse für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für europarechtswidrig erklärt. Die bisher praktizierte starre Deckelung nehme der DB InfraGO AG den unternehmerischen Spielraum. Im nächsten Schritt muss die Bundesnetzagentur die Trassenpreise für 2025 und das laufende Jahr 2026 neu festlegen. Während auf die Länder dadurch eine Milliardenlücke zukommt und Verkehrsverbände vor Angebotskürzungen warnen, können Fern- und Güterverkehr auf Rückerstattungen hoffen. Der Verband Die Güterbahnen geht von Rückforderungen in dreistelliger Millionenhöhe für zuvor zu viel gezahlte Entgelte aus. Branchenverbände fordern den Bund nun auf, die Mehrkosten im SPNV auszugleichen und das System grundlegend auf das europäische Grenzkostenprinzip umzustellen. *em*

■ NBS Dresden – Prag

Bund für Volltunnel

Die Bundesregierung hat den Vorplanungsbericht für die Neubaustrecke von Dresden zur tschechischen Grenze vorgelegt. Als wirtschaftlichste Lösung favorisiert der Bund die von der DB InfraGO AG geplante Volltunnelvariante. Zwischen Heidenau und dem Ort Chabařovice in Tschechien sollen zwei eingleisige und rund 30 Kilometer lange Tunnelröhren entstehen, die die Fernzüge künftig mit 200 km/h befahren können. Zudem passen Baufirmen den Zulauf ab Dresden Hbf für 740 Meter lange Güterzüge an. Das Projekt kostet gemäß aktueller Planungen rund 5,62 Milliarden Euro. Die Finanzierung aus Haushaltsmitteln ist nicht gesichert. *em*



Telegrafeneleitungen bei Kamenz werden abgebaut

Auf der Strecke Straßgräbchen-Bernsdorf – Kamenz modernisiert die DB derzeit die Telekommunikationsanlagen. Dabei sollen die noch vorhandenen Telegrafeneleitungen entlang der Trasse vollständig verschwinden. Am 11. März 2026 passiert die Freightliner-Diesellok 29 007 mit einem Zug nach Cunnersdorf (bei Kamenz) einige Telegrafene Masten bei Hausdorf *Thomas Franke*

■ Rostock – Hamburg

ICE zum Nahverkehrstarif

Im Fahrplanjahr 2026 kürzte DB Fernverkehr das Angebot zwischen Rostock und Hamburg. Dies traf unter anderem ein sehr schlecht nachgefragtes ICE-Paar am Tagesrand. Zum Tragen kam der neue Fahr-

plan wegen Generalsanierung Hamburg – Berlin noch nicht. Nach heftigem politischem Protest wird das Zugpaar ICE 1520/1521 Hamburg – Köln ab Mitte Juli sechsmal pro Woche von/nach Rostock verlängert.

Zum Einsatz kommt ein 411. Das Land Mecklenburg-Vorpommern beteiligt sich finanziell an dem Angebot. Im Gegenzug muss DB Fernverkehr bis Dezember 2030 Nahverkehrstickets anerkennen. AWA

■ RheinRuhrBahn

Ersatzzug auf dem RE 10

Die RheinRuhrBahn setzt seit 9. März 2026 einen Ersatzzug auf der RE-Linie 10 zwischen Kleve und Düsseldorf Hbf ein. Dabei handelt es sich um eine Zuggarnitur, bestehend aus einer Diesel-

lokomotive der Baureihe 218 und n-Wagen von TRI Train Rental. Der Ersatzzug soll vorerst bis 2. April – intern ist von „Ende Mai“ die Rede – den Betrieb des „Niers-Express“ stabilisieren.

Zuvor hatte die RheinRuhrBahn aufgrund von Reparaturen an mehreren LINT das Angebot auf der Linie RE 10 deutlich eingeschränkt und einen Bus-Ersatzverkehr eingerichtet. AWA



„Niers-Express“ mit n-Wagen und Wittenberger Steuerwagen: 218 451 mit dem probeweise verkehrenden RRB 91553 nach Kleve am 8. März 2026 bei Aldekerk *Axel Witzke*

Ersatzzug „Niers-Express“

Folgende Fahrten werden von Montag bis Freitag durch den Ersatzzug bedient:

- Kleve 08:24 – 09:53 Düsseldorf Hbf
- Düsseldorf Hbf 10:08 – 11:35 Kleve
- Kleve 12:24 – 13:53 Düsseldorf Hbf
- Düsseldorf Hbf 14:08 – 15:35 Kleve
- Kleve 16:24 – 17:53 Düsseldorf Hbf
- Düsseldorf Hbf 18:08 – 19:35 Kleve



In Hannover Hbf ist am 15. Januar 2026 der S-Bahn-Ersatzzug 1440 829 nach Celle auf Gleis 14 eingefahren. Rechts vom Zug, zwischen Gleis 14 und dem Parkhaus, soll der neue Bahnsteig 15/16 errichtet werden *Jürgen Hörstel*

■ Hannover Hbf

Vorplanung für Ausbau abgeschlossen

Der hannoversche Hauptbahnhof – einer der wichtigsten Knoten im deutschen Schienennetz – soll erweitert werden. DB InfraGo hat dafür nun die Vorplanungen abgeschlossen. Ursprünglich war bei Projektbeginn „nur“ ein weiterer Mittelbahnsteig (Gleis 15/16, Baulänge 340 m) geplant, um die Kapazität zu erhöhen. Dieser ist dann in erster Linie für die S-Bahn in und aus Richtung Lehrte vorgesehen, wo-

durch künftig auch die Gleise 13/14 für den Fernverkehr genutzt werden können. Später wurde das Projekt um die Planung für eine zweite Personenquerung zur Verbesserung der Mindestübergangszeiten beim Deutschland-Takt erweitert.

Spurplan wird geändert

Zur Leistungssteigerung sollen in einem weiteren Schritt die Ein- und Ausfahrge-
schwindigkeiten von 40 km/h

auf bis zu 80 km/h erhöht werden, was zu erheblichen Änderungen im Spurplan führt. Da diese Spurplanänderungen im Bestandsstellwerk nicht mehr umgesetzt werden können, ist darüber hinaus die Implementierung eines neuen digitalen Stellwerks erforderlich. Das Projekt enthält weitere Maßnahmen wie eine neue Überleitstelle in Hannover-Burg mit höheren Weichengeschwindigkeiten, erneuerte

Abstellgleise westlich und östlich des Bahnhofs sowie die Anpassung der Eisenbahnüberführungen an den neuen Spurplan. Im nächsten Schritt beginnt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Einen genauen Zeitplan gibt es noch nicht. Es ist aber davon auszugehen, dass die Planungen in den 2030er-Jahren realisiert werden. Bei den Kosten geht eine Prognose der DB derzeit von einem Umfang von etwa zwei Milliarden Euro aus.



Geplante Baumaßnahmen am Knoten Hannover *DB InfraGo*

Unabhängig davon ist seit 2019 die schrittweise Erneuerung der Bahnsteigbrücken, der Bahnsteige, der Aufzüge und Rolltreppen sowie der Bahnsteigdächer im Gang. Diese Bauarbeiten im laufenden Betrieb werden voraussichtlich 2032 abgeschlossen. *JHÖ*

■ Rheinkamp – Kamp-Lintfort

Marode Brücken: Reaktivierung verzögert sich

Die geplante Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Rheinkamp und Kamp-Lintfort für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verzögert sich auf unbestimmte Zeit. Im örtlichen Ausschuss von Kamp-Lintfort wurde am 17. Februar 2026 mitgeteilt, dass der anvisierte Betriebsstart zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 nicht realisierbar sei. Ursache dafür sind die Ergebnisse von Brückengutachten. Diese zeigen bei fünf Bauwerken erhebliche Mängel auf, eine sechste Brücke muss verbreitert und daher komplett neu gebaut werden. Für diese Maßnahmen sind nun die erforderlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren zu durchlaufen. Ein neuer Starttermin wurde noch nicht genannt, intern wird aber mit Dezember 2027 geplant. Dann sollen auch die neuen CAF-Civity-Züge auf der verlängerten Linie RE 44 (Kamp-Lintfort – Bottrop) frühestens eingesetzt werden. In Rheinkamp haben indessen die Arbeiten für eine Verbindungskurve von Gleis 9 zur Bestandsstrecke begonnen. Auch die Planungen für den Neubau der Strecke zum künftigen Bahnhof Kamp-Lintfort Mitte durch den Zechenpark verlaufen planmäßig. AW



Am 16. Mai 2020 befährt ein Sonderzug zur Landesgartenschau 2020 in Kamp-Lintfort die Strecke, die nun für den regulären SPNV reaktiviert werden soll *Axel Witzke*



218-Abschied am Hochrhein

218 155 der Eisenbahnbetriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb (NeSA) befuhr am 15. März 2026 die Hochrheinbahn Basel – Schaffhausen mit mehreren Sonderzügen. Die „Abschiedsfahrten Baureihe 218 Hochrhein“ boten Gelegenheiten, die Strecke nochmal ohne Fahrleitungsmasten zu erleben. Ab April 2026 wird die Strecke zwischen Rheinfeldern und Erzingen für Elektrifizierungs- und Ausbuarbeiten gesperrt *Charly Kissel*



2019 310 zieht für Leonhard Weiss nun Bauzüge *Märklin*

■ Leonhard Weiss

2019 310 ergänzt Fuhrpark

Die Zweikraftlok 2019 310 ergänzt seit Anfang 2026 die Flotte des Bauunternehmens Leonhard Weiss. Die Euro9000 wird vom Leasingunternehmen European Loc Pool bereitgestellt. Mit einer Zugkraft von 500 Kilonewton und einer Achslast von 20 Tonnen eignet sie sich besonders für schwere Baustellen- und Schotterzüge. Der Modellbahnhersteller Märklin kündigt für 2027 ein exklusives H0-Sondermodell der Lokomotive an. em

In Kürze

Zweite Diesellok für LokRapid

Der Oldenburger Lokführer Roland Sandkuhl hat für sein Ein-Mann-Unternehmen LokRapid eine zweite Diesellok erworben. Künftig wird 217 019 die bereits vorhandene 219 001 ergänzen. Für die Wiederinbetriebnahme sind ein neuer Motor und eine Aufarbeitung bei LSI Brieske erforderlich. AWA

AKN: BEMU ab 2032

Das Land Schleswig-Holstein plant, das Netz der AKN Eisenbahn im Jahr 2032 auf Akkuzüge umzustellen. Die BEMU sollen die heute eingesetzten LINT 54 und VTA ersetzen. In Elmshorn und Neumünster müssen dafür Oberleitungsanlagen erweitert werden. RM

Arverio BW:

Mireo statt FLIRT

Auf dem MEX 13 (Stuttgart – Aalen – Crailsheim) kommen seit 21. Februar 2026 die neuen dreiteiligen Mireo der landeseigenen ETCS-Ersatzflotte zum Einsatz. Die Fahrzeuge werden Arverio Baden-Württemberg zur Verfügung gestellt, da die planmäßig eingesetzten FLIRT in den ETCS-Umbau gehen. AWA

Chemnitz – Leipzig: Ausbau verzögert sich weiter

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Chemnitz – Leipzig verzögern sich um weitere Jahre. Beim Südabschnitt Geithain – Chemnitz plant DB InfraGO inzwischen mit einem Baubeginn im Jahr 2032 und einer Inbetriebnahme 2035. Vor drei Jahren sahen die Planungen noch eine Inbetriebnahme im Jahr 2029 vor. Zum Nordabschnitt Leipzig – Geithain hat DB InfraGO noch keine validen Planungen. AWA



Der SVT Görlitz (VT 18.16) absolviert am 3. März 2026 seine erste Werkstattfahrt im Harzvorland (Foto bei Langenstein) Dirk Endisch

■ Förderverein VT 18.16

Erste Werkstattfahrt des VT 18.16 nach Aufarbeitung

Am frühen Nachmittag des 3. März 2026 verließ der vierteilige Schnelltriebwagen der Baureihe VT 18.16 (Bauart Görlitz) das Gelände der Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS) in Halberstadt zu seiner ersten Werkstattprobefahrt. Nach fast 23 Jahren bewegte sich der SVT Görlitz wieder mit eigener Kraft auf der Strecke. Die Fahrt führte zunächst nach Blankenburg (Harz). Nach einem rund zweistündigen Aufenthalt ging es anschließend über Halberstadt nach Wernigerode, bevor die aus den Triebköpfen VTa 675 019 und VTb 675 014 sowie den Mittelwagen VMc 975 313 und VMd 975 413 bestehende

Garnitur am frühen Abend wieder bei der VIS eintraf.

Fertigstellung im Mai 2026 geplant

Bei dieser Probefahrt wurden – wie nach einer solch langen Abstell- und Aufarbeitungszeit nicht anders zu erwarten – einige Mängel gefunden, die nun in den folgenden Wochen behoben werden. Der Geschäftsführer der SVT Görlitz GmbH, Mario Lieb, war mit den Ergebnissen der Werkstattprobefahrt zufrieden. Er erklärte, dass der SVT Görlitz, dessen Hauptuntersuchung formal am 18. Februar 2026 abgeschlossen wurde, hinsichtlich der Maschinenanla-

gen und der Bremstechnik in Ordnung sei. Gleichwohl seien noch weitere Probefahrten notwendig, bevor der Triebzug seine endgültige Abnahme erhalten könne. Mario Lieb ging bei Redaktionsschluss davon aus, dass die bis dato vierteilige Triebwagen-Garnitur im Mai 2026 in Halberstadt fertiggestellt und zu ihrem Heimatstandort Radebeul Ost überführt werden kann. Damit verblieben dann nur die beiden Mittelwagen VMe 5 und VMe 6 bei der VIS. Während der Mittelwagen VMe 5 noch in diesem Jahr wieder in Betrieb genommen werden soll, rechnet die SVT Görlitz GmbH mit dem Abschluss

der Arbeiten am barrierefreien Mittelwagen VMe 6 nicht vor Sommer 2027.

Erste Touren bereits geplant

Bereits im zweiten Halbjahr 2026 sollen mehrere Tages- und Mehrtagesfahrten mit der vierteiligen Triebwageneinheit stattfinden. Den Auftakt bildet am 28. Juni 2026 eine bereits ausgebuchte Sonderfahrt nach Cottbus zu einem Konzert der Band „Keimzeit“. Weitere Termine werden veröffentlicht, sobald die Probefahrten erfolgreich abgeschlossen sind. Zudem muss die endgültige Betriebserlaubnis vorliegen und genügend Personal zur Verfügung stehen. DES

■ Arbeitskreis Ostertalbahn

Sorge um Museumsbahn Ottweiler – Schwarzerden

Die Ostertalbahn zwischen Ottweiler und Schwarzerden könnte vor dem Aus stehen. Das Rüstungsunternehmen KNDS Deutschland Maintenance plant in Schwarzerden eine Erweiterung seiner Produktionskapazitäten für Radpanzer. Der Gemeinderat Freisen hat Ende 2025 beschlossen, das Areal des Bahnhofs Schwarzerden in ein gewerblich-industrielles Gebiet umzuwandeln. Der Arbeitskreis Ostertalbahn befürchtet deshalb die Stilllegung der Strecke. Bahnbefürworter fordern, die für Achslasten bis zu 22,5 Tonnen ausgebaute Strecke für Güterzüge zum Beispiel für den Transport von Material und Panzern zu nutzen. Im März startete eine Online-Petition zum Erhalt der Strecke. *em*

■ Langenlonsheim – Büchenbeuren

Touristischer Verkehr ab 2027 geplant

Die Verbandsversammlung des Zweckverbands Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV Süd) hat am 3. März 2026 weitere Schritte für die Hunsrückbahn beschlossen. Nach Abschluss der laufenden Sanierungsarbeiten durch die DB InfraGO soll die Strecke zwischen Langenlonsheim und Büchenbeuren ab August 2026 wieder durchgehend befahrbar sein. Aufgabenträger und das Land Rheinland-Pfalz möchten ab 2027 zunächst saisonale touristische Zugangebote einrichten. Dafür hat die Verbandsversammlung die Wiederherstellung der Bahnsteiganlagen mithilfe von Dauerprovisorien beschlossen. Parallel setzt der ZÖPNV Süd 2026 eine indikative Nutzen-Kosten-Untersuchung fort, um den zusätzlichen Investitionsbedarf für einen täglichen SPNV-Betrieb zu ermitteln. *em*



50 3682 im Bw Wittenberge. Die Dampflokkfreunde Salzwedel

statten sie nun mit einem neuen Kessel aus *Sebastian Garms/Dampflokkfreunde Salzwedel e. V.*

■ Dampflokkfreunde Salzwedel e. V.

Aufarbeitung der 50 3682 gestartet

Die Dampflokkfreunde Salzwedel haben die Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme der Güterzugdampflokomotive 50 3682 begonnen. Für die Instandsetzung konnte ein gut erhaltener Ersatzkessel beschafft werden, der den verschlissenen bisherigen Kessel ersetzen soll. Die Lok war bis 2019 betriebsfähig, musste jedoch wegen unzu-

reichender Materialstärke des Kessels aus dem Betrieb genommen werden. Für den Kesselwechsel laufen derzeit umfangreiche Demontearbeiten an Führerhaus, Armaturen, Rohrleitungen und Nebenaggregaten. Der Verein bittet für das Projekt um personelle und finanzielle Unterstützung. Die betroffene Lokomotive wurde 1939 bei

Krauss-Maffei in München gebaut und ursprünglich als 50 255 von der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt. 1961 erfolgte im Ausbesserungswerk Stendal die Rekonstruktion, woraufhin die Lok die Nummer 50 3682 erhielt. Sie verblieb bis März 1993 im Bestand der Reichsbahn, bevor sie in privates Eigentum überging. *em*

■ 125 Jahre Jagsttalbahn

Dampfbetrieb zum Jubiläum in Dörzbach

Anlässlich der Betriebsaufnahme des Personenverkehrs auf der Jagsttalbahn vor 125 Jahren veranstaltet der Verein der Jagsttalbahnfreunde e. V. an den Wochenenden 18./19. April sowie 25./26. April 2026 Sonderfahrten mit Dampfbetrieb. Zum Einsatz kommt die Dampflokomotive 99 4652 der Pressnitztalbahn, die bereits in den 1980er-

Jahren im Jagsttal verkehrte. An den Veranstaltungstagen pendelt der historische Zug zwischen 11 und 17 Uhr auf der im Aufbau befindlichen Museumsstrecke ab dem Bahnhof Dörzbach. Parallel treibt der Verein den Streckenausbau voran und sammelt hierfür weiterhin Spenden über eine Gleisbaustein-Aktion. *em*



■ Museumsbahn e. V.

Bahnwelttage an Christi Himmelfahrt

Das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein verschiebt wegen Bauarbeiten für eine ICE-Abstellanlage auf dem Areal des benachbarten Rangierbahnhofs die Feierlichkeiten zum 50-jährigen Bestehen. Die Bahnwelttage finden aber wie geplant an Christi Himmelfahrt (14./16. und 17. Mai 2026) statt. Das Jubiläum soll nach Inbetriebnahme der Anlage ab 2028 nachgeholt werden. Über die Hintergründe berichten wir in *eisenbahn magazin* 6/2026 ausführlich. *em*

In Dörzbach (Foto) feiert der Verein der Jagsttalbahnfreunde e. V. im April 2026 ein Jubiläum der Schmalspurstrecke *Korbinian Fleischer*

■ (A) Österreichische Bundesbahnen

Neue Werbelokomotiven

Bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sind im Frühjahr 2026 Veränderungen bei den Werbelokomotiven zu verzeichnen. Gleich mehrere Maschinen der Baureihe 1116 erhielten in den vergangenen Wochen eine neue Folierung. Als jüngstes Projekt wurde am 9. März 2026 in Wien 1116 154 getauft: Die Lokomotive trägt ein Design, das auf die Wirkung gemeinsamer europäischer Investitionen in die Infrastruktur hinweist.

Weitere neue Werbeloks

Bereits im Februar 2026 stellten die ÖBB die 1116 203 vor. Sie ist die nunmehr dritte Lokomotive, die ein Design zum Eurovision Song Contest (ESC) trägt. Kurz darauf, am 27. Februar 2026, folgte die 1116 077, die seither mit einer Beklebung für die Österreichische Industriellenvereinigung unterwegs ist. Indessen wurde im März 2026 bei drei anderen Maschinen der Baureihe 1116 die Werbung entfernt. Dies betraf 1116 231 („Bio



Präsentation der EU-Budget-Lok in Wien Hbf *ÖBB/Willinger*

Austria“), 1116 247 („Wiener Städtische“) sowie 1116 241 („Payback Otto“). Diese Fahr-

zeuge werden künftig wieder in der regulären Farbgebung der ÖBB verkehren. *MI*

Am 5. März 2026 schiebt die ESC-Werbelok RJ 167 bei Braz nach Wien Hbf *Markus Inderst*



■ (A) Österreichische Bundesbahnen

5047-Rochaden in Oberösterreich

Im Dezember 2025 kam es erneut zu Umstationierungen von 5047-Triebwagen zwischen Ober- und Niederösterreich. Vier Fahrzeuge wechselten von Linz nach Krems, im

Gegenzug kamen vier Triebwagen von Krems nach Linz; 5047.083 soll nach einem Achstausch ebenfalls nach Linz folgen. Mit dem Tausch endet zugleich der Einsatz der

elfenbein/blutorangen 5047 in Oberösterreich. Diese Fahrzeuge sind damit – abgesehen von 5047 010 in Wiener Neustadt – nun in Krems stationiert. In Oberösterreich ver-

kehren nun vier rot/grau Triebwagen im Schrägdesign. Die übrigen Fahrzeuge tragen wieder das neuere achatgrau/verkehrsrote Design mit blauem Fensterband. *MLE*

■ (A) Steiermarkbahn

ET 15 – die eiserne Reserve der Übelbacherbahn

Auf der nur 10 Kilometer langen Übelbacherbahn verkehren zwischen Übelbach und Peggau-Deutschfeistritz seit 2011 moderne Stadler GTW. Im Planbetrieb setzt die Steiermarkbahn (StB) hier zwei Triebwagen ein, ein dritter wurde als Reservetriebwagen angeschafft. Am 6. Mai 2015 kollidierten jedoch bei Waldstein 4062.001 und 4062.002, beide Fahrzeuge wurden dabei an den Fronten zerstört. Aus den beiden verunfallten Triebwagen baute Stadler einen Triebwagen als 4062.002 wieder neu auf. Bei einem Ausfall eines Triebwagens steht nun jedoch kein Reservefahrzeug zur Verfügung.

Für solche Fälle ist in Übelbach der früher planmäßig eingesetzte ET 15 stationiert. Er stammt von der SZU (Sihltal-



ET 15 (ehemals SZU 93) besitzt noch immer seine originale Schweizer Lackierung. Am 27. Februar 2026 ist der Triebwagen als R 8766 auf dem Weg von Übelbach nach Peggau-Deutschfeistritz (Foto in Übelbach Vormarkt) Manuel Leitner

Zürich-Uetliberg-Bahn) und kam mit einem baugleichen Triebwagen (ET 14) in den 1990er-Jahren in die Steiermark. Die Garnitur aus ET 15 und dem zugehörigen Steuerwagen Bt 994 war bereits abgestellt. Im Jahr 2011 erhielt der 1968 gebaute Triebwagen je-

doch eine neue Revision. Zunächst war er nur noch für den Güterverkehr vorgesehen. Daher arbeitete man den Steuerwagen nicht mehr auf. Seit dem Unfall kommt der 58 Jahre alte Triebwagen bei einem Ausfall eines modernen GTW regelmäßig zum Einsatz. MLE

■ (CH) KV-Binnenverkehr

WRS und Dreier übernehmen Leistungen

Nachdem sich SBB Cargo weitgehend aus dem Kombinierten Verkehr (KV) mit Containern innerhalb der Schweiz zurückgezogen hat, übernehmen nun nach und nach private EVU entsprechende Transportleistungen und Umschlagterminals. Widmer Rail Services (WRS) nutzt den Schweizer Binnen-KV nun als zweites Standbein neben dem Stammgeschäft des Mineralöl- und Ölverkehrs und ist im Terminal Oensingen inklusive entsprechender KV-Zugverbindungen aktiv. Das Tessiner Terminal Cadenazzo wurde derweil im Auftrag der Schweizer Post durch die Dreier AG übernommen. Hauptkunde ist hier die Post mit dem nahegelegenen Sortierzentrum. Das Terminal Widnau im St. Galler Rheintal wurde durch Swissterminal übernommen. FFÖ

■ (CH) BLS

Personenzug von Lawine getroffen

Am 16. Februar 2026 wurde eine BLS-Mika-Komposition auf der Südrampe der Lötschberg-Bergstrecke zwischen Goppenstein und Hohtenn von einer niedergehenden Lawine getroffen. Der Großteil der Lawine ging

indes über eine Lawenschutzgalerie hinweg. Es wurden fünf Personen verletzt. Aufgrund der Lawinengefahr blieb die Strecke mehrere Tage gesperrt, bis das entgleiste Fahrzeug geborgen werden konnte. FFÖ



Spezialisten räumen am 19. Februar 2026 die Unfallstelle auf der Lötschberg-Südrampe, nachdem eine Lawine einen Regionalzug zum Entgleisen gebracht hatte BLS

In Kürze

(CH) CJ-Triebwagen an MOB

Aus Liquiditätsgründen hat die Westschweizer Chemins de fer du Jura (CJ) ihre noch jungen Triebwagen Be 4/4 651 bis 655 (Fahrgasteinsatz ab 2016) an die Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) verkauft, die gleichartige Stadler-Triebwagen einsetzt. Seit Dezember 2025 sind vier von fünf Triebwagen nun bei der MOB, während der Be 4/4 651 voraussichtlich ein Jahr später an die MOB übergehen wird. FFÖ

(CH) Forchbahn schreibt Triebzüge aus

Die meterspurige Forchbahn hat 14 neue Triebzüge zur Lieferung ab 2030 ausgeschrieben. Über einen Lieferanten soll 2027 entschieden werden. Die Neufahrzeuge ersetzen die Be 8/8 21 bis 32 (Bj. 1976 – 1986) („FB2000“) und ergänzen die Be 4/6 61 bis 73 (Bj. 2004 – 2005), die derzeit für einen Weiterbetrieb von 20 Jahren bei Stadler modernisiert werden. FFÖ

(CH) FLIRT Evo im Einsatz

Seit Januar verkehren die ersten FLIRT Evo (RABe 533) von Thurbo im Fahrgasteinsatz. Sie sind vorrangig im S-Bahn-Netz St. Gallen anzutreffen. Thurbo erhält insgesamt 107 dreiteilige FLIRT Evo von Stadler. FFÖ

(A) ÖBB erproben DAK

Die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) erprobt derzeit die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Im Winter absolvierte ein Demozug Tests in der Alpenrepublik. In Schwarzach-St. Veit wurde das System extremen Witterungsbedingungen wie Eisregen, Neuschnee und Temperaturen von bis zu –15 °C ausgesetzt. In Bockstein fand ein zehntägiger Stillstandstest statt, um die im Güterverkehr üblichen längeren Standzeiten zu simulieren. em



Am 16. Februar 2026 verlässt 754 066 den Bahnhof Plzeň-Jižní Předměstí mit dem Verstärkerzug nach Domažlice. Die gepflegte Maschine trägt Lokschilder mit der Ursprungsnummer T 478 4066 *Andrew Thompson*

■ (CZ) České dráhy

„Taucherbrillen“ in Böhmen

Das Depot Pilsen ist weiterhin für den Einsatz der markanten ČKD-Diesellokomotiven der Reihe 754 zuständig. Die Staatsbahn České dráhy (ČD) setzt diese als „Taucherbrillen“ bekannten Maschinen der späten 70er- und frühen 80er-Jahre im Fahrplanjahr 2026 vor Schnellzügen und Verstärkern zur Hauptverkehrszeit ein. Sie fahren auf den nicht elektrifizierten Haupt- und Nebenstrecken in West- und Südböhmen. Ab dem eigentlichen Standort Pilsen (Plzeň hl. n.) bespannen sie lediglich noch die Verstärkerzüge nach Domažlice (Taus). Dezentral befördern die Maschinen des Depots Pilsen jedoch auch die Schnellzüge auf der Strecke von Klatovy nach Železná Ruda-Alžbětín (Bayerisch Eisenstein). In Südböhmen fahren sie auf den Relationen České Budějovice (Budweis) bis Český Krumlov (Krumau) sowie Veselí nad Lužnicí bis České Velenice. Dazu gehören auch die Zugpaare der direkten REX-Züge „Silva Nortica“ von Wien nach Prag über Gmünd. Dem Depot Pilsen sind weiterhin die zwei be-

triebsfähigen „Taucherbrillen“ 754 019 und 754 022 zugeteilt. Sie tragen die ikonische Farbgebung im blau/weiß/gelben Blitzmuster. Die Lokomotiven 754 029, 754 048, 754 049, 754 064 und 754 065 mit dem horizontalen Najbrt-2-Farbschema ergänzen die Pilsner Dieselflotte. Hinzu kommen die

754 086 im diagonalen Najbrt-1-Farbmuster sowie die besonders auffällige, dunkelrote 754 066. Für Fotografen ist die Webseite „Sledování“ (www.55p.cz) besonders hilfreich. Sie zeigt leicht verständlich und täglich aktualisiert die Umlaufpläne aller lokomotivbespannten Züge in Tschechien. *AT*



Reisezug-Anbieter GoVolta ist gestartet

Das niederländische Unternehmen GoVolta hat am 19. März 2026 den Betrieb auf der Strecke Amsterdam – Berlin aufgenommen. Mit einem Low-Cost-Konzept und gebrauchten Wagen will der neue Anbieter DB und der NS Konkurrenz machen. Die TCS-Lokomotive 101001 zieht am 19. März 2026 den ersten GoVolta-Zug (GV 327) auf dem Weg von Amsterdam nach Berlin *Guis Ferrée*

In Kürze

(AU) Streckenausbau für Doppelstock-Containerzüge

Gegenwärtig laufen die Bauarbeiten für eine neue Güterzugmagistrale durch Australiens Südosten. Die Inland Rail soll Beveridge (bei Melbourne) mit Kagaru (bei Brisbane) verbinden und misst 1.600 Kilometer, wovon 600 Kilometer Neubaustrecke sind. Australiens aktuell größtes Infrastrukturprojekt wird für den Verkehr mit doppelstöckigen Containerzügen ausgelegt und soll 2027 eröffnet werden. *FFÖ*

(USA) Siemens Airo-Züge präsentiert

Mitte Februar 2026 haben Siemens und Amtrak offiziell die neuen Airo-Personenzug-Garnituren vorgestellt. In den kommenden Jahren werden insgesamt 83 Einheiten an Amtrak geliefert. Erstes Einsatzgebiet der Airo-Züge wird die Linie „Amtrak Cascades“ Vancouver – Seattle – Portland – Eugene (752 Kilometer, Pazifik-Nordwest-Korridor). *FFÖ*

(VAE) Etihad-Sonderzüge für Reiserückkehrer

Erst im Laufe des Jahres 2026 soll das Eisenbahn-Netz Etihad Rail in den Vereinigten Arabischen Emiraten den Personenzugbetrieb aufnehmen. Aufgrund zahlreicher durch den Kriegsbeginn in Nahost im Februar 2026 gestrandeter Reisender und fehlendem Flugverkehrten bereits einige Sonder-Personenzüge. *FFÖ*

(TZ) Aufnahme des Normalspurverkehrs

Im Februar startete die Tanzania Railways Corp. mit dem Betrieb von Containerzügen auf der neuen Normalspurstrecke zwischen dem Hafen Dar es Salaam und dem Landesinneren. Weitere Streckennetzerweiterungen sind bereits für 2028 angekündigt. *FFÖ*

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



Mit Dampf im Kessel

am D-Zug unterwegs

DB-Baureihe 216 im Schnellzugdienst ■ *Die V 160 versah ungezählte Dienste vor Güter-, Eil- und Nahverkehrszügen. Seltener waren dagegen Einsätze im Fernverkehr. Einschränkend wirkte sich vor allem die Ausstattung mit einer Dampfheizung aus. Umso exotischer waren ihre Einsätze vor D-Zügen*

Ende der 1950er-Jahre klaffte im Typenprogramm der Bundesbahn eine schmerzhaft Lücke: Zwischen der leichten V 100 für Nebenbahnen und der zweimotorigen V 200 für den schweren Fernverkehr fehlte eine wirtschaftliche Lösung. Krupp und Henschel lieferten die Antwort in Form der einmotorigen V 160. Nach den zehn Vorserienloks V 160 001 bis

V 160 010 („Lollo“, 1960–1962 gebaut) startete ab 1964 die Fertigung der Serienmaschinen V 160 011 bis V 160 224. Beteiligt am Bau waren neben den Entwicklern auch Klöckner Humboldt Deutz (KHD), MaK (Maschinenbau Kiel) und Krauss-Maffei. Bis 1968 entstanden in mehreren Baulosen 214 Serienexemplare einer Lok, die sich als robustes Arbeitspferd erweisen sollte.

Die Neubaudieselloks der Bundesbahn waren als wirtschaftliche Universallokomotiven für Reise- und Güterzüge konzipiert. Ausnahmen bildeten die speziell für den Rangierdienst entwickelten V 60 und V 90 sowie einige Splittergattungen. Deshalb rüstete die Bundesbahn die Flüssigkeitsgetriebe der V 160 mit einer Umschaltvorrichtung für Langsam- und

Zwischen Lehe und Aschendorf befördert 216 042 am 29. August 1974 einen DC-Zug über die Emslandstrecke. Bis 1975 bespannten die beim Bw Oldenburg beheimateten 216 hier Schnellzüge *Rolf Wiesemeyer/Slg. Josef Högeman*





Am 4. Juni 1983 hat die noch rote 216 094 die Aufgabe, den aus zwei Bm und einem Am bestehenden D 2644 von Göttingen nach Altenbeken zu bringen, wo ihn eine Ellok der Baureihe 110 zur Weiterfahrt nach Düsseldorf übernehmen wird. In Amelunxen können die Reisenden ein Postkartenpanorama auf das Dorf im Weserbergland genießen *Dr. Dietmar Beckmann*



D 357 (14,1) 1. 2. Klasse
(Paris Ost–Luxemburg–Trier–)
Koblenz Hbf–Limburg (Lahn)
(–Gießen)

Tlz 216 Last 300 t Mbr 93

E 1570 (20,1) 1. 2. Klasse
Luxemburg–(Trier–)
Koblenz Hbf–Limburg (Lahn)
(–Gießen–Kassel Hbf–Westerland)

Tlz 216 Last 250 t Mbr 93

		357			1570		
1	2	3a	3b	4	5	4	5
103,7		Koblenz Hbf	103,7	14 16	14 20	9 04	9 36
	70	Bksig 12	101,8		22		38
101,4							
	60	Horchheimerbr Hp	101,1				
100,7							
	80						
99,7							
	40	Sig S 105 (Z) Niedertahnstein	99,5 99,2		25	43	44
99,1							
	80						
97,6							
	65						
97,0		Abzw Hohenrhein	96,9		27		47
95,4							
	70						
94,7		Friedrichsseggen	93,9		29		49
90,2							
	75						
90,1		Bk Nievern Hp	90,1		14 32		9 52

In Cochem legt am 7. Juli 1973 der D 357 von Paris nach Gießen einen Zwischenstopp ein. Bis Dezember 1973 obliegt den beim Bw Trier beheimateten 216 die Traktion einiger Schnellzüge an der Mosel – auch der D 357 gehört dazu, wie der Buchfahrplan aus dem Jahr 1971 belegt *Dieter Zuncke*





Im Bahnhof Lauenförde erwarten am 25. April 1988 gegen halb 10 Uhr morgens die Fahrgäste die Einfahrt des von 216 158 geführten D 2645 aus Düsseldorf. Knapp eine Stunde später wird er sein Ziel Göttingen erreichen *Josef Högemann*

Schnellgang aus. Man betätigte sie von Hand bei Motorleerlauf und Lokstillstand. Bei der 216 konnte man je nach Einsatzbedarf zwischen 75 und 120 km/h wählen.

Die Dampfzugheizung der 216

Um die Beheizung der Züge unabhängig von der Traktionsart – ob E-, Dampf- oder V-Lok – sicherzustellen, verfügte ein Großteil der DB-Reisezugwagen bis in die späten 1980er-Jahre über zwei Heizsysteme. Bei der elektrischen Zugheizung gelangte die vom Haupttransformator der Ellok über eine sogenannte Heizspannungswicklung entnommene Spannung von 1.000 Volt in das an jedem Ende der Lok vorhandene Zugheizkabel. Dieses verband man beim Kuppeln mit dem Zug. Zusätzlich waren die Wagen mit einer Niederdruck-Kondensat-Heizung ausgestattet. Diese wurde mit Heizdampf von der Lokomotive gespeist.

Die elektrische Zugheizung mittels Dieselgenerator befand sich zu Beginn der 1960er-Jahre noch in der Entwicklung und erlangte erst mit den Baureihen 210, 217 und 218 Serienreife. Alle V 160 waren da-

her mit einem automatisch arbeitenden Dampferzeuger nach dem Prinzip eines Durchlauferhitzers ausgestattet. Darin befand sich eine 150 Meter lange Rohrschleife, die mittels einer elektrisch angetriebenen Speisewasserpumpe von Heizwasser aus dem Maschinenraum durchströmt wurde. Ein zugehöriger Vorratsbehälter an der Wand zum Führerstand fasste 3.000 Liter Frischwasser. Ein vom Kesseldom nach unten arbeitender

Dass eine 120 km/h schnelle Lok mit Dampfheizung D-Züge zog, war bemerkenswert

Ölbrenner erhitze das Heizwasser. Es verließ als Heizdampf das Ende der Rohrschleife in Richtung Zugheizleitung. Diese Kesselbauart bot den Vorteil, schon wenige Minuten nach dem Start gebrauchsfähigen Heizdampf bereitzustellen. Die Dampfheizanlage konnte auch zum Vorwärmen und Warmhalten des Motors genutzt werden. Sie war in der Lage, bis zu zehn Wagen bei einer Außen-

temperatur von -20 °C und zwölf Wagen bei -10 °C zu beheizen.

Universeller Einsatz

In ihren frühen Jahren war die 216 zwar weder leiser noch schneller als eine Dampflok, aber deutlich wirtschaftlicher. In allen Einsatzgebieten zeigte sich die 216 als universell einsetzbare Diesellok. Ihre Umschaltmöglichkeit von Schnell- auf Langsamgang erlaubte nach dem tagsüber erfolgten Einsatz vor sämtlichen Reisezuggattungen nachts den Einsatz im Güterzugdienst. Das war eine äußerst wirtschaftliche Verwendung rund um die Uhr. Da etliche V 160 überdies schon ab Werk für den Wendezugeneinsatz eingerichtet waren, musste die Lok am hinteren Zugende während des Schiebens im Regelfall nicht besetzt werden.

Die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erlaubte der 216 auch den Einsatz im Schnellzugdienst. Das praktizierte die Bundesbahn seinerzeit bundesweit. Nennenswerte Einsätze im Schnellzugdienst gab es für die 216 an den Stützpunkten Hagen, Kassel, Köln, Trier, Oldenburg, Braunschweig und Regensburg.

Ritual beim Lokwechsel

Ein kritisches Moment im Einsatz der dampfbeheizten Baureihe 216 war der Lokwechsel unter Fahrdracht. Hier trafen zwei Welten aufeinander: Während bei der Ellok der gesenkte Stromabnehmer weit hin sichtbar „Spannung aus“ signalisierte, lauerte bei der V 160 die Gefahr unsichtbar im Heizschlauch. Beim Traktionswechsel mussten die beteiligten Personale streng geregelte Abläufe einhalten.

Damit der Rangierer den Zug gefahrlos kuppeln konnte, musste die Dampfleitung zwingend drucklos sein. Das erforderte vorausschauendes Handeln: Schon vor dem Halt schloss das Lokpersonal den Hauptdampfabsperrhahn, abhängig von Außentemperatur und Zuglänge. Doch selbst, nachdem das Lokpersonal dem Entkuppeler die Drucklosigkeit von Heizleitung mündlich bestätigt hatte, war Vorsicht geboten, weil sich in der Dampfheizleitung noch gefährlicher Restdampfdruck befinden konnte. Das Lösen der Dampfheizleitung verlangte daher ein striktes Ritual, um durch entweichenden Restdampf keine schmerzhaften Verbrühungen zu erleiden. Dabei war vor dem Trennen die Verbindung der Pintsch-Kupplungen vorsichtig zu öffnen, sodass der Dichtschluss gebrochen wurde und der Restdruck entweichen konnte.

Dass eine 120-km/h-schnelle Diesellok mit Dampfheizung bis in die 1980er-Jahre regelmäßig D-Züge zog, war durchaus bemerkenswert. Der Schnellzugbetrieb lag



Am 11. August 1978 rauscht 216 179 mit dem D 607 (Köln – Saarbrücken) durch den Bahnhof des Eifeldörfchens Schmidtheim *Dr. Dietmar Beckmann*

sonst überwiegend im Einsatzbereich klassischer Schnellzugdampflok wie der 01¹⁰, der 03, von Elloks der Baureihen 103, 110, 111 und 112 sowie von auf Basis der 216 weiterentwickelten Streckendieselloks der Baureihe 218.

Schnellzugdienste mit V 160

In Hagen-Eckesey übernahmen die V 160 nach der Einführung 1967 weitgehend die Leistungen der Dampflokreihe 03¹⁰. Das geht aus dem ersten V 160-Laufplan des Betriebswerks hervor. Einsätze vor Schnellzügen leisteten sie auf den nicht elektrifizierten Strecken im Hochsauerland und in Nordhessen. Hagener und

Kasseler 216 teilten sich seit ihrer Auslieferung ab Mitte der 1960er-Jahre die wenigen, noch nicht im Takt verkehrenden Schnellzüge zwischen Hamm und Kassel sowie im Oberen Ruhrtal zwischen Hagen und Warburg/Kassel.

In Doppeltraktion durch die Eifel

Kasseler Maschinen liefen ab Siegen auch vor den Schnellzugpaaren Kassel – Siegen – Köln. Auf der Verbindung Dortmund – Saarbrücken teilten sich Trierer und Kölner Maschinen die Arbeit; sie beförderten die Züge im Durchlauf von Köln über Gerolstein bis an die Saar. Aufgrund schwieriger Streckenverhältnisse und kurzer Fahrzeiten fuhren diese Zugpaare bei Bedarf an verkehrsreichen Tagen in Doppeltraktion. Bis zur Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs auf der Moselstrecke Koblenz – Trier im Dezember 1973 bestritten Trierer 216 den hochwertigen Reisezugdienst (Luxemburg –) Trier – Koblenz. So löste beim Lokwechsel in Trier zur Weiterfahrt über die Moselstrecke nach Koblenz zum Beispiel der Luxemburger „Kartoffelkäfer“ der Reihe 1600 eine oder manchmal auch zwei 216 ab.

Regensburg gehörte zu den ersten Heimat-Bw der Serien-V 160. Die dortigen Maschinen gelangten mit Schnellzügen bis Hof und in Einzelfällen auch von Nürnberg über Crailsheim bis Stuttgart.

