

eisenbahn Modellbahn magazin

Juni
2026

64. Jahrgang
Heft Nr. 708

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)



DR-Baureihe 52.80



Wie 1988 die Ära
der Reko-Loks beim
Bw Bautzen endete



Sie haben entschieden:
Die Ergebnisse der
Leserwahl

Friesenbrücke Comeback an der Ems • Zechenbahn Kohle-Netz im Revier • Ladegut-Tipps Breiter und Balken



Mittelgebirgs-Idylle zur Bundesbahn-Blütezeit

H0-Meisterwerk auf Segmenten

Wie man mit dem „Guckkasten-Prinzip“ Anlagenträume verwirklicht

Überraschendes Finale 1969:
Warum die VI K noch einmal
nach Schwaben kam



Brawa ESU Roco

V 100 der DR im H0-Test: Worin sich
die drei Top-Modelle unterscheiden



Vorbild und Modell:
Alles über Doppelstock-Züge
von ÖBB und Mitbewerbern

Planen - bauen - steuern

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



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



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

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

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

+ Geschenk Ihrer Wahl

1x
gratis



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



2 | Modellbahn-Schule 53 „Städte gestalten“
Wissenswertes rund um die Stadt, deren typische Bauten und Einrichtungen sowie den Straßenverkehr für die perfekte Modellbahnanlage.



3 | MIBA Spezial 153 „3D-Druck und Lasercut“
mit wertvollen Tipps für den Einsatz von 3D-Druck und Lasercut-Technologie und interessanten Projekten zum Selberbauen.

Jetzt Magazin Ihrer Wahl testen und Geschenk sichern unter



Altmetall oder wertvolle Exponate?

Mit Beginn des Frühlings haben nahezu alle Eisenbahnmuseen und Museumseisenbahnen ihre Aktivitäten wieder aufgenommen. Überall im Land sind nun die historischen, überwiegend mit Dampf- und Dieselloks bespannten Zugarnituren im Einsatz. In den Ausstellungshallen und Lokschuppen werden dagegen die meist bestens gepflegten Exponate aus unterschiedlichen Epochen präsentiert. Doch die Betriebs- und Ausstellungsfahrzeuge sind nur die Spitze des Eisbergs, denn die meisten (unrestaurierten) Fahrzeuge sind in Depots öffentlicher und privater Sammlungen abgestellt. Selten sieht man inzwischen die Abstellgleise mit dem rollenden Arbeitsvorrat für die nächsten Jahrzehnte, die beim heutigen Publikum nicht immer gut ankommen – aber für Bahnfans oft interessant sind. Gerade diesen oft letzten Maschinen ihrer Art droht nunmehr die Verschrottung. Bei den Meterspurbahnen hat der Sammler Wim Pater viele dieser „Rostlauben“ übernommen und zum Teil bereits wieder mustergültig aufgearbeitet. Bei den Regelspurfahrzeugen oder gar Straßenbahnen gibt es solch einen vermögenden Eisenbahnfan aber nicht, weshalb immer häufiger seltene Loks und Wagen nach einer ergebnislosen Ausschreibung zum Altmetallverwerter überführt werden. Aktuell ist zum Beispiel die Henschel-Sammlung in Kassel bedroht, da die Museumshallen anderweitig genutzt werden sollen. Doch auch große Unternehmen wie Thyssenkrupp in Duisburg haben begonnen, ihre Lok- und Wagensammlung aufzulösen. Andere, wie das LWL-Museum Zeche Nachtigall oder kleinere Vereine, trennen sich von einzelnen Fahrzeugen.

Auch eine private Loksammlung in Krefeld wird von den Erben derzeit aufgelöst. Viele dieser Exponate übergibt man einfach dem örtlichen Schrotthändler, andere erscheinen

Martin Menke ist seit dem Jahr 2000 Redakteur beim *eisenbahn magazin*, Modelleisenbahner und aktiver Museumseisenbahner.



Die Ruhrthaler-Diesellok der Sauerländer Kleinbahn entkam dem Schrottcontainer und wird derzeit von Ehrenamtlichen des Museums „Alte Dreherei“ betriebsbereit aufgearbeitet MM

in der VDMT-Angebotsliste oder finden durch private Vermittlung einen neuen Standort. Doch bei allen privaten oder öffentlichen Trägern sind die überdachten Abstell- und Ausstellungsgleise Mangelware, sodass die wertvollen, im Freien abgestellten Fahrzeuge eine ständige Pflege benötigen, für die aber häufig das (ehrenamtliche) Personal fehlt.

Wenn wir in Zukunft also nicht nur 3D-Animationen von historischen Loks und Wagen betrachten möchten, müssen mehr Eisenbahnfans aktiv werden und die Bewahrer alter Technik mit aktiver Mitarbeit, Spenden oder gekauften Eintritts- oder Fahrkarten unterstützen. Nutzen Sie die bevorstehende Reisezeit, um Museen, Eisenbahnen und Technikmuseen zu besuchen. Sicher geben die Verantwortlichen vor Ort gerne Auskunft, wie man sich aktiv einbringen und somit ein Stück Eisenbahngeschichte für zukünftige Generationen erhalten kann.

Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, es macht Spaß, sich am Wochenende die Hände schmutzig zu machen und ein Fahrzeug nach längerer Abstellzeit wieder in Betrieb zu nehmen. *Martin Menke*



**Entdecken Sie
„Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!**

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



HLS BERG GmbH & Co. KG
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg
Telefon +49 (0) 27 34/4 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 ÖBB-Züge auf zwei Ebenen
Aktuell werden in Österreich neue Doppelstockzüge in Betrieb genommen. Wir zeigen die Geschichte der zweistöckigen Garnituren in unserem Nachbarland
- 19 Doppeldecker-Modelle der ÖBB
Modellumsetzungen doppelstöckiger Nahverkehrsfahrzeuge auf österreichischen Schienen gibt es gar nicht so wenige, wie unsere Übersicht zeigt

■ Eisenbahn

- 6 Sächsin in Schwaben
Ab Januar 1969 beförderte 99 651 für einige Monate planmäßige Güterzüge auf der Federseebahn
- 24 Bild des Monats
Letzte Blüte der Baureihe 628 im RE-Verkehr?
- 26 Entlang der Schiene
Meldungen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt
- 38 Die Mittelinstanz der DB
Knapp viereinhalb Jahrzehnte lang prägten die Bundesbahndirektionen einen Großteil der verkehrlich-wirtschaftlichen Verwaltung der DB
- 46 Wunder dauern etwas länger
Die Wiederaufnahme des Zugverkehrs zwischen Leer und Groningen steht bevor
- 48 Vom Zechengleis zum Werkbahnnetz
Die Anschlussbahn der Zeche König Ludwig bei Recklinghausen setzte Maßstäbe



Titelbild: Der Bahnhof Schöne Bicke folgt unmittelbar dieser Tunnel-/Brücke-Kombination und führt uns mitten ins Sauerland *Dirk Kuhlmann*



54 Reko-Dampf in der Lausitz: Am 21. August 1987 steht 52 8123 mit dem N 66253 im Bahnhof Baruth (Sachsen) *Thomas Rieger/Slg, Dirk Endisch*



38 Den Bundesbahndirektionen oblag die Verwaltung der Bundesbahn *Paul Trost, HVB-Pressedienst/Slg OS*



48 Heute meist Radweg, einst Zechenbahn: Das König-Ludwig-Netz bei Recklinghausen *Michael Maiss*



10 Doppelstockzüge sind in Österreich schon seit Langem ein Thema, doch erst seit wenigen Jahrzehnten betrieblich wirklich etabliert *Erich Nährer/Slg, Markus Inderst*



59 Mit der Tenderlokomotive 62 003 eroberte Liliput in den 1960er-Jahren absolutes Neuland *Oliver Strüber*



83 Bekohlungsanlage für kleine Bahnbetriebswerke auf der Basis eines H0-Portalkranbausatzes *Karsten Naumann*



94 H0-Diesellokomotiven der DR-Baureihenfamilie V 100 von Brawa, Roco und ESU in einem Vergleichstest der digitalen Sound-Versionen *MKL*



88 KM 1 hat sich mit dem Vectron der Baureihe 193 einer modernen Ellokbauart in 1 angenommen *Peter Pernsteiner*



90 In der letzten Folge unserer 20-teiligen Ladegutserie schlagen wir Schnittholz als Fracht vor *MM*



114 In der Bahnhofsausfahrt der Sauerland-Station Schöne Bicke rollen die Nahverkehrszüge an diesem Bahnübergang mit Imbissbude vorüber *Dirk Kuhlmann*


54 Reko-Hochburg
Das Bw Bautzen war eine der letzten Dienststellen, die planmäßig die 52.80 in der Zugförderung einsetzte

■ **Modellbahn**

59 Einheitslokomotivmodell aus Wien
Die H0-Tenderlok 62 003 von Liliput und ihr Vorbild bei DRG und DB

62 Der letzte Tanz
Im Mai 2026 steigt die finale Ausgabe der „Welt der kleinen Bahnen“

64 Neu im Schaufenster
Modellbahn-Neuheiten in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik

74 Das Goldene Gleis 
Ergebnisse der GeraMond-Leserwahl zu den besten Modellen 2026

78 115 Jahre NOCH
Mitte Juni locken die Tagen der offenen Tür ins Wangener Unternehmen

83 Kleinbekohlung mit Kran
Ein Portalkran dient als Basis für eine Bw-Bekohlungsanlage

86 Tipps & Kniffe
Bastelempfehlungen unserer Leser zum Nachbauen zu Hause

88 Vectron der Königsspur
KM 1 hat sich mit der Baureihe 193 etwas Modernem in 1:32 verschrieben

90 Schnittholz auf Rungenwagen
Unsere Ladegutserie zeigt den Transport von Balken und Brettern

94 Petroleum-P 8 für H0-Anlagen
Gleich drei Dieselloks der DR-Baureihenfamilie V 100 von Brawa, ESU und Roco treten zum Vergleichstest an

114 Schöne B(l)icke zu DB-Zeiten
Das Sauerland bot die Motive für einen Bahnhof mit kleinstädtischer Bebauung und gebirgiger Umgebung

■ **Service**

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



Am 8. Mai 1969 rangiert 099 651 im Bahnhof Bad Buchau. Links steht die 1965 ausgemusterte 99 637 (Tssd 47). Seit 1971 ist sie als Federseebahn-Denkmal in einem kleinen Park unweit des ehemaligen Bahnhofs aufgestellt Alle Bilder des Beitrags: Manfred Scheihing

Eine sächsische Lok auf einer schwäbischen Schmalspurbahn

Dampf-Intermezzo auf 750 Millimetern ■ *Im Januar 1969 sorgte eine Nachricht für Aufsehen: 99 651 sollte für einige Monate planmäßige Güterzüge auf der Federseebahn befördern. Manfred Scheihing ließ sich dieses Spektakel mit der letzten betriebsfähigen sächsischen VI K der DB nicht entgehen*

Im Frühjahr 1969 übernahm 99 651 Dienste vor planmäßigen Güterzügen auf der Federseebahn. Für den geneigten Eisenbahnfan war es ein Muss, die letzte betriebsfähige VI K der DB auf der 750-Millimeter-Strecke zu erleben. Doch wie kam eine sächsische Schmalspurlok überhaupt nach Oberschwaben? Die Geschichte dieser Lok verdient einen näheren Blick. Henschel & Sohn in Kassel baute die Maschine nach Plänen der sächsischen Maschinenfabrik Richard Hartmann. Am 2. September 1919 lieferte das Werk die Maschine an die Sächsischen Staatseisenbahnen aus, wo sie die Betriebsnummer VI K 220 erhielt. Bis zum 30. Juni 1928 war

die Lok auf der damals noch auf 750-Millimeter-Spurweite fahrenden Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg im Einsatz.

Auswandern nach Württemberg

Bereits 1925 zeichnete die Deutsche Reichsbahn die Lok zur 99 651 um. Im Herbst 1928 wurde sie nach Württemberg umbeheimatet. Der Lokbahnhof Ochsenhausen des Bahnbetriebswerks (Bw) Aulendorf benötigte dringend leistungsfähige Lokomotiven für das Öchsle. Dort blieb die 99 651 vom 29. Oktober 1928 bis zum 22. Dezember 1964 im festen Bestand – unterbrochen nur von einer Dienstaushilfe auf der Bottwartalbahn zwischen dem

21. Dezember 1929 und dem 3. März 1930. Die fabrikneue, von Gmeinder in Mosbach (Baden) hergestellte V 51 901 verdrängte die Dampflok zum Lokbahnhof Beilstein des Bw Heilbronn. Dort stellte die DB sie zunächst kalt auf z ab. Dank des guten Kesselzustands kam die 99 651 nach einer U 2.8-Laufwerks-Auslaufuntersuchung im DB-Ausbesserungswerk (AW) Offenburg am 21. Oktober 1965 wieder zum Einsatz, da für die drei neuen V 51 keine Reservelok mehr verfügbar war. Die Lok entging so vorerst der Verschrottung und übernahm Gelegenheitsarbeiten – etwa die Wagenbeförderung bei der Zuckerrübenente.



Am Streckenanfang in Bad Schussenried wartet 099 651 am 8. Mai 1969 mit einem Güterzug auf die Abfahrt nach Bad Buchau. Die Federseebahn hatte hier einen Anschluss an die normalspurige Südbahn Ulm – Friedrichshafen

Unter erstaunlicher Dampfentwicklung verlässt 099 651 am 8. Mai 1969 das Waldgebiet nahe der Schussenquelle bei Roppertsried





In Schussenried werden die Kohlevorräte mittels Schubkarren und Flechtkörben aus dem bereitgestellten E-Wagen ergänzt

Unweit der früheren Haltestelle Schussenried Ort passiert 099 651 am 8. Mai 1969 das markante Klostertor in Bad Schussenried





099 651 rangiert am 9. April 1969 in Bad Buchau. Das Gelände des ehemaligen Betriebsmittelpunkts ist heute überbaut

Am 24. Januar 1969 folgte die große Überraschung: Die ehemalige Öchsle-Lok kehrte, inzwischen computergerecht zur 099 651-2 umgezeichnet, bis zum 4. Juni des Jahres nach Oberschwaben zurück. Diesmal rund 20 Kilometer weiter Richtung Bodensee, zur verbliebenen Reststrecke der Federseebahn Schussenried – Riedlingen: dem Abschnitt Bad Schussenried – Bad Buchau – Kappel. Dort stand ein großer eingleisiger Lokschuppen in Bad Buchau zur Verfügung, in dem die VI K in den Betriebspausen ruhte. Die Federseebahn-Stammlok 251 901 wechselte für fünf Monate zur Bottwartalbahn, um dort gemeinsam mit 251 903 als Baulok die Reste der Schmalspurbahn abzutransportieren. Auf der Federseebahn war der verbliebene Personenverkehr bereits am 31. Mai 1964 eingestellt worden. Doch gab es weiterhin beachtlichen Güterverkehr, unter anderem zu einem Kieswerk und zum landwirtschaftlichen Großhandel in Kappel.

Heute beim Öchsle

Die DB stellte den verbliebenen Güterverkehr Richtung Bad Buchau im Juni 1969

ein, nur einige Anschlüsse in Bad Schussenried wurden noch bis zur Umspurung des Reststücks zum Torfwerk im Jahr 1970 von einer 251 bedient. 99 651 wurde im August 1969 z-gestellt und im September des Jahres ausgemustert. Doch damit war noch lange nicht Schluss für die Tenderlok: Nach der Ausmusterung bei der DB stellte die Stadtverwaltung von Steinheim (Murr) die 99 651 im August 1969 beim ehemaligen

DB-Empfangsgebäude als Denkmal auf – zur Erinnerung an die Bottwartalbahn. Dort stand die Lok bis 2016. Doch dann kam es noch besser: Dank des großen Engagements des Vereins Öchsle Schmalspurbahn fährt die 99 651 heute mit Museumszügen auf ihrer Stammstrecke von Ochsenhausen nach Warthausen – und zurück in die Stadt an der Oberschwäbischen Barockstraße. *Manfred Scheihing*

In Bad Schussenried rangiert 099 651 einen ehemaligen PwPosti, der auf der Federseebahn zur Personalbeförderung genutzt wird





Die ÖBB haben die acht Sechsteiler von der DB AG übernommen und optisch angepasst. Der 4010 002 trägt die ÖBB-Wortmarke und erreicht am 8. Oktober 2025 als IC 546 gerade den Salzburger Hauptbahnhof *Markus Inderst*

Moderne Reisezüge

mit zwei Ebenen

Entwicklung der Doppelstockzüge in Österreich ■ *Auf zwei Ebenen zu reisen ist in Österreich keine neue Idee: Schon im 19. Jahrhundert kamen Etagenwagen auf Lokalbahnen zum Einsatz. Nach 1945 flammte das Thema durch Entwürfe wieder auf, bis die GKB Ende der 1980er-Jahre den Durchbruch vorbereitete und die ÖBB schließlich nachzogen*

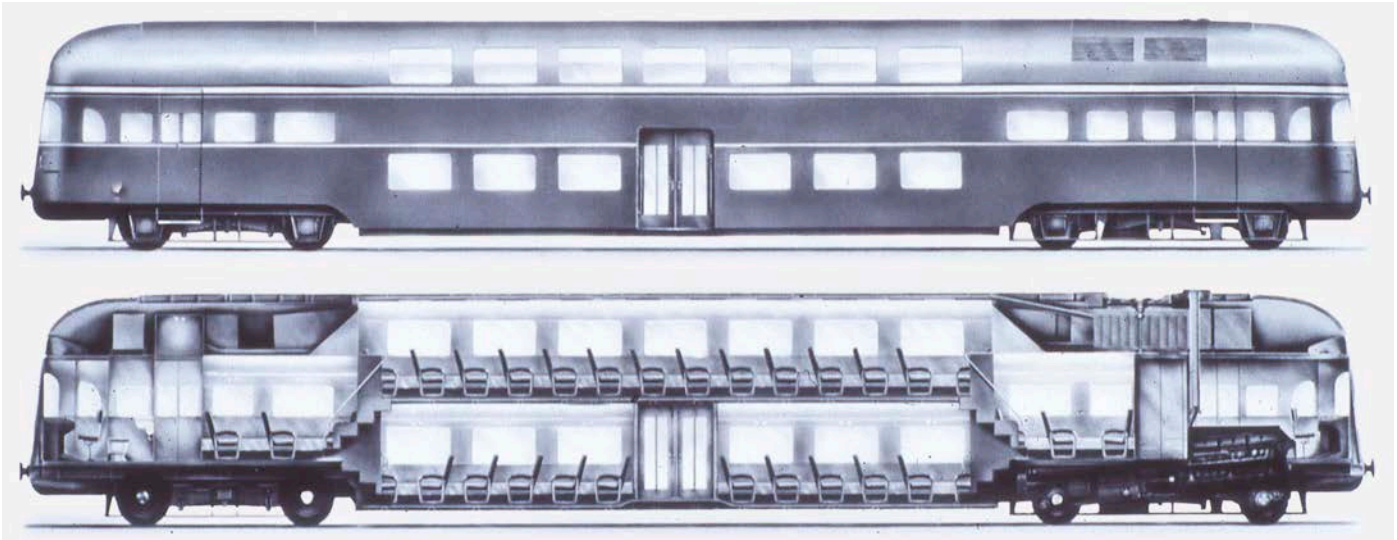
Die Geschichte der Doppelstockwagen begann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit Etagenwagen, welche zunächst im angelsächsischen Raum, aber auch in Deutschland und Frankreich zum Einsatz kamen. Die Bauart fand in Österreich nur wenig Beachtung. Es gab zwar Versuche zur Einführung von Etagenwagen, diese standen aber unter dem französischen Einfluss der Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft (StEG), die 13 Fahrzeuge beschaffte. Der gelb/grün/braun lackierte Wagen 1802 wurde 1873 auf der Weltausstellung in Wien präsentiert und steht heute im Budapester Verkehrsmuseum.

Zusammen mit dem ebenfalls von Milde in Hernalds gebauten D 1801 und BCD 421 bis 426 mit außenliegenden Treppen zum Oberdeck wurden sie im ungarischen Netz der StEG eingesetzt. Die Niederösterreichische Südwestbahn (NÖSWB) beschaffte 1879 für die Strecke Leobersdorf – Gutenstein vierachsige Wagen Ob 300 von Noell in Würzburg. Die Kremstalbahn (KTB) nutzte zwei vierachsige Cas (41/42), die 1880 bei Simmering gebaut und zwischen Linz und Kirchdorf an der Krems eingesetzt wurden. Auf der StEG-Strecke Klein-Schwechat – Mannersdorf konnte man zweigeschossig im BC 1005 und 1006 reisen, die 1883 von Milde gebaut

wurden. Die Wagen besaßen einen mittleren Aufstieg zum nur 1,85 Meter breiten, fensterlosen Oberdeck. Alle diese Etagenwagen kamen ausschließlich auf Lokalbahnen zum Einsatz, auf denen es keine Einschränkungen mit dem Lichtraumprofil gab. Sie bewährten sich, allerdings scheiterte die Verbreitung nicht an technischen Aspekten, sondern an der konservativen Haltung der Verantwortlichen.

Aufbruchsstimmung 1950er-Jahre

Die ersten Fahrzeugbeschaffungen nach 1945 fußten noch auf bewährten Zwischenkriegskonstruktionen. Für die Modernisierung der nicht elektrifizierten



Die beiden Zeichnungen mit der Außen- und Innenansicht zeigen die Entwürfe der nach dem Zweiten Weltkrieg von der heimischen Fahrzeugindustrie präsentierten vierachsigen Doppelstock-Dieseltriebwagen *Werk/Slg. Helmut Petrovitsch*

Strecken sollte ein neuer, moderner Dieseltriebwagen beschafft werden. SGP präsentierte 1951 eine Zeichnung für einen Doppelstocktriebwagen. Das mangelnde Interesse der ÖBB mündete dann in der Beschaffung der zweiteiligen Dieseltriebwagen VT 45 (5045 „Blauer Blitz“). Allerdings ebnete der SGP-Entwurf schon das Design des „Blauen Blitzes“, indem markante Partien samt dem späteren Problem des fehlenden internationalen Fahrzeugprofils übernommen wurden. Der Triebwagen sollte einen auf 250 Millimeter über Schienenoberkante (SO) abgesenkten mittleren Einstieg erhalten. Von dort aus war beidseitig der Zugang zu den Fahrgasträumen mit 110 teilweise in Fahrtrichtung verstellbaren Sitzen vorgesehen. Die beiden Aufgänge in das 2.450 Millimeter

über SO liegende „1. Stockwerk“ waren endseitig geplant.

Europäische Entwicklungen im Test

Obwohl das Thema Doppelstockwagen in Österreich nicht weiterverfolgt wurde, flammte es immer wieder durch die Vornahme klimatechnischer Untersuchungen in der Versuchsanstalt Arsenal in Wien (RTA: Rail Tec Arsenal) auf. Zu dieser Zeit gab es schon entsprechende Entwicklungen und Wagenflotten bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn oder ab 1951 in der DDR, ČSSR, Polen und Bulgarien. Die SNCF hatte für den Vorortverkehr von Paris über 600 neuartige Doppelstockwagen der Gattungen AB, B, DD und Bxe für den Nahverkehr beschafft. Ein derartiger neuer, 1975 getesteter 2.-Klasse-Nahverkehrs-

wagen bot 175 Sitzplätze in einer Sitzanordnung 2 + 3 an. Im Vergleich dazu hatte ein dreiteiliger ET 4030 der ÖBB die fast gleiche Anzahl. Die SNCF nahm Ende 1982 neue fünfteilige Doppelstocktriebwagen 5601 ff. in Betrieb. Bereits im November 1982 verweilte die neue Generation in der Klimakammer, und zwar der 25,1 Meter lange Triebkopf. Einer dieser SNCF-Triebzüge entsprach der Kapazität von drei ÖBB-Triebwagen ET 4020.

Neue Entwicklungen gab es auch in der Schweiz, als für den Großraum Zürich ein S-Bahn-Konzept mit Doppelstockfahrzeugen entstand. Der erste öffentlich zugängliche Doppelstockwagen in Österreich stammte 1987 aus den Niederlanden, da die ÖBB anderen Bahngesellschaften ermöglichen, im Rahmen des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahn in Österreich“ in Wien Nord Fahrzeuge zu entsenden und zu präsentieren.

Ende 1989 kam es zu Probefahrten mit drei SBB-Doppelstockwagen der S-Bahn Zürich. Ein solcher Zug befindet sich am 22. Dezember 1989 mit der 1042 702 im Bahnhof Wien Heiligenstadt *Erich Nährer/Slg. Markus Inderst*



GKB als Vorreiter

Die Graz-Köflacher-Bahn (GKB) wollte in den 1980er-Jahren ihre veralteten Reisezugwagen erneuern. Aus diesem Grunde hatte man am 5. Juli 1989 je einen französischen, deutschen sowie Schweizer Doppelstockwagen vorgestellt und eine Probefahrt zwischen Graz Köflacherbahnhof und Lieboch durchgeführt. Bei den drei Wagen handelte es sich um einen Bdhus mit 136 Sitzplätzen (Görlitz), einen B mit ebenfalls 136 Sitzplätzen (Schindler) und einen AB mit 156 Sitzplätzen (C. I. M. T.).

Diese Präsentation war der Auftakt für die Beschaffung von Doppelstockfahrzeugen



Überstellung der drei bei der Graz-Köflacher-Bahn präsentierten Probewagen der SBB, der SNCF und der PKP in Wien Matzleinsdorf. Für die Überstellung auf der Wechselstrecke war die ÖBB-Diesellokomotive 2143 027 notwendig

in Österreich. Um weitere Erkenntnisse zu gewinnen, wurden ab dem 2. Dezember 1989 drei SBB-Mittelwagen in Wien zu Testfahrten herangezogen, wobei Lokomotiven der Reihe 1042 an beide Zugenenden gespannt wurden. Im Rahmen des Vorführbetriebes kamen sie vom 21. bis 28. Februar 1990 auch auf das Netz der GKB. Am 26. Februar verkündete der GKB-Vorstandsdirektor Dr. Prochaska die Beschaffung von 15 Doppelstockwagen und zwei weiteren Dieselloks. Die SBB-Garnitur, die u. a. mit der ÖBB-Lok 2043 027 auf der GKB im Einsatz stand, wurde anschließend für weitere Probefahrten im Großraum Innsbruck im Pendlerverkehr Innsbruck – Kufstein weitergereicht.

Ziel dieser Probefahrten war es, festzustellen, welche Akzeptanz die Fahrzeuge beim heimischen Publikum erreichen, was in

einem Langzeitversuch bis März 1990 auf der FJB getestet wurde. Es stellte sich rasch heraus, dass die Schweizer Konstruktion aufgrund des Lichtraumprofils ungeeignet war. Jedenfalls waren die Probefahrten für die ÖBB von höchstem Interesse, doch gab die Maschinendirektion bekannt, dass solche Fahrzeuge in das Regelprofil der ÖBB passen müssen und ihrerseits keine Doppelstockwagen mit Lademaßüberschreitung beschafft würden.

ÖBB-Doppelstockwagen Reihe 5048

Die Überlegungen der GKB inspirierten die Jenbacher Werke (JW), an einem Projekt eines drehstromangetriebenen Dieseltriebwagens in Doppelstockausführung zu arbeiten. Es war als Nachfolgeprojekt für den VT 5047 mit vergrößertem Platzangebot und zum Wegfall des Mitführens eines Beiwagens gedacht. Die ersten Entwürfe

wurden nach Verlangen der ÖBB überarbeitet. Unter anderem erfolgte erst dadurch die volle Nutzung des Umgrenzungsprofils, ebenso wurde die unsymmetrische Sitzanordnung verbessert.

Als Fahrmotor wäre jenes deutsche Fabrikat zum Einbau gelangt, wie es schon beim VT 5047 Verwendung fand. Der Achsdruck des Motordrehgestells war allerdings für einen Einsatz auf Nebenbahnen zu hoch. Darüber hinaus ergab sich durch die Anordnung des elektrischen Antriebsteils innerhalb des Fahrzeugs ein Platzverlust. Die JW arbeiteten parallel dazu an einem Doppeltriebwagen mit Jacobs-Drehgestellen, wobei die Variante Triebwagen/Steuerwagen bzw. Triebwagen/Triebwagen untersucht wurde. Dieses Fahrzeug war als Doppelmotorfahrzeug mit der Achsfolge Bo' Bo' oder B2 + 2B konzipiert und wurde 1991/1992 mit fünf Garnituren als Reihe 5147 in der Zugbildung von zwei autarken Triebwagenköpfen realisiert.

Die GKB-Wagen

Ende 1992 wurde der Auftrag zur Beschaffung von neuen 120 km/h schnellen Doppelstockwagen an Talbot erteilt. Die Bestellung umfasste zehn Mittelwagen B und fünf Steuerwagen BS. Die Entscheidung für Talbot fiel aufgrund des ausgestellten Exponats im Juli 1989. Der Bau der Wagen erfolgte aber bei SGP, beginnend im Juli 1992. Die Drehgestelle kamen von SIG in Neuhausen. Infolge von Lieferverzögerungen konnte die erste Wendezuggarnitur erst am 26. Februar 1993 präsentiert werden. Der Probetrieb wurde nach den Os-

Die drei farbenfrohen Doppelstockwagen der Graz-Köflacher-Bahn sind Lizenzbauten von SGP. Die dreiachsige GKB-Diesellok DH 1500.6 (2015 006) ist am 4. Oktober 2011 vor dem Zug 4371 in Groß St. Florian zu sehen



terferien 1993 gestartet, indem die neuen Garnituren mit Steuerwagen voraus nach Köflach bzw. Wies-Eibiswald fuhren. Dabei wurde die Garnitur von der neuen DH 1500.7 der Jenbacher Werke bespannt, die als Erste ihrer Art über eine MZS-Multiplexsteuerung verfügte. Die Übergabe erfolgte dann am 2. April 1993 im Beisein des Verkehrsministers Viktor Klima. Die Aufnahme des Planverkehrs begann am 15. April 1993.

Die Wagen fanden beim Publikum trotz fehlender Barrierefreiheit und einer Klimaanlage großen Anklang und zeichneten sich durch eine enorme Laufruhe und hohen Komfort aus. Die Versorgung mit Energie im Zug erfolgt unabhängig von der Lok. Im Steuerwagen ist ein Heizedieselmotor mit einer Leistung von dreimal 380 V/50 Hz mit 58 kVA bei 1.500 U/min für die Beleuchtung, Batterieladung, Belüftung, Beschallung und die Steuerung der bis zu vier Doppelstockwagen installiert.

Die Graz-Köflacher-Bahn bespannte ihre neuen Doppelstockzüge mit Dieselloks

Jeder Wagen verfügt über zwei Ölluftheizungen. Der Einstiegsbereich ist direkt über die Drehgestelle angeordnet und verfügt über 1,8 Meter breite, zweiflügelige Schwenkschiebetüren, deren unterste Stufe ausklappt. An einem Wagenende befinden sich der Schaltschrank mit den Batterien und das Batterieladegerät, der Luftsauger für die Heizung, der Heizöltank und eine der beiden EVAK-Vakuumtoiletten. Am anderen Ende sind ein kleines Abteil mit vier Klappsitzen, gegenüber davon ein Luftsauger der Heizung, ein weiterer Öltank und ein Ersatzteilschrank angeordnet.

Die Wagen der 2. Klasse verfügen auf beiden Etagen jeweils über 64 Sitzplätze in Reihenbestuhlung. Der Steuerwagen bietet 46 Sitzplätze im Parterre und 66 darüber, zusätzlich ist ein Gepäck- und Maschinenraum untergebracht. Der Führerstand ist unmittelbar vom Einstiegsbereich aus erreichbar. Alle Fahrzeuge wurden ab Werk in Karminrot (RAL 3002) und Silbergrau (RAL 7001) lackiert. Danach hat sich das Design mehrfach geändert.

Die ÖBB ziehen nach

Die ÖBB haben sich lange Zeit gezielt, in neue Doppelstockwagen zu investieren.



Die moderne 2016 922 der Graz-Köflacher-Bahn wurde ebenfalls vor den Doppelstockwagen eingesetzt. Am 6. Juni 2025 ist sie mit dem Zug 8571 im Grazer Stadtteil Wetzelsdorf unterwegs *Markus Inderst*

Der Regional- und Nahverkehr in Wien mit vielen Pendlern aus dem Umland machte diese Investition jedoch unausweichlich. Das Fahrgastaufkommen war mit dem bisher eingesetzten Rollmaterial (Lange Schlieren) nicht mehr zu bewältigen. Im Herbst 1994 wurde die erste ÖBB-Ausschreibung für 60 Fahrzeuge erstellt. Angebote legten Talbot, Görlitz, Jenbach mit SGP, Alstom, BWS mit ANS und ABB/Schindler vor. Die Auftragserteilung erfolgte am 10. März 1995 an die Bietergemeinschaft SGP/JW. Die Erstbestellung umfasste 240 Wagen Bmpz-dl, von denen 37 als Steuerwagen Bmpz-ds ausgeführt sind und mit den damaligen Reihen 1014 und 1142 bespannt wurden. Die Zwischenwagen ab der Ordnungsnummer 160 erhielten ein Mehrzweckabteil. Später kamen noch die Reihen 1x16, 1144, 1293 und 2016

als Traktionsmittel hinzu. Die JW fertigten einzelne Komponenten und lieferten diese per Bahn zu SGP in Graz. Der Innenausbau erfolgte im Werk Simmering. Am 17. Dezember 1996 erfolgte im Werk Simmering der Siemens SGP Verkehrstechnik die erste Übergabe der neuen Doppelstockwagen.

Die erfreuliche Medienberichterstattung beruhte auf den Vorzügen der neuen Garnituren und hob folgende Punkte hervor: Vergrößerung der Bahnsteigkapazität, Anschaffungskosten pro Sitzplatz um 25 Prozent unter jenen für konventionelle Reisezugwagen, Reduktion der Servicekosten um 20 Prozent und geringeres Gewicht von 15 Prozent pro Sitzplatz gegenüber bisherigen Fahrzeugen. Als die ersten Wagen fertiggestellt waren, kam es am 10. April 1997 zu einem VIP-Treffen zwischen dem ÖBB-

In der Übergangsphase zur Inbetriebnahme der von Stadler gelieferten VT 5063 ist als Notlösung am 28. Juni 2011 die ehemalige DB-Diesellok 218 117 vor dem REX 4379 in Gussendorf im Einsatz *Erich Nährer/Slg, Markus Inderst (3)*





Die Garnitur des REX 1613 zeigt eine Wiesel-Garnitur im Erstdesign. Der Zug wird am 24. August 2016 von der 1144 240 aus dem Bahnhof Tullnerbach-Preßbaum nach Wien Westbahnhof geschoben



Am 6. November 2024 wird der neue Stadler-Triebwagen 4734 104 der niederösterreichischen Landespolitik im Hauptbahnhof St. Pölten vorgestellt, rechts im Hintergrund wartet die 2070 044 am Bahnsteig

Die Doppelstockzüge des Flughafenzugs City-Airport-Train haben zwei verschiedene Designs erhalten, im zweiten Design ist die 1016 036 mit dem Steuerwagen 80-33 901 bei Mannswörth unterwegs *Markus Inderst (4)*



Generaldirektor Helmut Draxler und dem niederösterreichischen Landeshauptmann Erwin Pröll. Bei dieser Vorstellung kam es zu einem Streit über das Aussehen der Fahrzeuge, da die ÖBB ihre Wagen einem eigenen Design unterwarfen und der Landeshauptmann auf die Umsetzung des bekannten „Wiesel-Designs“ analog zu den Wiesel-Autobussen drängte. Der Disput wurde daraufhin beigelegt, indem die in Verkehrsrot/Hellgrau lackierten Wagen im Design belassen wurden und auf der hellgrauen Fläche das Wiesel-Emblem und das Niederösterreich-Logo angebracht wurden. Die von der Stadt Wien finanzierte Garnitur erhielt ein eigenes Design und war als „Wiener Szene“ unterwegs.

Gleichzeitig wurde festgelegt, wo die neuen Doppelstockwagen eingesetzt werden sollten: ab September 1997 60 Wagen Wien Süd – Payerbach-Reichenau, ab Juni 1998 32 Wagen für Wien Ost, ab September 1998 68 Wagen für Verkehre nach Retz, Mistelbach und Bernhardsthal sowie ohne Starttermin Wien Westbahnhof – Amstetten bzw. Wien FJB – Krems an der Donau/Sigmundsherberg.

Start mit Problemen

Die Inbetriebnahme verlief nicht problemlos. Gerade die ersten 60 Wagen mit der Temperaturabsenkanlage bereiteten Schwierigkeiten und führten zu wenig Akzeptanz bei den Kunden. Als Negativpunkte wurden das Fehlen von Aschenbechern im Raucherbereich und von Abfallbehältern, ungenügende Kleiderablagen und auch die unpersönliche Atmosphäre vorgebracht. An heißen Tagen entwickelten sich die Wagen zur Sauna mit Innentemperaturen von 60 bis 70 °C. Die restlichen 180 Wagen erhielten sogleich eine Klimaanlage, deren Mehrkosten die NÖVOG trug.

Die Ausweitung von Verkehren sowie die Ablösung der Reihe 4030 führten zur Folgebeschaffung der Doppelstockwagen. 2002 folgten 20 Steuerwagen. Für die Abwicklung des „City-Airport-Train“ (CAT) wurden im Dezember drei Steuer- und sechs Mittelwagen aus dem Planbestand entnommen. Die letzte ÖBB-Beschaffung von 13 Steuerwagen und 60 Zwischenwagen erfolgte 2008. Die Wagen wurden ursprünglich für den Nahverkehr rund um Wien geordert und sind aktuell zwischen Wiener Neustadt und Retz bzw. Břeclav im Einsatz, auf der Westbahn bis St. Pölten sowie auf der Franz-Josefs-Bahn einerseits nach

Krems an der Donau und andererseits bis nach České Velenice. Sie werden auch mit Dieselloks der Reihe 2016 auf der Aspangbahn bis Friedberg verwendet und kamen auf der Mattersburgerbahn bis nach Deutschkreutz zum Einsatz. Mehrere Garnituren befinden sich noch in Vorarlberg und verkehren zwischen Lindau-Insel und Bludenz. Doppelstockwagen sind während der Sommermonate auch in Osttirol im Einsatz, um gemeinsam mit Fahrradtransportwagen die italienischen Tagesgäste von Lienz nach San Candido/Innichen zu befördern. Ein Doppelstockwagen wird gelegentlich als Transportwagen auf der Tauernschleuse eingesetzt.

Die zweistöckigen, 50 Tonnen schweren Wagen haben eine Länge über Puffer von 26.800 Millimetern sowie eine Höhe von 4.632 Millimetern über Schienenoberkante. Sie weisen 114 Sitzplätze 2. Klasse auf und sind mit einer Toilette ausgestattet. Die 48 Tonnen schweren Steuerwagen sind 27.130 Millimeter lang und verfügen über 102 Sitzplätze, ein barrierefreies WC sowie einen Mehrzweckraum.

Die Garnituren des CAT wurden für ihre Belange extra adaptiert. Die CAT-Steuerwagen besitzen ein geschlossenes Gepäckabteil im Untergeschoss und 34 Sitzplätze in der Anordnung 2 + 1 im Obergeschoss. Diese Sitzplatzeinteilung wurde auch bei den Mittelwagen angewendet: 34 Sitze im Obergeschoss, 27 im Untergeschoss. Im Zwischengeschoss sind zwei Gepäckregale vorhanden. Die Wagen haben ein Fahrgastinformationssystem mit zwei Monitoren und wurden den Brandschutzerfordernissen nach dem folgenschweren Unfall von Kaprun angepasst. Sie waren zuerst in den

Die Doppelstock-Garnituren waren in unterschiedlichen CAT-Lackierungen unterwegs

Hausfarben des Flughafens Wien in Schwchat in zwei Grautönen mit hellgrünem Zierstreifen und weißer Bauchbinde lackiert und trugen groß die Aufschrift CAT. Dieses Design änderte sich in halbflächige Grün- und Grautöne mit einer weißen Zierlinie und hellgrauen Wagenschürzen. Das Firmenkürzel CAT wurde durch den Schriftzug „City Airport Train“ ergänzt.

Nach mehr als 20 Jahren im Alltagsbetrieb führte man die ersten Fahrzeuge einer Modernisierung im TS-Werk St. Pölten

ÖBB-Doppelstockschlafwagen der CNL

Der Ausstieg der ÖBB aus dem CityNight-Line bescherte dem Unternehmen 1996 zehn fast neue Doppelstockwagen in zwei unterschiedlichen Bauformen. Die Wagen wurden 1995 von Talbot gebaut und hatten zunächst die Wagennummern WLAbm 61 85 06-94 321 bis 325 und WLbM 61 85 06-94 215 bis 219. Diese waren in einer Arbeitsgemeinschaft von Talbot, Schindler und SGP entstan-

den. Mit der Übernahme änderte sich die Wagennummer in WLAbmz 61 81 76-94 321 bis 325 und WLbMz 61 81 76-94 215 bis 219. Sie wurden pärchenweise in den Zügen EN 466/467 „Wiener Walzer“ (Wien – Zürich) und EN 246/247 (Wien – Bregenz) eingesetzt. Das dunkelblaue CNL-Design wurde später ins Upgrading-Design geändert. Die Stilllegung der Flotte erfolgte am 27. Mai 2025. *MI*



Die 1116 270 bespannt am 19. Juni 2013 den EN 246 mit den beiden Doppelstock-Schlafwagen im Upgrading-Design zwischen Hohenems und Dornbirn

zu. Augenfälligstes Merkmal ist die Umlackierung ins Cityjet-Design. Weniger sichtbar sind die Änderungen im Fahrgastraum. Die Doppelstockwagen erhielten WLAN, ein Videoüberwachungssystem sowie einen Mehrzweckbereich für Räder, Gepäck und Kinderwagen. Dazu kommen noch Informations-Displays, USB-Steckdosen und eine LED-Beleuchtung. Die WC-Kabinen erhielten eine Innenfolierung. Im Obergeschoss des Steuerwagens schaffte man Ruhezone, außerdem wurden die Sitzbezüge aufgefrischt. Die Sanierung der Wagen betrifft zudem die Fensterfassungen, die Drehgestelle, die Zug- und Stoßvorrichtungen sowie alle Energieversorgungssysteme und sicherheitstechnischen Einrichtungen. Die erste umgestaltete Garnitur steht seit 10. Dezember 2019 im Einsatz.

WESTbahn mit KISS

Die WESTbahn (seit September 2025 Westbahn) war das erste EVU in Österreich, das 200-km/h-schnelle Doppelstocktriebzüge aus dem Hause Stadler regelmäßig in Betrieb nahm. Die sechsteiligen Triebzüge gehören der Fahrzeugfamilie

KISS an und sind 150 Meter lang. Stadler erhielt 2009 den Auftrag zum Bau von sieben Garnituren. Sie sind typengleich mit der SBB-Reihe RABDe 511. 2015 wurde eine achte Garnitur mit 526 Sitzplätzen der Stadler-Bauart KISS 2 beschafft. Die Triebzüge sind in Aluminium-Leichtbauweise hergestellt, wobei die Wagenkästen auf luftgefederten Treib- und Laufdrehgestellen ruhen. Die Antriebssteuerung besteht aus acht Antriebssträngen mit wassergekühlten IGBT-Stromrichtern. Der Fahrgastraum ist über zwölf breite Schwenkschiebetüren zu betreten; die achte Garnitur hatte einflügelige Schwenkschiebetüren. Jede Garnitur mit 501 Ledersitzplätzen verfügt über einen Clubbereich sowie behindertengerechte WC-Systeme. Die Mittelwagen sind mit Cafés ausgestattet.

Das Unternehmen hat 2011 den Fernverkehr zwischen Wien West und Salzburg aufgenommen und fuhr zeitweise bis Freilassing, ab 2017 sogar im Halbstundentakt. Neben Wiener West als Zugziel wurde auch Wien Praterstern unter Benutzung des Lainzer Tunnels und der S-Bahn-Stammstrecke angefahren. Für das Zusatzangebot

wurden ein weiterer Sechsteiler (4010 008) und neun Vierteiler (4110 009 bis 017) beschafft. Diese Stadler-Triebzüge hatten eine einflügelige Schwenkschiebetür und eine verbesserte Druckdichtigkeit erhalten. Der ET 4110 mit einer Länge von 102,6 Metern wies 326 Sitzplätze auf.

Der Einsatz der acht ET 4010 und der neun ET 4110 währte bei der WESTbahn nur kurz, denn bereits 2019 wurde die Flotte durch neue Stadler-Triebzüge ersetzt. Der Verkauf erfolgte über eine Ausschreibung, bei der sich DB Fernverkehr gegenüber ÖBB PV durchsetzte. Die Triebzüge wurden bei der DB AG neu gestaltet und standen 2025 wieder zum Verkauf. Als einer der Interessenten galten die ÖBB, die abermals mit mehreren Mitbewerbern um diese Fahrzeuge buhlten. Diesmal konnten sich die ÖBB gegen die Konkurrenz durchsetzen und erwarben die Flotte für 222 Mio. Euro. Die sechsteiligen Garnituren wurden im Sommer 2025 übernommen, optisch angepasst und werden seit dem 6. Oktober 2025 als Railjet-Ersatz zwischen Wien Hbf und Salzburg Hbf im RJ-Umlauf verwendet. Die vierteiligen Garnituren kamen erst zum Jahresende zur ÖBB, vier von ihnen

wurden im Dezember 2025 ins Anlagevermögen übernommen. Das erste Einsatzgebiet umfasst die Führung von CJX-Zügen zwischen Wien Westbahnhof und Amstetten und künftig auch von Regionalzügen über die alte Wienerwaldstrecke.

Der Ersatz der Flotte erfolgte durch die Beschaffung von 15 sechsteiligen KISS-3-Garnituren aus der Schweiz. Diese Triebzüge (4010 018 bis 032) sind ebenfalls für 200 km/h ausgelegt und weisen einige Unterschiede auf, nämlich eine verbesserte Sekundärfederung, modifizierte Toiletten, eine Bistroeinrichtung und eine Klimaanlage. Sie sind seit Sommer 2021 bei der WESTbahn und verfügen über 506 Sitzplätze, die sich auf die Klassen Standard (366), Comfort (106) und First (34) verteilen. Die Café- und Bistroecken sind in den Wagenübergängen der Mittelwagen platziert. Mit diesen Zügen fährt die WESTbahn derzeit die größte Verkehrsleistung des Unternehmens seit Bestehen.

Die China-Züge

Die WESTbahn plant weitere Verkehrsausweitungen nach Ungarn bzw. auch nach München, Stuttgart und Frankfurt (Main)

sowie täglich sieben Zugpaare Wien – Lindau-Insel im Zweistundentakt über die Arlbergbahn. Für diese Neuverkehre werden weitere Triebwagen benötigt. Man setzt dabei auf die neuen Doppelstocktriebzüge der Firma CRRC der Reihe 4100. CRRC hat vier Probegarnituren gebaut, die mehrere Jahre im Zulassungsverfahren verharrten und dabei mehr als 300.000 Kilometer absolvierten. Ende Oktober 2025 wurde die Fahrzeugzulassung von der ERA erteilt. Von der Politik folgten prompt kritische Stimmen,

Die in China von der WESTbahn beschafften Züge wurden anfangs kritisch gesehen

weil man die Beschaffung der „Chinesen-Züge“ hinsichtlich der Wertschöpfung außerhalb der EU und die Fahrgastsicherheit durch ferngesteuerte Eingriffe in die Bordelektronik kritisch sah. Der politische Aufschrei ging sogar so weit, für diese Fahrzeuge in Europa ein Zulassungsverbot infolge von Sicherheitsbedenken zu fordern.

Die Präsentation einer der vier sechsteiligen Garnituren mit zwei Fahrgastebenen

Die Einführung des Klimatickets in Österreich brachte zwei entsprechend designte Fahrzeuge hervor. Bei der WESTbahn ist es der 4010 028, der am 12. August 2023 bei Langkampfen durch das Inntal fährt *Markus Inderst*



erfolgte am 3. November 2025 in Wien Westbahnhof. Die 158 Meter langen Triebzüge sind mehrspannungsfähig (15 kV/16,7 Hz- und 25 kV/50 Hz-Wechselstrom). Die Garnituren bieten Platz für 536 Reisende in den drei bekannten Klassen mittels Ledersitzen. Gegenüber der ersten Präsentation vor drei Jahren wurde aber die Inneneinrichtung gänzlich erneuert. Eingebaut sind auch wieder die bekannten Snack-Points bzw. die großen Gepäckablageflächen. Kürzlich erhielten die Züge auch die Zulassung für Deutschland.

ÖBB setzen auf Stadler

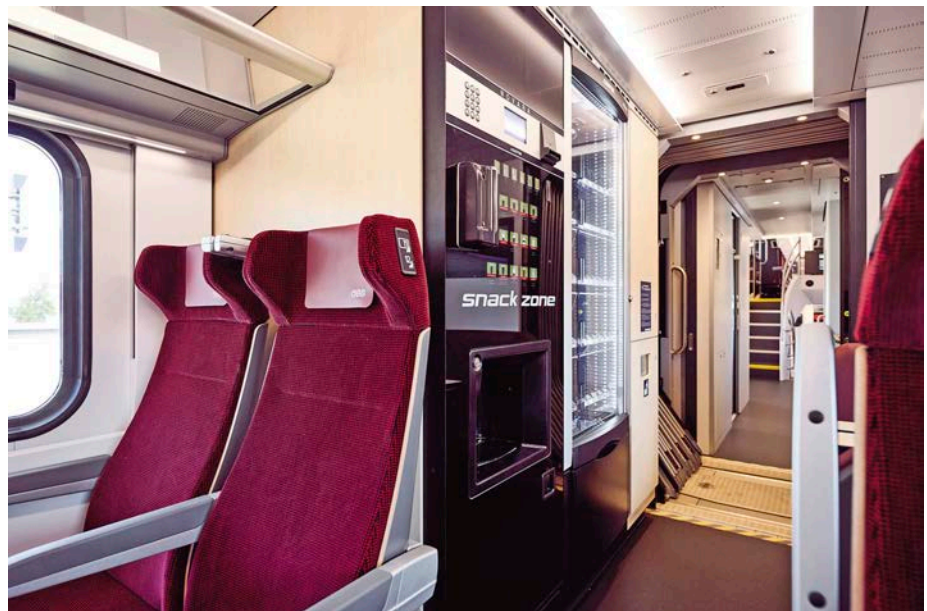
Die Überalterung des vorhandenen Rollmaterials der ÖBB-Dosto-Wagen, die Ausweitung der Verkehre durch Taktverdichtungen im Großraum Wien und die steigenden Fahrgastzahlen, vorrangig ausgelöst durch das neue Klimaticket seit dem 26. Oktober 2021, haben die ÖBB bei der Fahrzeugbeschaffung unter Zugzwang gesetzt. Die Fahrzeuglängen sind durch die Bahnsteiglängen vorgegeben, sodass aus Kapazitätsgründen nur mehr das Ausweichen auf den zweiten Stock möglich war. Deshalb haben die ÖBB 2022 einen Rahmenvertrag über bis zu 186 Doppelstocktriebzüge mit der Stadler Rail Group in Busnang geschlossen. Der Vertrag sieht Nahverkehrstriebzüge in vier-, fünf- und sechsteiliger Ausführung vor. Der erste Abwurf erfolgte am 7. April 2022 und umfasste 20 sechsteilige Fahrzeuge der Reihe 4736 und 21 vierteilige Fahrzeuge der Reihe 4734 im Auftragswert von 600 Mio. Euro. Im Mai 2023 wurden weitere 21 vierteilige Nahverkehrsgarnituren (Auslieferung bis 2027) abgerufen, im August 2024 folgten weitere 47 Vierteiler (bis 2030).

Stadler hat 2024 die ersten vier- und sechsteiligen Garnituren gefertigt und dann dem Zulassungsverfahren zugeführt. Die Inbetriebsetzung in Österreich erfolgte am Servicestandort in Dürnrohr bzw. Zwentendorf. Am 8. April 2025 unterzeichnete Stadler Austria einen Pachtvertrag für Teile der ehemaligen Zuckerfabrik in Leobersdorf, um dort neue Kapazitäten des Projekts Instandhaltungsstützpunkt für seine österreichischen Kunden zu erlangen.

Die Triebzüge sind in Aluminium-Leichtbauweise hergestellt, deren Wagenkästen auf luftgefederten Trieb- und Laufdrehgestellen ruhen. Die Endwagen sind mit angetriebenen Triebdrehgestellen versehen. Die redundante Antriebssteuerung besteht



Die ÖBB präsentieren am 25. Juni 2025 in Wien Autoreisezentrum den 4706 103 im Railjet-Design. Statt eines klassischen Speisewagens sind zwei Ausgabebautomaten in der „snack zone“ installiert Stadler Rail AG (2)



aus vier Antriebssträngen mit wassergekühlten IGBT-Stromrichtern und zwei Stromabnehmern. Der Fahrgastraum ist über acht, zehn oder zwölf Doppelflügeltüren zu betreten, wobei der Niederflurteil auf 440 Millimeter über SO bzw. der Oberflurteil auf 2.524 Millimeter liegt. Eine vierteilige Garnitur verfügt über 373 Sitzplätze und rund 600 Stehplätze, bei einer sechsteiligen Garnitur sind es 593 Sitz- und circa 900 Stehplätze. Hinzu kommen noch 53 bzw. 76 Klappsitze und in beiden Varianten zwei Rollstuhlplätze. Pro Garnitur sind mindestens zwei WC eingebaut. Insgesamt können bis zu drei Triebzüge gemeinsam in Mehrfachtraktion betrieben werden.

Die 200 km/h schnellen und fünfteiligen Garnituren sind für den City Airport Express (CAT) vorgesehen und orientieren sich an den Schwesterfahrzeugen. Die drei neuen Garnituren wurden am 11. Oktober 2023 im Rahmen des 20-jährigen Firmenjubiläums präsentiert und weisen rund 300 Sitzplätze auf. Der Einsatzbeginn der Züge ist für 2027 vorgesehen. Zum Jahreswechsel 2025/26 wurde bei Stadler das erste Fahrzeug der künftigen Reihe 4705 für die Inbetriebnahme fertiggestellt.

Einsätze im Ausland

Die neuen ÖBB-Triebzüge sind unter 15 kV/16,7 Hz- bzw. 25 kV/50 Hz-Wech-

selbststrom einsetzbar und werden für Österreich, Deutschland sowie grenznahe Strecken nach Tschechien, der Slowakei und Ungarn zugelassen. Sie haben eine Dauerleistung von 4,0 MW bzw. eine maximale Leistung am Rad von 4,8 bzw. 5,2 MW und eine Anfahrzugkraft von 380 kN und sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt. Die Länge über Kuppung liegt bei 106,94 (Reihe 4734) bzw. 159,86 Metern (Reihe 4736). Die Fahrzeuge sind klimatisiert, entsprechen den aktuellen Bestimmungen nach TSI und verfügen neben PZB 90 über das Zugversicherungssystem ETCS Baseline 3 (Version 3.6.0.). Der Fahrgastraum ist mit den roten ÖBB-Standardsitzen ausgestattet. Es gibt Reihenbestuhlung sowie auch Vierersitze mit Arbeitstischen. An allen Sitzen befinden sich Steckdosen für 230 Volt. Integriert ist auch ein Fahrgastinformationssystem, zudem wird der Mobilfunkempfang durch spezielle Scheiben verbessert.

