

eisenbahn Modellbahn magazin

August
2026

64. Jahrgang
Heft Nr. 710

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)



70 Jahre
Einheits-Elloks
der DB



Ommr 33 „Villach“ im Vergleich

Güterwagen- Klassiker in H0

Offener Zweiachser für unterschiedliche
Ansprüche: Vier Modelle auf dem Prüfstand

Comeback V 51 beim Öchsle • Happy End Talent 3 Plus • LaserCut Gleiswandel als Bausatz

Der „Villach“ von
Exact-train, Liliput,
Piko und Roco



DB-Baureihe 65: Warum
sie beim Bw Dillenburg nur
eine Episode blieb



H0/H0e nach DR-Motiven:
Raffiniertes Modul-Konzept mit
ganz besonderer Geschichte



DR-Baureihe 111: Die Rangierdiesel
und ihre Modellumsetzungen

Planen – Bauen – Steuern

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



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



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

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

+ Geschenk Ihrer Wahl

1x
gratis



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



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



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

Jetzt Magazin Ihrer Wahl testen und Geschenk sichern unter

abo.digitale-modellbahn.de/3+1



abo.miba.de/2+1



Ausverkauf im Lokschuppen?

Es gab sie, die Aushängeschilder der Bundesbahn: die Baureihen 103, V 200 oder auch den TEE-Triebzug VT 11⁵. Stolz präsentierte man sie auf Ausstellungen, ihre markanten Formen zierte Zeitschriftentitel (nicht zuletzt bis heute auch jene des *eisenbahn magazins*) und Werbeanzeigen. Sie galten als Herzstück der Bahn. Man ließ sie bauen, man pflegte sie – und vor allem: Man besaß sie.

Daran hat sich vieles geändert. Das muss man nicht nur deshalb attestieren, weil manche Maschine heute in verblichenem Lack oder ausgeblancheter, brüchiger Bekleidung daherrollt, sondern auch, weil das Konzept der eigenen Lok ein Auslaufmodell zu sein scheint, das zunehmend von Leasingverträgen abgelöst wird.

Jüngstes Beispiel: DB Cargo hat 60 Class 77 an die Leasinggesellschaft Beacon Rail veräußert und postwendend zurückgemietet. Äußerlich ändert sich fast nichts. Teils verkehrsrot lackiert und mit DB-Logo versehen, wummern sie weiter munter und zugkräftig durchs Land.

Doch warum verkauft eine Bahn ihr Tafelsilber? Da DB Cargo wegen strenger EU-Beihilferegeln zwingend die schwar-

ze Null erreichen muss, liegt der Schritt auf der Hand: In Zeiten schwächelnder Konjunktur und astronomischer Trassenpreise erhält die Gütertochter der DB sofort Liquidität und befreit sich von Buchwerten. Leasingraten dagegen sind grundsätzlich Betriebsausgaben; diese mindern den steuerpflichtigen Gewinn (sofern er anfällt). Und man mietet nur das, was man wirklich noch benötigt.

Doch es geht auch ein verheerendes Signal mit einem solchen Schritt einher: Er wirkt wie ein Eingeständnis, dass man an das eigene Geschäftsmodell und dessen Rentabilität kaum noch glaubt. Das zeugt nicht von Zukunftsvertrauen. Man verkauft die unternehmerische Substanz für einen bilanzkosmetischen Effekt.

Immerhin scheint dieser sich jetzt einzustellen. Bahnchefin Palla verkündete jüngst, die ersehnte schwarze Null sei nach einem Verlust von 2,3 Milliarden Euro im Vorjahr nun „greifbar nah“. Ihr Fazit: „Unser internes Verschlinkungsprogramm mobilisiert auch die Zahlen Richtung steigender Wirtschaftlichkeit und damit Stabilität.“ Ein offenbar alternativer Verkauf des eigenen Handwerkszeugs offenbart aber auch, wie sehr das System Eisenbahn derzeit in die Enge getrieben ist.

Florian Dürr

Florian Dürr (46) ist Chefredakteur von *eisenbahn magazin*. Er kümmert sich vorwiegend um aktuelle und historische Themen im Heft



077 012 fährt für DB Cargo einen Güterzug über die HKM in Duisburg, trägt jetzt an der Seite aber das Logo der Leasinggesellschaft Beacon Rail Ralf Händler

Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

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

HLS BERG
GmbH & Co. KG

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

Inhalt

■ Im Fokus: Vorbild und Modell

10 DR-Baureihe 111

Ende der 1970er-Jahre endete bei der DR die Beschaffung der Baureihe V 100. Offen blieb die Frage nach Loks für den schweren Rangierdienst. Aus Exportloks entstand ab 1981 die V 100⁴

18 Modelle der DR-Baureihe 111

Die Rangierloks der Reichsbahn-Baureihen 111 bzw. der späteren DB AG-298 sind im Kleinen gut vertreten

■ Eisenbahn

6 Wachwechsel am Wattenmeer

Abschied von 218 und Formsignalen auf der Marschbahn

22 Bild des Monats

Jurasüdfusslinie: Re 6/6 bei Ligerz

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen zu den Bahnen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Die erste Einheitsellok

Ende Juni 1956 rollte mit E 41 001 die erste DB-Einheitsellok auf die Gleise

46 Kurzes Heimspiel

251 901 kehrte im Mai 2026 für einige Tage zum Öchsle zurück

48 Ungewohnter Cityjet-Look

Eigentlich für die ÖBB gebaut, fahren Talent 3 jetzt in Deutschland

50 Ungeliebte Neulinge

Nur eine Episode: Die Baureihe 65 beim Bw Dillenburg

52 Historisches Lokdepot

Die Rotonde ferroviaire de Chambéry ist ein Rundhaus der Superlative



Titelbild: Die Güterwagen der Bauart „Villach“ sind für den Transport von Kohle bestens geeignet. Wir haben vier H0-Modelle verglichen *Oliver Strüber*



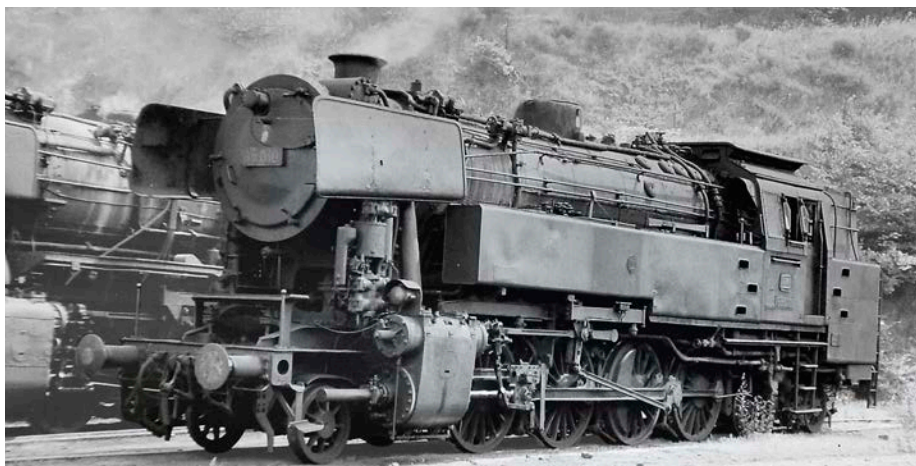
36 E 41 001 erhielt nicht nur als Erste ihrer Gattung einen ozeanblau/beigen Lack, sondern läutete auch die Ära der Einheits-Elloks der DB ein *Georg Wagner*



10 Die DR beschaffte für den schweren Rangierdienst die Baureihe V 100⁴ (spätere 111) *MKL*



46 Rückkehr: Die Schmalspur-Diesellok 251 901 der PRESS rollt im Mai 2026 wieder beim Öchsle *G. Ferrée*



50 Nicht besonders beliebt machten sich die DB-Neubauloks der Baureihe 65 bei den Personalen des Bw Dillenburg *Wolfgang Kraus*



56 Bei Trix und Minitrix erscheint 1983 erstmals ein Diesel-Exot aus der Vorkriegszeit *Oliver Strüber*



60 Die beeindruckende Segmentanlage Lauerthalbahn erinnert an den Nebenbahnalltag der Epoche II *MM*



94 Im vorbildgerechten Güterverkehr auf einer Modellbahnanlage dürfen offene Güterwagen nicht fehlen. Wir nehmen die Bauart „Villach“ unter die Lupe *OS*



80 Mit diesen Kastanienbäumen können Landschaften im Modell authentisch gestaltet werden *Karsten Naumann*



88 Innovative Lasercut-Bausätze für Gleiswendel von H0 bis N gibt es im Sortiment der Firma Hacker *MM*



114 Auf der FREMO-Modulanlage Timmelstein mit sächsischen Motiven treffen Schmalspurstrecke und normalspurige Nebenbahn aufeinander *Gerhard Peter*

■ Modellbahn

56 Roter Einzelgänger der DB
Der VT 62 904 der DB in H0 und N sowie sein Vorbild

60 Lauterthalbahn zur Epoche II
Diese H0-Anlage war einer der Publikumsieblinge auf der Intermodellbau in Dortmund

66 Neu im Schaufenster
Was Fachhändler an Aktuellem bereithalten, zeigen wir in Wort und Bild

76 Zentrale für drinnen & draußen
Für Pikos Gartenbahn gibt es nun eine neue Zentrale, die wir testen

78 Gartenbahnschau in Bochum
Dahlhausen war kürzlich Treffpunkt der Gartenbahnszene

80 Kastanienbäume im H0-Test
Unser Laubbaum-Vergleich untersucht, welche der sechs Produkte der Natur nahekommen

84 Digitale Praxistricks
Einbau von heb- und senkbaren Pantos, Duo-LEDs und Werbedisplays

88 Gleiswendel aus dem Bausatz
So wird der Einbau eines Gleiswendels für Anlagenbauer einfach

92 Treffen für Großbahnfans
Nach Lauingen lud KM 1 Modellbau im Juni seine Kunden zum Feiern ein

94 O-Wagenquartett des „Villach“
Vier offene H0-Güterwagenmodelle von Exact-train, Liliput, Piko und Roco haben unsere Tester untersucht

102 Hochhaxige S 3/6
Was die 18 444 in 0 von Micro-Feinmechanik zu erzählen weiß

114 Streckenabzweig Birkenweiher
DR-Epoche-III/IV-Anlage in H0 und H0e samt Dreischienengleis-Betrieb

■ Service

104 Buch & Film

106 Kleine Bahn Börse/Fachgeschäfte

112 Termine/TV-Tipps/Veranstaltungen

121 Leserbrief/Impressum

122 Vorschau

Wachwechsel am Wattenmeer

Abschied von 218 und Formsignalen ■ Noch einmal zog Niebüll im Frühjahr Eisenbahnfreunde aus ganz Europa an. Mit dem Ausscheiden der Baureihe 218 aus dem Fernverkehr und der Modernisierung der Signaltechnik verabschiedet sich auf der Marschbahn ein Stück klassisches Eisenbahnflair

Eisenbahnfreunde aus ganz Europa besuchten in den letzten Monaten den Eisenbahnknoten Niebüll an der Marschbahn Hamburg-Altona – Westerland (Sylt). Der Ansturm erinnerte an das Ende der ölgefeuerten Schnellzugdampflok der Baureihe 012 auf dieser Strecke im Jahr 1972. Der Grund liegt auf der Hand: Die Marschbahn ist vor allem auf ihrem nichtelektrifizierten Abschnitt zwischen Itzehoe, Niebüll und Westerland Norddeutschlands letzte große Hauptstrecke mit klassischem Eisenbahnflair. Doch die Modernisierung rollt nun auch hier, Jahre verzögert, unaufhaltsam an.

Seit 1972 gehörten die Baureihe 218 und die V 160-Familie ununterbrochen zum Verkehr auf der Marschbahn. Bis in die frühen 2000er-Jahre bestritt sie praktisch den gesamten Verkehr. Ab Dezember 2005 gab sie Leistungen im Nahverkehr an die neue Nord-Ostsee-Bahn (NOB, Connex-Tochter, heute Transdev) ab. Dennoch verblieben die IC-Leistungen, zumeist in Doppeltraktion, nördlich von Itzehoe und auch beim Sylt Shuttle der DB

behauptete sich die Baureihe 218 weiterhin uneingeschränkt. Bei den Autozügen zwischen Niebüll und Westerland kam sie aus betrieblichen Gründen in Doppeltraktion zum Einsatz, denn bei Ausfall einer Lok muss gewährleistet sein, dass der Zug den Damm aus eigener Kraft verlassen kann. Jedoch verlor die Baureihe 218 ihre Dominanz bei den Autozügen, als 2016 Loks der Baureihe 245 von Bombardier diese Leistungen übernahmen. Da die 245 als diesel-elektrische Lokomotive mehrere Fahrmotoren besitzt, kann sie auch allein verkehren. Doch im Betrieb erwies sich die 245 als unzuverlässig, daher kehrten in den Folgejahren regelmäßig wieder Dop-

peltraktionen der Baureihe 218 in den Sylt Shuttle-Verkehr zurück.

Auch im Intercity-Einsatz gab es verschiedene Überlegungen und Testfahrten, um die Baureihe 218 vor den Reisezugwagen zu ersetzen. Dort behauptete sie sich jedoch mehr als 50 Jahre lang. Erst am 30. April 2026 endete mit IC 2215 der planmäßige Einsatz der 218 vor Intercity-Zügen und zugleich auf der Marschbahn. An diesem Tag zog 218 497 in der Sonderlackierung des Werks Cottbus den Zug. Zum 1. Mai stellte die DB die bis zu vier IC-Zugpaare vollständig auf die Baureihe 248.5 und die neuen ICE L-Züge von Talgo um. Damit ging auf der Marschbahn auch der Produktwechsel vom Intercity zum ICE einher. Die letzten klassischen Reisezugwagen des Intercity 1 verließen am 1. Mai die Insel Sylt bereits hinter 248 507 – verkehrlich als ICE 2311, betrieb-



Besonderes Zuglaufschild zum Abschied der klassischen IC-Wagen auf der Marschbahn am 1. Mai 2026 Dirk Wittmann





In Niebüll stehen im Frühjahr 2026 bereits die neuen Signalausleger. Diese können später auch eine Oberleitung aufnehmen. Der Bahnübergang wird durch eine Straßenbrücke ersetzt werden *Alle Fotos, soweit nicht anders vermerkt, Christoph Grimm*

lich als IC 2311. Auf dieses besondere Ereignis wiesen Zuglaufschilder hin, die jedoch bereits bei der Ankunft in Hamburg neue Besitzer gefunden hatten ...

218 geht, 248.5 kommt

Die Vectron Dual Mode der Baureihe 248.5 von Siemens leisten 2,4 Megawatt (MW) elektrisch und 2,0 MW im Dieselmotortrieb.

Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Damit unterscheiden sie sich deutlich von der Cargo-Version der Baureihe 249, die mit 2,2 MW im E-Modus und 926 kW im Dieselmotortrieb bei einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h klar kommen muss. Insgesamt hat der Fernverkehr in einem sogenannten Sale-and-Lease-back-Verfahren 21 dieser Loks be-

218-Doppel mit einem stattlichen Fern(sonder)zug: Am 22. März 2026 besucht ein TEE Westerland. 218 341 und 397 brausen mit DZ 320 Koblenz – Westerland durch den Betriebsbahnhof Lehnshallig. Glücklicherweise findet zu diesem Zeitpunkt keine Zugkreuzung statt, die das Motiv sonst zugefahren hätte

stellt. Das Verfahren soll Kapitalvermögen und Verschuldungslinie des Konzerns reduzieren. Neben den ICE L-Leistungen nach Westerland benötigt die DB die Loks auch für solche nach Oberstdorf und als Abschlepploks. Vier Lokomotiven ordnet sie dem Betriebswerk Niebüll zu. Bereits seit März kamen einzelne Loks vor den klassischen IC-Wagen und vor Autozügen zum Einsatz. Sie dienen der Personalschulung und ersetzen die zuletzt sehr unzuverlässige Baureihe 218 bei Ausfällen.

Bis Mitte Juli sind baubedingt nur zwei ICE L-Zugpaare auf der Marschbahn geplant, die durchgehend bis Hamburg Hbf mit den Loks der Baureihe 248.5 verkehren. In Westerland (Sylt) müssen die Loks die ICE L-Parks umfahren, da die Steuerwagen derzeit noch ohne Zulassung sind. Da in Hamburg überschlagen gewendet wird, pendeln auf der Marschbahn derzeit zwei ICE L-Parks. Nach Abschluss der Arbeiten auf den von Hamburg ausgehenden Strecken nach Berlin und Hannover können wieder vier Zugpaare verkehren. In Itzehoe wechselt die Lok dann klassisch auf eine Elektrolokomotive der Baureihe 193/384 beziehungsweise nach deren Auslieferung auf die Baureihe 105.

218 bleibt weiter unverzichtbar

In Niebüll hält die DB bis auf Weiteres noch vier Lokomotiven der Baureihe 218 als Reserve vor. Bereits Mitte Mai gab es wieder einzelne Einsätze der Baureihe 218 vor Autozügen nach Sylt. Auch im Regionalverkehr, der seit 2016 wieder durch die DB Regio AG





Das südliche Stellwerk von Risum-Lindholm ist betrieblich durchgeschaltet. Zwei Tage nach dem offiziellen Start fährt 248 503 am 21. April 2026 mit ICE 2374 in Richtung Westerland (Sylt)

betrieben wird, muss die Baureihe 218 regelmäßig aushelfen, da der Schadstand bei den Lokomotiven der Baureihe 245.2 recht hoch ist. Dabei kommen die ozeanblau-beige 218 330 sowie Loks aus dem Pool von DB Gebrauchtzug zum Einsatz.

Formsignal-Paradies im Norden

Nicht nur die „Bundesbahn-Klassiker“ der Baureihe 218 zogen die Heerscharen

an Eisenbahnfreunden an, sondern auch die alte Signaltechnik rund um Niebüll. Auch 2026 verfügen die Bahnhöfe und Blockstellen von Langenhorn, Stedesand, Risum-Lindholm, Niebüll, Lenshallig und Klanxbüll noch über Formsignale und örtlich besetzte Stellwerke. Eigentlich sollte die alte Signaltechnik zu diesem Zeitpunkt längst Geschichte sein, so wie sie es auf der Insel Sylt bereits ist. Bereits 2007

kündigten die Landesregierung Schleswig-Holstein und die DB AG die umfassende Modernisierung und Elektrifizierung der Marschbahn an. Dazu gehört auch der durchgehend zweigleisige Ausbau. Seitdem geschah jedoch wenig. Deshalb gab das Land 2022 bekannt, die Federführung beim Ausbau und bei der Elektrifizierung zu übernehmen.

ESTW-Bereiche

Diesem Ausbau vorgelagert errichtet die DB InfraGO jedoch drei neue ESTW-Bereiche: Tönning, Niebüll und Westerland. Während die Maßnahmen in Tönning

Noch in einem festen Umlauf befördern Loks der Baureihe 218 RE-Züge zwischen Husum, Bredstedt, Niebüll und Westerland (Sylt). Nach dem Ausscheiden aus dem IC-Verkehr versehen sie auch gelegentlich Dienste vor Autozügen nach Sylt



Marschbahn: RE mit 218

Montags bis freitags:

Husum 07:00 – Westerland 08:04
 Westerland 08:50 – Niebüll 09:29
 Niebüll 10:30 – Westerland 11:05
 Westerland 12:50 – Bredstedt 13:46
 Bredstedt 13:54 – Niebüll 14:13
 Niebüll 15:30 – Westerland 16:04
 Westerland 16:50 – Husum 17:59

Samstags/sonntags:

Husum 07:52 – Westerland 09:04
 Westerland 18:50 – Husum 19:59



Im April 2026 finden zahlreiche Ausbildungsfahrten mit den 248.5 statt. Am 11. April 2026 bringt 248 502 den klassischen IC 2375 nach Hamburg (Foto in Risum-Lindholm)

und Westerland abgeschlossen sind, ging die Erweiterung um Niebüll Anfang 2026 nur mit einer ersten Betriebsstufe in Einsatz. Sie betrifft den Abschnitt Husum – Hattstedt, wo nun unter anderem Gleiswechselbetrieb möglich ist. Im Zielzu-

Noch ist die Marschbahn eine Hauptstrecke mit viel klassischem Eisenbahnflair

stand steuert das im Jahr 2000 errichtete Elektronische Stellwerk (ESTW) Husum alles bis zum Bereich des ESTW Keitum. Der Bereich Westerland ist ein nachträglich ergänzter Teil des ESTW-Rechners Keitum, der schon 2017 Keitum und Morsum übernommen hat.

Die neue Signaltechnik zwischen Langenhorn und Klanxbüll wird jedoch nicht mehr in diesem Jahr fertig. Derzeit gilt Dezember 2027 als Datum. Im Knoten Niebüll stehen mittlerweile erste neue Signalausleger. Auch im Betriebsbahnhof Lehnshallig und in Klanxbüll waren die Bauarbeiten im Frühjahr 2026 bereits zu sehen. Unverändert zeigten sich noch Langenhorn, Stedesand und Risum-Lindholm. In diesen Orten ändern sich die Signalstandorte vollständig. Langenhorn wird künftig wieder ein Bahn-

hof, während Stedesand aufgelassen und durch Selbstblock ersetzt wird.

Ein Wandel zum Guten?

Der schöne Bahnhof Niebüll wird zusätzlich sein Gesicht stark verändern. Grund ist der Bau einer großen Überführung am nördlichen Bahnhofskopf. Sie ersetzt künftig eine bislang noch örtlich bediente Schranke. So begrüßenswert der überfälli-

ge Ausbau der Marschbahn ist: Zu befürchten ist, dass die für Baumaßnahmen der DB typische Mischung aus Modernisierung und dem Verfall entbehrlich gewordener Infrastruktur das harmonische Gesamtbild der letzten Dieselmagistrale im Norden dauerhaft zerstört – insbesondere, wenn ein Rückbau ausbleibt. Auch ohne IC-Einsätze der Baureihe 218 lohnt sich also ein baldiger Besuch. *Christoph Grimm*

Planmäßig erreicht nur noch zweimal pro Woche ein Nahgüterzug von DB Cargo den Bahnhof Niebüll. 249 090 ist am 21. April 2026 bei schönster Frühlingssonne in Langenhorn mit nur zwei Kesselwagen auf dem Rückweg nach Hemmingstedt





111 001 wurde 1981 beim Bahnbetriebswerk Neuruppin in Dienst gestellt. Seit 1992 ist sie als 298 301 im Einsatz. Noch unter ihrer ursprünglichen Bezeichnung steht die Lok am 8. November 1989 vor dem Engelsdorfer Lokschuppen. Seit 2013 gehört die Diesellokomotive der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH (MEG) *Andreas Höfig/Eisenbahnstiftung*

Bewährte Technik für den Rangierdienst

DR-Baureihe 111 ■ Ende der 1970er-Jahre endete bei der Deutschen Reichsbahn die Beschaffung der Baureihe V 100. Offen blieb noch die Frage nach geeigneten Loks für den schweren Rangierdienst. Aus Exportloks entstand ab 1981 die V 100⁴. Viele Maschinen sind noch heute im Einsatz

Schon in den 1960er-Jahren zeichnete sich bei Industriebetrieben wie auch der Deutschen Reichsbahn selbst ab, dass die seinerzeit noch knappe Baureihe V 60 (spätere 106, siehe *Im Fokus* in *em* 5/25) im schweren Rangierdienst nicht vollends genügen würde. Die Beschaffung tschechischer Dieselloks der Reihe T 435 durch die Leunawerke, das Petrolchemische Kombinat (PCK) Schwedt oder auch das Zementwerk Karsdorf sowie letztlich die Reichsbahn war zwar eine (Zwischen-) Lösung, aber nichts von Dauer. Zwar erwies sich die Zugkraft der dieselelektrischen V 75 mit 750 PS Leistung im niedrigen Geschwindigkeitsbereich enorm,

nahm aber mit steigender Geschwindigkeit deutlich ab. Andere Werkbahnen wie Buna und Wismut setzten daher auf die V 180 mit geänderten Getrieben sowie die „Taigatrommel“ V 200. Bei der DR behielt man sich damit, für entsprechende Aufgaben V 100-Loks mit Stufengetriebe heranzuziehen, die sich im „Rangiergang“ zugunsten der Zugkraft entsprechend untersetzen ließen. Auch deshalb bestanden die Bahnbetriebswerke bei der Modernisierung zur 112 oder 114 auf dem Beibehalt des Stufengetriebes, wie etwa das Bw Halberstadt bei der 114 246 als Stammlok der Einsatzstelle Osterwieck mit hohem Rangieranteil.

Zum Ende der 1970er-Jahre verstärkte sich der Bedarf an weiteren Lokomotiven für den schweren Rangierdienst. Das Kombinat Lokomotivbau Elektrotechnische Werke (LEW) Hennigsdorf hatte bereits geeignete Fahrzeuge auf Basis der seit 1964 dort produzierten V 100 für den Export unter anderem nach China entwickelt, aber im Inland kamen diese Typen nicht zum Einsatz.

Die Baureihe 111 rollt an

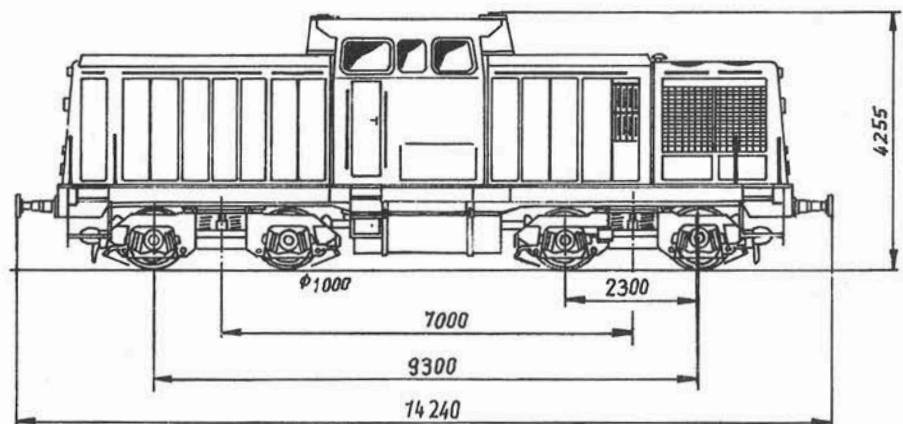
Im Frühjahr 1978 erhielt die DR mit 110 896 die zunächst letzte V 100. Bis 1982 folgten Exportaufträge in Form der V 100² und V 100³ an die Volksrepublik China.

Daraus wurde schließlich die V 100⁴ weiterentwickelt, die über den bekannten 1.000-PS-Motor 12 KVD (736 kW) verfügte, jedoch ein verändertes Getriebe erhielt. Durch andere Schaltpunkte der Anfahr- und Marschwandler im Vergleich zur V 100¹ resultierte eine höhere Zugkraft bei einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Die Dampfheizung wurde durch ein Ballastgewicht ersetzt und die Dienstmasse insgesamt auf 70 Tonnen erhöht. Unter der werkinternen Bezeichnung V 100⁴ lieferte LEW zwischen Sommer 1981 und Frühjahr 1983 in drei Baulosen insgesamt 68 Rangierlokomotiven.

Vom ersten Baulos über 28 Lokomotiven gingen 15 Maschinen an insgesamt sieben Betriebe mit ausgedehnten Werkbahnanlagen: PCK Schwedt, Leuna-Werke, Braunkohlenwerke (BKW) in Deuben, Cottbus und Welzow, Bandstahlkombinat (BKE) Eisenhüttenstadt und Maxhütte Unterwellenborn. Die DDR-Industrie konnte damit erstmals 1.000 PS starke Loks im Vershubdienst einsetzen, sieht man vom 1969 gescheiterten Experiment mit zwei V 100 beim Werk Bernburg des VEB Kali- und Steinsalzbetrieb „Saale“ ab. Drei weitere Loks wurden für Werkbahnen in die ČSSR geliefert. Zehn Loks bekam die DR, die sie als Baureihe 111 einordnete und den Bw Neuruppin (111 001 bis 005) und Wittenberge (006 bis 010) zuteilte. Interessanterweise wurden sie zunächst nicht im schweren Rangierdienst eingesetzt, sondern vorzugsweise in Doppeltraktion vor Güterzüge gespannt, die im Entlastungsverkehr über die Neben-



111 001 und 002 im Streckeneinsatz als Doppeltraktion Motor gegen Motor für den Umleiterverkehr mit Kalizügen nach Rostock Seehafen im Jahre 1982; diese Kombination reduzierte Lärm und Hitze im Führerstand DR/Slg. Dirk Endisch



Typenzeichnung der Baureihe 111 aus dem DR-Merkbuch für Triebfahrzeuge der Diesel- und Elektrotraktion Slg. TechnikMedia

fernstrecken der DR geleitet wurden und somit nicht von den weitaus schwereren Baureihen V 200/120 bzw. V 300/132 gespannt werden konnten.

1982 baute das LEW als zweites Baulos weitere 15 Maschinen. Die DR bekam im Februar/März die ersten zehn und ordnete sie als 111 011 bis 020 ein. Sechs davon erhielt das Bw Rostock Seehafen, vier gingen an das Bw Wittenberge. Damit wurden 111er endlich auch im vorgesehenen schweren Rangierdienst eingesetzt. Die restlichen fünf Maschinen dieses Loses gingen an die Maxhütte Unterwellenborn, das PCK Schwedt, die Leuna-Werke, das BKE Eisenhüttenstadt und das Braunkohlenwerk Röblingen. Im Vergleich zur ersten Bauserie besaßen diese Maschinen eine anders abgestimmte Drehzahlabstufung, was das Fahren in Doppeltraktion nur innerhalb dieser Serie erlaubte.



Das Fahrpult der V 100⁴/111 – hier im Lieferzustand – ist von der V 100¹ übernommen worden, primär für den Streckendienst ausgelegt und wurde bei späteren Loks geändert Slg. Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Die 1982 in Röblingen am See aufgenommene 111 991 war eine Leihlok der DR und gehörte zum Braunkohlenwerk Deuben – daher fehlen auch die Eigentums- und Bw-Schilder *Thomas Rieger/Slg, Dirk Endisch*

Die dritte Bauserie der Baureihe 111 wurde zwischen Frühjahr und Sommer 1983 ausgeliefert. 17 Loks gingen an die DR (111 021 bis 037), die sie alle der Rbd Halle zuwies. Diese stationierte sie als Rangierloks in den Bw Leipzig Süd, Falkenberg und Altenburg. Die restlichen sieben Lok bekamen die Braunkohlenwerke Kittlitz und Knappenrode, erneut das BKE sowie das Kaliwerk Merkers. Eine weitere Lok ging abermals in die ČSSR. Ab 1992 sah der Umzeichnungsplan der DB AG für die Baureihe 111 die neue Bezeichnung 293 vor. Allerdings erhielten nur noch 13 Maschinen diese neue Betriebsnummer, die anderen wurden zuvor direkt in die Baureihe 298 umgebaut.

Leihloks im DR-Einsatz

Vier weitere Loks der Baureihenbezeichnung 111 sind noch zu erwähnen: Mit 111 991 gelangte kurzzeitig eine vom Volkseigenen Braunkohlenwerk „Erich Weinert“ in Deuben angemietete Werklok in den Bestand der DR. Beheimatet war sie 1982 in den Bahnbetriebswerken Röblingen und Leipzig Süd. Sichtungen waren damals rar, allerdings trug die Maschine noch 1997 die seinerzeit angebrachte Nummer. Über eine weitere Lok aus gleichem Hause ist noch weniger bekannt: die 1985 angemietete 111 992. Zwei Loks entstanden 1990 durch den Umbau von insgesamt zwölf Loks der Baureihe 110 zu Rangierwerkloks für das Braunkohlenwerk Cottbus. Da diese aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Veränderungen der „Wendezeit“ nicht mehr abgenommen wurden, gelangten sie mit den alten Ordnungsnummern zur DR

Lieferdaten zur Baureihe 111 der Deutschen Reichsbahn

Fabriknr.	Baujahr	Loknummer	Lokbetreiber	Umbau	Loknummer neu
16324	1981	PCK V 100.4-11	PCK Schwedt		
16325	1981	PCK V 100.4-12	PCK Schwedt		
16326	1981	PCK V 100.4-13	PCK Schwedt		
16327	1981	T 436 4527	OKR Dobrava/ČSSR		
16328	1981	T 436 4528	OKR Dobrava/ČSSR		
16580	1981	745 580	solo/ČSSR	Import 1996	111 002-2 LDK
16581	1981	Leuna 131	Leuna-Werke		
16582	1981	Leuna 132	Leuna-Werke		
16583	1981	BKE 61	BKE Eisenhüttenstadt		
16584	1981	V 100.4-22	Maxhütte Unterwellenborn	2003 an MTEG	293 022 MTEG
16670	1981	110.4-16670	BKW Deuben		
16671	1981	Di 484-100-B4	BKW Welzow		
16672	1981	Di 485-100-B4	BKW Welzow		
16373	1981	PCK V 100.4-14	PCK Schwedt		
16374	1981	PCK V 100.4-15	PCK Schwedt		
16375	1981	PCK V 100.4-16	PCK Schwedt		
16576	1981	Leuna 133	Leuna-Werke		
16577	1981	Leuna 134	Leuna-Werke		
16578	1981	111 001-4	DR/Bw Neuruppin	12/1991	298 301-3
16579	1981	111 002-2	DR/Bw Neuruppin	11/1991	298 302-1
17302	1981	111 003-0	DR/Bw Neuruppin	10/1992	298 303-9
17303	1981	111 004-8	DR/Bw Neuruppin	4/1993	298 304-7
17304	1981	111 005-5	DR/Bw Neuruppin	12/1992	298 305-4
17305	1981	111 006-3	DR/Bw Wittenberge	4/1992	298 306-2
17306	1981	111 007-1	DR/Bw Wittenberge	12/1991	298 307-0
17307	1981	111 008-9	DR/Bw Wittenberge	4/1992	298 308-8
17308	1981	111 009-7	DR/Bw Wittenberge	12/1991	298 309-6
17309	1981	111 010-5	DR/Bw Wittenberge	12/1991	298 310-4
17839	1982	111 011-3	DR/Bw Rostock-Seehafen	4/1993	298 311-2
17840	1982	111 012-1	DR/Bw Wittenberge	4/1992	298 312-0
17841	1982	111 013-9	DR/Bw Rostock Seehafen	4/1992	298 313-8
17842	1982	111 014-7	DR/Bw Wittenberge	10/1992	298 314-7
17843	1982	111 015-4	DR/Bw Wittenberge	1/1992	298 315-3
17844	1982	111 016-2	DR/Bw Wittenberge	12/1991	298 316-1

Die ersten beiden durch Einbau eines hydrodynamischen Wendegetriebes umgebauten 111 036 und 037 liefen ab 1990 als Baureihe 108 und fuhren nach 1992 als 298.3

Jo Walter/

Slg. Friedhelm Köhler



und wurden 1992 zu 293 107 und 128 umgezeichnet. Ein Umbau zur Baureihe 298 erfolgte nicht mehr, denn beide Maschinen wurden 1998 ausgemustert und schließlich zerlegt.

Spielart 108 alias 298

Von den Leistungsparametern her konnte die Baureihe 111 zwar einige Lücken im Betrieb füllen, allerdings waren die Maschinen vor allem vom Bedienkonzept und der Arbeitsergonomie her nur bedingt für den Rangierdienst geeignet. Einige Schwächen hatten sich bereits bei der Erprobung der Baureihe 108 gezeigt, konnten aber in der DDR nicht abgestellt werden. Auch daher stufte die Reichsbahn die Baureihe 111 nur als Zwischenschritt zur V 100⁶ alias Baureihe 109, ein.

Das große Manko der V 100 im Rangierdienst war, dass die Maschinen wegen des Getriebeaufbaus nur im Stillstand die Fahrtrichtung ändern konnten. Das bedeutete neben dem entsprechenden Zeitaufwand (Bremsen, Umschalten, Lösen) auch einen hohen Verschleiß an Bremsklötzen und Radreifen. Je nach Intensität

Mit der Baureihe 111 konnten DR und Werkbahnen den schweren Rangierdienst gut bewältigen

waren an den Maschinen monatlich neue Bremsbeläge erforderlich. Abhilfe sollten hydrodynamische Wendegetriebe schaffen. Diese bestehen je Richtung aus Anfahr- und Marschwandlern und erlauben damit das Abbremsen durch Fahrtrichtungswechsel. Hinzu kamen Fragen der Ergonomie: Wollte der Lokführer beim Richtungswechsel nicht ständig zeitraubend das Fahrpult wechseln, waren gewisse Verrenkungen für eine gute Rundumsicht bei Rückwärtsfahrt unumgänglich.

Entsprechende erprobungsreife Getriebe konnte der VEB Strömungsmaschinen Dresden bereits Mitte der 1970er-Jahre fertigen, nachdem als erste Schwachstelle der Technik die Ölkühlung des Getriebes bei Versuchen in der 110 039 ermittelt wurde. 1978 wurden die beiden Erprobungsloks 110 156 und 161 des Bw Halle G im Ausbesserungswerk Stendal entsprechend ausgerüstet. Sie erhielten gleichzeitig einen leistungsgeminderten Motor mit 558 kW/750 PS Leistung. Der Heiz-

Lieferdaten zur Baureihe 111 der Deutschen Reichsbahn (Fortsetzung)

Fabriknr.	Baujahr	Loknummer	Lokbetreiber	Umbau	Loknummer neu
17845	1982	111 017-0	DR/Bw Rostock Seehafen	5/1992	298 317-9
17846	1982	111 018-8	DR/Bw Rostock Seehafen	12/1991	298 318-7
17847	1982	111 019-6	DR/Bw Rostock Seehafen	12/1991	298 319-5
17848	1982	111 020-4	DR/Bw Wittenberge	4/1992	298 320-3
17849	1982	V 100.4-23	Maxhütte Unterwellenborn		
17850	1982	Leuna 135	Leuna-Werke		
17851	1982	V 100.4-17	PCK-Schwedt		
17852	1982	BKE 62	BKE Eisenhüttenstadt		
17853	1982	V 100.4-17853	BKW Deuben		
17709	1983	745 709-6	ČSSR		
17710	1983	111 021-2	DR/Bw Falkenberg (Elster)	12/1991	298 321-1
17711	1983	111 022-0	DR/Bw Falkenberg (Elster)	11/1992	298 322-9
17712	1983	111 023-8	DR/Bw Falkenberg (Elster)	9/1992	298 323-7
17713	1983	111 024-6	DR/Bw Leipzig Süd	10/1992	298 324-5
17714	1983	111 025-3	DR/Bw Leipzig Süd	5/1992	298 325-2
17715	1983	111 026-1	DR/Bw Leipzig Süd	12/1991	298 326-0
17716	1983	111 027-9	DR/Bw Falkenberg (Elster)	7/1992	298 327-8
17717	1983	111 028-7	DR/Bw Röblingen am See	1/1992	298 328-6
17718	1983	111 029-5	DR/Bw Falkenberg (Elster)	6/1992	298 329-4
17719	1983	111 030-3	DR/Bw Altenburg	1/1992	298 330-2
17720	1983	111 031-1	DR/Bw Falkenberg (Elster)	1/1992	298 331-0
17721	1983	111 032-9	DR/Bw Leipzig Süd	4/1993	298 332-8
17722	1983	111 033-7	DR/Bw Leipzig Süd	5/1993	298 033-6
17723	1983	111 034-5	DR/Bw Altenburg	6/1992	298 334-5
17724	1983	111 035-2	DR/Bw Altenburg	11/1991	298 335-1
17725	1983	111 036-0	DR/Bw Leipzig Süd	5/1990	108 036-5/ 298 336-9
17726	1983	111 037-8	DR/Bw Altenburg	11/1990	108 037-3/ 298 337-7
17727	1983	Di 488-100-B4	BKW Kittlitz		
17728	1983	BKE 63	BKE Eisenhüttenstadt		
17729	1983	WL 1	Kali Merkers		
17730	1983	BKE 64	BKE Eisenhüttenstadt		
17731	1983	Di 489-100-B4	BKW Welzow		
17732	1983	WL 2	Kali Merkers		
17733	1983	BKE 65	BKE Eisenhüttenstadt		



Hinter der Lok 298 305 verbirgt sich die im Dezember 1992 umgebaute 111 005, die sich im Sommer 1994 in Oschersleben mit aufgeklebten Reichsbahn-Schriftzügen präsentiert *Dirk Endisch*



Am 11. Mai 1990 bespannt die Rangierlok 111 008 einen Güterzug in Wittstock. Die Lok trägt einen sonst nur bei den Industriemaschinen angebrachten Bahnräumer *Slg. Friedhelm Köhler*

Vor allem Betriebe mit ausgedehnten Werkbahnnetzen – wie hier im Bandstahlkombinat Eisenhüttenstadt – hatten großen Bedarf an leistungstarken Rangierloks wie der V 100⁴ *Slg. Michael U. Kratzsch-Leichsenring*



Umbaudaten BR 110/201 zur 298

Ursprungslokomnummer	Umbau-monat	Loknummer neu
110 044-5	8/1993	298 044-9
110 045-2	4/1992	298 045-6
110 046-0	11/1992	298 046-4
110 047-8	9/1992	298 047-2
110 048-6	8/1993	298 048-0
110 050-2	7/1993	298 050-6
110 051-0	5/1992	298 050-4
110 052-8	1/1992	298 052-2
110 054-4	5/1992	298 054-8
110 055-1	9/1992	298 055-5
110 058-5	8/1992	298 058-9
110 060-1	5/1992	298 060-5
110 062-7	7/1992	298 062-1
110 065-0	6/1992	298 065-4
110 069-2	9/1992	298 069-6
110 071-8	7/1992	298 071-2
110 072-6	8/1992	298 072-0
110 074-2	7/1992	298 074-6
110 079-1	7/1993	298 079-5
110 080-9	12/1992	298 080-3
110 081-7	7/1992	298 081-1
110 084-1	7/1992	298 084-5
110 085-8	6/1992	298 085-2
110 086-6	5/1993	298 086-0
110 088-2	6/1992	298 088-6
110 091-6	12/1992	298 091-0
110 094-0	11/1992	298 094-4
110 099-9	5/1992	298 099-3
110 100-5	11/1992	298 100-9
110 102-1	6/1992	298 102-5
110 104-7	6/1993	298 104-1
110 110-4	5/1992	298 110-8
110 122-9	6/1992	298 122-3
110 124-5	5/1993	298 124-9
110 129-4	7/1992	298 129-8
110 130-2	6/1993	298 130-6
110 135-1	7/1993	298 135-5
110 139-3	7/1993	298 139-7
110 142-7	6/1993	298 142-1
110 150-0	5/1992	298 150-4
110 151-8	7/1993	298 151-2
110 155-9	5/1993	298 155-3
110 156-7	5/1978	108 156-9 298 156-1
110 161-7	10/1978	108 161-1 298 161-1
110 163-3	8/1992	298 163-7

kessel wurde entfernt. Seinen Platz nahmen zusätzliche Wärmetauscher und ein Vorwärmer ein. Für Vorführungen im Oktober 1979 erhielten die Loks die Betriebsnummern 108 001 und 002. Für den Einsatz im Rangierdienst bekamen beide Versuchsloks als Zwischenlösung orange lackierte Fronten. Der restliche Lokaufbau verblieb im üblichen roten Schema der V 100. Die Erprobungen fanden außer im Güterbahnhof Halle unter anderem auch im Rostocker Hafen sowie auf der Rübelandbahn im Harz sowie zwischen Ilmenau und Großbreitenbach statt.

Erst die Modernisierung der Baureihe 111 zur 108 beseitigte die technischen Lokmängel

Zur Erprobung einer neuen Ergonomie erhielt 1981 die 110 161 das Führerpult der Baureihe V 60/106 installiert, um einen schaltlosen Seitenwechsel des Lokführers zu ermöglichen. Dazu musste nicht nur die rechte Einstiegstür versetzt werden, auch Anpassungen am Luftverdichter und der Bremse waren nötig. Vollends überzeugte die Lösung nicht, weshalb in der Folgezeit ein neues Bedienkonzept zu entwickeln war.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1985 erhielten die Loks endgültig die Baureihenbezeichnung 108, diesmal jedoch unter Beibehaltung der Ordnungsnummer. Ebenfalls in diesem Zeitraum wurden sie mit dem typischen orangegelben Anstrich für DR-Rangierloks versehen. Das Ziel, den Verschleiß an Bremsklötzen und Radreifen zu verringern und zudem Kraftstoff zu sparen, wurde erreicht. Mit einem Satz Bremssohlen waren die 108er zwischen eineinhalb und zwei Jahren unterwegs. Dennoch blieb es zunächst bei den beiden Einzelgängern des Bw Halle G.

Der 750-PS-Motor konnte nicht alle Zweifel der Praktiker bei der DR überzeugen. Die Loks erhielten in der Folge den ursprünglichen 12 KVD mit 736 kW/1.000 PS, der jedoch ein neues Strömungswendegeräte mit zugehöriger Erprobung erforderlich machte, das erst 1989/90 zur Verfügung stand. Damit konnte der Plan der DR, die Baureihe 111 zur 108 zu modernisieren, endlich umgesetzt werden. Mit 111 036 und 037 wurden 1990 zwei Vorausloks mit einem 750 Kilowatt le-



Mit einer Übergabe aus Richtung Stollberg erreicht 298 044 im Frühsommer 2001 das Stadtgebiet von Chemnitz. Noch trägt die Maschine das Orange der DR

Nicht aus der Baureihe 111 entstand die 298.0-1. Spender waren Lokomotiven des Typs V 100¹ – hier die Ex-110/201 048. Im April 1997 wartet die Maschine in Wünschendorf auf Ausfahrt *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)*





Markant für die ADtranz-Umbauten der Baureihe 293 waren die höheren, abgeknickten Führerstandtüren mit kleinem Fenster oberhalb. Hinter der Lok 22 der EIB steht eine originale V 100⁴, heute als 111 002 der LDK unterwegs



Die V 100⁴ des PCK in Schwedt wurden von Krauss-Maffei umfassend modernisiert. V 150-4 präsentiert sich 2007 im frischen Neulack auf dem Raffineriegelände

Im September 1997 zeigt DB Cargo in Halle (Saale) ihre neue 298 150 mit Funkfernsteuerung und Rangierkupplung RK 900



Hinter der 293 02 der ITL verbirgt sich eine frühere Reichsbahn-110. Weil das Spenderfahrzeug nicht bekannt war, erhielt die Lok eine neue ADtranz-Fabriknummer



202 535, eine echte 100⁴, ist eine Reuschling-Umbaulok mit MTU-Motor und lief einst als Werklok 2 beim Kaliwerk Merkers. Hier rangiert sie 2023 als Leihlok der EWL-A im Hamburger Hafen

tenden 12-KVD-A5-Motor getestet und in 108 036/037 umgezeichnet. Sie erhielten neu gestaltete Führerhäuser mit unterhalb der Seitenfenster angeordneten Bedienelementen. Ende 1991 lief der Serienumbau an: Die vier 108er wurden wie die dann umgebauten 111/293 zur neuen Baureihe 298.3. Zudem erhielten die meisten Loks ab 1997 zusätzlich Funkfernsteuerungen und teils Rangierkupplungen vom Typ RK 900.

Baureihe 293 bei den Privaten

Betrafen die vorstehend beschriebenen Umbauten Loks der DR bzw. DB AG, so stellte sich mit der Bahnreform Anfang der 1990er-Jahre auch die Frage nach ähnlichen Lokomotiven für die aufkommenden Privatbahnen einschließlich expandierender Werkbahnen auch im Westen. Zwischen 1995 und 2002 modernisierte ABB Daimler Benz Transportation

Viele private Bahnbetreiber nutzen die Lokomotiven der ehemaligen Baureihe V 100⁴

(ADtranz) 59 Loks der V 100-Familie umfassend. Sie erhielten die neue Baureihenbezeichnung 293. Die Modernisierung umfasste unter anderem die Aufarbeitung von Lokrahmen, Vorbauten, Führerhaus und Strömungsgetriebe. Der alte 12-KVD-Motor wurde gegen ein Caterpillar- bzw. MTU-Aggregat getauscht, die Druckluftanlage wurde erneuert, ebenso die elektrische Steuerung. Sie funktionierte nun mit 24 statt 110 Volt. Neu ist eine hydraulisch angetriebene Kühlanlage. Optional wurden die Loks auch mit Funkfernsteuer-

Mit 293 022 der MTEG unterwegs

Als die Führerstandstür hinter mir ins Schloss fällt, herrscht angenehme Ruhe. Nun ist der in Kindertagen lang ersehnte Moment also endlich da, wenn auch mit jahrzehntelanger Verspätung und kleinen Abweichungen: Ich stehe nicht nur im Führerstand einer Lok, ich werde sie auch selbst fahren. Und es ist keine 110 der DR, wie ich sie auf der Erzgebirgsstrecke Schlettau – Crottendorf kennengelernt habe, sondern die für ein Logistikprojekt angemietete 293 022 der Muldental-Eisenbahnverkehrsgesellschaft (MTEG). Ihre Karriere begann diese Maschine auch nicht bei der DR, sondern auf der Werkbahn der Maxhütte Unterwellenborn. Aber das ist mir in diesem Moment egal. Knapp 1.150 Tonnen wiegt der Zementzug, der von Merseburg in den Anschluss Nordende des Güterbahnhofs von Halle (Saale) soll. Zuerst gilt es, die Maschine nach einer längeren Abstellpause vorzubereiten: Vorwärmgerät anschalten, Übergabebuch kontrollieren, Fahrplan hinterlegen, Außenkontrolle. Nach der obligatorischen Zigarettenpause des begleitenden Kollegen ist es dann soweit: Starten! Das markante Geräusch des 12-KVD-Aggre-



Diese Rangierlok trägt zwar die Nummer 293 022 und ist eine echte V 100⁴, war aber nie eine DR-111, sondern startete als Werklok der Maxhütte und wechselte 2003 zur MTEG nach Glauchau. Zwischen Januar und Juni 2007 pendelte die Lok mit Zementwagen zwischen Merseburg und Halle (Saale) Michael U. Kratzsch-Leichsenring (7)

gats ist wie Musik, wenn auch nicht mit den anderen Großdieselmotoren etwa der Baureihen 232, 220 oder KEG-„Krabbenkutter“ zu vergleichen, mit denen ich bislang zu tun hatte. Wenig später setzt sich 293 022 in Bewegung, die Rangierfahrten zum Zug sind ganz angenehm. Gleich nach der Bremsprobe geht es mit den 14 Zementwagen auf die Reise.

Selbst der steile Anstieg am Abzweig AT aus dem Stand heraus ist ein Kinderspiel für die für den Güterzugdienst konstruierte Maschine. Die jeweiligen Höchstgeschwindigkeiten erreicht sie recht schnell, auch die finale Rangierfahrt mit geschobenem Zug über einige Kilometer hinweg beherrschte diese Rangierlokomotive klaglos. MKL

rungen ausgestattet. Von den 59 modernisierten Lokomotiven bekamen 21 neue Betriebsbücher, da sich die Herkunft der Maschinen nicht klären ließ. Deshalb tragen diese Loks auch eine neue Fabriknummer. Die Höchstgeschwindigkeit liegt

je nach verwendetem Motor- und Getriebetyp zwischen 72 und 80 beziehungsweise 100 km/h. Mit den Lokomotiven der Baureihe 293 der Deutschen Bahn hatten die Maschinen allerdings nur wenig gemein. Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Als ehemalige ČSSR-Exportlok kehrte die heutige 111 002 der Leipziger Dampfkultour über verschiedene Zwischenstationen nach Leipzig zurück und hält Erinnerungen an die DR-Einsätze wach, wie hier im März 2025 im Rahmen einer Fotosession mit Pkw-Oldtimern auf dem Weg nach Gera





Die erst jüngst im Februar erschienene ESU-Neuheit der DR-Diesellok 111 002 bringt von Haus aus ein reichhaltiges Funktionsspektrum wie beispielsweise Fahrwerksbeleuchtung und Rauchgenerator mit

Diesellokmodelle für den schweren Rangierdienst

Modellumsetzung der DR-Baureihe 111 ■ Angesichts des vergleichsweise geringen Anteils an der Gesamtflotte sind die Rangierloks der Baureihen 111 bzw. 298 im Kleinen recht zahlreich vertreten. Allerdings gab es von vielen Modellen nur Einmalserien, die längst vergriffen sind

Obwohl die Baureihe 111 seit 1981 in Diensten der Reichsbahn stand, erfolgten Modellumsetzungen erst in den späten 1990er-Jahren, als die DR schon Geschichte war. Der Hauptgrund, warum das zu DDR-Zeiten niemanden interessierte, lag in den Ressourcen und einem gewissen Stolz: *Gütsold* wollte nicht einfach seine 110 der ersten Serie umlackieren, denn das hätte zu viele Kompromisse bedeutet, da die Abweichungen in puncto Vorbauten und Rahmen in den 1980er-Jahren für ein authentisches Modell zu

groß waren. Erst Ende der 1990er-Jahre gab es eine unbedruckte *Gütsold*-V 100 in Orange/Grau als Hobbylok. Bei den Ausführungen des VEB Berliner TT-Bahnen galt quasi dasselbe. Hinzu kam, dass beide Modelle aufgrund des robusten Antriebs kaum zum Rangieren mit geringer Geschwindigkeit geeignet waren.

Die DR-Baureihe 111 in H0

Auf zeitgemäße V 100-Modelle im Maßstab 1:87 mussten DR-Fans sowohl bei *Brawa* als auch bei *Roco* bis Ende der

1990er-Jahre warten. Beide Hersteller kümmerten sich natürlich zuerst um die Regelmaschinen der Epochen III bis V, wobei *Brawa* der Verdienst gebührt, zuerst Loks der Baureihe 298.3 mit den entsprechenden Änderungen am Gehäuse aufgelegt zu haben. Die DR-Ausführungen folgten allerdings erst Ende der 2000er-Jahre, dann aber gleich als Doppelpack. Zwischen 2010 und 2012 ließen es die Remshaldener dann richtig krachen und nahmen diverse Versionen der modernisierten 293 ins Programm (siehe Tabelle).



Klasse umgesetzt wurde der beleuchtbare Führerstand in der ESU-111



In Anlehnung an das Vorbild schickte Brawa 2009 ein Pärchen ins Rennen. Leider folgte bis heute keine Wiederauflage *Werk*

Leider blieb vieles eine Einmalaufgabe und ist heute gesucht. Tauchen Modelle in den einschlägigen Onlinequellen auf, sind die Preise entsprechend hoch angesetzt. Roco setzte bislang nur sparsam auf die 111/298, hat aktuell aber den modernisierten Ableger der Baureihe 108 im Sortiment. Die jüngsten und technisch anspruchsvollsten Maschinen schickte ESU mit der 111 002 und 030 letzten Februar ins Rennen um die Käufergunst. Zutaten wie dynamischer Rauch sowie Fahrwerksbeleuchtung waren bis dato eher Zubehör für Dampflok. Zudem besitzen beide Ausführungen digitale Kupplungen. Leider sind beide Loks werkseitig wie auch im Fachhandel vergriffen, vielleicht aber noch im Gebrauchtmodellmarkt zu finden. Folgeauflagen sind nicht vor Jahresende zu erwarten.

Rangierloks für TT- und N-Bahner

Für die Spur der Mitte nahm sich Tillig im Zuge der Neukonstruktion auch der V 100⁴ und den Anverwandten an. Den Anfang machten Loks wie 108 161, die keine Formänderungen wegen abweichender Geländer etc. erforderten. In den 2010er-Jahren folgten weitere Ausführungen, darunter auch ein Modell der Leuna-Werklok 131. Weitere Industrieloks oder moderne 293 sind im Maßstab 1:120 bis dato nicht bei den Sebnitzern zu finden. TT-Mitbewerber Roco legt die schweren Rangierloks ebenfalls aktuell auf. Derzeit wird ein Doppel mit 111 018 und 019 ausgeliefert – zeitgemäß analog wie auch als digitale Soundmodelle. Im Rahmen seiner V 100-Palette offerierte Brawa auch eine Version in N. Um Formkosten zu sparen, fiel die Wahl 2012 auf die Umbau-111 128, die ja aus einer 110 entstanden war. Bereits 2007 war eine 298 mit allen markanten Details inklusive der Frontgeländer erschienen. Echte 111er lieferte Fleischmann in N. Alle Maschinen wurden als Loks der DR-Epoche IV aufgelegt. In diesem Jahr gibt es sogar erstmals ein Soundmodell.



Roco legte die Baureihe 298 lediglich in der Railion-Version auf. Eine gelborange Maschine mit DB AG-Logo und Rangierkupplungsattrappe gibt es bislang nicht



Die gelungene H0-Umsetzung der ADtranz-293 blieb ein Brawa-Sondermodell, obwohl diese ITL-Version noch heute beim Vorbild im Einsatz ist *Werk*

Die modernisierte V 100⁴ legte Brawa in Form der PCK-Loks auf. Auch davon gab es nur eine Einmalserie, die heute entsprechend gesucht ist *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)*





Als 108 001 mit oranger Front gingen die Prototyp-loks auch im Modell auf Reisen. Den Anfang machte Tillig in TT, ehe Roco vergangenes Jahr in H0 nachzog

Als Neuheit 2026 gibt es im Roco-TT-Sortiment ein 111er-Paar mit passenden Kaliwagen aus dem früheren kuehn-Formenfundus

Modelle der DR-Baureihe 111 und Artverwandte

Hersteller	Loknummer	Baujahr	Artikelnummer
Brawa H0	108 156-1	2011	41212 bis -5
Brawa H0	111 007-1 und 010-5	2009	41024 bis -7
Brawa H0	298 301-3	2007	41008/-9
Brawa H0	298 316-1	1999	0424/-5
Brawa H0	298 326-0	2002	0417/0447
Brawa H0	298 503-9 Locon	2012	41236 bis -9
Brawa H0	293.02 ITL	2012	41228 bis -31
Brawa H0	293.25 EIB Lisa 22	2013	41248 bis -51
Brawa H0	1003 BASF	2007	41010/-1
Brawa H0	1002 BASF	2012	41240 bis -3
Brawa H0	V 150-4 PCK	1999	0418/-48
Brawa H0	1504.02 Voest	2006	41000/-1
Brawa H0	1504.03	2010	41204 bis -7
ESU H0	111 030	2026	31763
ESU H0	111 002	2026	31764
Gütsold H0	111 (Hobby-Lok)	1999	18402
Roco H0	111 027	2011	62944
Roco H0	111 107-9	n. b.	70813/-4/78814
Roco H0	108 001	2025	70817/-8/78818
Roco H0	298 334	2012	72843/-4/78844
Roco TT	108 156-1	2023	36336/-7
Roco TT	111 027-9	2016	36306/-7
Roco TT	111 018-8 und 019-6	2026	738011/-9011
Tillig TT	110 156	2012	500608
Tillig TT	108 156-1	2009	500868
Tillig TT	108 161-1	2002	02587
Tillig TT	111 107-9	2007	02590
Tillig TT	293 128-5	2009	04584
Tillig TT	131 Leuna	2007	04582
Brawa N	111 128-5	2012	61113
Brawa N	298 301-3	2007	61103
Fleischmann N	111 027-9	n. b.	721007
Fleischmann N	111 032-9	2025	5170001
Fleischmann N	111 018-8	2026	7360039/-70039
Piko 2m/G	298 333-6	2011	37562





Auch die 108 161 vor dem Umbau bei der DR war für Tillig interessant genug für eine 1:120-Umsetzung, war doch keine neue Form nebst Bühnengeländer nötig

Wenig für die großen Spuren

Natürlich ließ es sich *Piko* nicht nehmen, seine Gartenbahn-V 100 auch als Lok in Orange auszuliefern. 2011 rollte eine 298 333 in die Ladenregale. Eine Neuauflage etwa als Baureihe 111 unterblieb jedoch. Fans der Nenngröße 0 werden in Sachen V 100 Ost zwar gerade von *Lenz* mit verschiedenen Modellen beglückt, eine 111 oder 293/298 ist jedoch nicht angekündigt worden. Auch in den anderen Nenngrößen wie 1 oder Z sind bis dato keine 111-Miniaturen bekannt. Die Existenz von Eigenbau- oder Kleinserien kann natürlich nicht ausgeschlossen werden. *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*



Das einzige Modell einer Werkbahn-V 100⁴ ist Tilligs Leuna-Diesellok 131. Das Modell erfordert jedoch einiges an Zurüstarbeit, was die Löcher unter dem Führerhaus nahelegen *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)*

Vectron Dual Mode Spur G – Effizient auf jedem Gleis



PIKO



Zweikraftlok BR 248 Vectron „Dual Mode“ NorthRail / PIKO / WFL Ep. VI
 ☐ 37470 799,00 €*
 ☐ 37471 inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**® onboard 999,00 €*

Ein Modell - viele Highlights

- Erstmals mit digital schaltbaren Kupplungen in der Digitalausführung
- Türen im Führerstand zum Öffnen
- Beleuchtung im Führerstand und Maschinenraum schaltbar
- **Soundversion** mit digital heb- und senkbarem Stromabnehmer, gepulstem Verdampfer sowie motorisch betriebem Lüfterrad

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



Güterverkehr am Jurasüdfuss

Im Unterschied zur Mittellandlinie (Bern – Fribourg – Lausanne) mit ihren vergleichsweise ungünstigeren Neigungsverhältnissen wird die Jurasüdfusslinie (Olten – Biel – Neuchâtel – Lausanne) von zahlreichen Güterzügen genutzt. Längst prägen dabei Kesselwagenzüge das Bild: Sie verkehren zum und vom Flughafen Genf sowie zur Raffinerie Cressier im Kanton Neuenburg, die seit der Schließung der Anlage in Collombey die letzte Erdölraffinerie der Schweiz ist. Fast ebenso verlässlich wie diese Transporte petrochemischer Erzeugnisse sind auf der Strecke die SBB-Eloks der Reihen Re 4/4 und Re 6/6. Am 29. Mai 2026 ist Re 620 013 mit einem Kesselwagenzug bei Ligerz in Richtung Neuchâtel unterwegs. Auch dieser eingleisige Abschnitt, eines der letzten Nadelöhere der Jurasüdfusslinie, wird bald Geschichte sein: Mit der Inbetriebnahme des Ligerztunnels werden die SBB den Ort künftig umfahren und vom dichten Bahnverkehr entlasten. Die Spuren dieses Bauprojekts sind auch auf diesem Bild sichtbar: Die letzten Wagen des Zuges passieren gerade die Baustelle für das Nordportal, der blaue Container auf der Seeseite der Strecke dient den Arbeitern als Unterkunft.