Saisonzüge im Emsland

Herausragende Schnellzugleistungen erbrachten Oldenburger Maschinen auf der



216 210 passiert 1992 mit D 2754 Frankfurt (Oder) – Frankfurt (Main) inzwischen überflüssig gewordene Grenzanlagen bei Gerstungen *Dr. Steinke/Eisenbahnstiftung*



In den 1980er-Jahren wurden die Eilzüge zwischen Stuttgart und Frankfurt (Main) für einige Zeit zu D-Zügen hochgestuft. Am 24. April 1988 rollt die Gießener 216 203 mit D 2355 bei Ebersberg dem nächsten Halt in Hetzbach entgegen *Henning Folz*

Die Schnellzüge auf der Eifelstrecke Köln – Trier befördert die Bundesbahn bei Bedarf mit 216-Doppeltraktionen. Schon lange vor der Durchfahrt kündigt sich am 26. Oktober 1985 die führende 216 027 gemeinsam mit einer Schwestermaschine in Doppeltraktion vor dem D 2138 Münster – Trier akustisch an. Eine Wandergruppe beobachtet interessiert die Vorbeifahrt bei Nettersheim *Dr. Dietmar Beckmann*



Emslandstrecke. Dort teilten sie sich zum Beispiel in der Sommersaison die Beförderung schwerer Saisonschnellzüge im Durchlauf von Münster nach Emden/Norddeich mit den Dampflok der Reihe 012. Die ölgefeuerten Pacifics waren ungleich leistungsfähiger. So forderte man die 216 bis zum Erscheinen der 220 in Oldenburg im Jahr 1975 (siehe *em* 3/2026) fast immer bis an ihre Leistungsgrenze. Höhepunkte im Einsatz der Oldenburger 216 bildeten überdies die ab Sommer 1973 eingeführten DC-Züge. Diese Zugläufe waren ein Versuch der damaligen Bundesbahn, schnelle Verbindungen mit hochwertigem Wagenmaterial anzubieten. Beispiele sind der DC 917 „Ostfriesland“ von Emden über die Ruhr-Sieg-Strecke nach Frankfurt oder die Zugpaare „Weser City“ zwischen Bremen und Oldenburg/Wilhelmshaven.

Im Großraum Braunschweig/Helmstedt/Wolfsburg kam die 216 gelegentlich neben der 220 vor Interzonen-Schnellzügen zum Einsatz. Diese seit 1990 ausgestorbene Zuggattung verband westdeutsche Ballungszentren entweder als Transitzug mit Berlin oder steuerte andere Ziele in der DDR an.

Ab 1970 begann die großräumige Auslieferung der 215/218. Diese drangen tief in die bisherigen süddeutschen Hochburgen der 216 vor, etwa nach Regensburg, Ulm, Mühlendorf, Kaiserslautern und Ludwigshafen. Im Zuge dessen konzentrierte die DB die Loks der Baureihe 216 zu Beginn der 1970er-Jahre auf wenige Standorte, ausschließlich in den Bundesländern Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, NRW und Hessen.

216 als Helfer in der Not

Nie zum D-Zug aufgewertet wurde der Heckeneilzug E 2942/2943 auf der Relation Köln – Braunschweig, der ab Scherfede die längst stillgelegte Bahnstrecke über Beverungen nach Holzminden befuhr. Vor diesem Heckeneilzug ist auch ein Einsatz der letzten „Lollo“ 216 003 des Bw Gelsenkirchen-Bismarck belegt. Sie vertrat eine defekt gewordene Kasseler Lok vor dem E 2943. Zur Vermeidung von Zugausfällen zog man Gelsenkirchner 216 bei Lokmangel oder Ausfällen von 215/218 NRW-weit gern als Reserve heran. Mit einem nur kurzzeitig und abschnittsweise als Schnellzug Köln – Marburg verkehrenden Saisonzug erreichte 216 003 über Brilon und Korbach sogar Marburg (Lahn).

Baureihe V 160: Technische Daten

Achsfolge	B'B'
Länge über Puffer	16.000 mm
Gesamtachsstand	11.400 mm
Treibraddurchmesser	1.000 mm
Leistung	1.900 PS
Leistungsübertragung	hydraulisch
Zugheizung	Dampf
Kesselspeisewasser	3.000 l
Lokreibungsmasse	76,7 t
mittlere Achslast	19,0 t
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

Heckeneilzüge werden D-Züge

1984 wertete man etliche Eilzüge, die in etwa dem heutigen Regionalexpress entsprachen, zu Schnellzügen auf. Heckeneilzüge zwischen Oberhausen und Bad Wildungen, Aachen und Braunschweig oder Göttingen und Köln erhielten anstelle von Vorkriegsaltbauwagen, Silberlingen und Byl-Mitteleinstiegswagen fortan Abteilwagen aus den 1960er-Jahren – oft gespannt mit Dieselloks der Baureihe 216. Das bedeutete eine erhebliche Komfortsteigerung für die Fahrgäste der Nebenfernstrecken. Es war ein weiterer Versuch der Bundesbahn, den Reisezugverkehr auf der Schiene attraktiver zu gestalten, jedoch aus diversen Gründen ohne nennenswerten Erfolg.

Ein Einsatzschwerpunkt der Baureihe 216 im D-Zug-Dienst war die Eifel-Hauptstrecke

Auch die über die Odenwaldbahn Hanau – Wiebelsbach-Heubach – Eberbach laufenden Eilzüge zwischen Stuttgart und Frankfurt (Main) wurden ab 1984 für einige Zeit zu D-Zügen hochgestuft. Für die Traktion dieser „gehobenen Reisezüge“ zog die Bundesbahn vorwiegend Gießener 216 heran. Überlieferungen zufolge kam es ab und an vor, dass sich in den Garnituren auch Wagen mit elektrischer Zugheizung befanden, was das Personal vor Herausforderungen stellte ...

Herausforderung zum Mauerfall

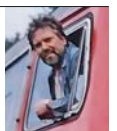
Der Mauerfall im Jahr 1989 verlangte den eigentlich schon betagten 216 noch einmal alles ab. Mit der Grenzöffnung setzten plötzlich Reisebewegungen aus der DDR in Richtung Westen ein. Schwere Reise-

züge rollten nun zum Beispiel zwischen Ellrich und Walkenried oder zwischen Hönebach und Gerstungen über die einstige Zonengrenze. Zugleistungen, die bis in die 1970er eine schwere Dampflok der Reihe 01⁵ oder später eine sowjetische Großdiesellok der DR-Baureihe 132 über die Rampe Bebra – Hönebach geschleppt hatte, oblagen plötzlich auch der deutlich leistungsschwächeren 216 des Bw Kassel. Obwohl für solche Lasten nicht ausgelegt, kam es aber nur selten zu Ausfällen. Fachkenntnis und kleine Kniffe der Personale ermöglichten die Behebung kleinerer Mucken. So war die Weiterfahrt selbst bei klirrender Kälte fast immer gesichert. Das Dampfheizsystem erforderte in den Reisezugwagen turnusgemäße Sicherheitsprüfungen durch die Werkstätten. Angesichts der dadurch verursachten immensen Kosten, gepaart mit den Unwägbarkeiten einer eventuellen Neuausschreibung der bedienten Bahnstrecken, schaffte die DB als eine der letzten westeuropäischen Bahnverwaltungen die Dampfzugheizung erst zu Beginn der 2000er-Jahre ab. Deshalb teilte man seinerzeit alle ehemaligen Bundesbahn-Dieselloks mit Dampfzeuger dem Geschäftsbereich DB Cargo zu. Nur die 218 durfte aufgrund ihres elektrischen Heizgenerators als einzige Vertreterin der V 160-Familie im Reisezugdienst bleiben.

Die Grenzen der Universalität

Letztlich war es die Beschränkung auf die Dampfzugheizung, die den Lebenslauf der 216 diktierte. Ohne elektrische Zug sammelschiene (ZS) leistete die Lok in den 1960er- und 70er-Jahren zwar Unverzichtbares im D-Zug-Dienst, um Lücken dort zu schließen, wo keine V 200 oder 218 greifbar war. D-Züge blieben aber stets die hochwertigsten Leistungen, die die V 160 beförderte. Vor modernisierten Reisezugwagen ohne Dampfleitung, also vor modernisierten Wagen (etwa für den InterRegio-Verkehr) oder im hochwertigen IC/EC-Verkehr, spielte die 216 keine Rolle mehr. Als die Ära der dampfbeheizten Züge um die Jahrtausendwende endgültig auslief, wurde die einstige Universallok zum reinen Arbeitstier im Güterverkehr. *Dieter Zuncke*

Dieter Zuncke (Jg. 1956) lebt in Herdecke und war Ausbilder bei der Deutschen Bahn. Die Baureihe 216 hat er noch in bester Erinnerung.





2016 065 befährt am 5. März 2026 die Grenzbrücke über den Inn zwischen Simbach und Braunau. Am Haken hat sie den SRID 41987 von Simbach nach Wien Schwechat. Die etwa 400 Meter lange Grenzbrücke wurde 1978 in Betrieb genommen und ersetzte ein nach dem Krieg errichtetes Provisorium *Manuel Leitner*

Grenzverkehr über den Alpenfluss

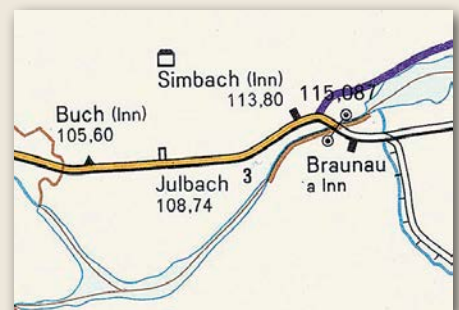
Simbach (Inn) – Braunau am Inn ■ *Der Bahnverkehr über die Innbrücke zwischen Braunau und Simbach ist fest in der Hand der ÖBB. Neben dem regulären Nah- und Güterverkehr bringen baustellenbedingte Umleitungen 2026 vorübergehend wieder internationale Fernzüge auf die nicht elektrifizierte Grenzstrecke*

Simbach und Braunau sind zwei benachbarte Grenzstädte am Inn, die sich gegenüberliegen. Die deutsche Kleinstadt Simbach liegt in Niederbayern (Landkreis Rottal-Inn) und bildet zusammen mit dem österreichischen Braunau, der ältesten und bevölkerungsreichsten Stadt des Innviertels, ein grenzüberschreitendes Mittelzentrum. Die Staatsgrenze zwischen Deutschland und Österreich verläuft in der Mitte des aus den Alpen heranströmenden Flusses Inn. Zwischen beiden Städten gibt es seit 1871 eine Bahn-

verbindung, die auf deutscher Seite als Strecke München Ost – Simbach Grenze (VzG 5600) bezeichnet wird. Die Züge zwischen Simbach am Inn und Braunau rollen über eine 400 Meter lange Eisenbahnbrücke, dabei überqueren sie die deutsch-österreichische Grenze.

ÖBB-Züge nach Deutschland

Der Personen- wie auch der Güterverkehr von Braunau nach Simbach wurde – ausgenommen die Jahre 1938 bis 1945 – immer durch Österreich betrieben: 1882 bis



Grenzstrecke Simbach (Inn) – Braunau am Inn in der BD-Karte München von 1988; die blau eingezeichnete Strecke Richtung Pocking wurde bereits 1969 stillgelegt *Slg, MHZ*

1918 die k.k. Staatsbahnen, später die BBÖ und heute die ÖBB. Zum Einsatz kommen die Reihen 2016, 2070, 5022 und 5047. Deutsche Fahrzeuge sind hier gegenwärtig nicht anzutreffen. Lediglich von 2008 bis 2012 verkehrte die Baureihe 628 planmäßig von Landshut über die Grenze bis Linz Hbf und wieder zurück. Der Grund für die Einstellung lag in der geringen Beschleunigung der 628 der DB. Mit ihnen konnten

nicht mehr alle vorgesehenen Zwischenhalte zwischen Braunau und Neumarkt-Kallham bedient werden.

Einst rollte sogar der „Orient-Express“ über die Innbrücke. Heute fahren über das Bauwerk hauptsächlich Nahverkehrszüge, die Simbach mit Neumarkt-Kallham oder Linz verbinden. Der internationale Reiseverkehr von Österreich nach München via Simbach wurde 2012 aufgegeben. Eine Ausnahme bildet das laufende Jahr 2026: Von Juni bis Dezember sind pro Richtung drei Eurocity-Zugpaare zwischen Wien und München über Simbach geplant. Diese Züge sollen während der Generalsanierung Obertraubling – Passau (14. Juni bis 12. Dezember 2026) den RJ-Takt Budapest – München verstärken, da erwartet wird, dass wegen ausfallender ICE mehr Reisende über München fahren. Halten werden sie zwischen Wels und München nur in Simbach. Ähnliche Verbindungen gab es bereits von 2008 bis 2012 mit einem D-Zug-Paar.

Öl- und Einzelwagenzüge

Der Güterverkehr besteht überwiegend aus Ölzügen von Wien Schwechat nach Burghausen. Sie transportieren Öl vom Tanklager in der Lobau zum Wacker-Werk und fahren leer wieder zurück. Zeitweise verkehren auch Gaskesselzüge aus Ungarn nach Burghausen.

Einzelwagenverkehr gibt es seit vielen Jahren nur noch ganz reduziert. Hierzu verkehrt von Dienstag bis Donnerstag der internationale VG 47830/47831 von Braunau (ab 11:25 Uhr) nach Simbach und wieder zurück (an 12:39 Uhr). Dabei kommt die Reihe 2070 aus der Verschubreserve Braunau zum Einsatz. Befördert wird meist Holz oder Abfall aus Simbach in

Nostalgisches Kleinod: Auf dem Hausbahnsteig in Simbach blieben historische Zugzielanzeiger erhalten

Florian Dürr



R 3380 aus Neumarkt-Kallham besteht am 4. Februar 1985 aus drei Schlierenwagen der ÖBB. 2043.41 erreicht mit dem Zug den Bahnhof Simbach (Inn) Josef Mauerer

Richtung Österreich. Die Wagen werden in Braunau an den NG 62381 (ab 12:52 Uhr) nach Salzburg Gnigl übergeben. Dort findet die weitere Verteilung zu den Zielbahnhöfen statt. Die Leerwagenzuführung erfolgt im NG 62380 aus Salzburg Gnigl nach Braunau (an 5:13 Uhr).

Bleibt eine Diesel-Insel am Inn?

Während die Mattigtalbahn bis Ende 2027 und die Innkreisbahn bis Ende 2029 jeweils bis Braunau elektrifiziert werden, gibt es für die Grenzstrecke bis Simbach von der DB dazu noch keine Bestrebungen. Dieser Abschnitt wird also noch länger Diesel- oder Zweikraftfahrzeugen vorbehalten bleiben. Der Ausbau der Strecke Mühldorf – Simbach (Elektrifizierung, zusätzlicher Kreuzungsbahnhof Julbach und Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h) wurde inzwischen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen und dem Projekt ABS 38 (München – Mühldorf – Freilassing) zugeordnet. Die Planungen für die ABS 38 laufen auf Hochtouren. Die Hälfte

der Abschnitte befindet sich schon im Genehmigungsverfahren. Als Vormaßnahme wird bereits zwischen Markt Schwaben und Ampfing die teilweise noch aus dem vorletzten Jahrhundert stammende Leit- und Sicherungstechnik durch elektronische Ausrüstung ersetzt. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 sind bereits zwei der vier neuen Stellwerke in Betrieb: Hörlkofen und Thann-Matzbach. Bis Frühjahr 2027 sollen auch die modernen Stellwerke Schwindegg und Weidenbach folgen. Parallel laufen die notwendigen Anpassungen im Stellwerk Dorfen. Im zum Projekt ABS 38 neu hinzugekommenen Abschnitt Mühldorf – Simbach herrscht hingegen kompletter Stillstand. Es gibt dafür noch keinerlei Zeitplan, sodass daher eine längere Elektrifizierungslücke zwischen Mühldorf und Braunau zu entstehen droht.

Manuel Leitner

Manuel Leitner (Jg. 1983) ist Fahrdienstleiter bei ÖBB Infra. Sein besonderes Interesse gilt den Eisenbahnen in Oberösterreich.



333 033 ist am 4. Februar 1985 im

Rangierdienst in Simbach (Inn) tätig

Josef Mauerer





T 2 (Talbot 96939/1954) ist im März 1963 mit einem Rollwagen-Güterzug in Förste eingetroffen. Der Triebwagen blieb erhalten und befindet sich heute in Prora (Rügen). Die Firma Weinert brachte 2018 einen H0-Bausatz des Fahrzeugs heraus

Auf schmaler Spur durchs Söse- und Auetal

Kreisbahn Osterode - Kreiensen ■ Die 32,7 Kilometer lange Strecke Osterode (Harz) Nord - Kalefeld - Kreiensen Ost galt als eine der schönsten Schmalspurbahnen in der Bundesrepublik. Allerdings hatte die Kleinbahn nach nicht einmal 70 Jahren ausgedient

Am Südwestrand des Harzes liegt Osterode. Die einstige Residenzstadt der Fürsten von Braunschweig-Grubenhagen war im Mittelalter ein bedeutender Handelsplatz. Im 17. und 18. Jahrhundert entwickelte sie sich zu einem der wichtigsten Industriestandorte im späteren Königreich Hannover. Mitte des 19. Jahrhunderts erkannten die Stadtväter von Osterode die Bedeutung der Eisenbahn für die weitere wirtschaftliche Entwicklung. Dank der in den Jahren 1870/71 eröffneten Strecke Herzberg (Harz) – Seesen erlebte Osterode einen spürbaren wirtschaftlichen Aufschwung, der vor allem im nordwestlichen Teil des Landkreises Begehrlichkeiten weckte. Im Herbst 1892 diskutierte der Kreistag erstmals den Bau einer schmalspurigen Klein-

bahn von Osterode nach Kreiensen sowie zweier Stichstrecken nach Lerbach im Harz und durch das Sösetal.

Kleinbahn in kommunalem Eigentum

Zeitweilig stand auch eine Verbindung von Osterode über Schwiegershausen nach Wulften zur Debatte. Es verging jedoch einige Zeit, bis Landrat Heinrich Rottländer die teilweise widerstrebenden Interessen unter einen Hut gebracht hatte. Erst dann beschloss der Kreistag am 19. Dezember 1896 den Bau einer Kleinbahn mit 750-Millimeter-Spurweite von Osterode nach Kreiensen. Die notwendigen Vorarbeiten übernahm Landesbaurat Otto Jürgen Sprengell, der zahlreiche Kleinbahnen in der Provinz Hannover projektierte. Sprengell veranschlagte die

Baukosten auf rund 1,2 Millionen Mark. Im Gegensatz zu anderen Gebietskörperschaften verzichtete der Kreis Osterode auf die Gründung einer eigenen Eisenbahngesellschaft. Die Kreisbahn Osterode – Kreiensen (KOK) wurde kommunales Eigentum und unterstand einer eigens eingerichteten Kreisbahn-Kommission.

Als die ersten Baupläne vorlagen, erteilte das zuständige Regierungspräsidium in Hildesheim am 21. März 1898 die Konzession für den Abschnitt Osterode (Harz) – Förste. Knapp zwei Monate später, am 16. Mai 1898, folgte die Genehmigung für den Abschnitt von Willershausen bis zur preußisch-braunschweigischen Grenze hinter Sebexen. Die braunschweigische Regierung stellte die Konzessionsurkunde



Rechts und links der Strecke sorgen Gleisanschlüsse für Frachtaufkommen. Lok 4 „Kalefeld“ (Henschel 5077/1899) rangiert am 11. April 1959 an der Kohlen- und Düngerhandlung H. Kühne in Förste *Detlev Luckmann/Eisenbahnstiftung (2)*

für das 6,5 Kilometer lange Teilstück zwischen der Landesgrenze und Kreiensen am 14. August 1898 aus.

Schrittweise Inbetriebnahme

Zu diesem Zeitpunkt liefen die Bauarbeiten in Osterode bereits auf Hochtouren. Am

19. Dezember 1898 nahm die Kreisbahn den Personen- und Güterverkehr auf dem 9,4 Kilometer langen Abschnitt Osterode (Harz) Nord – Förste auf. Am 2. September 1899 verkehrten die ersten Züge auf dem Teilstück Kreiensen Ost – Westerhof. Am 2. Mai 1901 konnte nach Fertigstellung des

Westerhöfer Tunnels der durchgehende Verkehr auf der 32,7 Kilometer langen Schmalspurbahn aufgenommen werden.

Ausgangspunkt der Kleinbahn war der Bahnhof (Bf) Osterode (Harz) Nord. Er befand sich gegenüber dem Staatsbahnhof am Bahnhofplatz. Die Strecke verließ die Station in nördliche Richtung, folgte zunächst der Hauptbahn Herzberg (Harz) – Seesen und unterquerte deren Bahndamm. Dann führte sie durch das Sösetal bis Förste. Hier begann der landschaftlich schönste Abschnitt der KOK. Die Trasse verließ das Sösetal und stieg mit bis zu 1:40 in den Westerhöfer Wald an. Im Westerhöfer Tunnel (Kilometer 12,9 bis Kilometer 13,4) erreichte die KOK ihren Scheitelpunkt mit rund 225 Metern über Normalnull. Anschließend führte die Strecke hinab in das Tal der Aue. Hinter dem Bahnhof Echte unterquerte die Strecke die 1953/54 fertiggestellte Autobahn 7. Über Kalefeld und Seboxen passierte sie die Grenze zwischen Preußen und Braunschweig und erreichte Kreiensen Ost.

Pendler und Ausflügler

Das Verkehrsaufkommen entsprach den Erwartungen. Für das Geschäftsjahr 1911/12 wies die Bilanz die Beförderung



Markant fällt die breite Normalspur-Pufferbohle an V 11 (Jung 11770/1953) ins Auge. Im Bahnhof Osterode (Harz) Nord ist die Diesellok 1967 an der Rollbockgrube im Einsatz *Wolfgang Zeunert/Slg, Dirk Endisch*



Im Bahnhof Osterode (Harz) Nord rangiert V 12 (Jung 12252/1957) im Frühjahr 1966. Die Maschine kam 1963 von der Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel zur KOK und wurde auf 750 Millimeter umgespurt. Von Panier gibt es ein HOe/m-Modell der Maschine (1086/29; 969 Euro)

von 168.827 Reisenden und 89.788 Tonnen Gütern aus. Im Personenverkehr bestimmten Berufspendler und Schüler das Bild. An Sonn- und Feiertagen gab es vor allem aus Richtung Osterode auch Ausflugsverkehr in den Westerhöfer Wald. Das mit Abstand wichtigste Frachtgut für die KOK war Gips. Er machte mehr als 50 Prozent der Tonnage aus. Außerdem transportierte die KOK Holz, Kohle und landwirtschaftliche Erzeugnisse.

Mit dem Beginn des Ersten Weltkriegs endete die positive Entwicklung. Erst Mitte der 1920er-Jahre verbesserte sich die Lage kurzzeitig, bevor die Beförderungsleistungen aufgrund der im Herbst 1929 beginnenden Weltwirtschaftskrise zusammenbrachen. Für das Geschäftsjahr 1932 wies die Bilanz nur noch die Beförderung von rund 99.000 Reisenden und etwa 36.000 Tonnen Gütern aus. Ab 1935/36 stieg das Verkehrsaufkommen wieder an. Maßgeblichen Anteil daran hatte der im Frühjahr 1935 in Dienst gestellte Triebwagen T 1. Mit ihm verkürzte die KOK im Personenverkehr die Fahrzeiten und senkte die Betriebskosten.

Ein drittes Gleis kommt

Während des Zweiten Weltkriegs gewann die KOK deutlich an Bedeutung. Das vor allem der 1938 in Betrieb genommenen

Kreisbahnstrecke Osterode (Harz) Nord – Kreiensen Ost

Kursbuchstrecke	176g 199d, 200e, 202f (ab 1954)
Streckenlänge	32,7 km (750 mm) / 8,5 km (1.435 mm)
Kleinster Bogenhalbmesser	100 m
Größte Steigung	1:40 (750 mm) / 1:100 (1.435 mm)
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Eröffnungen	19. Dezember 1898: Osterode (Harz) Nord – Förste 2. September 1899: Kreiensen Ost – Westerhof 2. Mai 1901: Förste – Westerhof (Gesamtinbetriebnahme) 15. März 1943: Kreiensen – Kalefeld (Dreischiengleis)
Betriebseinstellungen	Herbst 1962: Kreiensen Ost – Kalefeld (Personenverkehr) 27. Mai 1967: Osterode (Harz) Nord – Kalefeld (Pv) 31. Juli 1967: Förste – Kalefeld (Güterverkehr) 1. Oktober 1967: Osterode (Harz) Nord – Förste (Gv) 31. Dezember 1967: Schmalspurbetrieb in Osterode (Harz) Nord 31. Dezember 2007: Kreiensen – Kalefeld (Gv; Normalspur)





T 2 mit einem Rollwagenzug hinter Osterode: Gipssteine aus den Steinbruchbetrieben entlang der Strecke machten einen Gutteil des Wagenaufkommens der Kreisbahn Osterode – Kreiensen in den 1960er-Jahren aus *Detlev Luckmann/Eisenbahnstiftung*

Kleinbahn-Idylle in Osterode (Harz) Nord: Im Frühjahr 1966 ergänzt V 11 ihre Kraftstoffvorräte an der Dieseltankstelle. Auf dem Nachbargleis steht der Triebwagen T 1 (Dessau 3085/1935) samt Beiwagen *Wolfgang Zeunert/Slg. Dirk Endisch (2)*



Grube Echte geschuldet. Das hier geförderte Eisenerz wurde zunächst mit Lastkraftwagen zum Bahnhof Ildehausen (Strecke Kreiensen – Seesen) gebracht und dort verladen. Auf die Dauer war das jedoch unwirtschaftlich. Erst nach langwierigen Verhandlungen einigten sich die KOK, die Grube Echte und die Deutsche Reichsbahn auf einen Kompromiss für den Bau eines regelspurigen Gleisanschlusses. Dafür rüstete die KOK den Abschnitt Kreiensen – Kalefeld mit einem Dreischienengleis aus. Es ging am 15. März 1943 in Betrieb.

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg blieb die Schmalspurbahn für die verkehrstechnische Erschließung des nordwestlichen Teils des Landkreises Osterode unverzicht-

Die KOK rüstete den Abschnitt Kreiensen – Kalefeld 1943 mit einem Dreischienengleis aus

bar. Erst Ende der 1950er-Jahre wendete sich das Blatt: Während die Fahrgastzahlen aufgrund des deutlich verbesserten Liniennetzes des Kraftverkehrs und des zunehmenden Individualverkehrs sanken, blieb das Frachtaufkommen beachtlich.

Mit der Schließung der Grube Echte am 22. Dezember 1962 begann der Niedergang der KOK. Sie stellte zunächst den Personenverkehr auf dem Abschnitt Kalefeld – Kreiensen ein, baute die dritte Schiene aus und errichtete im Bf Kalefeld eine neue Rollbockgrube. Trotzdem verschlechterte



Trotz „beschränktem Profil“ bedient V 11 am 11. April 1967 einen privaten Gleisanschluss in Osterode

Wolfgang Zeunert/Slg, Dirk Endisch

sich die finanzielle Lage der KOK zusehends. 1965 konnten die Einnahmen aus dem Bahnverkehr nur noch die Personalkosten decken.

Restbetrieb auf Normalspur

Am 17. April 1967 beschloss der Kreistag, die Schmalspurbahn Osterode (Harz) Nord – Kalefeld stillzulegen. Nur wenige Wochen später, am 27. Mai 1967, endete der Personenverkehr. Am 31. Juli 1967 gab die KOK den Güterverkehr auf dem Abschnitt Förste – Kalefeld auf. Zwischen Osterode (Harz) Nord und Förste verkehrte der letzte planmäßige Güterzug am 1. Oktober 1967. Der Schmalspurbetrieb im Bahnhof Osterode (Harz) Nord endete am 31. Dezember 1967.

Ab 1975 bedient die DB den verbliebenen normalspurigen Abschnitt ab Kreiensen. 212 279 ist am 30. Juli 1984 bei Kalefeld mit einem Güterzug unterwegs

Jürgen Hörstel

Inzwischen hatte die KOK von Kalefeld aus mit dem Rückbau der Gleise begonnen. 1968 waren die Arbeiten abgeschlossen. Von der KOK blieb nur der regelspurige Abschnitt Kreiensen – Kalefeld. Ab 1. Januar 1972 verwaltete den die Kreisverkehrsbetriebe Osterode GmbH. Die meisten Frachten gingen an das Werk Echte der Rheinischen Kunststoffwerke GmbH (RKW), das über die ehemalige Grubenschlussbahn bedient wurde. Ab 1. Juni 1975 bediente die Deutsche Bundesbahn die Stichbahn. Als am 1. August 1977 die Gemeinden Kreiensen und Kalefeld dem Landkreis Northeim zugeordnet wurden, übernahm dieser auch die Strecke.

Der Kreis gab die im Volksmund inzwischen als Auetalbahn bezeichnete Bahn am 1. Juni 1991 an die RKW ab. Diese beauftragte zum 1. Juni 1995 die Ilmebahn GmbH damit, die Strecke zu bedienen. Am 31. Dezember 2007 endete schließlich der spärliche Güterverkehr. Zum 31. März 2010 wurde die Infrastruktur stillgelegt, im Frühjahr 2011 baute man die Gleise ab.

An die KOK erinnern neben Bildern heute nur noch die als Museumsfahrzeuge erhalten gebliebenen Triebwagen T 1 und T 2, die Diesellok V 11, der kombinierte Post-Gepäckwagen 31 sowie der gedeckte Güterwagen 42.

Dirk Endisch

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



Im opulenten Großformat

Jetzt *BAHN Extra* oder *Eisenbahn Romantik* mit über **30 % Rabatt** kennenlernen



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



3x
für nur **17,90 €**
(statt 25,80 € im Einzelverkauf)

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

Das Eisenbahn Romantik Magazin stellt die schönsten Bahnreisen in eindrucksvollen Bildern und gefühlvollen Texten vor, nimmt Sie mit zu romantischen Nostalgiebahnen und gibt wertvolle Tipps rund um den Bahntourismus.

+ Wunschprämie Ihrer Wahl

1x gratis

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



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



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



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

Jetzt Magazin Ihrer Wahl testen und Geschenk sichern unter

abo.bahnextra.de/2+1



abo.eisenbahn-romantik-magazin.de/3+1



Dampfende Züge auf schwimmender Trasse

Eisenbahn-Schiffsbrücken über den Rhein 1865–1938 ■ *Die Rheinübergänge bei Maxau und Speyer gehörten zu den letzten, an denen Züge den Fluss mittels Schiffsbrücken überquerten. Sie waren technologische Meisterwerke und eine Herausforderung für die Lokomotiven, die sie befuhren. Die Geschichte dieser Brücken ist auch ein Kapitel voller politischer Unruhen und gesellschaftlicher Veränderungen*

Der Eisenbahnbetrieb zur Dampflokzeit hatte zahllose Spielarten. Hundertschaften von Tenderloks im massenhaften Pendlerverkehr und hochrädige Gazellen vor internationalen Luxuszügen. Werkloks mit mehr täglicher Zuglast an Kohle oder Erz als die Frachtleistung ihrer Schwestern auf der Kleinbahn im ganzen Jahr mit Kartoffeln und Kunstdünger. Seltenste Betriebsform, kleinste Lokomotiven und deren lange Lebensdauer: Diese Besonderheiten kombinierten sich in einem Dreivierteljahrhundert auf den schwimmenden Brücken über den Rhein.

Die Rheinübergänge bei Maxau nach Karlsruhe und bei Speyer waren die einzigen Stellen in Europa, wo Eisenbahnzüge einen Fluss mittels Schiffsbrücke überquerten. Schiffsbrücke? Schon lange vor dem Eisenbahnzeitalter kannte man die Möglichkeit, bei einem Flussübergang auf tiefgründige Pfeiler zu verzichten und stattdessen eine Kette von Fahrbahnelementen auf einer Reihe von Kähnen anzuordnen.

Das zeitweise Ausfahren eines Brückenteils gab die Möglichkeit, der Flussschifffahrt Platz zu machen. Die meisten Schiffsbrücken waren Provisorien in Kriegszeiten, doch gab es auch langlebige Exemplare. Die Schiffsbrücken in Speyer und Maxau waren arbeitsintensiv und boten wegen des dauernden Ausfahrens der Joche, wegen der Anpassung an wechselnde Wasserstände und weiterer Aufgaben Beschäftigung für zwei Dutzend Schiffseisenbahner.

Die Brücke von Maxau

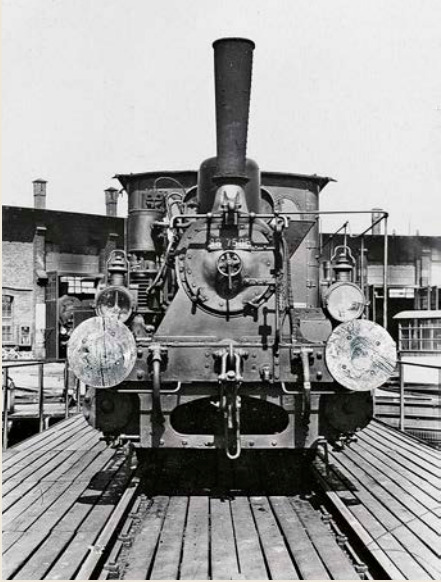
Die ersten Gedanken zum Bau einer Schienenverbindung zwischen Baden und der Südpfalz über den Rhein gehen auf die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück. Die Art des Flussübergangs blieb jedoch zunächst offen. Ein Fährbetrieb, wie er bei Mannheim und bei Ruhrort etabliert wurde, kam nicht in Betracht, weil die Stabilität des Flusses hier mit häufig auftretendem Niedrigwasser und wechselnden Kiesbänken für Fährschiffe nicht genügte. Die Direktion der Pfalzbahnen schlug daher schon 1862 vor, die vor-

handene Straßenschiffsbrücke bei Maxau zwischen Karlsruhe und dem pfälzischen Wörth so zu verstärken, dass sie ein Gleis tragen könnte. Die Ertüchtigung der alten Brücke wurde alsbald zugunsten eines neuen Projekts zwischen Maxau und Maximiliansau aufgegeben, das zwischen Mai 1864 und April 1865 verwirklicht wurde. Der Verkehr wurde am 8. Mai 1865 aufgenommen.

Die Senkung bei Überfahrt der Lokomotive wurde mit etwa 20 Zentimeter gemessen

Das Bauwerk fand als erste Eisenbahnschiffsbrücke in Europa große Beachtung. Die Gesamtlänge betrug 362,8 Meter, wobei 234 Meter auf die eigentliche Schiffsbrücke und jeweils 64,4 Meter auf die beiderseitigen Auffahrtsrampen entfielen. Der flexible Teil bestand aus 34 Kähnen, die zu zwölf Jochen verbunden waren. Sowohl auf der badischen Seite als auch auf der pfälzischen Seite konnte man Joche ausfahren und dadurch jeweils





Pufferteller fast so groß wie die Rauchkammertür: Das gab es nur bei den Schiffsbrückenloks wie der 98 7505 *H. Maey/Slg. Knipping*

eine lichte Öffnung von 54,5 Metern für den Schiffsverkehr freigeben. An beiden Ufern ermöglichten Bockjoche die Anpassung an wechselnde Wasserstände des Rheins. Bei Niedrigwasser fuhr der Zug bei der Brückeneinfahrt mit etwa drei Promille bergab und bei der Ausfahrt entsprechend bergauf. Bei Hochwasser ergaben sich genau gegenläufige Steigungen und Gefälle. Die Kähne aus Eichenholz wurden später durch solche aus Stahl ersetzt. Die Brücke als Basis für Straße und Gleis war als stabile und dennoch ausreichend flexible Konstruktion aus hölzernen Längsbalken und Querschwellen gezimmert. In der Mitte der Brücke lag die Schienenoberkante unbelastet 1,9 Meter über dem Wasserspiegel. Die Senkung bei Überfahrt der Lokomotive wurde mit etwa



Eine Drohne stand Meisenburg 1938 für die Aufnahme einer Schiffspassage durch die geöffnete Brücke von Maxau nicht zur Verfügung. Aber die schon fertige feste Eisenbahnbrücke bot ihm den erhöhten Fotostandort *Hans-Joachim Meisenburg/Slg. Knipping*

20 Zentimetern gemessen. Die Lokomotive musste aus ihrer schwerkraftbedingten Mulde heraus bei der gesamten Brückenfahrt stets eine Steigung von etwa zwei Promille meistern. Die statische Berechnung war auf eine zweiachsige Lokomotive mit 2,1 Meter Achsstand und zehn Tonnen Achsdruck und auf Wagen mit einer höchsten Radlast von 700 Kilogramm bei mindestens vier Metern Achsstand ausgelegt.

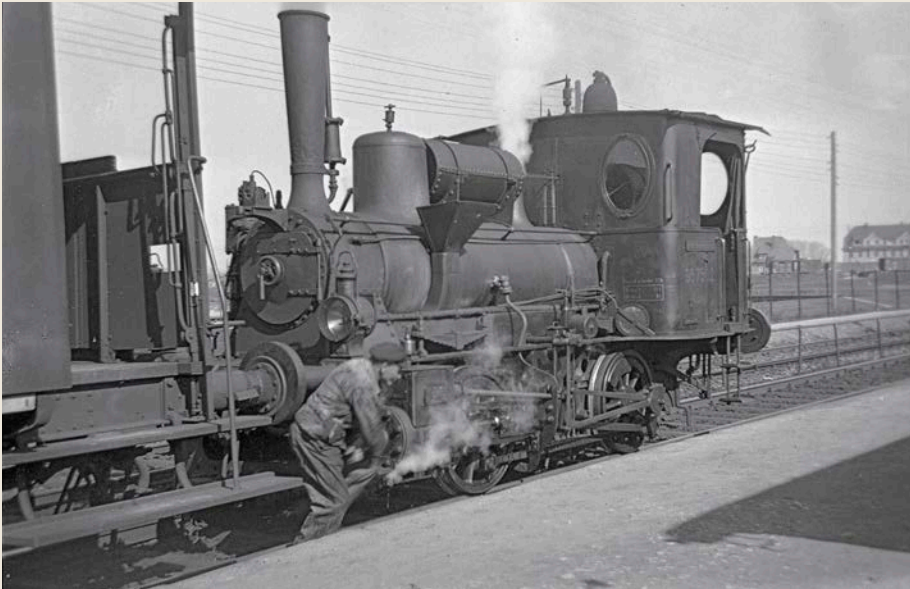
Die Brücke von Speyer

Auch weiter nördlich zwischen Speyer und Schwetzingen wurde der Bedarf nach einer Eisenbahnverbindung erkannt. Die Pfalzbahnen erwarben eine von der Stadt Speyer gebaute Straßenschiffsbrücke und bauten sie nach dem Muster der Maxauer Brücke für den Eisenbahnverkehr um. Sie konnte am 10. Dezember 1873 zusammen mit der Bahnstrecke Heidelberg – Speyer dem Verkehr übergeben werden. Im Gegensatz zur Maxauer Brücke wurde nur eine Straßenfahrbahn mit versenkten Schienen für den Bahnverkehr vorgesehen. Die Brücke war 402 Meter lang, aufgeteilt in zwei Rampen mit jeweils 84 Metern Länge und die eigentliche Brücke mit 234 Metern. 43 Kähne trugen die Joche. Die Schienenoberkante lag unbelastet 1,66 Meter über dem Wasserspiegel.

Der junge Jurist Hans-Joachim Meisenburg (1908 – 1999) weiß, dass die Zeit der Schiffsbrücken zu Ende geht. Anlass für eine Exkursion nach Maxau 1938 und ein paar meisterliche Aufnahmen

Hans-Joachim Meisenburg/Sammlung Knipping

Die Direktion der Pfalzbahnen benötigte nun „eine zweifach gekuppelte Lokomotive von etwa 300 Zentner Gewicht“, also etwa so schwer wie ein zeitgenössischer Eisenbahnwagen. Die Vorräte an Kohle und Wasser konnten wegen der geringen Laufwege bescheiden gehalten werden. 1865 lieferte die Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe die ersten beiden Brückenlokomotiven, zweiachsige Tenderloks mit anfangs offenen Führerständen. Sie befriedigten im Betrieb bei Maxau sogleich. 1871/72 folgten weitere drei Exemplare und 1874 nach der Eröffnung der Brücke bei Speyer nochmals drei. Sie alle waren mit römischen Ziffern als I – VIII nummeriert. Bis 1878 führte die Pfalzbahn den Betrieb auf beiden Brücken, ab Januar 1879 übernahmen die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn (BadStB) den Betrieb auf der Brücke von Speyer und erwarb von den Pfalzbahnen auch die Lokomotiven VII und VIII. 1893 beschaffte Baden eine weitere Lok. Technische Merkmale der schließlich neun Lokomotiven waren ein Achsstand von 2.100 Millimeter, ein Gewicht von 20 Tonnen, ein bescheidener Dampfdruck von 7 bar bei den älteren und 10 bar bei den neueren Exemplaren, ein Wasservorrat von anfangs 1,7 und später 2 Kubikmetern und ein Kohlevorrat von 0,7 Tonnen. Auf die Pufferteller montierte man stabile Holzscheiben von etwa 500 Millimeter Durchmesser, um bei den Neigungswechseln auf den Brücken die Berührung mit den Puffern des jeweils benachbarten Wagens sicherzustellen. Die kleinen Lokomotiven erlebten unverdrossen den revolutionären Fortschritt der Loko-



Maxau: 98 7502 war im Jahr 1938 schon 58 Jahre im Dienst. Micro-Feinmechanik brachte vor Jahren ein HO-Modell dieser Lok in Kleinserie heraus *Hans-Joachim Meisenburg/Slg. Knipping*

motivtechnik im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert. Sie, die in den Betriebswerkstätten noch den „Cramptons“ aus den 1840er-Jahren begegnet waren, standen in den Lokschuppen von Karlsruhe, Speyer und Heidelberg auch noch neben den stolzen Heißdampf-Pacifics, die Maffei ab 1907 für die BadStB und das pfälzische Netz der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen baute. Sie geleiteten im Ersten Weltkrieg (1914–1918) so manchen Truppentransport auf seinem langen Weg vom trügerisch siegessicheren Kaiserreich in die mörderischen Schlachten an der Westfront störungsfrei über „Vater Rhein“.

Aufregung 1918–1920

Kaum verstummte mit dem Waffenstillstand vom 11. November 1918 der Kanonendonner, als auch schon die wilden Jahre für unsere beschaulichen Schiffsbrücken begannen. Zu den Waffenstillstandsbedingungen gehörte die deutsche Zustimmung zur alliierten Besetzung des gesamten linksrheinischen Deutschlands. Nach der eiligen Rückführung aller deutschen Truppen von dort und aus den noch deutsch besetzten Teilen Frankreichs und Belgiens unter äußerster Belastung alle Rheinübergänge einschließlich der Schiffsbrücken rückten französische Verbände in der (damals noch bayerischen) Pfalz ein. Eine Unterkommission der interalliierten Feldeisenbahnkommission übernahm den Bahnbetrieb. Die Rheingrenze zum übrigen Deutschland wurde abgeriegelt, weil die Lebensmittelblockade gegen Deutschland fortgesetzt

werden sollte. Die Schiffsbrücken wurden nicht mehr befahren, ihre Öffnung für die Flussschifffahrt wurde jeweils unter militärischer Bewachung vollzogen.

Beim Hochwasser Ende 1918 wurden Teile der Maxauer Brücke abgerissen, einige Joche versanken, andere wurden rheinabwärts abgetrieben. 20 französische Pioniere mit zwei Scheinwerfern wurden zur Brücke kommandiert, konnten aber mangels Orts- und Sachkenntnis den Tag und Nacht arbeitenden Eisenbahnern nicht helfen.

Erst am 18. Mai 1919 wurde die Maxauer Brücke wenigstens für den Berufsverkehr wieder geöffnet. Trotz strenger Kontrollen gelang es den Eisenbahnern, Kollegen über die Grenze zu schmuggeln, die sich

gegen das französische Besatzungsregime gewehrt hatten und strenge Strafen befürchten mussten. Am 13. November 1919 wurde nach Fertigstellung der Kontrollstellen in Wörth und Speyer der öffentliche Verkehr zwischen besetztem linksrheinischem Gebiet und unbesetztem rechtsrheinischem Gebiet aufgenommen. Ab 10. Januar 1920 bildete der Versailler Friedensvertrag die Grundlage für das Verhältnis zwischen Besatzungsmacht und deutschen Bahnbehörden.