Die Beschaffung dieser Triebwagen hat vor allem das Land Niederösterreich möglich gemacht, weshalb die Präsentation am 6. November 2024 im Beisein politischer Vertreter auch in St. Pölten stattfand. Die neuen Triebzüge sind für den REX-Verkehr in der Ostregion zwischen Wiener

Conclusio

Die ÖBB haben die Beschaffung von Doppelstockfahrzeugen in jeder Hinsicht lange hinausgezögert. Letztlich waren es die Mitbewerber, die diese Fahrzeuge in Österreich salonfähig gemacht haben. Jedenfalls werden die 89 vierteiligen 4734 und die 20 sechsteiligen 4736 die bestehende Flotte der ÖBB-DoSto-Wagen ersetzen, gefolgt von den drei Fünfteilern beim Flughafenflugzug CAT. Die 14 Fernverkehrstriebwagen werden bitter notwendig im Westbahnverkehr benötigt und helfen über manchen Fahrzeugengpass – gerade bei den Railjet-1-Garnituren – hinweg. *MI*

Neustadt und der Nordbahn (Richtung Břeclav) und der Nordwestbahn (Richtung Retz – Znojmo) vorgesehen und sollten ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 eingesetzt werden. Die fehlende Zulassung für die Nachbarländer verhindert derzeit die dringend benötigte Übernahme einer ganzen Fahrzeugflotte.

Um das Problem der fehlenden Railjet-Garnituren lösen und den künftigen Mehrbedarf durch die Koralmbahn (siehe *em 3/26*) decken zu können, wurden im Mai 2023 aus dem bestehenden Rahmen-

vertrag 14 sechsteilige KISS200-Garnituren für den Fernverkehr geordert. Diese Triebzüge werden als Reihe 4706 geführt und tragen das bekannte Railjet-Design. Die gesamte Serie wird zwischen 2026 und 2027 in Dienst gestellt, wobei die Fahrzeuge anstatt eines Bistro- oder Speisewagens nur über zwei Snackzonen verfügen und 480 Sitzplätze in beiden Wagenklassen aufweisen.

Die Präsentation eines der damals drei vorhandenen KISS-Railjets erfolgte am 25. Juni 2025 im Autoreisezugzentrum Wien. Der neue, im Railjet-Design gehaltene ÖBB-Triebzug verfügt über 486 Sitzplätze, von denen 50 in der 1. Klasse in der Sitzanordnung 2 + 1 in einem Triebkopf untergebracht sind. Darüber hinaus gibt es noch zwei Single-Abteile und nur wenige Sitzgruppen mit einem Tisch. Die Garnitur ist mit acht Unisex-Toiletten und zwei Snackautomaten versehen. Für die kleinen Reisenden wurde eine Spielecke geschaffen, für mobilitätseingeschränkte Reisende stehen zwei Rollstuhlplätze zur Verfügung. Die 200 km/h schnellen und 159,86 Meter langen Triebzüge werden zunächst auf der Westbahnstrecke Wien – Salzburg Verwendung finden. *Markus Inderst*

Für die rasche Expansion setzt die WESTbahn auf vier sechsteilige CRRC-Triebzüge, die lange Zeit zu Testfahrten eingeteilt waren, wie 4100 002 am 26. September 2023 bei Flurling *Markus Inderst*





Die ÖBB-Doppelstockwagen werden – auch im aktuellen Design – lediglich von Jägerndorfer Collection in Dreiersets mit passendem Steuerwagen und Ergänzungswagen in den Nenngrößen H0 und N angeboten *Markus Inderst*

H0- und N-Doppelstockwagen für den modernen Regionalverkehr in Österreich

Modellumsetzungen doppelstöckiger Nahverkehrswagen ■ Die überwiegend in Österreich eingesetzten Doppelstockfahrzeuge sind in den Nenngrößen H0 und N erhältlich, wobei man im Maßstab 1:87 sogar zwischen unterschiedlichen Herstellern sowie zwei Längenmaßstäben wählen kann

Die ersten Doppelstockwagen der ÖBB gab 1998 *Dolicho* bei *Sachsenmodelle* in Auftrag, um diese Neubauwagen exklusiv anbieten zu können. Die Modelle waren im Neuheitenblatt 1998 auch bei *Sachsenmodelle* aufgeführt. Durch deren Konkurs verschwand nicht nur die Idee, sondern auch die Realisierung

wurde obsolet. Nachdem das Projekt gescheitert war, nahm sich *Klein Modellbahn* der Fahrzeuge an. Oskar Klein setzte die Modelle im Längenmaßstab von 1:100 um und bot in den darauffolgenden Jahren mehrere Ausführungen an. Etwa zur gleichen Zeit wurde von *Märklin* ein dreiteiliges Wagenset mit Modellen aus

der *Klein-Fertigung* in einer Einmalserie als Exportpackung für Österreich 2002 angekündigt und auch ausgeliefert. Doch *Klein* hatte bei seinen Geschäften nicht immer Glück: Die Zinkpest bei verschiedenen Triebfahrzeugen setzte dem Unternehmen wirtschaftlich zu. Gegen Ende der Existenz von *Klein Modellbahn* wur-



Heris war der erste Anbieter von maßstäblichen Doppelstockgarnituren in der Nenngröße H0, zu sehen die CAT-Garnitur im ersten Design (Artikelnummer 13120, oben links), im ÖBB-Schrägdesign mit dem Wiesel-Logo (13121, oben rechts) sowie mit dem farbenfrohen Fly-Niki-Zwischenwagen (13123, unten)



Von Jägerndorfer Collection stammen unter anderem die Sets zur Tauernautoschleuse Mallnitz-Obervellach – Bockstein (JC 76700, oben) bzw. im aktuellen Upgrading-Design (JC 76800.1, unten)

den alle Werkzeuge an Roco veräußert. Dessen Ankündigung eines DoSto-Dreiersets verlief im Sande, ehe einige Jahre später die Salzburger dann doch ein Wagset in 1:100 herausbrachten.

Nachdem Sachsenmodelle durch die Insolvenz vom Markt verschwunden war, waren Iris und Helmut Richthammer weiterhin umtriebig und gründeten das Unternehmen Heris Modelleisenbahn, das im Produktions- und Vertriebsverbund mit den zeitgleich neu entstandenen Herstellern A.C.M.E., Alphatrains, L.S. Models (LSM) und RailTop entstanden war. Dass ÖBB-Doppelstockwagenmodelle bei Heris erscheinen werden, wurde 2003 bei einem





Gespräch auf der Modellbauernmesse in Wien verkündet. Kurz darauf ließ man von chinesischen Partnern maßstäbliche Doppelstockwagen in den Ausführungen im Wiesel-Design, als „Wiener Szene“, CAT-I-Design und der „Kärntner Linien“ fertigen.

Als Jägerndorfer Collection (JC) seine neuen DoSto-Modelle brachte, wurden die Vorbilder seitens der ÖBB gerade einer Modernisierung mit Neulackierung im Cityjet-Design zugeführt. JC fertigte die Ausführungen im Cityjet-, Wiesel- und CAT-II-Design sowie für die Tauernautoschleuse. Darüber hinaus kümmerte man sich auch um die Wünsche der N-Bahner, indem beschriftungsgleiche Modelle im Maßstab

HO- und N-Bahner finden bei Jägerndorfer unterschiedliche Doppelstockwagen der ÖBB

1:160 erschienen. Weitere 1:100-Modelle gibt es in H0 von Piko. Diese Hobbymodelle sind auf Basis von DB AG-Konstruktionen gefertigt und haben mit den österreichischen Vorbildern wenig gemein.

Doppelstock-Schlafwagenmodelle

Die verschiedene Modellumsetzung der ÖBB-Doppelstockschlafwagen nahm ein ähnliches Ende wie zuvor bei den DoSto-Wagen unter Sachsenmodelle. Die ersten H0-Miniaturen dieser beiden Bauarten entstanden zunächst bei Heris im Rahmen der Modellumsetzung des CityNightLine. Helmut Richthammer hat dabei mehrere Wagentypen konstruiert und auch die beiden Bauformen der seit 1996 im Einsatz befindlichen Schlafwagen umgesetzt.

Diese drei Modelle stammen alle von LSM und zeigen die Ausführungen als ÖBB-Schlafwagen nach dem CNL-Austritt (47001, oben), als ÖBB-Nightjet-Ausführung mit EuroPride-Türen (47069, Mitte) und im ÖBB-Upgrading-Design (97017) Markus Inderst (8)

Modellaufstellung der doppelstöckigen H0-Fahrzeuge in Österreichs

Hersteller	Maßstab	Ausführungen
<i>ÖBB-Doppelstockwagen „CityShuttle“, „Wiesel“, „Wiener Szene“, „CAT“, Cityjet-Design</i>		
Heris Modelleisenbahnen	1:87	CAT I, Schrägdesign, CAT m. Fly-Niki-Wagen, „Wiener Szene“, „Kärntner Linien“
Jägerndorfer Collection	1:87/ 1:160	Schrägdesign mit Wiesel-Logo, Schrägdesign mit Wortmarke, Cityjet-Design, „Autoschleuse Tauernbahn“
	1:87	CAT II, „Wiener Szene“
Klein Modellbahn	1:100	Schrägdesign, „Wiener Szene“, Wortmarke, CAT, „Niki“
Märklin	1:100	Schrägdesign, Zukauf von Klein Modellbahn
Piko	1:100	Schrägdesign mit Wiesel, Upgrading
Roco	1:100	Schrägdesign mit Wortmarke
Sachsenmodelle	1:87	nur Ankündigung, keine Produktion
<i>ÖBB-Doppelstockschlafwagen WLBm 76-94.200 und WLAbm 76-94.300</i>		
Heris Modelleisenbahnen	1:87	CNL- bzw. ÖBB-Schlafwagen in Dunkelblau
Memoba	1:87	Upgrading, ÖBB-Nightjet in Nachtblau
Models World/LSM	1:87	ÖBB-, ÖBB-Upgrading, ÖBB-Nightjet
<i>WESTbahn-Doppelstocktriebzug KISS</i>		
Liliput	1:87	vierteilig, sechsteilig
<i>ÖBB-Doppelstocktriebzüge von Stadler</i>		
Jägerndorfer Collection	1:87	vierteilig, sechsteilig, ÖBB-Railjet-KISS (sechsteilig)
Roco	1:87	ÖBB-Railjet-KISS (sechsteilig)

Eine ausführliche Tabelle mit allen Artikelnummern und den genauen Fahrzeugbezeichnungen sowie den ersten Erscheinungsjahren der Modelle finden Sie auf unserer Internetseite unter eisenbahn.de/eisenbahn-magazin/dosto-modell-oesterreich_22149 oder direkt über den nebenstehenden QR-Code.





Seitenansicht der beiden Piko-Hobby-Modelle. Der Steuerwagen (58810, oben) sowie der Mittelwagen (58811, unten) sind in der Ausführung des zweiten CAT-Designs lackiert. Die Konstruktion basiert auf vorhandenen DB AG-Modellen



Nachdem man seit Jahren keine weiteren ÖBB-Modelle mehr gefertigt hatte, widmete sich Daniel Piron diesen Vorbildern: LSM hat in diesem Rahmen eine ganze Serie von verschiedenen Nachtzugwagen geschaffen, die nicht nur die Nachbildung von CNL-Wagen ermöglicht, sondern auch die Nachfolgevarianten nach dem Ausscheiden der ÖBB aus der CNL. LSM hat in weiterer Folge auch alle nachfolgenden Farbvarianten der beiden Bauformen vom dunkelblauen ÖBB-Design, dem Upgrading-Design und zuletzt im Design des ÖBB-Nightjet realisiert – unter anderem

L. S. Models hat in HO verschiedene Nachtzugwagen vorbildgerecht nachgebildet

auch in Exklusivserien für Memoba. Beide Schlafwagentypen gibt es von LSM auch für die Nenngröße N. Teilweise wird dieser Wagentyp auch über den deutschen Vertriebspartner Lemke angeboten.

Stadlers WESTbahn-Ausführung

Liliput hat bisher den WESTbahn-KISS in der Ursprungsausführung produziert. Das erste Modell ist mit der Betriebsnummer 4010 007 versehen. Es wurde 2012 als Exklusivserie von Heribert Ischowitsch (Dolicho) in einer vierteiligen Grundpackung sowie einer zweiteiligen Ergänzungspackung angekündigt. Da die Modelle inzwischen in den Auktionshäusern hohe Preise erzielen, hat der Hersteller 2025 weitere Modellvarianten aus dieser Bauform angekündigt. Der bisherige WESTbahn-Triebzug wird durch ein Schwesterfahrzeug mit neuer Betriebsnummer 4010 003 im Betriebszustand von 2012 ergänzt. Zudem hat Liliput ein Modell des nachfolgenden Eigentümers DB Fernverkehr angekündigt. Mittlerweile sind die Fahrzeuge bei ÖBB Personenverkehr gelandet. Ob Liliput hierzu noch eine modifizierte ÖBB-Ausführung auflegen wird, bleibt abzuwarten.

Stadler-Triebzüge für die ÖBB

Die Lieferung und Inbetriebnahme der neuen Nahverkehrsflotte mit Doppel-

Liliput hat aktuell eine Neuauflage einer sechsteiligen WESTbahn-Garnitur im Maßstab 1:87 angekündigt, die gegen Ende des Jahres ausgeliefert werden soll



Die Piko-Doppelstockwagen (58818 und 58819) entsprechen formtechnisch den DB-Fahrzeugen und weichen deshalb vom realen Vorbild ab. Das aktuelle Cityjet-Design der Hobby-Modelle orientiert sich am ÖBB-Vorbild Markus Inderst (3)

stocktriebzügen von Stadler hat JC auf den Plan gerufen, sich sogleich den beiden neuen Nahverkehrstriebzügen anzunehmen. Im Neuheitenkatalog 2025 sind beide Ausführungen als Neukonstruktion angekündigt. Ergänzend dazu hat JC noch die sechsteilige Fernverkehrsvariante des Railjet-KISS ins Programm genommen. Man geht aktuell davon aus, dass all diese Stadler-Nachbildungen bis Anfang 2027 geliefert werden. Das zuletzt genannte Modell des Railjet-KISS wurde kurz vor der Veröffentlichung der diesjährigen Jahresneuheiten auch von Roco avisiert und das Vorhaben im Neuheitenprospekt 2026 wiederholt. Die Auslieferung der Salzburger Modellvariante ist für die erste Jahreshälfte 2027 vorgesehen.

Markus Inderst

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



Die Roco-Wagen sind als Dreier-Set einmalig erschienen und basieren auf den Werkzeugen des früheren Herstellers Klein Modellbahn. Zur Ausführung in H0 gelangte das Schrägdesign mit ÖBB-Wortmarke Werk (2)

L.S. Models brachte in N die Doppelstock-Schlafwagen der Bauarten WLABmz und WLBmz 2018 auch im (ersten) NightJet-Design heraus. Die abgebildeten Modelle waren im Sechser-Set enthalten Andreas Bauer-Portner



Der letzte Regionalexpress mit 628?

Gemäß Umlaufplan sind auf der Linie RE 6 zwischen Neustadt und Karlsruhe an Werktagen zwei Doppelheiten der Baureihe 628 vorgesehen. Anfang April setzte das Bw Kaiserslautern auf dieser Strecke die letzten beiden Triebwagen im SyltShuttlePlus-Design ein. 628 501 „Hörnum“ und 628 507 „List“ sind bei Edesheim unterwegs nach Karlsruhe und lassen dabei den Aussichtsberg Kalmit rechts und das Hambacher Schloss links liegen. *Ulrich Wehmeyer*



Bild des Monats





Doppelbespannung auf dem RE 3: Die Lokomotiven 185 394 und 185 391 passieren mit GfF-Wagen den Haltepunkt Düsseldorf-Wehrhahn. Das Unternehmen TCS erbringt diesen Zusatzverkehr mit gemieteten Railpool-Maschinen (Ex-DB) *Martin Wehmeyer*

■ *Einstöckige Nahverkehrswagen*

Reisen am Übersetzfenster auch 2026 möglich

Die letzten n- und y-Wagen verschwanden schon vor einigen Jahren aus dem regulären Dienst bei DB Regio. Dennoch sind die klassischen Nahverkehrswagen in einigen Regionen auch 2026 noch anzutreffen. Betreiber wie TRI Train Rental (TRI), die Schienenverkehrsgesellschaft (SVG) oder die Gesellschaft für Fahrzeugtechnik (GfF) setzen die klassischen Reisezugwagen auf regulären Linien ein, um zusätzliche Kapazitäten bereitzustellen oder um touristische Angebote zu bedienen. Unsere Übersicht zeigt: Besonders auf ihre Kosten kommen Freunde des Reisens am (idealerweise geöffneten) Übersetzfenster in Nordrhein-Westfalen, Bayern und in Baden-Württemberg.

n-Wagen im Westen

In Nordrhein-Westfalen erbringen mehrere Anbieter Verkehre mit Nahverkehrswagen. TRI bedient bis zum 12. Dezember 2026 von Montag bis

Freitag die RB 37 von Neuss Hbf bis Krefeld Hbf. Zum Einsatz kommen hierbei unter anderem Lokomotiven der Baureihen 111 oder 145, die drei TRI-Nahverkehrswagen zie-

hen. Garantie auf Einstöcker hat man hier jedoch nur bedingt: Zuletzt waren immer wieder auch TRI-Dosto-Garnituren auf dieser RB-Linie anzutreffen.

Regelmäßige Leistungen mit Nahverkehrswagen 2026

Linie	Triebfahrzeug	Verkehrstage	Zeitraum
RB 37 (Neuss Hbf – Krefeld Hbf)	111/145	Mo–Fr	08.01.2024 – 12.12.2026
RE 3 (Düsseldorf Hbf – Hamm (Westf) Hbf)	101/185/193	Mo–So	21.02.–20.03.2026 / 04.04.–15.05.2026 / 13.06.–10.07.2026
RB 31 (Duisburg Hbf – Moers/Millingen)	101	Mo–Sa	14.12.2025–13.06.2026
RE 10 (Düsseldorf Hbf – Kleve)	218	Mo–Fr	09.03.–21.05.2026
RE 90 (Nürnberg Hbf – Stuttgart Hbf)	182	Mo–So	15.12.2024–12.12.2026
„Freizeit-Express Südbahn“ (Stuttgart Hbf – Singen/Lindau-Insel)	218	Sa/So/Feiertage	13.06.–01.11.2026
„Freizeit-Express Bodensee 2“ (Stuttgart Hbf – Konstanz)	111/115	So/Feiertage	08.03.–01.11.2026

Train Charter Service (TCS) fährt auf dem RE 3 von Düsseldorf Hbf bis Hamm (Westf) Hbf zusammen mit der eurobahn zwei Umläufe mit 101, 185 oder 193 und fünf Nahverkehrswagen der Gesellschaft für Fahrzeugtechnik (GfF). Durch den Einsatz dieser Ersatzzüge können auf dem RE 13 zwischen Mönchengladbach Hbf und Hamm (Westf) Hbf während der Korridorsanierung Hagen – Köln Kapazitäten erweitert werden. Die Fahrten erfolgen noch bis 15. Mai sowie vom 13. Juni bis zum 10. Juli 2026. Auf der RB 31 von Duisburg Hbf bis Moers und teilweise weiter bis Millingen fährt TCS vom 14. Dezember 2025 bis zum 13. Juni 2026 montags bis samstags mit einer 101 und zwei n-Wagen der GfF.

Das Unternehmen Lok Partner übernimmt vorerst bis Ende Mai 2026 montags bis freitags Leistungen auf dem RE 10 Düsseldorf Hbf – Kleve. Hierbei zieht oder schiebt eine Diesellokomotive der Baureihe 218 drei n-Wagen von TRI.

Ergänzend zu diesen planmäßigen Einsätzen bestellen die Aufgabenträger VRR und NWL in Nordrhein-Westfalen zum Beispiel bei Fußballspielen oder großen Events zusätzliche Verstärkerzüge bei TRI, die ebenfalls häufig aus n-Wagen gebildet sind. Fahrgäste finden diese Züge in den regulären Auskunftsmedien und können sie mit normalen Nahverkehrstickets nutzen.

Einsätze in Süddeutschland

Analog zu Nordrhein-Westfalen bestellt auch das Land Baden-Württemberg bei speziellen Anlässen Verstärkerzüge bei der SVG, die mit Nahverkehrswagen gebildet werden. Auch diese Züge erscheinen in den Auskunftsmedien und sind mit regulären Fahrkarten nutzbar.

Zwischen Nürnberg Hbf und Stuttgart Hbf betreibt regulär das Unternehmen Arverio Baden-Württemberg die Linie RE 90. Auch hier kommt es zum Einsatz von n-Wagen. Hintergrund dafür ist die Ausrüstung von Arverio-Triebzügen mit Technik (ETCS) für den Digitalen Knoten Stuttgart. Während dieser Umrüstungsphase stehen einzelne Fahrzeuge zeitweise nicht zur Verfügung. Arverio ersetzt diese durch Ersatzfahrzeuge, die von der TRI Train Rental GmbH gestellt werden. Nach derzeitigem Stand noch bis zum 12. Dezember 2026 bespannen Lokomotiven der Baureihe 182 von Montag bis Sonntag sechs n-Wagen beziehungsweise Bduu-Wagen auf dieser Verbindung. Ein zweiter Umlauf mit 110 oder 111 und drei Wagen war bei Redaktionsschluss zur Umstellung auf Triebzüge Anfang Mai vorgesehen.

Freizeitexpress der SVG

Im touristischen Verkehr bietet die SVG in Baden-Württemberg Fahrten mit n-Wagen an. Der „Freizeit-Express Südbahn“ verkehrt vom 13. Juni bis zum 1. November 2026 an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen von Stuttgart nach Singen (Hohentwiel) beziehungsweise in den Sommerferien nach Lindau-Insel. Eine Lokomotive der Baureihe 218 zieht dabei drei n-Wagen sowie einen Dm- oder Bduu-Wagen. Der „Freizeit-Express Bodensee 2“ verbindet vom 8. März bis zum 1. November 2026 an Sonn- und Feiertagen Stuttgart Hbf mit Konstanz. Hier kommen Elektrolokomotiven der Baureihen 111 oder 115 mit vier n- sowie einem Dm- oder Bduu-Wagen zum Einsatz. Wer das Reisen am Übersetzenfenster schätzt, findet also noch zahlreiche Gelegenheiten dazu. Auch wenn die Zahl der Leistungen im Vergleich zum Vorjahr abnimmt, bleiben n- und y-Wagen 2026 Teil des Nahverkehrs in Deutschland. *em*

DB RegioNetz Erzgebirgsbahn

Oberleitung zwischen Chemnitz Hbf und Süd in Betrieb

Am 28. Februar 2026 nahm die DB RegioNetz Erzgebirgsbahn die Fahrleitungsanlagen zwischen Chemnitz Hbf und Chemnitz Süd in Betrieb. Auf dem rund 2,6 Kilometer langen Teilstück verkehren Züge im Güterverkehr fortan elektrisch. Zur Steuerung der neuen Anlagen baute die Bahn eine Fernwirkunterstation, die eine Fernüberwachung und -schaltung der Oberleitungsschalter

ermöglicht. Parallel dazu passeten Techniker die Leit- und Sicherungstechnik an, um das sichere Zusammenwirken von Signalen, Weichen und Bahnübergängen unter den veränderten betrieblichen Bedingungen zu gewährleisten. Der fertiggestellte Abschnitt in Chemnitz bildet die erste Baustufe für die geplante durchgehende Elektrifizierung der Strecke bis nach Aue.



Saarbahn-TramTrain 2002 (D-SBS 94 80 0492 702) am 23. März 2026 in Plochingen. Für Probefahrten wurden an dem CITYLINK Messapparaturen angebracht *Peter Garke*

Stadler

EBO-Zulassungsfahrten mit CITYLINK TramTrain

Aktuell läuft das Zulassungsverfahren für die CITYLINK TramTrain von Stadler. Die notwendigen Test- und Zulassungsfahrten werden mit Triebwagen der Saarbahn durchgeführt, die bereits 2025 die ersten Züge erhalten hat. In Saarbrücken (BOStrab) sollten die Fahrzeuge noch im Frühjahr 2026 im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden. Im Rahmen des umfangreichen Zulassungsverfahrens werden auch

Fahrten auf Bahnstrecken im Raum Stuttgart gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) durchgeführt. Insgesamt wurden bereits 246 CITYLINK TramTrain von den Unternehmen Saarbahn GmbH (SBN), Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSBNA) sowie Schiene Oberösterreich und Salzburg geordert. *PG*

■ Inselbahn Wangerooge

Fahrzeugengpass, Lokdefekt und geplanter Hafenumbau

Die von der Deutschen Bahn betriebene Inselbahn Wangerooge verzeichnet ganzjährig ein hohes Verkehrsaufkommen, wobei sich die Transportgüter saisonal unterscheiden. Während in der Hauptsaison Reisende und Lebensmittel im Fokus stehen, dominiert in der Nebensaison der Transport von Baumaterial und Bauschutt, da im Sommer ein striktes Bauverbot auf der Insel gilt. Der tägliche Güterzug umfasst dabei bis zu acht beladene Containertragwagen. Zusätzlich verkehrt ein separater Müllzug, teils mehrmals täglich, zwischen dem Anleger und der Müllumladestation, die über ein eigenes Anschlussgleis verfügt.

Fahrzeugmangel und seltener Rettungseinsatz im Bahnhof

Die verkehrsschwächere Zeit nutzt der Betreiber traditionell, um die Fahrzeuge für die Som-

Inselbahn Wangerooge

Streckenlänge	5,9 km
Spurweite	1.000 mm
Höchstgeschwind.	20 km/h

mersaison instand zu setzen. Im März 2026 befanden sich die Lokomotiven 399 105 (Faur) und 399 107 (Schöma) sowie diverse Wagen in Reparatur und Revision. Den gesamten Verkehr bewältigen die Faur-Lokomotive 399 106, die den Güterzug zog, sowie die Schöma-Maschine 399 108, die für den Personen- und Müllverkehr zuständig war. Dadurch kommen die Faur-Lokomotiven, die in den vergangenen Jahren primär als Reserve dienten, wieder regelmäßiger zum Einsatz.

Am 19. März 2026 kam es um die Mittagszeit im Bahnhofsbereich zu einer Betriebsstörung. Die Lokomotive 399 106 erlitt

bei der Rückkehr mit dem Güterzug einen Defekt. Um den Betrieb aufrechtzuerhalten, musste die Maschine 399 108 die defekte Lokomotive in den Schuppen schleppen und anschließend die Güterwagen am Güterschuppen sowie am Freiladegleis zustellen. Dies führte zu der seltenen Konstellation, zwei gekuppelte Lokomotiven auf der Strecke zu sehen. Der Personenzug zur einzigen Fährverbindung des Tages verließ den Bahnhof daraufhin mit zehn Minuten Verspätung.

Hafenumbau soll Kapazitätsengpässe am Anleger beheben

Parallel zum laufenden Betrieb beginnen am Anleger die Vorbereitungen für den seit Langem geplanten Hafenumbau. Erste Gebäude ließen die Ver-

antwortlichen bereits abreißen. Ziel der Maßnahme ist es, den Güter- vom Personenverkehr räumlich zu trennen. Dem Vernehmen nach ist der Wiederaufbau eines früher existierenden Ausweichgleises außerhalb des Anlegers geplant. Derzeit stehen für den gesamten Verkehr faktisch nur zwei Gleise zur Verfügung, was insbesondere durch die Rampen für den barrierefreien Zugang zu den Zügen in der Hauptsaison zu Engpässen führt.

Am ehemaligen Standort der Lokomotive 99 211 auf der Insel Wangerooge erinnert nun eine Informationstafel an das Fahrzeug. Sie war zuvor an den Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) im niedersächsischen Bruchhausen-Vilsen übergeben worden. *FJD*

Inselbahn Wangerooge: Schöma-Diesellok 399 107 mit einem Güterzug am Abzweig zum Westanleger *Franz-Josef Dovern*



■ DB InfraGO

ETCS für ScanMed-Korridor

Die Ausrüstung des quer durch Deutschland führenden Korridors Skandinavien-Mittelmeer (ScanMed) mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS und moderner Stellwerkstechnik hat sich bereits um Jahre verzögert. Für die hochbelastete Strecke Stelle – Uelzen einschließlich der Nebenbahn Lüneburg – Dannenberg hat DB InfraGO nun die Arbeiten beauftragt. Hierfür erfolgte ein

Abruf aus dem bestehenden Volumenvertrag mit dem Konsortium Siemens Mobility und Leonhard Weiss. Insgesamt werden auf beiden Streckenabschnitten rund 130 Weichen und 244 Signale an die neue Stellwerkstechnik angeschlossen. Zusätzlich entstehen vier ETCS-Streckenentralen (Radio Block Center) und zwei moderne Stellwerks-Zentraleinheiten. AWA

■ Berlin – Dresden

Ausbau verzögert sich

Der Ausbau auf der Bahnstrecke zwischen Berlin und Dresden verzögert sich bis Ende 2033. Ursprünglich sollten alle Streckenabschnitte der zweiten Baustufe von Blankenfelde bis Großenhain 2029 in Betrieb gehen. Betroffen von der Verzögerung ist der Abschnitt Blankenfelde – Wünsdorf-Waldstadt. Als Grund nennt DB InfraGO „Anforderungen im Planfeststellungsverfahren“. Es gehe dabei um Umweltfra-

gen, beispielsweise Eingriffe in das Mooregebiet bei Zossen. Alle Arbeiten sollen zu einem späteren Zeitpunkt gemeinsam in einer zusammenhängenden Sperrung der Strecke erledigt werden. Der Terminplan für den Umbau des Bahnhofs Zossen bleibt hingegen bestehen (Abschluss bis Ende 2027). Außerdem prüft DB InfraGO, einige Baumaßnahmen wie den Umbau des Bahnhofs Elsterwerda vorzuziehen. AWA

■ S-Bahn Hamburg

474 mit MiWuLa-Branding

Die S-Bahn Hamburg hat anlässlich des 25-jährigen Geburtstags des Miniatur Wunderlands einen Zug der Baureihe 474.1 als Jubiläumzug gestaltet. Die Vorstellung von Triebzug 4007 erfolgte am 9. April 2026. Der Zug ist in der Grundfarbe dunkelblau gestal-

tet mit 26 bunten Fenstern. Das Fensterdesign soll dabei an die Verpackungen von Modellfiguren erinnern und die Fahrgäste zu kleinen Modellfiguren werden lassen. Jedes Fenster ist mit einer Beschreibung wie „Elbstrand-Buddler“ oder „König der Möwen“ versehen. AWA



Die MiWuLa-Gründer Frederik und Gerrit Braun (links und rechts) sowie der Vorsitzende der Geschäftsführung S-Bahn Hamburg, Jan Schöder (Mitte), stellen das neue Branding des Tz 4007 vor
Felix Johannes Werner/DB AG



NeoLox-225 027 mit einem Schotterzug Rammelsbach – Karlsruhe bei Rehweiler am 19. März 2026
Jan Luca Herrmann

■ Landstuhl – Kusel

Betreiberwechsel bei Schotterverkehren

Bei den Schotterverkehren zwischen dem Steinbruch Rammelsbach (Strecke Landstuhl – Kusel) und Karlsruhe hat es einen Betreiberwechsel gegeben. DB Cargo hat die Leistungen an das Unternehmen NeoLox aus Bottrop abgegeben. Die erste Fahrt unter der Regie des neuen Betreibers fand am 18. März 2026 statt. Bislang hatte DB Cargo die Verkehre zweigeteilt abgewickelt: Zwischen Rammelsbach und Einsiedlerhof zogen Diesellokomotiven der Baureihen 294 und zuletzt 249 die Züge. Ab Einsiedlerhof wurden die Wagen dann in Einzelwagenzügen mit elektrischer Trakti-

on weiter nach Karlsruhe befördert. NeoLox fährt die Züge nun durchgehend bis zum Zielort. Während die Züge in den ersten drei Tagen nach der Übernahme noch vormittags in Rammelsbach eintrafen und den Steinbruch am frühen Abend verließen, hat NeoLox die Verkehre inzwischen komplett in die Nachtstunden verlegt. Vor Ort findet lediglich ein Austausch der Wagenparks statt. Aktuell setzt NeoLox für die Schotterverkehre Lokomotiven der Baureihe 225 ein. Perspektivisch ist auch der Einsatz der Baureihe 266 sowie von EuroDual-Lokomotiven (Baureihe 159) denkbar. J LH

■ Siemens

Neue Variante der Vectron Dual Mode

Siemens hat seine Vectron-Dual-Mode-Plattform um eine Variante ergänzt. Die neue Vectron Dual Mode Electric/Battery verfügt anstelle des bislang verwendeten Dieselmotors über ein modulares Traktionsbatteriesystem, das den Betrieb sowohl unter Oberleitung als auch auf Strecken ohne durchgehenden Fahrdraht ermöglicht. Vorgesehen sind flexible Batteriekonfigurationen von bis zu mehr als 2 MWh. Die Leistung an den Rädern beträgt

im Batteriebetrieb wie unter Wechselstromoberleitung bis zu 2.400 kW. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160 km/h bei einem Gewicht von rund 90 Tonnen. Erstkunde der Vectron Dual Mode Electric/Battery ist Akiem. Das Leasingunternehmen hat jüngst mit Siemens einen Rahmenvertrag über 50 Vectron einschließlich einer Option auf 30 weitere Maschinen geschlossen. Die Auslieferung ist für 2029/2030 anvisiert. AWA



Nach umfangreichen Freischneidearbeiten sind die Bahnanlagen in Mülheim-Speldorf wieder erkennbar. Am 16. März 2026 erreicht RBH-805 mit der Übergabe aus Oberhausen den Bahnhof *Fritz Meier*

■ Troisdorf – Mülheim-Speldorf

Güterverkehr auf Reststück der Rheinischen Strecke

Der Bahnhof Mülheim-Speldorf wird im aktuellen Betriebsablauf regelmäßig im Güterverkehr bedient. Nachdem kürzlich umfangreiche Vegetationsarbeiten durchgeführt worden sind, sind die Bahnanlagen vor Ort wieder deutlich als solche zu erkennen. Die Bedienung des Bahnhofs erfolgt durch eine Übergabe aus Oberhausen-Osterfeld, die in der Regel mit einer RBH-Lokomotive bespannt ist.

Die heutigen Anlagen in Speldorf sind Teil der ehemaligen

Rheinischen Strecke. Diese Magistrale führte ursprünglich von Osterath über Hochfeld Süd, Speldorf, Essen Nord und Bochum-Präsident bis nach Dortmund Süd. Ein bekannter topografischer Punkt dieser historischen Route war der Heißener Berg. Die für den

Güterverkehr einst wichtige Verbindung wurde im Zuge der Planungen für das Projekt Transrapid stillgelegt und abgebaut.

Vermisste Entlastungsrouten

Heute existieren von dieser Strecke nur noch zwei einglei-

sige Teilstücke: Neben der Verbindung von Hochfeld Süd nach Mülheim-Speldorf zur Bedienung des Mülheimer Stadthafens verblieb ein Abschnitt von Essen-Kray Nord nach Essen Nord für einen Anschließter. Angesichts des aktuellen Güterverkehrsaufkommens im Ruhrgebiet sowie der täglichen Baustellen und Umleitungen fehlt diese durchgehende Strecke heute als Entlastungsrouten für das westliche und mittlere Ruhrgebiet. *FMH*

Bedienung Mülheim-Speldorf

EZK 54440	Oberhausen-Osterfeld Mitte 8:39 – Mülheim-Speldorf 9:14
EZK 54443	Mülheim-Speldorf 12:14 – Oberhausen-Osterfeld Mitte 12:59 (beide Mo-Fr)

■ Ostkorridor

Baurecht für Ausbau Hof – Martinlamitz

Im Ausbauprojekt Elektrifizierung Hof – Marktredwitz (Teil des Ostkorridors Hof – Regensburg) erließ das Eisenbahn-Bundesamt am 31. März 2026 den Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt

Hof – Martinlamitz. Teil des mehr als 500 Millionen Euro teuren Ausbaus ist insbesondere die Elektrifizierung und der Ausbau des rund 15 Kilometer langen Gesamtabschnitts, der Bau eines dritten Gleises Hof

Hbf – Oberkotzau und der Umbau des Hauptbahnhofs Hof. Die Fertigstellung ist für Anfang der 2030er-Jahre ange-dacht. Allerdings gibt es derzeit noch keine Finanzierung durch den Bund. Eine nen-

nenswerte Wirkung hat die Elektrifizierung nicht. Diese entfaltet sich erst mit dem weiteren Ausbau der Strecke bis Regensburg, der jedoch erst in den 2040er-Jahren zu erwarten ist. *RM*

■ Schönwalde – Lubmin Gbf

Reisezüge in den Sommerferien

Das Land Mecklenburg-Vorpommern reaktiviert vom 11. Juli bis zum 23. August 2026 den Personenverkehr auf der Bahnstrecke zwischen Greifswald und Lubmin. An den Wochenenden in den Sommerferien sollen erstmals seit 27 Jahren wieder mehrmals täglich Reisezüge über die Nebenbahn Schönwalde – Lubmin Gbf fahren. Die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) arbeitete bei Redaktionsschluss noch am Fahrplan. Die Infrastruktur entstand im Jahr 1969 zur Anbindung des Kernkraftwerks Lubmin. Im Jahr 1999 endete der reguläre Reisezugverkehr auf der Trasse. Seit dem 31. Dezember 1999 ist die EWN Entsorgungswerk für Nuklearanlagen GmbH Eigentümerin der Strecke Schönwalde bis Lubmin Werkbahnhof. In der jüngeren Vergangenheit fanden



Bereits 2024 gab es Sonderverkehre Greifswald Hbf – Lubmin Werkbahnhof (Foto). 2026 sollen touristische Züge nach Lubmin rollen *Christian Much*

auf der Strecke lediglich öffentliche Sonderfahrten statt, darunter im Juli 2024 zum Stadtfest Gaffelrigg sowie im Juni 2025 zum Mecklenburg-Vorpommern-Tag mit einem Desiro-Triebwagen von DB Re-

gio. Staatssekretärin Ines Jesse kündigte an, perspektivisch gemeinsam mit den Kommunen eine Lösung für ein dauerhaftes Angebot in den Sommermonaten entwickeln zu wollen. *CMU*



Werbe-Integral bei der Regiobahn

Die Regiobahn plant die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Linie S28 zum Jahresende. Dann sollen auch die störungsanfälligen Integral-Triebzüge aus dem Dienst scheidern. Der VT 101 erhielt jüngst noch eine Ganzwerbung für das Einkaufszentrum Bilker Arcaden in Düsseldorf. Am 7. April 2026 rollt er durch Düsseldorf-Hamm in Richtung Neuss *Egon Pempelforth*

In Kürze

Neue RRX-Flotte kommt später

Der Einsatzstart der B-Flotte des Rhein-Ruhr-Express (RRX) wurde auf Wunsch der Hersteller um zwei Jahre auf Ende 2032 verschoben. Für RE 2 (Düsseldorf – Osnabrück) und RE 3 (Düsseldorf – Hamm) sind Vierteiler vorgesehen, für RE 7 (Rheine – Krefeld) und RE 42 (Mönchengladbach – Münster) Sechsteiler. *AWA*

Abgespeckte Qualitätsoffensive

Aufgrund der Verlängerung der Generalsanierung Hamburg – Berlin bis 13. Juni 2026 führt DB InfraGO die Qualitätsoffensive zwischen Hamburg und Hannover nur in reduziertem Umfang durch. Da die Strecke für Umleiterverkehr benötigt wird, kann die Totalsperrung nicht am 1. Mai beginnen. Der Sperrzeitraum wurde daher auf 14. Juni bis 10. Juli verkürzt. *AWA*

DB Cargo-Werk Offenburg schließt

Die Güterwagenwerkstatt von DB Cargo in Offenburg wird am 31. Mai 2026 geschlossen. Von der Schließung sind aktuell 34 Beschäftigte betroffen, die im Konzern weiter beschäftigt werden sollen. In der Offenburger Werkstatt setzte DB Cargo auch Fahrzeuge großer Industriekunden instand. *em*

Marschbahn: Vorplanung für Ausbau nach Sylt steht

Die Bundesregierung hat die Vorplanung für den Ausbau der Strecke Niebüll – Westerland vorgelegt. Das Projekt sieht ein zweites Gleis auf den Abschnitten Niebüll – Klanxbüll und Morsum – Tinnum vor. Zudem steigt die Geschwindigkeit abschnittsweise auf 140 km/h. Mittelfristig stehen jedoch keine Haushaltsmittel für den Bau zur Verfügung. *em*

■ Museumsbahn e. V.

Jubiläum in Darmstadt-Kranichstein verschoben

Ein 50-jähriges Jubiläum bietet eigentlich den Anlass für eine außergewöhnliche Veranstaltung. Daher plante das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, die diesjährigen Bahnwelttage mit einem umfangreicheren Programm auszustatten. Das Jubiläum verschiebt sich nun aber wegen Bauarbeiten, die traditionelle Veranstaltung findet dennoch an Christi Himmelfahrt und dem darauffolgenden Wochenende (2026 am 14. sowie 16./17. Mai) statt – in normalem Umfang. Der Trägerverein Museumsbahn e. V. verspricht eine attraktive Veranstaltung: 23 042 und ELNA 184 DME (Typ 6) werden angeheizt, die Gastlok TKt 48-160 der Museumseisenbahn Hanau wird präsentiert. Mit Sonderzügen reisen zudem 52 7409 aus Neu-

stadt (Weinstr) am Donnerstag und 35 1097 aus Treysa am Samstag an. Kurzfristige Änderungen kommuniziert der Verein im Netz auf bahnwelt.de. Die Baumaßnahmen von DB Fernverkehr schränken lediglich den Betrieb auf den Anschlussgleisen temporär ein.

DB baut Abstellanlage

DB Fernverkehr errichtet in direkter Nachbarschaft zum Museum eine siebengleisige Anlage für die Abstellung und Wartung von ICE-Triebzügen. Das Bauprojekt tangiert das Museumsgelände sogar direkt. Bereits 2018 informierte DB Fernverkehr den Museumsbahn e. V. über die Absichten. Nach einer Projektstudie priorisierten die Planer das seit Jahren ungenutzte, aber weiter gewidmete Areal des Rangierbahnhofs Darm-

stadt-Kranichstein und erachteten es als idealen Standort im Rhein-Main-Gebiet. Der Museumsbahn e. V. als direkter Nachbar erfährt im Zuge des Baus der Abstellanlage auch eine Erweiterung seiner eigenen Gleisanlagen: Eine neue Weichenverbindung schafft zukünftig einen weiteren Anschluss zum Kerngelände des Museums und berücksichtigt eine eigene, 1,8 Kilometer lange Gleistrasse parallel zur ICE-Abstellanlage. Die Fläche wächst um 5.000 Quadratmeter auf dann insgesamt vier Hektar. Dies bietet zukünftig neue Möglichkeiten für Fahrzeugvorführungen auf eigener Strecke innerhalb des Museums. Zudem verbessert sich die Infrastruktur für ankommende und abgehende Sonderzüge. Dieser Planungsprozess sichert nicht nur den

Bestand des Museums, sondern fördert auch dessen Entwicklung. Dies ist nicht zuletzt der Tatsache zu verdanken, dass das gesamte Areal 2017 unter Denkmalschutz gestellt wurde. Sämtliche durch die Neubaumaßnahme bedingten Eingriffe in den Bestand erfolgten stets im Einvernehmen mit DB Fernverkehr, der örtlichen Denkmalschutzbehörde und der Museumsbahn e. V. als Träger öffentlicher Belange. So traten im eigentlichen Planfeststellungsverfahren keine weiteren Hemmnisse auf. Wenn die Abstellanlage wie geplant ab 2028 in Betrieb geht, kann auch die Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein ihr Jubiläum nachholen. Dann hoffentlich auch wieder im Miteinander mit DB Fernverkehr als neuem Nachbarn. *em*

Dampfbetrieb auf dem Museumsgelände im ehemaligen Bw Darmstadt-Kranichstein ist eine der Attraktionen bei den Bahnwelttagen des Eisenbahnmuseums am 14. und 16./17. Mai 2026. Unter anderem kommt dabei die vereinseigene Lok 184 DME, eine Tenderlok des Typs ELNA 6, zum Einsatz *Karl Laumann*



■ Eisenbahnfreunde OnWheels e. V. Revier Sprinter startet

Am 25. April 2026 begann das diesjährige Fahrtenprogramm der Eisenbahnfreunde OnWheels e. V. mit einer Tour ab Dorsten zum Ruhrorter Hafen. Bis Dezember stehen acht Sonderfahrten auf dem Plan, darunter zum Flachsmarkt in Krefeld-Linn und zum Maximilianpark in Hamm. Eine Besonderheit des Programms: Die Ziele werden oft über Strecken erreicht, die regulär nicht von Reisezügen befahren werden. Zum Einsatz kommt eine Garnitur der Westmecklenburgischen Eisenbahngesellschaft, bestehend aus den Motorwagen 798 677 und 798 007 sowie dem Steuerwagen 998 649. *em*



Der Revier Sprinter war an den Ostertagen im Auftrag des Fördervereins „Wupperschiene“ zwischen Öhde und Beyenburg unterwegs *Denis Möller/OnWheels e. V.*



Sonderzug im Niedtal: 628 655, 453 und 693 halten auf der Fahrt nach Saarlouis in Hemmersdorf (Saar) *Volker Thalhäuser*

■ Dillingen (Saar) – Bouzonville

Sonderzüge zum Karfreitagmarkt

Anlässlich des Karfreitagmarkts im französischen Bouzonville richteten die Deutsche Bahn (DB) und die SNCF am 3. April 2026 erneut einen Sonderverkehr aus dem saarländischen Dillingen ein. Die Fahrten fielen in diesem Jahr mit dem 125-jährigen Streckenjubiläum der Niedtalbahn zusammen. Auf dem deutschen Streckenabschnitt zwischen Dillingen und Niedaltdorf ver-

kehrt regulär die Regionalbahnlinie RB 77 mit Dieseltriebwagen der Baureihe 642. Da diese Fahrzeuge jedoch über keine Zulassung für das französische Schienennetz verfügen, kamen für den grenzüberschreitenden Sonderverkehr die Triebwagen 628 471 und 628 693 sowie 628 453 und 628 655 zum Einsatz. Diese übernahmen am Karfreitag den kompletten Verkehr auf der Strecke. *VT*

■ Waldeisenbahn Muskau

Lokomotive Hilax wieder im Einsatz

Nach einer mehrjährigen Aufarbeitungszeit ist die Lokomotive vom Typ Hilax bei der Waldeisenbahn Muskau (WEM) wieder betriebsfähig. Die Maschine (Jung 8293/1938) hat ihre Hauptuntersuchung erfolgreich abgeschlossen. Ihre ersten öffentlichen Einsätze absolvierte die Hilax an Ostern. Von Karfreitag bis Ostermontag war sie wechselweise mit der Lok 99 3315 auf den Strecken von der Teichstraße in Weißwasser nach Kromlau so-

wie nach Bad Muskau unterwegs. Die Feldbahnlokomotiven vom Typ Hilax mit einer Spurweite von 600 Millimetern wurden in mehreren Baulosen in einer Stückzahl von rund 190 Exemplaren gefertigt. Heute sind noch einige wenige Exemplare dieser Garrung erhalten geblieben, unter anderem im Frankfurter Feldbahnmuseum, im Feldbahnmuseum Oekoven sowie in Bulgarien, England, Frankreich und Schweden. *FH*

Lokomotive vom Typ Hilax der Waldeisenbahn Muskau am 6. April 2026 nahe Hp Gablenz Gora *Frank Heilmann*





■ (A) Salzburger Lokalbahn

Neue Tram-Trains und ETCS

Auf der Salzburger Lokalbahn (SLB) fahren noch immer die von 1983 bis 2002 gebauten Elektrotriebwagen 41 bis 58. Mit ihnen wickelt die SLB den gesamten Personenverkehr zwischen Salzburg und Lamprechtshausen beziehungsweise Ostermiething ab. Die SLB ließ die Wagen 46 bis 58 in den Jahren 2012 bis 2014 vom tschechischen Unternehmen Inekon Group um ein Niederflurmittelteil ergänzen. Zudem erhielten die Endwagen neue Sitze und Bodenbeläge. Moderne Schwenkschiebetüren der Firma IFE ersetzen die alten Drehfalttüren. Das Umbauprogramm endete 2019 mit dem Elektrotriebwagen 46. Somit sind von den insgesamt 18 Triebwagen 13 mit einem Niederflurmittelteil ausgestattet

(Elektrotriebwagen 46 bis 58, Bezeichnung ET 40 NF), während fünf Fahrzeuge (Elektrotriebwagen 41 bis 45, Bezeichnung ET 40 HF) noch wie ursprünglich zweiteilig sind. Die Elektrotriebwagen 55 bis 58 waren vom Türumbau ausgenommen, da der Hersteller sie bereits mit Schwenkschiebetüren ausgeliefert hatte. Als Folgeprojekt rüstete man auch die Fahrzeuge des Typs ET 40 HF mit modernen Schwenkschiebetüren aus. Die SLB setzt die zweiteiligen ET 40 HF heute planmäßig nur noch unter der Woche in den Hauptverkehrszeiten bis 8:52 Uhr und wieder ab 11:38 Uhr als Verstärkertriebwagen gemeinsam mit den ET 40 NF ein. Um bei jedem Zug einen Niederflureinstieg anzubieten,

kommen die ET 40 HF nicht mehr solo zum Einsatz.

ESTW und ETCS

Die SLB modernisiert in den kommenden Jahren ihre Sicherungstechnik und stattet die Strecke mit ETCS aus. Ebenso führt sie den digitalen Zugfunk GSM-R ein. Dafür erhielten bis 2026 alle Fahrzeuge des Planverkehrs neue digitale Funkgeräte. Die Nostalgiefahrzeuge müssen in Zukunft mit einem mobilen GSM-R-Handy auskommen.

Zunächst stellt die SLB bis 2028 die Relaisstellwerke auf Elektronische Stellwerke (ESTW) um, wobei die Außensignalisierung gleich bleibt. Dabei führt sie für die neuen Tram-Trains zusätzlich ETCS ein. Eine Nachrüs-

ET 41 und ET 57 am 19. März 2026 als S 92032 bei Muntigl auf dem Weg von Lamprechtshausen nach Salzburg Hbf *Manuel Leitner*

tung der Bestandsfahrzeuge mit ETCS plant die SLB derzeit nur bei den zuletzt gelieferten Elektrotriebwagen 55 bis 58. Eine Ausweitung auf die Serie aus dem Jahr 1992 (Elektrotriebwagen 51 bis 54) hängt von der weiteren Fahrplänenentwicklung ab. Der erste neue Tram-Train soll im Herbst in Salzburg eintreffen und bereits ab Werk mit ETCS ausgestattet sein. Die restlichen Tram-Trains liefert der Hersteller vorerst noch ohne ETCS aus.

Nach der Lieferung aller 20 neuen Tram-Trains stellt die SLB zunächst die fünf Hochflurfahrzeuge aus dem Baujahr 1983 ab. Ab etwa 2032 möchte die SLB nur noch mit ETCS-Zugsicherung fahren. Das setzt die Abstellung aller nicht dafür geeigneten Triebwagen und Lokomotiven bis dahin voraus.

Elloks für den Güterverkehr

Für den Güterverkehr stehen derzeit die Elektrolokomotiven E 61, E 62 und E 71 zur Verfügung. Die E 63 ist abgestellt, kann aber je nach der weiteren Entwicklung des Güterverkehrs wieder in Betrieb gehen. Die SLB bedient regelmäßig die Anschlussbahnen vom Reinhalteverband in Siggerwiesen oder Frankstahl in Weitwörth-Nussdorf. Bei Bedarf stellt sie auch in Trimmelkam noch Wagen bei. *MLE*



Ein Güterzug aus Weitwörth rollt am 19. März 2026 mit E 61 bei Paping Richtung Salzburg Itzling. Dort werden die Wagen an die ÖBB überstellt

Manuel Leitner

Sommersperre auf der SLB

In diesem Jahr findet vom 13. Juni bis 13. September wieder eine Sommersperre auf der Salzburger Lokalbahn statt. Dabei setzt die SLB wieder viele Projekte um. Dazu gehört die Modernisierung der Bahnhöfe Bergheim und Anthering. Zudem bereitet sie den zweigleisigen Ausbau von Ziegelhaiden

bis Bürmoos vor. Dafür baut sie eine neue Abzweigweiche in Ziegelhaiden ein, die den Grundstein für den weiteren Ausbau bildet. In dieser Zeit beginnen auch die Arbeiten für die neue Betriebswerkstätte in Paping sowie für die neue Betriebsführungszentrale in Salzburg.

■ (CH) Gornergratbahn

Vier weitere Stadler-Triebzüge bestellt

Die Gornergrat Bahn (GGB) hat Anfang April 2026 den Bau von vier zusätzlichen Zahnradtriebzügen des Typs POLARIS bei Stadler in Auftrag gegeben. Das Investitionsvolumen für diese Beschaffung beträgt rund 30 Millionen Schweizer Fran-

ken. Die Auslieferung der im Stadler-Werk in Bussnang (Kanton Thurgau) gefertigten Züge ist für den Herbst 2028 vorgesehen. Bereits ab dem Winterfahrplan 2028 sollen die Fahrzeuge im regulären Fahrgastbetrieb auf der GGB-Stre-

cke zwischen Zermatt und dem Gornergrat eingesetzt werden. Bereits im Jahr 2019 und 2024 hat die Bahn Triebzüge dieses Typs geordert. Die ersten fünf Einheiten befinden sich bereits im planmäßigen Einsatz auf der Strecke im Wallis. *em*



Die Gornergratbahn hat erneut Zahnradtriebzüge des Typs POLARIS bei Stadler bestellt *Stadler*

■ (CH) SBB-Doppelstockzüge

Stadler zieht Beschwerde zurück

Der Rechtsstreit um 116 neue Doppelstockzüge für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ist beendet. Stadler hat seine Beschwerde gegen die Vergabeentscheidung vor dem Bundesverwaltungsgericht am 7. April 2026 zurückgezogen. Damit kann die SBB den Vertrag mit Siemens Mobility Schweiz als Gewinner unterzeichnen. Stadler begründet den Rückzug mit fehlender Transparenz und stark geschwärzten Akten; weitere Angaben macht das Unternehmen nicht. Siemens entwickelt die Züge in den nächsten zwei Jahren, danach beginnt der Bau. Ab 2031 sollen 95 Einheiten in der Zürcher S-Bahn und 21 in der Westschweiz fahren. Optional ist die Beschaffung von 84 weiteren Fahrzeugen möglich. *em*

■ (A) Almtal- und Hausruckbahn

Zukunft vorerst gesichert

Nach Gesprächen zwischen Bund, Land Oberösterreich und den ÖBB ist die Zukunft der Strecken Wels – Grünau im Almtal und Schärding – Ried – Attnang-Puchheim bis 2033 gesichert. Die ÖBB betreiben beide Strecken bis 2033 weiter. Zudem soll die Almtalbahn bis Sattledt elektrifiziert werden. Derzeit bedienen Triebwagen

der Baureihen 5022 und 5047 die Almtalbahn. Auf der Hausruckbahn kommen ausschließlich Jenbacher Triebwagen der Baureihe 5047 zum Einsatz. Für die Hausruckbahn behält man sich indessen eine Umstellung auf den Bus vor, falls enorm hohe Unterhaltungskosten für die Infrastruktur anfallen. *JMÜ*

■ (CH) Rhätische Bahn

Neue Werbefahrzeuge

Anlässlich des 50-jährigen Jubiläums des Modellbahnherstellers Bemo, der als Spezialist für Schmalspurbahnfahrzeuge in H0e und H0m bekannt ist, trägt nun ein Container der Rhätischen Bahn (RhB) Werbung für die RhB-Modelle von Bemo. Etwa zeitgleich erhielt

die E-Lok Ge 4/4^{III} 641 ein neues orangenes Werbedesign für die Supermarktkette Coop, für die die Ellok schon seit 1999 wirbt. Das neue Design orientiert sich an den normalspurigen Vectron und (früheren) Euro9000 des Coop-eigenen EVU Railcare. *FFÖ*

In Kürze

(CH) Gotthard-Panorama-Express nun täglich

Seit zehn Jahren bieten die SBB den Gotthard-Panorama-Express Arth-Goldau – Lugano via Bergstrecke an. In der neuen Saison vom 18. April bis 18. Oktober 2026 verkehrt der Zug neu täglich (bisläng nur Dienstag bis Sonntag). *FFÖ*

(CH) SBB Cargo gibt Vectron ab

SBB Cargo wird 2026 insgesamt 10 von 35 Vectron-Lokomotiven der Baureihe 193 an den Vermieter Northrail zurückgeben. Dies nach weniger als zwei Jahren Einsatzzeit. SBB Cargo begründet dies mit Effizienzsteigerungen im Betrieb, die den Lokbedarf verringert haben. *FFÖ*

(A) Roco-Werbetaurus präsentiert

Anlässlich des 66-jährigen Bestehens der Marke Roco hat die Modelleisenbahn GmbH im Salzburger Hauptbahnhof ihre Jubiläumslokomotive vorgestellt. Die aufwendig gestaltete 1216 006 symbolisiert die Entwicklung des Salzburger Unternehmens. Im Modell erscheint die Lokomotive in H0 bei Roco und N bei Fleischmann als limitiertes Sondermodell. *em*



(A) 1293 911 für Steiermarkbahn

Mit 1293 911 von Siemens Mobility hat die Steiermarkbahn eine neue Vectron Dual Mode erhalten. Die Lokomotive im markanten StB-Design kommt sowohl im Raum Graz als auch im internationalen Güterverkehr zum Einsatz. *JMÜ*



Inselbetrieb in Portugal: CP-Diesellokomotive 1415 überquert mit IR 996 bei Arnozelo einen Seitenarm des Douro *Ralf Händeler*

■ (PRT) Comboios de Portugal

Inselbetrieb auf der Douro-Linie beendet

Die landschaftlich reizvolle Douro-Linie (Linha do Douro) im Norden Portugals, die auf rund 160 Kilometern von Porto flussaufwärts bis nach Pocinho führt, ist wieder durchgehend befahrbar. Die Infrastrukturgesellschaft Infraestruturas de Portugal (IP) hat die Vollsperrung des mittleren Streckenabschnitts am 2. April 2026 aufgehoben.

