

eisenbahn Modellbahn magazin

September
2026

64. Jahrgang
Heft Nr. 711

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)



Steppenpferd bei der DB



Baureihe 24: Wie die Bundesbahn sie einsetzte und welche Modelle es gibt

Update für Funky II Kompatibilität für Märklins CS3 • Nach Vorbild gebaut Bahnhof Broich an der Ruhraltbahn



InterRegio mal anders
**Bunt und
besonders**
Das waren die außergewöhnlichsten
IR-Laufwege und -Zugbildungen

125 Jahre auf Meterspur
So feierte die Brohltalbahn
das Jubiläum



Abschied vom Personenzug
Wo die DB 1986 strich und was
mit den Strecken passierte

Norddeutsches Flair in 1:87
Wie ein Kleinbahn-Kleinod im
Eigenbau entstand



Unser 2. H0-Clubmodell 2026

Die Geburt der Schnellzug-Ikone E 03

märklin TRIX

Scherenstromabnehmer
DBS 54 mit Wanisch-Wippe
digital schaltbar.

Führerstand mit vorbildgerechter Gestaltung
der Rückwand, Fahrpult bedruckt, vorbildge-
rechtes Fahrstufenrad und zwei Lokführer-
figuren im Führerstand 1.

Maschinenraum-
beleuchtung

Lokaufbau mit angesetztm
DB Keks und vorbildgerechter,
erhabener Zierleiste.

Pufferhöhe
nach NEM.

Das Modell ist DCC, mfx
und RailCom-fähig (Trix).

Komplett neu konstruiert
und hochdetailliert
umgesetzt.

Pufferkondensator.

Separat angesetzte und
farblich abgesetzte Radmit-
ationen sowie angesteckte
Sandkästen.

Erfahren Sie mehr über dieses Modell:
www.maerklin.de/insidermodelle
www.trix.de/clubmodelle

Die passenden Schnellverkehr IVA-Wagensets sind:

43778 | 23112
€ 399,- * (4 Wagen)

43779 | 23113
€ 299,- * (3 Wagen)

Bestellschluss 31. August 2026

Werden Sie jetzt Clubmitglied und
sichern Sie sich dieses absolute
Unikat für Ihre Anlage. QR-Code
scannen, im Club anmelden und
den Bestellschluss nicht verpassen.



Wechselstrom

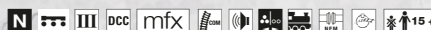


39130 Elektrolokomotive E 03 002

€ 479,- *

märklin
H0

Gleichstrom



25030 Elektrolokomotive E 03 002

€ 479,- *

TRIX
H0

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

www.maerklin.de
www.trix.de

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

Modellbahnfachgeschäfte auf dem Abstellgleis?

Erst Ende Juni hat das Modellbahnfachgeschäft *bw bahn* im Süden Münchens geschlossen. Damit reiht es sich in die vielen Modellbahnläden ein, die in den vergangenen Jahren aufgegeben wurden. Als Modellbahner macht man sich da so langsam Gedanken: Weshalb schließen immer mehr Händler ihre Geschäfte?

Ein wesentlicher Faktor ist die steigende Konkurrenz durch den Onlineversandhandel. Viele der großen Onlineshops benötigen wenig Personal. Dadurch, dass Onlinehändler häufig große Lagerhallen in Industriegebieten anmieten, senken sie ihre Unkosten weiter. Damit können sie bereits bei einer geringen Gewinnspanne rentabel bleiben. Dies hat zur Folge, dass aktuelle Produkte zu niedrigen Preisen im Internet angeboten werden.

Mit solchen Angeboten können Fachhändler mit einem Ladengeschäft nicht mithalten. Ihre Filialen befinden sich oftmals in Einkaufsmeilen oder Wohnvier-

keln. Daher müssen sie hohe Mietpreise zahlen. Außerdem werden Kunden meist von mehreren Verkäufern bedient, wodurch die Personalkosten steigen. Dementsprechend können Händler mit einem Ladengeschäft weniger Rabatt auf das aktuelle Sortiment geben, da sie höhere Unkosten abdecken müssen. Hinzu kommen

Viele Händler können dem großen finanziellen Druck nicht mehr standhalten

unsichtbare Leistungen, die die Händler vor Ort erbringen: Im Laden werden die Kunden fachkundig beraten: Die Verkäufer erklären die Funktion der Produkte, führen Modelle vor und helfen bei Fragen zu deren Kompatibilität und Anwendung.

Diese Serviceleistungen sind personal- und damit kostenintensiv. Onlineshops leisten dagegen nur einen begrenzten Service. Dadurch können sie wiederum niedrigere Preise anbieten.



Vollmers Modellbahn-Shop (42418) erinnert an die vielen kleinen Modellbahnläden, die zunehmend schließen *Werk*

Um mit den Angeboten im Internet mithalten zu können, befinden sich viele Modellbahnhändler in einer Zwickmühle. Wenn sie rentabel bleiben wollen, müssen sie höhere Preise aufrufen, wodurch sie ihre Kundschaft an das Internet verlieren. Wenn sie versuchen, mit den günstigen Preisen der Onlineshops mitzuhalten, können sie ihre Unkosten nicht mehr decken. Beide Szenarien üben einen großen finanziellen Druck auf die Händler aus, dem viele Fachgeschäfte wie das eingangs genannte *bw bahn* nicht mehr standhalten können und daher schließen. *Ludwig Wunschel*

Ludwig Wunschel (26) ist Volontär beim *eisenbahn magazin*. Der studierte Historiker ist vorwiegend für Modellbahnthemen zuständig.



P.S.: Haben Sie Lust auf Eisenbahn-Faszination auch in bewegten Bildern und mit Sound? Dann schauen Sie doch bei **eisenbahn.de** vorbei. Auf unserem neuen Streaming-Portal finden Sie **fünf spannende Eisenbahn-Filme gratis**

zum Testen. Abonnenten haben sogar Zugriff auf mindestens **30 verschiedene Filme** und monatlich wechselnde Streifen aus der Welt der Eisenbahn und der Modellbahn. Klicken Sie mal rein und genießen Sie: **eisenbahn.de/video-stream**





Train Safe®

Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

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

HLS BERG
GmbH & Co. KG

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

Inhalt

■ Im Fokus: Vorbild und Modell

- 12 „Steppenpferde“ bei der DB
Die Baureihe 24 war als kleine Schlepptenderlokomotive für lange Nebenchrecken konzipiert. Die Bundesbahn übernahm nach dem Krieg 42 Maschinen, die bis in die 1960er-Jahre kaum verzichtbar waren

- 20 Modelle der DB-Baureihe 24
Die kleinen Dreikupppler sind die perfekten Loks für die Modellbahn – heute gibt es unzählige DB-Versionen in allen Nenngrößen

■ Eisenbahn

- 6 Bus statt Bahn
Einstellungen des Reisezugbetriebs in Westdeutschland 1986– und was aus den Strecken wurde
- 26 Bild des Monats
218 418 verlässt mit dem RE 6 12035 den Bahnhof Winden (Pfalz)
- 28 Entlang der Schiene
Aktuelle Meldungen zu den Bahnen in Deutschland, Europa und der Welt
- 40 Nicht auf Linie mit dem System
Immer wieder entstanden IR-Züge, die nicht ins enge Korsett des Zugangebots passten. Versuch einer Systematisierung
- 47 Rückkehr des Fernverkehrs
Die neuen EC München – Wien erinnern an einstige Glanzzeiten
- 48 Lego-Loks aus Kiel
Mit der Litra MK erneuerten die Danske Statsbaner (DSB) ihre Rangierlokomotive



Titelbild: 111 059 mit IR 2784 bei Dollnstein am 11. August 1995: Die IR-Linie 21 wies unter anderem nie einen Zwei-Stunden-Takt auf *G. Wagner*



- 40 Der InterRegio hatte klar umrissene Qualitätsmerkmale. Manche Leistungen schertten hier aus. Eine Übersicht der exotischsten Züge *Henning Folz*



- 54 Ex-DR-V 200 gelangten kaum zu NE-Bahnen, andere schon ... *MKL*



- 58 Die Brohltalbahn wurde 125 Jahre alt – und feierte *Zeno Pillmann*



- 20 Seit den 1950er-Jahren hat sich eine große Vielfalt an Modellen der Baureihe 24 entwickelt, die inzwischen alle Spurweiten umfasst *OS*



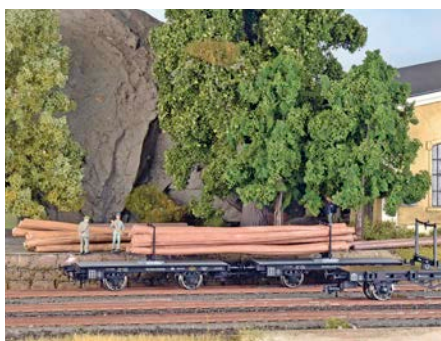
60 Das erste HO-Modell der Baureihe E 44⁵ rollte im Spätherbst 1975 in den Fachhandel OS



84 Wir geben einen Überblick über die Funktionen des digitalen Funkhandreglers FUNKY II Hans-Jürgen Götz



64 Die Grausundbahn wurde von den meterspurigen Kreisbahnen inspiriert, die einst in der Schleswiger Hafenstadt Kappeln endeten Neithard Lehmann



90 Ab den 1850er-Jahren wurden lange Holzstämme auf Drehschemelwagen transportiert MM



96 Im Juni rollten neue Modelle des Desiro HC in den Fachhandel. Wir nehmen sie unter die Lupe MM



114 Ein Schienenbus hält vor dem Empfangsgebäude in Broich. Der Bahnhof steht im Mittelpunkt einer HO-Anlage im Museum „Alte Dreherei“ MM

54 Private Taigatrommeln
Ab den 1990ern kamen V 200 von Ost nach West und retour zu NE-Bahnen

58 Jubiläum mit Gästen
Rückblick auf 125 Jahre Brohltalbahn

■ Modellbahn

60 Kastenförmige Altbauellok
Die Baureihe E 44⁵ der DB von Roco in HO und N sowie ihr Vorbild

64 Grausundbahn in HOm
Auf Segmenten rollen die Schmalspurzüge der Grausundbahn durch authentische norddeutsche Landschaft

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

80 Beleuchtete Bahnanlagen
So gelingt eine authentische und stimmungsvolle Beleuchtung auf der Modelleisenbahn

84 Vielseitiger Funkhandregler
Der FUNKY II kann nun auch an die CS von Märklin angeschlossen werden

87 Bahnamtliche Rollfuhr
Mit Pferdefuhrwerken lassen sich attraktive Verladeseenen gestalten

90 Langholz auf Zweiachsern
Wir zeigen HO-Modelle für den Transport von langen Holzstämmen

96 Moderner Elektrotriebzug
Die neuen HO-Modelle der Baureihe 1462 von Märklin und Modellbahn Union im Vergleichstest

104 Betonmodelle in Gerbstedt
Im Bahnhof Gerbstedt ist eine außergewöhnliche Sammlung ausgestellt

114 Bahnhof Broich
Eine vorbildgerechte Nachbildung des wichtigsten Zwischenhalts der unteren Ruhrtalbahn in Spur HO

■ Service

95 Buch & Film
106 Kleine Bahn Börse/Fachgeschäfte
112 Termine/TV-Tipps/Veranstaltungen
120 Leserbrief/Impressum
122 Vorschau

Bus statt Bahn

auf rund 230 Kilometern Streckenlänge

Einstellungen des Reisezugbetriebs in Westdeutschland 1986 ■ *In Westdeutschland wurde in den Nachkriegsjahrzehnten auf zahlreichen Strecken der Personen- und Güterverkehr eingestellt. Auch vor 40 Jahren verloren wieder Bahnstrecken den Reisezugbetrieb. Nicht überall blieb der Abschied von Dauer*

Nach den teils massiven Aderlässen der Vorjahr(zehnt)e ging es mit der Einstellung des Personenverkehrs auf vielen DB-Strecken(abschnitten) im Jahr 1986 leicht verlangsamt weiter. Die Deutsche Bundesbahn (DB) stellte auf 14 Linien mit rund 230 Kilometern Gesamtlänge den Schienenpersonenverkehr ein. Die Begründungen dafür waren die hinlänglich bekannten: zu wenig Reisende und damit zu geringe Einnahmen, zu hoher betrieblicher Aufwand und fehlendes Geld für Investitionen. Dazu passt, dass die Politik von „ihrer“ Bundesbahn ein möglichst ausgeglichenes Betriebsergebnis erwartete. Also wurde Strecke für Strecke – oft isoliert – auf Wirtschaftlichkeit geprüft. Waren die Kennzahlen schlecht, trieb man die Stilllegung voran,

teils mit fragwürdigen Mitteln: ungünstige Fahrpläne, fehlende Anschlüsse, lange Fahrzeiten. Parallel rollten häufig Busse – modern, leistungsfähig, nicht selten öffentlich gefördert.

230 Kilometer DB-Strecke wurden auf Bus umgestellt – oft hielt auch der sich nicht

Die Begriffe „Stilllegung“ oder „Betriebs-einstellung“ mied die DB in der Öffentlichkeit gern. Stattdessen sprach man von „Angebotsumstellung“ oder „Umstellung der Verkehrsbedienung“ – angeblich im Sinne der Reisenden: Der Bus halte näher an der Haustür, fahre häufiger, erspare den Weg zum Bahnhof. Das Kürzel DB stand

damit in ländlichen Regionen plötzlich auch für „Der Bus“. Doch das Rezept wirkte oft nicht wie erhofft. Viele Fahrgäste nahmen den Ersatzverkehr nicht an und stiegen auf den eigenen Pkw um – auch Pendler, die zuvor wegen günstiger Bahn-tarife lange treu geblieben waren. Das wiederum machte Busangebote noch schwerer zu halten: Linien wurden ausgedünnt, später nicht selten ganz eingestellt.

Weldenbahn macht den Anfang

Den Anfang machte die sogenannte Weldenbahn. Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen eröffneten die von der Hauptstrecke Augsburg – Ulm abzweigende Lokalbahn Neusäß – Welden am 5. Dezember 1903. Sie galt zeitweise als eine der rentabelsten Lokalbahnen in Schwaben.

Bei Dörmbach fährt am 6. September 1986 ein Schienenbus der Baureihe 798 auf der Strecke von Fulda-Götzenhof nach Hilders. Nur wenige Wochen später endet der planmäßige Reisezugverkehr auf der reizvollen Strecke durch die hessische Rhön. Heute strampeln hier Radfahrer über das Trassenband





Akkuzüge prägten über Jahre das Bild des Schienenverkehrs zwischen Diez, Bad Schwalbach und Wiesbaden. Am 25. September 1986 wartet in Bad Schwalbach „Steckdosen-IC“ 515 553 auf seine nächste Fahrt über die Aartalbahn. Bereits am Folgetag endete der Reisezugverkehr von hier nach Diez *Josef Högemann (2)*

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte jedoch der schleichende Niedergang ein – auch, weil ab 1949 eine parallele Omnibuslinie fuhr. Am 21. Januar 1986 stellte die DB den Personenverkehr ein; der ohnehin geringe Güterverkehr folgte am 31. Mai 1986 auf dem Abschnitt Lohwald – Welden, der kurz darauf abgebaut wurde. In Lohwald wurde weiter die traditionsreiche Farbenfabrik Keim im Güterverkehr bedient. Doch mit Verlagerung der Produk-

tion in einen Nachbarort endete auch das Ende Juli 1989, sodass auch dieser Abschnitt dem Schicksal der Reststrecke folgte. Heute verläuft hier ein Radweg.

Zum Sommerfahrplan 1986

Im Duisburger Westen ruhte ab dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1986 der Pendelverkehr zwischen **Hohenbudberg Siedlung** und **Rheinhausen**. Hier durften Angehörige von Eisenbahnern die Dienstzüge des

Einstellungen des Personenverkehrs auf DB-Strecken 1986

Datum PV-Einstellung	Strecke	KBS	Kilometrierung	Länge (km)
21.01.1986	Neusäß – Welden	853	km 4,7–25,2	20,5
30.05.1986	Brügge (Westf) – Marienheide	405	km 38,8–47,9	9,1
30.05.1986	Hohenbudberg Siedlung – Rheinhausen	465	km 19,2–13,3	5,9
30.05.1986	Recklinghausen Süd – Herne	308	km 0,0–2,2	2,2
30.05.1986	Staudernheim – Lauterecken-Grumbach	641	km 75,2–96,9	21,7
30.05.1986	Wiesau – Waldsassen	855	km 0,0–14,3	14,3
30.05.1986	Witten – Hagen-Vorhalle	330	km 4,3–15,3	11,0
30.05.1986	Remscheid-Lennep – Wipperfürth Ost	412	km 13,0–32,0	19,0
25.07.1986	Lauffen (Neckar) – Leonbronn	781	km 0,0–20,3	20,3
26.09.1986	Diez – Bad Schwalbach	548	km 23,6–53,7	30,1
26.09.1986	Nürnberg-Stein – Großhabersdorf	898	km 0,0–18,5	18,5
26.09.1986	Selb Stadt – Wunsiedel-Holenbrunn	853	km 0,0–22,9	22,9
26.09.1986	Fulda-Götzenhof – Hilders	506	km 0,2–27,2	27,0
29.11.1986	Bogen Ost – Steinburg (Niederbay)	875	km 10,9–19,7	8,8



211 241 zieht am 16. April 1983 einen Nahverkehrszug bei Bornbach in Richtung Wipperfürth. Der Personenverkehr zwischen Remscheid-Lennep und Wipperfürth Ost endete im Mai 1986. Heute ist die Trasse ein Radweg *Josef Högemann*

Rangierbahnhofs mitbenutzen. Mit dem Niedergang der Anlage in den frühen 1980er-Jahren verschwanden Gleise und Aufgaben und schließlich auch der Dienstpendel.

Bei der Strecke **Recklinghausen Süd – Herne** handelt es sich um einen von mehreren Verbindungsbögen, die die Preußischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1900 und 1901 in Betrieb nahmen. Als der Verkehr im VRR-System umsortiert wurde, wechselte der Personenverkehr auf die Route über Wanne-Eickel Hbf ab. Auf der alten Trasse blieb zuletzt nur noch ein einzelnes Zugpaar, bis auch dieses am 30. Mai 1986 zum letzten Mal verkehrte.

In Rheinland-Pfalz traf es zum gleichen Datum einen Abschnitt, dessen Geschichte weit über den Regionalverkehr hinausweist. Die Glantalbahn Staudernheim – Lauterecken-Grumbach – Altenglan – Homburg (Saar) war einst wegen ihrer strategischen Bedeutung als Hauptbahn sogar zweigleisig ausgebaut, doch seit den 1960er-Jahren erfolgte schrittweise die Einstellung des Reisezug- und Güterverkehrs und vor allem im Südabschnitt zwischen Homburg und Glan-Münchweiler der Rückbau. Am 30. Mai 1986 endete der Reisezugverkehr auch auf der Teilstrecke **Staudernheim – Lauterecken-Grum-**

bach. Die Infrastruktur blieb – ihre Funktion wechselte: Die Gleise dienen heute für touristische Fahrten mit Draisinen.

Auch in der Oberpfalz endete am 30. Mai 1986 der Personenverkehr auf einer Strecke, die früher bis ins heutige Tschechien führte: **Wiesau – Waldsassen** war Teil der Verbindung Richtung Eger (Cheb). Nach 1945 brach der grenzüberschreitende Verkehr ab, später wurde die Strecke im Grenzbereich unterbrochen. Jahrzehnte

Vieles war 1986 schon längst verschwunden – jetzt ging es auch ans Eingemachte

später kam der nächste Schnitt: Personenverkehr weg, während sich Güterzüge nach Waldsassen noch bis 1994 hielten – nach Mitterteich sogar bis 2000.

Noch heute von DB InfraGO als zweigleisige Hauptbahn betrieben wird die Strecke **Witten – Hagen-Vorhalle**. Sie ist eine von zwei durch das Ruhrtal zwischen Witten und Hagen verlaufenden zweigleisigen Trassen. Heute rollen über sie zum Beispiel Güterzüge im Zu- und Ablauf des Rangierbahnhofs Hagen-Vorhalle. Bis einschließlich 30. Mai 1986 fuhren noch vereinzelte Nahverkehrszüge über die Strecke links der Ruhr, die auch über ein eindrucksvolles

Viadukt bei Witten-Wengern verläuft. Reisezüge fahren seither planmäßig nur noch über die über Wetter (Ruhr) verlaufende Hauptstrecke rechts der Ruhr.

Etwas weiter südlich, im Sauerland, endete zum Fahrplanwechsel der planmäßige Reisezugverkehr zwischen **Brügge (Westf) und Marienheide**, einem Teil der Strecke Hagen – Dieringhausen. Die DB beantragte die Einstellung, obwohl sie 1985 versuchsweise auf der Strecke von Köln über Dieringhausen und Marienheide bis Meinerzhagen das innovative Nahverkehrskonzept der City-Bahn eingeführt hatte. Schon ein Jahr später wurde auch der Reisezugverkehr zwischen Marienheide und Gummersbach eingestellt.

In direkter Nachbarschaft, im Bergischen Land, endete zugleich der Personenverkehr zwischen **Remscheid-Lennep und Wipperfürth Ost**, nachdem die DB bereits am 1. Juni 1985 den Personen- und Güterverkehr zwischen Wipperfürth Ost und Marienheide eingestellt hatte. Der nur noch spärliche Güterverkehr rund um Bergisch Born hielt sich noch ein wenig länger, bis Ende 1991.

Ein besonderer Fall ist die Zabergäubahn **Lauffen (Neckar) – Leonbronn**. Ursprünglich schmalspurig, rang man nach dem Krieg um ihre Zukunft – am Ende



In Kierspe ist 215 118 am 9. November 1983 mit einem Nahverkehrszug auf der Volmetalbahn unterwegs. Im Mai 1986 endete der Reisezugbetrieb zwischen Brügge und Marienheide. Doch nach der Reaktivierung halten in Kierspe seit 2017 wieder Personenzüge *Josef Högemann*

setzte sich sogar eine Modernisierung mit Umbau auf Normalspur durch; seit 1964 fuhren hier regelspurige Züge der DB. Doch ab Mitte der 1970er-Jahre sank die Auslastung der Züge trotz aller Bemühungen um einen rentablen Betrieb. Schließlich beantragte die DB die Umstellung auf Busverkehr, die zum 25. Juli 1986 erfolgte. Der Güterverkehr hielt sich noch bis 1994.

Zum Winterfahrplan 1986/87

In Hessen ruhte ab Fahrplanwechsel am 27. September 1986 (letzter Zug am 26. September) der Personenverkehr zwischen Diez und Bad Schwalbach, dem nördlichen Teil der 1870 bis 1894 eröffneten Aartalbahn Wiesbaden Hbf – Diez. Die Einstellung des sowohl betrieblich als auch in der Unterhaltung aufwendigen

Streckenabschnitts von Wiesbaden Hbf bis Bad Schwalbach hatte die DB schon am 27. September 1983 durchsetzen können. Zum 26. September 1986 folgte die Strecke von Diez bis Bad Schwalbach.

Ebenfalls zu Beginn des Winterfahrplans 1986/87 endete der Reisezugverkehr auf dem Reststück Nürnberg-Stein – Großhabersdorf, dem verbliebenen Teil der einst bis nach Unternbibert-Rügland führenden Lokalbahn, die die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen 1914/15 errichtet und in Betrieb genommen hatten. In den 60er-Jahren wurde der Abschnitt von Großhabersdorf bis Rügland unrentabel. Seit 1972 hieß der Bahnhof Unternbibert-Rügland. Am 26. September 1971 legte man dieses Teilstück für den Gesamtverkehr still. Anfang der 1980er-Jahre gelangten Pläne der Deutschen Bundesbahn und des CSU-Vorstandes an die Öffentlichkeit. Sie sahen unter anderem eine Stilllegung der Reststrecke vor. Dagegen formierte sich Widerstand in der Bevölkerung. Doch gerettet werden konnte die Bahn nicht. Der letzte Reisezug verkehrte am 26. September 1986. Der Güterverkehr bis Leichendorf hielt sich noch etwas und wurde Ende 1994 eingestellt.



Keinen barocken Sakralbau, sondern das Torhaus von Keimfarben passiert 628 017 im September 1985. Die Farbenfabrik am Bahnhof Lohwald wurde nach Einstellung des Reisezugverkehrs noch bis 1989 von der Bahn bedient; sie war der letzte Güterkunde im Verlauf der Weldenbahn *Peter Schrickler (2)*

In Oberfranken traf es am selben Stichtag die Lokalbahn Selb Stadt – Wunsiedel-Hollenbrunn. Nach Jahrzehnten reger Nutzung



Schluss ist 1986 auch mit dem Reisezugbetrieb zwischen Selb Stadt und Wunsiedel-Holenbrunn, der mit Schienenbussen bewältigt wurde (Foto bei Thierstein, 1986)

Bei Odernheim überquert 211 243 mit dem aus B4yg- und Vorkriegseilzugwagen bestehenden N 4415 am 8. September 1978 den Fluss Glan auf ihrer Fahrt über die Strecke Staudernheim – Lauterecken-Grumbach – Homburg (Saar) *Georg Wagner*



blieben hier Ende der 1970er-Jahre zunehmend Fahrgäste aus, nicht zuletzt durch den Ausbau des Straßennetzes in der Region. Auch der Güterverkehr ging deutlich zurück. Schließlich gelang es der Deutschen Bundesbahn, die Einstellung des Schienenpersonenverkehrs zum 26. September 1986 durchzusetzen. Gleichzeitig stellte sie auch den Güterverkehr zwischen Höchstädt-Thierstein und Thiersheim ein. Der restliche Güterverkehr hielt sich noch bis in die 90er-Jahre, bevor im Mai 1994 auch das letzte Streckenstück stillgelegt wurde. Nach dem Rückbau der Bahnanlagen wurde nahezu die gesamte Bahntrasse zu einem Teil des Brückenradwegs Bayern-Böhmen.

Auch auf der Strecke Fulda-Götzenhof – Hilders, die einst bis Wüstensachsen führte, fuhr im September 1986 die letzten regulären Reisezüge. Das war nur der finale Schritt eines schrittweisen Rückzugs des Personenverkehrs von dieser Strecke in der hessischen Rhön. Bereits am 25. Sep-

tember 1966 stellte die DB den Personenverkehr zwischen Hilders und Wüstensachsen wegen ihres schlechten Zustands und der nur geringen Nutzung auf Busverkehr um. 1970 endete zwischen Seiferts und Wüstensachsen auch der Güterverkehr. Zum 27. September 1986 setzte die DB trotz erheblicher Widerstände die Stilllegung des Personenverkehrs auf der zuletzt sogar noch an Wochenenden befahrenen Strecke nach Hilders durch. Der Güterverkehr folgte Ende 1992. Die Gleise baute man im November 1995 ab.