Text und Bild: Florian Dürr

Bild des Monats





„Albatros“ 152 137 passiert mit einem Containerzug zwischen Günzburg und Augsburg bei Gabelbachergreut eine Feldwegbrücke. Parallel zu dieser Strecke soll eine Neubaustrecke entstehen, zu deren Bau sich der Bund jetzt entschlossen hat Uwe Miethe/DB AG

■ Dresden – Prag, Marschbahn, Augsburg – Ulm

Bundestag entschließt sich zu drei großen Schienenprojekten

Mit drei Entschlüssen hat der Deutsche Bundestag am 21. Mai 2026 Richtungsentscheidungen für das deutsche Schienennetz getroffen. Die Abgeordneten befassten sich mit mehreren Vorplanungsberichten und verabschiedeten zu allen drei Vorhaben Entschlüsse. Die Gesamtkosten der drei Projekte belaufen sich auf rund 14,2 Milliarden Euro. Die Finanzierung ist allerdings noch nicht gesichert.

Erzgebirgstunnel

Das größte der drei Vorhaben ist die grenzüberschreitende Neu-

baustrecke zwischen Dresden und der deutsch-tschechischen Grenze in Richtung Prag. Kernstück ist ein rund 30 Kilometer langer Tunnel durch das Erzge-

birge – aufgeteilt in 18 Kilometer auf deutschem und zwölf Kilometer auf tschechischem Hoheitsgebiet. Das Bauwerk soll aus zwei eingleisigen Tunnel-

röhren bestehen. Die Gesamtkosten werden auf 5,62 Milliarden Euro beziffert (Stand 2022; NKV 1,03). Das Vorhaben umfasst zwei Planungsabschnitte.

Haushaltsmittel für die Schiene: Projekte in der Warteschleife

Die Bundesregierung macht weitere Schritte bei zahlreichen Aus- und Neubauprojekten im Schienennetz vom Bundeshaushalt 2027 und der mittelfristigen Finanzplanung abhängig. Das geht aus ihrer Antwort auf eine Anfrage der Grünen zur „Fulda-Runde“ 2026 hervor. Genannt werden unter anderem Maßnahmen in die Großknoten Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim und München sowie Projekte wie Hamburg – Hannover, Hannover – Bielefeld, Mannheim –

Karlsruhe, Karlsruhe – Basel, Wilster – Brunsbüttel, Augsburg – Donauwörth und auch das jetzt beschlossene Projekt Dresden – Grenze Deutschland/Tschechien. Ob die Vorhaben nach abgeschlossenen Planungsphasen in die nächste Stufe wechseln oder Baufinanzierungen erhalten, bleibt laut Bundesregierung vom Haushalt abhängig. Die Allianz pro Schiene kritisiert dies als drohenden Stillstand und fordert zusätzliche Mittel sowie einen Infraplan mit überjähriger Finanzierung. em

Zunächst wird auf deutscher Seite der Zulauf zur Neubaustrecke ausgebaut. Zwischen Dresden Hbf und Heidenau soll die Geschwindigkeit von 60 auf 80 km/h steigen; zudem ist ETCS Level 2 vorgesehen. Die eigentliche Neubaustrecke von Heidenau bis Karbitz/Chabarovice in Tschechien sollen Fernzüge mit 200 km/h befahren können, eine spätere Anhebung auf 230 km/h bleibt baulich möglich. Für den Güterverkehr ist eine maximale Längsneigung von sieben Promille geplant und 740-Meter-Überholgleise. Täglich wären bis zu 150 Güterzüge möglich. Der Tunnel würde der längste Eisenbahntunnel Deutschlands.

Die Neubaustrecke soll die bestehende Strecke Děčín – Dresden-Neustadt entlasten. Der Baubeginn ist für Dezember 2032 vorgesehen. Der Ausbaubereich Dresden – Heidenau soll 2040 in Betrieb gehen, der Tunnel im Dezember 2044.

Ausbau zwischen Niebüll und Sylt

Das zweite Vorhaben betrifft den Abschnitt Niebüll – Klanxbüll – Westerland (Sylt) der Marschbahn. Er gilt als überlasteter Schienenweg. Das Bedarfsplanvorhaben umfasst den zweigleisigen Ausbau der Abschnitte Niebüll – Klanxbüll sowie Morsum – Tinnum. Der Abschnitt Klanxbüll – Morsum ist bereits zweigleisig ausgebaut. Für den kurzen Abschnitt Tinnum – Westerland besteht nach Meinung des Bundes kein Ausbaufordernis. Die Kosten belaufen sich auf 426,37 Millionen Euro (NKV 1,32).

Karl-Peter Naumann, Pressesprecher des PRO BAHN-Landesverbands Schleswig-Holstein/Hamburg, mahnte nach dem Bundestagsbeschluss zum Ausbau der Marschbahn eine zeitnahe Finanzierung durch den Bund an: Ohne diese werde daraus keine Realität. Bezeich-

nend sei, dass die Planungen nur deshalb so weit gekommen seien, weil das Land Schleswig-Holstein sie vorfinanziert habe – obwohl es sich eigentlich um eine Bundesaufgabe handle.

Neubaustrecke Augsburg – Ulm

Das kostspieligste Vorhaben ist die Aus- und Neubaustrecke Augsburg – Ulm. Die bereits 2024 vorgestellte Vorzugstrasse für eine zweigleisige Neubaustrecke verläuft entlang der Autobahn 8 und sieht einen Regionalzughalt in Zusmarshausen vor. Sie ist für Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h ausgelegt. Die Baukosten werden mit 8,15 Milliarden Euro beziffert.

Der Bund lehnte dabei weitergehende Forderungen aus der Region ab. Deren Umsetzung würde Mehrkosten von bis zu 8,25 Milliarden Euro verursachen und das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter den Schwellenwert von 1,0 drücken – womit das Vorhaben auf Basis der aktuellen Rechtslage nicht mehr aus Bundesmitteln finanzierbar wäre. Die Entschließung bindet die Vorzugsvariante an eine Reihe von Maßgaben zu Lärmschutz, Knotenstärkung in Augsburg und Ulm/Neu-Ulm, Generalsanierung der Bestandsstrecke Augsburg – Dinkelscherben – Günzburg – Ulm, neuen oder reaktivierten Personenhalten sowie der Verbesserung des Regionalverkehrs. Zudem fordert der Bundestag eine kleinräumige Umtrassierung im Bereich des Trinkwasserschutzgebiets Burgau, um eine Durchfahrung des Schutzgebiets zu vermeiden.

Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter mahnte, der Bund müsse zeitnah die Entwurfs- und Genehmigungsplanung beauftragen und Ausbaumaßnahmen in den Knoten Augsburg und Ulm/Neu-Ulm anstoßen, die nicht Teil des Projekts seien. *em*

■ Gundelfingen (Breisgau) – Abzw Leutersberg

S-Bahn für die Freiburger Westbahn?

Am 29. Mai 2026 gaben DB, Bund und Land mit einem symbolischen Spatenstich nahe der Gemeinde Reute den Startschuss für die Bauarbeiten einer neuen Güterzugstrecke zwischen Offenburg, Freiburg und Müllheim im Markgräflerland. In Freiburg wird indessen die Zukunft der 11,1 Kilometer langen Westbahn Gundelfingen (Breisgau) – Abzw. Leutersberg diskutiert. Nach derzeitiger Planung soll der Durchgangsgüterverkehr bis 2035 auf die Neubaustrecke entlang der A 5 verlagert werden. Der VCD

Südbaden schlägt vor, die solcherart entlastete Westbahn künftig für eine S-Bahn-Linie zu nutzen. Fünf neue Haltepunkte – Tullastraße, Messe/Uniklinikum, Regierungspräsidium, Weingarten-Haslach und Sankt Georgen West – könnten laut Verband mehr als 40.000 Menschen besser an den Regionalverkehr anbinden. Beschlossen ist das Vorhaben nicht. Voraussetzung wäre eine Bedarfsanmeldung durch den Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg beim Land. *UW/em*



Die Freiburger Güterumgehungsbahn könnte ab den 2030er-Jahren für den Nahverkehr genutzt werden. Am 16. Mai 2026 rollt 203 301 mit Robel 9110 079 über die Westbahn *Ulrich Wehmeyer*

■ Gerstungen – Heimboldshausen

Elektrifizierung ab 2028

Die Elektrifizierung der ausschließlich im Güterverkehr befahrenen Strecke Gerstungen – Heimboldshausen ist eines der verbliebenen Projekte des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn“. DB InfraGO hat nun den Zeitplan veröffentlicht. Die Baumaßnahmen werden

2028 und 2029 stattfinden. Neben der Elektrifizierung werden auch weitere Ausbauten umgesetzt. Nach Abschluss der Arbeiten kann der umfangreiche Güterverkehr vom und zum hessisch-thüringischen Kalirevier mit durchgängiger elektrischer Traktion verkehren. *AWA*

■ Niederrhein-Münsterland-Netz

VRR stellt neue CAF-Batteriezüge vor

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat in Neuss am 21. Mai 2026 erstmals die neuen Akku-Triebzüge der Baureihe 557 für das Niederrhein-Münsterland-Netz vorgestellt. Die Fahrzeuge des spanischen Herstellers CAF sollen in Nordrhein-Westfalen ab Dezember 2027 schrittweise Dieseltriebzüge ersetzen.

CAF liefert 76 Triebzüge für den VRR und den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und hält diese auch 30 Jahre lang instand. Nach Angaben von CAF handelt es sich um das größte Beschaffungsprojekt für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in Deutschland und weltweit. Die neuen Triebzüge basieren auf der Civity-Plattform. Sie sind mit einem Akku ausgestattet und können damit nicht nur unter Oberleitung, sondern auch auf nicht-elektrifizierten Streckenabschnitten fahren. Geladen wird der Akku über die Oberleitung beziehungsweise über zusätzliche Ladeinfrastruktur.

Technische Daten: CAF Civity BEMU

Hersteller	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.
Anzahl	557: 15, 557.2: 61
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Spurweite	1.435 mm
Stromversorgung	15 kV, 16,7/50 Hz
Radsatzfolge	557: Bo'2'Bo', 557.2: Bo'2'+2'Bo'
Länge	557: 44.900 mm, 557.2: 55.480 mm
Breite	2.790 mm
Einstieghöhe	800 mm
Sitzplätze	557: 122, 557.2: 160
Zugsicherung	PZB, Vorbereitung ETCS
Fahrzeugbegrenzungslinie	G1/G12
Streckenklasse	C2
Mehrfachtraktion	bis zu 3 Einheiten, artrein und Mischtraktion

Zwei Varianten der Baureihe 557

CAF liefert die 140-km/h-schnellen Fahrzeuge in zwei Konfigurationen. Der knapp 45 Meter lange „Kurztyp“ (Baureihe 557) ist ein zweiteiliger Triebzug mit drei Drehgestellen, von dem der VRR insge-

samt 15 Exemplare orderte. Der fast 55,5 Meter lange „Langtyp“ ist ebenfalls zweiteilig, verfügt aber über vier Drehgestelle. 61 Fahrzeuge der als Baureihe 557.2 bezeichneten Variante sind bei CAF beauftragt. Die Stromversorgung ist für 15-Kilovolt-Wechselstrom mit

16,7 Hertz und 50 Hertz ausgelegt. Das Ladekonzept umfasst außerdem 400-Volt-Drehstrom mit 50 Hertz in mehreren Ausführungen sowie optional 1 Kilovolt Wechselstrom mit 16,7 Hertz bzw. 50 Hertz. Die Fahrzeuge sind mit PZB ausgerüstet; eine Vorbereitung für ETCS ist vorgesehen.

Einsatz im Niederrhein-Münsterland-Netz

Der Einsatz der neuen CAF Civity BEMU der Baureihe 557 soll ab Dezember 2027 schrittweise beginnen. Einsätze sind zunächst auf den Linien RB 31 Duisburg – Xanten, RB 36 Duisburg-Ruhrort – Oberhausen, RE 44 Kamp-Lintfort – Moers – Bottrop sowie auf den zu reaktivierenden Strecken RB 68 Münster – Sendenhorst und RB 76 Harrewinkel – Gütersloh – Verl vorgesehen. Bis 2029 sollen außerdem die Linien RE 10 Kleve – Geldern – Krefeld – Düsseldorf, RE 14 Essen – Dorsten – Borken / – Coesfeld und RB 37 Geldern – Krefeld – Neuss und RB 43 Dortmund – Herne – Dorsten hinzukommen.

CAF übernimmt die Instandhaltung der Fahrzeuge über die gesamte Vertragslaufzeit von 30 Jahren. Dafür entstehen zwei Werkstattstandorte in Nordrhein-Westfalen. Hauptstandort ist das Gelände des früheren Bahnbetriebswerks Gelsenkirchen-Bismarck. Zusätzlich ist eine Werkstatt in Neubeckum vorgesehen. Bereits im Mai 2026 wurde in Gelsenkirchen eine erste planmäßige Instandhaltungsmaßnahme an einem Fahrzeug der neuen Plattform abgeschlossen: Das beauftragte Unternehmen Bahntek GmbH führte am in Neuss ausgestellten Triebzug 557 001/501 die erste Frist ECM-konform durch. AW/FD



Fahrzeugpräsentation in Neuss: Der Kurztyp-BEMU 557 001/501 des Herstellers CAF hat im Rahmen von Erprobungen bereits rund 8.000 Kilometer absolviert Axel Witzke

■ DB Fernverkehr

ICE 4-Tz 9459 gratuliert dem Wunderland

Am 5. Juni 2026 wurde im Bahnhof Hamburg-Altona der ICE 4-Tz 9459 auf den Namen „Knuffingen“ getauft – die Fantasiestadt des Miniatur Wunderlands in Hamburg. Anlass ist das 25-jährige Bestehen der Anlage, die nach Angaben der Veranstalter die meistbesuchte Sehenswürdigkeit Deutschlands ist. Der Tz 9459 trägt ein eigens gestaltetes Jubiläumsdesign. Enthüllt wurde es durch einen Modell-ICE im Maßstab 1:87, der den



verhüllenden Vorhang wegzog. Das Taufwasser stammte aus dem Skandinavien-Abschnitt der Modellanlage. *em*

Die Gründer des Miniatur Wunderlands, Frederik und Gerrit Braun, bei der Taufe des ICE „Knuffingen“ am 5. Juni 2026 in Hamburg-Altona – im Vordergrund das Modell des ICE 4 im Maßstab 1:87, mit dem der Taufvorhang weggezogen wurde *MiWuLa*

■ Die Länderbahn

Probetrieb bei der S-Bahn Mitteldeutschland

Im Vorgriff auf den Start der neuen Verträge der S-Bahn Mitteldeutschland im Dezember 2026 haben sich die Neubetreiber Länderbahn (DLB) und DB Regio auf einen vorzeitigen Probetrieb verständigt. Seit 14. Juni 2026 fährt die DLB einen Umlauf auf der S5 bzw. S5X zwischen Zwickau

und Halle-Trotha mit einer Doppeltraktion neuer dreiteiliger Mireo. Das von der DLB gewonnene Netz MDSB 2025+ (Los 2) beinhaltet die S3 Halle-Nietleben – Geithain, S5 Halle-Trotha – Gößnitz – Zwickau/Glauchau und S5X Halle-Trotha – Werdau – Zwickau/Plauen. *RM*

■ Hansenetz

DB Regio übernimmt RE 2 von Metronom

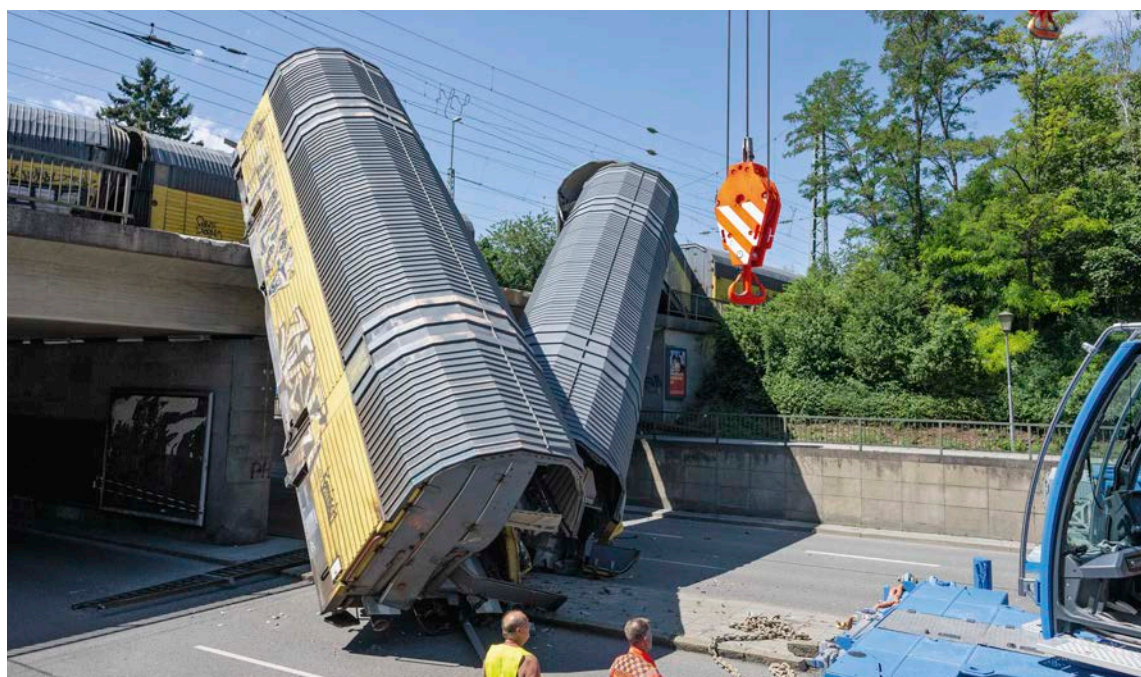
Am 14. Juni 2026 übernahm DB Regio die Regionalexpress-Linie RE 2 (Göttingen – Hannover – Uelzen) im (Los Süd des Hansenetzes von Metronom. Fahrplan und Streckenverlauf blieben unverändert, ebenso das Erscheinungsbild der bekannten Doppelstockzüge im blau/gelb/weißen Design

der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG). Nach Abschluss der wegen wirtschaftlicher Probleme von Metronom eingeleiteten Neuvorgabe bleibt das Unternehmen Betreiber des größeren Loses Nord im Hansenetz. Das kleinere Los Süd ging an DB Regio. *em*

■ München-Milbertshofen

Ein Toter nach Rangierunfall: Waggon stürzen in die Tiefe

In München-Milbertshofen (Strecke Olching – Johanneskirchen) sind in der Nacht zum 20. Juni 2026 zwei Waggon eines Güterzugs von einer Brücke rund fünf Meter in die Tiefe gestürzt. Ein Rangierbegleiter kam dabei ums Leben. Nach Polizeiangaben waren zwei Güterzüge bei Rangierarbeiten aus bislang ungeklärter Ursache zusammengestoßen. Die betroffenen Hccrrs-Waggon Wagen gehören zum Logistikunternehmen ARS Altmann aus Wolnzach und werden in München-Milbertshofen zur Abfuhr von Produkten des BMW-Werks bereitgestellt. Die Schleißheimer Straße blieb wegen Straßenschäden teilweise gesperrt; die Ermittlungen zur Unfallursache dauern an. *em*



Bei einem Rangierunfall in München-Milbertshofen kam ein Rangierbegleiter ums Leben. Am 20. Juni 2026 laufen die Aufräumarbeiten an der Schleißheimer Straße an *picture alliance/dpa/Stefan Puchner*



798 706/798 776/998 840 der Passauer Eisenbahnfreunde wartet am 23. Mai 2026 in Zwiesel (Bay) auf Gleis 4 auf den Abfahrtauftrag Richtung Bodenmais *Martin Ruf*

■ Fernverkehr

Deutschland/Niederlande

Neue IC-Linie nach Amsterdam

DB Fernverkehr und die Niederländischen Staatsbahnen NS planen für Dezember 2027 die Einführung einer neuen IC-Linie zwischen Amsterdam und dem Ruhrgebiet. Diese soll im Zweistundentakt etwa um eine Stunde versetzt zum bestehenden ICE Amsterdam – Frankfurt (M) verkehren. Vorgesehen ist der Einsatz von achteiligen ICNG-Triebzügen der NS. Das genaue Linienende auf deutscher Seite ist noch nicht bekannt. *RM*

■ DAC4EU

DAK-Projekt beendet

In Lippstadt haben das Bundesverkehrsministerium und das Konsortium DAC4EU die Ergebnisse des Forschungsprojekts „DAK-Demonstrator“ vorgestellt. Nach Angaben der Projektpartner hat die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ihre Eignung für den Praxiseinsatz nachgewiesen. Offen bleibt jedoch weiterhin die entscheidende Frage nach Finanzierung und europaweiter Einführung. *em*

■ Waldbahn

Nostalgische Verstärkung fürs „drumherum“

Beim Volksmusikfest „drumherum“ in Regen vom 21. bis 25. Mai 2026 verzeichnete die Waldbahn ein stark erhöhtes Fahrgastaufkommen. Rund 50.000 Besucher sowie etwa 2.500 Musikantinnen und Musikanten waren in der Region unterwegs, besonders auf der Strecke Plattling – Bayerisch Eisenstein. Zur Bewältigung des Andrangs verkehrten die Regio-Shuttle der Baureihe 650 auf der RB 35 Plattling – Bayerisch Eisenstein dreiteilig. Bereits am Samstag war der Andrang so groß, dass die Züge in Zwiesel gebrochen wurden;

zwischen Zwiesel und Bayerisch Eisenstein richtete die Waldbahn zeitweise Schienenersatzverkehr ein. Zur Entlastung kamen zusätzliche Fahrzeuge zum Einsatz: Zwischen Zwiesel und Bodenmais pendelte die Schienenbus-Einheit 798 706/798 776/998 840 der Passauer Eisenbahnfreunde, zwischen Zwiesel und Grafenau fuhr 650 073 der Oberpfalzbahn. Außerdem verstärkte von Samstag bis Montag der Esslinger Triebwagen VT 07 der Wanderbahn im Regental den Abschnitt Gotteszell – Zwiesel. *MR*

■ Helrom

Zweite Insolvenz: Güterbahn vor dem endgültigen Aus?

Die Frankfurter Güterbahn Helrom steht nach der zweiten Insolvenz binnen weniger Monate vor dem Aus. Das Amtsgericht Frankfurt am Main ordnete am 26. Mai 2026 die vorläufige Insolvenzverwaltung über die Helrom GmbH an. Wie schon im ersten Verfahren wurde erneut Rechtsanwalt Thomas Rittmeister von Reimer Rechtsanwälte als Ver-

walter bestellt. Eine Fortführung gilt derzeit nicht als realistisch. Der operative Betrieb war bereits vor dem Antrag eingestellt worden. Die von Helrom verwendeten Megasing-Wagen – Spezialwagen für die horizontale Verladung von Sattelauflegern – sind inzwischen in das Eigentum einer zum Waggonbauer Greenbrier gehörenden Lea-

singengesellschaft übergegangen. Erst im Januar 2026 war das erste Sanierungsverfahren abgeschlossen worden: Die Investorengruppe HRG übernahm Helrom und stellte frisches Kapital bereit. Kurz darauf kündigte das Unternehmen noch neue Verbindungen an, darunter Düsseldorf – Arad; zuvor war Düsseldorf – Kattowitz gestartet. *em*



193 647 und 193 715 mit einem Helrom-Zug am 1. April 2026 in Siegen. Inzwischen hat der Intermodal-Anbieter den operativen Betrieb eingestellt *Florian Dürr*



Probefahrt mit Harzkamel

Am 10. Juni 2026 absolvierte die remotorisierte 199 892 der Harzer Schmalspurbahnen GmbH ihre dritte Probefahrt. Die bei Alstom in Stendal mit einem 1.200-kW-MTU-Dieselmotor (8V 4000 R43) ausgerüstete Maschine war am 18. März 2026 in den Harz zurückgekehrt. Nach ersten Versuchsfahrten und erforderlichen Änderungen verlief die Fahrt am 10. Juni 2026 erfolgreich. Nach ihrer Endabnahme wird 199 892, die keine Funkfernsteuerung besitzt, vor Personenzügen auf der Harzquer- und Brockenbahn eingesetzt Dirk Endisch

■ Chemnitz – Leipzig

Spar-Ausbau droht nach deutlicher Kostensteigerung?

Aufgrund gestiegener Kosten droht dem bereits jahrelang verzögerten Ausbauprojekt Chemnitz – Leipzig ein deutlich reduzierter Umfang. Für den Nordabschnitt Leipzig – Geithain rechnet DB InfraGO inzwischen mit Kosten von 1,32 Milliarden Euro (statt geplanter 750 Mio.). Die veranschlagte Summe sah einen durchgehend zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts sowie eine Elektrifizierung vor.

Gemäß einer neuen Studie sollen nur noch etwa 24 der 44 Kilometer des Nordabschnitts zweigleisig werden. In der Folge würde der geplante RE-Halbstundentakt zwischen Leipzig und Chemnitz nicht ganztags, sondern nur in der Hauptverkehrszeit umgesetzt werden. Der Ausbau des Südabschnitts soll Anfang der 2030er-Jahren stattfinden, für den Nordabschnitt gibt es noch keinen Zeitplan. RM

■ Sprinter Stuttgart – Berlin

ICE 1162/1163 bleibt doch im Fahrplan

Der im Dezember 2025 eingeführte ICE-Sprinter Stuttgart – Berlin bleibt trotz Bauarbeiten auf der Berliner Stadtbahn erhalten. Am 20. Mai 2026 teilte die DB mit, dass das Zugpaar ICE 1162/1163 nach erneuter Prüfung der Baustellenfahrpläne weiter verkehren kann. Die Reisezeit von unter fünf Stunden soll bleiben. Zunächst war ab Juni eine vorübergehende Einstellung vorgesehen. Der

Sprinter fährt zwischen Stuttgart und Nürnberg (einziger Zwischenhalt) über die Murrbahn und weiter über Bamberg und die VDE 8 nach Berlin. Er hält nur in Nürnberg und ist damit rund eine Stunde schneller als die klassischen ICE über Frankfurt. Auf der abschnittsweise eingleisigen Murrbahn verschärft der Fernzug jedoch infrastrukturelle Engpässe: Morgens wird ein RE 90 in

■ Templin – Joachimsthal

Keine Reaktivierung

Die Strecke Templin – Joachimsthal hat keine Chance auf eine Reaktivierung. Eine vom Land Brandenburg beauftragte Kosten-Nutzen-Untersuchung kommt zu einem Ergebnis von 0,63, was weit entfernt vom erforderlichen Kosten-Nutzen-Faktor von 1,0 liegt. Zuletzt wurde von 2018 bis 2022 im Rahmen eines Probetriebs Schienenpersonennahverkehr angeboten. Die Nachfrage war verhalten. AWA

Schwäbisch Hall-Hessental vom ICE 1162 überholt und steht dort zusätzlich zehn Minuten. Abends muss ein MEX 90 in Fornsbach acht Minuten auf die Kreuzung warten; zudem erhält ein RE 90 in Sulzbach (Murr) elf Minuten Standzeit wegen Kreuzung und Überholung durch ICE 1163. Dadurch verlängern sich Reisezeiten, teils gehen Anschlüsse in Stuttgart verloren. PG/em

In Kürze

FBQ-Anbindung wird noch teurer

Die Kosten für die sich im Bau befindliche Hinterlandanbindung von Lübeck bis zum neuen Fehmarnbelt-Tunnel bei Puttgarden steigen weiter. Nachdem im November vergangenen Jahres von 8,1 Milliarden Euro die Rede war, geht der Bundesrechnungshof nun von 10,7 Milliarden Euro aus. RM

DB Regio: Rot/beige 218

218 419 ist zurück im Betriebsdienst. Bei Alstom in Stendal erhielt die Lok nicht nur eine neue Hauptuntersuchung, die am 4. Juni 2026 abgeschlossen wurde, sondern auch eine Neulackierung in den TEE-Farben Weinrot/Beige. Sie fährt RE-Züge Regensburg – Hof. RM

Laabertalbahn wird saniert

Die Strecke Eggmühl – Lanquaid wird im Sommer 2026 saniert. Insgesamt werden 5.000 Holzschwellen ausgetauscht sowie Brücken und Durchlässe überarbeitet. Im Herbst sollen wieder Rübenzüge verkehren, auch Nostalgiefahrten sind dann möglich. JMU

218 im Pfalznetz

Aufgrund vieler defekter Triebzüge stellte DB Regio im Juni einen Umlauf des RE 6 Neustadt (Weinstr.) – Karlsruhe auf eine lokbespannte Garnitur um. Bis zum 26. Juni kehrte damit eine 218 mit Dostowagen ins Pfalznetz zurück. FBR

Berlin: S15 auf S21-Strecke

In Berlin ist der erste Abschnitt der neuen S-Bahn-Strecke S21 in Betrieb gegangen. Die neue Linie S15 nutzt die Verbindung vom Nordring über Wedding zum Interimbahnsteig am Hauptbahnhof. Sie fährt im 10-Minuten-Takt zwischen Gesundbrunnen und Hauptbahnhof (Fahrzeit: 5 Minuten). em



Der mittlerweile wegen Fristablaufs abgestellte Schweizer Triebwagen BDe 4/4 13 am 3. Mai 2026 im Museumsbahnhof Buckow vor der Abfahrt nach Müncheberg (Mark); im Hintergrund steht der Steuerwagen 879 603 beziehungsweise ES 279 006 *Klaus Seeger*

■ *Buckower Kleinbahn*

Schweizer Triebwagen außer Betrieb

Der Verein Museumsbahn Buckower Kleinbahn hatte für seine mit 600-Volt-DC betriebene Strecke Müncheberg (Mark) – Buckow im Jahr 2017 den einst bei der Chemin de fer Orbe – Chavornay (OC) in der Schweiz eingesetzten Elektrotriebwagen BDe 4/4 13 (Schweizerische Wagons-Fabrik Schlieren/Maschinenfabrik Oerlikon 1920) aus dem in Auflösung befindlichen Bahnmuseum Kerzers-Kallnach übernommen. Seit Anfang Juni

2018 ist dieser vierachsige Personen- und Gepäcktriebwagen auf der knapp fünf Kilometer langen Museumsbahn im Osten des Landes Brandenburg unterwegs, seit Sommer 2020 auch wieder in seinem weinrot-beigen Erscheinungsbild wie in den 1950er-Jahren.

Unklare Perspektive

Am 31. Mai 2026 hat der Fristablauf das mittlerweile 106 Jahre alte Fahrzeug ereilt. Ob eine Hauptuntersuchung ausge-

führt werden kann, ist derzeit unklar. Um die Kosten für die Aufarbeitung des Museumsstücks zu stemmen, wirbt der Verein um Spenden. Bislang sei es nicht gelungen, notwendige Arbeiten am BDe 4/4 13 extern zu vergeben, teilt die Buckower Kleinbahn auf ihrer Internetseite mit.

Die letzten Fahrten

Zum Abschied kam der Schweizer Triebwagen noch einmal ausgiebig zum Einsatz:

Am 3. Mai 2026 fuhr er statt der regulären Elektro- und Steuerwagen der Baureihen 479.6/879.6 im normalen Wochenend- und Feiertagsfahrplan zwischen Müncheberg und Buckow. Zum Bahnhofsfest in Buckow am 30. Mai verdichtete die Buckower Kleinbahn den Verkehr sogar auf einen 40-Minuten-Takt mit einer Einheit 479.6/879.6 und dem BDe 4/4 13. Am Tag des Fristablaufs war der OC-Triebwagen schließlich noch einmal ganztägig auf der Strecke unterwegs. Kurzfristige Bauarbeiten auf der DB-Strecke Berlin – Strausberg – Müncheberg (– Kostrzyn) mit Schienenersatzverkehr erschwerten Ende Mai 2026 allerdings die Anreise zu der elektrifizierten Museumsbahn. *KS*

■ *Chemin de fer de la Baie de Somme*

Dampf- und Gastloks

Am 25. und 26. April 2026 fand die Fête de la Vapeur bei der Museumsbahn Chemin de fer de la Baie de Somme statt. Im Einsatz standen acht meterspurige Dampfloks. Aus dem Ausland waren die 1888 bei Tubize gebaute Tramlok HL 303 der Museumsbahn Lobbes–Thuin sowie RhB-Lok 14 vom Dampfloks-Verein Appenzeller Bahn angereist. Wegen immer strenger Zulassungsvorschriften für ausländische Fahrzeuge in Frankreich ist ungewiss, ob die



Gastloks an der Somme-Bucht: Tramlok HL 303 der Museumsbahn Lobbes–Thuin

Christoph Oboth

Veranstaltung in dieser Form erneut stattfinden kann. Die CF Baie de Somme verkehrt zwischen Le Crotoy und Cayeux;

der Abschnitt Noyelles–Saint-Valéry besitzt ein Vierschienengleis, sodass dort auch normalspurige Loks fahren können. *CO*

■ *„Schluff“ und historische Verkehrsmittel Krefeld/SWK*
Letzte Saison in 2026

Die Krefelder Dampfeisenbahn „Schluff“ fährt im Jahr 2026 ihre letzte Saison. Grund für das Aus sind laut Betreiber zu hohe Aufwendungen für Sanierung und Instandhaltung. Der „Schluff“ verkehrt seit 1980 auf der Strecke St. Tönis – Hülser Berg. Als Zuglokomotive kommt die Tenderlokomotive 1 „Graf Bismarck XV“ zum Einsatz. Sie befindet sich im Eigentum der SWK MOBIL. Nach den Fahrten im Dezember geht die Lokomotive in den Ruhestand. *em*

Nostalgie-Impressionen



Zum Saisonauftakt des Erlebniszugs San Gottardo kam am 9. Mai 2026 in Bodio eine echte Rarität zum Einsatz: Die von SBB Historic betreute Ae 8/14 11801 bespannte den Zug zwischen Erstfeld und Bodio

Stefan Wittich

Auf einer Sonderfahrt für Grundschulkinder von Montluçon nach Lyon Perrache passiert der von der AAATV Montluçon eingesetzte Zug mit X 2230 und X 2900 am 22. Mai 2026 den Bahnhof L'Arbresle im Rhône-Gebiet Pierre Julien



Zum Jubiläum „150 Jahre Ohratalbahn“ fuhren vom 8. bis 10. Mai 2026 erstmals seit 2012 wieder Personenzüge von Gotha nach Ohrdruf. Am 9. Mai kam eine dreiteilige „Ferkeltaxi“-Garnitur zum Einsatz (Foto in Petriroda) C. Much

■ Selfkantbahn

Schöma-Lok zurückgeholt

Die von Mitgliedern der Selfkantbahn aus der Schweiz zurückgeholte Schöma-Diesellok CFL 200 VR soll zukünftig als V 12 „Heidi“ auf der Meterspurstrecke nach Gillrath eingesetzt werden. Beschafft wurde sie 1961 von den Alsen'schen Zementwerken in Itzehoe, die sie bis 1976 nutzten. Anschließend wurde sie zusammen mit ihrer Schwesterlok von 860 auf 1.000



Millimeter umgespurt und von der FO/MGB erworben sowie mehrmals in die rot/grauen Unternehmensfarben umla-

Während der Pfingstveranstaltung stand die V 12 (ex Tm 2/2) der Selfkantbahn noch in der roten FO/MGB-Lackierung im Bahnhof Schierwaldenrath

Martin Menke

ckiert. Bei der Selfkantbahn soll der Neuzugang wieder in den grünen Ablieferungszustand zurückversetzt werden. MM

In Kürze

VT 18.16 fährt wieder

Der historische Schnellverkehrstriebzug VT 18.16.07/10 ist nach abgeschlossener Hauptuntersuchung wieder einsatzfähig. Am 13. Juni 2026 wurde der frühere Reichsbahn-Triebzug in Thale feierlich von VIS an die SVT Görlitz gGmbH übergeben; am Folgetag kam er in seinem neuen Domizil Radebeul an. *em*

Historische S-Bahn NRW: 420 484 einsatzbereit

Nach einer Instandsetzung hat der Verein Historische S-Bahn NRW 420 484 am 21. Juni 2026 erfolgreich auf Probefahrt geschickt. Der Triebzug aus dem Jahr 1996 ist damit für Sonderfahrten einsatzbereit. *em*

Railflex übernimmt Museumslok

Ellok E 11 (Ex-BSM) der Stadt Leverkusen entgeht der Verschrottung. Das EVU Railflex hat die 113 Jahre alte Lok als Dauerleihgabe und will sie in ihren historischen Zustand zurückversetzen. *em*

798 652 umbeheimatet

Am 9. Februar 2026 wurden 798 652, 998 896 und 998 257 des DB Museums vom Bh Ulm zum Bh Ludwigshafen umbeheimatet. Ihr Einsatz erfolgt im Saisonverkehr auf der Krebsbachtalbahn; hinterstellt werden sie im Lokschuppen in Hüffenhardt. *ZP*

ET 65 zurück auf Gleisen

Die Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG) hat ET 65 005 nach mehrjähriger Abstellung wieder in Betrieb genommen. Das 1933 gebaute Fahrzeug fuhr am 14. Juni 2026 erstmals wieder bei Sonderfahrten im Großraum Stuttgart. Weitere Fahrten gehen 2026 unter anderem nach Ludwigsburg, Horb, Heidelberg und Bad Wimpfen. *em*



Technische Daten

Achsfolge	Bo'Bo'
Spurweite	1.435 mm
Länderpaket	Schweiz, Deutschland, Österreich
Gewicht	80 t (84 t mit Batteriemodul)
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Leistung	7 MW (Batterie: 600 kW)
Anfahrzugkraft	350 kN
Netzspannungen	15 kV/16,7 Hz, 25 kV/50 Hz, 11 kV/16,7 Hz (RhB-Netz)
Anzahl	36 (14 Re 494, 22 Rea 494)

EURO DuFour mit der NVR-Nummer 91 85 4494 001-1 CH
SBBC in Valencia: Die neue Lok für SBB Cargo Schweiz erscheint im klassischen SBB-Rot Stadler

■ (CH) SBB Cargo Schweiz/Stadler

Erste neue Güterzuglok EURO DuFour vorgestellt

SBB Cargo Schweiz und Stadler haben in Valencia mit 494 001 eine neue Streckenlokomotive (Typ EURO DuFour) vorgestellt. Die in klassischer roter SBB-Lackierung präsentierte Bo'Bo'-Lok ist die erste einer Serie von Maschinen, die langfristig die einzigen Streckenloks von SBB Cargo Schweiz sein sollen. Die Güterbahn-Tochter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) plant eine Vereinheitlichung ihrer Flotte. Angemietete Vectron werden bis 2032/2033

zurückgegeben, die Altbau-lokomotiven Re 620 und Re 420 sollen bis 2030 abgestellt werden. Die erste Bestellung umfasst 36 Lokomotiven, davon 22 mit Batterieausrüstung für die letzte Meile. Für weitere 93 Fahrzeuge bestehen Optionen. In der Schweiz werden die Zweisystemloks als Re 494 001 bis 014 bezeichnet; Fahrzeuge mit Batteriemodul werden als Rea 494 201 bis 222 geführt. Die 160 km/h-schnellen Loks sind für den Betrieb in der Schweiz,

Deutschland und Österreich vorgesehen und für den Betrieb unter 15-kV/16,7-Hz- sowie 25-kV/50-Hz-Wechselspannung ausgerüstet. Mit einem Batteriemodul (600 kW) können die Loks kurze Abschnitte ohne Fahrleitung bedienen. Gegenüber der heutigen Flotte soll die EURO DuFour rund 15 Prozent weniger Strom benötigen. Ein weiterentwickeltes Drehgestell mit integriertem Lenkungssystem soll den Schienenverschleiß senken.

Die 80 bis 84 Tonnen schweren Maschinen ermöglichen gemäß Stadler das Befahren der Streckenklassen C2, C3 und C4. Ab dem zweiten Halbjahr 2026 sollen Tests auf dem Versuchsring Velim beginnen. 2027 kommt die Lok zur Zulassung in die Schweiz, ab Ende 2027 sollen die ersten Lokomotiven im kommerziellen Betrieb von SBB Cargo Schweiz eingesetzt werden. Die Auslieferung der ersten Tranche soll 2029 abgeschlossen sein. *FD*

■ (CH) Schweizerischen Bundesbahnen

Bedienpunkte im Einzelwagenladungsverkehr entfallen

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB stellen ihren Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 deutlich um. Das neue Produktionsmodell soll nach An-

gaben des Unternehmens die Auslastung der Züge erhöhen und die Kosten senken. Ziel ist ein Güterverkehr, der ab 2033 ohne dauerhafte Unterstützung eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Rund 50

der heute etwa 280 Bedienpunkte mit geringer Nachfrage sollen künftig im Einzelwagenladungsverkehr nicht mehr angefahren werden. Die SBB wollen ihre Bedienung stärker auf jene Orte konzent-

rieren, an denen aus ihrer Sicht ausreichend Kundennachfrage besteht. Auf Wunsch können die betroffenen Punkte laut Unternehmen weiterhin im Ganzzugsverkehr bedient werden. *em*

■ (A) Österreichische Bundesbahnen

Neue ÖBB-Doppelstockzüge KISS im Einsatz

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben im Juni 2026 die neuen Stadler-KISS-Doppelstocktriebzüge in den Planeinsatz geschickt. Zehn Jahre nach den ersten Überlegungen zu neuen Doppelstockzügen für den schnellen Nahverkehr in der Stadtregion begann damit eine neue Ära im ÖBB-Nahverkehr der Ostregion: Am Morgen des ersten Einsatztags startete mit dem CJX9 2919 ab Wien Floridsdorf um 8:33 Uhr der erste KISS-Doppelstockzug im planmäßigen Betrieb auf der Linie CJX9 zwischen Wien und Payerbach-Reichenau.

Sechs- und Vierteiler

Zum Auftakt kommen sechsteilige Garnituren der Reihe 4736 zum Einsatz. Die Fahrzeuge sind 160 Meter lang, für

160 km/h zugelassen und bieten rund 591 Sitzplätze sowie bis zu 60 Fahrradstellplätze. Ab Herbst 2026 sollen zusätzlich vierteilige Garnituren der Reihe 4734 in Betrieb gehen. Diese Züge sind 105 Meter lang, bieten rund 371 Sitzplätze und bis zu 36 Fahrradstellplätze. Auf dem CJX9 sind später zudem achteilige Einheiten aus zwei gekuppelten vierteiligen Garnituren vorgesehen.

Einsatz in der Ostregion

Geplant sind weitere Einsätze auf REX-Verbindungen von Znojmo/Retz über die Nordwestbahn sowie von Břeclav/Bernhardsthal über Wien weiter nach Wiener Neustadt und Payerbach-Reichenau. Auch auf der S7 sollen vier- und sechsteilige KISS zum Einsatz



Die neuen Cityjet-Doppelstocktriebzüge von Stadler KISS übernehmen im Juni 2026 die ersten Leistungen in der Ostregion Paul G. Liebhart

kommen. Während der Modernisierung der Wiener S-Bahn-Stammstrecke könnten weitere Linien hinzukommen.

Ersatz für Reihe 4020

Die neuen KISS-Doppelstockzüge werden vor allem die Rei-

he 4020 ersetzen, die im Sommer 2026 endgültig aus dem Betrieb ausscheiden soll. Die Fahrzeuge sind Teil eines ÖBB-Rahmenvertrags mit Stadler über bis zu 186 Doppelstocktriebzüge; bislang wurden 126 Fahrzeuge abgerufen. PGL

DIE SEELE DER DEUTSCHEN EISENBAHN

Topaktueller Überblick
über die Lokomotiven
auf deutschen Schienen

Bilder, wie sie der Fan sehen will,
und alle wichtigen technischen Daten

Alle Baureihen der DB AG und
ausgewählte Typen der Privatbahnen



176 Seiten · € (D) 24,99

Hier mehr
erfahren!



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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

■ (CZ) Leo Express

Schwieriger Start für Talgo-Züge

Am 30. April 2026 nahm das tschechische Bahnunternehmen Leo Express (LE), das seit 2021 zur Hälfte der spanischen Staatsbahn Renfe gehört, den kommerziellen Betrieb gebrauchter Talgo-Züge zwischen Prag (Praha) sowie Bratislava und Prešov in der Slowakei auf. Dafür mietete LE von der Muttergesellschaft drei rund 30 Jahre alte Talgo-Gliederzüge (Typ S6). Die Züge durchliefen dafür zwar ein Refit, erwiesen sich bald jedoch als so unzuverlässig, dass LE den Fahrplan nach wenigen Tagen reduzieren musste.

Ausfälle und Ärger

Geplant waren drei Umläufe mit kurzen Wendezeiten und ohne Reservegarnitur. Anfang Mai wurde der Umlauf nach Prešov gestrichen, um das Angebot nach Bratislava zu stabilisieren und um täglich nur noch zwei Talgo-Garnituren zu benötigen. Dennoch kam es mehrfach zu mehrstündigen Verspätungen und Zugausfällen. LE gewährte zwar Rückerstattungen, die Vorfälle brachten dem Unternehmen aber schlechte Presse. Hintergrund der Talgo-Einsätze ist



Seit Anfang Juni nutzt Leo Express zwei Ex-DB-IC-Wagen für die Verbindung Prag – Prešov. Am 6. Juni 2026 steht 193 232 mit den Wagen am Prager Hauptbahnhof *Andrew Thompson*

auch die Umstellung von 3-kV-Gleich- auf 25-kV-Wechselstrom in der Nordslowakei. LE kann seine fünf reinen Gleichstrom-FLIRT dort nicht mehr einsetzen und nutzt sie stattdessen auf neuen internationalen Verbindungen nach Polen. Mit den Talgo-Zügen bietet LE auf Prag – Olmütz – Bratislava eine alternative Route an und verbindet mehrere mährische Städte direkt mit der slowakischen Hauptstadt. Allerdings ist die Verbindung mit 5:27 Stunden rund eine Stunde langsamer als die der Züge von ČD oder RegioJet über Brünn. Für die Traktion der 13-teiligen Gliederzüge mit

ihren kurzen Wagen ohne Drehgestelle nutzt LE drei von Railpool gemietete Vectron-Lokomotiven. Die Bordstromversorgung übernimmt jedoch weiterhin der Talgo-Generatorwagen am Zugende. Das zeigte Folgen: Weil er in Prešov nicht nachgefüllt werden konnte, war bei einer der ersten Fahrten im tschechischen Grygov eine rund einstündige Tankpause nötig. Auch in Praha hl. n. werden die Talgos häufig direkt am Bahnsteig mit Wasser oder Treibstoff versorgt. Zudem fuhren in den ersten Betriebswochen fast durchgehend Bordmechaniker

mit. Die Produktionskosten der Gebrauchtzüge sind damit vorerst hoch, ein wirtschaftlicher Betrieb bleibt schwierig.

Ex-DB-Wagen statt Talgo

Anfang Juni verzichtete LE endgültig auf eine Rückkehr der Talgos nach Prešov und setzte dort stattdessen zwei Ex-DB-IC-Wagen ein. Dies sollte den Betrieb stabilisieren, reduzierte die Kapazität jedoch auf nur 169 Sitzplätze pro Zug. Trotz ihres Alters bieten die spanischen Züge der 1990er-Jahre noch klassischen Komfort: Die breiten, bequemen Originalsitze des Talgo S6 verfügen auch in der Economy-Klasse fast durchgehend über viel Beinfreiheit. In der Zugmitte läuft ein Bistrowagen, am Zugschluss ein Wagen mit Familienzone. Die Economy-Class bietet 308 Plätze, die usiness-Class 40 Plätze; hinzu kommen zwei Rollstuhlstellplätze und ein barrierefreies WC. Für Mitteleuropa sind die tief gebauten Talgo-Züge mit kleinem Lichtraumprofil ungewöhnlich. An 55-Zentimeter-Bahnsteigen ermöglichen sie stufenfreien Zustieg. *AT*

Leo Express: Am 23. Mai 2026 verlässt der Talgo S6 mit 193 228 Prag in Richtung Bratislava *Andrew Thompson*



■ (TR/AZ) Baku – Tiflis – Kars

Neubaustrecke bis 2030 geplant

Die Türkei und Aserbaidschan planen eine neue Bahnstrecke zwischen beiden Ländern zur Ergänzung der Bestandsroute Baku (Aserbaidschan) – Tiflis (Georgien) – Kars (Türkei), welche im Juni 2026 nach Modernisierung eines wichtigen Abschnitts wieder in Betrieb ging. Die neue Alternativlinie soll vorrangig dem internationalen Güterverkehr (auch der Relation China – Europa) dienen und entlang der Grenze zu Iran sowie ein kurzes Stück durch den Süden Armeniens führen. Zentrales Element ist eine Neubaustrecke auf türkischer Seite, um Bestandsstrecken in Armenien zu umgehen. Denn Armeniens Eisenbahnen werden aufgrund einer Konzessionsvergabe bis 2038 durch die russische Staatsbahn RŽD betrieben. Ein Baustart des 2,8 Milliarden US-Dollar teuren Projektes wird für Ende 2026 angestrebt. Unter Mitnutzung und Ausbau einiger bestehender Strecken wird die Eröffnung bereits für 2030 angekündigt. *FFÖ*

■ (LB) Tripolis – Al-‘Abbūdiyya

Eisenbahn-Reaktivierung

Im Libanon existieren derzeit keine Eisenbahnstrecken mehr, nachdem der Schienenverkehr in den 1990er-Jahren endgültig eingestellt worden ist. Im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung will die Regierung nun aber die Eisenbahn reaktivieren und sieht als erstes Projekt die Strecke zwischen Tripolis und Al-‘Ab-būdiyya an der Grenze zu Syrien vor. Die Verbindung wurde 1975 stillgelegt und soll perspektivisch eine Bahnverbindung durch Syrien in die Türkei ermöglichen. Auch von Tripolis entlang des Mittelmeers nach Süden zur Hauptstadt Beirut soll die Bahnverbindung wieder aufgebaut werden. *FFÖ*

■ (F) Auray – Quiberon

Mit dem „Korkenzieher“ auf die Halbinsel

Der „Tire-Bouchon“, der „Korkenzieher“-Zug auf der 27 Kilometer langen Strecke Auray – Quiberon, ist in die Sommersaison 2026 gestartet. Vom 29. Juni bis 31. August fahren die Züge täglich; danach fahren sie noch am 5., 6., 12. und 13. September. Der französische Name „Tire-Bouchon“ enthält eine Doppeldeutigkeit: „Bou-

chon“ bedeutet im Französischen auch Stau. Der Saisonzug bietet eine Alternative zur oft überlasteten D 768 auf die Halbinsel Quiberon. Mit sieben Halten erschließt er Strände, Buchten und die Côte Sauvage. Vom Endbahnhof Quiberon sind Ort, Strände und Fähren nach Belle-Île, Houat und Hoëdic zu Fuß erreichbar. *WOH*



Quiberon: AGV 86601/86602 bereit zur Abfahrt nach Auray *Wolfgang O. Hugo*

■ (ZA/BW) Transnet Freight Rail/Botswana Railways

Grenzüberschreitende Güterzüge

Die Eisenbahnen Botswanas (Botswana Railways) haben im Mai 2026 den durchgehenden Güterverkehr ins südliche Nachbarland Südafrika aufgenommen. Hierdurch wird auf den Umschlag an der Grenze verzichtet. Zunächst handelt es

sich um eine Testverbindung, um die Betriebsbereitschaft, insbesondere die Fahrzeugverfügbarkeit und die betrieblichen Abläufe, zu testen. In Südafrika ist Transnet Freight Rail für den Güterverkehr auf der Bahn zuständig. *FFÖ*

■ (KZ/UZ) Transkaspische Internationale Transportroute

Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs

In den letzten zehn Jahren ist das Volumen im Schienengüterverkehr zwischen Kasachstan und Usbekistan um 76 Prozent gestiegen. Daher haben beide Länder nun beschlossen, die Zusammenarbeit und den Ausbau der Bahnstrecken zu intensivieren. Die Verbindung beider Länder ist Teil des sogenannten Mittleren Korridors

und der Transkaspischen Internationalen Transportroute (TITR) zwischen China und Europa unter Umgehung von Russland, weshalb sich auch die EU und der chinesische Staat engagieren. Im Rahmen der Ausbauintiative wird Kasachstan Ende 2026 die neue Strecke Darbaza – Maktaaral gen Usbekistan eröffnen. *FFÖ*

In Kürze

(AU) Inland Rail wird kürzer

Die Güterzugstrecke „Inland Rail“ von Melbourne im Süden nach Brisbane im Nordosten (1.700 Kilometer) wird aus Kostengründen – es wird derzeit mit Aufwendungen in Höhe von umgerechnet 28 Milliarden Euro kalkuliert – erheblich eingekürzt. Bis Ende 2027 soll nun nur noch der Abschnitt Melbourne – Parkes (300 km von Sydney entfernt) fertiggebaut werden – weniger als die Hälfte der ursprünglich geplanten Strecke. *FFÖ*

(OM/AE) Hafeet Rail zu 40 Prozent fertig

Die neue Eisenbahnstrecke „Hafeet Rail“ von Suhar im Oman nach Abu Dhabi in den Vereinigten Arabischen Emiraten als Landverbindung zwischen dem Golf von Oman und dem Persischen Golf (gleichzeitig eine Umgehung der Straße von Hormus) ist zu 40 Prozent fertiggestellt. Ein geplantes Fertigstellungsdatum für die 238 Kilometer lange Strecke ist indes noch nicht bekannt. *FFÖ*

(UZ) Hochgeschwindigkeitszug in Betrieb

Im Mai 2026 ging in Usbekistan der erste neue Hochgeschwindigkeitstriebzug des koreanischen Herstellers Hyundai Rotem in Betrieb. Die siebenteilige Einheit ist 175 Meter lang und bietet fast 400 Sitzplätze. Der Einsatz ist auf der modernisierten Strecke Taschkent – Chiva geplant. *FFÖ*

(MX) Vorortbahn in Mexiko-Stadt

Das S-Bahn-Netz von Mexiko-Stadt „Tren Suburbano de Ciudad de México“ wurde im Mai 2026 um eine neue Stichstrecke zum Flughafen Felipe Ángeles (AIFA) erweitert. Es entstanden sechs neue Bahnhöfe, die zunächst alle 30 Minuten bedient werden. *FFÖ*

Die erste Einheitsellok und ihre Schwestern

70 Jahre E 41 001 ■ Vor genau sieben Jahrzehnten, Ende Juni 1956, rollte mit E 41 001 die erste DB-Einheitsellok auf die Bundesbahngleise. Das war der Startschuss zu einer der erfolgreichsten deutschen Fahrzeugserien überhaupt. Immerhin rund 2.000 Loks aller Bauformen sollten zwischen 1956 und 1973 entstehen



Im Retro-Look kommt die als E 41 001 beschilderte 141 001 am 9. April 1999 auf der Ruhr-Sieg-Strecke daher. Mit RB 5180 hat die erste Einheitslokomotive der Bundesbahn soeben Siegen-Weidenau verlassen *Georg Wagner*



War dieser Erfolg vorhersehbar gewesen? Hätte irgendjemand im Jahre 1956 beim Anblick der ersten der neuen Einheitsloks damit gerechnet, dass diese Neukonstruktionen in den folgenden vier Jahrzehnten einen Großteil des elektrischen Betriebes bei der Bundesbahn prägen sollten? Und dass es am Ende eine solch große Stückzahl werden würde? Wohl kaum. Hoffen ja, ahnen vielleicht auch, aber wirklich prophezeien?

Und doch: Das, was am 27. Juni 1956 mit der Ablieferung der E 41 001 an die DB begann, war nichts weniger als eines der wichtigsten Mosaiksteinchen auf dem Weg hin zu einer modernen und wirtschaftlich agierenden Bundesbahn. Die immer schneller nach Norden voranschreitende Elektrifizierung, für die es stets neuer Loks bedurfte, trug ihrerseits zum Erfolg der neuen Einheitsloks bei. Erinnerung wir uns an die Erste von ihnen.

Vier Baureihen statt einer Mehrzwecklokomotive

Dass es die neue E 41 001 in dieser Form überhaupt gab, war wenige Jahre zuvor so noch nicht absehbar gewesen. Schon die Deutsche Reichsbahn in den westlichen Besatzungszonen als Vorgängerin der im September 1949 ins Leben gerufenen Deutschen Bundesbahn hatte 1948 beschlossen, das vor dem Krieg angelaufene Elektrifizierungsprogramm zielstrebig fortzusetzen, vor allem unter dem Gesichtspunkt der Rationalisierung und Beschleunigung des Betriebs. Auch unter dem Eindruck der neuen Ae 4/4 der BLS und Re 4/4 der SBB dachte man an eine an die E 44 angelehnte Fahrzeugkonstruktion modernster Prägung, die als vierachsige Drehgestell-Mehrzwecklokomotive ausgelegt und als E 46 bezeichnet werden sollte. Für ganz schwere Zugförderungsaufgaben sah man noch eine sechssachsige, auf der E 94 basierende Baureihe E 96 vor.