Aufregung 1923 und 1924

Am 11. Januar 1923 zerbrach die notdürftig gefundene Stabilität des Besatzungsverhältnisses. Unter dem Vorwand von Versäumnissen bei Reparationslieferungen schickte die französische Regierung Besatzungstruppen ins Ruhrgebiet. Am 19. Januar befahl daraufhin die Reichsregierung den passiven Widerstand. Den Beamten auch im altbesetzten Gebiet wurde es zur Dienstpflicht gemacht, französische und belgische Anweisungen nicht zu befolgen. Die Besatzungsmacht versuchte an vielen Orten brachial und gegen den Widerstand der deutschen Eisenbahner, den Bahnbetrieb in eigener Regie aufzunehmen. Schwere Zwischenfälle waren die Folge. Deutsche Eisenbahner wurden daraufhin oft willkürlich bestraft oder ins unbesetzte Reich ausgewiesen. Die RBD Ludwigshafen verlegte ihre Amtsgeschäfte nach Mannheim und Heidelberg. Wiederum wurden die Schiffsbrücken zu Brennpunkten der Auseinandersetzungen. In Maxau öffneten Franzosen willkürlich das Trajekt und überließen deutschen Eisenbahnern die Schließung der Brücke. Im März wurde die Brücke von

Lokomotive des Trajekts von Speyer vor dem Dom. Das Kursbuch von 1928 bot hier täglich vier Fahrten pro Richtung, auf der Brücke Maxau – Maximiliansau hingegen acht





Ein kurzer Zug überquert die Schiffsbrücke Speyer

Hermann Maey/Slg. Knipping (2)

Speyer auf Dauer ausgefahren. Trotzdem wurde sie bis Januar 1924 durch französische und Schweizer Schiffe sechsmal schwer beschädigt. Dagegen entwickelte sich der Verkehr auf der Maxauer Brücke umso lebhafter, bis auch sie am 24. Juni 1923 völlig gesperrt wurde. Am 29. Juli 1923 wurde die ausgefahrene Speyerer Brücke so schwer beschädigt, dass eine Wiederinbetriebnahme zunächst unmöglich war.

Inzwischen hatte der passive Widerstand im Reich zu einer wirtschaftlichen Katastrophe u. a. mit der Folge der galoppierenden Inflation geführt. Am 29. Juni 1923 gab die nun von Gustav Stresemann geführte Reichsregierung den Widerstand auf und befahl den Eisenbahnern, sich der inzwischen eingerichteten französischen Eisenbahn-Regie zu unterwerfen. Die Maxauer Brücke wurde am 3. Januar 1924 wiedereröffnet, die von Speyer am 25. Januar 1924 durch Unkenntnis französischen Personals erneut schwer beschädigt und endlich am 31. März 1924 wiedereröffnet. Im November 1924 endete die Tätigkeit der Regie-Bahn. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übernahm selbst den Bahnbetrieb im Besatzungsgebiet. Bemerkenswert ist noch ein Zwischenfall vom 17. August 1928, als ein betrunkenen französischer Posten auf der Maxauer Brücke

bei regem Verkehr einen ungezielten und zum Glück folgenlosen Schuss abgab. Bestraft wurden für den Vorfall zwei deutsche Eisenbahner. Mit dem Abzug der französischen Brückenwachen von Speyer und Maxau am 21. und 22. Mai 1930 im Kontext der Beendigung der alliierten Besetzung des Rheinlands endete die Funktion der Schiffsbrücken als Kontrollstellen an einer Demarkationslinie.

Später „Lokwechsel“ und Ende der Schiffsbrückenzeit

Zwischen 1921 und 1926 wurden die alten Brückenlokomotiven nach jeweils mehr als 50 Betriebsjahren ausgemustert. Als Ersatz wurden elf Bt-Loks der bayerischen Gattung D VI zugewiesen, die mit 18,5 Tonnen noch kleiner und leichter und mit Baujahren zwischen 1880 und 1890 auch kaum jünger als die alten Brückenloks waren. Aber andere Lokomotiven mit der für den Brückendienst notwendigen Leichtgewichtigkeit besaß die junge Reichsbahn nicht und das Ende dieser Betriebsform rückte näher. Der Vertrag von Versailles untersagte eigentlich neue Rheinbrücken, aber die Beschwerden der französischen Rheinschifffahrt gegen die Umständlichkeiten der Brückenöffnungen bewogen die Rheinlandkommission zur Genehmigung zweier fester Brücken. Die Weltwirtschaftskrise

verzögerte die Verwirklichung. Am 3. April 1938 wurde der Eisenbahnverkehr über die neuen festen Brücken bei Maxau und Speyer aufgenommen. Die Demontage der Schiffsbrücken nahmen Pioniere der Wehrmacht vor.

Reichsverkehrsminister Dormmüller feierte zur Eröffnung der festen Rheinquerungen mit pathetischen Worten die Bedeutung des Brückenschlages im Rahmen der großdeutschen Einigungspolitik des „Führers“. Genau dessen Politik sollte nur sieben Jahre später schwerste Beschädigungen für diese Brücken heraufbeschwören – und der Pfalz eine neuerliche französische Besetzung bescheren. Auf dem Rhein gab es nun auch wieder Schiffsbrücken, nie mehr jedoch für Schienenfahrzeuge. Die Brücke bei Speyer wurde nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg nicht wieder aufgebaut. Hingegen wurde die Brücke bei Maxau wiederhergestellt und die Strecke Karlsruhe – Wörth sogar elektrifiziert. Nach einem Schiffsunglück musste die Brücke neu erstellt werden.

Andreas Knipping

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





Die Triebzüge 4746 503/003 und 4746 502/002 vertreten die sechstürige S-Bahn-Variante Desiro ML und sind hier während einer Probefahrt am 25. April 2015 bei Silberwald an der Nordbahn unterwegs

Desiro-Garnituren der verschiedenen ÖBB-Spielarten

Nahverkehrstriebzüge in drei Versionen ■ Die einstige ÖBB-Führung vertrat die Meinung, mit neuen Fahrzeugen ins Ausland expandieren zu müssen. Gut gerüstet stand 2010 das E-Netz Rosenheim zur Ausschreibung an, woran sich die ÖBB PV AG mit neuen Triebzugentwicklungen beteiligte

Die ÖBB verfügten zu Beginn der 2010er-Jahre über 120 Triebwagen der Reihe 4020 (SGP, Baujahre 1978–1987, dreiteilig), elf Triebzüge der Reihe 4023 (Bombardier, Baujahre 2003/04, dreiteilig), 140 Triebzüge der Reihe 4024 (Bombardier, 2004–2008, vierteilig) und 37 Triebzüge der Reihe 4124 (Bombardier, 2007–2009, Zweisystemfahrzeuge, vierteilig). Handlungsbedarf bestand speziell bei den S-Bahn-Triebwagen der Reihe 4020, was die Neuausschreibung von Fahrzeugen um 2010 beflügelte. Der damals geschaffene Rahmenvertrag sah die Beschaffung von bis zu 200 Triebzügen in den fünf Folgejahren vor. Als Ausschreibungssieger ging die Firma Siemens mit ihrem Produkt Desiro ML hervor. Der Beschluss zur Fahrzeugbeschaffung fiel am 30. Januar 2013.

Triebzug-Lieferungen in Etappen

Die ÖBB konnten die Anschaffung der Flotte nicht allein stemmen, weshalb die

Bundesländer als Bestellerorganisationen durch Zuzahlungen ins Boot geholt wurden. Die damals kolportierte Auftragssumme bewegte sich zwischen 550 und 590 Millionen Euro. In einer Erstbestellung wurden 100 Garnituren in zwei Ausführungen geordert. 70 Fahrzeuge gehörten der Regionalbahnvariante als neue Reihe 4744 (viertürig) an, die für die Bundesländer Niederösterreich (35), Oberösterreich (17) und Steiermark (18) vorgesehen war. Die restlichen 30 Garnituren wurden als S-Bahn-Variante für das Bundesland Wien mit der neuen Reihenbezeichnung 4746 beschafft und erhielten für einen schnellen Fahrgastwechsel sechs Seitentüren und ein verringertes Sitzplatzangebot.

Am 3. September 2013 erfolgte die Präsentation des Außen- und Innendesigns durch den damaligen ÖBB-Chef Christian Kern und im Beisein der damaligen Verkehrsministerin Doris Bures. Es wurde

nicht nur der Markenname „ÖBB Cityjet“ eingeführt, sondern auch die Abkehr vom bisherigen „Schrägdesign“ durch die neuen Farben Rot, Orange und Weiß zelebriert. Das Innendesign war durch den Einbau eines neuen Stuhltyps geprägt.

Die Fertigung der S-Bahn-Triebzüge oblag Siemens. Gänzlich in Krefeld gebaut wurden die Garnituren 4746 001 bis 020 und der Nachzügler 031, der eine Zusatzbestellung für die bei einer Kollision am 21. Januar 2013 in Wien Penzing stark beschädigten Talent 1-Triebzüge 4024.101 und 129 ist. Danach fertigte Krefeld nur noch die Wagenkästen, während die Endmontage im ÖBB-TS-Werk Jedlersdorf erfolgte. Die ÖBB stellten hierfür 140 Arbeitsplätze bereit, wobei die Gesamtdurchlaufzeit pro Fahrzeug bei 42 Tagen lag. Weitere 64 Garnituren wurden im Rahmen einer gemeinsamen Pressekonferenz mit dem BMVIT vom 16. Dezember 2016 im Gegenwert von

400 Millionen Euro als Ersatz für die Reihe 4020 und CRD-Wendezugwagen verkündet. Man hoffte dadurch auf den raschen Ersatz für die SGP-Triebwagen. Die Fahrzeuge 4746 032 bis 095 wurden zwischen 7. Februar 2018 und 22. Mai 2019 in Dienst gestellt.

Während des Baus der zweiten Serie traten alternative Antriebskonzepte in den Vordergrund. ÖBB und Siemens entwickelten daraufhin den Erprobungsträger 4746 049 mit einem Batterie-Zusatzantrieb als „Cityjet eco“. Der Triebzug erhielt ein geändertes Design, war zur Erprobung auf zahlreichen Dieselstrecken mehrerer Bundesländer im Einsatz und 2018 während der „Innotrans“ in Berlin ausgestellt. Obwohl sich die Zusatzausrüstung bewährte, fiel der Beschluss zur Beschaffung neuer Batteriezüge für die Kamptalbahn nach einer Ausschreibung an den Mitbewerber Stadler. Der Rahmenvertrag mit bis zu 120 Fahrzeugen wurde im Juli 2023 für 1,3 Milliarden Euro geschlossen. Weitere 24 Einheiten der Reihe 4746 wurden noch während der Auslieferung des zweiten Bauloses geordert, die als 4746 096 bis 119 zwischen 22. Juni 2021 und 31. Mai 2021 zu den ÖBB kamen. Die letzten elf Garnituren 4746 120 bis 130 wurden Anfang 2020 abgerufen und alle im vierten Quartal 2021 in Betrieb genommen. Der Rahmenvertrag war damit ausgeschöpft. Hierbei ist anzumerken, dass die Zwischenwagen der letzten 35 Einheiten konstruktiv für einen möglichen Batterieeinsatz als „Cityjet eco“ vorbereitet sind.

Kurzzeitiges Talent-3-Debakel

Neue Nahverkehrstriebzüge waren auch in den anderen Bundesländern Österreichs gefragt. Das Land Vorarlberg war mit dem Desiro ML nicht glücklich und forderte eine neue Fahrzeuggeneration, die im Talent 3 von Bombardier gefunden



Die Reihe 4744 verfügt an den Triebköpfen nur über eine Seitentür wie hier am 4744 021 als S-Bahn-Garnitur 21050 am 26. Juni 2017 in Greifenstein *Markus Inderst (3)*



Der 4748 004 ist das Vorarlberger Vorbild für das H0-Modell von Jägerndorfer. Der ET ist am 6. Juni 2023 als REX 5554 zwischen Hohenems und Dornbirn zu beobachten

wurde. Dieser stellt eine Weiterentwicklung der bisherigen Fahrzeuge dar und ist ein sechsgliedriges Fahrzeug mit innovativem Interieur. Aus dem Ende 2016 mit Bombardier geschlossenen Rahmenvertrag über 300 Fahrzeuge bezogen die ÖBB zunächst 21 Fahrzeuge für Vorarlberg, die Anfang 2019 in Betrieb gehen sollten. Weitere 25 Triebzüge bestellte man im Juni 2018 für Tirol. Wiederkeh-

rende Probleme bei der Zulassung und fehlende Nachweise ermöglichten nur kurzzeitige Fahrgasteinsätze, weshalb nur die zwei Fahrzeuge 4758 015 und 016 am Ende des Jahres 2020 in den ÖBB-Bestand übernommen wurden. Der erfolgreiche Probetrieb in Vorarlberg brachte das Fass zum Überlaufen und die Fahrzeugabbestellung durch die ÖBB, weshalb die nagelneuen Triebzüge anschließend den

Moderne ET-Reihen der ÖBB

	4020	4023	4024	4124	4744	4746	4748
Hersteller	SGP Graz	Bombardier	Bombardier	Bombardier	Siemens	Siemens	Siemens
Baujahre	1978–1987	2003/04	2004–2008	2007–2009	2016–2018	2014–heute	2022–2024
geplante Stückzahl	120	11	140	37	70	155	46
vorhandene Stückzahl	43	10	140	37	70	155	46
Stromsystem	15 kV/16,7 Hz	15 kV/16,7 Hz	15 kV/16,7 Hz		15 kV/16,7 Hz + 25 kV/50 Hz		
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	140 km/h	140 km/h	140 km/h	160 km/h	160 km/h	160 km/h
Länge über Puffer	69.400 mm	52.120 mm	66.870 mm	66.870 mm	75.153 mm	75.153 mm	101.250 mm
Sitzplätze	184	151	199	199	259	244	290
Stehplätze	416	160	252	252	224	245	354

HO-Modell des ÖBB-Triebzugs 4748 von Jägerndorfer Collection

Als die ersten modernen ÖBB-Triebzüge auf den Gleisen standen, galt es auch, sie zeitnah ins Modell umzusetzen. Zwei österreichische Modellbahnhersteller verkündeten 2015 ihre Vorhaben einer 1:87-Verwirklichung. Als Sieger war Jägerndorfer Collection (JC) hervorgegangen, die anschließend verschiedene Modellausführungen der Reihen 4744 und 4746 sowohl der ÖBB als auch der GySEV fertigte.

Die jüngst ausgelieferten Modelle der Reihe 4748 orientieren sich an der bisherigen JC-Konstruktion der dreiteiligen Ausführung, ergänzt um einen zusätzlichen baugleichen Mittelwagen. Gefertigt werden die Fahrzeuge für Gleich- und Wechselstrom einerseits und andererseits digital mit und ohne Sound. Die Triebzugteile sind mit einer Kurzkupplung samt Kinematik mechanisch und elektrisch verbunden, verfügen über einen fahrtrichtungsabhängigen Weiß-Rot-Lichtwechsel, eine Innenbeleuchtung sowie beleuchtete Frontzugzielanzeigen und Fernlicht mittels LED. Für den Digitalbetrieb existiert eine 21MTC-Schnittstelle, die im Triebkopf untergebracht ist. Ein Lautsprecher kann an der Unterseite des Wagenbodens des angetriebenen Endwagens nachgerüstet werden. Ein mittig im Triebkopf liegender Motor mit zwei Schwungmassen bewegt über Kardanwellen und Getriebe alle vier Radsätze. Die Räder des inneren Radsatzes des hinteren Drehgestells tragen Haftreifen. Unter der Klimaanlage auf dem Dach des angetriebenen Kopfes befinden sich die Platine mit der Schnittstelle und zwei DIP-Schalter. Einer schaltet die fahrtrichtungsabhängige Stromabnahme des vorausfahrenden Teils, der anderen löscht das Frontlicht des nicht angetriebenen Endwagens bei Doppeltraktion.

Die Modelle sind sauber lackiert sowie mehrfarbig beschriftet. Die Anschriften sind gut lesbar und die Piktogramme sauber aufgebracht. Auch die Türöffner sind graviert und



Die zwei formneuen HO-Triebzüge der ÖBB-Reihe 4748 von Jägerndorfer Collection mit Beschriftungen von VMOBIL (links) und Salzburger Verkehrsbetriebe

farblich gestaltet. Lediglich bei der genauen Positionierung einzelner Anschriften sind geringfügige Abweichungen (Vorarlberger Garnitur) sowie ein Vertauschen der Logos (SVV- bzw. ÖBB-Logos bei den Zwischenwagen) erkennbar. Das, was an den Seitenwänden moderner Fahrzeuge an Details noch vorhanden ist, wurde auch bei den Modellen berücksichtigt. Die Drehgestelle sind plastisch gestaltet, die Sandkästen besitzen feine Sandrohre. An den Enden der Triebköpfe sind Scharfenberg-Kupplungsattrappen in den Normschächten eingesetzt, die nach dem Ausbau des Schneeräumers gegen Funktionskupplungen getauscht werden können. Die Dächer der Triebköpfe sind an Detaillierung und Vollständigkeit kaum zu überbieten. Neben dem feinen Dachstromabnehmer, den Isolatoren und den farblich gestalteten Leitungen finden sich überaus reich detaillierte Dachaufbauten für die Klimaanlage und andere Einrichtungen, deren Oberseiten mehrfarbig bedruckt sind. Die äußerst gut gelungenen Modelle überzeugen auch durch ein ausgeglichenes Fahrverhalten bei nahezu nicht wahrnehmbarem Fahrgeräusch. Das

Modell erreicht bei 12 Volt analoger Gleichspannung eine umgerechnete Modellgeschwindigkeit von 164 km/h (v_{Vorbild} 160 km/h) und beginnt bei knapp drei Volt mit 9 km/h zu rollen.

Die Garnituren werden mit einer aufgedruckten Zugzielanzeige ausgeliefert. Die Vorarlberger Variante des 4748 ist als VMOBIL-Triebzug ausgeführt und trägt die Fahrzeugnummern 94 81 4748 004-0, 94 81 7048 004-0, 94 81 7048 504-9 und 94 81 4748 504-9 mit Zugziel „Lindau-Insel“. Das Fahrzeug ist anhand der VMOBIL-Anschriften sowie der weißen Grafiken am Wagenkasten unterhalb des Fensterbandes eindeutig identifizierbar. Der Taufname „Nüziders“ fehlt.

Der VMOBIL-Schriftzug ist bei den Triebköpfen etwas zu weit rechts angebracht, und beim zweiten Triebkopf fehlt zusätzlich die Aufschrift „S-Bahn“. Differenzen gibt es auch bei den Anschriften im Revisionsraster, denn dieses müsste die Angabe „REV Fj 20.12.22“ aufweisen, zu lesen ist aber „REV Fj 21.12.22“. Da der Triebwagen nur einen Dachstromabnehmer aufweist, ist die Nennung der Länderzulassungen Österreich und Deutschland im Konventionsraster korrekt.

Der SVV-Triebzug erhielt die Fahrzeugnummer 4748 043 ff. mit Zugziel „REX 8 Zell am See“ und die Revisionsanschriften „REV Fj 21.12.22“ bzw. „REV Fj 27.08.24“, wobei nur Letzteres korrekt ist. Optisch unterscheidet sich das Triebfahrzeug durch die Anbringung der Logos des Salzburger Verkehrsverbundes (SVV). Während die Triebköpfe richtig bedruckt sind, tragen die Zwischenwagen zu viele SVV- und zu wenige ÖBB-Logos. MI

Maßtabelle Reihe 4748 ÖBB

Maße in mm	Vorbild	1:87	Jägerndorfer
Länge über Kupplungen	101.250	1.164	1.162
Länge Endwagen	24.530	282	282
Länge Mittelwagen	26.095	300	299
Dachhöhe Endwagen über SO	4.257	49	49
Dachhöhe Mittelwagen über SO	4.176	48	48
Wagenkastenbreite	2.820	32	33
Drehzapfenabstand	16.240	187	190

Weg ins Stillstandsmanagement nach Mukran nahmen. Einige dieser Triebzüge waren anschließend noch für Abellio in Deutschland als Ersatzzüge zwischen Mannheim und Heilbronn im Einsatz.

Vierteilige 4748 als Notlösung

Nachdem die Beschaffung der Reihe 4758 im Fiasko endete, haben die ÖBB im Januar 2021 eine Ausschreibung über 46 Elektrotriebzüge mit 100 bzw. 75 Metern Länge ausgelöst. Da einige 4746 bereits zuvor als vierteilige Einheiten bei der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (ODEG) auf den Linien RE 9 Rostock – Sassnitz/Binz und RE 10 Rostock – Stralsund – Züssow eingesetzt waren und im Juli 2021 von der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) die Zulassung als vierteilige Garnitur erhielten, stand dem Erwerb solcher Fahrzeuge für Österreich nichts mehr im Wege. Am 16. August 2021 genehmigte der ÖBB-Aufsichtsrat die Beschaffung von 21 Fahrzeugen für das Bundesland Vorarlberg. Die Garnituren 4748 001 bis 021 wurden zwischen 9. Dezember 2022 und 28. Juli 2023 in Dienst gestellt. Die Anforderung des Landes war die Möglichkeit zur Anpassung der Inneneinrichtung, so dass Ski und Schlitten im Winter und Fahrräder im Sommer problemlos transportierbar sein sollten. Erreicht wurde diese Forderung, indem bei einem Mittelteil eines Mittelwagens die gesamte Bestuhlung entfiel.

Die Bestellung für die 20 Tiroler 4748 wurde Ende September 2021 erteilt, wobei es hier keine speziellen Jahreszeit-Anforderungen gab. Das Land Tirol forderte jedoch die Umsetzung eines speziellen Außendesigns und auch dementsprechend bestickte Überzüge bei der Bestuhlung. Die Fahrzeuge 4748 022 bis 041 wurden zwischen 10. August 2023 und 2. Juli 2024 übernommen. Die letzten fünf Triebzüge 4748 042 bis 046 kamen nach Salzburg und wurden zwischen 11. August und 13. November 2024 in Betrieb genommen. Sämtliche Triebzuggarnituren orientieren sich am regulären Farbdesign der Reihen 4744 und 4746.

Subtyp 4746 „ML Alpin“

Die Fertigstellung der Koralmbahn (siehe *em 3/26*) einschließlich der Umstellung der inneralpinen Fernverkehre auf Inter-Regio mit neuen Triebzügen setzte die ÖBB-Führung weiter unter Zugzwang. Zusätzliche Talent-3-Züge waren nicht zu



Der 4748 543/043 ist das zweite Jägerndorfer-Vorbild. Dieser Triebzug passiert am 2. November 2024 als REX 5216 Münster-Wiesing im Tiroler Unterland *Markus Inderst (3)*

bekommen, und die dafür bestellten Siemens-Mireo stehen erst ab 2027 zur Verfügung. Um kurzerhand die Leistungsbestellung des Bundes erfüllen zu können, wurden 27 Desiro ML 4746 131 bis 157 als „ML Alpin“ beschafft. Bei diesen Triebzügen wurde ein Halbbauteil über dem Drehgestell des Triebkopfes 2 zur 1. Klasse mit zwölf Sitzplätzen umgebaut, die später mit Sitzen 2. Klasse umgestaltet werden und zur Ostregion wandern.

Die Beschaffung dieser Triebzüge begann im Dezember 2024. Seit Mai 2025 stehen sie im Betriebseinsatz. Diese Fahrzeuge entstammen einem Rahmenplan von bis zu 31 Fahrzeugen vom März 2023, in dem die 27 „Alpin“-Fahrzeuge vermerkt sind. Im November 2023 musste dieser um weitere 17 Fahrzeuge aufgestockt werden, die im April 2024 abgerufen wurden. Die Auslieferung der 294. Einheit 4746 178 soll dann im Januar 2027 erfolgen.

Triebzugflotte der GySEV

Die österreichisch-ungarische Raaberbahn wickelt gemeinsam mit ÖBB PV AG Kooperationsleistungen im Nahverkehr auf Strecken in der Ostregion ab. Zur ein-

fachen wie gemeinsamen Betriebsabwicklung bestellte die GySEV/ROeEE zum Jahreswechsel 2014/2015 ebenfalls bei Siemens fünf baugleiche Garnituren in der Regionalbahn-Ausführung, die als Fahrzeuge 4744 300, 7044 300 und 4744 800 geführt werden. Der erste Zug kam am 8. Juli 2016 nach Österreich und wurde nach den Zulassungsfahrten am 15. Juli 2016 in Wulkaprodersdorf präsentiert.

Die neuen in den Farbtönen Gelb und Grün lackierten Fahrzeuge wurden auf den Namen „VENTUS“ (lateinisch Wind) getauft. Die Ausweitung der Planverkehre erforderte die zusätzliche Beschaffung weiterer Triebzüge. Diese wurden in der S-Bahn-Ausführung mit den Nummern ab 4746 308/7046 308/4746 508 in Dienst gestellt. Davon wurden einschließlich dem verunfallten 4746 311 elf Triebzuggarnituren beschafft. Aktuell betreibt die GySEV bzw. Raaberbahn 15 Desiro-ML-Einheiten.

Markus Inderst

Der Autor **Markus Inderst** lebt in Österreich und ist seit vielen Jahren ein geschätzter Bahnexperte und Journalist.



Am 25. März 2022 fand die Abnahmefahrt Sprob 97712 des neuen GySEV-Triebwagens 4746 311 auf der Westbahn zwischen St. Pölten und Amstetten statt, hier in Markersdorf





Mit ihrer eleganten creme/kobaltblauen Farbgebung sorgte die am 22. Februar 1962 abgenommene E 10 1239 für großes Aufsehen. Für die Bespannung des prestigeträchtigen „Rheingold“ folgten ihr bis Mai 1962 fünf weitere Kasten-E 10¹². Am 28. April 1962 steht E 10 1239 mit einem „Rheingold“-Probezug in Köln Hbf *Kurt Reimelt/Eisenbahnstiftung*

Notlösungen und Glanzlichter als Paradelokomotiven

E 10¹² der Deutschen Bundesbahn ■ Eine gewisse Sonderrolle im Triebfahrzeugpark der DB nahmen die für „Rheingold“ und „Rheinpfeil“ gebauten E 10¹² ein. Es war nicht allein ihre schicke creme/blau Farbgebung, die sie besonders machte. Beiden Bauserien im „Bügelalten“-Design gingen aufgewertete Kasten-E 10¹² als kurzlebige Zwischenlösungen voraus

Der neue „Rheingold“, mit dem die Deutsche Bundesbahn 1962 an den Start ging, sollte alle anderen Zugarnituren in den Schatten stellen und selbst das hochwertige Niveau der internationalen TEE-Triebzüge noch überbieten. Die erste Neuauflage der DB von 1951 hatte als „Rheingold-Express“ vom Nimbus der Vorkriegszeit gelebt und mit ihren optisch auffälligen Wagen den neuen F-Zügen in gewisser Weise die Krone aufgesetzt. Ab 1956 verwendete die DB für ihr Aushängeschild dann modernes Wagenmaterial, das die Komfortstufe zwar nochmals erhöhte, sich aber auch in anderen F-Zügen fand. Der Wiedererkennungswert des „Rheingold“ war dahin. Trotz seines Namens und Zuglaufs zwischen den Niederlanden und

der Schweiz war er nur noch einer von vielen. Der einstige Glanz des Vorzeigezugs der DB verblasste.

Neuauflage mit Luxus und Tempo

Gerade im Hinblick auf das sich langsam verändernde Reiseverhalten der ebenso verwöhnten wie zahlungskräftigen Kundenklientel – das Flugzeug schickte sich an, zur starken Konkurrenz zu werden – wollte man dem „Rheingold“ wieder neue Attraktivität einhauchen. 1960 beschloss der DB-Vorstand daher, einen gänzlich neuen „Rheingold“ auf die Gleise zu stellen, der sich nicht nur durch neues, optisch eigenständiges Wagenmaterial mit nochmals gesteigertem Komfortniveau, sondern auch durch spezielle, bis zu

160 km/h schnell fahrende Elloks auszeichnen sollte. Für den geplanten Starttermin des neuen Zuges im Sommer 1962 gab die DB auch eine neue Ellok für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit in Auftrag. Diese sollte nicht nur das Tempo des „Rheingold“ auf verschiedenen Teilstrecken deutlich steigern und die Gesamtreisedauer verkürzen, sondern den Zug auch zu dem mit Abstand schnellsten der DB machen. Als Basis war die Schnellfahlok der Baureihe E 10 vorgesehen. Die neue Lok sollte neben einer geänderten Getriebeübersetzung und speziellen Schnellfahrdrehgestellen auch über ein windschnittigeres Äußeres verfügen, das dem „Rheingold“ exklusiv vorbehalten sein sollte.

Die Aufträge zum Bau der neuen E 10¹² gingen an Krauss-Maffei (mechanischer Teil) und SSW (elektrischer Teil), die neuen Schnellfahrdrehgestelle wurden bei Henschel geordert. 1961 erprobte man verschiedene Designmodelle des Lokkastens, aus denen sich letztlich die „Bügel falten“-Lösung ergab. Als E 10 1265 bis 1270 sollten sie in Creme/Kobaltblau lackiert die Traktion des neuen „Rheingold“ übernehmen.

Von der Notlösung zur Paradelok

Beim Bau der neuen Loks kam es jedoch zu Verzögerungen. Da die DB ihren neuen „Rheingold“ bei der Markteinführung keinesfalls mit den „normalen“ blauen Kasten-E 10 vorstellen wollte, musste man eine Zwischenlösung finden. So erhielten die bei Krauss-Maffei/SSW kurz vor der Fertigstellung stehenden E 10 239 bis 244 mit Kastenaufbau die für den „Rheingold“ vorgesehene Sonderlackierung, die für 160 km/h nötige Getriebeänderung sowie die bereits fertiggestellten Schnellfahrdrehgestelle. Um die so entstandenen provisorischen „Rheingold“-Loks von den übrigen E 10 abzuheben, stellte man deren Ordnungsnummer eine „1“ voran, was aus ihnen E 10 1239 bis 1244 machte. Zwischen Februar und Mai 1962 wurden sie von der



Anlässlich der Feierlichkeiten zur Elektrifizierung der Ruhr-Sieg-Strecke verkehren am 14. Mai 1965 gleich zwei mit „Bügel falten“-E 10¹² bespannte Sonderzüge nach Siegen. Die mit Girlanden geschmückte E 10 1312 legt mit ihrem aus Düsseldorf kommenden „Rheingold“-Sonderzug einen Zwischenhalt in Finnentrop ein *H. Säuberlich/Slg. Brinker*

DB abgenommen und dem Bw Heidelberg zugewiesen. Mit ihrem abweichenden Farbleid sorgten sie schon bei den ersten Tests für großes Aufsehen. Dies steigerte sich umso mehr, als sie pünktlich zum Sommerfahrplan 1962 die Bespannung des neuen „Rheingold“ übernahmen. In einem dreitägigen Umlaufplan eingesetzt,

erreichten die sechs Loks durchschnittliche Tageslaufleistungen von 1.251 Kilometern, was ihnen den Spitzenplatz unter allen DB-Elloks sicherte.

Die „Bügel falten“ rollen an

Am 29. Oktober 1962 konnte die DB dann mit E 10 1265 die erste „echte“ E 10¹² für den

Bis zum Herbst 1962 war die Bespannung des neuen Paradezugs der DB den Kasten-E 10¹² vorbehalten.

Bei Bacharach ist E 10 1244 mit dem „Rheingold“ am 12. Juli 1962 unterwegs Richtung Norden *Carl Bellingrodt/Slg. Brinker*



H0 Modelle der E10¹² in Wechselstrom

Ersch.-jahr	Hersteller	Loktyp	Loknummer	Artikelnr.
1988	Liliput	B)	E 10 1309	11008
1989	Liliput	B)	E 10 1310	110042
1989	Liliput	B)	E 10 1312	110131
1990/1991	Liliput/Herpa	K)	E 10 1242	141081, 714102, 320528
1994/1995	Roco	K)	E 10 1241	43994
1997	Märklin	B)	E 10 1265	28503
2004	Roco	B)	E 10 1309	69703
2005	Roco	B)	E 10 1309	69704
2007	Roco	K)	E 10 1239	69696
2007	Märklin	B)	E 10 1266	39121
2009	Märklin	B)	E 10 1269	39123
2012	Roco	B)	E 10 1266	78571
2012	Märklin	K)	E 10 1240	37106
2013	Märklin	B)	E 10 1309	37014
2017	Märklin	K)	E 10 1242	30390
2021	Märklin	B)	E 10 1269	39126
2022	Roco	K)	E 10 251	79622
2022	Piko	B)	E 10 1270	51814
2026	Märklin	B)	E 10 1309	30391

B) = „Bügel falten“-E 10; K) = Kasten- E10

Märklin entwarf bereits in den 1960er-Jahren ein Handmuster für ein Modell der „Bügel falten“-E 10¹². Das einst nicht realisierte Modell wird 2026 als „Retro-Ausführung“ mit der Betriebsnummer E 10 1309 aufgelegt *Werk*

H0 Modelle der E10¹² in Gleichstrom

Ersch.-jahr	Hersteller	Loktyp	Loknummer	Artikelnr.
1963	Fleischmann	K)	E 10 250	1337 S
1965	Fleischmann	B)	E 10 1312	1347 S
1971	Fleischmann	B)	E 10 1311	4337
1982/1983	Lima	B)	E 10 1269	208137LG, 208137LGP
1985	Lima	B)	E 10 1269	208173L
1988	Liliput	B)	E 10 1309	11003
1989	Liliput	B)	E 10 1310	110032
1990/1991	Liliput/Herpa	K)	E 10 1242	141031, 714101, 320511
1994/1995	Roco	K)	E 10 1241	43381
1998	Lima	B)	E 10 1269	208163
1998	Lima	B)	E 10 1269	208271
2000	Roco	B)	E 10 1308	63699
2003	Trix	B)	E 10 1265	31326
2004	Roco	B)	E 10 1309	63703
2005	Roco	B)	E 10 1309	63704
2007	Trix	B)	E 10 1266	22031
2007	Roco	K)	E 10 1239	63696
2012	Trix	K)	E 10 1240	22266
2012	Roco	B)	E 10 1266	72570, 72571
2013	Trix	B)	E 10 1309	22836
2022	Roco	K)	E 10 251	73621, 73622
2022	Piko	B)	E 10 1270	51812, 51813

B) = „Bügel falten“-E 10; K) = Kasten- E10



In den Neuheiten 1963 kündigte Fleischmann das erste H0-Modell einer Kasten- E 10¹² an. Die Lokomotive erschien noch im selben Jahr als E 10 250 *Slg. Strüber*

„Rheingold“ in Dienst stellen. E 10 1266 bis 1270 folgten im ungefähren Monatsabstand bis Ende März 1963. Ebenfalls beim Bw Heidelberg beheimatet, übernahmen sie die ihnen zugedachten Leistungen vor dem „Rheingold“, was dem Zug dank ihres schnittigen Aussehens nochmaliges Aufsehen einbrachte. Im gleichen Maße, wie die neuen Loks an die DB gingen, zog diese die provisorischen Kasten-E 10¹² zurück. Deren Schnellfahrrohrgestelle gingen an die Neubauten, auch der Getriebeumbau wurde rückgängig gemacht, ebenso verloren sie ihre Sonderlackierung und Benummerung. Als stahlblaue E 10 239 bis 244 gingen

sie anschließend beim Bw Nürnberg Hbf in den Plandienst, während die Bespannung des „Rheingold“ nun ausschließlich den neuen „Bügel falten“-E 10¹² oblag.

Modernisierung des „Rheinpfel“

Längst war bei der DB schon der Entschluss gefallen, auch den „Rheinpfel“ als Schwesterzug des „Rheingold“ ab dem Sommerfahrplan 1963 mit dem neuen Wagenmaterial auszustatten. Dieses stand pünktlich zur Verfügung, jedoch nicht die speziell hierfür geordneten E 10 1308 bis 1312, die wie die „Rheingold“-Loks mit „Bügel falten“-Aufbau in Creme/Kobaltblau lackiert werden sollten. Da die „Rhein-

gold“-Provisorien bereits zurückgebaut waren, griff man erneut zum Umbau von in der Produktion befindlichen Kastenloks. In diesem Fall den ebenfalls von Krauss-Maffei/SSW gebauten E 10 250 bis 254. Im Gegensatz zu ihren Vorgängerinnen erhielten sie zwar die geänderte Getriebeübersetzung, die Schnellfahrrohrgestelle und die zweifarbige Lackierung, nicht jedoch die „1“ vor der Ordnungsnummer. Beim Bw Nürnberg Hbf beheimatet sorgten sie in den ersten Monaten für die Traktion des runderneuerten „Rheinpfel“. Zwischen Ende Oktober 1963 und Mitte Februar 1964 rollten dann E 10 1308 bis E 10 1312 an, die sofort die ihnen zugedachten Dienste



1965 steht E 10 1312 mit dem „Rheinpfeil“ in Frankfurt (Main). Sie stammt aus der zweiten Bauserie der „Bügelalten“-E 10¹², die ab Oktober 1963 die Bespannung des „Rheinpfeil“ übernahm

Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung

Für den lokbespannten TEE-Verkehr erhielten die Lokomotiven und Wagen des „Rheingold“ und „Rheinpfeil“ ab 1965 die creme/rote TEE-Lackierung. 1974 fährt 112 270 mit dem TEE 7 „Rheingold“ durch Oberwesel

Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung



Spur TT, N und Z Modelle der E10¹²

Spur	Ersch.-jahr	Hersteller	Loktyp	Loknummer	Artikelnr.
TT	2006	Tillig	B)	E 10 1308	500521
TT	2007	Tillig	B)	E 10 1310	500521
N	1964	Arnold	K)	E 10 232	0233
N	1965	Minitrix	B)	E 10 1309	2931
N	1968	Minitrix	B)	E 10 1308	2937
N	1990	Arnold	K)	E 10 1244	2315, 82315
N	1991	Minitrix	B)	E 10 1308	12847
N	1999	Arnold	K)	E 10 1239	2430, 82430
N	2006	Minitrix	B)	E 10 1309	12443
N	2006	Hobbytrain	B)	E 10 1266	241026
N	2009	Hobbytrain	B)	E 10 1309	H2801
N	2014	Hobbytrain	B)	E 10 1310	H2807
N	2016	Fleischmann	K)	E 10 1239	733602, 733672
N	2018	Minitrix	K)	E 10 1240	16102
N	2023	Fleischmann	B)	E 10 1311	733809
Z	1999	Märklin	K)	E 10 1243	81412
Z	2007	Märklin	B)	E 10 1265	81439
Z	2025	Märklin	B)	E 10 1265	88415

B) = „Bügelalten“-E 10; K) = Kasten- E10

übernehmen, während die Aushilfs-Provisoren zurückgebaut wurden.

Neue Aufgaben in Creme/Rot

Haupt Einsatzgebiet der elf neuen E 10¹² (zu denen auch die fünf „Rheinpfeil“-Loks zählten) war die Bespannung ihrer beiden Stammzüge, jedoch übernahmen sie umlaufbedingt und aus wirtschaftlichen Gründen auch Leistungen vor anderen F-, D- und Eilzügen. Die Exklusivität des schnittigen Äußeren war allerdings mit dem Beschluss der DB dahin, ab der Loknummer E 10 288 alle neuen E 10 mit der „Bügelalte“ auszustatten. Sie ließ man allerdings stahlblau lackieren.

Ihre Sonderlackierung in „Rheingold“- und „Rheinpfeil“-Farben sollten die elf Maschinen nur auf Zeit tragen, denn mit der Entscheidung, ab 1965 auch lokbespannte TEE-Züge verkehren zu lassen, ordnete die DB ihre beiden Top-Züge dem TEE-Angebot zu. Nach und nach wurden sowohl die Wagen als auch die Loks in den entsprechenden TEE-Farben lackiert. Um die Umläufe flexibler handhaben zu können, wurden nun alle E 10¹² in Heidelberg stationiert, während die neuen Vorseerien-E 03 die Einsätze vor den TEE 21/22 zwischen Nürnberg und München übernahmen. Mit der Einführung des neuen Nummernsystems wurden die E 10¹² zur Baureihe 112, zugleich bekam die Baureihe Zuwachs durch 20 Neubauten, die bereits als 112 485 bis 504 zur DB kamen und ebenfalls im lokbespannten TEE-Verkehr zum Einsatz kamen. Spätestens ab da war es mit der Exklusivität der „Rheingold“- und „Rheinpfeil“-Loks vorbei ...

Vielfalt in allen Nenngrößen

Als einstiges Aushängeschild der DB erfreut sich die E 10¹² auch in der Modellbahnszene großer Beliebtheit. Über die Jahre erschienen zahlreiche Versionen der Kasten- und „Bügelalten“-E 10¹² für die vorbildgerechte Bespannung des „Rheingold“, „Rheinpfeil“ und TEE. Die angeführten Tabellen geben einen Überblick über die Modelle der Spurweiten H0, TT, N und Z. *Oliver Strüber*

Eine ausführliche Betrachtung der luxuriösen „Rheingold“-Wagen beim Vorbild und im Modell finden Sie in Ausgabe 4/2026 des eisenbahn magazins.

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





1957 stellte Trix sein HO-Modell der 01 001 vor. Die für die damalige Zeit wegweisende Nachbildung der Vorbildlok blieb mit leichten Veränderungen bis 1992 im Sortiment *Oliver Strüber*

Die erste Lokomotive im Nummernschema der Reichsbahn



01 001 von Trix Express und ihr Vorbild ■ Gegen Ende der 1950er-Jahre waren die Ansprüche der Modellbahner an vorbildgetreue HO-Loks ein gutes Stück gewachsen. Insofern präsentierte Trix 1957 seine Aufsehen erregende 01 001 – und zwar nur ein Jahr, bevor ihr Vorbild den Dienst bei der DB quittierte

Schnellebigkeit war schon immer eine die gesamte Modellbahnbranche bestimrende Tatsache, gerade was die Vorstellung neuer und immer besser werdender Modelle anbetraf. In den ersten Jahren der neuen, 1935 zeitgleich von Trix und Märklin vorgestellten 00-Bahn waren die Kunden froh über jedes neue Modell, das ihnen seitens der Hersteller offeriert wurde. Das Gleiche galt auch für die frühe Nachkriegszeit, als man froh war, wieder Modelle kaufen zu können. Doch war die Entwicklung in der Zwischenzeit nicht stehengeblieben. So offerierte Märklin ab 1947 seine vorerst vornehmlich für den devisa-bringenden Export produzierten „Super-Modelle“ wie E 18 (MS 800) oder „Schweizer Krokodil“ (CCS 800), die neue Maßstäbe hinsichtlich Ausführungsqualität und Maßstäblichkeit setzten. Trix wollte da nicht nachstehen und bot ebenfalls „Super-Modelle“ für die jetzt HO genannte und im hauseigenen Maßstab 1:90 ausgeführte Modellbahn an.