Im hinteren Abschnitt der Douro-Linie waren durch die Sperrung mehrere Züge der staatlichen Eisenbahngesellschaft

Comboios de Portugal (CP) vom restlichen Netz des Landes abgeschnitten. Die dort eingesetzten Diesellokomotiven der Baureihe 1400 sowie die klassischen Schindler-Wagen absolvierten einen monatelangen Inselbetrieb. Auch Wartungsarbeiten am Rollmaterial mussten in dieser Zeit lokal im abgetrennten Streckenteil erfolgen.

Vorbereitung für die Elektrifizierung

Die nun beendete Vollsperrung war aufgrund einer umfassenden Sanierung und Moderni-

sierung der Strecke erforderlich geworden. Die IP installierte zwischen Marco de Canaveses und Peso da Régua neue elektronische Signalanlagen sowie eine automatische Geschwindigkeitsregelung. Darüber hinaus bereitet die Infrastrukturgesellschaft die Strecke für die Elektrifizierung vor. Dafür mussten die Tunnelprofile aufwendig erweitert werden.

Vergessene Schmalspurbahnen

Das Dourotal war in der Vergangenheit nicht nur durch

die normalspurige Hauptstrecke geprägt, sondern auch Ausgangspunkt für mehrere Schmalspurbahnen, die das Hinterland erschlossen. In Régua zweigte einst die Linha do Corgo ab, die über eine markante Brücke den Douro überquerte und in nördlicher Richtung nach Chaves führte.

Weiter flussaufwärts, in Tua, begann die 134 Kilometer lange Linha do Tua nach Bragança. Diese Schmalspurstrecke wurde jedoch vor einigen Jahren im Zuge des Baus eines Staumees stillgelegt, dessen imposante Staumauer sich heute kurz vor der Mündung des Rio Tua in den Douro befindet. *RH*



Bahnstrecken im Douro-Tal in Portugal

Grafik: Anneli Nau

■ (GB) ScotRail

InterCity 125 geht aus dem Dienst

Der schottische Bahnbetreiber ScotRail hat am 19. März 2026 das Ende für die traditionsreichen High Speed Trains (HST) der Class 43 angekündigt. Zwischen Dezember 2027 und Dezember 2028 wird das Unternehmen die Flotte durch 22 Class 222-Triebzüge („Meridian“) ersetzen, für deren Modernisierung ScotRail rund 80 Millionen Britische Pfund investiert. Bis zur vollständigen Ausmusterung bleiben die als InterCity 125 bekannten Class-43-Züge eine zentrale Stütze im schottischen Fernverkehr zwischen Edinburgh, Glasgow,

Inverness und Aberdeen. Zwischen diesen Städten verkehren sie gemeinsam mit Triebzügen der Baureihen 170, 156 und 158. Regulär sind die Züge mit den markanten Triebköpfen in Konfigurationen von vier oder fünf Wagen unterwegs. Der HST gilt in der Fachwelt als der schnellste dieselbetriebene Serientriebzug der Welt, der sich noch im planmäßigen Einsatz befindet. 2018 hatte ScotRail die Züge mit den markanten Triebköpfen von der Great Western Railway GWR übernommen und für 54 Millionen Pfund modernisieren lassen. *TFR*



HST-Class 43 im Einsatz: ScotRail stellt die markanten Dieselzüge ab Ende 2027 außer Dienst *Thomas Franke*

In Kürze**(PL) Einsatzstart für deutsche IC-Wagen**

Bei den Polnischen Staatsbahnen PKP startete am 31. März 2026 der Einsatz der ersten aus dem Bestand von DB Fernverkehr erworbenen IC-Wagen im Intercity-Verkehr. Drei Wagen wurden in den Zug EIC 1308 Warschau – Krakau eingereiht. Außen tragen die Wagen das Corporate-Design von PKP Intercity. Im Innenraum wurden hingegen kaum Anpassungen vorgenommen. Insgesamt hat das Unternehmen 50 Wagen übernommen. *AWA*

(JP) Erster Güter-Shinkansen

Seit Frühjahr 2026 transportiert Japans erster Güter-Shinkansen Frischwaren und Präzisionsgeräte zwischen Tokio und Morioka. Der Betreiber JR East hat dafür einen siebenteiligen Shinkansen-Hochgeschwindigkeitszug des Typs E3 umgebaut, der jeweils in Doppeltraktion mit einem Shinkansen für die Personenbeförderung verkehren soll. Die Reihe E3 wird derzeit durch E8-Shinkansen ersetzt. *FFÖ*

(UY) Neue Dieselloks von Wabtec

Für den Güterverkehr zwischen Montevideo, der Hauptstadt Uruguays, und der Stadt Rivera beschafft das Logistikunternehmen RAS sieben neue Dieselloks von Wabtec. Die sechsachsigen Maschinen, von denen sich die Erste derzeit bereits in der Phase der Inbetriebsetzung befindet, sollen künftig Containerzüge zwischen dem Atlantikhafen Montevideo und dem RAS-Standort in Rivera ziehen. *FFÖ*

(NA) Pläne für Wasserstoffloks

Im westafrikanischen Namibia soll noch 2026 der Einsatz einer auf Wasserstoffbetrieb umgerüsteten Diesellokomotive mit 2.250 PS Leistung starten. Es handelt sich um ein Testprogramm dreier Logistik- und Technologieunternehmen. Die Lok wird zunächst im Containerverkehr zwischen dem Atlantikhafen Walvis Bay und der Hauptstadt Windhoek im Landesinneren (414 Kilometer) verkehren. *FFÖ*



Die Elektrolokomotive 184 111-3 als Expert-Modell von PIKO

FORM VARIANTE
2026



- BBC Dachhaube mit vier unterschiedlichen Stromabnehmern ohne sichtbare Verschraubungen
- Detaillierter Führerstand mit Bullaugenfenster zum Maschinenraum

Elektrolokomotive BR 184.1 DB Ep. IV

- | | | |
|-----|--|-----------|
| | 21004 Gleichstrom | 215,00 €* |
| 🔊 | 21005 Gleichstrom, inkl. PSD XP S mit PIKO TrainSound® onboard | 325,00 €* |
| 🔊 🔄 | 21006 Wechselstrom, inkl. PSD XP S mit PIKO TrainSound® onboard | 325,00 €* |

* unverbindliche Preisempfehlung



Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und in unseren aktuellen Katalogen. Kostenfrei herunterladen auf www.piko-shop.de



Die Bundesbahndirektionen waren das dezentrale Verwaltungshertz der Bahn: Im Bild das Geschäftsgebäude der Eisenbahndirektion in Hamburg-Altona mit dem Stuhlmannbrunnen *Walter Hollnagel, HVB-Pressedienst/Slg. OS*

Die Mittelinstanz der Deutschen Bundesbahn

Die Entwicklung der Bundesbahndirektionen 1949-1993 ■ *Knapp viereinhalb Jahrzehnte lang prägten die Bundesbahndirektionen mit ihren Abteilungen, Dezernaten und Büros als der Hauptverwaltung unterstellte mittlere Instanz einen Großteil der verkehrlich-wirtschaftlichen Verwaltung des größten westdeutschen Staatsunternehmens. Mit den neuen kaufmännischen Prämissen der Bahnreform war ihre Zeit allerdings Ende 1993 abgelaufen. Einblicke in die innere Organisation der Bundesbahn*

Die politische Neuordnung Westdeutschlands im Jahre 1949 wirkte sich maßgeblich auch auf die Organisation der Eisenbahnen in den drei westlichen Besatzungszonen aus. Das neue Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 regelte in seinem Artikel 73 die ausschließliche Gesetzgebung des Bundes über die Bundes-eisenbahnen. Weiterhin bestimmte Artikel 87, dass diese in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau zu führen waren. Damit waren die Grundlagen geschaffen, am 7. September

1949 per Bahndienstfernschreiben die Deutsche Bundesbahn ins Leben zu rufen. Per Erlass des Bundesministers für Verkehr vom 11. Oktober 1949 wurde die Deutsche Bundesbahn (DB) gemäß den Bestimmungen des Grundgesetzes formell bereits als Einheit konstituiert. De facto bestand sie jedoch bis zur Verabschiedung des Bundesbahngesetzes (BbG) vom 13. Dezember 1951 noch aus zwei Teilbereichen, der bisherigen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet (amerikanische und britische Zone) sowie der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen

Eisenbahnen (SWDE) in der bisherigen Französischen Zone. Noch gab es daher zwei Verwaltungen mit deren leitenden Organen: die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Offenbach (Main) sowie die Generaldirektion der SWDE. Diese arbeiteten allerdings in der Folgezeit immer enger zusammen, bis zum 1. Juni 1952 die vom BbG vorgesehenen neuen Organe, Verwaltungsrat und Vorstand der DB, an deren Stelle traten.

Doch bedeutete dies – trotz neuer Namen und Strukturen – keinen völligen Um-

bruch, vor allem nicht im Bereich der sogenannten „mittleren Instanz“, die für die Verwaltung und Betriebsführung in den verschiedenen Bezirken des neuen Bundesgebietes zuständig war. Hier konnte man auf der bewährten Verwaltungsorganisation aus der Vorkriegszeit aufbauen. Aus den Reichsbahndirektionen (RBD) waren inzwischen mit „Gründung“ der Bundesbahn zunächst Eisenbahndirektionen (ED) geworden, die allerdings erst zum 1. April 1953 in Bundesbahndirektionen (BD) umbenannt werden sollten.

Die Ausgangslage 1949

Zur Geburtsstunde der Deutschen Bundesbahn bestanden 16 Direktionen, die in ihren jeweiligen Bezirken den Verkehr abwickelten (siehe Tabelle). Der Großteil von ihnen besaß flächenmäßig die gleiche Ausdehnung wie vor und während des Zweiten Weltkrieges, bei anderen hingegen – besonders jenen, die die jeweiligen Grenzen der vier Besatzungszonen überschritten – hatte es bereits zuvor flächen- und strukturmäßig teils große Einschnitte oder aber auch Zugewinne gegeben. Meist blieben sie auch in der Folgezeit bestehen; nur im Bereich der ehemaligen französischen Besatzungszone und ihrer Anrainer kam es teilweise zu Rückübertragungen von Strecken und Betriebsstellen.

Sonderfall Trier/Saarbrücken

Durch die Ausgliederung des Saarlandes aus der französischen Besatzungszone am 16. Februar 1946 und dessen offizielle Abtrennung als französisches Protektorat zum 17. Dezember 1947 entstand die Notwendigkeit, die bisherigen, seit der Wiedereingliederung des Saarlandes ins Deutsche Reich 1935 bestehenden Direktionsgrenzen der Direktion Saarbrücken zu verändern. Zum 1. Juli 1948 errichtete die Betriebsvereinigung der SWDE daher in Trier erneut eine Eisenbahndirektion (deren gleichnamige Vorgängerin war 1935 mit derjenigen in Saarbrücken zusammengesetzt worden). Sie umfasste den nördlichen Teil der bisherigen RBD Saarbrücken, während der östlich der Protektoratsgrenze gelegene Teil an die Direktion Mainz ging. Damit gehörte Trier 1949 zu den 16 Eisenbahndirektionen der neu geschaffenen DB. Im Protektoratsraum hingegen wurden die aus den saarländischen Eisenbahnen (SEB) von 1947 hervorgegangenen Eisenbahnen des Saarlandes (EdS, seit 3. März 1950) weiterhin von



Am 16. Januar 1961 wurde die Übergabe der 1.000 elektrischen Lok der DB, E 41 149, mit einer Eröffnungsfahrt auf der Strecke Frankfurt (Main) – Wiesbaden gefeiert. Bei solchen Anlässen ließen sich neben den Präsidenten der jeweiligen Bundesbahndirektion auch gerne Abteilungsleiter und ihre Referenten sehen *Paul Trost, HVB-Pressedienst/Slg OS*

Saarbrücken aus verwaltet und betrieben. Nachdem das so genannte Saarstatut zur Errichtung eines eigenen saarländischen Staates bei der Volksabstimmung vom 23. Oktober 1955 gescheitert war, schlossen die Bundesrepublik und Frankreich am 27. Oktober 1956 das Saarabkommen, das den Beitritt des Saarlandes zur Bundesrepublik zum 1. Januar 1957 regelte. Die Direktion der EdS in Saarbrücken wurde

Den Bundesbahndirektionen oblag der Schwerpunkt der Verwaltung der Bundesbahn

damit per gleichem Datum zur Bundesbahndirektion Saarbrücken, die zunächst von der BD Trier aus mitgeleitet wurde. Die wirtschaftliche Rückgliederung des Saarlandes war offiziell aber erst zum 6. Juli 1959 abgeschlossen, danach konnten beide Direktionen (wie schon 1935) wieder in Saarbrücken zusammengelegt und die BD Trier am 1. Januar 1960 aufgelöst werden.

Struktureller Aufbau

Den Bundesbahndirektionen oblag der Schwerpunkt der Verwaltung der Bundesbahn. Sie leiteten die Geschäfte in den Bezirken, vor allem die Betriebs- und Verkehrsabwicklung, selbstständig, sofern einzelne Geschäfte nicht übergeordneten Stellen, zentralen Ämtern der DB oder Geschäftsführenden Direktionen übertragen waren. Die Struktur einer jeden BD

war prinzipiell gleich – diese regelte unter anderem die ab dem 1. Juli 1958 geltende „Geschäftsanweisung für die Bundesbahndirektionen“, kurz GA BD, die ihre noch aus dem Jahre 1927 stammende Vorgängerin ablöste. So heißt es dort in Paragraph 1 (1): „Die Bundesbahndirektionen leiten die Geschäfte in ihren Bezirken, soweit diese nicht übergeordneten Stellen, den zentralen oder besonderen Ämtern, geschäftsführenden Direktionen oder Oberbetriebsleitungen übertragen sind.“ Und weiter: „(2) Die Zuständigkeit der Bundesbahndirektionen wird bestimmt durch die Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn, diese Geschäftsanweisung und die weiteren Anordnungen des Vorstandes oder der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Die Bundesbahndirektionen vertreten die Deutsche Bundesbahn in allen Angelegenheiten ihres Geschäftsbereichs gerichtlich und außergerichtlich.“ Und schließlich: „(3) Die Bundesbahndirektionen unterstehen unmittelbar der Hauptverwaltung.“

Paragraph 2 regelte die Gliederung der Bundesbahndirektion:

„(1) An der Spitze der Bundesbahndirektion steht der Präsident.

(2) Die Bundesbahndirektion ist in Abteilungen, innerhalb der Abteilungen in Dezernaten gegliedert. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn setzt die Zahl und den Geschäftskreis der Abteilungen fest und bestellt die Abteilungsleiter. Er bestimmt die Zahl und den wesentlichen



Die Baureihe V 45 (ab 1968: 245) entstammt einer Beschaffung der Eisenbahnen des Saarlandes. Die 1956 gebaute V 45 001 trägt im Juni 1957 in St. Ingbert noch ihre ursprüngliche Eigentumsbezeichnung „SAAR“. Kurze Zeit später kam sie mit unveränderter Lokomotivnummer zur Deutschen Bundesbahn (BD Trier) *Reinhard Todt/Eisenbahnstiftung*

Geschäftskreis der Dezernate und bestellt die Dezenten.

(3) Innerhalb der Bundesbahndirektion bestehen Direktionsbüros, in denen die Büroarbeiter und Hilfskräfte zusammengefasst sind.“

Vorwiegend Verwaltungsaufgaben

Eine Bundesbahndirektion umfasste Mitte der 1950er-Jahre je nach Größe fünf bis sieben Abteilungen für je ein oder mehrere Fachgebiete. In der Regel verfügten die BDen damals über eine Verwaltungs- und Finanzabteilung (Bezeichnungsweise uneinheitlich) einschließlich Rechtsangelegenheiten, eine Personalabteilung, eine Verkehrsabteilung (nur bei größeren Direktionen) sowie eine Betriebs-, Bau- und eine Maschinentechnische Abteilung. Bei den sogenannten „Geschäftsführenden Direktionen“ (GDW) gab es für das Werkstättenwesen zudem noch eine Werkstättenabteilung. Die GDW dienten vor allem dazu, die Verwaltung wirtschaftlicher zu gestalten; sie erledigten die Geschäfte für mehrere Direktionen zusammen (siehe Kasten).

Jeder Abteilung war ein Abteilungsleiter vorangestellt. Die Abteilungen selbst gliederten sich gemäß dem vom Direktionspräsidenten aufgestellten Geschäftsplan auf in mehrere Dezernate, die von Dezenten verwaltet wurden. Während die Abteilungen mit römischen Ziffern nummeriert waren, wurden die Dezernate mit arabischen Ziffern bezeichnet. Die Dezernatsbezeichnungen waren für alle Direktionen einheitlich. So waren die Dezenten 1 stets die Finanzdezernenten und

Das „Brand-Gutachten“ schlug tiefgreifende Veränderungen bei den Direktionen vor

die Dezenten 7 immer die Güterbeförderungsdezernenten. Die Dezenten wurden durch Hilfsarbeiter, Kontrolleure zur Beobachtung des Außendienstes und Bürobeamte unterstützt. Die Bürobeamten waren in Büros zusammengefasst; diese erledigten einfache Vorgänge selbstständig unter Verantwortung des Bürovorstandes. Ihre Zahl war abhängig

Geschäftsführende Direktionen für das Werkstättenwesen (GDW) (bis 1965)

	zuständig für die Ausbesserungswerke in den Bezirken der BDen
Essen	Essen, Köln, Wuppertal
Frankfurt (Main)	Frankfurt (Main), Kassel, Mainz, Trier/Saarbrücken
Hamburg	Hamburg, Hannover, Münster (Westf)
München	Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg
Stuttgart	Karlsruhe, Stuttgart

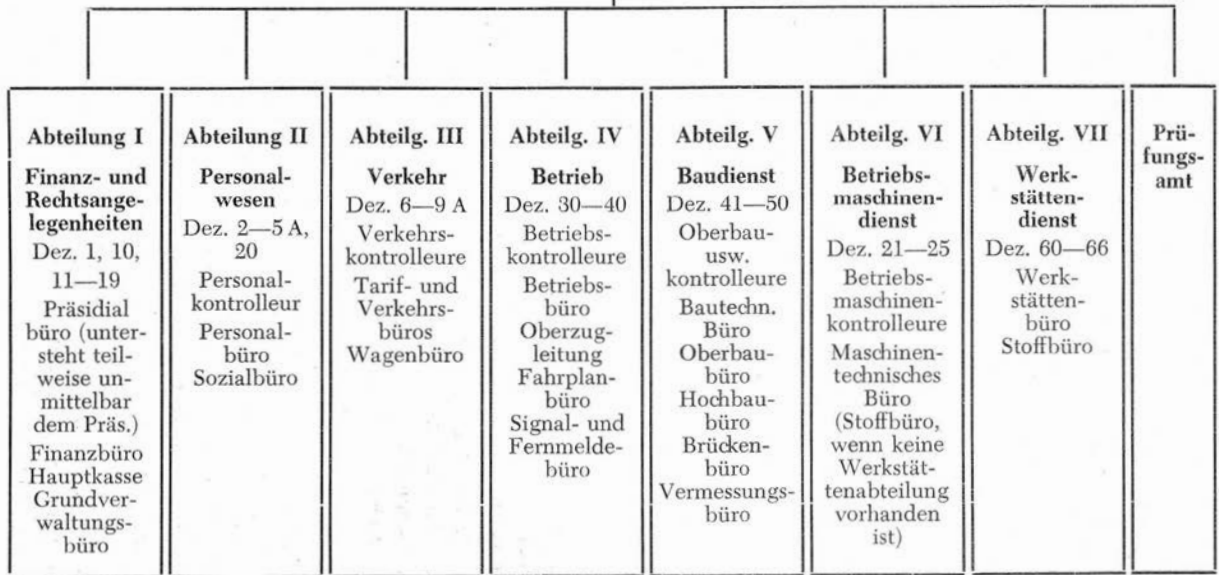
von der Größe der BD, doch verfügte jede einzelne von ihnen zumindest über Präsidialbüro, Personalbüro, Sozialbüro, Finanzbüro, Betriebsbüro, Verkehrsbüro, Grundverwaltungsbüro, Bautechnisches Büro, Vermessungsbüro, Maschinentechnisches Büro und Hauptkasse. Bei großen Direktionen gab es außerdem für einige Dienstzweige noch ein Fahrplan- und ein Tarifbüro, ein Signal- und Fernmeldebüro, ein Oberbaubüro, ein Brücken- sowie ein Hochbaubüro, bei den Geschäftsführenden Direktionen zudem ein Stoffbüro und ein Werkstättenbüro.

Brand-Gutachten und erste Veränderungen

Bei dieser Grundstruktur der Bundesbahndirektionen blieb es während der gesamten Bundesbahn-Zeit bis Ende 1993. Mit neuen Namen und teils veränderten Aufgabenbereichen aber sollte mit der Ära DB AG auch für die Mittelinstanz ein neues Zeitalter beginnen.

Größere Eingriffe in die innere Gliederung einer BD gab es während der gesamten viereinhalb Jahrzehnte nicht, wohl aber weitere gezielte Vereinheitlichungen und Anpassungen an die Bedürfnisse der Zeit. Der Grund war ganz einfach: Die DB wollte und musste sparen, sowohl ihren Betrieb als auch ihre Verwaltung rationalisieren. Das zeigte schon der sich auftürmende Verlust, den das Unternehmen Jahr für Jahr einfuhr. 1957 etwa belief er sich auf 409,1 Millionen D-Mark, die durch Bundesmittel ausgeglichen werden mussten, Tendenz stark steigend. Der Deutsche Bundestag beschloss daraufhin am 12. Februar 1958 die Einsetzung einer Prüfungskommission für die DB, die vor allem die Betriebsrechnung des bundeseigenen Unternehmens prüfen und Lösungsvorschläge erarbeiten sollte. Ihren „Bericht über die Deutsche Bundesbahn“, auch „Brand-Gutachten“ genannt, legte die Prüfungskommission am 30. Januar 1960 vor, da hatte der Jahresverlust der DB nochmals erheblich zugelegt – auf 576,7 Millionen D-Mark für das Jahr 1958. Er schlug tiefgreifende Veränderungen vor, nicht nur im Verhältnis zwischen Bund und Bahn, sondern auch bei deren internen Strukturen. In Bezug auf die Mittelinstanz, die Bundesbahndirektionen, und die nachgeordnete Ämterinstanz schlug das Gutachten eine deutliche Verringerung der Bundesbahndirektionen

Präsident



Aufbauorgani- sation einer Bundesbahn- direktion. (Quelle: Mayer-Hau- stein-Finger: Die Deutsche Bundesbahn. Aufbau und Aufgaben. Starnberg 1953)

Slg. OS

Von Präsidenten, Abteilungsleitern und Dezernenten ...

Die „Geschäftsordnung für die Bundesbahndirektionen“ vom 1. Juli 1958 gibt die Struktur einer BD.

Darin heißt es zu den Aufgaben des Präsidenten in § 4 u. a.

„(1) Der Präsident leitet die Bundesbahndirektion. Er ist für die ordnungsgemäße, wirtschaftliche und zweckentsprechende Verwaltung des Direktionsbezirks verantwortlich.

(2) Der Präsident ist Dienstvorgesetzter der Beamten und Vorgesetzter aller Bediensteten des Direktionsbezirks. (...)“

Ihm direkt untergeordnet waren die Abteilungsleiter, zu denen es in § 6 heißt:

„(1) Die Abteilungsleiter entlasten den Präsidenten bei der Erledigung seiner Geschäftsaufgaben. Sie leiten die Geschäfte ihrer Abteilung und sind für deren einheitliche, ordnungsgemäße Bearbeitung verantwortlich. Sie sind Vorgesetzte aller Bediensteten ihrer Abteilung.

(2) Die Abteilungsleiter werden durch Dezernenten ihrer Abteilung vertreten. (...) Die Vertretung regelt der Geschäftsplan. (...)“

Und schließlich heißt es zu den Dezernenten in § 7:

„(1) Die Dezernenten sind für die sach- und formgerechte Erledigung ihrer Geschäftsaufgaben verantwortlich. Sie sind Vorgesetzte der für sie tätigen Bediensteten.

(2) Die Vertretung der Dezernenten untereinander regelt der Geschäftsplan. (...)“

(3) Die Dezernenten dürfen nur in dringenden Fällen und nur in Angelegenheiten ihres Geschäftskreises nachgeordneten Dienststellen Weisungen über die Änderung von Anordnungen oder Einrichtungen mündlich erteilen. Vor Weisungen dieser Art an Dienststellen des Außendienstes ist möglichst der Amtsvorstand zu hören. Diese Weisungen sind alsbald schriftlich zu bestätigen.

(4) Bei Gefahr im Verzuge haben die Dezernenten nach pflichtgemäßem Ermessen auch in Angelegenheiten außerhalb ihres Geschäftskreises einzugreifen. Der zuständige Dezernent ist unverzüglich zu unterrichten.“

Die „Geschäftserledigung“ bei den Bundesbahndirektionen und das Verhältnis der einzelnen Verwaltungsebenen untereinander regelte § 12. Dort heißt es:

„(1) Der Präsident bestimmt allgemein oder im Einzelfall die Geschäftssachen,

- a) die er selbst erledigen will,
- b) bei denen er sich beteiligen will,
- c) bei denen er die Beteiligung des Abteilungsleiters wünscht.

(2) Die Abteilungsleiter können sich bei jeder Geschäftssache ihrer Abteilung die Beteiligung vorbehalten.

(3) Die Dezernenten erledigen ihre Geschäftsaufgaben unbeschadet der Beteiligung des Präsidenten und der Abteilungsleiter selbständig.

(4) Die Dezernenten sind berechtigt, dem Präsidenten unmittelbar vorzutragen. Der Abteilungsleiter ist zu unterrichten.

(5) Die federführenden Dezernenten haben die Mitwirkung (Mitzeichnung) anderer Dezernenten zu veranlassen, wenn die Mitwirkung nach der Sachlage geboten ist, besonders wenn wichtige Fragen des Geschäftskreises dieser Dezernenten berührt werden.

(6) Die federführenden und mitwirkenden Dezernenten haben darauf zu achten, daß wichtige Geschäftssachen auch ihren Vorgesetzten zur Mitzeichnung vorgelegt werden.

(7) Bei allen Geschäftssachen, an denen der Präsident zu beteiligen ist, wirkt der Abteilungsleiter des federführenden Dezernenten mit. Die Abteilungsleiter der mitwirkenden Dezernenten sind nur zu beteiligen, wenn besonders wichtige Fragen des Geschäftskreises ihrer Abteilung berührt werden.

(8) Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Abteilungen, die von den Abteilungsleitern nicht ausgeglichen werden, entscheidet der Präsident.

(9) Die Absätze (5) und (6) gelten sinngemäß für die Beamten, denen der Präsident nach § 3 Abs. 3 Direktionsgeschäfte zur selbständigen Erledigung übertragen hat.

(10) Die Abteilungsleiter, Dezernenten, Bürovorstände, Gruppenleiter und Büroarbeiter haben ihre Vorgesetzten über wichtige Angelegenheiten rechtzeitig zu unterrichten.“



Elektrischer Bahnbetrieb war zu Zeiten der frühen Bundesbahn vor allem in den südlichen Direktionen Stuttgart, Karlsruhe, Augsburg und München anzutreffen. Elektrisch betrieben wird 1953 auch die Königsseebahn *Stig Eldö/Slg. Kobschätzky*

durch Aufhebung kleinerer Direktionen vor, die sich nicht mehr an den Grenzen der Bundesländer oder anderen politischen Verwaltungsbezirken orientieren sollten. Konkret vorgeschlagen wurden die unterschiedlich kleinen Direktionen Augsburg, Mainz, Kassel und Regensburg. Zudem sollte eine sinnvollere Aufteilung der auf kleinem Raum nebeneinander arbeitenden Direktionen im rheinisch-westfälischen Raum in Erwägung gezogen werden. Als weiteren wichtigen Schritt auf organisatorischem Gebiet empfahl man zudem eine Vereinheitlichung auf der Ämterebene: Statt bislang drei parallel arbeitenden Ämtern (Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenämter) sollten nicht nur bei der Hauptverwaltung der DB (HVB) und bei den Direktionen Betrieb und Verkehr sowie Maschinenwesen in Einheitsämtern zusammengeführt werden, was eine deutliche Verschlanung des Verwaltungsapparates und damit erhebliche Einsparpotenziale zu Folge hätte.

Trotz anfänglich großen Widerstands der DB gegen einzelne der im Brand-Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen wurden viele davon im Laufe der folgenden Jahre doch umgesetzt, was zu einer gewissen wirtschaftlichen Gesundung des Unternehmens führte. Von heute auf morgen ließen sich die Pläne allerdings nicht umsetzen, nur in kleineren Schritten, oft erstmal nur rein verwaltungstechnischer Art. 1965 beispielsweise wurde für alle Direktionen einheitlich die Bezeichnung der

Abteilungen sowie deren numerische Reihenfolge neu festgelegt. Fortan ergab sich folgendes Bild:

Abteilung I Personalabteilung

Abteilung II Maschinentechnische Abteilung

Abteilung III Betriebsabteilung

Abteilung IV Bauabteilung

Abteilung V Verkehrsabteilung

Abteilung VI Finanz- und Rechtsabteilung.

Sofern für eine Direktion außergewöhnlich umfangreiche Baumaßnahmen anstanden – wie etwa der Neu- oder Ausbau von Strecken oder der S-Bahn-Bau –, die während dieser Zeit auch mit erhöhtem Personalbedarf einhergingen, konnte eigens dafür auf befristete Zeit eine Neubauabteilung ein-

Übersicht der Bundesbahndirektionen

Name	Bestehen	Bemerkungen
BD Augsburg	1949 – 01.06.1971	Strecken an BD München
BD Essen	1949 – 31.12.1993	
BD Frankfurt (Main)	1949 – 31.12.1993	
BD Hamburg	1949 – 31.12.1993	
BD Hannover	1949 – 31.12.1993	
BD Karlsruhe	1949 – 31.12.1993	
BD Kassel	1949 – 31.12.1974	Strecken an BD Frankfurt (Main)
BD Köln	1949 – 31.12.1993	
BD Mainz	1949 – 30.04.1972	Strecken an BDen Frankfurt (Main), Karlsruhe, Köln, Saarbrücken
BD München	1949 – 31.12.1993	
BD Münster (Westf)	1949 – 31.12.1974	Strecken an BDen Essen und Hannover
BD Nürnberg	1949 – 31.12.1993	
BD Regensburg	1949 – 01.06.1976	Strecken an BDen München und Nürnberg
BD Saarbrücken	1957 – 31.12.1993	hinzugekommen mit Wiedereingliederung des Saarlandes
BD Stuttgart	1949 – 31.12.1993	
BD Trier	1949 – 01.01.1960	zusammengelegt mit BD Saarbrücken
BD Wuppertal	1949 – 31.12.1974	Strecken an BDen Essen und Köln



Zeichenerklärung: Die Übersichtskarte zeigt in hellem Grau den ursprünglichen Direktionsbezirk Essen. Die weiß wiedergegebenen Gebiete sind im Zuge der Neuordnung stufenweise angegliedert worden.

Wie sich die Neuordnung der Mittelinstanz auf den Zuschnitt der Direktionsbezirke auswirkte, lässt sich beispielhaft an dieser Karte studieren. Die BD Essen wurde 1974 um Strecken aus den BDen Münster und Wuppertal ergänzt; das Gebiet um Wuppertal selbst wurde der BD Köln zugeschlagen *Slg. OS*

gerichtet werden. Diese trug die einheitliche, aber von der Norm mit römischen Ziffern abweichende Bezeichnung „Abteilung N“. Zur Anwendung kam sie allerdings ab den späten 1960er-Jahren nur in den Direktionen Essen, Frankfurt (Main), Hamburg, Köln, München und Stuttgart.

Ebenfalls neu geordnet wurde 1965 das Werkstättenwesen. Die bisher zuständigen GDW wurden aufgelöst, die Aufgaben und Zuständigkeiten übernahm die neue „Zentralstelle für den Werkstätdendienst“ (ZW) in Frankfurt (Main). Im Sommer 1973 wurde sie nach Mainz verlegt und personell und verwaltungsmäßig der Zentralen Transportleitung der DB (ZTL) angegliedert.

Neuordnung der Mittelinstanz

Zu diesem Zeitpunkt hatten der weitere Umbau und damit eine gewisse Verschlankeung der Mittelinstanz längst begonnen. Bereits am 19. Februar 1965 hatte der damalige DB-Vorstand eine Organisationskommission unter Leitung des Präsidenten der

Oberbetriebsleitung (OBL) West in Essen, Dr. Ing. Wilhelm Logemann, eingesetzt. Diese hatte den Auftrag, einen Rahmenplan zur optimalen Organisation der Mittelinstanz, also der Direktionen sowie der Zentralstellen und Ämter, auszuarbeiten. 1967 legte die „Logemann-Kommission“ ihre Untersuchungsergebnisse vor. Sie sahen die stufenweise Überführung der 16 bestehenden Direktionen in zehn neue, größere Bezirke vor und sprachen sich ebenso für die organisatorische und räumliche Zusammenfassung von Zentralstellen aus.

Auf Basis dieser Empfehlungen beschloss der Verwaltungsrat der DB am 18. Dezember 1967 die Auflösung der Bundesbahndirektionen Augsburg, Kassel, Mainz, Münster, Regensburg und Wuppertal. Trotz Einsprüchen seitens der betroffenen Bundesländer stimmte das Bundeskabinett diesem Rationalisierungsplan am 23. Juli 1970 zu, am 4. August 1970 wurde er auch von Bundesverkehrsminister Georg Leber genehmigt.

Die Neuordnung sah fünf zeitliche Stufen vor. Als erste Stufe wurde bereits am 1. Juni 1971 die BD Augsburg aufgelöst; ihr Bezirk wurde vollständig von der BD München übernommen. Die zweite Stufe zeigte sich etwas differenzierter und betraf nur Veränderungen in der Infrastruktur. So gab die BD Mainz zum 1. August 1971 Strecken im Bereich Kaiserslautern/Bad Kreuznach an die BD Saarbrücken ab. Zum 1. Januar 1972 gingen dann Strecken im Raum Hof/Marktredwitz von der BD Regensburg auf die BD Nürnberg über. Als dritte Stufe folgte zunächst die Auflösung der BD Mainz am 30. April 1972. Ihr Restbezirk wurde auf die Direktionen Frankfurt (Main), Karlsruhe und Köln aufgeteilt. Zum 1. Juni jenes Jahres gingen zudem Strecken der Direktionen Wuppertal, Münster und Regensburg auf die Direktionen Essen, Hannover und München über. Die vierte Stufe betraf zum 1. Januar 1974 die Abgabe von Strecken der BD Kassel an die BD Frankfurt (Main) sowie von



In der Bundesbahndirektion Hannover dampfte es planmäßig bis 1977. Damit war sie zusammen mit der BD Essen die letzte Direktion, die noch Dampfloks beheimatete. Am 21. April 1974 bespannt 012 066 einen Ausflugszug von Münster über Leer nach Bremen und beschleunigt nach längerem Aufenthalt in Lingen diesen wieder auf Schnellzugtempo *Dr. Dietmar Beckmann*

der BD Münster an die BDen Essen und Hannover. Zum 31. Dezember 1974 wurden dann die Direktionen Kassel, Münster und Wuppertal aufgelöst. Dabei ging der verbliebene Bezirk der BD Kassel auf die BD Frankfurt (Main) über. Die BD Münster wurde auf die Direktionen Essen, Hannover und Köln aufgeteilt, während der Bezirk der Bundesbahndirektion Wuppertal an die Direktionen Essen, Hannover und Köln ging. Ihren Abschluss fand die Neuordnung in der fünften Stufe, mit der die BD Regensburg zum 31. Mai 1976 aufgelöst wurde; ihren verbliebenen Restbezirk übernahm die BD Nürnberg.

Neue Strategien auf dem Weg zur Bahnreform

Trotz dieser organisatorischen Veränderungen in der Mittelinstanz blieb der Betrieb der DB auch in den kommenden Jahren defizitär. Inzwischen war der Jahresfehlbetrag der Bundesbahn von rund einer Milliarde DM im Jahr 1970 auf etwa das Vierfache im Jahr 1982 und 4,3 Milliarden anno 1988 angewachsen. DB und Bundesregierung, die die Löcher auch weiterhin aus dem eigenen Etat stopfte, mussten handeln. Am 1. Februar 1989 wurde die unabhängige „Regierungskom-

mission Bundesbahn“ (RKB) eingesetzt, die für die zukünftige Entwicklung der DB eine tragbare Grundlage sowohl unter verkehrs-, raumordnungs- und umweltpolitischen wie auch ökonomischen und fiskalischen Gesichtspunkten erarbeiten sollte. Durch die politische Wende in der DDR kamen Ende des Jahres neue Aspekte hinzu, so dass der am 21. Juli 1991 seitens der Kommission vorgelegte erste Zwischenbericht weit über das Maß aller vorherigen Sanierungspläne für die DB hinausging und auch die Belange der DR mit einbezog. Der abschließende, am 19. Dezember 1991 Bundesverkehrsminister Prof. Dr. Günther Krause vorgelegte Bericht sah denn auch eine tiefgreifende Reform der beiden deutschen Bahnen und deren Überführung in ein gemeinsames Sondervermögen des Bundes vor, die spätere DB AG. Einer der Kernpunkte war die künftige Führung der Bahn unter kaufmännischen Gesichtspunkten, dazu sollte die künftige bundeseigene Aktiengesellschaft in die drei Sparten Fahrweg, Güterverkehr und Personenverkehr gegliedert werden. Erwartet wurde bei größerer unternehmerischer Handlungsfreiheit der Bahn nicht nur eine bessere, marktgerechte Anpassung an die Verkehrsbedürfnisse,

sondern auch eine bessere Kapazitätsauslastung ihrer Strecken.

Die Vorschläge der RKB wurden vom Bundeskabinett am 5. Februar 1992 gebilligt und dem Bundesverkehrsminister ein formeller Handlungsauftrag zur Umsetzung der Bahnreform erteilt. Mit Grundsatzbeschluss der Bundesregierung vom 15. Juli 1992 wurde die Strukturreform schließlich auf den Weg gebracht. Die Neuordnung sollte bis November 1993 abgeschlossen und die Bahnreform am 1. Januar 1994 in Kraft treten.

Mit Umsetzung der Vorarbeiten zur Bahnreform änderten sich bei der DB nahezu alle bisherigen Organisationsstrukturen. So sah die neue divisionale Gliederung für die künftige DB AG keine Direktionen mehr vor, stattdessen sollten selbstständige Geschäftsbereiche mit Regionalbereichen und Niederlassungen künftig den Betrieb mit marktgerechter Präsenz führen. Die noch bestehenden zehn Bundesbahndirektionen wurden – ebenso wie die fünf Direktionen der DR – einschließlich sämtlicher ihrer Dienststellen am 31. Dezember 1993 aufgelöst. Damit endete ein alles in allem von den ersten Vorläufern bis zuletzt rund 150 Jahre umfassendes Kapitel deutscher Bahngeschichte. *Oliver Strüber*

Auf der richtigen Spur!

Jetzt N-Bahn Magazin mit über 30 % Rabatt kennenlernen



3x
für nur **14,90 €**
(statt ~~22,50 €~~ im Einzelverkauf)

N-Bahn Magazin bringt spannende Anlagen-Porträts, fundierte Fahrzeugtests, exklusive Zugbildungsreportagen und hilfreiche Praxistipps sowie stets den kompletten Neuheitenüberblick und widmet sich dabei exklusiv der Nenngröße N.

+ Wunschprämie Ihrer Wahl

1x
gratis

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



1 | NBahn Magazin Spezial 04/25

Malerische Städte, grandiose Bahnlinien, faszinierende Details - fünf feine Anlagen in ausführlichen Porträts.



2 | MIBA Neuheiten-Report 2026

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



3 | MIBA Spezial 157

Welche Stellwerksmodelle eignen sich für welche Ansprüche und wie gelingt mit Stellpulten eine vorbildnahe Steuerung.

Jetzt im Testabo lesen und Sonderheft nach Wahl



Wunder dauern etwas länger

Wiederaufbau der Friesenbrücke ■ Nach mehr als zehn Jahren Unterbrechung steht die Wiederaufnahme des Zugverkehrs zwischen Leer und Groningen kurz bevor. Die neue Friesenbrücke über die Ems soll im Sommer 2026 für den Bahnbetrieb freigegeben werden. Damit schließt sich eine Lücke auf der internationalen Verbindung

Es ist nur eine Stahlträgerbrücke über die Ems, ein kurzes Stück der Bahnstrecke Ihrhove – Groningen, wenige hundert Meter lang. Doch seit einem schweren Schiffsunfall im Dezember 2015 ist sie nicht mehr befahrbar und die internationale Bahnverbindung zwischen Leer und der niederländischen Universitätsstadt ist seither praktisch unterbrochen.

Die fast 65 Kilometer lange Bahnstrecke zweigt bei Ihrhove von der Emslandstrecke Emden – Salzbergen ab und führt westwärts in Richtung Weener und Staatsgrenze. Östlich von Weener überquert sie über die Friesenbrücke die Ems. Und genau dort kam es am Abend des 3. Dezember 2015 zur Zäsur: Das Frachtschiff „Emsmolen“ rammte den geschlossenen beweglichen Teil der damaligen Brücke und beschädigte ihn so schwer, dass der Bahnverkehr über die Ems praktisch von einem Moment auf den anderen Geschichte war.

Der Schiffsverkehr lief rasch wieder an. Für die Eisenbahn begann dagegen eine lange Unterbrechung. Züge aus Groningen



Lage der Friesenbrücke in der Karte der Eisenbahndirektion Münster von 1952 Landesarchiv NRW –

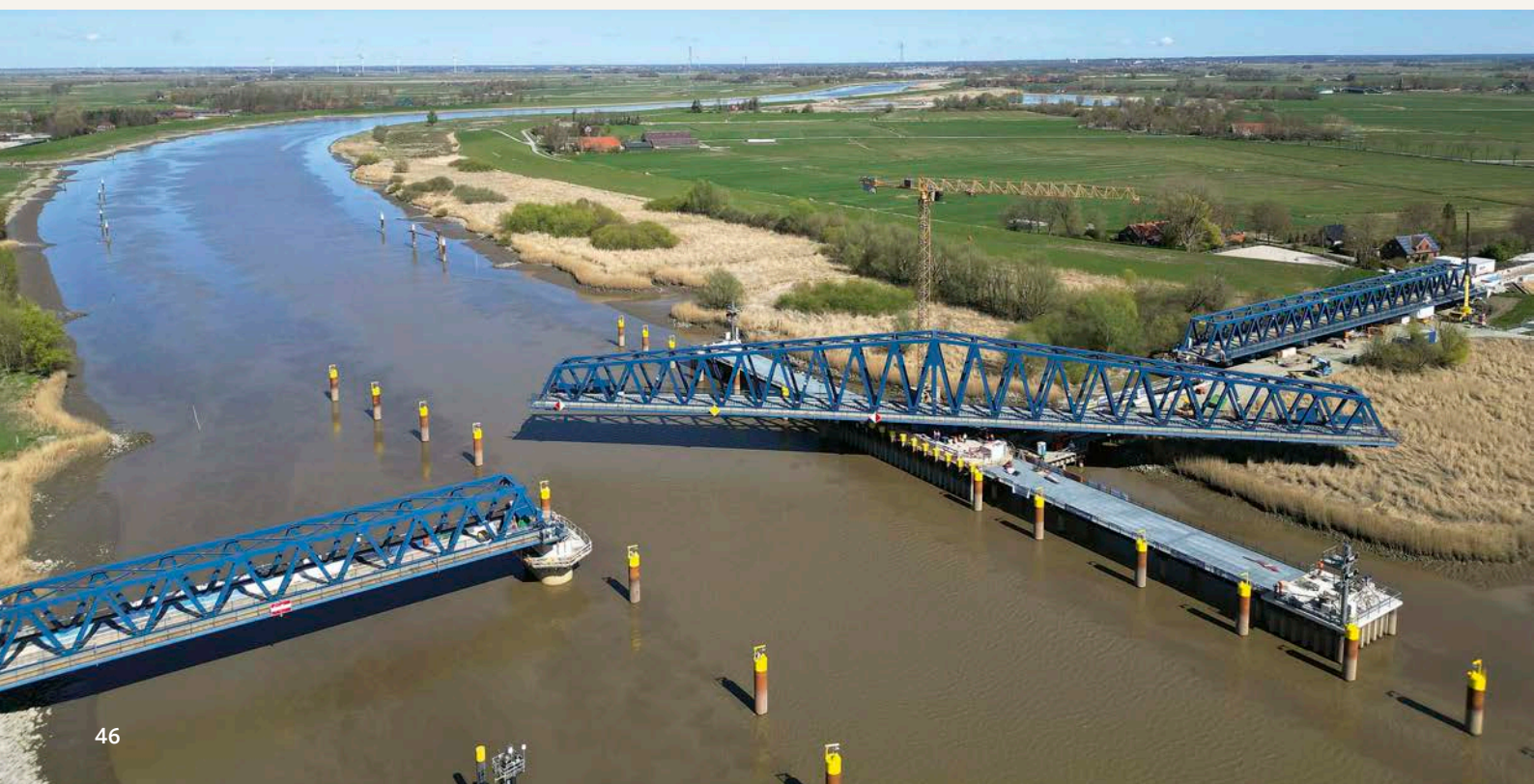
Abteilung Westfalen – O 001/Bundesbahndirektion Münster Nr. 11;

endeten fortan in Weener, nach Leer fuhren Busse im Schienenersatzverkehr. Zeitweise ergänzten Expressbusse das Angebot. Für Fußgänger und Radfahrer verkehrte später in den Sommermonaten eine Fähre als Ausweichmöglichkeit.

Warum es überhaupt zur Kollision kam, wurde in den Folgejahren aufgearbeitet. Als wesentlichen Faktor sah die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung einen Funkverkehr, in dem Statusmeldungen missverstanden wurden. Hinzu kamen erschwerte Sichtverhältnisse: In der Dunkelheit waren Brücke und Signale durch Hintergrundbeleuchtungen nur eingeschränkt eindeutig wahrzunehmen. Für den Bahnbetrieb war die Konsequenz unabhängig von allen Detailfragen eindeutig: Die Verbindung Leer – Groningen war unterbrochen, die Brücke nach der Kollision irreparabel.

Nun soll die Strecke Ihrhove – Groningen als Teil der sogenannten „Wunderline“ wiederauferstehen. Der Begriff bezeichnet das

Friesenbrücke in Weener am 7. April 2025: Die 1.800 Tonnen schwere Drehbrücke wird an diesem Tag feierlich geschlossen – und die Verbindung über die Ems wiederhergestellt – zumindest für Fußgänger picture alliance/dpa/Lars Penning



Projekt zum Ausbau der bestehenden Bahnstrecke Bremen – Oldenburg – Leer – Groningen, die insgesamt etwa 173 Kilometer lang ist. Ziel ist eine schnelle, durchgängige Bahnverbindung zwischen Nordwestdeutschland und den Niederlanden.

Geplant sind kürzere Fahrzeiten (zuletzt mit einer Zielzeit von etwa 2 Stunden 11 Minuten zwischen Bremen und Groningen), vertakteter Regionalverkehr sowie ein im Idealfall ohne Umstieg in Leer realisierbarer grenzüberschreitender Zugbetrieb. Dazu gehören Modernisierungen an Gleisen, Oberleitungen und Signalen. Die Friesenbrücke ist dabei ein fehlendes Puzzleteil, aber ein unabdingbares.

Brücke als Nadelöhr

Dass der Standort ein sensibles Nadelöhr ist, zeigt auch der Blick zurück. Die Bahnstrecke von Groningen bis nahe an die deutsche Grenze ging bereits 1868 in Betrieb; der deutsche Abschnitt folgte 1876. Schon die erste große Brücke über die Ems, ein 345 Meter langes Bauwerk mit einem Drehbrückenteil, blieb nicht von Zwischenfällen verschont: Eine Sturmflut mit Deichbruch beschädigte kurz nach der Eröffnung Brücke und Bahndamm. Es folgten weitere Ereignisse. Nach einer Havarie Anfang der 1920er-Jahre genügte eine Reparatur nicht mehr. 1924 bis 1926 entstand wenige Meter versetzt ein Neubau als stählerne Fachwerkbrücke mit beweglichem Teil. Nach dem Zweiten Weltkrieg und einer Sprengung 1945 wurde die Querung bis 1951 erneut aufgebaut. Damit stand bereits die dritte Brücke an diesem Ort. Und weil die Ems zugleich Schifffahrtsstraße ist, musste die Anlage über Jahrzehnte immer wieder an sich verändernde Anforderungen angepasst werden.

Der heutige Neubau stellt keinen reinen Ersatz, sondern eine konstruktiv andere Lösung dar: die Hub-Dreh-Brücke. Ihre 335 Meter lange Stahlfachwerkkonstruktion umfasst Vorlandbrücken und einen beweglichen, 145 Meter langen mittleren Brückenteil, der auf einem Drehpfeiler lagert. Die Öffnung erfolgt in mehreren Schritten: Zunächst wird der drehbare Teil entriegelt und am Drehpfeiler angehoben. Dadurch kommen die Brückenden frei. Danach dreht sich der Brückenteil parallel zur Flussrichtung in die Öffnungsstellung. In der Endlage wird er wieder verriegelt.

Gestiegene Kosten

Die Umplanung vom einfachen 1:1-Ersatz als Klappbrücke zur aufwendigeren Hub-Dreh-Brücke trieb die Kosten stark nach oben. Sie stiegen von anfangs etwa 28 Millionen Euro auf schließlich über 200 Millionen Euro laut Finanzierungsvertrag vom Juli 2023. Als Hauptgründe nennt die Deutsche Bahn (DB) zusätzliche Bauumfänge, unter anderem Vorlandbrücken und die Vorbereitung der Elektrifizierung. Hinzu kamen Preis- und Risikoschübe durch Material- und Personalkosten, Lieferkettenprobleme sowie den Ukraine-Konflikt. Ergänzend zum Brückenbau wurde auch die Bahnstrecke Ihrhove – Groningen auf beiden Seiten der deutsch-niederländischen Grenze ertüchtigt. Je nach Abschnitt betraf das Arbeiten am Untergrund sowie an Gleisen, Weichen und Signalen, die Erneuerung kleinerer Bauwerke, Anpassungen an Bahn-



Wegen der Streckenunterbrechung pendelten die GTW von Arriva nur zwischen Groningen und Weener, dem ersten Bahnhof auf deutscher Seite, so wie hier am 10. Juni 2023 auf der Drehbrücke über die Westerwolder Aa im niederländischen Bad Nieuweschans *Jürgen Hörstel (2)*

übergängen und die Einbindung in neue Stellwerkstechnik. In Bunde (westlich von Weener) sowie in Ihrhove werden Haltepunkte für den Nahverkehr reaktiviert.

„Die Zusammenarbeit mit DB InfraGO ist gut“, lobt Weeners Bürgermeister Heiko Abbas. „An vielen Stellen arbeiten wir eng zusammen, allerdings kommt es bei einer solch großen Baumaßnahme, die sich direkt durch unser Kernsiedlungsgebiet zieht, immer wieder zu Problemen und Spannungen. Ich glaube für alle Bürger in unserer Stadt sagen zu dürfen, dass wir froh sind, wenn die Arbeiten abgeschlossen sind.“ Nachdem der Geh- und Radweg auf der Friesenbrücke bereits seit September 2025 nutzbar ist, soll der Zugbetrieb über die Friesenbrücke laut Deutscher Bahn im Sommer 2026 aufgenommen werden. Ein konkreter Eröffnungstermin steht noch nicht fest.

Zuvor sind Restarbeiten abzuschließen. Bis Mitte April 2026 wurde etwa ein intensiver Probetrieb durchgeführt. Die Inbetriebnahme des neuen Stellwerks in Ihrhove ist für das zweite Quartal 2026 geplant. Im Frühjahr erledigen Techniker noch Restarbeiten an Bahnübergängen sowie an der Leit- und Sicherungstechnik, damit Arriva danach schnellstmöglich mit den erforderlichen Testfahrten starten kann. Dann könnten nach mehr als zehn Jahren bei Weener wieder Züge über die Ems rollen.