Am 29. November 1986 erfolgte schließlich auf der Strecke **Bogen Ost – Steinburg** (Niederbay), einem Teil der Nebenbahn Straubing – Miltach, die Einstellung des Personenverkehrs. Nachdem 1984 die letzten Reisezüge zwischen Steinburg und Miltach gefahren waren, zog sich der Personenverkehr 1986 weiter zurück – im Rahmen eines Rahmenverkehrsvertrags mit dem Freistaat Bayern. Seit 1994 endet der Personenverkehr bereits in Bogen; nördlich davon ist die Strecke inzwischen vollständig abgebaut.

Streichkonzert mit Nachhall

Wer heute nach den Überresten der Streckenabschnitte sucht, die 1986 den Personenverkehr verloren, braucht manchmal Fantasie. Vielerorts fielen die Gleise dem Schneidbrenner zum Opfer, so etwa auf den Strecken Neusäß – Welden, Holenbrunn – Selb Stadt oder Bogen – Steinburg. In vielen Fällen blieben die Trassen in neuer Nutzung jedoch erhalten. So strampeln nicht nur über die Bahndämme der drei vorgenannten Strecken heute Radfahrer, sondern auch zwischen Götzenhof und Hilders sowie zwischen Remscheid-Lennep und Wipperfürth Ost. Zwischen Wiesau und Waldsassen wächst seit der endgültigen Stilllegung im Jahr 2000 über weite Teile Gras, während sich zwischen Nürnberg-Stein und Großhabersdorf ehrgeizige Pläne für eine Stadt-Umland-Bahn aus den 1990er-Jahren inzwischen zerschlagen haben.

1986 waren es oft schon nur noch die Reste einer einst längeren Strecke, die nun endgültig die letzten Reisezüge verloren. Das gilt zum Beispiel für die Strecken Wiesau – Waldsassen, Remscheid-Lennep – Wipperfürth Ost, Diez – Bad Schwalbach, Nürnberg-Stein – Großhabersdorf, Fulda-Götzenhof – Hilders und Bogen Ost – Steinburg. Auch 1986 erklang somit ein massives Streichkonzert, doch nicht überall verhallte damit ein Schlussakkord. Unser Blick auf die



Noch heute rollen Güterzüge über die Bahnstrecke Witten – Hagen-Vorhalle, die 1986 die letzten Reisezüge verlor (Foto in Wengern Ost, 6. Januar 2021) *Marcus Henschel*

NE-Bahnen: Zwei Einstellungen 1986

Auch außerhalb der Deutschen Bundesbahn kam es 1986 zu Einschnitten. Zwei Beispiele betreffen nichtbundeseigene Bahnen und deren Strecken.

Der kurze Abschnitt **Odenheim – Odenheim Ost** war Teil der von der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Nebenbahn Bruchsal – Hilsbach. Die Strecke wurde in zwei Abschnitten eröffnet: am 5. März 1886 Bruchsal – Odenheim, am 3. September 1900 Odenheim – Hilsbach. Schon bald nach dem Zweiten Weltkrieg verlor die Bahn vor allem zwischen Tiefenbach und Hilsbach stark an Bedeutung. Dieses Teilstück gab man am 1. Oktober 1960 auf; am 31. Januar 1975 folgte der Abschnitt vom erst 1968 errichteten Haltepunkt Odenheim

Ost bis Tiefenbach. Am 1. Juni 1986 kam das Ende schließlich auch für den nur wenige hundert Meter langen Restabschnitt Odenheim – Odenheim Ost. Die verbleibende Strecke zählt heute zum Stadtbahnnetz der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG).

In Köln wurde im Zuge der Umkonzessionierung der Vorgebirgsbahn der Köln-Bonner Eisenbahn von EBO auf BOStrab der Abschnitt **Köln Barbarossaplatz – Köln Universitätsstraße** am 9. November 1986 aus dem Eisenbahnbetrieb genommen. Im Gegenzug besteht seither die Möglichkeit, über den alten Kopfbahnhof Köln Barbarossaplatz hinaus über das Netz der Kölner U-Bahn bis in die City zu fahren – sogar bis in den Kölner Stadtteil Mülheim.

Ereignisse zeigt, dass das Netz der wenig ertragreichen Nebenbahnen 1986 bereits sehr stark ausgedünnt war und es nun auch ans Eingemachte ging, also auch an Strecken wie die Glantalbahn oder Brügge (Westf) – Marienheide, die einst in gewisser Weise auch überregionale Funktionen erfüllt hatten. Umso erfreulicher ist es, dass letztgenannte Strecke eine schrittweise Renaissance erlebte und seit 2017 wieder durchgehende Züge in Form der RB 25 Köln Hansaring – Lüdenscheid durch das Volmetal rollen.

Auch zur Aartalbahn (Diez – Bad Schwalbach – Wiesbaden), zur Strecke Staudernheim – Lauterecken-Grumbach – Altenglan sowie zur Zabergäubahn (Lauffen – Leonbronn) ist das letzte Wort noch nicht gespro-

chen. Um diese Strecken gibt es Reaktivierungsbemühungen. Und schließlich bedeutet ein Ende des Personenverkehrs nicht zwingend, dass Schienen ihren Zweck ganz verlieren, wie die Beispiele Witten – Hagen-Vorhalle oder der Raum Herne/Recklinghausen beweisen: Hier wurden die Personenströme schlichtweg verlagert auf andere, teils nur wenige Meter entfernt verlaufende Linien, während die Infrastruktur dem übrigen Betrieb bis heute dient. *Josef Högemann*

Josef Högemann (Jg. 1954) lebt in Vermold und beschäftigt sich als Autor u.a. mit Eisenbahnhistorie, -fahrzeugen und -infrastruktur.





Das Bw Rahden beheimatete bis 1965 Lokomotiven der Baureihe 24 und gehörte damit zu deren letzten Dienststellen. Am 7. Juli 1960 wird 24 018 vor dem Ringlokschuppen auf ihren nächsten Einsatz vorbereitet Wolfgang Jahn/Eisenbahnstiftung

Durstlose Steppenpferde bei der Bundesbahn

DB-Baureihe 24 ■ Im Rahmen des Typenprogramms für Einheitslokomotiven ließ die Deutsche Reichsbahn die Baureihe 24 als kleine Schlepptenderlok für lange Nebenstrecken konzipieren. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm die Deutsche Bundesbahn noch 42 Maschinen. Diese erbrachten bis in die 1960er-Jahre Leistungen, auf die die Bundesbahn nicht verzichten konnte

Durch den Zusammenschluss der Länderbahnen hatten die Deutschen Reichseisenbahnen (1920), die spätere Deutsche Reichsbahn (ab 1921), ein buntes Spektrum an Fahrzeugen übernommen. Diese waren in der Regel auf die speziellen Anforderungen der jeweiligen Länder ausgerichtet. Überlegungen zu vereinheitlichten Baureihen hatte es erst in Ansätzen gegeben. Nun rückte dieser Gedanke im Rahmen der dringend notwendigen Beschaffung neuer Lokomotiven bei der Reichsbahn in den Vordergrund. In den 1920er-Jahren entstand ein umfangreiches Typenprogramm für Dampflokomotiven,

das vom Motiv der Vereinheitlichung getragen wurde: Die neuen Maschinen sollten baureihenübergreifend viele Gemeinsamkeiten aufweisen, wie etwa identische Baugruppen, Zylinderdurchmesser oder Kesselgrößen. Dadurch ließen sich die Lokomotiven günstiger und rationeller fertigen. Vor allem konnten sie aber durch viele austauschbare Bauteile im Betrieb einfacher unterhalten und zügiger repariert werden.

Schlepptenderlok für Nebenbahnen

Bis 1925 arbeitete die Reichsbahn die Grundzüge ihres Typenprogramms für Einheitslokomotiven aus: Neben Ma-

schinen für den Schnellzug- und den schweren Güterzugdienst sowie einer ganzen Reihe von Rangierloks konzipierte man auch mehrere Baureihen für den Nebenbahndienst. Diese sollten dank ihrer Höchstgeschwindigkeit auch in der Lage sein, Züge auf Hauptstrecken zu befördern.

Auf kurzen Nebenbahnen wollte die Reichsbahn weiterhin Tenderloks einsetzen, deren mitgeführte Vorräte an Wasser und Kohlen gerade für die Bewältigung der Strecke ausreichten. Für diese Zwecke sah das Einheitslokomotivprogramm sowohl eine

leichte 1'CI'-Lok (Baureihe 64) als auch eine schwerere 1'DI'-Type (Baureihe 86) vor. Darüber hinaus wollte man sich die Option für längere Umläufe ohne das zeitaufwändige, zwischenzeitliche „Nachbunkern“ offenhalten. Daher konzipierte man eine kleine Schleppenderlok als Baureihe 24. Sie basierte im Wesentlichen auf der Baureihe 64 und übernahm von dieser unter anderem den Kessel, das Zweizylinder-Heißdampftriebwerk und die Radsätze sowie das vordere Bisselgestell. Hinzu kam ein kurzer dreiachsiger Tender der Bauart 3 T 16 bzw. 3 T 17. Die Treibradsätze waren fest in einem Barrenrahmen von 70 Millimetern Wangenstärke gelagert. Am mittleren Treibradsatz wurden die Spurkränze um 15 Millimeter geschwächt, wodurch sich der Bogenlauf verbessern ließ. Um das Gewicht besser zu verteilen, wurde der Kessel recht weit vorne liegend eingebaut, sodass bei den 24ern – im Gegensatz zu allen anderen Baureihen des Einheitslokomotivprogramms – die Zylindermitte und Schornsteinmitte nicht übereinander lagen.

Mehrere Bauserien

Ab 1928 lieferten Schichau und die Linke-Hofmann-Werke die ersten Lokomotiven der Baureihe 24 aus. Spätere Fertigungslose wurden auch an Hanomag, Henschel und Krupp vergeben. Bis zum Ende der Produktion 1940 wurden insgesamt 95 Maschinen gebaut. Im Laufe der Fertigung wurden



Am 15. Oktober 1960 steht 24 058 mit P 1365 im Bahnhof Rahden. Aus Zeitgründen (Ankunft 7:21 Uhr, Abfahrt 7:30 Uhr) wurde die Lok nicht gedreht. Da die Baureihe 24 auch Tender voraus Geschwindigkeiten von bis zu 50 km/h erreichte, konnte in solchen Fällen auf das Wenden der Lokomotive verzichtet werden H. Jäger/Eisenbahnstiftung

einige Verbesserungen vorgenommen: Ab der Lok 24 017 erhielten alle Maschinen eine geschweißte Feuerbüchse aus Stahl anstatt der anfangs verbauten Bauart aus Kupfer. Während die ersten Exemplare bis 24 063 noch mit Wagner-Windleitblechen in etwas niedrigerer Ausführung ausgestattet waren, erhielten die später in Dienst ge-

Im Betrieb konnten die Lokomotiven der Baureihe 24 schnell überzeugen

stellten Lokomotiven zur besseren Dampf-abführung eine höhere Bauart. Zudem wurde bei den späteren Baulosen ein längeres Umlaufblech verbaut, wodurch sie eine steiler abfallende Schürze hatten. 24 069 und 24 070 wurden von Borsig als Versuchsmaschinen mit einem Mitteldruckkessel für 25 bar Kesseldruck ausgeliefert. Dieses Prinzip konnte sich jedoch nicht durchsetzen.

Im Betrieb konnte die Baureihe 24 schnell überzeugen: In der Ebene beförderten die Maschinen einen 350-Tonnen-Zug mit bis zu 90 km/h. Tender voraus erreichten sie eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Mit der Reichweite und Zuverlässigkeit der Lokomotiven waren sowohl das Personal als auch der Werkstätdienst sehr zufrieden. Schon bald erhielten sie in Anbetracht der langen Distanzen, die sie bei geringem „Durst“ zurücklegen konnten,

den Kosenamen „Steppenpferd“. Für einige ihrer Heimatregionen war dieser Spitzname durchaus zutreffend: Zum Einsatz kamen die ab 1928 gelieferten Loks in den Reichsbahndirektionen (RBD) Stettin, Schwerin, Stuttgart, Regensburg und Münster. Maschinen aus den späteren Lieferungen gingen auch an die RBDen Kassel und Königsberg. Im Laufe des Zweiten Weltkriegs wurden zahlreiche 24er umbeheimatet. Dadurch kamen einige Lokomotiven auch zu den neuen Direktionen Linz und Danzig.

Bestandsaufnahme 1945

Nach Kriegsende befand sich mit 47 Maschinen rund die Hälfte aller gebauten 24er im Bereich der westlichen Besatzungszonen. Unter ihnen waren auch die beiden 1944 abgestellten Mitteldrucklokomotiven 24 069 und 24 070. Fünf Maschinen wurden mit schweren Kriegsschäden ausgemustert, sodass sich im Herbst 1948 in der Brit.-US-Zone noch insgesamt 42 Loks befanden. Ein Großteil von ihnen war jedoch abgestellt. Die Baureihe 24 wurde zunächst als Reservegattung geführt. Daher wurden auch betriebsfähige Maschinen bei größeren Schäden oder anstehenden Ausbesserungen von der Untersuchung zurückgestellt. Da die Reichsbahn in der frühen Nachkriegszeit einen erheblichen Lokmangel hatte und die Baureihe 24 grundsätzlich auch für höhere Leistungen geeignet war, wurde sie bereits Ende November 1948 wieder in den Einsatzbestand hochgestuft.



1C-Heißdampf-Personenzuglokomotive, Reihe 24, der Deutschen Reichsbahn

Lokomotiven jeder Bauart u. Größe

Dampflokomotiven für Schnell- und Güterzugverkehr der Hauptbahnen, auch mit Turbinenantrieb; Tenderlokomotiven für Nebenbahnen in Regel- und Schmalspur / Verschiebelokomotiven / Feuerslokomotiven / Diesellokomotiven für Zug- und Verschiebedienst mit Krupp-Strömungstriebwerke / Elektrische Lokomotiven für 50 Hz für Hauptbahnen, Industriebahnen und Abraumetriebe.



KRUPP

Fried. Krupp Aktiengesellschaft, Lokomotivfabrik, Essen

Mit einer Werksaufnahme der 24 072 bewirbt Krupp 1939 die Einheitslokomotiven der Baureihe 24 Die Lokomotive 11/1939/Slg. OS



Mit ihrem Personenzug nach Rheine verlässt 24 050 im März 1958 den Bahnhof Oberhausen.
Die Lok besitzt noch ihre ursprünglichen Wagner-Windleitbleche *Karl-Ernst Maedel/Eisenbahnstiftung*

Nach und nach unterzog man fast alle noch vorhandenen Lokomotiven in den Jahren 1949/50 bei Henschel einer Hauptuntersuchung L 4. Die Aktion begann noch zu Zeiten der Reichsbahn. Sie zog sich jedoch bis in die Mitte September 1949 beginnende Bundesbahn-Ära. Selbst die seit 1944 abgestellten Mitteldruckmaschinen 24 069 und 24 070 wurden bei Henschel wieder aufgearbeitet und liefen bei den Bw Kleve und Jülich weiterhin mit dem auf 20 kg/cm^3 reduzierten Kesseldruck. Erst im Rahmen der nächsten anstehenden L 3 wurden beide Lokomotiven 1952 auf die Regelbauart umgebaut.

Ausgenommen von der L 4 bei Henschel war nur 24 025, die erst 1944 eine L 4 erhalten hatte und für die daher eine Zwischenuntersuchung L 3 ausreichte. Zudem hatte 24 057 ihre L 4 bereits 1947 im RAW Lingen (Ems) erhalten.

Ausnahmeerscheinung 24 061

Zu einem Sonderfall wurde 24 061, die ab 1948 beim Reichsbahn-Prüfungsamt in Göttingen eingesetzt wurde. Bisher war dort die Tenderlok 86 303 stationiert. Allerdings ließen deren Laufeigenschaften

ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h zu wünschen übrig. Für Messfahrten ohne Bremslok sowie zur Erprobung verschiedener Lokbauteile und Messeinrichtungen benötigte das Prüfungsamt jedoch eine Maschine mit höherem Spitzentempo. Dafür wählte man die in Husum abgestellte 24 061 aus. Sie wurde daraufhin Ende 1948 – ebenfalls im RAW Lingen –

einer L 4 unterzogen. Dabei erhielt sie auf Wunsch des Prüfungsamtes statt der Bisselachse ein Krauss-Helmholtz-Gestell. Außerdem bekam sie den 2'2'T 26-Tender einer ausgemusterten 50er. Dadurch konnte die Reichweite der Maschine erhöht werden. Ab dem 14. Januar 1949 stand sie dem Prüfungsamt zur Verfügung. Im März 1949 führte man mit ihr beim Bw Northeim Vergleichsfahrten mit Lokomotiven der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ (preussische P 8) durch.

Das Ergebnis war überzeugend: Zum einen verbrauchte 24 061 deutlich weniger Kohle als die P 8. Zum anderen fuhr sie Tender voraus besser als ihre Vergleichsobjekte. Außerdem schützte die Tender-vorderwand das Lokpersonal vor der Witterung. Daher schlug das Prüfungsamt vor, alle Lokomotiven der Baureihe 24 auf vierachsige Tender umzubauen. Dies wurde jedoch nicht umgesetzt. 24 061 verblieb bei der Prüfanstalt und zog mit ihr von Göttingen nach Minden um. Dort führte man mit ihr in den folgenden Jahren unter anderem Versuche mit verschiedenen Laternenbauarten durch. Bei Überführungsfahrten vor Messwagen erreichte

Technische Daten – Baureihe 24

Betriebsnummern	24 001 – 095
Baujahre	1928–1940
Bauart	1'C h2
Länge über Puffer	16.955 mm
Gesamtachsstand	6.300 mm
Treibraddurchmesser	1.500 mm
Lauferraddurchmesser	850 mm
Dienstmasse Lok	57,4 t
Dienstmasse mit Tender (voll)	100,7 t
Radsatzfahrmasse	15,0 t
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h (vorwärts) 50 km/h (rückwärts)
Indizierte Leistung	677 kW



Eine Ausnahmerecheinung war 24 061 des Bw Münster: Im Oktober 1948 hatte sie für Versuchszwecke einen Tender der Baureihe 50 erhalten, mit dem sie fortan im Einsatz war (Foto in Minden 1951) *Carl Bellingrodt/Slg. Brinker*

sie sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Im Betrieb unverzichtbar

Die Baureihe 24 entwickelte sich bei der DB vor allem auf Nebenbahnen rasch zu einer wichtigen Verkehrsstütze. Zudem hatte das Prüfungsamt mit der 24 061 bereits nachgewiesen, dass die Maschinen

deutlich weniger Kohle verbrauchten als die P 8. Deshalb erwog die DB, im Rahmen ihres Neubauprogramms weitere 24er fertigen zu lassen – es wurde sogar ein Bedarf von 381 neuen Lokomotiven errechnet. Im Gegenzug überlegte man die geplante Stückzahl der Baureihe 23 zu reduzieren, die eigentlich als Ersatz für die P 8 vorgesehen war. Die Dreh-

scheiben vieler P 8-Wende-Bw waren ohnehin zu kurz, um die 23er zu drehen. Diese Überlegungen wurden jedoch wieder verworfen.

Zunächst wurde die Baureihe 24 den vier Bundesbahndirektionen (BD) Essen, Hamburg, Köln und Münster zugewiesen. Im Herbst 1952 wurden die Lokomotiven

Als letztes Exemplar der Baureihe 24 wurde 24 095 am 22. November 1940 abgenommen. Am 25. August 1955 läuft sie im Haltepunkt Sierksdorf ein und wird von Frau Schröder, der örtlichen DB-Bahnagentin, begrüßt *Walter Hollnagel/Eisenbahnstiftung*





Am 7. Juli 1960 übernimmt 24 045 in Rahden den P 1374 nach Lübbecke *Wolfgang Jahn/Eisenbahnstiftung*

Die Gronauer 24 050 ist 1959 mit P 2609 auf dem Streckenabschnitt zwischen Oberhausen-Osterfeld und Bottrop in Richtung Rheine unterwegs *Karl-Ernst Maedel/Eisenbahnstiftung*



jedoch bereits aus der BD Essen abgezogen und nach Münster überstellt. Danach veränderte sich der Lokbestand kaum noch und blieb auf die drei verbliebenen Direktionen beschränkt.

Bei der DB bewährten sich die „Steppenerpferde“ vor allem im Personenverkehr. Meistens bespannten sie Garnituren aus Abteilwagen, „Donnerbüchsen“ und Umbauwagen. Vor (Nah-)Güterzügen waren sie seltener anzutreffen. Aufgrund ihrer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h übernahmen sie bei manchen Dienststellen auch Leistungen vor Eilzügen. Besonders in den frühen Jahren der Bundesbahn war der Bedarf an so vielseitig einsetzbaren Lokomotiven hoch. Dies wird durch den Verbleib der 24 061 des Versuchsamts in Minden deutlich: Sie wurde aufgrund ihrer „Unentbehrlichkeit für den Betrieb“ an das Bw Rahden abgegeben.

Vom Aussterben bedroht

Dementsprechend befanden sich 1956 noch alle 42 Lokomotiven im Erhaltungsbestand der DB. Von ihnen erhielten 21 noch im selben Jahr eine Hauptuntersuchung L 4. Außerdem wurde der Laufkilometergrenzwert von bislang 150.000 auf 180.000 Kilometer erhöht. Inzwischen hatten einige 24er die moderneren, kleineren Witte-Windleitbleche erhalten. Sie



Im Güterzugdienst war die Baureihe 24 eher selten anzutreffen. Am 20. August 1964 bespannt 24 058 einen kurzen Güterzug bei Wietzen *Carl Bellingrodt/Slg. Brinker*

ließen die Maschinen jünger wirken. Freilich konnte dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Lokomotiven mittlerweile schon über 20 Jahre im Dienst standen. Nach wie vor wurden sie vor allem im ländlichen Raum bei kleineren Dienststellen eingesetzt. So übernahmen sie beispielsweise in Rahden im Kreis Lübbecke oder Kleve am Niederrhein einen Großteil der täglichen Leistungen.

Allerdings zeichnete sich allmählich der Traktionswechsel ab. Dabei machte sich vor allem der verstärkte Einsatz von Schienenbussen bemerkbar. Diese verdrängten die Baureihe 24 zunehmend aus dem Personenverkehr. In den folgenden Jahren erhielten daher immer weniger Maschinen die Genehmigungen für die anstehenden Haupt- und Zwischenuntersuchungen. Dadurch sank auch der

Die 24er der DB

Betriebsnummer	letztes Bw	Ausmusterungsverfügung der HVB
24 006	Lübeck (z)	12.11.1962
24 007	Rahden	15.11.1963
24 011	Husum (z)	12.11.1962
24 013	Husum (z)	12.11.1962
24 014	Rahden	12.11.1962
24 015	Rheydt	15.11.1963
24 016	Rahden	18.06.1962
24 017	Rahden	12.11.1962
24 018	Rahden	04.12.1961
24 019	Rahden	09.06.1960
24 020	Gronau	04.12.1961
24 025	Lübeck (z)	12.11.1962
24 026	Neumünster	28.05.1963
24 029	Lübeck (z)	12.11.1962
24 041	Lübeck (z)	12.11.1962
24 042	Rahden	28.05.1963
24 044	Lübeck (z)	12.11.1962
24 045	Rahden	28.05.1963
24 046	Hamburg-Harburg (z)	12.11.1962
24 047	Rahden	01.09.1965
24 048	Rahden	30.09.1960

Betriebsnummer	letztes Bw	Ausmusterungsverfügung der HVB
24 049	Rahden	28.05.1963
24 050	Rahden	18.06.1962
24 051	Rahden	18.06.1962
24 052	Lübeck (z)	12.11.1962
24 053	Lübeck (z)	12.11.1962
24 054	Rheydt	01.09.1965
24 055	Kleve	04.12.1961
24 056	Rahden	01.09.1965
24 057	Rahden	09.06.1960
24 058	Rahden	10.03.1965
24 060	Lübeck (z)	12.11.1962
24 061	Lübeck	12.11.1962
24 064	Rheydt	01.07.1964
24 065	Kleve	28.05.1963
24 066	Rheydt	01.07.1964
24 067	Rheydt	19.08.1966
24 068	Kleve	28.05.1963
24 069	Kleve	04.12.1961
24 070	Kleve	04.12.1961
24 074	Lübeck	12.11.1962
24 095	Hamburg-Harburg (z)	12.11.1962



Bahnsteigszene im ehemaligen Grenzbahnhof Büchen: Im Mittelpunkt des regen Treibens steht die Lübecker 24 095, die am 27. September 1951 mit ihrem Personenzug auf dem Weg nach Lüneburg ist *Walter Hollnagel/Eisenbahnstiftung*

Erhaltungsbestand der „Steppenpferde“ deutlich: Während er am 1. Oktober 1959 noch 28 Loks umfasste, waren es ein Jahr später nur noch 21 und am 1. Oktober 1961 nur noch 17. Als erste Lokomotive ihrer Baureihe wurde die Kieler 24 029 am 2. Juni 1958 z-gestellt. Das Dienstende der 24er war nun absehbar: Am 24. September 1959 ordnete die Hauptverwal-

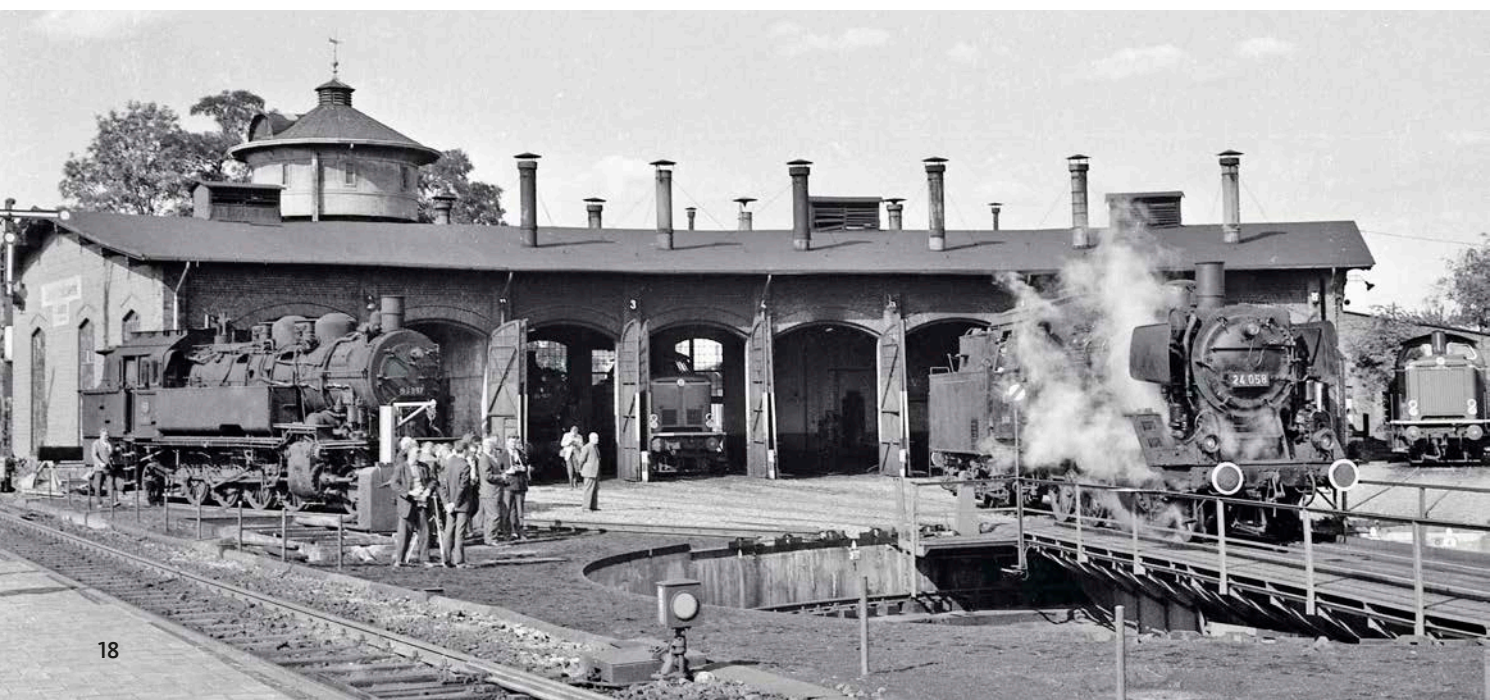
tung der DB (HVB) an, dass die verbliebenen Maschinen nur noch Auslauf-L 3 und anschließend nur noch Auslauf-L 2 erhalten durften. Während bei den 24ern 1959 und 1960 jeweils sechs Zwischenuntersuchungen durchgeführt wurden, waren es 1961 nur noch vier. Als letzte Lokomotive ihrer Baureihe erhielt 24 067 der DB Köln am 2. April 1962 eine

L 2. Nur sechs Monate später schieden die „Steppenpferde“ zum 1. Oktober 1962 ganz aus dem Erhaltungsbestand aus.