1951 wurde die 1937 vorgestellte 2'CI'-Einheits-Schnellzuglok deutlich überarbeitet und bot dank „Trix-Automatic“ ein fernsteuerbares Entkuppeln sowie zwei beleuchtete Stirnlampen. Der nach wie vor mit großen Wagner-Windleitblechen ausgestatteten Lok unter der Artikelnummer 20/61 wurde 1953 eine Version mit den zeitgemäßen

neuen Witte-Windleitblechen zur Seite gestellt (757). Doch so ganz mithalten konnte sie mit den neueren hauseigenen Loks wie der E 94 (20/60 bzw. 760) oder der Tenderlok der Baureihe 64 (755) nicht mehr. Besonders ihre konstruktionsbedingt hoch platzierten Frontlaternen wirkten etwas befremdlich. Das fiel auch den Kunden auf, wenn sie auf die Produkte aus Göppingen schielten. Märklin hatte nämlich seine alte, wengleich ebenfalls überarbeitete 01 aus der Vorkriegszeit (zuletzt HR 800 N) bereits

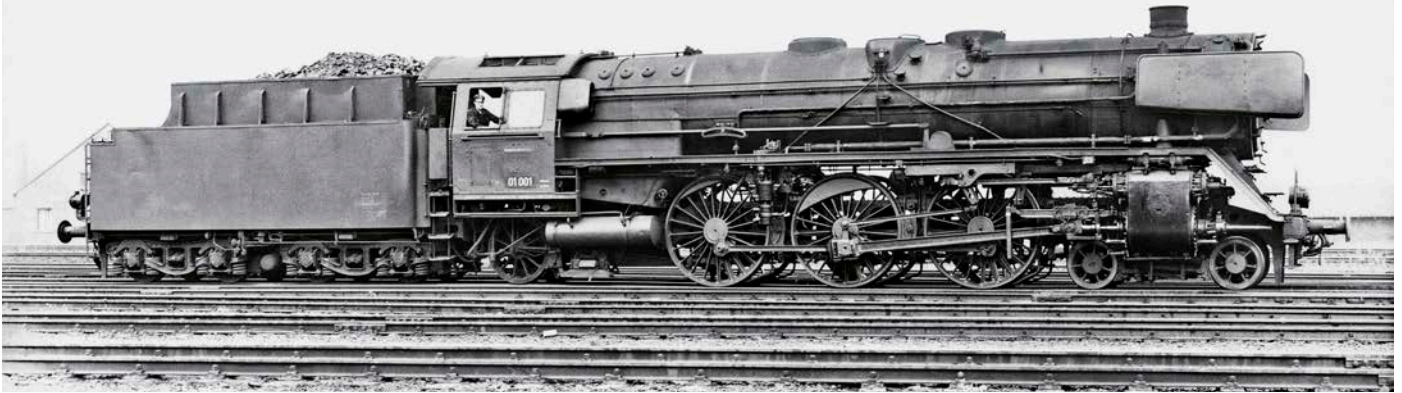
1952 durch eine komplett neue 01 097 mit Witte-Windleitblechen ersetzt (F 800, später 3008/3026/3047, siehe *em* 9/21). Und diese machte ordentlich was her!

Notwendige Neukonstruktion

Deshalb entschied man sich bei den Vereinigten Spielwarenfabriken Ernst Voelk KG in Nürnberg ebenfalls für eine komplette Neukonstruktion, die das hauseigene Trix-Express-Programm nicht nur wettbewerbsfähig halten, sondern in gewisser Weise auch krönen sollte. Das Ergebnis durften die Fachbesucher auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1957 am Trix-Messestand in Augenschein nehmen: Die ersten Handmuster des unter der Artikelnummer 763 angebotenen Modells hinterließen einen überaus gelungenen Eindruck. Die *Miba* sah in ihrem Messebericht im Heft 5/57 ein „schmuckes Modell“ und schwärmte weiter: „Ein wunderschönes Modell der Schnellzuglok BR 01 zog den Blick auf sich. Es ist ausgezeichnet detailliert, besitzt drei beleuchtete Stirnlampen in der A-Anordnung, wie es neuerdings bei der Bundesbahn auf ihren Strecken üblich ist. Außerdem ist die Möglichkeit vorgesehen, auch den Tender mit drei Schlußlampen ausrüsten zu können.“ Dafür bot man bei Trix eigens für zwei D-Mark eine Beleuchtungseinrichtung

Lebenslauf Dampflokomotive 01 001 DRG/DB

Hersteller/ Fabriknr.	Borsig/11993
Baujahr	1925
Indienststellung	29. Januar 1926
Stationierungen	
LVA Grunewald	29. Januar 1926 bis 16. November 1927
Bw Hamm (Westf)	15. Dezember 1927 bis 12. Februar 1959
z-Stellung	1. November 1958 im AW Frankfurt (Main)-Nied
Ausmusterung	13. Februar 1959, bis Juni 1959 Zerlegung im AW Frankfurt (Main)-Nied



Am 19. Juni 1953 porträtierte Carl Bellingrodt die Schlepptenderlokomotive 01 001 in ihren Heimat-Bw Hamm (Westf). Diese Bilder dienten Trix höchstwahrscheinlich zur Modellumsetzung *Slg. Oliver Strüber*

(30/73/8) zum Nachrüsten für den – so der Katalog – „modellgetreuen Tender“ an. Dieser bestand übrigens – im Gegensatz zu dem „seidenmattschwarzen Spritzgußgehäuse“ der Lok – anfangs aus Kunststoff. Der haus-eigene Standard-Permamotor sorgte zusammen mit dem ohne Tender etwa 590 Gramm wiegenden Lokmodell für eine „ausgezeichnete Zug- und Steigfähigkeit“ der mit blanken Kesselzierringen aufwartenden 01.

Bei der Kundschaft sorgte die neue Modell-Schnellzuglok von Trix für große Freude, aber auch ein wenig Verdross: So verzichtete Trix schon ab 1958 auf die Option der nachzurüstenden Tenderbeleuchtung und bot diese nun serienmäßig ab Werk eingebaut an. Dadurch kostete das Modell nun zwar 52 statt bislang 50 D-Mark, doch war es das sicherlich wert – besonders dann, wenn man die Betriebsnummer der Lok berücksichtigt: 01 001. Trix hatte sich damit der ersten Lok im gesamten Betriebsnummernschema der DB angenommen. Ob man damit vielleicht den eigenen Führungsanspruch auf dem Modellbahnmarkt andeuten wollte?

Vergleichsobjekt beim LVA

Die Wahl von Trix für 01 001 ging aber sicherlich auch mit den damaligen Aktivitäten des Fotografen Carl Bellingrodt einher, der diese Lokomotive am 19. Juni 1953 in deren Heimat-Bw Hamm ausgiebig von allen Seiten und aus verschiedenen Perspektiven mit seiner Plattenkamera festhielt – eine ideale Ausgangslage für die Nürnberger Modellkonstrukteure. Diese fügten – wie damals üblich – die Loknummer erhaben in die Gussform ein, sodass sie später nur noch per Pinsel farblich akzentuiert werden musste.

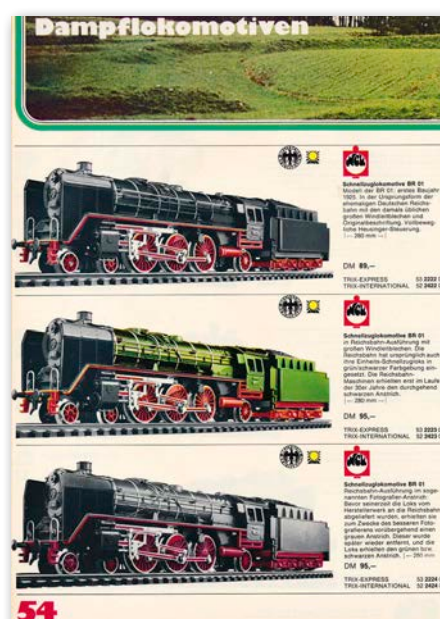
Im Rahmen ihres neuen Einheitslok-Bauprogramms hatte die Deutsche Reichs-

bahn-Gesellschaft 1925 zu Vergleichszwecken den Bau zweier technisch abweichender Schnellzugloks als Zweizylinder- und Vierzylinderverbund-Heißdampfversionen mit den Baureihennummern 01 und 02 in die Wege geleitet. 02 001 bis 008 rollten Ende 1925 auf die Gleise, die ersten zehn 01er sowie 02 009 und 010 in den ersten Monaten des Jahres 1926. Damit könnte das Vorbild des Trix-Modells just in diesem Jahr seinen 100. Geburtstag feiern, wenn es noch existieren würde. 01 001 wurde von Borsig in Berlin unter der Fabriknummer 11993 montiert, am 17. Januar 1926 an die DRG geliefert und von dieser gleich der Lokomotiv-Versuchsanstalt (LVA) Grunewald zugewiesen. Am 26. und 28. Januar 1926 unternahm sie Probefahrten zwischen Berlin Anhalter Bahnhof und Jüterbog, bevor sie einen Tag später von der Reichsbahn abgenommen wurde. Vom LVA aus

wurde sie in den Folgemonaten zusammen mit 01 003 und 02 001, 002 und 010 ausgiebigen Erprobungen unterzogen. Die übrigen 01 und 02 gingen direkt an die Bahnbetriebswerke Hamm (Westf), Erfurt P und Hof, wo sie im planmäßigen Betriebseinsatz miteinander verglichen wurden. Schon früh legte sich die DRG trotz gewisser Vorzüge der 02 auf die alleinige Weiterbeschaffung der 01 fest.

Heimattreue Schnellzuglokomotive

Nach Beendigung der Grunewalder Versuche rollte 01 001 am 18. November 1927 zunächst zu einer F2-Untersuchung ins RAW Braunschweig, das sie einen Monat später am 14. Dezember gen Hamm verließ. In ihrer neuen Heimat traf sie auf die bereits dort befindlichen Schwestern 01 002 bis 004 sowie ihre Halbschwester 02 005 bis 007. Gemeinsam mit diesen wurden sie in den ersten Jahren vornehmlich auf der Fernver-



Stolz verweist Trix in seinem Katalog von 1958 auf die Eigenschaften der Neukonstruktion wie beispielsweise die jetzt serienmäßige Tenderbeleuchtung

In einmaliger Auflage gab es nur 1972 die heute unter Sammlern gesuchten Ausführungen im grün/schwarzen Ursprungslack nach preussischer Manier sowie im grauen Fotoanstrich *Slg. Oliver Strüber (2)*



**Einen speziellen Zug befördert 01 001 am 15. März 1952 über die Umgebungsbahn bei Bielefeld:
Db 663 war ein Reisezug für belgische Militärangehörige** *Carl Bellingrodt/Slg. Brinker*

bindung Aachen – Köln – Hannover im Schnellzugverkehr eingesetzt. Manch andere Strecke blieb ihnen vorerst noch verwehrt, musste die Reichsbahn doch erst das den Planungen hinterherhinkende Streckenausbauprogramm für 20 Tonnen Achslast zum Abschluss bringen. Danach konnten sie von Hamm aus auch auf weiteren Magistralen eingesetzt werden.

01 001 erwies sich – im Gegensatz zu vielen anderen ihrer Schwestern – als absolut heimatreu, blieb sie doch über ihren gesamten künftigen Lebenslauf hinweg in dieser Dienststelle stationiert. Auch an ihren Einsätzen – vorwiegend im schnellen Fernverkehr – änderte sich über die Jahre wenig. Überliefert sind aus der Vorkriegszeit zwei AW-Aufenthalte 1935 und 1938 mit Kesseltausch. Den Krieg überstand die Lok ohne größere Schäden. 1948 erhielt sie im Rahmen eines weiteren AW-Durchlaufs nochmals einen Tauschkessel, der sie fit machte für ihren ein Jahr später beginnenden letzten Lebensabschnitt bei der DB. In Hamm konnte und wollte man auf die erste 01 lange nicht verzichten. 1956 gönnte die Bundesbahn ihrem in einzelnen Bereichen (wie dem kürzeren Rahmen) von den späteren Bauserien abweichenden Erstling nochmals eine L3-Untersuchung im AW Frankfurt (Main)-Nied, eine L2 folgte im Mai/Juni 1957, und im Sommer 1958 rückte sie zu ihrer letzten L0 nochmals ins AW ein.

Doch die Tage dieser Lok waren bereits gezählt: Längst beheimate das Bw Hamm neben einer großen Zahl an Dampfloks auch moderne Dieseltriebfahrzeuge, die der Baureihe 01 rasch einige hochwertige Dienste abspenstig machten. Immer häufiger musste auch 01 001 niedrigere Aufgaben vor Eilzügen aus Mitteleinstiegs- und Umbauwagen verrichten. Auch ließ die fortschreitende Elektrifizierung – 1957 konnte Hamm von Düsseldorf aus unter der Fahrleitung erreicht werden – die Reviere für den „König Dampf“ schrumpfen. Mangels Bedarfs wurden viele Loks auf Verschleiß



Trix-Antriebskonzept: Schleiferbleche zwischen den Kuppelrädern, erster und dritter Kuppelradsatz mit Haftreifen, und mittlere Spurkränze geschwächt, um durch enge Gleisradien zu kommen



In den ersten Jahren waren am Tender Kunststoffräder mit je einem federnden Außenstromabnehmer pro Drehgestell verbaut (vorn), danach gab es Metallräder

Techn. Daten zur DRG/DB-01 001

Achsfolge	2'C1'-h2
Länge über Puffer	23.940 mm
Gesamtachsstand	20.320 mm
Treibraddurchmesser	2.000 mm
Lauferraddurchmesser vorn	850 mm
Lauferraddurchmesser hinten	1.250 mm
Dienstmasse	108,9 t
mittlere Achslast	20,2 t
indizierte Leistung	1.648 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

gefahren. Als eine der ersten 01 musste 01 001 gehen: Am 1. November 1958 wurde sie im AW Frankfurt (Main)-Nied nach einer Gesamtleistung von 3.313.162 Kilometern als Ersatzteilspenderin abgestellt, per HVB-Verfügung vom 13. Februar 1959 ausgemustert und bis Juni jenes Jahres zerlegt – ein Schicksal, das man der ersten im DB-Nummernreigen so sicherlich aus heutiger Sicht nicht gewünscht hätte. Doch damals galt sie trotz ihrer Vorreiterrolle eben nur als eine von vielen.

Als Modell ein Dauerbrenner

Ganz anders hingegen das Trix-Modell: Von Anfang an gab es 01 001 nicht nur als Einzelmodell (763), sondern auch als Bestandteil verschiedener Zugsets mit Gleisoval. Am langlebigsten zeigte sich der klassische „Modell-Schnellzug“ mit Gepäck-, Sitz- und DSG-Speisewagen (7/1009, ab 1959 dann 304, 1962–1968 unter 1304). Parallel gab es nur 1957/58 den „Modell-Städte-Schnellzug“ mit drei Mitteleinstiegs-wagen (7/1009 St) und den „Modell-Touropa-Fernexpress“ mit drei Touropa-Wagen (7/1009 Tour). 1959 und nochmals 1962 stellte Trix sein Nummernsystem um: 01 001 war nunmehr unter den neuen Bestellnummern 204 bzw. 2204 verfügbar. Von der Einführung des neuen Gleichstrom-Programms „Trix International“ blieb sie zunächst unberührt, ab 1966 war sie jedoch auch für Zweileiter-Fahrer erhältlich (2404). Durch das Hinzufügen neuer Zusatz-Erkennungsnummern für die Systeme wurde das Nummernschema 1969 nicht gerade einfacher (53 2204 00 bzw. 52 2404 00).

Dafür bot Trix 1972 gleich drei neue Varianten als Nachbildung der Vorkriegsversion mit großen Windleitblechen an: Neben der schwarz/roten DRG-Version (53 2222 00 bzw. 52 2422 00) gab es als einmalige Auflagen nur in jenem Jahr auch Ausführungen im grün/schwarzen Erstlack (53 2223 00 bzw. 52 2423 00) sowie im Fotografieranstrich (53 2224 00 bzw. 53 2424 00). Dank der erhabenen Anschriften blieb es bei allen

drei Modellen bei der Betriebsnummer 01 001. Veränderungen hatte Trix in der Zwischenzeit am Tender vorgenommen: In den ersten Jahren waren an beiden Drehgestellen des Kunststofftenders rote Kunststoffspeichenradsterne mit Metallradreifen verbaut, an die je ein Außenschleifer gefedert angeschraubt war. Doch schon kurz darauf bestand der Tendaraufbau aus Metallguss, was für einen ruhigeren Lauf sorgte. Statt der Außenschleifer dienten nun vier Metallräder in den Drehgestellen der Stromabnahme. Da das offensichtlich nicht ausreichte, wurden bald darauf zusätzliche Achsschleifer angebracht. Mit der Einführung der DRG-Versionen erhielt deren Tender 1972 auch zusätzlich aufgedruckte weiße Anschriften an den Seiten: „Wasser 32 m³, Kohle 10 t, Druckluftbremse (Knorr mit Z u G-P), Letzte Bremsunt. Bwg 1.4.39“. Für die normale Reichsbahn-Ausführung passte dieses Datum nur bedingt, auch wenn das Vorbild in jenem Jahr mehrfach im RAW Braunschweig weilte, für die beiden Sonderlackierungen jedoch nicht und schon gar nicht für die Bundesbahn-Version mit Witte-Windleitblechen, die



Trix bot die 01 001 mit Witte- (links) und Wagner-Windleitblechen an, die die ansonsten fast identischen Lokomotiven gleich ganz anders aussehen lassen *Oliver Strüber (3)*

diesen Tendaraufdruck bald ebenfalls erhielt. Allerdings schauten damals nur wenige Modellbahner bei diesen Dingen genauer hin – diese waren eher froh darüber, dass der Tender dank der Aufschriften deutlich vorbildgerechter wirkte.

Parallel blieben Reichsbahn- und DB-Lok in beiden Versionen bis 1985 lieferbar. Zwischen 1986 und 1992 gab es 01 001 nur

noch in der Trix-Express-Ausführung unter den neuen Artikelnummern 32222/-04. Dann war auch für das längst nicht mehr zu aktuelleren hauseigenen Konstruktionen passende Modell Schluss.

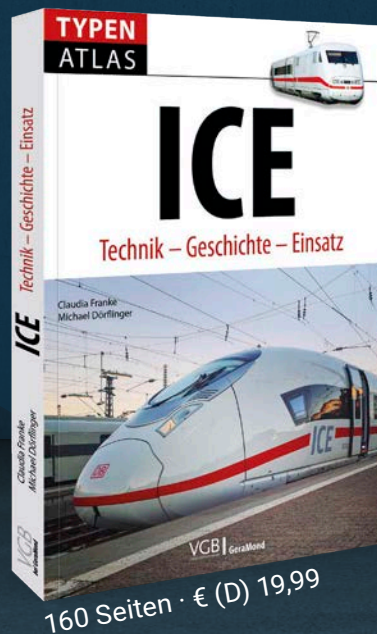
Mit einer Verweildauer in den Katalogen von 35 Jahren übertraf das DB-Lokmodell sogar die gesamte Lebensdauer des Originals um drei Jahre. *Oliver Strüber*

ICE PUR: GESCHICHTE, TECHNIK UND ZUKUNFT

Spannende Typenporträts,
Fakten und Hintergründe

Eisenbahn-Wissen aus erster Hand

Dieser Band kennt alle ICE-Bauarten



Hier mehr erfahren!



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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Rangierintensiver Spitzkehrenbetrieb

O-Anlage nach DB-Vorbild ■ *Der Modellbahnclub Spijkspoor aus Spijkenisse in den Niederlanden hat eine sehenswerte O-Anlage nach deutschem Vorbild gebaut. Begleiten Sie uns auf einer Fahrt durch die Stolberger Spitzkehre im Rheinland*

Die nachgebildete T-förmige Anlage spielt im Sommer 1968 in Münsterbusch, das nahe Aachen liegt und zur Gemeinde Stolberg gehört. Auf diesem im Original nur 3,5 Kilometer kurzen Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Stolberg und Münsterbusch erlebt man mit allen Sinnen die Atmosphäre der späten 1960er-Jahre. Durch die vielen Bahnübergänge war das Pfeifen der Baureihen 50

oder 94 schon von weitem zu hören. Das Modellgleis führt wie beim Vorbild dicht an den Wohnhäusern vorüber, sodass die Dampf- und Dieselloks mit langsamer Geschwindigkeit die 2,5-prozentige Steigung in Richtung Spitzkehre passieren, um die Endstation Münsterbusch zu erreichen. Aufgrund der geneigten Straße muss am Bahnübergang Spinnereistraße angehalten werden. Mit lautem Zischen und Pfeifen

kommen die Dampfloks selbst mit wenigen Waggons nur schwer wieder in Fahrt. Weiter den Hügel hinauf liegt die ASA-Spinnerei, wo Flachs zu Leinentüchern verarbeitet wird. Bis vor wenigen Jahren verfügte das Werk noch über einen eigenen Bahnanschluss. Aufgrund des schlechten Gleiszustandes entschied man sich jedoch für die Umstellung auf Lkw-Transporte zwischen Fabrik und Güterschuppen am Bahnhof.



Die Baureihe 50 verlässt mit einem Güterzug den Bahnhof Münsterbusch und passiert dabei den Schrottplatz und den Gasthof „Zur Linde“ MM (2)

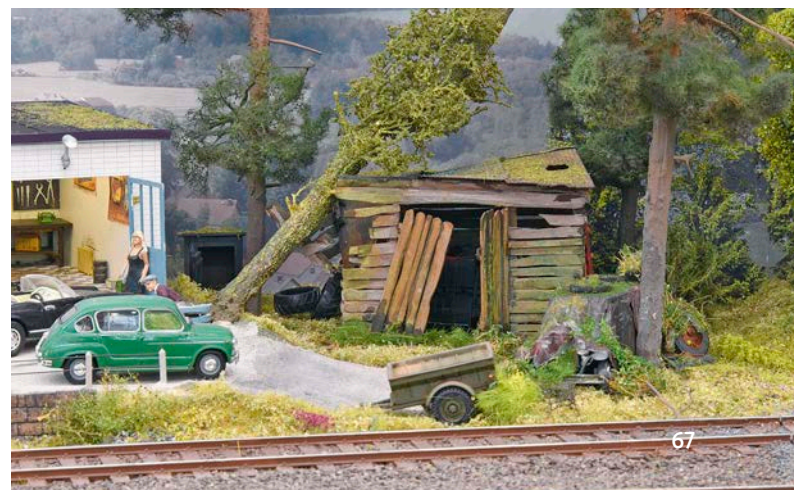


Während die Baureihe V 60 mit ihrem Güterzug in der Spitzkehre wartet, herrscht im Hintergrund an der kleinen Tankstelle mit Werkstatt reger Betrieb



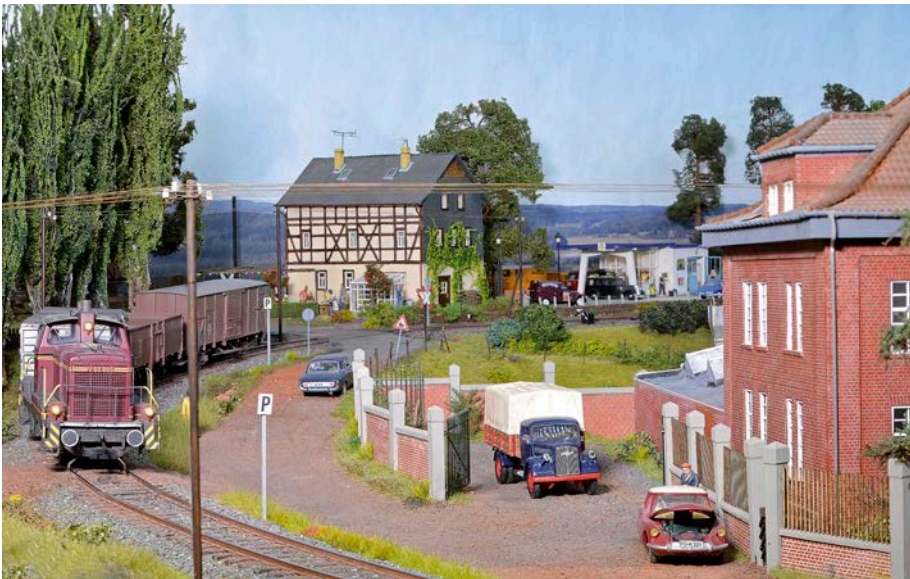
Hinter den Wohnhäusern befinden sich mehrere Garagen für die Pkw und Freizeitfahrzeuge der Anwohner *Jürgen Albrecht (2)*

Der Werkstatt- und Tankstellenbetreiber hat zahlreiche Fahrzeuge und Ersatzteile naturnah im Grünen eingelagert





Der Schrotthändler Fritz Thomas ist in Münsterbusch der wichtigste Kunde der Bundesbahn. Täglich erhält er mehrere offene Güterwagen, um Altmetalle zu verladen, was mit dem Funktionsmodell des Fuchs-Baggers vorgeführt wird



Parallel zur Straße mit der Wohnbebauung führt die eingleisige Bahnstrecke zu einer viergleisigen Drehscheibe, auf der die Züge für die Rückfahrt gewendet werden

Hinter dem Kleinlokschuppen im Güterbahnhof Münsterbusch befindet sich die komplett eingerichtete und stimmungsvoll beleuchtete Werkstatt der DB



Wenig später überquert der Zug erneut einen Bahnübergang und fährt unmittelbar danach in die geologisch notwendige Spitzkehre ein. Danach passiert er den Gasthof „Zur Linde“. Mehrere Lieferanten sind fleißig mit dem Abladen der bestellten Waren beschäftigt, und gerade ist ein Cabrio-Club aus dem Kölner Raum eingetroffen. Auf der Terrasse kann man bei einem erfrischenden Glas Bier das schöne Sommerwetter mit dem Blick über die Wiesen mit Kühen sowie die Rapsfelder genießen. Gegenüber des Gasthofs befindet sich die Tankstelle mit Werkstatt. Die Scheune auf dem Betriebsgelände wurde von einem der Herbststürme beschädigt und ebenso von der Natur zurückerobert wie die vielen eingelagerten Ersatzteile.

Umsetzen erforderlich

Nach kurzer Zeit fährt die Dampflok, die zwischenzeitlich umgesetzt hat, weiter bergauf und passiert erneut einige Bahnübergänge. Aus Sicherheitsgründen blockiert eine Gleissperre die direkte Durchfahrt zum Endbahnhof Münsterbusch, was eine weitere Verzögerung bedeutet. Beim Haus direkt neben der Bahn werden die Wiesen gemäht und der Öltank befüllt. An den Garagen steht der Caravan für den Urlaub bereit und Sigmund ist damit beschäftigt, seinen Mercedes ins Freie zu fahren. Trotz des Rückgangs im Bahnverkehr gibt es auf dem Gelände des Güterbahnhofs noch reichlich Verkehr. In der Werkstatt mit angebautem Kleinlokschuppen ist ein DB-Mitarbeiter mit dem



Unterhalb der Stolberger Spitzkehre blieb ausreichend Platz, um landwirtschaftliche Szenen mit Kühen, Traktor sowie Unimog darzustellen

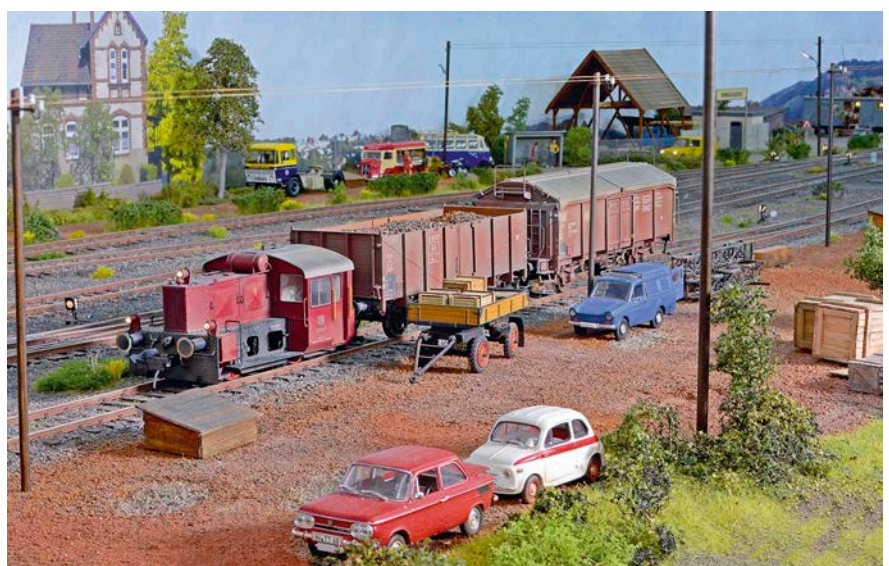
Bau nach Vorbild

Im Jahr 2014 entwickelte der niederländische Modellbahnclub Pläne, um in diesem für die Mitglieder damals neuen Maßstab ein typisches Beispiel für einen Streckenabschnitt mit industriellem Charakter darzustellen. Die kurze Strecke von Stolberg bis zum Zinkwerk auf dem Münsterbuschplateau diene als Beispiel. Die besondere T-Form der Anlage ergibt sich aus der Spitzkehre. Die Häuser der Spinnereistraße sind eine Kopie der Originalen, die in ähnlicher Form auf jede Epoche-III-Anlage passen würden. Seit 2020 wird an der 9,5 × 4,7 Meter messenden O-Anlage gearbeitet. Die Szenen werden von Ausstellung zu Ausstellung immer perfekter. Das alles ist durch die Unterstützung von Roland Keller möglich, der als Teenager auf diesem Straßenabschnitt Züge, Strecken, Bahnhöfe und die Umgebung ausgiebig fotografiert hat und mit hunderten Detailfotos helfen konnte. Weitere Infos zum Projekt findet man übrigens unter www.eisenbahn-stolberg.de

MM



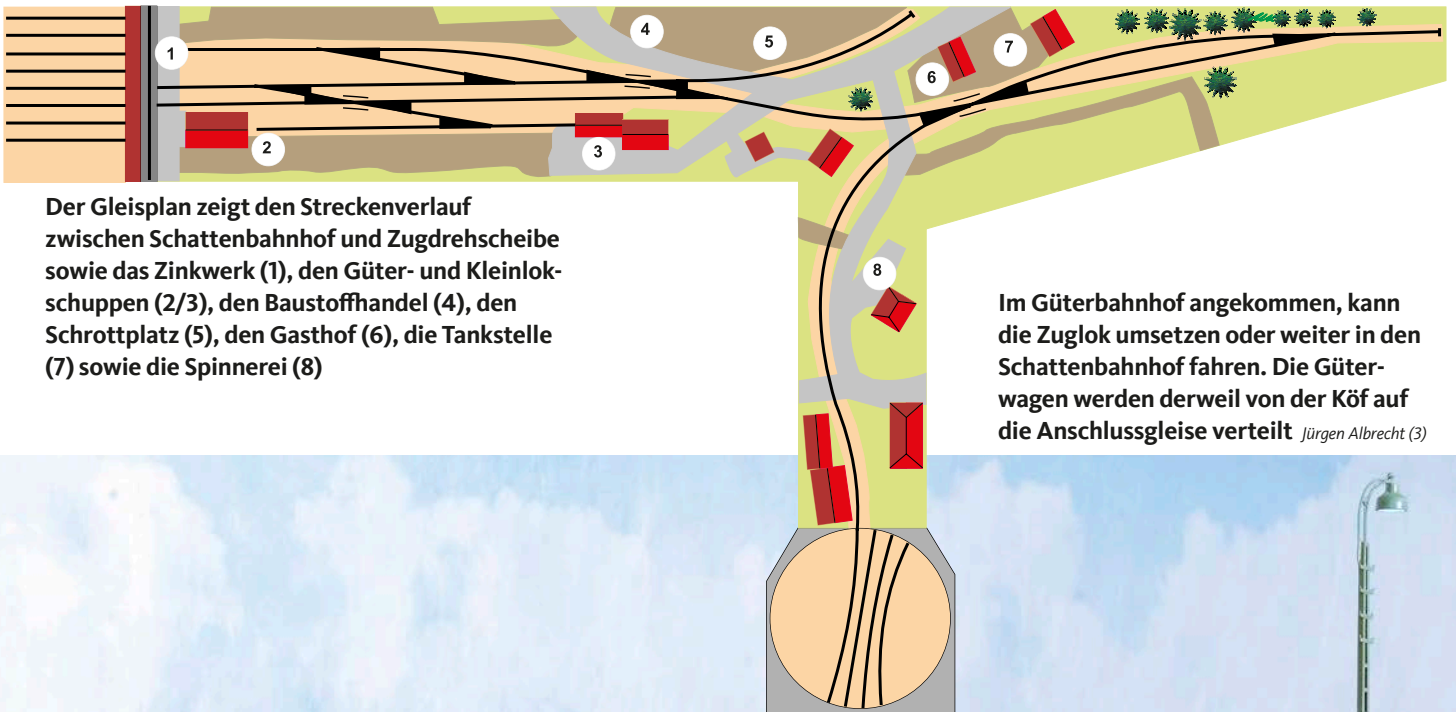
Für die Vorführung der vorbildgerechten Betriebsabläufe benötigt der Modellbahnclub Spijkspoor fünf Mitglieder MM



Die Kleinlok des Güterbahnhofs rangiert zwei Wagen an die Ladestraße. Neben den Schienenfahrzeugen sind auch die Pkw vorbildgerecht patiniert Jürgen Albrecht (5)



Der Güterschuppen Münsterbusch verfügt über eine stirnseitige Laderampe und ein Gleis an der Längsseite. Im Inneren ist er komplett eingerichtet, was man durch die geöffneten Türen erkennt



Der Gleisplan zeigt den Streckenverlauf zwischen Schattenbahnhof und Zugdrehscheibe sowie das Zinkwerk (1), den Güter- und Kleinlokschuppen (2/3), den Baustoffhandel (4), den Schrottplatz (5), den Gasthof (6), die Tankstelle (7) sowie die Spinnerei (8)

Im Güterbahnhof angekommen, kann die Zuglok umsetzen oder weiter in den Schattenbahnhof fahren. Die Güterwagen werden derweil von der Köf auf die Anschlussgleise verteilt *Jürgen Albrecht (3)*





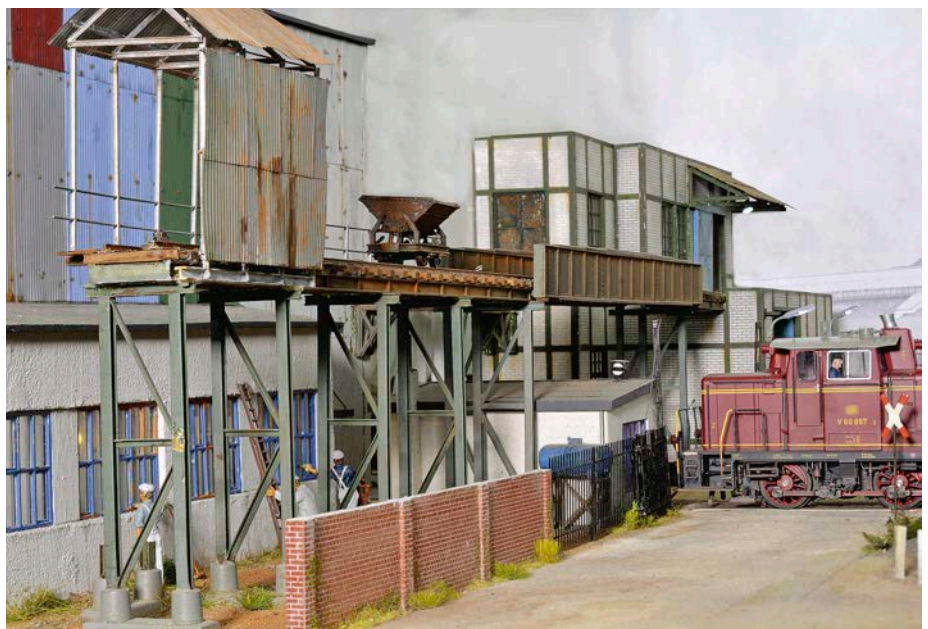
Durch die gut ausgewählte Hintergrundkulisse, die gleichmäßige Anlagenausleuchtung, die vielen kleinen umgesetzten Landschaftsdetails und die vorbildgerecht patinierten Güterwagen und Triebfahrzeuge wirkt alles wie in den 1960er-Jahren *MM (3)*

Hammer beschäftigt, um eine beschädigte Weichenlaterne instand zu setzen. Frachten und Stückgut werden derweil im Güterschuppen umgeladen.

Auf der anderen Straßenseite beginnt das Gelände der Zinkfabrik. Obwohl die Produktionsanlagen seit mehreren Jahren außer Betrieb sind, werden die per Bahn angelieferten Zinkstäbe zu Zinkblech gepresst und im Walzwerk weiterverarbeitet. Außerdem wird Zinkweiß für die Lackindustrie hergestellt. Die Fabrik hat ihre besten Jahre bereits hinter sich, und es bleibt abzuwarten, wie lange sie noch existiert. Pfortner Markus steht in der Tür und wartet auf den nächsten Besucher oder das Wiegen eines Lastwagens bzw. Waggons. Über ihm pendelt der von einer Winde gezogene Muldenkipper mit Restschlacke und anderen für die Produktion benötigten Hilfsstoffen auf der Hochbahn. Die Lagerschuppen der Zinkfabrik befinden sich auf der anderen Seite der Strecke neben den verrosteten Resten des Schwefelsäurelagers. Sie sind teilweise an Dritte verpachtet, darunter einen Kreidler-Rennstall. Weiter hinten sieht man das Verwaltungsgebäude.

Pause mit leckeren Pommes

Gegenüber der Bushaltestelle steht ein Imbisswagen aus Belgien, wo viele einen Zwischenstopp einlegen und sich an belgischen



Den Anlagenabschluss bilden die Werkanlagen der Stollberger Zink AG, die auch über eine Feldbahnstrecke verfügt. Ein Gleis führt von hier in den Schattenbahnhof

Pommes und anderen Köstlichkeiten des Nachbarlandes erfreuen. Der Bus, der wegen des Ausfalls einer wichtigen Straßenbahnverbindung zeitweise den öffentlichen Nahverkehr übernimmt, fährt gerade in Richtung Münsterbusch vorbei. Bei Boendgen-Baumaterialien an der Hauptstraße finden Handwerker alles, was sie brauchen. Direkt daneben liegt das weitläufige Gelände des Schrotthändlers Fritz

Thomas, der noch über einen Bahnanschluss verfügt. Er ist der Hauptnutzer des Bahnhofs mit täglichen Zu- und Abgängen von Wertmetallen per Bahn. Wer noch etwas mehr Zeit an der Schauanlage verbringt oder die Bilder etwas genauer anschaut, entdeckt viele weitere Details, die man so gekonnt nur umsetzen kann, wenn ausreichend historische Dokumente (siehe Kasten) zur Verfügung stehen. *MSC/MM*



Piko HO: Die von MaK ausgelieferte DB-215 054 kam zunächst zum Bahnbetriebswerk Hagen-Eck

■ Formneue DB-Diesellokomotive in HO von Piko

Baureihe 215 im Auslieferungszustand

Aus der V 160-Familie gibt es bereits allerhand Varianten von nahezu allen Modellbahn-Herstellern. Nun gesellt sich mit der Diesellok 215 054 aus der Bundesbahn-Direktion Wuppertal eine weitere Maschine hinzu. Das Vorbild wurde im April 1970 an die DB übergeben, um vor Reise- und Güterzügen auf Haupt- und Nebenbahnen eingesetzt zu werden. Dank eines Durchlaufkessels für die Dampfheizung mussten Reisen-

de auch im Winter in den angehängten Wagen nicht frieren. Während der Epoche IV waren die universell einsetzbaren Loks in ganz Deutschland anzutreffen. Da auch mehrere der dieselhydraulischen 215 bzw. zur Baureihe 225 umgebauten Dieselloks dem Schneidbrenner entgingen, kann man sie vor (Museums-) Zügen auch auf Epoche-V/VI-Anlagen einsetzen.

Hohe Zugkraft

Das 188 Millimeter lange und 521 Gramm wiegende Modell (Artikelnummer 22060/199 €)

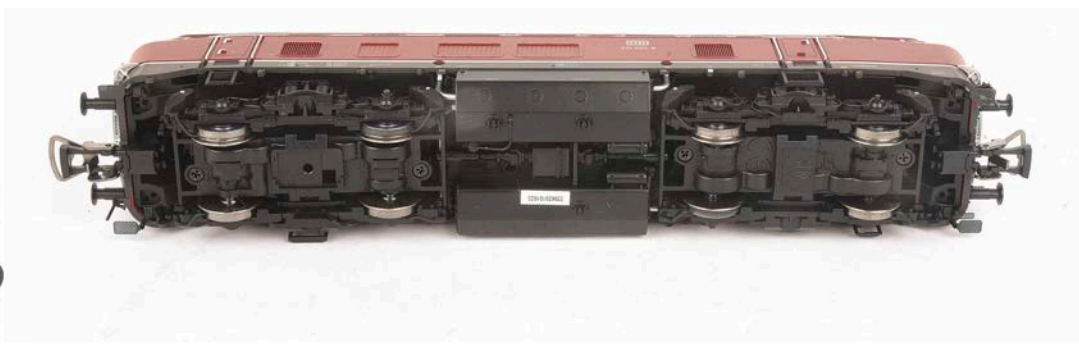
erreicht in beiden Fahrtrichtungen eine Zugkraft von 2,2 Newton. Die Fahreigenschaften von Schrittgeschwindigkeit bis zur umgerechneten Höchstgeschwindigkeit von 139 km/h sind gut. Wer die PluX22-Digitalschnittstelle nutzen möchte, kann einen Decoder einfach nachrüsten. Alternativ sind auch DCC/AC-Modelle mit Sound (-2/-3) für 309 Euro erhältlich. Bei diesen kann man die Führerstands-, Führerpult- und Maschinenraumbelichtungen einschalten sowie diverse Soundeffekte aktivieren.

Technisch entspricht die Formneue den anderen Maschinen aus der V 160-Plattform. Optisch können die gelungene DB-Lackierung, die saubere Beschriftung, der vorbildgerecht gestaltete Dachbereich, die gut umgesetzten Drehgestelle, der gelungene Arbeitsplatz des Lokführers, die dreidimensionale Maschinenraumbildung, der Zusatztank samt Auspuff für den Hilfsdieselmotor, der für die Batterieladung benötigt wurde, die angesetzten Scheibenwischer sowie viele weitere Details gefallen. *MM*

Frontansicht mit angesteckten Scheibenwischern



Die nachgebildeten Aufstiegsleitern behindern die Triebgestelle nicht



■ Minitrix N Clubmodell der 01

Das Besondere am überwiegend aus Metalldruckguss gefertigten und 96 Gramm wiegenden Clubmodell (Artikelnummer 16630/539 €) ist nicht die Baureihe 01 mit Altbaukessel, geschlossener Frontschürze und Witte-Windleitblechen, sondern die Neukonstruktion des Kurzenders der Bauart 2'2 T 30. Anlässlich des 100. Geburtstags der Schnellzuglok besann man sich auf die prekäre Situation der damaligen Infrastruktur. Denn damals gab es noch zahlreiche kurze Drehscheiben aus Länderbahnzeiten. Viele Tender wurden später gegen den längeren 2'2 T 34 ausgetauscht, einige blieben aber



Minitrix N: Der Kurzender an der Baureihe 01 ist eine Formneuheit



noch fast bis zum Ende der Epoche III im Einsatz, da sie in den Niederlanden ebenfalls auf kurzen Drehscheiben wendeten.

Das digital ausgestattete und über den Tender angetriebene Modell besitzt einen Geräuschgenerator, Feuerbüchsenfla-

ckern, Dreilicht-Spitzensignal, Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung sowie eine Rauchkammertür zum Öffnen. *MM*

■ Märklin H0 Reihe 1100 der NS

Modelle von niederländischen Elloks haben eine lange Tradition bei Märklin. Als komplette Neukonstruktion rollt die Reihe 1100 ohne Frontverstärkung vor. Das ausgewählte NS-Vorbild mit der Betriebsnummer 1108 (Artikelnummer 38110/399 €) stammt aus der ersten Bauserie.