Jürgen Hörstel/Florian Dürr

Da war die „Brückenwelt“ noch in Ordnung, als der Oldenburger 624 641 am 11. März 1989 als E 3762 Leer (Ostfriesland) – Groningen die Ems bei Weener auf der Friesenbrücke überquert

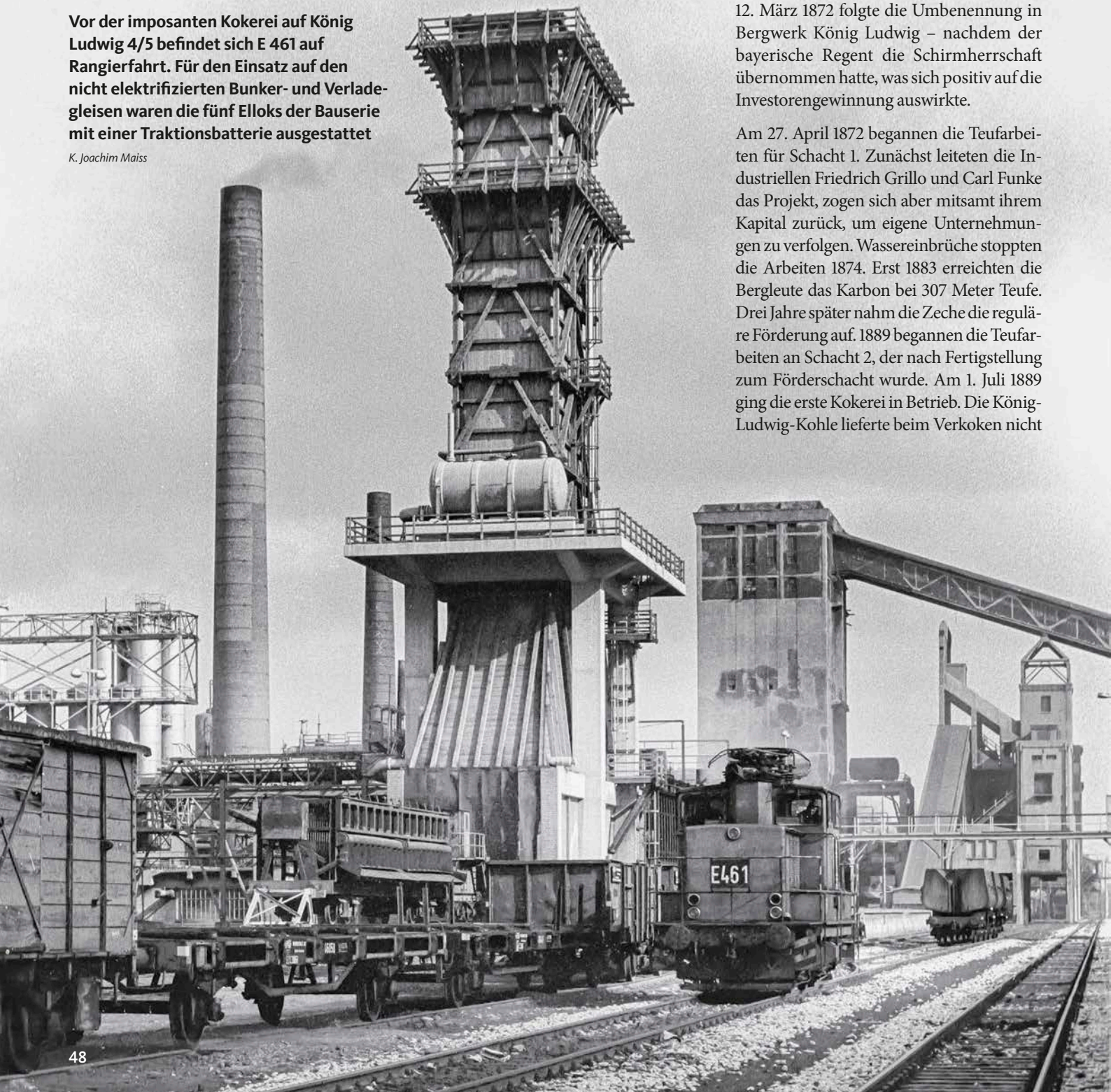


Vom Zechengleis zum Werkbahn-Netz

Eisenbahn der Zeche König Ludwig ■ *Südlich von Recklinghausen entstand ab 1872 mit der Zeche König Ludwig ein Industriekomplex, der verkehrstechnisch Maßstäbe setzte. Das werkseigene Eisenbahnnetz wuchs auf 18 Kilometer Länge an, bediente Häfen sowie Kokereien und diente zeitweise sogar dem Personenverkehr*

Vor der imposanten Kokerei auf König Ludwig 4/5 befindet sich E 461 auf Rangierfahrt. Für den Einsatz auf den nicht elektrifizierten Bunker- und Verladegleisen waren die fünf Elloks der Bauserie mit einer Traktionsbatterie ausgestattet

K. Joachim Maiss



Südlich von Recklinghausen wurden 1855/56 erstmals Probebohrungen niedergebracht. Man suchte Kohle für die geplante Zeche Clerget, die spätere Zeche Recklinghausen. Unabhängig davon gründete sich 1871 in Recklinghausen die Gewerkschaft Henriettenglück, die ein Jahr später den Namen König Ludwig II annahm. Eine Schachtanlage auf einem Gelände der Stadt Recklinghausen scheiterte an Preisdifferenzen. Die Gewerkschaft einigte sich stattdessen mit der damals noch eigenständigen Nachbargemeinde Suderwich auf ein alternatives Flurstück. Am 12. März 1872 folgte die Umbenennung in Bergwerk König Ludwig – nachdem der bayerische Regent die Schirmherrschaft übernommen hatte, was sich positiv auf die Investorengewinnung auswirkte.

Am 27. April 1872 begannen die Teufarbeiten für Schacht 1. Zunächst leiteten die Industriellen Friedrich Grillo und Carl Funke das Projekt, zogen sich aber mitsamt ihrem Kapital zurück, um eigene Unternehmungen zu verfolgen. Wassereinbrüche stoppten die Arbeiten 1874. Erst 1883 erreichten die Bergleute das Karbon bei 307 Meter Teufe. Drei Jahre später nahm die Zeche die reguläre Förderung auf. 1889 begannen die Teufarbeiten an Schacht 2, der nach Fertigstellung zum Förderschacht wurde. Am 1. Juli 1889 ging die erste Kokerei in Betrieb. Die König-Ludwig-Kohle lieferte beim Verkoken nicht



Eine Luftaufnahme aus den 1920er-Jahren gibt eine gute Übersicht über die umfangreichen Gleisanlagen des Standorts König Ludwig 1/2/6 *Slg. Rolf Gatberg*

nur guten Koks, sondern auch wertvolle Nebenprodukte: Im August 1898 nahm deshalb eine Anlage zur Gewinnung von Teer und Ammoniak den Betrieb auf, im Dezember folgte eine Benzolfabrik. Die stabilen Preise für Kokskohle begünstigten die Entwicklung des Bergwerks. 1893 entstand eine neue Kohlenwäsche für 2.000 Tagestonnen.

Anschluss an die Köln-Mindener Eisenbahn

Bereits am 29. März 1872 beschloss die Gewerkschaft König Ludwig, eine rund sechs Kilometer lange Zechenbahn zur Station Bruch (heute Recklinghausen Süd) an der Köln-Mindener Eisenbahn zu bauen. Am 17. Juli 1885 ging die Strecke in Betrieb. In Bruch zweigte ab Januar 1876 auch die Zechenbahn zum Bergwerk Ewald in Hertent ab, das später große Bedeutung für die Zeche König Ludwig erlangen sollte. Übergabebahnhof war der nahegelegene Bahnhof (Bf) Grullbad an der Zufahrt zu König Ludwig 1/2. Zunächst setzte die Zeche nur eine Dampflok ein, die 1886 einen massiven Lokschuppen erhielt. Im selben Jahr kam eine stärkere Maschine hinzu, 1891 folgte die dritte Lok. Außerdem entstand ein Wiegehäuschen mit Zentesimalwaage.

Schon 1888/89 musste der Zechenbahnhof auf 1/2 wegen der Kokerei-Erweiterung um zwei Gleise ergänzt werden.

1895 beschloss die Gewerkschaft den Bau eines Zechenhafens am im Entstehen begriffenen Rhein-Herne-Kanal südlich der Zeche samt einer Anschlussbahn dorthin. 1896 erweiterte man den Bahnhof Bruch. Am 1. November 1898 ging alles mitsamt dem dortigen Kohlenwipper in Betrieb. Neben Kohle und Koks transportierte die Zechenbahn vor allem in den Anfangsjahren viel Material für die untertägige Verwendung, etwa Stahl und Holz. Die Nebenbetriebe der Kokerei sorgten für zusätzliches Güteraufkommen. Das Netz war nun auf elf Kilometer Länge angewachsen. Möglicherweise beförderte die Bahn auch bereits zu Anfang Fremdkohlen: Die Literatur gibt an, dass mit der Eröffnung der Hafenbahn auch die Gleisanlagen am Übergabebahnhof Bruch erweitert werden mussten. Normalerweise hätte der Verkehr dort aber zurückgehen müssen, wenn mehr Kohle auf dem Kanal verschifft wurde. Zu dieser Zeit besaß die Zeche bereits fünf Dampflokomotiven, 42 offene Güterwagen für den Kohletransport und fünf Kesselwagen für den Teeröltransport.

Zweiter Förderstandort im Norden

Am 3. Juli 1900 fand der erste Spatenstich für die rund zweieinhalb Kilometer nördlich gelegene Anlage 4/5 statt. Sie lag in einem zugekauften Grubenfeld von 27,6 km² Größe. Die Anlage 1/2 verfügte dagegen nur über 8,7 km² und förderte unter wesentlich ungünstigeren geologischen Bedingungen. Am 1. Oktober 1902 nahm Schacht 4 die Förderung auf, zeitgleich endete sie auf Schacht 1. Der reguläre Förderbetrieb auf 4/5 begann im April 1904, ab 1903 lief dort auch eine Kokerei. Schacht 6 am Standort 1/2 erreichte im Oktober 1903 die Endteufe von zunächst 308 Metern. Eine Lüfteranlage verbesserte die untertägigen Arbeitsbedingungen und steigerte die Effizienz.

1899 begann der Bau einer Verbindungsbahn von 1/2 nach 4/5, die im April 1901 in Betrieb ging. 1902 wurde der Zechenbahnhof auf 4/5 angelegt, 1903 der dortige Lokschuppen. Die Weiterführung und der Anschluss an den Bahnhof Suderwich an der Hamm-Osterfelder Bahn folgten 1905, nachdem bereits 1903 der Bau dieses rund drei Kilometer langen Abschnitts begonnen hatte. Dort entstand der zecheneigene Übergabebahnhof Becklem, benannt nach der örtlichen Gemarkung. Er verfügte



Bis 1978 sorgte die Koksproduktion für regen Betrieb auf der Zechenbahn.

Am 31. Juli 1973 rangiert Lok V 415 im Bahnhof der Kokerei auf König Ludwig 4/5

über fünf Gleise, um Waggons mit den fünf auf der Kokerei 4/5 erzeugten Koksarten zu produktreinen Ganzzügen zu sammeln und zu sortieren.

Die Netzlänge betrug nun 15 Kilometer. 1907 nahm die Zeche auf sechs Kilometern Personenverkehr auf, um Arbeitskräfte zwischen den Anlagen auszutauschen. Täglich beförderten fünf Personenwagen bis zu 300 Bergleute. 1905 förderten alle Anlagen zusammen 895.000 Tonnen Kohle, 1913 bereits 1,43 Millionen Tonnen. Ab 1914 entstand die lange geplante Anbindung des neuen Hafens König Ludwig am Rhein-Herne-Kanal und zur dort ebenfalls gelegenen Staatswerft Herne (ab 16. Januar 1921 Preußisches Wasserstraßen-Maschinenamt Herne). Über dieses Gleis lieferte die Bahn Kohlen zur Befuerung von Dampfschleppern und andere Materialien an. Nach 1930 erweiterte die Zeche die Hafenanlagen deutlich. Der Hafen entwickelte sich zu einer großen, mehrgleisigen Anlage mit zwei Kränen. Weil die Wehrmacht auf dem Rückzug die Emscherbrücke bei Kriegsende sprengte, ruhte der Verkehr zum Hafen bis 1946. Ab 1960 fuhren auch Züge der Zeche Ewald Fortsetzung in diesen Hafen.

1920/21 ging eine eigene Eisenbahnbetriebswerkstatt zwischen der Anlage 1/2 und Grullbad in Betrieb. Sie unterhielt nun bereits neun eigene Lokomotiven, 153 offene Güterwagen, 60 Kübelwagen mit insgesamt 250 eisernen Kübeln sowie 163 Kesselwagen. 1926 eröffnete die Zeche den erweiterten Sammelbahnhof Grullbad unmittelbar südlich der späteren Bundesautobahn 2.

Dritter Standort im Osten und Fusion

Am 15. Mai 1928 begannen die Teufarbeiten auf der östlich von König Ludwig 4/5 gelegenen Anlage 7/8. Ein Gleisanschluss, der kurz vor dem Bahnhof Suderwich aus-

schwenkte, band sie an das Netz an. Er diente jedoch vornehmlich Materialtransporten – ein regulärer Förderstandort wurde die Anlage nie. Am 31. Juli 1931 schloss sich König Ludwig mit den Bergwerken Ewald, Ewald Fortsetzung und Haus Aden zusammen. Ab dem 21. Juni 1935 firmierte das Konglomerat als Bergbau-AG Ewald-König Ludwig. 1937 erreichte die Zeche mit knapp 5.000 Beschäftigten die höchste Fördermenge ihrer Geschichte: 2,71 Millionen Tonnen.

1934 umfasste das nun bis zur Schachtanlage 7/8 reichende Netz 33 Kilometer Gleislänge mit 81 Weichen. Übergänge zum Staatsbahnnetz bestanden in Bruch und Suderwich. Im Netz gab es auch eine höhengleiche Kreuzung mit der örtlichen Straßenbahnlinie 5. Hier stieß die Dampflokom III am 13. Dezember 1960 mit einem Straßenbahntriebwagen zusammen, wobei zum Glück niemand ernsthaft zu Schaden kam.

Unter der zusammengeschlossenen Ewald-König Ludwig AG fanden sich 1938 insgesamt 28 Lokomotiven, darunter eine Benzollok und eine Dampfspeicherlok. Hinzu kamen 689 vermutlich offene Güterwagen, 166 Kesselwagen, 150 Selbstentladewagen

Zechenbahn König Ludwig

Eröffnung	17. August 1885
Aufnahme des elektrischen Betriebs	1967
Elektrifizierung	15 kV/50 Hz~
Länge d. Streckennetzes	18 km
Angeschlossene Zeche	König Ludwig 1885 – 1965
Stilllegungen	1990 – 1997

und 80 Kübelwagen. Zum 15. Dezember 1939 übernahmen die Reichswerke Hermann Göring die Aktienmehrheit, schon Anfang 1940 erfolgte die vollständige Eingliederung. So kam es später auch zum Kauf und Einsatz von Linke-Hofmann-Busch (LHB)-Loks. LHB war Teil des späteren Salzgitter-Konzerns geworden.

Pachtfeld im Westen

Am 1. Oktober 1940 pachtete die Zeche das Ostfeld mit dem dortigen Grullbadschacht von der Zeche Recklinghausen. Dafür gab sie Schacht 3 (der sich ohne Gleisanschluss in etwa zwischen der Anlage 1/2 und dem Westfeld befand) 1942 auf. Eine in 800 Meter Teufe aufgefahrene Strecke verband die Grubenfelder von 1/2 und 4/5 bereits früh durchschlägig. Im April 1958 stellte die Zeche Förderung und Aufbereitung auf 1/2 ein. Die dortige Kokerei war schon Ende Juli 1957 stillgelegt worden. Zentralförderanlage wurde der Standort 4/5. Ab Mai 1961 diente der völlig modernisierte Schacht 5 als alleiniger Zentralförderschacht – eine der modernsten Anlagen im Ruhrgebiet. Zu dieser Zeit hatte die bundesdeutsche Kohlekrise bereits mit großer Wucht eingesetzt.

Die Zechenbahn blieb auch nach der Stilllegung der Zeche König Ludwig in Betrieb

Anfang 1958 hatte sich die Situation für den westdeutschen Steinkohlebergbau dramatisch geändert. Der Strukturwandel hin zu Erdöl, Erdgas und Importkohle setzte ein. 1959 reduzierte die Zeche die Tagesförderung daher zunächst auf 5.800 Tonnen. 725 Bergleute wurden zu anderen Konzernzechen versetzt oder entlassen. Einige Feldesteile und Abbaubetriebe wurden abgeworfen. Am 3. Dezember 1959 hieß das Unternehmen dann nur noch Ewald-Kohle AG – der Namensteil König Ludwig war bereits verschwunden.

Netzerweiterung, Elektrifizierung und Überlebenskampf

Am 29. Juni 1960 schloss eine rund sechs Kilometer lange Neubaustrecke die Zechenbahn Ewald Fortsetzung an deren Übergabebahnhof Becklem an. Diese Verbindung war schon in den 1930er-Jahren projektiert worden, jedoch unter anderem



Typische Zechenbahnszenarie der 1980er-Jahre: Lok 556 überquert im Jahr 1986 den Bahnübergang Herner Straße nahe des Grullbadschachts *Wolf-Dietmar Loos (2)*

wegen des Kriegsabbruchs nicht mehr gebaut worden. Brückenbauwerke sollen bereits vorbereitet gewesen sein. Zwei angeblich hierfür bestellte vierachsige Dampflok der Achsfolge D1t waren bei Jung bereits geordert worden, der Auftrag wurde jedoch storniert.

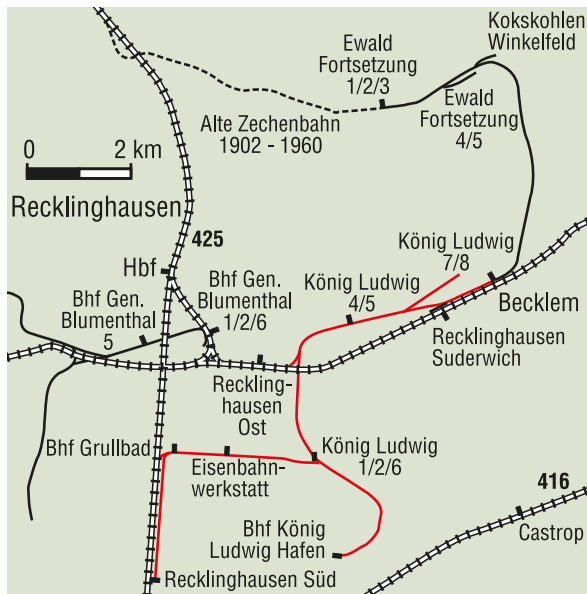
Ab 1960 hatte man noch einmal versucht, das Grubenfeld neu auszurichten. Der Vorstand der Ewald Kohle AG beschloss jedoch, die Tagesförderung im Geschäftsjahr 1962/63 von 6.200 Tagestonnen auf 3.800 Tagestonnen zu reduzieren, um der gesunkenen Nachfrage gerecht zu werden. Damit war im Grunde das Ende der Schachtanla-

ge König Ludwig beschlossen. 1963 wurden die Schächte 2, 7 und 8 abgeworfen, 1964 folgte Schacht 1. Dafür teufte man den Grullbadschacht von der 442-Meter-Sohle auf die 800-Meter-Sohle, in der Hoffnung, das Ende doch noch abwenden zu können. Auch unter Tage wurden die Ausrichtungsarbeiten intensiviert und überflüssige Reserven abgeworfen. 1.800 Bergleute wurden verlegt oder pensioniert.

Auch im Eisenbahnbetrieb unternahm man enorme Anstrengungen zur Modernisierung. Das gesamte Netz wurde 1964 bis 1967 elektrifiziert. Den Abschnitt von Grullbad über die Anlagen 1/2 und 4/5 bis Ewald Fortsetzung konnten die Züge ab November 1966 elektrisch befahren. Zu dieser Zeit war das elektrische Ewald-Kohle-Netz zunächst noch ein Inselbetrieb.

Stilllegung und Übergang

Alle Bemühungen zur Neuausrichtung und Mechanisierung waren letztendlich vergebens. Am 7. Januar 1965 beschloss der Aufsichtsrat der Ewald-Kohle AG mit nur einer Stimme Mehrheit die Stilllegung der Zeche. Ausgenommen blieben Ziegelei, Kokerei auf 4/5, Teerdestillation, Zentralwerkstätte und Ausbildungsstätten. Am 15. Juni 1965 endete die Förderung – noch vor der Gründung der Ruhrkohle AG (RAG), die am 30. November 1969 einen Großteil der Zechen an der Ruhr übernahm.



Das 18 Kilometer lange Streckennetz der Zeche König Ludwig bei Recklinghausen *Grafik: Anneli Nau*



Im Sommer 1983 rollt eine ungewöhnliche Zuggarnitur durch den zurückgebauten Zechenbahnhof König Ludwig 4/5: Lok E 462 überführt die umgebaute Drehstrom-Dreisystemlok E 464 mit leeren Kübelwagen in das Streckennetz der Zechebahn *Michael Maiss*

Die Stilllegung hatte vor allem einen Grund: Die geologisch stark gestörte Lagerstätte und die teils steil gelagerten Flöze machten das Bergwerk wenig produktiv. Anfang 1966 war das Grubenfeld abgeworfen und alle Schächte verfüllt. Die Schächte 7 und 8 hatte die Zeche bereits Ende 1964 an Ewald Fortsetzung übergeben – doch auch von ihnen ist heute kaum etwas erhalten.

Parallel gründete sich die Gesteinsbau König Ludwig (GKL), ein Unternehmen, das später auf anderen Zechen des Ruhrreviers bergbauliche Dienstleistungen durchführte und einen bedeutenden Teil der Beschäftigten übernahm. Da die Zeche nicht Teil der RAG wurde, drohte vielen die betriebsbedingte Kündigung. Erst mit der RAG wurden sozialverträglicher Personalabbau und Arbeitsplatzgarantien eingeführt. Die Kokerei auf 4/5 blieb noch bis 1978 in Betrieb und sorgte für weiteren Verkehr auf der Werksbahn. Auf der Anlage 4/5 stand ein verhältnismäßig leistungsstarkes Kraftwerk. Dieses wurde schon zu Bestandszeiten der Zeche auch mit Fremdkohle (Ballastkohle) per Bahn versorgt. Die Stromerzeugung auf 4/5 endete mit der Inbetriebnahme des Gruppenkraftwerks in Herne 1964. Bis 1970 erzeugte die Anlage aber noch Dampf. Ein nicht angegriffenes Baufeld mit rund 50

Millionen Tonnen Kokskohle im Nordwesten des Grubengebäudes verblieb bis heute.

Zum 1. Juli 1970 band die RAG das gesamte Ewald-Kohle-Netz in die Organisation Zechebahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte (ZuH) ein. Diese war aus der am 27. August 1914 gegründeten Königlichen Zechebahn- und Hafenverwaltung hervorgegangen und hatte über den Bahnhof Reckling-

Einen Großteil des Streckennetzes kann man heute mit dem Fahrrad erkunden

hausen Süd fast direkten Anschluss an das übrige Ewald-Kohle-Netz. Im Bereich Hoheward bestand zudem Anschluss an das restliche ZuH-Netz, welches sich über weite Teile des nördlichen Ruhrgebiets erstreckte. Obwohl das Bergwerk selbst längst stillgelegt war, benötigte man das Netz noch in voller Ausdehnung. In den 1970er-Jahren und später bediente die Bahn auch verschiedene Nebenanschlüsse. So betrieb beispielsweise die Bundespost auf dem alten Holzplatz der Anlage 1/2/6 für längere Zeit ein Kabellager. Hierfür lieferte die Bahn großvolumige Kabeltrommeln an.

Niedergang des Zechenbahnnetzes

Allmählich endete auch der Zechenbahnbetrieb. Vor 1988 baute die Zeche den Zechenbahnhof 4/5, an dem bis 1978 noch die Kokerei produziert hatte, bis auf ein Durchfahrsgleis zurück. Am 1. Januar 1990 ging eine Verbindungskurve in Betrieb, die die Strecke ab Ewald Fortsetzung und den ehemaligen Bahnhof König Ludwig 4/5 an den Bahnhof Recklinghausen Ost anschloss. In der Folge konnte der Abschnitt König Ludwig 1/2/6 bis zum Bahnhof Grullbad abgebaut werden. Dieser war mit mehreren höhengleichen Bahnübergängen ungünstig trassiert. Zudem erforderte die Fahrt von 4/5 Richtung Grullbad in Höhe der Anlage 1/2/6 ein Kopfmachen.

Die neue Kurve diente jedoch nur Fahrzeugüberführungen, Kohlezüge von Ewald Fortsetzung wurden weiterhin in Becklem/Suderwich an die DB übergeben. Durch die Verbindungskurve war es möglich, über den DB-Bahnhof Recklinghausen Ost zum Abzweig Hillen zu gelangen. Über den Abzweig Hillen gelangte man wieder auf das Zechenbahnnetz und hatte von hier aus die Möglichkeit, über den Standort Bergwerk General Blumenthal 1/2/6 und das Gleisdreieck Blumenthal 5 zu fahren, um Richtung Bergwerk Ewald zu gelangen, was eine Alternative zum Weg über Grullbad und



Als der Pott noch kochte: Das frisch gewonnene Koks ist am 31. Juli 1973 am Standort König Ludwig 4/5 zu einer Kokshalde aufgeschüttet *Wolf-Dietmar Loos*

Recklinghausen Süd war. Der Abschnitt jenseits des Abzweigs Hillen wurde jedoch bereits 1998 abgebaut.

Zum Hafen König Ludwig fand vorerst weiter Bahnbetrieb statt. Zwischen März 1995 und März 1997 räumte die Bahn das dortige Kohle- und Kokslager mit längeren Pausen. Zum Jahreswechsel 1996/97 kehrte sogar noch einmal kurzfristig reger Betrieb zurück: DB-Kübelwagen brachten Koks vom Lager am Kanal zur Duisburger Kupferhütte; die Übergabe erfolgte in Suderwich. Zuletzt schoben die Loks die Wagen zum Hafen, da dort bereits alle Nebengleise fehlten. Ebenfalls bis dahin fanden Loküberführungsfahrten Blumenthal 5 – Recklinghausen Ost – König Ludwig 4/5 – Becklem statt. 1995 endete der Verkehr zwischen Ewald Fortsetzung und Becklem – am 30. Dezember 1994 war der letzte Bergezug zur Halde Haard gefahren. Zuletzt war unregelmäßig von Blumenthal II hierher gefahren worden. Damit war der Verkehr auf dem König-Ludwig-Netz faktisch eingestellt. 1997 wurden die Übergabebahnhöfe Grullbad und König Ludwig 4/5 stillgelegt.

Unmittelbar nach dem Leerfahren der Lager am Hafen bis März 1997 baute man zunächst nur das Stück zwischen dem Hafen und dem etwas weiter nördlich gelegenen Umspann-



Eine Akkulok des Typs EL9 steht in der Nähe des früheren Bahnhof Becklem als Ausstellungsstück *Stefan Högemann*

werk der Vereinigten Elektrizitätswerke Westfalen (VEW) Pöppinghausen ab. Übrigbleiben sollte zunächst der Abschnitt von Recklinghausen Ost bis zum Umspannwerk, der an die VEW veräußert werden sollte. Doch der Verkauf zerschlug sich. Die Gleise von Recklinghausen Ost bis König Ludwig 4/5 beziehungsweise in anderer Richtung bis zum VEW-Umspannwerk baute man schließlich im Frühjahr 2000 ab.

Die in den 1930er-Jahren gegründete Zentralwerkstatt für den Eisenbahnbetrieb an der Berghäuser Straße nahe des Grullbadschachts blieb noch bis Ende der 1990er-Jahre in Betrieb. Das Grundstück ließ sich

zunächst nicht veräußern, bis die Firma Hella es übernahm und dort einen Produktionsstandort anlegte.

Das Reststück von Recklinghausen Ost bis Grullbad gab die Bahn am 1. Januar 1997 an die Firma Park Garten Service GmbH ab, die im Bereich Grullbad einziger Nebenanschießer war. Zum Schluss bediente die Deutsche Bahn diese Firma. 2004 war dieser Abschnitt in einer Karte noch als abgegeben gekennzeichnet. Seit Jahren sind auch hier die Gleise abgebaut.

Der Regionalverband Ruhr erwarb 2007 Teile der Trasse und legte einen sehenswerten Geh- und Radweg an. Dieser ging 2008 vom Hafen bis zur Anlage 1/2 in Betrieb und erreichte ab Juni 2018 auch die Ortlostraße und Oer-Erkenschwick. Der Geschichtskreis König Ludwig stattete den Weg mit zahlreichen Exponaten aus dem Bergbau aus, darunter mehrere Grubenloks sowie Erläuterungstafeln, und pflegt diese. Nur der Abschnitt von der Anlage 1/2/6 nach Recklinghausen Süd wurde nicht umgewandelt. *Stefan Högemann*

Stefan Högemann (Jg. 1983), Dipl.-Ing. für Elektro- und Informationstechnik, arbeitet seit fast 20 Jahren weltweit an Projekten im Bergbau.





Reko-Dampf in der Lausitz: Am 21. August 1987 steht 52 8123 mit dem N 66253 im Bahnhof Baruth (Sachsen). Aufgrund des beachtlichen Frachtaufkommens fahren täglich zwei Güterzugpaare zwischen Bautzen und Baruth Thomas Rieger/Slg, Dirk Endisch

Reko-Hochburg

in der Oberlausitz

Baureihe 52.80 in Bautzen ■ *Das Bw Bautzen war eine der letzten Dienststellen, die planmäßig Dampflokomotiven einsetzte. Erst im Frühjahr 1988 hatte die Baureihe 52.80 in der Zugförderung ausgedient. Die Rekoloks beförderten zuvor teils beachtliche Leistungen auf den Strecken in der Lausitz*

Im Bahnbetriebswerk (Bw) Bautzen bildete die Dampftraktion im Sommer 1980 noch immer das Rückgrat der Zugförderung. Die Dienststelle führte am 1. Januar 1980 insgesamt 24 Exemplare der Baureihe 52.80 in ihren Unterlagen. Neben dem Stammwerk setzten auch die Einsatzstellen (Est) Bischofswerda und Löbau einige Rekoloks ein. Diese bespannten Durchgangsgüterzüge auf den Verbindungen Görlitz – Bischofswerda – Arnsdorf – Dresden und Bautzen – Knappenrode – Hoyerswerda. Zudem brachten sie zahlreiche Nahgüterzüge nach Baruth, Großpostwitz, Löbau, Radibor und Wilthen. Einzelne Personenzüge ergänzten die Dienstpläne.

Im Verlauf des Jahres 1980 gab es einige Veränderungen bei der Baureihe 52.80 des Bw Bautzen. Andere Maschinen ersetzten die Abgänge. So waren am 1. Januar 1981 wieder 24 Exemplare der Baureihe 52.80 in der Spreestadt beheimatet. Außerdem wies die Verwaltung der Maschinenwirtschaft (VdM) der Reichsbahndirektion (Rbd) Cottbus der Dienststelle im Herbst 1980 die Altbau-Maschinen 52 4924 und 52 6721 zu. Das Stammwerk nutzte diese jedoch meist als Wärmespender. Der ab 28. September 1980 gültige Umlauf sah den Einsatz der Baureihe 52.80 in den Dienstplänen 3 (drei Loks), 3a (zwei Loks), 4 (drei Loks) und 4a (eine Lok) vor. Weite-

re Umläufe bestanden in der Est Bischofswerda (Plan 9; zwei Loks) und in der Est Löbau (Plan 12; drei Loks). Der Plan 3 umfasste in erster Linie Güterzüge nach Bischofswerda, Dresden-Friedrichstadt, Görlitz-Schlauroth, Hoyerswerda, Knappenrode, Schwarzkollm und Löbau. Außerdem bespannten die Loks den nächtlichen Personenzug (P) 7818 von Görlitz nach Löbau. Die beiden Maschinen des Plans 3a fuhren in erster Linie mit Güterzügen nach Dresden-Friedrichstadt, Hoyerswerda und Knappenrode.

Der Plan 4 umfasste ausschließlich Güterzüge. Mit diesen fuhren die Dampfloks un-

ter anderem nach Baruth (Sachs), Bischofswerda, Dresden-Friedrichstadt, Neukirch und Wilthen. Die Maschine des Plans 4a bespannte lediglich die Durchgangsgüterzüge (Dg) 50254 und 51339 zwischen Bautzen und Dresden-Friedrichstadt. Zudem übernahm sie Sonderleistungen. Die Est Bischofswerda brachte mit ihren beiden Maschinen meist Güterzüge nach Bautzen, Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Neukirch Ost und Wilthen. Einzige Reisezugleistung war der P 14784 zwischen Bautzen und Bischofswerda. Auch die Est Löbau bespannte mit ihren Maschinen meist Güterzüge nach Bautzen, Dresden, Ebersbach, Görlitz und Wilthen. Besondere Erwähnung verdient der Transit-Durchgangsgüterzug (TDg) 49507, den die Est Löbau von Dresden-Neustadt nach Görlitz brachte. Außerdem oblagen den Löbauer Reko-52ern die Reisezüge P 7806/7813 auf der Strecke Löbau – Görlitz und der P 17809 durch das Cunewalder Tal. Auch im Sommer 1981 blieben die Umläufe der Baureihe 52.80 unverändert. Damit erbrachten die Maschinen 1981 eine Zugförderungsleistung von rund 456 Millionen Bruttotonnenkilometern (Brtkm). Das entsprach

etwa 88 Prozent der gesamten Zugförderungsleistung des Bw Bautzen.

Der Fahrplanwechsel am 27. September 1981 brachte erste größere Änderungen mit sich. Die Abteilung Triebfahrzeugbetrieb (Tb) strich die Umläufe im Stammwerk auf drei Maschinen zusammen, da inzwischen die ersten sechssachsigen Dieselloks der Baureihe 118 zur Verfügung standen. Diese lösten die Baureihe 52.80 vor allem auf der

Die Baureihe 118 sollte die 52.80 ablösen, doch der Vollzug sollte Jahre dauern

Strecke Dresden – Bautzen – Görlitz ab. Die Pläne in Bischofswerda und Löbau blieben unverändert, sodass jetzt täglich nur noch acht Dampfloks benötigt wurden.

Dies schlug sich auch im Lokbestand nieder. Die beiden Altbau-Maschinen wurden abgezogen. Als Letzte verließ 52 4924 am 6. November 1981 das Bw Bautzen, das im Verlauf des Jahres 1981 auch elf Loks der Baureihe 52.80 abgeben musste. Durch

die Zuführung von 52 8059, 52 8107 und 52 8200 standen der Tb-Gruppe am 1. Januar 1982 noch 16 Maschinen der Baureihe 52.80 zur Verfügung. Auch 1982 kam es zu kleineren Veränderungen im Fahrzeugpark, sodass am 1. Januar 1983 lediglich 15 Reko-52er die Anschrift „Bw Bautzen“ an ihren Führerhäusern trugen. Damit konnte aber die seitens der Rbd Cottbus gewünschte Ausweitung der Dampflokensätze nicht umgesetzt werden.

Altbauloks kehren zurück

Dies änderte sich erst im Verlauf des Jahres 1983. Am 19. Januar 1983 traf die Altbaulok 52 4924 wieder in Bautzen ein. Ihr folgte 52 630 am 7. Februar 1983. Die Lokleiter nutzten die beiden Maschinen entweder als Wärmespender oder setzten sie in den Plänen der Baureihe 52.80 ein. Deren Bestand verstärkte ab dem Sommer 1983 die 52 8148. Damit standen am 1. September 1983 insgesamt 15 Reko-52er zur Verfügung. Ab 25. September 1983 setzte das Bw Bautzen täglich wieder fünf Dampfloks ein. Bischofswerda und Löbau benötigten hingegen unverändert zwei bei-

52 8200 und 52 8149 (Zuglok) legen am 14. Mai 1988 mit dem Abschieds Sonderzug in Großdehsa (Strecke Großpostwitz – Löbau) einen Fotohalt ein. Die Maschinen waren mit Personalen aus Bautzen (52 8200) und Löbau (52 8149) besetzt *Slg. Klaus-Dieter Baedermann*





Im Frühjahr 1980 pausiert 52 8012 in der Est Dresden-Friedrichstadt. Sie ist zu dieser Zeit noch mit einem Giesl-Flachejektor ausgerüstet

Der heimliche Star: 52 8200

Unter den Bautzener Dampflokflotten nahm 52 8200 eine Sonderrolle ein. Sie war die letzte im Reichsbahn-Ausbesserungswerk (Raw) Stendal rekonstruierte Lok. Im Bahnbetriebswerk (Bw) Bautzen erfreute sich die musterhältig gepflegte Maschine besonderer Wertschätzung. Offiziell galt sie in ihren letzten Jahren nur als Heizlok. Das Bw hielt sie aber in erster Linie für Sonderfahrten vor. Am 8. und 9. April 1989 nahm 52 8200 an der großen Fahrzeugparade zum 150-jährigen Jubiläum der Strecke Leipzig – Dresden teil. Weitere Sonderdienste folgten im Mai, Juni und Juli 1989.

Nach Ablauf ihrer Untersuchungsfristen führte die Dienststelle die Lok ab 22. Mai 1990 als „w“ („warten auf Ausbesserung“). Im Herbst 1990 arbeitete das Raw Meiningen 52 8200 wieder betriebsfähig auf (L6: 1. Oktober bis 30. Oktober 1990). Am 20. Januar 1993 verkaufte die Deutsche Reichsbahn die Maschine an die im württembergischen Aalen ansässige Royal Gaststätten GmbH, die die 52 8200 im August 1994 an die Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées in Belgien veräußerte. Dort wurde die Mischvorwärmer-Anlage ausgebaut. Derzeit ist die Lok abgestellt.



52 8200 steht am 19. April 1984 im Heimat-Bw Bautzen. Seit August 1994 gehört die Maschine einer belgischen Museumsbahn *Peter Gericke/Slg, Dirk Endisch*

ziehungsweise drei Maschinen. Diese beförderten fast ausschließlich Güterzüge. Zu den bemerkenswertesten Leistungen gehörten dabei der TDg 49511 Dresden-Friedrichstadt – Görlitz, der Dg 51663 Dresden-Friedrichstadt – Bischofswerda und der Leerwagenzug (Lgo) 59365 Dresden-Friedrichstadt – Görlitz. Alle drei Dienstpläne wurden gattungsgemäß mit der Baureihe 52.80 gefahren.

Erneute Einschränkungen

Im Spätsommer 1984 gab es erneut Einschränkungen im Dampflokplan. Ab 1. September 1984 setzte das Stammwerk täglich noch vier Maschinen ein. Dies waren 52 8056, 52 8064, 52 8107 und 52 8138. Diese fuhren mit Güterzügen nach Baruth, Dresden-Friedrichstadt, Ebersbach, Görlitz, Görlitz-Schlauroth, Hoyerswerda, Neustadt (Sachsen) und Wilthen. Einzige Reisezugleistung war der P 17805 von Bautzen nach Löbau. Die beiden Maschinen der Est Bischofswerda (52 8059 und 52 8193) wendeten in Bautzen, Görlitz-Schlauroth, Hoyerswerda, Königswartha, Löbau und Neustadt (Sachsen). Der dreitägige Umlauf der Est Löbau (52 8080, 52 8143 und 52 8200) sah Leistungen nach Bautzen, Ebersbach, Görlitz-Schlauroth, Herrnhut, Königswartha, Neugersdorf, Seiffenhensdorf und Wilthen vor. Für diese drei Dienstpläne standen am 1. Januar 1985 aber nur 13 Maschinen der Baureihe 52.80 zur Verfügung.

Lok-Unterhaltung in Bischofswerda

Erhebliche Auswirkungen auf den Dampflokeneinsatz im Stammwerk hatten die 1985 beginnenden Bauarbeiten für eine neue 21,5-Meter-Drehscheibe, die am 23. Dezember 1985 ihrer Bestimmung übergeben werden konnte. Die Dampflokunterhaltung fand während der Bauarbeiten in Bischofswerda statt. Da in Bautzen einige Monate lang keine Dampflokflotten gedreht werden konnten, schränkte die Tb-Gruppe den Einsatz der Baureihe 52.80 zugunsten der Baureihe 118 ein. Der ab 1. Januar 1985 gültige Umlauf sah für den Plan 4 drei Dampflokflotten vor, die mit Güterzügen nach Bischofswerda, Dresden-Friedrichstadt, Ebersbach, Görlitz, Görlitz-Schlauroth, Hoyerswerda, Knappenrode, Neukirch, Neustadt (Sachsen), Ottendorf-Okrilla und Wilthen kamen. Die Umläufe der Einsatzstellen Bischofswerda und Löbau blieben hingegen unverändert.



52 8007 zählt ab 17. Juni 1976 zum Bestand des Bw Bautzen (Aufnahme vom Frühjahr 1982).

Die Maschine wird am 28. Mai 1987 aufgrund eines Risses in der Feuerbüchse abgestellt *Thomas Rieger/Slg, Dirk Endisch (2)*

Der Fahrplanwechsel am 2. Juni 1985 brachte weitere Einschränkungen für die Baureihe 52.80 in Bautzen. Hier benötigte die Dienststelle fortan nur noch zwei Maschinen. Auch in den Plänen der Einsatzstellen Bischofswerda und Löbau gab es gravierende Verschiebungen. Die Leistungen im hochwertigen Güterzugdienst auf der Strecke Dresden – Görlitz entfielen. Die beiden Maschinen der Est Bischofswerda wendeten fortan in Baruth, Arnsdorf, Bautzen, Ebersbach, Löbau, Neukirch und Wilthen. Neu waren die Leistungen P 8800 Bischofswerda – Neukirch – Bautzen und P 7839 Bautzen – Bischofswerda.

Gesunkener Bedarf

Der dreitägige Umlauf der Est Löbau sah Güterzüge nach Bautzen, Ebersbach, Herrnhut, Königswartha, Neugersdorf, Seiffenhensdorf und Wilthen vor. Ergänzt wurde der Dienstplan durch die Zugpaare P 17863/17868 Löbau – Oberrodewitz und P 17841/17842 Löbau – Ebersbach. Der gesunkene Bedarf schlug sich auch im Fahrzeugpark nieder. Im Verlauf des Jahres 1985 wurden 52 8059, 52 8107 und 52 8193 z-gestellt. Als einziger Neuzugang war 52 8134 zu verzeichnen. Damit standen am 1. Januar

1986 noch elf Reko-52er für den Streckendienst zur Verfügung.

Auch nach dem Fahrplanwechsel am 1. Juni 1986 setzte das Bw Bautzen weiterhin sieben Maschinen der Baureihe 52.80 im Plandienst ein. Im Spätsommer 1986 verlor die Dampftraktion weiter an Bedeutung. Im Dienstplan der Est Bischofswerda lief jetzt eine Diesellok der Baureihe 118 mit. Anfang 1987 lichtet sich die Reihen der Dampflok im Bw Bautzen. Bis zum 30. April 1987 stellte die Dienststelle 52 8056, 52 8064, 52 8142, 52 8143 und 52 8148 ab. Damit standen am 1. Mai 1987 für den Plandienst lediglich zehn Maschinen zur Verfügung, von denen in Bautzen 52 8010 und 52 8185, in Bischofswerda 52 8183 sowie in Löbau 52 8080, 52 8149 und 52 8200 planmäßig eingesetzt wurden. 52 8007, 52 8134, 52 8151 und 52 8198 dienten meist als Reserve. 52 8123 verstärkte ab 31. Mai 1987 den Fahrzeugpark.

52.80 im Modell

Nenngröße	Hersteller
H0	Güztold, Liliput, Roco
TT	Tillig, Kittler
N	Minitrix

Die Tb-Gruppe rechnete im Frühjahr 1987 damit, bis zum Fahrplanwechsel am 31. Mai 1987 den Traktionswechsel abschließen zu können. Da der Dienststelle aber nicht genügend Dieselloks der Baureihen 112 und 118 zur Verfügung standen, mussten die Technologen für den Jahresfahrplan 1987/88 erneut drei Dienstpläne für die Baureihe 52.80 aufstellen. Die Umläufe des Stammwerkes und der Est Löbau blieben weitgehend unverändert. Die Est Bischofswerda besetzte fortan lediglich eine Dampflok. Für diese drei Dienstpläne standen am 15. Juli 1987 in Bautzen 52 8010 und 52 8149, in Bischofswerda 52 8198 sowie in Löbau 52 8080, 52 8148 und 52 8200 unter Dampf.

1987 sollte Schluss sein

Die Tb-Gruppe wollte nun den Einsatz der Baureihe 52.80 bis zum 27. September 1987 beenden. Doch auch dieser Termin konnte mangels Dieselloks nicht eingehalten werden. Die Reihen der Baureihe 52.80 lichtet sich in der Folgezeit: Die Est Bischofswerda setzte ab Ende Oktober 1987 eine Maschine der Baureihe 118 ein. 52 8080 wurde ab 24. November 1987 als Heizlok benötigt, während 52 8148 (Lagerschaden) und 52 8151 (Rahmenriss) aus-



52 8149 erklimmt im Februar 1988 mit dem N 66253 Baruth (Sachsen) – Bautzen die Steigung bei Cölln. Zu diesem Zeitpunkt setzen die Lokleiter des Bw Bautzen die Reko-52er nur noch bei Diesellokmangel ein *Jo Gampe/Slg, Friedhelm Köhler*

fielen. Fortan lief im Dienstplan der Est Löbau mindestens eine Diesellok der Baureihe 112 mit. Am 21. November 1987 verfügte Löbau nur noch über 52 8123, während für den Umlauf des Stammwerkes 52 8010, 52 8149 und 52 8198 vorgehalten wurden. 52 8200 stand in der Werkstatt. Am 5. Dezember 1987 endete der planmäßige Einsatz der Baureihe 52.80 in der Est Löbau. Das Stammwerk setzte letztmalig am 27. Dezember 1987 planmäßig eine Dampflok ein. Anschließend standen 52 8010 und 52 8149 als Reserve noch bis zum 31. Dezember 1987 unter Dampf, bevor sie abgestellt wurden.

52.80 helfen im 118-Umlauf aus

Doch diese Maßnahme erwies sich als verfrüht. Da immer wieder Maschinen der Baureihe 118 fehlten, waren die Lokleiter nur wenige Tage später gezwungen, 52 8123 und 52 8149 erneut anzuhetzen. Bei Engpässen halfen die beiden Loks in den Umläufen der Baureihe 118 aus. Für den 27. Februar 1988 organisierten die Eisenbahner des Bw Bautzen eine Abschiedsfahrt für 52 8149, die noch einmal

ein Durchgangsgüterzugpaar auf der Strecke Bautzen – Dresden bespannte. Aber auch in den folgenden Tagen standen 52 8123 und 52 8149 weiterhin für Sonderdienste unter Dampf. Erst als Ende März 1988 genügend Dieselloks verfügbar waren, konnten die Lokleiter auf die beiden Reko-52er verzichten. Am 26. März 1988 ging es noch einmal mit Dampf nach Dresden und Hoyerswerda. Einen Tag später bespannte 52 8149 das Zugpaar N 66252/66253 nach Baruth. In Löbau diente 52 8010 als Heizlok. Sie half fallweise im Streckendienst aus. Dies war letztmalig am 17. März 1988 der Fall.

Zwei Monate später, am 14. und 15. Mai 1988, feierte das Bw Bautzen offiziell den Abschied von der Dampftraktion. 52 8149 und 52 8200 bespannten am 14. Mai 1988 einen Sonderzug von Bautzen nach Löbau. Von dort ging es über Großpostwitz, Wilthen und Bischofswerda zurück nach Bautzen. Einen Tag später zogen die beiden Loks zum Abschied alle planmäßigen Personenzüge auf der Strecke Löbau – Großpostwitz – Bautzen. In der Folgezeit

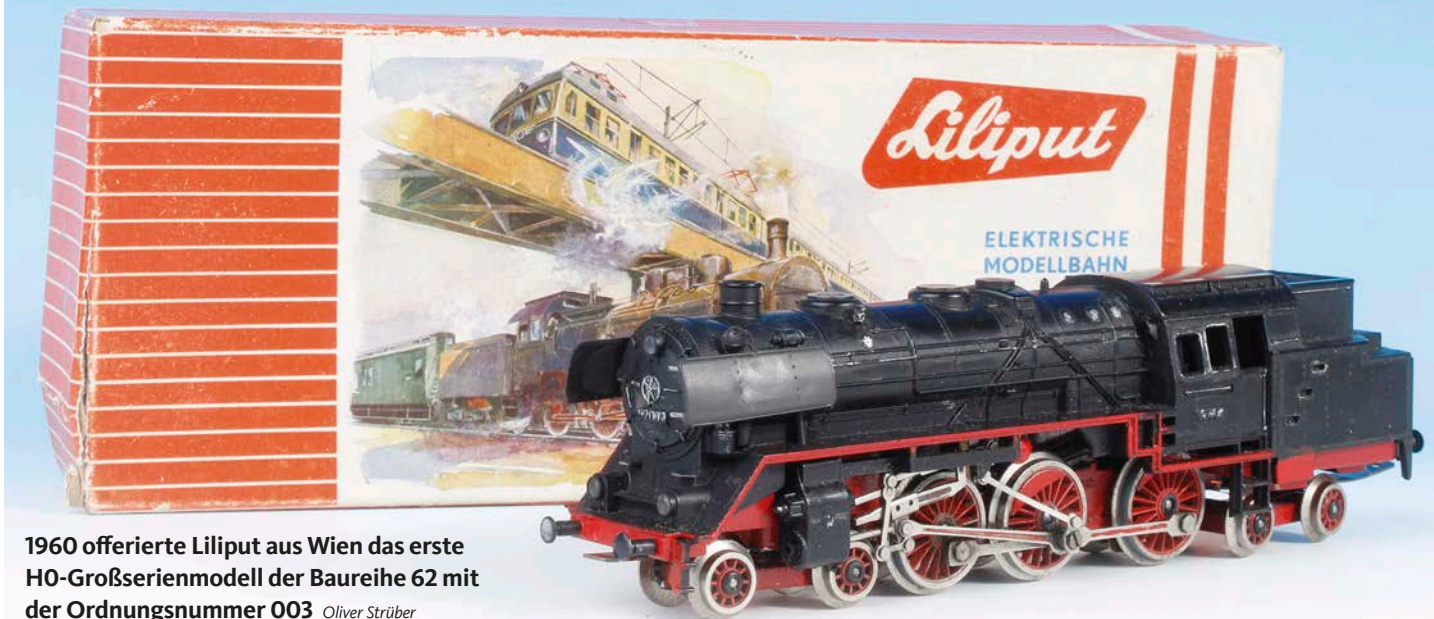
benötigte das Bw Bautzen weiterhin einige Dampfloks noch als Wärmespender. Am 1. Januar 1989 standen dafür fünf Reko-52er zur Verfügung. Am 1. November 1990 hielt das Bw Bautzen neben der frisch aufgearbeiteten und betriebsfähigen 52 8200 (siehe Kasten) noch 52 8109 und 52 8123 für Heizzwecke vor.

52 8056 ist Denkmallok

Nach der Umwandlung der Est Löbau in eine Personaleinsatzstelle 1991 benötigte das Bw Bautzen nur noch für seinen Schuppen einen Dampfspender. Diese Aufgabe übernahm ab dem Sommer 1991 meist 52 8123. Ab 5. Oktober 1993 heizte dann 52 8091. Sie war die letzte Dampflok des Bw Bautzen und heizte bis zu ihrer z-Stellung im Dezember 1993. Heute erinnert in Bautzen die auf dem Bahnhofsvorplatz aufgestellte 52 8056 an die Reko-52er in der Oberlausitz. *Dirk Endisch*

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





1960 offerierte Liliput aus Wien das erste H0-Großserienmodell der Baureihe 62 mit der Ordnungsnummer 003 *Oliver Strüber*

Einheitslokomotive aus Wiener Modellfertigung



62 003 in H0 von Liliput und ihr Vorbild ■ Die Baureihe 62 spielte im Fahrzeugpark von Reichs- und Bundesbahn eine Sonderrolle. Nur 15 Loks wurden gebaut – jeweils knapp die Hälfte verblieb nach dem Krieg im Westen und im Osten. 1960 kam das erste Großserienmodell auf den H0-Markt

Mit seiner preußischen P 8 (Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰) als erster H0-Nachbildung dieser seit den 1920er-Jahren auf deutschen Schienen allgegenwärtigen Personenzuglok konnte der Wiener Modellbahnhersteller Liliput ab 1958 große Erfolge auch auf dem westdeutschen Markt verbuchen (siehe *em* 1/20). Da lag es aus Sicht von Firmenchef Walter Bücherl auf der Hand, der Schlepp-tenderlok rasch auch eine Tenderlok folgen zu lassen – und zwar am besten eine, für die man Teile der 38er – wie etwa vom Fahrwerk oder den Antrieb – kostensparend weiterverwenden konnte. Man wur-

de rasch im deutschen Fahrzeugpark der nächstfolgenden Fahrzeuggeneration fünfzig: bei den Einheitsloks der DRG. Hier bot sich hinsichtlich ihrer Kuppelradsätze die eine sehr ähnliche unsymmetrische Konfiguration aufweisende Tenderlok der Baureihe 62 geradezu an. Ansonsten bot die Lok gegenüber der 38er ein völlig anderes Bild. Eine solche „kurze 01“ gab es bislang noch nicht aus Großserienproduktion und das kompakte, aber dennoch wuchtige Aussehen machte durchaus Eindruck. All das waren Indikatoren, auf deren Basis man sich sehr gute Absatzchancen auf dem noch einigermaßen

überschaubaren H0-Modellbahnmarkt versprach. Da spielte es erst einmal keine Rolle, dass die bei der DB verbliebenen Tenderloks bereits ausgemustert waren, schließlich liefen sie bei der DR noch und Handelsbeziehungen zwischen Österreich und der DDR gab es schließlich auch.

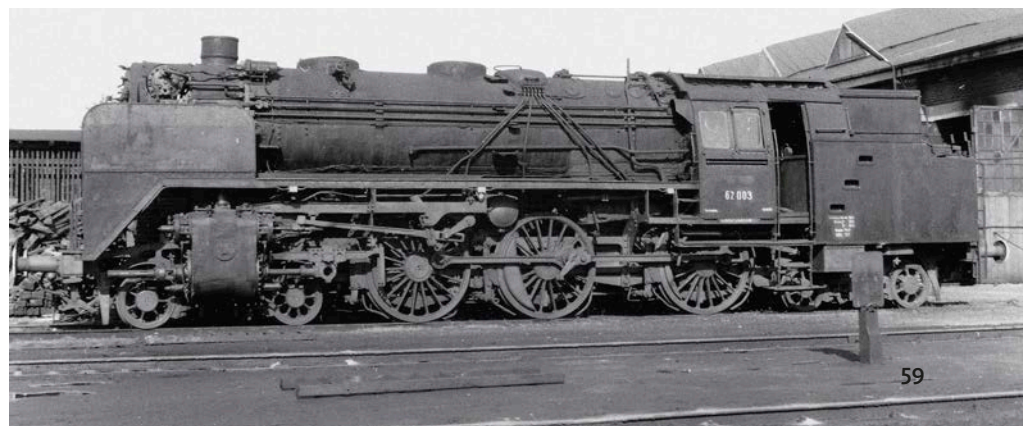
Eine schnelle Tenderlok

Mit ihrem wohldurchdachten Programm an Einheitsdampfloks hatte die DRG eine für die damalige Zeit ebenso moderne wie technisch beachtenswerte Fahrzeugflotte im Sinn, mit der man nahezu alle Bereiche der Zugförderung und des Rangierdiens-

Technische Daten zur Baureihe 62

Achsfolge	2'C2' h2t
Länge über Puffer	17.140 mm
Gesamtachsstand	13.300 mm
Treibraddurchmesser	1.750 mm
Laufraddurchmesser	850 mm
Dienstmasse	123,6 t
maximale Achslast	20,3 t
indizierte Leistung	1.236 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

Klassisches Bellingrodt-Lokporträt der DB-Tenderlokomotive 62 003 vom 11. Oktober 1967, als sie abgestellt in Schwerte stand *Slg. Oliver Strüber*





Zu Reichsbahn-Zeiten erwischte Carl Bellingrodt in Wuppertal-Barmen am 29. Mai 1937 die 62 003 vor dem E 378 *Slg. Oliver Strüber*

tes abdecken und damit rasch die alten Konstruktionen aus früher Länderbahnzeit ablösen wollte. Die allerersten Loks, große Schnellzugloks der Baureihe 02, wurden zwar schon Ende 1925 abgeliefert und Anfang 1926 auch die ersten 01er, doch die schnelle Umsetzung der hehren Pläne scheiterte an den Zeitumständen und der angespannten Finanzlage der Reichsbahn. So blieb es zunächst bei der Deckung des wichtigsten Bedarfs.