Die Letzten ihrer Art

Damit war das Dienstende der Baureihe 24 bei der DB besiegelt. Am 9. Juni 1960 wurden 24 019 und 24 057 als erste „Steppenpferde“ ausgemustert. Bis 1963 folgte

Am 22. August 1964 besuchte eine Reisegruppe, zu der auch Carl Bellingrodt gehörte, das Bw Rahden, um eine der letzten 24er der DB zu fotografieren. Das Lokpersonal rangiert 24 058 gerade auf die Drehscheibe *Karl Wyrsch/Slg. D. Ammann/Eisenbahnstiftung*



ihnen der Großteil ihrer Schwestern. Dementsprechend sank der Bestand an Betriebsloks von 19 im Jahre 1962 (inzwischen waren sie nur noch in den BDeN Köln und Münster beheimatet) auf sieben im Jahre 1963.

Die letzten verbliebenen Maschinen waren im ostwestfälischen Bw Rahden (Kr Lübbecke) und beim niederrheinischen Bw Rheydt stationiert. Dort konnten sie sich noch eine Zeit lang halten. Dann ging ihr Dienst aber rasch zu Ende: Zunächst schieden 24 065 und 24 066 zum 1. Juli 1964 aus dem Betrieb aus. Am 10. März 1965 wurde 24 058 abgestellt. Ihr folgten 24 047, 24 054 sowie 24 056, die am 1. September 1965 ausgemustert wurden. Somit war 24 067 des Bw Rheydt die Letzte ihrer Art. Sie hatte im April 1965 im AW Lingen sogar noch eine L0-Ausbesserung erhalten. Am 19. August 1966 wurde sie jedoch als letzte Vertreterin der Baureihe 24 bei der DB z-gestellt und ausgemustert. Bis Februar 1967 wurde sie bei der Firma Metzger in Witten (Ruhr) zerlegt. OS



Bei herrlichem Wetter verlässt 24 007 am 18. Mai 1961 den Bahnhof Herford Joachim Claus/Eisenbahnstiftung

Das Modellbahnevent des Modellbahnverbandes in Deutschland e.V. Münster/Westf. 18. - 20. September 2026



Messe und Congress Centrum Halle Münsterland
Albersloher Weg 32, 48155 Münster

Öffnungszeiten:

Freitag, 18. September: 10:00 – 18:00 Uhr

Samstag, 19. September: 10:00 – 18:00 Uhr

Sonntag, 20. September: 10:00 – 17:00 Uhr

WWW.DIE-MODELLBAHNUNDMEHR.DE

DIE MODELLBAHN

und mehr

Schiene | Straße | Landschaft



Rocos 24 054 mit Witte-Windleitblechen kam 2008 auf den Markt und zeigte, was formenbautechnisch in Kunststoff möglich war

Kompakter Dreikupppler für die Modellbahn

DB-Baureihe 24 von 2m/G bis Z ■ Eine kleine, dreifach gekuppelte Schlepptenderlok mit Vorlaufwheelsatz und dreiachsigen Tender – das ist die perfekte Lok für die Modellbahn. Getreu diesem Motto avancierte die Baureihe 24 schon früh zu einer der am häufigsten miniaturisierten Dampfloks. Mittlerweile gibt es unzählige DB-Versionen, quer durch alle Nenngrößen

Schon in der Vorkriegszeit bot sich eine kleine Schlepptenderlok als ideale Einsteigerdampflok für die neuen 00-Tischbahnen von Märklin und Trix an. Ob die Kunden darin nun eine „große“ Schnellzuglok sahen oder doch eher die Nachbildung eines kleinen „Steppenpferds“, sei dahingestellt. Die zweiachsigen Loks mit ihren kurzen zweiachsigen Tendern konnten beides sein – in vereinfachter Form, wohlgeformt. Trix legte eine in vielerlei Hinsicht verbesserte Nachfolgerin nach dem Krieg neu auf.

Erste „echte“ Modelle

Mit der neu konstruierten RM 800 nahm sich auch Märklin 1950 erneut der Thema-

tik an. Das Vorbild der Baureihe 24 war nun eindeutig erkennbar, auch wenn der Lok noch der Vorlaufwheelsatz fehlte. Bis 1954 blieb das Modell im Märklin-Programm, war aber kein ganz großer Erfolg – kein Wunder, die Kundschaft wurde immer anspruchsvoller.

Wie man es anders und besser machen konnte, zeigte Fleischmann in eben jenem Jahr. Die Franken stellten auf der Nürnberger Spielwarenmesse ihre neue, zwar recht einfach gehaltene, aber zweifelsfrei als Vertreterin ihrer Baureihe zu erkennende 24 001 vor (Artikelnummer 1350). Warum es ausgerechnet diese Betriebsnummer wurde, lässt sich nicht mehr klä-

ren – die Vorbildlok kam jedenfalls nicht zur DB, sondern verblieb als Oi 2-32 bei den PKP. Erhältlich blieb das Modell bis 1966; inzwischen hatte Fleischmann aus ihm auch ein einfaches Einsteigermodell ohne Vorlaufachse abgeleitet, das bis 1982 u. a. in Anfangspackungen genutzt wurde.

Doppelte 24 058 in H0

1956 war dann die Geburtsstunde der ersten beiden „richtigen“ DB-24er in H0, denn sowohl Märklin als auch Trix stellten in diesem Jahr auf der Nürnberger Spielwarenmesse ihre für die damalige Zeit höchst gelungenen Neukonstruktionen vor. Und die Fachbesucher durften sich wundern, denn beide Hersteller hatten sich mit der

24 058 der Bundesbahn dieselbe Vorbildlok ausgewählt. In der Ausführung unterschieden sich die beiden Modelle jedoch deutlich (siehe *em* 5/2021). *Trix Express* setzte bei seiner zunächst unter der Artikelnummer 753 (ab 1959: 202) angebotenen 24 058 auf einen schweren Druckgussaufbau. *Märklin* hingegen stattete seine Lok mit einem modernen Kunststoffaufbau auf schwerem Metallfahrwerk aus. Erhältlich war sie zunächst unter der Artikelnummer FM 800, ab 1957 als 3003. Unterschiede gab es auch bei der stirnseitigen Beleuchtung: *Trix* bildete – vermutlich aufgrund vorlie-



Trix legte sein überarbeitetes Modell nach dem Krieg wieder auf. Trotz nur zweier Radsätze hat der Tender das mittlere Achslager des kurzen 24er-Tenders

Bereits in den 1950er-Jahren gab es erste HO-Umsetzungen von Märklin und Trix

gender Vorbildfotos aus der Vorkriegszeit, als 24 058 in Ulm stationiert war – eine dritte, auch im Modell beleuchtete Stirnlampe nach, die die längst in Rahden (BD Münster) beheimatete Vorbildlok 1956 aber nicht mehr trug. *Märklin* machte es richtig, musste aber dann sein Gehäuse nach der verbindlichen Einführung des Dreilichtspitzsignals bei der DB (1959) entsprechend anpassen. Zudem bekam die Göppinger Lok ab 1965 den DB-Keks an beiden Führerstandsseiten, den das Vorbild bereits seit 1956 trug. *Trix Express*-Fahrer mussten bis zuletzt darauf verzichten – ihre Lok blieb mit nur geringen optischen Veränderungen bis 1992/93 lieferbar; eine Zweileiter-Gleichstromversion gab es nicht. Auch *Märklin* überarbeitete sein Modell im Laufe der Zeit immer wieder. Hier hingegen nutzte man die Gunst der Stunde und bot die 24er kurzzeitig 1967/68 und 1975/76 auch als *HAMO*-Gleichstrommodell an.

Ab 1996 trug sie die neue Betriebsnummer 24 014 und war als Bestandteil der Start-



Bei Märklin kam 1950 die RM 800 ins Programm. Sie sah schon nach einer DB-Baureihe 24 aus, nur fehlte ihr der Vorlaufachsatz



Fleischmanns 24 001 kam 1954 und zeigte trotz einfacher Detaillierung, wie eine 24 im Modell aussehen sollte. Die Vorbildlok verblieb nach 1945 allerdings bei den PKP



Märklins 24 058 kam 1956 unter der Artikelnummer FM 800 auf den Markt (links). Ab 1957 wurde sie unter der Artikelnummer 3003 im Katalog geführt und im Lauf der Zeit vielfachen Verbesserungen unterzogen *Oliver Strüber (6)*



Parallel zum Märklin-Modell offerierte auch Trix Express anno 1956 seine Nachbildung der Baureihe 24; auch sie trug die Betriebsnummer 24 058



24 047 mit NEM-Schnittstelle und kleinen Windleitblechen bildete 2008 den Abschluss in der Chronologie der Fleischmann-Steppenpferde ^{MM}



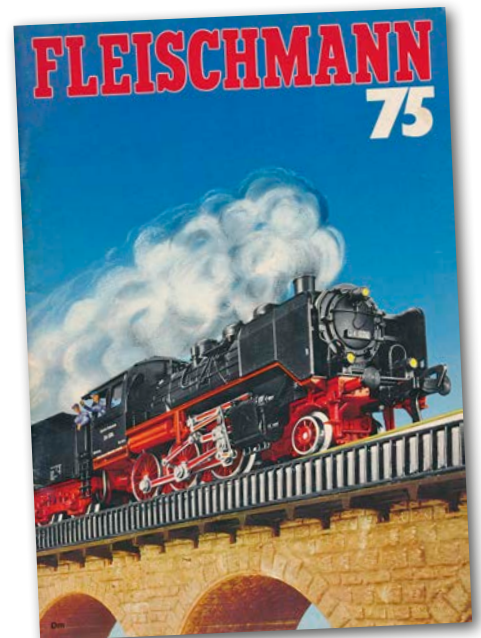
2008 brachte Märklin seine neu konstruierte Baureihe 24 auf den Markt ^{Oliver Strüßer (3)}

packung 29505 auch in DELTA-Version zu haben. 1998 legte Märklin den mit einem vierachsigen Tender einer 50er ausgestatteten Sonderling 24 061 auf (30032) und ab 2003 war die knapp fünf Jahrzehnte alte Konstruktion dann auch serienmäßig als DELTA-Lok 24 020 verfügbar. 2005 endete ihre Ära im Märklin-Programm.

Frischer Wind aus Nürnberg

Längst hatte es inzwischen neue Mitbewerber gegeben. 1975 entsann sich Fleischmann wieder der kleinen Personenzug-Schleppentenderlok und nahm eine komplette, maßstäbliche Neukonstruktion mit vielen fei-

nen Details neu in sein Programm auf. „Das schwarze Steppenpferd“, wie es der Katalog in Fleischmann-Bezeichnungstradition nannte, hieß 24 074 und entsprach mit seinem ausgeschriebenen Bundesbahnschriftzug und den großen Windleitblechen der frühen Epoche III (4140). Schon zwei Jahre später stellte Fleischmann ihr mit der 24 067 eine Schwesterlok mit DB-Keks und – erstmals in H0 – den kleinen Witte-Windleitblechen zur Seite (4141). 1989 folgte 24 016, wieder mit „großen Ohren“ (4142). Parallel dazu gab es 24 095 als FMZ- bzw. TWIN-Version (64142), die 1999 von 24 016 beerbt wurde. Als einmalige Sonderauflage



Zwei Jahre nach der „großohrigen“ 24 074 vom Katalogtitel kam mit der 24 067 erstmals eine Lok mit Witte-Windleitblechen in H0

rollte 1995 die „kleinohrige“ 24 070 ins Programm (95 4142). Exklusiv für Idee+Spiel-Fachhändler wurde 1999 noch 24 070 aufgelegt (99 4142), ebenfalls mit Witte-Blechen und für den TWIN-Einsatz. Nach mehreren Jahren Programmabstinenz setzte ab 2008 die wieder mit „Witte-Ohren“ aufwartende 24 047 mit NEM-Steckschnittstelle (414001) den Schlusspunkt unter Fleischmanns DB-24er.

High-End-Modelle in H0

Abseits der Großserie, wie sie Fleischmann, Märklin und Trix zu Beginn der 1990er-Jahre lieferten, schien noch genug Platz zu sein für eine 24er in feinsten Messingausführung. Kleinserienhersteller Dingler aus Meckenbeuren, sonst eher bekannt für seine Modelle in 1 und 0, stellte auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1990 neben einem Handmuster einer 24 in 0 auch ein entsprechendes H0-Modell in Aussicht. Zu Jahresbeginn 1991 waren die streng limitierten, aus rund 770 Einzelteilen bestehenden Modelle lieferbar; neben zwei DRG-Ausführungen gab es auch die 24 065 der DB mit Wagner- und die 24 061 mit Witte-Windleitblechen sowie 50er-Tender (H0-202/00 bzw. -01).

Anderthalb Jahrzehnte später, 2007, rollte die Baureihe 24 auch bei Weinert ins Sortiment. Der hochdetaillierte Weißmetall-Bausatz mit Messingfeingussteilen verfügte über Tenderantrieb mit Glockenankermotor und Schwungmasse; lieferbar waren

Versionen der DRG mit großen und der Bundesbahn mit kleinen Windleitblechen, jeweils mit Norm-, NEM- und FineScale-Radsätzen (40031/-32/-33).

Göppings neue 24er

Doch auch im Bereich der Großserie tat sich wieder etwas: Vornehmlich für Einsteiger und preisbewusste Modellbahner legte Märklin zu jener Zeit seine Klassiker der Baureihen 24 und 74 als Neukonstruktionen mit Kunststoffaufbauten wieder auf. Dabei hielt man sich die Option offen, nicht nur Wechselstrombahner zu bedienen, sondern auch Gleichstromversionen bei Trix anzubieten. Den Anfang machte 2008 im Märklin-Programm die 24 016 als DB-Lok mit Wagner-Windleitblechen (36240). 2010 folgte die mit kleinen Witte-Blechen ausgestattete 24 026 (36241). Im selben Jahr gab es zudem eine Zugpackung mit Umbauwagen und der „großohrigen“ 24 038 (26564). Exklusiv in Märklin-Stores war die Packung auch in patinierter Ausführung in Kleinstauflage von exklusiven 240 Stück erhältlich (26590). 24 014 hingegen offerierte Märklin ab 2012 Neueinstei-

Ab dem Jahr 2008 brachte auch Roco attraktive HO-Modelle der Baureihe 24

gern als Bestandteil der Nebenbahn-Startpackungen 29240 und 29245. 2013 trat dann die 24 047 die Nachfolge der 24 016 an, verfügte nun aber erstmals über einen mfx-Sounddecoder (36242); sie gab es ab 2014 – ebenfalls mit Sound – auch bei Trix (22248). 2015 war die Zeit wieder reif für eine 24er mit Witte-Windleitblechen: 24 041 war nicht nur solo (36243), sondern auch als Bestandteil eines Güterzug-Startsets erhältlich (29248). Exklusiv in Märklin-Stores zu haben war 2017 die gealterte 24 019 in Vitrinerverpackung, auch sie hatte die kleinen „Ohren“ (36246). 2018 rückte 24 044 als Epoche-III-Lok mit großen Windleitblechen zunächst ins Trix-Programm ein (22324), 2019 war sie auch bei Märklin erhältlich (36244). Im gleichen Jahr trat schließlich noch bei Märklin wie auch bei Trix 24 061 mit dem großen 2'2' T 26-Tender an (36249/22433).

Ein neuer Wettbewerber

Das Jahr 2008 bot Freunden der Baureihe 24 in H0 einen doppelten Grund zum Feiern, denn nicht nur aus Göppingen kam



Im Lauf der Zeit wurde die Göppinger 24 auch immer wieder im Trix-Programm angeboten, etwa die mit dem 50er-Tender 2'2' T 26 aufwartende 24 061 MM (2)



Im Roco-Programm hielt erstmals im Jahr 2008 eine Lok der Baureihe 24 Einzug. Im Laufe der Jahre wurden verschiedene Vorbildversionen umgesetzt, etwa 24 017 der frühen Epoche III mit Wagner-Windleitblechen und ausgeschriebenem Bundesbahn-Schriftzug (unten) oder die 24 054 mit Witte-Windleitblechen und DB-Keks



eine zeitgemäße Neukonstruktion, sondern auch aus Bergheim: Erstmals stieg nun nämlich auch Roco in den Markt der kleinen DB-Steppenpferde ein. Den Anfang machte die Epoche-III-Maschine 24 054 mit Witte-Windleitblechen, die es außer in der Gleichstromversion mit acht-poliger Schnittstelle (62210) auch als Wechselstromausführung mit „Flüsterschleifer“ gab (68210). 2009 wurde ihr dann als Teil eines „dampfgeführten Personenzuges“ mit 24 044 eine Version der frühen Epoche III mit ausgeschriebenem Bundesbahn-Schriftzug und Wagner-Windleitblechen zur Seite gestellt. Auch dieses Set gab es in analoger DC- und digitaler AC-Ausführung (61404/-05). In bewährter Roco-Manier folgten bald weitere

Betriebsnummern und Vorbildausführungen: So ergänzte 2011 die noch mit „Wagner-Ohren“, aber bereits mit DB-Keks aufwartende 24 029 das Programm (62214/68214), während 24 007 mit Witte-Windleitblechen die Nachfolge der 24 054 antrat; sie war aber nur noch in Gleichstromausführung erhältlich (62210).

In TT kaum beliebt

Eine kleine Schlepptenderlok wie die Baureihe 24 darf auch in 1:120 nicht fehlen, dachte man sich zu Beginn der 1960er-Jahre beim westdeutschen TT-Hersteller Rokal. Folgerichtig ergänzte die 1'C-Lok 24 095 ab 1961 das Produktportfolio der Lobbericher. Erhältlich war die für die damalige Zeit durchaus gelungene Lok zunächst unter der



In Rokals TT-Programm hielt die 24 095 der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1961 Einzug; sie gab es bis zum Ende der Produktionszeit 1969



Im Maßstab 1:160 kommt Minitrix die Pionierfunktion im Hinblick auf die Baureihe 24 zu. 1971 erschien zunächst die 24 058 als DB-Lok mit „Witte-Ohren“ *Slg. Oliver Strüber (2)*



Artikelnummer B 1024. Ab 1962 firmierte sie unter 01164 und blieb bis zum Ende der *Rokal*-Produktion 1969 im Sortiment.

Ab den 2000er-Jahren kamen zwar neue TT-Nachbildungen dieser Baureihe von *Gütsold* und *Jago* auf den Markt, eine DB-Variante war jedoch bislang nicht dabei.

Nürnberger Fernduell in N

Auch im N-Maßstab 1:160 begann das 24er-Zeitalter bereits recht früh: Schon 1971 legte *Minitrix* seine Nachbildung der 24 058 mit Witte-Windleitblechen auf (51 2029 00), sie blieb allerdings nur bis 1974 lieferbar. Stattdessen bestimmten für

die nächsten anderthalb Jahrzehnte DRG-Versionen das Programm. Erst 1990 kam mit 24 056 erneut eine DB-Maschine auf den Markt (12836); auch sie hatte wieder kleine „Ohren“. Im Rahmen eines Güterzugsets folgte 1997/98 schließlich noch die ebenso ausgestattete 24 007 (11415), danach war Dienstschluss für die bewährte *Minitrix*-Konstruktion.

Dafür bedachte *Fleischmann* seit 2003 die N-Bahner mit einer zeitgemäßen Neukonstruktion. Den Anfang machte neben einer „großohrigen“ DRG-Lok die mit Witte-Windleitblechen ausgestattete 24 054 der DB; es gab sie von Anfang an

parallel in analoger und digitaler Ausführung (7142/87142). 2019 schob man mit der Schwesterlok 24 052 eine weitere DB-Version nach, jetzt mit großen „Ohren“ und DB-Keks (7142 02/-82) und ab 2022 war die gleichermaßen ausgestattete 24 017 verfügbar (7142 03/-83).

Hierzulande eher eine Randnotiz: 1980 hatte der spanische Hersteller *Ibertren* für sein hauseigenes N-Programm eine recht einfach gehaltene Nachbildung einer 24 aufgelegt. Diese verzichtete jedoch – vermutlich, um das Modell international einsetzbar zu machen, – weitgehend auf die Beschriftung (013). Große Verbreitung fand es zumindest auf dem deutschen Markt nicht.

Dauerbrenner in Z

Nachdem die 24 bei *Märklin* längst zum festen Bestandteil des H0-Programms geworden war, durfte sie natürlich auch bei der neuen *miniclub* nicht fehlen. Schon 1973, ein Jahr nach Einführung der „kleinsten elektrischen Eisenbahn der Welt“, kam sie auf den Markt. Wie in H0 nahm sich *Märklin* 24 058 mit großen Windleitblechen und DB-Keks zum Vorbild (8803). Mit leichten Verbesserungen blieb sie bis 2004 im Programm, seit 1997 diente sie auch als Teil des Startsets 81560. Auf ihrer Basis entstanden ab 2008 bei Kleinserienhersteller *Bahls* gesuperte Modelle (5024). *Märklin* selbst überarbeitete seine Konstruktion eingehend und stattete seine neuen Modelle fortan u. a. mit einem Fünfpolmotor, schwarz vernickelten Rädern und rot lackierten Radreifen aus. Als 24 026 mit Witte-Windleitblechen und DB-Keks kehrte sie 2010 ins Programm der Göppinger zurück (88030). 2019 legte man zudem noch die „großohrige“ 24 061 mit dem langen 50er-Tender und Glockenankermotor auf.

24er für die großen Spuren

Auch in den Nenngrößen G, 1 und 0 hat die Baureihe 24 inzwischen eine gewisse Verbreitung gefunden. *Dingler* lieferte 1990 sein limitiertes Messing-Kleinserienmodell in 0 in zwei DB-Versionen aus, mit Wagner- sowie mit Witte-Windleitblechen (0-202/0 bzw. -1). Einige Jahre später war 24 016 der DB in kleinster Auflage auch bei *EMA* in Weimar zu haben (1008/1308/1408). Zu deutlich größeren Auflagen haben es die 2008 auf den Markt gekommenen „Steppenferde“ von *Lenz* gebracht; als DB-Maschinen gab es hier



Seit 1973 gibt es das Steppenferd auch für Märklins miniclub – anfangs wie das H0-Pendant als 24 058 beschriftet *Oliver Strüber (3)*

zunächst die 24 014 mit großen „Ohren“ und DB-Keks (40240-01). Als Neuaufgaben mit e-motion-Antrieb und Rauchgenerator mit radsynchronem Rauchausstoß sind inzwischen die ebenfalls „großohrige“ 24 052 (-03), die 24 047 mit Witte-Windleitblechen (-04) sowie die 24 061 mit 2'2' T 26-Tender (-05) verfügbar.

Auch 1-Bahner bedachte *Dingler* mit einer Nachbildung der Baureihe 24: Wie in 0 ein paar Jahre zuvor gab es hier 1996 je eine Version mit Wagner- und mit Witte-Windleitblechen (I-124/00 bzw. -01). Kurz darauf lieferte auch *Kesselbauer* in geringer Stückzahl seine in schwerer Metallbauweise ausgeführte Nachbildung der 24 007 der DB aus (0719 bzw. 0720). Auch in 1:32 sorgte die Großserie für weitere Verbreitung: Seit 2008 war bei *Märklin* 24 025 mit Wagner-Windleitblechen verfügbar (55245), 2011 folgte ihr 24 017 mit „Witte-Ohren“ (55246). Seit 2024 ist das Steppenpferd nun auch bei *Fine Models/Kiss-Modellbahnen* und *Bee's Modell Bahn* erhältlich, wie gewohnt auch dort in mehreren Versionen, darunter allein elf DB-Ausführungen. Wer wollte, konnte sich sein Modell auch gleich bei *Michel Becasse* patinieren lassen.

Zu guter Letzt bildete *Piko* ab 2015 die Baureihe 24 für Gartenbahner in 2m/G nach. Den Anfang machte 24 054 der DB mit Witte-Windleitblechen (37220) und mit 24 004 folgte 2019 noch eine Version mit Wagner-Windleitblechen (-3). *Oliver Strüber*

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



Auf der Nürnberger Spielwarenmesse präsentierten Märklin 2008 (oben) und Lenz 2015 (unten) ihre noch unfertigen Handmuster der Baureihe 24 in 1 bzw. 0 MM (2)



Die 24 070 in 1 von Kiss/Bees wurde von Becasse Weathering patiniert *Peter Pernsteiner*

Das größte Serienmodell der Baureihe 24 bietet Piko seit 2015 für Gartenbahner an MM



218-Comeback in der Südpfalz

Im Juni 2026 war die einstige Touristiklok 218 418 von DB Gebrauchtzug ein gern gesehener Gast in der Südpfalz. Weil eine sehr hohe Zahl an Triebzügen im Pfalznetz defekt war, wurde bis Anfang Juli 2026 ein Umlauf des RE 6 Neustadt (Weinstr) – Karlsruhe Hbf montags bis freitags auf eine Doppelstockwagen-Garnitur umgestellt. In Winden hat RE 12035 am Nachmittag des 5. Juni 2026 Ausfahrt erhalten, um die Fahrgäste nach Karlsruhe zu bringen. Baumaschinen und Schottermaterial zeugen hier von den bevorstehenden umfangreichen Arbeiten am Oberbau der Strecke zwischen Winden und Landau. *Gunter Heck*

Bild des Monats





Stellwerk Rf in Rüsselsheim: Den Zustand solcher elektromechanischen Anlagen bezeichnet DB InfraGO im Durchschnitt als mangelhaft Volker Emersleben/DB AG

■ DB InfraGO

255 Stellwerke dürfen nicht mehr umgebaut werden

Die Bundesregierung hat in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 21/6367) erstmals konkrete Zustandsnoten für die deutschen Stellwerke veröffentlicht. Das Ergebnis ist alarmierend: Elektromechanische Stellwerke erhalten die

Note 5,3, mechanische Anlagen 4,7, Relaisstellwerke 4,3. Nur elektronische Stellwerke (ESTW) kommen mit 3,8 auf einen akzeptablen Wert. Die Skala reicht von 1 bis 6, wobei 6 den schlechtesten Zustand markiert. Bei 255 von insgesamt 4.135 Stellwerken ist die Lage so gravierend, dass die DB AG ein

Umbauverbot verhängt hat. Ursache sind Korrosionsschäden, die eine Ertüchtigung ausschließen. Diese Anlagen müssen vollständig ersetzt werden. Die Zustandsnoten selbst sind mit einem Vorbehalt zu lesen: Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) räumt ein, die Berechnungsmethodik hinter

diesen Noten nicht überprüfen zu können, da es sich um eine „interne Kennzahl“ von DB InfraGO AG handele.