Bereits 1949 wurde der Entwicklungsauftrag für die elektrische Ausrüstung der E 46 an AEG, BBC und SSW vergeben. Im Sommer 1950 erging auf dieser Basis der Auftrag zum Bau von zunächst drei sich technisch und optisch doch gravierend unterscheidenden Prototypen an die Herstellerkonsortien Krauss-Maffei/AEG, Krupp/BBC und Henschel/SSW. Später wurde der Auftrag auf insgesamt fünf Loks erhöht, die man ab November 1950

aufgrund inzwischen erfolgter Leistungssteigerung und der Geschwindigkeitserhöhung auf 125 km/h als Baureihe E 10⁰ und damit als Schnellzugloks bezeichnete. Sie gelangten ab 1952 zur Ablieferung und sollten anschließend ausgiebig und vergleichend erprobt werden, bevor man für das bestgeeignete Konzept dann den Auftrag zum Serienbau erteilen wollte.

Die Versuchsergebnisse veranlassten die DB jedoch schon bald, von der Vorstellung einer einzigen Universaltype abzurücken, nachdem sich gezeigt hatte, dass diese den unterschiedlichen Anforderungsprofilen nicht gerecht werden konnte. Stattdessen wurden im Rahmen der im

Von der Vorstellung einer einzigen Universaltype rückte die DB schnell ab

Sommer 1954 begonnenen Besprechungen zur Auftragsvergabe nun insgesamt vier für den Bau vorgesehene Baureihen festgelegt und deren Konstruktion in enger Abstimmung mit dem Bundesbahn-Zentralamt in München vergeben: die Baureihe E 10 für den schnellen Reisezugverkehr an SSW/Krauss-Maffei, die daraus abgeleitete E 40 für den mittelschweren Güterverkehr ebenfalls an SSW/Krauss-Maffei, die kleinere E 41 für den leichten Personen- und Güterverkehr an BBC/Henschel sowie die als Co'Co' ausgelegte Baureihe E 50 für den schweren Güterzugverkehr an AEG/Krupp. Alle vier Konstruktionen sollten baureihenübergreifend auf möglichst viele Gleichteile zurückgreifen, um Aufwand und Kosten für die Wartung in Betrieb und Werkstatt gering zu halten. Auch sollten alle Hersteller später bei der Serienbeschaffung eng zusammenarbeiten und nicht nur ihre eigenen Baureihen an die DB abliefern.

Die Erste einer langen Reihe

Und dann war sie da, E 41 001, als erste Vertreterin des neuen Einheitslokomotive-Programms der DB. Stolz konnten die „Bundesbahn-Mitteilungen“ in ihrer Ausgabe vom 12. September 1956 berichten: „Vor wenigen Tagen wurde bei der Bundesbahndirektion München die erste Lokomotive der neuen Baureihe E 41 in Dienst gestellt, die von der Firma Henschel & Sohn (Kassel) im mechanischen Teil und von der Firma Brown, Boveri & Cie



Im Ablieferungszustand präsentiert sich E 41 001 im August 1956 im AW München-Freimann Carl Bellingrodt/Slg. OS

(Mannheim) im elektrischen Teil in zweijähriger Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt München entwickelt und gebaut wurde. Diese Lokomotive stellt die erste einer in Fertigung befindlichen Serie von 44 Stück dar. Weitere 14 dieser Bauart werden in Kürze bestellt werden.“ Der Stolz war durchaus gerechtfertigt, denn die im stahlblauen Kleid mit schwarzem Rahmen und Fahrwerk sowie silbernem Dach strahlende Neubaulok ließ alle anderen elektrischen Loks der DB mit Ausnahme der fünf E 10⁰-Prototypen buchstäblich alt aussehen. Ihre zu den Seiten hin abgerundete Front mit den beiden großen Stirnlampen unten und der zentralen dritten Lampe mittig über dem Führerstand sollte auch für alle anderen Schwesterbaureihen das moderne „Gesicht“ der DB werden – und das Aussehen der Bundesbahn-Elloks über Jahrzehnte hinweg prägen. Größere Unterschiede gab es dann – je nach Baureihe – in der Länge und Seitengestaltung sowie in der technischen Ausrüstung.

Wie ihre größeren Schwesterbaureihen besaßen die ersten E 41 zunächst Maschinenraumfenster, zwei auf der linken Fahrzeugseite, eines auf der rechten. Allerdings stellte sich schnell heraus, dass der Gesamteintrittsquerschnitt für die Kühlluft damit zu gering bemessen war, daher wurden die Fenster durch zusätzliche Lüftungsgitter ersetzt. Die von E 41 001 an zum Einbau gelangende Bauart Schwaiger mit waagrecht Lamellen wurde später

ab E 41 121 durch Doppeldüsen-Lüftergitter der Bauart Krapf & Lex mit senkrechten Unterteilungen abgelöst. Im Rahmen von Hauptuntersuchungen wurden diese auch an älteren Loks verbaut.

Erste Einsätze in Bayern

Doch lassen wir die „Bundesbahn-Mitteilungen“ weiter berichten: „Die neuen Lokomotiven dieser Bauart sind für den leichten Personenzug- und Güterzugdienst auf Haupt- und Nebenbahnen bestimmt. Sie sind mit Steuerung für Wendezugbetrieb ausgerüstet, d. h. die elektrische Lokomotive kann vom Führerstand eines Steuerwagens aus fernbedient werden. Die ersten 15 Stück werden deshalb auch im Vorortverkehr München im Wendezugbetrieb eingesetzt.“

Das BZA München begleitete den Betrieb der E 41 001 und merzte Kinderkrankheiten aus

Das Bw München Hbf war daher nach Abschluss der Inbetriebsetzungsphase, die die neue Lok seit dem 27. Juni 1956 beim Bw Nürnberg Hbf absolviert hatte, und nach ihrer Endabnahme ab dem 29. September jenes Jahres Heimat der E 41 001 und eines Großteils ihrer noch im gleichen und im Folgejahr abgelieferten Schwestern. Damit hatte das BZA München Gelegenheit, den Betrieb zu begleiten und einige der noch zahlreich auftretenden Kinderkrankheiten der Neu-

konstruktionen rasch auszumerzen. Weitere Loks gingen in dieser Frühphase der E 41-Beschaffung an die Bw Offenburg und Stuttgart. Mit den neuen E 10¹ kamen ab dem Jahresende 1956 die ersten noch schnelleren Schwestern hinzu, 1957 auch die E 40 und E 50 für den Güterzugdienst.

Der erwähnte Münchner Vorortverkehr wurde für E 41 001 rasch zu einem ihrer wichtigsten Einsatzbereiche, vor den Wendezügen erreichte sie Dachau, Freising, Herrsching und Tutzing. Darüber hinaus wurde sie aber immer wieder auch in höherwertigen Umläufen eingesetzt, etwa im Eilzugverkehr. Das passte gut zu ihrem Leistungsheft, von dem auch die „Bundesbahn-Mitteilungen“ kündeten: „Die vierachsige Lokomotive ist eine leichte Mehrzwecklokomotive und wurde mit Rücksicht auf die Beförderung leichter Schnell- und Eilzüge für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und wegen der Verwendung auf Nebenbahnen für einen höchsten Achsdruck von 16,5 t ausgelegt. Die E 41 ist in der Lage, Züge bis zu 900 t in 5 %-Steigung anzufahren und zu befördern. Sie ist mit vier BBC-Fahrmotoren und mit SSW-Gummiringfederantrieb ausgerüstet und hat eine Stundenleistung von 2100 kW. Der Transformator ist für niederspannungsseitige Regelung in 28 Stufen mit einem unter Oel laufenden, neu entwickelten Schaltwerk gebaut.“ Genau dieses Schaltwerk war es, das mit seinen charakteristischen Knallgeräuschen beim Heraufschalten

den typischen „Sound“ einer E 41 ausmachte und ihr schnell den Spitznamen „Knallfrosch“ bescherte.

Von Blau zu Grün

Gemäß dem damals gültigen, sich an Geschwindigkeitsklassen orientierenden Lackierschema der DB erhielt E 41 001 ihre stahlblaue Lackierung (RAL 5011), die für alle Loks „ab 120 km/h“ und damit genau ihrer Höchstgeschwindigkeit galt. Allerdings wurde diese Vorschrift 1959 durch eine etwas andere Wortwahl für die stahlblaue Farbgebung („Loks über 120 km/h“) abgeändert. Dies wirkte sich grundlegend auf die Farbgebung aller weiteren in Dienst gestellten E 41 ab E 41 072 aus, die fortan in Flaschengrün (RAL 6007) zur Auslieferung gelangten. Ab 1962 wurde der Grünton in Chromoxidgrün (RAL 6020) abgeändert. In Grün passten die E 41 – zugegeben – auch deutlich besser zu den meist ebenfalls grünen Personenwagen, die im Regelfall hinter ihnen liefen (bei den neuen „Silberlingen“ spielte das ohnehin keine Rolle). Damit konnten sich die seit Dezember 1956 zur Ablieferung gelangenden größeren und 140 km/h schnellen Schwestern der Baureihe E 10¹ schon allein durch ihre Farbgebung als „Renner“ im DB-Lokpark auszeichnen und von den E 41 abheben. Die bereits in Stahlblau über DB-Gleise rollenden E 41 behielten ihre Lackierung zum Teil noch relativ lange, erst bei anstehenden Hauptuntersuchungen mit Neulackierung wurde ihr Lok-



Dienst nicht nur im Münchner Vorortverkehr: Am 4. Oktober 1958 steht E 41 001 mit einem Eilzug in Tutzing *Hans Schmidt/Slg. Brinker*

kasten – teilweise sogar erst in den 1970er-Jahren – in die neue Farbe gehüllt.

Allerdings, es gab zwischen all der neuen Einheitlichkeit auch drei Ausnahmen: 1965 wurden E 41 291 und 373 zu Versuchszwecken abweichend von Regelanstrich mit hellgrauem Rahmen geliefert, E 41 374 hatte abweichend einen beige gelben Rahmen. Aufgrund der immens hohen Verschmutzungsanfälligkeit blieb es beim Versuch und die Loks wurden schon bald mit schwarzen Rahmen versehen.

An E 41 001 ging dies vorerst noch weitgehend spurlos vorbei. Am 22. Dezember 1959 hatte sie im AW München-Freimann ihre erste E 2-Hauptuntersuchung erhalten und war anschließend wieder in den Vorortverkehr der bayerischen Landeshauptstadt zurückgekehrt, der sie – weiterhin in Stahlblau – in einigen Umläufen bis zum Alpenrand führte. Neu kam ab Mai 1960 auch die frisch elektrifizierte Strecke Dachau – Ingolstadt hinzu, auf der die Münchner E 41 einen Großteil der Leistungen übernahmen. Bis 1961 war der Bestand des Bw München Hbf daher auf 39 Loks der Baureihe E 41 angestiegen; auch war die relativ hohe Schadanfälligkeit der ersten Einsatzjahre nun endlich überwunden.

Mittlerweile galt die E 41 als kleine Mehrzwecklok, der die Münchner Lokleitung gerne in sonstigen Stillstandszeiten auch mal leichte (Übergabe-)Güterzüge anvertraute. Nicht nur beim Personal war sie daher sehr beliebt, auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten dürfte die DB Freude an ihr gehabt haben.

Für 1965 stand für E 41 001 die nächste HU, jetzt eine U 3 mit Neuanstrich, an, die sie am 9. Dezember erfolgreich hinter sich gebracht hatte und nun in Chromoxidgrün erstrahlte. Inzwischen hatten sich in München die letzten E 44^G („G“ für „geschobener Zug“), mit denen sich die E 41 die ersten Jahre hinweg den Wendezugdienst geteilt hatten, verabschiedet. Mit der

Textfortsetzung auf Seite 43

Lebenslauf E 41 001/141 001

Ablieferung & Abnahme		
27.06.1956	Ablieferung an die DB	
29.09.1956	Endabnahme	
23.09.2001	Ausmusterung/Übergabe an das DB Museum	
Stationierungen		
27.06.1956 – 29.09.1956	Bw Nürnberg Hbf	
30.09.1956 – 28.05.1983	Bw München Hbf	
29.05.1983 – 22.12.1988	Bw Nürnberg 1	
23.12.1988 – 23.09.2001	Bw Frankfurt (Main) 1	
Revisionen und HU		
22.12.1959	E2 (AW München-Freimann)	
09.12.1965	U3 (AW München-Freimann)	Neulackierung Chromoxidgrün
29.03.1976	E3.0 (AW München-Freimann)	Neulackierung Ozeanblau/Beige
03.06.1982	E2.0 (AW München-Freimann)	
12.01.1989	E2.0 (AW Opladen)	
28.04.1997	E3.0 (AW Opladen)	Neulackierung Stahlblau
2013	Hauptuntersuchung	
10.04.2024	Hauptuntersuchung / Revision	

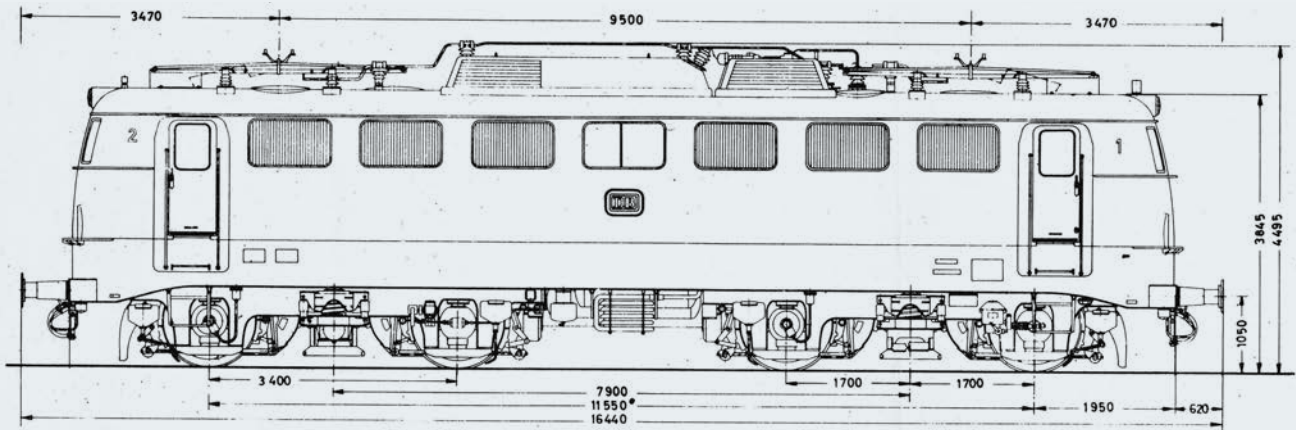
Die Einheitselektrolokomotiven der DB

E 10¹ – Die Schnelle

Betriebsnummern (ab 1968)	110 101 – 110 511 (mit Lücken)
Baujahre	1956–1969
Achsfolge	Bo'Bo'
Antrieb	Gummiringfeder
Stundenleistung	3.700 kW
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h, später 140 km/h
Länge über Puffer	16.490 mm (bis E 10 287) 16.440 mm (ab E 10 288)
Dienstmasse	86,0 t

Der Baureihe E 10¹ war im Ellok-Neubauprogramm der DB von 1956 die Rolle der Schnellfahrlok zugeordnet. Ab 1956 entstanden insgesamt 379 Exemplare, die rasch eine führende Rolle im Schnellverkehr auf den elektrifizierten Strecken übernahmen. Bis zur Ordnungsnummer 287 wurden die Loks mit Kastenaufbau abgeliefert, ab der E 10 288 übernahmen sie den windschnittigeren

„Bügelalten“-Aufbau der E 10¹². Seit den frühen 1990er-Jahren verlagerte sich ihr Einsatzgebiet mehr und mehr in Richtung Nahverkehr. Bei der DB AG wurden sie dem Geschäftsbereich DB Regio zugeordnet, ab 1997 erhielten viele Loks Wendezugsteuerung. 2001 begann ihre Ausmusterung, die sich bis 2014 hinzog. 30 Loks liefen ab 2006 als Baureihe 115 für DB AutoZug.



Seitenansicht der 110 101 – 264 und 271 – 287 mit Bemaßung DB DV 930-96/Slg. OS

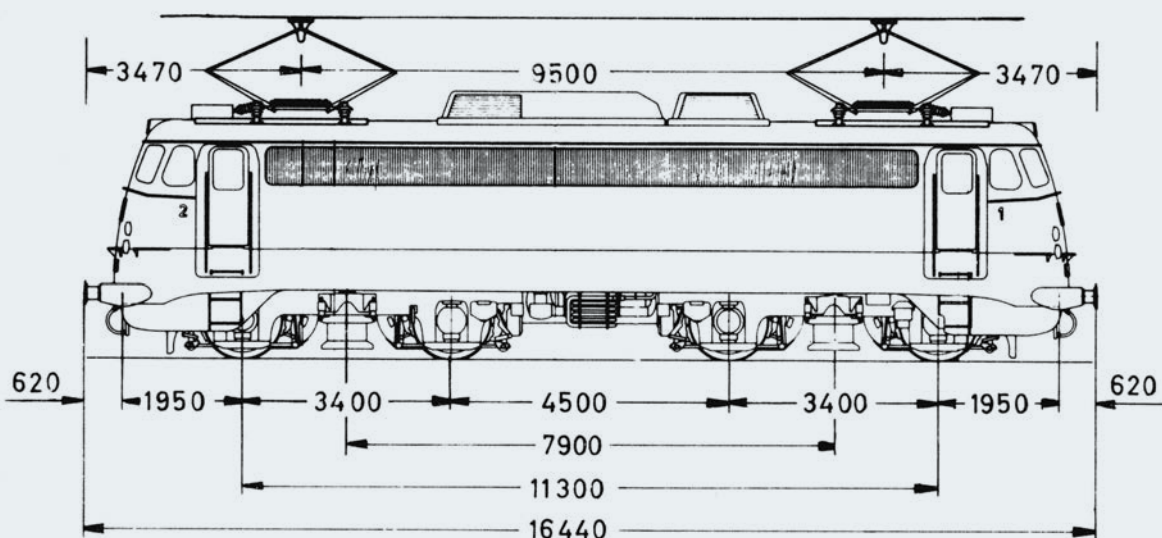
E 10¹² – Die Besondere

Betriebsnummern (ab 1968)	112 265 – 112 270, 112 308 – 112 312, 112 485 – 112 504
Baujahre	1962–1968
Achsfolge	Bo'Bo'
Antrieb	Gummiringfeder
Stundenleistung	3.700 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h, später 120 km/h
Länge über Puffer	16.440 mm
Dienstmasse	86,0 t

Für ihren zum neuen Aushängeschild des Fernverkehrs erkorenen F-Zug „Rheingold“ baute die DB 1962 nicht nur komplett neue, besonders hochwertige Wagen, sondern auch eine mit 160 km/h noch schnellere und aerodynamischer gestaltete Lok. Ihr Grundaufbau basierte auf der bewährten E 10, doch erhielt sie einen windschnittigeren Aufbau und spezielle Schnellfahr-Drehgestelle. Den verspätet gelieferten sechs Loks E 10 1265

bis 1270 folgten 1963 fünf weitere für den „Rheinpfeil“ (E 10 1308 bis 1312) und 1968 nochmals 20 weitere, jetzt bereits als Baureihe 112 (112 485 bis 504). Bis zur Indienststellung der Serienloks der Baureihe 103 galten sie als die schnellen „Stars“ der DB, gerieten später jedoch mehr in den Schatten. Ab 1988 wurden 112 485 bis 504 als Baureihe 114, ab 1991 die übrigen Loks als Baureihe 113 geführt. Die verschlissenen Drehgestelle mussten ausgetauscht und

die Höchstgeschwindigkeit der einstigen Renner auf 120 km/h beschränkt werden. Bis 2013 wurden auch sie ausgemustert.



Zeichnung der 110 288 mit Bemaßung

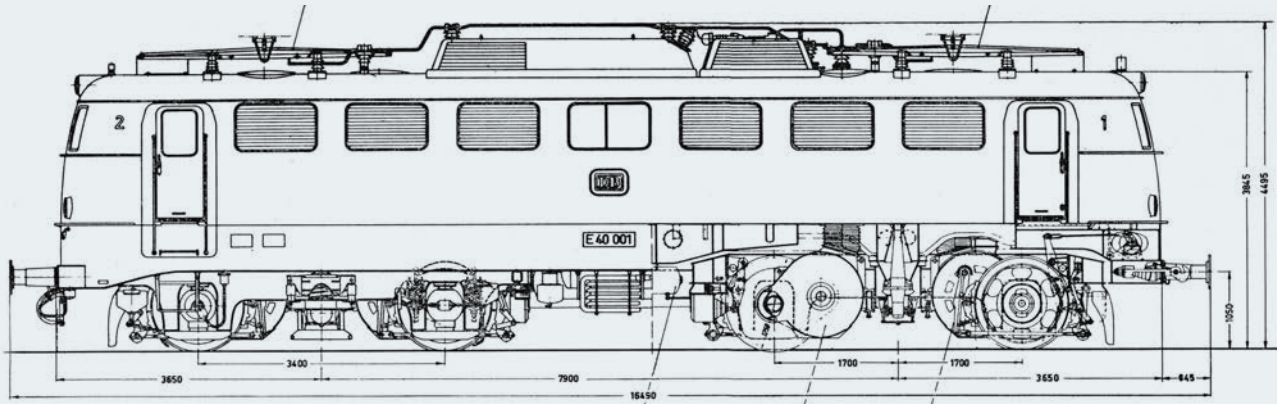
DB DV 939 B/Slg. OS

E 40 – Die Vielseitige

Betriebsnummern (ab 1968)	140 001 – 879 (mit Lücken), 139 131 – 137, 139 164 – 165, 139 309 – 316, 139 552 – 563
Baujahre	1957–1973
Achsfolge	Bo'Bo'
Antrieb	Gummiringfeder
Stundenleistung	3.700 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h, später 110 km/h
Länge über Puffer	16.490 mm
Dienstmasse	83,0 t bzw. 86,0 t (E 4011)

Die Baureihe E 40 übernahm im Einheitsloksprogramm der DB den Part der Güterzugloks für den mittelschweren Dienst. 1956 begann ihre Indienststellung, die sich bis 1973 und bis zur Betriebsnummer 879 hinzog. Letztere war zugleich die letztgebaute Einheitsloks der DB überhaupt. Die E 40 leitete sich konstruktiv aus der E 10 ab, verfügte jedoch angesichts ihres Aufgabenbereichs über ein geändertes Übersetzungsverhältnis. Ebenfalls verzichtet wurde auf die elektrische Widerstandsbremse, die ab 1959 jedoch in

einige für den Steilstreckendienst vorgesehene Loks eingebaut wurde. Diese wurden zur Unterscheidung als E 40¹¹ in Dienst gestellt und ab 1968 als Baureihe 139 bezeichnet. In späteren Jahren bewies die mit 100 km/h universell einsetzbare E 40/140 auch ihre Tauglichkeit im Personenverkehr, etwa im S-Bahn-Vorlaufbetrieb im Ruhrgebiet. Im Güterverkehr konnten DB und DB AG lange nicht auf sie verzichten. Ihre Ausmusterung begann 1999, die letzten Loks schieden erst 2016 aus dem Planbetrieb aus.



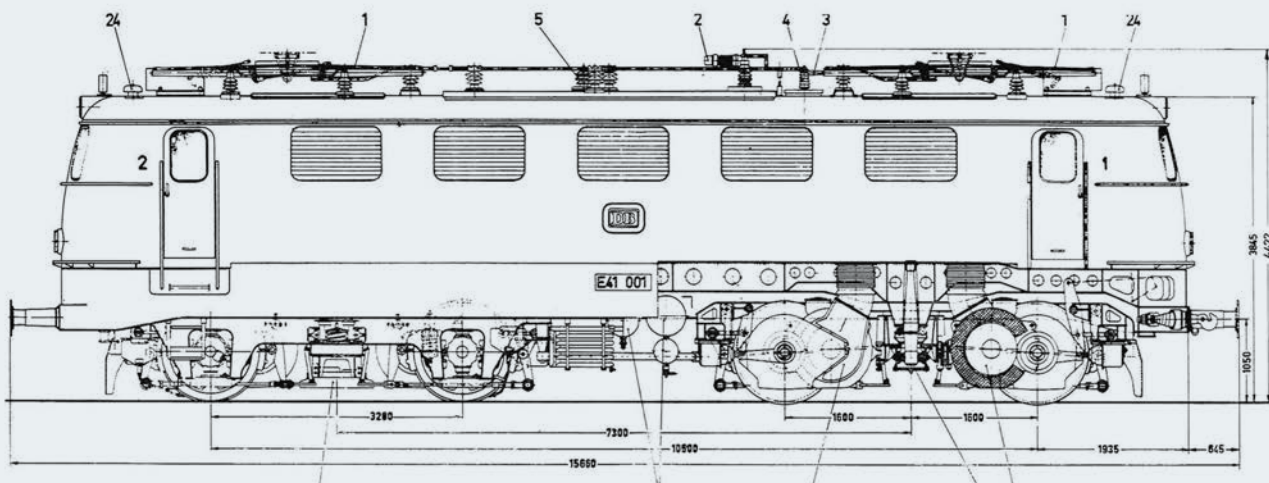
Zeichnung der E 40 001 mit Bemaßung Slg. OS

E 41 – Die Kleine und Leichte

Betriebsnummern (ab 1968)	141 001 – 141 451
Baujahre	1956–1971
Achsfolge	Bo'Bo'
Antrieb	Gummiringfeder
Stundenleistung	2.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Länge über Puffer	15.620 mm
Dienstmasse	66,4 t, ab E 41 227: 72,5 t

Als Mehrzweckloks für den Personen- und leichten Güterverkehr hatte die Bundesbahn die Baureihe E 41 konzipiert. Die im Sommer 1956 in Dienst gestellte E 41 001 war die erste Einheitsloks der DB. Gemäß den damaligen Vorgaben wurden die Loks bis einschließlich E 41 071 noch in Stahlblau abgeliefert, alle weiteren zunächst in Flaschen-, ab 1962 dann in Chromoxidgrün. Alle Loks erhielten serienmäßig Wendezugsteuerung, was sie für den

beschleunigten Personenverkehr auf den elektrifizierten Strecken der Ballungszentren prädestinierte. Mit einem Achsdruck von 16,5 t konnte sie auch auf Nebenbahnen zum Einsatz kommen. Besonders in den frühen Jahren nutzte die DB die E 41 aber auch gerne im leichten Güterverkehr. Später kamen die Loks auch im S-Bahn-(Vorlauf-)Betrieb zum Einsatz. Mitte der 1990er-Jahre begann die Ausmusterung, die letzten Loks wurden Ende 2006 abgestellt.



Zeichnung der E 41 001 mit Bemaßung Kurzbeschreibung BZA München/Slg. OS

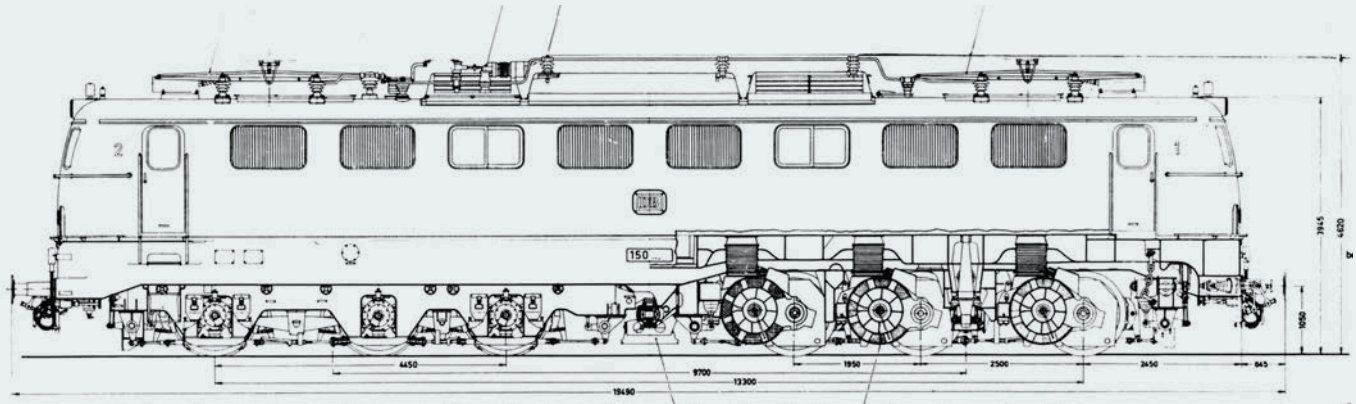
Die Einheitselektrolokomotiven der DB

E 50 – Die Schwere

Betriebsnummern (ab 1968)	150 001 – 150 194
Baujahre	1957–1973
Achsfolge	Co'Co'
Antrieb	Tatzlager, ab E 50 026 Gummiringfeder
Stundenleistung	4.500 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Länge über Puffer	19.490 mm
Dienstmasse	126,0 t, ab E 50 026: 128,0 t

Für schwere Güterzugleistungen stellte die DB ab 1957 die sechssachsige E 50 als moderne Nachfolgerin der E 94 in Betrieb. Da man dem neuen SSW-Gummiringfederantrieb anfangs nicht zutraute, die große Leistung ohne übermäßigen Verschleiß auf die Schienen zu bringen, wurden die ersten E 50 bis zur Ordnungsnummer 025 noch mit dem aus der Vorkriegszeit bewährten Tatzlagerantrieb ausgerüstet. Diese Sorgen stellten sich als unbegründet heraus, so dass die weiteren Loks den für alle anderen DB-Einheitsel-

loks üblichen Antrieb erhielten. In mehreren Serien stellte die DB bis 1973 insgesamt 194 Loks in Dienst. Betrieblich konnte die E 50/150 im Bereich über 80 km/h nicht befriedigen, da ihre Zugkraft dort rapide einbrach, was oft zu Fahrmotorschäden führte. Auch reichte ihre Leistung für das neue Leitprogramm für den schweren Güterzugdienst nicht aus. Nachfolgerin wurde die ab 1973 gebaute Baureihe 151. Die verstärkte Ausmusterung begann 1997, bis Ende 2003 waren alle Loks aus dem DB-Bestand ausgeschieden.



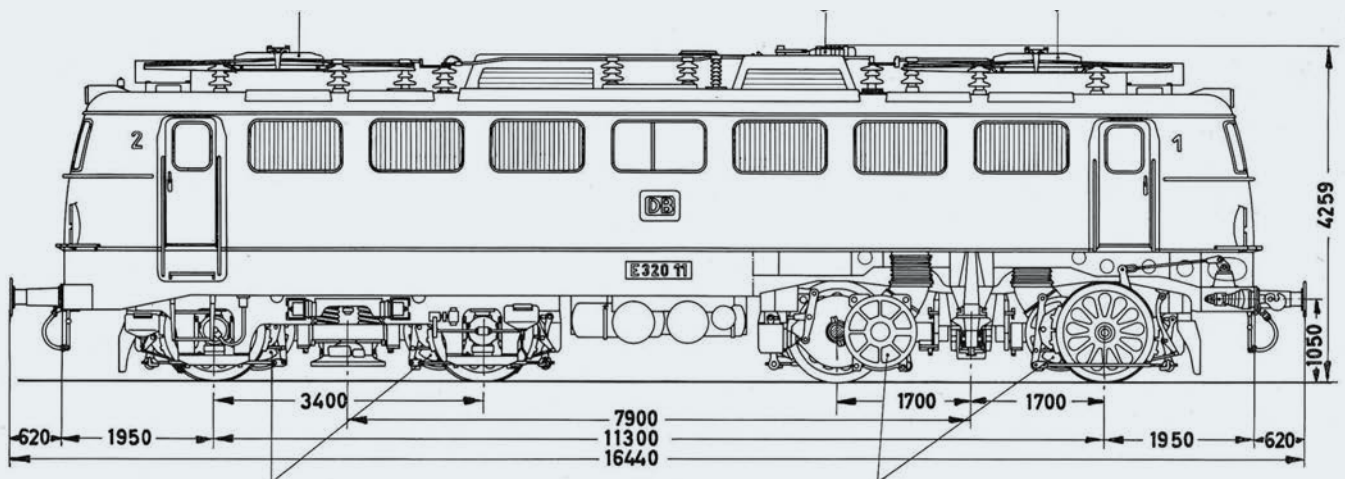
Zeichnung der Baureihe 150 mit Bemaßung Slg. OS

E 320 – Die Grenzgängerin

Betriebsnummern (ab 1968)	182 001, 182 011, 182 021
Baujahre	1960
Achsfolge	Bo'Bo'
Antrieb	Gummiringfeder
Stundenleistung	2.760 kW, 2.488 kW, 2.550 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Länge über Puffer	16.440 mm
Dienstmasse	82,0 t

Die Anfang der 1960er-Jahre auch das Saarland erreichende Elektrifizierung stellte die DB an den Grenzen aufgrund der abweichenden Stromsysteme in Luxemburg und Frankreich vor neue Herausforderungen. 1957 vergab sie daher an AEG, BBC und SSW den Auftrag zur Entwicklung des elektrischen Teils einer neuen Mehrsystemlok, die auf dem Lokkasten der E 10/ E 40 aufbauen sollte. 1960 wurden die drei nach den unterschiedlichen Vorschlägen gefertigten E 320 mit der

Ausrüstung für das deutsche und das französische Stromsystem abgeliefert. Sie kamen fortan grenzüberschreitend zwischen Saarbrücken und Forbach zum Einsatz. Weitere Beschaffungen unterblieben, Jahre später folgten die neuen Mehrsystemlok-Baureihen E 310/E 410. Die drei ab 1968 als Baureihe 182 bezeichneten Einzelgängerinnen gingen ab 1977 außer Dienst. 182 001 wurde an die AEG zurückverkauft und diente dort noch bis Ende der 1980er-Jahre als Versuchsträger.



Zeichnung der E 320 11 mit Bemaßung Slg. OS



Zeitgemäß modern: Arbeitsplatz des Lokführers auf E 41 001 im Jahr 1957 (Foto in München Hbf) *Slg. Brian Rampp*

Konzentration aller Neubaulloks der BD München im Bw München Hbf kehrten im September 1966 auch die zwischenzeitlich nach Ingolstadt abgegebenen sieben E 41 dorthin zurück. Die vom Bw München Ost übernommenen neun Maschinen ließen den Bestand auf 47 Loks anwachsen, die nun nicht nur bis nach Ingolstadt, sondern auch über die im Vorjahr elektrifizierte Strecke ab Treuchtlingen bis Würzburg durchliefen.

Triebzüge übernehmen Einsätze

Mit dem Eintreffen der ersten neuen S-Bahn-Triebzüge der Baureihe 420 stand ab 1970 schon die nächste Fahrzeuggeneration für den Münchener Nahverkehr in den Startlöchern, die der seit 1968 als 141 001 bezeichneten Lok und ihren Mitstreiterinnen künftig einiges an Arbeit abnehmen sollte. Dazu passte, dass just zu jener Zeit die letzten neuen 141er (141 450 im Jahre 1970 und 141 451 im Jahre 1971) den DB-Bestand zu seiner vollen Größe anwachsen ließen. Von weiteren Beschaffungen hatte man in Anbetracht der neuen, bald auch in anderen Nahverkehrsnetzen zum Einsatz kommenden Triebwagen abgesehen. Bereits 1969 war die Beschaffung der 110 ausgelaufen – für sie stand mit den schnellen Serienloks der Baureihe 103

ebenfalls bereits die nächste Fahrzeuggeneration vor der Ablieferung.

Mit Aufnahme des Münchener S-Bahn-Verkehrs am 28. Mai 1972 wurden 15 141er abgegeben, einige der übrigen ersetzt zunächst Altbauelloks in anderen Diensten. Insgesamt jedoch nahm die Zahl ihrer Einsätze deutlich ab; durchschnittlich erzielte sie nur noch rund 300 Kilometer pro Tag. Der Großteil ihrer Leistungen spielte sich aber weiterhin vor Wendezügen ab, tägliche Einsätze gab es nach Wolfratshausen, zwischen Tutzing und Kochel sowie Rosenheim und Kufstein.

141 001 war eine der ersten Loks ihrer Baureihe im ozeanblau/beigen Lack

Das Jahr 1973 sollte sich für E 41 001 – beziehungsweise 141 001, wie sie seit Einführung des EDV-gerechten Nummernschemas bei der DB 1968 hieß – als kleines Schicksalsjahr erweisen. In jenem Jahr, in dem mit 140 853 bis 856 und 861 bis 879 sowie 150 175 bis 181 und 190 bis 194 die letzten neuen DB-Einheitselloks der ersten Generation in Dienst gestellt wurden, ereilte sie im Juli ein Unfall mit anschließendem Brandschaden, der sie zu einem

außerplanmäßigen Einzug ins AW zwang. Den nächsten, jetzt planmäßigen AW-Aufenthalt absolvierte sie im Frühjahr 1976. Als sich die Werkstore in München-Freimann am 29. März 1976 für sie wieder öffneten, war 141 001 eine der ersten Loks ihrer Baureihe im neuen ozeanblau/beigen Anstrichschema der DB. Auch weiterhin blieb sie eine Münchner Lok und dort unersetzlich.

Von der Isar ...

Die Ablieferung der ersten neuen 111 ab 1974 hatte zunächst keine Abstriche für die 141 des Bw München Hbf zur Folge. Zwar übernahmen die Neubauloks viele Stammleistungen der 141, auch vor Wendezügen, dafür setzten diese weitere Altbauelloks, etwa der Baureihe 144, frei. Münchener 141 übernahmen in jenen Jahren beispielsweise auch die Leistungen zwischen Murnau und Oberammergau, bislang die Stammstrecke der E 69/169. Der Münchner Bestand stieg sogar an – auf 55 Loks im Jahre 1979 und damit auf seinen höchsten Stand überhaupt. Es gab sieben Umlaufpläne mit 50 Plantagen.

... über Franken an den Main

141 001 musste 1982 zur erneuten E2.0-Revision ins AW Freimann, eine Anstrich-



Die blau abgelieferte E 41 001 erhielt Ende 1965 im AW München-Freimann die für Personen- und Güterzugloks vorgesehene chromoxydgrüne Lackierung. Wenige Monate später, im April 1966, steht sie mit einem Wendezug im Holzkirchner Flügelbahnhof des Münchner Hauptbahnhofs *Rolf Hahmann/Eisenbahnstiftung*

erneuerung war ebenso nicht nötig wie der Umbau ihrer Frontlampen auf die neuere Optik mit Doppellampen (wie sie seit 1960 und der Loknummer E 41 121 verbaut wurden). So kehrte sie am 3. Juni 1982 wieder in ihr Heimat-Bw zurück. Doch dräuten sich schon dunkle Wolken über ihrer dortigen Zukunft, plante die

DB doch größere Umstrukturierungen. 22 neue 111er ließen deren Münchener Bestand auf 132 Loks anwachsen, sodass vor Ort immer weniger 141 benötigt wurden. Am 1. Mai 1983 machte man dann Nägel mit Köpfen: Parallel zur Stationierung von 140 001 bis 047 in München gab man alle noch vorhandenen „Knallfrösche“ ans



Bw Nürnberg 1 ab, darunter auch 141 001, die in Franken nun ihre neue Heimat fand. Und dennoch: Ganz Abschied nehmen konnten die 141er nicht von der BD München. Auch wenn sie jetzt in Nürnberg – Bayerns nunmehr einzigem 141er-Bw mit einem Höchststand von 100 Loks im Jahre 1985 – stationiert waren, gehörten weiterhin unter anderem die Einsätze zwischen Murnau und Oberammergau zu ihren Aufgaben. Wichtiger waren natürlich die Einsätze im Nürnberger Nahverkehrs- und Eilzugdienst sowie als Bespannung von Postzügen, die die 141er auch bis Stuttgart, Ulm, Probstzella und Regensburg führten. Beim neuen Nürnberger S-Bahn-Verkehr traf sie zudem auf einige, speziell hierfür kieselgrau/orange lackierte Schwestern, die nach entsprechender Erüchtigung mit x-Wagen unterwegs waren. Doch für solch neumodische Dinge war 141 001 nicht vorgesehen.

In den folgenden Jahren kam es innerhalb der Baureihe zu einigen Bw-Wechseln, die oft nur einzelne Loks betrafen und lange gepflegte Symbiosen wie die zwischen 141 001 und ihren nächsten Schwestern bis zur 141 017 auseinanderrißen. So wurde der Baureihen-Erstling mit Datum vom 23. Dezember 1988 zum Bw Frankfurt (Main) 1 umstationiert. Ob sich jemand einen Weihnachtswunsch erfüllen wollte? Am Main jedenfalls ähnelten die Einsätze von 141 001 denen in Nürnberg, war sie doch auch dort vorwiegend im Nahverkehr vor Wendezügen aktiv. Zu einer kleineren E2.0-Revision rückte 141 001 Ende 1988 ins Aw Opladen ein, das sie nach abgeschlossener Untersuchung am 12. Januar 1989 wieder fit für die nächsten Jahre verließ. 1992 war der Frankfurter Bestand auf insgesamt 113 Loks angewachsen, bröckelte dann aber von Jahr zu Jahr ab, 1995 waren schon nur noch 77 Maschinen in den Büchern verzeichnet. So langsam war klar, dass die 141er bald ihren Zenit überschritten haben würden, doch begann die große Ausmusterungswelle erst drei Jahre später.

Zurück zu den Wurzeln

In der Mainmetropole hatte man offensichtlich Freude an 141 001 gefunden – und

Schon beim Bw Frankfurt (Main) 1 beheimatet ist 141 001, als sie mit N 7029 am 5. April 1990 bei Kestert über die rechte Rheinstrecke Niederlahnstein – Wiesbaden rollt *Georg Wagner*



Auch heute noch erinnert E 41 001 an die Anfänge der Neubaulok-Beschaffung bei der DB. Nach Abschluss einer Revision befördert sie 2024 einen Museumszug über die Dreiseenbahn Titisee – Seebrugg Charly Kissel

erinnerte sich auch ihrer Anfänge. Die nächste E3.0-Hauptuntersuchung mit Neulackierung im AW Opladen stand für das Frühjahr 1997 an – eine gute Gelegenheit, die erste ihrer Art wieder in alter Frische erstrahlen zu lassen. So ließ man 141 001 weitgehend in den Ursprungszustand als stahlblaue E 41 001 zurückversetzen. Quasi als Museumslok kehrte sie am 28. April 1997 wieder in den Betriebsdienst in Frankfurt zurück, wo sich nicht nur Personal und Reisende über die blaue Exotin zwischen all den ozeanblauen, verkehrsroten und letzten grünen 141ern freuten. Und mit dem neuen verkehrsroten Lack sollte ab Ende des Jahres noch eine weitere Serienfarbvariante hinzukommen.

Wirklich verhätschelt wurde 141 001 auch in den kommenden Jahren nicht, wenngleich man sich sehr darum bemühte, ihr schmuckes Äußeres in gepflegtem Zustand zu bewahren. Während anderswo 141er, vor allem der jüngeren Bauserien, in Scharen aus dem Bestand schieden, hielt die Urahnin tapfer weiter im täglichen Dienst durch. Dann jedoch war auch ihr Abschied aus dem aktiven Dienst nach rund 45 Einsatzjahren besiegelt, doch be-

deutete das nicht ihr Ende, sondern den Start in eine weitere Karriere – die als echte Museumslok nämlich. Am 23. September 2001 wurde 141 001 von DB Regio an das DB Museum übergeben und auf eigener Achse in die Außenstelle nach Koblenz-Lützel überführt. Dort diente sie nicht nur als Ausstellungsstück, sondern durfte bis zu ihrem Fristablauf am 28. April 2005 noch verschiedene Sonderzüge bespannen oder Fahrzeugüberführungen vornehmen. Sie wurde von den Museums-

Als Nostalgielok blieb E 41 001 bis heute betriebsfähig beim DB Museum erhalten

verantwortlichen aber auch über diesen Termin hinaus weiterhin betriebsfähig gehalten und konnte so mit Sondergenehmigung bei den jährlichen Paraden im Museum auch fahrend gezeigt werden. 2013 wurde ihr eine erneute Hauptuntersuchung genehmigt, nach deren Abschluss die Lok wieder voll betriebsfähig war und damit in den kommenden Jahren auch wieder deutschlandweit vor Sonderzügen zum Einsatz kommen konnte. Inzwischen hatte E 41 001 nicht nur bei ihren Fans

Kultstatus erlangt, sondern auch Seltenheitswert, waren doch die Einheitsloks insgesamt bereits weitgehend aus dem Alltagsbild der DB verschwunden. So waren die letzten 141er 2006 aus dem DB-Bestand ausgeschieden, die 150er bereits 2003, und auch die Baureihen 110 und 140 sollten bis 2014 bzw. 2016 seitens der DB abgestellt werden.

Damit sich Eisenbahnliebhaber auch künftig an einer fahrenden E 41 erfreuen können und die Lok auch für die Zukunft fit bleibt, erhielt sie im Rahmen einer weiteren Revision die Drehgestelle der in Seelze als Ersatzteilspenderin abgestellten E 41 055. Die Arbeiten wurden im Frühjahr 2024 abgeschlossen. Vor Sonderzügen und auf verschiedenen Veranstaltungen erinnert sie also auch weiterhin an die Anfänge der Neubaulok-Beschaffung bei der DB. Wem anders als der Ersten ihrer Art käme solch eine Botschafterinnen-Rolle zu?

Oliver Strüber

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





Am 15. Mai 2026 führt 251 901 einen Foto-Güterzug über die Öchsle-Bahn. Bemo präsentierte 2025 die RüBB-Lok als HOe-Neuheit

Kurzes Heimspiel für eine Gmeinder-Diesellok

251 901 beim Öchsle ■ Zum 40-jährigen Bestehen begrüßte die Öchsle Schmalspurbahn im Mai eine besondere Gastlok: 251 901 kehrte für wenige Tage nach Baden-Württemberg zurück und erinnerte dort an ihre frühere Einsatzzeit

Ruhig blickt Karl abwechselnd nach vorn und zur Seite. Der 27-jährige Lokführer arbeitet bei der Rügensch-BäderBahn. An diesem denkwürdigen Freitag im Mai genießt er seine Fahrt auf der 251 901 sichtlich. Die vierachsige Schmalspur-Diesellok ist mit einem historischen Güterzug zwischen Warthausen und Ochsenhausen unterwegs. Normalerweise rangiert der junge Mann aus Putbus

mit der 1964 gebauten Lok unter anderem im Bahnhof seines Wohnorts. Heute hat er Rügen gegen Oberschwaben getauscht, um „seine“ Lok beim Öchsle zu fahren. Der Tacho zeigt 35 km/h und Karl hat sichtlich Freude an der Fahrt über die ländliche 750-Millimeter-Strecke: „Es ist interessant, einmal auf einer so authentischen Strecke unterwegs zu sein. Hier gibt es noch Oberbau, der in den 1930er-Jahren

angelegt wurde. Das sieht man an den Schwellen. Ansonsten ähnelt die Landschaft ein bisschen der auf Rügen – mit dem Unterschied, dass es hier viel weniger Rehe gibt als bei uns“, fügt er lächelnd hinzu.

Rückkehr nach Oberschwaben

Die Museumseisenbahn feiert Mitte Mai 2026 ihr 40-jähriges Bestehen und begrüßt zu diesem Jubiläum eine historische Gastlok: 251 901 kehrt für wenige Tage zurück an einen früheren Einsatzort. Nachdem die Lokomotivfabrik Gmeinder in Mosbach die in Lizenz von MaK gebaute Schmalspur-Diesellok am 1. August 1964 an die Deutsche Bundesbahn (DB) übergeben hatte, unternahm sie am 2. September jenes Jahres ihre Abnahmefahrt auf der Öchsle-Schmalspurbahn Warthausen – Ochsenhausen. Die DB setzte die Maschine anschließend auf der Federseebahn und beim Abbau der Bottwartalbahn ein. 1969 kehrte der inzwischen als 251 901 bezeichnete Lok nochmal zum Öchsle zurück. Im Februar 1971 musterte die DB sie aus und gab sie an die Steiermärkischen Landesbahnen ab. 1998 kam die Lok auf die Insel Rügen, wo sie heute zum vertrauten Bild bei der von der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn (PRESS) betriebenen Rügensch-BäderBahn zählt.

Inszeniertes Zusammentreffen: An der Eisenbahnbrücke in Reinstetten passiert die 251 901 am 15. Mai 2026 drei historische Feuerwehrfahrzeuge

Guus Ferrée (4)



Besuch für einen Drehgestelltausch

Nur eben an diesem Wochenende nicht, denn die PRESS als Eigentümerin erlaubte der 251 901 einen Abstecher in den Süden. Der Grund: Das Öchsle hatte die Drehgestelle der eigenen, noch nicht fahrbereiten



251 901 der PRESS

Hersteller	Gmeinder & Co
Baujahr	1964
Fabriknummer	5327
Achsfolge	B'B'-dh
Spurweite	750 mm
Länge über Puffer	9.810 mm
Gewicht	39 t
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Leistung	2 × 198 kW

V 51 903 für einige Zeit an die Schwesterlok an der Ostsee ausgeliehen. „Wir nutzen unsere eigene Diesellok ziemlich intensiv, können eigentlich nicht ohne sie auskommen“, erklärt Karl. „Als irgendwann die Radreifen abgedreht werden mussten, erhielten wir das Angebot, für eine Weile die Drehgestelle der Museumslok aus Baden-Württemberg nutzen zu dürfen. So kam es um Christi Himmelfahrt herum zur vorübergehenden Überführung der 251 901.“ Am 12. Mai 2026 erreicht sie Warthausen. Schon am 18. Mai tritt die Lok wieder die Rückfahrt per Lastwagen an.

Einen Tag nach ihrer Ankunft nimmt das Team die Lok für eine Probefahrt mit dem regulären Personenzug in Betrieb. Am 15. Mai steht sie im Mittelpunkt einer Fotofahrt. Diese ließ die 60er-Jahre wieder aufleben. Dabei erwies sich die authentische Restaurierung dieser Lok als wertvoll. An den Seiten verweisen die Anschriften unverkennbar auf die Vergangenheit in Baden-Württemberg: Bahnbetriebswerk (Bw) Ulm, Bundesbahndirektion (BD) Stuttgart und Ausbesserungswerk (AW) Nürnberg. Natürlich fehlen auch der „DB-

Keks“ und die historisch korrekte rote Lackierung nicht.

Fotozug und Feuerwehrautos

Während der von wechselhaftem Wetter begleiteten Fotofahrt zieht die Lok den Gepäckwagen Stg 0144, Typ KPwPosti (Maschinenfabrik Esslingen, 1914), den dreiachsigen Güterwagen 154, Typ G, und den ebenfalls dreiachsigen Kupplungswagen Stg 481, Typ G (Maschinenfabrik Esslingen, 1929). Auf dem Rollbock 554 ist ein zweiachsiger Xlm-36-Wagen mit einem historischen Fendt-Traktor aufgebockt. Ganz historisch korrekt ist diese Zusammenstellung nicht. Früher nämlich bestanden die Güterzüge vor allem aus geschlossenen Güterwagen, die neue Kühl- und Gefrierschränke der Firma Liebherr-Hausgeräte Ochsenhausen transportierten. Motivisch reizvoll war die Begegnung zwischen dem Güterzug und drei historischen Feuerwehrfahrzeugen an der Eisen-

bahnbrücke in Reinstetten, wozu die Straße für eine Viertelstunde gesperrt wurde.

Kehrt 251 903 zurück?

Einen Tag später setzte das Öchsle die 251 901 für Publikumsfahrten ein. Am 17. Mai fuhr die Gastlok aus Rügen zusammen mit der 99 633 – und erinnerte damit an die Eröffnungsfahrt der Museumsbahn im Mai 1986. Damals fuhr die heute abgestellte Schwesterlok V 51 902 zusammen mit der Mallet-Lok 99 633 als Vorspann. Der Öchsle-Schmalspurbahn gelang es 2009, mit 251 903 selbst wieder eine der drei Gmeinder-Loks dieser Baureihe zu erwerben. Auch sie soll perspektivisch wieder fahren. Im Jahr 2026 befindet sich der Antrieb der Lok bei einem Überholungsbetrieb in Cottbus. Möglicherweise kehrt er Ende dieses Jahres nach Warthausen zurück. Vielleicht kommt die 251 903 also schon bald wieder aus eigener Kraft ins Rollen.

Guus Ferrée

251 901 steht in Ochsenhausen neben der nicht betriebsfähigen 99 651, die ebenfalls viele Jahre Dienst auf der oberschwäbischen Schmalspurbahn verrichtete



Cityjet-Look

im deutschen Regionalverkehr

Talent 3 Plus ■ Sie waren für den Nahverkehr in Vorarlberg und Tirol vorgesehen, wurden von den ÖBB aber nie übernommen: 31 sechsteilige Talent-3-Triebzüge sind über Rock Rail und Core Infrastructure teils nach Mitteldeutschland, teils nach Baden-Württemberg gelangt. Hier kommen sie im Regionalverkehr zum Einsatz

Für Bombardier und Alstom sah es zunächst nach einem beispiellosen Fiasco aus. Dutzende fertig produzierte Elektrotriebzüge standen ungenutzt auf dem Abstellgleis, weil der Kunde – die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) – wegen fehlender Zulassungen die Abnahme verweigerten. Ein Milliardendeal schien endgültig geplatzt, juristische Auseinandersetzungen um Schadensersatzforderungen waren die Folge. Doch nach Jahren der Ungewissheit sind die Fahrzeuge heute im Nahverkehr in Baden-Württemberg und Mitteldeutschland im Einsatz.

Wie kam es zu dieser Wende? Die Geschichte beginnt im Jahr 2016. Nachdem die ÖBB einen Auftrag für neue Elektrotriebzüge für den Nah- und Regionalverkehr an das damals noch eigenständige Unternehmen Bombardier Transportation vergeben hatten, unterzeichneten beide Vertragspartner eine Rahmenverein-

barung für bis zu 300 Züge mit einem Volumen von bis zu zwei Milliarden Euro. Es handelte sich um eines der größten Beschaffungsprojekte der ÖBB in jener Zeit.

ÖBB verweigern die Abnahme

Die ersten Fahrzeuge der ÖBB-Reihe 4758 sollten ab April 2019 in Vorarlberg fahren. In einem ersten Abruf bestellten die ÖBB 46 Einheiten für Vorarlberg und Tirol, deren Produktion rasch anlief. Die rund 100 Meter langen Züge sollten etwa 40 Prozent mehr Sitzplätze bieten als die Vorgängermodelle.

Doch wegen massiver Software- und Technikprobleme verweigerten die ÖBB schließlich die Abnahme und stornierten den Auftrag. Stattdessen beschafften sie rasch Ersatzfahrzeuge, vor allem Siemens Desiro ML (siehe auch unser Beitrag dazu in *em* 5/2026). Die bereits produzierten Züge standen vorerst abgestellt

Technische Daten: Baureihe 6442.4

Länge über Puffer	104,5 Meter
Spurweite	1.435 mm
Höchstgeschwindigk.	160 km/h
Kapazität	300 Sitzplätze/ 42 Fahrradstellplätze
Stromsystem	15 kV/16,7 Hz Wechselstrom
Leistung	4.000 kW
Einstieghöhe	600 mm

zum Beispiel in Bautzen oder im Fährhafen Mukran, nur für wenige Einheiten fand sich ein Einsatzgebiet im Südwesten Deutschlands.

Unerwartete Rettung

Lange Zeit war völlig unklar, was mit den fertigen Fahrzeugen passieren würde. Im November 2024 kam dann endlich die erlösende Bewegung in die festgefahrene Sache: Alstom, das Bombardier und damit auch die traditionsreiche Fertigungsstätte im brandenburgischen Hennigsdorf mittlerweile komplett übernommen hatte, verkaufte 31 der Züge im Rahmen eines Sale-and-Leaseback-Verfahrens an die Investoren Core Infrastructure und Rock Rail.

Der exakte Kaufpreis für das Paket wurde nicht öffentlich genannt, Branchenkenner gehen jedoch davon aus, dass er deutlich unter dem ursprünglichen Listenpreis ge-

Überführungsfahrt: 6442 427 rollt am 10. März 2026 bei Hermannspegel über die Nord-Süd-Strecke Patrick Rehn





6442 920 trägt inzwischen ein DB-Logo auf der Front.
Am 12. März 2026 ist das Fahrzeug bei Sersheim als MEX 17
nach Pforzheim im Dienst von DB Regio *Henning Folz*



Abellio-Logo auf der Seitenfläche: Am 15. April 2026
wendet 6442 909 in Kassel-Wilhelmshöhe
auf den RE 74733 nach Halle (Saale) Hbf *Ernst Thomé*

legen haben dürfte. Anschließend wurden sie zurückgemietet und für den Betrieb in Deutschland zur Verfügung gestellt. In Deutschland werden sie nun unter der Baureihe 6442.4 als *Talent 3 Plus* geführt.

Neustart im STS-Netz und am Neckar

Drei der sechsteiligen Einheiten sind daher bereits seit einiger Zeit bei Abellio Mitteldeutschland im Netz Saale-Thüringen-Südharz (STS) unterwegs. Sie wurden ursprünglich angemietet, weil mit der Einführung des Deutschlandtickets die Fahrgastzahlen deutlich stiegen und mehr Kapazität benötigt wurde. Heute lassen sich die Garnituren beispielsweise auf den von Halle (Saale) ausgehenden Linien nach Kassel-Wilhelmshöhe und Erfurt beobachten.

Die verbliebenen 28 Triebzüge gehören derzeit zum Fahrzeugpool der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW). Sie kommen ebenfalls im Raum Stuttgart zum Einsatz. Hier hat DB Regio inzwischen zuvor von der SWEG Bahn Stuttgart (als Nachfolge von Abellio Rail Baden-Württemberg) Leistungen im Nahverkehr übernommen, weshalb seit Herbst 2025 die Triebzüge 6442 408, 417 und 420 ein DB-Logo auf der GFK-Front tragen. Einsatzschwerpunkt für diese sind die Regionalexpress-Linien RE 10a und RE 10b zwischen Mannheim, Heidelberg, Eberbach/Mosbach-Neckarelz, Bad Friedrichshall und Heilbronn. Außerdem werden die Talent 3 Plus auf dem Metropolexpress (MEX) 17 Stuttgart – Pforzheim eingesetzt. Inzwischen sind zudem mit 6442 415, 416, 422 und 427 die ersten Talent 3 Plus mit Arverio-Frontemblem zum Beispiel auf dem RE 8 Stuttgart – Würzburg im Einsatz.

Bei den Talent 3 Plus handelt es sich um sechsteilige elektrische Gliedertriebzüge, die aus fest gekuppelten Wagen bestehen. An beiden Enden befindet sich jeweils ein

In ihren aktuellen Einsatzgebieten sind die Talent 3 Plus ein Farbtupfer

Führerstand, der Zug ist durchgängig begehbar. Die Wagenwände und das Dach bestehen aus Stahlblech mit Verrippung, die Frontmaske aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK). Das Einsatzmerkblatt nennt auch ETCS-Antennen, die dort jedoch als inaktiv bezeichnet werden. Für die 28 Fahrzeuge des SFBW-Pools ist eine Ausrüstung mit ETCS Level 2 vorgesehen. Diese Nachrüstung ist für Einsätze im Raum Stuttgart von besonderer Bedeu-

tung, weil dort mit dem Digitalen Knoten Stuttgart der Betrieb perspektivisch auf ETCS Level 2 ausgerichtet wird. Die offizielle Halterkennung D-BTH an den Fahrzeugen erinnert zwar historisch noch deutlich an Bombardier Transportation Hennigsdorf (das Werk gehört wie gesagt seit 2021 zu Alstom), doch offizieller Fahrzeughalter der Baureihe 6442 ist im Fahrzeugeinstellungsregister Alstom.