Mit dem dunkelblauen Aufbau samt erhabenen Zierleisten, schwarzem Fahrwerk und Drehgestellen mit abgerundeten Aussparungen gibt die Lok den Betriebszustand der frü-



hen Epoche IV wieder. Auf dem Dach sind die neu konstruierten Scherenstromabnehmer der Bauart Faively G5 montiert. Die Antriebstechnik mit mittig eingebautem Motor samt Schwungmasse, der über Kardan auf alle vier Radsätze

wirkt, entspricht dem heutigen Standard. Dank der Eigenmasse von 355 Gramm wird in beiden Richtungen eine Zugkraft von 0,8 Newton erreicht. Bei den Lichtfunktionen wurde das Dreilicht-Spitzensignal als umgekehrtes L-Signal mit un-

Märklin H0: formneue Ellok der NS Reihe 1100 *MM (6)*

ten zwei gelben und oben einer weißen LED berücksichtigt. Es wechselt je nach Fahrtrichtung auf zwei rote Schlusslichter. Außerdem lassen sich das Rangiersignal (eine LED unten) sowie die Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtungen aktivieren. Aufgrund des verbauten Pufferspeichers gibt es auch keine Licht- und Soundaussetzer. Die DCC-Ausführung findet man im Trix-Sortiment (25110). *MM*

■ Sudexpress H0 Euro 9000

Die 266 Millimeter lange Miniatur der sechsachsigen DualModalEuro 9000 von Stadler hat auf den Frontscheiben in winzigen Buchstaben sogar den Namen des Herstellers aufgedruckt. Das analoge Modell (Artikelnummer S0193 031/362 €) ist mit Federpuffern ausgestattet und wird von einem fünfpoligen Motor samt zwei Schwungmassen angetrieben. Die mit einem Pufferkondensator ausgestattete Lok



Sudexpress H0: Die 2019 303 fällt insbesondere durch die RFO-Lackierung auf *Guus Ferrée*

2019 303 zeichnet sich außerdem durch viele separat angebrachte, geätzte Teile, fein

gearbeitete Stromabnehmer – die bei der Digitalversion ferngesteuert angehoben werden

können – und exakte Farb-trennkanten, Aufdrucke und Beschriftungen aus. *GF*

■ SBB-Ellok in HO von Märklin/Trix

Re 4/4^{II} aus der ersten Bauserie

Das Jubiläum „50 Jahre Swiss Express“ nahmen die Göppinger Konstrukteure zum Anlass, eine weitere Schweizer Ellok (s. *em* 4/26) als Formneuheit zu bringen. Die kieselgrau/blutorange Re 4/4^{II} 11141 (Artikelnummer 38420/399 €) im Betriebszustand ab 1975 erscheint als gut detailliertes und 450 Gramm wiegendes Metallmodell mit vielen separat angesetzten Details sowie der Nachbildung der automatischen Kupplung.

Am montierten, neu entwickelten Scherenstromabnehmer mit vorbildgerechtem schmalen Schleifstück für SBB-Fahrleitungen kann ein breiteres Schleifstück aufgesetzt werden, damit die Lok auch unter Modellfahrdrat nach DB-Norm mit angelegtem Bügel sicher fährt. Für die Vitrine liegen als ansteckbare Teile Bremsleitungen, Steckdosen, Füllstücke für die Schienenräu-

mer und die vorbildgerechte automatische Kupplung bei.

Wer gern die Funktionstasten ausprobiert, kann u. a. Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtungen, Rangier-, Warn- sowie Falschfahrtsignale aktivieren. Damit die speziellen Schweizer Licht- und Soundfunktionen störungsfrei wahrnehmbar sind, ist ein Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen vorhanden. Dieser wirkt auch beim Fahrbetrieb mit der klassischen Bügelkupplung, sodass von umgerechneter Schrittgeschwindigkeit bis zur v_{\max} von 115 km/h auf allen Gleiskombinationen keine Probleme auftraten. Dazu trägt auch bei, dass der Motor mit Schwungmasse auf alle vier Radsätze wirkt. Die 1,2 Newton ziehende Neukonstruktion in Gleichstromausführung ist auch im Trix-Sortiment (25420) zu finden. MM



An der Front ist die automatische Kupplung angedeutet



Dachbereich mit nur einem Stromabnehmer MM (6)

Märklin HO: Die 11141 der SBB besitzt Speichenräder und eine plastische Maschinenraumeinrichtung



■ Roco H0

E 469.106 der ČSD

Als Weiterentwicklung der Universallok-Reihe E 499.0 entstand noch während der laufenden Fertigung die Reihe E 499.1 für den Güterzugdienst mit geändertem Radsatzgetriebe, Ballastgewicht und – was für Modellbahner optisch wichtiger ist – seitlich mit vier eckigen statt der kreisförmigen Fenster. Da sie weiterhin eine elektrische Zugheizung besaßen, konnten auch Personenzüge bespannt werden. Das neue, 513 Gramm wiegende Ellokm-



Roco H0: Güterzuglok E 469.106 der ČSD in attraktiver, mehrfarbiger Lackierung

dell (Artikelnummer 7500082/294,90 €) entspricht somit dem Škoda-Werktyp 43E im Lieferzustand. Das Lokgehäuse bietet den heute üblichen Standard, wobei auf dem Dach vollständig

neu entwickelte Stromabnehmer zu finden sind, die dem Einsatz im 3-Kilovolt-Gleichstromnetz der ČSD entsprechen. Gut umgesetzt zeigen sich auch die Drehgestelle mit Spei-

chenradsätzen sowie die in mehreren Grüntönen gehaltenen Lackschichten. Die aufgedruckten Lokschilder können mit beiliegenden Ätzteilen überklebt werden. *MM*

■ Roco H0

V 36 der Deutschen Bundespost

Erstmals wird die V 36 mit der neuen Next18-Schnittstelle und vergrößertem Kühlwasserausgleichsbehälter ausgeliefert. Die Lok 1 der Oberpostdirektion Hannover lief zusammen mit drei Schwestern zwischen 1948 und 1972 sowohl im Postbahnhof wie auch in den angrenzenden DB-Bahn-

höfen. Die Lok wurde fabrikenau von MaK an die Bundespost ausgeliefert. Dem roten Modell (Artikelnummer 7300083/159,90 €) liegt ein Beutel mit Zurüstteilen für die Pufferträger sowie mit Griffstangen und dem seitlichen Windschutz an den Führerhausfenstern bei. *MM*



Roco H0: Lok 1 der Bundespost mit Zulassung auf DB-Strecken

■ L.S. Models H0

Weintransportwagen



L.S. Models H0: Der handgebremste Waggon verfügt über eng am Radreifen anliegende Bremsbacken *Wolfgang Bdinika*

Auf OCEM-Fahrwerken wurde selbst noch während der Epoche III Wein in Holzfässern transportiert. Auffallend an diesem Modell (Artikelnummer 30565/57,90 €) mit Untersuchungsdatum vom 18. April 1939 ist das übergroße Mono-Holzfass, das die Gesamtlänge

der Ladefläche einnimmt. Sehr schön sind Fassdauben und -bänder sowie der gesamte Spannmechanismus wiedergegeben. Verbaut sind leichtlaufende Speichenradsätze und typisch französische Puffer mit Zentralbohrung an den Tellern. *WB*

■ Tillig H0

Doppeltragwagen der ÖBB

Für den Doppeltragwagen der Gattung Sdggmrrs (Artikelnummer 77071/133,90 €) hat man in Sebnitz formneue Container ent-



wickelt. Die Behälter von msc werden mit den vier Bohrungen auf die Zapfen der aus Metall bestehenden Wagen aufgesetzt. *MM*

Tillig H0: Sdggmrrs mit formneuen msc-Containern



■ Formneue Reisezugwagen in HO von Märklin/Trix

Halberstädter der Deutschen Reichsbahn

Die Halberstädter Mittel-einstiegswagen prägten lange Zeit das Bild der DR-Reisezüge. Mit der Neukonstruktion nehmen auch die Göppinger den Reisezugwagen in einer zeitgemäßen Ausführung in ihr Sortiment auf. Zum Start gibt es ein dreiteiliges Set (Artikelnummer 42580/299 €)

mit drei Wagen 2. Klasse, wobei einer in chromoxidgrüner und zwei Bmh in dunkelgrüner Grundfarbgebung enthalten sind. Als Ergänzung gibt es einen weiteren DR-Wagen (-1/99,99 €) im Betriebszustand gegen Ende der 1980er-Jahre. Alle vier Reisezugwagen verfügen über rot/braune

Inneneinrichtungen samt alufarbener Gepäckablagen, LED-Innenbeleuchtung mit Pufferkondensatoren, Zugschlussbeleuchtung sowie eine trennbare, stromführende Kurzkupplung. Die roten LEDs sind ab Werk allerdings nur an einem Wagen eingeschaltet, der im Verband unbedingt mitlaufen

muss, damit die Innenbeleuchtung aktiviert ist.

Gute Detailumsetzungen

Die Fahreigenschaften der jeweils 186 Gramm wiegenden Modelle sind sehr gut. Optisch können sie ebenfalls überzeugen, da an den Aufbauten viele Details angraviert und die Griff-

■ Brawa HO

Teleskophaubenwagen für den Coil-Verkehr

Mit den Teleskophaubenwagen Shimmns-t⁷⁰⁸ (Artikelnummer 51001) der DB AG bzw. -u⁷⁰⁸ (-9) der DB erscheinen wichtige Güterwagen-Formneuheiten, deren Vorbilder seit den 1970er-Jahren im Coil-Verkehr eingesetzt werden. Die einzelnen je 100 Gramm wiegenden Varianten mit Feststell- und Handbremse berücksichtigen viele Bauartunterschiede und

sind mit unterschiedlichen Drehgestellbauarten sowie Anschriftentafeln bestückt. Eine Dreipunktlagerung sorgt für den sicheren Betrieb der plastisch gravierten und mit vielen angesetzten Details ausgestatteten, 54,90 Euro kostenden Modelle. Aus Stabilitätsgründen sind die drei angedeuteten Hauben aber nicht zum Öffnen ausgelegt. MM



Azar Models Z: Schüttgutwagen der Gattung Uas *Trainini*

■ Azar Models Z

Güterwagen für den Hopfen- und Malztransport

Frisch ausgeliefert präsentiert sich der Schüttgutwagen Uas (Artikelnummer W01-HP/39,90 €) der Brauerei Felsenkeller. Das Vorbild wurde in zwei Exemplaren von Etablissement Fauvet-Girel in Lille für den Transport von Braumalz beschafft und als Privatwagen bei der DB eingestellt. Ein dritter Wagen wurde später nachbestellt. Das Modell ist hervor-

ragend umgesetzt, sauber lackiert und bedruckt. Nur die Warnsymbole an den Stirnseiten wurden weggelassen. Eine Stärke sind die maßstäblichen Drehgestelle, die ohne großen Kupplungsschacht auskommen. Steckbar sind die neuen Magnetiz-Kupplungen zum Kurzkuppeln, die gegen beiliegende Standardteile getauscht werden können. HSP



Brawa HO: Die Güterwagen der Gattung Shimmns⁷⁰⁸ werden in Ausführungen mehrerer Bahngesellschaften angeboten



Märklin/Trix HO: Die Formneuheit des Bmh der DR wird in zwei vorbildgerechten Farbvarianten ausgeliefert

stangen angesteckt wurden. Die Fenster samt Rahmen sind passgenau eingesetzt und schwarz bzw. silberfarben eingefasst. Auch die Türklinken und die Gummidichtungen der Türen sind farblich hervorgehoben.

Längenmaßstab 1:93,5

Laut den sauber aufgetragenen Anschriften sind die im Län-

genmaßstab von 1:93,5 gefertigten Wagen mit Pufferhöhe beheimatet. Am Unterboden hat man ebenfalls viele Baugruppen angedeutet und Teile des Bremsgestänges sogar einzeln angesetzt. Bremschläuche, Heizleitungen und Schraubenkupplungen liegen als ansteckbare Teile bei. *MM*



Perfekte Inneneinrichtung mit Armlehnen und Gepäckablagen



Reisezugwagenübergänge mit Zugschlussignalen *MM (4)*

■ HGD

CFL-Güterwagen mit beweglicher Stirnwandklappe

Der rumänische Modellbahnspezialist hat bei Amintiri feroviare offene CFL-Hochbordwagen der Gattung Eacs in Auftrag gegeben. Die Verarbeitung ist sauber, die Detaillierung gut. So sind im Inneren die seitlichen Entladeklappen angraviert, die Geländer und farblich abgesetzten Griffstangen aus Stahldraht bereits

montiert und der Boden fein herausgearbeitet. Aufwändig wird auch die Bremsanlage dargestellt. Zahlreiche feine Aufdrucke sind vorhanden, sogar an den Pufferhülsen. Die Wagen (Artikelnummer 45100/960 Lei) rollen auf Drehgestellen der Bauart H und sind deshalb auch im Modell recht schlicht. *WB*



HGD HO: Aufgrund der zu öffnenden Stirnwandklappe können mit dem CFL-Hochbordwagen gut Entladesequenzen dargestellt werden *Wolfgang Bdinka*

Intellibox 3



Display mit Touchfunktion

Uhlenbrock
digital

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



Roco TT: Die Neukonstruktion der Baureihe 86 begeistert unter anderem durch frei stehende Spitzenlichter *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

■ *Formneue Tenderlok in TT von Roco*

Baureihe 86 der Deutschen Bundes- und Reichsbahn

Roco hat ein zeitgemäßes, hochwertiges und auch digital üppig ausgestattetes Modell mit freiem Durchblick unter dem Kessel sowie durch den Führerstand und auch mit an-

gemessener Zugkraft entwickelt und lässt das betagte Tillig-Modell somit im Schatten stehen. Die 86 1435 (Artikelnummer 7180009/299,90 €) des Bw Röblingen der Rbd

Halle (Saale) kann neben der Führerstandsbeleuchtung sogar mit freistehenden dritten Spitzenlaternen überzeugen. In dieser Nenngröße ist das noch kein Standard. Zudem

besitzt die Lok den bewährten Fünfpolmotor und eine Next18-Schnittstelle. Natürlich gibt es die Formneuheit nicht nur für DR-, sondern auch für DB-Fans (-10). *MKL*

■ *Bachmann HO*

Fünfteiliger amerikanischer Hochgeschwindigkeitszug „Sausewind“

Lieferbar ist der Hochgeschwindigkeitszug „Acela II“ der Amtrak als fünfteilige Grundgarnitur (Artikelnummer 1206/879,90 €) mit Gleisoval und 110-Volt-Fahrregler. Da diese Alstom-Garnituren erst 2025 den Planbetrieb aufgenommen haben, ist das Modell besonders aktuell. Einer der beiden Triebköpfe ist motorisiert, wobei alle vier Radsätze angetrieben sind und Spannung von acht Rädern abgegriffen wird. Montiert sind metallene Einholm-Stromab-

nehmer, die dem Original angenähert sind. Zwischen den beiden Endeinheiten hängen bis zu neun Mittelwagen, die mit Jakobsdrehgestellen ausgerüstet sind. Der Zug ist bei

12 Volt mit vergleichsweise gemächlichem Tempo unterwegs. Die Vorbildgeschwindigkeit von 300 km/h wird umgerechnet nicht erreicht. Im Grundset sind die beiden Übergangs- und

ein Café/Bar-Wagen enthalten; weitere Mittelwagen sind einzeln erhältlich (89925 bis -30/je 145,90 €). Alle Modelle sind mit Innenbeleuchtungen und -einrichtungen versehen. *WB*



Bachmann HO: Nach dem Alstom-Vorbild umgesetzter Acela II der Amtrak

■ *MaBaBro HO*

Doppelwagen MEGA II in zwei unterschiedlichen Konfigurationen

Den 124 Gramm wiegenden und überwiegend aus Metall bestehenden Doppelwagen MEGA II der Gattung Sdggmrrs gibt es bei diesem Anbieter in den Ausführ-

ungen Sk-Ct (Artikelnummer 0517.01) und Sk-Sk (0511.01). Der Unterschied besteht darin, dass eine Wageneinheit neben 20-, 30-, 40- oder 45-Fuß-Contai-

nern auch einen Trailer aufnehmen kann. Den 119,95 Euro kostenden und mehrfarbig sauber bedruckten Modellen liegen kurze und lange Puffer für den Be-

trieb auf 358-Millimeter-Gleisradien bzw. die Vitrine sowie weitere Zurüstteile bei, die man mit einem Tropfen Sekundenkleber sichern sollte. *MM*



MaBaBro HO: Doppeltragwagen MEGA II für Container und Trailer

■ Amintiri Feroviare HO

Kohlewagen der CFR

Die rumänische Marke mit Sitz in Bârlad hat zwei offene Wagen herausgebracht, wie sie in den 1950er-Jahren bei den Rumänischen Staatsbahnen im Einsatz waren. Es handelt sich um die deutschen Gattungen „Klagenfurt“ und „Linz“ im CFR-Outfit. Die beiden „Klagenfurt“ unterscheiden sich durch die Beschriftungen und



Amintiri Feroviare: zweimal „Klagenfurt“ und ein „Linz“ der CFR Guus Ferrée

Ladetüren. Der eine Waggon (Artikelnummer 22053) hat Holztüren, der andere (-2) Metalltüren, die sich öffnen und schließen lassen. Die etwa

50 Euro kostenden Wagen haben feine Metallfahrwerke, Federpuffer und einen vorbildgerechten Aufbau. Die Stahlprofile an den Außenseiten

sind schwarz lackiert, während der Holzaufbau die typische rotbraune Farbe erhalten hat. Der Linz (-1) weist ähnliche Merkmale auf. *GF*

■ Sudexpress HO

Schwenkdachwagen Tanpps



Sudexpress HO: Eingestellt sind die Schwenkdachwagen bei der Schweizer Wascosa Wolfgang Bdinke (2)

Wascosa ließ bei Waggonbau Niesky (WBN) gemeinsam mit dem Rohstoffkonzern K+S für die Beförderung von Düngemitteln und Salz 404 Schwenkdachwagen der Gattung Tanpps bauen. Die Entladung erfolgt durch spezielle Mechanismen entweder seitlich oder schienenmittig. Von diesem modernen Schüttgutwagen hat Sudexpress zwei 179,90 Euro kostende Dreiersets zusammengestellt (Artikelnummern 659001/-02). Beide enthalten identische und gut detaillierte Einheiten mit

unterschiedlichen Betriebsnummern. Feingliedrige Haltegriffe und Geländer sowie sauber geätzte Laufbleche der Bremserbühne zeichnen die Miniaturen ebenso aus wie mehrere Handbedienräder, die in den Speichen- und Nabenbereichen etwas zierlicher hätten ausfallen können. Die schräg stehenden Bremsbühnenaufstiege sind vorbildgerecht und erleichtern ein großzügiges Auslenken der Drehgestelle. Lackierung und Bedruckung sind einwandfrei aufgebracht. *WB*

A.C.M.E. HO: Drei der sechs erhältlichen Wagen des „Nord-West-Express“ Guus Ferrée

■ Roco HO

Alstom-Lok 186 119 im Design von AlphaTrains

Für den internationalen Verkehr eine Bereicherung ist die 186 119 der SNCB (Artikelnummer 7500166/254,90 €), die im Original seit 2024 Züge zwischen Brüssel und Rotterdam bespannt. Sie wurde aufgrund des höheren Bedarfs von AlphaTrains angemietet und im aktu-

ellen Design in Grau/Gelb/Blau gestaltet. Auf dem Dach fallen besonders die vier Stromabnehmer und die zum Teil in Ätztechnik ausgeführten Details auf. Wer digital fährt, kann für 354,90 Euro auch die entsprechenden Ausführungen erwerben (751-/752-). *MM*



Roco HO: Mehrsystemlok 186 119 als belgische 2869 MM (2)

■ A.C.M.E. HO

Nord-West-Express mit DB- und DSB-Wagen

In den Jahren 1987/88 verband der „Nord-West-Express“ London, Hoek van Holland, Utrecht, Bad Bentheim, Bremen, Hamburg, Puttgarden und Kopenhagen bzw. in den Sommermonaten auch Stockholm miteinander. Dieser D 236/237 war ein klassischer Nachtzug und bestand aus deutschen, dänischen und einem russischen Schlafwagen, der bis

nach Moskau weiterfuhr. In zwei dreiteiligen Sets (Artikelnummern 55320/-1) werden je zwei rote Y-Wagen der DSB und ozeanbeige/blau DB-Liegewagen Bcm sowie ein ABm und ein Bm für je 265 Euro angeboten. Die vierachsigen Modelle sind sehr detailliert, wobei die Innenausstattung der beiden Liegewagen besonders hervorzuheben ist. *GF*





Kartoninnenkonstruktion des Halbreliief-Stadthauses

Modellbahn Union
H0: Eck- und kombiniertes Wohn-/Geschäftshaus mit Dachgauben

■ *Stadthäuser in H0 und TT von Modellbahn Union*

Maßstäbliche Halbreliiefgebäude

Für alle Modellbahner und Dioramenbauer, die maßstäbliche Stadtgebäude suchen, bieten die Niederrheiner jetzt auch eine modernere Stadthausserie an. Die in H0 75 Millimeter tiefen Halbreliiefmodelle werden in unterschiedlichen Ausführungen als Wohn- bzw.

Wohn-/Geschäftshaus, Eckhaus mit Nachbildung der Rückseite sowie Eckhaus mit zwei Schmuckseiten angeboten. Außerdem kann man zwischen verschiedenen Fassadenfarben wählen, sodass sich ein abwechslungsreicher Straßenzug ergibt.

Die Gebäude sind bei einer Geschosshöhe von 40 Millimetern fast 300 Millimeter hoch. Das „Grundmauerwerk“ besteht aus den Giebelwänden, den durchgehenden Etagenböden und den darauf eingesteckten Innenwänden. Die Fassade mit den eingeklebten Fenster-

rahmen wird davorgesetzt. Zum Abschluss wird die stabile Grundkonstruktion mit dem strukturierten, dünnen Karton beklebt, der die verputzte Wand darstellt. Testweise haben wir das Stadthaus 04 mit Läden in Sandsteinoptik (Artikelnummer H0-H00286/31,99 €) und das cremeweiße Eckhaus (-93/24,99 €) montiert. Mit dem Bestellnummervorsatz TT sind die gut gemachten Lasercut-Bausätze auch im Maßstab 1:120 erhältlich. *MM*

■ *Wiking H0*

Verschiedene Lastkraftwagen und ein Anhänger für die Ladestraße

Für jede Transportmenge bietet Wiking aktuell das passende Nutzfahrzeug (ab 16,99 €) an. Ausgeliefert wurden der

Hanomag Kurier (Artikelnummer 34001) und L 28 (-506) sowie der Mercedes LP 814 (43121) mit Plane. Der Opel

Blitz (84008) und der Henschel HS 14/16 (41703) haben eine Pritsche mit Bracken, während der MAN (41605) und der

dreiaxlige Anhänger (44702) eine Flach- sowie der Scania III LBT (43310) eine Hochbordpritsche besitzen. *MM*

Wiking H0: unterschiedlich große Lastkraftwagen mit Plane und verschiedenen Pritschen



■ Hacker/Viessmann H0 I-Track-Straßensystem

Die Straßen- (Artikelnummer z. B. 9401/10,67 €) und Kreuzungsbettungsplatten (z. B. -5A/8,46 €) des I-Track-Systems bestehen aus ein Millimeter starkem Material und werden direkt auf den Untergrund geklebt. Sie haben bereits die Nuten zur Installation des serienmäßigen Magnetbands (3 × 1 mm) bzw. die Öffnungen zur Montage der mechanischen Viessmann-Weichen. Außerdem gibt es Halter (8408W/4,25 €) für die Montage der CarMotion-Weichen. Für Straßen im Gelände eignen sich die I-Track-Flexi-Segmen-



te (9403F/14,75 €), mit denen sich beliebige Straßenverläufe gestalten lassen. Wer sich für fahrende Modellautos interessiert, sollte einmal unter www.hacker-model.com nachschauen. MM

**Hacker/
Viessmann
H0: Straßen-
kreuzung
mit Nuten
für die
Magnet-
bänder** Werk

■ Preiser H0, N

Bahnpersonal der DB und DB AG



**Preiser H0: DB AG-Sicherheitspersonal
und DB-Streckenwärter** MM (4)

Für vergangene Epochen gibt es einen Streckenwärter als Einzelfigur in H0 (Artikelnummer 28266/4,50 €) und je drei Lokführer und Heizer für N-Anlagen (79231). Für aktuelle Anlagenthemen können die sechs Mitarbeiter von DB Sicherheit mit Warnwesten (10811) genutzt werden. Die Figuresätze kosten ab 21 Euro. MM

■ Brekina H0

Einsatzfahrzeuge aus Ost und West

Auf Straßen ab den 1960er-Jahren nicht selten zu sehen waren Krankenwagen auf Basis des Opel Rekord C, die nun in Versionen von Rettungsdiensten und der Feuerwehr zu je 19,90 Euro zu haben sind (Artikelnummer 20670 bis -5). Sogar ein Leichenwagen ist verfügbar (-7). Im Osten der einst geteilten Republik präsent war

der Lada 2102 (Shiguli) als Streifenwagen der Volkspolizei (27263/15,90 €). Zum alltäglichen Straßenbild der damaligen Tschechoslowakei und teilweise auch der DDR zählte der Škoda 1203 als Bus (30800/-1) sowie Halbbus (-4/-5) zu je 16,90 Euro. Auch Polizei- und Rettungsdienst-Versionen davon sind lieferbar. OS

**Opel
Rekord,
Škoda 1203
und Lada
2102 (v. l.)**

Oliver Strüber



Die Welt
der kleinen
Bahnen

22.-25. Mai

auf Frauenchiemsee



Alle
Infos hier

Die Messe der besonderen Art

International bekannte Modellbaukünstler präsentieren ihre außergewöhnlichen Arbeiten. Herausragende Dioramen und Anlagen werden Sie begeistern und in die Welt der kleinen Bahnen entführen.

www.die-Welt-der-kleinen-Bahnen.de

Plus!

Wahl des Siegermoduls
des großen Dioramen-
wettbewerbs

Wählen Sie aus den
eingeschickten Dioramen
zum Thema „Nahverkehr“ Ihren
persönlichen Favoriten.



Sponsoren Wettbewerb



Schirmherrschaft Wettbewerb



Attraktive Publikumsmesse mit einem Anlagenwettbewerb

Faszination Modellbahn in Mannheim ■ Die drei Messetage nutzten die Fahrzeug-, Zubehör- und Technikanbieter erneut, um ihre Produkte einem breiteren Publikum vorzuführen. Ebenso vielfältig war aber auch die Anlagenschau sowie der Privatanlagen-Wettbewerb



Alljährlich Anfang März findet in den Mannheimer Maimarkthallen die Messe „Faszination Modellbahn“ statt. Neben den bekannten Marken wie Auhagen, Busch/Lenz, Fleischmann/Roco, LGB/Märklin/Trix oder Uhlenbrock waren insbesondere die Stände der kleineren Unternehmen interessant, die manches anboten, was man im stationären Handel eher nicht findet. Auch viele Vereine und Verbände nutzten die Gelegenheit, ihre Schauanlagen bzw. Dioramen der Nenngrößen 2 bis Z zu präsentieren. Seit vielen Jahren haben aber auch private Anlagenbetreiber die Möglichkeit, ihre Bastelarbeiten auf der Messe im Rahmen eines Wettbewerbs dem Publikum zu zeigen.

Direkt neben dem Stand unseres GeraMond-Verlages fand man auf einer Aktionsfläche die mehr oder weniger großen Wettbewerbsanlagen, die von einer Fachjury nach verschiedenen Kriterien wie vorbildgerechtem Fahrbetrieb und Ausgestaltung bewertet wurden. Als Preis gab es von GeraMond/VGB für die ersten drei Plätze Einkaufsgutscheine, die die Gewinner nach individuellem Wunsch einlösen können. Wer bei der nächsten Messe vom 12. bis 14. März 2027 mit seiner Anlage dabei sein möchte, sollte sich rechtzeitig beim Projektleiter Sascha Bürkel (modellbahn@messe-sinsheim.de) bewerben. Als Anregung zeigen wir neben den drei Preisträgern auch die Arbeiten weiterer Teilnehmer. MM

Neben den Verkaufs- und Infoständen waren zahlreiche Modellbahn-Anlagen zu bewundern MM (6)



Steinberg in Sachsen

Irgendwo in Sachsen liegt das fiktive Vorbild des HOe-Bahnhofs Steinberg, der sich samt der freien Strecke über zwei Segmente erstreckt. Ein angeschlossener Schattenbahnhof sorgt dafür, dass stets unterschiedliche Personen- und Güterzüge der frühen

Epoche III den Endbahnhof ansteuern. Dank mehrerer Anschlussgleise und eines kleinen Bahnbetriebswerkes ergeben sich viele Rangiermöglichkeiten. Ilona und Bernd Rüger erklärten derweil den Besuchern die Szenen und den Modellhergang, wie sie die überwie-

gend nach Vorbildern umgesetzten Modellgebäude vermessen und nachgebaut haben. Mit der attraktiven Hintergrundkulisse und einer guten Beleuchtung konnte die neue HOe-Anlage alle Jurymitglieder überzeugen, was mit dem ersten Platz gewürdigt wurde.



Itsnot Moor

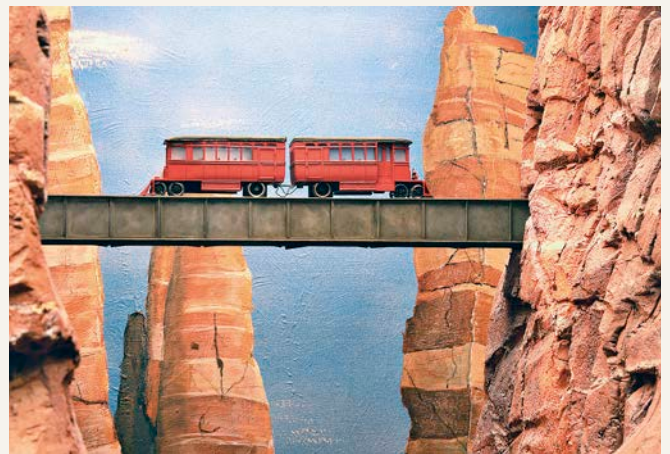
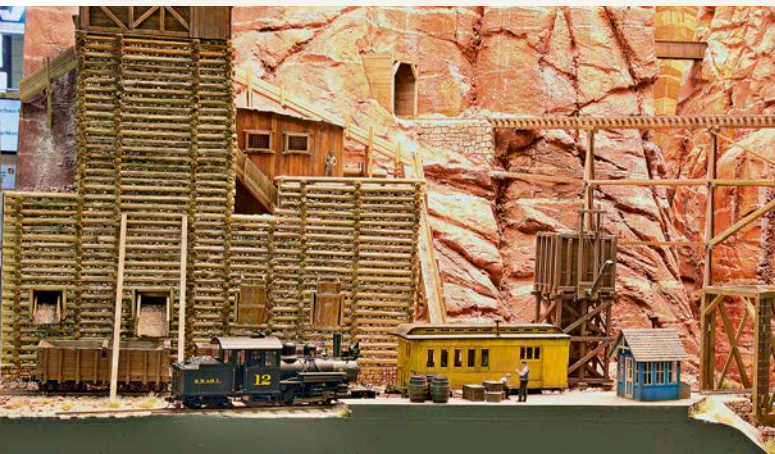


Jürgen Heinritz war den gesamten Ausstellungstag damit beschäftigt, seinen Güterzug über die Kleinanlage mit nur einer Weiche zu rangieren. Das im Maßstab 1:43,5 gehaltene Schaustück zeigt Motive einer englischen Schmalspurbahn zum Ende des 19. Jahrhunderts.

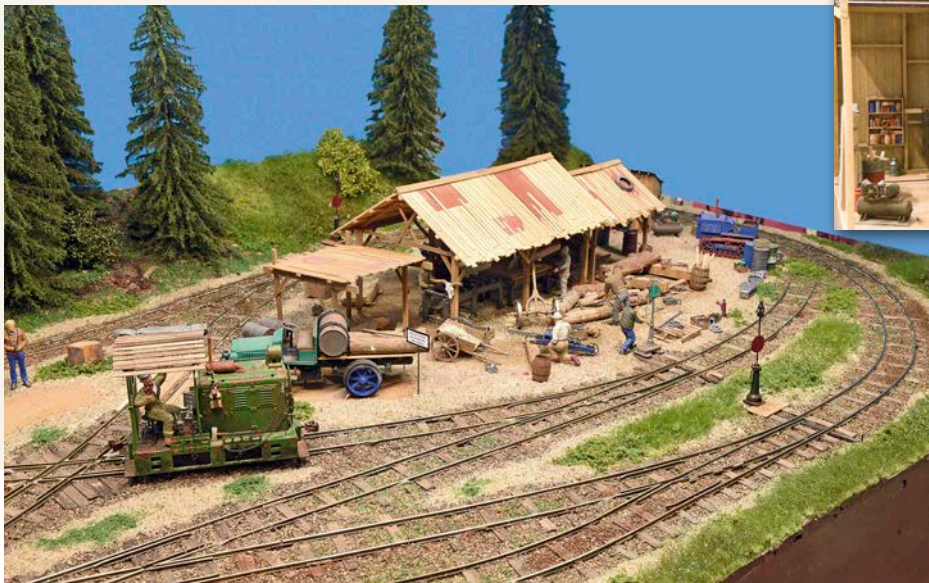


Morenci Mining District

Allein durch seine imposanten, aus Hartschauplatten gefertigten roten Felsen stach die US-Anlage von Leo Bettonviel jedem Besucher ins Auge. Schaute man etwas genauer hin, war zu erkennen, dass fast alle Fahrzeuge, Gleise und Gebäude im Eigenbau und zum Teil nach konkreten Vorbildern entstanden sind. Auf drei Ebenen verkehrten die On14-, On30- und HO-Fahrzeuge. Während auf der mittleren Strecke mit der großen Holzbrücke sich je ein mit Diesel- bzw. Dampflok bespannter Güterzug abwechselten, pendelte der HO-Triebwagen im Hintergrund lediglich über eine weitere Brücke, um somit eine gewisse Anlagentiefe vorzutäuschen. Bei diesem Diorama mit Fahrbetrieb stand eindeutig der Selbstbau im Vordergrund, was mit dem zweiten Platz belohnt wurde.



The Saw Mill



Hanns Hirblinger ist den *em*-Lesern kein Unbekannter. Schon mehrmals stellten wir seine On30-Projekte vor. Zum Wettbewerb reiste er mit einem neuen Schaustück eines Schwellensägewerks mit nachgebildeter Werkstatt an.

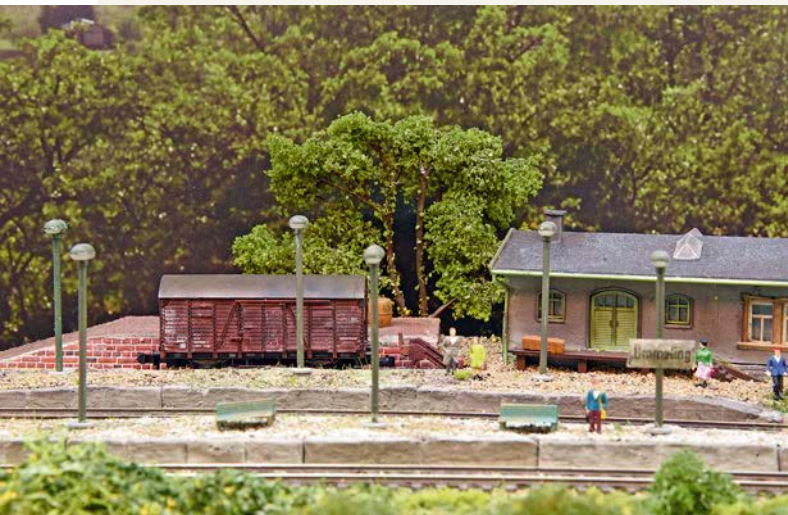


Bahnhof Ümmeling

Im Maßstab 1:160 kann man immerhin einen kompletten Bahnhof samt angedeuter Ortschaft auf einem Segment unterbringen und im Pkw transportieren. Der

Drittplatzierte Ansgar Meyring zeigte den Betrieb auf einer DB-Nebenbahn der Epoche III. Dank des dreigleisigen Schattenbahnhofs und der Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Ümmeling ist ein abwechs-

lungsreicher Ausstellungsbetrieb möglich. Falls einmal keine fragenden Besucher vor dem Schaukasten standen, blieb sogar Zeit, mit der Köf einen Güterwagen an die Laderampe zu rangieren.



Feldbahn im Sägewerk

Benfalls ein Sägewerk baute Jörg Baumann nach. Seine Feldbahn verkehrt auf LGB-Gleisen, wobei die Loks und Loren Eigenbauten im Maßstab 1:13 sind. Beeindruckend sind der funktionsfähige Derrick-Kran sowie die mit dünnen Laubsägeblättern arbeitende Bandsäge. MM (10)



Großstadtbahnhof auf kleiner Flächen

H0-Endbahnhof auf einem Quadratmeter ■ *Es gibt nicht wenige Modellbahner, die von einem großen Bahnhof als Anlagenmotiv träumen, aber schon am Platzproblem scheitern. Wir stellen ein Konzept vor, auf dem das Gewünschte auf eine Fläche von nur zwei Metern Länge und 50 Zentimetern Tiefe passt*

Das Grundproblem der meisten Modelleisenbahner ist der zur Verfügung stehende Platz im Hobbyzimmer, im Keller oder auf dem Dachboden. Wenn kein separater Anlagenraum für ein stationäres Schaustück zur Verfügung steht, bietet sich allerdings die Möglichkeit an, ein Betriebsdiorama zu bauen, auf dem zumindest ein überschaubarer Vorbildausschnitt dargestellt werden kann. Das Handicap dieser Lösung sei gleich vorweggenommen: Es sind auf einem solchen Diorama keine ausgedehnten Zugfahrten über weite Strecken möglich, sondern nur ein Verkehr auf der Kurzstrecke zwischen

zwei eng beieinander liegenden Haltebereichen. Angesprochen wird mit dieser Anlagenidee also eher der Rangierfan. Da man sich auf diesem in einer Geraden liegenden Schaustück jedoch nicht an Gleisradien, sondern nur an den zur Verfügung stehenden Weichen orientieren muss, können die

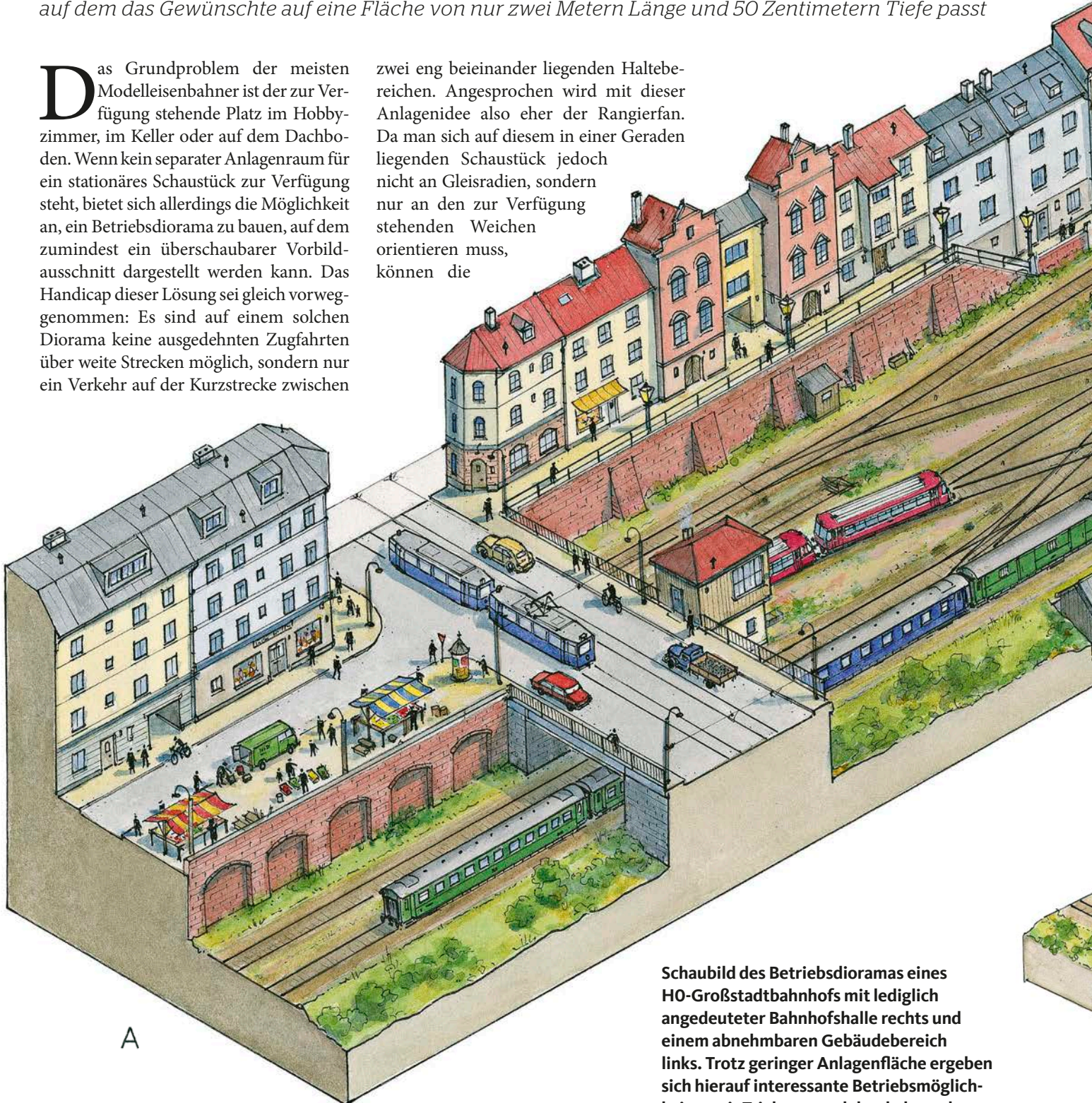
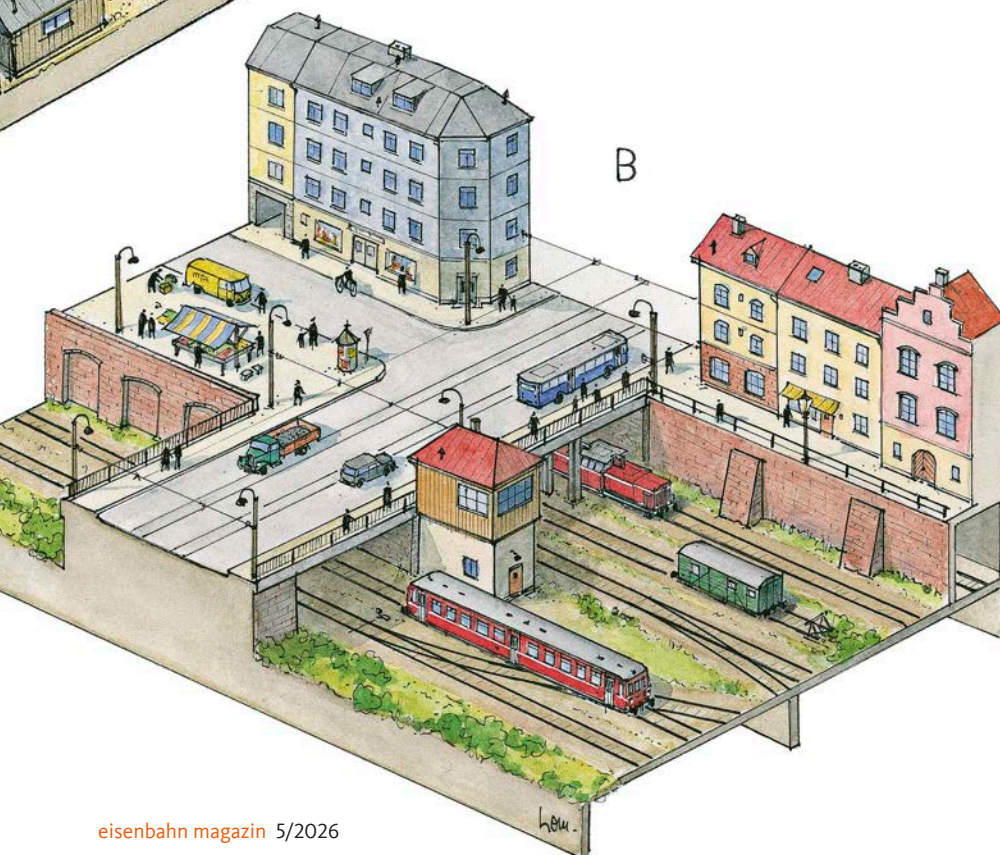
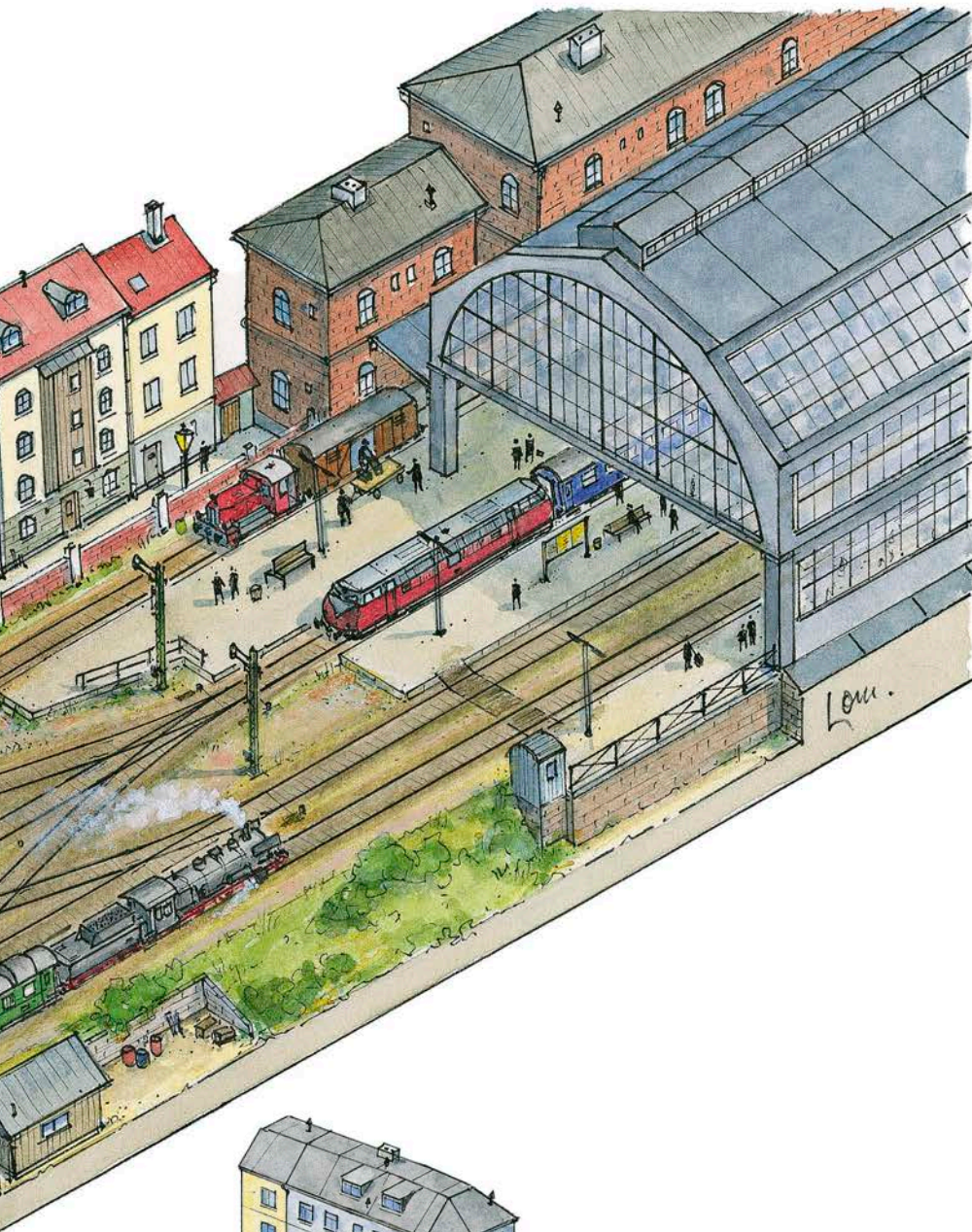


Schaubild des Betriebsdioramas eines H0-Großstadtbahnhofs mit lediglich angedeuteter Bahnhofshalle rechts und einem abnehmbaren Gebäudebereich links. Trotz geringer Anlagenfläche ergeben sich hierauf interessante Betriebsmöglichkeiten mit Triebzugpendelverkehr und rangierenden Lokomotiven *Heinz Lomnicky (2)*



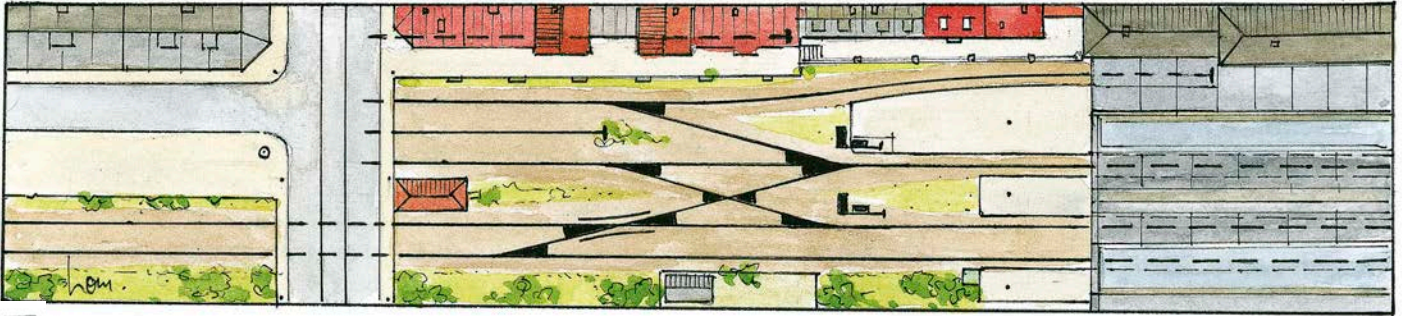
Ausmaße stark eingegrenzt werden. Bei entsprechend geschickter Gleisplanung ist die gewählte Großstadthematik also gut umsetzbar. Auf geringer Fläche lassen sich kurze Züge eindrucksvoll präsentieren, wobei sich das eigentliche Fahren auf ein Hin und Her von kurzen Garnituren und Triebfahrzeugen beschränkt.