Neben den großen Schlepptenderdampf-loks für den Schnellzugverkehr sowie Tenderloks für den gemischten Personen- und Güterverkehr sah man bei der Reichsbahn Ende der 1920er-Jahre auch einen Bedarf an Tenderloks für den schnellen Personenverkehr auf kürzeren Strecken. Zweckentsprechend wurde die Baureihe 62 als Zweizylinder-Heißdampf-lok der Bauart 2'C2' h2t konzipiert. Den Bauauftrag erhielt Henschel in Kassel. Obwohl die 15 bestellten Maschinen bereits 1928 fertig waren, nahm die Reichsbahn sie erst nach und nach bis 1932 ab. Weitere Bestellungen blieben aus. Ursächlich hierfür waren neben dem hohen Einzelpreis zwischen 157.800 und 171.900 Reichsmark vor allem der sich verzögernde Umbau weiterer Strecken auf einen Achsdruck von 20 Tonnen, was die Einsatzmöglichkeiten der großrädigen schnellen Tenderloks mit ihrem mittleren Achsdruck von 20,3 Tonnen deutlich einschränkte.

Alles eine Frage der Ohren

Diese jedoch spielten für die Modellbahn keine große Rolle. Ende der 1950er-Jahre war man froh über jede neue Bauart, die man auf seiner Anlage einsetzen konnte.

Ohnehin wussten die wenigsten vom Werdgang der Vorbildloks. Vielmehr freuten sich die meisten Modellbahner über die für die damalige Zeit gelungene Modellausführung. Und da hatte man in Wien durchaus alle Register gezogen, das beweisen schon die ersten auf der Nürnberger Spielwarenmesse des Jahres 1960 gezeigten Handmuster. Nachgebildet hatte man bei Liliput die optisch modernste Ausführung als DB-Lok mit kleinen Witte-Windleitblechen anstatt der großen Wagner-„Ohren“ aus der Vorkriegszeit. Damit war man up to date – zumindest optisch. Noch als 62 001 beschriftet, stießen die Modelle auf großes Interesse seitens der

Lebenslauf der Dampflok 62 003

Hersteller/Fab.-nr.	Henschel/20846
Baujahr	1928
Indienststellung	17. Dezember 1931
Stationierungen	
Bw Düsseldorf Abstellbf	19. Dezember 1931 bis 21. Februar 1949
Bw Dortmund Bbf	12. Mai 1949 bis 11. Juli 1951
Bw Krefeld	12. Juli 1951 bis 30. Juni 1956
z-Stellung	8. Mai 1956 Bw Krefeld
Ausmusterung	23. November 1956
Nachnutzung	1956 bis 1967 Ausstellungsobjekt der Lokführerschule Troisdorf, anschließend Fahrzeugsammlung im AW Schwerte
Verschrottung	1970

Fachbesucher und auch die *Miba* urteilte in ihrem Messebericht in der Ausgabe 4/1960: „Eine für Modellbahnbelange besonders nützliche Tenderlok, die ‚62‘, als Liliput-H0-Modell.“ Und weiter: „Und zwar in maßstäblicher Liliput-Ausführung für 2- und 3-Schienengleichstromsysteme mit 3 Stirnlampen und mit dem detaillierten Führerstand (wie bei der P 8). Die Interessenten müssen sich allerdings noch bis zum Herbst gedulden, früher wird sie kaum auf den Markt kommen.“

Doch das Warten lohnte: Das bei Erstausslieferung als 62 003 beschriftete und unter der Artikelnummer 103 angebotene Modell passte in seiner optischen und technischen Ausführung genau in die Zeit und sorgte dank guter Verkäufe auch bei seinem Hersteller für große Freude. Anfangs gab es – heute weitgehend vergessen – neben dem Fertigmodell auch einen Baukasten 103 B. Weshalb es letztlich die 62 003 geworden ist, ist nicht überliefert. Scheinbar hatte man in Wien entsprechende Fotos vorliegen. Carl Bellingrodt, sonst häufig mit seinen Lokporträts an der Wahl der Loknummer indirekt beteiligt, war diesmal nicht der „Pate“. Von der 62 003 gab es von ihm nämlich nur Betriebsbilder aus der Vorkriegszeit, wohl aber hatte er ihre schon mit Witte-Windleitblechen ausgestattete Schwesterlok 62 002 im Sommer 1950 im Bw Dortmund Bbf aus verschiedenen Perspektiven eingehend dokumentiert. Eine Verwechslung seitens der Konstrukteure vielleicht? 62 003 trug jedenfalls bei der DB nie die kleinen, modernen Windleitbleche.

Stets an Rhein und Ruhr

Wie schon erwähnt wurde 62 003 bereits im Jahre 1928 bei Henschel gefertigt, blieb dann jedoch zusammen mit 62 004 bis 015 drei Jahre als unbezahlter Auftrag auf dem Henschel-Fabrikhof stehen. Lediglich 62 001 und 002 hatte die Reichsbahn noch 1928 abgenommen, eingehend erprobt und dann beim Bahnbetriebswerk Lennep (heute ein Stadtteil von Remscheid) in Dienst gestellt. Erst Ende 1931 wurde der Kauf der übrigen Loks unter Dach und Fach gebracht. Noch am 17. Dezember 1931 wurde 62 003 im AW Mülheim-Speldorf abgenommen und dem Bw Düsseldorf Abstellbf zugewiesen. Wie schon bei 62 001 und 002, die die DRG nun ebenfalls nach Düsseldorf umstationierte, wurde das Bergische Land ihr Haupteinsatzge-

biet. Zusammen mit Loks der Baureihe 78⁰⁻⁵ übernahm das durch 62 004 und 005 verstärkte Quintett den Personenzugdienst auf den Strecken Düsseldorf – Remscheid und Düsseldorf – Wuppertal.

Im Laufe der Jahre ließ die Reichsbahn ihren schnellen Tenderloks diverse Änderungen zukommen. So erhielten 62 003 und ihre Schwestern im Rahmen von Hauptausbesserungen statt der Regelkolbenschieber an den Zylindern Druckausgleich-Kolbenschieber der Bauart Karl Schulz. Zudem verstärkte man die Drehgestellbremsen, die Rückstellfedern und die Zughaken, baute eine Notbremseinrichtung ein und spendierte dem Lokpersonal gepolsterte Sitze. Auch während des Zweiten Weltkrieges änderte sich an ihren Einsätzen wenig. 62 003 musste jedoch ebenso wie die Loks 002, 004 und 005 in den letzten Kriegsmonaten schadhaf abgestellt werden. Neben den fünf Düsseldorfer Loks verblieben im Bereich der westlichen Besatzungszonen auch die beiden bei Kriegsende zur Reparatur im für diese Baureihe zuständigen RAW Braunschweig befindlichen 62 011 und 013.

Von Düsseldorf aus rollte die Tenderlok 62 003 anfangs vor allem durchs Bergische Land

Zunächst wurden die sieben Loks aufgrund ihrer geringen Anzahl von der Reichsbahn in der britischen Besatzungszone als Reservegattung eingestuft, für die nur kleinere Untersuchungen genehmigt wurden. In Anbetracht der angespannten Fahrzeugsituation kehrte die Baureihe 62 im Februar 1949 in den Erhaltungsbestand zurück. 62 003 erhielt umgehend eine L4-Hauptausbesserung im AW Jülich, das sie am 11. Mai 1949 für die kommenden Jahre wieder verließ. Statt Düsseldorf hieß ihre neue Heimat nun Dortmund Bbf, wohin nach Abschluss ihrer Untersuchungen alle 62er gelangten. Damit verfügte die junge Bundesbahn am 7. September 1949 über insgesamt sieben Maschinen. Neues Einsatzgebiet der schnellen Tenderloks war anfangs der wieder ins Leben gerufene „Ruhrschnellverkehr“ zwischen Hamm und Köln sowie der Eilzugdienst von Dortmund aus ebenfalls nach Köln.

1950 erhielten 62 002 und 005 die kleinen Witte-Windleitbleche, die anderen trugen ihre größeren „Ohren“ weiterhin. Optimal



1972 wurde die Liliput-62 003 überarbeitet und trug nun die Wagner-Windleitbleche (oben). Mit Witte-Blechen erschien später die Liliput-62 002 *Oliver Strüber*

waren diese Einsätze für die Loks jedoch nicht: Die geringen Wasserreserven reichten für die recht lange Distanz gerade eben so aus. Sicherheitshalber wurde daher auf Hin- und Rückfahrt jeweils in Düsseldorf Hbf Wasser nachgefasst. Insofern war man in Dortmund daher nicht unglücklich, als die DB alle sieben 62er im Sommer 1951 nach Krefeld umbeheimatete.

Fortan waren nun vor allem lange Personenzüge das Geschäft von 62 003 und ihren Schwestern, die sie von Kleve nach Düsseldorf und Köln zogen. Glanzvolle Paradeleistung bildete der Schnellzug Amsterdam – Nürnberg, den die 62er zwischen Kleve und Köln bespannten. Das Hauptgeschäft waren und blieben die Personenzüge, die sie vor einzelnen Leistungen sogar bis nach Linz am Rhein führten. Doch waren die Tage der Baureihe bei der DB bereits gezählt. Nach ihrer letzten L3-Untersuchung im AW Jülich im Frühjahr 1952 wäre für 62 003 die nächste 1955 bzw. mit Fristverlängerung 1956 gewesen, doch entschied sich die DB dagegen. Bereits im Mai 1955 wurde 62 004 als Erste ausgemustert, alle anderen Loks ihrer Baureihe wurden zwischen Januar und Mai 1956 gestellt. Für 62 003 war das am 8. Mai, die Ausmusterung erfolgte per 23. November 1956. Während alle anderen 62er bis 1958 zerlegt wurden, gab es für 62 003 noch eine weitere Karriere als Anschauungsobjekt vor der Lokführerschule in Troisdorf, wo sie ab 1956 zusammen mit der E 71 22 und der halb aufgeschnittenen 17 218 stand. Doch auch diese Aufgabe endete 1967. Zusammen mit 17 218 wurde 62 003 ins AW Schwerte geschleppt, wo sie die dortige inoffizielle Fahrzeugsammlung bereicherte. Nach Auflösung der Sammlung wurde 62 003 verschrottet.

Veränderungen am H0-Modell

An Geld hingegen sollte es beim Liliput-Modell nicht scheitern. Den Import in die Bundesrepublik besorgte in den ersten Jahren die R. Behrends KG aus Frankfurt (Main). Das Fertigmodell war dort 1961 für 59,50, der Bausatz für 53,50 D-Mark zu erwerben. Die 440 Gramm wiegende und mit einem fünfteiligen Anker sowie Dreilichtspitzensignal vorn und hinten ausgestattete 62 003 fand viele Fans. Vom Bausatzmodell hatte man sich allerdings schon 1962/63 wieder verabschiedet. Unverändert blieb 62 003 mit ihren kleinen Windleitblechen bis 1972 im Liliput-Sortiment, zuletzt unter der Artikelnummer 103 00. Dann erhielt sie Unterstützung in Form einer „großohrigen“ Tenderlok, die ihre Vorgängerin schon im folgenden Jahr ablöste.

Die „Neue“ war ebenfalls als 62 003 beschriftet, doch hatte man bei ihr die bislang erhabenen Anschriften aus der Form entfernt. So konnten nun die Loknummer sowie ein DB-Keks plan auf die Führerstandseiten aufgebracht werden. Obendrein gab es weitere weiß aufgedruckte Anschriften (103 01). Mit der Modellevolution näherte sich Liliput optisch zwar der gerade erst verschrotteten DB-Lok an, doch ganz richtig war das Modell noch immer nicht, denn einen der erst 1955/56 eingeführten DB-Kekse trug diese zeitlebens nicht. Im Katalog 1984 wurde 62 003 ebenso wie die 38er letztmals als „Auslaufmodell“ gelistet. Mindestens bis zur Liliput-Neuheit der Baureihe 62 von 1996 hielt sie auf vielen Gleichstromanlagen aber die Erinnerung an eine der ungewöhnlichsten Dampflok aus dem Einheitslokomotivprogramm der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wach. *Oliver Strüber*



Frauenchiemsee lädt zum letzten Tanz

Die Welt der kleinen Bahnen ■ Vom 22. bis 25. Mai findet auf der Fraueninsel zum fünften Mal die von Wolfgang Besenhardt organisierte Modellbahnmesse statt. Besucher dürfen sich auf über 30 Anlagen und Dioramen im Maßstab 1:160 freuen

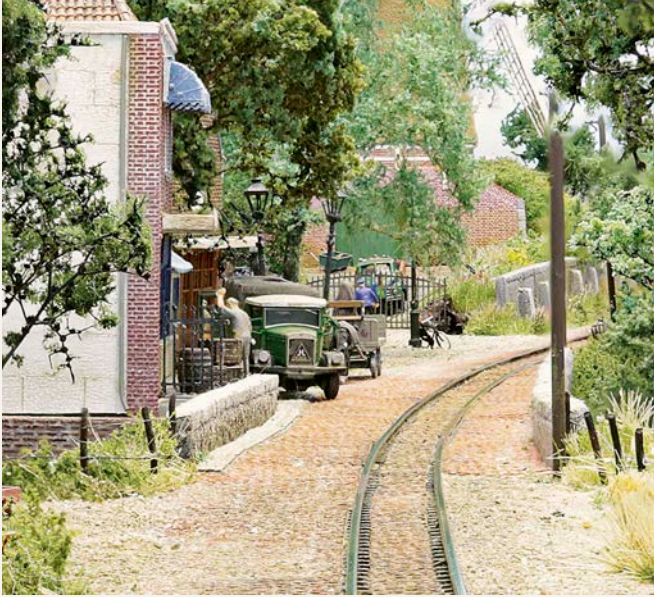
Auf einer Schmalspuranlage nach sächsischem Vorbild präsentieren die Lemiso Werke ihre Modelle in der außergewöhnlichen Spurweite Ne

Seit 2022 veranstaltet Wolfgang Besenhardt, Inhaber der Firma N-tram, die Modellbahnmesse „Die Welt der kleinen Bahnen“. Um dem Anspruch des Veranstalters gerecht zu werden, sich von den großen, konsumorientierten Messen abzuheben, ist die Ausstellung dem Modellbau im Maßstab 1:160 gewidmet. In den vergangenen Jahren zeigten die vielen hochwertig gestalteten Ausstellungsstücke, dass realistischer Modellbau auch auf kleinem Raum möglich ist. Die fünfte Auflage der Messe, vom 22. bis 25. Mai, wird jedoch auch die vorerst letzte bleiben. Daher wird in der Aula auf Frauenchiemsee einiges geboten:

Auf Modellbahninteressierte warten über 30 Ausstellungsanlagen und -dioramen in den Spurweiten N und T. Unter anderem stellt Markus Lindner, bekannt für Detail-

Das Fabrikgelände „Kronburg“ von Wolfgang Besenhardt bietet umfangreiche Rangiermöglichkeiten. Für den Betrieb ist Marco Schoppe zuständig *Wolfgang Besenhardt (4)*





Wie ein Kunstwerk ist die malerische Landschaft von Henk van Rhenes holländischem Binnenhafen in einen goldenen Rahmen gefasst



Moderne Tractionen – etwa mit TRAXX-Elloks im Personen- und Güterverkehr – kann man auf der Anlage „Rheinfort“ von Dirk Split in Aktion beobachten *Dirk Split*



Eine Ge 2/4 der Rhätischen Bahn befährt auf Wolfgang Besenharts Anlage das Val-Verda-Viadukt mit einem Güterzug

treue mit italienischem Flair, sein neues Betriebsdiorama „Campolano“ aus. Nebenbahndiylle vermittelt wiederum Elvis Müllers Modulanlage, die in Anlehnung an die beiden längst stillgelegten Strecken nach Isny im Allgäu entstanden ist. Zudem arbeitet Florian Giwanski, bekannt für seine realistisch gestalteten Anlagen, an einem neuen Projekt, das die Aufarbeitung der Diesellok der Baureihe 220 im Bahnhof Viechtach der Regentalbahn aufgreift. Erstmals mit dabei sind renommierte Modellbaukünstler aus Italien und Holland, die ihre kleinen Meisterwerke präsentieren. Somit ist eine Vielzahl an Themen, Ländern und Epochen geboten, durch die für jeden Modelleisenbahner etwas dabei ist, um die eigene Kreativität anzuregen und Impulse für den Anlagenbau zu liefern. Unter den Ausstel-

Für Nebenbahnflair sorgt auf der Anlage von Reinhard Hiller und Elvis Müller ein ETA 180 *Reinhard Hiller*

lungsstücken befinden sich auch über 50 Dioramen aus dem Wettbewerb des N-Bahn-Magazins zum Thema „Nahverkehr“. Hier ist die Meinung der Besucher gefragt, die vor Ort über den Gewinner abstimmen dürfen. Für ein kommerzielles Angebot sorgen einige Hersteller und Händler, die ihre Teilnahme angemeldet haben. Unter anderem stellen die Firmen Noch, Lemke und Zimo neben Artikeln aus dem aktuellen Sortiment auch ihre Neuheiten zur Schau. Besonders anspruchsvolle Kunden kommen an den Ständen der Kleinserienhersteller N-tram und Lemiso Werke auf ihre Kosten. Der Fachhändler Spur-N-Teile.de, der ein breites Warensortiment internationaler Hersteller führt, wird den „Museumsshop“ der Modelleisenbahnausstellung stellen.

Ein Highlight für die kleinen Messebesucher sind auch in diesem Jahr die Bastelworkshops von Geke van Petegem, in denen Figuren in der Nenngröße N nach Lust und Laune gestaltet werden können.

Ludwig Wunschel





Märklin HO: Auch in der ozeanblau/beigen Lackierung wirkt die 194 178 der Deutschen Bundesbahn attraktiv

■ Das einst farblich unbeliebte „Krokodil“ in HO von Märklin

Ozeanblau/beige 194 178 der Bundesbahn

Als die 194 178 des Bw Mannheim 1 während der Epoche IV das bereits von den Einheitsloks bekannte neue, ozeanblau/elfenbeinfarbene DB-Design bekam, waren die meisten Eisenbahnfreunde nicht gerade begeistert. Den schweren Güterzugloks der Baureihe 194 stand die bisherige grüne Lackierung eindeutig besser, zumal diese auch zum Spitznamen „Deutsches Krokodil“ passte. In der bekannten Standardlackierung der DB, die die meisten Elloks auch bis zur Ausmusterung behalten durften, ist das Modell auch in

den Sortimenten von Märklin und Trix zu finden.

Überarbeitetes Lokmodell

Als aktuelle Formvariante liefern die Göppinger den Sechschacher derzeit auch im damals neu eingeführten DB-Design im Betriebszustand um 1980 aus. Man hat aber nicht nur die filigranen Metallaufbauten mit anderer Farbe versehen, sondern die Konstruktion gründlich überarbeitet und an das Vorbild angepasst. So findet man beispielsweise Formänderungen im Bereich des Daches, des Mittelkastens und der Vor-

bauten. Außerdem sind viele Details separat angesetzt und der Führerstand 1 mit einer Lokführerfigur bestückt, die man gut hinter dem Frontfenster bzw. der Seitentüre erkennen kann. Sowohl die beiden Führerstände als auch der angegedeutete Maschinenraum sind mit einer plastischen Inneneinrichtung bestückt.

Mit Pufferspeicher

Technisch hat das in einer Einmalerie erscheinende Modell (Artikelnummer 39994/529 €) nun auch einen Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen

stromlosen Gleisabschnitten erhalten, der in erster Linie dafür sorgt, dass die Betriebsgeräusche nicht aussetzen und das Spitzensignal konstant leuchtet. Digital schaltbar sind ferner die Führerstandsbeleuchtung, das Doppel-A-Licht und die Anfahrllampe. Unverändert wirkt der Hochleistungsmotor mit Schwungmasse auf jeweils zwei Achsen je Treibgestell. Ansteckbare Bremsschläuche und Schraubenkupplungsimitationen liegen separat bei. Außerdem liegt eine Postkarte mit einer Abbildung der Lok bei. MM



Der überarbeitete Dachbereich entspricht dem Vorbild MM (4)

Detailansicht des detaillierten Vorbaus

■ Roco H0

Formneue Bahnpostwagen

In mehreren Baulosen bauten die Simmering-Graz-Pauker-Werke vierachsige Bahnpostwagen, die an die Eurofima-Wagen angelehnt waren. Die Wagenkästen und Inneneinrichtungen wurden für die Belange der österreichischen Post angepasst, da die Sortierung der Postsendungen in Personen-, Eil- und Schnellzügen



Roco H0: Bei den ÖBB eingestellte, vierachsige Bahnpostwagen

erfolgte. So erreichten sie u. a. in Korridorzügen auch das DB-Netz. Die Neukonstruktion gibt das dritte Baulos in der Komfortstufen-Lackie-

rung (K-Design) wieder. Beide ÖBB-Bahnpostwagen der Gattung Post-m (Artikelnummer 6200188/159,90 €) verfügen über eine detailliert nach-

gebildete Inneneinrichtung, Drehgestelle mit Magnetschienenbremsen sowie einen aufwändig gestalteten Wagenunterboden. MM

■ Jouef H0

Schüttgutwagen für den Kalitransport

Im Doppelset rollen vierachsige gedeckte Schüttgutwagen der Gattung Taoos als Formneuheit vor. Mit Anschriften der Epoche V kommen unterschiedlich graue Fahrzeuge der SNCF bzw. VTG (Artikelnummer 6229). Das zweite Set besteht aus zwei hellblauen

Wagen der Epoche VI mit Nacco-Anschriften (-30). Die Wagen beider je 119,90 Euro kostenden Sets sind nahezu baugleich, unterscheiden sich allerdings bei den Bestückungen bzw. Bühnen. Die Waggons rollen allesamt auf Y25-Drehgestellen. WB



Märklin Z: Rangierlok der Baureihe 290 für die Epoche IV Trainini

■ Märklin Z

Formvariante der Bundesbahn-Baureihe 290

Mit der Kasseler 290 090 (Artikelnummer 88511/239 €) im Betriebszustand von 1987/88 hat Märklin die erste Formvariante seiner V 90 ausgeliefert. Das Modell für die Epoche IV präsentiert sich in sauber aufgetragenem Ozeanblau/Beige mit lupenreiner Bedruckung und guten Fahreigenschaften.

Vorbildgerecht sind die Antennen für Zugbahn- und Rangierfunk in ihren Formen angepasst und auf den kurzen Vorbau verlegt worden. Dreilicht-Spitzensignal und Schlusslichter per LED gehören auch dieses Mal zu den wichtigen Höhepunkten des Modells. HSP



Jouef H0: Taoos in unterschiedlichen Lackierungen Wolfgang Bdinke

■ Modellbauwerkstatt Halle Om/e/i

Schmalspurdiesellokomotive V 10 C

In drei Schmalspurnenrößen legt Bernd Mäder (www.modellbauwerkstatt-halle.de) die einst auf verschiedenen Werkbahnen in der DDR, aber auch auf Schmalspurbahnhöfen der Deutschen Reichsbahn rangierenden Diesellokomotiven der Babelsberger Bauart V 10 C auf. Vorbestellungen zum Bau-satzpreis von 669 Euro werden seit einigen Wochen entgegen-genommen, ehe Ende des zweiten Quartals die Auslieferung startet. Das Modell besteht aus einem im 3D-Druck gefertigten

Lokaufbau mit Messingzurü-stteilen sowie einem motorisier-ten Fahrwerk mit Antrieb der Blindwelle und der drei Kuppel-radsätze, deren Achsen leicht-gängig in Kugellagern laufen. Beschriftungen für verschie-dene Einsatzzwecke für Staats- und Werkbahnen liegen bei. Für die Lackierung in den einst üblichen Farbtönen Hellblau, Orange oder Schwarz muss der Modellbauer selbst sorgen. Auf Kundenwunsch liefert man jedoch auch montierte und lackierte Fertigmodelle. PW



Modellbauwerkstatt Halle O: In drei Schmalspurweiten lieferbare V 10 C für DR- bzw. Werkbahn-Einsätze Werk

■ 18 314 der DR in 1 von KM 1 Modellbau

Schnellfahrlok des FVA Halle

Zu Beginn der Epoche III benötigte die DR zur brems- und lauftechnischen Erprobung von neuen Reisezugwagen für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h neben der 18 201 eine weitere Lok. Die 1948 im Austausch gegen die 18 434 von der DB zur DR gekommene 18 314 wurde 1951 der neu gegründeten FVA Halle (Saale) zugeteilt und ab 1958 zur Schnellfahrlok umgebaut sowie mit neuem Rekokessel bestückt. Mit einem Tender der Bauart 2'2' T 34 gekuppelt, mit strömungsgünstiger Verkleidung ausgestattet und in grüner Farbgebung sowie mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h sorgte sie neben der 18 201 für Aufsehen. 1968 erfolgte mit dem Umbau auf Ölhauptfeuerung nochmals eine deutliche Leistungssteigerung. Heute ist sie im Technikmuseum Sinsheim ausgestellt.

Sieben neue Varianten

KM 1 fertigt die 3.690 Euro kostende Schnellzuglok in sieben verschiedenen Ausführungen



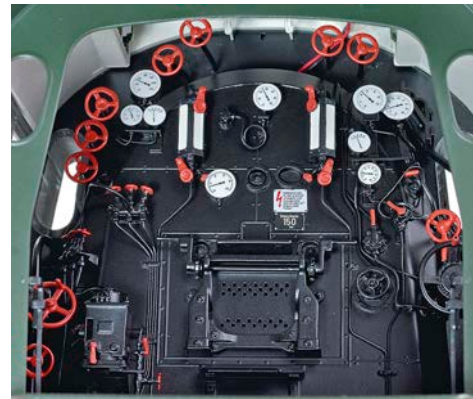
Neben dem Kohlen- gibt es auch einen Öltender

mit Kohle- oder Ölfeuerung (Artikelnummern 101881M ff.). Die Farbgebung unterscheidet sich je nach Einsatzjahr von Schwarz über Grün mit schwarzen Elementen bis zur vollständig in Grün gestalteten Maschine, aber immer mit rotem Fahrwerk. Das Modell aus der Premium-Edition durchfährt mit NEM-Radsätzen Radien ab 1.176, mit Finescale-Radsätzen Radien ab 2.300 Millimeter. Je nach verwendeter Digitalzentrale lassen sich bis zu 29 Funktionen abrufen. Aktiviert werden können z. B. das Spitzensignal, die Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung, der Sound, Kohleschaukeln mit sich

öffnender Feuertür, verschiedene Pfliffe und der Rauchgenerator. Über Servomotoren werden die Umsteuerung und die Feuerungstür bewegt. Der Führerstand ist vollständig mit Armaturen und einem Echtholzfußboden nachgebildet. Zahlreiche Details sind beweglich gestaltet. So kann man z. B. Rauchkammertür, Wasserkastendeckel, Domdeckel, Führerhaustüren und -fenster öffnen. Natürlich wurde auch das Innentriebwerk nachgebildet.

Gute Fahreigenschaften

Die gefederten Radsätze und der Antrieb sind kugelgelagert und wartungsfrei. Die wenigen



Blick in den vorbildgerechten Führerstand

Zurüstteile (Windabweiser, Kolbenstangenschutzrohre und die Bremsklötze für den Nachläufer) müssen je nach Einsatzzweck montiert werden. Lok und Tender werden über die von KM 1 entwickelte Kinelektrik gekuppelt. Im Auslieferungszustand ist das Modell mit Schraubekupplungen ausgestattet, was eine Beförderung von Zügen ab Radien von 2.300 Millimetern ermöglicht. Bei kleineren Radien wird die Umrüstung auf Funktionskupplungen empfohlen. Durch Schalter in der Rauchkammer und im Tender können Rauchgenerator, Fahrgeräusche und der Motor abgeschaltet werden. JA

KM 1: Von der 18 314 werden sieben Farb- bzw. Formvarianten ausgeliefert Jürgen Albrecht (3)



■ Hobbytrain HO

Schweizer Kunstwerke

Beim Vorbild sind gerade die SBB-Schiebewandwagen oft mit Schmierereien „behäuscht“. Dem trägt Hobbytrain Rechnung und legt eine Serie von Graffiti-Modellen seines formneuen Hbbillns (Artikelnummer 455103 ff./je 64,90 €) auf. Neben guter Detaillierung wie durchbrochenen Rangierertritten, perforierten und gefederten Puffern und gut anliegenden Bremsbacken fällt die exakte Lackie-



Hobbytrain HO: Hbbillns der SBB mit Graffiti Wolfgang Bdinke

rierten und gefederten Puffern und gut anliegenden Bremsbacken fällt die exakte Lackie-

rung und Bedruckung auf. Wie bei echten Schmierereien gelangt die Farbe des Aufdrucks

nahtlos in jede Fuge. Dazu tragen beide Seitenwände unterschiedliche Graffiti. **WB**

■ Piko G/2m, HO

Güterwagenmodelle der PKP und DR

Vom auch in Deutschland eingesetzten Großraumgüterwagen der Gattung Gas ist eine weitere Formvariante mit PKP-Anschriften der Epoche V ausgeliefert worden. Das 53,50 Euro kostende HO-Modell unter der Artikelnummer 58474 unterscheidet sich in erster Linie durch das glatte Dach von den bekannten

Vierachsern (-5 bis -7), die ebenfalls mit neuen Lackierungen und Bedruckungen der Epochen IV und VI erscheinen. Damit auf der Gartenbahn Viehtransporte dargestellt werden können, rollt der V 23 der DB mit zu öffnenden Toren und Anschriften der Epoche III vor (37979/139 €). **MM**

Piko G/2m, HO: Während am Viehtransportwagen der DB (rechts) die Tore geöffnet werden können, sind sie am PPK-Großraumgüterwagen in HO (unten) unbeweglich **MM (5)**



■ Märklin HO

SNCB-Diesellok Reihe 59

Die belgische Reihe 59 rollt in der Ausführung mit zwei Doppellampen unten und einem zusätzlichen Spitzenlicht oben zu den Modellbahnern.

Außerdem verfügt das Epoche-IV-Modell (Artikelnummer 37279/359 €) über Rechteckpuffer sowie einen Pufferspeicher. **MM**



Märklin HO: Lok 5905 der SNCB im Betriebszustand von 1989

■ Piko N

Ellok-Baureihe 152 von DB Cargo

Für die Epochen V/VI nahezu unverzichtbar ist die Baureihe 152. Nach der 152 019 der DB AG (Artikelnummer 40840) erscheint nun auch die 152 016 von DB Cargo (-2) für je 165 Euro. Die Modelle verfügen über filigrane Einholm-

stromabnehmer, angesetzte Griffstangen, einen freien Durchblick durch die Scheiben der Führerstände sowie nachrüstbare geschlossene Schienenräume. Beide Elloks sind für 288 Euro auch mit Train-sound erhältlich (-1/-3). **MM**



Piko N: Die Baureihe 152 ist nun auch mit Anschriften von DB Cargo lieferbar

■ Exact-train HO

Neuer Pwgs 44

Zwischen 1944 und 1950 wurden aus zweiachsigen „Bremen“ Güterzuggepäckwagen Pwgs 44 umgebaut. Diese sind jetzt in verschiedenen Varianten als 115 Millimeter lange Modelle erhältlich. Sie verfügen über einen originalgetreu nachgebildeten Innenraum und zu öffnende Türen. Außerdem sind die 58,95 Euro kostenden Modelle mit Federpuffern sowie Griffen und Hebeln aus Metall ausgestattet. Die DB-Variante (Artikelnummer 23635) hat die dun-

kelgrüne Farbe, die in der Epoche III verwendet wurde. Der ÖBB-Wagen (23695) hat einen anderen Grünton und ein helleres Dach. Viele ehemalige Pwgs 44 wurden nach ihrer Einsatzzeit zu Werkstatt- oder Dienstwagen umgebaut. Das blaue DB-Modell (23639) hat auch eine angepasste Inneneinrichtung. **GF**

Exact-train HO: Pwgs 44 der DB und als Werkstattwagen





Brawa H0: GGrhs der DR für den internationalen Verkehr während der Epoche III

■ *Brawa H0*

Güterwagen-Gattungen GGrhs 15 und Gllmehs

In den 1950er-Jahren begann die Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus der DDR (VVB LOWA) mit der Weiterentwicklung des GGths „Bromberg“ für den Transport großer Getreidemengen. Nach der Herstellung von drei Musterwagen begann 1954 die Serienfertigung der neuen GGts. So blieben Ladeluken, Dachlaufbretter und Entladeschieber in den Türen erhalten. Letztere konnten nun jedoch dicht verschlossen werden, wodurch auf zusätzliche

Bretter zur Verhinderung von Ladungsverlust verzichtet werden konnte. Die Türbreite wurde aber auf 1,5 Meter reduziert, da die gegenüber dem „Bromberg“ etwas kürzeren Wagen überwiegend für den Getreidetransport und kaum für andere Zwecke vorgesehen waren. Wie bei großen Serien üblich, gab es innerhalb der Produktion und durch spätere Änderungen Unterschiede – etwa in der Anordnung der Dachlaufbretter, der Entladeluken sowie von Feststellbremse, Handbremse und dem Bremserhaus. Die formneuen Modelle (Artikelnummern 51266 ff. zu je 59,90 €) bieten einen vorbildgerechten Aufbau mit dünnen Bretterfugen, angesetzten Signalhaltern und einer vorbildgerechten Bedruckung und Lackierung. Je nach Ausführung

gibt es ferner Wagen mit und ohne Bremserbühne sowie mit verschiedenen Ausführungen der Dachläufe. Auch wenn man vom Wagenboden im Anlagenbetrieb wenig sieht, ist die mehrteilige Bremsanlage nachgebildet. An den plastischen Drehgestellen erkennt man neben anderen Details auch die Bremsbacken und die angesetzten Achslagerdeckel.

Stückgut Schnellverkehr

Auf Basis des Gllmehs 50 entstanden bei der DB 98 Leig-Einheiten Gllm(e)hs 52, die anfangs durch den markanten Schriftzug „Stückgut-Schnellverkehr“ quer über die Seitenwandbretter gekennzeichnet waren. Für den Betrieb wurden den Leig-Einheiten feste Heimatbahnhöfe zugeordnet, von denen sie in regelmäßigen Um-

läufen verkehrten. Ab Ende der 1970er-Jahre begann die DB, einige Einheiten zu modernisieren. Dabei ersetzte man die Bretterwände durch Plattenwände und drehte die u-förmigen Kastenprofile. In diesem überarbeiteten Zustand waren die letzten Leig-Einheiten bis 1991 im Einsatz. Von der Formneuheit erreichte uns der in Plochingen stationierte Hbqrs-52/Gllmehs mit Anschriften der Epoche III (Artikelnummer 51296/99,80 €). Gekuppelt sind beide Teile über eine starre Kurzkupplung, sodass sich auch in kleineren Radien ein geschlossenes Bild mit den beweglich gelagerten Faltenbälgen ergibt. Technisch und optisch weist er die gleichen Konstruktionsmerkmale wie das Modell des DR-Güterwagens auf. MM



Brawa H0: Leig-Einheit der DB mit einseitiger Bremserbühne MM (3)





■ Artitec HO

Artitec HO: Benelux-Variante (links) und Plan W-Wagen in IC-Farbgebung Guus Ferrée

Plan W-Wagen aus den Niederlanden

Zum zweiten Mal in der Geschichte von Artitec werden vierachsige Plan-W-Wagen der NS auf den Markt gebracht. Dieses Reisezugmaterial, das ausschließlich über eine 2. Klasse verfügte, war zwischen 1966 und 2003 im Einsatz. Die aktuellen Modelle

wurden in verschiedenen Punkten überarbeitet. So erhielten sie neue Drehgestelle, NEM-Kupplungsaufnahmen und geätzte Metallstufen bzw. Handläufe. Die 303 Millimeter langen Modelle, die mit einer vorbildgerechten Inneneinrichtung versehen sind, wer-

den in verschiedenen Varianten geliefert. Wir erhielten drei Wagen der Epoche IV: zwei IC-Versionen Plan W1 471-3 (Artikelnummer 20.158.04) und Plan W2 525-6 (-22) sowie den in Dunkelblau mit gelbem Streifen lackierten Benelux-Plan W1 456-1 (-160.15). Die

jeweils 74,90 Euro kostenden Reisezugwagenmodelle überzeugen durch ihre perfekten Lackierungen und Beschriftungen und weisen interessante Details auf. Angekündigt sind auch die dunkelblauen Varianten, die unter anderem bis nach Köln kamen. *GF*

■ REE HO/HOm

Bekohlungskran und Schmalspurdiesellok

Als Großserienfertigungsmodell gab es bis dato noch keinen Bekohlungskran. Aufgebaut auf altbrauchbaren französischen Tenderfahrwerken wurden diese Eisenbahndrehkrane den Bahnbetriebswerken zugeteilt – in unserem Fall der Region Süd-Ost. Der Oberwagen ist drehbar ausgelegt. Mittels beiliegender Werkzeuge lassen sich Auslegerwinkel und Höhe des Kohlegreifers einstellen. Durch die geöffnete linke Schiebetür erkennt man eine Attrappe des Hebwerks. Der Unterwagen verfügt beidseits über Normschächte. Das Modell (Artikelnummer WB-

796/129,90 €) ist gut detailliert, der Gittermastausleger ein feingliedriges Kunststoffspritzgussteil.

Parallel rollt die französische Schmalspurdiesellok Serie BB 400 an. Es gibt grüne Versionen der CFD-Vivarais-Eisenbahn, der PO-Corrèze-Bahn und der Provence-Eisenbahnen. Die hier vorgestellte Variante im bunten Zebra-Design fährt in Korsika (VW-025/199,90 €). Diese Modelle laufen auf H0m-Gleisen. Wer 9-mm-Gleise bevorzugt (H0e), kann passende Tauschdrehgestelle von REE beziehen.

Von den Motorwellen werden die äußeren Radsätze angetrieben, die inneren beziehen ihre Kraft über die Kuppelstangen. Insgesamt zwei Haftreifen sorgen für eine ordentliche Zug-

kraft. Die Scheinwerfer beherbergen gleichzeitig rote und weiße LEDs. Das Modell bietet Platz genug, um noch Sounddecoder und Lautsprecher einbauen zu können. *WB*

Anzeige

**PROXXON
MICROMOT
System**

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

MICRO-Bandsäge MBS 240/E. Für perfekten Schnitt in Stahl, NE-Metall, Holz und Kunststoff.

Geräuscharmer 230 V-Antrieb mit elektronisch regelbarer Bandgeschwindigkeit (180 – 330 m/min). Ausladung 150 mm. Max. Höhendurchlass 80 mm. Die für feine Arbeiten ideale Bandstärke (5 x 0,4 mm) ermöglicht Kurvenschnitte mit engen Radien. Stabiler, plangefräster Tisch (200 x 200 mm), für Gehrungsschnitte bis 45° schwenkbar. Gewicht ca. 7,5 kg.

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

MBS 240/E



PROXXON

www.proxxon.com



Schmalspurdiesellok der Reihe BB 400 der Korsischen Eisenbahn (links) und Normalspur-Bekohlungskran Wolfgang Bdinika

■ Märklin H0

Vier formneue Reisezugwagen für den Swiss Express

Nachdem wir bereits in *em* 4/26 die Kuppelwagen und in 5/26 die Re 4/4^{II} der SBB vorgestellt haben, kann man mit den nun ausgelieferten vier Einheitspersonenwagen des Typs EW III (Artikelnummer 42190/399 €) den Swiss Express vorbildgerecht

nachbilden. Von der kompletten Neukonstruktion der EW-III-Wagenserie enthält das Set einen Halbgepäckwagen AD 1. Klasse, einen Speisewagen WR und zwei Großraumwagen B 2. Klasse in der kieselgrauen/blutorangen Grundkolorierung des Swiss Ex-

press. Das Jubiläum „50 Jahre Swiss Express“, das der Grund für die Umsetzung des kompletten Zuges war, bietet nun auch SBB-Fans Gelegenheit, diesen während der frühen Epoche IV einzusetzen. Die Reisezugwagen sind mit dem Zuglauf Genf –

Lausanne – Bern – Zürich HB sowie den Ordnungsnummern 1, 13 und 14 bedruckt. Der Speisewagen trägt vorbildkonform keine Ordnungsnummer, hat aber wie alle Modelle eine mehrfarbige Inneneinrichtung samt LED-Beleuchtung mit Pufferkondensatoren, trennbare stromführende Kurzkupplungen und eine Pufferhöhe nach NEM. Nur im Speisewagen findet man außerdem beleuchtete Tischlampen und die Digitalschnittstelle. Ein Großraumwagen hat außerdem eine serienmäßige Zugschlussbeleuchtung.

Optisch sind die Modelle ebenfalls stimmig und mit separat angelegten Lüftern, Griffstangen, Steuerleitungen und Trittstufen an den Drehgestellen gut detailliert. Jedem Wagenmodell liegen außerdem zwei ansteckbare Stirntüren bei, die beim Vorbild für Überführungen angebracht wurden. Dem Wagen mit der Ordnungsnummer 14 liegt zudem eine Imitation einer automatischen Kupplung bei. *MM*



Märklin H0: Die neu konstruierte EW-III-Wagenfamilie bietet eine hochwertige digitale Ausstattung sowie aufwändige Detaillierung *MM (4)*



■ Bachmann H0

Venture car der Amtrak

Die modernsten Amtrak-Reisezugwagen lieferte Siemens 2018. Die Modelle weisen ebenfalls das profilierte Dach und glatte, aber gewölbte Seitenwände auf. Die in den Wagenkasten eingelassenen Fensterscheiben sind leicht getönt und geben den Blick auf das einfarbige Fahrzeuginnere frei. Ausgestattet sind die Modelle mit automatischen Klauen-



Bachmann H0: Von Siemens gefertigter Amtrak-Reisezugwagen *Wolfgang Bdinke*

kupplungen, die einen Wagenabstand von drei Millimetern erlauben, und permanenter Innenbeleuchtung. Über Dip-

Schalter unter der Dachabdeckung lassen sich die roten Zugschlussignale einstellen. Derzeit werden vier baugleiche

Modelle mit unterschiedlichen Betriebsnummern angeboten (Artikelnummern 74501 bis -4/ je 147,75 €). *WB*



**Rapido 00: Zweiachsige Dampfspeicherlok und
englisches Abteilwagen-Set** Wolfgang Bdinke

■ Rapido 00

Dampfspeicherlok und Wagen

Im Dreierpack gibt es Composite-, Third- und Brake-Third-Wagen (Artikelnummer 978029/169 £) im attraktiven Epoche-I-Design der LB&SCR (London, Brighton & South Coast Railway). Die 48-feet-Abteilwagen sind tadellos ausgeführt, können hölzerne Radscheiben, mehrfarbige Inneneinrichtungen mit Metallgepäckträgern und Innenbe-

leuchtung aufweisen, die durch einen mitgelieferten Magnetstab aktiviert wird. Einzelwagen und andere Bahngesellschaften befinden sich ebenfalls im Angebot. Außerdem erreichte uns das Modell einer zweifach gekuppelten Andrew-Barclay-Dampfspeicherlok (965004/118,95 £), die es ebenfalls in vielen Varianten gibt – hier vorgestellt als Shell-Fahrzeug. WB



**Märklin H0: Modell der RFO 1828 im Design der
niederländischen Nationalfarben** Guus Ferrée

■ Märklin/Trix H0

RFO mit den Farbenstreifen der Nationalflagge

Die Rail-Force-One-Lok 1828 (ex NS 1628), die regelmäßig den Grenzbahnhof Bad Bentheim erreicht, erscheint in den aktuellen Farben, also hellgrau umrandet von einem schmalen rot/weiß/blauen Band. Das standardmäßig digitalisierte RFO-Modell (Artikelnummer 39722/459 €) wird auf allen vier Radsätzen von einem Motor mit Schwungmasse angetrieben. Die Frontscheinwer-

fer leuchten je nach Fahrtrichtung und sind schaltbar, sodass auch authentische Rangierfunktionen möglich sind. Farben und Beschriftungen wirken vorbildgerecht. Verschiedene Teile sind separat angebracht. Bremsschläuche und Kupplungsimitate sind separat beigelegt. Für das Gleichstromsystem ist die Göppinger Lok im Trix-Sortiment (25162) erhältlich. GF

Außerdem...

... bietet **Schnellenkamp** in Om einen gedeckten Güterwagen mit und ohne Bremsersitz für je 140 Euro an. Unterschiedliche Beschriftungen liegen als Nassschiebebilder bei



Schnellenkamp Om: gedeckter Güterwagen Werk (3)

... lieferte **Piko** seinen H0-Jahreswagen 2026 (Artikelnummer 95756/39,99 €) in Form eines DB-Kesselwagens aus



Piko H0: Jahreswagen 2026

... hat **Minitrix** den Kinderland-Wagen WRtmh¹³⁶ in N neu entwickelt, der im Set „FD 1922“ (18274/179 €) enthalten ist

... rollt die Wiener Type G, Nummer 961, in der Ausführung mit sechs Fenstern und offener Plattform im Ursprungszustand ab 1906 von **Halling** in H0 vor (WGO-961-M/199,90 €)



**Halling H0:
Wiener Straßenbahn**

... bietet **Hegob Modellbahn** ein umfangreiches Gleis- und Weichensortiment in den Nenngrößen 2/2m, 1/1e und 0 an

Anzeige

**PROXXON
MICROMOT
System**

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

**Spezialisten für feine Bohr-,
Trenn-, Schleif-, Polier- und
Reinigungsarbeiten. Made in EU.**

500 g leichte Elektrofeinwerkzeuge für 230 V-Netzanschluss. Getriebekopf aus Alu-Druckguss. Balancierter DC-Spezialmotor - durchzugskräftig, leise und langlebig.

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

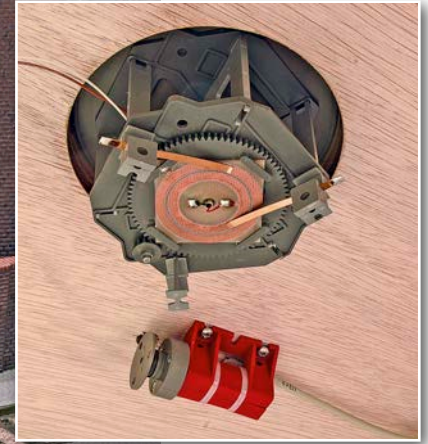
Industrie-Bohrschleifer
IBS/E

Bandschleifer
BS/E

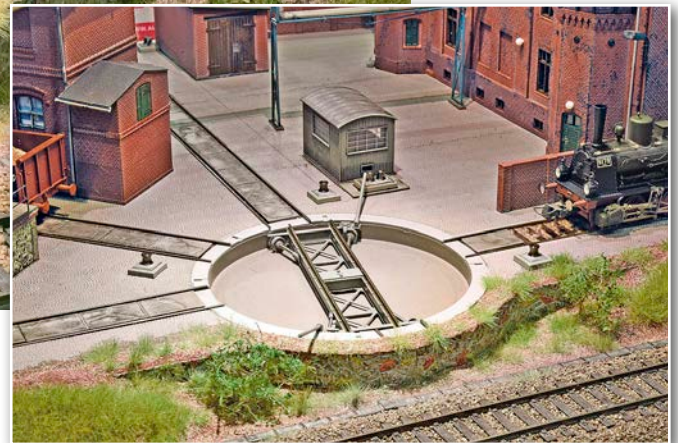
Langhals-
Winkelschleifer
LHW

PROXXON

www.proxxon.com



Auhagen H0: Die kleine Drehscheibe wird mit und ohne Antrieb ausgeliefert



■ Funktionsbausatz in H0 von Auhagen

Kleine Drehscheibe

Mit einer Bühnengänge von nur 95 Millimetern ist die neue Drehscheibe ideal für kleinere Privatbahn-Bahnbetriebswerke sowie Werk- und Industriebahnen. Ab Werk ermöglicht der Bausatz Abgangswinkel von 90 bzw. 45 Grad. Die Anschlüsse sind für Schienenprofile mit einer Höhe von 2,07 Millimetern ausgelegt, was z. B. dem Tillig-Elite-Gleis-

standard entspricht. Im sichtbaren Bereich beansprucht der Bühnenrand einen Durchmesser von 111 Millimetern. Neben der Regelausführung (Artikelnummer 11487/45,90 €), die bewusst ohne Elektrik auskommt, gibt es auch eine elektrische Ausführung. Wer die preiswerte Variante wählt, kann über die Drehscheibe nur Waggons rangieren – eventuell

sogar mit der Auhagen-Spilanlage (-68/74,90 €).

Mit und ohne Motor

Die Montage der Einzelteile wird in 13 Bauschritten übersichtlich erläutert. Wer etwas mehr Geld und Zeit investieren möchte, kann auf die Ausführungen für das Zweileiter- (-81) bzw. Dreileitersystem (-80) zurückgreifen. Wir konnten das

Funktionsmodell bereits im Betrieb testen. Da es keine Endabschaltung gibt, muss man die Bühne manuell an den entsprechenden Abgängen stoppen, was bei guter Einsicht kein Problem darstellt. Auch unter der Anlage wird nur wenig Einbauplatz benötigt. Ab September sollen die elektrischen Ausführungen auch im Handel erhältlich sein. *MM*

■ Massoth

Pendelautomatik samt passendem Zubehör

Die neue analoge Pendelautomatik (Artikelnummer 8142010/59 €) bietet fünf Ampere Dauerstrom und neben der Pausenzeit auch eine einstellbare Beschleunigungs- bzw. Bremszeit. An der Leiterplattenkante zeigen abbrechbare

Streifen die Belegung der Kontakte und Einstelloptionen für DIP-Schalter und Potentiometer an. Im Lieferumfang sind die hauseigenen Isolierschienenverbin-



der samt dazugehörigen Schrauben und Lötflansen für die LGB-Gleisabschnitte enthalten. Obwohl die Grö-

ße für die Montage im LGB-Prellbock optimiert ist, lässt sich die Pendelautomatik auch für andere Nenngrößen verwenden. *MM*

Massoth: Die Pendelautomatik wird mit Zubehör ausgeliefert *Werk*



Oliver Strüber



Guus Ferrée



■ Artitec, Herpa/MicroCity und Wiking HO

Pkw- und Nutzfahrzeugmodelle aus verschiedenen Epochen

Von **Artitec** fährt der Opel 1.2L-Lieferwagen aus der Vorkriegszeit (Artikelnummer 387.651/49,50 €) als „Schnelldienst für Original-Opel-Teile“ und der Opel P4 als Cabrio-Limousine mit ausklappbarer Kofferraumbrücke am Heck (-747/39,90 €) vor. **Herpa** hat den Vertrieb für die chinesische Marke **MicroCity** übernommen, die die rund 25 Euro kostenden Fahrzeuge in sehr guter

Modellausführung bietet. Darunter findet man den Maybach 62S in der ab 2002 gebauten Vorbildausführung als Landulet (87MC000023 bis -26/-33) sowie den Rolls-Royce Phantom (-63/-64/-67/-68). Besser gefüllte Geldbeutel beim Vorbild verlangen auch der Volvo V70 in der Bauausführung ab 2017 (-19/-20/-31/-32) sowie der ebenfalls seit 2017 gebaute Jeep Wrangler mit

langem Radstand (-12/-13/-27/-28). Von **Wiking** rollt (ab 20 €) der vom Coupé zum Cabrio (03448) umgestaltete Karman Ghia vor, während der Mercedes-Benz 600 als Edel-Taxi (15605) Premiere feiert. Für Lkw-Freunde gibt es den Faun als kurze Zugmaschine (49306), den Unimog 406 als Kehrmaschine (37112) und den Peterbilt 359 als Abschleppwagen (63104). *GF/OS/MM*

■ Busch HO

Klasse Straßenleuchten mit Holz- und Gittermast

Die bestehenden Straßenleuchten wurden überarbeitet und mit neuen Produkten ergänzt, sodass sich ein Blick in den aktuellen Katalog lohnt. Die nun angebotenen, rund 18 Euro kostenden Modelle bieten eine hohe Detailtreue und Filigranität. Stellvertretend zeigen wir hier einen Gittermast (Artikelnummer 1752), der im oberen Bereich acht Iso-

latoren für Freileitungen besitzt, und je eine 105 Millimeter hohe Straßen- (-4184) bzw. 90 Millimeter hohe Bahnstahlleuchte (-54) am verrosteten Gitter- bzw. Holzmast. Alle Lampen verfügen über einen „Betonsockel“, der mit etwas Klebstoff für einen sicheren Stand sorgt, wenn man die Bohrung für die zwei Kabel nicht zu groß anfertigt. *MM*

Busch HO: Gittermast mit und ohne LED-Leuchte sowie eine Bahnstahlleuchte am Holzmast *MM (5)*



Außerdem...

... bietet **Noch** je zwei im 3D-Druck hergestellte Prellböcke in HO (13602/16,99 €) und N (13902/13,99 €) an



Noch HO/N: Prellbock *Werk (2)*

... hat Familie Walter weitere **Spörle**-Formen (www.spoerleform.de) wieder aufgelegt, mit denen man nun auch abgerundete Gipsabgüsse z. B. für Brückengewölbe herstellen kann

... findet man unter www.tiny-world-miniaturen.de besonderen Kleinigkeiten, wie z. B. Bierkrüge oder Speisen in den Nenngrößen 2 bis Z

... fertigt www.n-kram-br.de klassische einachsige Holzschäferwagen in den Nenngrößen von HO bis Z zu Preisen ab acht Euro



N-Kram-BR: Schäferwagen

Zukunft für die Modellbundesbahn?