Ein exotischer Anblick

In ihren aktuellen Einsatzgebieten in Baden-Württemberg, Thüringen, Sachsen-Anhalt und Hessen sind die Talent 3 Plus mit ihrer rot-weiß-roten Lackierung ein Farbtupfer. Dass einige Fiasko-Talente nun doch noch einem Zweck dienen können, zeigt vor allem eines: Bei der Eisenbahn gibt es manchmal eben auch eine zweite Chance.

Florian Dürr

6442 416 mit Logo von Arverio Baden-Württemberg
als RE 8 am 8. Mai 2026 bei Tamm *Henning Folz*





65 008 wartet am 24. September 1967 in ihrem Heimat-Bw Dillenburg auf neue Aufgaben. Sie gelangte knapp ein Jahr später nach Darmstadt und später nach Aschaffenburg, wo sie als vorletzte 65er aus dem Rennen schied *Helmut Dahlhaus*

Ungeliebte Neulinge für den Rangierdienst

Baureihe 65 beim Bw Dillenburg ■ Im Jahr 1967 verlegte die Bundesbahndirektion Frankfurt (Main) vier Maschinen der Baureihe 65 zum Bw Dillenburg. Doch das Gastspiel blieb nur eine kurze Episode mit unglücklichem Ende: Drei Loks erlitten Unfälle und wurden zeitnah z-gestellt

Im Frühjahr 1967 hieß es im Bw Dillenburg Abschied nehmen: Die letzten drei bewährten Maschinen der preußischen Gattung G 8¹ (Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶) wurden zum Bw Gießen umbeheimatet. Als Ersatz trafen zwischen Januar und Mai vier Loks der vergleichsweise jungen Baureihe 65 (65 008 bis 011) ein. Sie sollten fortan den schweren Rangierdienst in Dillenburg übernehmen. Doch was in der zuständigen Bundesbahndirektion Frankfurt (Main) als Modernisierung gedacht war, endete unglücklich.

Die Baureihe 65 war für das Dillenburger Anforderungsprofil schlichtweg ungeeignet und deshalb wohl auch beim Personal von Beginn an verhasst. Die Dillenburger Lokführer kannten ihre unverwundlichen

„G achte“ im Schlaf. Sie schätzten den Nassdampfregler der 55²⁵, mit dem sich im Rangierdienst feinfühlig fahren ließ. Zudem passte das Bremsverhalten der noch aus Länderbahnzeiten stammenden Maschinen perfekt zu den Rangiereinheiten,

die in der Regel nicht an die Hauptluftleitung angeschlossen waren.

Gespött der Personale

Die DB-Neubaudampfloks der Baureihe 65 verhielten sich völlig anders. Durch den

Baureihe 65 beim Bw Dillenburg

Lok	Zugang	vom	Abgang	zum	Bemerkung
65 008	20.01.1967	AW Trier	30.09.1968	Bw Darmstadt	z 12.04.1972; + 15.08.1972
65 009	28.05.1967	Bw Limburg			z 10.11.1967 nach Unfall; + 12.03.1968.
65 010	02.03.1967	Bw Limburg			z 26.07.1968 nach Unfall; + 11.12.1968
65 011	18.05.1967	Bw Limburg	01.07.1968	Bw Limburg	z 04.04.1968 nach Unfall

Heißdampfregler reagierten die Maschinen bissig und schnell. Die Folge: Bei der Anfahrt mit größeren Lasten neigten sie stark zum Schleudern, also zum Durchdrehen der Räder. „Sie putzten sich erst einmal die Füße ab“, spotteten die Dillenburg Eisenbahner.

Hinzu kamen die für den Rangierdienst ungünstigeren Raddurchmesser (1.500 mm bei der Baureihe 65 gegenüber 1.350 mm bei der Baureihe 55²⁵) sowie eine um rund 20 Prozent geringere Zugkraft. Dass die Personale zudem über zu enge Führerhäuser klagten, machte die Loks auch nicht beliebter.

Loks schieden durch Unfälle aus

Die Umstellung fiel dem Personal derart schwer, dass es zu massiven Problemen beim Einschätzen der Bremswege und der Anfahrtschwindigkeiten kam. Die bittere Bilanz: Drei der vier 65er schieden in Dillenburg durch teils schwere Rangierunfälle aus.

„Sie putzten sich erst einmal die Füße ab“, spotteten die Dillenburg Eisenbahner

Rückblickend drängt sich die Frage auf, ob man seitens der DB für die Neubauloks mangels geeigneter Verwendung lediglich einen Alibi-Einsatz suchte, um sie nicht abzustellen. Die Dillenburg wiederum suchten offenbar gezielt nach den Schwächen der Neulinge. Während man bei der geliebten 55²⁵ notfalls beide Augen zu-drückte – so fuhr man etwa klaglos Maschinen mit Bundreibung, bei denen die Radreifen bereits riefig am Rahmen schliffen –, war man bei der 65 kleinlich.

Rückkehr der Veteranen

In der Konsequenz bleibt festzustellen, dass der Rangierdienst in Dillenburg das falsche Einsatzgebiet war. Hinzu kamen querschießende Personale. Beide Aspekte sorgten dafür, dass der Einsatz der Baureihe 65 in Dillenburg unter keinem guten Stern stand. Das glücklose Kapitel endete dann auch rasch: Schon im Mai und September 1968 kehrten 55 3528, 55 4656 und 55 5177 aus Gießen nach Dillenburg zurück und übernahmen wieder ihren angestammten Dienst. Das Grinsen auf den Gesichtern der Dillenburg Lokführer soll breit gewesen sein. *Wolfgang Kraus*



Im September 1967 stehen 65 009 und 65 010 (weiter hinten) an der zweiten Drehscheibe in Dillenburg *Wolfgang Kraus (3)*



Einen deutlich besseren Leumund als Rangierlok genoss die G 8' in Dillenburg. Auf dem Bild stehen der Fotograf und Lokführer Gerhard Moll mit seinem Sohn Wolfgang auf dem Führerstand



Trauriges Ende: 65 010 nach ihrem Rangierunfall abgestellt im Mai 1968 im Bw Dillenburg, daneben die ebenfalls z-gestellte 50 1848

Historisches Lokdepot

mit Rundhaus der Superlative

Rotonde ferroviaire de Chambéry ■ Mit 110 Metern Durchmesser und Platz für 72 Lokomotiven ist die Rotonde ferroviaire de Chambéry ein beeindruckendes Industriedenkmal. Bis heute dient der aufwändig restaurierte Rundlokschuppen der SNCF als Werkstatt und beherbergt zudem historische Schätze

Der Eisenbahnbetrieb benötigte seit seinen Anfängen eine Reihe spezieller Gebäude für die unterschiedlichsten Zwecke. Vielerorts prägen diese bis in die heutige Zeit das architektonische Erscheinungsbild der Städte. Das gilt in besonderer Weise für die stattlichen Empfangsgebäude der Bahnhöfe. Manche Einrichtungen, wie etwa Wassertürme für den Dampflokbetrieb, haben ihre Funktion längst verloren und zeugen allenfalls noch als Baudenkmäler von der Vergangenheit. Unverändert benötigt der Zugbetrieb bis heute Unterstellmöglichkeiten für Fahrzeuge. Dort können, geschützt vor Wind und Wetter, Wartungsarbeiten und

Reparaturen stattfinden. In der Anfangszeit der Eisenbahn genügten für diese Zwecke längliche Hallen mit einer überschaubaren Zahl an Gleisen.

Der Siegeszug des Ringlokschuppens

Bald reichte der begrenzte Platz für die wachsende Zahl an Lokomotiven nicht mehr aus. Deshalb setzte sich der Ringlokschuppen durch: radial angeordnete Gleise führten von einer Drehscheibe zu den Lokständen. Meist umfasste die Halle nur ein Kreissegment und wurde durch Gleise im Freien ergänzt. Vollständige 360-Grad-Rundschuppen blieben selten, die Drehscheibe war meist nicht überdacht.

Abweichend davon entstanden vereinzelt sogenannte Rundhäuser: kreisrunde Hallen, die nicht nur die Gleise, sondern auch die Drehscheibe überdachten. Fast alle dieser aufwändigen Bauten wurden noch im 19. Jahrhundert errichtet. Ein bekanntes, denkmalgeschütztes Beispiel ist der Rundlokschuppen des Bw Rummelsburg in Berlin. Wegen ihrer Größe waren Bau und Unterhalt jedoch kostspielig, daher blieben sie selten. Die meisten wurden später stillgelegt oder abgerissen.

La Rotonde ferroviaire de Chambéry

Eine Ausnahme bildet die Rotonde ferroviaire de Chambéry (oft nur als La Rotonde

Der eindrucksvolle Bau der Rotonde dominiert das nördliche Areal des Bahnhofs Chambéry-Challes-les-Eaux *Stefan Wittich*



Führungen & Kontakt

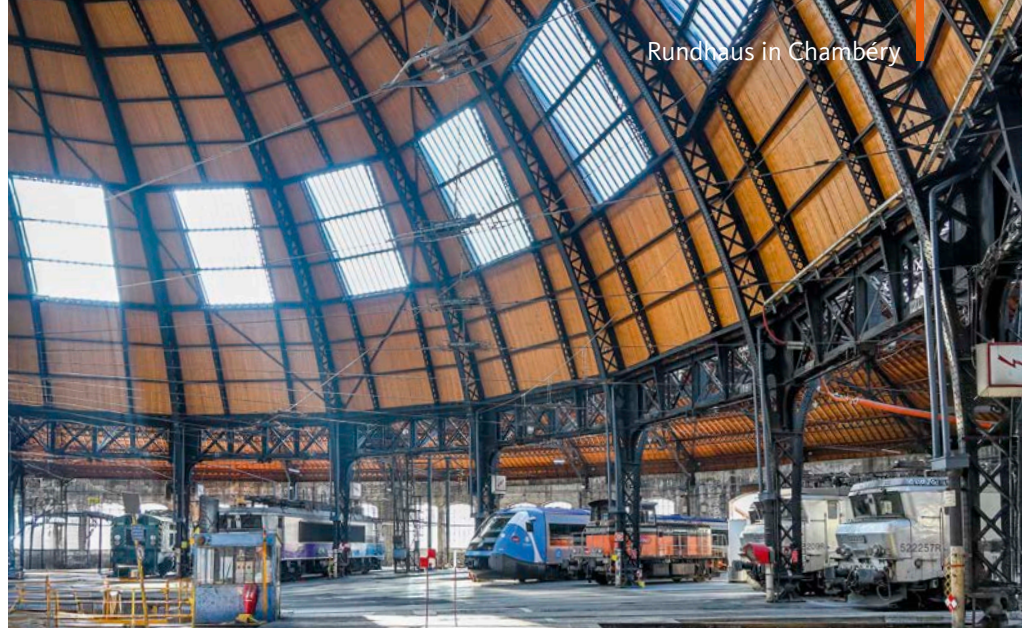
Die Rotonde ist nicht durchgehend frei geöffnet, sondern nur über termingebundene Führungen (Dauer ca. 1:15 h; ab 8 Jahren) zugänglich. Die Zeiten dafür stehen im Terminplan unter <https://www.chamberymontagnes.com/agenda/tout-agenda/visite-guidee-la-rotonde-ferroviaire-chambery-fr-5783744/>



Preise: 9,50 Euro/7 Euro (ermäßigt)

Adresse: 731 Chemin de la Rotonde, 73000 Chambéry

Kontakt: Office de Tourisme (Grand Chambéry Alpes Tourisme): +33 (0)4 79 33 42 47



Imposanter Kuppelbau: Das Rundhaus dient der SNCF bis heute als Technicentre für den Unterhalt von Triebfahrzeugen *Stefan Wittich*

bezeichnet) im französischen Departement Savoie. Sie wurde aufwändig restauriert und dient der staatlichen Eisenbahngesellschaft Frankreichs (SNCF) immer noch als Technicentre. Einige Fahrzeugstände werden darüber hinaus für eine Ausstellung historischer Lokomotiven genutzt. Mit einem Durchmesser von 110 Metern und einer Höhe von 34 Metern ist sie von ihrer Dimension her ein Bau der Superlative. Unter der Kuppelkonstruktion finden 36 Gleise für 72 Lokomotiven Platz. Die Gesamtfläche umfasst dabei insgesamt 9.500 Quadratmeter. Aufgrund des feuchtsumpfigen Untergrundes war der Bau alles andere als einfach. Das Mauerwerk ruht auf einem Pfahlrost aus bis zu acht Meter

tief reichenden Holzbalken. Die Kuppelkonstruktion aus Metall lehnt sich an die damalige Technik von Gustave Eiffel an und wurde von den Magnard-Werkstätten in Fourchambault hergestellt.

Die Entstehung der Strecken rund um Chambéry

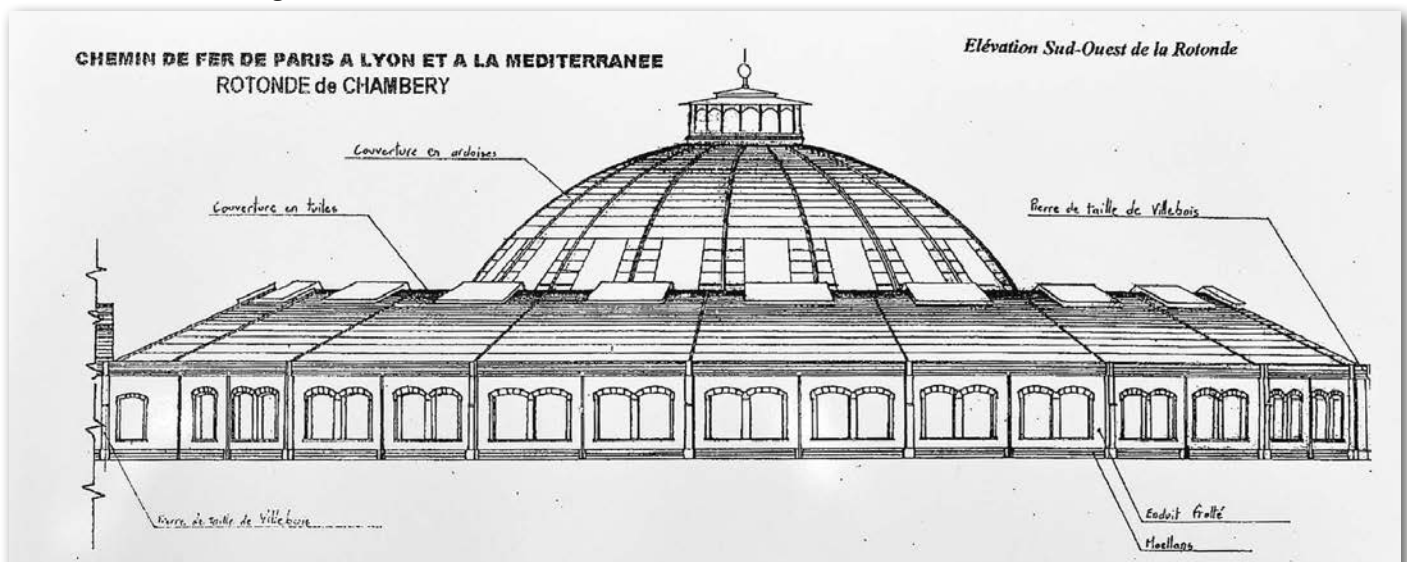
Die Gründe, ein Lokomotivdepot dieser Größenordnung in Chambéry zu errichten, werden bei einer näheren Betrachtung der Eisenbahn in Savoyen und ihrer Entstehung deutlich. Der Wiener Kongress (1815) stellte das Königreich Sardinien, zu dem auch Savoyen und Piemont gehörten, wieder her. Später wurde eine Bahnverbindung zwischen diesen Landesteilen strate-

gisch bedeutsam. Geplant war eine Abzweigung in Culoz von der Linie Lyon – Genf über Chambéry durch das Maurienne-Tal und den Mont-Cenis-Tunnel nach Busson. Dafür gründete König Viktor Emanuel II. am 25. Mai 1853 die Compagnie du

Der Bahnhof Chambéry wuchs über Jahrzehnte zum Eisenbahnknoten

chemin de fer Victor-Emmanuel. Der Bau schritt rasch voran und der Abschnitt Aix-les-Bains – Saint-Jean-de-Maurienne (80 km) ging am 20. Oktober 1856 in Betrieb – Chambéry erhielt damit Bahnanschluss.

Südwestansicht der Rotonde von Chambéry (PLM): Die Zeichnung zeigt den Rundhausbau mit großem Kuppeldach und Laterne sowie die unterschiedlichen Dacheindeckungen aus Schiefer und Ziegeln. Als Materialien sind unter anderem Werkstein aus Villebois, geriebener Putz und Bruchsteinmauerwerk vermerkt *Slg. Stefan Wittich*



Mit der Annexion Savoyens durch Napoleon III. am 14. Juni 1860 kam die Region wieder unter französische Herrschaft; die Gesellschaft wurde am 27. September 1867 per kaiserlichem Erlass in die Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) integriert. Nach Fertigstellung des Mont-Cenis-Tunnels war die Strecke Culoz – Bussoleno ab 19. Sep-

tember 1871 durchgehend befahrbar. Die später hinzugekommenen Strecken Montmélian – Grenoble (1864), Chambéry – Lyon (1884) und Saint-Pierre-d'Albigny – Bourg-Saint-Maurice (1913) machten Chambéry schließlich zu einem bedeutenden Knotenpunkt mit umfangreichen Zugbildungsaufgaben und entsprechendem Fahrzeugbedarf.

Elektrifizierung

Zwischen 1925 und 1930 elektrifizierte die PLM in mehreren Etappen die Strecke von Chambéry nach Modane. Sie erhielt anstelle einer Oberleitung eine seitliche Stromschiene mit 1.500-Volt-Gleichstrom. Man wollte dadurch den finanziellen Aufwand begrenzen, der bei den 30-Promille-Rampen durch die erforder-

Museumsloks in der Rotonde de Chambéry

In der Obhut der „Association pour la Préservation du Matériel Ferroviaire Savoyard (APMFS)“ befinden sich derzeit 13 Triebfahrzeuge und eine Reihe von Wagen. Bei den meisten von ihnen handelt es sich um Leihgaben der SNCF, die der Verein aufarbeitet und betreut und fallweise für Sonderfahrten einsetzt. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge befindet sich im Depot von Ambérieu-en-Bugey. Im musealen Teil der Rotonde sind fünf Lokomotiven ausgestellt, die einen besonderen Bezug zu Chambéry haben:

2CC2 3402

Die 2CC2 3402 ist das wichtigste Fahrzeugexponat in Chambéry. Sie gehört zu einer Serie von nur vier zehnnachsigen Gleichstrom-Elloks der PLM (ursprünglich 262 AE 1–4) für die Maurienne-Strecke und konnte sowohl über Oberleitung als auch seitliche Stromschienen Strom aufnehmen. Als Letzte ihrer Baureihe wurde sie 1974 außer Dienst gestellt, später in Clermont-Ferrand und Montluçon abgestellt und kam 2002 nach Chambéry zur APMFS.

Seit 2008 ist sie wieder betriebsfähig, darf aber wegen fehlender Zulassung für SNCF Réseau nur im Depotgelände bewegt werden.

CC 6051 (später CC 20001)

Die in der Schweiz bei SLM und MFO gebaute CC 6051 war die erste nach dem Zweiten Weltkrieg in Frankreich eingesetzte Einphasen-Wechselstromlok. Ab 1950 in Chambéry stationiert, fuhr sie auf dem Streckenabschnitt Aix-les-Bains – Annecy – La Roche-sur-Foron, wo Wechselstrom-Elektrifizierungsversuche unternommen wurden. Da sie mit reduzierter Leistung auch unter Gleichstrom fahren konnte, gilt sie zugleich als weltweit erste Mehrsystemlokomotive. Als CC 20001 blieb sie bis 1980 bei der SNCF und wurde 2005 der APMFS überlassen.

CC 7102

Die Baureihe CC 7100 wurde in der ersten Hälfte der 1950er-Jahre für den Verkehr von Paris zum Mittelmeer beschafft. Mit geänderter Getriebeübersetzung diente sie auch

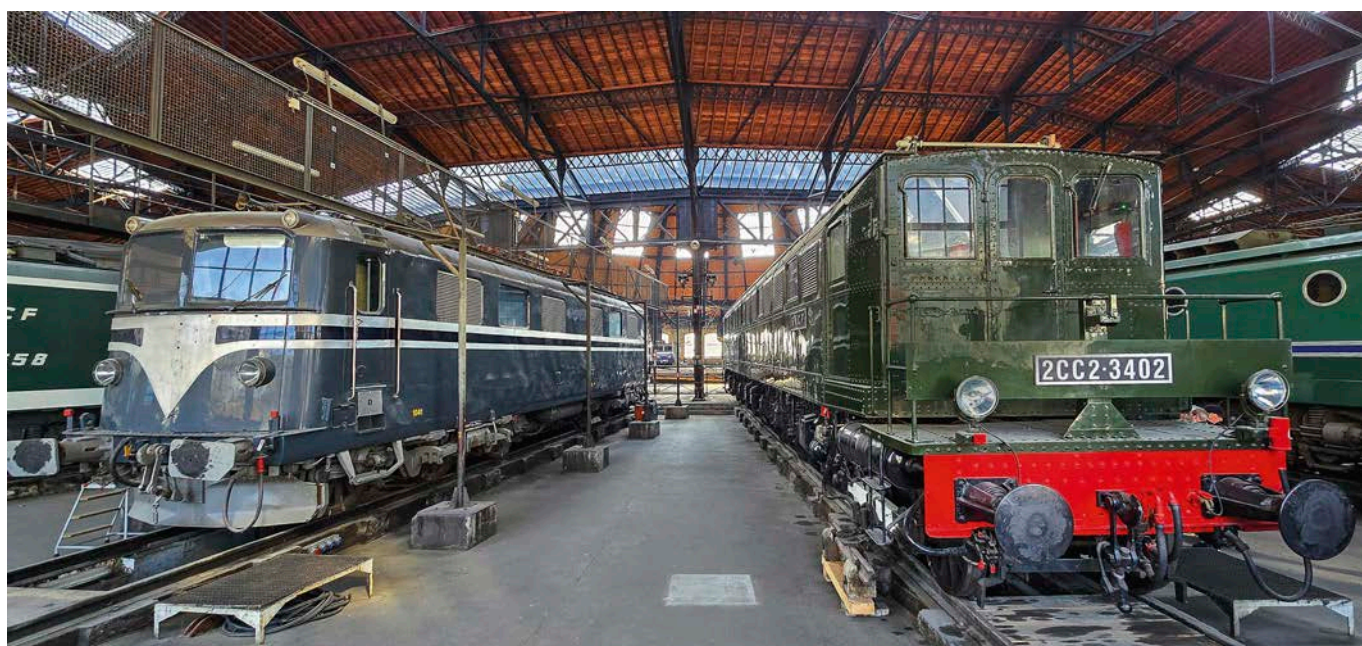
für Rekord- und Versuchsfahrten. Ende der 1950er-Jahre erhielten CC 7124, 7128, 7133, 7135, 7138 und 7140 zusätzlich Schleifschuhe für den Stromschienenbetrieb zwischen Chambéry und Modane.

CC 6558

Ab 1969 beschaffte die SNCF in mehreren Serien die CC 6500 (Gleichstrom) und CC 21000 (Zweissystem) im „Nez cassé“-Design. Die CC 6500 erreichten 220 km/h und bespannten anfangs auch TEE-Züge. Die zweite Serie war für die Maurienne-Strecke bestimmt und wurde noch für den Stromschienenbetrieb ausgerüstet. CC 6558 ist das einzige erhaltene Exemplar der in Chambéry stationierten Maschinen und wird von der APMFS für Sonderfahrten genutzt.

Decauville 64

Die „Decauville 64“ ist eine Rangier-/Werkslok, die im Zementwerk der Vicat-Gruppe in Chambéry eingesetzt wurde. Sie gehört dem Verein „Rail 52“.



Die in der Schweiz gebaute CC 6051 (links) war ein Einzelgänger und Vorreiter der französischen Wechselstromloks. Mit der zehnnachsigen 2CC2 3402 (rechts) ist in der Rotonde das letzte Exemplar dieser Baureihe erhalten geblieben *Stefan Wittich*

derliche Stromstärke und die dafür notwendigen Speiseleitungen entstanden wäre. In den Bahnhöfen blieb man bei konventionellen Oberleitungen, weil sich die Einrichtung von Stromschienen im Weichenbereich schwierig gestaltet. Der Mischbetrieb mit Stromschiene und Oberleitung hatte zur Folge, dass in Chambéry speziell dafür ausgestattete Lokomotiven stationiert werden mussten.

Die Stromschienen blieben noch bis in die 70er-Jahre in Betrieb. Erst 1976 wurde die Umstellung auf eine durchgängige Oberleitung abgeschlossen. Auf der steigungsreichen Strecke zum Mont-Cenis-Tunnel mussten zudem besonders zugkräftige Lokomotiven zum Einsatz kommen. In Chambéry waren deshalb auch die vier Exemplare der zehnnachsigen Baureihe 2CC2 3400 stationiert. Deren letztes erhaltenes Exemplar ist heute in der Rotonde zu bestaunen.

Planung und Bau der Rotonde

Die ersten Überlegungen der PLM zum Bau eines Lokomotivdepots beim Bahnhof Chambéry reichen bis ins Jahr 1867 zurück. Realisiert wurde die Rotonde dann aber erst zwischen 1906 und 1910. Glücklicherweise überstand das Bauwerk die Bombenangriffe vom 26. Mai 1944 weitgehend unbeschadet. Nach dem Zweiten Weltkrieg nagte aber der Zahn der Zeit an der Eisenkonstruktion. Die SNCF erwog in den 80er-Jahren deshalb, die Kuppelhalle abzubauen. Die Rotonde wurde 1984 aber unter Denkmalschutz gestellt. Die SNCF ließ das Lokomotivdepot in Chambéry deshalb in der Zeit von 1996 bis 2011 für 5,7 Millionen Euro restaurieren. Finanzielle Unterstützung dafür kam – teils mit Unterstützung durch EU-Gelder – auch von der Stadt Chambéry, dem Generalrat des Departements Savoyen und von der Organisation Savoie Grand Lac. Wegen schwerer Rostschäden musste vor allem im oberen Bereich die Metallstruktur ausgetauscht werden. Um die Rekonstruktion möglichst originalgetreu durchzuführen, wurden die Eisenteile wie seinerzeit beim Bau sehr aufwändig mit Heißenieten zusammengefügt.

Werkstätte und Museum

Die Rotonde in Chambéry dient bis heute als Technicentre der SNCF für den Unterhalt und die Wartung ihrer Triebfahrzeuge. Im September 2014 richtete man in der Rotonde auf einer Fläche von 800 Quad-



Loks der Baureihe BB 22200 im „Nez cassé“-Design gehören rund um Chambéry noch heute zum Alltag. BB 22264 steht mit einem TER am 26. Mai 2023 im Bahnhof Chambéry-Challes-les-Eaux *Stefan Wittich*

ratmetern ein Centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine (CIAP) ein. Diese Einrichtung für Architektur und Kulturerbe präsentiert seitdem das historische Gebäude und seine industrielle Bedeutung. In dem abgetrennten Areal der Kuppelhalle stehen dazu insgesamt fünf historisch bedeutsame Triebfahrzeuge. Derzeit befinden sich dort die Lokomotiven 2CC2 3402, CC 6051 (CC 20001), CC 6558, CC 7102 und die Decauville 64 (siehe Kasten). Betreut werden die Fahrzeuge

Seit 2014 wird die Rotonde auch museal genutzt und kann besichtigt werden

von der Association pour la Préservation du Matériel Ferroviaire Savoyard (APMFS), der die SNCF verschiedene Lokomotiven anvertraut hat. Der Verein wurde am 11. Juli 2002 gegründet und widmet sich seither der Restaurierung und dem Unterhalt historischer Eisenbahnfahrzeuge. In seiner Obhut befinden sich inzwischen über 13 Lokomotiven (einige davon betriebsfähig), ein elektrischer

Triebzug und 16 Personenwagen. Seit 1. November 2008 nutzt der Verein für die Abstellung der Fahrzeuge den Ringlokschuppen in Ambérieu-en-Bugey.

Der Bahnhof Chambéry - Challes-les-Eaux heute

Der Bahnhof Chambéry trägt im Hinblick auf den benachbarten Kurort Challes-les-Eaux seit 1923 den offiziellen Namen Chambéry-Challes-les-Eaux. Mehrmals täglich halten hier TGV nach Paris, Mailand und Annecy sowie Frecciarossa 1000 zwischen Paris und Mailand. Besonders hoch ist das Verkehrsaufkommen an Winterwochenenden, wenn Hochgeschwindigkeitszüge den Skiort Bourg-Saint-Maurice bedienen: Dann passieren auch Eurostar-Züge von und nach Amsterdam und Brüssel den Bahnhof, ergänzt durch zusätzliche TGV INOUI bzw. TGV OUI-GO nach Bordeaux, Lille Flandres und Rennes/Nantes.

Stefan Wittich

Stefan Wittich (Jg. 1961) lebt in Schliersee. Für das *eisenbahn magazin* schreibt er vorwiegend über Themen aus Österreich und Südeuropa.





Im Jahre 1983 erschien der Bundesbahn-Einzelgänger VT 62 904 gleichzeitig als Trix-HO- und Minitrix-N-Modell *Oliver Strüber*

Doppelte Premiere eines roten Einzelgängers



Der VT 62 904 der DB von Trix und Minitrix und sein Vorbild ■ Ein vierachsiger Diesellokomotive aus der Vorkriegszeit mit kastenförmigem Aufbau, einem Antriebs- und einem Laufdrehgestell sowie für den Einsatz auf Haupt- und Nebenbahnen geeignet – das ist eine gute Modellidee, entschied man 1983 bei Trix und präsentierte den VT 62⁹ als rot lackiertes Fahrzeug der DB gleichzeitig in HO und N

Besondere Fahrzeuge sind noch immer das Salz in der Suppe eines Modellbahners – kleine Hingucker abseits des vielbeschworenen Mainstreams. So mancher Hersteller nahm sie in sein Sortiment auf, stets in der Hoffnung, bei der Kundschaft Emotionen zu wecken und Verkaufserfolge zu erzielen. Auch bei den Nürnberger Trix-Werken dachte man zu Beginn der 1980er-Jahre in ähnlichen Bahnen. Gesucht war ein sowohl für das HO- wie auch für das N-Programm geeignetes Vorbild für einen vierachsigen Triebwagen aus der Vorkriegszeit, der schon auf den ersten Blick alttümlich wirken, sich aber gleichzeitig im Gewand mehrerer Epochen ins Modell umsetzen lassen sollte. Das auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1983 gleich in beiden Nenngrößen präsentierte Modell hieß VT 62 904 und zeigte sich im roten Farbleid der frühen Bundesbahn.

Lieferung mehrerer Serien

VT was? Das mag sich bei seinem Anblick wohl so mancher Modellbahner gefragt

haben – und ganz Unrecht hatte er damit nicht. Trix hatte sich nämlich einen Triebwagen zum Vorbild genommen, den es bei der DB in dieser Form nur als Einzelstück gab und der auch schon recht früh aus dem Betriebsdienst ausgeschieden war.

In den 1920er-Jahren begann die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit umfangreichen Versuchen, den Verbrennungsmotor

als Antriebsaggregat für Schienenfahrzeuge zu etablieren. Erste Erfolge gab es vor allem auf dem Triebwagensektor. Während der Folgejahre gelangte eine Vielfalt an zwei- und vierachsigen Konstruktionen auf die Gleise – mal mehr, mal weniger gelungen und mit unterschiedlichen Motoren und Treibstoffansprüchen ausgestattet. Man wollte auf möglichst breiter Basis testen und sich danach für die am besten geeignete Lösung zur Serienbeschaffung entscheiden.

Während der im Rahmen der Eisenbahntechnischen Tagung in Berlin 1924 auf dem Rangierbahnhof in Seddin stattfindenden großen Fahrzeugausstellung waren neben einer Vielzahl an Lokomotiven und Wagen auch acht Verbrennungsmotor-Triebwagen unterschiedlicher Prägungen vorgestellt worden. Zwei davon – bei der Eisenbahn-Verkehrsmittel AG (EVA) hergestellt und mit Maybach-Motoren bestückt – übernahm die DRG unter den später erst angebrachten Betriebsnummern 851 und 852. 1925 folgte eine

Technische Daten zum DB-VT 62 904

Achsfolge	B'2'
Antrieb	dieselmotomechanisch
Länge über Puffer	21.040 mm
Gesamtschstands	16.915 mm
Raddurchmesser	1.000 mm
Dienstmasse (unbesetzt)	39,0 bis 44,4 t
maximale Achslast	12,1 bis 12,7 t
Motorleistung	150 PS, ab 1932: 175 PS, ab 1951: 210 PS
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h, ab 1951: 80 km/h

Bestellung über vier weitere Fahrzeuge bei der EVA. Diese sollten in Abstimmung mit dem Reichsbahn-Zentralamt in neuer Bauform ausgeführt sein, die für den Aufbau die damaligen Konstruktionsprinzipien des Wagenbaus aufnahm (schwere Bauart, genieteter Wagenkasten). Sie verfügten über einen 150-PS-Maybach-Motor und ein mechanisches Viergang-Rädergetriebe samt Blindwelle im vorderen Drehgestell, das über Kuppelstangen mit beiden Radsätzen verbunden war.

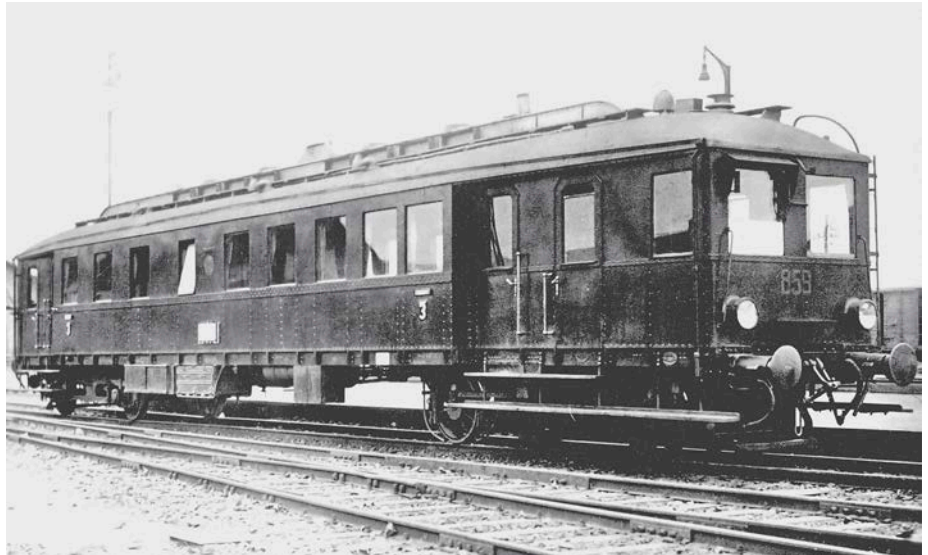
Ab 1927 trugen die Serienfahrzeuge die Betriebsnummern 853 bis 856. Im gleichen Jahr folgte der Auftrag über fünf weitere baugleiche Triebwagen 857 bis 861. Zur umfassenden Erprobung unter abweichenden Betriebsbedingungen verteilte die DRG sie (Stand April 1929) auf die Direktionen

Trix wählte mit dem VT 62⁹ einen Exoten, den es beim Vorbild in nur kleiner Serie gab

Stuttgart (853, 854, 857), Elberfeld (855, 856), Mainz (858, 859) und Schwerin (860, 861). Nach leicht geänderten Plänen entstanden 1927/28 nochmals sechs Fahrzeuge für die Reichsbahn (866 bis 871). Auch die Belgischen Staatsbahnen sowie dänische und schwedische Privatbahnen beschafften einige daraus abgeleitete Triebwagen. Auffällig bei all diesen Fahrzeugen war die mittig in Längsachse auf dem Dach montierte Kühlanlage, die an den klassischen Oberlichtaufbau von Reisezugwagen erinnert.

Jugendzeit in Mainz

Der 1926/27 unter der Fabriknummer 18.207 bei der Waggonfabrik Wismar als Teil des EVA-Konzerns gebaute Triebwagen 859 nach Skizzenblatt CD4vT-25f als Vorbild des Trix-Modells wurde seitens der Reichsbahn am 12. Mai 1927 abgenommen und im Bw Mainz stationiert. Zusammen mit seinem Schwesterfahrzeug 858 kam er zwischen Mainz und Darmstadt bzw. Groß-Gerau, von Mainz über Alzey nach Marnheim oder von Mainz über Wiesbaden und Rüdesheim nach Münster am Stein zum Einsatz. Schon in den frühen 1930er-Jahren wurde die knapp bemessene Motorleistung auf 165 PS erhöht. Ab 1932 erhielten alle neun Fahrzeuge neue Maybach-Motoren mit 175 PS. Mitte der 1930er-Jahre gelangten 858 und 859 zum Bw Oberlahnstein, wo sie spätestens 1937 im Einsatz standen.



Kurz nach seiner Ablieferung zeigt sich der neue Triebwagen „859 Mainz“ in seiner ersten einfarbig grünen Ausführung. Er entstand im Jahre 1927 bei der Waggonfabrik Wismar und verfügte über einen 150-PS-Maybach-Verbrennungsmotor sowie ein mechanisches Getriebe RVM/Eisenbahntiftung



Genauso wie der Triebwagen 859 wurde auch das hier gezeigte Schwesterfahrzeug 858 im Bw Mainz Hbf stationiert; 1934 trägt es bereits den neuen zweifarbigen Lack. Auch dieses Fahrzeug gab es bei Trix ab 1985 in HO und N Hermann Maey/Slg. Oliver Strüber

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurden die Triebwagen zur Kraftstoffeinsparung abgestellt, schon wenige Tage später jedoch die ersten drei als Leihgabe an die Wehrmacht verfügt, darunter auch 859. Die restlichen Fahrzeuge folgten später. Infolge von Kriegszerstörungen mussten fünf der neun Triebwagen bereits 1944/45 ausgemustert werden. Drei Fahrzeuge (853, 856, 857) fanden sich nach Kriegsende im Bereich der Sowjetischen Besatzungszone. Das Trix-Vorbild 859 verblieb als einziges seiner Bauart im Westen und wurde dem Détachement d'Occupation

des Chemins de Fer Français in der französischen Besatzungszone unterstellt, aus dem im Sommer 1947 die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) mit Sitz in Speyer werden sollte. Im Oktober 1947 wurde er gemäß des neuen Nummernschemas in VT 65 903 umgezeichnet; im Einsatz stand er inzwischen beim Bw Friedrichshafen.

Umbau und Neenummerierung

Mit Gründung der DB 1949 wurde die SWDE bis 1952 schrittweise in diese integriert. Auch der VT 65 903 ging damit auf



Der neue VT 62 904 passte optisch gut zu dem bei Trix seit den 1950er-Jahren verfügbaren VT 75^o zweiachsiger Bauart *Slg. Oliver Strüber*

die DB über. Um 1950/51 erhielt er einen neuen Dieselmotor vom Typ GO56h mit nunmehr 210 PS Leistung. Durch Einbau eines neuen Getriebes konnte die Höchstgeschwindigkeit auf jetzt 80 km/h gesteigert werden. Im Dezember 1951 erhielt der Triebwagen die neue Bezeichnung VT 62 904. Bald darauf gab man den inzwischen rot lackierten Einzelgänger vom Bodensee zum Bw Braunschweig ab. Von dort aus lief er in den folgenden Jahren auf den Strecken nach Vorsfelde, Gifhorn und Lüneburg sowie nach Altenau im Harz. Ein irreparabler Riss im Drehgestellrahmen zwang im Juli 1957 zu seiner Abstellung und zwei Monate später zur Ausmusterung und anschließenden Verschrottung.

Ein Vierteljahrhundert später feierte das bei der DB zeitlebens eher wenig beachtete Einzelstück seine Wiedergeburt, wenn auch nur in den Maßstäben 1:87 und 1:160. Und erst jetzt nahmen viele Modellbahner erstmals Notiz von dieser zu ihrer Entste-

hungszeit modernen, inzwischen aber eher urig wirkenden Konstruktion und gaben den Modellen Auslauf auf ihren Anlagen. Warum sich Trix ausgerechnet für eben jene Triebwagenbauart entschieden hat, bleibt im Dunkeln. Möglich wäre, dass man eine gewisse Verwandtschaft zum hauseigenen VT 75^o schaffen wollte, den es auch in beiden Nenngrößen gab. Dass vom VT 62 als Erstes die Epoche-III-Version der DB erschien, liegt eindeutig in den Vorlieben der damaligen Kundschaft begründet. Erst zwei Jahre später folgte das Schwesterfahrzeug 858 als DRG-Ausführung in Rot/Beige.

Zeitgemäße Ausführung

Bei der Konstruktion hatte man sich bei Trix große Mühe gegeben und alle technischen Register der damaligen Zeit gezogen. Hinsichtlich der Detaillierung zeigte der VT 62 904 in N ebenso wie in H0 auf, was damals möglich war. Auch die Bedruckung stand dem nicht nach, während

Lebenslauf des VT 62 904 der Deutschen Bundesbahn

ab 18. Dezember 1951, ab 1927: 859 Mainz, ab 1947: VT 65 903	
Hersteller/Fabriknummer	Waggonfabrik Wismar/18207
Baujahr	1927
Indienststellung	12. Mai 1927
Stationierungen	
Bw Mainz Hbf	12. Mai 1927 bis 193X*
Bw Oberlahnstein	193X bis 194X*
Bw Friedrichshafen	194X bis 195X*
Bw Braunschweig	195X* bis 7. September 1957
z-Stellung	Juli 1957
Ausmusterung	7. September 1957
* keine exakten Daten verfügbar	

man für die Technik auf Bewährtes setzte. Das H0-Modell gab es – wie damals bei den meisten Trix-Modellen üblich – sowohl in der Ausführung für das Express-System (Artikelnummer 53 2268 00) wie auch als International-Version für Gleichstromfahrer (52 2468 00). Für beide rief Trix einen Preis von je 185 D-Mark auf.

Neben Trix entdeckten auch Märklin, ESU und Liliput die HO-Baureihe VT 62^o für sich

Das Minitrix-Modell (51 2096 00) kostete 174 D-Mark. Dem Verkaufserfolg tat das keinen Abbruch. 1986 vereinfachte man bei Trix das Artikelnummernsystem; die H0-Modelle des VT 62 904 waren nun unter 32268 bzw. 22468, das N-Modell unter 12096 erhältlich. Das blieben sie bis einschließlich 1995.

Nach der Übernahme von Trix durch Märklin rollte die Konstruktion mit dem Hinweis „in Zusammenarbeit mit der Firma Trix“ 1998 als einmalige Sonderserie auch ins Göppinger Modellprogramm. Hier entschied man sich für die Ursprungsausführung des VT 62 904 als „859 Mainz“ im zweifarbigen Reichsbahn-Lackierschema (34261); als Gleichstrommodell war der VT bei Trix erhältlich (22542). Die DB-Version setzte man in Göppingen nicht mehr um, stattdessen aber belgische und schwedische Ableger. Anders hingegen sah es 2013 bei ESU und 2015 bei Liliput aus, wo man dem Gütertriebwagen VT 69^o für den Stückgut-Schnellverkehr auch den VT 62 904 der DB zur Seite stellte – jeweils in DC- und AC-Version und mit nur kurzem Dachaufbau über dem Triebgestell. *Oliver Strüber*



Märklin nahm das Trix-Modell des „859 Mainz“ 1998 in einmaliger Auflage als zweifarbiges Reichsbahn-Triebfahrzeug im Zustand der 1930er-Jahre in sein Göppinger HO-Sortiment auf *Oliver Strüber*

JETZT DIE AKTUELLEN 3 AUSGABEN FÜR NUR 3,90 € LESEN

MOBIL LESEN, WO IMMER SIE SIND –
GERÄTEÜBERGREIFEND

IHR EINSTIEG INS DIGITAL-ABO



- › Voller Website-Zugriff inklusive: Schalten Sie sofort alle PLUS-Artikel von NBahn Magazin auf eisenbahn.de frei.
- › Video-Streaming: Immer 30 exklusive Eisenbahn-Filme abrufbar – jeden Monat 5 neue Titel, von der Dampflok bis zur modernen Elektrolokomotive.

- ✓ **IMMER GRIFFBEREIT**
Sie haben jede Ausgabe und damit alle Artikel überall dabei. In der App oder im web => app.eisenbahn.de
- ✓ **TEILEN**
mit Freunden oder Familie: auf bis zu drei Endgeräten gleichzeitig lesen
- ✓ **NOCH MEHR LESEFREUDE**
Mit praktischer Vorlesefunktion und Einzelartikelansicht. Zugriff auf das komplette Digital-Archiv

**3 Monate Test-Vorteil: Jetzt für nur 1,30 € pro Monat
(einmalig 3,90 €) sichern, danach 6,50 € pro Ausgabe**

Dorado auf dem Dachboden
Wie man mit einem geschickten Konzept Träume verwirklicht

Bahn, Berg, Burg: Diorama mit überraschendem Ansatz

Neue Fahrzeuge im Test:
Die „Görlitzer Pärchen“ von Arnold und TGV SE von Kato

200 Hefte, 35 Jahre: So stark hat sich die Spur N entwickelt

Dorado auf dem Dachboden
Wie man mit einem geschickten Konzept Träume verwirklicht

Bahn, Berg, Burg: Diorama mit überraschendem Ansatz

Neue Fahrzeuge im Test:
Die „Görlitzer Pärchen“ von Arnold und TGV SE von Kato

200 Hefte, 35 Jahre: So stark hat sich die Spur N entwickelt

↓ DOWNLOAD

Jetzt online bestellen unter
abo.nbahnmagazin.de/digital





Kurz nach Verlassen des Abstellbahnhofs erreicht der ETA von Liliput den Haltepunkt Osterwaal, in dessen Umgebung insbesondere die landwirtschaftlichen Szenen gefallen

Vorbildgerechter Nebenbahnbetrieb auf einer transportablen Anlage



Die Lauterthalbahn in HO ■ Die Segmentanlage nach dem fiktiven Vorbild einer süddeutschen Nebenbahn bietet realistischen Bahnbetrieb, so wie er während der Epochen II und III abgewickelt wurde. Begleiten Sie uns auf der Fahrt zum großen Schotterwerk

Die realistisch im gesamten Werkbereich nachgebildete Feldbahn des Basaltwerks ist zwar nicht fahrbereit, ...





Auf verschiedenen Brücken quert die Nebenbahn die Lautasch sowie kleinere Straßen und Wege. 70 066 ist mit einem typischen Nebenbahnreisezug unterwegs

Während Dr. Sebastian Litters auf der „Faszination Modellbau“ in Mannheim sein großes Traktorenwerk (siehe Kasten) samt benachbarter Nebenbahn vorstellte, präsentierte er während der diesjährigen „Intermodellbau“ Dortmund den Streckenabschnitt mit dem Anschluss des Basaltwerks „Gebrüder Leimbach“. Die in rund zehnjähriger Bauzeit entstandene Nebenbahnstrecke bot eine Messepremiere und war an allen Messetagen stets dicht umlagert. Insbesondere das Interesse des Fachpublikums machte sich durch gezielte Fragen zum Fahrzeugeinsatz, den Ausschmückungsdetails und Bauwerken bemerkbar. Und obwohl es sich um eine rein fiktive Strecke ohne Vorbildbezug handelt, wurde vom Erbauer dennoch viel Wert auf eine realistische Umsetzung des typisch ländlichen Charakters irgendwo in der

Region Oberbayern gelegt. Gezeigt wurde das beschauliche Landleben der 1920er-Jahre mit all seinen Facetten.

Abwechslungsreiche Strecke

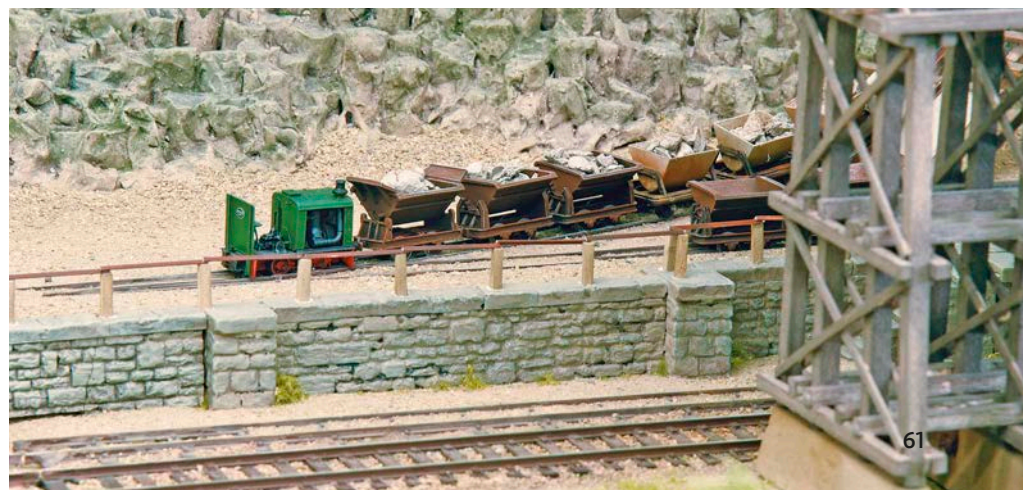
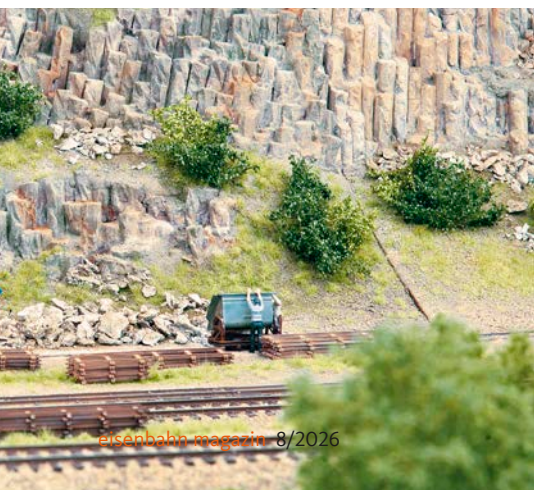
Die als Stichstrecke ausgelegte Lauterthalbahn beginnt gedachterweise in Rotwangen (Berg) und führt durch das Tal des Flüsschens Lautasch. Der Streckenverlauf wird überwiegend durch ländliche Szenen dominiert. So wechseln sich Wiesen und Felder mit den für diese Region charakteristischen Fichtenwäldern ab. Auf den Äckern ist im Spätsommer Hochbetrieb, und so ist stellenweise die komplette Familie mit dem Einbringen der Ernte beschäftigt. Hier und da wird die Bahnstrecke durch die Lautasch gekreuzt, wodurch einige Kunstbauten in Form von Brücken und Viadukten entstanden sind. Bedingt durch die Topografie mussten von

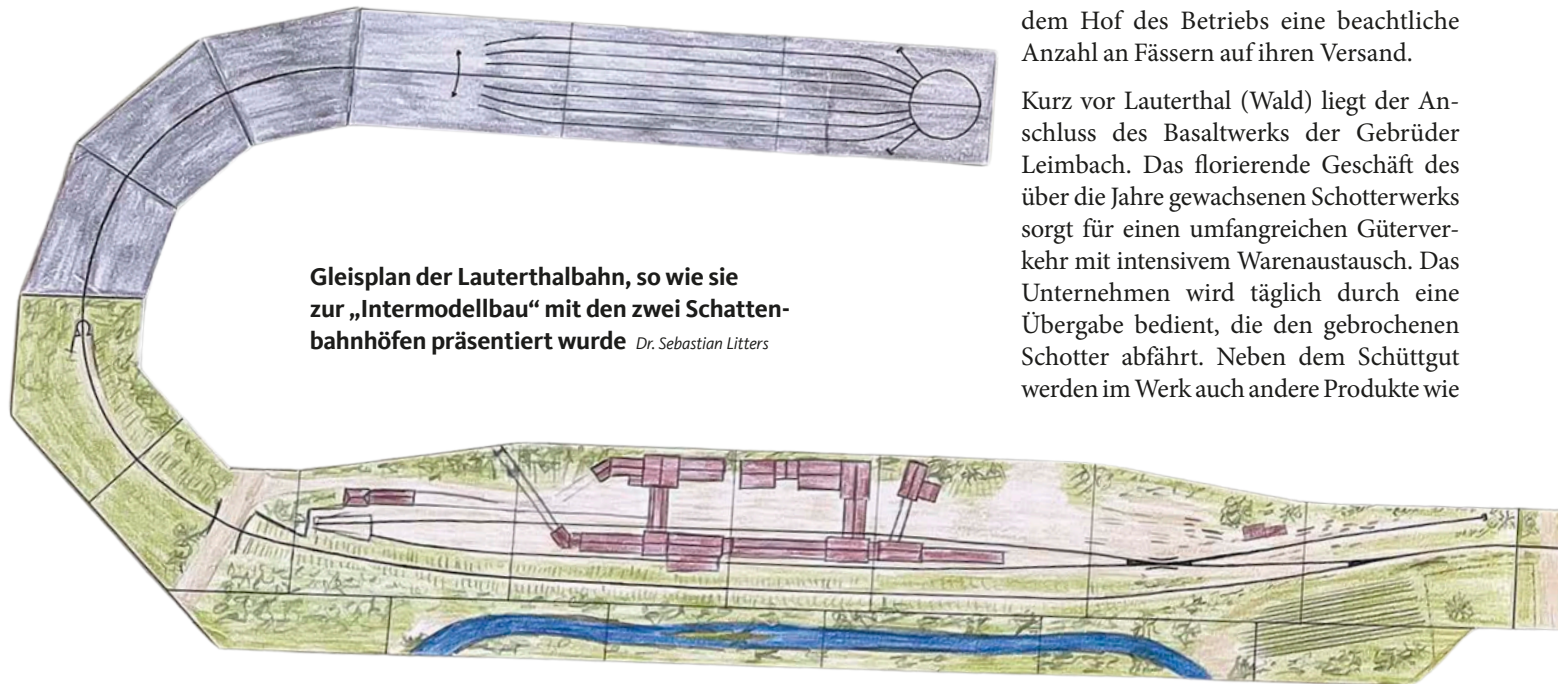


den Eisenbahningenieuren auch zwei Tunnel angelegt werden.

Unmittelbar hinter Rotwangen liegt der Haltepunkt Osterwaal, der für die Bewohner der umliegenden Dörfer das Tor zur weiten Welt bedeutet. Obwohl nur als einfache Haltestelle angelegt, wird er neben dem Personenverkehr auch rege durch die örtlichen Bauern genutzt, um täglich Milch und Stückgüter abzufahren. Im weiteren Verlauf der Lauterthalbahn liegt eine kleine Käferei direkt an einem unbeschränkten Bahnübergang. Die Auftragslage scheint gut zu sein, und so wartet auf

... verdeutlicht aber in zahlreichen Betriebsszenen die harte Arbeit im Steinbruch und den Materiallagern MM (7)





Gleisplan der Lauterthalbahn, so wie sie zur „Intermodellbau“ mit den zwei Schattenbahnhöfen präsentiert wurde Dr. Sebastian Litters

dem Hof des Betriebs eine beachtliche Anzahl an Fässern auf ihren Versand.

Kurz vor Lauterthal (Wald) liegt der Anschluss des Basaltwerks der Gebrüder Leimbach. Das florierende Geschäft des über die Jahre gewachsenen Schotterwerks sorgt für einen umfangreichen Güterverkehr mit intensivem Warenaustausch. Das Unternehmen wird täglich durch eine Übergabe bedient, die den gebrochenen Schotter abfährt. Neben dem Schüttgut werden im Werk auch andere Produkte wie

Auch zu DB-Zeiten attraktiv

Viele Nebenbahnen haben über Jahrzehnte ihr Aussehen kaum verändert. Wenn man die Triebfahrzeuge mit DB-Anschriften versieht und einige Kraftfahrzeuge auf den Wegen platziert, könnte der hier vorgestellte

Streckenabschnitt auch in der frühen Epoche III angesiedelt sein. Wir haben dazu einmal einen Zeitsprung in die 1950er-Jahre gemacht und während der Fotoarbeiten einen VT 98 auf die eingleisige Strecke gestellt. MM



Pflastersteine und Steinstelen aus dem für diese Region charakteristischen Gestein gewonnen. Steinhauer verrichten ihre Tätigkeit bei Wind und Wetter und lediglich geschützt durch kleine Holzunterstände. Die Arbeit zu dieser Zeit ist hart, gibt es doch wenig technische Unterstützung, um das Gestein aus dem Fels zu schlagen und in die entsprechende Form zu bringen.

Die H0-Gebäude sind komplett nach vielen historischen Bildern im Eigenbau entstanden – und zwar noch auf die klassische Art aus Papier, Balsaholz und Kunststoff. Alles wurde von Hand mit dem Bastelmesser oder der Säge bearbeitet. Moderne Laser-cut- oder 3D-Druck-Teile fanden keine Verwendung. Das Basaltwerk wirkt auf den Betrachter besonders interessant, weil man mehrere Anbauten erkennt, die im Laufe der Zeit hinzukamen. Die H0i-Feldbahn rund um das Werk ist nicht betriebsbereit,

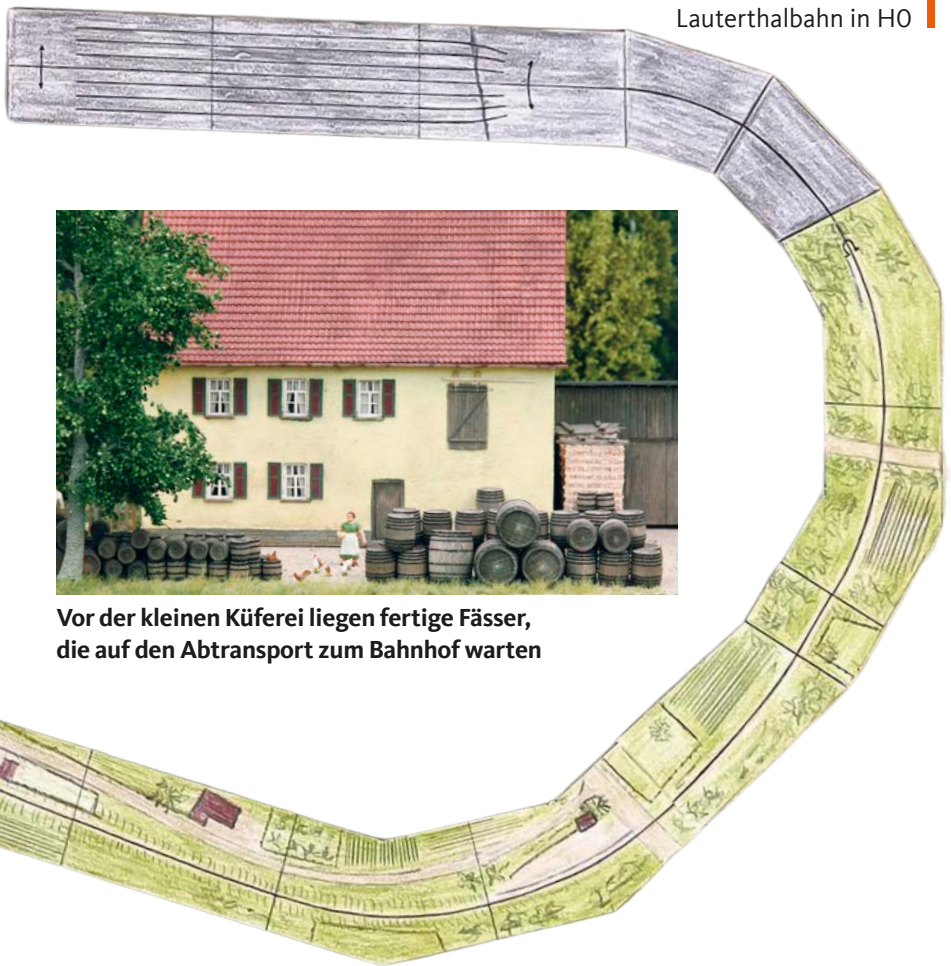
Die Tenderlok 94 535 mit dem typischen PwG schiebt einen leeren Schotterzug unter die Verladeanlage des Basaltwerks, ...



hier unterstützen die Fahrzeuge von Auha-gen, Artitec und Busch lediglich den vor-bildnahen Eindruck des Betriebs. Eine kleine Besonderheit sind die sechseckigen Basaltsäulen, die aus Gips gegossen wurden. Dafür wurde eine Form aus Bleistiften als Urmodell gebaut, diese mit Silikon abgegossen und daraus die Gipssäulen hergestellt. Um den typischen Basalteffekt zu erzielen, sind sie einzeln auf die Module geklebt.