Straßenbrücke als Raumteiler

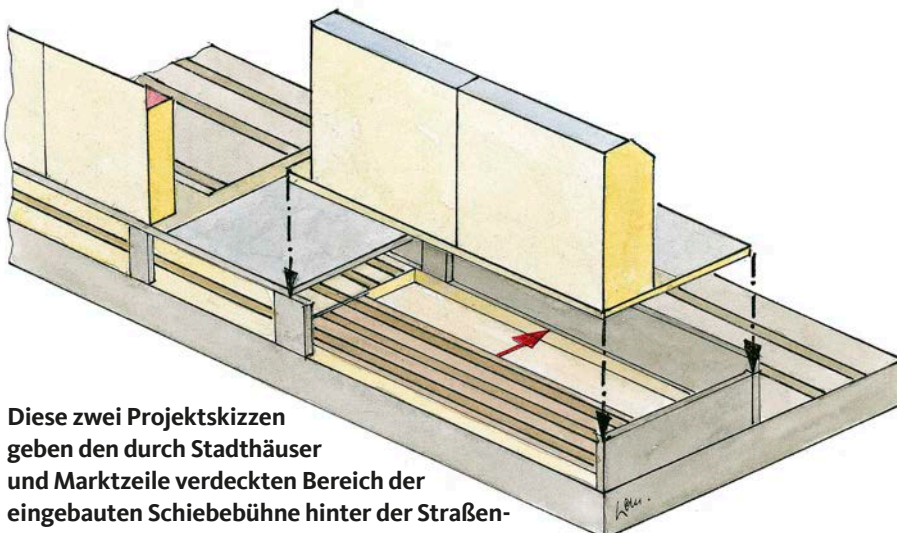
Die Grundidee für dieses Dioramenprojekt war, die Atmosphäre eines Stadtbahnhofs wiederzugeben, der mit seiner gläsernen Bahnhofshalle eindrucksvoll das Motiv dominiert. Im Bereich der linken Bahnhofsausfahrt folgt eine breite Straßenbrücke, die die optische Trennung zum Streckenbereich bildet, hinter der alternativ aber auch ein Abstellbereich platziert werden kann – doch dazu gleich mehr. Im Bahnhof können zum einen diverse Reisezüge als Attrappe stehen, deren Länge natürlich auf eine Lok und maximal zwei vierachsige Wagen begrenzt ist, zum anderen zwischen der Bahnhofshalle und dem hinter der Brücke möglichen Schattenbahnhof auch Lokomotiven sowie Triebzüge bzw. -wagen pendeln. Sollte mehr Platz zur Verfügung stehen, ließen sich sowohl der Stadtbahnhof als auch der linke Abstellbereich verlängern, sodass sogar komplette Züge hin- und herfahren könnten. Optisch wäre dieser Bahnhof ebenfalls vergrößerbar, indem rechts der Bahnhofshalle eine Spiegel folie angebracht wird, um das Bauwerk und die Züge auf den Gleisen imaginär zu verlängern. Das setzt allerdings voraus, dass die Gleise wie auch die Halle im exakt rechten Winkel zum Spiegel angeordnet sind.

Schiebebühne als Option

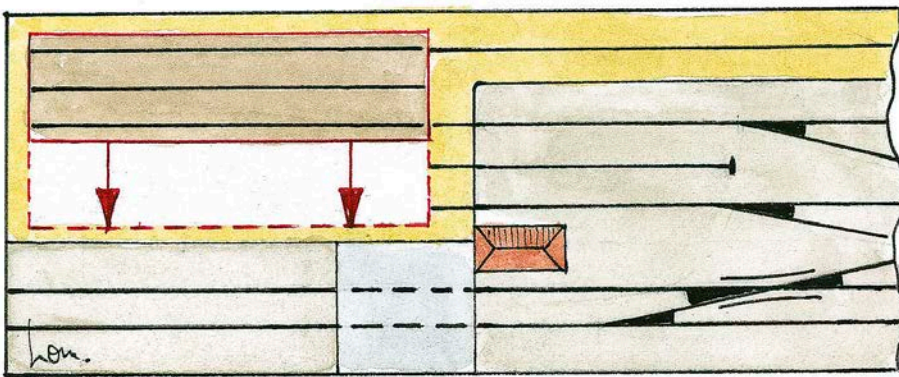
Um einen Betrieb im kleinen Rahmen durchführen zu können – etwa für den Lokwechsel der unter dem Bahnhofsdach stehenden Reisezugwagen –, ist unter dem Straßenbereich hinter der Brücke eine kleine Schiebebühne eingebaut. Ein Abstellbereich unter der rückwärtigen Häuserzeile ermöglicht dann das Parken von Schienenfahrzeugen. Die im hinteren Bereich eingebaute und auf Schubladenausügen rollende Schiebebühne könnte von der Anlagenvorderseite aus mittels Schubstange betätigt und mit installierter Lichtschranken- oder Kamertechnik überwacht werden. Wer mehr Aufwand betreiben möchte, kann natürlich auch einen motorischen Antrieb und exakte Gleisverriegelungen einbauen. Um einen



A ↗ Mit einer Länge von knapp über zwei Metern und nur 50 Zentimetern Tiefe sind die Maße dieses H0-Projekts durchaus überschaubar. Die Draufsicht verdeutlicht den Gleisverlauf sowie die Lage der Stadthauszeile und des Empfangsgebäudes hinter der dominanten Bahnhofshalle. Die zwei Buchstaben mit Pfeilen markieren die beiden Blickwinkel der umseitigen Schaubilder



Diese zwei Projektskizzen geben den durch Stadthäuser und Marktzeile verdeckten Bereich der eingebauten Schiebebühne hinter der Straßenbrücke wieder. Erst durch diesen Abstellbereich wird ein reger Triebfahrzeugwechsel auf der Anlage möglich *Heinz Lomnicky (3)*



Zugriff auf die verdeckten Abstellgleise zu ermöglichen, ist baulich die Abnahme der zwei linken Gebäude samt Straßenbereich vorzusehen, so wie wir es skizziert haben.

Halbreliefhäuser im Hintergrund

Ziel dieser Planung war ja die maximal mögliche Flächenreduzierung. Das betrifft natürlich auch die Anlagentiefe, die

in unserem Fall auf 50 Zentimeter begrenzt bleiben sollte. Bei fünf sichtbaren Gleisen blieb deshalb nur noch wenig Platz für eine ein respektables Stadtbild vermittelnde Häuserzeile im Dioramen-Hintergrund. Deshalb wählten wir für die Projektplanung von vornherein Halbreliefgebäude, die baulich nur bis zum Dachfirst reichen. Die Straßenüberfüh-

rung in der Bahnhofsausfahrt und der kleine Marktplatz dahinter sorgen für eine bauliche wie auch gestalterische Auflockerung des Gesamtareals. Die hinter der Brücke eigentlich weiterführende Straße müsste noch mit einem entsprechenden Kulissenmotiv kaschiert werden, wobei ein Straßenbahnmodell auf der einen und ein großer Lkw mit Kofferaufbau auf der anderen Fahrbahnseite die Sichtachse bewusst einschränken und den Blick des Betrachters ablenken könnten. Für das an die Bahnhofshalle nach hinten anschließende Empfangsgebäude haben wir uns für ein Vollmodell entschieden, das trotzdem nicht breiter sein sollte als zehn Zentimeter. Alternativ kann man aber auch hier die Halbreliefbauweise wählen.

Platte mit Grundrahmen genügt

Baulich stellt dieses Betriebsdiorama keine großen Anforderungen an den Modellbauer, da alle Gleise in einer Ebene liegen. Eine dickere Tischlerplatte als Basis mit einem darunter verleimten Rahmen aus Holzleisten zur Stabilisierung sollte genügen. Lediglich die Anfertigung der Schiebebühne erfordert Präzision, damit alles leichtgängig und trotzdem stabil gleitet und die Schienenübergänge zwischen Bühne und festem Anlagenbereich exakt in der Flucht liegen. Natürlich bietet sich solch ein Motiv ideal für einen abgeschlossenen Schaukasten an, sodass links, rechts und hinter der Anlage noch eine auf Hartfaserplatte aufgeklebte Himmelskulisse sowie ein über der Anlage installierter Beleuchtungskasten mit warmweißen LED-Streifen ergänzt werden könnten. Wir sind gespannt, ob unsere Anlagenidee zündend genug ist, um jemanden unter den Lesern zum Nachbau anzuregen! *Heinz Lomnicky*

Heinz Lomnicky hat in den zurückliegenden Jahrzehnten zahlreiche Anlagenentwürfe projektiert, gezeichnet und baulich umgesetzt.



Empfangsgebäude Altenbeken

als gedruckte Eigenkonstruktion

Gebäudebau nach Vorbild im 3D-Druck ■ *Typischerweise werden Gebäudebausätze im Kunststoff-spritzgussverfahren gefertigt, als Lasercut-Modell produziert oder aus Frästeilen hergestellt. Ein Beispiel von der Modellbundesbahn in Brakel zeigt, wie auch komplexere Gebäude im 3D-Druck möglich sind*

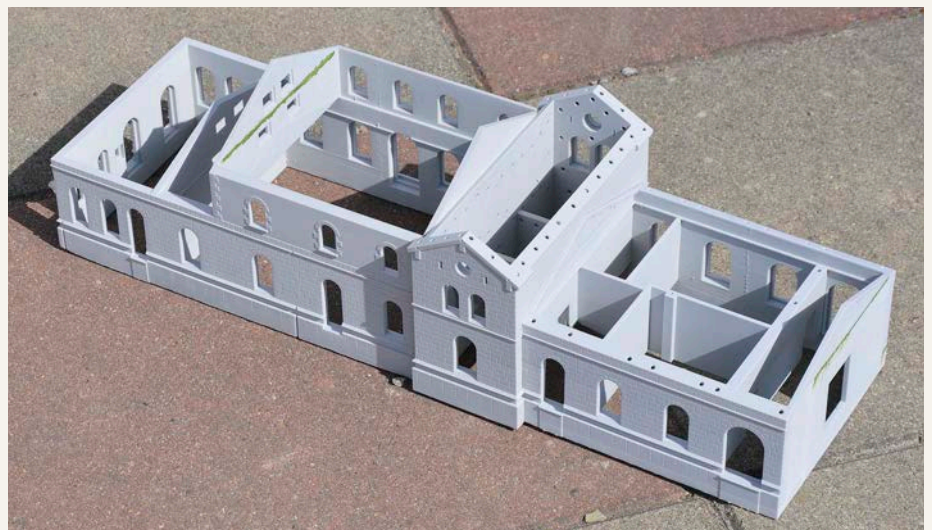
Wie bei allen nach Vorbild geplanten Gebäuden steht vorab die Beschaffung von Bauzeichnungen und Fotos. Im konkreten Fall des in den 1860er-Jahren entstandenen Empfangsgebäudes Altenbeken kam hinzu, dass exakt der Bauzustand von 1975 umgesetzt werden sollte. Deshalb sind nur Fotos aus dem Zeitraum zwischen 1973 und 1978 für die Rekonstruktion brauchbar, da später zahlreiche Veränderungen am Gebäude erfolgten. 1970/71 wurde der Bahnhof elektrifiziert. Im Zuge dessen entstand um 1972 der noch heute genutzte Fußgängertunnel. Um für dessen Aufstieg Platz zu schaffen, kürzte man die östliche Fassade des Empfangsgebäudes ein. Dabei entfielen mehrere alte Sprossenfenster sowie die noch vorhandenen Dachgauben. Den Kiosk baute man zu einer Bahnhofsgaststätte um. Ende der 1970er-Jahre wurden das Dach erneuert und die Bahnsteigüberdachung modernisiert.

Konstruktion und 3D-Druck

Für effizientes Arbeiten sind zwei Bildschirme sinnvoll: Auf einem sieht man die 2D-Zeichnung im Maßstab 1:1, während auf dem anderen parallel die 3D-Konstruktion entsteht. Aus der in 1:87 umgerechneten 2D-Zeichnung entnimmt man die Maße für die 3D-Modelle der maßstabsgerechten Gebäudeteile. Nach der detaillierten historischen Recherche und der Konstruktion stellt sich die wichtige Frage, wie aus der digitalen Zeichnung ein druckfähiges Modell entsteht. Bevor es für den 3D-Druck vorbereitet wird, müssen bestimmte Arbeitsschritte beachtet werden. Zunächst zerlegt man das 77 Zentimeter lange Gesamtmodell in sinnvolle Einzelteile. Jede Komponente wird anschließend separat modelliert und im STL-Format exportiert. Dabei sollte besonders auf die Wandstärken geachtet werden: Für die Fensterrahmen gilt beispielsweise eine Mindeststärke von 0,5 Millimetern, obwohl maßstäblich



Für das HO-Empfangsgebäude Altenbeken sind Druckzeiten von mehr als 30 Stunden bei einem Materialverbrauch von rund 600 Gramm Resin erforderlich



Die Modellbundesbahn

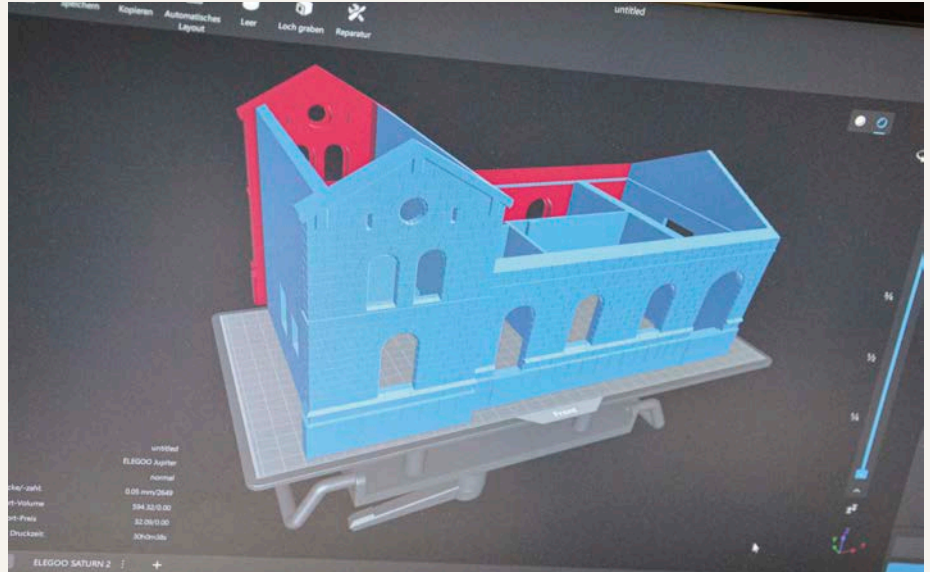
Die wohl vorbildgerechteste HO-Schauanlage, die um den Bahnhof Altenbeken im Jahr 1975 erweitert werden sollte, hat nur noch bis zum 29. Mai donnerstags bis sonntags sowie am 1. Mai und Pfingstmontag von 11 bis 18 Uhr geöffnet. Wie uns Initiator Karl Fischer berichtete, sieht sein Team aus Altersgründen keine Chance mehr, den neuen Altenbeken-Abschnitt in dem bisherigen Qualitätsstandard fertigzustellen. Wer also den Bahnbetrieb im Weserbergland noch erleben möchte, sollte zeitnah eine Reise nach Brakel einplanen. Info: www.modellbundesbahn.de

eigentlich 0,25 Millimeter korrekt wären. Aufgrund von Drucktoleranzen und Materialeigenschaften werden solche kleinen Maße bewusst überdimensioniert, um Bruchstellen zu vermeiden.

Auch bei Passungen werden großzügige Toleranzen eingeplant, typischerweise eher 0,5 statt der technisch möglichen 0,05 Millimeter. Das liegt an den Stützstrukturen beim Druckprozess und an seltenen, aber dennoch manchmal auftretenden Ungenauigkeiten beim Exportieren aus dem Zeichnungsprogramm. Eine weitere Herausforderung ergibt sich aus der begrenzten Größe des Bauraums eines 3D-Druckers. Daher muss das gesamte Gebäude in mehrere druckbare Abschnitte aufgeteilt und müssen die Trennstellen strategisch sinnvoll gewählt werden. Beim Empfangsgebäude waren es insgesamt sieben Hauptteile: Gaststätte mit Inneneinrichtung, Kiosk, Querschiff, der mittlere Teil mit den Dachgauben, der vordere Teil, der aufgrund seiner Größe noch einmal geteilt wurde, ein Anbau für die Bahnhofsaufsicht sowie ein kleines Nebengebäude. Hinzu kamen vier separate Dachteile, die am anspruchsvollsten waren. Besonders das präzise Aneinanderreihen der Wellblechschichten erforderte viel Geduld.

Druck und Patinierung

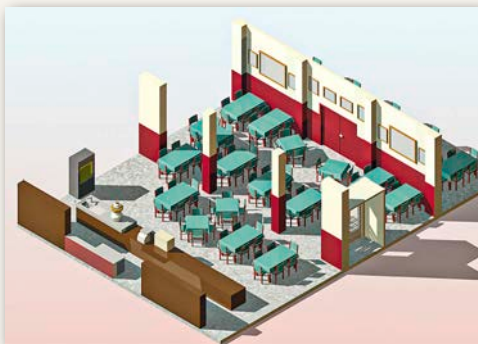
Gedruckt wurde das Modell im Resin-3D-Druckverfahren (SLA/DLP) auf einem



Bei der Druckvorbereitung müssen die rot markierten Bereiche so platziert werden, dass diese blau werden, sonst passt das Modell nicht in den 3D-Drucker

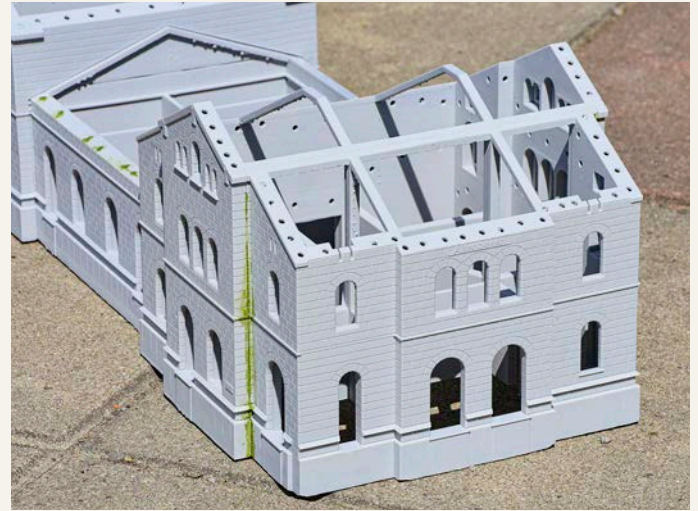
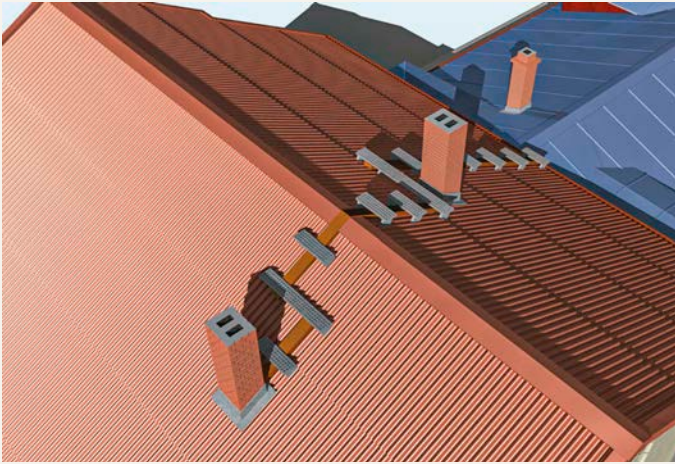


Die Größe der einzelnen Gebäudeteile ergibt sich aus den druckbaren Dimensionen



Nach der farbigen Konstruktionszeichnung wurde das Modell der Inneneinrichtungen gedruckt und bereits lackiert





Das mit Wellblech eingedeckte Dach sowie die Anbauteile wirken nach dem Druck sehr realistisch

Elegoo Jupiter 6K mit hochauflösendem 12,8-Zoll-Monodisplay (5.448 × 3.064 Pixel, 51 Mikron) und einem großzügigen Bauraum von 278 × 156 × 300 Millimetern. Nach der Fertigstellung der einzelnen Bauteile folgte mit der farblichen Gestaltung der letzte Arbeitsschritt: Ziel war es, den typischen gelb-beigen Ton des verwendeten Sandsteins möglichst realitätsgetreu nachzubilden. Besonderes Augenmerk lag auf der differenzierten Patinierung der Gebäudeseiten: Während der östliche und westliche Gebäudekopf auf den vorliegenden Aufnahmen weitgehend sauber erscheinen, zeigen die Nord- und Südseite starke Verfärbungen – ein Ergebnis jahr-



Die Gebäudeteile wurden mit Resinkleber verbunden und ggf. entstehende Spalten mit Modellbauspachtel (Green Putty) verfüllt. Nach dem Aushärten lässt sich die Spachtelmasse problemlos schleifen und weiterbearbeiten Modellbundesbahn (10)

Die Druckteile werden nach der Reinigung noch gespachtelt, lackiert und patiniert.

zehntelanger Belastung durch Luftverschmutzung, sauren Regen und insbesondere den Ruß der Dampflokomotiven, die den Bahnhof bis in die 1970er-Jahre hinein prägten. Die frisch gestrichene Fassade wurde mit Pulverfarbe und einem Schwamm gezielt patiniert und stellenweise stark geschwärzt, um den authentischen Eindruck eines jahrzehntlang genutzten Empfangsgebäudes zu erzielen. Insgesamt arbeiteten Bernard Huguenin, Norbert Sickmann und ich vom Team der Modellbundesbahn (siehe *em* 11/25) rund 250 Stunden an diesem Empfangsgebäude, womit es neben dem Ringlokschuppen und der Heilig-Kreuz-Kirche eines der anspruchsvollsten der 117 Gebäude des Anlagenabschnitts Altenbeken ist. *Karl Fischer*

Der Bahnhof Altenbeken eignet sich aufgrund der Gleisführung perfekt für eine Modellnachbildung Rolf Ertmer/Slg, Modellbundesbahn





Touch-Stellpult und Smartphone verbinden sich per WLAN mit dem ESP32. Hier kommt eine Ausführung als M5Atom Lite mit integrierter Sendediode zum Einsatz. Dieser setzt die per WLAN empfangenen Stell- in Infrarotbefehle um, die von der Märklin-Zentrale und dem H0-Kranmodell direkt verarbeitet werden können

Infrarot-Spielereien

für Märklin- und Trix-Fahrzeuge

Modellbahnsteuerung über WLAN und Stellpult ■ Die von Märklin/Trix in verschiedenen Startpackungen angebotene Infrarottechnik ist durchaus praktikabel und ausbaufähig, was wir anhand einiger Elektronik-Bastelvorschläge beweisen möchten

Mir war durchaus bewusst, dass man mit den einfachen Infrarotdigitalsystemen aus Märklin-Startpackungen auch Weichen stellen kann. Das ist zwar nicht offiziell dokumentiert, war aber in Internetforen schon öfter zu lesen. Märklin bietet zum Einstieg Systeme mit dem Power Control Stick (PCS) an. Dieser dient als Handregler und sendet per Infrarot die Steuerungsbefehle an eine kleine Digitalzentrale. Hat man ein Gerät mit Märklin-Markenbezeichnung, dann arbeitet dieses mit dem Motorola-Protokoll (MM) und sendet Fahrbefehle auf den Adressen 24, 60, 72 und 78. Das sind alte Bekannte, denn auch das frühere Delta-System nutzte diese Adressen. Am PCS kann man per Schiebeschalter einen von vier Infraro-

kanälen auswählen, dessen Fahrbefehle dann auf diese Adressen umgesetzt werden. Minitrix ist die N-Marke im Göppinger Unternehmen und bietet ebenfalls Startpackungen mit dem PCS an. Auch dieser nutzt vier Infrarotkanäle und kann am Märklin-System betrieben werden, da er funktionell identisch ist. Die bei Minitrix mitgelieferte Zentrale arbeitet mit dem DCC-Protokoll und kann Fahrbefehle auf den DCC-Adressen 1 bis 4 senden. Das Prinzip lässt sich natürlich auch auf die Trix-H0-Angebote übertragen.

Infrarotempfang

Ich habe mit den Systemen zunächst etwas experimentiert und dafür eine Infrarotempfangsdiode an eine ESP32-Entwicklungsplatine angeschlossen. Ich nutze

für die Arbeit mit dieser Prozessorplattform gern die Arduino-Entwicklungsumgebung. Damit das möglich ist, muss man die ESP32-Plattform als zusätzliche Boardverwalter-URL in den Einstellungen der IDE angeben und die Bibliothek IRremote installieren, die das Beispiel SimpleReceiver bereitstellt. Man muss dieses nur laden und auf den ESP32 aufspielen. Anschließend startet man den seriellen Monitor und beobachtet die Ausgaben. In der ersten Zeile wird angezeigt, wie die Infrarotdiode anzuschließen ist. Das ist abhängig vom verwendeten Prozessor. Bei mir kommt ein ESP32 in der einfachsten Form als ESP32-DevModul zum Einsatz. Das und den verwendeten seriellen Port muss man vor dem Upload des Sketches – so werden Arduino-Programme genannt – einstellen. Kauft

man ein kleines Mikrocontroller-Set mit ESP32-Entwicklungsplatine und weiterem Zubehör, ist in der Regel eine Infrarotempfangsdiode enthalten. Auch weiteres Zubehör befindet sich in diesem Set wie zum Beispiel die erforderlichen Verbindungsdrähte. Der Anschluss für den Datenempfang liegt in meinem Anwendungsfall am Kontakt G15 des ESP32. Die Stromversorgung der Infrarotplatine wird mit GND und 3,3 Volt der Mikrocontroller-Platine verbunden. Zur Verbindung dienen Jumper Wires in der Ausführung mit Buchsen an beiden Enden. Nimmt man nun einen PCS zur Hand, werden die empfangenen Infrarotnachrichten im seriellen Monitor der Entwicklungsumgebung (IDE) angezeigt. Immer, wenn Infrarotinformationen empfangen werden, blinkt die LED auf der Infrarotempfangsplatine.

Infrarotsendung

Praktischerweise zeigt das Programm SimpleReceiver im seriellen Monitor der IDE direkt an, welches Kommando man senden muss, um den gleichen Effekt zu erzielen. Daraus habe ich mein eigenes Programm entwickelt und dafür eine KY-005-Sendodiode von AZDelivery beschafft. Diese verfügt genauso wie die Empfangsdiode über einen dreipoligen Anschluss, der über entsprechende Verbindungskabel mit dem von mir verwendeten ESP32 verbunden ist. Verwendet werden der Anschluss G4 für das Senden und die beiden Anschlüsse V3.3 und GND für die Stromversorgung. Zunächst habe ich in einem ersten Versuch die Gleisspannung zugeschaltet. Hat man einen Märklin-Empfänger auf dem Tisch, quittiert dieser jeden Infrarotempfang durch rotes Aufblitzen in der kleinen Kuppel auf dem Gehäuse.

WLAN-Server mit Handyanbindung

Der von mir verwendete ESP32-Prozessor ist mit einer integrierten WLAN-Funktion ausgestattet. Die Umsetzung geschieht so, dass der Prozessor ein WLAN aufspannt und man sich mit diesem per Smartphone verbinden kann. Zur Steuerung kommt bei meiner Lösung das WiThrottle-Protokoll zum Einsatz. Passend dazu ist für iOS-Geräte eine gleichnamige App im entsprechenden Store verfügbar. Besitzer eines Android-Gerätes greifen zur App EngineDriver. Sofern vorhanden, kann man auch einen LoDiCon von Lokstoredigital oder einen MCPPro von ESU verwenden.



Zum Erkennen der Infrarotsignale dient eine ESP32-Entwicklungsplatine mit angeschlossener Infrarotempfangsleiterplatte

```

SimpleReceiver.ino  PinDefinitionsAndMore.h
73
74 void setup() {
75   Serial.begin(115200);
76
77   // Just to know which program is running on my Arduino
78   Serial.println(F("START " __FILE__ " from " __DATE__ "\nUsing library version " VERSION_IRREMOTE));
79
80   // Start the receiver and if not 3. parameter specified, take LED_BUILTIN pin from the internal boards definition as default feedback
81   IrReceiver.begin(IR_RECEIVE_PIN, ENABLE_LED_FEEDBACK);
82
83   Serial.print(F("Ready to receive IR signals of protocols: "));
84   printActiveIRProtocols(6Serial);
85   Serial.println(F("at pin " STR(IR_RECEIVE_PIN)));
86
Ausgabe  Serieller Monitor x
Nachricht (drücke Enter zum Senden für 'ESP32 Dev Module' auf '/dev/cu.usbserial-0001') Beides CR/LF 115200 Baud
19:50:53.768 ->
19:50:53.768 -> Received command 0x10.
19:50:53.857 -> Protocol=RC5 Address=0x18, Command=0x10, Raw-Data=0x1610, 13 bits, MSB first, Repeat, Gap=90700us, Duration=23400us
19:50:53.857 ->
19:50:53.857 -> Repeat received. Here you can repeat the same action as before.
19:50:56.131 -> Protocol=RC5 Address=0x18, Command=0xC, Toggle=1, Raw-Data=0x1E0C, 13 bits, MSB first, Gap=2261550us, Duration=2345
19:50:56.164 -> Send with: IrSender.sendRC5(0x18, 0xC, <numberOfRepeats>);
19:50:56.164 ->
19:50:56.262 -> Protocol=RC5 Address=0x18, Command=0xC, Toggle=1, Raw-Data=0x1E0C, 13 bits, MSB first, Repeat, Gap=90700us, Duratic
19:50:56.262 ->
19:50:56.262 -> Repeat received. Here you can repeat the same action as before.
19:50:56.361 -> Protocol=RC5 Address=0x18, Command=0xC, Toggle=1, Raw-Data=0x1E0C, 13 bits, MSB first, Repeat, Gap=90700us, Duratic
19:50:56.393 ->
19:50:56.393 -> Repeat received. Here you can repeat the same action as before.

```

Das SimpleReceiver-Programm liest die empfangenen Infrarotdaten und gibt auch gleich den Befehlsaufruf mit aus Heiko Herholz (3)

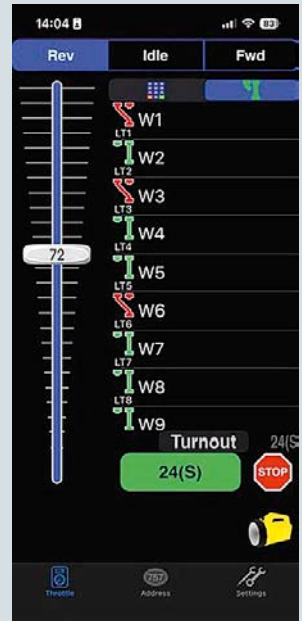
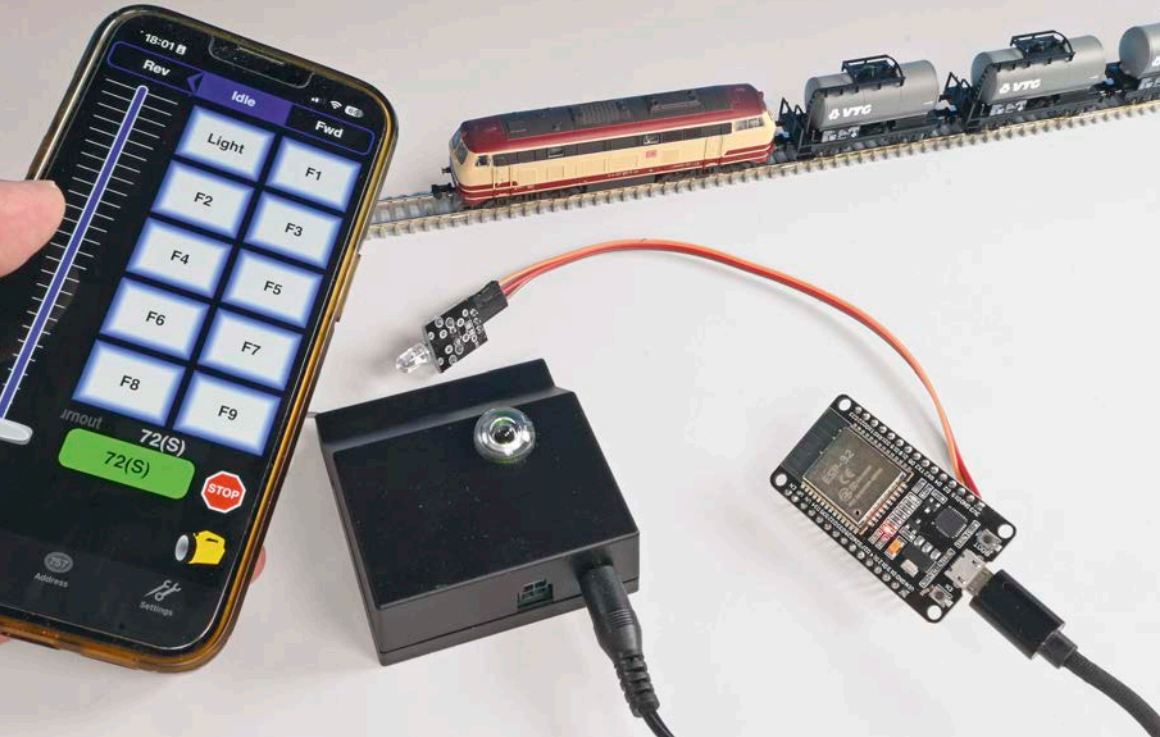
In der Lokdatenbank der App oder des Handreglers stehen Fahrzeuge mit den Adressen 24, 60, 72 und 78 zur Verfügung. Kommt die Märklin-Version der Infrarotzentrale zum Einsatz, werden die Triebfahrzeugmodelle mit diesen Adressen im MM-Protokoll gesteuert. Ist die Minitrix-Version der Zentrale im Einsatz, ruft man zwar in der App oder auf dem Handregler auch diese Adressen auf, allerdings werden damit die Adressen 1 bis 4 im DCC-Protokoll angesprochen. Die Umsetzung erfolgt in der Infrarotdigitalzentrale. Diese versteht auf der Eingangsseite keine konkreten Digitaladressen, sondern den Datenempfang in den Infrarotkanälen 1 bis 4.

Mit App oder Handregler lassen sich jetzt auch Weichen auf den Adressen 1 bis 16 schalten. Ist die Märklin-Version im Einsatz, werden die Weichen im MM-Format angesteuert. Ist der Empfänger von Minitrix, werden DCC-Zubehördecoder-Befehle

gesendet. Eine Besonderheit des WiThrottle-Protokolls ist, dass direkt beim Verbinden mit dem Server eine Lokdatenbank und eine Zubehördatenbank übertragen werden können. Das mache ich auch in meinem ESP32-Programm, denn es können ja nur vier Triebfahrzeuge und 16 Weichen befehligt werden.

Zusätzliches Stellpult

Bei der Entwicklung des ESP32-Servers bin ich in Bastellaune geraten. Eher zufällig war mir zum gleichen Zeitpunkt das Cheap Yellow Display (CYD) in die Hände gefallen. Dabei handelt es sich um ein vollfarbiges Touchdisplay mit einer 2,8-Zoll-Diagonale. Auf der Rückseite des Displays befindet sich ein ESP32-Prozessor, der auch das Display ansteuert. Mein Ziel war es, ein Stellpult für die Infrarotdigitalzentralen von Märklin bzw. Minitrix zu entwickeln. Ich überlegte, ob ich dafür die



Minitrix-N-Version der Infrarotdigitalzentrale im Einsatz: Am ESP32 ist eine Infrarotdiode angeschlossen, deren Signale von der Digitalzentrale ausgewertet werden; die WiThrottle-App auf dem iPhone steuert die Baureihe 218, kann aber auch die Weichen stellen (rechts)

```

ESP32 Dev Module

Stellpult_CYD_WiThrottle.ino
1 #include <lvgl.h>
2 #include <TFT_eSPI.h>
3 #include <XPT2046_Touchscreen.h>
4 #include <WiFi.h>
5 #include <WiFiUdp.h>
6
7 // --- WLAN-Zugangsdaten ---
8 const char* ssid = "DIMO_02_2026";
9 const char* password = "12345678";
10
11 // --- Hardware-Pins (CYD) ---
12 #define XPT2046_IRQ 36
13 #define XPT2046_MOSI 32
14 #define XPT2046_MISO 39
15 #define XPT2046_CLK 25
16 #define XPT2046_CS 33
17 #define CYD_BACKLIGHT_PIN 21
18 #define SCREEN_WIDTH 240
19 #define SCREEN_HEIGHT 320
20
21 // --- WiThrottle-Variablen ---
22 WiFiClient wtClient;
23 IPAddress serverIP;
24 int serverPort = 0;
25 bool trackPowerOn = true;
26 unsigned long lastBlinkTime = 0;
27 bool blinkState = false;
28
29 SPIClass touchscreenSPI = SPIClass(VSPI);
30 XPT2046_Touchscreen touchscreen(XPT2046_CS, XPT2046_IRQ);
31 uint32_t draw_buf[SCREEN_WIDTH * SCREEN_HEIGHT / 10 * (LV_COLOR_DEPTH / 8) / 4];
32 lv_obj_t * buttons[17];
33
34 // --- Touch-Funktion ---
35 void touchscreen_read(lv_indev_t * indev, lv_indev_data_t * data) {
36     if (touchscreen.touched()) {
37         TS_Point p = touchscreen.getPoint();
38         int16_t x_mapped = map(p.y, 200, 3800, 0, 239);
39         int16_t y_mapped = map(p.x, 3700, 300, 0, 319);

```



Das Cheap Yellow Display bietet genug Platz, um 16 Buttons für Weichen nebeneinander anzuordnen

Der Code für das Stellpult wurde mit Hilfe von KI entwickelt und präsentiert sich ziemlich optimiert Heiko Herholz (4)

Infrarotsendediode direkt an den ESP32 des CYD anschließen sollte. Da mir aber noch andere Einsatzmöglichkeiten für solch ein Touchdisplay einfelen, habe ich mich für das WiThrottle-Protokoll entschieden. Obwohl ich eine KI zur Unterstützung im Einsatz hatte, war es doch ziemlich aufwendig, bis die Touchfunktion des CYD korrekt mit den Buttons zusammenarbeitete, was auf dem Display angezeigt wird. Dargestellt werden 16 But-

tons, die je nach Stellung eine rote oder grüne Farbe haben. Je nachdem, ob das Stellpult nun an einer Märklin- oder Minitrix-Infrarotzentrale zum Einsatz kommt, werden die Weichen im MM- oder im DCC-Format angesteuert.