In *em* 5/25 berichteten wir, dass die Schauanlage in Brakel am 29. Mai für immer schließt. Aufgrund der hohen Besucherzahlen und des guten Zuspruchs hat man eine GoFundMe-Kampagne ins Leben gerufen, die den Weiterbetrieb sichern soll. Info: www.modellbundesbahn.de



Gewinnertypen und ein Rekord an Stimmen



Ergebnisse der Leserumfrage „Das Goldene Gleis“ 2026 ■ Die Meinung unserer Leserinnen und Leser ist nicht nur uns in den Redaktionen wichtig, auch die Hersteller warten jedes Jahr auf die Ergebnisse unserer großen Sieger-Parade auf der Messe Intermodellbau in Dortmund

Das Jahr 2026 wird ein Jahr der Wahlen, einige davon sind schon gelaufen, und dabei gab es durchaus Überraschungen. Auch die Wahl zum Goldenen Gleis lässt sich so einsortieren, denn anders als in den letzten Ausgaben

liegt der Marktführer aus Göppingen dieses Mal nicht ganz vorn. Stattdessen wird man sich in Sonneberg und Österreich freuen. In 21 Kategorien vergaben wir in Dortmund unsere beliebten Auszeichnungen, 16 große und kleinere Hersteller

zählten diesmal zu den Glücklichen. Wir und auch alle Hersteller bedanken uns bei Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, nochmal sehr herzlich für Ihre Teilnahme. Fast 8.000 Stimmen, ein neuer Rekord, sprechen eine klare Sprache. *abp*



Redakteur Peter Wieland übergibt die Urkunde für den Gewinner der Kategorie H an Dietmar Wohlfart von Lenz



Jürgen Lindner von ESU freut sich über die Auszeichnung in der Kategorie V

Gewinnertypen bei der Preisverleihung auf der Messe Intermodellbau: (obere Reihe v. l.) Roland Lange (Arnold), Rainer Landwehr (Piko), Reinhard Reindl (Märklin), Matthias Fröhlich und Jens Beyer (Piko), Dietmar Wohlfart (Lenz), Jürgen Lindner (ESU), Andreas Krug (KM1), Diederik Tomesen (Artitec), Katrin Henzler und Nils Hirche (Brawa), Michael Hofbauer und Bettina Wilgermein (GM), (untere Reihe v. l.) Thomas Neumann, Edwin Steirer und Christan Auerweck (Roco), Rolf Weinert, Marcel Hagemann (MU), Sebastian Topp (Noch), Patrick Alfes (Kato) und Sven Eichhorn (Tillig)



Kategorie A – Dampflokomotiven H0:



- Platz 1: Brawa 44 DB/DR 🏆
- Platz 2: Märklin 19.0 DR
- Platz 3: Märklin 66 DB

Kategorie B – Elektro-Triebfahrzeuge H0:



- Platz 1: Märklin E95 DRG 🏆
- Platz 2: Modellbahn Union Desiro HC National Express
- Platz 3: Piko 144 188 DB

Kategorie C – Diesel-Triebfahrzeuge H0:



- Platz 1: Modellbahn Union Borgward Sylt in H0m 🏆
- Platz 2: Märklin Wismarer Schienenbus DB
- Platz 3: Piko DE 18 Smart Hybrid

Kategorie D – Ausländische Triebfahrzeuge H0:



- Platz 1: Roco RABe 502 SBB 🏆
- Platz 2: Märklin Ae 8/14 11852 SBB
- Platz 3: Piko 1067 ÖBB

Kategorie E – Triebfahrzeuge TT:



- Platz 1: Tillig 78 DRG/DR 🏆
- Platz 2: Modellbau Veit 99.77-79 in TTe
- Platz 3: Saxonia 92.5 DRG/DR

Kategorie F – Triebfahrzeuge N/Z:



- Platz 1: Arnold Akku-Schleppfahrzeug in N 🏆
- Platz 2: Liliput Köf III DB in N
- Platz 3: Märklin Wismarer Schienenbus DB in Z

Kategorie G – Ausländische Triebfahrzeuge N:



- Platz 1: Kato Ge 6/61 RhB 🏆
- Platz 2: Minitrix Challenger UP
- Platz 3: Arnold ETR 400 Frecciarossa 1000 FS

Kategorie H – Triebfahrzeuge O:



- Platz 1: Lenz 01 DB/DR/DRG 🏆
- Platz 2: Lenz V 100 DR
- Platz 3: Bemo Ge 2/4 RhB in Om

Kategorie I – Triebfahrzeuge 1:



- Platz 1: KM1 03 1010 DB/DR/Museum
- Platz 2: Märklin Wismarer Schienenbus DB/privat
- Platz 3: Wunder 93.5-12 DRG/DB/DR

Kategorie K – Triebfahrzeuge G:



- Platz 1: Piko 221 DB
- Platz 2: Kiss 99.22 DR
- Platz 3: LGB 99 5902 Mallet HSB

Kategorie L – Reisezugwagen H0:



- Platz 1: Roco Nightjet 2 ÖBB
- Platz 2: Brawa Schnellzugwagen Gruppe 53/61 DB
- Platz 3: Robo Städteexpress DR

Kategorie M – Güterwagen H0:



- Platz 1: Roco Pwgs 88 DR
- Platz 2: Brawa Chemiekesselwagen DB/DR
- Platz 3: Märklin Selbstentladewagen OOT Oldenburg DRG

Kategorie N – Wagen TT:



- Platz 1: Piko Knickkesselwagen VTG
- Platz 2: Tillig Doppelstockwagen DB AG
- Platz 3: Hädl Leig-Einheit DR/DRG

Kategorie O – Wagen N:



- Platz 1: Fleischmann Nightjet 2 ÖBB
- Platz 2: Minitrix Metropolitan
- Platz 3: Piko Knickkesselwagen VTG

Kategorie P – Wagen 0/1/G:



- Platz 1: Piko Knickkesselwagen in G
- Platz 2: LGB Gepäckwagen SOEG in G
- Platz 3: LGB US-Holztransportwagen in G

Kategorie Q – Gebäude H0:



- Platz 1: Noch Schloss Linderhof
- Platz 2: Busch dreiständiger Lokschuppen
- Platz 3: Auhagen Öllager

Kategorie R – Zubehör H0:



- Platz 1: Preiser Stellwerker und Hebelbank
- Platz 2: Artitec LW30 Ladewagen
- Platz 3: Weinert schlanke Doppelweiche

Kategorie T – Zubehör N/TT:



- Platz 1: Artitec Atlas Zweibegebagger in N
- Platz 2: Laffont Hunt'sche Großbekohlung in TT, N und Z
- Platz 3: Modellbahn Union Kupferzeche ‚Koenen‘ in N

Kategorie U – Zubehör 0/1/G:



- Platz 1: Weinert Telefonzelle in 0 und 1
- Platz 2: Real Modell Bahnhof Klütz in 0
- Platz 3: Piko Fachwerkhaus in G

Kategorie V – Modellbahntechnik:



- Platz 1: ESU Mobile Control
- Platz 2: Uhlenbrock Intellibox 3
- Platz 3: Viessmann CARmotion Sound-Nachrüstung

Kategorie S – Straßenfahrzeuge H0:



- Platz 1: Wiking VW T2 Camper
- Platz 2: CPL model factory Kirovets K700A
- Platz 3: Brekina Büssing-BS 110V Postbus

Diese Leser haben gewonnen!

- 1. Preis:** Einkaufsgutschein über € 1000 von mein-mbs.de in Sebnitz: Armin Schmid, Schwäbisch Gmünd
- 2. Preis:** Einkaufsgutschein über € 500 von Elriwa, Elektronik Richter Gbr: Rüdiger Börner, Bad Doberan
- 3. Preis:** Einkaufsgutschein über € 500 von Menzels Lokschuppen: Karl-Friedrich Bernett, Hambergen

Je ein **Triebfahrzeug-Modell** haben gewonnen:
Katharina Doll, Augsburg; Michael Ertl, Vohenstrauß; Reinhard Kegel, Berlin; Rainer Moll, Hagen; Frank Rausendorf, Stollberg.

Je ein **Wagen-Modell** haben gewonnen:
Peter Abel, Kirchheim; Maurice Dressel, Muldenhammer; Klaus Ehrmann, Mosbach; Udo Elverich, Dortmund; Heinz Geile, Wulfen; Stefan Karlin, Worms; Holm Knorrn, Lampertheim; Guido Kolano, Salach; Stefan Mak, Salzburg; Siegmur Prendel, Dresden; Klaus Rapp, Illertissen; Klaus Röder, Hannover; Jens-Uwe Rudel, Naumburg; Harry H. Schnell, Otzing; René Schumann, Goldbach.

Je ein **Buch** haben gewonnen:
Hans-Joachim Acker, Oberursel; Steffen Eyrych, Stuttgart; Karsten Fischer, Starnberg; Achim Franke, Oelde; Gunter Götz, Ladenburg; Peter Guber, Schwabach; Winfried Gunkel, Leinefelde-Worbis; Dieter Hauschild, Königslutter; Bernd Helmig, Berlin; Dietmar Herold, Berlin; Helmut Hindges, Krefeld; Walter Melcher, Nürnberg; Karl-Heinz Paetzke, Backnang; Torsten Proft, Lawalde-Kleindehsa; Karsten Röhrig, Rostock; Lisa Sackmann, Kirchberg/Murr; Florian Schmidtell, Adelshofen; Hans-Jürgen Schubert, Seeheim; Joachim Simrock, Darmstadt; Waltraut Sprewitz, Schulzendorf; Reiner Stegelmann, Herne; Sabine Vogeley, Hann. Münden; Erwin Weihing, Mönchweiler; Klaus Weißenborn, Moers; Rainer Werdermann, Eberswalde.

Je eine **DVD** haben gewonnen: Hedi Auer, Baden-Baden; Albert Baumann, Luhe-Wildenau; Joachim Cichoracki, Wolfenbüttel; Jörg Eberhard, Stadthagen; Fritz Funke, Nordstemmen; Karl-Heinz Gerhardt, Erbach; Reinhard Giesberts, Nottuln; Helmut Hindges, Krefeld; Günter Hornfeck, Hof; Mats Kalka, Nordstemmen; Thomas Karbig, Kerpen; Alexander Klotz, Friedrichsdorf; Bernd Kretschmer, Halle/Saale; Simone Loges-Weihing, Mönchweiler; Christian Meuser, Bad Arolsen; Thorsten Probst, Mannheim; Harald Randel, Neubrandenburg; Elso Reck, Leer; Thomas Redel, Schleiz; Reinhard Reuter, Medebach; Hans-Peter Rieß, Chemnitz; Karl-Heinz Rübmann, Schwäbisch Hall; Gerhard Stumpf, Kronach; Ulrich Treche, Peine; Hans-Joachim Warner, Delmenhorst.

Über drei Stationen zum erfolgreichen Zubehörhersteller

115 Jahre NOCH und 65 Jahre Firmensitz Wangen ■ *Seit der Gründung im Jahre 1911 hat sich beim Allgäuer Unternehmen vieles verändert – eines jedoch blieb über die Zeit erhalten: die Leidenschaft der Geschäftsführung und Belegschaft für detailgetreue Modellbahnerzeugnisse*

Klempnermeister Oswald Noch aus Leipzig gründete am 19. Januar 1911 in der Augustusstraße 19 im sächsischen Glauchau seine metallverarbeitende Werkstatt. Nachdem sein Sohn Oswald Erich das Studium an der Höheren Technischen Staatslehranstalt zu Nürnberg im März 1930 als Elektroingenieur beendet und ein Tochterunternehmen gegründet hatte, begann die Modellbaugeschichte bei NOCH. Das seit 1931 in der Leipziger Straße 84 geführte Elektrofachgeschäft „Installation- und Lichtreklamebau“ von Erich Noch handelte ab 1935 auch mit elektrischen Spielwaren und Modellbahnen. In Glauchau sprach sich schnell die Begabung des Inhabers herum, sehr gut kleine Bahnen reparieren zu können. Eine Ersatzteilbeschaffung für Modellfahrzeuge war für ihn als Fachhändler aller gängigen deutschen Hersteller recht einfach.

Erste Erfolge in Glauchau

Gegen Ende der 1930er-Jahre zog die junge Familie in die Gebäude der Glauchauer Nicolaistraße 5. Hier hatte der Schreiner Ernst Hecker eine kleine Werkstatt, in der

er Modellbahnzubehör wie auch im Aussehen der beliebten Exponate des Leipziger Spielwarenhändlers Hinkel & Kutschbach ähnelnde Modellhäuschen aus Holz und Starkpappe herstellte. Durch diese passende Symbiose entwickelte sich das Geschäft prächtig – bis zum ersten Rückschlag: 1940 wurde Erich Noch zum Kriegsdienst eingezogen. Zunächst war sein Einsatz für sein späteres Leben sogar schicksals-

Die Wiege des bekannten Zubehörherstellers aus Wangen im Allgäu stand in Glauchau

weisend: Vom Luftwaffenbauamt Stuttgart war er dank seiner Fachkenntnisse mit der elektrischen Einrichtung von Bauwerken in Friedrichshafen betraut. Hier lag der Ursprung seiner Liebe zu den Alpen und zur Bodenseeregion. Das war der zunächst unbewusste Grundgedanke der über zwanzig Jahre später erfolgten dritten Firmengründung von NOCH in Wangen im württembergischen Voralpenland. Bis dahin lag aber ein langer, steiniger Weg.

Ende Juni 1940 wurde Erich Noch beim Westfeldzug gegen Frankreich eingesetzt. Hier geriet er 1944 unverletzt in Kriegsgefangenschaft. Nach seiner Entlassung 1945 kehrte er nach Glauchau zurück, das mittlerweile in der sowjetischen Besatzungszone lag. Sein Geschäft war während der Kriegsjahre geschlossen geblieben. Noch vor Weihnachten 1945 nahm die Familie trotz größter Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung die Herstellung von Modellbahnzubehör wieder auf. Abenteuerlich war der Transport des gesammelten Materials zu den beteiligten Heimarbeitern im weiteren Umkreis. Da die Sowjets alle motorisierten Fahrzeuge beschlagnahmt hatten, blieb nur die Möglichkeit, die auswärtigen Mitarbeiter mittels Handwagen, Fahrrad oder Bahn frühmorgens mit Rohstoffen und Bauteilen zu versorgen und abends die hergestellten, versandfertigen Waren auf demselben Weg in die Firma zu bringen.

Eigene Wagenfertigung

Neben der Herstellung von Zubehör in Form von Blechgleisen, Tunneln und Häuschen aus Pappe, Luffa-Bäumen und



So kennen Modellbahnfans den Zubehörhersteller NOCH und dessen Chef, Dr. Rainer Noch (oben), von Messen wie hier im September 2025 während der IMA in Göppingen



Kleine HO-Dioramen mit Zubehör von Flor und Miniatur-Möbel Maier (MMM) begründeten für NOCH den Erfolgskurs in Maisach *Manfred Scheihing (7)*



Geländeteilen waren bei NOCH ab 1948 die ersten Gützold-Lokomotiven aus dem benachbarten Zwickau zu erwerben. Ab 1949 lieferten Trix aus Nürnberg und Märklin aus Göppingen in mäßigem Umfang wieder Nachschub. Es fehlten jedoch Modellbahnwaggonen. So begann Erich Noch mit seiner Wagenfertigung aus Blech. Das waren zunächst zweiachsige Güterwagen, zumeist Kessel- und Talbot-Schotterwagen. Letztere wurden in Zusammenarbeit mit dem Leipziger Alfred Bock in verschiedenen Versionen hergestellt. Indes eher unbekannt sind die schönen NOCH-Reisezugwagen: je ein zweiachsiger Personen- und ein Packwagen der Einheitsbauart und die seltenen, ab 1952 verkauften Reisezugwagen der Reichsbahn-30er-Bauart in kurzer und auch in vorbildgerechter Bauform von 34 Zentimetern Länge. Es gab Schnellzugwagen 3. und 2./3. Klasse sowie Schlaf-, Speise- und Packwagen. Hierbei sind Varianten mit schweren Gussdrehgestellen der Märklin-Vorkriegsbauart bekannt, aber auch mit Kunststoffdrehgestellen entsprechend der Bauart Görlitz III leicht des Dresdener Herstellers Schicht, die meist den Wagenbausätzen beilagen.

Der erste NOCH-Produktkatalog von 1949 mit zehn Seiten im DIN-A5-Format und auf dünnem Zeitungspapier gedruckt hatte den Titel „Elektrische Eisenbahnen Erich NOCH Ing. – der Fachmann für technische Spielwaren – Glauchau i. Sa., Modellbahn-Bauteile und Baupläne, Elektro-Bastlerbedarf, Elektromaterial, Technische Spiel-

Das Bahnhofsempfangsgebäude „Bärenburg“ ist ein spätes Zubehörprodukt aus Glauchauer Zeit



waren und Lehrmittel“. Er zeigte Tunnel, Bergkulissen, Häuschen alpenländischer Bauart und schwere Geländeteile, die hauptsächlich aus dem Holzunterbau, Pappmaché mit Gipsformationen und getragen von leichten Blechgitternetzen bestanden. Das Katalogtitelbild verrät dem Kundigen, dass seinerzeit der schöpferische Anlageneigenbau als auch der Selbstbau von Modellbahnfahrzeugen nach von Erich Noch erworbenen Vorbildzeichnungen das Sortiment bestimmten. Man war stolz auf die selbst hergestellte Dampflok der Baureihe 52, die so aussah, wie sie durch den Glauchauer Bahnhof dampfte.

Umsiedlung nach Bayern

Durch den Katalog konnten weitere Kunden mit Hilfe des Postversands gewonnen werden. NOCH hatte keine Gebietsver-

treter, die bei Händlern Werbung machten. Einzig auf den Leipziger Herbstmessen konnten Kontakte geknüpft werden. So kam es ab 1952 zur Vertriebszusammenarbeit mit dem Berliner Großhändler L. Herr KG. Doch die Erfolge Erich Nochs entwickelten sich zum Nachteil: Ab 1949 hatte die DDR das wirtschaftliche Ziel, alle gut laufenden Privatunternehmen als Volkseigene Betriebe (VEB) zu verstaatlichen. Erich Noch wollte sein eigener Chef bleiben und stellte sich gegen die „gutgemeinten Weisungen“ der „oberen Volksvertreter“. Deshalb sollte er ab 1953 durch geschäftsschädigende Repressalien zum „guten DDR-Bürger“ geschliffen werden. Außerdem waren die sozialistisch geführten Handelsorganisationen HO und Konsum fortan die Hauptabnehmer für NOCH-Produkte. So wurde auf staatliche



Ab 1950 forcierte NOCH die Fertigung von Güterwagen. Die Märklin-ähnlichen Böschungsgleise sind RUSTO-Erzeugnisse der Rudolf Stoll KG aus Berlin



Weisung der Firmenumsatz kontrolliert. Um seinen freien Unternehmergeist behalten zu können, flüchtete Erich Noch als Letzter der Familie am 15. September 1956 über West-Berlin zum bereits seit Anfang des Jahres von seiner Gattin und vom Sohn Peter gut vorbereiteten Aufnahmeort in Maisach bei München. Das komplette Firmeneigentum musste in Glauchau zurückgelassen werden.

Der Frust der örtlichen Staatsorgane über diese Republikflucht führte so weit, dass sämtliche NOCH-Firmenembleme auf der vorhandenen Fertigware entfernt wurden. Deshalb sind beispielsweise Modellbahnwagen mit dem NOCH-Signet aus Papier unter dem Wagenboden heute eine Seltenheit.

In Maisach glückte durch die Bekanntheit der NOCH-Produkte auch im Westen ein reibungsloser Neustart. 1957 konnten europäische Fachhändler auf der Nürnberger Spielwarenmesse das Portfolio bestaunen und auch sofort bestellen. Besonders die Landschaftsdioramen waren der Renner. Auf diesen waren kleine Gebäudepreziosen montiert. Hersteller war die bekannte Creglinger Firma von August Flor (siehe *em* 4/14), die im Mai 1959 wegen Steuerschulden aufgeben musste. Die Zusammenarbeit von Erich Noch mit August Flor, dem Altmeister der wunderschönen H0-Starkpappe-Fertiggebäude mit ihrem herrlichen Blumenschmuck, war für beide von Vorteil: Flor konnte seinen Lebensunterhalt leicht eingeschränkt, aber mit

abgewandelten und sogar neuen und heute extrem seltenen Modellen weiter bestreiten, und in Maisach wie auch bis 1963 in Wangen sorgte dieses Zubehör für gute Umsätze. August Flor's oft bodenlose Modelle (siehe *em* 10/20), nur mit einer Artikelnummer ohne Creglinger Kennzeichnung versehen, bewarb NOCH in Faltblättern als Eigenfabrikate zur Ausstattung der angebotenen Fertiganlagen.



Neustart in Wangen im Allgäu

Ab 1. Juli 1960 meldete Erich Noch seinen neuen Firmenstandort in Wangen im württembergischen Allgäu an. Das Areal in Maisach war für den stark wachsenden Betrieb zu klein geworden. In Wangen war er endlich am Ziel seiner einstigen Träume von 1940: grüne, unberührte Wiesen mit den Alpen im Hintergrund und jenen echten Häusern in der Nachbarschaft, die er schon in Glauchau als Modelle bauen ließ.

1961 gab es erste Versuche mit der Tiefziehtechnik, deren fertige Produkte in der Folgezeit einen Boom auslösten: Kleine Dioramen wie auch große, dreidimensionale Modellbahnlandschaften wurden mittels Vakuumtiefziehverfahren aus thermoplastischem Kunststoff gefertigt. Mit einem stabilisierenden Holzrahmen versehen, hatten sie ein leichtes Transportgewicht und waren durch Aneinanderfügen im Aussehen wie auch in ihrer Ausdehnung variabel. Durch das maschinelle Aufrauen der Oberfläche konnten die Kunststofflandschaften haltbar lackiert und mit den Kunstfaserbeflockungswerkzeugen von NOCH zu grünen Landschaften verzaubert werden.

Ab 1963 wurde NOCH zum Inbegriff des Eigenbauzulieferers: Im Sortiment fand man Grasmatten, Korkfelsen und Isländisch Moos. Ab 1966 begann die Baum-Ära. Der komplette Baumstamm mit seinen Ästen wurde im Kunststoffspritz-



Wagenmodelle mit dem NOCH-Signet am Fahrzeugboden sind heute selten

gussverfahren hergestellt und anschließend mit Isländisch Moos begrünt. Mit dem neuen Herstellungsverfahren sind NOCH-Bäume aller Art bis heute ein gern gekauftes Ausstattungszubehör. Die 1970er-Jahre waren bei NOCH ein Jahrzehnt des Wachstums, der Experimente und Versuche: 1978 beschlossen Erich und sein Sohn Peter, eine größere, neue Gebäudeserie basierend auf Spritzgusswerkzeugen der ehemaligen Firma

Kaum ein Modellbahner heute weiß, dass NOCH ein wichtiger Hersteller für HO-Wagen war

WIAD aufzulegen. Doch auf lange Sicht waren die Produktionskosten nicht rentabel, sodass die Herstellungsformen an Faller gingen. Daneben wurden publikumswirksame Produkte wie 1980 die auf dem Wasser schwimmenden NOCH-Modellschiffe unter dem Motto „NOCH geht ins Wasser“ und ab 1981 das elektronische AutoRailSystem beworben. 1982 bis 1986 wurde die Idee serienreif, Felsen,

Mauern, Tunnelportale und Dioramen aus Hartschaum herzustellen, die bis heute das Programm bereichern.

Zur bedeutendsten Neuerung in der Modellbauszene wurde ab 1984 das TerraForm-System. Ab 1989 übernahm NOCH bis 1996 den bundesdeutschen Generalvertrieb der italienischen Modellbahnmarke Rivarossi und von 1997 bis 2024 den Vertrieb von Modellbahnprodukten des japanischen Fahrzeugherstellers Kato.

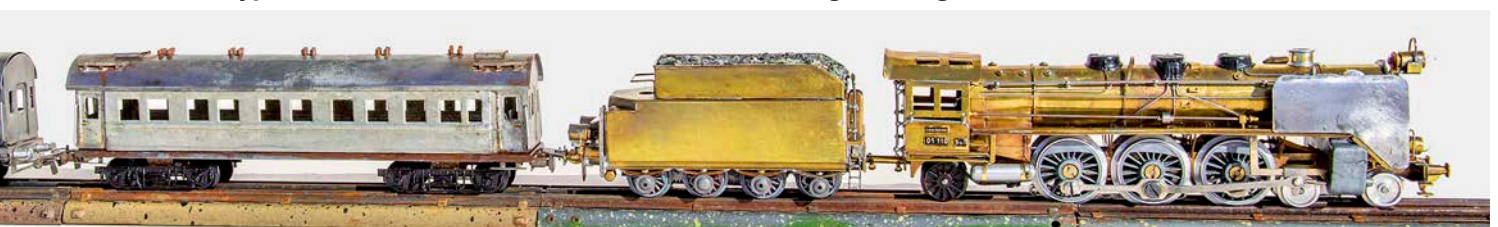
Bis heute erfolgreich am Markt

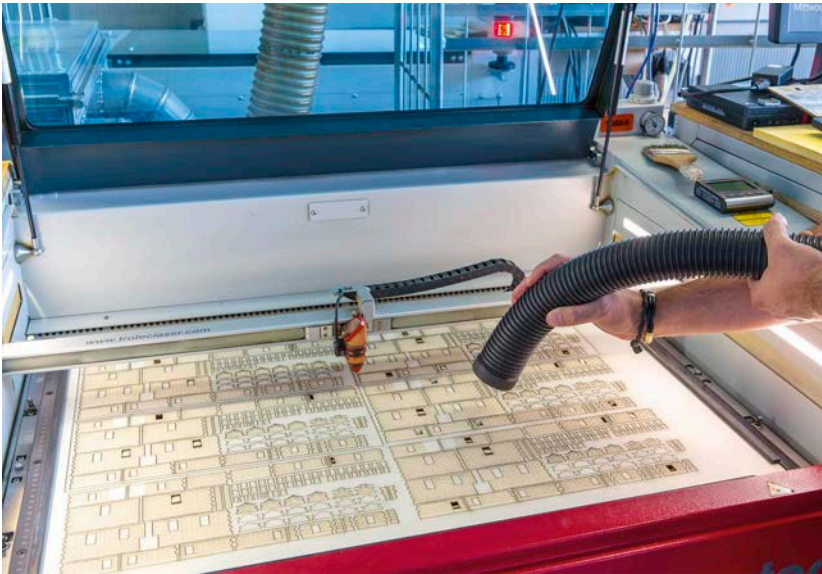
Nur wenige Jahre nach der Übernahme des Betriebs von seinem Vater Erich erkrankte Peter Noch schwer und starb 1997. Sein Sohn Dr. Rainer Noch, promovierter Wirtschaftswissenschaftler, übernahm 1995 die Firmenleitung. Er war bis dahin wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Münchner Ludwig-Maximilian-Universität. Bereits während der Einarbeitung in die Geschäftsleitung wurde Rainer Noch 1996 mit einem fundamentalen Problem konfrontiert: Die seit Langem zur Ausschmückung der Modelllandschaften benötigten Modellfiguren wurden von der Berliner Firma Merten hergestellt, und diese stand zum Verkauf. Zwar erhielt der Marktführer Preiser aus Steinsfeld den Zuschlag, doch war man sich über die weitere Belieferung einig geworden. Aber schon nach kurzer Zeit kam aus Franken die Mitteilung, es könnten die folgenden zwei Jahre aus Kapazitätsgründen keine Figurenlieferungen mehr erfolgen. Die für



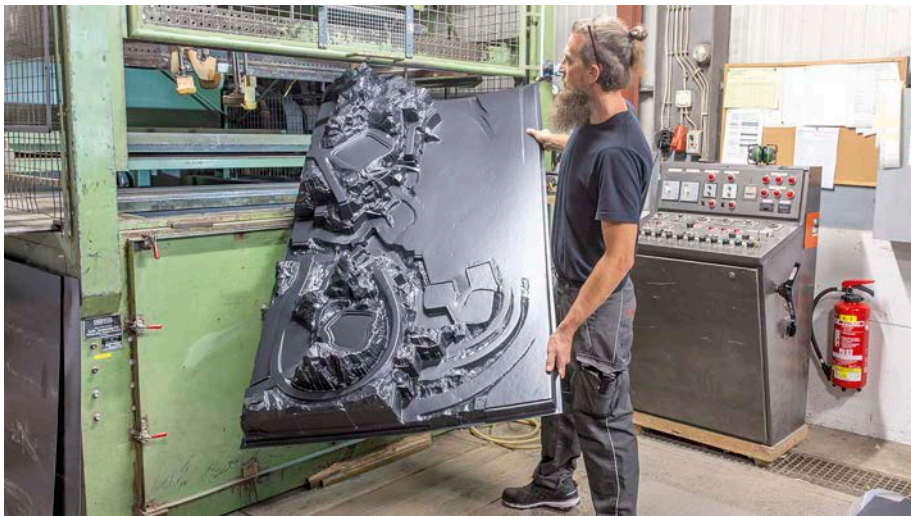
Fertigmodelle von NOCH-Reisezugwagen mit 24 cm Länge; ab 1952 wurden diese HO-Wagentypen vorrangig als Bausätze verkauft

Dieser Prototyp der Baureihe 01 war damals die Basis für das Firmenlogo, die Wagen sind unlackierte NOCH-Bausätze *Manfred Scheithing (7)*





Im Gebäudemodellbau hat längst die Lasercuttechnik Einzug gehalten, mit der auch die aktuelle Neuheit Schloss Linderhof hergestellt wird. Geschäftsführer Sebastian Topp (links im rechten Bild) erläutert das HO-Modell im Kundengespräch *Manfred Scheihing (5)*



Eines der beliebtesten NOCH-Produkte sind Fertiganlagen auf der Basis von Tiefziehfolien

NOCH wichtige Produktparte war in Gefahr. Immerhin konnten alle vorhandenen Merten-Rohprodukte erworben werden. Trotzdem sah man es in Wangen als notwendig an, künftig eigene Figuren herzustellen. So entstand die Verbindung mit einem leistungsfähigen chinesischen Hersteller, und aus einer Notlösung wurde eines der bekanntesten NOCH-Segmente.

Fertiganlagen, Landschaftsartikel, Gebäude und Figuren gehören zum NOCH-Sortiment

Nachdem die Zusammenarbeit mit China schwieriger wurde und die Qualität der Importprodukte nicht mehr das gewünschte Niveau erreichte, wurde 2009 in der vietnamesischen Stadt Ho-Chi-Minh-Stadt, dem ehemaligen Saigon, die Firma NOCH Asia als einhundertprozentige Tochter von NOCH gegründet. Ein wichtiges Argument war die Tatsache, dass das vietnamesische Kunsthandwerk eine lange Tradition in der Produktion filigraner, handarbeitsintensiver Produkte hat. Daher werden jetzt hier Modellbäume und die Figuren hergestellt. Heute ist NOCH mit über 2.000 Produkten der Spezialist für den realistischen Modelllandschaftsbau.

Manfred Scheihing

Jubiläumsfeier im Juni

Dieses Jahr blickt man bei NOCH nicht nur auf die 115-jährige Firmengründung, sondern auch auf 65 Jahre Hauptsitz in Wangen im Allgäu zurück. Dieses Doppeljubiläum feiert das Unternehmen mit zwei Tagen der offenen Tür und lädt am

12. und 13. Juni 2026 ins Stammwerk Wangen ein. Alle Infos zur Veranstaltung findet man im Internet unter www.noch.de/tagederoffentuer. Das umfangreiche NOCH-Sortiment zeigt der 452-seitige Katalog mit dem Neuheitenprospekt 2026.



Heutiger NOCH-Firmensitz in Wangen im Allgäu mit großen Fertigungshallen und Werkverkaufsraum. Auf diesem Areal finden Mitte Juni die Tage der offenen Tür statt

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





Eine DR-Tenderlokomotive der Baureihe 65¹⁰ wird gerade bekohlt und ist dann fertig für den nächsten Zügeinsatz *Karsten Naumann (2)*

Kohlebeschickung der Loks

über einen Portalkran von Vollmer

H0-Bekohlungsanlage für ein Nebenbahn-Bw ■ Seit einigen Jahren ist im Vollmer-Zubehörsortiment ein Portalkran erhältlich, der sich nicht nur für Ladestraßen eignet, sondern auch in einem Bahnbetriebswerk gute Dienste leisten kann, was unser Basteltipp unter Beweis stellt

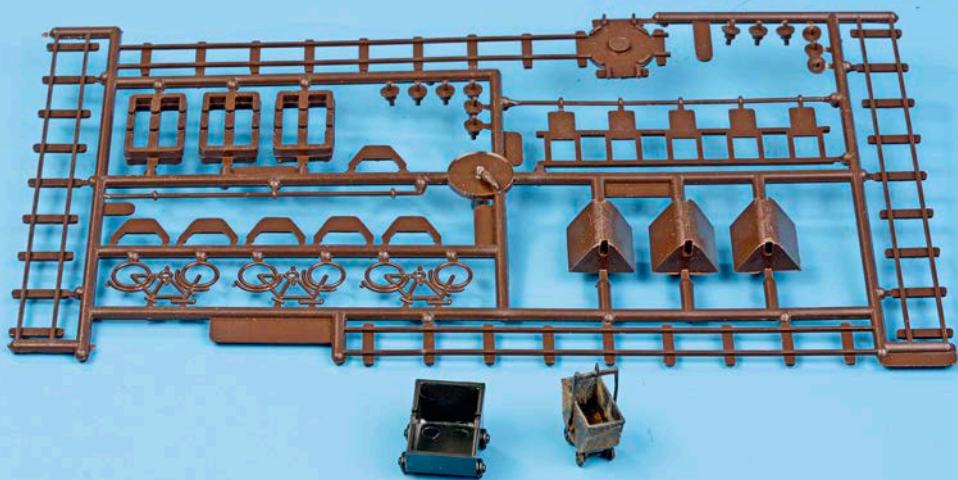
Bekohlung Krumbach nannte Vollmer vor fünfzehn Jahren seine Portalkran-Neuheit, die wir als Basis unserer H0-Kleinbekohlungsanlage genutzt haben. Solche Bekohlungstypen befanden sich vor allem in kleineren Bahnbetriebswerken und Lokeinsatzstellen. Der Portalkran kann je nach örtlicher Gegebenheit ein oder auch zwei Gleise überspannen. Er ist fest installiert und die oben an der Kranlaufbahn verfahrbare Laufkatze zum Heben der Kohlehunte wird beim Vorbild elektrisch betrieben. Die Kranstützen standen zum Teil im Kohlebansen, um hier die von Hand befüllten Kohlehunte aufnehmen zu können. Im Bansen wurden die Hunte über Feldbahngleise per Hand bewegt. Bei dieser Art der Bekohlung ließen sich auch kombinierte Bekohlungs- und Entschla-



Der Vollmer-Bausatz kommt mit wenigen Bauteilen aus und ist schnell montiert



Der Portalkran ist recht wackelig und wird erst am Einbauort auf der Anlage stabiler



Die Vollmer-Kohlehunte sind zu schlicht und wurden durch Weinert-Modelle (r.) ersetzt

Der Portalkran überspannt das H0-Bekohlungsgleis sowie das H0i-Feldbahngespinst



ckungsanlagen errichten, wobei für beide Arbeitsgänge dieselben Hunte verwendet wurden. Auf einer Seite des Behandlungsgleises befand sich der Kohlebensen, auf der anderen Seite die Schlacke- und Löschegrube, was Platz und Personal sparte. Allerdings musste auf das Wassernehmen während des Entschlackens verzichtet werden, da die verschiedenen Loktypen nicht immer passgenau unter dem feststehenden Portalkran zu platzieren waren.

Abweichungen vom Bausatz

Das Vollmer-Bausatzmodell unter der Artikelnummer 5772, das bei einigen Fach- und Gebrauchthändlern noch immer zu finden ist, weist nur wenige Bauteile auf. Allerdings ist der Kohlebensen selbst für ein kleines Bw unterdimensioniert ausgelegt. So, wie der Bansen auf der Bausatzverpackung abgebildet ist, sollte er auf keinen Fall gebaut werden, da kaum Lagermöglichkeit für die Kohle gegeben und auch kein Platz für die Feldbahngleise vorhanden wäre. Allerdings ist der Bausatz eine gute Basis, mit der sich eine interessant wirkende Bekohlungsanlage für ein kleines Bahnbetriebswerk jenseits der üblichen Einheitsbekohlungskrane errichten lässt.

Dieser leicht abgewandelte Vollmer-Bausatz ergibt eine authentische Bw-Bekohlung

Die einzelnen Bauteile wurden zunächst noch am Spritzling befindlich lackiert: die Teile des Portalkranes in mattem Mittelgrau, die Bansenwände im Holz- und die Metallseitenprofile für den Bansen im Rostfarbton. Anschließend wurde der Portalkran wie in der Bauanleitung beschrieben montiert. Bis zum Einbau auf der Anlagengrundfläche ist das Vollmer-Konstrukt allerdings eine recht wackelige Angelegenheit. Nicht verwendet aus dem Bausatz wurden die zu groben Lampenattrappen, die Kohlehunte und die Feldbahngleise. Die H0i-Gleise wurden aus dem Auhagen-Programm entnommen (Artikelnummer 41701). Obwohl diese nur aus Kunststoff sind, wirken sie wesentlich feiner. Dazu passen die Messing-Kohlehunte von Weinert (3445). Der Kohlebensen wurde etwa doppelt so breit errichtet wie von Vollmer vorgeschlagen. Dafür reichen die Bansenwände des Bausatzes natürlich nicht aus, weswegen der Korpus im Bereich des Portalkrans offenbleibt.



In der Draufsicht werden die Kohleverteilung mit Feldbahloren und der Bekohlungsvorgang mit dem Kran ersichtlich *Karsten Naumann (6)*

Die Feldbahngleise wurden mit Weißbleim aufgeklebt und mit Rostfarbe spritzlackiert. Um sie noch realistischer wirken zu lassen, erhielten sie eine Behandlung mit Zweikomponenten-Echtröst.

Finish mit Kohle und Farben

Vor dem Aufstellen des Portalkrans auf der Dioramengrundfläche erhielt er einen schmutzgrauen Anstrich. Der Bansen wurde mit einem Gemisch aus

Tenderkohle (28400/-1) und grober Steinkohle (28135/-7) von Juwela befüllt, wobei die Feldbahngleise frei blieben. Wer sein Bw als Dienststelle der DR einrichtet, kann alternativ auch Braunkohlebriketts wählen (28132/-3). Im Bereich der Feldbahngleise wurden nur wenige Kohlebrocken und etwas Kohlenstaub verteilt. Kohlebrocken gehören auch in den Bereich der unmittelbaren Lokbekohlungs und auf das Kohlezuführgleis zum Beschießen des Kohlebansens. Nach einer abschließenden Patinierung der Bansenwände mit schwarzer und brauner Pastellkreide war die Kleinbekohlungsanlage einsatzbereit. *Karsten Naumann*

Das Anliefern der Lokkohle geschieht mittels O-Wagen und Förderband-Entladung



Karsten Naumann wohnt in Berlin, arbeitet für ein Schienenfernverkehrsunternehmen und hat schon so manche HO-Anlage gebaut.



Wertvolle Tipps aus der Modellbahn-Praxis

Bastelempfehlungen von Lesern für Leser ■ *Mit wenigen Handgriffen kann man sich die Arbeit erleichtern, den Fahrbetrieb sicherer oder vorbildgerechter gestalten sowie eine Vorbildszene nachahmen. Wir geben die entsprechenden Basteltipps*



Verraten auch Sie Ihre Basteltipps!

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

■ *Beim Vorbild entdeckt*
Batteriespeicheranlage

Zur großflächigen Energieversorgung mit Wind- oder Solarkraft gehört neben einem Umspannwerk auch der Einsatz von Batteriespeichern. Leider gibt es noch keine kommerziellen Bausätze hierfür, sodass ich aus verschiedenen Komponenten selbst eine H0-Batteriespeicheranlage angrenzend an eine Windkraftanlage bzw. ein Umspannwerk erstellt habe. Als Vorbild diente eine geplante Anlage bei Holzkirchen. Mein Modell besteht aus vier nebeneinander angeordneten Batteriespeichern. Hauptkomponente sind modifizierte blaue Baucontainer von Igra (Artikelnummer 66818210), bei denen ich die Seitenfenster mit dünnen, weißen und rechteckig zugeschnittenen Evergreen-Platten verdeckt habe. Ferner wurden die

**Eingezäunte
Batteriespeicheranlage
mit handelsüblichem
Zubehör**

Sven Bülow (2)



Scheiben der Türfenster von innen graugestrichen und das auf Fotopapier ausgedruckte Symbol für Batteriespeicher (www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/batterie_3713205) auf die Außenwand geklebt. Das zweite Gebäude jedes Batteriespeichers ist eines der Trafohäuser von Faller (120266). Zwischen den Gebäuden

sind Reste von Gehwegplatten verlegt, die verschiedene Hersteller anbieten. Darauf stehen jeweils Wärmepumpenmodelle von Modellbahn Union (MU-H0-A50116) und seitlich am blauen Container jeweils ein Verteilerkasten von Busch (7773), um die Illusion des Batteriespeichers in H0 aufleben zu lassen. *Sven Bülow*



Der stabile „Fahrdraht“ ist an Gewindestangen und Holzstützen mit seitlicher Verstärkung befestigt *Michael Landmann (2)*

■ Tunnel-Oberleitung

Vorbildgerechter Fahrbetrieb mit angelegten Pantos im Schattenbahnhof

Wer einen vorbildgerechten Betrieb mit Elloks zeigen möchte, muss auch die Pantografen am Fahrdraht anliegen haben. Während im sichtbaren Bereich die Optik der Fahrleitung entscheidend ist, muss sie in verdeckten Bereichen besonders

betriebsicher und stabil sein. Im Bereich des Schattenbahnhofs bzw. im Tunnel verwenden wir als Oberleitung die gelochten Profile aus Metallbaukästen. Natürlich darf man nur vernickelte oder verchromte Stäbe verwenden, da es bei lackierten

zu Kontaktproblemen kommt, wenn man sie für die Spannungsversorgung nutzt. Die seitlichen Tragmasten mit den Bohrungen für die M4-Gewindestangen sind aus Sperrholz (94 × 54 × 4 mm) hergestellt, an die noch Hartholzleisten

(10 × 10 mm) mit zwei Befestigungsbohrungen angeleimt sind. Der Aufbau ist arbeitsintensiv und zeitraubend, ergibt aber eine absolut sichere und funktionstüchtige Oberleitung.

*Gerald Wohlfahrt/
Michael Landmann*

■ Wiesen auf Folienstücken

Rollrasen für die Anlage

Das elektrostatische Begrasen einer Modellbahnanlage kann aufgrund der herumfliegenden Grasfasern mitunter recht lästig werden. Ich habe für meine Kleinstanlage eine alternative Methode ausprobiert und zunächst Wiesenelemente abseits der Anlage erstellt, die wie fertige Grasmatten auf die Anlage geklebt werden. Dazu misst man die zu beklebenden Flächen aus bzw. erstellt entsprechende Schablonen. Die Umrisse überträgt man mit einem Faserstift (gut geeignet ist jener für Gefrierbeutel) auf eine transparente Dokumentenhülle. Die Flächen werden anschließend dick mit Graskleber eingestrichen und auf die herkömmliche Weise begrast. Nach ausreichender Trocknung kann die gesamte Fläche mit einem größeren Messer vorsichtig von der Unterlage gelöst werden. Beim Verkleben in der Landschaft ist zu beachten, dass die Klebstoffschicht unter dem Gras durch den zusätzlichen Kleber ggf. wieder angelöst wird. Daher ist es besser, bei größeren Stücken die Anlagenfläche mit Leim einzustreichen und dann die selbst gefertigte Grasmatte aufzulegen. *Bernd Matzke*

Kehrschleifensteuerung: Analog mit Taster

Im *em* wurden bereits verschiedene digitale und analoge Kehrschleifensteuerungen vorgestellt. Warum sollte man aber eine aufwändige elektronische Steuerung kaufen, wenn es analog ganz einfach und kostengünstig sowie ohne spezielle Komponenten geht? Man benötigt innerhalb der Kehrschleife nur einen kurzen und beidseitig isolierten Gleisabschnitt, zwei Gleichrichterioden und einen Taster

(Schließer). Die Dioden werden in dem Gleisabschnitt so angeschlossen, dass dort der Strom nur in der Richtung der neuen Polung fließt, wobei eine der Dioden ihren Strom über den Taster erhält. Das Triebfahrzeug hält ohne Kurzschluss automatisch im isolierten Abschnitt an. Polt man anschließend um und drückt den Taster, durchfährt der Zug die Schleife ohne weitere Probleme. *Manfred Möller*



Außerhalb des Hobbyzimmers werden die benötigten und mittels Schablonen markierten Grasflächen elektrostatisch begrünt *Bernd Matzke*



Neue KM 1-Ellok vom Typ Vectron in der Version als BLS-Cargo-Maschine mit seitlich aufgedrucktem Alpenpanorama und vier per Servos beweglichen Dachstromabnehmern für das Fahren durch verschiedene europäische Länder

15 Lokvarianten

eines in Europa populären Typs

Ellok der Baureihe 193 in 1 von KM 1 Modellbau ■ Dieses Erstprojekt eines modernen KM 1-Triebfahrzeugs basiert auf der Übernahme einer Konstruktion des Herstellers Kiss Modellbahnen aus der Zeit von dessen Geschäftsaufgabe 2020. KM 1 hat die Konstruktion überarbeitet und in vielen Varianten aufgelegt

Das 1:32-Modell des Vectron von Siemens Mobility ist in der KM 1-Classik-Edition in einer Mischbauweise aus Zinkdruckguss, Messing und Edelstahl erschienen, bringt 7,3 Kilogramm auf die Waage und veranschaulicht in sei-

ner Variantenvielfalt die nationalen Unterschiede der Ellokplattform. Realisiert unter den Artikelnummern 109301 bis -14 wurden zu Preisen zwischen 2.390 und 2.490 Euro 15 Versionen gemäß den Vorbildzuständen zwischen 2013 und 2020.

Neben zwei DB AG- und ÖBB-Lokomotiven gibt es u. a. vier Ausführungen von SBB Cargo, eine BLS-Cargo-Maschine und zwei Lokomotion-Bedruckungen. Während die 243 001 von Hectorrail und die 193 875 MRCE Connecting Europe über nur zwei

Die Dachrüstung ist aufwändig detailliert und unterscheidet sich je nach Lokversion



Am Lokende lassen sich die roten Schlussleuchten per Funktionstaste zuschalten



Dachstromabnehmer verfügen, tragen alle anderen Elloks vier Pantografen.

Attraktive Ellok von BLS Cargo

Für diesen Beitrag stand uns die Re 475 mit der BLS-Cargo-Betriebsnummer 402 zur Verfügung. Sie ist gemäß des Ablieferungszustands vom 21. April 2016 in Szene gesetzt und zeigt aufgedruckte Alpengipfelpanoramen entsprechend dem Vorbild für den Einsatz in Deutschland, Italien, Österreich, der Schweiz und den Niederlanden. Das Lokmodell misst über die Puffer 59,1 Zentimeter. Der Drehgestellmittenabstand beträgt 30 Zentimeter und die filigranen und detaillierten Drehgestelle haben 9,4 Zentimeter Achsstand. Der Raddurchmesser beträgt 3,9 Zentimeter. Die Achsen mit 5 Millimetern Durchmesser rollen in 8 Millimeter großen Kugellagern. Zum Antrieb ist über beiden Drehgestellen je ein längs verbau-

Mit der Aufschrift „Die Alpinisten“ rollt die Vectron-Ellok zu den Banfans der Nenngröße 1

ter Hochleistungsmotor mit Schwungmasse am anderen Ende der Motorwelle platziert. Die Einholmstromabnehmer werden von Servomotoren 4 Zentimeter angehoben und sind nach unten abgedepert. Der Hub kann per CV-Konfiguration reduziert werden, entspricht aber einer Fahrdrachhöhe von 5,6 Metern und somit passend zur DB AG-Regelhöhe von 5,5 Metern. Das konnten wir bei unseren Fotos leider nicht berücksichtigen, da uns nur eine Fahrleitung gemäß Altbauversion um 1950 zur Verfügung stand.

Das Mittelteil des Dachs ist magnetisch fixiert und lässt sich abnehmen. Darunter

Über jedem Drehgestell sitzt längs ein Motor, der übers Getriebe auf beide Radsätze wirkt



Blick durch die geöffnete Tür in den Führerstand mit den beleuchteten Displays am Führerpult

liegt der Fahrdecoder DCM 5 für den Betrieb unter DCC/RailCom ohne die automatische Lokanmeldung gemäß RailComPlus und der Sounddecoder TS 16. Der im 20-Watt-Digitalverstärker erzeugte voluminöse Klang in CD-Qualität kommt aus einem Lautsprecher mit 50 Millimetern Durchmesser, der in einem Resonanzraum zwischen den Drehgestellen nach unten strahlt. Die Lautstärke ist in acht Stufen verstellbar. Die Soundsequenz zur Aufrüstung dauert 10 Sekunden, fürs Abrüsten etwa 55. Ist F4 aktiviert, verlängert sich die Aufrüstung auf eine Minute. Schade, dass das Heben und Senken der Stromabnehmer nebst passendem Sound nicht mit dem Auf- und Abrüstvorgang synchronisiert ist. Auf Wunsch ertönen zufallsgesteuert Nebengeräusche wie Luftpressor und Lüfter, die auch einzeln aktivierbar sind. Zudem lassen sich Warngeräusche für die Zugbeeinflussung oder die Zwangsbremmung schalten. Der Sound fürs Kuppeln ist beidseitig separat schaltbar und wird von einem „Kupplungswalzer“ begleitet.

Fährt gut und sieht toll aus

Das Modell trägt ab Werk Schraubenkuppelungsimitationen, die durch KM1-Doppelhaken-Kuppelungen ersetzbar sind. Zudem verfügt die Ellok über Federpuffer, bewegliche Bremsschläuche und zu öffnende Türen. Auch die Führerstände sind gut detailliert. Zusätzlich zur Spitzenbeleuchtung ist das Fernlicht schaltbar und am Ende können rote Schlussleuchten aktiviert werden. Im Fahrzeug ist ein gut dimensionierter Energiepuffer installiert, der 2 Sekunden Fahrt überbrückt. In der niedrigsten Fahrstufe schleicht das Modell mit umgerechnet 2 km/h dahin. Bei zugeschaltetem Rangiergang verlangsamt sich der Vorgang sogar noch. Als Spitzengeschwindigkeit ermittelten wir umgerechnet 160 km/h. Prinzipiell ist das Modell für kleine Gleisradien ab einem Meter ausgelegt, wird dabei aber arg strapaziert.

Im Fazit betrachtet hat sich das lange Warten auf den Vectron mit seinem erfreulichen guten Preis-Leistungs-Verhältnis durchaus gelohnt. Er bietet viele Details, kann sich sehen und hören lassen und ist übrigens auch als 0-Modell für 1.550 Euro bestellbar.

Peter Pernsteiner

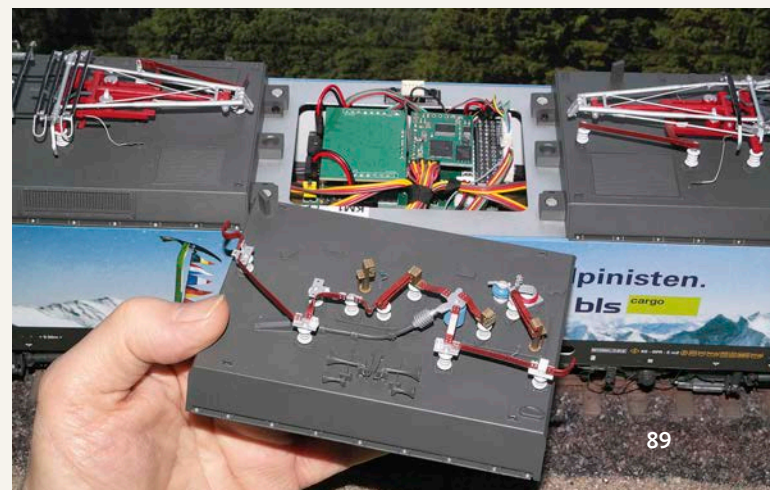
Der Autor **Peter Pernsteiner** ist technischer Journalist aus Zorneding und arbeitet seit vielen Jahren für unser Magazin.



Anm. d. Red.: Wenn Sie die Sounds und Funktionen dieses Ellokmodells erleben wollen, empfehlen wir Ihnen den Film unseres Autors, der auf seinem Kanal www.youtube.com/c/PeterPernsteiner unter dem Suchbegriff „Unboxing Vectron“ oder direkt über den QR-Code abrufbar ist.



Unter dem magnetisch fixierten Mittelteil des Daches befindet sich gut erreichbar die Elektronik des Lokmodells Peter Pernsteiner (6)



Bretter, Balken & Co

sicher auf Güterwagen gestapelt



Schnittholz als unverpacktes Ladegut ■ Von den Sägewerken, Holzgroßhändlern oder Importeuren wird bearbeitetes Holz seit der Epoche I meist auf Flach- und Rungenwagen zu den Kunden transportiert. Wir zeigen Ladebeispiele und Modellnachbildungen



Die V 60 hat im Sägewerk das auf Rungenwagen verladene, selbst aus Holzprofilen angefertigte Schnittholz abgeholt *Bruno Kaiser (2)*

Nachdem wir in *em* 10/24 als Startbeitrag unserer Ladegut-Serie (siehe Tabelle) in Folie verpacktes Schnittholz als Ladegut vorgestellt haben, folgen nun als weiterer Beladungsvorschlag unserer Beitragsfolge Tipps zu unverpacktem Schnittholz. Wie viele andere Holzarten – egal ob bearbeitet oder nicht – wird dieses Ladegut seit der Epoche I oft auf dem Schienenweg transportiert. Je nach Nenngröße kann man diese Balken, Bretter, Leisten bzw. Platten leicht aus Holzprofilen bzw. -platten oder Furnier selbst anfertigen. Doch auch bereits fertig geschichtete Stapel aus Kunststoff sind im Handel erhältlich, auf die wir noch genauer eingehen.

Verladevorschriften der DB

Das Schnittholz wird für den Versand in der Regel zu Paketen mit einem rechteckigen Querschnitt gebunden. Zur Stabilisierung können je nach Art und Form zwischen einzelnen Schichten 15 Millimeter dicke Stabilisierungshölzer eingelegt werden. Bei den Paketen bis zu 4,5 Metern Länge sind wenigstens zwei Paketbindungen vorgeschrieben. Für alle weiteren angefangenen 1,5 Meter kommt jeweils eine zusätzliche Bindung hinzu. Zwischen den äußeren Bindungen und den Paketenden ist ein Abstand von wenigstens 30 Zentimetern einzuhalten.

Die Pakete sind neben- und hintereinander bzw. bei gleichen Abmessungen auch neben- und übereinander zu verladen. Auf mehreren gleich hohen Paketen können als obere Schicht auch noch Einzelpakete mittig in oberster Lage verfrachtet werden. Ungleich lange Pakete sind möglichst kompakt auf dem Wagen zu verteilen. Bei den Schnittholzpaketen sind mindestens zwei Holzunterlagen und die gleiche Anzahl von Zwischenlagen zu verwenden. Als Ladungssicherung sind außer den Borden und Rungen Niederbindungen erforderlich. Entsprechend der Anzahl von Unter- und Zwischenlagen sind auch die Niederbindungen anzubrin-

O-Wagen

Ein Teil der von den Zubehörherstellern angebotenen Frachten wird aus Kostengründen als Ladegut für offene Wagen mit Wänden der Gattungen E/Ea gefertigt. Bei diesen Ausführungen brauchen nur die oberen sichtbaren Schichten mit Brettern bestückt sein. Die unteren Lagen sind dabei nur bedingt sichtbar, sodass man ggf. auf die Zwischenhölzer verzichten kann. *BW*



gen. So sind zum Beispiel bei drei Holzunter- und Zwischenlagen drei Niederbindungen erforderlich. Auf unseren Skizzen sind einige Beispiele für die Modellumsetzung dargestellt. Als Modelle können Flachwagen mit oder ohne Borde sowie Rungen genutzt werden. Auf die geschlossenen Wagen mit Planenverdeck, Schiebewänden oder Hauben, mit denen diese Güter heute auch transportiert werden, wird in diesem Beitrag nicht eingegangen, da das Ladegut hier ja nicht sichtbar ist. Betont sei aber, dass man früher oft auch zwei- und vierachsige offene Güterwagen der Gattung E für Schnittholztransporte benutzte (siehe Kasten links).

Tipps zur Modellumsetzung

Schnittholz als Ladegut für nahezu alle Nenngrößen gibt es bei verschiedenen Herstellern. So bietet z. B. Ladegüter Bauer seit Jahren unterschiedliche Frachten für Modellgüterwagen an. Wir haben für diesen Beitrag u. a. die Bauer-Artikel 1335 und 1211 sowie 80160/-1 von MBZ auf entsprechende H0-Fahrzeuge verladen. Auch lieferte z. B. Märklin seinen Flachwagen der Gattung Rs⁶⁸⁴ (47151) mit gut gemachten Schnittholzpaketen aus.

Als Schienenfahrzeuge für die beiden ausgewählten Schnittholz-Bretterstapel dienten uns Modelle der UIC-Standard-Rungenwagen Ks und Kbs von Roco. Auf deren Ladefläche passen die 14,2 bzw. 2 × 6 Zentimeter langen Ladegüter ideal. Das Bauer-Ladegut 1335 besteht aus zweimal fünf Holzpaketen (60 × 11,5 × 5 mm). Das zusammengefasste Frachtstück ist mit gelben Spanngurten gesichert. Bastler können mit einem zusätzlichen Artikel die Ladung in der Höhe etwas vergrößern, indem man die Bretterpakete von fünf auf sieben erweitert. Eventuell sollten statt der serienmäßigen Zwischenlagehölzer (2 × 2 mm) etwas dünnere Profile verwendet werden.