Anlagenbetriebskonzept

Hinter der Anlagenreihe „Die Lauterthalbahn“ steht eine Modulanlage, die mittlerweile über 80 von Dr. Sebastian Litters gebaute



Vor der kleinen Küferei liegen fertige Fässer, die auf den Abtransport zum Bahnhof warten

Teil-
stücke umfasst
und stetig weiterwächst.

Bei der Gestaltung jedes einzelnen Anlagenteils wurde viel Wert auf ein realistisches Aussehen der Landschaft gelegt. Die eigentliche Bahnlinie ist lediglich Statist – die Natur steht im Vordergrund, was der gesamten Anlage einen hohen Grad an Realismus verleiht. Durch das modulare Konzept mit seinen genormten Modulstirnseiten nach FREMO-Norm ist grundsätzlich ein variabler Aufbau der Anlage möglich. Deshalb können bis auf wenige Einschränkungen alle denkbaren Anordnungen realisiert werden. Das Modularrangement ist als Schaukasten-anlage konzipiert und verfügt über eine foto-realistische Hintergrundkulisse aus dem Modellbau-Atelier Andreas Dietrich mit aufgesetzten Beleuchtungselementen sowie einen zum Arrangement passenden Vorhang im unteren Bereich der Anlage.

Eine besondere Herausforderung war es, den Anlagenüberbau ebenfalls variabel auszuführen, um ihn für das jeweilige Layout verwenden zu können. Das gelingt dem Erbauer durch eine einfache und zugleich intelligente Lösung. Die Kulisse ist auf 3-mm-MDF-Platten aufgeklebt und an den Modulen mit Leisten und Schraub-zwingen befestigt. Darauf werden die Ab-deckung sowie die Sichtblende aufgesetzt.

Unabhängig vom jeweiligen Gleisplan ist die Anlage stets für einen Punkt-zu-Punkt-Betrieb ausgelegt. Die beiden Abstellbahn-höfe (Fiddleyards) Rotwang (Berg) und Lauterthal (Wald) stellen den Ausgangs-bzw. Endpunkt der Strecke dar und dienen

der Zugbildung. Auf diese Weise wird ein vorbildlicher Zugbetrieb garantiert. Jedes Layout besteht zudem mindestens aus einer Betriebsstelle, in der zumeist ein umfang-reicher Rangierbetrieb möglich ist, was gerade auf Messen und Ausstellungen ein Anziehungspunkt für das Publikum ist.

Bedient wird die Anlage auf der Publikums-seite, wodurch der gewünschte Austausch mit den Besuchern ermöglicht wird. Die Bedienung der Abstellbahnhöfe sowie das Zusammenstellen der Züge erfolgt von der für die Zuschauer nicht einsehbaren Rück-seite der Anlage. Gefahren wird im Digital-betrieb mit FRED-Handreglern sowie mit typischen Nebenbahn-Fahrzeugen der

... wo dieser vom oberhalb der Hintergrundkulisse stehenden Bedienpersonal mit Schotter gefüllt wird MM (5)





Das Basaltwerk ist der größte Frachtkunde an der Nebenbahn. 56 915 passiert mit einem Nahgüterzug die Einfahrtweiche

Weitere Betriebsstelle der Ausstellungsanlage

Das imposante Lanz-Traktorenwerk wurde ebenfalls von Dr. Sebastian Litters gebaut. Es ist über ein Anschlussgleis an die Segment-/Modulanlage angeschlossen und

könnte auch eigenständig vorgeführt werden. Die zahlreichen Ladestellen im Werk ermöglichen einen umfangreichen Betrieb, der bei Zuschauern gut ankommt. MM



Epoche II, wobei auf der bayerischen Nebenbahn durchaus auch württembergische oder preußische Fahrzeuge eingesetzt werden. Auch die vielen optisch unterschiedlichen Gattungen an Güter- und Personenzügen sowie deren Ladeguteinsätze gab es in dieser Form nur während der Epoche II und frühen Epoche III.

Auf den in Mannheim und Dortmund ausgestellten Streckenabschnitten der Lauterthalbahn vermissten einige Besucher einen Bahnhof. Diesen hat der Erbauer in Arbeit und auf einer der nächsten Messen sicherlich mit dabei. Die Station Buchenbach ist ein ländlicher Bahnhof, der gut zum Nebenbahncharakter passt. Alle Segmente auf einmal aufzubauen, wäre aber zu viel – dafür bräuchte Dr. Litters einen Lkw und eine mehrköpfige Mannschaft, die den Auf- und Abbau als auch den Fahrbetrieb realisiert. SL/FD/MM

Noch grün lackiert ist die 98 1002, die einen Güterzug bespannt MM (4)



Im Basaltwerk setzen die Rangierloks mittels einer Schwenkbühne um. Im Hintergrund ist der Lokschuppen zu erkennen



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

seit mehr als sechs Jahrzehnten begleitet das **eisenbahn magazin** die faszinierende Welt der Eisenbahn beim Vorbild und im Modell – mit Leidenschaft, Fachwissen und einem hohen Anspruch an Qualität. In inzwischen über 700 Ausgaben haben wir unzählige Geschichten erzählt, Entwicklungen begleitet und Erinnerungen bewahrt. Hinter jeder Ausgabe steckt viel Engagement: Wir besuchen Bahnhöfe und Betriebswerke, recherchieren in Archiven, sprechen mit Zeitzeugen, Fachleuten und Modellbahn-Enthusiasten. Wir suchen nach besonderen, oft bislang unveröffentlichten Bildern und bereiten Themen so auf, dass sie informieren, begeistern und neue Perspektiven eröffnen.



Dass wir Monat für Monat ein Magazin mit dieser Tiefe und Qualität veröffentlichen können, verdanken wir vor allem Ihnen – unseren Leserinnen und Lesern. Ganz besonders danken wir unseren Abonnenten. Mit ihrer Treue schaffen sie die Grundlage dafür, dass unabhängiger und attraktiver Eisenbahn- und Modellbahnjournalismus auch in Zeiten großer Veränderungen Bestand hat.

Wenn Sie Ihr Heft bislang am Kiosk oder im Shop erwerben, möchten wir Sie herzlich einladen, Teil unseres Abonnementkreises zu werden. Neben der regelmäßigen Zustellung profitieren Sie von zahlreichen zusätzlichen Leistungen, die **im Abonnement bereits enthalten** sind:

- Jede Ausgabe **zusätzlich als E-Paper** – inklusive praktischer **Vorlesefunktion**
- Zugriff auf das **digitale Archiv** mit bereits erschienenen und vergriffenen Ausgaben
- Portofreie Bestellungen im Webshop*
- Uneingeschränkter Zugang zu allen **PLUS-Inhalten auf www.eisenbahn.de**
- **Eisenbahn-Filmfaszination** pur: Genießen Sie Eisenbahn-Historie in bewegten Bildern zum Streamen auf Smart-TV, Computer/Laptop, Tablet und Handy mit fünf neuen Filmen jeden Monat!

Probieren Sie es aus und entdecken Sie die zusätzlichen Möglichkeiten, die Ihnen Ihr Abonnement bietet. Als Dankeschön für Ihre Unterstützung stellen wir Ihnen diese PLUS-Inhalte **ohne zusätzliche Kosten** zur Verfügung.

Wir freuen uns, wenn wir Sie auch künftig begleiten dürfen – mit dem besten **eisenbahn magazin**, das wir für Sie machen können.

Herzlichen Dank für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung.

Ihr

Florian Dürr, Chefredakteur **eisenbahn magazin**

PS: Unter abo.eisenbahnmagazin.de finden Sie mehrere attraktive Abonnement-Modelle zur Auswahl. Wir freuen uns auf Sie!



* Im Inland, außer Kalender (3,95 €)



Märklin/Trix H0: Der Steifrahmentender der 52 6884 der Bundesbahn ist eine Neukonstruktion

■ Baureihe 52 in H0 von Märklin/Trix

Steifrahmentender K4 T 30 als Neukonstruktion

Die Modelle der Baureihe 50 bzw. der daraus abgeleiteten Kriegslokomotive der Baureihe 52 gehören seit vielen Jahren zum Sortiment der Göppinger. Man hat bereits mehrere Epochen bedient, verschiedene Tenderbauarten gekuppelt und so manches Detail entsprechend den jeweiligen Vorbildern angepasst. Aktuell wird erstmals ein Modell dieser Baureihe mit einem Steifrahmentender K4 T 30 gekuppelt. Dieser fehlte bisher im Göppinger H0-Sortiment und musste neu konstruiert und gefertigt werden.

Typisch für die meisten ausgelieferten Maschinen war der

selbsttragende Wannentender, der materialsparend in großen Stückzahlen hergestellt wurde. Mit über eintausend Exemplaren nicht ganz so verbreitet, aber ebenso markant war der Wiener Steifrahmentender. Sowohl im Original als auch im Modell sind die Radsätze fest in einem Rahmen gelagert, während der Wannentender wie auch die meisten anderen Tenderbauarten auf Drehgestellen lief.

Vorbildgerecht besitzt auch der Tender des 579 Euro kostenden Märklin- (Artikelnummer 39535) bzw. Trix-Modells (25535) keine Drehgestelle. Damit trotzdem alle Räder sicher durchfahren werden, sind die vier Tenderradsätze seitenverschiebbar und die zwei mittleren zusätzlich federnd gelagert. Natürlich entspricht sowohl am Pufferträger des Tenders als

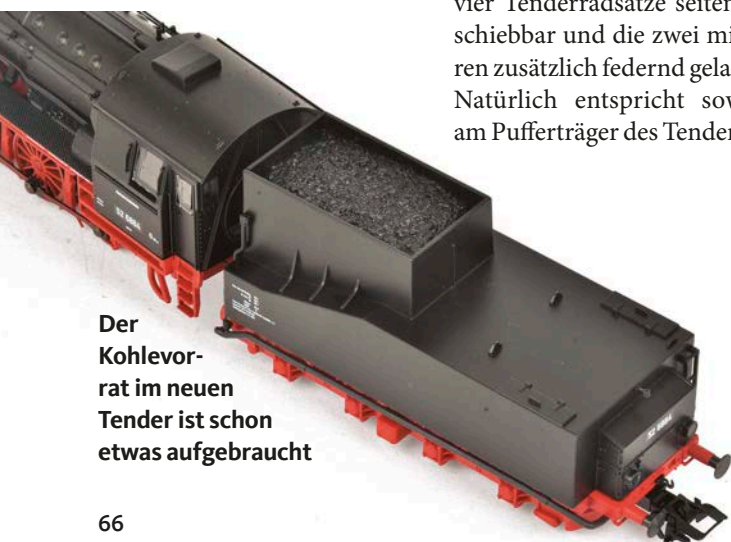
auch an der Lok die Pufferhöhe der NEM. Zwischen Lok und Tender ist eine kulissengeführte Kupplung mit verstellbarem Abstand montiert. Wer Gleisradien oberhalb von 500 Milli-

metern nutzt, kann den Lok-Tender-Abstand verringern.

Im Inneren des vorbildgerecht recht glatt wirkenden Metallgehäuses sind der mfx-Decoder und ein Lautsprecher untergebracht. Gut gefällt auch die nachgebildete Kohlefüllung, die bereits deutlich unter dem Kastenrand endet und somit auf eine längere Einsatzzeit hinweist. Auch die Lok 52 6884 des Bw Mainz im Betriebszustand um 1951 mit Witte-Windleitblechen und Vollrädern am Vorlauftradsatz wurde überarbeitet und u. a. mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen ausgestattet. Das filigrane Fahrwerk aus Metall erlaubt eine weitgehend freie Sicht zwischen Fahrwerk und Kessel. In Letzterem sind der Hochleistungsantrieb sowie die Schwungmasse platziert. MM



Für den Pufferträger liegen Zurüstteile bei



Der Kohlevorrat im neuen Tender ist schon etwas aufgebraucht

Die Radsätze sind im Rahmen seitenverschiebbar und die mittleren zusätzlich kippar gelagert MM (5)



■ Roco H0

Ellok 141 152 der DB

Als eine der ersten aufgrund ihrer typischen Schaltwerk-Geräuschentwicklung „Knallfrosch“ genannten Einheits-Elloks erhielt die 141 152 schon 1987 ihre orientrote Lackierung, die sie bis zur Abstellung Ende 2002 behielt. Dieses Design mit dem typischen weißen Latz an den Fronten hat Roco nun perfekt an dem analogen (7500164/244,90 €)



Roco H0: Baureihe 141 in orientroter Lackierung mit Latz

sowie den je 344,90 Euro kostenden digitalen (751-/

752-) Modellen mit geätzten Laufstegen und Scheibenwi-

schern sowie Anschriften des Bw Seelze umgesetzt. *MM*

■ Liliput H0e

Varianten des Gw/s für verschiedene Bahnen

Das H0e-Schmalspurgüterwagen-Sortiment wächst um je 31,95 Euro kostende Varianten des Gw/s 10 070 (Artikelnummer 245011) und 239 (-2) mit Speichenrädern der Steyrtal-

bahn, dem mit Scheibenrädern ausgestatteten Gw/s 200 (ehemals 10 050) der Bregenzerwaldbahn (-3) sowie dem Velowagen Gw 102 der Zillertalbahn (-4). *MM*



Liliput H0e: ÖBB-Schmalspurgüterwagen mit zu öffnenden Türen und verschiedenen Anschriften *Werk*

■ Hornby 00

Englischer Bauzugwagen für den Schienentransport

Zum Transport von verschiedenem Bahnbaumaterial werden in England Flachwagen der Bauart YFB Salmon eingesetzt. Mit 258,7 Millimetern ist der 00-Wagen (Artikelnummer R60297/49,99 £) wie sein Vorbild ungewöhnlich lang, mit robusten Sprengwerken

ausgerüstet und fährt auf speziellen Drehgestellen. Transportiert wurden Schienenjoche mit bis zu 60 Fuß. Um diese zu handeln, sind auch die zwei Hubportale nachgebildet. Die Beplankung des Chassis hat

Hornby fein strukturiert und im Zustand kurz vor der Jahrtausendwende umgesetzt. Neben Normschächten gibt es auch ovale Federpuffer. *WB*



Hornby 00: Bauzugwagen mit nachgebildeten Schienen-Hubportalen *Wolfgang Bdinke*



Franke WF Z: Mit Blick auf das selbstfahrende Vorbild sind die Pufferträger vorbildgerecht zugestüst *Trainini*

■ Franke WF Z

Behelfskohlenkran

Wahlweise kann das einhundert Euro kostende 3D-Druckmodell des Behelfskohlenkran mit beweglicher Schaufel bzw. mit feststehendem Teil in geöffneter und geschlossener Darstellung bestellt werden (Bezug: franke.wf@web.de). Die Schaufel hängt an Drähten, die man selbst passend zur gewünschten Szene ablängt und an den oberen Rollen anklebt. *HSP*



Piko G/2m: Die grüne 248 066 von WFL trägt auch die Piko-Werbung anlässlich des 75-jährigen Firmenjubiläums

■ Zweikraftlokomotive in G/2m von Piko

Vectron Dual Mode für die Gartenbahn

Nachdem in den letzten Jahren häufig die Freunde historischer Triebfahrzeuge mit Neukonstruktionen bedacht wurden, bedient man in diesem Jahr die Fans des aktuellen Bahngeschehens. Da die meisten Gartenbahner keinen Fahrdrat über ihre 45-mm-Gleise gespannt haben, hat man mit der Baureihe 248 eine gute Wahl getroffen, denn die Zweikraftlok kann im Original sowohl elektrisch mit angelegtem Bügel als auch mit Dieselantrieb fahren. Beim analogen Modell kann man händisch den Stromabnehmer ausfahren. Akustisch ist der Unter-

schied aber ohne nachgerüsteten Sounddecoder nicht wahrnehmbar. Optisch dagegen sind auch der Hauptschalter und Überspannungsableiter auf dem Dach sowie der kompakte Kraftstofftank der Baureihe 248 (Vectron Dual Mode) nachgebildet.

Attraktive Lackierung

Am sauber und mehrfarbig bedruckten Gehäuse der vier Kilogramm wiegenden 248 066 von NorthRail (Artikelnummer 37470/799 €) sind sogar die vier Türen zum Öffnen. Sie geben den Blick auf die Führerstandsdetails frei, die durch

die großen Scheiben sonst kaum einsehbar sind. Gut umgesetzt wurden auch die unterschiedlich weit herausgezogenen Sonnenrollos und die angesteckten Scheibenwischer. Des Weiteren tragen freistehende Griffstangen, angesetzte GPS-Antenne, Typhone, feine Lüftergitter aus Metall sowie das drehbar gelagerte Lüfterrad zum guten Gesamteindruck der Neukonstruktion bei.

Viele Details am Rahmen

Auch im Bereich der Drehgestelle und des Rahmens sind zahlreiche Bauteile vorbildgerecht nachgebildet. Dabei ha-

ben die Konstrukteure einen guten Kompromiss zwischen perfekter Optik und Betriebstauglichkeit im Garten gefunden. Jeweils ein äußeres Rad in den Drehgestellen ist mit einem Haftreifen bestückt, sodass selbst lange Züge sicher befördert werden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt jedoch unter Berücksichtigung der oft verwendeten kleinen Gleisradien unter jener des Originals. Da ein Pufferträger ab Werk bereits zugerüstet ist, sollte man das beim Einsatz berücksichtigen bzw. für den Rangierbetrieb die beiliegenden Tauschteile montieren. MM

Der Dachbereich ist vorbildgerecht gestaltet, an den Führerstandsfenstern sind herausgezogene Sonnenblenden zu sehen



Die Drehgestelle weisen viele freistehende Details auf, die Türen zum Führerstand sind beweglich



■ Brawa H0

Baureihe 57¹⁰⁻³⁵

Mit weit über 2.000 Maschinen war die preußische G 10 bzw. spätere Baureihe 57¹⁰⁻³⁵ in Deutschland weit verbreitet, weshalb sie für Modellbahner der Epochen II und III ein wichtiges Triebfahrzeug ist. Aus diesem Grund bringt Brawa eine Neuauflage mit PluX22-Schnittstelle der überwiegend im Güterzugverkehr eingesetzten Maschinen in den Handel. Beschriftet sind diese als 57 3090 der Rbd Wuppertal (Artikelnummer 40872, -4, -5) sowie 57 2566 der BD Mainz (-6, -8, -9). Die analog 449,90



Brawa H0: preußische Güterzuglok mit vier Domen und leerem Tender

bzw. mit Sound ausgerüstet 589,90 Euro kostenden Varianten erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 70 km/h. Für Bw-Szenen interessant ist, dass der Tender ohne Kohlefüllung umgesetzt wurde und man den beiliegenden Einsatz für Streckenfahrten einfach einlegen kann. *MM*

■ NMJ H0

NSB-Reihe 31B mit unterschiedlichen Betriebsnummern

Gleich mit den Betriebsnummern 404, 616, 447 und 452 rollt die Reihe 31B der NSB vor.

Aktuell ausgeliefert wurde die im Original 1921 von Nohab gebaute Nummer 402 (Artikel-

nummer 93501). Neben den analogen Varianten der Schlepptenderlok für 435 Euro

gibt es auch jeweils digitale Ausführungen mit Sound für 499 Euro. Die Modelle verfügen über alle Details der Originalen samt modernem Dampf- und separatem Sanddom, Spitzenlicht sowie im Digitalbetrieb aktivierbarer Triebwerks- und Führerstandsbeleuchtung. Die mehrfarbigen Bedruckungen sowie roten Zierlinien sind sauber aufgebracht. *MM*



NMJ H0: NSB-Dampflok 402 mit hohem Kohlenkasten *MM (6)*

■ Kiss 2m

Vierachsige Reisezugwagen aus dem Harz für anspruchsvolle Gartenbahner

Von den vierachsigen Personenwagen, die die Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn (NWE) zwischen 1924 und 1930 von den Waggonfabriken Gotha und Wismar bauen ließ, wurden mit dem B4i, BC4i, C4i (2) und BCpw 41 alle fünf Ausführungen originalgetreu als Gartenbahnmodelle umgesetzt. Die aus Stahl gefertigten und je 1.190 Euro kostenden sowie etwa 3,2 Kilogramm wiegenden Fahrzeuge mit voll beweglicher Mittelpuffer-

Balancierkupplung haben die maßstäblichen Längen. Alle Radsätze mit Radreifen aus Edelstahl sind kugelgelagert

und gefedert. Die komplette Innenausstattung wirkt bei der digital zuschaltbaren Beleuchtung besonders gut. Neben

den Beschriftungsvarianten der NWE, DR und HSB sind auch die entsprechenden Reko-Varianten erhältlich. *GF*

Kiss 2m: KBD4ip der DR mit Anschriften der Epoche IV *Guus Ferrée*

■ „Roter Pfeil“ RCe 2/4 in 1 von Märklin

Legendärer Schnelltriebwagen

Siebzig Zentimeter lang ist der „Rote Pfeil“ RCe 2/4 607 als Modell (Artikelnummer 55257/3.290 €). Sein Vorbild wurde 1938 als Letztes von sieben Exemplaren an die SBB ausgeliefert und erhielt 1949 Puffer sowie Kupplungshaken für Anhängewagen. Anlässlich ihres 75-jährigen Jubiläums erwarb die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) 1974 den Triebwagen und lackierte ihn zum „Blauen Pfeil“ um. Rechtzeitig zum 125-jährigen Firmenjubiläum wurde er in einen Zustand um 1955 versetzt und erneut zum „Roten Pfeil“.

Das Märklin-Modell entspricht dem Betriebszustand von 2023, besteht größtenteils aus Zinkdruckguss und Messingschleuderguss und bringt satte 5,6 Kilogramm auf die Waage. Der Antrieb erfolgt über beide Radsätze des hinteren Drehgestells. Der Fahrzeugrahmen erhielt im Bereich der Drehgestelle unscheinbare Unterbrechungen, die als 68 Millimeter lange Teilschürzen beim Befahren von Gleisraden ab 1.020 Millimeter



Der digital betätigte Dachstromabnehmer hat ab Werk einen Hub von maximal 47 Millimetern



Die vier Schiebetüren des „Roten Pfeils“ lassen sich mechanisch öffnen

um bis zu zehn Millimeter ausschwenken.

Viele Digitalfunktionen

Der Decoder für mfx und DCC ist mit 32 Funktionen programmiert. Der jeweils vordere Führerstand und unabhängig davon der große Tacho sowie der Innenraum lassen sich per Funktionstasten beleuchten. Neben der Dreilicht-Spitzenbeleuchtung ist am anderen Ende ein rotes oder weißes Schlusslicht zuschaltbar und für die Front ein rotes Falschfahr-Stirnlicht. Passend zum motorisiert ausfahrenden und nachwippenden

Dachstromabnehmer ertönt ein entsprechendes Geräusch. Die Schiebetüren lassen sich mechanisch bewegen, aber es gibt dazu passende Sounds und weitere Geräusche bis hin zu einem Wartungstruppdiallog. Obendrein hat Märklin eine Multihaltstellenansage programmiert – sie enthält sieben Haltstellen auf einer Sonderfahrt zwischen Biel und Olten.

Praxisnaher Rangiergang

In der niedrigsten Fahrstufe fährt der Triebwagen maßstäblich umgerechnet mit zwei Stundenkilometern. Bei zuge-

schaltetem Rangiergang reduziert sich die vorbildgerechte Maximalgeschwindigkeit auf 38 km/h. Prima gelöst wurde die Programmierung des Energiepuffers: Fällt der Strom am Gleis während der Fahrt aus, bremst das Modell innerhalb von drei bis vier Sekunden komplett ab, und der Motorsound geht in ein Standgeräusch über. Erst nach weiteren etwa 30 Sekunden ist der Energiepuffer endgültig leer, und auch die Beleuchtung erlischt.

PP

Sounds & Funktionen im Auspack-Video:



Märklin 1: Der „Rote Pfeil“ wurde im Zustand der OeBB von 2023 in Szene gesetzt Peter Pernsteiner (3)





Roco H0: Mehrsystem-Ellok 186 251 im silberfarbigen Railpool-Design (oben) und farbenfrohe „Zebraelok“ 189 905 der Rail Traction Company MM (3)

■ Roco H0

189 im „Zebra“-Design und 186 251 von Railpool

Als Ergänzung zu der 193 996 im zweifarbigen Zebra-Design (Artikelnummer 7500191/269,90 €) der Rail Traction Company (RTC) bringt Roco auch die Schwesterlok 189 905 (7500176/249,90 €). Sie besitzt das vorbildgerechte Schleifstück am Stromabnehmer für Italien, eine aufwendige Dachgestaltung mit allen Komponenten für den Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr sowie LED-Spitzensignale. Für

Sammler interessant ist, dass die RTC-Elloks rote und die von der Partnerfirma Lokomotion blaue Zebrestreifen haben.

Eine weitere interessante Ellok ist die ursprünglich von ATC bestellte 186 251, die von Railpool übernommen wurde. Die anfänglich für den Betrieb in Deutschland, der Schweiz, Italien und Österreich (D-A-CH-I-Variante) vorgesehenen Loks erhielten zusätzlich das Länderpaket für die Niederlan-

de. Damit können Modellbahner gleich mehrerer Länder dieses überwiegend silbern lackierte Modell einsetzen. Neben der Analogversion (Artikelnummer 7500161/254,90 €) sind auch für 354,90 Euro digitale Soundausführungen (751-/752-) erhältlich. Optisch geben sie den Betriebszustand zwischen 2011 und 2018 mit Railpool-Anschrift im blauen Streifen und roten UIC-Dosen wieder. MM

■ LGB 2m

Formgeänderte „Spreewald“ als Museumslok des DEV

Seit vielen Jahren ist die „Spreewald“ des DEV im LGB-Programm zu finden. Anlässlich des 60-jährigen DEV-Jubiläums, das vom 24. Juli bis 2. August groß gefeiert wird, erscheint das formgeänderte Modell (Artikelnummer 24743/899 €) im aktuellen Betriebszustand nach der Hauptuntersuchung am 25.02.21. Gegenüber der Ursprungsversion fallen insbesondere das abgerundete Dach mit dem Aufsatz, die Aufgleishilfen auf den Wasserkästen, die geänderten Aggregate und Leitun-



LGB 2m: Museumslok „Spreewald“ des DEV im aktuellen Zustand

gen am Kessel, die anderen Puffer sowie Lampen auf. Technisch hat man die Lok mit

einem Energiespeicher und 25 abrufbaren Funktionen attraktiver gemacht. MM

Außerdem ...

... können H0-Eilzüge der DB um den mit vorbildgerechter Inneneinrichtung ausgestatteten B4ye (Artikelnummer 46218/89,90 €) von **Brawa** erweitert werden



Brawa H0: B4ye der DB

... bietet **Jeco** ein Viererset in H0 mit den ab 1935 gebauten dreiachsigen TGOJ-Erzwagen M4 4006, 4008, 4012 und 4015 (67010/2.095 kr) an



Jeco H0: dreiachsiger Erzwagen

... lieferte **Tillig** in TT ein dreiteiliges Reisezugwagenset (01100/209,90 €) mit zwei grünen Bmmz^{264.4} und einem Bmmbz^{266.9} von Flixtrain aus



Tillig TT: Flixtrain-Reisezugwagen Werk (2)

... erscheint von **Roco** in H0 die ehemalige NS-Reihe 1750 im neuen Design von Rail Force One (7500165/279,90 €), das eine Hommage an vergleichbare Lokomotiven der SNCF ist

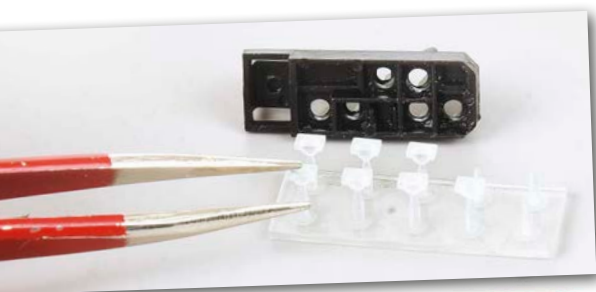


Roco H0: RFO-Ellok Guus Ferrée

... stellte **Bemo** die ersten H0m-Produktionsmuster des formneuen Xm 2/2 9916 der RhB in oxidroter (1286116) und oranger Lackierung (-26) vor

■ Elektronik-Bausatz in HO von Schneider

Starterset Lichtsignale



Schneider HO: Die Lichtsignale werden als Bausatz geliefert und müssen selbst montiert werden MM (5)

Auf der „Intermodellbau“ hatte Schneider Modellbahnzubehör seine neuen Signale und ein preislich attraktives Startset (Artikelnummer 431998/77 €) vorgestellt. Es enthält je ein auch einzeln erhältliches Selbstblock-Hauptsignal (431808), Einfahr-Hauptsignal (431858) und Gleisperrsignal in Zwergform (431798) sowie zwei Ausfahr-Hauptsignale (431908). Die Bausätze enthalten neben der Platine mit den LEDs sowie den Vorwiderständen alle benötigten Teile, um das jeweilige Signal darzustellen. So besteht das Gleisperrsignal beispielsweise nur aus dem Kunststoffgrundkörper und der Platine

samt drei Kabeln. Für das Selbstblock-Hauptsignal müssen im Signalschirm zwei winzige Streuscheiben eingesetzt und die Platine aufgeklebt werden. An dem Signalmast werden der Fuß und der Korb mit Sekundenkleber befestigt. Zusätzlich liegt ein Schrumpfschlauch bei, der die farbigen Einzelkabel in der Mastnut

kaschiert. Die schwarz abgespritzten Signalgehäuse kann man vor der Montage mit Mattschwarz (RAL 9005) lackieren, damit sie vollständig lichtundurchlässig werden. Auch der graue Sockel wirkt besser, wenn er mit Betonfarbe behandelt wird. Für den grauen Signalmast liegt dem Startset Modellbaulack in Bronzegrün

(DB 601) bei, den es auch einzeln gibt (910000). In einem kleinen Heft werden ferner die ab 1969 genutzten DB-Signale erklärt und anhand von Modellgleisplänen Aufstellungsmöglichkeiten aufgezeigt. Die Montage erfordert je nach Bautyp aufgrund der Kleinteile etwas Geduld bzw. Erfahrung, ist aber gut zu schaffen. MM

■ PCX87, Wiking HO und FKS-Modellbau N

Alltagsautos aus verschiedenen Epochen

Die letzte Neuheutenauslieferung von PCX87 beinhaltet vor allem je 22,90 Euro kostende Fahrzeuge, die im aktuellen Straßenverkehr allgegenwärtig sind. Dazu zählen Opel Astra L Limousine (Artikelnummer PCX870588 bis -91), Škoda Octavia Kombi (-96 bis -99), Peugeot 208 (-92 bis -95), Mazda CX-5 (-76 bis -79) sowie der aktuelle Ford Mustang VI Mach 1 als Coupé (-68 bis -71). Wie

immer gibt es mehrere Farb- und Ausstattungsvarianten. Von Wiking rollen Klassiker wie der Citroën 15 SIX (82204), DKW Junior als Cabrio (12103), Ford Taunus G73A (82005), Mercedes 200/8 (14103) bzw. 250 T (15501), Volvo 850 Kombi (26409), VW Käfer 1200 (03004) sowie Borgward Arabella (18001) vor, die ab 13,99 Euro erhältlich sind. Nach längerer schöpferischer Pause präsen-

PCX87



Oliver Strüßer

tiert uns Gerd Gehrman den ab 1958 gefertigten Borgward B 611 als Transporter der Typen 1 (Artikelnummer 160-180-01) und 2 (-2), Feuer-

wehr MTW/MTF (-3) und LF 8 (-4). Die ab 15 Euro erhältlichen Modelle sind im 3D-Resindruck entstanden und haben geätzte Außenspiegel. OS/MM

Wiking



FKS-Modellbau





■ Modellbahn Union HO-N Fabrik mit Rampe

Der Ziegelbau mit markanten Lüftungs- und Abluftschächten bietet eine klare, funktionale Industriearchitektur mit zahlreichen fein ausgearbeiteten De-

Modellbahn Union HO: Das Fabrikgebäude in Ziegeloptik passt in alle Epochen

tails. Die Laderampe mit zu öffnenden Toren kann sowohl für Straßen- als auch Schienenfahrzeuge verwendet werden. Der in H0 (Artikelnummer H0-

i00060/69,99 €), TT (TT-/54,99 €) und N (N-/49,99 €) erhältliche Lasercut-Bausatz bietet viele Möglichkeiten für individuelle Um- und Anbauten. MM

■ Busch HO Freileitung mit Holzmasten

Für gut einsehbare Anlagen teile sind die neuen Freileitungsmasten aus Echtholz mit filigranen Isolatoren eine gute Empfehlung. Die Fertigmodelle (Artikelnummer 1753/18,49 €) werden im Zweierset ausgeliefert. Als Ergänzung gibt es auch ein 150 Meter langes Freileitungseil (1750/12,49 €). MM

■ Massoth 2m/G Wippende Signalfügel

Wer seine Gartenbahnstrecken mit handbetriebenen oder elektrischen LGB-Formsignalen ausgestattet hat, kann jetzt eine langsame Wippfunktion nutzen, die nahezu dem Vorbild entspricht. Der neue EVO-Signaladapter im Zweierset (Artikelnummer 8444080/25 €) kann mit den EVO-S- oder EVO-X-Weichenantrieben me-



Massoth 2m/G: Signaladapter für LGB-Formsignale Werk (7)

chanisch zuverlässig und wetterfest genutzt werden. MM

Busch HO: 107 Millimeter hohe Masten mit und ohne Stütze



■ Weinert HO-Z Kaelble-Sattelschlepper und Förderband

Für alle Straßenszenen ab der Epoche II ist der Kaelble-ZG-Sattelschlepper interessant. Der H0-Weißmetall/Messingguss-Bausatz (Artikelnummer 45007/98,10 €) des im Original ab 1937 eingesetzten Nutzfahrzeugs bereichert das attraktive

Lkw-Programm. Für Ladestraßen oder Gewerbebetriebe ist das bereits in den Nenngrößen 1, 0 und H0 erhältliche Förderband nun auch als TT- (58390/32,60 €), N- (69550/22,20 €) und Z-Bausatz (6863/16,20 €) erhältlich. MM

Weinert HO: Fertig lackierter und beschrifteter Bausatz des Kaelble-ZG



Außerdem...

... lassen sich mit vier Wölfen und zwei Bären Jagdszenen auf einen imposanten H0-Hirsch (Artikelnummer 15746/13,99 €) von **Noch** darstellen



Noch HO: Wölfe, Bären und Hirsch

... bietet **Busch** den formneuen H0-Anhänger IFA HL 10.00 mit Kofferaufbau (53614/19,99 €) an



Busch HO: Lkw-Anhänger

... ergänzt **Noch** sein Klebersortiment um eine Flasche mit 20 Gramm Sekundenkleber (61106/11,49 €)

... findet man bei **Joswood** viele verschiedene Transportkisten. Aktuell wird eine historische, 63 x 29 x 29 Millimeter große von Siemens & Halske (40485/14,80 €) als Lasercut-Bausatz ausgeliefert



Joswood: Holzkiste

... nutzt **Herpa** die HO-Formneuheit des Mercedes-Pro-Cabin-Fahrerhaus ohne Windleitbleche erstmals am Hängerzug von „Geis“ (321945/49,95 €)



Herpa HO: Mercedes Actros L ProCabin Bigspace Wechselkoffer-Hängerzug

Jetzt bei Ihrem
Zeitschriftenhändler

NEU am Kiosk



Digitale Modellbahn 2026/03

84 Seiten, Preis: 8,90 Euro
Testen, sparen, Prämie sichern:



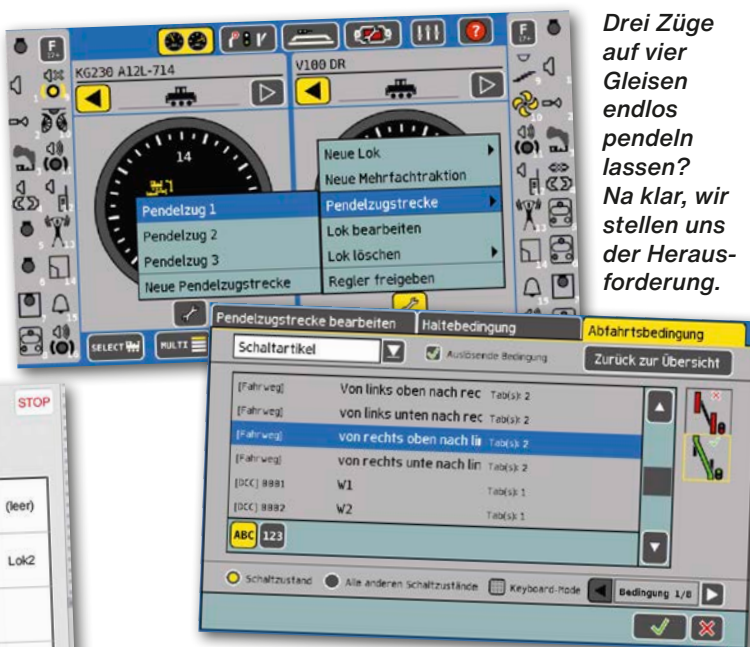
3x Ausgaben für
nur 17,90 Euro
[eisenbahn.de/
dimo_testen](http://eisenbahn.de/dimo_testen)

Digitale Modellbahn 2026/03

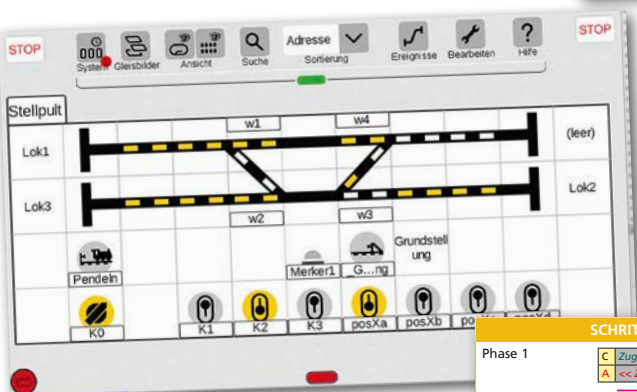
Pendeln mit Pfiff

Hin und Her ist das Motto unserer aktuellen Ausgabe, denn wir beschäftigen uns hier mit dem Schwerpunktthema „Automatik ohne PC“. Dieses ist schon recht vielfältig und wir mussten uns daher auf einen Teilbereich beschränken. Diesmal geht es um erweiterte Pendelzugsteuerungen, bei denen bis zu drei Triebfahrzeuge pendeln. Ein anschauliches Beispiel mit einer kleinen Testanlage zeigt die Möglichkeiten von Piko, Märklin, ESU und Uhlenbrock. In einem ergänzenden Überblick zeigen wir, welche weiteren Verfahren bei anderen Herstellern existieren.

**Pendelbetriebs-Praxis im Musteraufbau:
Equipment von Märklin, Piko, ESU und Uhlenbrock
im Vergleich**



Drei Züge
auf vier
Gleisen
endlos
pendeln
lassen?
Na klar, wir
stellen uns
der Herausforderung.



Der wesentliche Trick bei der Pendelzugsteuerung ist die Verwendung einer individualisierten Fahrstraße als Abfahrtsbedingung an der jeweiligen Haltestelle. Damit fährt die Lok wirklich nur dann los, wenn sie an der Reihe ist.

	SCHRITT A	SCHRITT B	SCHRITT C	SCHRITT D
Phase 1	C Zug 1 >> A << Zug 3 Zug 2 >> D wA →	C A << Zug 3 Zug 1 >> B wB →	C << Zug 2 A Zug 3 >> Zug 1 >> B wC →	C A << Zug 2 << Zug 1 B wD →
Phase 2	C Zug 2 >> A << Zug 1 Zug 3 >> D wA →	C A << Zug 1 Zug 2 >> B wB →	C << Zug 3 A Zug 1 >> Zug 2 >> B wC →	C << Zug 3 A << Zug 3 << Zug 2 B wD →
Phase 3	C Zug 3 >> A << Zug 2 Zug 1 >> D wA →	C A << Zug 2 Zug 3 >> B wB →	C << Zug 1 A Zug 2 >> Zug 3 >> B wC →	C << Zug 1 A << Zug 3 << Zug 2 B wD →

MIBA Spezial 158

Im Kleinen groß

Auf Nebenstrecken zählten oft nicht die großen Sensationen, sondern die kleinen, stimmigen Szenen: der kurze Personenzug am Schüttbahnsteig, der einzelne Güterwagen für den Landhandel, das einmal tägliche Rangieren im Endbahnhof, die Lokstation, das Wartehäuschen am Haltepunkt oder der Prellbock am Streckenende. Diese Bilder und Szenen wirken gewohnt, alltäglich, vertraut und sind doch immer wieder aufs Neue faszinierend.



Bundesbahn-Idylle der Epoche III strahlt das Titelmotiv aus, das eine Lok der Baureihe 64 am Hausbahnsteig des Spur-0-Bahnhofs „Merzebach“ zeigt. Die V 60 mit Donnerbüchse beweist, dass es beim Fahrzeugeinsatz auf Nebenstrecken auch ohne Triebwagen sehr kurz zugehen kann und darf.



MIBA Spezial 158

100 Seiten, Preis: 12,90 Euro
Testen, sparen, Prämie sichern:



3x Ausgaben für
nur 17,90 Euro
[eisenbahn.de/
spezial_testen](http://eisenbahn.de/spezial_testen)

Spannender Spitzkehren-Betrieb in mehreren Epochen: Das Vorbild des Bahnhofs Altenkirchen liegt an der Oberwesterwaldbahn Au (Sieg) – Limburg (Lahn) und ist betrieblich als Spitzkehrenbahnhof bekannt.



Rast am Prellbock im Maßstab 1:160. Der Länderbahnprellbock hinten stammt von Weinert, der Prellbock aus Holzschwellen vorn ist ein Selbstbau.

Jetzt attraktive Prämie für Ihren PlusAbo-Einstieg

- „Plus“ = Zugriff auf digitales Archiv in der App oder im Web
- ohne Risiko – mit Zufriedenheitsgarantie!

- kostenlose Lieferung
- **NEU!** RioGrande-FilmArchiv im Stream*

- **NEU!** Voller Website-Zugriff inklusive: Schalten Sie sofort alle PLUS-Artikel jeweils von DiMo/MIBA auf eisenbahn.de frei.



Das neue Gartenbahn-Digitalsystem von Piko ist mit schwarzen Gehäusen ausgestattet und überzeugt aufgrund des kabellosen WLAN-Reglers

Digitalzentrale für drinnen und draußen

Moderne Steuerung für Gartenbahn-Anlagen ■ Unter den Piko-Neuheiten befanden sich am Jahresanfang erstaunlich viele Elektronik- und Digital-Produkte. Einen Schwerpunkt bildete dabei die große Spur, also Pikos Gartenbahn, wofür es nun eine neue Zentrale gibt

Schon seit einigen Jahren arbeitet Piko mit einer hauseigenen Abteilung an der Entwicklung eines vollständigen Digitalprogramms, das auf das hauseigene Modellbahnsortiment der unterschiedlichen Spurweiten abgestimmt ist. Bei den kleinen Nenngrößen ist Piko mit seinem „SmartControlwlan“-System mit einer leistungsstarken Digitalzentrale gut ausgestattet, die insbesondere durch die automatische RailCom Plus-Anmeldung und die Bedienung per WLAN-Handregler punktet. Grundsätzlich könnte man dieses System auch für die Gartenbahn verwenden, die bei Piko ein wichtiger Bestandteil des Gesamtportfolios ist – allerdings liefert das SmartControlwlan-System nur einen maximalen Strom von bis zu zwei Ampere am Gleis Ausgang. Für H0 und kleinere Nenngrößen kann man das mit bis zu zehn SmartBoostern erweitern, die vom Boosterbus-Anschluss der Zentrale mit Daten versorgt werden. Allerdings ist auch hier der bislang schon lieferbare SmartBooster mit drei Ampere besser für H0 und kleinere Spurweiten geeignet.

Eigenentwicklung statt Massoth

Für Gartenbahnsteuerungen war bislang ein System im Einsatz, das von Massoth

zugeliefert wurde. Dieses entsprach zwar lange Zeit den Ansprüchen an ein gutes Gartenbahnsystem, ist aber im Vergleich zum SmartControlwlan-System deutlich eingeschränkter beim Funktionsumfang. Auch können nicht all jene Funktionen angesteuert werden, die aktuelle Piko-Decoder bieten. Mit dem neuen G-SmartControlwlan (Artikelnummer 35055/999 €) bietet Piko nun ein System an, das auf dem innovativen SmartControlwlan beruht und die Erfordernisse des Freilandbetriebes berücksichtigt.

Das Netzteil der Digitalzentrale kann technisch sogar einen Regenguss überstehen

Im Gegensatz zu fast allen anderen Herstellern liefert Piko auch das Netzteil mit, das die Anforderungen der Spielzeugnorm erfüllt, obendrein der Schutzklasse IP67 entspricht und somit auch kleinere Überspülungen durch Regen übersteht. Den Strom am Gleis Ausgang gibt Piko mit fünf Ampere an. Bei unserem Test wurde sauber bei sechs Ampere abgeschaltet, also mit etwas Reserve. Im Gegensatz zum „normalen“ SmartControlwlan-System lässt sich

bei der G-Variante die Ausgangsspannung in 2-Volt-Schritten zwischen 16 und 22 Volt einstellen. Da auch der Ausgangsstrom begrenzt werden kann, ist das System auch für kleinere Nenngrößen geeignet. Manch einer betreibt ja als Alternative zur Gartenbahn eine Winteranlage in H0, TT oder N und kann die Sommerzentrale in der kalten Jahreszeit im Haus nutzen.

Übersichtliche Komponenten

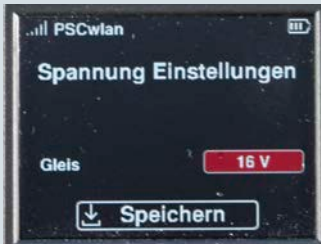
Das G-SmartControlwlan-System besteht neben dem Netzteil aus der G-SmartBoxwlan und dem G-SmartControllerwlan. Mit im Set befinden sich auch die erforderlichen Anschlusskabel und der Akku für den WLAN-Handregler. Der Akku ist ab Werk bereits vorgeladen, sodass man sofort loslegen kann. Das Laden erfolgt im Handregler. Dieser wird dazu per USB-C-Kabel mit einem handelsüblichen Netzteil verbunden, wie es zum Beispiel für Smartphones benutzt wird. An der SmartBoxwlan finden sich mehrere Anschlüsse. Auf der Rückseite weist die Digitalzentrale neben dem Gleis Ausgang für das Hauptgleis auch einen Anschluss für ein Programmiergleis auf. An der Booster-Bus-Buchse kann das System um SmartBooster erweitert werden. Hier wird auch der neue SmartBooster mit fünf Ampere Ausgangsstrom angeschlossen.

Ebenfalls auf der Rückseite ist die Stromanschlussbuchse vorhanden sowie eine USB-C-Schnittstelle, mit der viele Einstellungen und Updates auch mit einer PC-Software vorgenommen werden können, die Piko kostenfrei bereitstellt. Auf der Vorderseite bietet das Gerät einen Slot für eine microSD-Karte, die bereits ab Werk eingesetzt ist und unter anderem als Datenbank dient. Derzeit verwendet Piko Micro-SD-Karten mit vier Gigabyte. Da ein Lokdatensatz nur wenig Speicher benötigt, lassen sich quasi unbegrenzt viele Triebfahrzeuge in der Lokdatenbank des Systems speichern. Auf der Micro-SD-Karte sind auch weitere Daten gespeichert wie die Bilddatenbank und Dateien für das Firmware-Update von Piko-Decodern. Diese Updates lassen sich direkt mit dem System erledigen und werden mittels G-SmartControllerwlan durchgeführt.

Komfortable Bedienung

Das G-SmartControlwlan-System wird mit dem drahtlosen G-SmartControllerwlan bedient, wobei bis zu vier drahtlose Handgeräte möglich sind. Direkt nach dem ersten Einschalten müssen die

Steuerungsdetails



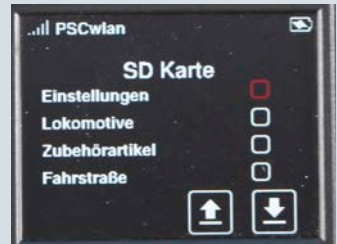
Die Spannung lässt sich in Zweischritten zwischen 16 und 22 Volt einstellen



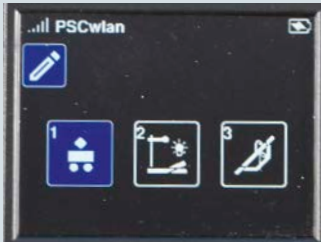
Das Verhalten des Drehknopfs ist variierbar und orientiert sich an Analogfahrreglern



Die RailCom Plus-Anmeldung ist einstell- und die Adress- und Fahrstufenzahl wählbar



Die mitgelieferte Micro-SD-Karte mit vier GB dient auch der Datensicherung



Per SmartControllerwlan editierte Datenbanken für Loks, Zubehör und Fahrstraßen



Neue LGB-Decoder werden per DCC betrieben, für ältere steht die Pulskettensteuerung bereit



Das leistungsstarke Netzteil darf dank der IP67-Zertifizierung sogar in einer Pfütze liegen



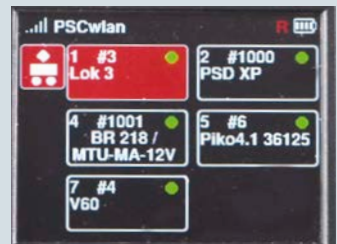
Die integrierte Bilddatenbank hat Lokbilder von vielen Piko-Modellen zur Auswahl



Im Betrieb können alle DCC-Lokfunktionen bis F 68 erreicht werden *Heiko Herholz (12)*



Vom Hauptmenü geht es zu den Bereichen wie Fahren, Schalten oder Fahrstraßen



Im Lokmenü stehen sämtliche gespeicherte Triebfahrzeuge für die Bedienung bereit

G-SmartController noch mit der G-SmartBox verheiratet werden. Das Fast-Connect-Verfahren hilft dabei und macht die Angelegenheit einfach. Das System ist in Datenbanken organisiert, sodass man zunächst alle Objekte anlegen muss, die man benutzen will – also Triebfahrzeuge, Zubehör und Fahrstraßen. Bei Triebfahrzeugen geht das besonders einfach, wenn die verwendeten Decoder RailCom Plus unterstützen. Dieses Verfahren wurde von ESU entwickelt und ist bei Piko seit der Kooperation mit ESU im Einsatz. Auch Uhlenbrock liefert Decoder mit dieser Technik. Bei RailCom Plus werden Triebfahrzeuge automatisch angemeldet: Man stellt eine neue Lok aufs Gleis, diese wird erkannt und der Datenbank hinzugefügt. Der Clou dabei ist, dass auch der korrekte Lokname sowie Lok- und Funktionssymbole aus dem Decoder gelesen und der

Datenbank hinzugefügt werden. Bis zu 16 gleichzeitig fahrende DCC-Fahrzeuge kann das neue Piko-System verwalten, weitere finden sich in der Lokdatenbank.

Auch ältere Loks sind regelbar

Piko unterstützt auch das Pulskettenverfahren, sodass auch ältere LGB-Schätzchen befehligt werden können. Kommen aktuelle Decoder zum Einsatz, kann das Piko-System alle 69 Funktionen ansteuern, die im DCC-System vorgesehen sind. Auch andere aktuelle Trends werden von Piko berücksichtigt wie beispielsweise das erweiterte DCC-Zubehördecoderformat DCCext. Damit kann wahlweise die genaue Schaltzeit einer Weiche oder ein kompletter Signalbegriff kommandiert werden. Auch bei RailCom ist Piko gut dabei, denn es ist nicht nur die automatische Anmeldung per RailCom Plus möglich, sondern auch andere Dinge

wie das Lesen von CV auf dem Hauptgleis und die Weichenlagemeldung per RailCom von entsprechend ausgestatteten Zubehördecodern wie Pikos SD2000 und RD4000+.

Im Fazit betrachtet, überzeugt das neue DCC-Gartenbahndigitalsystem von Piko durch innovative Technik. Das G-Smart-Controlwlan glänzt durch technische Anpassungen für die Erfordernisse des Betriebs im Freien. Bemerkenswert sind zahlreiche Features, die dabei helfen, den Gartenbahnbetrieb sicherer zu machen wie zum Beispiel die Möglichkeit einer PIN, mit der Fehlbedienungen durch Gäste vermieden werden.

Heiko Herholz

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





Um den Eisenbahnbetrieb und die städtische Bebauung in den ersten Betriebsjahren der Ludwigsbahn darzustellen, waren unzählige Recherchen für die im Eigenbau entstandenen Gebäude, Zubehörartikel, ...

Faszination der großen Spur im Bochumer Eisenbahnmuseum

Attraktive Gartenbahnausstellung ■ Mitte Mai fand zum fünften Mal das Gartenbahn-treffen im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen statt. Neben zahlreichen Händlern und Vereinen boten auch viele (Kleinserien-)Hersteller ihre Produkte für die Nenngröße 2/G an

Inzwischen ist die große Fahrzeughalle des Eisenbahnmuseums zu klein geworden, um alle Ausstellungsanlagen, Händler, Hersteller und Vereine unterzubringen. Ein Teil der Gartenbahnanlagen

sowie der Infostände fand daher im Ringlokschuppen Platz. Auf dem Außengelände fuhren nicht nur die Feldbahn- und Zubringerzüge, sondern rollte auch eine Gartenbahn, die für das Trassen- und Brü-

ckensortiment eines Herstellers warb. Zentraler Anlaufpunkt war der LGB-Stand, auf dem die diesjährige Topneuheit pendelte: der MOB-Triebwagen FZe 6/6. Er zeigte dem Publikum, was

Attraktives Angebot an Fahrzeugen und Zubehör

Während der Bochumer Ausstellung zeigten verschiedene Gartenbahnhersteller ihre Neuheiten bzw. ihre aktuell lieferbaren Modelle, die wir in alphabetischer Reihenfolge kurz auflisten:

Bei **Ed's Garten Bahn** kann man die maßstäbliche Harzer Diesellokomotive 199 301 mit ESU-Sounddecoder für 1.699 Euro in 2m vorbestellen.

Feld Garten- und Großbahnen legt den „Suppenwagen“ 905-153 der Deutschen Reichsbahn auf. Das im 3D-Druck erstellte Modell kostet 349 Euro.

Christian **Fesel** bietet ein Sortiment mit Zurüstteilen für Triebfahrzeuge und Wagen sowie Ersatzteile an. Neu sind Puffer für die Lok „Spreewald“ oder den RhB-Tmf.

Figurendesign Bauer zeigte Nachbildungen von Melkerin, Radfahrerinnen und Reisenden sowie schlafenden und shoppenden Figuren.

Große Modelle kündigte die Gebäudeprojekte der Bahnhöfe Preda und Pontresina an. Obendrein gibt es Modelle aus Sachsen und dem Harz.

HPR Betonmodellbau fertigt neben Tunnelportalen und Stützwänden auch verschiedene Bahnsteigkanten.

Auf der **LGB**-Vorführanlage pendelte der neue Schweizer Triebwagen. Außerdem kündigte man mit der blauen Fichtelbergbahn-

L45H sowie verschiedenen RhB- und US-Modellen die Sommerneuheiten an.

Der Elektronikspezialist **Massoth** stellte seine Neuheiten wie verschiedene Powercaps und das LED-Steuermodul vor.





... die Kleidung der Figuren sowie die eingesetzten Fahrzeuge erforderlich. Die Lokomotive „Adler“ sowie den offenen und die zwei geschlossenen Personenwagen gibt es übrigens als Bausätze von Occre *MM (7)*

heute akustisch und antriebstechnisch möglich ist. Ebenso interessant war das Angebot der auf große Spuren spezialisierten Hersteller (s. Kasten) und Händler.

Neben zahlreichen bekannten Anlagen fiel das Epoche-I-Schaustück mit dem „Adler“ auf. Biggy und Peter Böhmer hatten vor vielen Jahren von einem Künstler Gussformen für Stadthäuser erworben und diese für den Bau einer Kleinstadt um 1835 genutzt. Mit natürlichen Materialien wie eingeweichtem und mit Gips angereichertem WC-Papier wurden Putzflächen dargestellt, aus Holz Wände und Fenster gebaut sowie mit kleinen Steinen die



Straße gepflastert. Die unzähligen passenden Figuren mussten mühevoll aus verschiedenen Sortimenten im Spielwaren-

Die Stände im Ringlokschuppen waren vor den Museumsloks aufgebaut. Viele Gartenbahner nutzten das Wochenende, um einzukaufen und Gleichgesinnte zu treffen

handel zusammengesucht und angepasst werden, denn von Preiser, Pola & Co. gab es kaum Passendes. Dadurch wirkte die neun mal eineinhalb Meter messende Anlage mit dem Endbahnhof der Ludwigsbahn auf die Besucher besonders faszinierend. *MM*



Miniaturbeton bietet ein breites Sortiment von Zubehör wie Sitzgruppen, Ladegut, Brücken, Brunnen, Ziegel- und Pflastersteinen als Schüttgut an.

Modelbouw Boerman präsentierte neben den Güterwagen in 2 mit seiner Harzer Mallet das erste Lokmodell in 2m.

Der Schienenreinigungswagen SRW-1, den Sönke Schroeder von **Modellbahn Elmshorn** entwickelte, zeigte auf einem Testgleis seine Leistungsfähigkeit.

Die **Modellbahnwerkstatt Heyn** hat neben vielen Fräs- und Zerstückteilen jetzt auch Figuren von Lämmern und Ponys im Angebot.

Der Anbieter **oHo-Modellbau** stellte im Freigelände verschiedene



ne aus Metall gefertigte (Klapp-) Brücken samt passenden Widerlagern und Stützen aus.

Kleinserienhersteller **Pimp my Train** optimiert auf Kundenwunsch jedes Triebfahrzeugmodell im Bereich Sound, Licht und Mechanik.

Bei **pripa-Modellbau** gibt es nun Decalfolien für Tintenstrahldrucker, einen Schwenkgrill und verschiedene Bier- bzw. Feinfässer. Für den Nachtbetrieb sind Laternenbausätze erhältlich.

Das **Raab Modellbau Studio** ist durch seinen Borgward-Triebwagen und Fahrzeugumbausätze be-

kannt und bietet nun neue Kleinteile wie Kraftstoffkanister, Kofferwagen oder Ladegut an.

Mit den LED-Waggonbeleuchtungen von **ruhmodell** können verschiedene Großbahnmodelle bestückt werden.

11kv Modellbau stattet eine Serie des Piko-Rungenwagens mit 64-mm-Regelspurradssätzen aus, damit dieser auf die 2m-Rollböcke passt.