Passendes von der M5-Plattform

Eigentlich ist nicht viel dabei, eine Infrarotsendediode an einen ESP32 anzuschließen. Ich habe aber dennoch geschaut, ob

ich eine Platine finden kann, bei der eine solche Diode bereits integriert ist. Auf der M5-Plattform bin ich beim M5StackAtom Lite fündig geworden. Damit diese genutzt werden kann, muss die Bibliothek „M5Family“ in der Arduino-IDE installiert werden. Im Sketch muss noch die Einstellung für den Infrarotsendepin auf 12 geändert werden. Da die richtige Stelle schwer zu finden ist, habe ich ein Programm für den Atom Lite im Downloadbereich der GeraMond-Zeitschrift *Digitale Modellbahn* abgelegt, wofür der QR-Code rechts nutzbar ist.



Steuerung des Märklin-Krans

Nun zum praktischen Anwendungsfall: Im Start-up-Programm von Märklin ist der Kran 46719 erhältlich. Dieser ist digital ausgestattet und bietet verschiedene Bewegungsfunktionen. Die Ansteuerung kann digital mittels MM oder DCC erfolgen. Außerdem ist eine Infrarotempfängsdiode enthalten, sodass man den Power Control Stick nutzen kann. Ein Test ergab, dass auch die Anwendung meiner Lösung möglich ist. In verschiedenen Packungen aus dem Märklin-my-world-Sortiment sind PCS enthalten. Diese sind allerdings etwas anders aufgebaut und senden augenscheinlich andere Infrarotdaten. Daher kann man die my-world-Züge bisher nicht mit der hier vorgestellten ESP32-Lösung bewegen. Heiko Herholz

Ratternde Bahnen

auf Gleisen aus Blech und Bakelit

Spielertreffen im Unimog-Museum Gaggenau ■ Die jährliche internationale Zusammenkunft der Tischeisenbahner vereinte Ende Februar nicht nur Tinsplate-Bahnfans, sondern auch zahlreiche Schaulustige

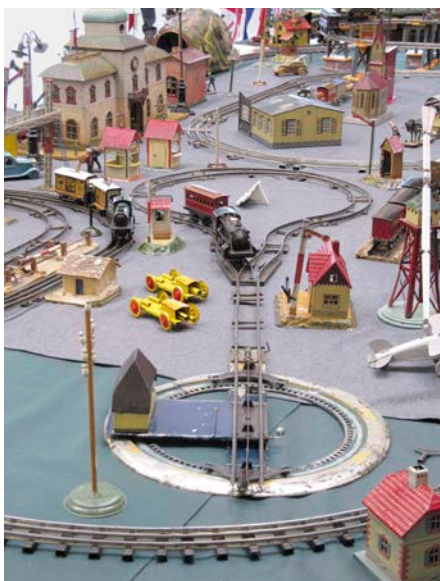
Seit rund zwanzig Jahren trifft sich traditionell im Frühjahr eine illustre Interessensgruppe von Modelleisenbahnern, die sich in der „Fahrergemeinschaft Tischeisenbahn“ zusammengeschlossen hat. Dieses Jahr lag der Termin auf dem Wochenende 28. Februar bis 1. März. Die Location war wiederholt das Unimog-Museum in Gaggenau/Murgtal nahe Karlsruhe. Angereist waren verschiedene Gruppierungen und Einzelaussteller, die Modellbahngeschichte wieder aufleben ließen. Das Besondere an diesem Treffen ist, dass hier Modelle nicht in Vitri- nen präsentiert, sondern auf Anlagen im Fahrbetrieb vorgeführt werden. Somit wird gezeigt, was die mitunter über einhundert Jahre alten Lokomotiven und Wagen noch so draufhaben. Ratternde Blechzüge von N bis hin zur sogenannten Königsspur 1 – betrieben mit Uhrwerk, Dampf oder Strom – begeisterten nicht nur die Aussteller, sondern auch das Publikum und besonders die vielen staunenden Kinder.



Die vielen aufgebauten Anlagen mit historischen Spielzeugbahnen wurden besonders von den Kindern bestaunt

Die größte Rarität war eine aus dem Jahr 1906 stammende Märklin-Zahnradbahn als einstige Schaufensteranlage der Nenngröße 0, die ein Berliner Sammler in der Schweiz entdeckt und erworben hat. Weitere Hingucker waren eine Drehscheibenbahn, Zirkuszüge und der „What's the matter“-Train von Bub. Die Nenngrößenvielfalt unterstrichen Märklin-H0-Schaufensteranlagen aus den 1960er- und 1970er-Jahren

und eine TT-Rokal-Segmentanlage. Doch waren nicht ausschließlich Oldtimer auf den Gleisen unterwegs, sondern teils auch neue Fahrzeuge, die optisch im Stil der Tinsplate-Zeit, aber mit ganz modernen Methoden gefertigt werden. „Was wäre, wenn ...“ lautet das Motto dieser internationalen Gruppe Modellbahnfans. Neugierig geworden? Dann im Frühjahr 2027 das nächste Gaggenauer Treffen besuchen! *Reiner Schroll/Peter Berg*



Märklin-Schaufensteranlage in 0 von 1906 mit durchs Gebirge führender Zahnradbahn

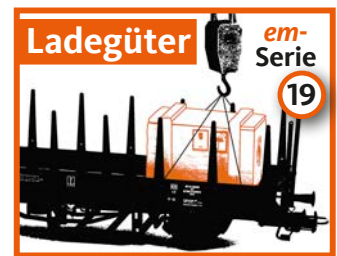
Links ein Zirkuszug und mittig die sogenannte Drehscheibenbahn von Bub *Reiner Schroll (3)*



Kabeltrommeln wie diese von Joswood und Wiking gibt es in unterschiedlichen Größen aus Holz, Karton und Kunststoff MM

Lange Kabel eingerollt auf Holztrommeln

Kabeltrommeln unterschiedlich verladen ■ Kabel und auch (Draht-)Seile wurden auf großen Rollen vom Hersteller zu den Kunden beziehungsweise Baustellen per Bahn verschickt. Wir zeigen verschiedene Ladebeispiele



Bereits vor Jahrzehnten boten die größeren Modellbahnhersteller Bausätze oder Fertigmodelle verschiedener Kabeltrommeln an. Mit dem Aufkommen der Lasercut-Technik erschienen neben den Kunststoffmodellen auch erste Ausführungen aus Holz und Karton. Oft haben die Hersteller an den Seiten zusätzliche Anschriften aufgedruckt oder eingraviert. Die gut umgesetzten Modelle sind aber zu schade, nur stationär an Erdbaustellen neben Baggern präsentiert zu werden. Besser zur Geltung kommen sie, wenn man Güterwagen damit belädt.

Ladevorschriften beim Vorbild

Kabeltrommeln können je nach Menge und Gewicht in offene Güterwagen ver-

laden werden wie beispielsweise auf Flachwagen der Gattungen Rs, Res, Rmms, Remms bzw. Ks oder auch in E- und Ea-Wagen in Längs- oder Querrichtung. Als Modellbahner ist man somit also recht flexibel, ob man Modelle mit Wänden, Borden oder Rungen verwendet. Wenn die Kabeltrommeln nicht schmaler als die Hälfte ihres Durchmessers sind oder es sich um mehrere zusammengebundene schmalere Trommeln handelt, sind sie gesattelt auf Schlitten (siehe Skizze **A**, Seite 98) zu verladen, die seitlich durch Führungshölzer gesichert sind. Schmalere Kabelrollen, deren Breite weniger als die Hälfte ihres Durchmessers beträgt, können ebenfalls auf Schlitten positioniert werden, müssen aber zusätzlich durch Festbindungen, Streben oder ausreichend

widerstandsfähige Holme gesichert sein. Mehrere schmale und mit der Achse in Wagenlängsrichtung verladene Kabeltrommeln können auch durch Zusammenbindung gegen Umkippen gesichert werden (Skizze **B**). Bei einer größeren Anzahl von Trommeln genügt es, wenn die beiden äußeren verbunden sind. Außerdem können Kabeltrommeln durch Festlegehölzer und – wo erforderlich – zusätzlich durch Bindungen, Streben oder Holme (Skizze **C**) gesichert werden.

Passende Güterwagenmodelle

Gut gemachte H0-Modelle von Kabeltrommeln gibt es als Kunststoffbausatz von Preiser (Artikelnummer 17114). Wir haben diese Kabeltrommeln mit der Achse quer in Wagenlängsrichtung auf einen



Die in Wagenlängsrichtung verladenen Rollen sind durch Festlegehölzer, Holme, Holzkeile und Streben gesichert bzw. auch zusammengebunden (oben, links unten). Die zwei Kabeltrommeln samt Transportsicherung unten rechts stammen von Busch



Benno Wiesmüller (5)



Werk

Kbs-Wagen und mit der Achse in Wagenlängsrichtung auf einen Res verladen. Bei den mit der Achse in Wagenlängsrichtung verladenen Kabeltrommeln auf dem Drehgestellwagen der Gattung Res haben wir, um beide Verladearten auf Sattelgestellen zeigen zu können, im vorderen Bereich einmal das Verladen von drei schmaleren und zusammengebundenen Trommeln dargestellt. Laut Ladevorschriften ist es hierbei aber nicht zwingend erforderlich, da es sich um breitere Modelle handelt. Im hinteren Bereich des

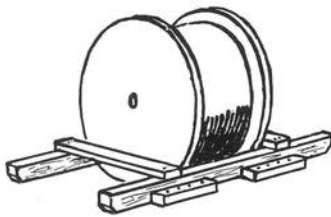
Wagens wurde die Verladung von drei breiten Trommeln dargestellt. Beim Zusammenbau der zusammengebundenen Kabeltrommeln müssen die Zapfen der Achsen entfernt werden, damit sie eng zusammengestellt werden können. Bei den beiden sichtbaren Endansichten der Trommeln sind dort, wo die Achszapfen entfernt wurden, etwa 1,5 Millimeter starke Bohrungen anzubringen, um die Bindung einzustecken – beim Modell haben wir übrigens ein dünnes Stahlband verwendet.

Die hinteren drei Kabeltrommeln sind auf Ladegestellen ohne Zusammenbindung verladen. Wie beim Vorbild sollten auch beim Modell auf die in Wagenlängsrichtung verlaufenden Balken (Querschnitt 3×4 mm) zwischen den einzelnen Trommeln etwa je zwei Querhölzer (1×1 mm) angebracht werden. Damit die Trommeln nicht weiter als drei bis vier Millimeter auseinanderstehen, müssen auch hier die Zapfen der Achsen bei den Preiser-Modellen entfernt werden. Für die Sattelgestelle, Streben usw. haben wir ein mal

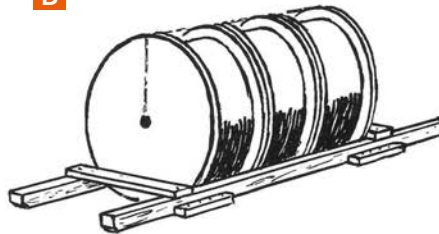


Auf Güterwagen werden nicht mit Brettern geschützte Kabel außerhalb von Arbeitszügen eher selten verladen *MM (2)*

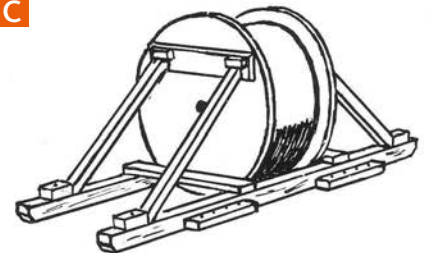
A



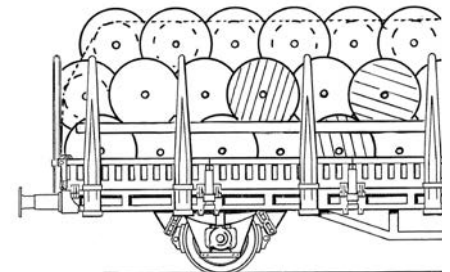
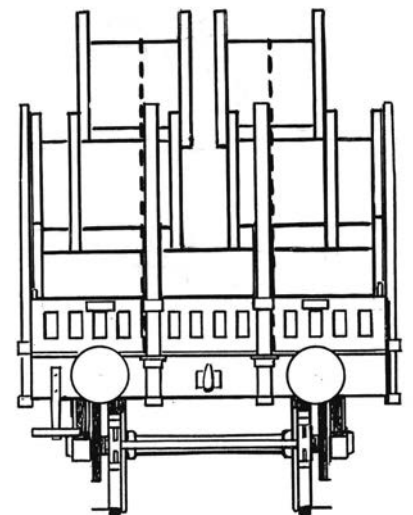
B



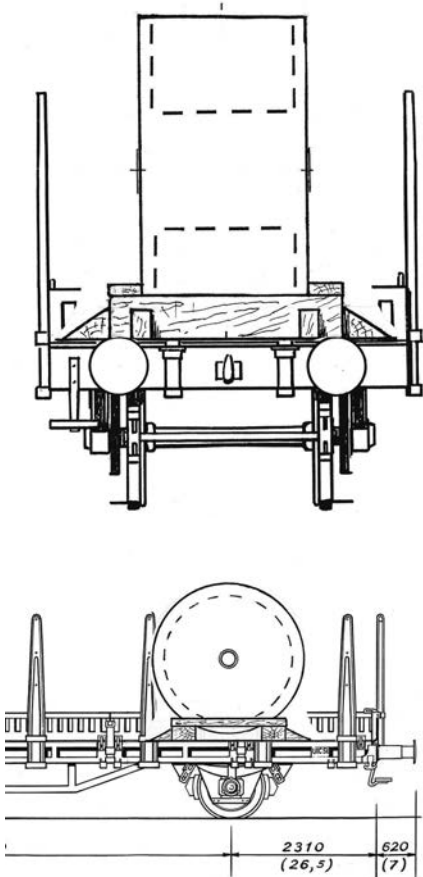
C



Ladeeinheit aus einer Kabeltrommel, die nicht schmaler als die Hälfte des Durchmessers ist (links), sowie mehrere schmale, zusammengebundene Kabeltrommeln (Mitte) auf durch Führungshölzer gesicherten Schlitten. Die schmaler als die Hälfte ihres Durchmessers ausgeführte Kabeltrommel ist zusätzlich durch Streben gegen Umkippen gesichert (rechts)



Wagengruppe mit kleineren Kabeltrommeln auf zwei- und vierachsigen Niederbordwagen. Die im oberen Bereich gesattelt verladenen Trommeln sind durch Holzlatten miteinander verbunden und mit Spanndrähten gesichert. Trommeln ohne Schutzbeplankung können auch verschachtelt verladen werden



Die in Wagenquerrichtung verladenen Kabelrollen sind durch Festlegehölzer, Holzkeile, Verbindungsplatten und Holme gesichert. Wie man die Details mit dünnen Leisten und Profilen umsetzt, ist auf den beiden Skizzen gut zu erkennen *Benno Wiesmüller (7)*

zwei, zwei mal zwei und drei mal vier Millimeter starke Holzleisten verwendet. Die Herstellung der Ladegestelle geht aus den Modell- und Vorbildfotos hervor. Abschließend werden die Kabeltrommeln mit verdünnter Farbe noch etwas lackiert, damit die Bretter nicht alle die gleiche Farbe haben, sondern hier und dort leichte Farbunterschiede zu erkennen sind.

Bei Busch (1688), DUHA (16261/11260) oder Loewe (2324) bekommt man aus Holz hergestellte Kabeltrommeln mit Bretterabdeckung. Kabeltrommeln ohne Bretterabdeckung gibt es z. B. von Busch (1681), Joswood (40480/-1), kibri (9921), Ladegüter Bauer (1321), Modellbahn Union (H0-A50034/-5), Noch (14202) oder Wiking (01831). Die fehlenden Bretter kann man mit etwas Geduld auch aus Pappstreifen oder – wie wir es gemacht haben – mittels Bretterimitationen aus echtem Holz selbst herstellen und um die zusammengesetzte Trommel herum ankleben. Es gibt noch von anderen Herstellern Kabeltrommeln, aber da die meisten beim Vorbild auf Güterwagen

verladenen Kabeltrommeln eine Bretterabdeckung haben, diese aber bei vielen Modellen nicht vorhanden sind, werden diese hier nicht berücksichtigt. Mit

Brettern geschützt ist das Seil auf der Joswood-Kabeltrommel (40474), deren Transport schon einen Tieflader erfordert. *Benno Wiesmüller/MM*



Das Ladegewicht spielt bei den Kabeltrommeln meist keine Rolle, sodass die Fläche zwischen den Bordwänden der Güterwagen ausgenutzt werden kann *Bruno Kaiser*



Verglichen
& gemessen

Am Bahnsteig fällt es nicht auf, dass der hintere VT 238 von Märklin/Trix und der vordere VT 234 von Roco stammt

Attraktiver, vierachsiger Nahverkehrstriebwagen

Regio-Shuttle 1 in HO ■ Nachdem die 2025er-Neukonstruktion von Märklin/Trix ihre ersten Praxiseinsätze erfolgreich absolviert hat, testen wir den formneuen RS 1 gegen das ein Jahr zuvor im identischen bwegt-Design erschienene HO-Modell von Roco

Über viele Jahre hinweg konnten Modellbahner das gut gemachte Bemo-HO-Modell des Regio-Shuttle RS 1 nutzen, das aber schon länger vergriffen ist. Bevor die Göppinger sich aber an die Neukonstruktion eines weiteren Nahverkehrstriebwagens begaben, haben sie den Bedarf für ein entsprechendes Modell gründlich analysiert. Da man sich bei Bemo künftig auf Schmalspurmodelle konzentriert und keine RS 1-Neuaufgabe plant, konnte Märklin/Trix ein eigenes Modell entwickeln, das nun in Konkurrenz zum seit 2010 lieferbaren Roco-Triebwagen steht. Für unseren Test haben wir die identisch lackierten, digitalen und mit Sound ausgestatteten SWEG-Fahrzeuge ausgewählt.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

➔ Märklin – Das aufgeklipste Kunststoffgehäuse lässt sich leicht vom 183 Gramm

wiegenden Fahrgestell abhebeln. Die Fensterscheiben mit den aufgedruckten Rahmen sind passgenau von innen befestigt. Extra eingeklipste Teile sind die Kästen der Klimaanlage

ge auf dem Dach sowie die nachgebildeten Führerstände. Der schwarze Rahmen mit den angeformten Aggregaten an der Unterseite bildet zusammen mit den blauen Sitzen eine Einheit. Auf den Abteilwänden liegt die durchgehende Platine mit dem Decoder sowie den Beleuchtungs-LEDs auf. Zwei weitere Platinen sind an den Fronten eingesteckt.

Die Sitze sind so nachgebildet, dass man an den Beinen der Figuren nur wenig abschneiden muss. Der Antrieb erfolgt über beide Radsätze eines Drehgestells. Die Kardanwelle wird dabei an der Unterseite des Rahmens zum Motor geführt.

➔ Roco – Das ebenfalls aufgeklipste Gehäuse ist

Fakten zu den HO-Modellen

	Märklin 650 634-8 SWEG	Roco 650 630-6 SWEG
Artikelnummer	36966*	7710006**
(erstes) Baujahr	2025	2024 (2010)
Stromsystem	AC-Digital/Sound	DCC/Sound
Digitalschnittstelle	21MTC	PluX22
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/eine	fünfpolig/eine
Getriebe	Kardan/Schnecke/Stirnräder	
Treibradsätze/Haftreifen	2/2	2/2
Eigenmasse	232 g	313 g
Preis (UvP)	249,00 €	399,90 €

* DCC-Version unter Trix-25966, ** AC-Digitalversion unter Roco-772006



Frontansichten mit Blick in den Führerstand

mit den Fensterbändern und Führerstandseinsätzen konstruktiv nahezu identisch gestaltet. Deutlich verwindungssteifer und schwerer ist aber das 264 Gramm wiegende Metallfahrgestell mit den einzeln eingesetzten, blauen Sitzen. Der hellgraue Fußboden wirkt im Fahrgastbereich gut, fällt aber im Bereich der höherstehenden Antriebseinheit unschön auf. Die Platine liegt auf transparenten Abteilmwänden auf und bietet neben dem Decoder und den LEDs auch einen Spannungspufferbaustein. An den Fronten sind ebenfalls zwei Beleuchtungsplatinen befestigt. Die Sitze des Lokführers sind gut zugänglich, sodass die mitgelieferte Figur eingeklebt werden kann. Vom Motor im Fahrgastraum führt eine Kardanwelle durch den Türbereich zum Drehgestell. Über Schnecke und Zahnräder werden dann beide Radsätze angetrieben.

Österreicher haben ebenfalls alle nachprüfbaren Hauptabmessungen eingehalten. Einzig die Länge über Kupplung stimmt nicht ganz mit dem in den Stadler-Unterlagen zu findenden Wert überein.

Langsamfahrverhalten

Alle Fahrwerte wurden mit der Central Station 3 plus von Märklin sowie den Werkeinstellungen der Triebwagen er-

mittelt. Die Geschwindigkeitsmessungen erfolgten mit dem Messgerät von Halling, da aufgrund der fehlenden Normkupplungen kein Messwagen angehängt werden konnte. Die Höchstgeschwindigkeit der Originale liegt bei 120 km/h.

↑ Märklin/Roco – Mit umgerechnet unter einem Stundenkilometer schleichen beide Modelle über den sauberen Gleisparcours. Über F 7

bzw. F 6 lässt sich bei beiden der Rangiergang aktivieren, was die Geschwindigkeit auf umgerechnet 57 bzw. 63 km/h begrenzt. Dank des langen Radstandes werden auch längere Weichenstraßen sicher befahren.

Streckenfahrverhalten

↑ Märklin – Beschleunigung und die Höchstgeschwindigkeit von umgerechneten 123 km/h entsprechen dem flinken Original. Das Fahrgeräusch sowie die Fahrdynamik sind angenehm.

↗ Roco – Der Triebwagen lässt sich im gesamten Geschwindigkeitsbereich bis zur v_{max} von 174 km/h gut steuern. Die Fahreigenschaften sind ausgeglichen. Die Geräuschentwicklung ist gering.

Ausrollverhalten

Das Ausrollverhalten lässt sich gut über die CV-Werte den örtlichen Gegebenheiten anpassen. Wir haben allerdings mit den Werkeinstellungen getestet, was für viele Modellbahner deutlich zu lange Anhaltewege ergibt.

Beim Einfahren in einen stromlosen Signalabschnitt muss man bei beiden Triebwagen noch den Drehzapfenabstand von rund 200 Millimetern hinzurechnen.

↗ Märklin – Exakt 132 Zentimeter braucht der Göppinger VT, um von 123 km/h auf Null zu kommen, wenn man den Fahrregler schnell zurückdreht. Beim Betätigen der Not-Aus-Taste hält er nach 20 Zentimetern an.

↗ Roco – Im Mittel der Testmessungen stand der VT nach der Vollbremsung aus Maximaltempo erst nach 250 Zentimetern. Der Anhalteweg mit 21 bzw. der Ausrollweg in stromlosen Abschnitten mit 42 Zentimetern ist dagegen perfekt eingestellt.

Maßgenauigkeit

↗ Märklin/Roco – Stellt man beide Modelle direkt nebeneinander, wird man bei der Türaufteilung, den Fensterbändern, den Dachaufbauten, den Zierlinien und Gravuren keine Maßunterschiede entdecken. Einzig die Gesamthöhe weicht bei der Göppinger Konstruktion von den umgerechneten Vorbildwerten etwas ab. Die funktionslosen Kupplungen stehen hier außerdem nicht weit genug hervor. Die

RS 1 von Bemo



Kurz nach der Jahrtausendwende brachte Bemo seinen ersten RS 1 in HO heraus. In den Folgejahren erschienen unzählige Farbvarianten und auch antriebslose Dummies des modernen Triebwagens. Neben der hier im Test gezeigten Variante

mit Scharfenberg-Kupplung lieferte Bemo auch Varianten mit Puffern und NEM-Schacht aus. Für die Zukunft haben die Uhinger keine Neuauflagen geplant, sodass sich Interessenten auf dem Gebrauchtmart umschauen müssen. MM

Roco



Märklin

Die Dachdetails haben Märklin (unten) und Roco nahezu identisch umgesetzt, nur die dunkleren Lüftungsgitter fallen beim Göppinger Modell auf MM (4)



Märklin

Die Seitenansichten der SWEG-Triebwagen sind aufwändig und mehrfarbig bedruckt



Roco



Peter Garke

Zugkraft

➔ **Märklin/Roco** – Da die Triebwagen in der Regel solo unterwegs sind und auch keine Stoß- und Zugvorrichtungen für anzuhängende Wagen aufweisen, ist die Zugkraft von unter 0,5 Newton gut, aber eben unerheblich. Beide Modelle befahren auch längere Steigungsabschnitte sicher.

Stromabnahme

➔ **Märklin** – Ab Werk ist die Wechselstromversion mit Schleifer für die Punktkontakte ausgerüstet. Alle vier Radsätze – davon einer mit Haftreifen – verfügen beidseitig im oberen Bereich der Radscheiben über Kontaktbleche.

Die Drehgestelle sind in alle Richtungen gut beweglich gelagert, sodass eine Allradauflage gegen immer gewährleistet ist.

➔ **Roco** – Ein Radsatz ist mit zwei Haftreifen bestückt. Alle acht Räder besitzen innenliegende Kontaktbleche, was für eine sichere Spannungsversorgung genügt.

Da das Antriebsgestell in Längsrichtung und das Laufgestell zusätzlich auch seitlich kippbar gelagert ist, konnten keine Aussetzer festgestellt werden.

Digitaleigenschaften

➔ **Märklin** – Der mit mfx-/DCC-Technologie ausgestattete VT 650 634 bietet

Regio-Shuttle RS1

Die von Stadler entwickelte Baureihe 650 fällt insbesondere durch die trapezförmigen Fensterbänder auf. Die rund 500 ab 1996 gebauten Dieseltriebwagen gelangten zu vielen Privatbahnen im In- und Ausland sowie zur DB AG. Je nach Ausführung besitzen sie 71 bis 101 Sitz- und bis zu 94 Stehplätze. Entgegen den hier vorgestellten Modellen werden im Original alle vier Radsätze von den beiden Dieselmotoren an-

getrieben. Zur Kapazitätserhöhung können mit der neuesten Vielfachsteuerung bis zu sechs Einheiten gekuppelt werden. Die SWEG nutzt verschiedene Bauserien des RS1. Die von Märklin und Roco umgesetzten Modelle aus der Serie der VT 231 bis 250 wurden 2018 von der HzL übernommen, als beide Unternehmen fusionierten. Später wurden sie dann in das baden-württembergische bwegt-Design umlackiert. MM

18 Funktionen und meldet sich als „BR 650 SWEG“ an der Zentrale an. Aktivierbar sind vier Lichteffekte, zwölf unterschiedliche Geräusche und

zwei Betriebsfunktionen, die mit Piktogrammen auf dem Display erscheinen. Unterschiedlich klingen das Signal- (F 3) und Rangierhorn (F 8),

während das An- und Abkupplergeschall aufgrund der funktionslosen Modellkupplungen nicht wirklich benötigt wird. Beim Rangiergang wird gleichzeitig das Rangierlicht eingeschaltet.

➔ **Roco** – Der VT meldet sich nicht selbstständig an der Zentrale an. Unter Adresse 3 wurde der 650 630 in Betrieb genommen. Die Betriebsanleitung nennt von F 0 bis 27 eine Betriebs-, sechs Licht- und 21 Geräuschfunktionen. Akustisch gut aufgespielt sind u. a. die drei unterschiedlichen Horntöne oder das Soundset für stärkeres Anfahren (F 1 + 16). Natürlich ohne entsprechende optische Effekte bleiben das Türschließen und Ausklappen der Spiegel.

Wartungsfreundlichkeit

➔ **Märklin** – Dem sicher im Blister liegenden und von einem Karton umhüllten VT 238 liegt das übliche, in mehreren Sprachen verfasste DIN-A6-Heftchen mit Hinweisen zu den Digitalfunktionen und den Wartungsarbeiten bei. Alle rund 20 bzw. 40 Betriebsstunden sollten die angegebenen Stellen an Motor und Getriebe geschmiert werden. Die zwei Messingzahnäder sind dabei von unten gut zugänglich. Der Haftreifenwechsel ist nach dem Abnehmen der gesteckten Drehgestellblende recht einfach. Die angeschraubte Schürze lässt sich austauschen, damit die beiliegende Kupplungsdeichsel für eine Mehrfachtraktion eingesteckt werden kann.

➔ **Roco** – Der VT 234 wird in einem Karton mit Styroporeinlage ausgeliefert. Einzelne liegen die Ersatzteilliste, das mehrsprachige Lok-Funktionsdatenblatt mit den Hinweisen zum Digitalbetrieb sowie die Bedienungsanleitung bei. Der Hersteller empfiehlt, alle 30 Betriebsstunden neben



Märklin



Roco

Die Fahrgasträume sind ähnlich gestaltet. Beim Roco-Modell fällt aber die graue Abdeckung des Motors deutlicher auf

der Reinigung der Radstromkontakte die ebenfalls offenliegenden Kunststoffzahnäder zu schmieren. Für den Haftreifenwechsel muss der Getriebedeckel abgeschraubt und der Radsatz herausgenommen werden. In der Anleitung wird auf die Möglichkeit der Mehrfachtraktion hingewiesen, allerdings ohne eine Kupplungsmöglichkeit aufzuzeigen.

TECHNISCHE WERTUNG

- ➔ Märklin (1,7)
- ➔ Roco (1,9)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

- ➔ Märklin – Am Kunststoffwagenkasten, der im

Original aus einem Stahlgerippe mit GfK-Sandwich-Verkleidung besteht, sind Türen, Lüftungsgitter, Scheinwerfer, die Aggregate am Fahrzeugboden, Einfüllstützen usw. sauber angraviert. Einzelne angebracht sind z. B. im Dachbereich die Auspuffrohre und an den Fronten die Scheibenwischer.

Die vier seitlichen Rückspiegel sind eingeklappt dargestellt. Die Scharfenberg-Kupplungen sind funktionslos, aber vorbildgerecht nachgebildet. Die Inneneinrichtung ist durch die passgenau eingesetzten Fenster gut ersichtlich. Nur im Bereich des Fahrradabteils wurde der Platz unterhalb der Fenster für die Technik benötigt.

➔ **Roco** – Im Prinzip ist das Modell ähnlich gestaltet, nur im Innenraum nimmt die Technik etwas mehr Platz ein und reicht auch in den sichtbaren Fensterbereich hinein. Die vor dem grauen Block angeordneten Sitze sind außerdem so schmal, dass man hier keine Figuren als optische Trennung einkleben kann. Die seitlichen Lüftungsgitter wirken etwas zierlicher als beim Göppinger Modell. Auch hat man einige wenige Klappen bzw. Deckel wie z. B. die Türnotentriegelung mittels Vierkant angraviert, die das Konkurrenzfahrzeug nur aufgedruckt hat.



Die eingefärbten Führerstände sind von innen in das Kunststoffgehäuse eingesetzt MM (4)

Maßtabelle Dieseltriebwagen RS 1 SWEG

Maße in mm	Vorbild	1:87	Märklin	Roco
Länge über Kupplung	25.500	293,1	288,6	292,1
Wagenkastenlänge	24.460	281,1	281,8	281,2
Wagenkastenbreite	2.900	33,3	33,7	33,5
Dachhöhe über SO	3.700	42,5	44,2	42,8
Drehzapfenabstand	17.100	196,6	196,6	196,6
Drehgestellachsstand	1.800	20,7	20,7	20,7
Treibraddurchmesser	770	8,9	10,0	8,8
Spurkranzhöhe	-	1,2 (NEM)	1,2	1,1



Roco

An beiden VT ist die Kupplungshöhe nicht ganz korrekt, bei Märklin passt sie aber zur Farbtrennkante

Märklin

Fahrgestell und Räder

➔ **Märklin** – Der Unterboden ist vorbildgerecht überwiegend glatt umgesetzt. Die Drehgestelle zeigen nahezu alle Details der Originale, die Radreifen sind profiliert.

➔ **Roco** – Im Anlagenbetrieb wird man zwischen den Märklin- und Roco-Drehgestellen keinen Unterschied feststellen. Unter der Lupe betrachtet wirkt die ein oder andere Materialstärke am Göppinger VT aber etwas filigraner. Die Räder haben eine geringere Spurkranzhöhe.

Farbgebung

Von beiden Herstellern standen zum Test Triebwagenmodelle in der weiß/gelb/grauen SWEG-bwegt-Lackierung zur Verfügung. Unter der Lupe erscheinen insbesondere die seitlichen Oberflächen beider Modelle etwas gerastert, was aber im Betrieb jedoch nicht negativ auffällt.

➔ **Märklin** – Die Zierlinien bzw. dunklen Farbtrennkanten zwischen den weißen bzw. gelben Flächen sind sauber aufgebracht. Im Dachbereich fallen die zwölf dunklen, runden Gitter positiv auf. Der Arbeitsplatz des Triebwagenführers ist in Blau gestaltet. Unterhalb des Sichtfeldes wurde die Zugzielanzeige „RB 43 Rottweil“ nachgebildet.

➔ **Roco** – Die Lackierung ist ebenfalls perfekt, allerdings hat man ein etwas helleres Gelb ausgewählt. Das Führerpult ist in der Grund-

farbgebung grau und im Bereich der Bedienelemente blau umgesetzt.

Beschriftung

➔ **Märklin/Roco** – Beide SWEG-Modelle sind entsprechend der dargestellten Epoche richtig beschriftet. Die Aufdrucke auf VT 238 bzw. 650 634 (Märklin) sowie des 234 bzw. 650 630 (Roco) des Bw Immendingen lassen sich alle samt unter der Lupe gut lesen. Ebenso findet man an mehreren Stellen farbige Piktogramme, bei Roco auch im Dachbereich. Zur wahlweisen Nachrüstung legt Roco die Zugzielanzeigen in Richtung Immendingen, Rottweil und Zollhaus (Blumberg) bei. Während unserer Testeinsätze waren alle Auf-

drucke der laut Anchriftenfeld am 20. Februar 2018 bzw. 14. Dezember 2018 hauptuntersuchten Fahrzeuge griffest.

Beleuchtung

Optisch verfügen beide H0-Modelle über nahezu identisch nachgebildete Beleuchtungen, die sich im Digitalbetrieb entsprechend zu- oder abschalten lassen.

➔ **Märklin** – Das Spitzensignal sowie die roten Schlusssignale sind von der Helligkeit gut eingestellt.

Das Spitzensignal am hinteren Führerstand lässt sich abschalten, was bei Mehrfachtraktion sinnvoll ist. Die Innenbeleuchtung mit vier LEDs erhellt den Fahrgastraum gleichmäßig.

➔ **Roco** – Das Spitzensignal wirkt etwas heller als beim Mitbewerber. Bei Bedarf kann es über F 12/13 an einer Seite deaktiviert werden. Neben der Innenbeleuchtung mit sieben LEDs kann in beiden Führerständen auch das Deckenlicht eingeschaltet werden.

TECHNISCHE WERTUNG

➔ **Märklin (1,8)**

➔ **Roco (1,8)**

FAZIT DES TESTERS

Der Testbetrieb mit beiden Fabriken verlief ohne nennenswerte Probleme. Optisch und technisch sind die Miniaturen des vierachsigen Triebwagens, den beide Hersteller auch als DB AG-Fahrzeuge sowie in weiteren Farbvarianten angeboten haben, auf dem aktuellen Stand.

➔ **Märklin (1,7)** – Das Göppinger Modell bietet absolute Zuverlässigkeit im Anlageneinsatz, die wichtigsten Digitalfunktionen, die Möglichkeit einer Mehrfachtraktion und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.

➔ **Roco (1,9)** – Der ältere VT mit Zimo-Sound ist deutlich aufwendiger konstruiert und damit im Handel teurer als der Göppinger Mitbewerber. Neben den Digitalversionen gibt es aber auch eine preiswertere Analogvariante, die jedoch nur in wenigen Details besser ist. *MM*



Sowohl Roco als auch Märklin haben alle Details an den angetriebenen Drehgestellen umgesetzt *MM (3)*

Fahrwertetabelle

	Märklin 650 634-8 SWEG	Roco 650 630-6 SWEG
Langsamfahrtverhalten		
v_{\min} digital	< 1 km/h bei FS 1	< 1 km/h bei FS 1
Streckenfahrtverhalten		
v_{Vorbild} digital	120 km/h bei FS 27	120 km/h bei FS 25
v_{\max} digital	123 km/h bei FS 28	174 km/h bei FS 28
v_{\max} Rangiergang	57 km/h bei FS 14	63 km/h bei FS 14
Ausrollweg aus v_{\max}	1.300 mm	2.500 mm
Nothalt aus v_{\max}	200 mm	210 mm
Zugkraft Ebene bei v_{\max} digital	0,4 N	0,5 N

Buch & Film

Magie auf Schienen

Eisenbahnmodelle erzählen ihre Geschichte

Johanna Rustler/Thomas Winkler – 172 S., 134 Farb-Abb. – 28,80 € – Technisches Museum, Wien/Österreich – ISBN 978-3-903242-14-2



Zum 200. Geburtstag der Eisenbahn arrangierte das TMW eine Sonderausstellung, bei der viele Exponate aus dem Fundus zugänglich gemacht wurden. Das sind vor allem Modelle in riesigem Maßstab, die vor dem Umbau des Museums zwischen 1992 und 1999 eine Halle füllten und dann eingelagert waren. Einige davon erleben im Zuge der aktuellen Sonderausstellung ein Revival und sind die Stars dieses Prachtbandes. Die meisten der Pretiosen sind im Maßstab 1:5, mehrheitlich in 1:10 gehalten und wurden aus Stahl, Messing oder anderen Materialien hergestellt. Einige Fahrzeuge entsprechen den Maßstäben 1:22,5 oder 1:32, aber auch 1:75-Kartonmodelle sind darunter. Jedem Modell ist ein ganzseitiges Foto gewidmet, gefolgt von der Entstehungsgeschichte und einer Tabelle, die Erbauer, Entstehungszeit, Abmessungen, Spurweite und Maßstab aufführt. Obendrein gibt es Kurzinfos zum jeweiligen Vorbild. Danach folgen fantastische Detailaufnahmen wie Kesselarmaturen oder Innenausstattungen von Reisezugwagen. Wer keine Gelegenheit hat, die Sonderschau in Wien zu besuchen, findet mit diesem attraktiven Buch einen adäquaten Ersatz. WB

Die Baureihe 420

Der S-Bahn-Klassiker der DB

Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – CFT Video, Berlin/EK Medien, Munzinger Straße 5a, 79111 Freiburg



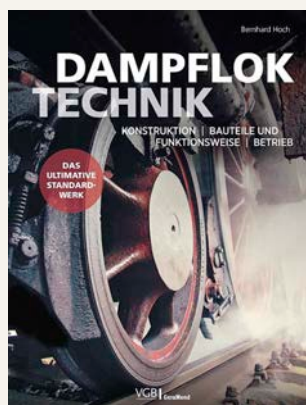
Die 1972 zu den Olympischen Sommerspielen in München eingeführte Baureihe 420 bewährte sich im ersten DB-S-Bahn-16,7-Hertz-Wechselstromnetz. Die S-Bahnen in Frankfurt (Main), Köln, Stuttgart und Rhein/Ruhr kamen später hinzu. Zwischen 1969 und 1997 wurden 480 Einheiten gebaut und bildeten über drei Jahrzehnte hinweg ein zuverlässiges Rückgrat des S-Bahnbetriebs. Der EK-Verlag hat mit dieser DVD versucht, die Fahrzeuggeschichte bildlich aufzuarbeiten. Aus meiner Sicht – ich hatte in Stuttgart ab September 1977 beruflich mit dem 420er zu tun – wurde jedoch zu viel Wert auf die letzten Betriebseinsätze dieser Fahrzeugbauart gelegt. Die Abschiedsfahrt des 420 001, der heute ungeschützt vor Wettereinflüssen und „Künstlern“ im Hof des Nürnberger Museums sein Dasein fristet, wird genauso überbewertet wie ein Aufenthalt in der Frankfurter Fahrzeugwaschanlage. Beim knapp bemessenen Speicherplatz einer DVD wären beispielsweise im Bild gezeigte Erläuterungen zur Technik angebracht gewesen. Viele Filmsequenzen aus den 1970er- bis 1990er-Jahren wurden vom falschen Standpunkt aus zur falschen Zeit gemacht

und zeigen Schatten und dunkle Fahrwerke. Und oft fehlen Hinweise zur Örtlichkeit oder diese sind falsch benannt. MS

Dampflok-Technik

Konstruktion/Bauteile und Funktionsweise/Betrieb

Bernhard Hoch, 192 S., 232 Farb-/91 Schwarzweiß-Abb. – 44,99 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-146-6



Mit Superlativen habe ich so meine Probleme – und wenn auf einem Buch „Das ultimative Standardwerk“ steht, bin ich erst einmal skeptisch. Speziell bei diesem Thema habe ich jedenfalls eine andere Meinung, da die vier Hefte „Dampflok – Technik und Funktion“ des Autorengepans Weisbrod/Barkhoff aus dem Merker Verlag von Ende der 1980er-Jahre das Nonplusultra darstellen und 2016 noch einmal unter VGB-Regie zu einem Buch gebunden aufgelegt wurden. Doch das ist Schnee von gestern, und wer heute etwas zur Funktionsweise einer Dampflok sucht, sollte nun zugreifen. In vier Kapiteln wird hier üppig illustriert Vieles geboten, um tiefer in die Materie vordringen zu können. Dabei beschränkt sich die Bebilderung nicht nur auf deutsche Dampfloktypen, sondern zeigt sich recht international, was der Abwechslung beim Blättern und Schmökern durchaus gut tut. PW

Die Baureihe 01 als 00/H0-Modell

Eine kleine Geschichte über eine große Lokomotive

Gerald Wohlfahrt/Michael Landmann – 95 S., 137 Farb-/45 Schwarzweiß-Abb. – 24,95 € – AK Alte Eisenbahnen/IG Bahnhof Gispersleben, Rossgasse 3, 99091 Erfurt; Bezug: ak-alte-eisenbahnen@web.de



Der rührige Freundeskreis aus Thüringen hat mit diesem quadratischen Buch einen Spagat gewagt, um Eisen- und Modellbahnfreunde gleichermaßen anzusprechen. Deshalb sind die ersten 15 Seiten dem Vorbild gewidmet, wobei es nur um die 01 als Einheits- und Rekolok der Reichsbahn geht und die DB-Maschinen unerwähnt bleiben. Die Modellbetrachtung ist rein historischer Natur, startet mit Bodenläufern und Spielzeugloks der großen Spuren, setzt sich mit den 00-Versionen von Trix und Märklin fort und landet schließlich bei Fleischmanns H0-Modellen. Als Zusatzthema wird ein in den 1930er-Jahren im Maßstab 1:15 gebautes Ausstellungsmodell der 01 082 porträtiert. Und in der Mitte des Buches überrascht ein Exkurs zu den Modellbahn-Erzeugnissen der 00-Marke Hornby-Dublo mit einer Reihe britischer 2'CI'-Maschinen in prächtigen Formen und Farben. Diese Mischung wirkt recht ungewöhnlich. Wen das nicht stört, erhält hier jedenfalls Modellbahn-Geschichtsunterricht vom Feinsten. PW

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

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

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-keppler.de

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

Suche Modellbahn-Sammlung in Spur N und Z, gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör. Freundliche, faire und seriöse Abwicklung, Abholung und Barzahlung selbstverständlich. Kontaktieren Sie mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de G

www.Modellbau-Gloeckner.de

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

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

**Mit Millimeter-Anzeigen
im eisenbahn magazin
erfolgreich werben!**

modellbahnen & modellautos *Turberg*
 49 Jahre
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
MODELLBAHN-Spezialist
 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

Richtig beraten von Anfang an!