Planzahlen bis 2030

Im vergangenen Jahr wurden 64 Altstellwerke außer Betrieb genommen, für 2026 sind 62 weitere geplant. Für 2028 plant

„Schnellläuferprogramm Digitale Stellwerke“: vier in Betrieb, zwei massiv verspätet

Das 2020 gestartete Schnellläuferprogramm (SLP) sollte neue Hersteller für digitale Stellwerke gewinnen und den Ersatz alter Anlagen beschleunigen. Von sieben Pilotvorhaben sind vier in Betrieb: Finnentrop (05/2022), Kleve – Kempen (11/2022), Wörth – Germersheim – Speyer (12/2022) sowie Ans-

bach – Triesdorf; Letzteres mit fast vier Jahren Verzögerung erst seit Februar 2026. Noch nicht fertiggestellt sind die Vorhaben Zwieseler Spinne, Gera – Weischlitz und Lichtenfels – Coburg – Sonneberg. Die Zwieseler Spinne sollte im Dezember 2023 in Betrieb gehen; der aktuelle Termin ist Dezember 2028. Bei Gera –

Weischlitz beträgt der Verzug dreieinhalb Jahre, bei Lichtenfels – Coburg – Sonneberg ebenfalls rund fünf Jahre. Ursache in allen drei Fällen: der schwierige Markteintritt neuer Hersteller. Einer hat das Programm inzwischen ganz verlassen. Die Kosten sind als Geschäftsgeheimnis eingestuft.

die DB AG die Ablösung von 60 Altstellwerken, 2029 rund 65 und 2030 weitere 70 Anlagen. Das Tempo bleibt gemessen am Gesamtbestand von über 4.000 Anlagen überschaubar.

Gleichzeitig sollen 2026 53 moderne Stellwerke neu errichtet werden. Bis 2031 befindet sich nach Angaben der DB AG pro Jahr eine mittlere zweistellige Zahl moderner Stellwerke in Planung oder Umsetzung. Dabei fasst ein ESTW in der Regel mehrere alte Anlagen zusammen. Für Verzögerungen sorgen laut DB AG die angespannte Finanzlage sowie fehlende Ressourcen, die häufig zu Verschiebungen bei Inbetriebnahmen und Sperrpausen führen. Zur Beschleunigung fordert die DB AG eine Stärkung der Rolle bereits tätiger Prüforganisationen, um Doppelprüfungen zu vermeiden.

Welche konkreten Stellwerke im Rahmen des Ersatzprogramms abgelöst werden sollen, hat der Bund übrigens nicht offengelegt. Die entsprechenden Informationen sind als „Vertraulich“ eingestuft, weil eine Veröffentlichung gezielte Angriffe auf die Infrastruktur ermöglichen könnte.

Mittel aus zwei Töpfen

Für den Zeitraum 2027 bis 2031 plant die DB AG Investitionen von rund 13 Milliarden Euro in den Stellwerksersatz: fünf Milliarden Euro aus dem ERTMS-

Haushaltstitel, acht Milliarden Euro aus Mitteln der Ersatzinvestitionen. ETCS-fähige Stellwerke – also Anlagen, die mit dem europäischen Zugsicherungsstandard kompatibel sind – werden damit aus zwei verschiedenen Finanzierungsquellen gespeist, was die Koordinierung erschwert. Die Bundesregierung kündigt an, diese Architektur mit der neuen Leistungsvereinbarung LV InfraGO zu vereinfachen. Auf gesetzlicher Ebene soll das Infrastruktur-Zukunftsgesetz, das sich noch im parlamentarischen Verfahren befindet, vereinfachte Genehmigungsverfahren bei Digitalisierungsmaßnahmen ermöglichen.

Neben der Infrastruktur hat das Ersatzprogramm auch eine Personaldimension: Durch die Zusammenlegung und Modernisierung der Stellwerke können nach Angaben der DB AG insgesamt rund 785 Vollzeitstellen eingespart werden – weil moderne, ferngesteuerte Anlagen deutlich weniger Bedienungspersonal benötigen als die alten Einzelstellwerke.

Vielleicht hängt damit auch ein vergleichsweise positiver Befund zusammen, den die Stellwerksbesetzungsquoten zuletzt lieferten: Im April 2026 waren bundesweit 99,5 Prozent aller Stellwerke ordnungsgemäß besetzt. Personalmangel war damit zumindest in diesem Zeitraum nicht mehr so ein ganz akutes Problem. **FD**



Eine 233 mit einem Güterzug von Halle Gbf nach Zeitz Gbf passiert das südliche Stellwerk in Reuden Jochen Schmidt/DB AG



Farbenfrohe Leihgaben

Am 8. Juli 2026 ist 143 841 vor einer Verstärker-S-Bahn zwischen Neusörnewitz und Meißen unterwegs. Sie ist eine von mehreren farblichen Exoten, die derzeit bei DB Regio Dresden auf S-Bahn- und Regionallinien anzu-treffen sind. Grund sind Fahrzeugengpässe. 143 841 gehört inzwischen fest zum Dresdner Bestand, zusätzlich wurde die blaue 143 019 von WFL angemietet Felix Seraphin

■ Bestandsaufnahme der Bundesnetzagentur

Mehr als 20.000 Triebfahrzeuge im Schienennetz

Die Bundesnetzagentur hat erstmals eine systematische Erhebung unter allen Fahrzeughaltern mit einer Zulassung für das deutsche Schienennetz durchgeführt. Angeschrieben wurden 576 Halter, darunter 431 deutsche. Erfasst wurden alle Triebfahrzeuge, angetriebenen Nebenfahrzeuge und Steuerwagen zum Stichtag 30. September 2025. Das Ergebnis: Insgesamt wurden 20.050 Fahrzeuge gemeldet. Davon entfallen 16.500 auf deutsche Halter, 3.550 auf ausländische. Von der Gesamtzahl gelten 18.350 Fahrzeuge als einsatzfähig; rund 1.700 sind noch registriert, ohne dass langfristig noch ein Einsatz geplant ist.

Bei den rund 13.950 einsatzfähigen Fahrzeugen deutscher Halter mit Zugbeeinflussung dominieren elektrisch angetriebene Fahrzeuge mit 7.410 Einheiten (53 Prozent). Auf Dieselfahrzeuge entfallen 4.650 Fahrzeuge (33 Prozent), auf besondere Fahrzeugtypen wie Bahndienstfahrzeuge, Steuerwagen und Triebfahrzeuge besonderer Bauart 1.890 Fahrzeuge (14 Prozent). Die größte Einzelgruppe bil-

den elektrische Triebwagen für Geschwindigkeiten unter 190 km/h mit 3.950 Fahrzeugen, gefolgt von elektrischen Lokomotiven ab 100 km/h mit 3.050 und Dieseltriebwagen mit 2.350 Einheiten.

Diese Fahrzeuge verteilen sich auf über 400 verschiedene Baureihen. Die Verteilung ist dabei höchst ungleich: Mit nur sieben Baureihen werden bereits 20 Prozent des Gesamtbestands abgedeckt. 35 Baureihen reichen, um die Hälfte der Flotte zu erfassen; für 70 Prozent genügen 80 Baureihen. Das letzte Drittel hingegen verteilt sich auf Hunderte Baureihen mit jeweils nur wenigen Fahrzeugen. Das könnte für die bevorstehende ETCS-Umrüstung ein erheblicher Kostentreiber sein, da für jede Baureihe ein eigenes, aufwendiges First-of-Class-Projekt erforderlich ist.

Genaue Aussagen zu einzelnen Baureihen gibt die BNetzA derzeit nicht raus, weil die Aufbereitung der Daten noch nicht komplett abgeschlossen ist, wie eine Sprecherin auf Anfrage mitteilt. Insbesondere stünden noch Abgleiche mit anderen Datenquellen aus. **FD**



248 506 mit ICE-L-Garnitur 1815 und am Zugschluss die 248 509 am 12. Juli 2026 als ICE 2013 Köln – Oberstdorf in Oberesslingen Peter Garke

■ ICE 2012/2013

Neustart nach dem Ende einer Ära

Am 9. Juli fuhr zum letzten Mal ein klassischer ICI nach Oberstdorf. Drei Tage später, am 12. Juli 2026, startete der erste planmäßige ICE L in Köln in Richtung Allgäu. Pünktlich um 10:53 Uhr verließ ICE 2013 den Hauptbahnhof der Domstadt – und erreichte Oberstdorf mit lediglich vier Minuten Ver-

spätung. Für eine Verbindung, die zuletzt durch extreme Unzuverlässigkeit aufgefallen war, ein bemerkenswerter Auftakt. Der ICE L ist ein 17-teiliger Niederflur-Gliederzug des spanischen Herstellers Talgo („L“ steht für „low floor“, also Niederflureinstieg). Der Zug wird derzeit auf vorwiegend touris-

tischen Strecken eingesetzt, zum Beispiel auf der Strecke Berlin – Hamburg – Westerland (Sylt) und nun auch auf der Verbindung ins Allgäu.

Zunächst im Sandwich

Für die Premiere kam der Park 1815 zum Einsatz, befördert von zwei Lokomotiven der

Baureihe 248 (Siemens Vectron Dual Mode). Die Maschinen 248 506 und 248 509 übernahmen die Erstfahrt. 248 506 führte den Zug von Köln bis Immenstadt, nach dem Kopfmachen übernahm 248 509 für die letzten Kilometer bis Oberstdorf. Bei Redaktionsschluss verkehrte das Zugpaar

Fahrzeiten ICE 2012/2013*

ICE 2012 Oberstdorf 9:50 – 10:20 Immenstadt 10:38 – 11:23 Memmingen 11:24 – 11:55 Ulm Hbf 11:57 – 13:27 Esslingen (Neckar) 13:29 – 14:36 Mannheim Hbf 14:39 – 16:10 Koblenz Hbf 16:12 – 17:06 Köln Hbf 17:14 – 19:00 Dortmund Hbf²⁾

ICE 2013 Dortmund Hbf 8:55 – 10:40 Köln Hbf 10:53 – 11:46 Koblenz Hbf 11:48 – 13:21 Mannheim Hbf 13:23 – Esslingen (Neckar) 14:37 – 16:14 Ulm Hbf 16:16 – 16:44 Memmingen 16:45 – 17:24 Immenstadt 17:42 – 18:12 Oberstdorf¹⁾³⁾

*Nur ausgewählte Halte angegeben;

¹⁾ Ab Dortmund Hbf nur 10. Oktober bis 1. November;

²⁾ 7. September bis 4. Oktober nur Vaihingen (Enz) – Dortmund Hbf;

³⁾ 6. September bis 4. Oktober nur bis Vaihingen (Enz)



Am 7. Juli 2026 legt IC 2013 für den Lokwechsel einen Betriebshalt in Plochingen ein, wo 218 446 und 218 419 die weiß-/rote 101 013 vor dem Zug abgelöst haben Manfred Scheithing

in Sandwich-Bespannung, weil man zuvor festgestellt hatte, dass beim Trennen der Loks die Türen des Zuges offenblieben. Aus Kreisen des DB-Fernverkehrs hieß es, diese Regelung solle „die ersten Tage“ gelten. Später ist ein regulärer Lokwechsel in Plochingen vorgesehen, wo bei einem halbstündigen Betriebshalt ohne Fahrgastwechsel eine 248 eine Ellok der Baureihe 193 oder 105 ablöst. Dass der ICE 2013 derzeit meist in Köln Hbf und nicht in Dortmund Hbf startet, hängt mit laufenden Bauarbeiten zusammen.

Ende der Baureihe 218 im DB-Fernverkehr

Mit dem Wechsel zum ICE L endet zugleich der planmäßige Einsatz der Baureihe 218 vor DB-Fernverkehrszügen im Allgäu. Die letzten Leistungen versahen die Lokomotiven 218 446 und 218 406 vor dem IC-Zugpaar 2012/2013 auf dem Abschnitt Plochingen – Oberstdorf. Der Traktionswechsel fand in Plochingen statt, da zahlreiche Fernzüge wegen Bauarbeiten an Stuttgart Hbf, wo zuvor in der Regel umgespannt wurde, vorbeigeleitet wurden. Laut IHK Schwaben hatte der IC 2013 in den letzten 30 Tagen seines Betriebs eine Pünktlichkeitsquote von null Prozent – an keinem einzigen Tag erreichte er Oberstdorf fahrplangemäß.

Aufgrund der ausgefallenen Vorleistung ICE 1540 Berlin – Köln fuhr am 17. Juli 2026 als Ersatz für den ICE L-Park kurzum nochmal ein IC1 als Ersatz-ICE 2863 nach Oberstdorf ins Allgäu.

Am 9. Juli 2026 kehrten beide 218 als Leerfahrt nach Kempten zurück. Der IC1-Park ging zu DB Gebrauchtzug. Planmäßig werden in Deutschland derzeit keine Fernzüge mehr mit 218 bespannt. PG/JHE/MRU/MSK/FD

Generalsanierung Nürnberg – Regensburg

Sperrung verlängert

Die Generalsanierungen – inzwischen wegen des reduzierten Umfangs als Korridorsanierung bezeichnet – stehen weiter unter keinem guten Stern. Nach monatelanger Verzögerung bei Hamburg – Berlin traf es nun auch Nürnberg – Regensburg: Noch wenige Tage vor der geplanten Eröffnung am 10. Juli warb DB InfraGO für die Wiederinbetriebnahme, verkündete dann aber am 7. Juli, dass die Totalsperrung andauert. Als Ursache nannte die DB einzig die noch ausstehende „sicherheitstechnische Überprüfung der neuen Stellwerktechnik“, also deren Abnahme. Betroffen waren nach *em*-Infos zwei Anlagen. Was DB InfraGO verschwie: Die Mängelliste war deutlich länger. Wegen versäumter Belastungsfahrten hätten

zwischen Neumarkt und Regensburg eine durchgehende 70-km/h-Langsamfahrstelle eingerichtet werden müssen. Auch Stationen und Oberleitungen waren entgegen anderslautender DB-Angaben noch nicht fertiggestellt. Zunächst

war geplant, die Strecke mit Einschränkungen wieder zu eröffnen und nach wenigen Tagen in den Normalbetrieb überzugehen. Kurzfristig entschied man sich für eine Verlängerung, die bis maximal 31. Juli andauern sollte. RM



Belastungsfahrt bei Edlhausen mit 4185 131 und 4185 118 am 10. Juli 2026, dem Tag der geplanten Wiedereröffnung der Strecke Nürnberg – Regensburg Thomas Weiss/Eisenbahnarchiv

EuGH-Urteil zur deutschen Trassenpreissbremse

Folgen für den Nahverkehr auf der Schiene

Trassen- und Stationsentgelte für die DB-Infrastruktur werden auf Grundlage der EU-Richtlinie 2012/34/EU erhoben. Mitgliedstaaten können, müssen aber nicht, zusätzlich zu den Grenzkosten (Kosten für die Nutzung der Infrastruktur) Aufschläge bis zur Vollkostendeckung samt tragfähiger Rendite erheben. Die Aufschläge müssen jedoch markttüchtig sein: Sie sind nach effizienten, transparenten und nichtdiskriminierenden Grundsätzen zu erheben, mindestens getrennt nach Güter- und Personenverkehr, und müssen die Wettbewerbsfähigkeit der jeweiligen Segmente berücksichtigen. Dem Betreiber der Schienenwege ist zudem ein weiter unternehmerischer Spielraum bei der Trassenpreisfestsetzung zuzugestehen.

Vor diesem Hintergrund kippte der EuGH am 19. März 2026

(Az. C-770/24) das deutsche Trassenpreissystem 2025 und 2026: Die Kopplung der SPNV-Preissteigerung an die Regionalisierungsmittel-Rate (§ 37 Abs. 2 ERegG – 1,8 Prozent bis 2025, seither 3 Prozent) schränke den Spielraum des Infrastrukturbetreibers zu stark ein und sei mit EU-Recht unvereinbar.

Um dennoch ihre Gesamtkosten zu decken, beantragte DB InfraGO Erhöhungen um 17,7 bzw. 16,2 Prozent für den Schienenpersonenfern- und -güterverkehr; im Nahverkehr genehmigte die Bundesnetzagentur wegen der gesetzlichen Preisbremse jedoch nur 0,6 Prozent statt der von DB InfraGO geforderten Erhöhung. Dagegen klagte DB InfraGO vor dem Verwaltungsgericht Köln, das den EuGH mit Beschluss vom 6. November 2024 im Vorabentscheidungsverfahren um Klärung

der EU-Rechtskonformität des deutschen Systems 2025 bat.

Das EuGH-Urteil stellt die Finanzierung des deutschen Schienennetzes nun vor immense Herausforderungen. Ohne eine grundlegende Reform des bisherigen Vollkostenprinzips steht die Zukunft der Nahverkehrsfinanzierung im Bereich des Schienenverkehrs auf dem Spiel. Diese Erkenntnis scheint beim Bund bislang jedoch nicht angekommen zu sein: Er lehnt sowohl eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel zur Kompensation der steigenden SPNV-Trassenpreise als auch einen Verzicht auf das Vollkostenprinzip ab. Schlimmer noch: Der Entwurf für den Bundeshaushalt 2027 sieht sogar einen Abbau der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr vor – offenbar in Erwartung sinkender Trassenpreise für den Güterverkehr. OM

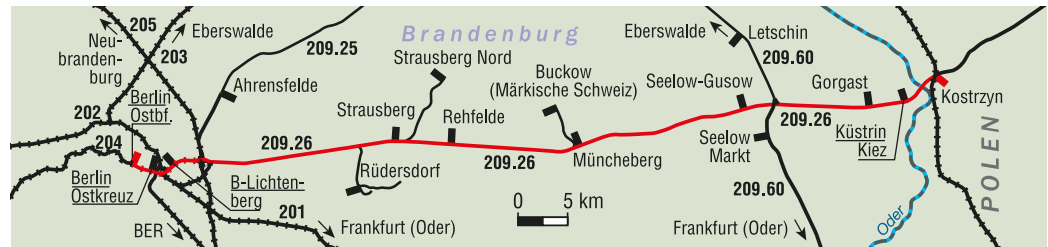
■ Ostbahn Berlin – Küstrin-Kietz Grenze

Dem Bund fehlt der Plan

Die Ostbahn Berlin – Kostrzyn bleibt wohl vorerst weiter überwiegend eingleisig und ohne Fahrdracht. Das geht aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen hervor (21/6676). Die Abgeordneten hatten nach dem Stand des Ausbaus und der strategischen Bedeutung der Strecke gefragt. Hintergrund ist, dass Polen die Fortsetzung der Ostbahn Richtung Pila weitgehend zweigleisig ausgebaut hat und eine Elektrifizierung plant.

Kein vordringlicher Bedarf

Die Ostbahn ist im Bedarfsplan für Bundesschienenwege in der niedrigsten Kategorie (Potenzieller Bedarf) eingestuft. Für einen Aufstieg in den „Vordringlichen Bedarf“ wären eine positive volkswirtschaftliche Bewertung und somit eine ausreichende Nachfrage im Schienenpersonenfern- und Güterverkehr erforderlich. Die Bundesregierung stellt fest, dass diese Nachfrage sowohl auf Basis der Verkehrsprognosen für 2030 und 2040 nicht gegeben sei. Eine Bewertung nach BVWP-Methodik sei somit nicht vorgesehen.



Die Ostbahn Berlin – Küstrin-Kietz Grenze ist 82,5 Kilometer lang *Grafik: Anneli Nau*



Für die Elektrifizierung vorbereitet ist die Oder-Brücke bei Küstrin. Doch ein Streckenausbau ist derzeit nicht absehbar *Bodo Schulz*

Dabei ist der parallel verlaufende Korridor Berlin – Warschau über Frankfurt (Oder) und Rzepin bereits heute hoch ausgelastet. Die DB InfraGO AG erwägt eine neunmonatige Vollsperrung dieser Strecke für Sanierungsarbeiten, da wäre eine leistungsfähige Ausweichroute hilfreich.

Resilienz und TEN

Auf die sicherheitspolitische Relevanz der Strecke geht der Bund nur knapp ein. Im europäischen Militärverkehrsnetz, das der EU-Rat 2023 gebilligt hat, fehlt die Ostbahn. Ob sie ins künftige deutsche Militäreisenbahn-Grundnetz (MEGN) aufgenommen wird,

ist unklar, so die Drucksache. Die Ostbahn zählt auch nicht zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V), EU-Fördermittel aus der Connecting Europe Facility sind damit tabu.

Dabei könnte die Strecke künftig strategisch an Bedeutung gewinnen: Polen erwägt, die geplante Hochgeschwindigkeitstrasse Warschau – Posen bis nach Gorzów Wielkopolski zu verlängern – und von dort über die Ostbahn nach Berlin. Die Strecke würde damit zum möglichen Bestandteil einer neuen Schnellfahrtrasse zwischen beiden Hauptstädten.

Immerhin: Die sanierte Oderbrücke bei Küstrin wurde vorsorglich bereits für eine spätere Elektrifizierung ausgelegt – an deren Kosten sich der Bund beteiligte. *em*

Noch eingleisig ist die Ostbahn auf polnischer Seite in Gorzów Wielkopolski (Landsberg/Warthe).

Am 2. April 2026 rollt ein Güterzug an der Warthe entlang. Hängt hier bald der Fahrdracht? *Christoph Grimm*



■ Köln – Hagen

Korridorsanierung beendet – doch es hakt weiter

Seit dem 10. Juli ist die Strecke Köln – Wuppertal – Hagen nach fünfmonatiger Sperrung wieder befahrbar – vorerst nur mit Tempo 70 statt 160. Zudem musste der Abschnitt Leichlingen – Opladen wegen eines Schadens an der Wupperbrücke erneut gesperrt werden: Statt der geplanten Freigabe am

20. Juli teilte die DB am 16. Juli mit, die Arbeiten dauerten nun bis mindestens September 2026, auch danach sei nur ein eingeschränkter Betrieb möglich. Der Schaden an der Brücke war bei einer Untersuchung am 10. Juli festgestellt worden; laut DB hatten Inspektionen zuvor keine Mängel gezeigt. *ZP*

■ S-Bahn Berlin

Zuschlag für Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd

Das Bieterkonsortium aus S-Bahn Berlin, Siemens Mobility und Stadler Deutschland hat am 8. Juli 2026 den rechtskräftigen Zuschlag für die S-Bahn-Ausschreibung der Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd (SBSNS-II) erhalten. Das Konsortium liefert 350 vierteilige Züge, übernimmt den Betrieb für 15 Jahre und sichert die Instandhaltung für 30 Jahre. Die

Betriebsaufnahme beginnt Anfang 2032, die vollständige Einfloftung soll 2038 abgeschlossen sein. Die neuen Fahrzeuge ersetzen die Bestandsbaureihen 480 und 481. Zusätzlich entsteht ein neues Instandhaltungswerk in Fredersdorf-Vogelsdorf in Brandenburg. Mit dem Zuschlag geht auch die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin an den Start *em*



Wuppertal-Steinbeck, 18. Februar 2026: Die Diesellok WIEBE 23 (92 80 4185 168-6 D-BLP) steht im Gleisfeld bereit. Sie zieht Bauzüge für die Korridorsanierung Köln – Hagen *Zeno Pillmann*

■ Benex

Zuschlag für Regionalverkehr Mainfranken

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) haben den Zuschlag für das Netz Regionalverkehr Mainfranken an Benex erteilt. Das Unternehmen, das unter dem Markennamen Agilis bereits mehrere Netze in Bayern betreibt, übernimmt ab Dezember 2030 den Betrieb im Großraum Würzburg mit

7,2 Millionen Zugkilometern pro Jahr und löst damit DB Regio ab. Der Zuschlag wurde nach Zurückweisung eines Nachprüfungsantrags der DB Regio durch die Vergabekammer Südbayern rechtskräftig. Mit Vertragsbeginn startet zugleich die Regio S-Bahn Mainfranken als zweites Regio-S-Bahn-System in Bayern. Der Vertrag läuft bis 2042. *em*

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



Hier mehr
erfahren!