Am Stand von **Volldampf** fanden Interessenten u. a. mehrere Rohrladungen, für deren Anfertigung man einzelne Flanschringe in unterschiedlichen Abmessungen beziehen kann. *MM*

Passende Laubbäume

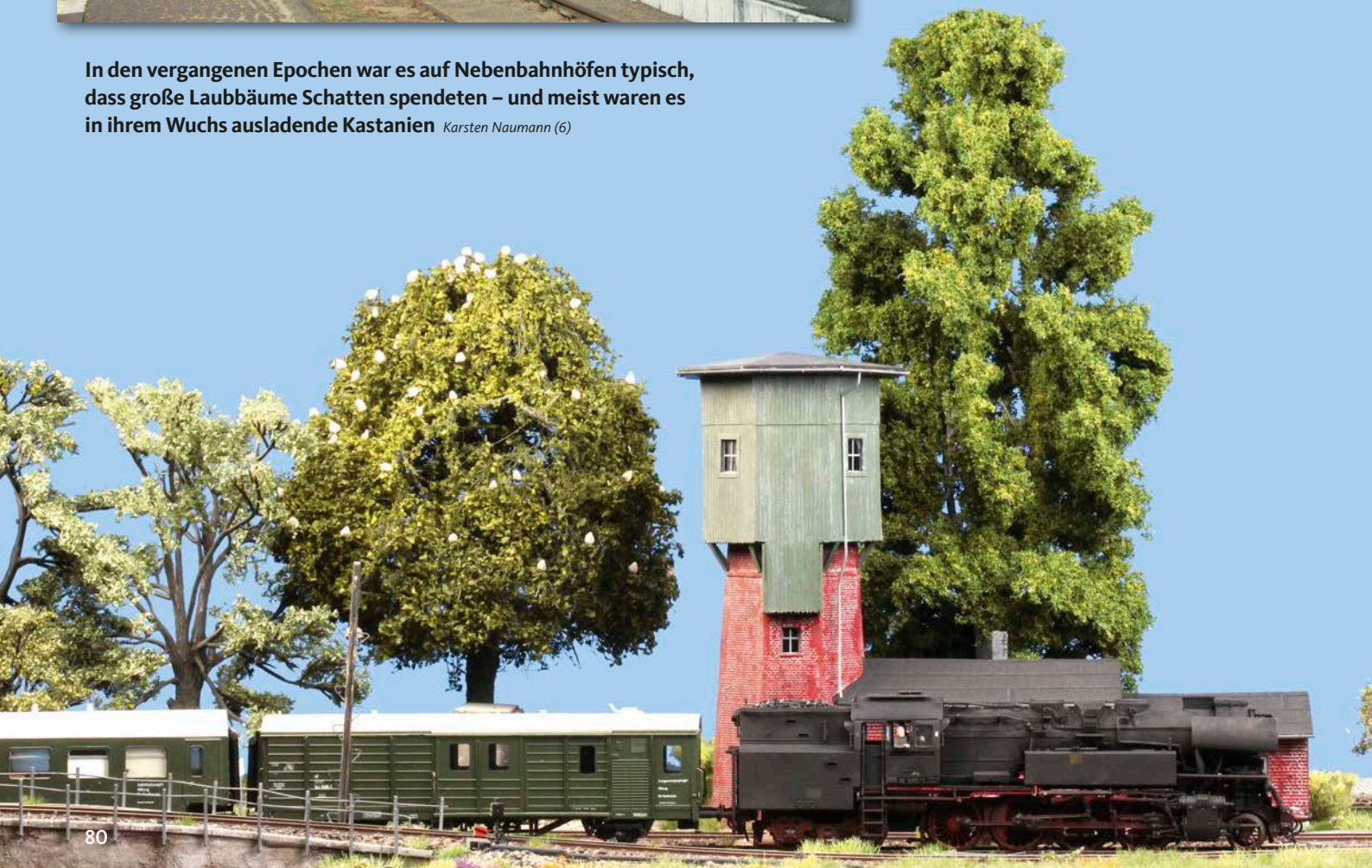
für Bahnhofsvorplätze oder Alleen

Kastanien als 1:87-Baummodelle kritisch betrachtet ■ *Die Kastanie gehört zu den im Modell eher schwierig umzusetzenden Laubbäumen, zumal wenn sie in der Blüte steht. Die meisten Zubehörhersteller verzichten deshalb auf die leuchtenden Rispen, was für sommerliche Anlagen durchaus passend ist*



Zur Pflanzengattung der Kastanien gehören zig verschiedene Unterarten, wovon lediglich die Edelkastanien in Europa ihren Ursprung haben. Der Großteil der Kastanienarten stammt aus Asien. Bekannt sind die Kastanien vor allem durch ihre stacheligen Schalenfrüchte, die im Herbst von den Bäumen fallen und die braunen Knollen freigeben. Neben der Rosskastanie mit ihren im Frühling weiß oder rosa leuchtenden rispenartigen Blütenständen kennt man hierzulande auch die Edel- bzw. Esskastanie als geröstete Delikatesse. Die in Deutschland überwiegend vorkommende Art ist aber die für den Menschen ungenießbare und in größeren Mengen ver-

In den vergangenen Epochen war es auf Nebenbahnhöfen typisch, dass große Laubbäume Schatten spendeten – und meist waren es in ihrem Wuchs ausladende Kastanien *Karsten Naumann (6)*



zehrt sogar giftige Rosskastanie, deren Früchte für Wild indes bekömmlich sind.

Für unseren Modellaubbaumtest haben wir bewusst die Kastanie gewählt, weil sie zum einen schwer nachzubilden ist und zum anderen in früheren Epochen oft nahe der Bahnhofsempfangsgebäude zu finden war. Auch wenn die Rosskastanie botanisch nicht mit den Edelkastanien verwandt ist, sehen die Früchte beider Bäume ähnlich aus. Die Wuchsform ist

Es ist erstaunlich, wie unterschiedlich die Hersteller das Thema Kastanie interpretieren

insbesondere bei einzeln stehenden Kastanienbäumen als buschig und in die Breite gehend einzustufen, bei Alleebäumen eher schlank nach oben wachsend. Die Rinde weist meist eine grobe Struktur auf – beides ziehen wir als Testkriterien heran. Um es gleich vorwegzunehmen: Die typische mehrgliedrige Blattform ist keinem der Modellhersteller auch nur annähernd gelungen, und auch die Blütenstände sind eine eher rare Erscheinung.



➔ **Busch** – Diese Kastanie (Artikelnummer 6961/15,49 €) gehört zu den einfacher umgesetzten H0-Baummodellen. Wuchsform und 18 Zentimeter Höhe sind für einen mittelgroßen Baum in Ordnung. Der Stamm aus Kunststoff zeigt eine zu feine Rindenstruktur. Das Laub besteht aus groben Schaumstofflocken. Allerdings lockt der attraktive Preis, gleich eine ganze Allee damit zu gestalten.



➔ **Faller** – Das rund 20 Zentimeter hohe Modell (181343/13,99 €) wird als Rosskastanie verkauft und ist der preiswerteste Baum im Testfeld. Der Kunststoffstamm könnte zum Boden hin etwas dicker ausfallen, die Wuchsform des gesamten Baums geht aber in Ordnung. Die Laubdarstellung fällt etwas dunkel aus und wirkt auch recht dicht.



➤ **Heki** – Im Rastatter Sortiment sind zwei Kastanien zu finden: ein 20 Zentimeter hohes einfaches Baummodell (1741/16 €) und das für diesen Test beschaffte höhere Gewächs aus der Super-Artline-Serie (1988/29 €), das bezüglich Wuchsstruktur und Darstellung der Baumrinde gut anzuschauen, aber etwas schmal im Umfang geraten ist. Die Farbe des Baumstammes und der Äste ist nicht nuanciert, sondern einheitlich grau. Hinsichtlich der Blattwerkfarbe passt das Modell besser ins Frühjahr, wobei dafür wiederum die Blütenrispen fehlen.



➤ **MBRmodel** – Diese Kastanie der polnischen Zubehörfabrik ist kein Schnäppchen (51-2310/25 €), aber mit 20 Zentimetern Wuchshöhe und zwölf Zentimetern Kronenumfang recht üppig „gewachsen“. Obendrein gefallen die Blattstruktur und das Aussehen von Stamm und Ästen auf Basis der Drahtverdrillmethode recht gut, auch wenn die aufgespaltelte und eingefärbte Stammoberfläche durchaus grober sein könnte.

PW (2)



➤ **Modellbau Dr. Schroll** – Der handgefertigte und 25 Zentimeter hohe Baum (02411/31,00 €) weist die typischen Blütenstände einer Kastanie im Frühjahr auf.

Im Verhältnis zum realen Gewächs zeigen sich aber relativ wenige weiße Rispen.

Die Laubfarbe ist für Mai/Juni hell genug, und das verwendete Blattmaterial erinnert von seiner Großflächigkeit zumindest etwas an das vielgliedrige Kastanienlaub. Auch der Baumstamm gefällt in Farbe und Struktur, sodass der hohe Preis durchaus gerechtfertigt ist.



Im Fazit betrachtet trifft keiner der Modellbahnzubehörhersteller das Thema Kastanie in der 1:87-Nachbildung perfekt, auch wenn Modellbau Dr. Schroll und Silhouette recht nah dran sind. Insofern gibt es durchaus noch Spielraum nach oben, wenn es um die perfekte Miniaturisierung dieses Ausschnitts aus der Natur geht.

Karsten Naumann/PW

Karsten Naumann wohnt in Berlin, arbeitet für ein Schienenfernverkehrsunternehmen und ist ein Spezialist im HO-Anlagenbau.



↑ Noch – Für unseren Test haben wir nicht die preiswerte Rosskastanie mit recht dichter Laubkrone ausgewählt (25895/12,99 €), sondern den weitaus gefälligeren Kastanienbaum aus der Profi-Serie mit ebenfalls 19 Zentimetern Wuchshöhe (21800/14,99 €). Dieses Gewächs zeigt eine recht aufgelockerte Krone mit guter Blattstruktur, eine feine Verästelung sowie einen dicken Stamm mit guter Rindenimitation und ist bei diesem Test der Preis-Leistungs-Sieger.



↑ Silhouette – Seit Jahrzehnten steht diese Baumbau-Manufaktur für die Anlagenbegrünung in höchster Qualität, da macht auch die angebotene Kastanie mit ihrer eindrucksvollen Wuchshöhe von knapp 30 Zentimetern keine Ausnahme. Das handgefertigte und deshalb natürlich auch teurere Produkt (391-001-2/42,55 €) hat einen üppigen Kronenumfang von bis zu 17 Zentimetern und besteht aus verdrehtem Draht mit einem Überzug als grobe Rindenimitation. Das sommerlich sattgrüne Blattwerk ist fein strukturiert, auch wenn es nicht die Vielgliedrigkeit des Vorbilds wiedergibt. Dem Modell gebührt der Testsieg; es landet in puncto Preis/Leistung auf dem zweiten Rang. PW (2)



Eine freistehende und somit perfekt gewachsene Kastanie in ihrer Frühjahrsblüte, wie sie annähernd von Modellbau Dr. Schroll umgesetzt wurde Karsten Naumann (7)



Die Modernisierung des Bahnsteigs ist eines der Themen, die wir mit diesem Beitrag anstoßen möchten

Belebende Details für Miniaturlandschaften



Digital-Funktionen für Triebfahrzeuge und Bahnhöfe ■ *Bewegliche Dachstromabnehmer für Ellokommodelle, Duo-Leuchtdioden und funktionsfähige Farbdisplays für die Bahnsteiggestaltung sind einige aktuelle Empfehlungen unseres Technikprofis*

Mit Hilfe der modernen Digital-technik lassen sich heutzutage viele interessante Funktionen auf der Modellbahnanlage realisieren. Der Anlagenbetreiber ist dabei längst nicht mehr auf die Klein- und Großserienprodukte des Fachhandels angewiesen. Dass sich mit ein wenig Hintergrundwissen und der richtigen Materialauswahl viele interessante Dinge auch in Eigenregie realisieren lassen, wird unser Beitrag unter Beweis stellen. Denn es steht außer Frage: Digital schaltbare Funktionen bereichern jede Modellbahnanlage und machen aus einfachen Standardmodellen tolle Hingucker. Gerade ältere Triebfahrzeugmodelle bringen ein enormes Potenzial zur Nachrüstung von digital schaltbaren Funktionen mit, wie wir anhand zweier Märklin-Modelle mit einem beweglichen Pantografen und einer funktionsfähigen

Duo-LED-Beleuchtung sehen werden. Zum Abschluss schauen wir uns noch die funktionsfähigen Zugzielanzeiger und Werbebildschirme von Modellbahn-Displays an, mit deren Hilfe und ein wenig Digital-Know-how aus jedem modernen Modellbahnhof ein Blickfang wird.

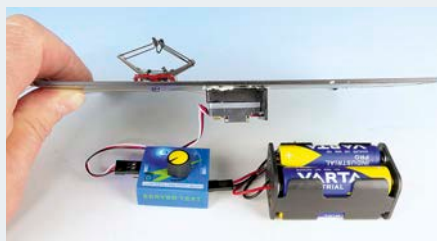
Pantografen mit Linearservos

Wer seiner Modellbahn mit vorbildnahen beweglichen Funktionen zu mehr Leben verhelfen möchte, wird sich mit den aus dem RC-Modellbau bekannten Servoantrieben beschäftigen müssen. Klassische Servos sind in verschiedenen Größen erhältlich und meist mit einer drehbaren Achse ausgerüstet, auf der beispielsweise ein Ruderarm befestigt wird. Um aus der Drehbewegung eine lineare Bewegung zu machen, werden spezielle An- bzw. Umlenkungen benötigt. Je nach Anwendung

ist es dann praktikabler, wenn der eingesetzte Servoantrieb gleich von Haus aus eine Linearbewegung ermöglicht. Wer beispielsweise die Stirnklappen eines Güterwagens oder die Dachstromabnehmer einer digital ausgerüsteten Elektrolokomotive auf Knopfdruck heben oder senken möchte, sollte sich die Linearservos von ESU einmal anschauen. Das unter der Artikelnummer 51806 für 17 Euro erhältliche Produkt ist in erster Linie für den Einsatz in digitalen Funktionsmodellen entwickelt worden, eignet sich aber auch als Antrieb für Weichen oder Formsignale. Die Mechanik gewährleistet einen leisen Lauf und vermeidet die Geräuschentwicklung sonstiger handelsüblicher Servos. Der Stellweg beträgt knapp vier-einhalb Millimeter, was für die meisten Anwendungen völlig ausreicht. Dank einer speziellen Elektronik mindern weder



Der Linearservo 51806 von ESU wird mit einer Montagehalterung geliefert, die sowohl eine horizontale als auch eine vertikale Positionierung im Modell bzw. auf der Anlage ermöglicht



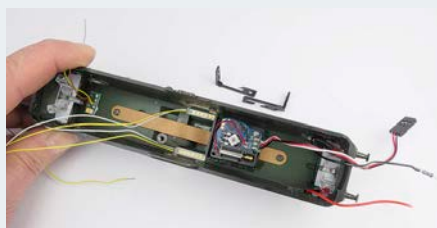
Wer die Pantografen seiner Ellok beweglich machen möchte, sollte Vorabtests durchführen, um die optimalen Anlenkpunkte für den Stellweg zu finden. Ein Servotester hilft dabei



Zur Anlenkung des Servos kommt im einfachsten Fall ein Nylonfaden zum Einsatz. Im Dach des Märklin-HO-Ellokmodells ist dafür eine Bohrung mit kleinem Durchmesser vonnöten



Damit der Servoantrieb in das Lokgehäuse passt, muss die Montagehalterung an den Befestigungsstegen mit der Trennscheibe gekürzt werden



Das Linearservo passt nach der Bearbeitung der Montagehalterung gut ins Lokmodellgehäuse. Letztere wird mit Klebstoff unter dem Dach befestigt



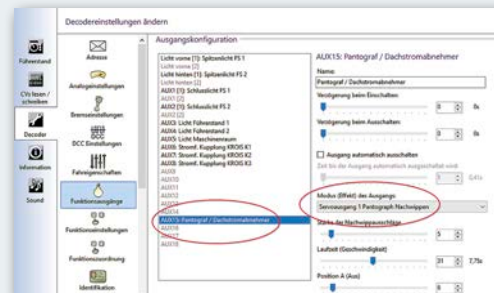
Nach dem Einbau des Servoantriebs muss der Nylonfaden mit der Scherenmechanik des Ellokdachstromabnehmers verbunden und fixiert werden



Als Digitaldecoder kommen nur Typen mit klassischem Servoausgang infrage, wobei der gezeigte Umbau der E 40 auf einem ESU-Decoder beruht



Die ESU-LokPilot- und -LokSound-Decoder lassen sich komfortabel mit dem LokProgrammer desselben Technikherstellers konfigurieren; für die Servoeinstellungen ist ein separater Menüpunkt vorhanden *Maik Möritz (10)*



das servotypische „Einschaltzucken“ noch ein Brummen unter Last die zahlreichen Einsatzmöglichkeiten. Mit seinen Abmessungen von 26 mal 22,5 mal 10,8 Millimetern lässt sich der Antrieb mit seiner Montagehalterung jedoch nur in größeren Fahrzeugmodellen unterbringen. Zur Ansteuerung des ESU-Linearservos eignen sich entweder die hauseigenen LokSound-5- und LokPilot-5-Decoder oder auch viele andere marktübliche Digitaldecoder mit einem Servoausgang.

Praxisbeispiel: E 40 von Märklin

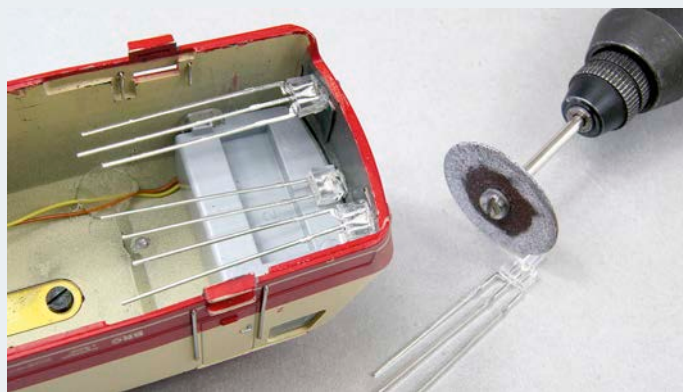
Als Praxisbeispiel soll an dieser Stelle die E 40 von Märklin dienen. Die Lok wurde unter der Artikelnummer 3040 in den 1970er-Jahren gebaut. Für den Antrieb wurden meist die kleinen Scheibenkollektor-Motoren (SFCM) verbaut. Später kamen auch Trommelkollektor-Motoren

(DCM) zum Einsatz, mit denen wir uns in einer späteren *em*-Ausgabe beschäftigen werden. Aufgrund des technischen Aufbaus der Lok haben wir uns entschlossen, lediglich den Dachstromabnehmer oberhalb des nicht angetriebenen Drehgestells beweglich zu gestalten. Die Anlenkung des mit einer Feder unterstützten Pantografen kann über einen Nylonfaden erfolgen. Dieser verbindet über eine 1,5-mm-Bohrung im Fahrzeugdach die Schere des Pantografen mit dem Linearservo. Je nach Lokmodell sind einige Vorversuche mit einer einfachen Kunststoffplatte o. Ä. zu empfehlen, um den optimalen Anlenkpunkt und damit die Position der notwendigen Bohrung im Dach zu ermitteln. Da der Servoantrieb bereits von Haus aus eine lineare Bewegung gewährleistet, wäre auch eine alternative Betätigung des Pantografen mit einem Stelldraht denkbar.

Bevor der Antrieb des Pantos in die Lok eingebaut werden kann, muss das Linearservo durch Lösen der Befestigungsschraube zunächst von der Montagehalterung getrennt werden. Anschließend wird diese im Bereich der Befestigungsstege so bearbeitet, dass sie von innen unter dem Dach der Loke Platz findet und mit einem 2-K-Epoxy-Kleber spannungsfrei eingeklebt werden kann. Nach dem Aushärten des Klebstoffs kann der Servoantrieb mit dem zuvor befestigten Nylonfaden wieder eingesetzt und in der Montagehalterung arretiert werden. Letztendlich muss der Nylonfaden nur noch am Pantografen angebracht und mit Universal- oder Sekundenkleber gesichert werden. Sobald der Klebstoff ausgehärtet ist, kann ein geeigneter Digitaldecoder eingebaut werden. Wer dabei auf einen LokSound-5- oder LokPilot-5-Decoder zurückgreift, findet auf der ESU-Homepage



Wer seinen Lokomotiven einen Weiß-Rot-Lichtwechsel spendieren möchte, kann bei Modellen mit kombinierten Fahr- und Schlusslichtern wie bei dieser Märklin-Ellok der Baureihe 120 gern auf Duo-LEDs zurückgreifen



Duo-LED – hier in der Bauform als Tower-LED – können in vielen Fällen direkt in das Lokgehäuse eingeklebt werden. Zur Not lassen sich Tower-LEDs an der Spitze auch kürzen



Nach dem Einkleben der Leuchtdioden ins Lokgehäuse können diese direkt verschaltet und um die passenden Vorwiderstände ergänzt werden, was nicht vergessen werden darf

für die E 40/140 und auch andere Baureihen viele Projektdateien einschließlich Servosteuerung, die über den hauseigenen LokProgrammer angepasst und mit einem Mausklick in den Decoder geladen werden können.

Lichtwechsel mit Duo-Leuchtdioden

Bei älteren Modellen besteht die Beleuchtung an den Stirnseiten des Triebfahrzeugs meist aus einem oder mehreren Glühlämpchen. Ein Weiß-Rot-Lichtwechsel ist dann in der Regel nur über verschiedene Leitelemente möglich. Lokomotiven oder Triebwagen, die für die Front- und Schluss-signale keine getrennten Leuchtmittel besitzen, gehen bei der Umrüstung auf eine zeitgemäße Weiß-Rot-LED-Beleuchtung in den meisten Fällen leer aus. Das muss jedoch nicht sein, denn Abhilfe hierfür schaffen sogenannte Duo-LEDs. Das sind

quasi zwei Leuchtdioden mit unterschiedlichen Lichtfarben in einem Gehäuse. Marktüblich im Fachhandel sind Varianten mit drei Anschlussbeinchen in unterschiedlichen Farbkombinationen mit gemeinsamer Anode (Plus) oder gemeinsamer Kathode (Minus). Im unbeleuchteten Zustand sehen die LEDs mit ihrem diffusen weißen Gehäuse dem Fahr- oder Schlusslicht eines Triebfahrzeugs sehr ähnlich, sodass diese in vielen Fällen anstelle des Lichtleiters direkt in das Gehäuse eingesetzt werden können. Wie bei konventionellen LEDs dürfen auch bei den Duo-LEDs die passenden Vorwiderstände zur Strombegrenzung nicht vergessen werden.

Zugzielanzeige und Werbedisplay

Nicht selten sind die Bahnhöfe und Bahnsteige auf einer Modellbahnanlage die betrieblichen Mittelpunkte der Miniaturwelt.

Wenn allerdings gerade kein Zug in Sicht ist, werden diese schnell langweilig und wirken inmitten der Betriebsruhe oft spielzeughaft. Abhilfe schaffen hier funktionsfähige Zugzielanzeiger oder Werbedisplays mit kleinen Bildschirmen und verblüffend realistischen Funktionen. Die Zugzielanzeiger von Modellbahn-Displays (www.modellbahn-displays.de) werden in verschiedenen Versionen für den ein- oder zweigleisigen Betrieb am Bahnsteig angeboten und sind an Vorder- und Rückseite mit brillanten Farbdisplays ausgerüstet. Die Stromversorgung erfolgt über ein USB-C-Netzteil bzw. eine Adapterplatine in Verbindung mit einem Zubehörrafo bzw. Netzteil. Neben zwei verschiedenen Displaygrößen von 0,96 Zoll mit 160 mal 80 Pixeln oder 1,14 Zoll mit 240 mal 135 Pixeln kann obendrein zwischen schwarzen und blauen Rahmen gewählt werden.

Die Zugzielanzeiger bestehen grundsätzlich aus den eigentlichen Displays und einem externen Controller. Beide werden über eine mehrpolige Steckverbindung miteinander verbunden. Durch die bauliche Trennung kommen die Zugzielanzeiger mit einer Befestigungsöffnung von acht mal vier Millimetern aus. Der Controller wird unterhalb der Anlagenoberfläche aufgesteckt. Wer möchte, greift zu den separat erhältlichen Montagehilfen, mit denen der Controller angeschraubt werden kann. Die Zugzielanzeiger sind in der Lage, bis zu einhundert Züge mit Informationen wie Fahrtziel, Zwischenhalt, Zugnummer, Zeit oder auch Verspätungen anzuzeigen. Separate Zusatzhinweise können ebenfalls dargestellt werden. Sind die Hinweistexte zu lang, werden diese realitätsnah als Laufschrift animiert. Als besonderes Highlight gibt es die Möglichkeit, Echtzeitdaten verschiedener deutscher Bahnhofsgleise auf den Zugzielanzeigern abzubilden und die Displays direkt über das DCC-Protokoll zu steuern.

Video- und Werbe-Displays

Neben den Zugzielanzeigern werden im Shop von Modellbahndisplays auch Video-Werbedisplays angeboten, wie sie inzwischen in vielen großen Bahnhöfen, aber auch im Stadtbild zu finden sind. Egal ob Kurzvideos oder durchlaufende Werbeanzeigen: Die brillanten Bildschirme sind ein echter Hingucker. Sie werden ebenfalls in verschiedenen Größen angeboten und bestehen aus dem Display mit kleinem Montagerahmen und einem externen Controller. Die Videos bzw. die nacheinander durchlaufenden Werbeplakate werden auf einer SD-Karte bzw. im internen Speicher abgelegt. Zum Einbau der Videowerbedisplays auf dem Bahnsteig oder am Straßenrand muss in die Grundplatte zunächst ein Langloch von 5 mal 15 Millimetern eingearbeitet werden. Anschließend kann das Display von oben durchgesteckt und die Platine mit der Montageplatte über zwei Schrauben fixiert werden. Der eigentliche Controller wird über ein mitgeliefertes Kabel mit dem Display verbunden und kann abseits montiert werden. Wer die Videofunktion nutzen möchte, sollte darauf achten, dass der Controller mit der SD-Karte und den Videodateien zugänglich bleibt. Nach der Montage sollte der Controller über eine USB-C-Stromversorgung mit Spannung versorgt werden.



Die realistischen Zugzielanzeiger von Modellbahndisplays besitzen an der Vorder- und Rückseite brillante Farbbildschirme und werden für den Einsatz auf Einzel- und Doppelbahnsteigen angeboten



Für die Montage der Zugzielanzeiger wird eine Öffnung von vier mal acht Millimetern benötigt. Passende Abdeckkappen zum Verschließen des Spalts liegen bei



Zum Einbau der Videowerbedisplays ist ein Langloch von 5 mal 15 Millimetern erforderlich. Der Controller wird samt SD-Karte über ein Flachbandkabel mit dem Display verbunden



Die Videowerbedisplays können durchlaufende Poster oder kurze Videoclips anzeigen und sind beim Vorbild in Empfangsbäuden, am Bahnsteig oder auch im Stadtbild zu finden Maik Möritz (7)

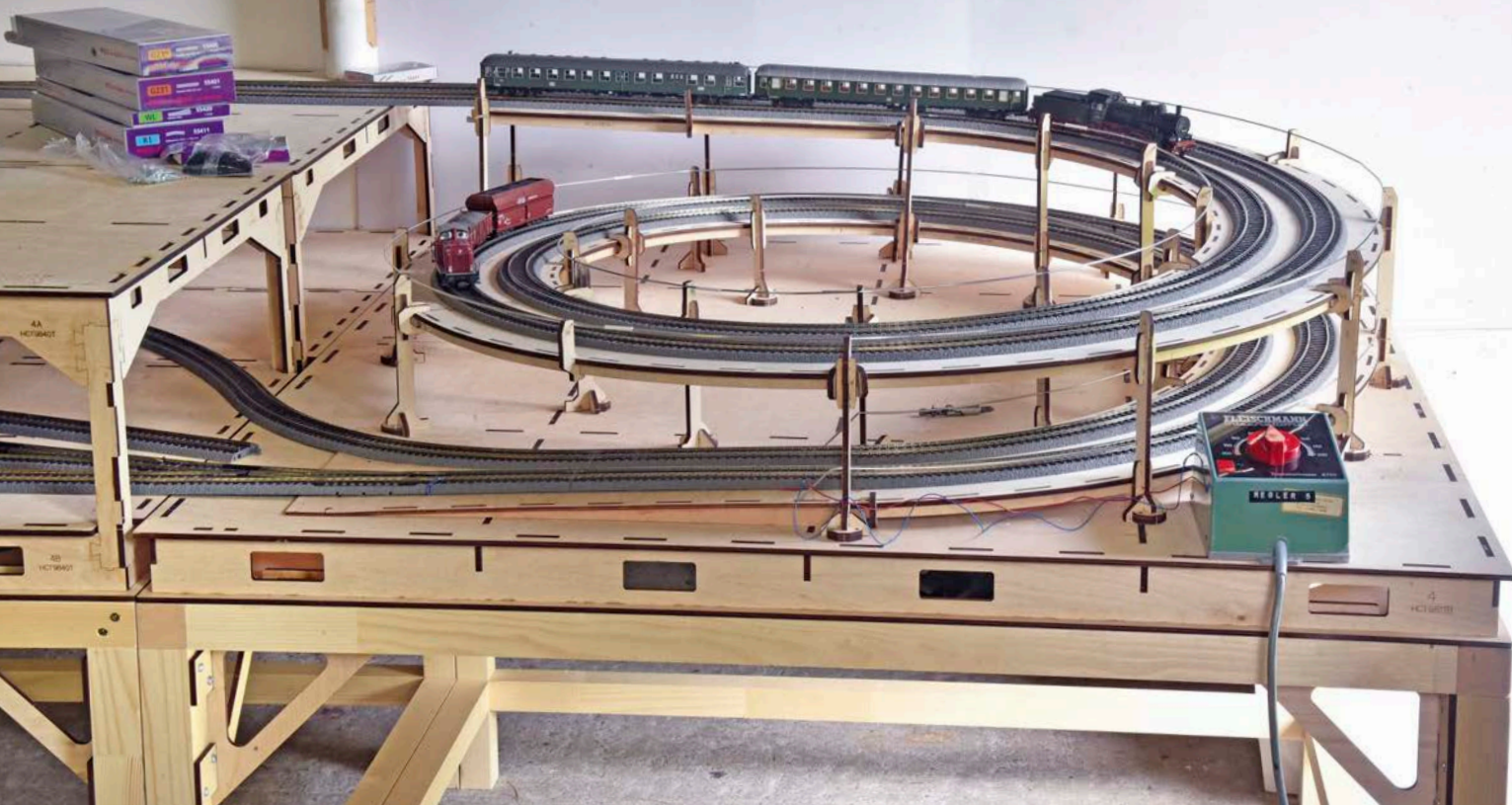
Sowohl die Zugzielanzeiger als auch die Video- und Werbedisplays besitzen zur individuellen Konfiguration ein integriertes Webinterface. Eine spezielle Software oder eine App sind nicht notwendig. Über das Webinterface bzw. in Verbindung mit dem Browser eines PCs, Tablets oder Smartphones können sowohl die anzuzeigenden Daten der Zugzielanzeiger als auch die Werbepos-

ter der Videowerbedisplays eingespielt werden. Auch die Steuerung der Displays ist über das integrierte Webinterface möglich.

Maik Möritz

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





Vor dem Weiterbau der Anlage wurde der Gleiswendel mit verschiedenen Zuggarnituren ausgiebig getestet

Erweiterbarer Gleiswendel für den Schattenbahnhof

Neue Lasercut-Bausätze von H0 bis N ■ Gleiswendel können mit viel Aufwand selbst gebaut oder für bestimmte Gleissysteme vorkonfektioniert gekauft werden. Wir haben das neue TrainSystem von Hacker getestet, das vollständig auf Holzteilen basiert

Der tschechische Hersteller, der im Bereich des Car-Systems eng mit Viessmann zusammenarbeitet, bietet neben kompletten modularen Anlagenunterbauten mit verschiedenen Abmessungen (siehe *em* 7/26) auch Gleiswendel an. Diese sind für unterschiedliche Gleissysteme der Nenngrößen H0, TT und N ausgelegt, aber auch für die jeweiligen Schmalspur-Sortimente geeignet. Bei der Bestellung sollte man daher auf die entsprechenden Radien der N- (194,6/228,2 bis 261,8/295,4 mm), TT- (267/310 bis 353/396 mm) und H0-Bausätze (358/419,6 bis 826,4/888,0 mm) achten. Außerdem fertigt Hacker eingleisige Bausatzvarianten sowie Wendel mit dem jeweiligen Parallelgleis.

Der aktuelle Katalog listet derzeit alleine für H0 27 ein- und 24 zweigleisige Ausführun-

gen des 360- bzw. 540-Grad-Grund- sowie des 360-Grad-Aufbaukreises auf. Die dabei zu überwindenden Höhen betragen 145 bzw. 200 Millimeter sowie weitere 110 Millimeter bei Nutzung zusätzlicher Aufbaukreise. Individuelle Anpassungen sind aber jederzeit möglich. Unabhängig von den hauseigenen Unterbauten kann man die Gleiswendel auch in bestehende Modellbahnanlagen einbauen. Ungewohnt ist, dass die Stützen aus Holz und nicht aus Gewindestangen oder Metallprofilen bestehen. Diese ebenfalls gelaserten Steckteile sind nach einem genormten System mit Nuten und Zapfen versehen und können in nahezu jeder Höhe zusammengesetzt werden.

Einfache Montagefolge

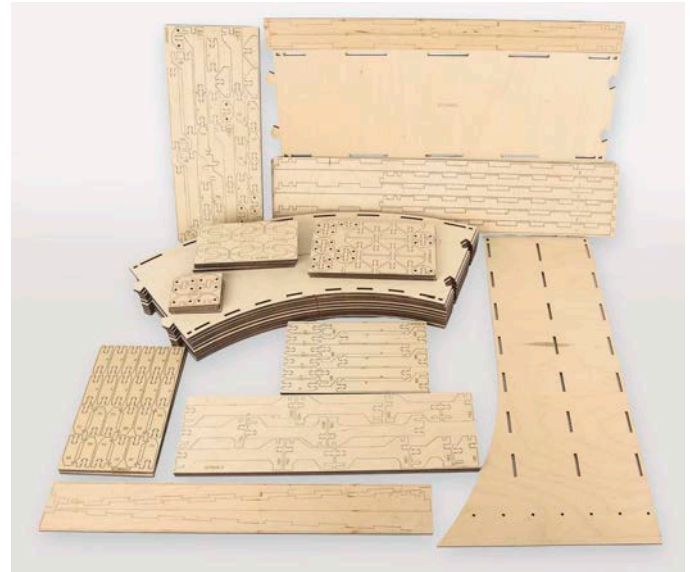
Die Trassenbretter werden bereits einbaufertig geliefert. Die zur Stabilisierung er-

forderlichen, 15 Millimeter hohen und mit Zapfen versehenen sowie drei Millimeter starken Streifen müssen aus dem Rahmen mit einem stabilen Messer herausgetrennt werden. Bei diesen Arbeiten sollte man Handschuhe tragen, da sich ablösende Holzsplitter nicht vermeiden lassen, die zu Verletzungen führen können. Diese je nach Innen- und Außenradius unterschiedlich langen Teile haben an einer Seite eine Art Haken und am gegenüberliegenden Ende das entsprechende Gegenstück. Beide dienen zur späteren Befestigung untereinander und müssen daher bereits bei der Montage entsprechend ausgerichtet werden. Außerdem besitzen sie einseitig einen Zapfen, der in die Nut des Trassenbretts einhakt.

Das 470 Millimeter lange Ausfahrbrett verfügt über eine ähnliche Aussteifung, ist



In einem Karton verpackt werden die Holzteile des 540-Grad-Gleiswendels von Hacker angeliefert



Neben den runden Trassenbrettern und den geraden Auf- und Abfahrten machen die Stützen die meisten Teile aus MM (10)



In die Nuten der runden Trassenbretter werden 15 Millimeter hohe Streifen eingeleimt, die für die Stabilität sorgen



Die einzelnen Fahrbahnen werden verleimt sowie mittels Nut und Feder auch formschlüssig untereinander gehalten



Am Basteltisch empfiehlt es sich, 180-Grad-Trassen vorzufertigen und diese erst später zum Gleiswendel zu vervollständigen

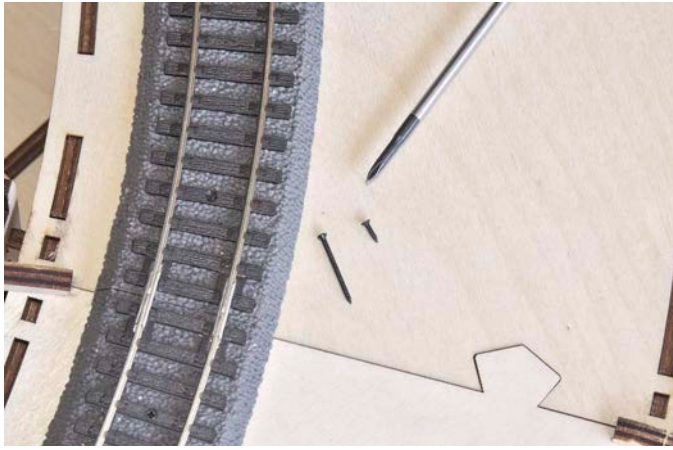


Die unterschiedlich hohen Stützen werden jeweils aus mehreren Teilen zusammengesteckt

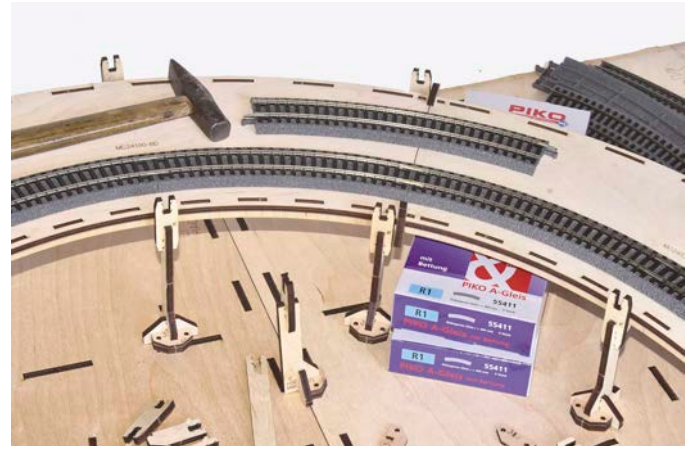


Das Ausfahrtsbrett ist mit einem Radius versehen, sodass die Gleise unterschiedlich herausgeführt werden können

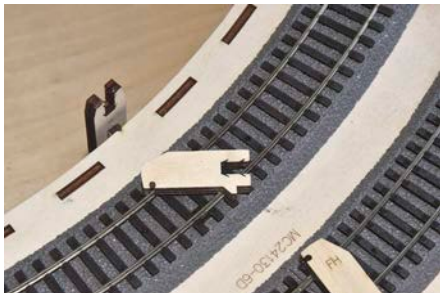




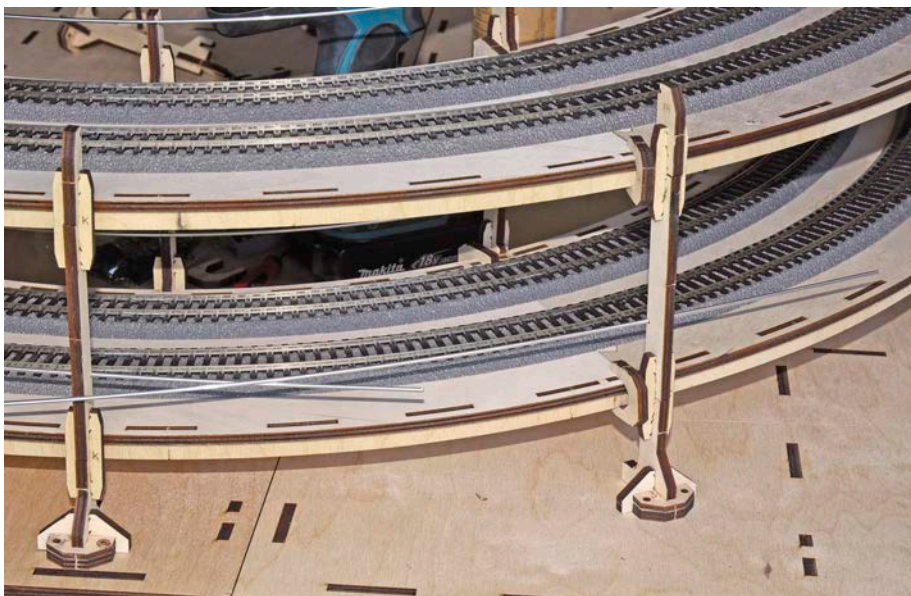
Die vorhandenen Befestigungsschrauben des Piko-A-Gleises werden gegen längere des Bettungsgleises getauscht, die allerdings das Trassenbrett durchstoßen



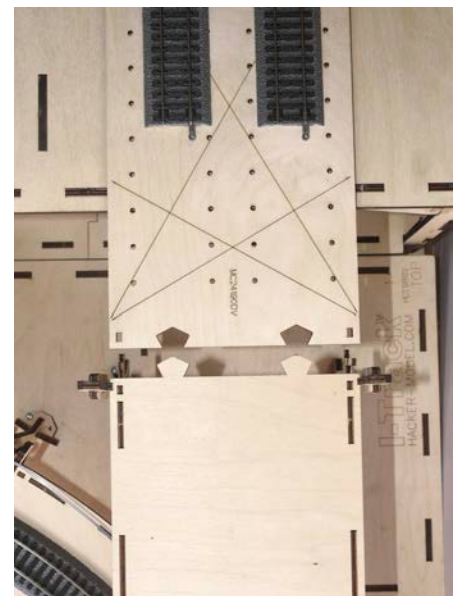
Die vormontierten Stützen sind entsprechend der Steigung beschriftet, sodass sie an den markierten Stellen der Trassenbretter befestigt werden können



Die Stützen der zweiten Ebene fixieren die erste. Trotz der „verzahnten“ Nuten sollte man sie mit Leim dauerhaft sichern



Innerer und äußerer Fahrbahnrand werden mit Drähten gesichert, damit bei Entgleisungen keine Züge abstürzen können. Die Verbindung erfolgt über Rohrstücke



Als Übergang vom Wendel zur Anlage dient ein Anschlussbrett mit Nuten

allerdings leicht gebogen, was für einen sanften Gleisübergang wichtig ist. Bis zum Trocknen des Leims sollte es daher beschwert werden. Das gleich lange Einfahr Brett besitzt eine abgeschrägte Aussteifung und einseitig den Zapfen für das

folgende runde Trassenbrett. Vor der Montage dieser Teile muss man sich entscheiden, wie herum die Züge in den Wendel ein- und ausfahren, und dementsprechend die Verstärkungsprofile einkleben. In unserem Beispiel fahren die Züge

im sichtbaren Bereich links ein und kreisen im Uhrzeigersinn hinab, um rechts unten herauszufahren. Das hat den Vorteil, dass der steilere innere Kreis von den hinabfahrenden und die längere Strecke von den bergauffahrenden Zügen genutzt

wird. Will man es andersherum praktizieren, müssen die Holzteile entsprechend verdreht montiert werden. Ebenso kann man den Wendel zur Streckenverlängerung als Oval ausführen und die einzeln erhältlichen geraden Zwischenstücke einfügen.

Auch die Einzelteile der Stützen müssen aus den Rahmen herausgelöst werden. Die Grundplatte und das gleich geformte Distanzstück haben zwei Bohrungen für die Befestigungsschrauben. Sie sind für alle Stützen identisch, sodass man sie zunächst in einer Sammelbox lagern kann. Die senkrechten Teile sind mit Gravuren versehen, damit man sie nach der Höhe sortieren kann. Die Montage der fünf Grund-



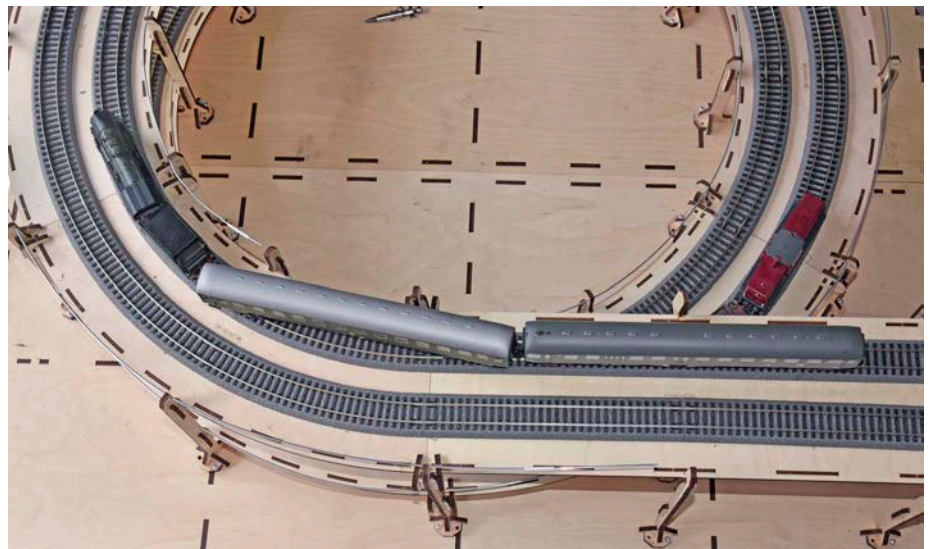
Die Höhe ist so ausgelegt, dass auch Oberleitungsmasten gut montiert werden könnten

Alle für den Gleiswendel benötigten Holzteile sind passgenau vorgefertigt

elemente ist identisch. Hat man den Leim in den Nuten aufgetragen, lassen sich die Teile mit Hilfe eines leichten Hammers zusammenfügen. Je nach Position im Wendel werden anschließend weitere senkrechte Stützen mit den passenden Verbindungsstücken erstellt. Hat man einmal das System begriffen, ist es eine reine Fleißarbeit. Die anschließende Montage erfolgt an den Trassenbrettern, indem die Nase der Stütze in die Nut der Fahrbahn eingesteckt wird. Die Befestigungslöcher zeigen dabei nach außen, sodass man nach der Ausrichtung alles gut zugänglich befestigen kann. An den oberen Stützen gibt es ferner eine waagerechte Bohrung, durch die ein Draht gezogen wird. Dieser dient an beiden Seiten als Absturzsicherung für die Fahrzeuge.

Dämmung als Option

Ob man die Trasse mit flexiblem Lärmschutzmaterial auslegt oder nicht, muss jeder selbst entscheiden. Hacker bietet hierfür 600 mal 400 Millimeter große Platten in den Stärken von drei und fünf Millimetern an, die die Geräusche und Vibrationen dämpfen. Das Material lässt sich mit einem scharfen Messer oder auch heißem Draht zuschneiden und mit handelsüblichem Klebstoff befestigen. Wer die Mühe scheut, kann auch passend zu den Gleissystemen gebogene Platten beziehen. Eher für den Landschaftsbau oder höhere Dämme sind die rechteckigen Platten in den Stärken von 10, 20 und



Auch längere Reisezugwagen können den 360-mm-Radius gut und sicher befahren MM (9)

40 Millimetern gedacht, die es ebenfalls in Schwarz und Weiß gibt.

Für den Unterbau des Gleiswendels haben wir die sechs Zentimeter hohe Basisplatte von Hacker samt den passenden Stützen verwendet. Da die Segmente mit Schattenbahnhof eine Höhe von 20 Zentimetern haben, reicht der 540-Grad-Wendel aus, um den Höhenunterschied zu überbrücken. Der eigentliche Schattenbahnhof wird durch die mittleren Stützen unterteilt. Je nach verwendetem Gleisabstand und zur Verfügung stehender Länge für die Weichenstraße(n) können z. B. beim Piko-A-Gleis sieben und beim Märklin-C-Gleis sechs bzw. sieben Parallelgleise hindurchgeführt werden. Konstruktiv vorgegeben ist allerdings, dass die Ein- bzw. Ausfahrt im Abstand des größten Gleisradius aus-

einanderliegen. Baut man den Wendel mittig in die Anlage ein, können die Ein- bzw. Ausfahrt auch übereinander liegen, wobei die Fahrtrichtungen natürlich entgegengesetzt sind und der Winkel ein Vielfaches von 180 Grad betragen muss.

Als Anschlusselement vom Wendel zum sichtbaren Bereich der (vorhandenen) Modellbahnanlage kann ein Anschlusssegment genutzt werden, das einseitig die Nuten des Wendels besitzt und auf der Gegenseite entsprechend abgesägt werden kann. Zur Auflage enthält der Bausatz außerdem drei kleine anschraubbare Konsolen. Nach ausgiebigen Testfahrten hat uns das durchdachte und für viele unterschiedliche Gleissysteme erhältliche System überzeugt, sodass dem weiteren Anlagenbau nichts mehr im Wege steht. MM



Der Hausherr persönlich führte Besucher durch das Exponeum und erklärte ebenso fachkundig wie kurzweilig die Ausstellungsstücke

Die Anlage „Rudolf I“ steht dauerhaft im Exponeum bei KM 1. Gebaut wurde sie von Ruud Hendriks. Hier waren gleich drei KM 1-Loks im Pendelbetrieb zu sehen

Dampf und Diesel

am Lauinger Wasserturm

Großbahntreffen bei KM 1 ■ Die Veranstaltung auf dem Gelände des E-Parks in Lauingen gehört schon seit Jahren zu den Pflichtterminen unter Modellbahnern der großen Spuren. Martin Knaden war vor Ort und berichtet, was in diesem Jahr alles geboten wurde

Am 13. und 14. Juni 2026 rief der E-Park Lauingen alle Freunde der großen Modellbahnen zu einem Stelldichein. Die Nenngrößen 0, 1, 2 und 5 Zoll waren vertreten und zeigten, was heute im Modellbau möglich ist. Aber nicht nur eingefleischte Bahnenthusiasten wurden angelockt. Das umfangreiche

Rahmenprogramm hatte für Jung und Alt einiges zu bieten. Aber der Reihe nach. Begrüßt wurden die Besucher von der Dampfpeife der „Maxima“, einem kohle-gefeuerten Lokomobil aus Leeds in England, das 1924 von der Maschinenfabrik John Fowler erbaut wurde. Es drehte schnaufend seine Runden auf dem weit-

läufigen Gelände und alle, die wollten, durften im angehängten Wagen mitfahren. An den Kreuzungen mit dem 5-Zoll-Gleis war größte Vorsicht geboten, denn hier kamen in kurzen Abständen die unterschiedlichsten Züge vorbei: eine V 36, eine V 200 oder auch ein Elektrotriebwagen. Deren Antriebe basierten auf einem

Auf der Anlage „Höllental“ pendelt ein preußischer Pmg mit T 9³. An der Fernsprekbude sind momentan Reparaturarbeiten notwendig. Die Brücke wurde auf einem Holzkern mit Gipsbeschichtung errichtet. Jeder einzelne Stein wurde von Hand geritzt



Akku. Die neue 03 von MAM stach besonders ins Auge, denn sie ist wie das Original kohlegefeuert. Die Konstrukteure sammelten auf dem kurvigen Rundkurs wertvolle Erfahrungen, die dem Serienbau dieses Modells zugute kommen werden.

Weitere Modelle konnten im Exponeum besichtigt werden. Hier führte KM 1-Chef Andreas Krug persönlich durch die Ausstellung und erläuterte ebenso fachkundig wie unterhaltsam die Besonderheiten der gezeigten Modelle. Die Ausstellungsstücke waren von verschiedenen Anlagen umringt, auf denen KM 1-Lokomotiven im Pendelverkehr beobachtet werden konnten.

Viel los war auch in der Eventhalle des E-Parks. Dort hatten Vereine und Privatpersonen etliche Anlagen aufgestellt, die mit ihren unterschiedlichen Themen – von einer regelspurigen Nebenbahn der Bundesbahn über eine meterspurige Kleinbahn bis hin zu einer Anlage in Gartenbahngröße mit Rollwagenverkehr – viele Zuschauer anlockten. Die größte Anlage stammte von den Spur-0-Freunden Worms, die kleinste Anlage – in 1:43,5 erbaut – passte in einen Geigenkasten.

Auch zahlreiche Hersteller präsentierten ihre Neuheiten. Neben Fine Models und Wunder, die mit ihrem Sortiment auf einem Gemeinschaftsstand vertreten waren, präsentierte auch Märklin seine Modelle. MAM zeigte neben der im Freigelände laufenden 03 auch eine Rangierlok und eine bayerische Schlepptenderlok – alle in 1:11. Neben diesen neuen Fahrzeugen konnte man auch bei Händlern gebrauchter Modelle das eine oder andere Schnäppchen ergattern. Schier unübersehbar war das Angebot an Zubehör – vom Ladegut über Figuren bis hin zu einzelnen Lokbauteilen. Auch im hauseigenen Shop von KM 1 konnten die Kunden ihren Bedarf decken, denn KM 1 ist schon seit Langem ein echter Vollsortimenter.

Fazit

Die Reise nach Lauingen hat sich gelohnt. Das umfangreiche Angebot, aber auch das Fachsimpeln mit vielen Gleichgesinnten und ein großartiges Catering machten das Wochenende zu einem Erlebnis für die ganze Familie – nachzuerleben auch im YouTube-Kanal von KM 1. Man sollte sich jetzt schon mal den Termin für das Nikolaustreffen am 5. Dez. 2026 vormerken. Der Termin für das nächste Großbahntreffen ist voraussichtlich der 29./30. Mai 2027. MK

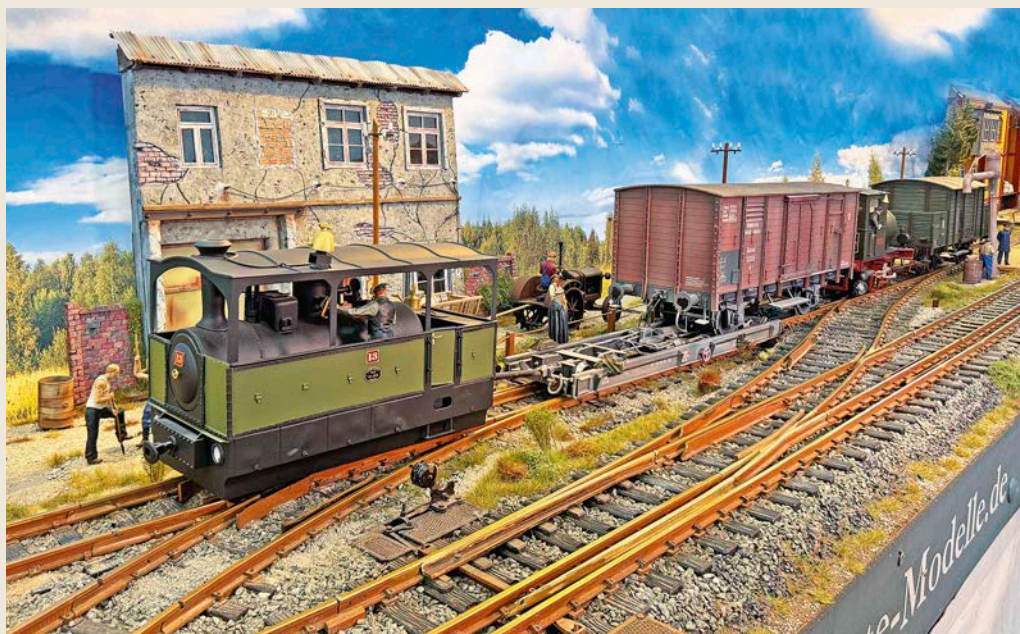


Auf der Anlage „Cambach vor der Höhe“ der Spur-0-Freunde Worms verlässt gerade ein GmP den Fiddleyard. Die Fernmelder sind noch dabei, neue Leitungen aufzuhängen



In einem Geigenkoffer brachte Jürgen Heinritz seine Schmalspurbahn nach englischen Motiven unter. Auf 16,5-mm-Spurweite fuhr die Bagnall-Lok „Squirrel“ im Maßstab 1:43,5 hin und her

In der Spurweite 2/2m zeigte Ricardo Post seine Schokoladenfabrik. Die Anlage mit Rollwagengrube gestattet den Transport von Regelspurwagen auf Meterspur



Zweiachsige „Villach“ für den Gütertransport

Verglichen
& gemessen

Omm(r) 33 von Exact-train, Liliput, Piko und Roco in H0 ■ Für nässeunempfindliche Güter wurden bis Anfang der 1990er-Jahre zweiachsige, offene Güterwagen genutzt. In unserem Test treten die vier aktuell erhältlichen H0-Modelle der Bauart Omm(r) 33 an, deren Vorbilder des ursprünglichen Gattungsbezirks Villach bis weit in die Nachkriegszeit hinein eine wichtige Stütze dieses Verkehrszweiges waren

Als erster Typ geschweißter offener Güterwagen der Regelbauart verfügten die Ommru „Villach“ über sechs Meter Achsstand, rund 25 Tonnen Ladegewicht, einen 37 Kubikmeter großen Laderaum sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h. Das galt dann für alle von 1940 bis 1952 gebauten rund 98.000 Fahrzeuge. Nach dem Zweiten Weltkrieg war der „Villach“ über ganz Europa verstreut, was den Modellbahnherstellern eine Vielzahl an Varianten ermöglicht. Die Bandbreite der mit ihnen transportierten Ladegüter reichte von Drahtrollen, Bündelbriketts, Faser-, Stamm- und Schnittholz über Fässer und Schrott bis hin zu Stückgut und Schüttgütern aller Art.

Modelle – alt und neu

Das mit Abstand älteste derzeit im Verkauf befindliche Testmodell stammt von *Piko*. Seine Grundkonstruktion von 1969 ist eine Entwicklung aus DDR-Zeiten. Zwischenzeitlich erhielt es als Anpassung an die weiterentwickelten Normen ein neues Untergestell mit Kurzkupplungskulissen und Normschächten. Verfügbar ist das Modell im Rahmen der Classic-Nostalgie-Linie. Aktuell gibt es neu einen „Villach“ ohne Bremserhaus als Epoche-III-Wagen der SNCB. Für den Test herangezogen wurde jedoch eine etwas ältere Version.

Als zweitältestes Modell stellt sich der seit 1987 erhältliche Zweichachser von *Liliput* dem Test. Er wurde gemeinsam mit dem Ommr „Linz“ entwickelt und besitzt daher das gleiche Metalluntergestell. Zusätzlich brachte man bei *Liliput* neben

den verschiedenen Versionen anderer europäischer Bahnverwaltungen diverse Wagenpackungen auf den Markt.

2016 erschien bei *Roco* in Zusammenarbeit mit Artitec erstmals ein zeitgemäßes Modell des Ommru – bei der DB als Omm(r) 33 bezeichnet. Nach einigen Jahren Pause sind die Wagen aktuell sowohl als handgebremste Versionen mit dem typischen Blechbremserhaus als auch als druckluftgebremste Modelle wieder erhältlich – teilweise auch in Wagenpackungen.