ANKAUF
 Sammlungen Einzelstücke Raritäten
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

Verkäufe HO

Straßenbahn Hannover HO
www.bus-und-bahn-und-mehr.de

Suche und verkaufe: **US – Messinglokomotiven** 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
 de info@modellbahn-apitz.de

www.ho-module.eu
Lasercutbausätze

1 x Lenz 23110, Li101f, EUR 30; 8 x Lenz 11210, LB 101V2, EUR 12; 3 x Littfinsky GBM-8-B für RS Bus, EUR 15. Alles intakt, gebraucht. znajewski@netcologne.de

www.kisten-klaus.de

Märklin Sondermodelle Ho.
 Information.miehlingm@aol.com

www.lokraritaetenstuebchen.eu

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

www.modellbahn-kepler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,80 EUR bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

www.ho-module.eu

FREMO Module und Gleisanlagen

Verkaufe günstig, da gebraucht: Märklin BR 01 (Nr. 39010), Märklin BR 39 (39390); Märklin BR 95.0 (Nr. 39097): jeweils 200,- EUR; Fleischmann BR 43 (Nr. 414372, DDC-AC-Sound): 250,- EUR; Diesellok BR 290 (Nr. 37901): 150,- EUR. Rainer Schmid, Mühlwies 12, 88267 Vogt; RB.Schmid@t-online.de

Biete Sondermodell Ho VT 72 900 mit DCC-Sound und sehr detailliert; Infos unter vt72@mail.de

Nächster Anzeigenschluss: 29. April 2026

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 0176 22892801

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

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

www.gassner-beschriftungen.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstادت; 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 /

Fachhändler und Fachwerkstätten

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

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

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 523 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²



- Seit 1978 -

Märkische Str. 227
44141 Dortmund

Telefon 0231/ 41 29 20

info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

www.modellbahn-kramm.com

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, ✉ info@modellbahn-kramm.com

Kleine Bahn-Börse

Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G
www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei

Mit Millimeter-Anzeigen
im eisenbahn magazin
erfolgreich werben!

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

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

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spur-weiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen,

bin Selbstaholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de - Danke.

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFTE Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im

benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de 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 Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: alblue@t-online.de.

Ihre Ho-Modellbahn-Samm-lung/-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

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

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
 Tel.: 023 31/40 44 53 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



ESSEN	STUTTGART
Limbecker Platz 11 0201.74.75.85.44	Löffelstr. 22 07 11.75.86.43.39
Modellbahn West Modelleisenbahnen	märklin Store VERSAND + REPARATUR www.modellbahn-west.de

Auftragsätzen nach Zeichnung, Material: Messing, Neusilber, Bronze, Edelstahl ab 0,1mm. Stückzahl ab 1 Blech 200 x 300mm. Viele fertige Ätzteile von 1:20 bis 1:700, Ms-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

WWW.MODELLBAHNMODULE.DE
 +49 (3562) 693490



MODELLBAHN MODULE



WERST
 MODELL BAHN UND BAU



WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de

RITTER
 RESTAURATIONEN
 REPLIKA
 ERSATZTEILDienst



- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935–1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
 Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

Kleine Bahn-Börse

kontaktieren mich: Edgar Schwan,
 Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724,
 E-mail: ahoiw@web.de, Danke! G

Verkäufe Große Spuren

Umständehalber zu verkaufen: Spur o Lenz Loks, Waggons und Zubehör. Bitte Liste anfordern. eisenbahnexklusiv@gmail.com

www.modellbahn-kepler.de

Professionell gebaute oe-Segmentanlage zu verkaufen, 9 Segmente. Aufbaufläche entweder in U-Form 4,40 (5,65) x 2,0 m oder im Winkel 4,40 x 5,50 m. Mit Hintergrundkulisse, Anlagenthema Mittelgebirgsvorland um 1970. Digital mit Roco MultiMaus; Weichendecoder; motorische Weichenantriebe; sehr viel Kleinserienmaterial (z.B. Segmentdrehzscheibe) verbaut, Gebäude teilweise mit Inneneinrichtung; viele Unikate. Materialpreis ca. 11.500 EUR, Preis Verhandlungssa-

che! Weitere Infos per Mail skodafreak@web.de oder 0716/53250691

Umständehalber zu verkaufen: Spur o Fleischmann von 1950. Zweigleisige Schauanlage möglich ca. 2,00m breit x ca. 5,00m lang. Bitte Listen anfordern. eisenbahnexklusiv@gmail.com

Liebmann / Stadtilm Spur o, 3 Loks, 41 Wagen, Schienen, Weichen, Zubehör bei Interesse Liste anfordern unter hussa31@gmx.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

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

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

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur Sammler / 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.

Kleine Bahn-Börse

Mit Millimeter-Anzeigen im Eisenbahnmagazin erfolgreich werben!

Verkäufe

Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahnuecher-online.de

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

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

www.modelleisenbahn.com

Eisenbahn-Magazin Sammelordner, leer, günstig zu verkaufen. Tel. 07361-72383 (abends).

www.bahnundbuch.de

Gesuche

Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies und Das

Biete Glasvitrinen aus Holz mit Sperrholz Rückwand und Zwischenboden für Modelleisenbahnen & Autos: Länge 1,35-1,5 m, Höhe 50 oder 90 cm, wahlweise mit 5 oder 8 Ebenen (je 9 cm hoch). Ideal zur Präsentation & Staubschutz von Sammlermodellen. Preis VB. Tel. 01778618830

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

Gesuche Dies und Das

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

www.d-i-e-t-z.de

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBÄHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikchilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsaufösungen und –Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über Ho bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Verschiedenes

www.modellbahnservice-dr.de

www.modell-hobby-spiel.de – News / Modellbahnsofa –

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V., Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de

Modellbahn-Verwaltung

www.mg-

modelleisenbahnbau.de

Urlaub

Reisen und Touristik

Freudenstadt / Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Appartement in Großheirath: Liebevoll eingerichtet im OG in einem 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 Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, 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. Stadthalle, Goldbacherstr. Jeweils von 10 bis 14:30 Uhr Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526 E-Mail: jensberndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

modellbahnboerse-berlin.de jeweils von 10 bis 14 Uhr Herzog 0173 636 0000; 02.05. Samstag Dresden, JohannStadthalle, 03.05. Sonntag, Berlin FreizeitforumMarzahn

ModellEisenBahn Börse Oberasbach am 17.05.26 von 10:00 bis 14:00 Uhr, 90522 Oberasbach, Jahnstraße 16, Tel.: 0911/80194967

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

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

Termine

Bis 12. Juli, Freilassing: Eisenbahn-Postkarten-Ausstellung. Info: www.lokwelt.freilassing.de

Ab 1. Mai, Krefeld: Der „Schluff“ fährt jeden Sonntag. Info: www.schluff-krefeld.de

1. Mai, Wiesloch: Saison-eröffnung. Info: www.feldbahnmuseum-wiesloch.de

1. Mai, Nördlingen: Mit 01 066 nach Lindau. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

1. Mai, Kassel: Dampfzugfahrten nach Naumburg. Info: www.hessencourrier.de

1./2./14./24./25. Mai, Schönheide: Fahrten auf der Museumsbahn. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

1.–3./14./16./17./23.–25. Mai, Galenbeck: Fahrbetrieb auf der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn. Info: www.mpsb-online.de

1.–3./23.–25. Mai, Oschatz: Frühlingsfahrttage. Info: www.doellnitzbahn.de

1./3./14./24./25. Mai, Neresheim: Betriebstage der Härtsfeld-Museumsbahn. Info: www.hmb-ev.de

1./3./14./17./24./25. Mai, Essen: Dampf- bzw. Dieselfahrttage. Info: www.hespertalbahn.de

1./3./24./25. Mai, Mühlenstroh: Fahrttage der Dampf-Kleinbahn. Info: www.dkbm.de

1./9./23.–25. Mai, Chemnitz: Aktionen im Museum. Info: www.schauplatz-eisenbahn.de

1./10. Mai, Viechtach: Fahrttage. Info: www.wanderbahn.de

1./10. Mai, Korntal: Betriebstage des „Feurigen Elias“. Info: www.ges-ev.de

1./10./24. Mai, Neustadt (Weinstraße): Museumsfahrten nach Elmstein. Info: www.kuckucksbaehnel.de

1./14. Mai, Amstetten: Museumsfahrten. Info: www.uef-alb-baehnl.de
www.lokalbahn-lag.de

1./14. Mai, Leeste: Museumsfahrten auf der Kleinbahn. Info: www.pingelheini.de

1./14. Mai, Haselünne: Dampfarten. Info: www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

1./14./24. Mai, Syke: Fahrtage des „Kaffkiekers“. Info: www.vgh-hoya.de

1./14./24. Mai, Harpstedt: Museumsfahrten. Info: www.jan-harpstedt.de

1./14./24./25. Mai, Norden: Fahrbetrieb der Küstenbahn. Info: www.mkoev.de

1./14./25. Mai, Ottweiler (Saar): Museumsverkehr. Info: www.ostertalbahn.de

1./25. Mai, Solms: Fahrtage im Feld- und Grubenbahnmuseum. Info: www.feldbahn-fortuna.de

1./31. Mai, Karlsruhe: Fahrten auf der Albtalbahn. Info: www.dampfnostalgie-karlsruhe.de

2. Mai, Wismar: Tag der offenen Tür mit Programm im Lokschuppen. Info: www.lokschuppen-wismar.de

2./3. Mai, Radebeul Ost: Ausflugsdampf mit IV K 176. Info: www.traditionsbahn-radebeul.de

2./3. Mai, Jülich: Modellbahnen im Kulturbahnhof. Info: www.eakj.de

2./3./24./25. Mai, Brohl: Dampf-Betriebstage. Info: www.vulkan-express.de

3. Mai, Rommerskirchen-Oekoven: Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum. Info: www.gillbachbahn.de

3. Mai, Frankfurt (Main): Fahrtage im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-ffm.de

3. Mai, Karlsruhe: Fahrten auf der Murgtalbahn. Info: www.dampfnostalgie-karlsruhe.de

3. Mai, Hamm: Pendelfahrten zum RWE-Kraftwerk Schmehausen. Info: www.museumseisenbahn-hamm.de

3. Mai, Osnabrück: Offener Zechenbahnhof Piesberg. Info: www.osnabruecker-dampflokreunde.de

3./10. Mai, Berlin: Mit 52 8079 durch Brandenburg. Info: www.berlin-macht-dampf.com

3./10./24. Mai, Mellrichstadt: Fahrten des Rhönzügle. Info: www.freilandmuseum-fladungen.de

3./17. Mai, Hüinghausen: Fahrtage. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de

3./17. Mai, Bochum: Fahrtage der Ruhrthalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

3./17./31. Mai, Strasshof/Österreich: Dampfstage im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

3./17./31. Mai, Bleckede: Triebwagenfahrten. Info: www.heide-express.de

9. Mai, Weimar: Thüringenrundfahrt mit 41 1144. Info: www.eisenbahnmuseum-weimar.de

9. Mai, Frankfurt (M.): Mit 52 4867 zum Schloss Henkell. Info: www.historische-eisenbahn-frankfurt.de

9. Mai, Dresden: Mit 23 1097 zum Dampfloktreffen nach Lužná u Rakovníka. Info: www.fluegelradtouristik.info

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 10:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

9. Mai, Hannover: Rundfahrten mit 78 468. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

9. Mai, Dörzbach: Dieselfahrttag. Info: www.jagsttalbahn.de

10. Mai, Minden: Fahrten mit T 9³ „Kattowitz 7348“. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

10. Mai, Extertal: Familienfahrttag. Info: www.landeseisenbahn-lippe.de

10. Mai, Schöllkrippen: Modellbahnausstellung. Info: www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

10. Mai, Frankfurt (Main): „Teddybären-Tag“ auf der Hafentbahn. Info: www.historische-eisenbahn-frankfurt.de

10. Mai, Bielefeld: Mit V 65 zur „Modellbundesbahn“. Info: www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

10./24./25. Mai, Ramsen: Dampfbetrieb. Info: www.stumpfwaldbahn.de

10./24./25. Mai, Neustadt (Weinstr.): Dampfzugfahrten zum Bw Darmstadt-Kranichstein. Info: www.eisenbahnmuseum-neustadt.de

13.–17. Mai, Schwerin: BDEF-Verbandstag mit Rahmenprogramm. Info: www.bdef.de



Ein BDEF-Programm-punkt führt nach Klütz MM

Bahnaktionen an Christi Himmelfahrt (14. Mai) in:

Augsburg (www.blv-online.eu), Bielefeld (www.eisenbahntradition.de), Braunschweig (www.eisenbahnerlebnis.de), Chemnitz (www.sem-chemnitz.de), Leipzig (www.dampfbahnmuseum.de), Luckau (www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de), Mannheim (www.historische-eisenbahn-ma.de), Rahden (www.museumsbahn-rahden.de), Rottweil (www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de/www.dbkev.de) und Wittlage (www.museums-eisenbahn-minden.de),

14./16./17. Mai, Darmstadt: Bahnwelttage im Eisenbahnmuseum. Info: www.bahnwelt.de

14.–17. Mai, Schwarzenberg: Eisenbahntage mit Lokparade und Modellbahn. Info: www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

14.–17. Mai, Nördlingen: Eisenbahnfest im Bayerischen Eisenbahnmuseum, Dampfzüge nach Harburg, Zubringerfahrt von München. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

14.–17./23.–25. Mai, Mesendorf: Dampftrieb. Info: www.pollo.de

14./25. Mai, Verden: Kleinbahnexpress. Info: www.kleinbahnexpress.de

15.–17. Mai, Riedlhütte: Tage der offenen Tür. Info: www.feldbahn-riedlhuette.de

16. Mai, Stassfurt: Mit Nohab zu den Schwarzenberger Eisenbahntagen. Info: www.lokschuppen-stassfurt.de

16. Mai, Basdorf: Mit 03 2155 nach Waren. Info: www.berliner-eisenbahnfreunde.de

16. Mai, Augsburg: Mit 70 083 zum Dampflokfest in Nördlingen. Info: www.blv-online.eu

16. Mai, Treysa: Mit 35 1097 zum Bw Darmstadt-Kranichstein. Info: www.eftreysa.de

16. Mai, Mönchengladbach: Mit 23 023 nach Bochum-Dahlhausen. Info: www.eng-ev.de

16./17. Mai, Radebeul: Dampfpendelfahrten. Info: www.traditionsbahn-radebeul.de

16./17. Mai, Bochum: Gartentreff im Museum. Info: www.lgb-niederrhein.de

23. Mai, Leipzig: Dampfzugrundfahrten. Info: www.dampfbahnmuseum.de

23/24. Mai, Berlin: Fahrten mit 03 2155. Info: www.berlin-macht-dampf.com

23./24. Mai, Bergedorf: Museumsfahrten und Modellbahnausstellung. Info: www.geesthachtereisenbahn.de www.mef-hamburg-walddoerfer.de

24. Mai, Schlanstedt: Fahrtag. Info: www.feldbahn-schlanstedt.de

24. Mai, Luckau: Fahrt zur Pressnitztal- bzw. Fichtelbergbahn. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

24./25. Mai, Deinste: Fahrtage im Feld- und Kleinbahnmuseum. Info: www.kleinbahn-deinste.de

24./25. Mai, Schönberger Strand: Museumsbahnfahrtage. Info: www.vvm-museumsbahn.de

24./25. Mai, Wesel: Stadt-Express. Info: www.hsw-wesel.de

24./25. Mai, München: Isarbrücken-Fahrten mit 70 083 und E 69 05. Info: www.blv-online.eu

25. Mai, Lengerich-Hohne: Pendelfahrten mit 78 468. Info: www.eisenbahn-tradition.de

25. Mai, Neustadt (Weinstr.): Dampfzug nach Bingen. Info: www.eisenbahnmuseum-neustadt.de

Bahnreisen

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 Rheinfluss und Zürichsee.

03. - 12.06.

Große Dampfzugrundreise in den österreichischen Alpen

Im Dampfsonderzug von Wiesbaden/Frankfurt zum Bodensee und nach Tirol.

04. – 08.06.

Elsass – Dampfzüge und guter Wein

Eisenbahnerlebnisse, französisches Eisenbahnmuseum und kulinarische Leckereien.

Infos und Buchung: Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2, 79856 Hinterzarten. Tel. 07652/917581, E-Mail: info@bahnreisen-sutter.de Internet: www.bahnen.info

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, Rangsdorf und Berlin nach Heringsdorf

Sonnabend, 02.05.2026

Zur 30. Dampflokparade in Wolsztyn (PL)

Mit BR 143 und ab Cottbus mit 35 1097

Zustiege: Dresden, Elsterwerda, Ruhland, Senftenberg, Cottbus, Guben

10.-14.07.2026 – Mehrtages-fahrt mit BR 232 und ČD-Lok

Im Programm: Bratislava, Budapest und Wien
Zustiege: Potsdam, Berlin, Baruth, Finsterwalde, Cottbus, Ruhland

Fahrkarten unter www.ldcev.de oder www.lausitzerdampflokclub.reservix.de bzw. Tel. 0355-3817645 (Mo–Fr von 9–12 Uhr).

In der Anzeigenrubrik **Bahnreisen und Termine** werden Veranstaltungsfahrten von Eisenbahnclubs, Vereinen und Reiseveranstaltern veröffentlicht. Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr. Wir empfehlen, sich vor Buchung beim Veranstalter rückzuversichern.

Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)

Kontakt:

Bettina Wilgermein,
Tel. 089/130699-523, Fax -529, E-Mail:
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Leserbriefe

Triebzüge als Ladegut, em 1/26

Skandinavische Typen

Zum oberen Bild auf Seite 90 sei gesagt: „Gumminasen“ sind keine Baureihe, sondern ein Sammelbegriff. Das Foto des in Hennigsdorf gebauten elektrischen Triebzuges zeigt den ET der DSB bzw. die SJ-Reihe X31K/X32K für den Gemeinschaftsregionalverkehr Helsingør/Kopenhagen – Malmö – Göteborg/Karlskrona/Kalmar. Andere „Gumminasen“ sind die in Dänemark gebauten dreiteiligen Dieseltriebzüge MF der DSB, die noch bis Hamburg fahren, die Zweiteiler MF für Lokaltog sowie die Dreiteiler Y2/Kustpilen in Schweden bzw. vormals Israel. Auch die in Dänemark gebauten elektrischen Vierteiler ER für Regional- und Fernverkehrseinsätze, die inzwischen rot foliert unterwegs sind, gehören dazu. Die „Gumminasen“ MF und ER der DSB gibt es aktuell als H0-Modelle von McK/Dekas. *Philip Maschke, Kopenhagen/Dänemark*

Bahnhof Wega, em 2/26

Verblasste Wandparole

Bei der Lektüre des sehr informativen und erfrischend lebendig geschriebenen Artikels über den Bahnhof Wega fiel mir spontan ein von mir Mitte der 1980er-Jahre aufgenommenes Foto ein, welches das Empfangsgebäude von der rückwärtigen Seite zeigt.

Eigentlicher Anlass für mein Bild war die seinerzeit nach vier Jahrzehnten noch immer zu entziffernde Parole am Giebel: „Räder müssen rollen für den Sieg, unnötiges Reisen verlängert den Krieg“. Auf einer der Abbildungen im Beitrag ist das auf Seite 58 schwach und beschnitten, aber recht gut erkennbar. *Michael Dahlke, Zell am Harmersbach*

Dieseltriebzüge Europas, em 2/26

Falsche Bahnhofsangabe

Das mittlere Foto auf der Seite 13 ist mit einer falschen Ortsbeschreibung erläutert. Diese Aufnahme entstand im Bahnhof Basel SBB am Gleis 2, das seit nunmehr 50 Jahren überdeckt ist. Das mächtige Gebäude im Hintergrund mit der hohen Rundkuppel war die Schweizer Post und wurde 1975 abgerissen. Die Überführung auf der rechten Seite nennt sich Peter-Merian-Brücke und steht heute noch. *Johann-Ulrich Wyss, Lausen/Schweiz*

Ergänzungen im Norden

Zu diesem Artikel möchte ich gern einige Ergänzungen zum Bereich Schleswig-Holstein/Dänemark beitragen: Im ersten Foto auf Seite 12 sieht man einen Schnelltriebwagen nach Berlin im Altonaer Hauptbahnhof. Das Zuglaufschild lautet „Altona – Hamburg – Berlin“. Bis 1937 war Altona mit rund 250.000 Einwohnern die größte Stadt in der preußischen Provinz Schleswig-Holstein und kam erst dann zu Hamburg. In den ersten Jahren war der Laufweg der Schnelltriebwagen also Altona – Berlin und verband eine preußische Provinz mit der Hauptstadt. Wenn man trotzdem

vom „Fliegenden Hamburger“ sprach, dann sicher deshalb, weil Hamburg bedeutender als Altona war, das sich lediglich als betrieblich günstigere Ausgangsstation anbot.

Ferntriebzüge liefen seit den 1930er-Jahren auch über die deutsch-dänische Landesgrenze. Dänische MP- und später MO-Triebwagen fuhren ab 1936 den „Nordpfeil“ Frederikshavn – Padborg – Flensburg – Altona/Hamburg. Erst in den 1960er-Jahren wurde dieser Zug speziell in der Sommersaison zu lang für die beiden MO-Triebwagen an der Spitze, und so kamen in Dänemark die bekannten NOHAB-Loks (MY) und in Deutschland zunächst die Baureihe 01 zum Einsatz. Auch zwischen Tønder und Niebüll fuhren zeitweise MO-geführte Züge. Ein Zuglauf war ab 1956 Esbjerg – Hamburg. MO 1835 und 1881 waren seit den 1980er-Jahren im Besitz der Angelner Dampfbahn und kamen im Sonderzugeinsatz etwa nach Westerland (Sylt).

Auch sei auf die amerikanischen USTC-Schnelltriebwagen „Köln“ verwiesen, die ab 1948 um einen Wagen verlängert als Vierteiler aus Berlin kommend über Padborg freitags Kopenhagen erreichten und sonntagnachmittags zu-

rückführen. Sie sollten US-Offizieren ein erholsames Wochenende ermöglichen. Später wurden vom USTC weitere dänische Ziele angefahren, auch mit dem VT 08. Die für die „Vogelfluglinie“ im Beitrag erwähnten DSB-„Gumminasen“ IC3 und Diesel-ICE 605 fuhren lange Zeit auch über die Grenze Padborg/Flensburg zwischen Dänemark und Hamburg. Die „Gumminasen“ fahren heute alle zwei Stunden zwischen Fredericia und Flensburg. Ein Zugpaar IC3 kommt dabei sogar bis Hamburg. *Malte Bischoff, Schleswig*

VT 07 501 in TEE-Diensten

Nicht nur die Triebzüge der DB-Baureihe VT 08 waren wegen der verspäteten Lieferung der TEE-Garnituren VT 11⁵ ersatzweise im TEE-Verkehr eingesetzt, sondern nachweislich auch der VT 07 501, denn es gibt im Bildarchiv der Eisenbahnstiftung ein Foto davon mit einem kleinen TEE-Schild an der Fahrzeugfront. *Gerd-Dieter Pleus, Heidenheim*

Zwang zu Kurzzügen

Am Beitragsanfang stellt der Autor fest, dass erst in den 1960er-Jahren mehrteilige Dieseltriebzüge durch die Modellbahnhersteller angeboten wurden und nicht schon früher. Das ist wohl auch verständlich, denn nach dem Krieg hatten die Menschen andere Probleme zu lösen wie Wohnungsbeschaffung, Anstellung und Einkommenssicherung. Dass dann die zweier- oder dreiteiligen Typen mehr Chancen hatten, versteht sich, denn große Anlagen mit langen Bahnsteiggleisen konnte sich kaum jemand leisten. Diese Problematik setzt sich bis in die heutigen Tage fort: Ein dicker Geldbeutel ist vonnöten, wenn man sich die



Bahnhof Wega in den 1980er-Jahren, als die Kriegsparole noch schwach am Giebel zu entziffern war *Michael Dahlke*

Ihr direkter Draht zur Redaktion

Haben Sie Fragen an die Redakteure von *eisenbahn magazin*, Wünsche, Anregungen, Kritik oder Lob? Oder haben Sie eine Beitragsidee oder möchten einen Artikel anbieten? 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, 12. Mai, und Dienstag, 26. Mai 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

aktuell lieferbaren H0-Triebzüge in voller Länge kaufen möchte. Auf Heimanlagen sind diese aber kaum einsetzbar. Und einen Torso eines vorbildgerecht langen Triebzuges aus nur vier statt zehn Wagenteilen will doch kein Modellbahner anschaffen.

Hans Facchin, Basel/Schweiz

H0-Test Baureihe 19⁰, em 2/26

Hoher Anschaffungspreis

Das Februar-*em* war wie immer sehr interessant, vielfältig und mit 120 Seiten sehr umfangreich. Auch der übliche Modellvergleich, diesmal die Baureihe 19⁰ in H0 von Gützold und Märklin, ist in den Detailbeurteilungen aufschlussreich und umfassend. Allein das Fazit des Testers, dass sich der hohe Verkaufspreis des Märklin-Modells in Fachhandel einpegeln wird, ist mutig. Immerhin kostet die Lok fast doppelt so viel wie das frühere Gützold-Modell gekostet hat, was durch den eingebauten Sounddecoder und kleinere technische Fortschritte wohl kaum begründbar ist.

Gerd Schütz, Wien/Österreich

Gützold weitaus besser

Bei Ihrem Vergleichstest der Baureihe 19⁰ sehe ich einige Dinge in der optischen Bewertung anders: Allein das Lokfront-Riffblech ist bei Gützold um Welten besser. Vor allem stört mich, dass bei Gützold besser umgesetzte Dinge kritisiert wurden, bloß weil sie beim Fahren auf Uraltgleisen Probleme bereiten. Gützold gebührt obendrein ein Lob, dass der Antrieb gut versteckt ist. *Mathias Floß, Glauchau*

Fragwürdige Vorbildwahl

Beim Blick auf das erste Foto des neuen Märklin-/Trix-Lok-

modells war mein Gedanke: Schon wieder eine Lok mit untypischem Schornstein. Ich denke hier nur an Märklins SNCF-241 A 65 in H0, während es beim 1-Modell korrigiert wurde. Von der von Märklin/Trix gewählten 19 016 mit ihrem G 12-Schornstein gibt es nur ein unscharfes Bild von 1953, das im EK-Buch zu diesem Loktyp auf Seite 182 zu finden ist. Vielleicht schiebt Märklin ja später noch die Epoche-III-Maschine 19 001 oder 015 in H0 mit dem glatten Blechschornstein nach? *Michael Galle, Berlin*

Re 4/4 der BLS, em 3/26

Die kleine Schokobraune

Auch wenn der Begriff „Riese“ einmal auf der BLS-Internetseite auftaucht, haben sich spätestens mit Erscheinen der modernen, großen, bunten Elloks Übernamen wie „Bru(u)neli“ bzw. auch „Schokobohne“ oder „Brownie“ verbreitet. Sie war ja die letzte regulär im Dienst stehende Lokreihe in der traditionellen BLS-Farbgebung und eher klein – also zumindest optisch genau das Gegenteil von einem Riesen, wenngleich leistungsstark wie ein solcher.

Im Übrigen gibt es weit mehr H0-Loks der BLS-Re 4/4 als im Beitrag aufgeführt: Neben dem Lima- und den HAG-Modellen konnte man auch die vereinfachte Jouef-Lok sowie in Kleinserie Fulgurex-Modelle (2015 auch in 1) wählen. Die Rivarossi-Lok von 2009 ist eine Neukonstruktion mit Metallaufbau, jene von Lima war aus Kunststoff (siehe *em* 8/11 u. 10/19). Auf dieser basiert auch die aktuelle Rivarossi-Ellok. In N gibt es die Re 4/4 in Großserie nur als renoviertes Modell von Arnold. In 0 gab es Modelle bei Darstead, Hermann und ROWI.

Gunnar Selbmann, Bonn

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 5/2026, Nummer 707, 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); Ludwig Wunschel (Volontär), Claudio Ludwig (Volontär), Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Wolfgang Bdinke, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Felix Förster, Heiko Herholz, Dr. Jürgen Hörstel, Markus Inderst, Bruno Kaiser, Manuel Leitner, Heinz Lomnicky, Charly Kissel, Andreas Knipping, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Dr. Reiner Schroll, Oliver Strüber, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens, Dieter Zünke

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 eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Jedliches automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckzeugnisses (Text- und 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](https://www.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, INFANTERIESTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN**

☎ +49 (0)89/13 06 99 724

☎ +49 (0)89/13 06 99 100

@ redaktion@eisenbahnmagazin.de

🌐 www.eisenbahnmagazin.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

@ anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2026/36.



Viel Betrieb am *Abzweig Saaleck*

Am Vorbild orientiertes TT-Schaustück ■ Diese Anlage zählt zum umfangreichen Bestand des Leipziger Modellbahnvereins „Friedrich List“ und entführt den Betrachter in ein liebliches Flusstal mit eindrucksvollen Burgen und Brücken



Ein Ausschnitt des Saaletals in der Nähe von Bad Kösen mit der zweigleisigen Bahntrasse Halle/Leipzig – Erfurt/Saalfeld und den zwei berühmten Burgruinen bildet das Thema dieser DR-Vereinsanlage in TT

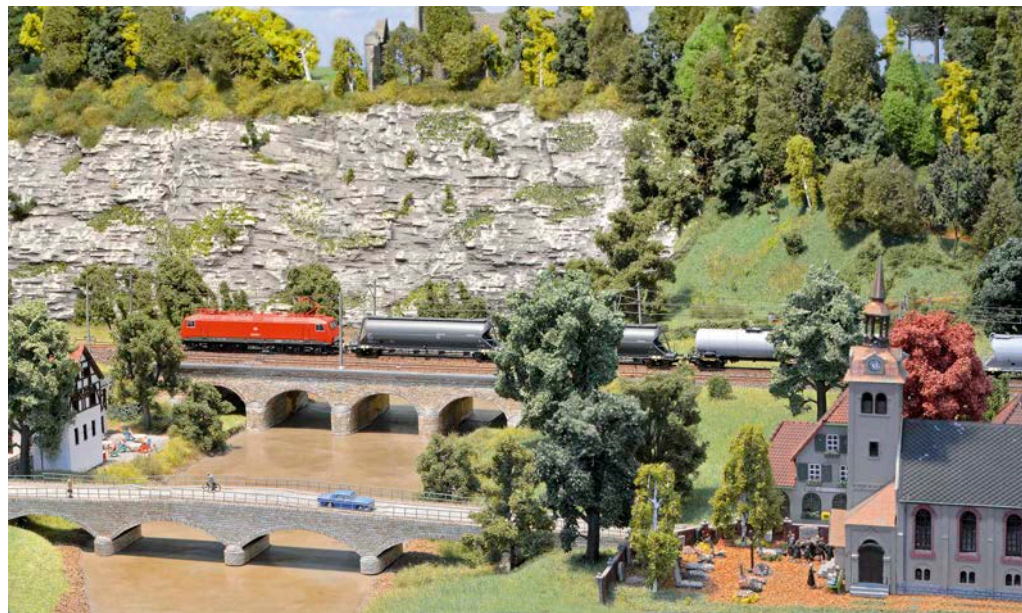


Diese TT-Anlage wurde vor rund zehn Jahren mehrfach auf Modelleisenbahnausstellungen gezeigt und während einer Herbstveranstaltung in Leipzig von uns fotografiert. Die ersten Überlegungen zum Bau dieses TT-Schaustücks reichen zurück in das Jahr 1993, als in der sogenannten Nachwendzeit etliche Hobbyvereine und somit auch die DDR-Modellbahnklubs des ehemaligen DMV vor großen Herausforderungen standen. Modellbahnerzeugnisse waren plötzlich teuer, und die Unterstützung der Vereine durch die Stadt oder einen Betrieb war in vielen Fällen weggebrochen. Diese Bedingungen setzten damals den Rahmen für die neue Anlage unter dem Aspekt, dass

es im Bestand des Leipziger Großvereins keine neuere Anlage im Maßstab 1:120 gab und diese in der DDR weit verbreitete Nenngröße gefördert werden sollte.

Motive aus dem Tal der Saale

Das Thema der Anlage stand schon länger im Raum: Es sollte ein Teilstück der Strecke Halle/Leipzig – Erfurt/Saalfeld nachgebildet werden. Die Wahl fiel auf den landschaftlich attraktiven Abschnitt zwischen Bad Kösen und Großheringen. In diesem Bereich befinden sich die beiden Burgruinen Saaleck und Rudelsburg (siehe Kasten am Ende) sowie der Abzweig Saaleck mit dem Trassenverlauf Richtung Saalfeld. Gewählt wurde die Epoche IV



Das klassische Motiv dieser Gegend sind zweifellos die Doppelbrücken für Schiene und Straße über die Saale unterhalb der Rudelsburg *Jürgen Albrecht (3)*





Zum Erwandern der Burgen kann man ab Bad Kösen ein Ausflugsschiff besteigen und unterhalb der historischen Gemäuer wieder von Bord gehen

Die Saale hat im Laufe der Jahrtausende oft ihr Flussbett geändert und dicke Kiesschichten hinterlassen, die nun als Baustoff gefördert werden



der Reichsbahn im Zeitraum der 1980er-Jahre. Dadurch kann man neben Diesel- und Elektro- auch noch Dampfloks für den Zugbetrieb glaubhaft einsetzen.

Beim Bau der acht Meter langen und bis zu 1,65 Meter tiefen Anlage wurde besonders auf das Gewicht der einzelnen Segmente geachtet, denn alles sollte transportabel sein und für verschiedene Ausstellungen zur Verfügung stehen. Holz, Aluminium und vor allem Bauschaum als Basismaterial für die Hügel, Felspartien und Wiesen wurden verwendet. Begrünt wurden die Anlagen- teile mit einem Elektrostatgerät. Die Mehrzahl der Gebäude entlang der Saale entstanden im Eigenbau nach den vorhandenen Vorbildern. Auf der Anlage wurden 60 Meter Flexgleis, zwei doppelte Kreuzungsweichen und 14 einfache Weichen verbaut.

Moderne Steuerungstechnik

Dieses Schaustück war zugleich die erste volldigitalisierte Anlage des Leipziger Ver-



An die Weinanbauggebiete im Saaletal wird auf dieser Anlage mittels liebevoll gestalteter Rebhänge oberhalb des Flusses aufmerksam gemacht. Tunnel findet man beim Vorbild nicht, sie dienen hier der Betriebsführung Jürgen Albrecht (4)





In zügiger Fahrt rollt ein Triebwagen der Reichsbahn-Baureihe 185 als touristische Sonderfahrt über die Steinbogenbrücke der Saale, die mit gemächlicher Strömung durchs Tal fließt

Die Leipziger Modellbahner führen auf ihrer TT-Anlage typische Züge aus der Reichsbahn-Epoche IV vor, wie die Baureihe 110 mit Reko-Vierachsern der Gattung Bghw *Jürgen Albrecht (2)*



Einfach mal anhalten in Sachsen-Anhalt

Die zweigleisige Magistrale Halle/Leipzig – Erfurt/Saalfeld ist auf dem Teilstück zwischen Naumburg und Großheringen landschaftlich eine Wucht, sodass sich bei Fahrten des Regionalverkehrs einige Aufenthalte in den Unterwegsstationen anbieten. Die beiden touristisch erschlossenen Ruinen Burg Saaleck – einst im Besitz Naumburger Bischöfe – sowie die Rudelsburg – eine frühere Bastion der Markgrafen von Meißen – grüßen von hoch oben über dem Fluss und weisen auf ihre einst strategische Bedeutung im Mittelalter hin. Ein guter Startpunkt für eine Wanderung zur Rudelsburg befindet sich am Schiffsanleger Bad Kösen – ein Ort, der sich aufgrund seiner Saline und des 320 Meter langen Gradierwerks von 1780 zum Besuchermagneten entwickelt hat.

An Saale und Unstrut befindet sich außerdem Deutschlands nördlichstes Anbaugebiet für Qualitätsweine. Immerhin wachsen hier rund 60 Rebsorten, wobei der Rotweinanteil mit 25 Prozent erstaunlich hoch ist. Und weil es



Karte aus dem Eisenbahn-Verkehrsatlas der DR von 1967 mit dem Verlauf der Saalebahn zwischen Naumburg, von Halle/Leipzig kommend, und Großheringen Richtung Erfurt/Saalfeld

Slg. TechnikMedia

gerade jahreszeitlich angesagt ist, sei auch auf die Weinbeste hingewiesen, wie die Jungweinwochen im Frühjahr oder den im Mai starten-

den Weinfrühling mit Picknicks in den Rebhängen. Zu Pfingsten lockt die Saale-Weinmeile zwischen Roßbach und Bad Kösen, ehe Anfang August die Winzer zu den Tagen der offenen Weinkeller einladen.

Die Gegend ist überdies für Kirchenliebhaber interessant: Der Dom St. Peter und Paul in Naumburg ist ein Sakralbau der Superlative und gehört zum UNESCO-Welterbe. Zu seiner Bekanntheit trug natürlich die Statue der Uta von Ballenstedt als der schönsten Frau des Mittelalters bei. Aber auch Merseburg weiter flussabwärts hat einen Dom, der auf die Pfalzstiftskirche St. Johannes der Täufer als Kathedrale aus der Zeit Otto des Großen zurückgeht, als Prachtbau St. Johannes und St. Laurentius ein bauliches Ensemble mit der bischöflichen Residenz bildet und schon von Weitem mit seinen sieben Türmen auf sich aufmerksam macht. Beide Bauwerke gehören übrigens zusammen mit dem Kloster Memleben im Unstruttal zur „Straße der Romantik“ Sachsen-Anhalts. PW



Mit einem Güterzug rollt 58 1835 vom Bahnbetriebswerk Weimar im April 1967 vor der Kulisse der Rudelsburg über den Saaleviadukt – aufgenommen von der parallel verlaufenden Straßenbrücke aus Klaus Winkelmann/Slg. Eisenbahnstiftung

eins. Das gesamte TT-Arrangement wird vom Computer aus über eine Gleisbildgrafik gesteuert, was folgende Funktionen ermöglicht: Stellen von Weichenstraßen, automatischer Blockstreckenbetrieb, komplette Zugüberwachung mit Anzeige der Zugpositionen, Schattenbahnhofsteuerung, flexibler Wendezugbetrieb, Betriebsablauf nach vorgegebenem Fahrplan, Fahren von Triebfahrzeug-Doppel-

traktion oder Vorspanndienst, handgesteuerte Fahrten für Rangierabläufe und Lokwechsel sowie das Auslesen und Programmieren von Decodern. Möglich macht das die Modellbahn-Software RailWare im Zusammenspiel mit Digitaldecodern verschiedener Fabrikate. Mit diesem technischen Know-how wird ein vollautomatisierter Streckenfahrbetrieb mit zehn Zügen gewährleistet. *Jürgen Albrecht*

Anm. d. Red.: Wir danken dem Leipziger Modellbahnverein „Friedrich List“ für die während der Fotosession gegebenen Informationen, die wir um einige Fakten von der Vereinshomepage ergänzt haben.

Jürgen Albrecht befasst sich schon sechs Jahrzehnte mit Modelleisenbahnen und fotografiert für uns seit rund 30 Jahren Anlagen.



Nicht vergessen:
Heft 6/2026 gibt es ab
8. Mai im Handel!



Markus Inderst

■ *Triebzüge und Wagengarnituren für das Reisen auf zwei Etagen*

Doppelstock-Verkehre bei den ÖBB

Unser Fokus-Bericht zeichnet die Entwicklung der Doppelstockwagen in Österreich von der Monarchie bis zur Neuzeit nach und beschreibt gleichzeitig die verschiedenen Fahrzeuggattungen von gestern, heute und morgen. Auch sämtliche bereits umgesetzte ÖBB-Doppelstockzug-Modelle werden vorgestellt.

■ HO-Dieselloks der DR-Baureihe V 100/110 Brawa, ESU und Roco im Vergleich

Auf der Dresdner Messe im Februar überraschte ESU mit seiner Formneuheit der Reichsbahn-V 100 (rechts) und auch Brawa (mittig) und Roco (links) haben diese Baureihe stark überarbeitet wieder aufgelegt, was zu einem Test herausfordert.



Michael U. Kratzsch-Lelchsenring

■ VI K auf der Federseebahn SächsIn in Schwaben

Im Januar 1969 sorgte eine Nachricht für Aufsehen: 99 651 sollte für einige Monate Güterzüge auf der Federseebahn befördern. Manfred Scheihing ließ sich das nicht entgehen ...



Manfred Scheihing

■ Ein befahrbares HO-Fotodiorama Schöne Blicke zur Zeit der DB

Das Sauerland bot die passenden Motive für eine im Maßstab 1:87 gestaltete Station der Bundesbahn mit kleinstädtischer Bebauung und gebirgiger Umgebung.



Dirk Kuhlmann

Außerdem im Heft:

Zechenbahn im Revier

Nahe Recklinghausen entstand ab 1872 ein interessantes Industriebahnnetz.

Anlagen-Unterbau

Manch einer verzweifelt schon am Unterbau seiner Anlage, wofür es nun Bausätze von Hacker gibt.

Kleinbekohlungsanlage

Zu jedem Bahnbetriebswerk gehört eine Einrichtung zur Kohleversorgung der Dampflok, wozu wir Tipps geben.

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.eisenbahnmagazin.de



GROSSARTIGE LOKS. KLEINE PREISE.

BUCH-SCHNÄPPCHEN BIS ZU 60% REDUZIERT!

320 Seiten
ca. 400 Abb.

Jetzt **€ 29,99***
statt € [D] 55,-



Blättern Sie jetzt online
im **aktuellen Schnäppchen-**
Prospekt und sichern Sie
sich Ihre Lieblingstitel!

[verlagshaus24.com/
sale-eisenbahn-und-modellbahn](https://verlagshaus24.com/sale-eisenbahn-und-modellbahn)



verlagshaus24



PIKO



Vielseitige Stärke auf Haupt- und Nebenbahnen – die Baureihe 215 der Bundesbahn in 1:87

Die dieselhydraulische Universallokomotive der Baureihe 215 als formvollendetes PIKO H0 Expert-Modell – perfekt für alle DB Anlagen der Epoche IV!

FORM NEU
2026



Diesellok BR 215 DB Ep. IV

22060 Gleichstrom

199,00 €*

22062 Gleichstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound®** onboard

309,00 €*

22063 Wechselstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound®** onboard

309,00 €*

Die perfekte Ergänzung: Die vierachsigen Umbauwagen von PIKO (Art.-Nr. 58860 / 58861 / 58862 / 58863)



* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und in unseren aktuellen Katalogen. Kostenfrei herunterladen auf www.piko-shop.de