176 Seiten · € (D) 24,99

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

VGBI
[VERLAGSGRUPPE BAHN] **GeraMond**



Ludmilla am Kuhfels

Am 29. Mai 2026 zieht 232 571 einen Militärzug von Vilseck in Richtung Nürnberg vorbei am Peilsteiner Kuhfels. Noch braucht DB Cargo die Ludmilla für den schweren Militärverkehr. Im Mai verkehrten mehrmals wöchentlich Militärzüge ab Vilseck. Ob das mit dem im Raum stehenden Abzug des US-Militärs zusammenhängt? Laut Medienberichten soll die Stryker-Brigade aus Vilseck verlegt werden. Mindestens 5.000 der rund 13.000 US-Soldaten sollen Deutschland verlassen *Bodo Schulz*

■ Bad Schussenried – Torfwerk

Keine Reaktivierung in Bad Schussenried

Der Stadtrat von Bad Schussenried hat im Juni 2026 der Reaktivierung der früheren Strecke vom Bahnhof zur Stadtmitte Bad Schussenrieds (frühere Federseebahn, siehe auch *em* 6/2026) eine Absage erteilt. Geplant war die Verlängerung der Regio-S-Bahn aus Ulm bis Bad Schussenried

Stadt, um sich ein teures Wendegleis in Ummendorf zu sparen. Dies hätte die Anbindung der 9.000-Einwohner-Stadt erheblich verbessert, denn der an der Südbahn Ulm – Friedrichshafen gelegene Bahnhof Bad Schussenried ist mehr als ein- einhalb Kilometer vom Stadtkern entfernt und nur durch

spärlichen Busverkehr angebunden. Die Stadt Bad Schussenried zieht nun die Offenlegung des derzeit unterirdisch verlaufenden Flusses Schussen in der Stadtmitte der Reaktivierung der Bahn vor und denkt an einen Bürgerbus zwischen der Innenstadt und ihrem Bahnhof. *RM*

■ Regiobahn

RE 47 fährt wieder

Am 30. Juni 2026 fand in Remscheid die Premierenfahrt des neuen RE 47 statt; der reguläre Betrieb begann am 1. Juli 2026. Die Linie verbindet im Stundentakt Remscheid-Lennep mit Düsseldorf Hbf und wird von der Regiobahn betrieben. Zuvor war der „Düssel-Wupper-Express“ seit rund drei Jahren wegen technischer Probleme mit Integral-Triebzügen eingestellt, es verkehrten ersatzweise Busse. Die Regiobahn setzt auf dem RE 47 drei zweiteilige Akku-Triebzüge Mireo Plus B von Siemens Mo-



Der RE 47 fährt wieder. Am 6. Juli 2026 kommt 2564 002 als RE 89343 nach Düsseldorf Hbf durch Remscheid-Güldenwerth *Zeno Pillmann*

bility ein. Bereitgestellt wurden sie durch die Siemens-Tochter Smart Train Lease GmbH. Die Wartung und Instandhaltung erfolgen im Rail Service Center

von Siemens Mobility in Dortmund. Der RE 47 ist laut VRR die erste Linie in NRW, die vollständig auf batterieelektrische Züge umgestellt wird. *em*

In Kürze

Zusätzlicher Wien-ICE

DB Fernverkehr und ÖBB erweitern das ICE-Angebot der Linie 91. Ein bisher zwischen NRW und Passau verkehrendes Zugpaar wird ab Dezember 2026 täglich außer samstags bis Wien verlängert und sorgt dadurch für eine um zwei Stunden verlängerte Betriebszeit. Ankunft in Wien ist gegen 1 Uhr nachts, zurück geht es gegen 5 Uhr. *RM*

Wieder IC nach Warnemünde

Warnemünde profitiert ab Dezember 2026 vom zuletzt bundesweit zusammengestrichenen IC-Angebot. Aufgrund überzähliger Twindexx-IC2-Garnituren ist DB Fernverkehr wieder in der Lage, die zweistündliche IC-Linie 17 aus Chemnitz bzw. Dresden nach einjähriger Pause wieder bis Warnemünde zu fahren, anstatt bereits in Rostock zu wenden. *RM*

BOB-FLIRT bei S-Bahn Hannover

Der Fahrzeugmangel von Transdev Hannover hält an. Als Ersatzfahrzeuge kommt neben den drei Mireo Smart von Smart Train Lease seit Ende Juni 2026 zusätzlich ein sechsteiliger FLIRT 3 der Bayerischen Oberlandbahn zum Einsatz. Dieser verkehrt vorrangig auf der S6 (Celle – Hannover). *RM*

Erste 146.0 in München

Am 27. Juni 2026 traf die erste Lok der Baureihe 146.0 bei DB Regio in München ein. Es handelt sich um die zuvor in Aachen stationierte 146 004. Gemeinsam mit weiteren baugleichen Maschinen und moderneren 146.2 wird sie in den kommenden Monaten die Baureihe 111 ablösen (*em* berichtete). *RM*

■ (A) Stern & Hafferl

Altbaufahrzeuge vor der Ablösung

Auf den Stern & Hafferl-Lokalbahnen Lambach – Vorchdorf-Eggenberg und Peuerbach – Waizenkirchen – Neumarkt-Kallham kommen noch immer betagte Grazer Triebwagen aus den 1950er-Jahren zum Einsatz. Neue Tram-Trains lösen die betagten, nicht mehr zeitgemäßen Fahrzeuge aber demnächst auf beiden Strecken ab. Die beiden 1951 gebauten Triebwagen ET 22.106 und ET 22.107 bewältigen auf der Vorchdorferbahn den Planverkehr.

GTW der LILO kommt

Während der Sommerferien im Juli und August soll dort vorübergehend ein moderner GTW der Linzer Lokalbahn (LILO) aushelfen. Dort sind weiterhin zwei zweiteilige Kölner Garnituren vorhanden:

22.133/22.233 (ex KFBE 1288/2289) und 22.136/22.236 (ex KFBE 1290/2290). Auf der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg verrichten sie bis heute im Schülerverkehr und bei Anlässen mit hohem Fahrgastaufkommen ihre Dienste. Der ebenfalls 1951 gebaute „Grazer“ ET 20.114 ist seit 2023 eine Leihgabe der SLB, wo er als ET 32 bezeichnet wird. Er sollte den Fahrzeugmangel bei Stern & Hafferl lindern. Zunächst war er von 2024 bis 2025 ebenfalls auf der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf im Einsatz. Er wechselte aber im Spätsommer 2025 zur LILO, wo er nun planmäßig auf der Strecke nach Peuerbach zum Einsatz kommt. Auch dort lösen neue Fahrzeuge den Altbaetriebwagen in den kommenden Monaten ab. Je nach



Am 23. Mai 2026 fährt über die LILO eine Sonderfahrt. Der bei Stern & Hafferl als ET 20.114 bezeichnete SLB-Triebwagen ist an diesem Tag als LP 98124 nach Peuerbach unterwegs Manuel Leitner

Fortschritt der angestrebten Zulassung der neuen Tram-Trains verschwinden bei den Stern & Hafferl-Bahnen im Personenverkehr bald alle Altbaufahrzeuge aus dem Planverkehr. Anvisiert wird derzeit eine Zulassung Ende 2026/Anfang 2027. Aus den ET 22.106 und ET 22.107 sollen in Zukunft Arbeitstriebwagen entstehen. Von den beiden Kölnern soll nur einer erhalten bleiben und eventuell nach

Köln zurückkehren. ET 20.114 soll noch bis zum Mietende im Jahr 2028 bei Stern & Hafferl bleiben. Übrig bleiben dann auch noch die Güterzugloks E 20.006 (Baujahr 1956) in Vorchdorf sowie E 20.007 (Baujahr 1956), E 22.001 und E 22.005 (beide Baujahr 1915) in Eferding. Da es auf den beiden Lokalbahnen keinen planmäßigen Güterverkehr mehr gibt, dienen auch sie nur noch Arbeits- und Bauzügen. MLE

■ (A/CH) Feldkirch – Buchs

Umleitungen nach Streckensperre

Wegen des Umbaus des Bahnhofes Nendeln in Liechtenstein ist die Strecke zwischen Feldkirch (A) und Buchs (CH) noch bis 14. Oktober 2026 gesperrt. Güter- und Fernreisezüge werden über den Grenzübergang St. Margrethen/Lustenau um-

geleitet. Für die umgeleiteten Fernverkehrszüge kommen ausschließlich schweiztaugliche Railjet-Lokomotiven der Reihe 1116 (Nummern 201 bis 223) zum Einsatz, die bereits ab beziehungsweise bis Innsbruck an die Züge gekuppelt werden. MI



1116 209 mit EN 13486 nach Zürich HB am 18. Juni 2026 unterwegs zwischen Hohenems und Dornbirn Markus Inderst

■ (CH) SBB

Ende für Direktzüge Oberland – Chur

Seit September 2025 verlängern die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) einzelne Züge der S15 an ausgewählten Wochenenden als RE15 von Rapperswil bis Chur, um eine Direktverbindung vom Zürcher Oberland nach Graubünden anzubieten. Jedoch wurden zu wenige Fahrgäste gezählt, sodass das Angebot wieder eingestellt wird. FFÖ

■ (CH) Rhätische Bahn

Neubaustrecke entsteht ab 2028

Im Jahr 2028 will die Rhätische Bahn (RhB) mit dem Bau einer Neubaustrecke Fideris – Küblis (Strecke Landquart – Klosters) inklusive des neuen 1,3 Kilometer langen Fideriser Tunnels starten. Bis 2034 wird die Strecke in den Berg verlegt, um höhere Streckengeschwindigkeiten zu ermöglichen und einen hochwasser- und murganggefährdeten Streckenabschnitt

mit engen Kurven in der Talsohle zu umgehen. Die parallel verlaufende Prättigauerstraße (N28) wird ebenfalls umgebaut. Ende 2030 wird aufgrund der Maßnahmen der Bahnhof Fideris vollständig stillgelegt. Schon heute halten hier nur noch in Randzeiten Züge. Der nahegelegene Bahnhof Jenaz wird hingegen stündlich von der RhB bedient. FFÖ

■ (CH) Matterhorn Gotthard Bahn

Beschaffung von Containertragwagen

Die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) hat die Beschaffung von zehn Containertragwagen ausgeschrieben. In der ersten Einsatzphase werden diese von Visp aus für den Transport von Baumaterialien zur neuen Gorneli-Staumauer oberhalb von Zermatt eingesetzt und anschließend Teil der regulären MGB-Flotte. FFÖ



188 125 zieht am 28. Juni 2026 einen Zug des Kombinierten Ladungsverkehrs von Paris nach Novara durch die französische Rheinebene, hier nahe der Landebahn des EuroAirports Basel-Mulhouse *Joachim Bertsch*

■ (CH/F/B) SBB Cargo International

Mit dem „Francepiercer“ durch Westeuropa

SBB Cargo International ist hauptsächlich im Verkehr von Deutschland nach Italien über die Schweiz tätig. Künftig ist das Unternehmen zusätzlich in Ostfrankreich bis nach Paris und in Belgien präsent, um weitere Verkehre Richtung Italien zu führen. Ein Vorteil dabei ist, dass sich die stark ausgelastete Rheintalbahn in Deutschland

während größerer Bauarbeiten über Frankreich umfahren lässt. Der überwiegende Teil der Flotte besteht aus Vectron-Lokomotiven im „Alppiercer“-Design. Neu hinzugekommen sind Traxx-3MS-Lokomotiven der Baureihe 188, die SBB Cargo International von Railpool angemietet hat. Sie kommen vor allem in Frankreich zum Ein-

satz, wo der Loktyp erstmals zugelassen wurde.

Farbenfrohe Designs

Die Lok 188 124 trägt eine an die TRAXX-Form angepasste Variante des bisherigen „Silverpiercer“-Designs. Die 188 125 erhielt das neue „Francepiercer“-Design mit zahlreichen französischen Motiven wie

Louvre, Château de Chambord, Mont-Saint-Michel, Eiffelturm sowie Details wie Citroën 2CV, Concorde und TGV Sud Est. Beide Lokomotiven tragen eigene Namen: 188 124 „Notre Dame de Strasbourg“ und 188 125 „Tour Eiffel“. Zusätzlich stehen weitere Lokomotiven im neutralen Railpool-Silberdesign zur Verfügung. *JBE*

■ (TR) TÜRASAŞ

Rangierloks für Tansania

Das türkische Unternehmen TÜRASAŞ baut für die Eisenbahnen in Tansania dieselektrische Lokomotiven des Typs DE10000. Die Loks werden in Ostafrika im Rangierdienst zum Einsatz kommen. Eine erste Lok Nr. 001 wurde im Juni 2026 präsentiert. *FFÖ*

■ (UG) Projekt Malaba/Tororo – Mpondwe

Finanzierung für Normalspurbahn

Die kenianische Normalspurbahnstrecke Mombasa – Nairobi – Naivasha soll ins Nachbarland Uganda verlängert werden. Vom Grenzübergang Malaba/Tororo im Osten soll die Strecke über die Hauptstadt Kampala bis Mpondwe im Westen des Landes an der Grenze zum

Kongo erweitert werden. Große Teile der Finanzierung über Kredite ausländischer Banken sind bereits gesichert und auch der Landerwerb läuft. Der Bauauftrag über 3,2 Milliarden Euro mit einem türkischen Bauunternehmen wurde derweil aber wieder gekündigt. *FFÖ*

■ Kanada

170. Wabtec-Lok

Die kanadische Güterbahn Canadian Pacific Kansas City (CPKC) hat im Juni 2026 die Letzte von insgesamt 170 neuen sechsachsigen Diesellokomotiven erhalten. Im Zuge der Flottenmodernisierung wurden diese Loks des Typs ET44AC Tier 4 bei Wabtec in den USA beschafft. *FFÖ*

■ (MD) Calea Ferată din Moldova

Netz und Betrieb werden getrennt

Die moldauische Regierung hat beschlossen, Netz und Betrieb der nationalen Eisenbahngesellschaft CFM zu trennen. Während die Infrastruktur weiterhin von der CFM betreut wird, wird für den Be-

trieb ein neues EVU gegründet, welches sich ebenfalls im Staatsbesitz befinden wird. Auf Investitionen Dritter wird aber gehofft. Hintergrund der Trennung ist die schlechte finanzielle Lage der Bahn. FFÖ

Bahnhof von Chisinau mit Nachtzug nach Bukarest: Moldau trennt künftig Netz und Betrieb picture alliance/pressefoto_korb | Micha Korb



■ (USA) Stadler

Werk in Utah arbeitet seit 10 Jahren

Der Schienenfahrzeughersteller Stadler hat im Juli 2026 das zehnjährige Bestehen seines Werks in Salt Lake City in den USA gefeiert. Während einer Festveranstaltung weihte Stadler zugleich eine Werkserweiterung ein: Neben einer Verdoppelung der Fläche für die Fahrzeugproduktion entstanden 300 neue Arbeitsplätze. Das Werk in baut Züge für Projekte unter anderem in Kalifornien und Texas. FFÖ

■ Peru

Modernisierung Huancayo – Huancavelica

Im Mai 2027 sollen die Bauarbeiten zur Modernisierung der Bahnstrecke Huancayo – Huancavelica im Osten Perus starten. Die 128 Kilometer lange Linie schließt in Huancayo an die Hauptstrecke aus Lima an und erhält eine komplette Sanierung der Bahnhöfe, Brücken und Tunnel. Zudem wird neues Rollmaterial für den Personen- und Güterverkehr beschafft. FFÖ

■ (CN/LA) Kunming – Vientiane

Fünf Jahre China-Laos-Bahn

Die 2021 eröffnete China-Laos-Bahn Kunming (China) – Vientiane (Laos) hat seit ihrer Eröffnung 73 Millionen Fahrgäste gezählt, wovon aber nur 840.000 Passagiere grenzüberschreitend in täglich zwei Regellägen unterwegs waren. Die Reisezeit auf der Gesamtstrecke beträgt über neun Stunden. Die meisten Züge wie auch Fahrgäste werden auf den jeweiligen nationalen Abschnitten gezählt. FFÖ

Artitec®

Flachwagen Neuauflage

Maßstab 1:87

SSyms46



20.320.19 - SSyms46 DRB Koln 14482, II
20.320.20 - SSyms46 DRB Koln 14536, II
20.320.21 - SSyms46 DRB Koln 14622, II
20.320.22 - SSyms46 DRB Koln 14749, II
20.320.23 - SSyms46 DRB Koln 19512, II
20.320.24 - SSyms46 DRB Koln 60365, II



20.321.12 - SSyms46 DR Sann 4026-5, IV
20.321.13 - SSyms46 DR Sann 4089-3, IV
20.321.14 - SSyms46 DR Sann 4107-3, IV



20.323.17 - SSyms46 PKP 094-9, IV
20.323.18 - SSyms46 PKP 272-1, IV
20.323.19 - SSyms46 PKP 619-3, IV
20.323.13 - SSyms46 PKP 041-0, IV
20.323.14 - SSyms46 PKP 068-3, IV
20.323.15 - SSyms46 PKP 717-5, IV



20.322.03 - SSyms46 USTC DB 554257p, III
20.322.04 - SSyms46 USTC DB 554264p, III
20.322.05 - SSyms46 USTC DB 554276p, III

SSy45



20.281.27 - SSy45 Trapez SSys Koln 17863, II
20.281.28 - SSy45 Trapez SSys Koln 40626, II
20.281.29 - SSy45 Trapez SSys Koln 42015, II
20.281.30 - SSy45 Trapez SSys Koln 43392, II



Besuchen Sie **www.artitecshop.com** oder fragen Sie Ihren Modellfachhändler.



Der historische Jubiläumszug hat eben den Bahnhof Disentis/Mustér verlassen und kehrt zurück nach Realp.
Im Hintergrund dominiert das Wahrzeichen des Orts, das Benediktinerkloster St. Martin *Bernhard Studer*

■ Dampfbahn Furka Bergstrecke/Matterhorn Gotthard Bahn

Jubiläum: 100 Jahre Gletsch – Andermatt – Disentis/Mustér

Am 3. Juli 1926 ist die Meter-Aspurstrecke der damaligen Furka-Oberalp-Bahn (FO) von Gletsch über den Furka-Pass nach Andermatt und weiter über den Oberalp-Pass nach Disentis/Mustér offiziell eröffnet worden. Als einzige Eisenbahnstrecke durchquert die heute zur Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) gehörende FO die mächtige Gebirgskette der Alpen in ihrer Längsrichtung.

Bereits elf Jahre vorher, im Sommer 1915, hatte die damalige Bahngesellschaft Brig-Fur-

ka-Disentis (BFD) die Teilstrecke von Brig bis Gletsch eröffnet. Wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges mussten die Bauarbeiten dann aber eingestellt werden. Erst nach dem Krieg konnten sie wieder aufgenommen werden.

Betrieb nur im Sommer

Über die beiden Passstrecken über die Furka und den Oberalp konnten die Züge damals nur im Sommerhalbjahr fahren. 1941 wurde, vorab aus militärischen Gründen, die

Oberalpstrecke wintersicher ausgebaut. Die Furka-Bergstrecke blieb weiterhin jeden Winter zwischen Oberwald und Realp unterbrochen. Das blieb so, bis am 26. Juni 1982 der 15,4 Kilometer lange Furka-Basistunnel eröffnet werden konnte.

Zehn Jahre lang fuhren danach keine Züge mehr über die Furka-Bergstrecke. 1992 konnte die Dampfbahn Furka Bergstrecke (DFB) die Teilstrecke von Realp bis Tiefenbach wieder in Betrieb nehmen. Die

freiwilligen Mitarbeiter der DFB leisteten großartige Arbeit: Seit 2000 fahren die Dampfzüge der DFB von Realp bis Gletsch, seit 2010 wieder über die ganze Furka-Bergstrecke von Realp bis Oberwald.

Das hundertjährige Bestehen der durchgehenden Bahnstrecke von Oberwald nach Disentis/Mustér haben die MGB und die DFB vom 3. bis 5. Juli 2026 gebührend gefeiert. Es verkehrten Sonderzüge, in Realp und in Gletsch waren historische Fahrzeuge ausgestellt. BS

■ Ottweiler – Schwarzerden

Kreistag leitet ein Stilllegungsverfahren ein

Die Zukunft der Ostertalbahn zwischen Ottweiler und Schwarzerden ist weiter ungewiss. Der Kreistag des Landkreises St. Wendel hat ein Stilllegungsverfahren für die rund 21 Kilometer lange Strecke eingeleitet – als Grund werden vor allem anstehende Investitionen in die bauwerksreiche Infrastruktur genannt. Der Landkreis hatte die Strecke Ende der 1990er-Jahre vor der Stilllegung bewahrt, indem er sie von der Deutschen Bahn gepachtet hat. Der zum 1. Januar 2000 in Kraft getretene Vertrag läuft, nach automatischen Verlängerungen, aktuell bis Ende 2026. Planmäßiger Personenverkehr

findet auf der Strecke seit Jahrzehnten nicht mehr statt. Bekannt ist der vor allem durch den ehrenamtlich vom Arbeitskreis Ostertalbahn getragene Museumsverkehr auf der Strecke. Auch im Güterverkehr hat sich die Lage verändert: Wurden früher im Zusammenhang mit den Militärstandorten Baumholder und Kaiserslautern umfangreiche Kontingente nach Schwarzerden transportiert, bewegen sich heute meist nur noch einzelne Fahrzeuge – eine wirtschaftliche Grundlage für Güterverkehr auf der Schiene fehlt damit weitgehend. Der Arbeitskreis verweist dennoch auf Potenzial, etwa durch den



Ruht hier bald der Museumsbahnbetrieb? Der Kreis will die Ostertalbahn (Foto in Niederkirchen) stilllegen Jan Luca Herrmann

bestehenden Gleisanschluss zum KNDS-Gelände. Das eingeleitete Verfahren bedeutet zudem nicht automatisch das Ende: Grundsätzlich könnte ein

anderer Betreiber die Strecke übernehmen, sofern die eisenbahnrechtlichen Voraussetzungen und eine langfristige Finanzierung gesichert werden. J LH



46-01 mit Zug 612 nach Lüneburg Süd aufgenommen am 11. April 2026 am Bleckeder Moorweg Axel Witzke

■ Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg

46-01 mit Fristablauf

Die Diesellokomotive 46-01 der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg (AVL) hatte am 23. Juli 2026 Fristablauf. Wann die Maschine wieder betriebsfähig sein wird, steht noch nicht fest. Die MaK-Maschine (Typ 600D; 500 013/1955) wurde am 8. Februar 1955 bei der Kleinbahn Voldagsen-Duingen-Delligsen in Dienst gestellt. Von 1967 bis 1981 war sie als Lok 280 bei der Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn unterwegs, bevor sie in den Bestand der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser übergang. Die AVL übernahm die Maschine 1988

und bezeichnete sie wieder als 46-01. Die AVL arbeitete die Lok betriebsfähig auf (HU: 24. Juli 2018 als 98 80 3265 103-2 D-TEL). Die Lok zog regelmäßig drei vierachsige Personenwagen (2001, 2002 und 2003) sowie einen Pack-/Barwagen (1990), die Henschel 1950 für die Osthannoverschen Eisenbahnen gebaut hatte und die durch ihre Geräumigkeit und ihren Fahrkomfort bestachen. Auch bei schlechter Gleislage und bei relativ geringer Geschwindigkeit schaukelten die Wagen sanft, sodass sie auch als „Sambazug“ bekannt wurden. AW

■ Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen/IntEgro Verkehr GmbH

Dampflok tauschen die Standorte

Das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen und IntEgro Verkehr tauschten am 9. Juli 2026 zwei Dampflokomotiven. Die 1'E1'-Tenderlok 95 0028 stand seit Juli 1983 im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. Am 9. Juli 2026 verließ sie das Museum und fuhr zurück nach Thüringen. Ihren Platz nahm die preußische T16'94 1692 ein, die unter anderem in Essen Nord und

Wanne-Eickel beheimatet war. Sie soll beim Herbstfest am 27. September 2026 ausgestellt werden. Die Überführung übernahm IntEgro Verkehr. Mit dem Ortswechsel wechselten auch die Eigentumsverhältnisse. 95 0028 wird in Sonneberg künftig neben der 95 009 präsentiert und bewahrt das Andenken an ihren früheren Stammlokführer Wolfhard Bätz. AS



95 0028 und 094 692 nebeneinander vor dem Ringlokschuppen in Bochum-Dahlhausen – kurz vor dem Tausch am 9. Juli 2026 Volker Böhm/Eisenbahnmuseum Bochum

Nicht auf Linie mit dem IR-System

Exotische InterRegio-Züge ■ Hinsichtlich Zugbildung, Takt und Erscheinungsbild hatten die blau-weißen Fernzüge der DB ein klares Profil. Doch immer wieder entstanden auch Verbindungen, die ins IR-Korsett kaum passten, etwa FD-Nachfolger, Einzelgänger über Lückenschluss-Strecken und IR-Züge mit besonderen Wagen. Einige Exoten standen bis nach der Jahrtausendwende in den Fahrplänen



Der mit 111 059 bespannte IR 2784 weist am 11. August 1995 eine interessante Zugbildung auf: Planmäßig ist an zweiter Stelle der Dms eingereiht, der erste Wagen (Bm) war zusätzlich eingereiht und am Schluss läuft statt des planmäßigen Amz ein IC-Wagen Avmsz (Foto bei Dollnstein) Georg Wagner

Als die Deutsche Bundesbahn (DB) im Jahr 1988 den InterRegio (IR) als Nachfolger des D-Zugs einführte (em 7/2018), stand hinter dem neuen Produkt ein klares Profil: IR-Züge sollten sich von ihren Vorgängern

durch mehrere vordefinierte Kriterien unterscheiden.

Klare Kriterien für den IR

Die Züge sollten aus neu gestalteten Wagen der 1. und 2. Klasse sowie einem Bistrowa-

gen bestehen – in fester Blockzugbildung aus Aim, ARbuimbz (ab 1992: ARkimbz) und mehreren Bim – und auf definierten Linien im Zwei-Stunden-Takt verkehren, möglichst minutengenau. Ab 1992 ergänzten speziell angepasste Wagen mit Fahr-

radstellplätzen vom Typ Bimdz die Garnituren. Die Wagen sollten außen einheitlich gestaltet sein mit einem Fensterband in Fernblau (RAL 5023), ergänzt um einen Zierstreifen in Pastellblau (RAL 5024). Der Bereich unterhalb des Fensterbandes war lichtgrau (RAL 7035) gehalten.

Zum Fahrplan 1991 führte die DB die (zu dieser Zeit geplanten) Taktlinien flächendeckend ein. Die Zugattung InterRegio vergab sie jedoch nur an Züge, die auch tatsächlich mit den entsprechenden Wagen ausgestattet waren. Viele Züge fuhren daher noch als „D-Züge auf Zeit“ mit den bisherigen Abteilwagen. In der Übergangsphase entstanden zudem Mischungen aus Abteil- und IR-Wagen, teils auch mit IC-Wagen in der 1. Klasse. Mit der Ausdehnung des Systems auf den Bereich der DR ab 1992 entstanden weitere Abweichungen vom Produktbild. Bistrowagen entfielen stellenweise, in der 1. Klasse erschienen „normale“ Abteilwagen im IR-Design und für die Fahrradmitnahme wurden teils Halbgepäckwagen BDombs eingesetzt, allerdings ohne IR-Farbgebung.

Echte Exoten

Alle diese Übergangslösungen und DR-Besonderheiten bleiben in der nachfolgenden Betrachtung außen vor. Dieser Artikel widmet sich jenen IR-Zügen, die in ganz spezifischen Punkten vom definierten Produktbild abwichen und damit zu echten Exoten ihrer Gattung wurden. Die ersten Exoten entstanden 1993, als die DB den Zugtyp FD („Fern-Express“) für Fahrten in die Urlaubsgebiete abschaffte. Um die betroffenen Regionen nicht voll-



101 037 ist am 8. August 1998 mit IR 2217 „Höllental“ von Emden zwischen Hinterzarten und Titisee unterwegs und wird in einer halben Stunde das Ziel Seebrugg erreichen. Der Zug besteht hier aus sechs Wagen – drei Wagen wurden bereits in Karlsruhe abgehängt und rollten als Kurswagen nach Alpirsbach

Georg Wagner; Schild (u.): Slg. Heiko Focken

218 299 steht am 17. August 1996 mit dem aus vier Wagen bestehenden IR 2212 „Murgtal“ nach Emden abfahrbereit in Freudenstadt Hbf. Der Zug wird in Karlsruhe noch drei Kurswagen aus Wildbad hinzubekommen *Josef Maurer*



Wagengattungszeichen: Was bedeuten die Kürzel?