Das 2024 angekündigte und in diesem Jahr ausgelieferte Modell von *Exact-train* ist das jüngste Exemplar in unserem „Villach“-Testreigen. Es ist sowohl als Dreier- und Vierer-Set wie auch als Einzelwagen in verschiedenen bedruckungs- und einstellbar bzw. bahnverwaltungsspezifischen Lackierungs- und Bedruckungsvarianten der

Epochen II bis IV erhältlich. Die Packungen beinhalten sowohl die Ausführungen mit dem typischen Blechbremserhaus als auch die der Normalvariante. Der eindeutigen Vergleichbarkeit wegen haben wir uns bei diesem Test für die DB-Variante ohne Bremserhaus entschieden.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Exact-train – Bei den Niederländern aus Leerdam ist das Untergestell in Mischbauweise gefertigt. Die Wagenbodenunterseite inklusive der vorbildgerecht angeordneten Längs- und Querprofile besteht aus Metalldruckguss. Dadurch hat man sich die Option offengehalten, das Modell mit öffnungsfähigen, zwei-flügeligen Laderaumtüren auszustatten. Durch die Verschraubung, die den Wagenkasten fixiert, gelangt man problemlos an die darunter liegenden



Fakten zu den H0-Modellen

Hersteller	Exact-train	Liliput*	Piko	Roco
Gattung	Ommr 33	Ommr 33	Ommru „Villach“	Ommr 33
Artikelnummer	20157**	221701	54126	76289***
Bahngesellschaft/Epoche	DB/III	DB/III	Brit-US-Zone/III	DB/III
Eigenmasse	43 g	48 g	60 g	55 g
Preis (UvP)	53,95 €	21,95 €	23,00 €****	44,99 €

* nur gebraucht erhältlich, ** Wagen aus Dreieraset, *** Zweieraset, **** Preis des aktuellen SNCB-Modells

Kurzkupplungskinematiken. *Exact-train* verbaut Federpuffer mit vorbildrichtigen Abmaßen. Durch die Verwendung von Formtauschteilen im Achslagerbereich wird neben den verbauten Gleitlagern auch die Verwirklichung der französischen Varianten samt deren abweichenden Achslagern möglich.

Der aus Resin gefertigte und lackierte Wagenkasten besteht aus dünnwandigen, nur 0,7 Millimeter starken, aber trotzdem stabilen und verwindungssteifen Wänden. Die vorbildgerecht profilierten Kastensäulen sind sowohl seitlich als auch stirnseitig auf den Kopfkappen separat angesetzt. Ebenfalls umgesetzt wurde die Deckleiste oben an den Klappen mit ihrer formentechnischen Hinterschneidung. Außerdem verfügt der Wagenkasten auf den Innenseiten über feine waagerechte Bretterfugen. Die beiden Laderaumtüren sind als separate und fast durchscheinende Resinteile ausgeführt undöffnungsfähig.

Nur bei geöffneten Türen sind die dahinterliegenden und zur Stabilisierung des Wagenkastens dienenden fortgeführten Obergurte erkennbar. Damit sich während der Fahrt die zweiflügeligen Türen nicht öffnen, wurde der Flügel ohne Griffstange mit einer Rastnase versehen, die unter geringer Spannung in eine Öffnung im Wagenboden einrastet. Um die Türen nach außen zu öffnen, reicht leichter Druck mit der Fingerkuppe von innen heraus. Alle Griffe sind bereits montiert. Dasselbe gilt für die freistehende Kunststoffknebelwelle an den Kopfkappen, wobei deren Sicherungshebel ein Ätzteil ist. Das Modell kommt so gut wie betriebsfertig aus der Schaumstoffverpackung. Zur Vervollständigung des Wagens liegen gekröpfte Schlussseitenhalter bei. Obendrein beinhaltet der Zurüstbeutel Kuppelungen und Bremsschläuche.

➔ **Liliput** – Als einziger Hersteller wurde die „Villach“-typische Vorbildkonstruktion beim Ommr 33 aus

Untergestell mit Außenlangträgern und darauf liegendem Wagenkasten realisiert. Dabei bestehen das Untergestell inklusive der Einfachschaken der Federgehänge sowie die Pufferträger aus Metalldruckguss. Die dreipunktgelagerten Achslagerbrücken mit ihren Achsbremsgestängen sind aus Kunststoff gefertigt. Als Ergebnis liegen Federn und Schaken beim Modell nicht in einer Ebene, sind aber vorbildgerecht proportioniert. Die Achsbremsgestänge, das räumliche Sprengwerk sowie die nur in ihren wichtigsten Bauteilen vorhandene Hik-G-Bremsanlage sind aus bruchfestem Kunststoff gefertigt und mit dem Untergestell verklebt. Auch dieser Güterwagen verfügt über Federpuffer.

Der stabile Wagenkasten aus braunem Kunststoffspritzguss gibt die Vorbildkonstruktion wieder. Verbunden mit dem Untergestell ist er durch vier Rastnasen, die innen in einen Absatz an den Außenlangträg-

gern eingeklippt werden. Wie beim Vorbild ragen die seitlichen senkrechten Wagenkastenprofile über das Untergestell, sind aber zu gering dimensioniert und ohne Profilierung wiedergegeben. Auffällig ist die falsche Dimensionierung besonders bei den Kopfkappen-Doppel-T-Profilen. Die Seiten- und Stirnwände sind innen glatt ausgeführt. Nur der Wagenboden weist eine Bretterstruktur auf. Außerdem ist das stirnseitige lange Brett fälschlicherweise auf beiden Stirnseiten vorhanden sowie mittig und nicht seitlich versetzt und wie der Aufstiegstritt direkt an den Wagenkasten angespritzt. Alle freistehenden Griffe, die Rangierertritte sowie die Knebelwellen der Kopfkappen liegen als schwarzer Spritzling zur Selbstmontage bei. Leider wurde dabei deren unterschiedliche Farbgebung nicht berücksichtigt.

➔ **Piko** – Das als Wagen der frühen Epoche III mit „Brit-US-Zone“ beschriftete Modell hinterlässt im Vergleich mit den Konkurrenzmodellen einen zu hoch geratenen Eindruck. Im Gegensatz zu anderen Wagen sind alle beim Vorbild freistehenden Ausrüstungsteile wie die Tritte an der Kopfkappe und die Knebelwellen dreidimensional ausgeführt. Die Türgriffe an den Seitenwandtüren sind hin-

Zuggarnituren mit offenen Güterwagen waren typisch für die Epoche III. Bis in die 1960er-Jahre war die Bauart „Villach“ noch stark vertreten



Exact-train



Das Modell von Exact-train kam erst 2026 auf den Markt; es ist sowohl detaillierungs- als auch bedruckungstechnisch absolut auf der Höhe der Zeit

Liliput



Trotz seines Alters von rund 40 Jahren kann sich das Liliput-Modell auch heute noch – mit kleinen Abstrichen – sehen lassen; es ist derzeit aber nicht mehr neu ab Werk verfügbar

Piko

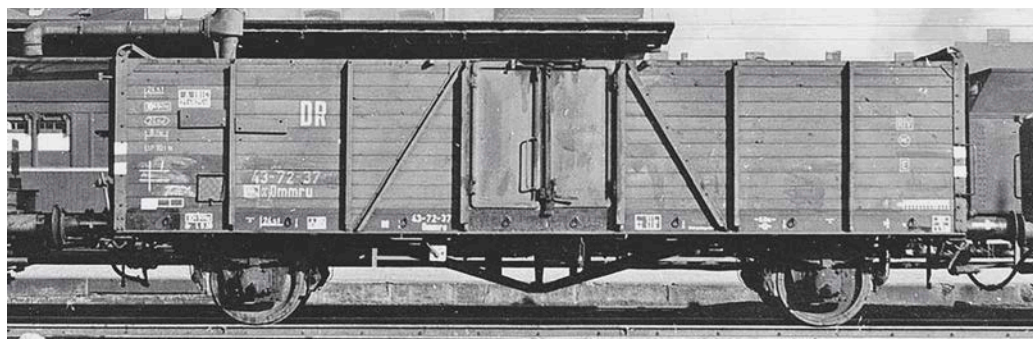


Die Piko-Konstruktion ist die mit Abstand älteste im Vergleichsquartett. Trotz einer Überarbeitung in den 1990er-Jahren sieht man dem Wagen sein Alter an

Roco



Das Roco-Modell des „Villach“ erschien erstmalig 2014; seit letztem Jahr gibt es eine Neuauflage. Das Modell kann mit guter Detaillierung punkten



gegen nur als Silhouette am Wagenkasten angespritzt. Einzig die ebenfalls angespritzten Griffstangen sowie die Schluss-scheibenhalter an den Ecksäulen sind freistehend ausgeführt. Die Wände sind außen mit einer Holzmaserung versehen, innen aber durchgehend glatt und haben auch im Türbereich keine Profilierung. Der Holzfußboden mit seinen Bretterfugen wurde bei der Spritzgussform berücksichtigt.

Der Wagenkasten mit den daran angespritzten Außenlangträgern, die beim Vorbild zwar in einer Ebene mit den seitlichen Bordwänden liegen, aber zum Untergestell gehören, wurde über ein schmaleres Gestell mit Innenlangträgern übergestülpt. Dieses somit vorbildwidrig innenliegende Untergestell wird auch beim ebenfalls bei Piko erhältlichen O-Wagen der Kriegsbauart „Klagenfurt“ verwendet. Erkennbar ist das auch an den nachgebildeten, beim Vorbild eingepressten Sicken in den Achshaltern. Mit dem Wagenkasten ist das Untergestell über verklebte Zapfen verbunden. Dazwischen liegt ein als Blechplatte ausgeführtes Beschwerungsgewicht. Das dreidimensionale Sprengwerk ist durch Einklebung in Bohrungen mit dem Untergestell montiert. Die Hik-G-Bremsanlage ist rudimentär reliefartig wiedergegeben.

↑ Roco – Der Ommr 33 kommt als DB-Wagen der frühen 1960er-Jahre mit der entsprechenden Beschriftung aus der Verpackung. Untergestell und Wagenkasten sind in Spritzgusstechnik gefertigt. Der Wagenkasten mit seinen angespritzten Außen-

Der Vergleich mit dem Vorbildfoto von 1959 zeigt, wie die vier Hersteller die zahlreichen Details unterschiedlich umsetzten Gerhard Illner/Eisenbahnstiftung

langträgern wurde über ein innenliegendes Untergestell gestülpt. Um dessen Formstabilität zu wahren, verfügt es über einen zusätzlichen, aber kaum wahrnehmbaren schmalen, abgesetzten Außenrahmen, der im Bereich der Achslager verstärkt ausgeführt wurde. Miteinander verbunden sind Untergestell und Wagenkasten durch eine Verschraubung mittels vier kleiner Kreuzschlitzschrauben, die gleichzeitig die dazwischenliegende und als Beschwerungsgewicht dienende Blechplatte fixieren. Die Laufwerke mit ihren Federpaketen, Einfachschaken, Achslagern und Achshaltern sind an das Untergestell mit angeformt. Achsbremsgestänge, das räumliche Sprengwerk sowie die vollständig vorhandene Hik-G-Bremsanlage und die Rangierergriffe sind hingegen als Steckteile ausgeführt und bereits montiert. Die Kulissenführungen der federnd gelagerten Kurzkupplungen wurden als Ausschnitte in den Boden des Untergestells eingearbeitet.

An dem Wagenkasten mit seinen 1,1 Millimeter starken Wänden sind die Kastensäulen proportionsrichtig mit angespritzt. Ihre Vorbildprofilierung wurde dabei im oberen Bereich angedeutet. Die Diagonalstreben neben den Türen sind vollständig als Profil wiedergegeben. Die Bretterfugen auf den Kastenaußenseiten und die Anzahl der Bretter entsprechen dem Vorbild. Im Wagenkasten fällt zunächst nur die Nachbildung des Bretterfußbodens und der Türsilhouetten ins Auge. Bei genauerer Betrachtung sind auch die flach gravierten Bretterfugen auf den Seiten- und Stirnwänden wahrnehmbar. Die Knebelwellen an den Kopfkappen sowie der stirnseitige lange Tritt wurden als freistehende Steckteile realisiert und mon-

Ommru „Villach“/Omm(r) 33/E 028

Parallel zu den Ommr „Linz“ entwickelte und beschaffte die DRB ab 1939 Omm-Wagen mit 1.550 Millimeter hohen, festen Bordwänden mit denselben Hauptabmessungen. Bis auf einige Versuchswagen beschaffte man die „Villach“ ab 1941 in der Untergestellausführung mit Außenlangträgern und räumlichem Sprengwerk entsprechend der zweiten Serie der Ommr „Linz“. Die Länge über Puffer (LüP) mit 10.100 Millimetern für Wagen ohne sowie zunächst 10.800 Millimetern bei Wagen mit Handbremse war ebenfalls identisch. Bei den ab 1943 gebauten Handbremswagen verkürzte man die Bühnenlänge um 200 Millimeter. Die handgebremsen Ausführungen erhielten ein Blechbremserhaus mit hochgewölbtem Dach. Bei allen Varianten montierte man die Hilde-

brandt-Knorr-Güterzugbremse (Hik-G). Die Ladelänge betrug wie beim „Linz“ 8.720 und auch der Achsstand 6.000 Millimeter. Alle waren stirn- und seitenkippfähig.

Gebaut wurden von 1939 bis 1945 etwa 49.115 Wagen, von denen ein Teil bereits mit Rollenlagersätzen abgeliefert wurde. Der „Villach“ war somit nach den Typen der Verbandsbauarten der häufigste offene Güterwagen. Zur DB gelangten ca. 13.500 Wagen, die man zu Omm(r) 33 umzeichnete. UIC-konform wurden sie ab 1964 zu E 028. Bei ihrer Aufarbeitung nach dem Zweiten Weltkrieg ersetzte man die Holzseitenwände teilweise durch Blechwände.

Anfang der 1950er-Jahre brachte man 10.000 Fahrzeuge in den EUROP-Park ein. Erst als genü-

gend Neu- und Umbauwagen in ausreichender Anzahl zur Verfügung standen, verdrängten diese bis 1959/60 die Omm(r) 33 aus dem EUROP-Wagenpark. Nach Abschluss des zwischenzeitlich angelaufenen Umbauprogramms zu Omm 43 verblieben noch ungefähr 6.900 Omm(r) 33 im Bestand. Der Großteil von ihnen erhielt nun ebenfalls Rollenlager. Dagegen baute man allerdings schon ab Mitte der 1950er-Jahre bei den Handbremswagen die Bremserhäuser ab.

Mitte der 1960er-Jahre begann in großem Umfang ihre Ausmusterung. Waren 1966 noch 3.168 Wagen vorhanden, so waren es zwei Jahre später nur noch 273. Die letzten sieben Omm 33, mittlerweile als E 028 bezeichnet, musterte man bei der DB zwischen 1970 und 1974 aus. DR



Im Bahnhof Gemünden (Main) verschiebt 80 032 im Jahre 1955 neben einem Ommr 33 auch einen VB 140. Die Rangierer/Entlader fahren im offenen Wagen mit Carl Bellingrodt/Slg. Brinker

tiert. Das als Deckleiste fungierende Z-Profil in Höhe der Kopfkappenscharniere wurde formtechnisch nicht umgesetzt. Rangierertritte, gekröpfte Schluss Scheibenhalter sowie alle Griffstangen liegen als zu montierende Zurüstteile bei und sind aus bruch sicherem, elastischem Kunststoff gefer-

tigt. Sollte bei der Montage eine der Griffstangen abhanden kommen, ist zumindest ein Ersatzteil vorhanden. Zusätzlich sind noch Brems-schläuche beigelegt.

Maßgenauigkeit

↑ Exact-train – Das Modell kann als maßstäb-

lichste H0-Umsetzung des Vorbilds bezeichnet werden. Das gilt besonders für den Kastenaufbau mit seinen an die Grenze des Machbaren gehenden Wandstärken. Einziger Wermutstropfen ist das etwas zu weit nach unten ragende Sprengwerk. Die Ursache liegt in der Schwerpunktsetzung auf

einem maßstäblichen Kasten-
aufbau mit zu öffnenden Türen
im Zusammenspiel mit den
dadurch konstruktiv dünner
ausgefallenen Profilen im Un-
tergestell aus Druckguss. Erst
bei genauerer Betrachtung und
Nachmessen fallen die mit
15,1 Millimetern einen Milli-
meter gegenüber dem Vorbild-
maß (1.400 mm = 16,1 mm in
1:87) zu kurz ausgefallenen
Federpakete auf.

Da die Achslagerbrücken ein
Extrabauteil darstellen, ist es
der Fall, dass diese auch beim
„Klagenfurt“ aus demselben
Hause zum Einsatz kommen.

➔ **Liliput** – Die festgestell-
ten geringen Maßabweichungen
liegen in Anbetracht
einer gut vierzig Jahre alten
Konstruktion alle noch im tole-
rierbaren Bereich. Die auf den
ersten Blick nicht ins Auge fal-
lende Längenunterschreitung
der LüP von fast 1,5 Millime-
tern liegt dabei an den viel zu
kurz geratenen Federpuffern.
Die zur Selbstmontage beilie-
genden Griffe aus Kunststoff-
spritzguss sind in ihren Pro-
portionen zu groß ausgefallen.

➔ **Piko** – Die Maßabweichungen
sind dem Alter
der Ursprungs konstruktion ge-
schuldet, auch wenn das Unter-
gestell vor gut dreißig Jahren
überarbeitet wurde. Das gilt be-
sonders für die Gesamthöhe,
die aus der ebenfalls 1,8 Milli-
meter zu hohen Kasten höhe
resultiert. Deshalb entspricht
das Abstandsmaß der Spreng-
werksunterkante, gemessen zur
Schienenoberkante, auch fast
dem Originalmaß. Schließlich
sollten die Wagen auch auf
Dreileiter-Wechselstrom-Glei-
sen einwandfrei über die dama-
ligen Weichen rollen.

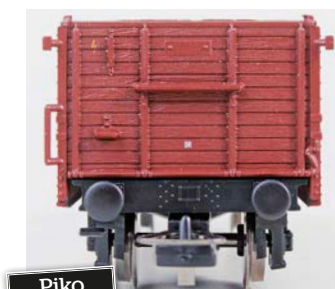
➔ **Roco** – Das zweitjüngste
Modell punktet in Sa-
chen Maßstäblichkeit mit nur
wenigen Abstrichen. Es bildet
den besten Kompromiss aus
Maßgenauigkeit und technisch



Exact-train
Exact-train bildet vorbild-
gerecht das seitlich versetzte
Stirnbrett nach, auch an
die Bremsschlauch-
abdeckung wurde gedacht



Liliput
Bei Liliput hat man das
Stirnbrett entgegen
dem Vorbild mittig und
auch nicht freistehend
platziert



Piko
Bei Piko sitzt das angespritz-
te Stirnbrett fälschlicher-
weise mittig, auch die
Schluss scheibenhalter
und die Griffstangen sind
angespritzt



Roco
Roco hat dem Vorbild
entsprechend das Stirnbrett
seitlich versetzt, für den
Zeitraum der 1960er-Jahre
wurde richtigerweise auch
der Blitzpfeil berücksichtigt

Machbarem. Da fällt dann
eben die Bordwandinnenhöhe
1,2 Millimeter geringer aus als
beim neuesten Konkurrenz-
modell von *Exact-train*. Dafür
verzichtet man allerdings auf
zu öffnende Laderaumtüren.

Laufeigenschaften

➔ **Exact-train** – Mit seinen
43 Gramm Eigenmasse

fällt das Gewicht gering aus –
der *Exact-train*-Wagen ist das
leichteste Modell im Ver-
gleich. Das gleichzeitig als
Unterboden ausgeführte Bal-
lastgewicht aus Metall sorgt
im Zusammenspiel mit der
extremen Leichtläufigkeit der
in Kunststoff-Achslagerhal-
tern montierten Radsätze
trotzdem für den zweitweites-

ten Auslaufweg von 140 Zen-
timetern.

➔ **Liliput** – Der O-Wagen
liegt mit 48 Gramm
Eigenmasse im unteren Mit-
telfeld. Positiv fällt beim Fahr-
verhalten der niedrige Wagen-
schwerpunkt durch die
Verwendung des Druckguss-
Untergestells auf. Die in sepa-
raten dreipunktgelagerten
Kunststoff-Achslagerbrücken
spitzengelagerten Radsätze
zeigen ein leichtläufiges Fahr-
verhalten. Der Wagen erreicht
mit 120 Zentimetern einen
guten Ausrollweg.

➔ **Piko** – Mit einer Eigen-
masse von 60 Gramm ist
der Piko-Klassiker das schwers-
te Modell. Außerdem kann der
Wagen mit einem leichtgängi-
gen Fahrverhalten aufwarten.
Trotz des viel höheren
Gewichts toppt er mit einem
Auslaufweg von 150 Zentime-
tern das leichte *Exact-train*-
Modell gerade mal um zehn
Zentimeter.

➔ **Roco** – Das mit 55 Gramm
gewichtstechnisch gut di-
mensionierte Modell sorgt
mit seiner geringen Ausrollstrecke
von 55 Zentimetern für den
Ausreißer im Test. Ursache
dafür dürfte eine starke Selbst-
hemmung der in den Kunststoff-
lagern montierten spitzenge-

Maßstabelle Güterwagengattungen Ommru „Villach“ bzw. Omm(r) 33

Maße in mm	Vorbild	1:87	Exact-train	Liliput	Piko	Roco
Länge über Puffer	10.100	116,1	116,1	114,7	114,8	116,2
Aufbaulänge	8.800	101,1	101,1	101,3	100,2	101,4
Achsstand	6.000	69,0	69,0	69,3	68,8	69,0
Breite über alles	3.020	34,7	34,9	34,5	33,5	34,7
Bordwandbreite	2.820	32,4	32,4	33,0	32,5	32,4
Bordwandhöhe über SO	2.785	32,0	32,0	32,2	33,8	32,7
Bordwandinnenhöhe	1.551	17,8	17,0	16,4	13,7	15,8
Ladelänge	8.720	100,2	99,5	99,1	97,7	99,3
Ladebreite	2.756	31,7	30,9	30,6	30,0	30,6
Puffermittenhöhe über SO	1.060	12,2	12,2	12,0	12,8	12,2
lichte Türweite	1.500	17,2	17,2	17,1	17,1	17,2
Höhe Sprengwerk über SO	327	3,75	1,9	2,2	4,0	3,6
Raddurchmesser	1.000	11,5	11,5	10,8	11,5	11,0

Verglichen & gemessen

Beim Liliput-Modell ist nur der Wagenboden mit Bretterstruktur versehen, die Innenwände hingegen sind glatt ausgeführt und nicht eingefärbt

Liliput

Am Piko-Modell fällt vor allem die starke Strukturierung der Bretteraußenwände auf. Im Inneren dagegen sind sie glatt und in Wagenfarbe ausgeführt, der Fußboden hat Bretterfugen

H0-Test des Omm(r) 33

Piko



Roco

Exact-train

Die beste Innenraumgestaltung kann das Exact-train-Modell für sich verbuchen. Die Niederländer haben sowohl die Bretterfugen der Innenwände als auch beide Seiten der zu öffnenden Türen gestaltet und farblich korrekt abgesetzt

Bei Roco ist der Innenraum detailliert wiedergegeben. Die Türen sind als Silhouette vorhanden, kaum erkennbar sind allerdings die inneren waagerechten Bretterfugen. Der Wagenboden ist farblich abgesetzt

lagerten Radsätze sein. Bei unserem Testobjekt zeigten die Achsen schon bei ihrem Anstoßen eine geringe Umdrehungszahl auf. Bei einer darauf folgenden Untersuchung weiterer Wagen kamen ähnliche Testergebnisse zustande.

TECHNISCHE WERTUNG

- ↑ Exact-train (1,0)
- ↗ Liliput (2,0)
- Piko (2,7)
- ↘ Roco (1,7)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

↑ Exact-train – Das Epoche-III-Modell hinterlässt mit seiner Detaillierung bis in kleinste Vorbildetails, wie z. B. die feinen Bretterfugen

oder die Verschraubung der Bodendielen, optisch einen guten Gesamteindruck. Das trifft auch auf alle zusätzlich montierten Teile wie die profiliert ausgeführten stehenden Kastensäulen zu. Hingegen können vor allem die vorbildrichtig bauchig ausgeführten dünnen Kunststoffteile der zu öffnenden zweiflügeligen Pressblechtüren beeindrucken. Freistehende Tritte sowie passend lackierte Griffstangen und Rangierergriffe aus 0,3-mm-Draht komplettieren das Modell. Auch die Schutzabdeckung für die Bremsschläuche wurde nicht vergessen.

→ Liliput – Das Modell gibt auf den ersten Blick alle Details eines Vorbildwagens bei der DB wieder. Bei genauer Betrachtung fallen allerdings Unstimmigkeiten auf wie die zu schmal geratenen sowie mittig auf beiden Kopfkappen angebrachten Trittbretter.

Richtigerweise würde sich nur ein langes Brett außermittig versetzt auf der von den Umstellhebeln der Hik-G-Bremse abgewandten Seite befinden. Nicht korrekt sind die Bohrungen für Griffstangen in den Ecksäulen, an denen sich keine Rangierertritte befinden. Am Wagenkasten sind die Innenwände im Gegensatz zu den jüngeren Modellen nicht profiliert. Nur der Boden weist eine Bretterstruktur auf, ist aber nicht farblich abgesetzt.

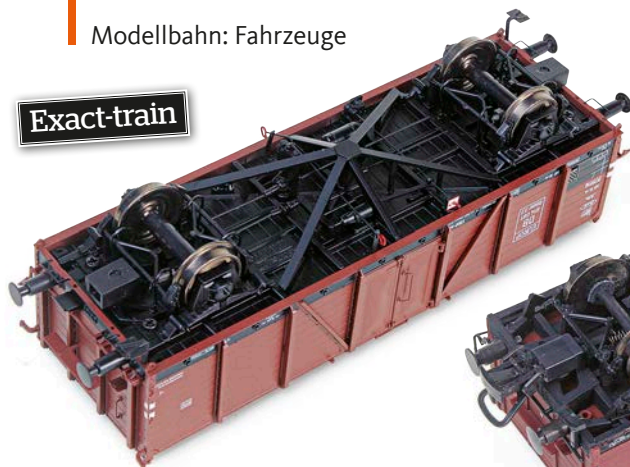
↘ Piko – Optisch stört die stark ausgeprägte Holzmaserung auf den Außenseiten, da beim Vorbild ausschließlich gehobelte Bretter verwendet wurden. Seilösen an Ecksäulen oder Rangierergriffe sind nicht vorhanden. Andere Ausrüstungsteile sind als Relief realisiert oder wie bei den Griffstangen an den Ecksäulen mit zu großen Materialstärken wiedergegeben.

↗ Roco – Das Modell hält mit wenigen Abstrichen mit dem aktuellsten Produkt von Exact-train mit. Besonders die geringfügig dicker ausgefallenen Kunststoffgriffstangen kommen denen aus Draht angefertigten gleich. Das aus wenigen Baugruppen bestehende Modell gibt alle fahrzeugspezifischen Details wieder – allerdings erst nach der Montage der Zurüstteile. Der lange Tritt auf der Kopfklappe ist freistehend und richtig seitlich versetzt positioniert worden. Auch die Knebelwellen unten an den Kopfkappen wurden als zusätzliches Spritzgussteil freistehend montiert.

Fahrgestell und Räder

↗ Exact-train – Das durchbrochene, räumliche Sprengwerk sowie die als extra anzuschraubende Brücken ausgeführten Laufwerke mit den darin eingeklebten Radbremsgestängen und die dazugehörigen Fangschlaufen sind aus bruchfestem, elastischem Kunststoff gefertigt. Die Lei-

Exact-train



Bei Exact-train weiß auch die detailreiche Unterbodenansicht aus nahezu jedem Blickwinkel zu überzeugen

Liliput



Liliput setzt auf ein Metalldruckguss-Untergestell, das sich eng am Vorbild orientiert, aber starke Balkenstärken aufweist. Die Bremsanlage ist nur rudimentär nachgebildet

Piko



Bis auf das freistehende Sprengwerk weist die Piko-Unterkonstruktion nur reliefartige Andeutungen der Strukturen sowie der Bremsanlage auf

Roco



An Rocos Unterboden gibt es kaum etwas auszusetzen, er wird auch für den hauseigenen „Linz“ verwendet Dirk Rohde/Oliver Strüber (17)

tungen der Bremsanlage sowie der Lösezug und die Verbindungsstange des Bremsumstellers bestehen der Filigranität wegen aus schwarz lackiertem Draht. Die Hik-G-Bremsanlage samt Druckluftleitungsführung, der Lösezug und die Fangschlaufen des Radbremsgestänges wurden vorbildgerecht realisiert. Bei genauerer Betrachtung fallen die Sicken im oberen Bereich der Achshalterbleche auf. Diese sind für einen Wagen der Gattung „Klagenfurt“ stimmig, für einen „Villach“ müssten sie allerdings glatt sein.

➔ **Liliput** – Leider wurden bei der Dimensionierung des Fahrgestells nicht die beim Vorbild verbauten unterschiedlichen Profile berücksichtigt, sondern nur die Pufferträgerhöhe durchgängig angewendet. Seilösen sowie

Rangierergriffe unter den Federpuffern sind nicht vorhanden, dafür aber die „Panzerhaken“ zum Verzurren von Fahrzeugen, die jedoch nur zu einem „Linz“ gehören. Die freistehende, aber nur in ihren Grundbestandteilen vorhandene Hik-G-Bremse kann wenig überzeugen.

➔ **Piko** – Alle Längs- bzw. Querprofile des Untergestells sind richtig positioniert, aber nur andeutungsweise vorhanden. Das Untergestell wird auch für andere Wagen mit gleichem Achsstand verwendet. Daher sind die Außenlangträger sozusagen doppelt vorhanden. Die Proportionen der Achshalterbleche sind zwar stimmig, dafür können die grob ausgeführten Federpakete und -aufhängungen vor allem aufgrund ihrer Stärke wenig über-

zeugen. Das gilt besonders für die nur rudimentär vorhandene und nur reliefartig ausgeführte Hik-G-Bremsanlage. Ein Bremsgestänge zwischen den Bremsklötzen ist gegenüber den anderen Modellen nicht vorhanden.

➔ **Roco** – Bei der Wiedergabe der stabilisierenden Längs- und Querprofile des Untergestells hat man sich an der für einen Wagen der Bauart „Linz“ mit Fischbauch-Langträgern vorbildmäßig richtigen Anordnung orientiert. Dieser Wagen ist bei Roco ebenfalls erhältlich. In ihrer Dimensionierung fallen sie flach aus, was der Beschwerungsplatte geschuldet ist. Das Achsbremsgestänge zwischen den Bremsklötzen wurde wiedergegeben. Bei der Nachbildung der Hik-G-Bremse ist das Steuerventil, so wie es in

DB-Zeichnungen von 1951 dargestellt wurde, berücksichtigt. Leider fehlt der Lösezug, während die Seilösen vorhanden sind, aber nicht wie sonst üblich unter den Ecksäulen platziert wurden. Auf Vorbildfotos bestätigte sich aber deren außergewöhnliche Positionierung auf den Außenlangträgern.

Farbgebung

➔ **Exact-train** – Untergestell sowie die Außenlangträger entsprechen mit RAL 9005 Tiefschwarz dem Original in der Epoche III. Bei der Lackierung der zum Wagenkasten gehörenden Langträger wurden leider deren Unterseiten vergessen. Der Aufbau mit seinen Wagenkastenstützen ist vorbildgerecht rotbraun (RAL 8012) lackiert. Die Farbgebung des Wagenkasteninneren in Eisengrau (RAL 7011) entspricht den Vorbildvorgaben von 1954, wobei Fußboden und Wände optisch etwas bräunlicher als die Türen ausfallen. Die Umstellhebel der Hik-G-Bremse sind vorbildentsprechend in Weiß und Rot ausgelegt. Auch die Griffe des Lösezugs haben ihre rote Farbe erhalten.

➔ **Liliput** – Das Metalluntergestell ist gemäß dem Vorbild tiefschwarz lackiert. Da der rotbraune Wagenkasten aus Kunststoffspritzguss wie beim Vorbild auf den Außenlangträgern aufliegt, konnte deren zusätzliche Lackierung entfallen. Allerdings fällt die Farbgebung insgesamt etwas zu matt aus. Die Bremsumstellhebel wurden nicht mit Farbe ausgelegt. Die aus schwarzem Kunststoffspritzguss bestehenden Griffe sowie die Wellen für den Kopfklappenmechanismus aus dem Zurrüstbeutel sollte man für die Epoche III rotbraun lackieren.

➔ **Piko** – Das Untergestell besteht aus eingefärbtem

schwarzem Kunststoff. Beim übergestülpten Wagenkasten mit seinen angespritzten Griffen aus rotbraunem Kunststoff wurden leider die seitlichen Wagenkastenstützen im Bereich des Außenlangträgers schwarz lackiert, während die Ecksäulen verschont blieben. Lösezug und Bremsumsteller sind nicht vorhanden.

↑ Roco – Das Untergestell und die wegen der seitlichen Kastenstreben sauber schabloniert lackierten Außenlangträger sind epochen-gerecht in Tiefschwarz gehalten. Auch die Unterkanten der an den Wagenkasten angespritzten Langträger wurden lackiert. Der leicht seidenglän-zende rotbraune Farbton des Aufbaus fällt geringfügig heller aus als der Vergleichston der RAL-Farbkarte. Alle Kunst-stoffzurüsteile harmonieren mit dem Farbton des lackierten Wagenkastens. Die Bremsum-stellhebel wurden farblich vor-bildentsprechend behandelt. Der Wagenboden mit seiner hellen Holzfarbe orientiert sich an der Vorbildvorgabe für einen getränkten Fußboden.



Pufferlänge im Vergleich: Bei Liliput fällt die zu geringe Pufferlänge ins Auge. Gut zu erkennen sind auch die dünnen Wagenkastenwände bei Exact-train

Beschriftung

↑ Exact-train – Die sauber aufgedruckte Beschriftung entspricht jener der Epoche III, ist für einen O-Wagen des EUROP-Wagenparks der 1950er-Jahre größenrichtig und vollständig inklusive der rot ausgeführten Bremsbauart und des nächsten Bremsuntersuchungsdatums. Sogar die Bremsecken sind vorhanden.

↑ Liliput – Die Epoche-III-Beschriftung ist für einen EUROP-Wagen größenrichtig und vollständig vorhanden, farbrichtig und drucktechnisch sauber aufgebracht sowie lupenrein lesbar. Im Gegensatz zu allen anderen Testkandidaten sind die Zettelhalter nur aufgedruckt und nicht erhaben ausgeführt.

↑ Piko – Als einziger Wagen im Test verfügt das Piko-Modell über die nur von 1948 bis 1951 gültige Nachkriegsbeschriftung der DR-Brit-US-Zone. Sie ist gemäß dem Vorbild größenrichtig und bis auf die Brems-ecken komplett vorhanden. Diese liegen aber als Nass-schiebebilder zum Selbstaufkleben bei.

↑ Roco – Die Epoche-III-Beschriftung ist für einen Wagen der DB der frühen 1960er-Jahre ebenfalls größenrichtig und vollständig ausgeführt. Auf der Stirnseite mit dem langen Tritt ist richtigerweise der gelbe Blitzpfeil vorhanden, ebenso die Eigentumsbezeichnung auf beiden Kopfkappen.

OPTISCHE WERTUNG

- ↑ Exact-train** (1,3)
- Liliput** (2,5)
- Piko** (3,0)
- ↑ Roco** (1,5)

Der Klassiker von Märklin

Märklin brachte bereits 1956 ein H0-Modell des beim Vorbild als Omm(r) 33 bezeichneten offenen Güterwagens der Regelbauart unter der Artikelnummer 311/1 bzw. später 4601 auf den Markt. Es wurde stets nur als Wagen

mit dem charakteristischen Blechbremserhaus produziert. Der Aufbau aus Kunststoff saß auf einem Druckguss-Fahrgestell, die Beschriftung war erhaben ausgeführt; später war das Modell auch unter Primex erhältlich. DR



FAZIT DES TESTERS

↑ Exact-train (1,1) – Beim leichtesten, neuesten und gleichzeitig teuersten Modell bleiben so gut wie keine Wünsche offen. Im Test fallen besonders die zu öffnenden Seitenwandtüren mit ihrer dreidimensionalen Darstellung als Pressblechtüren positiv ins Gewicht. Um die Produktionskosten in Grenzen zu halten, hat man die Achshalterbrücken so konstruiert, dass sie auch für weitere O-Wagen-Modelle wie z. B. den Ommu „Klagenfurt“ verwendet werden können. Der Testsieger ist auch für den vorbildorientierten Betriebsmodellbahner wegen seiner Leichtlauf-eigenschaften bestens geeignet.

↑ Liliput (2,3) – Die Modelle des Ommru „Villach“/Ommr 33 sind zurzeit nur auf dem Gebrauchtmarkt erhältlich. Sie liegen preislich im unteren Bereich. Bei der Detaillierung und der Maßgenauigkeit muss der Modellbahner aufgrund ihres Alters kleinere Abstriche in Kauf nehmen.

→ Piko (2,9) – Dem im Günstigpreis-segment rangierenden und zugleich ältesten Modell merkt man seine nicht mehr zeitgemäße Konstruktion sowie seine Schwächen betreffend der Vorbildtreue, sprich Detaillierung an. Benötigt man für Güterzüge der Epoche III viele zweiachsige O-Wagen, ist das Piko-Modell trotzdem eine brauchbare Wahl.

↑ Roco (1,6) – Das zweitjüngste Testmodell punktet durch seine Ausgewogenheit zwischen der vorbildnahen Detaillierung, und einer günstigen Preisgestaltung. Das gilt insbesondere für die Doppel- oder Dreifachpackungen. Für Modelleisenbahner, die Wert auf lange Züge im Anlagenbetrieb legen, ist es daher ein brauchbares Modell. Dirk Rohde

Dirk Rohde, diplomierter Industrie-Designer, Jg. 1960 aus Wuppertal, ist seit über 40 Jahren im Modellbahnbereich aktiv, Schwerpunkte Bw-Anlagen und Fahrzeuge samt Umbauten.



Ein Modell erzählt Geschichte(n)



Die hochrädige Lokomotive 18 444 in Nenngröße 0 von Micro-Feinmechanik hat einiges über sich und ihre Verwandten zu berichten

Bayerische Legende *in ihrer elegantesten Bauform*

Loks der bayerischen Gattung S 3/6, Serien d und e ■ Industriell gefertigte Modelle der hochhaxigen S 3/6 von 1912 bzw. der ab 1925 gültigen Baureihe 18⁴ mit zwei Metern Treibraddurchmesser und dem großen Schlepptender bay. 2'2 T 32,5 erschienen erst ab den 1980er-Jahren in miniaturisierter Form

Ich bin die 18 444 in Nenngröße 0 und wurde 1989 in der Landshuter Edelschmiede von Karl Rauchenecker unter der Fabriknummer 321 als Micro-Feinmechanik-Gleichstrommodell im Maßstab 1:43,5 gefertigt. Mit mir wurden damals weitere fünf schwarze Schwestern erbaut und jede von uns kostete 9.300 D-Mark. Für etwas mehr Reibwert zwischen Daumen und Zeigefinger erschienen auf Kundenwunsch spezielle S 3/6 in 0 im schönen bayerisch-grünen Livré. Wir sind Kleinserienmodelle aus Messing- und Stahlteilen. Bei sachkundiger Pflege erfreuen wir unsere Besitzer auf ewig.

Raucheneckers Firma Micro-Metakit produzierte ab 2004 die stolze bayerische Hochbeinige in Gleichstrom-Zweileiter-Ausführung vor allem in der Nenngröße H0 im Erscheinungsbild aller ihrer Betriebsjahre in der für seine Kunden gewohnten und bis heute unerreichten meisterlichen Metallausführung bei stückzahllimitierter Auslieferung. Diese umfasste neben dem Modell einen stabilen schwarzen Stülpkarton sowie ein Paar weiße Stoffhandschuhe mit rotem Firmenaufdruck, um den edelmatten Lack vor Berührungen zu schützen. Soviel zu mir. Nun möchte ich in der zeitlichen

Abfolge des jeweils ersten Produktionsjahres aufführen, welche Modellbahnhersteller sich ebenfalls an ein Modell der bayerischen „Hochhaxigen“ heranwagten.

Loks von Liliput, Trix und MTH

Bereits 1979 stellte die innovative Wiener Firma Liliput die grüne S 3/6 3630 und die schwarze 18 451 des damals für richtungsweisende H0-Modellentwicklungen bekannten Konstrukteurs Jo Karasek in Nürnberg vor. Die Liliput-Loks waren in Zweileiter-Gleich- als auch -Wechselstromausführung erhältlich. Zwischen 1979 und 1990 folgten weitere Betriebs-



Die grüne Liliput-S 3/6 mit der Betriebsnummer 3630 war 1979 ein wegweisendes H0-Schlepptenderlokomodell



In Linz beheimatete Micro-Metakit-H0-Lokomotive 18 455 aus dem Jahre 2005, neben der es auch noch andere Versionen gab



Die MTH-Maschine 18 451 vom Lokversuchsammt Göttingen als H0-Modell von 2013; artverwandte Maschinen bot man auch in O an

nummern. Trix versprach 2009 drei Varianten – darunter mit der Artikelnummer 22038 die H0-Gleichstromausführung von 18 444. Es sollte eine komplette Neukonstruktion mit allen üblichen Digitalfunktionen, Fünfpolmotor samt Schwungmasse und geregelter DCC/Sx-Digitaldecoder einschließlich Soundtechnik werden. Ab 2011 kamen bayerische Edelrenner in den Nenngrößen 0 und H0 aus Übersee zu uns: Mike's Train House (MTH) dachte damit eine Marktlücke in Europa gefunden zu haben. Außer drei DRG/DB-Regelvarianten für den Gleich- bzw. Wechselstrombetrieb und ausgestattet

mit vielen Digitalfunktionen, dem Proto-Sound-3.0- und Proto-Smoke-System gab es in beiden Nenngrößen auch die dunkelblau/schwarzen Maschinen der Landesgewerbeausstellung von 1912 in München. Der Deutschland-Vertrieb oblag damals Busch in Viernheim.

Hochhaxige für N-, Z- und 1-Fans

2019 lieferten Märklin/Trix die grüne bayerische 3624 als H0-Lokomotive in Einmalserie aus, die sofort ausverkauft war. Für Sammler noch interessanter ist die blaue S 3/6 mit der beim Vorbild nicht existenten Betriebsnummer 3622, die als exklusives

1:87-Sondermodell auf einem Holzsockel zur 16. MHI-Mitgliederversammlung am 7. Oktober 2022 aufgelegt wurde. Keine wahrhaftigen Hochhaxigen waren die beiden Modelle von Arnold in N als blaue S 3/6 3628 von 1996/97 und von Märklin in Z als 18 441 in der Regelausführung von 1978. Im Maßstab 1:32 plant KM 1 aktuell unter der Artikelnummer 101897 ein Modell der frühen DB-Epoche III mit der Betriebsnummer 18 444. Die Vorbildlok wurde zwar im Bw Hof am 14. August 1950 ausgemustert, doch ihr Radsatz mit Kropf-achse kann zurzeit im Bahnpark Augsburg bestaunt werden. *Manfred Scheihing*



Die blaue S 3/6 der Märklin-Händler-Initiative von 2022 ist trotz falscher Betriebsnummer eine gesuchte Rarität *Manfred Scheihing (5)*

Buch & Film

Zwickau und seine Schienenwege

Die Geschichte des Eisenbahnknotens von 1845 bis heute

Norbert Peschke/Rainer Heinrich – 320 S., 208 Farb-/329 Schwarzweiß-Abb./2 Karten – 59,99 € – VGB/GeraMond Verlag, München – ISBN 978-3-96453-598-6



Zählen Eisenbahnfreunde die großen und bekannten Eisenbahnknoten Deutschlands auf, fällt der Name Zwickau in den meisten Fällen erst relativ spät. Allerdings zu Unrecht, denn die viertgrößte Stadt Sachsens hat eisenbahntechnisch viel zu bieten. Wie viel, das zeigt der neue text- und bildgewaltige DIN-A4-Band auf, der kürzlich in München erschienen ist. Auf 320 Seiten breiten Norbert Peschke und Rainer Heinrich die interessante und abwechslungsreiche Geschichte Zwickaus und seiner Schienenwege aus. Schon bei den ersten Planungen eines deutschen Eisenbahnnetzes durch Friedrich List spielte die Stadt eine Rolle, und 1844/45 entstand der erste Bahnhof. Er war nur der Anfangspunkt für eine vielschichtige und vielfältige Entwicklung, die die beiden Autoren in insgesamt 27 Kapiteln – durchgehend mit teils unbekannten Bildern illustriert – aufzeigen.

Vorgestellt werden sowohl alle innerstädtischen Betriebsstellen, allen voran die Bahnhöfe –

beginnend beim ersten über den zweiten Personenbahnhof bis hin zum Hauptbahnhof –, aber auch alle anderen auf heutigem Stadtgebiet befindlichen Stationen und Haltepunkte. Jeweils eigene Kapitel sind dem Zwickauer Bahnbetriebswerk, dem Bahnbetriebswagenwerk, dem Reichsbahn-Ausbesserungswerk und der Hindenburgbrücke gewidmet. Großen Raum nehmen die Zwickau berührenden oder dort ihren Ausgang nehmenden Strecken ein, neben der den Anfang bildenden LH-Linie Leipzig – Hof auch die Verbindungen nach Werdau, Schwarzenberg, Dresden, Falkenstein und Planitz. Ebenfalls nicht vergessen werden die Zwickauer Kohlebahnen und die noch bis 1994 betriebene Industriebahn von Zwickau nach Crossen und Mosel. Ein Statistikteil sowie ein Quellenverzeichnis runden das nicht nur für Ortskundige sehr empfehlenswerte Nachschlagewerk ab. OS

Notfalltechnik der Deutschen Bahn

Rettungszüge, Hilfszüge, Löschfahrzeuge, Krane

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



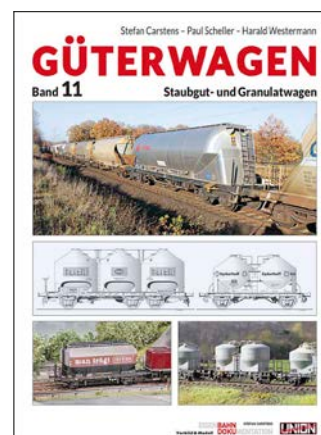
In mehreren aktuellen Szenen wird uns vor Augen geführt, was moderne Hilfs- und Ret-

tungsmannschaften draufhaben. Manche Sequenzen zeigen Übungen mit gestellten Unfällen, andere echte Unglücke oder kleinere Malheure mit Bahneteiligung. Da sieht man den Einsatz zweier Rettungszüge im Tunnel einer Schnellfahrstrecke, bei dem bei einem inszenierten Brand eines liegengebliebenen ICE die Bergung verunglückter Personen geprobt wird. Ein anderes Beispiel demonstriert die Bergung eines entgleisten NS-Triebzuges, der mit schweren Bergungsfahrzeugen wie dem Kiro-MultiTasker 1200 wieder ins Gleis gehoben wird. Andere Filmsequenzen zeigen das Eingleisen von Fahrzeugen mittels hydraulischer Vorrichtungen – einmal als echter Notfall, bei dem ein Hilfszug anrücken muss, dann anhand einer ausgerichteten Ellok im Bw als Ausbildungsmaßnahme fürs Bahnpersonal. Die DVD vermittelt spannende Einblicke in die Arbeit des DB AG-Notfalltechnikteams, wobei der Einsatz von lokalen Rettungsorganisationen hervorgehoben wird. WB

Staubgut- und Granulatwagen

Güterwagen, Band 11

Stefan Carstens/Paul Scheller/Harald Westermann – 192 S., 192 Farb-/254 Schwarzweiß-Abb. – 49,95 € – Eisenbahn-Dokumentation, Hamburg – ISBN 978-3-9823-2225-4



37 Jahre schon währt die Erfolgsgeschichte der Güterwagen-Buchreihe und ist immer wieder für etwas Neues gut. Denn diese Aussage bezieht sich nicht nur auf die jeweils behandelten Bauarten, sondern in diesem Fall auch auf das Erscheinungsbild. Angepasst wurde es an die zuvor begleitenden Broschüren, während zugleich auch der Modellbau wieder eine stärkere Rolle zugewiesen bekam.

Gegliedert wurde das Buch nun ganz konsequent chronologisch anhand der Entwicklungsgeschichte. Damit verliert es den Charakter eines Lexikons, in dem sich eine Gattung gezielt nachschlagen lässt, endgültig. Vergeblich suchen musste der Rezensent allerdings nichts. Vorteil für den Leser ist eine gewisse Straffung, denn sich wiederholende Technikmerkmale wurden somit erfolgreich vermieden.

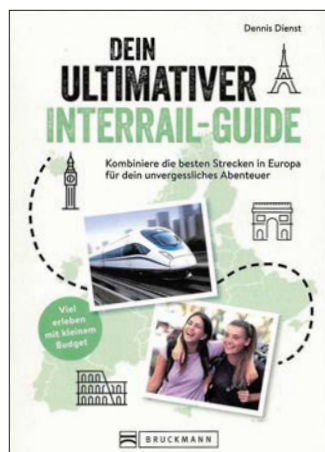
Die behandelten Staubgutwagen wurden nun in ein eigenes Werk übertragen, das sich auch den Schwestern für Granulate widmet – alles auf aktuellem Stand inklusive ehemaliger Deutscher Reichsbahn und Waggonvermietern. Selbst echte Güterwagen-Kenner wird dieses Buch an manchen Stellen überraschen, denn in einigen Fällen verließ die Entwicklungs- wie auch die Beschaffungsgeschichte alles andere als geradlinig. Schon die Form der Behälter und ihrer Abstützungen, ihr Unterbringen auf geeigneten Fahrwerken und selbst das Verlegen von Leitungen und Anschlüssen bescherte den Konstrukteuren große Herausforderungen. Bei alledem sah die Staatsbahn einst nur zu, während DB und DR nach dem Zweiten Weltkrieg auf Eigenbestände sannen. Im Westen bereits in den Sechzigern, im Osten erst mit der

„Wende“ verlagerten sich die Geschäfte wieder in private Hände. Zu Anspruch und Bebilderung des Buches muss man wohl keine Worte verlieren, denn die Qualität dieser Buchreihe ist zumindest unter Wagenfans hinlänglich bekannt. *HSP*

Dein ultimativer Interrail-Guide

Kombiniere die besten Strecken in Europa für dein unvergessliches Abenteuer

Dennis Dienst – 228 S., 221 Farb.-Abb. – 22,99 € – Bruckmann Verlag, München – ISBN 978-3-7343-3287-6



Im Zeitalter der mit eigenem Pkw oder dem Flugzeug unternommenen Urlaubsreise mag es ein wenig antiquiert wirken, Zugtouren durch Europa mit einem Pauschalticket zu empfehlen. Ist vielleicht auch nicht jedermanns Sache und sicherlich vor allem etwas für unbeschwert reisende Jugendliche? Doch kann man die vielen Tipps bei den 20 porträtierten Reisezielen in Europa auch dafür nutzen, um sich – egal wie alt – die touristisch interessanten Rosinen herauszupicken und nur kurze Abschnitte per Bahn zu befahren – und zwar nachhaltig und kostenschonend.

Textliche Anregungen, Streckenkarten zur Orientierung und Bilder als Appetithäppchen gibt es in diesem klein-

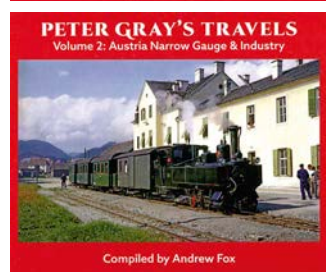
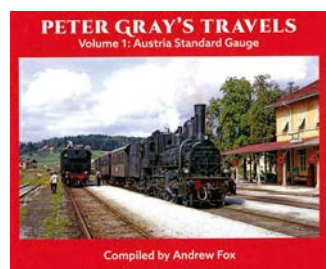
formatigen Paperbackband zur Genüge. Bei einer Folgeauflage sollte allerdings die einfarbig-einfallslose Europakarte auf der zweiten Umschlagseite um die porträtierten Strecken und Orte ergänzt werden. Also den inneren Schweinehund überwinden, das Auto mal stehenlassen, den nächsten Bahnhof ansteuern und die Reise umweltfreundlich und entschleunigt fortsetzen – vielleicht sogar mit einem Klapprad als Handgepäck, um am Ziel flexibel auf Entdeckungstour gehen zu können! *PW*

Peter Gray's Travels

Volume 1: Austria Standard Gauge

Volume 2: Austria Narrow Gauge & Industry

Andrew Fox – je 96 S., je 96 Farb.-Abb. – je 17,50 € – Totem Publishing, High Wycombe/Großbritannien – ISBN 978-1-913893-59-0/-58-3



Als aktives Mitglied einer britischen Eisenbahn-Reiseagentur bereiste der Fotograf mehrmals die Haupt- und Nebenbahnen Österreichs. Das wäre kaum bemerkenswert, wenn es sich bei den Bilddokumenten nicht um Aufnahmen aus den 1960er-Jahren handeln würde und obendrein nicht alles in Farbe vorläge. Geordnet sind

die Kapitel nach den bereisten Bundesländern bzw. nach speziellen Bahnlinien wie Erzbergbahn, Graz-Köflacher Bahn und Steirischer Landesbahn. Besonders die Dampfloks hatten es Peter Grey angetan. So findet man nicht nur Aufnahmen vieler bekannter Lokreihen wie 42, 52 und 93, sondern auch die schon damals betagten oder einzigartigen Lokomotiven der Reihen 35, 57, 86, 92, 192/292, 694 und 770. Besonders die Fotodokumente von den Privatbahn-Linien verdienen Beachtung.

Genauso fesselnd sind die fotografischen Porträts der meisten 760-Millimeterspur-Netze der ÖBB im zweiten Band. Neben den üblichen 298ern findet man im Buch Raritäten wie die Reihen 199, 598/599, 698/699 und 998. Sogar der bekannte Lokfriedhof von Obergrafendorf und die Zahnradbahnen auf Schnee- und Schafberg wurden bereist. Auch die privaten Bahnen boten tolle Fotomotive: Steirische Landes-, Mur- und Zillertalbahn und auch die Zahnradbahn hinauf zum Achensee. Mitreißende Aufnahmen gibt es vom mehrspurigen Netz der Schoeller-Bleckmann-Werke, dem Stahlwerk in Donawitz und der Industriebahn Timelkam – Ampflwang. Neben den vielen tollen Fotos begeistern auch die korrekten Schreibweisen der Ortsnamen, was bei englischsprachigen Büchern keine Selbstverständlichkeit ist. *WB*

OOKs Kompaktanlagen

Betriebsorientierte Modellbahn/ADJ-Themen 2

Otto O. Kurbjuweit – 130 S., 335 Farb-/23 Schwarzweiß-Abb. – 18,50 € – Edition Jaffa, Gehrden – ISBN 978-3-9828132-0-2

Über Jahrzehnte hinweg ist die jedem Bundesbürger statistisch



zur Verfügung stehende Wohnfläche stetig gewachsen. Für die Modellbahner brachte diese Entwicklung unter anderem die Hinwendung zur großflächigen Immer-an-der-Wand-entlang-Anlage. In Hobbykellern und ausgebauten Dachböden entstanden mancherorts beeindruckende Schienenwelten in U- oder L-Form. Seit geraumer Zeit hat sich der Trend jedoch umgekehrt – Stichwort Wohnraummangel, denn die durchschnittliche Quadratmeterfläche sinkt. Und damit wird die gute alte und oft verpönte Kompaktanlage wieder aktuell – das rechteckige Layout also, das unters Bett gerollt, an die Decke gezogen oder senkrecht in den Kleiderschrank geklappt wird.

Dass auf der Platte mehr geht als immer nur im Kreis zu fahren, beweist der Autor mit diesem Titel. Das Buch vermittelt in einem vergnüglichen Ton jede Menge Basiswissen und schildert danach die vielfältigen Möglichkeiten anhand von vier beispielhaften Anlagenprojekten. Zu den OOK-Prinzipien gehören wie in einer guten Küche „regional und saisonal“, also Plausibilität des Themas und homogene Gestaltung – dazu ein Realismus beim Betriebsablauf. Der reich mit Gleisplänen, Zeichnungen und Fotos illustrierte Band versteht sich als Denkanstoß und auch Lustmacher, sich unkonventionellen Lösungen als Modellbahner zu öffnen. *KH*

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[®]
Modelleisenbahnen und Zubehör
Radeberger Straße 32
01454 Wachau / OT Feldschlösschen

seit 1992

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

www.elriwa.de
tel. 03528-477 90 70 • info@elriwa.de

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten
Tel.: 035971 7899-0
Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo. – Fr. 09:00–17:00 Uhr | Sa. 09:00–15:00 Uhr

mein-MBS.de

MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

MÄRKLIN & SPIELWAREN
Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, **KEINE** Versandlisten!

100 Jahre Seit über 100 Jahren für Sie da! 100 Jahre

Wilmersdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.–Fr. 10.00–18.00, Sa. 10.00–14.00 Uhr

**eisenbahn
Modellbahn magazin**

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.
Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 523 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Kleine Bahn-Börse

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht.

Bitte senden Sie ihre Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche und seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, mobil: 0176/26733931, E-Mail: onlinebenz@gmx.de

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

www.modellbahn-kepler.de

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

www.carocar.com

Suche Modellbahn-Sammlung in Spur N und Z, gerne sehr umfangreich,

auch mit viel Zubehör. Freundliche, faire und seriöse Abwicklung, Abholung und Barzahlung selbstverständlich. Kontaktieren Sie mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de G

www.Modellbau-Gloekner.de

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

Spur Z, N, TT, HO, Spur 1, suche laufend Modellbahnen aller Marken, Märklin, ROCO, Fleischmann, LGB usw. einfach alles anbieten. Baue auch Anlagen ab. Ich komme persönlich vorbei und

garantiere eine seriöse Abwicklung. Kaufe und alles Zubehör wie z.B. Modellautos.!!! Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle!!! Sigi Nann, 88339 Bad Waldsee, 0176 63212615 oder signann56@gmail.com

Verkäufe Ho

Suche und verkaufe: **US – Messing-lokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo EUR 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen EUR 500 DRG 06 001 von Lemaco EUR 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.homerau.de
Lasercutbausätze

www.kisten-klaus.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

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

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 90 99 • www.turberg.de

haar
MODELLBAHN-Spezialist
 28865 Lilienthal b. Bremen
 Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
 e-mail: info@haar-lilienthal.de
Richtig beraten von Anfang an!
 Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

Sammlungen Einzelstücke Raritäten
ANKAUF
MICHAS BAHNHOF
 Nürnberger Str. 24a
 10789 Berlin
 Tel 030 - 218 66 11
 Fax 030 - 218 26 46
 Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
 www.michas-bahnhof.de

Riesig!
 Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!
 ■ 450 qm Ladenlokal
 ■ 70 Hersteller
 ■ 40 Jahre Erfahrung!
 ■ An- & Verkauf
 ■ Reparatur & Digitalisierung
Modellbahn Apitz
 günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten
 Heckinghauser Str. 218
 42289 Wuppertal
 Fon (0202) 626457
 www.modellbahn-apitz.de

Das Fachgeschäft auf über 500 qm • Seit 1978
Der Online-Shop
www.menzels-lokschuppen.de
 Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

eisenbahn Modellbahn magazin
 Hier könnte Ihre Anzeige stehen.
 Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 523 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Kleine Bahn-Börse

Märklin-Freunde Ho sind informiert:
 Der letzte Koll: KOMPAKT 2025. www.koll-verlag.de; Tel.: 07162-302456 G

www.modellbahn-keppeler.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

Gesuche Ho

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, mobil:

0176/26733931, E-Mail: onlinebenz@gmx.de

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

www.gassner-beschriftungen.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung

Nächster Anzeigenschluss:

4. August 2026

und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G
 www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin Ho Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G
 www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-

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



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

50664379, info@meiger-modellbahn-paradies.de G

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstaholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de – Danke.