Beim Bauer-Ladegut 1211 handelt es sich um drei Bretterpakete. Auf den beiden unteren Lagen (je 60 × 20,8 × 8 mm) liegt ein weiteres Paket (90,9 × 20,8 × 8 mm). Auch diese sind mit Spanngurtattrappen gesichert. Die sehr filigran gemachten MBZ-Bretter werden nach einer gut durchdachten Vorlage zusammengesetzt, was zum Teil ruhige Hände, gute Augen und etwas Geduld erfordert. Auch sind die nicht einmal 0,5 Millimeter starken Bretter und Latten für die Zwischenlagen recht



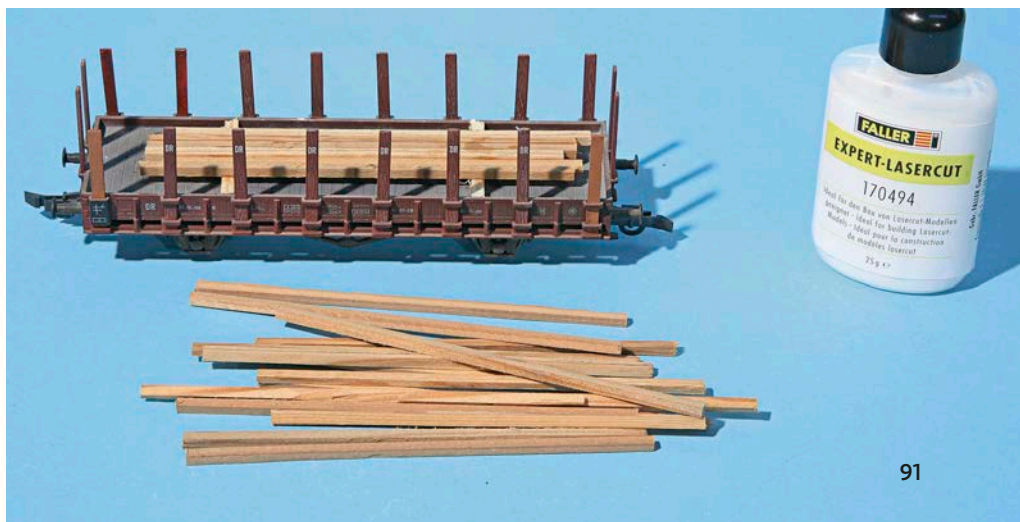
Schnittholz aus dem Programm von Ladegüter Bauer auf zweiachsigen Roco-Rungenwagen (Kbs/Ks)



Schnittholz-Bausätze von MBZ auf zweiachsigen Rungenwagen Benno Wiesmüller (3)



Aus verschiedenen Holzprofilen oder den Resten von Lasercut-Bausätzen kann man Holzladungen selbst bauen. Alternativ bieten sich die Holzstapel-Bausätze zum Beispiel von Joswood (oben links) oder Faller (oben rechts) an ^{MM}



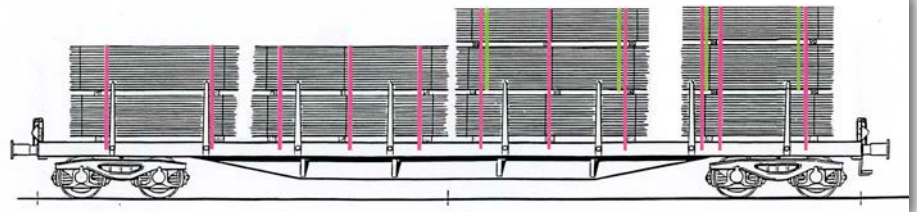


Der Res (vorne) ist mit selbst hergestelltem Schnittholz beladen. Dahinter steht ein Märklin-Modell mit Schnittholz von Ladegüter Bauer. Auf dem dritten Gleis sind ein Snps von Märklin und ein Res von Fleischmann mit Schnittholz von M+D platziert. Auf dem vierten Gleis sind ein Kbs mit Schnittholz sowie ein Ks von Roco mit Brettern zu sehen



Schnittholzpakete auf kurzgekuppelter Flachwageneinheit (Laas) *Benno Wiesmüller (9)*

Die Skizze zeigt die Unter- und Zwischenlagen sowie die Bindungen und Niederbindungen für Schnittholzladegut



Gleich mehrere Schnittholzpakete liegen auf dem zweiachsigen Runnenwagen im Rangierbahnhof Maschen



Der vierachsige Drehgestellwagen wird auf dem Gleisanschluss eines Sägewerks 2004 mit Schnittholz beladen



Drehgestellflachwagen (Snps) mit gebündeltem Schnittholz und Niederbindungseinrichtung



Verschieden starkes Schnittholz auf einem bis zur Lichtraumprofilgenze genutzten Drehgestellflachwagen der Gattung Rns

Die Story

von Urs Egger

Die Welt der Messing-Modelleisenbahn

spannend wie informativ – jetzt auf www.lemacoprestigemodells.ch

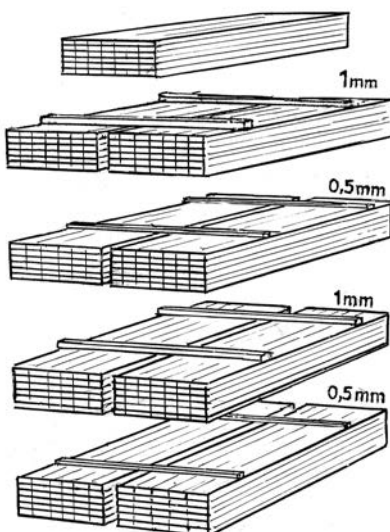
Lemaco
prestige models



Anzeige

empfindlich und müssen vorsichtig bearbeitet werden. Mit dem MBZ-Bausatz lässt sich nur eine kleinere Schnittholzsendung nachbilden, die durchaus vorbildkonform nur einen Teil des Laderaums eines Zweiachsers beansprucht. Für größere Sendungen sind entsprechend mehrere Bausätze nötig.

Erwähnen möchten wir noch die Zubehörhersteller Duha und Zeller, die ebenfalls Ladegüter anbieten. Eventuell kann man im Internet auch noch Schnittholzstapel vom ehemaligen Hersteller M+D erwerben, der auch gut gemachte Bretterstapel als Ladegut im Angebot hatte. Recht universell nutzbar sind auch die Bretterstapel aus Kunststoff von Faller (180870), die auf Güterwagen der Nenngrößen von H0 bis N passen. Dank der Bausatzform lassen sich die einzelnen Lagen (Grundfläche 40×14 bzw. 40×8 mm) beliebig übereinanderkleben. Ähnliche Abmessungen haben auch Holzstapel aus Karton mit authentischer Bretterstruktur samt Zwischenlagen von Joswood (40422) und die Lasercutminis von Noch (14214/-628). Bei Busch gibt es 20 Bretterlagen ($45 \times 23 \times 2$ mm) mit Zwischenhölzern, die man individuell schichten kann.



Einfache Eigenbaumethode

Schnittholzstapel als Ladegut lassen sich mit etwas Zeit und Geduld auch im Eigenbau herstellen. Wir haben aus Umrührholzstäbchen (ca. 1×5 mm), die vom „Kaffee to go“ bekannt sind, die entsprechenden H0-Bretter zurechtgeschnitten und zu Stapeln mit den gewünschten Abmessungen zusammengeklebt. Wie die Vorbildfotos zeigen, gibt es bei den Abmessungen

Beitragsübersicht zur Ladegut-Serie

em-Ausgabe	Thema
10/24	Folienverpackte Holzpakete
11/24	Eisenbahn-Radsätze
12/24	Eisenbahn-Lichtsignale
1/25	Eisenbahn-Schwellen
2/25	Eisenbahn-Schienen
3/25	Eisenbahn-Drehgestelle
4/25	Holzboxen
5/25	Vierkantrohre
6/25	Klein- und Werklokomotiven
7/25	Lastkraftwagen
8/25	Blechfässer
9/25	Stahlbleche
10/25	Autobusse
12/25	Metallrohre
1/26	Triebwagen und Triebzüge
2/26	Stahlblöcke
3/26	Eisenbahn-Dienstfahrzeuge
4/26	Rundholz/Baumstämme
5/26	Kabeltrommeln

der Bretterstapel unterschiedliche Dimensionen und auch beim Schnittholz verschieden starke Ausführungen von normal dicken Brettern bis zu stärkeren Balken. Zum Teil haben sogar die Bretter einer Wagenladung verschiedene Stärken. Auch die zu Paketen gebündelten Holzstapel besitzen nicht immer alle die gleichen Maße.

Der Vorteil von selbst hergestellten Bretterstapeln ist, dass man über die beim Vorbild gesehenen verschiedenen Abmessungen selbst entscheiden und diese entsprechend umsetzen kann. Allerdings ist es gar nicht so leicht, die zum Teil sauber und filigran ausgeführten Bretterstapel der Ladegut-Zubehörhersteller nachzuahmen. Bei der von uns hergestellten Ladung auf dem Rungenwagen der Gattung Res besteht jeder der vier Stapel aus zwei mal vier Bretterpaketen ($45 \times 13 \times 6$ mm). Zur sichtbaren Trennung wurden – wie auf der Skizze unten links dargestellt – zwischen die Bretterpakete Zwischenlagen ($0,5 \times 1$ mm) eingefügt. Abschließend wird auf die zwei mal vier übereinandergelagerten Pakete auf einer weiteren ein Millimeter starken Zwischenlage mittig noch ein weiteres Bretterpaket geklebt. Vor der Verladung werden dann noch Bindungen z. B. aus Garn oder dünnem, farbigem Klebeband um die Holzstapel angebracht. *Benno Wiesmüller/MM*

Benno Wiesmüller ist pensionierter Eisenbahner aus Hamburg. Er schreibt seit rund 50 Jahren für das *eisenbahn magazin*.



Skizze, wie wir die Bretterstapel samt Zwischenhölzern (0,5 bzw. 1,0 mm) für den Res in H0 nach Vorbild angefertigt haben



Brawa

Roco

ESU

Loks einer Baureihe, aber in drei epocheunterschiedlichen Versionen sind für den DR-V 100-Test angetreten *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

Diesellok-Trio

der „Petroleum-P 8“

Verglichen
& gemessen

Diesellokomotiven der DR-Baureihenfamilie V 100 in HO ■ Die kurzen, vierachsigen Dieselloks der Reichsbahn-Baureihe V 100/110 erwiesen sich bereits kurz nach ihrer Indienststellung als zuverlässige Ablösung älterer Länderbahn-DampflokGattungen. Das erste HO-Modell von Gützold erschien Ende der 1960er-Jahre. Erst nach der „Wende“ folgten zeitgemäße 1:87-Lokminiaturen von Brawa und Roco, ehe letzten Februar ESU mit einer Neukonstruktion überraschte, was zum Testen dieses Trios herausfordert

Eine kurze und über einen langen Zeitraum eingesetzte Diesellokomotive mit zwei zweiachsigen Drehgestellen ist eine ideale Vorlage für Modellbahn-Fahrzeughersteller. Das unterstreicht nicht zuletzt auch die V 100 der ehemaligen Deutschen Reichsbahn der DDR, heute eher bekannt als Baureihenfamilie 202/203/204. Das Erscheinungsbild mit breitem Mittel-

führerstand und schlanken Vorbauten erlaubt die leichte Umsetzung des klassischen Antriebsprinzips mit Mittelmotor und Kardanwellen auf die Drehgestelle mit Schnecke und Stirnrädern auf die Radsätze. Es lässt zudem genug Raum für Ballastgewichte und heute übliche Zutaten wie Sounddecoder und Lautsprecher in technischer sowie ein geräumiges und detailreich

nachgebildetes Führerhaus in optischer Hinsicht. Eine über gut sechs Jahrzehnte im Einsatz stehende Baureihe und obendrein gefertigt in verschiedenen Serien weist naturgemäß im Laufe der Zeit nicht nur Änderungen im Inneren auf, also bei Motoren, Hilfsbetrieben etc., sondern auch im Äußeren. Selbstredend bemühten sich alle drei Modellanbieter, die jeweiligen Eigen-

heiten der gewählten Vorbilder etwa in puncto Lüfterabdeckungen/-öffnungen, Vorbauformen, Abgasschächte, Bahnräume und Geländer weitgehend korrekt umzusetzen. Verglichen wurden die jeweils aktuellen bzw. zuletzt ausgelieferten Modelle in den digitalen Soundversionen. Die Fahrtstests wurden mit den unveränderten Werkeinstellungen durchgeführt. Getestet wurde mit

einer Central Station 3 Plus, einem Lichtschranken-Geschwindigkeitsmessgerät und einem Federkraftmesser.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Das Antriebskonzept aller drei Testkandidaten ist ähnlich und entspricht den bekannten und technisch bewährten Konstruktionsprinzipien: Ein im mehr oder minder massiven Rahmen liegender Motor mit Schwungscheibe treibt über Kardanwellen die Schnecke/Stirnradgetriebe in den Drehgestellen alle Radsätze direkt an. Die Gehäuse bestehen bei Brawa und Roco aus Kunststoff, bei ESU aus einer Mischung aus Metall und Kunststoff – Letzteres für filigranere Teile wie Führerhaus und Umlauf. Die Zahl der vom Käufer anzubringenden Zurüstteile schwankt und ist bei Roco am umfangreichsten. Das Zurüsten der Pufferträger ist bei den Loks von Brawa und ESU aufgrund der Digitalkupplungen nur eingeschränkt sinnvoll.

↑ **Brawa** – Der Kunststoffrahmen der Maschine samt Kunststoffgehäuse mit Metalleinlage ist Grund für die relativ geringe Eigenmasse des Modells. Für den Antrieb sorgt ein kompakter Fünfpolmotor mit zwei Schwungscheiben über zwei diagonal haftreifenbestückte und zwei normale Radsätze, die Messingbuchsen zur Achslagerung sowie Messingzahnäder aufweisen. Die Normschächte der Kupplung sind nicht kulissengeführt, dafür weist diese Maschine Federpuffer auf.

↑ **ESU** – Das Modell besitzt unter dem Kunststoffumlauf einen Metallrahmen, der den Motor mit Schwungmasse trägt. Dessen Antriebskräfte gelangen über Kardanwellen direkt auf die Achsgetriebe in den Drehge-

stellen. Das Gehäuse besteht überwiegend aus Metall, nur das Führerhaus mit abnehmbarem und von Magneten gehaltenem Dach ist aus Kunststoff. Die Normschächte für die Kupplungen sind nicht kulissengeführt, obendrein besitzt das Modell Federpuffer. Selbst zuzurüsten sind bei Bedarf die Bremsschläuche.

↑ **Roco** – Das Modell besitzt einen bis in die Vorbauten hineinreichenden Metallrahmen. Für den Antrieb sorgt ein robuster Fünfpolmotor mit beidseitigen Schwungmassen. Der vierte Radsatz trägt zwei Haftreifen, was zu unterschiedlichen Zugkräften je Richtung führt. Um an den Decoder zu gelangen, ist nur das Abheben der Abdeckung des Motorvorbaus nötig. Die Normschächte sind kulissengeführt. Zurüstteile gibt es in

Form von Bremsschlauch- und Kupplungsattrappen sowie Griffstangen am Umlauf, allerdings sind deren Bohrungen nicht ganz passgenau.

Maßgenauigkeit

↑ **Brawa/ESU** – Wenig erstaunt ist der Tester über die nahezu identischen Maße der Modelle, denn Roco als älteste Konstruktion setzte bereits vor Jahren Maßstäbe in dieser Hinsicht. Die nachfolgenden Konstruktionen von Brawa und ESU mussten da zwangsläufig mithalten. Bezüglich der Spurkränze liegen Brawa und ESU mit unter einem Millimeter deutlich unter der NEM-Vorgabe von 1,2.

↗ **Roco** – Maßlich prinzipiell am Vorbild orientiert, ist es unverständlich, dass die Bergheimer am NEM-Maß beim Spurkranz festhal-

ten, das sogar leicht überschritten wird.

Langsamfahrverhalten

Zum Testen der Fahreigenschaften standen die Modelle von ESU und Roco zuerst in den AC-Sound-Versionen auf dem Gleis. Später erfolgten auch Tests in der DCC-Version zusammen mit Brawas DCC-Soundmodell. Alle Decoder arbeiteten mit ihren werkseitigen Standardwerten ohne spezifische CV-Änderungen für Höchstgeschwindigkeit sowie Anfahr- und Bremsverzögerungen.

↑ **Brawa/ESU/Roco** – Die aktuell verbauten Decoder aller drei Kandidaten sind ab Werk so eingestellt, dass die Loks extrem langsam anfahren können und auch Weichenbereiche sicher überrollen. Auch Fahrten mit einer Wagengrup-

Fakten zum Vorbild

Sichtlich entspannt rollt der Lokführer der Reichsbahn-110 283 mit einem klassischen Reko-Personenzug Anfang der 1980er-Jahre durch das Unstruttal bei Naumburg. Die Lok entspricht der angepassten Ausführung ohne Abgasschacht des Heizkessels am Führerhaus und ohne sichtbare Sicherheitsventile auf Vorbau 2, wie es Brawa

umsetzte. Für Tests mit neuen Strömungsgetrieben rüstete die DR Anfang der 1980er-Jahre die beiden Dieselloks 110 156 und 161 entsprechend um und erklärte sie später zur Baureihe 108. Mehr zur 108 als Basis der V 100⁴ für den schweren Rangierdienst veröffentlichen wir übrigens in einem Fokus-Beitrag in *em* 8/26. MKL



Sig. Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Brawa



Seitenansicht der Brawa-Neukonstruktion als Reichsbahn-Diesellok 110 322 der Epoche IV in der Bauform mit nur einem Abgasschacht

ESU



DR-Epoche-III-Version von ESU als V 100 201, die erst vor wenigen Wochen erschienen ist; beiliegende Ätzschilder werten das Modell auf

Roco



Ableger der DR-V 100 als Versuchsträger 108 001 mit orange lackierten Fronten von Roco; auch diesem Modell liegen Ätzschilder bei

pe bei deutlich weniger als Schrittgeschwindigkeit lassen Freude aufkommen, wobei die verbauten Pufferkondensatoren wertvolle Dienste leisten.

Streckenfahrtverhalten

↑ Brawa – Die Remshalter Neukonstruktion setzt sich angenehm langsam in Bewegung und steigert sich

dann mit einem großzügigen Regelbereich auf 115 km/h. Das sind zwar 15 mehr als das Vorbild, aber noch angemessen.

Dank des neuen Motors ist der Stromverbrauch auch bei Sound und Licht mit 152 Milliampere recht gering.

↑ ESU – Die Neukonstruktion ist die schnellste im

Test. Ihre 119 km/h Höchstgeschwindigkeit liegen aber noch immer unterhalb der NEM-Richtlinie von plus 30 Prozent.

Mit Sound und Licht zieht die Maschine einen Strom von 158 Milliampere.

↑ Roco – Diese Lok fährt wie die beiden Schwestern ruhig und vorbildgerecht

verzögert an, um dann die Höchstgeschwindigkeit mit 102 km/h fast auf den Punkt zu treffen. Damit macht das Fahren in gewohnter Roco-Manner Spaß. Das Amperemeter zeigt dabei 212 Milliampere an.

Ausrollverhalten

➔ Brawa – Im Digitalmodus kommt das Modell

bei Zuweisen der Fahrstufe 0 recht vorbildgetreu zum Stehen, wobei der Auslaufweg 230 Zentimeter beträgt. Die meisten Modellbahner müssen da kräftig an der CV für die Bremsverzögerung justieren, um die Lok rechtzeitig vor Signalen auf der Anlage zum Anhalten zu bekommen.

➔ **ESU** – Gerade noch gut ist der Ausrollweg bei diesem Modell, der knapp unter zwei Metern liegt. Auch hier müssen etliche Modellbahner in Sachen Bremsverzögerung CV-korrigierend eingreifen.

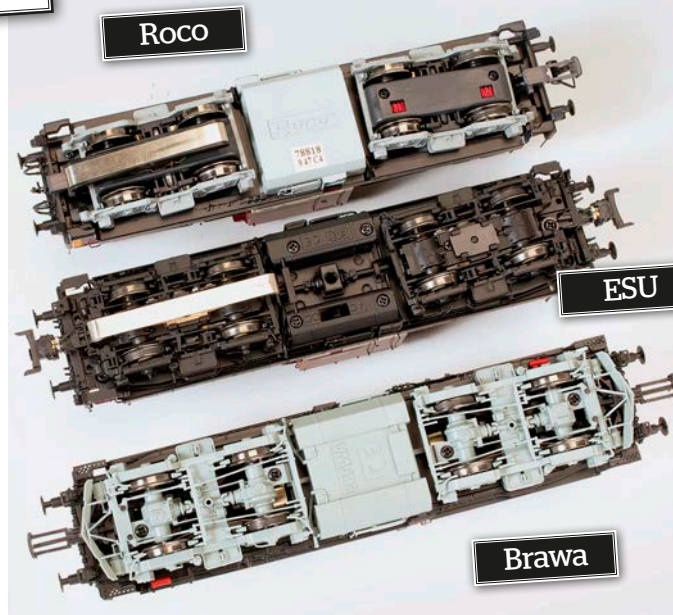
⬆ **Roco** – Die als Rangierlok der DR-Baureihe 108 vorfahrende V 100 benötigt im Digitalbetrieb 150 Zentimeter zum Anhalten. Das ist gerade noch ausreichend für größere Heimanlagen und ein guter Kompromiss zwischen Erfordernis und Vorbildtreue.

Zugkraft

➔ **Brawa** – In puncto Zugkraft bildet die leichteste Maschine im Test trotz Haftreifen mit 75 Gramm gemessener Zuglast das Schlusslicht. In Steigungen gibt es mit einem Leistungsverlust von zwanzig Gramm vertretbare Einbußen.

Normale DR-Rekowagen-Garnituren mit drei bis fünf Waggons sind mit der Lok fahrbar, ein fünfteiliger Piko-Doppelstock-Gliederzug ist aber in Steigungen nicht mehr zu bewältigen. An der Schleudergrenze steigt der Strombedarf auf 236 Milliampere an.

➔ **ESU** – Die platzbeanspruchenden „Innereien“ wie Raucherzeuger und doppelter Lautsprecher kosten Reibungsmasse. Das sieht man auch an der Zuglast von 125 Gramm in der Ebene. Das ist zwar deutlich mehr als bei Brawa, extreme Züge des Vorbildes mit acht bis zehn vierachsigen Reisezugwagen sollten aber nur in der Ebene befördert werden.



Der Vergleich der Fahrwerke offenbart den unterschiedlichen Detaillierungsgrad der Modellfabrikate, die an den mittigen Anbauten sogar vermerkt sind Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)

Einen Doppelstock-Gliederzug zog die Lok auch moderate Steigungen hinauf, wobei der Maximalstrom dann auf 386 Milliampere anstieg.

⬆ **Roco** – Der Diesellok-Klassiker aus Österreich ist zwar etwas leichter als das ESU-Modell, schleppt vorwärts mit 160 Gramm Zuglast aber trotzdem das meiste weg. Rückwärts liegt das Modell dann auf ESU-Niveau.

Insofern ist diese V 100 zugkrafttechnisch die erste Wahl. Der maximale Strombedarf liegt an der Schleudergrenze bei satten 406 Milliampere.

Stromabnahme

⬆ **Brawa/ESU/Roco** – Alle drei Maschinen nutzen

sämtliche Radsätze zur Stromabnahme. Bei Brawa und ESU erfolgt die Abnahme über rückwärtige Schleifkontakte, bei Roco mit Schleiferblechen von oben. Dank der in allen Modellen vorhandenen Speicherkondensatoren sind kürzere stromlose Abschnitte im Gleisverlauf auch im Soundbetrieb kein Thema.

Digitalfunktionen

➔ **Brawa** – Die Neukonstruktion hat auch in Sachen Digitalfunktionen einiges zu bieten – einfache, schlanke Digitalkupplungen inklusive, weil sie nur aus einem Haken und integriertem Heber bestehen und damit das Gros der klassischen Bügelkupplungen aufnehmen kön-

nen. Lediglich bei den Kurzkupplungen von ESU und Roco mit halbseitigem Bügel kann es im Gleisbogen zu ungewollten Zugtrennungen kommen. Lichttechnisch folgt Brawas 110 eher den Gepflogenheiten der Epochen V/VI, wo beispielsweise zum Rangieren beidseitig die volle weiße Stirnbeleuchtung zu sehen ist. Natürlich lassen sich die Beleuchtungen zugseitig abschalten, sodass auch im Wendezugbetrieb ein korrektes Signalbild existiert. Der Sound der Maschine ist klar, vielleicht aber etwas zu hell im Klang. Und obwohl die Maschine keine Glocke trägt, lässt sich das Läuten aktivieren.

⬆ **ESU** – Dieses Modell bietet die meisten Funktionen: Neben einem dank neuen Bassverstärkers absolut satten Motoren-sound und vielen schaltbaren Lichtfunktionen in realistischem Schalttempo besitzt die 110 auch wenig Bekanntes wie eine Trittstufenbeleuchtung zum Rangieren sowie auch eine DR-konforme Rangierbeleuchtung mit nur einer leuchtenden Laterne. Vor allem im Rangierdienst macht sich auch die beidseitig vorhandene Digitalkupplung bezahlt, die mit integriertem „Kupplungswalzer“ daherkommt – also aufdrücken, lösen, wegfahren. Sie funktioniert auch mit Märklin-Kurz- sowie Standardbügelkupplungen, sofern diese leicht lösen und die Wagen

Fakten zu den H0-Modellen

	Brawa 110 322 DR	ESU V 100 201 DR	Roco 108 001 DR
Artikelnummer	41287	31760	78818
(erstes) Baujahr	2026	2026	2025 (2008)
Stromsystem	DCC-Sound	DCC-/AC-Sound	AC-Sound
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/zwei	fünfpolig/eine	fünfpolig/zwei
Getriebe		Schnecke/Kardan/Stirnräder	
anetr. Radsätze/Haftreifen	4/2	4/2	4/2
Eigenmasse	291 g	354 g	337 g
Preis (UvP)	499,90 €	479,00 €	279,90 €

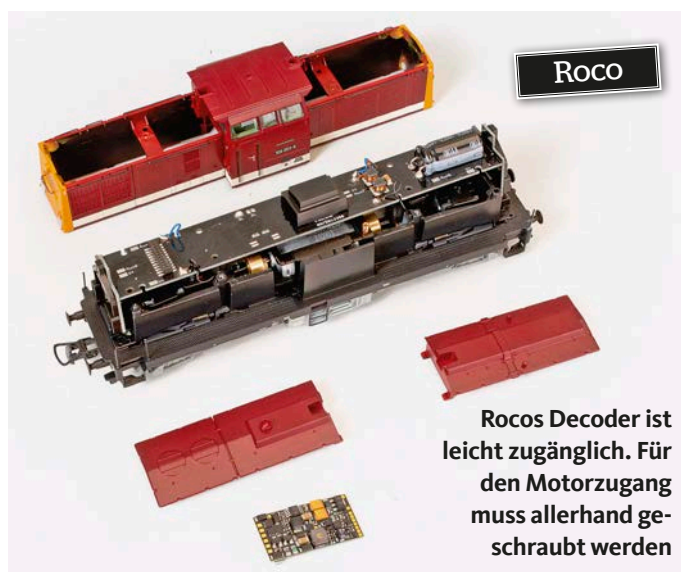
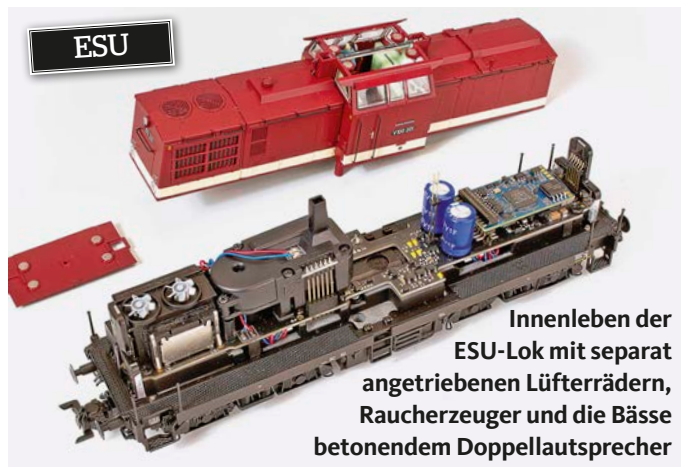
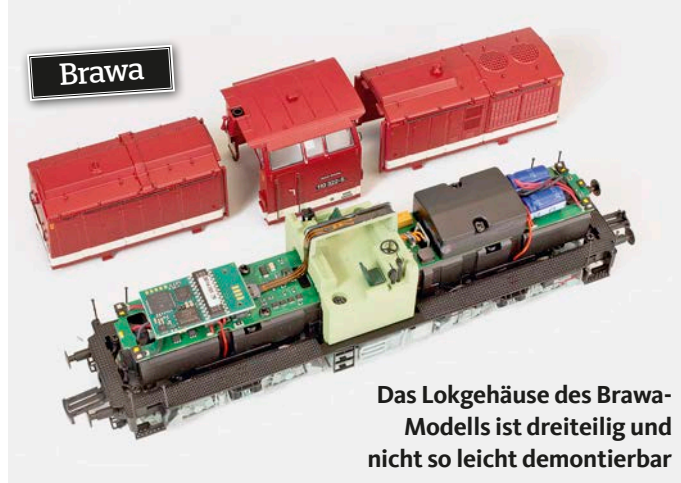
nicht zu leicht sind. Beim Vorbild eher kaum vorkommend sind Funken im Drehgestell beim Bremsen, was beim Modell aber durchaus fasziniert.

Im Übrigen gefällt die Funktion, auch nur mit einem roten Schluss vereinfacht zu fahren. Mit F 19 kann der Sound von Last auf Leerlauf umschalten. Nicht zu verachten ist der Rauchsatz der Lok mit dynamisch gesteuertem Ausstoß, auch wenn keine riesigen Qualmwolken aufsteigen. Eine Besonderheit sind die vordringend nacheinander angesteuerten Lüfterräder im Motorvorbau samt Begleitakustik.

➔ **Roco** – Das digital schaltbare Portfolio der Maschine ist recht übersichtlich und umfasst lediglich die heutigen Standards. Das Motorengeräusch ist charakteristisch und auf eine angenehme Lautstärke eingestellt. Wie bei Brawa fehlen technisch bedingt die klanglichen Tiefen. Auch hier gibt es nun eine Leerlauffunktion über F 15. Zugseitig lassen sich die Beleuchtungen abschalten. Ein DR-Rangierlicht gibt es nicht, dafür einen Rangiergang mit beidseitig voller Beleuchtung in Weiß. Für den klassischen Streckeneinsatz sind das verschmerzbar Mängel.

Wartungsfreundlichkeit

➔ **Brawa** – Die Maschine wird in einer Blisterverpackung im Karton geliefert. Die Bedienungsanleitung ist knapp, aber ausreichend. Zum Öffnen der Maschine muss das gerastete Gehäuse vorsichtig ausgehebelt werden, wonach der Motor gut erreichbar ist. Mittels Kanüle kann die Lok auch ohne Demontage von unten geschmiert werden. Das Abheben des Gehäuses ist jedenfalls nicht einfach: Zuerst muss das Führerhaus durch vorsichtiges Zusammendrücken in Längsrichtung gelöst



und nach oben abgezogen werden. Danach lassen sich die Vorbauten seitlich eindrücken und von innen nach außen hochziehend fürs Ausrasten der Fronten abnehmen. Somit ist der Decoder zugänglich. Danach kann das Ballastgewicht des Führerhauses abgeschraubt werden. Aber Achtung: Das dünne Leiterband der Führerhausbeleuchtung muss mit Vorsicht behandelt werden. Erst jetzt liegen die Schrauben der Platine frei. Sind sie gelöst, ist der Motor für die Wartung erreichbar.

➔ **ESU** – Geliefert wird das Modell wie üblich verschraubt auf einem mit Moosgummi gepolsterten Träger. Die Gebrauchsanleitung ist sehr umfangreich und informativ. Um an das recht filigrane Innere zu gelangen, sind sechs Schrauben paarig an den Vorbau-Enden und diagonal am Tank zu lösen. Der Motor liegt unter der dann zugänglichen Hauptplatine, deren Demontage aber einiges an Geduld erfordert.

➔ **Roco** – Die DR-108 wird mit Kunststoffhaube im mit Moosgummi gepolsterten Karton geliefert, der auch die übliche knappe, aber ausreichende Anleitung enthält. Um an den Decoder zu kommen, muss nur die Abdeckung des Motorvorbaus ausgeklipst werden. Um den Motor freizulegen, müssen in beiden Vorbauten nach Abheben der Abdeckung je zwei Schrauben gelöst und das Gehäuse nach oben abgenommen werden. Ein Abheben des Führerhauses ist dafür nicht nötig.

Maßtabelle Dieselloks der DR-Baureihenfamilie V

Maße in mm	Vorbild	1:87	Brawa	ESU	Roco
Länge über Puffer	13.940	160,2	–	160,0	159,5
	14.240	163,7	163,3	–	–
Breite	3.100	35,6	35,7	35,5	35,7
Höhe über SO	4.255	48,9	49,0	49,0	48,9
Pufferhöhe über SO	1.050	12,1	12,2	12,2	12,1
Lokgesamtachsstand	9.300	106,9	107,0	106,8	107,0
Drehgestellachsstand	2.300	26,4	26,5	26,4	26,4
Raddurchmesser	1.000	11,5	11,4	11,5	11,5
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	0,8	0,8	1,3

TECHNISCHE WERTUNG

- ➔ **Brawa (1,7)**
- ➔ **ESU (1,3)**
- ➔ **Roco (1,2)**

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

↑ **Brawa** – Gutes besser zu machen, ist stets eine besondere Herausforderung. Brawas Neukonstruktion besitzt nun auch einen gestalteten Führerstand, etwas filigranere Leitungen und Metallgriffstangen, bewegliche Lokkasten-Abstützungen etc. Zahlreiche Leitungen und Griffstangen sind freistehend montiert. An den Pufferträgern sind die Kuppelkästen der AK-Vorbereitung nachgebildet, wie es sich für die entsprechende Serie gehört. Die markanten Lüftergitter des Motorvorbaus überzeugen vollauf. Dass das Führerhaus nur einen Abgasschacht besitzt und der hintere Vorbau dafür zwei Sicherheitsventile wie eine Dampflok trägt, ist für die Ordnungsnummer 322 korrekt – ab Loknummer 313 wurde der für den Heizkessel eingespart, dessen Abgase gelangten direkt aus dem Vorbau ins Freie, und die Sicherheitsventile waren nun von außen sichtbar.

↑ **ESU** – Auch dieses Modell überzeugt durch eine sehr hohe Filigranität – speziell im Bereich der durchbrochenen Kühlerlüfter. Sie bieten die ideale Schallaustrittsöffnung für den Motorsound. Auch hier gefallen die dünnen Metallgriffstangen wie z. B. am Umlauf mit seiner feinen Riffelung. Ein Clou ist das von Magneten gehaltene Führerhausdach, das einen guten Blick ins epochegerecht gestaltete Innere mit korrekten Handrädern und weiteren Details erlaubt.

↑ **Roco** – Diese schon einige Jahre alte Grundkonstruktion kann sowohl vom äußeren Erscheinungsbild als auch in puncto Führerstands-gestaltung sehr gut mit den zwei Neukonstruktionen mithalten. Die freistehenden Griffstangen an Vorbauten

DR-Diesellok-Urahn aus Sachsen

In der Ausführung der ersten Bauserie mit abgerundeten Vorbauten und einer den 1960er-Jahren entsprechenden Detaillierung war die V 100 in den beiden Farbvarianten der Lok V 100 001 in Blau und V 100 028 bzw. 110 025 in Bordeauxrot bis zum Ende der DDR die Anlagen-Standardlok in puncto Dieseltraktion. Weitere

Farbversionen, etwa als weiß/grüne V 100 003, gab es erst in den 1990er-Jahren. Etliche Sammler verfeinerten ihre DR-V 100 übrigens mit Griffstangen aus gekürzten Stecknadeln mit Metallkopf. Zuletzt erschienen Modelle aus den Gützold-Formen Mitte der 1990er-Jahre als preiswerte, unbedruckte Hobby-Loks. *MKL*



und Führerhaus sind werkseitig montiert, lediglich jene auf dem Umlauf müssen zugestrichelt werden, was etwas Geduld erfordert, denn nicht alle Bohrungen sind exakt und passgenau. Etwas Sekundenkleber ist jedoch vonnöten, sollen die Handstangen nicht auf der Anlage verschwinden.

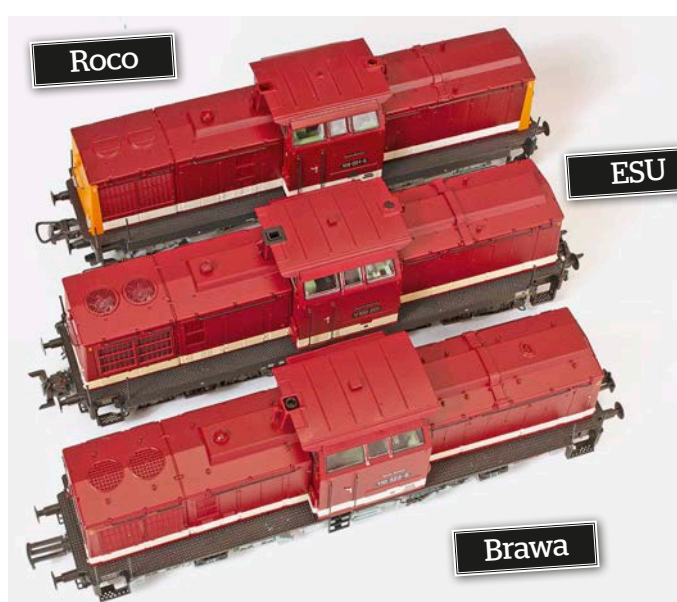
Fahrgestell und Räder

↑ **Brawa** – Die Gestaltung des Fahrwerks der Maschine entspricht absolut heutigen Ansprüchen: Die metallenen Räder sind zwar nicht lackiert, dafür aber vorbildgerecht gewölbt. Die Drehgestelle überzeugen mit der Umsetzung der originalen Achs-

getriebe, aber auch der starr nachgebildeten Gelenkwellen und einem weitgehend kompletten Bremsgestänge. Auch die Sandfallrohre sind sehenswert, deren Höhe sogar so gewählt wurde, dass auch auf älteren DC- wie AC-K-Gleisen ein sicherer Betrieb möglich ist. Unter den Federpuffern befinden sich Rangiergriffe; die Tritte der Frontaufstiege sind durchbrochen dargestellt.

↑ **ESU** – Die Gestaltung des Umlaufs in Abhängigkeit von der Version mit offener oder verdeckter Verrohrung ist ebenso filigran wie die der durchbrochenen Aufstiege an den Fronten. Auch die Filigranität der Drehgestelle gefällt, obgleich diese wegen der verbauten Sensorik etwas weniger luftig als bei Brawa ausfallen. Lobenswert ist die Nachbildung sämtlicher Leitungen vom Umlauf zu den Drehgestellen wie auch der Sandfallrohre. Auch das Modell aus Neu-Ulmer Konstruktion besitzt nachgebildete Griffe unterhalb der federnden Puffer. Bremsleitungen sind oberhalb der Digitalkupplung angedeutet. Erwähnenswert ist die Lackierung der Räder.

↑ **Roco** – Das Fahrwerk dieser „Petroleum-P 8“ kann auf den ersten Blick noch immer mit seiner Plastizität überzeugen. Erst im direkten Vergleich zu den Mitbewerbermodellen fallen die einfacher ausgeführten Drehgestelle in klassischer Blockbauweise auf. Der Umlauf überzeugt, auch wenn die Aufstiege nicht durchbrochen sind. Unter den Puffern sitzen keine Griffe, dafür ist die Frontseite ab Werk komplett zugestrichelt. Und leider glänzen die aktuell verbauten Radsätze deutlich.



Brawa setzte eine Lok ohne Kamin für den Heizkessel um, ESU eine Epoche-III-Lok mit Lüftergittern und Roco eine Serienlokomotive mit Lüfterklappen *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (5)*

Farbgebung

↑ **Brawa/ESU/Roco** – Die Farbschichten an allen drei Lokmodellen sind auf

Brawa

ESU

Roco



Vergleich der unterschiedlichen Frontpartien der Loks von Brawa, ESU und Roco mit in einigen Nuancen anderen Lösungen bei Lampen- und Pufferträgerausführungen

sämtlichen Teilen sehr gut und seidenmatt aufgetragen. Der Glanzgrad entspricht einem frisch revidierten Vorbild. Die beiden zweifarbigen Fahrwerke bei Brawa und Roco sind ebenso korrekt wie das Schwarz bei ESU. Abweichungen in den Bordeauxtönen der Aufbauten entsprechen den beim Vorbild vorgekommenen Farbnuancen.

Beschriftung

↑ **Brawa** – Die DR-110 322 ist im Zustand nach ihrer Bremsrevision vom 22. August 1981 als Lok des Bahnbetriebswerkes Sangerhausen der Rbd Erfurt nachgebildet. Ihre Beschriftung ist entsprechend der Vorbildsituation stimmig und unter der Lupe gut lesbar. Die Beschilderung ist nicht erhaben ausgeführt, dafür ist das Fabrikschild am Aufstieg nachgebildet.

↑ **ESU** – Die V 100 201 der Reichsbahn ist im Zustand der Epoche III bei ihrer Ablieferung am 19. November 1969 dargestellt, was das Fehlen der Rbd- und Bw-Schilder begründet. Erhabene Ätzschilder liegen zur nachträglichen Montage bei. Die Anschriften an Rahmen und Führerhaus sind korrekt und unter der Lupe scharf lesbar.



Bemerkenswert ist das magnetisch aufgeklipste Dach an der ESU-Lok, wodurch Einblicke in den authentisch nachgebildeten Führerstand möglich sind *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)*

↑ **Roco** – Alle Anschriften der Maschine sind korrekt und gestochen scharf wiedergegeben. 108 001 gehört als Lok der Epoche IV zum Bw Halle G der Rbd Halle (Saale) und hatte die letzte Bremsuntersuchung am 24. Mai 1983. Zudem liegen geätzte Schilder zur Selbstmontage bei.

Beleuchtung

↑ **Brawa/ESU/Roco** – In der optischen Ausführung der Frontleuchten haben sich alle Fabrikate an den Vorbildgegebenheiten orientiert. Technisch sind bei allen Modellen langlebige Leuchtdioden verbaut, was die Wartung erleichtert. Was an Signalen digital schaltbar ist, wurde bereits im Abschnitt „Digital-eigenschaften“ aufgeführt.

Fahrtwertetabelle

	Brawa 110 322 DR	ESU V 100 201 DR	Roco 108 001 DR
Langsamfahrtverhalten			
v_{min} digital	<1 km/h bei FS 1/87 mA	<1 km/h bei FS 1/103 mA	<1 km/h bei FS 1/81 mA
Streckenfahrtverhalten			
$v_{Vorbild}$ digital	100 km/h bei FS 26/133 mA	100 km/h bei FS 24/145 mA	100 km/h bei FS 26/196 mA
v_{max} digital	115 km/h bei FS 28/152 mA	119 km/h bei FS 28/158 mA	102 km/h bei FS 28/212 mA
Ausrollweg aus v_{max} digital	230 cm	195 cm	150 cm
Zuglast Ebene bei v_{max} digital	75 g bei FS 28/236 mA	125 g bei FS 28/386 mA	160/125 g bei FS 28/406 mA

OPTISCHE WERTUNG

- ↑ **Brawa (1,0)**
- ↑ **ESU (1,0)**
- ↑ **Roco (1,2)**

FAZIT DES TESTERS

Alle drei DR-Modelle haben die Bestnote erreicht, was nicht darüber hinwegtäuschen sollte, dass es auch Schwachstellen

gibt. Obwohl zwischen den Konstruktionsjahren der Modelle einiges an Zeit liegt, sind die optischen Differenzen zwischen den Kandidaten eher geringfügig. Zudem sollte man auch die Prioritäten der Hersteller einbeziehen: So war es etwa Roco stets wichtig, zuvorderst zuverlässig fahrende Lokmodelle aufs Gleis zu stellen – die Detaillierung folgte diesem Anspruch nachrangig. Zudem spielte bei der DR-V 100/110 stets eine Rolle, dass damit der Kundschaft in den östlichen Bundesländern ein preiswertes Modell geboten werden sollte. Brawa wie auch ESU indes versuchen seit Anbeginn, die Detaillierung auch im Fahrwerksbereich auf ein neues Niveau zu heben, auch wenn bei manchem Modell die Fahrtauglichkeit etwas leidet. Daher betreffen die wesentlichen Unter-

schiede heutzutage eher die technische Ausstattung.

↑ Brawa (1,4) – Diese Neukonstruktion unterstreicht den sehr guten Ruf der H0-Modelle aus Remshalden auch in puncto Weiterentwicklung. Optisch absolut auf der Höhe der Zeit, betreffen die Schwächen vor allem die Zugkraft durch fehlende Eigenmasse. Bemerkenswert ist hier der Blick fürs Detail in Bezug auf Schwesterbaureihen anderer Epochen. Die digitalen Funktionen überzeugen durchaus, auch wenn sicher einige Sammler fragen, ob das alles nötig ist. Ziemlich abschreckend ist lediglich der Preis des voll ausgestatteten Modells, was die Gesamtwertung trübt.

↑ ESU (1,2) – Die ausgereifte Neukonstruktion beschert dem

Reichsbahn-Fan endlich einen Streckendiesellok mit vollem Funktionsumfang ohne Kompromisse, was DB-Fans in Form der V 160-Familie, V 60 und V 100 schon lange haben. Bemerkenswert ist die Varianz im Detail, was vor allem an den Lüfteraufsätzen oder im Führerstand modellabhängig sichtbar wird: Fahrstufenschalter, Fahrplanhalter bei der DR- bzw. EBU-La bei der DB AG-Version, Rahmenausführung und etliches mehr.

Neben der technischen Ausführung glänzt das Modell auch im Fahrverhalten. Entsprechend hoch ist allerdings auch der Modellpreis kalkuliert, was das Preis-Leistungs-Verhältnis nach unten zieht.

↑ Roco (1,2) – Die einfachere Ausstattung führt in diesem Ver-

gleich zu leichten Abwertungen des Roco-Modells in puncto Optik. Unbenommen gut sind allerdings dessen Fahreigenschaften, vor allem mit der neuen Decodergeneration. Leider fehlen einige im Digitalbetrieb leicht umsetzbare Eigenheiten der Reichsbahn in Sachen Rangierlicht und Schlussignal. Der niedrigere Anschaffungspreis macht das Modell vor allem für Fans des Anlagenbetriebs durchaus interessant und stempelt es zum Preis-Leistungs-Sieger dieses Tests. *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

Michael U. Kratzsch-Leichsenring ist Berufseisenbahner und kennt sich nicht nur beim Vorbild, sondern auch in Modellbahnbelangen bestens aus.

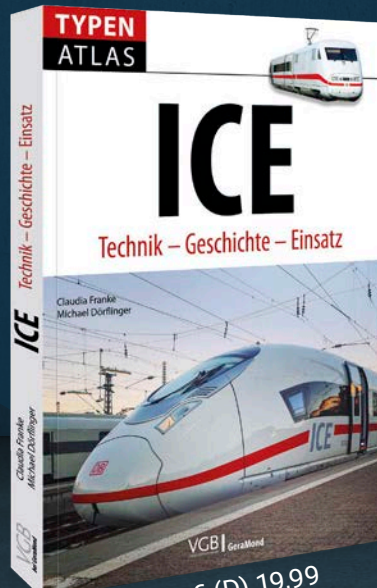


ICE PUR: GESCHICHTE, TECHNIK UND ZUKUNFT

Spannende Typenporträts, Fakten und Hintergründe

Eisenbahn-Wissen aus erster Hand

Dieser Band kennt alle ICE-Bauarten



Hier mehr erfahren!



160 Seiten · € (D) 19,99

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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Buch & Film

Schnelltriebwagen der 30er-Jahre

Entwicklung/Technik/Einsatz

Dirk Winkler – 191 S., 34 Farb-/271 Schwarzweiß-Abb. – 60,00 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-171-8



In zwei dicken und ebenfalls bei VGB/GeraMond erschienenen Bänden haben Günther Dietz und Dirk Winkler bereits die Verbrennungstriebwagen der Deutschen Reichsbahn sowie die zugehörigen Bei- und Steuerwagen vorgestellt. Nun folgt über die Schnelltriebwagen der 30er-Jahre ein dritter Band in dieser Reihe, der sich ganz den bislang ausgesparten Bauarten für den Schnellverkehr widmet. Erneut stellt Dirk Winkler hier die in diesem Falle stromlinienbegünstigten Triebwagen ausführlich und akribisch in Entwicklung, Technik und Einsatz vor. Das erste Viertel des Buches widmet sich der Entwicklung der Schnelltriebwagen bei der Reichsbahn – beginnend bei den ersten Versuchen mit propellerangetriebenen Fahrzeugen über den „Fliegenden Hamburger“ bis hin zu den Serienbauarten sowie deren Nachkriegsverbleib bei Bundes- und Reichsbahn sowie ausländischen Bahnen.

Den größeren Teil des Buches nimmt die Beschreibung der einzelnen Bauarten ein, die sowohl Technikhistoriker wie auch Statistikliebhaber in ihren Bann zieht. Doch das neue Buch geht deutlich über das bislang übliche und aus anderen Veröffentlichungen bekannte Maß hinaus: Dank ausgiebiger und im umfangreichen Quellen- und Literaturverzeichnis ablesbarer Quellen- und Archivrecherche werden hier auch bislang eher nur am Rande erwähnte Fakten ausführlich dokumentiert und mit vielen und oft weitgehend unbekanntem Fotos belegt. Darunter befinden sich auch ausgesprochene Raritäten wie jene der im US-Army-Dienst stehenden Einheiten sowie der tschechischen M 297. Allein sie machen das Buch für alle die Interessenten kaufenswert, die bereits über weitere Literatur zum Thema verfügen. Der Autor legt hier nicht weniger als das neue Referenzwerk zu den Reichsbahn-SVT vor. OS

Sagenhafte Baureihe 218

DB-Lokporträt

Peter M. Rappold – 144 S., 167 Farb-/3 Schwarzweiß-Abb. – 49,90 € – EK Medien, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6446-1



Aus heutiger Sicht sind Eisenbahnfreunde schnell mit Superlativen bei der Hand, wenn es darum geht, bekannte und beliebte Loks in ihren letzten Arbeitsjahren zu bezeichnen. Gerne ist dann von „Kultloks“, „legendär“ und „sagenhaft“ die Rede. Nicht anders erging

es in den letzten Jahren den Elloks der Baureihe 103 oder eben der abschließenden Evolutionsstufe der DB-Großdiesellok-Bauart V 160, also der Baureihe 218. Genau dieser widmet der EK nun einen neuen Farbbildband im quadratischen Großformat, und genau dieses „sagenhaft“ findet sich auch auf dem Titel wieder. Ob es dieses Superlativs nötig gewesen wäre, sei mal dahingestellt, doch das von Peter M. Rappold zusammengestellte Buch setzt dieser Lokbaureihe ein bildliches Denkmal.

Abgebildet sind Loks quer durch all die bekannten Farbgebungen vom anfänglichen Purpurrot über Ozeanblau/Beige und Orientrot bis hin zum Verkehrsrot, das die meisten der letzten heute noch im Einsatz stehenden Loks tragen. Und auch die Sonderlackierungen als CityBahn- oder Touristikzug-Lok bzw. bei ihrer späteren Verwendung bei DB-Tochterunternehmen und privaten EVU werden nicht ausgespart. So ergibt sich speziell im hinteren Buchteil ein überraschend buntes Bild einer der beliebtesten DB-Lokbaureihen der zurückliegenden Jahre: Lokporträts und meist beeindruckende Landschaftsaufnahmen aus allen Einsatzgebieten wechseln sich ab und zeigen die 218 in allerlei Betriebssituationen des Personen- und Güterverkehrs. OS

Die Geschichte der Saarbrücker Klein- und Straßenbahn AG

1913 bis 1960

Michael Koblichka, 120 S., 35 Farb-/132 Schwarzweiß-Abb. – 24,99 € – Sutton Verlag, München – ISBN 978-3-96303-489-3

Vor 61 Jahren stellte die letzte meterspurige Straßenbahnlinie Saarbrückens ihren Betrieb ein. Dieser war aus zwei



Unternehmen entstanden. Das jüngere und kleinere war die 1913 eröffnete Saarbrücker Klein- und Straßenbahn AG.

Der Autor beschreibt in neun Kapiteln ausführlich deren bewegte Geschichte bis zur Einstellung ihrer Linien Anfang der 1960er-Jahre. Die überwiegend unveröffentlichten Aufnahmen bebildern die Historie der meist überlandgeführten Straßenbahnlinien, die 1938 von der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal übernommen worden waren. Geschildert werden die Elektrifizierung und Modernisierung in den 1920er-Jahren, die schweren Schäden infolge des Zweiten Weltkriegs, das anschließende Wiederaufbauprogramm, der generelle Niedergang der Straßenbahn in Saarbrücken während der Zeit des Saarlands als teilautonom, wirtschaftlich an Frankreich angeschlossener Staat, die zunehmende Konkurrenz durch den Individualverkehr und schließlich die Einstellung des Betriebs. Zwei Kapitel widmen sich einer Hütte und einer Fabrik, die der Hauptgrund für den Bau der Straßenbahn und für den Betrieb infolge des intensiven Berufsverkehrs waren.

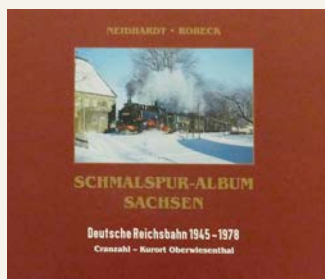
Im hinteren Teil findet sich eine Fotostrecke längs der ehemaligen Linien mit aktuellen Aufnahmen, jedoch ohne direkte Gegenüberstellung, die kaum die ehemalige Existenz

der Straßenbahn erahnen lässt. An der Geschichte der Saarbrücker Straßenbahnen Interessierten ist das Buch sehr zu empfehlen. *BK*

Schmalspur-Album Sachsen/DR 1945–1978

Cranzahl – Oberwiesenthal

Ingo Neidhardt/Mike Robeck – 248 S., 287 Farb-/505 Schwarzweiß-Abb. – 54,00 € – SOEG Verlag/SSB Medien, Zittau – ISBN 978-3-9826224-8-4



Aus der „Roten Reihe“ über die sächsischen Schmalspurbahnen wird nun die touristisch immer schon stark frequentierte Strecke zum Wintersportort Oberwiesenthal porträtiert. Wie bei diesem Format üblich, wird eine Vielzahl an Abbildungen geboten. Das Gros der Farbbilder ist zwar aufgrund der frühen Aufnahmedaten zu Zeiten der DDR von eher minderer Qualität, doch die Motive überliefern einzigartige Zeitdokumente. Gedruckt ist das Buch auf hochwertigem Glanzpapier. Auf den Seiten gibt es allerhand zu entdecken: Fuhrpark- und Streckenaufnahmen von Loks und Wagen, die längst nicht mehr im Einsatz sind, Streckendetails und Kunstbauwerke, wobei das Highlight der markante Hüttenbach-Gerüstpfeilviadukt ist. Auch Aufnahmen von Zügen in der Landschaft kommen nicht zu kurz – natürlich auch einige Motive im Schnee. Anders als heute stehen in Oberwiesenthal noch die hölzernen Lokschuppen und in Cranzahl beschiede ein hochgebockter Eisenbahndrehkran die Loks

mit Kohle, während heute alles modernisiert ist. Neben Betriebsfotos des Personen- und Güterverkehrs gibt es auch Bilder von Unfällen und Feststagszügen. Wieder ein Band, der eine sächsische Bahnstrecke gesamtheitlich erfasst und einen Augenschmaus bietet. *WB*

Die Straßenbahn in Gelsenkirchen

Unterwegs in der Stadt der 1.000 Feuer seit 1895

Ludwig Schönefeld – 152 S., 73 Farb-/98 Schwarzweiß-Abb. – 29,99 € – GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-180-0



Mit dem vorliegenden Band zur Straßenbahngeschichte Gelsenkirchens legt Ludwig Schönefeld innerhalb kurzer Zeit bereits den dritten Band zur Nahverkehrsgeschichte der BOGESTRA vor. Routiniert beschreibt er auch hier die Entwicklung des Straßenbahnverkehrs in der ehemaligen „Stadt der 1.000 Feuer“ von den ersten Anfängen 1895 bis zur heutigen Stadtbahn.