Gattungsbuchstaben	
A	Sitzwagen 1. Klasse
B	Sitzwagen 2. Klasse
AB	Sitzwagen 1./2. Klasse
AR	Halbspeisewagen mit Sitzplätzen 1. Klasse
D	Gepäckwagen
WR	Speisewagen
WLAB	Schlafwagen 1./2. Klasse
Kennbuchstaben	
b	Wagen mit Einrichtungen für Menschen mit Behinderung in Rollstühlen
c	Liegewagen
d	in Verbindung mit „im“: Wagen mit Einrichtung für Fahrradbeförderung
f	Steuerwagen
i	Wagen der InterRegio-Familie
k	Küchen-/Bistroabteil
m	Fernverkehrswagen mit einer Länge von mehr als 24,5 Metern (und Abteilen)
o	weniger Abteile und keine Klimaanlage
p	klimatisierter Fernverkehrswagen mit Großraum und Mittelgang
s	Seitengang in Gepäckwagen und Wagen mit Gepäckabteil sowie Schlafwagen „Spezial“
u	34-polige Wendezugsteuerleitung
v	klimatisierter Fernverkehrswagen (m) mit verringerter Abteilanzahl
w	vierachsiger Reisezugwagen mit 18,7 Meter Länge
z	Zugsammelschiene für zentrale elektrische Energieversorgung



143 284 fährt am 20. August 1994 mit IR 2673 (Halle – Karlsruhe) in Nordhausen ein. Die Lok bringt den Zug bis Kassel Hbf *Josef Maurer*



218 473 ist mit IR 1082 nach Augsburg (als IC weiter nach Hamburg) am 1. Mai 2001 bei Martinszell unterwegs. Mittlerweile ist er ein Flügelzug des IC-Zugs Berchtesgaden – Hamburg, aber immer noch als IR unterwegs. Er führte jetzt auch einen Gepäckwagen mit – im Bild jenen des „aufgelösten“ Touristikzuges *Josef Maurer*

ständig vom Fernverkehr abzukoppeln, wandelte die DB FD-Züge in IR-Züge um oder verlängerte die Läufe einzelner Linienzüge entsprechend. Im Zuge dessen erhielten 1993 zum ersten Mal auch IR-Züge eigene Zugnamen.

Vom FD zum IR

Der bisherige Fern-Express „Alpenland“ (Hamburg – Oberstdorf) wurde 1993 zum IR 2683/2682 umgewandelt und behielt dabei seinen Zugnamen. Eingesetzt wurde zunächst eine klassische IR-Garnitur mit Bistrowagen – allerdings entfielen alle bisherigen Kurswagen. Das Zugpaar war weitgehend ein Einzelzug. Nur im nördlichen Abschnitt gehörte es zur IR-Linie 12 (Hamburg – Göttingen), aber auch hier als Zusatzangebot zum Zwei-Stunden-Takt. Die

Zugbildung änderte sich bald: 1995 ergänzte ein Großraumwagen Bpmbd die Garnitur, ab 1996 bestand der Zug nur noch aus IC-Wagen (Avm, WRmz, fünf Bvm, Bpmbd), er fuhr also als rot-weißer IR. So blieb es bis zur Neuordnung im Jahr 1999. Ab diesem Zeitpunkt verkehrte das Zugpaar zwischen Hamburg und Augsburg als Zugteil des IC „Königssee“, zwischen Augsburg und Oberstdorf aber weiterhin als IR 1083/1082, zunächst ohne Zugnamen. Die Zugbildung bestand wie bisher aus IC-Wagen (Avm, 2 Bvm, 2 Bpm, zeitweise noch ein Dmd). 2001 wurde das Zugpaar zum IC und bekam den Namen „Alpsee“.

Ins Höllen- und Murgtal

Weil ab 1993 auch die FD-Züge nach Konstanz und Freiburg (mit Kurswagen nach

Freudenstadt, Seebrugg und Wildbad) entfielen, verlängerte die DB den Laufweg zweier IR-Züge: IR 2213/2212 „Murgtal“ fuhr nun von Dortmund über Heidelberg und Karlsruhe bis Freudenstadt und führte Kurswagen nach Wildbad mit. IR 2217/2216 „Höllental“ verkehrte von Emden über Heidelberg und Freiburg bis Seebrugg (ohne Kurswagen). Beide Zugpaare gehörten zur IR-Linie 23 (Emden – Heidelberg). Gemäß unserer Definition exotisch waren die Züge vor allem auf den Abschnitten Rastatt – Freudenstadt und Freiburg – Seebrugg. Hinsichtlich der Zugbildung gab es keine Besonderheiten, außer dass die Züge vor Erreichen der Endbahnhöfe gekürzt wurden: Bei IR 2217/2216 blieben bis zu drei Bim in Freiburg, bei IR 2213/2212 wurden in Karlsruhe drei Wagen abgehängt beziehungsweise beigestellt.

Bei Letzterem blieben die drei Wagen aber nicht in Karlsruhe, sondern sie liefen als Kurswagen mit einem Eilzugpaar von und nach Wildbad. Diese Kurswagen entfielen 1995 und der Zuglauf nach Freudenstadt wurde schließlich 1997 eingestellt. Start und Ziel des Zugpaars war fortan Karlsruhe. Dafür bekam 1997 das Zugpaar 2217/2216 „Höllental“ neue Kurswagen, und zwar bis nach Alpirsbach. Das waren drei Wagen (ABomz, Bim, Bimd), die zwischen Karlsruhe und Alpirsbach über Freudenstadt als IR 2917/2916 mit dem Namen „Murgtal“ verkehrten. Zwei Jahre war damit Alpirsbach Ziel eines kurzen IR-Zuges. 1999 entfielen auch diese Kurswagen. Der IR „Höllental“ blieb bis Seebrugg erhalten und entfiel schließlich mit der Neuordnung des Fahrplans im Dezember 2002.

Nach der Wiedervereinigung stellte die DB mehrere nach dem Zweiten Weltkrieg unterbrochene Verbindungen zwischen DB- und DR-Netz wieder her. Um die Bedeutung dieser neuen Strecken im Fernverkehr zu unterstreichen, sollte dort das Produkt IR verkehren, obwohl dieverkehrliche Notwendigkeit dafür nicht immer unumstritten war. Dies geschah auf zwei Verbindungen.

IR über Arenshausen

Nach dem Lückenschluss Eichenberg – Arenshausen 1990 eingelegte Tages-D-Züge zwischen Kassel und Nordhausen, Leipzig sowie Cottbus entfielen bis 1992 wieder. Als Ersatz erschienen 1993 zwei IR-Zugpaare als Verlängerung der Linie 19

InterRegio Brocken

Berlin-Lichtenberg
Flughafen Berlin Schönefeld
Aschersleben - Halberstadt
Bad Harzburg - Goslar - Hildesheim
Hannover - Dortmund - Essen - Krefeld
Aachen

**Zuglauf-
schild des
IR „Brocken“
vom April
1998**

Slg. Heiko Focken

(Konstanz – Kassel): IR 2054/2055 von Konstanz über Kassel nach Dessau (ab 1994: IR 2573/2576) und IR 2056/2057 von Konstanz beziehungsweise Frankfurt (Main) über Kassel nach Halle (S) (ab 1994: IR 2673/2478). Auf dem Abschnitt Halle – Eichenberg waren dies die einzigen IR-Züge. Zwischen Eichenberg und Kassel ergänzten sie das Angebot der Linie 12 (Hamburg – Göttingen – Kassel) mit Halt in Eichenberg und Hann. Münden.

Da die Strecke nach Eichenberg 1993 noch nicht elektrifiziert war, fand in Nordhausen ein Lokwechsel zwischen Elektro- und Diesellok statt. Mit der Elektrifizierung 1994 entfiel dieser Wechsel, die Fahrzeit verkürzte sich um rund 30 Minuten und fortan bespannte die Baureihe 143 die Züge zwischen Dessau beziehungsweise Halle und Kassel. Die Zugbildung der Züge entsprach den IR-Vorgaben, einzig die Bespannung mit der Baureihe 143 war eine Besonderheit. 1995 wurde diese Verlängerung wieder beendet. Planmäßigen Fernverkehr gibt es über diese Strecke seitdem nicht mehr.

Am Brocken vorbei

Bereits 1991 hatte ein Zugpaar (2241/2240) der damaligen Linie 17 (Köln – Hannover

– Wolfsburg – Leipzig/Dresden) den Zuglauf Köln – Bad Harzburg, um auch weiterhin eine Direktverbindung zu diesem Ziel im Harz herzustellen. Nach dem Lückenschluss Vienenburg – Stapelburg – Ilsenburg führte die DB im Juni 1996 dieses Zugpaar – nun als IR 2643/2642 ab Aachen und mit dem Namen „Brocken“ – über die neue Strecke weiter bis Wernigerode, Halle und Leipzig.

1998 folgte eine erneute Änderung des Laufwegs: Als IR 2646/2647 verkehrte das Paar nun über Aschersleben und Göttingen mit neuem Ziel Berlin. Der Zuglauf über Bad Harzburg und die „Kanonenbahn“ entfiel 1999. Den Zugnamen „Brocken“ bekam dann das IR-Zugpaar 2981/2982 Bremen – Bad Harzburg, ein Zug der 1993 neu kreierte Linie 14, wo Bad Harzburg aber vierstündlich (mit drei Zugpaaren) erreicht wurde.

Zwischen Thüringen und Bayern

Die wechselhafteste Episode mit exotischen IR-Zügen spielte sich rund um den Lückenschluss Mellrichstadt – Grimenthal ab. Nach der Streckenöffnung legte die DB 1993 zunächst zwei D-Zugpaare nach

Würzburg ein – als Verlängerung von Taktlinien ab Berlin und Cottbus, die noch mit D-Zügen geführt wurden. 1994 ersetzte das IR-Zugpaar 2200/2201 (Würzburg – Erfurt – Berlin) eines dieser D-Zug-Paare. Auf einen Bistrowagen wurde dabei verzichtet, die übrige Zugbildung ist der Tabelle zu entnehmen. Zum selben Umlauf gehörte ein weiterer Exot: IR 2202/2203 zwischen Nürnberg und Berlin über die Frankenaldbahn und Halle – ebenfalls ein IR-Einzelzug, der das IC-Angebot im Zweistunden-Takt auf dieser Strecke ergänzte. Die Zugbildung entsprach der des IR 2200/2201. Beide Garnituren liefen im gleichen Umlauf, der Tausch fand nächtens in Berlin statt. Dieses Zugpaar gab es drei Jahre – 1996 entfiel es wieder.

Auf Berlin folgt Stuttgart

1995 löste IR 2013/2014 das über Mellrichstadt fahrende Zugpaar ab: Mit dem Laufweg Würzburg – Erfurt – Leipzig – Berlin –

Im Juni 1997 wird der Laufweg des IR „Rennsteig“ bis Stuttgart verlängert, womit auch die Strecke Würzburg – Heilbronn – Stuttgart wieder zu Fernzugehren kam. 103 148 ist am 28. März 1998 mit IR 2203 und planmäßiger Zugbildung (vier IC-Wagen) bei Grünsfeld (zwischen Würzburg und Lauda) unterwegs Henning Folz





232 194 ist am 25. Mai 1997 mit dem aus fünf Wagen bestehenden IR 2203 „Rennsteig“ bei Dillstädt unterwegs *Henning Folz*



Bemerkenswerte Zugbildung: 218 246 hat in Schwandorf 2001 den IR 265 „Franz Kafka“ (München – Prag) übernommen. An erster Stelle läuft ein ČD-WRRm, an dritter Stelle folgt ein ozeanblau/beiger Halbgepäckwagen BDms *Josef Maurer*

Stralsund war es nun ein verlängertes Zugpaar der Linie 41 (Leipzig – Stralsund) – und diesmal mit einer vollständigen IR-Garnitur aus fünf Wagen, darunter ein Bistrowagen ARkimbz. Da das zweite D-Zug-Paar über Mellrichstadt inzwischen bereits entfallen war, blieb dies fortan das einzige Fernzugpaar auf dieser Strecke.

Doch schon 1996 folgte die nächste Änderung: IR 2202/2203 „Rennsteig“ übernahm den Laufweg Würzburg – Erfurt – Berlin. 1997 entfiel die Führung nach Berlin. Stattdessen verkehrte das Zugpaar nun zwischen Erfurt und Stuttgart – mit IC-Wagen und einer ständig wechselnden Zugbildung (siehe Tabelle). Im Jahr 2000 änderten sich die Zugnummern nochmals in 2403/2402 und bei IR 2403 fand in Stuttgart noch ein Wagentdurchlauf zu einem – ebenfalls exotischen – IR 2789 nach Singen statt. Zum Fahrplan 2001 wurde dann auch dieser wahrlich exotische InterRegio ersatzlos aus dem Angebot genommen.

Linie 21 Würzburg – München

Eine exotische Linie in jeder Hinsicht war die kurze Linie 21 zwischen Würzburg und München über Ingolstadt und durchs Altmühltal. Sie wies nachfragebedingt nie einen durchgehenden Zwei-Stunden-Takt auf, was im ehemaligen DB-Bereich schon eine Ausnahme war. In der Regel verkehrten hier vier Zugpaare, etwa alle vier Stunden. Endgültig auf IR-Standard umgestellt wurden die Züge erst 1995. Bis dahin fuhrten sie als D-Züge, teils bereits mit IR-Wa-

Verbindungen über Mellrichstadt 1993–2001

Fahrplanjahr ²⁾	Zug-Nr.	Linie	Laufweg	Zugbildung 1)	Bemerkungen
1993/94	D 2153/2152	L 36	Berlin – Halle – Würzburg	3 Bim, BDomsb, Am	
	D 2155/2154	L 37	Cottbus – Leipzig – Würzburg	Am, BDwsb, 4 Bom	
1994/95	IR 2201/2200	L 24	Berlin – Halle – Würzburg	BDomsb, 3 Bim, Amz; Sa: Bim, BDomsb, 3 Bim, Amz	
	D 2205/2204	L 24	Berlin – Halle – Würzburg	Avm, 2 Bm, Bim	Umstellung auf IR-Wagen war vorgesehen
1995/96	IR 2013/2014	L 41	Stralsund – Berlin – Leipzig – Würzburg	Bimd, 3 Bim, ARkimbz	
1996/97	IR 2203/2202	L 24	Berlin – Halle – Würzburg	Sommer: Aim, 3 Bim, Bimd; Sommer Sa: Aim, 3 Bim, Bimd, Bm; Winter: Amz, 3 Bim, BDomsb	Zugname „Rennsteig“; einziges Zugpaar der L 24
1997/98	IR 2203/2202	L 24	Erfurt – Würzburg – Stuttgart	Avm, 3 Bm	
1998/99	IR 2203/2202	L 24	Erfurt – Würzburg – Stuttgart	Aim, 2 Bim, Bimd	
1999/00	IR 2203/2202	L 24	Erfurt – Würzburg – Stuttgart	Aim, 2 Bim, Bimd	
2000/01	IR 2403/2402	L 24	Erfurt – Würzburg – Stuttgart	Aim, Bim, Bpmbk, Bimd	IR 2403 Fr+So als IR 2789 weiter bis Singen

¹⁾ Dargestellt ist nur der Abschnitt Erfurt – Würzburg; ²⁾ Fahrplanwechsel war zu dieser Zeit noch Ende Mai/Anfang Juni

gen. Auch die Zugbildung blieb verhältnismäßig kurz: fünf bis sechs Wagen, nie ein Bistrowagen ARKimbz, dafür oft ein Gepäckwagen (Dm bzw. Dmd).

Im Sommer 1995 lautete die Zugbildung: Amz, vier Bim, Dms/Dmd. Der Gepäckwagen Dm trug der großen Nachfrage nach Fahrradbeförderung Rechnung. In der Winterperiode entfiel ein Bim, der Dm wich einem Bimd. Ab 1996 ersetzte ein Aim den Amz; sonst blieb die Zusammensetzung jahrelang stabil. Erst 1998 entfiel der Dm, dafür kamen zwei Bimd zum Einsatz.

Züge in die Nachbarländer konnten mit teils exotischem Wagenmaterial aufwarten

Im Lauf der Fahrplanperiode 1999/2000 wurde dann auch ein „Snackpoint“-Wagen vom Typ Bpmbk eingereiht – zum ersten Mal gab es damit eine Art gastronomische Versorgung in den Zügen. 2001 reduzierte die DB das Angebot auf zwei Zugpaare: IR 2120/2123 behielt die beschriebene Zugbildung, während IR 2126/2127 – teils bis Frankfurt verlängert – mit einer IC-Garnitur aus ARKimbz und Steuerwagen Bpmbdzf verkehrte. 2003 war auch diese Linie Geschichte.

IR-Züge ins Ausland

InterRegio-Züge fuhren auch ins Ausland, weil sie im grenzüberschreitenden Verkehr



Am 28. September 1996 ist 234 335 mit IR 328 „Mare Balticum“ aus Berlin bei Petershagen in der Uckermark unterwegs nach Olsztyn (Allenstein). Statt eines ARKimbz ist ein polnischer Speisewagen im Zugverband eingereiht *Henning Folz*

ebenfalls D-Züge ersetzen. Es gab Linien-Züge in die Niederlande, nach Österreich (über Lindau), Luxemburg und ab 1995 auch nach Dänemark, die keine grundsätzlichen Besonderheiten bei der Zugbildung aufwiesen. Hier wurde in der Regel der Bistrowagen ARKimbz mitgeführt. Nach Frankreich erschienen ab 1996 IR-Züge mit Ziel Strasbourg, die man zu den Exoten zählen kann; ein Zugpaar führte Nachtzugwagen (als Kurswagen) mit. Einzelne IR-Züge fuhren auch von Berlin nach Dänemark und Schweden, wobei jeweils nur zwei bis drei Wagen über die Ostsee trajektiert wurden.

Exotischer hinsichtlich des Wageneinsatzes waren Züge in die östlichen Nachbar-

länder. Zwischen München und Prag verkehrte von 1995 bis 2001 ein IR-Zugpaar, das neben einem Speisewagen der tschechischen ČD auch einen Halbgepäckwagen BDms der DB mitführte. Im Verkehr nach Polen fällt IR 328/329 „Mare Balticum“ auf: Das Zugpaar verkehrte erstmals 1994, zunächst noch als D 328/329 zwischen Berlin-Lichtenberg und Gdynia, führte aber bereits klassische IR-Wagen – mit einer Ausnahme: Statt des DB-Bistrowagens lief ein Barwagen WRk der PKP mit Selbstbedienung im Zug, äußerlich durch seine rote Farbgebung auffällig. 1995 wurde das Zugpaar zum IR hochgestuft und der

234 554 mit IR 454 (Wrocław/Breslau – Dresden) am 2. April 2002 bei Bautzen mit WRk der PKP/WARS. Abweichend von der planmäßigen Zugbildung fehlt ein IR-Wagen *Henning Folz*



IR-Exoten im Modell

Bei vielen Modellbahnern, die sich den Epochen IV und V widmen, sind IR-Züge ein beliebtes Thema. Entsprechend umfangreich ist das Angebot an Modellen der IR-Reisezugwagen Aim(z), ARbuim(z) (ab 1992 ARkimbz), Bim(z) und Bimd(z) in den Spurweiten H0, N und Z. Nur wenige Modelle sind bereits ab Werk mit einem Zuglauf bedruckt, sodass mit den meisten Wagen auch exotische IR-Zugläufe nachgebildet werden können. Unsere Tabelle gibt einen Überblick, bei welchen Herstellern IR-Wagen in der jeweiligen Nenngröße erhältlich sind oder waren.

Das breite Angebot in H0 umfasst auch das Modell eines echten IR-Exoten: Im Neuheitenkatalog 2017 kündigte die Firma Roco fünf Reisezugwagen des IR 2217 „Höllental“ an. Die Zuggarnitur umfasst einen Aimz^{261.2} (74300), zwei Bim^{264.4} (74301, 74302), einen Bimd^{268.2} (74303) sowie einen ARkimbz (74304). Alle Wagen waren ab Werk mit dem Zuglauf „IR 2217 Norddeich – Seebrugg“ bedruckt und wurden im Fachhandel einzeln verkauft. Für die Bespannung des Zuges bot Roco die Ellok 143 579 in S-Bahn-Lackierung an. Sie war sowohl in Gleichstrom (73330, 73331) als auch in Wechselstrom (79331) erhältlich.

Nenngröße	Hersteller
H0	Fleischmann, Märklin, Roco, Sachsenmodelle, Trix
N	Arnold, Fleischmann, Mintrix
Z	Märklin

polnische WRk durch einen ARkimbz ersetzt – damit bestand die Garnitur erstmals vollständig aus IR-Wagen. 1996 verlängerten DB und PKP den Zuglauf bis Olsztyn (Allenstein) und ersetzten den ARkimbz wieder durch einen WRm der PKP. 1997 kam in der Hochsaison von Mitte Juni bis Ende August eine weitere Verlängerung bis Elk (Masuren) hinzu, womit sich der Gesamtlaufweg auf 830 Kilometer erstreckte – davon über 700 Kilometer im PKP-Bereich. Es dürfte der längste IR-Lauf im Ausland gewesen sein. Zudem verlängerte die DB die Züge im eigenen Netz bis Dresden, südlich von Berlin unter den Nummern IR 2328/2329 – diese Verlängerung entfiel bereits 1998 wieder. Das Zugpaar verkehrte zwischen Berlin und Olsztyn bis Ende Mai 2000; nach Elk letztmals im Sommer 1999.

Dresden – Breslau

1995 wandelte die DB das Tageszugpaar Dresden – Breslau (D 457/456) in einen IR-Zug um. Das Zugpaar war Teil der IR-Linie Dresden – Görlitz, auf der die

Züge etwa alle zwei Stunden verkehrten, und führte vier Wagen – der Speisewagen stammte von den PKP. Die Zugbildung: ABomz, WRk (PKP), Bim, Bimd. Montags bis freitags liefen zudem zwei zusätzliche Bim bis Görlitz.

Ab 2002 wurde sogar ein Nachtzugpaar Dresden – Warschau als IR bezeichnet

Zum Fahrplan 2000 weiteten DB und PKP das Angebot auf drei Zugpaare Dresden – Breslau aus; im Gegenzug entfielen alle anderen IR-Züge zwischen Dresden und Görlitz (1999 waren das noch sieben Zugpaare). Alle drei Zugpaare führten nun die Zugbildung Aim, WRk, zwei Bim, Bimd. Im Dezember 2002 ereignete sich auf dieser Relation noch eine bemerkenswerte Kuriosität: Mit IR 453/452 wurde ein Nachtzugpaar Dresden – Breslau – Warschau als IR bezeichnet, obwohl der Zug keinerlei IR-Wagen führte, sondern ausschließlich

aus einer PKP-Garnitur mit sechs Wagen bestand (WLAB, Bc, sechs B).

Zum Fahrplan 2004 schrumpfte das Angebot auf ein Tageszugpaar (IR 454/455) sowie das weiterhin verkehrende Nachtzugpaar als IR 456/457. Beide Zugpaare führten Wagen der PKP, die Schlaf- und Liegewagen beim Nachtzug entfielen. 2005 endete auch diese Episode, weil der Fernverkehr auf der Relation Dresden – Breslau eingestellt wurde. Zwei Regionalzugpaare Görlitz – Breslau übernahmen die Verbindung.

Mit der ab 1999 einsetzenden schrittweisen Auflösung des IR-Systems nahmen die Exoten – sowohl hinsichtlich der Zugläufe als auch der Zugbildungen – deutlich zu. Doch das ist wieder eine andere Geschichte.

Josef Maurer

Josef Maurer, Jahrgang 1958, arbeitete bei DB und DB AG, vor allem im Fahrplanwesen. Züge und Fahrpläne sind seine Spezialgebiete.



IR 2217 verkehrte ab Freiburg sechsteilig durchs Höllental bis Seebrugg. Eine entsprechende Zuggarnitur (mit fünf Wagen) war 2017 bei Roco in der Spurweite H0 erhältlich. Sie bestand aus einem Aimz (oben), einem ARkimbz (Mitte), zwei Bim (unten) sowie einem Bimd mit Fahrradabteil Werk (4)

Zeitweise setzte die DB auch Elloks der Baureihe 143 als Zuglok für den IR „Höllental“ ein. Bei Roco erschien 2017 passend zu den IR-Wagen die 143 579 der DB AG als H0-Modell





EC 1217 rollt am 5. Juli 2026 bei Unterschwillach nach München. Die Strecke München – Simbach dürfte die letzte in Deutschland sein, auf der planmäßig diesellokbespannte Eurocitys fahren *M. Leipinger*

Rückkehr des Fernverkehrs zwischen Isar und Inn

EC München – Wien ■ Wegen einer Generalsanierung rollen seit dem 15. Juni 2026 täglich drei EC-Zugpaare zwischen München und Wien über die nicht elektrifizierte Strecke München – Simbach (Inn). Das erinnert an einstige Glanzzeiten dieser Linie

Die Strecke München – Simbach (Inn) ist derzeit wohl die einzige in Deutschland, über die mit Dieselloks bespannte Eurocityzüge rollen. Der Grund dafür ist nicht etwa ein Wille zur Verbesserung des Angebots in Südostbayern, sondern Sachzwänge: Wegen der seit 14. Juni 2026 laufenden Generalsanierung der Strecke Obertraubling – Passau entfällt die zweistündliche ICE-Verbindung zwischen Nürnberg und Passau. Um mehr Kapazitäten ergänzend zur deshalb nun stärker von Reisenden frequentierten Verbindung München – Wien über Rosenheim zu schaffen, setzt die Deutsche Bahn (DB) derzeit gemeinsam mit den österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) drei

EC-Zugpaare über die vorwiegend eingleisige und nicht elektrifizierte Strecke München – Simbach (Inn) ein, die in Österreich über Ried im Innkreis weiter bis Neumarkt-Kallham an der Passauer Bahn führt. Die Strecke wird damit bis Dezember 2026 wieder von Fernzügen befahren.

Früher fuhr hier der Orient-Express

In Mühldorf (Obb) und Simbach am Inn legen die Leistungen Verkehrshalte ein. Der Großteil des Fernverkehrs zwischen München und Wien rollt weiter über Rosenheim und Salzburg, obwohl der Laufweg der drei Züge über Simbach und Mühldorf (Oberbay) eigentlich logisch ist: Die Strecke ist die kürzeste Bahnver-

bindung zwischen München und Wien. Im 19. Jahrhundert wurde sie regelmäßig von Fernzügen befahren, etwa vom „Orient-Express“. Doch im 20. Jahrhundert verlor die Strecke im Personenfernverkehr zunehmend ihre Bedeutung.