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

www.wagenwerk.de

Feine Details und
Eisenbahnmodelle

HENICO 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

Suche Fleischmann Nr. 390071. E 69 05, Rot DB für 3LWS, Angebote bitte an o.pruis@movin.nl

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603 oder per E-Mail: albue@t-online.de.

Ihre Ho-Modellbahn-Sammlung/-Anlage, gesucht, in Gleichstrom oder Wechselstrom, gerne groß und umfangreich, ebenso Schmalspur Hoe/Hom. Abbau ist möglich, Abholung und Barzahlung sind selbstverständlich, seit über 30 Jahren fair, seriös und professionell. Überzeugen Sie sich von einer freundlichen Abwicklung und kontaktieren mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de, Danke! G

Verkäufe Große Spuren

Verkaufe graue Messing Max Heigl 1:22,5 Deutz Feldbahn Diesellok in Spur 2f / Spurweite 22,5mm, z.B. für Fama, Roco Alpin om. Gleismaterial,

im Vorbild entspricht dies der 500mm Feldbahn-Spur! Glockenankermotor, Licht, original Heigl Verwitterung, Fotos/Preise/Info: +49(0)1716211019 - auch weitere Heigl 2f - Duplikate vorhanden!

www.modellbahn-kepler.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

Mit Millimeter-Anzeigen
im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
 und mehr...vieles mehr

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
 Tel.: 023 31 / 40 44 53 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



Auftragsätzen nach Zeichnung, Material: Messing, Neusilber, Bronze, Edelstahl ab 0,1mm. Stückzahl ab 1 Blech 200 x 300mm. Viele fertige Ätzteile von 1:20 bis 1:700, Ms-Profile, Miniaturketten

Ätztechnik

Mehr Infos bei:
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
 Tel. 06331 / 12440
saemann-aetztechnik@t-online.de • www.saemann-aetztechnik.de

WERST
 MODELL BAHN UND BAU

WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
 Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de



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



Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
 Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935–1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

Kleine Bahn-Börse

unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und 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

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlung. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Verkäufe Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de
 Verkäufe von privat fast neue MIBA Jahrg. 1975-90 je 12 Hefte mit Einband pro Jahrgang zu je 30 EUR und Eisen-

bahn-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

Biete Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ gebundene Jahrgänge 1958 - 1962, 1964- 1989, Abgabe nur komplett, nur Abholung in Zwickau oder Bad Belzig, Tel. 0173/8480205

Gesuche Literatur, Film 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 oder per E-Mail: rene.stannigel@web.de

Verkäufe Dies + 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 + Das

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und

Nächster Anzeigenschluss: 04.08.2026

Kleine Bahn-Börse

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 MODELLEISENBAHNEN 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 Sammlungsauflösungen 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/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de

Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Urlaub, Reisen, 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 gepflegtem EFH mit großzügigem Balkon. Zentral gelegen, Thermen in der Nähe, Vierzeihenlügen, Bad Staffelstein/Lichtenfels/Coburg. Gut ausgebaute Radwege. Keine Online-Besichtigung. E-Mail: martina.roehse@t-online.de; Mobil: 0151-59490886.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisen-

bahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

Ausstellungen, Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de
Modellbahn- Auto- Börsen 34246 Vellmar So. 04.10. / 01.11. Mehrzweckhalle - Frommershausen Pfadwiese 10 36179 Bebra So. 18.10. / 29.11. Lokschruppen, Gilfershäuser Str. 12 04159 Leipzig Sam. 14.11. Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190 99867 Gotha Sam. 21.11. Stadthalle, Goldbacherstr. Jeweils von 10 bis 14:30 Uhr Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526 E-Mail: jensberndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

Alle Termine ohne Gewähr

EXKLUSIV FÜR SIE ALS ABONNENT



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

So erhalten Sie Zugriff auf Ihre digitalen Gratis-Ausgaben

www.eisenbahn.de/plusabo



ECHTES BAHNERLEBNIS

eisenbahn
Modellbahn magazin

3 passende Angebote mit Wunschprämie

1 Testabo

Erst lesen, dann entscheiden

Einsteigen und überzeugen lassen



3x
nur
€ 17,90
statt € 25,50

Spannende Berichte über Modellbahnanlagen, Fahrzeuge, Bausätze und ihre Vorbilder und exklusive Vergleichstests und berichtet speziell über Eisenbahn-Betrieb- und Technik aus der Bundesbahn-Zeit

2 Geschenkabo

Freude schenken

Ein Jahr Lesespaß und die Prämie gleich selbst auswählen



3 Jahresabo

Volles Lesejahr, starke Prämie

Jetzt 12x Eisenbahn magazin lesen, Buch-Bestseller wählen und sparen!



NEU Inklusive digitale Ausgaben

- › 12 Ausgaben gedruckt + digital im Jahresabo › Dankeschön-Geschenk für Sie
- › Nach dem ersten Jahr jederzeit kündbar › plus Sofort-Zugriff auf Ihr digitales Archiv

+

Ihr neues PlusAbo

Exklusiv für Sie als Abonnent *

Flexibles Lesen, wann und wo Sie möchten? Egal ob (wie bisher) die klassische Heftausgabe in der Printversion oder als eMag-Ausgabe für unterwegs – kostenfrei und überall verfügbar.

Ihre Zusatz-Vorteile im PlusAbo
GRATIS FÜR SIE als Print-Abonnent

Alle Ausgaben auch als digitale eMag-Version

- › Mobil lesen wo immer Sie sind – geräteübergreifend
- › Gratis-Zugriff auf das digitale Heftarchiv – von jedem Gerät aus
- › Mit praktischer Vorlese- und Einzelartikelfunktion

Jetzt Lesespaß & Prämie inklusive **abo.eisenbahnmagazin.de**



*nur im Verlagsabo

Termine

bis 30. August, Wien/Österreich: Ausstellung „200 Jahre Eisenbahn“ im Technischen Museum. Info: www.technisches-museum.at

18./19. Juli, 1./2./15./16. August, Elm/Schweiz: Öffnungstage des Sernftalbahn-Museums. Info: www.sernftalbahn.ch

19. Juli, 2. August, Lengerich-Hohne: Pendelfahrten nach Bad Laer. Info: www.eisenbahn-tradition.de

19. Juli, 23. August, Amstetten: Fahrbetrieb auf dem Alb-Bähnle. Info: www.uef-alb-baehnl.de

24. Juli–2. August, Bruchhausen-Vilsen: Festwoche „60 Jahre Museums-Eisenbahn“ mit Fotofahrten und Triebfahrzeugparade. Info: www.museumseisenbahn.de

26. Juli, Ludwigsburg: Schienenbusfahrt zum Kloster Beuron. Info: www.roter-flitzer.de

26. Juli, 2./9. August, Augsburg: Fahrtage der Ammersee-Dampfbahn. Info: www.bahnpark-augsburg.de

26. Juli, 23. August, Aumühle: Themen- bzw. Familientag im Eisenbahnmuseum. Info: www.vvm-museumsbahn.de

26. Juli, 30. August, Karlsruhe: Fahrten nach Bad Herrenalb. Info: www.dampfnostalgie-karlsruhe.de

1. August, Neumünster/Hamburg: Sonderfahrt zur DEV-Jubiläumsfeier. Info: www.helev.de

1. August, Lutherstadt Wittenberg: Mit V 100 003 zu den Harzer Sommertagen in Thale. Info: www.lokschuppenstassfurt.de, www.eisenbahnverein-wittenberg.de

1. August, Nördlingen: Mit 50 4073 an den Tegernsee. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

1. August, Gera: Mit dem VT zum Mönchshof Kulmbach. Info: www.wisentatabahn.de

1. August, Wismar: Tag der offenen Tür im Bw. Info: www.lokschuppen-wismar.de

1./2. August, Radebeul: Ausflugsdampf mit IV K 176. Info: www.traditionsbahn-radebeul.de

1./2. August, Mesendorf: Fahrbetrieb nach Lindenberg. Info: www.pollo.de

1./2./14. August, Wesel: Fahrten des Stadt-Express. Info: www.hsw-wesel.de

1./15./29. August, Haselünne: Fahrten nach Lönigen. Info: www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

2. August, Osnabrück: Offener Zechenbahnhof Piesberg mit Pendelfahrten. Info: www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

2. August, Rommerskirchen: Fahrbetrieb im Feldbahn-Museum Oekoven. Info: www.gillbachbahn.de

2. August, Hanau: Führung durch das historische Bw. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

2. August, Karlsruhe: Fahrten nach Baiersbronn. Info: www.dampfnostalgie-karlsruhe.de

2./8./9. August, Neresheim: Betriebstage und Bahnhofsfest bei der Härtsfeldbahn. Info: www.hmb-ev.de

2. August, Strasshof/Österreich: Dampftag im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

2./16. August, Rottweil: Tunnelfahrten auf der Schwarzwaldbahn. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

2./16. August, Syke/Eystrup: Fahrten des „Kaffkieker“. Info: www.vgh-hoya.de

2./16. August, Bochum: Fahrtage der Ruhrtalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

2./16./30. August, Neustadt (Weinstraße): Museumsfahrten nach Elmstein. Info: www.kuckucksbaehnel.de

7.–9. August, Treysa: Stadtfest mit Führerstandsmitfahrten, Dampfloks- und Wagenbesichtigung. Info: www.eftreysa.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 10:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

7.–9. August, Zittau: Rückblick „30 Jahre SOEG“, Dampfbahn- und Oldtimerwochenende „Historic Mobil“. Info: www.zittauer-schmalspurbahn.de

8. August, Luckau: Sonderzug zur „Historic Mobil“ im Zittauer Gebirge. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

8. August, Chemnitz/Cottbus: Sonderzüge zur Hansesail. Info: www.sem-chemnitz.de, www.dampflok-glauchau.de, www.lausitzerdampflokclub.de

8. August, Mülheim an der Ruhr: Modellbahntag in der Alten Dreherei. Info: www.alte-dreherei.de

8. August, Bebra: Mit V 60 rund um den Bahnhof. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

8. August, Luzern/Schweiz: Erlebniszug über die Gotthard-Bergstrecke. Info: www.sbbhistoric.ch

8. August, Amstetten: Fahrbetrieb nach Gerstetten. Info: www.lokalbahn-lag.de

8. August, Berlin: Mit 119 158 zur „Molli“. Info: www.berlin-macht-dampf.com

8. August, Schönberg: Schienenbus-Abendfahrt an die Ostsee. Info: www.vvm-museumsbahn.de

8. August, Magdeburgerforth: Fahrtag beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I. Info: www.kj-1.de

8./15. August, Annaberg-Buchholz: Mit „Ferkeltaxen“ nach Schwarzenberg. Info: www. erzgebirgische-aussichtsbahn.de



25. Juli, Berlin: Mit 119 158 nach Rügen. Info: www.berlin-macht-dampf.com

25./26. Juli, Grunddorf: Fahrtage auf der H0-Anlage „Wachau“. Info: www.igm-wachau.at

25./26. Juli, 15./16. August, Brohl: Dampf-Betriebstage. Info: www.vulkan-express.de

25./26. Juli, 15./16. August, Riedlhütte: Tage der offenen Tür im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-riedlhuette.de

25./26. Juli, 29./30. August, Zwickau: Fahrtage der Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

9. August, Passau: Schienenbusfahrt nach Freyung. Info: www.ilztalbahnhof.de

9. August, Schönheide: Sonderfahrten. Info: www.museumsbahnschoenheide.de

9. August, Harpstedt: Museumsfahrten nach Delmenhorst. Info: www.jan-harpstedt.de

9. August, Zwettl/Österreich: Diesellokfahrten nach Waldhausen. Info: www.lokalbahnverein.at

9. August, Dörzbach: Diesel-Fahrt. Info: www.jagsttalbahnhof.de

9. August, Lengerich: Feldebahnbetrieb. Info: www.eisenbahnfreunde-lengerich.de

9. August, Minden: Museumsfahrten mit der T 9³. Info: www.museums-eisenbahn-minden.de

9. August, Chemnitz: Zuckertütenfahrten. Info: www.chemnitztalbahnhof.de

15. August, München: Sonderzug „Gerd Müller“ nach Nördlingen. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

15. August, Cottbus: Mit der „Ferkeltaxe“ zu den Westerntagen in Haselbach. Info: www.lausitzerdampflokclub.de

15. August, Hamm: Mit 212 079 zur Brohltalbahn. Info: www.museumseisenbahn-hamm.de

15. August, Treysa: Mit E 11 013 zu den „Maritimen Tagen“ in Bremerhaven. Info: www.eftreysa.de

15. August, Berlin: Fahrt an die Elbe. Info: www.berlin-macht-dampf.com

15./16. August, Nördlingen: Rieser Dampfzug. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

15./16. August, Eschershausen: Gartenbahn-Treffen. Info: www.lgb-treffen.de

15./16./19./20. August, Schichtenberg: Fahrbetrieb auf der Schmalspurbahn. Info: www.mpsb-online.de

16. August, Rahden: Kuscheltierfahrten. Info: www.museumsbahn-rahden.de

15./16. August, Neustrelitz: Modellbahnausstellung im Lokscheunen. Info: www.hafenbahn-neustrelitz.de

15./16. August, Dresden: Fahrtage auf der Windbergbahn. Info: www.saechsische-semmeringbahn.de

15./16. August, Kassel: Museumsfahrten nach Naumburg. Info: www.hessencourrier.de

15./16. August, Braunschweig: Sommerfest im Lokpark. Info: www.eisenbahnerlebnis.de

15./16. August, Solms: Fahrtag im Feld- und Grubenbahnmuseum. Info: www.feldebahn-fortuna.de

15./16. August, Stuttgart: Mit 465 005 zur Eisenbahn Erlebniswelt Horb. Info: www.br465.de

16./30. August, Ottweiler (Saar): Museumsverkehr nach Schwarzerden. Info: www.ostertalbahnhof.de

16./30. August, Gütersloh: Fahrtage der Dampf-Kleinbahn. Info: www.dkbm.de

16./30. August, Essen: Fahrtage der Hespertalbahn. Info: www.hespertalbahn.de

21.–23. August, Chemnitz-Hilbersdorf: Heizhausfest. Info: www.sem-chemnitz.de

22. August Gera/Luckau: Sonderfahrten zum Heizhausfest in Chemnitz. Info: www.wisentaltalbahnhof.de, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

22. August, Darmstadt: Mit 141 228 zum Regierungsbunker in Ahrweiler. Info: www.bahnwelt.de

22. August, Erfurt: Mit der ČSD-Baureihe T 478.3. nach Prag. Info: www.eisenbahnmuseum-weimar.de

22. August, Nürnberg: Stadtrundfahrten. Info: www.fraenkische-museumseisenbahn.de

22. August, Bielefeld: Mit der E 10 nach Lübeck. Info: www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

23. August, Ibbenbüren-Aasee: Pendelfahrten zum Hafenfest. Info: www.eisenbahn-tradition.de

23. August, Hamm: Sonderfahrt zum Lippborger Markt. Info: www.museumseisenbahn-hamm.de

23. August, Dresden: Sonderfahrt „Auf den Spuren von Kohle und Uran“. Info: www.saechsische-semmeringbahn.de

23. August, Salzgitter: Mit dem Esslinger-Triebwagen durch das Stahlwerk. Info: www.eisenbahnerlebnis.de

29. August, Cottbus: Mit der Baureihe 232 ins Zittauer Gebirge. Info: www.lausitzerdampflokclub.de

29. August, Oldenburg: Schienenbus-Sonderfahrt. Info: www.mabs-online.de

29. August, Treysa: Mit 35 1097 nach Bingen. Info: www.eftreysa.de

30. August, Frankfurt (Main): Motorlok-Fahrtag im Feldebahnmuseum. Info: www.feldebahn-ffm.de

30. August, Olten/Schweiz: Mit dem „Krokodil“ über die Hauensteinbahn. Info: www.sbbhistoric.ch

29./30. August, Dresden: Mit der „Ferkeltaxe“ nach Bad Kösen bzw. auf Anschlussbahnen. Info: www.pressnitztalbahnhof.com

Bahnreisen

19.-27.09.2026 VON GRAUBÜNDEN BIS ZUM TESSIN

Gruppenreise zur Wiederinbetriebnahme der Dampflok „Raetia“ der RhB, Dampfsonderzug über die Albulalinie, Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Brünigbahn, Lötschberg-Scheitellinie, Centovallbahn, Monte Generoso, Peter-Witt-Triebwagen in Mailand

10.-11.10.2026 GÜTERSTRECKEN UND ANSCHLUSSBAHNEN IM SAARLAND

Sonderfahrten mit VT 622 ab Saarbrücken zu diversen Güterzugstrecken und Anschlussgleisen im Saarland

13.-18.10.2026 RUND UM DEN BODENSEE

Gruppenreise zu Zielen rund um den Bodensee: Appenzeller Bahn, Rorschach – Heiden, Rheineck – Walzenhausen, Trossinger Eisenbahn, Sauschwänzlebahn, Dampfschiff „Hohentwiel“, Flusskreuzfahrt Konstanz – Schaffhausen

Nähere Informationen durch:
DGEG Bahnreisen GmbH,
Postfach 102045,
47410 Moers
Mail: reisen@dgeg.de,
www.dgeg.de

In der Anzeigenrubrik **Bahnreisen und Termine** werden Veranstaltungen von Eisenbahnclubs, Vereinen und Reiseveranstaltern veröffentlicht. Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr. Wir empfehlen, sich vor Buchung beim Veranstalter rückzuversichern.
Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)

Kontakt:

Bettina Wilgermein,
Tel. 089/130699-523, Fax -529, E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de



Hochbetrieb im sächsischen Schmalspurbahnhof Timmelstein Anfang der 1970er-Jahre: Während zwischen 99 1789 mit ihrem Personenzug und VT 137 322 eine Zugkreuzung stattfindet, wird 99 535 vor dem Heizhaus für neue Einsätze vorbereitet. Die Diesellok daneben und ihr Lokführer auf der Bank warten indes auf neue Rangieraufgaben

Auf HO/H0e-FREMOdulen zum **Bahnhof Timmelstein**

Dreischienengleis-Anlage nach sächsischen Motiven ■ Auf den ersten Blick wirkt diese aus Modulen nach Normen des Freundeskreises Europäischer Modellbahner aufgebaute Anlage ein wenig zergliedert. Doch bei genauem Hinschauen ergibt die seltsame Form durchaus Sinn, denn sie trennt optisch die DR-Themenbereiche Regel- und Schmalspur, die betrieblich allerdings zusammenspielen

Wie schön, dass Sie spontan den Schmalspurzug verlassen und sich entschlossen haben, hier in Timmelstein einen kurzweiligen Aufenthalt einzulegen. Diese Station liegt mitten in Sachsen – genauer gesagt irgendwo im Mügeln Schmalspurnetz, wo es auf 750-Millimeterspur-Gleisen überaus beschaulich zugeht. Den Blick in den DR-

Streckenatlas können Sie sich allerdings sparen, da Sie die Station Timmelstein darin nicht finden werden. Ich habe mir die Freiheit genommen, diesen Bahnhof konzeptionell zu erfinden und genauso fantasievoll zu gestalten wie das gesamte Drumherum, wobei allerdings einige typisch sächsische Gleisbesonderheiten vom Vorbild übernommen wurden wie

etwa die Kreuzungssituation an der Ladestraße. Auch der in geringer Entfernung vom H0e-Bahnhof liegende Haltepunkt Obergittersee der Regelspurlinie entspricht einer einstigen Originalsituation, wie es sie in dieser Art im sächsischen Erzgebirge real gab. Vielleicht irritiert Sie ein wenig das offensichtlich stark zergliederte Anlagengefüge aus einzelnen nach



An der Streckenabzweigstelle „Birkenweiher“ trennt sich die H0e-Schmalspur aus dem Dreischienengleis und strebt der Station Timmelstein zu, während links im Bild das Regelspurgleis zum Haltepunkt Obergittersee führt. Belebt wird die Szenerie durch den Holz- und Stückgut-Verladeplatz mit Portalkran *Gerhard Peter (3)*

FREMO-Norm gebauten Modulen. Es ergibt sich, weil auf der heimischen Präsentationsfläche auf dem Dachboden exakt so viele H0- bzw. H0e-Module Platz fanden. Doch das wird Sie als Schmalspurfan eher weniger interessieren, sodass wir uns lieber gründlicher dem H0e-Bahnhof Timmelstein zuwenden sollten. Dabei müssen Sie gar nicht in Hektik verfallen, denn der nächste Personenzug für die Rückreise wird erst in einer Stunde hier abfahren.

Betrieb am Ziegelei-Anschluss

Wenden Sie dem Timmelsteiner Empfangsgebäude mal den Rücken zu und schauen nach rechts unter der Brücke hindurch, da entdecken Sie neben einem Abstellgleis der kleinen Lokeinsatzstelle auch einen vom Bahnhofsausfahrgleis nach links abzweigenden Industrieanschluss, der eine Ziegelei an die Bahn anbindet. Logisch, dass das nur ein Volkseigener Betrieb (VEB) sein kann, denn wir bewegen uns zeitlich in der späten Epoche III im Übergang zur IV, also Anfang der 1970er-Jahre, als die Verstaatlichungswelle in der DDR fast alle Werke erreicht hatte. Dieser Teilbetrieb des Industriekombinats „Ton & Scherben“ arbeitet bedingt durch den Ringbrennofen dreischichtig, was zur Folge hat, dass auf dem Ladegleis rund um die Uhr etwas los ist: Entweder werden dort O-Wa-



gen mit Fertigprodukten wie Ziegelsteinen oder Dachziegeln beladen, oder es treffen Güterwagen ein, die Zuschlagstoffe für die Tonaufbereitung sowie Steinkohlengrus für den Brennvorgang bringen.

Dem Hausbahnsteig, auf dem Sie gerade stehen, direkt gegenüber liegt die kleine Lokeinsatzstelle – ein Bahnbetriebswerk in miniature, das nur über einen eingleisigen Lokschuppen verfügt. Der kann aber gleich

zwei Tenderlokomotiven aufnehmen, so dass er als zweiständige Remise bezeichnet wird. Kurz vor dem Schuppen zweigt ein Gleis ab, auf dem die Rangierlok des Bahnhofs und zeitweise ein hier pausierender Dieseltriebwagen abgestellt werden können.

Hin und wieder findet sich am Bansen ein O-Wagen mit Lokomotivkohle ein, die mit Schaufel und Muskelkraft entladen werden muss. Das ist eine schweißtrei-



Die Gleisanlagen des Bahnhofs Timmelstein entstanden nach Vorbildplänen sächsischer Stationen, was nicht zuletzt an den zahlreichen Gütergleisen erkennbar wird. Unter der Brücke zweigt sogar noch ein Anschluss zu einer Ziegelei ab *Gerhard Peter (3)*



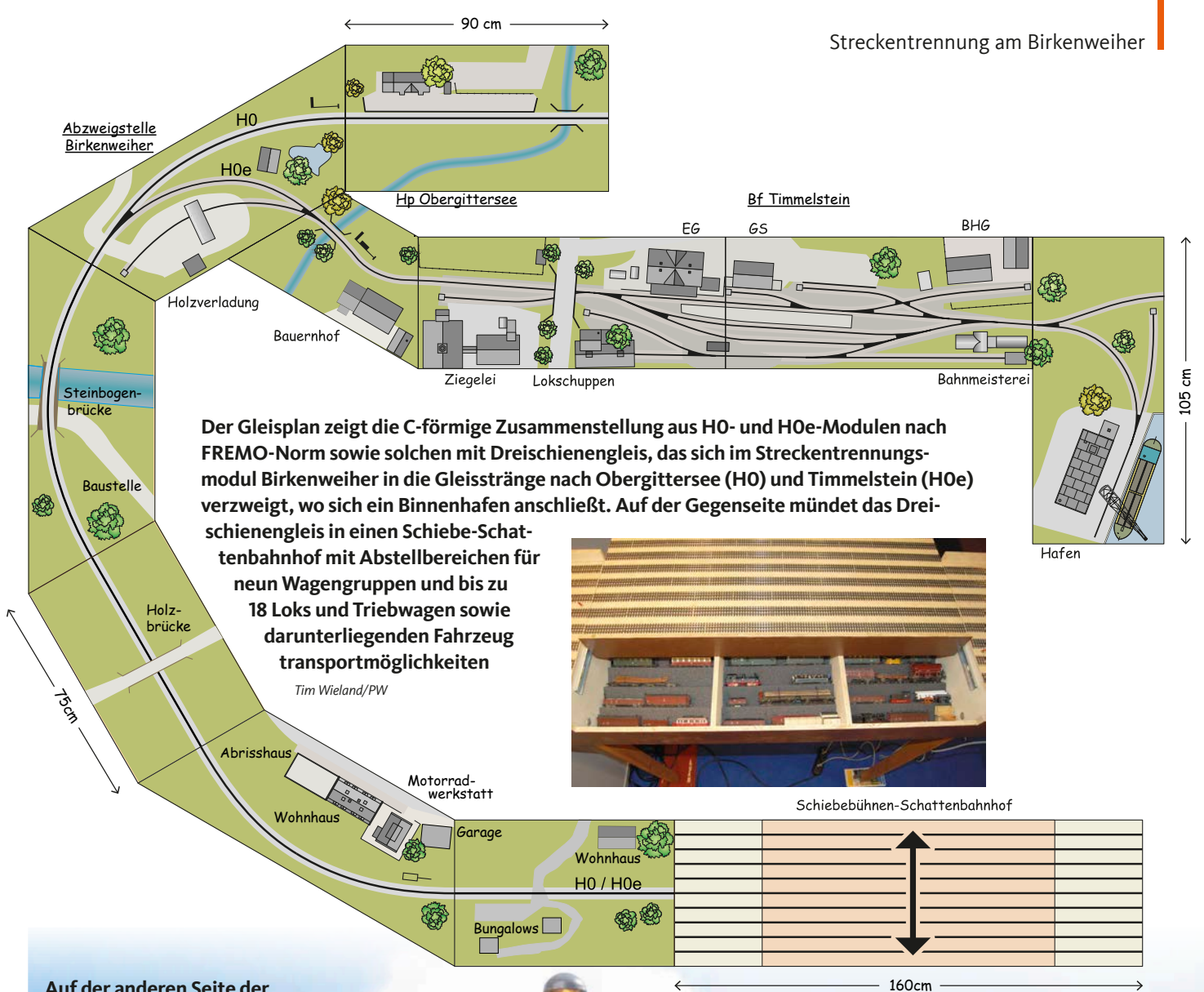
Verwendetes Zubehör

Artikelbezeichnung	Hersteller
Empfangsgebäude Obergittersee	Auhagen
Empfangsgebäude Timmelstein	kibri
Güterschuppen Timmelstein	kibri
Lokschuppen Timmelstein	Haberl & Partner
Bekohlungsanlage	Brawa
Bahnhofsbrücke	Bochmann & Kochendörfer
BHG-Gebäude	Auhagen
Bahnmeisterei	Piko
Ziegelei	Pola/Faller
Bauernhof	Faller
Frachtkahn	Artitec
Hafenlagerhalle	Artitec
Hafenkran	Spieth
Wärterhaus Birkenweiher	Vau-Pe
Portalkran Birkenweiher	Faller
Teichsteg/Ruderboot/Floß	Langmesser-Modellwelt
Bogenbrücke	Faller/Pola
Holzbrücke	M + D
Wohngebäude/Abrisshaus	Vollmer/Pola
Motorradwerkstatt	Auhagen
Kraftfahrzeuggarage	Pola/Faller
Bungalows	Auhagen
Formsignale/Lichtsignal	Viessmann/Alphamodell
Laternen/Leuchten	Brawa/Busch/Viessmann

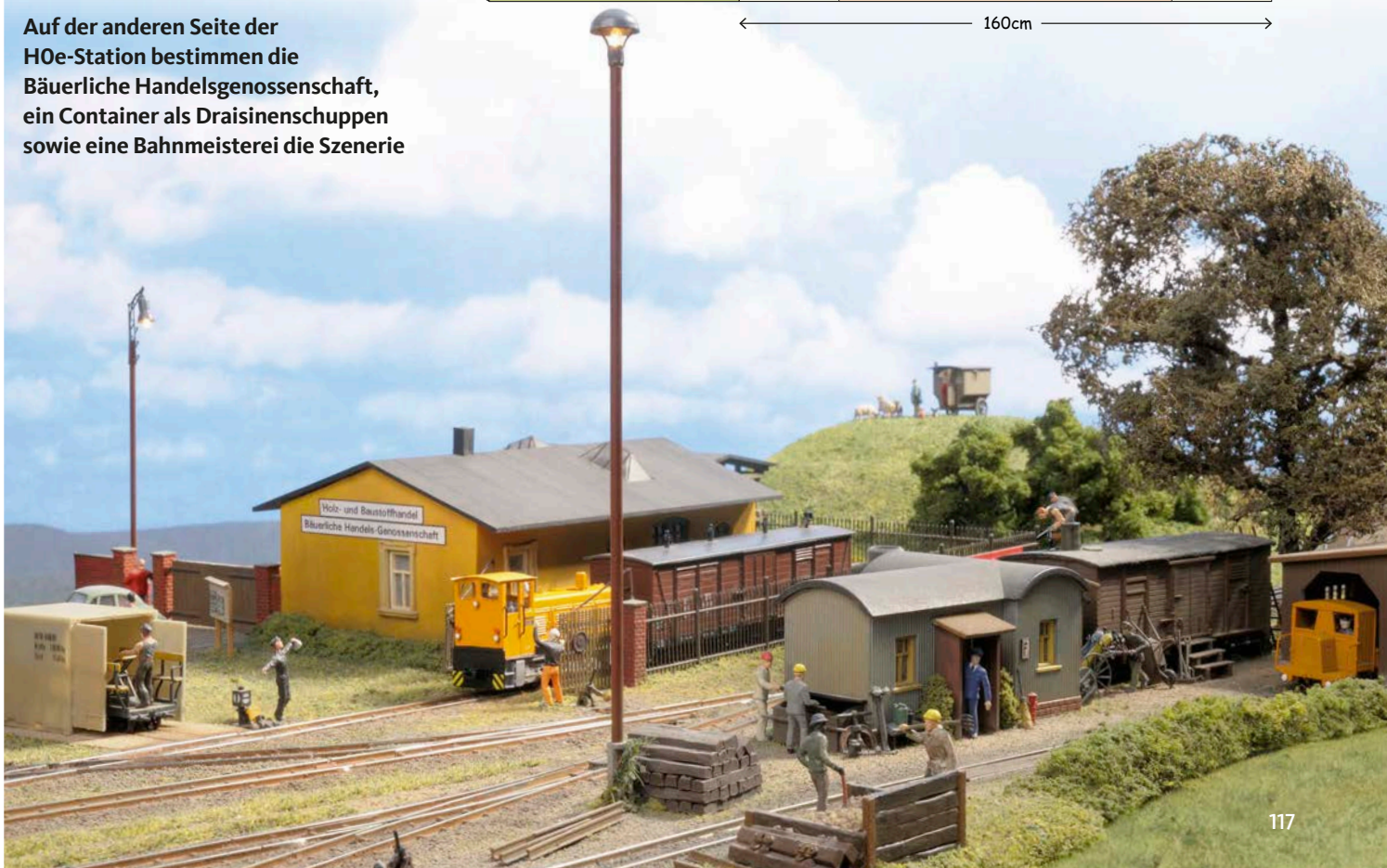
bende Angelegenheit, um die das Bahnhofspersonal nicht zu beneiden ist.

Ergiebiges Güteraufkommen

Schauen Sie nach links über den Bahnhof hinweg, so entdecken Sie auf der gegenüberliegenden Seite des Bw den Anschluss der Bahnmeisterei mit einem kleinen Unterstellschuppen für die Motordraisine der DR-Bauart Skl. Auf der anderen Seite des Ausfahrgleises steht eine Filiale der Bäuerlichen Handelsgenossenschaft (BHG), die natürlich auch über ein Anschlussgleis verfügt, auf dem ein- bis zweimal unter der Woche ein G-Wagen säckeweise abgepackte Waren wie Zement, Düngemittel, Torf oder Pflanzenerde bringt. Nässeunempfindliche Baumaterialien werden auf Rungen- oder O-Wagen herangeschafft.

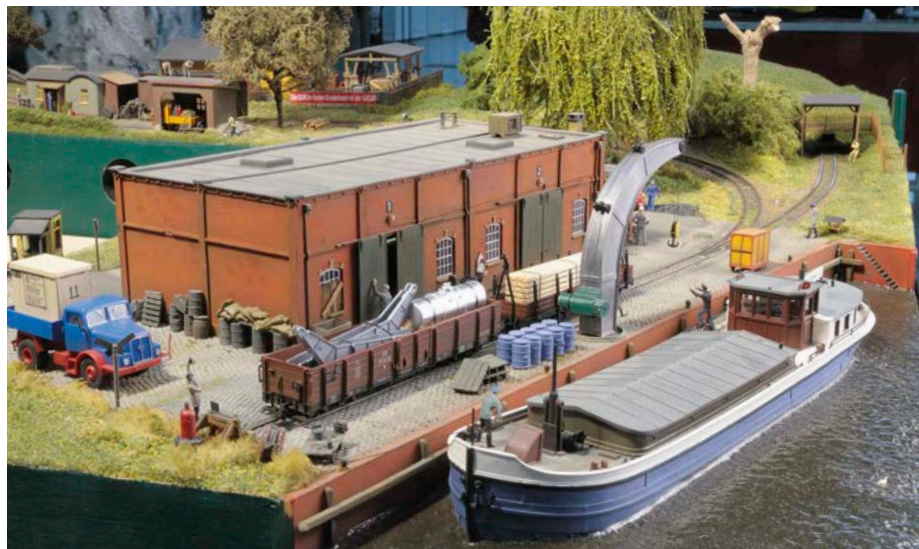


Auf der anderen Seite der H0e-Station bestimmen die Bäuerliche Handelsgenossenschaft, ein Container als Draisinenschuppen sowie eine Bahnmeisterei die Szenerie





Der Haltepunkt Obergittersee unweit von Timmelstein liegt an einer regelspurigen Nebenbahn. Auf die beginnende Reichsbahn-Epoche IV weist der Schienenbus mit der EDV-Nummer 172 144-8 hin



Der Elbhafen entstand nach Motiven aus dem sächsischen Strehla, wobei es dort keinen Lagerschuppen gegeben hat. Dieser und auch das Frachtschiff stammen aus dem Artitec-Sortiment *Gerhard Peter*

Das Dreischienengleis führt vorbei an einer Bungalowsiedlung, wie sie für DDR-Ferien-domizile typisch war. Gebaut wurde dieses Streckenmodul von Sohn Tim in Jugendjahren



Noch mehr Güteraufkommen gibt es an der benachbarten Ladestraße und am Güterschuppen neben dem Empfangsgebäude, wo Lastkraftwagen und Pferdefuhrwerke zur Be- und Entladung eintreffen. Zwar hat sich in der DDR die Eigentumsform der Kleinbetriebe gewandelt, nicht aber deren Zahl. Und die meisten versenden ihre Erzeugnisse mit der Bahn. Einige Schritte vor dem Bahnhof Timmelstein, auf Höhe der Abzweigstelle Birkenweiher, wo sich die H0e-Schmalspurstrecke aus dem Dreischienengleis ähnlich ausfädelt wie einst beim Vorbild nahe Wolkenstein, befindet sich ein Holzverladeplatz, wo Stammholz aus den umliegenden Wäldern versendet wird und sperrige Frachten, die einen Portalkran zur Verladung erfordern, umgeschlagen werden.

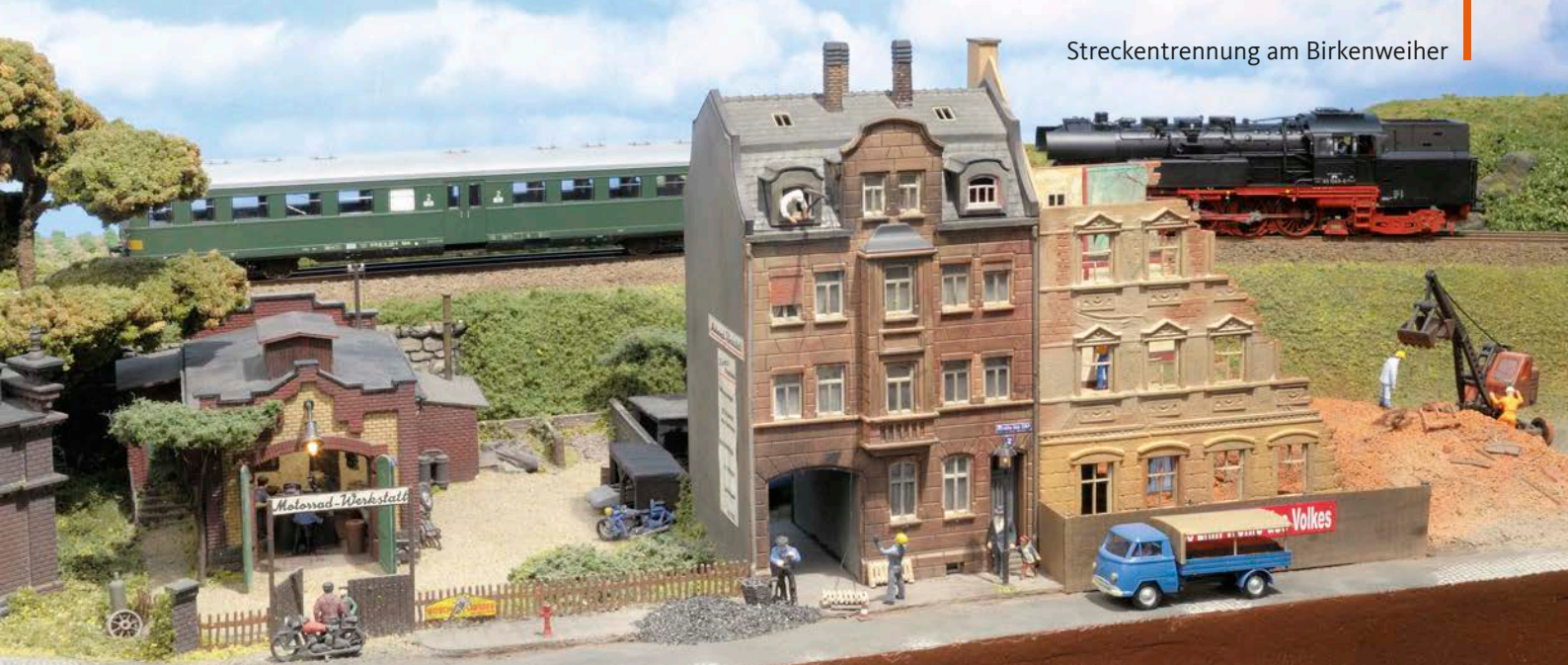
Binnenhafen an der Elbe

Der betrieblich zu Timmelstein gehörende Binnenhafen ist keineswegs der regen Fantasie entsprungen, soll er doch an den einstigen Elbhafen von Strehla erinnern. Zwar liegt es Jahrzehnte zurück, dass hier Schiffe und Bahn ihre Ladungen austauschten, aber in der Zeit, in der wir uns befinden, haben Kaimauer und Ladegleis sowie Lastkähne und Schmalspurfahrzeuge durchaus ihre Berechtigung. Einen Lagerschuppen hat es in Strehla allerdings nicht gegeben, doch macht gerade dieses gut patinierte Gebäude den Reiz des Hafens aus, denn seinerzeit wurden nicht nur Schüttgüter umgeschlagen, sondern auch noch allerhand Stückgüter, die witterungsgeschützt aufbewahrt werden mussten.

Vom Hafen zurück zum Bahnhof, wird Sie nun vielleicht der Ort Timmelstein interessieren? Doch zu diesem ist es ein weiter Weg von einem knappen Kilometer – typisch Schmalspurbahn eben. Denn als diese seinerzeit entstand, achtete man auf geringe Kosten: War der Bau der Gleistrasse in unmittelbarer Ortsnähe oder sogar in den Ort hinein aus topografischen oder Eigentumsgründen zu teuer, wurde ein Zughalt in Kauf genommen, der etwas außerhalb der Gemeinde lag. Für den am Nachbau interessierten Modellbahner bietet das den Vorteil, dass er den jeweiligen Ort nicht unbedingt nachbilden muss.

Zuginsatzstelle als Schublade

Dem gesamten Modularrangement betrieblich vorgelagert ist ein offener Schiebeschattenbahnhof als eine Art übergroße



Der Berufsverkehr auf der Nebenstrecke wird mit den Neubauloks der DR-Baureihe 65¹⁰ und einem Steuerwagen aus der einstigen LOWA-Fertigung bewältigt. Vorüber geht die Fahrt auf einem der drei Bogenmodule an der Gebäudezeile mit Abrisshaus und benachbarter Motorradwerkstatt *Gerhard Peter*

Schublade mit ein Meter langen Gleisen für Wagengruppen und Triebzüge und beidseits flankierenden 29-Zentimeter-Abstellbereichen für abschaltbare Triebfahrzeuge – komplett ausgelegt mit Dreischienengleis, sodass sowohl H0- als auch H0e-Modelle darauf fahren können. Da die Anlage

Speziell der Fahrzeugeinsatz zeigt, wo und wann wir uns auf dieser Anlage befinden

analog gesteuert wird, erfolgt die Spannungsversorgung der Stumpfgleise über zwei einpolig trennende Drehschalter. Die Gleise der verschiebbaren Schublade stehen hingegen ständig unter elektrischer Spannung, verbunden mit dem festen Teil über ein Telefonspiralkabel. Unter der verschließbaren Schublade befindet sich

genügend Stauraum, um während des Transports oder bei Betriebsruhe auf Ausstellungen sämtliche Fahrzeugmodelle auf Schaumstoffliegen deponieren zu können.

Dem Schiebe-Schattenbahnhof in rechter Nachbarschaft angeschlossen sind drei 60-Grad-Bogenmodule sowie zwei je 75 Zentimeter lange gerade Streckenmodule mit Dreischienengleis. Auf jedem dieser Module ist ein Motiv als Blickfang vorhanden: eine angedeutete Feriensiedlung mit DDR-Bungalows einfachster Bauweise, ein Spurwechsel der Schmalspur von links nach rechts samt DR-typischem Lichtblocksignal und einer parallel im Bogen verlaufenden Gebäudezeile mit Abrisshaus, eine Holzbrücke für landwirtschaftliche Fahrzeuge, ein Bogenviadukt über einen Fluss mit einer Baustelle für Hochspannungsmasten sowie die schon erwähnte Abzweig-

stelle Birkenweiher samt Ladestelle und Teich. Der Regelspurabschnitt endet am Haltepunkt Obergittersee.

DR-typischer Fahrzeugeinsatz

Wie kann man das Motiv – also den für den Anlagenbau gewählten Ort als auch den festgelegten Zeitabschnitt – besser zum Ausdruck bringen als mit den eingesetzten Fahrzeugen? Insofern rollen auf dieser Anlage bis auf wenige Ausnahmen nur Triebfahrzeuge und Wagen, die für Sachsen typisch waren, was besonders für den Schmalspurbereich gilt: Für Timmelstein zur späten Epoche III im Übergang zur IV bieten sich die Dampflokomotiven der sächsischen Gattungen IV, VI und VII K an – natürlich beschriftet als DR-Maschinen der Baureihen 99⁵¹⁻⁶⁰, 99⁶⁴⁻⁷¹, 99⁷³⁻⁷⁶ und 99⁷⁷⁻⁷⁹, die es als bewährte H0e-Lokmodelle von Bemo gibt. Im Rangierdienst sind die

Es schließen sich die beiden Module mit Brückenbauwerken an, die neben dem Bahnbetrieb auch das Thema Hochspannungsleitungsbau aufgreifen, wofür schweres Gerät aufgefahren wurde *PW (4)*





**Verabschieden möchten wir uns vom Bahnhof Timmelstein mit diesen Szenen des Personen- und Güterverkehrs an Bahnsteig und Lade-
straße. Praktiziert wird hier auch der schwere Rollwagenbetrieb, wie er auf sächsischen Schmalspurbahnen einst alltäglich war** *Gerhard Peter*

Dieselloks HF 130 C von Bemo und Ns 4 von Präzisionsmodellbau Heinrich unterwegs. Der Gleisbaurotte steht ein Skl der Bauart Radeburg von profi modell thyrow zur Verfügung. Der den Personenverkehr unterstützende Dieseltriebwagen heißt VT 137 322 von technomodel/pmt und kann sogar Beiwagen mitnehmen.

Der Einsatz all dieser Triebfahrzeuge schließt nicht aus, dass auch einmal die ehemalige Heeresfeldbahnloks HF 110 C als 99 4652 mit Schleppender von Roco in Timmelstein aushilft. Aber auch die DR-Versuchsdiesellok V 36 K von Veit oder Bemos Dieselloktyp L 45 H im Reichsbahn-Look werden gern eingesetzt. Als Wagen kommen fast

ausschließlich Vierachser sächsischer Gattungen von technomodel, Bemo, GI-Modellbau und SEM zum Zuge. Aber auch einige DR-beschriftete Roco-Güterwagen sind zu sehen, da ich mir hier dieselben Kompromisse gestatte wie schon beim Anlagenbau: Das Thema muss erkennbar sein, ohne sich „versklaven“ zu müssen! *Peter Wieland*

Der letzte Zug - Abschied vom em nach 35 Arbeitsjahren

Mit diesem Porträt meiner HO/H0e-Modellbahnanlage – die inzwischen von einem Modellbahnsammler vom Niederrhein übernommen wurde – verabschiede ich mich von Ihnen, liebe Leser, und starte in den letzten Lebensabschnitt als Rentner. Nach fünf Jahren für die Werkzeugzeitung von Robotron Sömmerda/Thüringen, einem Jahr fürs *Eisenbahn-Journal* in Fürstentfeldbruck und inzwischen 35 Jahren fürs *eisenbahn magazin* von 1991 bis heute endet meine vier Jahrzehnte währende journalistische Arbeit. Dankbar bin ich Wegbegleitern und Wegbereitern wie Hermann Merker, Andreas Ritz, Alf und Tim Teloecken, Joachim M. Hill, Gernot Balcke und Jan Asshauer. Nach der Übernahme der *alba* Publikation durch den Münchner *GeraMond Verlag* 2015 bekamen mein Geschäftspartner Martin Menke und ich eine Chance zur Weiterbeschäftigung als externe Mitarbeiter, wofür ich mich bei Clemens Hahn und Michael Hofbauer bedanken möchte!

Meine höchste Anerkennung aber wird den tausenden Lesern zuteil, die uns und mir über die inzwischen rund 420 entstandenen *em*-Ausgaben hinweg die Treue gehalten haben! Aber was wäre solch ein Fachmagazin ohne vernünftige Inhalte? Das Wie der Darstellungen in den unzähligen aufbereiteten Artikeln war unsere Aufgabe als Redaktion. Aber für die eigentlichen Gegenstände der Betrachtung sorgten die Branchenvertreter der Fahrzeug- und Zubehörindustrie – dafür ein Dan-



Über viele Jahre hinweg hat Peter Wieland seine HO/H0e-Anlage auf Messen und Ausstellungen vorgeführt wie hier während eines Breidenbach-Marktes *Benno Wiesmüller*

keschön für die langjährige Zusammenarbeit, die zugegebenermaßen nicht immer und mit jedem harmonisch, aber stets zielführend verlief. Bei diesem Punkt zu würdigen ist auch das großartige Team an freien Mitarbeitern und Fachautoren, ohne das solch ein Heft überhaupt nicht möglich wäre!

Hinterlassen werde ich demnächst zwei aufgeräumte Schreibtische in Mülheim und Solingen, einen gut strukturierten Modellbahnteil im *eisenbahn magazin*, aber auch meine Familie – denn Mitte Juni beginnt meine dreieinhalbmonatige Sommersaisonarbeit auf einer Alm im Karwendel als neue Herausforde-

rung. Doch keine Bange, für eine Nachfolge in puncto Modellbahn-Berichterstattung hat Chefredakteur Florian Dürr gesorgt: Neben Martin Menke verstärkt seit Kurzem Ludwig Wunschel das *em*-Modellbahnredaktionsteam und wird das Heft neu beleben. Allen im Münchner Verlag, die sich mit Bahnthemen beschäftigen oder logistische Probleme lösen, möchte ich Dank sagen für das zurückliegende Jahrzehnt des fairen Miteinanders!

Liebe Leser, das war's, eine neue Ära beginnt – nicht nur für mich, auch fürs *em*. Doch in beiderlei Hinsicht bin ich guter Dinge. Ihnen und Euch alles Gute! *PW*

Leserbriefe

DB-V 100-Umbauvorschlag, em 3/26

Verbesserter sb-Diesellok Antrieb

Im Bericht über den Umbau der Märklin-H0-V 100 hatte ich geschrieben, dass der Motor von der Geräuschkulisse her nicht optimal ist. Inzwischen hat sich sb modellbau dieser Problematik angenommen und den Antrieb weiterentwickelt. Während der Dortmunder Messe „Intermodellbau“ im April wurde die neue sb-Variante des V 100-Umrüstsatzes vorgeführt. Damit läuft die Lok so leise, dass man nur noch den Skischleifer hört. *Soenke Janssen, Dortmund*

E 10¹² der Bundesbahn, em 5/26

Seltsame Gleisführung am Rhein

Im Maiheft befindet sich auf Seite 59 unten ein Bellingrodt-Foto des „Rheingold“, bei dem die beiden Richtungsgleise der linken Rheinstrecke weit voneinander entfernt verlegt sind. Das nordwärts führende Gleis verläuft gerade und parallel zum Fluss, während das Gleis in Richtung Süden mit deutlichem Abstand in einem Bogen geführt wird. Ich wusste nicht, dass das heute noch der Fall ist. Hatte das damals topografische Gründe oder war es eher nur ein vorübergehendes Baustellenprovisorium der DB? *Gundolf Wermelskirchen, Aachen*

Anm. d. Red.: Dieser seltsame Trassenverlauf hing seinerzeit mit der Modernisierung der parallel verlaufenden Bundesstraße und der Gleisradiaufweitung samt teilweiser Neutrassierung zusammen. Insofern ist diese Aufnahme während der zeitlich begrenzten Baumaßnahmen und der daraus resultierenden Umleitung eine damals wohl eher zufällig fotografierte Kuriosität. *FD*

Harzer Kleinbahn, em 5/26

Erinnerungen an eine Reise 1941/42

Als alten Herrn des Jahrgangs 1935 hat mich die Miniatureisenbahn das gesamte Leben begleitet: 1938 eine Märklin-Uhrwerkseisenbahn, später Märklin H0, dann Fleischmann N mit mehreren Anlagen, obendrein im Ferienhaus eine Lehmann-Gartenbahn und zwischendurch auch noch ein Z-Schaustück sowie heute im Seniorenheim noch immer eine kleine N-Anlage der Maße 130 mal 90 Zentimeter. Was ich als langjähriger Abonnent des *eisenbahn magazin* und des *N-Bahn Magazin* sagen möchte: Ihnen mit

ihren umfangreichen Zeitschriften ein riesengroßes Lob! Mich begeistert die Themenvielfalt mit den zahlreichen Fotos, auch wenn für mich nicht alle Beiträge relevant bzw. als Analogbahner alter Schule verständlich sind. Doch alles ist lesenswert und interessant. Der Bericht im letzten *em* über die schmalspurige Kreisbahn Osterode – Kreisen weckte beispielsweise Erinnerungen an 1941/42, als ich im Kindesalter mit dieser Bahn fahren konnte. *Walter Jung, Hamburg*

DB-Baureihe 216, em 5/26

Enorme Reisezuglängen

Erwähnenswert unter den Oldenburger 216-Leistungen ist das Zugpaar D 572/573 Wilhelmshaven – Basel, später D 790/791 Wilhelmshaven – Lindau, das zwischen Wilhelmshaven und Bremen von einer 216 geführt wurde. Der morgendliche D 573 bzw. 790 bestand als Stamm aus neun Schnellzugwagen. Bis Oldenburg führte er noch drei Kurswagen nach Essen mit. Das ergab also eine Länge von zwölf Reisezugwagen. Außerdem gab es noch den D 676/677, später D 876/877, Wilhelmshaven – Frankfurt (Main), der ebenfalls zwischen Wilhelmshaven und Bremen bzw. später Oldenburg mit 216er bespannt war. Auf www.fernbahn.de sind auch noch Schnellzüge für Bundeswehr-Angehörige gelistet. Verkehrstage waren demnach Freitag in Nord-Süd-Richtung und Sonntag/Montag zurück. Diese Züge bestanden aus bis zu elf Bm, fuhren teils über Ahlhorn und waren somit bis Osnabrück eine Leistung der Oldenburger 216. Als Beispiel sei der D 1736/1737 Wilhelmshaven – Mönchengladbach und zurück genannt. *Thomas Spieker, Geseke*

Schloss Linderhof, em 6/26

Noch-Modellvorgänger

Schon vor Jahrzehnten wurde ein Modell des Schlosses erstmals im *Eisenbahn Journal* erwähnt. Dem Textbeitrag war zu entnehmen, dass ein Grafiker das Modell als passendes Beiwerk zu seinem König-Ludwig-Zug in siebenjähriger Bauzeit anfertigte. Später gelangte das Modell zur größten analogen Modellbahnanlage nach Wiehe in Thüringen und wird dort noch immer als Diorama ausgestellt. Da das H0-Schlossmodell aktuell bei Noch bzw. im Fachhandel erhältlich ist und von den *em*-Lesern mit dem „Goldenen Gleis 2026“ geehrt wurde, schließt sich der Kreis um Linderhof. *Reiner Messer, Oberzent*

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 8/2026, Nummer 710, 64. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schriker (Vorbild, fr); Ludwig Wunsche (Volontär), Claudio Ludwig (Volontär), Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Wolfgang Bdinka, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Felix Förster, Henning Folz, Christoph Grimm, Michael U. Kratzsch-Leichsenning, Dr. Sebastian Litters, Maik Mörtz, Karsten Naumann, Peter Pernsteiner, Dirk Rohde, Manfred Scheithing, Holger Späing, Oliver Strüber, Alexander Wilkens, Stefan Wittich

Schlussredaktion: Peter Schriker (fr)

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Rosina Graf

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweiger

Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeier, bettina.wilgermeier@verlagshaus.de

Anzeigenposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mvz.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2026, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Jediges automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckzeugnisses (Text- und Dataming) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG). Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.



KUNDENSERVICE: Alles rund ums Abo, Adressänderungen, Abbestellungen, Einzelheftbestellung – rund um die Uhr unter eisenbahnmagazin.de/service

oder Mo.–Fr. 08.00–20.00 Uhr über den Kundenservice:

✉ [eisenbahn magazin Abo-Service](mailto:eisenbahn_magazin_Abo-Service@verlagshaus24.com),
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.





■ Exotische IR-Züge

Aus der Reihe getanzt

Der InterRegio sollte einheitlich und wiedererkennbar sein. Doch es gab Abweichler: IR-Züge mit IC-Wagen, ohne Bistrowagen, weit abseits der Linien oder gar mit polnischen Speisewagen. Eine Spurensuche nach den Exoten und Raritäten des IR-Systems.



Henning Folz

■ Auf Meterspur durch Norddeutschland Grausundbahn in H0m

Die Hafenstadt Kappeln, in der zwei Meter-spurbahnen und eine Normalspurstrecke aufeinandertrafen, diente als Inspiration für Neithard Lehmanns Grausundbahn.



Neithard Lehmann

■ Einstellungen im Personenverkehr 1986 Bus statt Bahn vor 30 Jahren

1986 verloren 14 Strecken mit rund 230 Kilometern Gesamtlänge ihren Reisezugbetrieb. Die DB sprach lieber von „Angebotsumstellung“. Was wurde aus den Strecken? Ein Blick auf Licht und Schatten.



Josef Högemann

Außerdem im Heft:

Litra MK der DSB

Ein Porträt: Mit der Litra MK erneuerten die Danske Statsbaner ihre Rangierloklotte.

Rollfuhr als Zubehör

Stückguttransport auf der Straße: Bahnamtliche Rollfuhrunternehmen für die Modellbahn.

Update für Funky II

Der Funkhandregler Funky II ist nun auch mit der Märklin Central Station kompatibel.

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



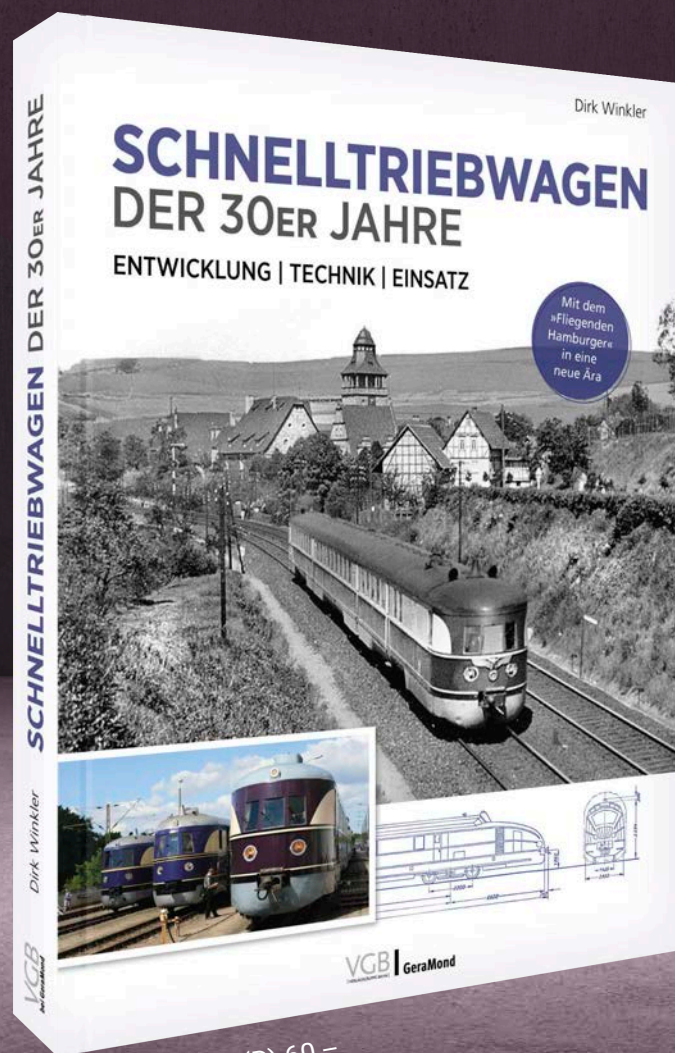
GEBOREN FÜR GESCHWINDIGKEIT

Eine Hommage an die Schnelltriebwagen,
die Deutschlands Schienen eroberten

Das neue Standardwerk über
die Dieselschnelltriebwagen
der Deutschen Reichsbahn

Mit vielen Typenskizzen und
zahlreichen, **bislang teils
unveröffentlichten Fotos**

Alle Bauarten – auch die
nicht ausgeführten Projekte



192 Seiten · € (D) 60,-

Hier mehr
erfahren!



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



GeraMond



modellbahnexperten.com

PIKO

Farben, die verbinden Züge, die begeistern.



Piko BR 182 Taurus IR Design

#71500 DC Analog **59,99 €**

#71501 AC Digital **99,99 €**

Set DoSto-Wagen IR

72261 DC **199,99 €**

#72264 AC **239,99 €**

(AC-Variante inkl. Decoder)

1:100



Piko Diesellok BR 218 DB mint

#71396 DC Analog **59,99 €**

#71397 DCC Sound **139,99 €**

#71398 AC Digital Sound **159,99 €**

(inkl. Abgashutzen)

Set Personenwagen DB 3tlg.

72260 DC **99,99 €**

1:100



Dem Wagenset liegen Decals zur individuellen Gestaltung bei =>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Margots
Modelleisenbahnen
Schüllerplatz 10
56070 Koblenz
Fon 0261/9822837

**Bitte vorbestellen!
Nur bei uns!**