Chronologisch auf ein Dutzend Kapitel aufgeteilt werden die einzelnen Entwicklungsschritte des Unternehmens vorgestellt – von der Betriebsverwaltung Gelsenkirchen der Siemens & Halske AG und der Straßenbahn Herten – Buer bis zur völligen Eingliederung in die BOGESTRA sowie de-

ren Genese seit den 1920er-Jahren. Neben den wichtigsten Ereignissen aus dreizehn Jahrzehnten werden die befahrenen Strecken, die Betriebshöfe sowie die eingesetzten Fahrzeuge in Wort und Bild porträtiert – und zwar mit allerhand Zeitkolorit. Viele der gezeigten Fotos sind hier erstmals veröffentlicht und eröffnen außer Nahverkehrsfreunden und an der Heimatgeschichte Interessierten auch Modellbahnern viele Einblicke in das städtische Verkehrsgeschehen vergangener Jahrzehnte, was zum Nachbauen anregt. *OS*

Modelleisenbahn

Das Transzendenz-Spiel

Franz Januschek/Markus Pohlmeier – 117 S., 16 Farb-/7 Schwarzweiß-Abb. – 20,00 € – Aisthesis Verlag, Bielefeld – ISBN 978-3-8498-2144-9

Diese eher wissenschaftliche Schrift ist Teil 38 der Reihe „Flensburger Studien – Sprache/Literatur/Religion“ und wagt in einer kleinformigen Paperback-Ausgabe eine völlig andere Annäherungsweise an das Hobby Modellbahn. Gegenstand der Betrachtung sind nicht die kleinen Bahnen selbst, sondern Antworten auf einige Fragen: Warum wurden gerade Eisenbahnen zum Objekt von Miniaturisierungen? Inwiefern kann die Nachbildung überhaupt das Vorbild repräsentieren? Welche Motive leiten unser Spiel mit Modellbahnen? Aus verschiedenen Perspektiven nähern sich diverse Autoren diesen Sachverhalten, wobei neben den oben Genannten auch Helga Andresen, Melina Manthey, Stefan Fränze, Markus Pohlmeier und Christian Stolz ihre Sichtweisen beigetragen haben, was allerhand Abwechslung und keineswegs trockene Kost bietet. Wer als praktizie-

render Modellbahner den Mut aufbringt, sich anderen Betrachtungen zu öffnen, sollte sich das Buch zulegen. *PW*

Neve al San Gottardo/ Schnee am St. Gotthard

Chroniken besonderer Tage 1975–2025

Maurizio Tolini – 198 S., 216 Farb-/7 Schwarzweiß-Abb. – 55,00 € – TG-Trains, Malnate/Italien – ISBN 979-1-2985-7750-3



Dem reizvollen Thema Schnee am Gotthard-Pass ist dieses Buch gewidmet. Wäre der berühmte Pass mit seiner klassischen Bergstrecke nicht schon Stoff genug, wird das Ganze durch eine Vielzahl dramatischer Aufnahmen getoppt: Express-Züge im Schneegestöber, Schweizer „Krokodile“ vor schweren Güterzügen bei strahlender Wintersonne oder die Re 10/10 vor Güter- und Reisezügen. Aber auch die moderne Re 460 rollt durch so manches Bild. Sogar einen Messzug im Schneesturm hat der Fotograf erwischt.

Bei so viel Schnee dürfen Räumensätze nicht fehlen. Da sieht man die Xrot 100 oder eine Beilhack-Schleuder bei kraftvollen Einsätzen, aber auch Trupps bei der manuellen Schneebeseitigung. Sogar auf die meterspurige Matterhorn-Gotthard-Bahn hat es den Autor verschlagen, wie Bilder an der Endstelle in Göschenen belegen. Breiten Raum nimmt abschließend eine Dampfsonderfahrt vom März 2015 mit 01 202, 012 066, 50 3673 und Ellok-Unterstützung ein. *WB*

Fachhändler und Fachwerkstätten

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

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

elriwa[®]
Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör

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

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - 0 - HO - TT - N - Z - Schmalspuren

www.elriwa.de



Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten
Tel.: **035971 7899-0**

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo. - Fr. 09:00 - 17:00 Uhr | Sa. 09:00 - 15:00 Uhr

MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-MBS.de



MÄRKLIN & SPIELWAREN
Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien,
Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, **KEINE** Versandlisten!

100 Jahre Seit über 100 Jahren für Sie da! **100 Jahre**

Wilmersdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00 Uhr

**eisenbahn
Modellbahn magazin**

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

Kleine Bahn-Börse

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht.

Bitte senden Sie ihre Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

! Cinema City ! Eine prämierte Anlage steht zum Verkauf. Cinema City, eine fiktive Großstadt in Spur-N sucht neuen Besitzer. Infos unter: www.spur-n.com oder Mobil unter 0160 960 266 02

Verkäufe Schaukasten SPUR N Beste u. stabile Schreinerarbeit 110 X 43 cm mit 7 Gleisebenen auf stabilen Brettern je 4 cm tief, 105 cm lang. Davor in 2 Schieberillen 2 Plastikscheiben a 55 X 42 cm. Preis 80 EUR., 7,35 m Spur N gerade Gleise versch. Hersteller aus Schaukasten für insges. 20 EUR, H. Schlieper, Straubing, T 09421-3309255

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

Maste/Quertragwerke N der alten VOLLMER Oberleitung, lothar.decher@web.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 Barzahlungselbstverständlich. Kontaktieren Sie mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, 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.

Nächster Anzeigenschluss:

9. Juni 2026


modellbahnen & modellautos *Turberg*
Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche! Günstige Preise bei qualifizierter Beratung! Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr • Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin • Tel. 030/2199900 • Fax 2199 9099 • www.turberg.de


Große Auswahl, kleine Preise
märklin
SHOP IN SHOP Lilienthal
Wo Träume wahr werden
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

MODELLBAHN-Spezialist
 28865 Lilienthal b. Bremen
 Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
 e-mail: info@haar-lilienthal.de

Sammlungen Einzelstücke Raritäten

ANKAUF
MICHAS BAHNHOF
 Nürnberger Str. 24a
 10789 Berlin
 Tel 030 - 218 66 11
 Fax 030 - 218 26 46
 Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
 www.michas-bahnhof.de

Riesig!

Modellbahn Apitz
günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten
 Heckinghauser Str. 218
 42289 Wuppertal
 Fon (0202) 626457
 www.modellbahn-apitz.de

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

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

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

Suche für TT(Fertigmodell) Bekohlungsran EDK6 mit Bekohlungschaufel in gutem Zustand Angebote an: 034345/20558 od. rub-koenig@gmx.de

Verkäufe HO

Suche und verkaufe: **US – Messing-lokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo EUR 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen EUR 500 DRG 06 001 von Lemaco EUR 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
 de info@modellbahn-apitz.de

www.ho-module.eu
 Lasercutbausätze

www.kisten-klaus.de

Verkaufe aus Altersgründen meine analoge Modellbahn-Sammlung (Märklin/Roco AC/DC, FleischmannAC, HobbytrainAC). Überwiegend Vitrinenmodelle bzw. wenig gefahren. Liste der Modelle (Excel-Liste) kann unter gue.haase2@arcor.de angefordert werden.

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

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

Gesuche HO

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brau 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

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

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

www.gassner-beschriftungen.de

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

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin Ho Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung.

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

Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen
Preiswerter und sicherer Versand – weltweit
Seit über 40 Jahren für Sie am Zug

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

Modell Center Aachen
www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Kleine Bahn-Börse

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 Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de. G

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

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spur-weiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen,

bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de - Danke.

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen

Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-95960 oder per E-Mail: albue@t-online.de.

Märklin Aussichtstriebwagen 37580 (gerne defekt, da als Ersatzteilsender benötigt - VHB 50 EUR) oder Märklin Ersatzteil E154 575 (neuwertig) gesucht. Angebote bitte an Tel. 0162-4081206 oder nobreltec@web.de

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

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
 Tel.: 023 31 / 40 44 53 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



Auftragsätzen nach Zeichnung, Material: Messing, Neusilber, Bronze, Edelstahl ab 0,1mm. Stückzahl ab 1 Blech 200 x 300mm. Viele fertige **Ätzteile** von 1:20 bis 1:700, Ms-Profile, Miniaturketten

Mehr Infos bei:
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
 Tel. 06331 / 12440
saemann-aetztechnik@t-online.de • www.saemann-aetztechnik.de



WERST
 MODELL BAHN UND BAU
 WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de



PATERNOSTER
 Vitrine - Schattenbahnhof
 Individuelle Fertigung nach Kundenwunsch
 alle Spurweiten ab N bis Spur IIm/G
 Platz sparend-alle Züge sofort verfügbar

Brücken - kundenspezifisch gefertigt
 Metall oder Kunststoff
 versch. Bauweisen

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
 Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
 Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.thiel-gleis.de

100% Deutsche Handarbeit



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 00IH0 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

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

Verkäufe Große Spuren

Umstände halber zu verkaufen: Spur o Lenz Loks, Waggonen und Zubehör. Bitte Liste anfordern. eisenbahnexklusiv@gmail.com

www.modellbahn-keppler.de

Nächster Anzeigenschluss:

9. Juni 2026

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. Segmentdrehscheibe) verbaut, Gebäude teilweise mit Inneneinrichtung; viele Unikate. Materialpreis ca. 11.500 EUR, Preis Verhandlungssache! Weitere Infos per Mail skodafreak@web.de oder 0716/53250691

Umstände halber 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 huss31@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 Spuri Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten

Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen 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

Kleine Bahn-Börse

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. 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

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

www.bahnundbuch.de

Verkaufe: Transpress Dampflokkarchiv 1-4, Lokomotivarchiv Sachsen 1 und 2, Diesellokkarchiv, Triebwagenarchiv. E-mail: fam.haserodt@arcor.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

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, Fabrikschilder, 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/gayebahn. 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 Dampflokk-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100 G

Ausstellungen

Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de Modellbahn- Auto- Börsen, 99867 Gotha Sam. 13.06., Stadthalle, Goldbacherstr., 34246 Vellmar So. 04.10. Mehrzweckhalle - Frommershausen Pfadwiese 10, 36179 Bebra So. 18.10., Lokschilder, Gilfershäuser Str. 12, jeweils von 10 bis 14:30 Uhr, Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526 E-Mail: jensberndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

modellbahnboerse-berlin jeweils von 10 bis 14 Uhr Herzog 0173 636 0000 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.

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin
erfolgreich werben!

Termine 2026

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

17.05. Eschborn Hauptstr. 14, 1.Obergeschoss (Vereinshaus)
Modellbahn-Ausstellung und vieles mehr von 10:00-16:00h

28.06. Eschborn Hauptstr. 16 -Eschenplatz-, mitten im Stadtzentrum
Eschborner Modellbahn-Kofferraum-Tauschmarkt von 10:00-15:00h.

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



Termine

24./25. Mai, Deutschland: Pfingstfahrten bzw. Aktionen bei zahlreichen Museumsbahnen. Info: www.vdmt.de/ueber-den-vdmt/unsere-mitglieder.html

25. Mai, 7. Juni, Ottweiler (Saar): Museumsverkehr nach Schwarzerden. Info: www.ostertalbahn.de

30. Mai, Baruth: Fahrt zur tschechischen Zahnradbahn Tanvald – Polaun. Info: www.lausitzerdampfloklub.de

30. Mai, Basdorf: Mit dem VT 95 zum Bahnhofsfest der Buckower Kleinbahn. Info: www.berliner-eisenbahnfreunde.de

30. Mai, Mönchengladbach: Fahrt von zum Dampfspektakel in Dordrecht. Info: www.eng-ev.de

30. Mai, Mülheim an der Ruhr: Modellbahntag. Info: www.alte-dreherei.de

30. Mai, Zwickau: Fahrt zum „Rasenden Roland“. Info: www.pressnitztalbahn.com

30./31. Mai, Rügen: Historischer Nahverkehr. Info: www.pressnitztalbahn.com

30./31. Mai, Hohnstein: Dampfzugwochenende. Info: www.schwarzbachbahn.de

30./31. Mai, Weimar: Eisenbahnfest im Bahnbetriebswerk. Info: www.thueringer-eisenbahnverein.de

30./31. Mai, Koblenz: Jubiläumsfest „25 Jahre DB Museum“. Info: www.dbmuseum.de

30./31. Mai, Adorf: Tage der offenen Tür im Bw und Pendelzüge. Info: www.bw-adorf.de

30./31. Mai, 27. Juni, Magdeburgerforth: Kleinbahn-Fahrtage. Info: www.kj-1.de

31. Mai, Holzheim: Modellbahnausstellung. Info: www.mec-limburg-hadamar.de

31. Mai, 7./21. Juni, Bleckede: Triebwagenfahrten auf der Kleinbahn. Info: www.heide-express.de

31. Mai, 21. Juni, Karlsruhe: Fahrten nach Bad Herrenalb. Info: www.dampfnostalgie-karlsruhe.de

31. Mai, 21. Juni, Strasshof/Österreich: Dampfstage im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

31. Mai, 28. Juni, Aumühle: Aktionstage im Lokschuppen des Museums. Info: www.vvm-museumsbahn.de

4. Juni, Neustadt: Dampfzug nach Sinsheim (Technik-Museum) und Bad Friedrichshall (Salzbergwerk). Info: www.eisenbahnmuseum-neustadt.de

4.–6. Juni, Schierwaldenrath: Modellbahnausstellung. Info: www.selfkantbahn.de



4.–7. Juni, Brohl: Festwochenende „125 Jahre Brohltalbahn“ mit Gastfahrzeugen, Oldtimern und Fahrzeugparade. Info: www.vulkan-express.de

4./7./21. Juni, Bochum: Fahrtage der Ruhrtalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

5.–7. Juni, Riedlhütte: Tage der offenen Tür im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-riedlhuette.de

6. Juni, Wismar: Geöffneter Lokschuppen. Info: www.lokschuppen-wismar.de

6. Juni, Dresden: Kinderfest im Eisenbahnmuseum. Info: www.igbwddresden-altstadt.de

6. Juni, Bad Laer: Mit 78 468 nach Bremerhaven. Info: www.eisenbahn-tradition.de

6. Juni, Ruhrgebiet: Mit 212 079 und V 160 002 über Güterzugstrecken. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

6. Juni, Leipzig: Mit der Dampflokomotive zum Sachsen-Anhalt-Tag. Info: www.dampfbahnmuseum.de

6./7. Juni, Bernburg: Zubringerfahrten mit V 100 003 zum Sachsen-Anhalt-Tag. Info: www.lokschuppen-stassfurt.de

6./7. Juni, Frankfurt (Main): Feldbahnfest. Info: www.feldbahn-ffm.de

6./7. Juni, Radebeul: Mit IV K 176 nach Radeberg. Info: www.traditionsbahn-radebeul.de

7. Juni, Rommerskirchen-Oekoven: Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum. Info: www.gillbachbahn.de

7. Juni, Karlsruhe: Fahrten nach Baiersbronn. Info: www.dampfnostalgie-karlsruhe.de

7. Juni, Korntal: Fahrt des „Feurigen Elias“ nach Weis-sach. Info: www.ges-ev.de

7. Juni, Naumburg: Bahnhofsfest. Info: www.hessencourrier.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 10:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

7./21. Juni, Chemnitz: Tag des Eisenbahners bzw. des Rangierbahnhofs. Info: www.schauplatz-eisenbahn.de

7. Juni, Osnabrück: Anheizertag mit Pendelfahrten. Info: www.osnabruecker-dampflokfrende.de

7. Juni, Rottweil: Tunnelfahrten auf der Schwarzwaldbahn. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

7./21. Juni, Hüdinghausen: Fahrtage auf Meterspur. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de

7./21. Juni, Syke: Fahrt des „Kaffkiekers“ nach Eystrup. Info: www.vgh-hoya.de

12./13. Juni, Wangen: 115 Jahre Noch. Info: www.noch.de

13. Juni, Bösingfeld: BBQ-Express durchs Extertal. Info: www.landeseisenbahn-lippe.de

13. Juni, Halle (Saale): Mit 155 273 nach Warnemünde. Info: www.bw-halle-p.de

13. Juni, Brohl: Mit der Kastendampflokomotive „Rur“ durchs Brohltal. Info: www.dgeg.de

13./14. Juni, Wittenberge: Dampf im Museumslokschuppen. Info: www.dampflokwittenberge.de

13./14. Juni, Hanau: Lokschuppenfest und Pendelfahrten zum Hbf. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

13./14. Juni, Lauingen: KM 1-Großbahn-Treffen im E-Park. Info: www.eepark.eu

13./14. Juni, Momberg: TT-Modellbahnausstellung im Dorfgemeinschaftshaus. Info: www.tthessen.de

13./14. Juni, München: Internationale Modell-Straßenbahn-Ausstellung „Kleine Bahn – ganz groß“ im MVG-Museum. Info: www.kleinebahnganzgross.de

13./27. Juni, Chemnitz: Mit der Diesellok nach Wernigerode bzw. Karlsbad. Info: www.sem-chemnitz.de

14. Juni, Rahden: Fahrtag nach Uchte. Info: www.museumsbahn-rahden.de

14. Juni, Minden: Fahrten mit der Dampflokomotive T 9³. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

14. Juni, Dörzbach: Dieselfahrt. Info: www.jagsttalbahn.de

14. Juni, Amstetten: Güterverkehrstag. Info: www.uef-alb-baehne.de

14. Juni, Lengerich: Feldbahnmuseum geöffnet. Info: www.eisenbahnfreunde-lengerich.de

14./21./28. Juni, Schorndorf: Fahrtage nach Welzheim. Info: www.schwaebische-waldbahn.de

19.–21. Juni, Ochsenhausen: „Öchsle“-Fest. Info: www.oechslefest-ochsenhausen.de

20. Juni, Bietigheim-Bissingen: Mit dem Schienenbus zum „Öchsle“. Info: www.rotter-flitzer.de

19.–21./26.–28. Juni: Nachtzüge zu den Störtebeker Festspielen. Info: www.pressnitztalbahn.com

20. Juni, Dresden: Museumsnacht im Eisenbahnmuseum. Info: www.igbw-dresden-altstadt.de

20. Juni, Cottbus: Mit 243 567 zum Seespektakel in Waren. Info: www.lausitzerdampflokomotiveclub.de

20. Juni, Wippra: Fahrt der „Wipperliese“ zur

Traditionsbrauerei. Info: www.bergwerksbahn.de

20. Juni, Schwarzenberg: Mit 50 3616 nach Chodová Planá (Kuttenplan) zum Brauereimuseum. Info: www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

20. Juni, Sonneberg: Tag der offenen Tür bei Piko mit Zubringerzug ab Ilmenau. Info: www.piko-shop.de und www.dampfbahnfreunde-rennsteig.de

20./21. Juni, Schlanstedt: Feldbahnfest. Info: www.feldbahn-schlanstedt.de

20./21. Juni, Brand-Erbisdorf: Dampfgarten- und Modellbahntreffen am Bahnhof. Info: www.eisenbahnverein-langenau.de

20./21. Juni, Mülheim (Ruhr): Historisches Wochenende mit Oldtimern, Modellen, Bussen, Feld- und Straßenbahnfahrten. Info: www.alte-dreherei.de

20./21. Juni, Zwickau: Fahrtage auf der Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

21. Juni, Ludwigsburg: Dampfzug nach Neuffen. Info: www.ges-ev.de

21. Juni, Hanau: Sonderfahrt zum Hessentag in Fulda. Info: www.museums-eisenbahn-hanau.de

26.–28. Juni, Schkeuditz: Großbahntreffen. Info: www.ig-modellbahn-schkeuditz.de

27. Juni, Weimar und Erfurt: Nebenbahnromantik in Thüringen. Info: www.eisenbahnmuseum-weimar.de

27./28. Juni, Bergedorf: Tage der offenen Tür. Info: www.mef-hamburg-walddoerfer.de

28. Juni, Wiesloch: Feldbahn-Fahrt. Info: www.feldbahnmuseum-wiesloch.de

Bahnreisen

04. – 08.06. Elsass – Dampfzüge und guter Wein

Eisenbahnerlebnisse, französisches Eisenbahnmuseum und kulinarische Leckereien.

11. – 15.07. Bahnromantik im Berner Oberland

Mit Volldampf auf das Briener Rothorn und über den Brünigpass.

22. – 26.07. Mit TEE „Rheingold“ und Dampfzug zu Burgen und Schlössern

Rheinreise ins Mittelrhein- und im TEE durch das Moseltal.

20. – 24.08. Eisenbahnromantik in Minden

Wo sich Schienenwege und Wasserstraßen kreuzen. Eisenbahnromantik zwischen Weser und Kaiser Wilhelm.

Infos und Buchung:
Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2, 79856 Hinterzarten.
Tel. 07652/917581, E-Mail: info@bahnreisen-sutter.de
Internet: www.bahnen.info

13.06.2026 MIT DER STRASSENBAHN-DAMPFLOK „RUR“ DURCHS BROHLTAL

Dampfsonderfahrt mit Fotohalten von Brohl nach Oberzissen und in den Brohler Hafen mit der Straßenbahndampflokomotive „Rur“ von 1899.

19.-28.06.2026 BAHNVIELFALT RUND UM DEN BODENSEE

Gruppenreise in den Bodenseeraum mit zahlreichen Fahrten auf Touristik- und Museumsbahnen. U.a. mit Fahrten bei der Trossinger Eisenbahn, Sauschwänzlebahn, Museums-

bahn Singen-Etzwilen, aber auch Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und über den Untersee und den Rhein nach Schaffhausen, Fahrten mit den Bahnen in Appenzell nach Wasserauen und zur Ebenalp, Besuch des Zürcher Tram-museums u.v.a.m.

Nähere Informationen durch:
DGEG Bahnreisen GmbH,
Postfach 102045, 47410 Moers
E-Mail: reisen@dgeg.de,
www.dgeg.de

06. – 16. 07. 2026 Skandinavien mit Schiff & Dampfzug

Einmaliges 16-tägiges Sommer-Spezial durch Südkandinavien mit Dampfzug u. Schiff. Genießen Sie die einmalige Landschaft zwischen dem Götakanal in Schweden und dem Telemarkkanal. In Norwegen. Versch. Dampfzugfahrten machen diese Reise zu einem besonderen Erlebnis. 1.-Kl.-Bahnfahrt ab D. Durchgängige Reiseleitung u. Halbpension.

17. – 24. September 2026 Eisenbahnen zwischen Montreux und Mont Blanc

Bahn-Erlebnisreise auf den schönsten Strecken der Region Genfersee u. Waadtland. 4-Sterne-Panoramahotel inkl. HP in Montreux. Dampfzugfahrt auf der Strecke Blonay-Chamby. Weitere Sonderfahrten mit Fotohalten. Fahrt mit der Panoramabahn Montblanc. 1.-Kl.-Bahnfahrt ab D. Durchgängige Reiseleitung.

Info/Buchung: BAUDER – Eisenbahntouristik, Hebelstr. 9, 74928 Hüffenhardt,
E-Mail: info@baurer-eisenbahntouristik.de,
Tel. 06268/719. Weitere Reiseangebote in 2026 finden Sie auf: www.baurer-eisenbahntouristik.de

Leserbriefe

Ladegut-Serie

Säcke als Traglasten

Sie haben in den vergangenen Monaten allerhand Beispiele zu Gütertransporten auf Flach- und Rungenwagen angeführt, was ich als gute Anregung für den Modellbau empfand. Kartoffeln als Ladegut waren allerdings nicht dabei, die ja meist als lose Schüttung in offenen Güterwagen transportiert wurden – doch nicht nur, wie die in meinem Archiv gefundene Postkarte von 1920 beweist. Das Foto zeigt einen Personenzug im Bahnhof Wiedenbrück, der von mit Kartoffelsäcken bepäckten Reisenden gestürmt wird. Man fragt sich, wie damals all die Traglasten samt Leuten Platz im Zug fanden.

Karl-Ludwig Zöllner, München



Mit Kartoffelsäcken bepäckte Reisende 1920 am Bahnhof Wiedenbrück *Slg. Karl-Ludwig Zöllner*

H0-Baureihe E 410, em 3/26

Technisch kompliziert

Unter Wartungsfreundlichkeit wird bei der H0-Ellok von L.S. Models behauptet, dass man bei nachträglicher Digitalisierung nur den Schnittstellenstecker einfach abziehen und den Decoder aufstecken muss. Das stimmt so nur für den speziell vorkonfigurierten ESU-Decoder von LSM oder einen

ESU-Decoder mit dem dafür installierten Projekt. Ein ESU-Decoder ohne Objektbezug muss aufwendig konfiguriert werden, denn die AUX werden nicht wie allgemein üblich verwendet, sondern nach einer eigenen Logik, die nicht dokumentiert ist. Ein Hinweis auf diese bewusste „Verhinderungskonstruktion“ findet sich leider nirgends, es wird lediglich der vorkonfigurierte ESU-Decoder empfohlen.

Decoder anderer Anbieter funktionieren mit „einfach aufstecken“ auch nicht richtig: Fahren geht ganz gut, Lichteffekte gewährleisten aber nur wenige. Grund ist die speziell designte Lokplatine, die nicht den Konventionen entspricht. Hier hilft letztlich nur die Verwendung der Zimo-Adapterplatine ADAPLUMTC, die statt der Zwischen- an die Lokplatine kommt und dann das Einsetzen eines beliebigen PluX22-Decoders ermöglicht. Das gilt übrigens genauso für die erst kürzlich ausgelieferte LSM-E 310. Beim neuen Triebzug der DB-Baureihe 403 müssen Widerstände auf der Hauptplatine entfernt werden, damit ein Nicht-ESU-Decoder verwendet werden kann. In beiden Fällen findet sich leider kein Hinweis auf die Nichtverwendbarkeit von Konkurrenzprodukten.

Werner

K. Keil, Moos-Bankholzen

Anm. d. Red.: Grundsätzlich stammt das LSM-Ellokkmodell aus einer Zeit, als noch nicht alles genau genormt war. Bei ESU kann man die Funktionstastenbelegung zu dieser Lok einsehen: <https://projects.esu.eu/projects/print/98435>. Daraus geht hervor, dass AUX3 für das Spitzenlicht und AUX4 für den Zugschluss genutzt wird. Außerdem gibt es noch eine Führerstandsbeleuchtung, jedoch ohne Angabe des Ausgangs. Auch wird nicht klar, ob Licht vorn und hinten überhaupt



In den 1970er-Jahren im Bahnbetriebswerk Oldenburg

aufgenommenes Stelldichein der Dieseltraktion *Manfred Blumeier*

genutzt wird. Grundsätzlich sollte man das aber mit einem geeigneten Decoder in der Grundkonfiguration herausfinden können. Die RCN-121 zur 21MTC wurde bei der Rail-Community erst im Dezember 2024 genormt. Heiko Herholz

Letzte Ära der V 200⁰, em 3/26

Genuss und Enttäuschung

Den Artikel über die letzten Einsatzgebiete der DB-Baureihe V 200⁰ empfinde ich als gelungen und interessant. Er war mir beim Lesen ein Hochgenuss! Lediglich über den eingeklinkten Kasten auf Seite 37, der die Diesellok-Hochburg Oldenburg thematisiert, bin ich etwas enttäuscht, weil es dazu keine Bilder gibt. Ich habe deshalb in meinem Archiv gekramt und bin auch fündig geworden. Als die Aufnahme im Bw Oldenburg entstand, war das eine Hochburg der Dieseltraktion im Raum Bremen/Oldenburg/Emsland. Man sieht es ja an der Vielzahl der dort anwesenden Fahrzeuge. *Manfred Blumeier, Bremen*

Baureihe 96⁰, em 3/26

Zwei Loks bei DR und HBE

Zum Verbleib der beiden 96er-Malletloks bei der DR gibt es im kürzlich erschienenen Buch „Die Halberstadt-Blan-

kenburger Eisenbahn-Gesellschaft“ (ISBN 978-3-947691-41-8) eine ausführliche Schilderung: 96 002 und 024 waren ab Oktober 1944 an die HBE vermietet, die sie in erster Linie vor Güterzügen auf den Strecken Blankenburg – Hüttenrode und Halberstadt – Blankenburg einsetzte. Außerdem brachte eine Maschine dreimal in der Woche einen 1.000 Tonnen schweren Kieszug zum Bahnhof Halberstadt-Spiegelsberge, der für den Anschluss „Malachit“ bestimmt war. Wie lange die beiden Mallets bei der HBE im Einsatz waren, lässt sich aufgrund mangelnder Quellenlage nicht sagen. Als das Oberkommando der Wehrmacht am 8. April 1945 den Harz zur „Festung“ erklärte, befand sich wahrscheinlich nur noch 96 002 bei der HBE. Soldaten der Wehrmacht wollten die Lok als Panzersperre im Kreuztal bei Neuwerk verwenden und dazu die Maschine vom Krockstein-Viadukt ins Tal stürzen lassen. Durch das Eingreifen des kaufmännischen Direktors konnte dieses Vorhaben vereitelt werden.

Bei der ersten Lokzählung der Reichsbahn-Direktion Hannover am 16. Juni 1945 wurden 96 002 und 024 von keinem Bw gemeldet. Das kann ein Indiz sein, dass die Maschinen zu diesem Zeitpunkt noch

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, 9. Juni,
und **Dienstag,**
23. Juni 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



Zu spät für die Bebilderung des Beitrags im April-em fanden wir diese tolle Farbzeichnung der Bundesbahn-Baureihe 65, die jahrelang in unserem Archiv aus Zeiten der alba-Publikation schlummerte *Slg. TechnikMedia*

bzw. wieder bei der HBE waren. Das Maschinenamt Magdeburg führte die Mallets im September 1945 jedenfalls noch immer als HBE-Mietloks. Am 16. November 1945 meldete das Bw Eilsleben bei einer Fahrzeugzählung der RBD Magdeburg die beiden Loks als hier kalt abgestellt. Ab Ende 1945 gehörten 96 002 und 024 zum Bestand des RAW Stendal, wo zumindest 96 024 ab 1. Mai 1946 als Kurierzuglok vor Dienstgüterzügen eingesetzt wurde, mit denen Ersatz- und Tauschteile transportiert wurden. Auch für die Überführung von Schadloks soll 96 024 verwendet worden sein.

Als die HBE Anfang 1948 wieder Bedarf an einer Maschine für den Einsatz auf der Steilstrecke anmeldete, vermietete die RBD Magdeburg 96 024. Die HBE stationierte die Lok ab April 1948 in Rübeland und bespannte mit ihr Güterzüge nach Hüttenrode. Nach etwa einem halben Jahr versetzte die Betriebsleitung die Maschine nach Blankenburg, wo sie fortan Güterzüge auf der Stammstrecke bespannte. Der Einsatz der 96 024 bei der HBE endete nachweislich am 8. August 1949. Aufgrund eines größeren Schadens wurde die Lok ab 9. August 1949 als „warten auf Ausbesserung“ geführt. Zu diesem Zeitpunkt stand die Maschine bereits im RAW Stendal, zu dessen Unterhal-

tungsbestand 96 024 während ihrer gesamten Einsatzzeit im Harz gehörte. Ab 1950 waren 96 002 und 024 als Schadloks in Staßfurt abgestellt. Am 3. September 1954 musterte die DR beide Maschinen aus und verkaufte jeweils einen Kessel an das Berliner Institut für Schienenfahrzeuge und an den VEB Geologische Bohrungen/Betriebsteil Gommern.

Dirk Endisch, Stendal

Umbau zum Schneepflug

Den informativen Beitrag über die Baureihe 96 möchte ich um einen interessanten Lokumbau ergänzen: Die 1913 von Maffei unter der Fabriknummer 3.420 ausgelieferte Tenderlok mit der Betriebsnummer 5.757 wurde Ende Mai 1925 in 96 007 umgezeichnet und schon im Januar 1940 ausgemustert. Sie diente danach im Bahnbetriebswerk Schweinfurt als Heizlok. Ein Teil des Mallet-Fahrwerkes wurde 1942 zum Klimaschneepflug „Augsburg 700 645“ umgebaut, der nach 1945 in Österreich verblieb, ab 1956 die ÖBB-Betriebsnummer 985.110 trug und erst in den 1960er-Jahren bei der Zugförderung Bludenz ausgemustert wurde. *Axel Polnik, Bayreuth*

DB-Baureihe 65, em 4/26

Falscher Aufnahmeort

Der Beitrag über die Bundesbahn-65er hat mir ausgezeichnet gefallen, auch die Bebilderung. Ein Hinweis sei jedoch zum Bild von 65 010 auf Seite 42 unten gestattet: Das ist nicht der Bahnhof Rolands- eck, sondern der Betriebsbahnhof Neuer Weg etwa drei Kilometer weiter nördlich in Richtung Bad Godesberg zwischen Rolandseck und Bonn-Mehlem. *Volkhard Stern, Bonn*

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 6/2026, Nummer 708, 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, Ralf Händeler, Stefan Högemann, Dr. Jürgen Hörstel, Markus Inderst, Dirk Kuhlmann, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Karsten Naumann, Peter Pernsteiner, Manfred Scheihing, Holger Späing, Oliver Strüber, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens

Schlussredaktion: Peter Schrickler (fr)

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Rosina Graf

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Head of Magazine Brands: Markus Pilzwegger

Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Anzeigendisposition: Hildegund Roefler, 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 eingesandene 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](mailto:eisenbahn_magazin@verlagshaus.de),
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 DE63ZZ00000314764 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.



Schöne B(Dicke)

an einer DB-Strecke im Mittelgebirge

Die Epochen III/IV auf einer H0-Anlage ■ *Das Sauerland bot die passenden Motive für eine im Maßstab 1:87 gestaltete Station der Deutschen Bundesbahn mit kleinstädtischer Bebauung und gebirgiger Umgebung. Zeit also, hier einen Reisetopp einzulegen und sich umzuschauen*

In den späten 1960er- und frühen 1970er-Jahren war eine Bahnreise noch Erlebnis und Genuss zugleich. Beim Öffnen der Türen wurde noch selbst Hand angelegt, und der Blick aus dem heruntergelassenen Fenster eines 3yg-Umbau-Reisezugwagens barg die Gefahr, sein weißes Oberhemd zu verschmutzen, falls eine Dampflok an der Zugspitze lief. Die Nahverkehrszüge hielten damals an fast jeder Milchkanne, und so manch eine Station hatte einen klangvollen Namen. So auch bei unserer Reise durch das Sauerland im Grenzgebiet zwischen NRW und Hessen.

Wir verließen eben erst einen kurzen Tunnel, und auf der Flussbrücke drosselte der Zug seine rasante Fahrt. Der nächste Bahnhof kündigte sich an, dessen Einfahrsignal schon Hp 1 zeigte. Mit laut quietschenden Bremsen kam unser N 1458 am Außenbahnsteig zum Stehen, und schon schrie der dort postierte Bahnsteigaufsichtsbeamte lauthals: „Schöne Bicke – hier ist die Schöne Bicke“. Schnell verstanden wir, dass damit nicht die Angetraute oder Freundin des Uniformierten gemeint war, sondern der Bahnhof trug diesen Namen. Die Bahnstation „Schöne Bicke“

liegt am gleichnamigen kleinen Fluss, der sich idyllisch durch den Talkessel windet.

Bummel über den Bahnhof

Das schicke Empfangsgebäude hatte unsere Neugier geweckt, und so fassten wir den Entschluss, den Zug zu verlassen und eine nähere Erkundungstour zu starten. Nach Unterquerung der Gleise durch die Bahnsteigunterführung ging es erst einmal am Hausbahnsteig entlang. Anhand der ausgehängten Fahrpläne am Empfangsgebäude wurde uns schnell bewusst, dass es ein Trennungsbahnhof ist und diverse





Der zur Mittagszeit verkehrende Nahverkehrszug in Form einer Schienenbusgarnitur ist auf Gleis 2 eingetroffen und nimmt die wenigen wartenden Reisenden auf

Ein Güterzug verlässt den Tunnel in Richtung Bahnhof Schöne Bicke am gleichnamigen Fluss



Anschlusszüge hier die Regel sind. Das erklärte auch die größere Ansammlung von wartenden Reisenden. In einem klärenden Gespräch mit dem Bahnhofsvorsteher wurde uns auch das Schreien des Beamten vom Außenbahnsteig erläutert: Ein Marder hatte die Nacht zuvor ganze Arbeit geleistet, sodass die Lautsprecheranlage nicht mehr funktioniert und deshalb improvisiert werden muss. Natürlich sind die Fernmeldetechniker längst vor Ort und beheben den Schaden. Für den Bahnverkehr gibt es dadurch keinerlei Einschränkungen. Die eingleisige Strecke hat Hauptbahncharakter und dient oft als Umleiter, wenn die Magistralen hoffnungslos überlastet sind.

Interessant zeigte sich der weitere Weg über den Bahnsteig: Neben dem Empfangsgebäude liegen ein kleiner Park und ein nicht mehr benutztes Aborthäuschen. In einer benachbarten Gartenanlage war gerade ein Umtrunk zugange, und der Weg endete schließlich ein Stück weiter

am Ausfahrtsignal, das aufgrund der engen Platzverhältnisse auf der linken Seite steht, was rechts durch die bekannte Schachbretttafel markiert wird. Genau hier am Signal verließen wir über einen kurzen Trampelpfad den Hausbahnsteig und landeten auf dem Areal einer Autowerkstatt mit angeschlossener Tankstelle.

Über den Bahnsteig zurück ging es erstmal zu einem Imbiss jenseits der Schrankenanlage. Vor dem Kiosk empfing uns der unwirsche Betreiber mit seiner verschmierten Schürze, was nichts Gutes ahnen ließ. Zum Trost beobachteten wir während des miserablen Essens einen kurzen Arbeitszug, der in die Ortsgüteranlage rangiert wurde. Solch eine Zusammenstellung hinter einer Kleinlok der Leistungsgruppe II hatten wir auch noch nicht gesehen. Die anschließenden Rangierarbeiten zogen uns in den Bann, aber wir mussten zurück zum Bahnhof, um unseren Anschlusszug zu erwischen.

Gegenüber dem Bahnhof hat eine Kfz-Werkstatt ihr Domizil, während im heruntergekommenen Nachbarhaus rechts ein Umzug die Szenerie bestimmt Dirk Kuhlmann (3)





Gleisplan und Überblick des gestalteten Anlagenteils sowie die seitlich sich anschließenden Kehren und der Speicherbahnhof dahinter



Zwei Szenen aus der Bauphase dieser HO-Anlage: oben die Bahnhofsinfahrt mit Tunnel und Brücke mit bereits gespachtelter Landschaftsdecke; unten Bahnhofsröhbau und Gleisverlegung sowie eine erste Stellprobe bereits fertiggestellter Gebäudemodelle



Natürlich ist dieser HO-Bahnhof und seine Umgebung in der Realität nicht existent. Aber meine vielen während unzähliger Bahnreisen gewonnenen Eindrücke sind hier manifestiert. Selbst das Planschen des Federviehs in einer ausrangierten Badewanne neben einem schiefen Schuppen beobachtete ich damals in der Nähe des Bahnhofs Burscheid. Viele weitere erinnerungswürdige Momente aus der Vergangenheit finden sich auf diesem Schaustück wieder. Und im Gegensatz zu meiner langjährigen Modellbahnpraxis in Z wirken manche Szenen in 1:87 wesentlich besser.

Von der Idee zur fertigen Anlage

Jörg Erkel benötigte für seinen Ausstellungs- und HRT-Verkaufsraum in Marsberg (www.lzu220.de, siehe *em* 3/24) nach den schon vorhandenen Vorführanlagen im Maßstab 1:220 auch ein Exponat im Maßstab 1:87. Ziel war ein befahrbares Fotodiorama, auf dem die Fahrzeugneuheiten der Hersteller sowie beliebte Zugkompositionen in Szene gesetzt und Kundenfahrzeuge getestet werden sollten.



Ein Bauzug wird im Bahnhof rangiert und für den nächsten Einsatz zur Streckensanierung vorbereitet (oben). Kurz darauf zieht die Kleinlok der Leistungsgruppe II einen gedeckten G-Wagen von der Ladestraße ab (unten)

Die Gestaltung der Anlage musste in einigen Teilen dem Rollmaterial der verschiedenen Epochen gerecht werden. Damit die „Schöne Bicke“ für Ausstellungen mit zwei Mann Mindestbedienung transportierbar ist, kam erneut das bewährte Guckkastenkonzept zum Einsatz. Die Anlage besteht aus drei Hauptsegmenten als eigentliches Schaustück, drei Schattenbahnhofs- und zwei Bogensegmenten. Generell wird in der Ebene gefahren, nur die Landschaft „bewegt“ sich in geschmeidiger Linienführung nach oben und unten. Hinter der Anlage befindet sich der Speicherbahnhof. Begrenzt wird der sichtbare Bereich durch Tunnelleinfahrten an den Enden der Segmente 1 und 3.

Beim H0-Gleismaterial wählten wir jenes von Roco-Line einschließlich der schlanken 10°-Weichen, das eingeschottert und patiniert wurde. Die Anlage ist je nach angeschlossenen Fahrregler analog oder digital zu betreiben, wobei die instal-



lierten Gleisbelegtmelder mit beiden Stromarten klarkommen. Das Bewegen der Weichen erledigen motorische MTB-Unterflurantriebe, die an handelsübliche Digitaldecoder angebunden sind.

Zerlegbar und transportabel

Aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse im Ausstellungsraum und einer transport-

tablen Möglichkeit sind die Landschaftssegmente jeweils 140 mal 50 Zentimeter groß. Die drei Schattenbahnhofssteile messen jeweils 140 mal 30 Zentimeter. Für die beiden Umfahrungen an den Enden der Anlage haben wir den Radius 3 gewählt, was zwei Segmente à 105 mal 50 Zentimeter ergab. Somit passen alle Teile in einen Kleintransporter. Nach den ersten Zeichnungen besaß

Die VT-Garnitur verlässt den Bahnhof. Beim Passieren des Schrankenübergangs fällt der Blick der Reisenden auf die Imbissbude, die zwar nicht für gutes Essen bekannt ist, aber jetzt zur Mittagszeit trotzdem überraschend gut frequentiert wird *Dirk Kuhlmann (8)*



der Schattenbahnhof drei ausreichend lange Gleise, um auch vorbildgetreue Zuggarnituren auf die Reise schicken zu können. Schnell war auch klar, dass es nur eine eingleisige Strecke sein wird. Mit einer kleineren Güterabfertigung und einem Ausweichgleis versehen, stellte sich der große Nutzen von diesem Gleisplan heraus. Ein automatisierter Betrieb sowie das händische Spielen mit Rangieraufgaben sind jederzeit möglich. Die Bahnsteige auf dem gestalteten Abschnitt sind so konzipiert, dass ein Zug mit vier „Silberlingen“ locker Platz hat.

Aufgrund der beengten Verhältnisse unter den Hauptsegmenten musste auch hier eine intensive Vorplanung vollzogen werden, denn Decoder, Rückmelder und Weichenantriebe benötigen einiges an Einbauraum. Zudem soll die gesamte Anlage auch einen Nachtbetrieb darstellen. Daher ist sogar die Bus-Leitung als Hauptstromverteiler im Zickzack verlegt. Im landschaftlichen Teil konnte auch nicht allzu großzügig geplant werden, deshalb liegt der Bahnhof recht nah an der späteren Rückwand und nur die passende Hintergrundkulisse bringt ein wenig Tiefe in die Szenerie. Daher sind auch die Brechpunkte zwischen Anlage und Kulisse entsprechend aufgebaut. Das letzte Problem bestand im Verlauf des namensgebenden Gewässers. Nur die Anordnung eines Wasserfalls stellte sicher, dass unterirdisch alle nötigen Kabel problemlos verlegt werden konnten.

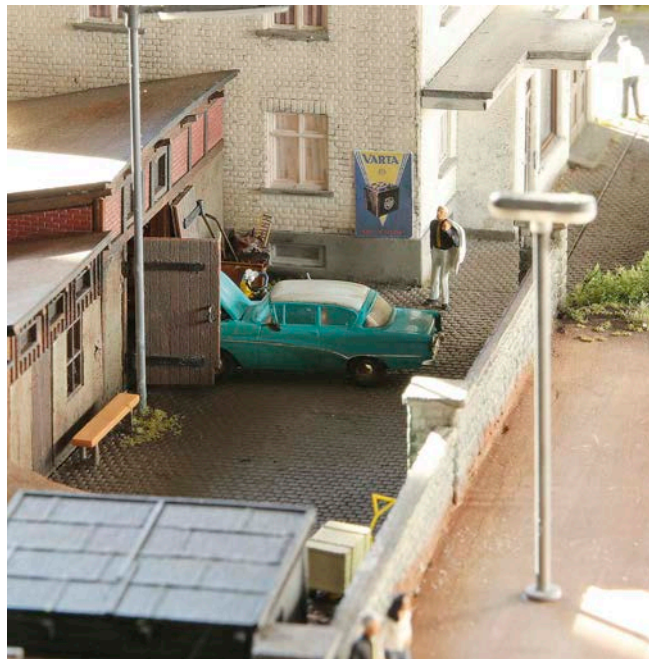
Landschaftliche Ausschmückung

Gestalterisch habe ich einen Mix aus modernen bis hin zu altherwürdigen Gebäudebausätzen herangezogen. Beispielsweise ist die Faller-Güterabfertigung B-154 als Bausatz seit Urzeiten erhältlich und immer noch vorzeigbar. Und genau hier setzt mein Gedanke an: Gut patiniert ist ein stimmiges Nebeneinander immer möglich. Die Autowerkstatt besteht aus einem alten und wieder aufgelegten kibri-Bausatz und wird von aktuellen Busch-Modellen umrahmt. Garniert wird die Szenerie mit einem klasse gemachten Schuppen von Artitec. Nebenher gibt es auf der rechten Anlagenseite eine kleine Wellblechkaue, der früher von Rolf Knipper für die einstige H0-Clubanlage „Gremberg“ der FdE Burscheid gebaut wurde. Diesen habe ich vor längerer Zeit in einer Restekiste im Vereinsheim gefunden und beschlossen, damit meine persönliche Verehrung einer der ganz großen Modellbahnpersönlichkeiten zum Ausdruck zu

Details entlang der Schiene



Die Lasercut-Brücke von Noch und liebevolle Details auf dem Wasser und am Flusssufer



Ein Kunde der Kfz-Werkstatt neben dem Bahnhof wartet auf die Reparatur seines Pkw

Eine kleine Gartenfeier direkt hinter dem Bahnsteig sorgt für Stimmung nahe der Station





Geschäftiges Treiben zur Morgenstunde mit verschiedenen Kraftfahrzeugen an Ladestraße und Güterschuppen

Dirk Kuhlmann (8)



Da es diese im Zubehörbedarf nicht gibt, wurde die Bahnsteigunterführung einfach selbst gebaut



Neben dem schiefen Schuppen hat der Besitzer seinem Federvieh eine Bademöglichkeit hergerichtet



Blick vom Bahnhofsvorplatz in Richtung Hausbahnsteig mit zum Zug eilenden Fahrgästen

Die drei Männer der Gleisbaurotte genießen ihre Mittagspause vor ihrer Wellblechkaue





Typisch für die Epoche III auf DB-Nebenbahnen war der Einsatz von Personenzügen aus V 100 und Umbauwagen *Dirk Kuhlmann (3)*



Der Wasserfall im Flussverlauf der Schönen Bicke war nötig, um trotz bergiger Topografie überhaupt ein Fließgewässer unterbringen zu können

Nicht immer ist Eitelsonnenschein in Schöne Bicke, denn die Lage am Fluss lässt den Bahnhof oft im Nebel versinken

bringen. Probleme gab es indes bei der Überdachung der Treppenabgänge an den Bahnsteigen, denn hierfür bieten die Zubehörhersteller nur unzureichende Lösungen an. Kurzerhand habe ich selbst die Treppenumhausungen aus Mauerplatten, Karton und Kunststoffprofilen gebaut.

Die sonstige Vorgehensweise der Landschaftsgestaltung entsprach meinem üblichen Prozedere: Im Laufe der vielen Jahre entwickelte sich zwangsläufig eine entsprechende Handschrift, wenn man wie ich der detaillierten Landschaftsgestaltung zugeneigt ist. Da ich den gestalterischen Stillstand nicht mag, nutze ich gern jegliche Innovationen und eigene neue Ideen. Bei dieser Anlage war es hauptsächlich der Bau einer Sommerfeldt-Fahrleitung über den Gleisen. Da mein längst verstorbener Vater viele Jahre in der DB-Fahrleitungsmeisterei Düsseldorf tätig war, konnte ich seine Aufzeichnungen zu Rate ziehen. Er war ebenfalls ein engagierter Modellbauer mit einem Hang zur eher schlichten Landschaftsgestaltung, aber mit einem Drang zur perfekten Oberlei-

tung. Mir war zum Beispiel gar nicht bewusst, dass es beim Vorbild damals unheimlich viele Sonderlösungen gab. Der Verzicht auf jegliche modellbahnerische Aufbauanleitungen hat großen Spaß gemacht, auch wenn viel Gedankenarbeit, Probieren und Fingerspitzengefühl nötig waren. Letztendlich können die Elloks nun mit korrekt angelegten Pantografen am Fahrdraht ihre Runden drehen.

Im Fazit betrachtet hat mein Ausflug in die Welt der H0-Bahner allerhand Freude bereitet und gezeigt, dass sich der Blick über den eigenen Tellerrand lohnt. Vielleicht bekommen Jörg Erkel und ich es terminlich irgendwann einmal hin, das gute Stück demnächst auf einer Modellbahnausstellung oder -messe auszustellen, damit möglichst viele Modellbahner einen Blick auf die „Schöne Bicke“ erhaschen können. *Dirk Kuhlmann*

Dirk Kuhlmann ist ein Meister im Anlagenbau, bekennender Z-Fan und aktiver Modellbahner bei den Freunden der Eisenbahn Burscheid.



ECHTES BAHNERLEBNIS

eisenbahn
Modellbahn magazin

3 passende Angebote mit Wunschprämie

1 Testabo

Erst lesen, dann entscheiden

Einsteigen und überzeugen lassen



Spannende Berichte über Modellbahnanlagen, Fahrzeuge, Bausätze und ihre Vorbilder und exklusive Vergleichstests und berichtet speziell über Eisenbahn-Betrieb- und Technik aus der Bundesbahn-Zeit

2 Geschenkabo

Freude schenken

Ein Jahr Lesespaß und die Prämie gleich selbst auswählen



3 Jahresabo

Volles Lesejahr, starke Prämie

Jetzt 12x Eisenbahn magazin lesen, Buch-Bestseller wählen und sparen!



NEU Inklusive digitale Ausgaben

- > 12 Ausgaben gedruckt + digital im Jahresabo > Dankeschön-Geschenk für Sie
- > Nach dem ersten Jahr jederzeit kündbar > plus Sofort-Zugriff auf Ihr digitales Archiv

Ihr neues PlusAbo

+ Exklusiv für Sie als Abonnent *

Flexibles Lesen, wann und wo Sie möchten? Egal ob (wie bisher) die klassische Heftausgabe in der Printversion oder als eMag-Ausgabe für unterwegs – kostenfrei und überall verfügbar.

Ihre Zusatz-Vorteile im PlusAbo
GRATIS FÜR SIE als Print-Abonnent
Alle Ausgaben auch als digitale eMag-Version

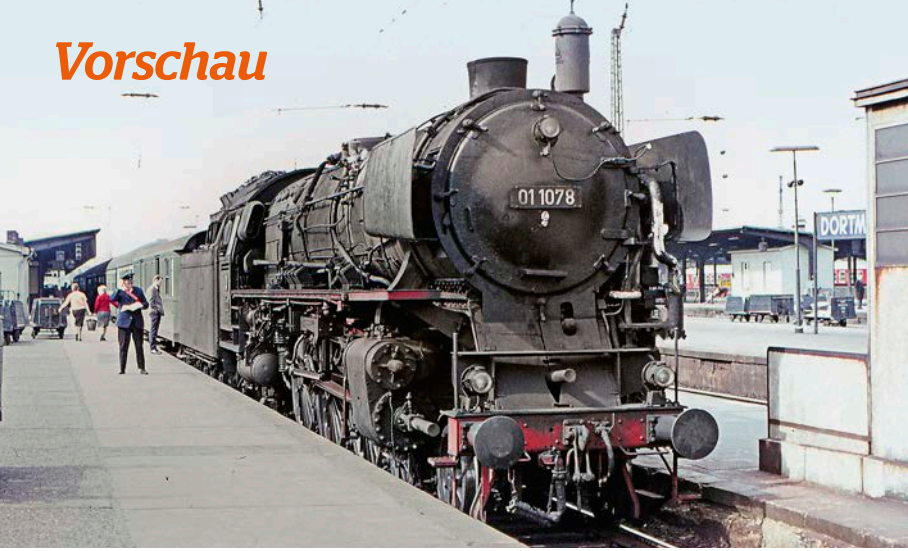
- > Mobil lesen wo immer Sie sind – geräteübergreifend
- > Gratis-Zugriff auf das digitale Heftarchiv – von jedem Gerät aus
- > Mit praktischer Vorlese- und Einzelartikelfunktion

Jetzt Lesespaß & Prämie inklusive abo.eisenbahnmagazin.de



*nur im Verlagsabo

Nicht vergessen:
Heft 7/2026 gibt es ab
5. Juni im Handel!



Ralf Reich/Sig, DGEG

■ DB-01¹⁰ mit Neubaukessel in Vorbild & Modell

Moderne Pacifics der Bundesbahn

Die dreizylindrigen DRB-Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01¹⁰ mit Stromlinienverkleidung wurden bei der Bundesbahn ab 1949 „entkleidet“ und modernisiert, Mitte der 1950er-Jahre mit neuen Hochleistungskesseln samt Verbrennungskammer bestückt und einige auf Ölhauptfeuerung umgerüstet. Deren Geschichte – im Bild 01 1078 im März 1968 in Dortmund – zeichnen wir nach und führen auf, welche Modelle es gibt.

■ Zweikraftlokomotiven im HO-Vergleichstest

Mit Diesel und Strom

Die „Zwitterlokomotiven“ Vectron Dual Mode Light, Baureihe 249, stehen von Märklin/Trix und Piko für den Einsatz auf H0-Anlagen zur Verfügung und versprechen einige digitale Besonderheiten, die wir ergründen wollen.



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Außerdem im Heft:

Schmalspuriges Traumschaustück

Unser Leser Wilfried Raulf ist bekennender Fan der Harzer Meter-spurbahnen und hat sich den Bahnhof Wernigerode samt Bahnbetriebswerk in H0m nach Hause geholt.

■ DR-Altbau-Triebwagen

Dienstende für VT-Veteranen

Vor 50 Jahren endete der planmäßige Einsatz der Baureihen 185 und 186 bei der Deutschen Reichsbahn. Die letzten Einsätze waren gezeichnet vom Verschleiß und LVT-Ersatz.



Sig, Dirk Endisch

■ HO-Schauanlage im Deutschen Museum München

Mobilität eindrucksvoll in Szene gesetzt

Schnee im Sommer? Weit gefehlt! Ein Porträt der H0-Anlage des Deutschen Museums verrät, was es mit der weißen Landschaft auf sich hat und wie der Betrieb auf den 45 Quadratmetern abläuft.



Peter Pernsteiner

Bus statt Bahn

Wo wurden vor 40 Jahren Strecken stillgelegt? Das Stilllegungs-Karusell lief nahezu ungebremst.

PC-Anlagen-Steuerungen

Wer seine Anlage über den Computer befehlen möchte, braucht eine gute Software. Wir haben uns im Markt umgesehen und können einige Empfehlungen 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



Im opulenten Großformat

Jetzt *BAHN Extra* mit über 30 % Rabatt kennenlernen



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

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

+ Wunschprämie Ihrer Wahl

1x
gratis

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



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



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



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

Jetzt im Testabo lesen und Sonderheft nach Wahl

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



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

[verlagshaus24.com/
sale-eisenbahn-und-modellbahn](https://verlagshaus24.com/sale-eisenbahn-und-modellbahn)