Die aus sechs Wagen bestehenden Eurocitys werden durchgängig von Loks der ÖBB-Reihe 2016 bespannt. Die Zugbildung sieht in der Regel einen Wagen der 1. Klasse (Amz) sowie fünf Wagen der 2. Klasse (Bmpz bzw. Bmz) vor. Im Umlauf rollen Wagen in der grau-roten ÖBB-Livree, teils versehen mit der Aufschrift „ÖBB Südbahn-Express“, gemeinsam mit Wagen im Nightjet-Design. *Florian Dürr*

Fahrzeiten

EC 1218	Wien Hbf 7:13 – 10:11 Simbach 10:20 – 10:47 Mühldorf 10:49 – 11:46 München Ost 11:51 – 12:01 München Hbf
EC 1213	München Hbf 10:21 – 10:29 München Ost 10:30 – 11:23 Mühldorf 11:25 – 11:48 Simbach 11:50 – 14:47 Wien Hbf
EC 1216	Wien Hbf 9:13 – 12:11 Simbach 12:20 – 12:49 Mühldorf 12:51 – 13:42 München Ost 13:44 – 13:54 München Hbf
EC 1217	München Hbf 14:21 – 14:30 München Ost 14:32 – 15:21 Mühldorf 15:25 – 15:48 Simbach 15:50 – 18:47 Wien Hbf
EC 1219	München Hbf 18:21 – 18:29 München Ost 18:31 – 19:23 Mühldorf 19:25 – 19:48 Simbach 19:50 – 22:47 Wien Hbf
EC 1210	Wien Hbf 17:13 – 20:11 Simbach 20:20 – 20:49 Mühldorf 20:51 – 21:48 München Ost 21:50 – 21:59 München Hbf



Fünf auf einen Streich: MK 611, 620, 615, 609 und eine weitere Maschine stehen am 30. Juni 2012 gemeinsam in Fredericia bereit. Der Rangierbahnhof ist einer der bedeutendsten Güterverkehrsknoten Dänemarks und Stammrevier der Baureihe

Lego-Loks

aus dem Kieler Baukasten

Litra MK der DSB ■ In den 1980er-Jahren fassten die Danske Statsbaner (DSB) eine Erneuerung ihrer Rangierlokkflotte ins Auge und wurden schließlich im modular aufgebauten dritten Typenprogramm von MaK fündig. Manch' ein Zeitgenosse sagt der Litra MK der DSB die Anmutung eines nicht ganz zu Ende gebauten Lego-Modells nach ...

Mit der im dänischen Århus ansässigen Firma Frichs besaßen die DSB über Jahrzehnte eine verlässliche „Hoflieferantin“, in deren Werkhallen unter anderem das Gros aller in Staatsbahndiensten stehenden dieselgetriebenen Rangierfahrzeuge entstand. Hierzu gehörten vor allem die aus der DH 440 von Henschel abgeleiteten stangengetriebenen C-Kuppler der Litra MH (MH 301 bis 420), die – von 1960 bis 1965 in 120 Exemplaren gebaut – bis heute die „auflagenstärkste“ je im Königreich beschaffte Triebfahrzeugtype darstellen. Hinzu kamen unter anderem die 30 auf einem ebenfalls mit Kuppelstangen ver-

sehenen Ardel-Zweiachser basierenden „Traktoren“ (dänische Bezeichnung für Kleinloks) 117 bis 146 der Baujahre 1955 sowie 1958 und 1959, 17 für den schweren Rangierdienst konzipierte Drehgestell-Vierachser der Litra MT (MT 151 bis 167, Baujahre 1958 bis 1960) und 40 an die deutsche Köf II angelehnte Köf (Traktor 251 bis 290, Baujahre 1966 bis 1969).

Zeitgemäßer Ersatz für die MH

Da die landesweit eingesetzten MH in die Jahre gekommen waren und die DSB auch im Rangierdienst mit der Zeit zu gehen trachteten, wurde in den 1980er-Jahren zunächst die Modernisierung einiger MH

eingeleitet, dann allerdings abgebrochen, um stattdessen vollkommen neues Fahrzeugmaterial anzuschaffen. So wurde mit Stand vom Frühjahr 1987 ein Bedarf von 67 neu zu bauenden Rangierloks kommuniziert. Um ein geeignetes Modell ausfindig zu machen, forderte man die Industrie auf, sowohl zwei- als auch dreiachsige Versionen anzubieten. Dies führte unter anderem zu Versuchen mit Vertreterinnen der Typen 501 DE von MaK sowie einer „minilok“ DH 140 der allrad-Rangiertechnik GmbH. 1989 schlossen die DSB allerdings einen Vertrag mit der belgischen Cockerill Mechanical Industries (CMI). Diese sollten schon ab 1990 zunächst zehn

neu konstruierte Maschinen des Typs Cmi 500 liefern, ferner wurden Optionen auf zweimal 20 weitere Maschinen vereinbart.

Die Litra MJ scheitert während der Erprobung

Bei der als Litra MJ eingestuft Konstruktion handelte es sich um eine zweiachsige Mittelführerstandslok mit automatischen Rangierkupplungen sowie Funkfernsteuerung. Schon der Prototyp wurde stark verspätet ausgeliefert und offenbarte ebenso wie die beiden Serienmaschinen MJ 506 und 510 verschiedenste gravierende Mängel und Probleme (unter anderem mit der Computersteuerung und einem zu hohen Gesamtgewicht bei unterschiedlichen Achslasten), so dass die DSB im Januar 1994 vom Cmi-Vertrag zurücktraten. Um eine Wiederholung der jüngsten Erfahrungen zu vermeiden, sollte nun auf ein Serienprodukt mit einzelnen, den DSB-Vorstellungen entsprechenden Anpassungen zurückgegriffen werden. So ging am 23. Juni 1995 ein Auftrag über 20 als Litra MK bezeichnete Lokomotiven recht „grenznah“ an ein Kieler Traditionsunternehmen. Hierbei handelte es sich um die nördlich des Nord-Ostsee-Kanals ansässige und im Laufe der Jahrzehnte als Deutsche Werke Kiel AG (DWK), Holsteinische Maschinenbau AG (HOLMAG), Maschinenbau Kiel AG (MAK, später MaK), Maschinenbau Kiel GmbH sowie Krupp Verkehrstechnik GmbH bekannte und seit 1994 als solche firmierende Siemens Schienenfahrzeugtechnik GmbH Kiel (SFT).

Unter SFT-Ägide kam es 1996/97 zur gewünschten Lieferung der MK 601 bis 620 (Fabriknummern 220120 bis 220138 sowie 220140). Angesichts der zwischenzeitlichen Übernahme des Unternehmens durch die Vossloh Schienenfahrzeugtechnik GmbH (VSFT) zeichnete dann jedoch eben diese für die Produktion der fünf weiteren im August 1997 bestellten und 1998 gebauten MK 621 bis 625 (Fabriknummern 220141 bis 220145) verantwortlich. Die sich in der Aufzählung ergebende Lücke resultierte daraus, dass die ursprünglich als MK 620 vorgesehene Maschine mit der Fabriknummer 220139 als 352 001 von VSFT als eigene Miet- und Vorführlok aus der Produktion abgezweigt und Anfang Juni 1997 an die DB AG vermietet worden war.

Dass sich der Bedarf an Rangierloks derweil im „freien Fall“ befand und binnen



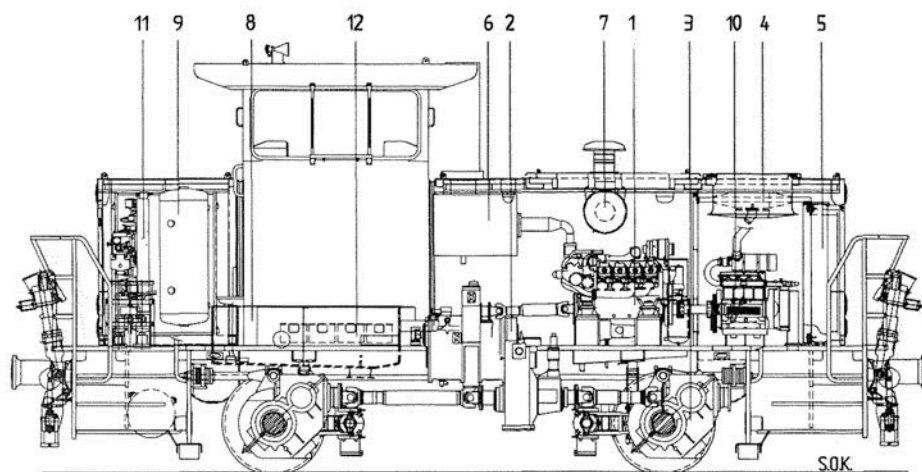
Einsatz in Deutschland: 352 002, einst als MK 601 die Erste ihrer Baureihe auf dänischem Boden, steht am 6. April 2026 mit einem Bauzug auf Gleis 12 in Bad Salzuflen Garrelt Riepelmeier (3)



Technische Daten MK 601–625

Anzahl	25
Hersteller	Siemens, Vossloh
Baujahre	1996–1998
Achsfolge	B
Länge über Puffer	9.400 mm
Motor	MTU 8V 183 TD 13, 8 Zylinder
Leistung	390 kW (530 PS) bei 2.100 U/min
Kraftübertragung	dieselhydraulisch
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h, im Rangiergang 30 km/h

Das Fabrikschild der MK 623 vereint in Fredericia am 21. Juli 2023 gleich drei Namen: MaK und Siemens stehen für Konstruktion und Entwicklung, ausgeliefert wurde die Lok jedoch bereits unter der Ägide von Vossloh



Komponenten der G 322/MK: 1: Dieselmotor, 2: Hydraulisches Getriebe, 3: Radsatzgetriebe, 4: Kühlerventiler, 5: Radiatorelemente, 6: Abgasschalldämpfer, 7: Verbrennungsluftfilter, 8: Kraftstoffbehälter, 9: Hauptluftbehälter, 10: Kompressor, 11: Bremstafel, 12: Batterie Siemens/Archiv ALBA



MK 623 und MK 614 setzen am 15. September 2015 in Fredericia die DB-Diesellok 232 668 an einen Umleitergüterzug Garrelt Riepelmeier (3)

Führerstand der MK 623 am 21. Juli 2023 in Fredericia: Die DSB achteten beim Kauf der Baureihe auch auf ein sehr ergonomisches Arbeitsumfeld



Stationierungsbahnhöfe der MK

Nach Auslieferung wurden die MK auf mehrere Standorte im dänischen Netz verteilt. Der zuerst genannte Bahnhof bezeichnet den Erststandort, in Klammern folgen später belegte Umstationierungen. Die an den Fronten angebrachten Stationsnamen wurden bei Umstationierungen nicht in allen Fällen angepasst.

MK 601	Padborg
MK 602	Padborg
MK 603	Odense
MK 604	Kolding
MK 605	Fredericia
MK 606	Århus
MK 607	Esbjerg
MK 608	København
MK 609	Herning (Fredericia)
MK 610	Aalborg (Fredericia)
MK 611	Odense (Fredericia, Kolding)
MK 612	Århus
MK 613	Kolding
MK 614	Fredericia (Taulov)
MK 615	Køge
MK 616	Århus
MK 617	Høje Taastrup
MK 618	København (Århus, Padborg)
MK 619	København (Ringsted)
MK 620	Ringsted (Fredericia)
MK 621	København (Odense)
MK 622	København
MK 623	København
MK 624	København
MK 625	Belvedere

einer Dekade von 67 auf 50 und schließlich nur noch 25 Exemplare geschrumpft war, hatte verschiedene Ursachen. Hierzu gehörten die weitgehende Umstellung des dänischen Personenverkehrs auf Triebwagen, die Einstellung des größten Teils inländischer Gütertransporte und nicht zuletzt die bevorstehenden Eröffnungen der den rangierintensiven Trajektverkehr obsolet machenden Brücken über den Storebælt (1997) und den Øresund (2000).

„Lego-Lok“ aus dem Baukasten

Genauso wie die MH wurde die MK als vollwertige Lokomotive und nicht als Traktor eingestuft. Dem auf einem modularen Baukastensystem basierenden dritten MaK-Typenprogramm für Diesellokomotiven zugehörig und dort als G 322 bezeichnet, besaß sie aufgrund ihrer kantigen Form und des zwischen den Radsätzen sehr luftigen Fahrwerkbereichs (irgendwie „fehlten“ hier die Tanks ...) die Anmutung eines nicht ganz zu Ende gebauten Lego-Modells. Dessen ungeachtet sollten 2003/04 insgesamt 19 weitere Exemplare als leicht modifizierte G 400 B produziert werden (sechs zunächst für Vossloh zwecks Vermietung sowie 13 für die Nederlandse Spoorwegen NS).

Gleichzeitig wurde die MK zur letzten für die DSB gebauten Diesellokomotivtype. Zu den technischen Details: Mit einer Länge über Puffer von 9,40, einer Breite von 3,06, einer Höhe von 4,18 sowie einem Achsabstand von 4,00 Metern und einem Raddurchmesser von 1.000 Millimetern

brachte sie es auf ein Dienstgewicht von 40 Tonnen. Als Motor fand mit dem MTU 8V 183 TD 13 ein Standardprodukt mit einer Leistung von 390 kW/530 PS Verwendung und das hydraulische Voith-Getriebe des Typs L2r-4zseU2 mit zwei mechanischen Gängen für 30 bzw. 60 km/h übertrug die Kraft via Kardanwellen auf die beiden Radsätze. Das von Siemens entwickelte und computerbasierte Steuerungssystem SIBAS wurde ebenso installiert wie die von den DSB geforderte automatische Rangierkupplung RK 900 und eine (im Tagesgeschäft später praktisch nicht genutzte) Funkfernsteuerung von Thiemeg.

Anlässlich besonders schwerer Aufgaben ließen sich bis zu vier Lokomotiven gemeinsam steuern. Zum Schutz der Personale hatten die zu einem Stückpreis von 5,3 Millionen Dänischen Kronen erworbenen Maschinen – von den breiten Treppenaufgängen abgesehen – ringsum verlaufende Schutzgitter erhalten. Auch in manch anderer Hinsicht boten die MK im Vergleich zu ihren Vorgängerinnen wesentlich verbesserte Arbeitsbedingungen. Zu nennen ist hier etwa das von den

Umläufen aus über zwei diagonal angeordnete Türen zu erreichende geräuschgedämpfte Führerhaus mit seinen ebenfalls diagonal angeordneten Bedienplätzen. Der recht simple Aufbau der MK brachte ferner den enormen Vorteil mit sich, dass anlässlich von Reparaturen nur

Schon bald nach der Indienststellung kam es zu diversen Eigentümerwechseln

selten ein DSB-Depot angesteuert werden musste. Stattdessen konnten die Arbeiten im Interesse möglichst geringer Unterhaltungskosten einer jeweils lokal ansässigen Daimler-Benz-LKW-Werkstatt übertragen werden. Sogar der Tausch größerer Komponenten, wie etwa von Radsätzen, ließ sich am jeweiligen Einsatzort mittels Mobilkränen bewerkstelligen.

Alle Maschinen wurden anfangs dem Tochterunternehmen DSB Gods zugeordnet. Farblich favorisierte man ein auffälliges Design mit dunkelgrau lackiertem Fahrgestell und Griffstangen (RAL 8019) und gelbem Aufbau (RAL 1007), wobei die

Oberseiten der Vorbauten, das Dach und der obere Bereich des Schornsteins hellgrau (NCS 6502-R) gehalten wurden. Die Seiten der Führerstände zierten ferner im 65-Grad-Winkel diagonal verlaufende rote Balken (CT180-23).

MK 601 traf am 28. Oktober 1996 im Grenzbahnhof Padborg ein und wurde drei Tage darauf im Rahmen einer kleinen Feier offiziell in Empfang genommen. Mit der sukzessiven Lieferung kam es zur landesweiten Verteilung der Maschinen, die zwecks lokaler Identifikation an den linken oberen Ecken der Vorbau-Fronten mit den Namen ihrer jeweiligen Stationierungsbahnhöfe versehen wurden. Diese Praxis währte etwa eineinhalb Dekaden, wobei man die Namen bei Standortwechseln nur zum Teil anpasste (siehe Kasten).

Erste Verkäufe

Nur wenige Jahre nach ihrer Indienststellung kam es zu diversen Eigentümerwechseln. Mit Umfirmierung der bisherigen DSB-Güterverkehrstochter in Railion Danmark A/S zum Jahresbeginn 2001 wechselten MK 604 bis 624 zu dieser, die wiederum ab März 2008 als Railion Scandinavia auf-

Hafenalltag in Kolding: MK 613 ist am 20. April 2022 auf der Hafenbahn im Einsatz. Kolding war nach Ablieferung einer der ersten Einsatzstandorte der MK



Litra MK in 1:87: Modelle aus Dänemark angekündigt

Auch im Modell findet die Litra MK inwischen Beachtung: Der dänische Hersteller Dekas hat eine HO-Umsetzung von zunächst sechs Varianten angekündigt. Geplant sind MK 601 und 603 von DSB Gods, MK 625 der DSB, MK 621 von DB Cargo Scandinavia

sowie 322 125 von Northrail und 60025 der OHE. Erscheinen werden sie mit Digitaldecoder in AC und DC jeweils ohne und mit Sound zum Preis von rund 2.499,- Dänischen Kronen (rund 335,- Euro) bzw. 3.299,- Dänischen Kronen (rund 442,- Euro). GR

trat. Die zunächst bei den DSB verbliebenen, jedoch ebenfalls an Railion verliehenen MK 601 bis 603 gingen 2002 nach Deutschland zurück: MK 601 wurde an die Mittelweserbahn veräußert (und von dort 2012 an den Vermieter Northrail weitergereicht), während Vossloh MK 602 und 603 erwarb. Die DSB selbst begnügte sich folglich mit einer einzigen Maschine in Gestalt von MK 625.

Mit Einsätzen im Streckendienst sah es für die Lokomotiven eher schwierig aus, da ihnen eine Installation des seit 2000 in Dänemark vorgeschriebenen Zugsicherungssystems ATC (Automatic Train Control) vorenthalten wurde. 2005 erhielten jedoch MK 609 und 619 eine in einem separaten silbergrauen Würfel auf dem linken hinteren Umlauf untergebrachte vereinfachte ATC-Version (ATP).

Mangels eigenen Bedarfs sah sich die nunmehrige DB-Tochter immer wieder in der Lage, einzelne Maschinen auszuleihen. Dies

betrifft etwa MK 623, die – 2005/06 dem Unternehmen TX Logistik A/S anvertraut – im Hafen von Malmö rangierte. Auch die in Fredericia heimische MK 616 wurde seitens ihrer ab Februar 2009 als DB Schenker Rail Scandinavia A/S auftretenden Eigentümerin über Jahre an die ortsansässige Carlsberg-Brauerei ausgeliehen, um die dort von 2002 bis 2006 eingesetzte Kof 286 abzulösen. Bereits 2008 waren mit MK 604 bis 608 sowie 610 weitere sechs Lokomotiven ebenfalls an Northrail verkauft worden – ein Weg, den im Frühjahr 2013 auch MK 611, 612, 617 und 618 antreten sollten.

Sie sollen arbeiten, nicht gut aussehen ...

Während Northrail im Interesse der Corporate Identity ihren Neuerwerbungen jeweils ein Farbleid im markanten Orange verordnete, betrieb die hinsichtlich ihrer Außendarstellung kreativ-unstete DB – ab März 2016 DB Cargo Scandinavia – bei den

dänischen Maschinen nur den geringstmöglichen Aufwand: Neulack schien zu teuer und so wurden anlässlich der regelmäßigen Umbenennungen lediglich alte Beschriftungen bzw. Logos entfernt oder behelfsmäßig übermalt. Man begnügte sich mit neuen Aufklebern in Form verschieden großer DB-Kekse (die an den Fronten gleichzeitig die Namen der Heimatbahnhöfe ersetzten) und der Neuplatzierung der NVR-Nummern an der oberen Kante der kurzen Vorbauten.

Das musste genügen, denn schließlich sollten die Loks arbeiten und nicht gut aussehen ... Eine Ausnahme von dieser Praxis stellte die 2014 mit verkehrsrotem Aufbau sowie schwarzem Fahrwerk neu lackierte und seitdem im Containerterminal Taulov stationierte MK 621 „Yvonne“ dar.

Zwischenzeitlich ließen sich auch einige „Auswanderinnen“ wieder nordwärts der Grenze sehen, denn 2012 fanden sich die von Northrail nun als 322 220 123 und 322 220 125 geführten ehemaligen MK 604 und 606 in Kolding ein, um als vom dänischen Unternehmen Railservice angemietete Maschinen im Auftrag von HectorRail Rangierdienste zu erbringen. Auch MK 605 alias 322 220 124 gelangte um den Jahreswechsel 2019/20 zurück nach Dänemark, wo sie im Terminal von TX Logistik in Padborg einen dort bisher von CFL Cargo gestellten ehemaligen Luxemburger Sechsscher des Typs 1800 im Rangierdienst ablöste.

MK 620 zieht am 18. Juli 2024 Wagen vom Sydkaaj des Hafens Vejle ab Garrelt Riepelmeier



Von den zwölf bis April 2026 in dänischem Eigentum verbliebenen MK gehörten elf DB Cargo Scandinavia (MK 609, 613 bis 616 sowie 619 bis 624). Vier von ihnen wurden am für den Güterverkehr bedeutendsten Standort Frederica, zwei in Høje Taastrup sowie je eine in Kolding, Køge, Ringsted, Taulov und Vejle vorgehalten. Einen Sonderstatus besitzt weiterhin MK 625, da sich die DSB mit ihrer letzt(gebauten) Lok dieses Typs eine von Anfang an äußerst heimatentreue Maschine gönnt: Ihr Kerngeschäft besteht seit über 25 Jahren im Rangieren der im Kopenhagener Betriebsbahnhof Belvedere beheimateten Doppelstockwagen sowie des Wagenaus-tauschs zwischen der Abstellanlage und der Zentralwerkstatt am Otto Busses Vej.

Garrelt Riepelmeier

Garrelt Riepelmeier (Jg. 1969) lebt in Bielefeld. Er ist freiberuflicher Schlagzeuger und Autor mit einer Vorliebe für Dänemarks Bahnen.



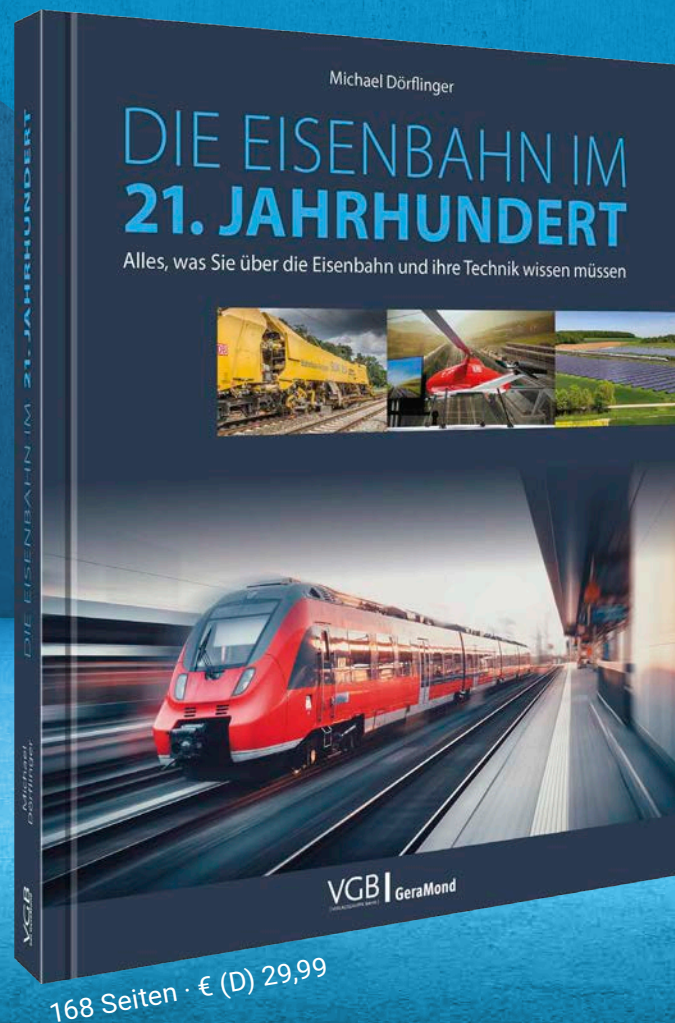
DIE MODERNE BAHN IM FOKUS

Die Zukunft der Mobilität
fährt auf Schienen

Von den Zügen bis zur
Signaltechnik

Ein spannender Überblick
über **die Eisenbahn im
21. Jahrhundert und
ihre Technik**

Auch für Laien
verständlich erklärt



168 Seiten · € (D) 29,99

Hier mehr
erfahren!



JETZT ÜBERALL, WO ES BÜCHER GIBT
UND AUF **VGBAHN.SHOP**

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Hinter der neuen 120 010 der ITL verbirgt sich die frühere WAB 38. Die wiederum diente seit 1973 als 781 487 der ČSD.

Die Laternenausstattung entsprach den Loks der DR, daher waren keine Anpassungen nötig Alle Bilder, sofern nicht anders bezeichnet: MKL

Taigatrommel

als Wirtschaftshilfe

Von Ost nach West und Retour ■ 1994 schieden die letzten Exemplare der Baureihe 220 aus dem aktiven Bestand der DB AG aus. Wenige Jahre später wurden aus Museumsloks Pioniere im privaten Güterfernverkehr. Unterstützung kam aus Polen. In den 2000er-Jahren gab es eine Richtungsumkehr

Das Ende der DDR und der mit der darauffolgenden Währungsunion beginnende Niedergang der ost-deutschen Industrie inklusive der fast flächendeckenden Umstellung der Heizun-

gen auf Öl und Gas führten zu einem massiven Überhang auch an Lokomotiven der Baureihe V 200/120/220. Deren Domäne, schwerer Güterverkehr vor allem im Kohleverkehr, war quasi über Nacht

zusammengebrochen. Im letzten Jahr der Deutschen Reichsbahn erbrachten nur noch wenige Loks der Betriebswerke Gera und Dresden nennenswerte Leistungen. Ende 1994 schied schließlich die letzte

Maschine aus dem aktiven Bestand der DB AG aus. Nur wenige Vertreter schafften den Weg ins Museum, etwa nach Pasing, Arnstadt, Staßfurt oder Dresden. Parallel begann ab dem 1. Januar 1994 mit dem Verschmelzen von Deutscher Reichsbahn und Bundesbahn in Deutschland und der Bahnreform das Zeitalter privater Güterbahnen. Diese konnten fortan auch auf öffentlichen Gleisen deutschlandweit fahren – zumindest theoretisch. Praktisch sah es zunächst etwas anders aus, denn die wenigsten etablierten Werks- und Anschlussbahnen verfügten über geeignete Lokomotiven für den Streckendienst.

Für Neueinsteiger sah es noch ungünstiger aus, denn die deutschen Hersteller von Schienenfahrzeugen boten Mitte der 1990er-Jahre nichts Geeignetes an, altbrauchbares Material der DB AG war ebenfalls nicht zu haben. Die zu diesem Zeitpunkt überzähligen, noch vorhandenen V 200/220 wurden auch als Konkurrenzabwehr umgehend zerlegt oder nach Kuba, Nordkorea oder ins Baltikum ver-

Die DB verkaufte die Loks ins Ausland – so blieb den Privaten nur der Import

kauft. Allerdings gab es auch Ausnahmen – etwa, wenn Eisenbahnvereine wie beispielsweise Dieringhausen zuvor von der Deutschen Reichsbahn Fahrzeuge ohne Auflagen erworben hatten.

Starthilfe in Deutschland

Derartigen Loks konnte bei Vorliegen einer gültigen Hauptuntersuchung der Betrieb nicht versagt werden (siehe Kasten). Und so waren Ende der 1990er-Jahre die weitgehend in Originalfarben verbliebenen Loks der EBM Cargo zusammen mit Maschinen der ITL die ersten vor privaten Zügen im Güterfernverkehr.

Der beschränkte Zugang der neuen Betreiber zu Wagen schränkte die ersten Einsätze allerdings auf Bauzüge ein, bei denen vorrangig Traktionsleistungen gefragt wurden. Wenig später kamen Container- und Mineralölverkehre hinzu. Der Grund dieser vermeintlichen Rosinenpickerei lag darin, dass diese Wagentypen in der Masse nicht den Staatsbahnen gehörten, sondern privatwirtschaftlichen Unternehmen.

Um weitere Fahrzeuge einsetzen zu können, waren Zulieferungen aus dem Aus-



Im Sommer 1993 stehen in Gera zahlreiche ausgemusterte 220 und warten auf den Export oder ihre Verschrottung. Ein Verkauf an Private ist ausgeschlossen

land unverzichtbar. Potenzielle Lieferanten waren Länder wie Polen, Tschechien oder die baltischen Staaten, in denen der V 200-gestützte Güterverkehr gleichfalls zurückging und deren Staatsbahnen bevorzugt ins Ausland verkauft.

Abnehmer waren seinerzeit aufstrebende Privatbahnen wie die Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Oberelbe (EBGO), die Westfälische Almetalbahn (WAB), Internationale Transport-Logistik (ITL), die Prignitzer Eisenbahngesellschaft (PEG), aber auch Speditionen wie Hoyer. Vor allem bei den Erstgenannten wuchsen die Einsatzbestände rasch auf zweistellige Stückzahlen an.

Einen Nachteil konnten die V 200 bei den Privaten jedoch nicht verbergen – die im Vergleich zur Reichsbahn-Zeit von durchschnittlich 50–60 km/h auf 90–100 km/h gestiegene Höchstgeschwindigkeit der beförderten Güterzüge forderte entsprechende Ressourcen an Diesel (und Öl), denn der

Verbrauch je Kilometer oder Motorstunde ist bei den Maschinen unter Last nicht ohne und erreichte schnell Werte bis zu 20 Litern. So wundert es nicht, dass der rasch aufkommende Preisdruck durch die DB AG wie auch untereinander zu etlichen Verschiebungen im Lokbestand führte.

Der Abgang

Mit dem Aufkommen leistungsfähiger Alternativen in Form der Baureihen 218, 225, 203 und 232 sowie den ersten Elektroloks im Siemens- wie später ADtranz-/Bombardier-Lokpool sank der Stern der Trommeln in Deutschland ab Mitte der 2000er-Jahre zusehends. Die Insolvenz der EBGO und Verkäufe der WAB führten schließlich zu einer weitgehenden Konzentration des Bestandes sowohl einsatzfähiger Loks wie auch von Ersatzteilspendern bei der ITL. Diese nutzte ihre „Grünen“ der unterschiedlichen Lackierversionen zunehmend im grenzüberschreitenden Verkehr nach Polen und Tschechien, denn ihrer Herkunft we-

Im deutschen Grenzbahnhof Guben wartet die M62 1478 der Rail Polska (vormals ITL 120 003, davor ST 44 240 der PKP) im Juni 2006 auf die Rückfahrt nach Polen





Die PEG zählte zu den wenigen Bahnen, bei denen polnische M62 mit großen Laternen in Deutschland zum Laufen kamen Archiv MKL

Zulassungsfragen

Bis zur Bahnreform war die Zulassung von Lokomotiven auf dem Netz der Staatsbahnen quasi eine innere Angelegenheit von DR beziehungsweise DB. Die lokal arbeitenden privaten Bahnen im Bereich der DB unterlagen der Bahnaufsicht der Länder, vertreten durch den jeweiligen Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LfB).

Mit der Gründung der Deutschen Bahn AG und der Liberalisierung des Eisenbahnmärktes änderte sich das Zulassungssystem. Nun mussten auch ausländische Eisenbahnunternehmen, private Betreiber und Leasinggesellschaften Zugang zum Netz bekommen. Die technische Aufsicht wechselte daher zum neuen Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Dies kämpfte zunächst mit unklaren Zuständigkeiten in der Übergangsphase, fehlenden standardisierten Abläufen und einer Vielzahl von geforderten Nachweisen und Prüfungen, was zu langen Bearbeitungszeiten führte.

Für den Einsatz in Deutschland mussten alle Betreiber Nachweise erbringen. Diese betrafen im Wesentlichen:

- Bremsanlage kompatibel zu deutschen Vorschriften
- deutsche Zugbeeinflussung (Indusi/PZB)
- störungsfrei arbeitende Funkanlagen
- kompatible Beleuchtung und Signaleinrichtungen
- teils Abgas- und Geräuschanforderungen
- Nachweise der Qualität von Radsätzen, Kupplungen und Laufwerk

Viele dieser Punkte waren bei Fahrzeugen aus Polen und Tschechien nicht oder abweichend dokumentiert. Teils ließen sich Indusi-Anlagen nur gebraucht aus Spenderloks beziehen – ein illegales Vorgehen –, und für die Ausführung der Scheinwerfer gab es gar keine Vorgabe. So ließ etwa ein wettbewerbsoffener LfB in Brandenburg eine polnische ST44 mit großen Laternen zu, während sein der Bundesbahn zugeneigter Kollege nach denselben Vorschriften der identischen Lok im Hoyer-Design in Hamburg die Zulassung verweigerte. Anwälte für Eisenbahnrecht hatten zu jener Zeit Hochkonjunktur. MKL

Drei Versionen der Trommel von Tillig in TT (DR, ITL und CTL)



gen besaßen etliche Loks der ITL-Flotte noch die entsprechenden Länderzulassungen. Ende der 2010er-Jahre war das Kapitel der Baureihe 220/V 200-Ost in Deutschland dann weitestgehend Geschichte und die letzten Loks verließen Deutschland in Richtung Osteuropa.

Wirtschaftswunder in Polen

Mit der Öffnung des polnischen Schienennetzes für private Bahnunternehmen ab Mitte der 2000er-Jahre wuchs im Nachbarland der Bedarf an Loks vornehmlich im Kohle- und Baustoffverkehr. Für viele deutsche Besitzer von Trommeln war dies eine willkommene Gelegenheit, ihre Bestände an Loks und Ersatzteilspondern dorthin zu verkaufen. Besonders clever agierte die ITL: Sie nutzte ihren Bestand als Grundstock für die ITL Polska, heute Captrain.

Neben dieser fielen gegen Ende der 2000er-Jahre vor allem RailPolska, PCC Szakowa oder PTK Zabrze sowie der Mineralölkonzern Orlen durch größere Bestände auf. Auch die in Deutschland bekannte CTL verfügte über einige Trommeln, die sie jedoch kaum im grenzüberschreitenden Langlauf einsetzte.

Die Gründe waren überwiegend wirtschaftlicher Natur. Viele der polnischen Trommeln starteten ihre neue Karriere denn auch nicht mit den alten Aggregaten, sondern mit neuen Caterpillar-Motoren. Erkennbar sind diese an der geänderten Luftansaugung. Zudem erhielten zahlreiche polnische Loks zusätzlich Klimaanlage zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in den mitunter sehr heißen polnischen Sommern.

Die Aussichten

Einige der polnischen Trommeln werden sicher noch eine Zeit lang unterwegs sein, erhielten sie doch in den vergangenen Jahren neue Motoren, Steuerungen etc. bis hin zu kompletten Neuaufbauten als D311 der Newag. Als solche gehörten sie sogar zu den übernommenen Beständen der DB Schenker Rail Polska. Auch die PKP-Pendants in Blau rollen noch vereinzelt, gleichwohl moderne Neubauten ihnen den Rang zunehmend schneller ablaufen.

Private Trommeln im Modell

Obwohl es beim Vorbild zahlreiche Farbvarianten in- und ausländischer Betreiber gab, reagierten bis heute die Hersteller von Gützold über Roco und Piko bis hin zu

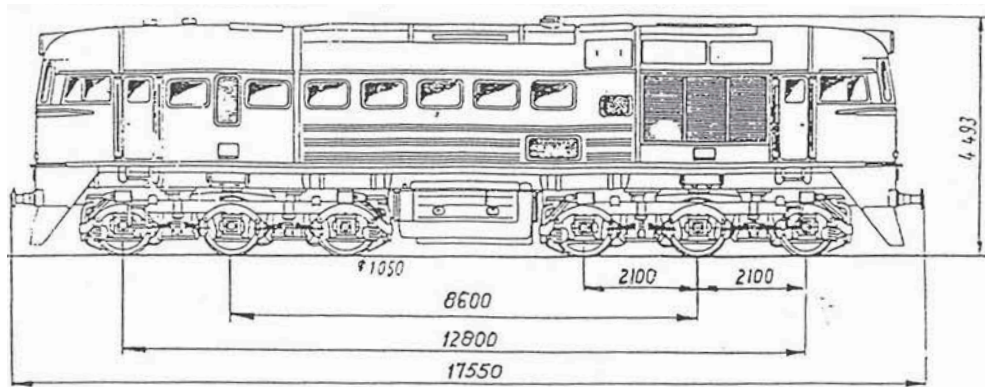


Die PKP modernisierte etliche Loks mit Caterpillar-Motoren und neuer Regelung. Von außen erkennbar sind die geänderte Luftansaugung sowie die Klimaanlage (Wolsztyn, Oktober 2014)

Zeichnung: Seitenansicht der M 62 mit Bemaßung OnRail/Archiv ALBA

Technische Daten

Spurweite	1.435 mm
Dienstgewicht	116 t
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Leistung	1.470 kW
Länge über Puffer	17.550 mm
Dauerzugkraft	19,75 Mp



Märklin/Trix und Tillig eher zögerlich. Die Zahl der Modellversionen der V 200 in Privatbahnfarben ist verglichen mit denen der 232 vergleichsweise klein.

Bekannte H0-Miniaturen von Gützold betrafen die ITL, PEG und RailPolksa, Roco bot PEG, WAB und RailPolksa, Piko und Märklin hielten sich dem farbigen privaten Markt bis dato fern, lediglich die 220 502 der EBS in Reichsbahnfarben wurde umgesetzt. Deutsche Loks mit großen Scheinwerfern, etwa bei PEG, OHE oder Hoyer unterwegs, fehlen ebenso wie die Umbauten polnischer Loks der ITL. Werksseitig lieferbar ist derzeit nichts, auch der Gebrauchtmärkte strotzt nicht vor Fülle.

TT-Bahner bescherte Tillig, basierend auf den Farben der EBGO, eine Ausführung als EBGO 120 006 sowie als ITL 120 008. Hinzu kam eine blaue Trommel der PEG mit der auffälligen Biodiesel-Reklame. Ein Modell der CTL-Maschine legte seinerzeit Tillig als Clubmodell in einer Serie von 200 Stück auf. Als Sonder-

modell von Elriwa gab es die Version der grünen ITL-120 ohne Zierstreifen in einem Zugset. Roco legte im Maßstab 1:120 nur eine Lok der PEG sowie RailPolksa auf. Im Maßstab 1:160 schickten Minitrix wie Fleischmann Modelle der ITL ins Rennen um die Käufergunst. In den grö-

ßeren Maßstäben sind keine Loks der Epochen V und VI bekannt. MKL

Michael U. Kratzsch-Leichsenring war Berufseisenbahner. Er kennt sich damit sowohl beim Vorbild als auch beim Modell bestens aus.



Deutsch-polnischer Grenzverkehr mit Modellen von Roco. Die Lok der Rail Polksa wartet auf die Übernahme eines Zuges, der von einer 155 gebracht wird





Jubiläum mit Gastloks Am 5. Juni 2026 trifft Diesellok D4 der Brohltalbahn im Bahnhof Oberzissen auf die Dampflok 11sm und die Gastlok RUR des Schmalspursammlers Wim Pater *Zeno Pillmann*

Streckenjubiläum mit interessanten Gästen

125 Jahre Brohltalbahn ■ *Dass dieses rollende Industriedenkmal überhaupt noch existiert, ist dem unermüdlichen Einsatz ehrenamtlicher Eisenbahnfreunde zu verdanken. Anfang Juni wurde ein Jubiläum gefeiert, bei dem auch Gastloks zugegen waren*

Die Geschichte der Brohltalbahn reicht bis ins Jahr 1895 zurück. Die in Köln ansässige Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) erhielt am 19. August die Konzession zum Bau einer meterspurigen Bahn von Brohl an der Rheinstrecke über Oberzissen nach Kempenich auf den Eifelhöhen. Zur Umsetzung wurde am 22. Januar 1896 die Brohlthal-Eisenbahn-Gesellschaft (Br.E.G., heute BEG) gegründet, die den Abschnitt Brohl – Engeln am 14. Januar 1901 und die Weiterführung bis Kempenich ein Jahr später in Betrieb nahm. Die steile Rampe zwischen Oberzissen und Engeln (1:20) wurde zunächst mit einer Zahnstange System Abt bewältigt, bis der Zahnradbetrieb 1934 zugunsten reinen Adhäsionsbetriebs aufgegeben wurde. Die überwiegend dem Güterverkehr dienende

Bahn transportierte talwärts vor allem Basaltschotter, Lava, Phonolith, Trass und Tuffstein, bergwärts Kohle und Dünger, wobei ab 1904 ein eigener Hafenschluss in Brohl den direkten Umschlag der Schüttgüter per Sturzgerüst auf Binnenschiffe ermöglichte.

Niedergang und Neubeginn

Der Personenverkehr war stets gering und wurde 1961 gänzlich eingestellt. Auch der Güterverkehr ging zurück, sodass zum 1. Oktober 1974 der Abschnitt Engeln – Kempenich stillgelegt wurde. Der öffentliche Transport normalspuriger Wagen auf Rollwagen wurde 1978 eingestellt. Da auf Grund der Straßenverhältnisse der Transport des Phonoliths nicht auf Lastkraftwagen umgestellt werden kann, ist die Brohltal Schmalspur-Eisenbahn-Gesellschaft

(BSEG) heute die letzte Schmalspurbahn in Deutschland mit Güterverkehr. Um die Einnahmen zu erhöhen, führte man ab dem 25. März 1977 erstmals Ausflugsfahrten mit dem für Streckenbereisungen erhalten gebliebenen VB 50 (einem ehemaligen Triebwagen) und der Verbrennungslok D4 als „Vulkan-Express“ zwischen Brohl BE und Engeln durch.

Da der Schienenverkehr unwirtschaftlich war, wurde die Stilllegung beabsichtigt. Durch die 1987 erfolgte Gründung der Interessengemeinschaft Brohltal Schmalspureisenbahn (IBS), die den Bahnbetrieb ehrenamtlich unterstützt, konnte der Betrieb weiter aufrechterhalten werden. Zum 1. April 1992 wurde die Brohltal Schmalspureisenbahn Betriebs GmbH (BSEG) gegründet, die die Anlagen von der BEG pachtete und seitdem eigenverantwortlich den Betrieb weiterführt.

Der Fuhrpark

Herzstück des Fuhrparks der Brohltalbahn ist die Dampflok 11sm, eine 1906 von Humboldt in Kalk bei Köln gebaute Mallet-Dampflok vom Typ M.105, deren Kürzel „sm“ für „schwere Mallet“ steht. Nach ihrer Ausmusterung 1966 gelangte sie über die DGEG-Schmalspursammlung 1989 als Leihgabe zurück nach Brohl, wurde 1998



Die Meterspurstrecke windet sich bis auf die Höhen der Eifel hinauf. Am 26. April 2026 hat D4 mit Pz 3 bei Engeln das Ziel der Fahrt bald erreicht Zeno Pillmann (3)

Auch die Hafenbahn wird am 5. Juni 2026 bereist. D4 schiebt Pz 18 von Brohl Hafen nach Brohl BE über die Gleise am Rheinufer



Bw Brohl: Ausgestellt ist neben D2 am 6. Mai 2026 auch die Lok Steeden des Vereins Industriekultur Kerkerbachtal



von der IBS gekauft und für über 500.000 Euro – finanziert durch Spenden, örtliche Unternehmen und die Deutsche Stiftung Denkmalschutz – komplett neu aufgebaut, sodass sie seit ihrem ersten Anheizen im März 2015 und ihrem Wiedereinsatz ab 1. Mai 2015 der BSEG das Anmieten fremder Dampflok erspart. Daneben prägen mehrere Diesellokomotiven den Betrieb: Die 1965/66 in Dienst gestellten dreiachsigen Stangendiesels D1 bis D3 vom Typ MV 10 S, gebaut von Orenstein & Koppel in Dortmund, lösten seinerzeit den Dampfbetrieb ab. 1971 kam die 1959 von MaK Kiel gebaute D4 hinzu, ein Prototyp für die späteren DB-Baureihen V 51/V 52. Die D4 zog ab 1977 den Vulkan-Express. Von 1987 bis 2023 diente sie als Gm 4/4 Nr. 241 bei der Rhätischen Bahn in der Schweiz. Nach ihrer Ausmusterung

dort wurde sie 2023 von der IBS zurück erworben (*em* berichtete), sodass sie seit der Hauptuntersuchung 2025 wieder in Brohl fährt. Seit 2008 ergänzt die 1966 von Henschel für die spanische Erzbahn Ferrocarril Minero de Sierra Menera gebaute und äußerlich an die DB-Baureihe V 160 angepasste D5 mit 1.200 PS als stärkste Lokomotive den Fuhrpark der rheinland-pfälzischen Schmalspurbahn. Abgerundet wird die Sammlung durch den 1956 von Fuchs in Heidelberg für die Härtsfeldbahn gebauten Schlepptriebwagen VT 30, der 1985 von der stillgelegten Bahn Amstetten – Laichingen übernommen wurde. Zwischen 1989 und 2009 war er vor dem Vulkan-Express und Phonolith-Güterzügen im Einsatz. Seit 2021 wird er für rund 500.000 Euro so aufgearbeitet, dass er zum 50-jährigen Jubiläum des

Vulkan-Express 2027 wieder in Betrieb gehen kann. Für die Aufarbeitung sind bereits 300.000 Euro gesammelt, weitere Spenden werden aber noch benötigt.

Das Jubiläum

Ihr 125-jähriges Bestehen feierte die BSEG Anfang Juni 2026 an vier Tagen mit zahlreichen Sonderzügen auf der Brohltalbahn und der Hafenbahn in Brohl. Neben den eigenen Lokomotiven 11sm, D2, D4 und D5 kam auch die Dampflok RUR als Gastlok zum Einsatz. Zu besichtigen war überdies die Lok Steeden (ex Lok 18 der Kerkerbachbahn) des Vereins Industriekultur Kerkerbachtal. Höhepunkt war eine Sonderfahrt, bei der die Zugzusammenstellung des allerersten „Vulkan-Express“ von 1977 originalgetreu nachgestellt wurde.

Zeno Pillmann



Die 144 509 zählte sowohl in H0 als auch in N zu den Pionierinnen im Roco-Programm. 1975 bzw. 1976 setzten die Modelle hinsichtlich ihrer Detaillierung Zeichen ^{os}

Die „Kasten-E 44“ im Doppelpack



Elektrolok 144 509 von Roco in H0 und N ■ Bei manchen Baureihen dauert es etwas länger, bis sie das erste Mal ins Modell umgesetzt werden. Aber wenn sie erst einmal da sind, avancieren sie zu Klassikern, die aus dem Programm der Hersteller nicht mehr wegzudenken sind. Die E 44⁵ ist einer davon

In den 1960er- und 1970er-Jahren wählten die meisten Modellbahnhersteller für ihre Modelle moderne Vorbilder, die bei der Bundesbahn und anderen Bahngesellschaften gerade in Dienst standen. Erst langsam machte sich ein Umdenken bemerkbar, das vor allem von kleineren und neu auf dem Markt agierenden Herstellern ausging. Die Firma Röwa hatte die Erfolgchancen älterer Baureihen bereits mit den Modellen der Tenderlok T 3 (siehe em 5/2022) und den Ellokklassikern E 60 (em 7/2022) und E 91 aufgezeigt. Für den 1972 in den H0- und N-Markt einsteigenden Salzburger Hersteller Roco war dies ein Ansporn. Schon 1974 erschien im Sortiment der Salzburger mit der E 69 erstmals ein Modell einer Altbauellok.

„Altbau“ als Aufgabe

Im ersten „Modelleisenbahnen Gesamtprogramm“ aus dem Jahre 1975 kündigte Roco mit zwei Vorbildfotos das nächste Projekt an: „Wir haben uns die Aufgabe gestellt, auch jene Lokomotiven neu zu

bringen, welche man heute nur mehr vereinzelt antrifft, die aber doch aus der Geschichte der Eisenbahn nicht wegzudenken sind. Dies gilt besonders für die Elektrolokomotiven der Baureihe 144 und 144-5.“ Weiterhin hieß es: „Diese beiden deutschen Elektro-Lokomotiven erscheinen in diesem Jahr als ROCO-Modell. Sie sind exakt im H0-Maßstab 1:87 hergestellt und feinst detailliert. Ein kräftiger Motor mit fünfpoligem Anker treibt alle 4 Radsätze an. Die Fahrgeschwindigkeit ist modellgerecht, Lichtwechsel erfolgt

automatisch entsprechend den Fahrtrichtungen. Die Lokomotive ist auf jedem H0-Norm-Gleissystem (Gleichstrom) einsetzbar.“

Diese Ankündigung dürfte bei vielen Modellbahnern Vorfreude ausgelöst haben. Bei manchen, die mit dem Vorbild nicht so vertraut waren, warf sie aber Fragen auf: Eine E 44 wie die angekündigte 144 075 mit ihren markanten Vorbauten kannte man bereits, aber eine 144 509 ohne „Holz vor der Hütte“?

E 44 ohne Vorbauten

Die Frage war nicht ganz von der Hand zu weisen, denn die Baureihe E 44⁵ war nur auf wenigen Strecken in Süddeutschland im Einsatz. Das schränkte ihren Bekanntheitsgrad deutlich ein. Demgegenüber war die „normale“ E 44 in vielen Regionen verbreitet.

Doch der Reihe nach: Nach dem Ersten Weltkrieg lief das von den Länderbahnen begonnene Elektrifizierungsprogramm

Technische Daten E 44 509 – 144 509

Achsfolge	Bo'Bo'
Länge über Puffer	21.040 mm
Gesamtachsstand	14.300 mm
Treibraddurchmesser	1.250 mm
Dienstmasse	79,1 t
Größte Radsatzlast	19,8 t
Stundenleistung	2.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

langsam wieder an. Gegen Ende der 1920er-Jahre zeigte sich jedoch, dass die bislang gebauten Lokomotiven zum einen konstruktiv aufwändig und daher teuer waren, zum anderen mittlerweile moderne, lauffachlose Maschinen möglich schienen, die als Mehrzwecklokomotiven genutzt werden konnten. Aufgrund der Weltwirtschaftskrise wollte die Deutsche Reichsbahn mangels vorhandener Finanzmittel allerdings nicht von sich aus in die Entwicklung neuer Elloks investieren.

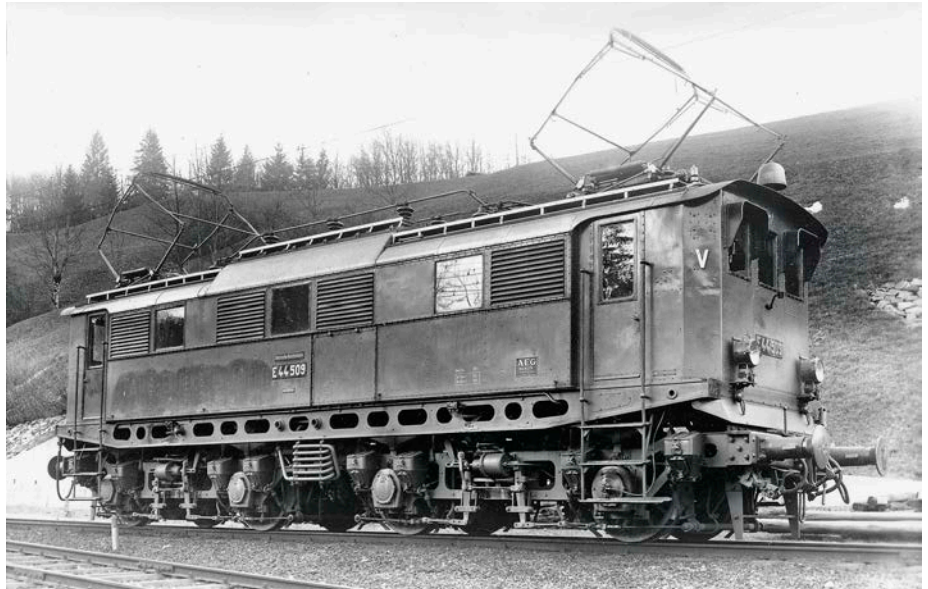
Notgedrungen übernahm dies die deutsche Bahnindustrie, die dringend auf neue Aufträge angewiesen war. Drei Konsortien bildeten sich, die 1930 jeweils einen Prototyp vorstellten: Von den Siemens-Schuckert-Werken (SSW) und Krauss-Maffei kam die E 44 001 – die Vorläuferin der späteren Serien-E 44 –, die Berliner Maschinenbau-AG (BMAG) hatte zusammen mit den Maffei-Schwartzkopff-Werken (MSW) die E 44 101 entwickelt und die Bergmann Elektrizitäts-Werke und BMAG fertigten die E 44 201. Die beiden Letzteren hatten keine Vorbauten. Das Rennen für die Serienlieferung machte jedoch der Siemens-Entwurf.

Eine Kleinserie, zwei Versionen

Für die steigungsreiche Strecke von Reichenhall nach Berchtesgaden benötigte die Reichsbahn eine besonders leistungsfähige Lok moderner Zuschnitts, die die dort eingesetzten alten bayerischen Elloks ablösen sollte. Die guten Erfahrungen mit der BMAG/MSW-Konstruktion gaben daher Anlass, der Baumusterlok E 44 101 im Jahre 1933 vier weitere Loks zur Seite zu stellen. Gefertigt wurden E 44 102–105 bei der BMAG. Den elektrischen Teil übernahm AEG, da MSW aufgrund der Wirtschafts-

Von Bad Reichenhall nach Berchtesgaden übernahmen sie fast den gesamten Verkehr

krise die Ellokfertigung einstellen musste. Die neuen Maschinen verfügten über 1.600 kW und Tatzlagerantrieb und erhielten Gleitlager mit Peyinghaus-Schleuderschmierung. Viele ihrer elektrischen Komponenten glichen der Serien-E 44, jedoch hatten sie abweichende Drehgestelle. 1934 wurden vier weitere Maschinen bestellt, für die die Reichsbahn eine Reihe an Verbesserungswünschen äußerte. Dies führte zu einer weitgehenden Neukonstruktion, die

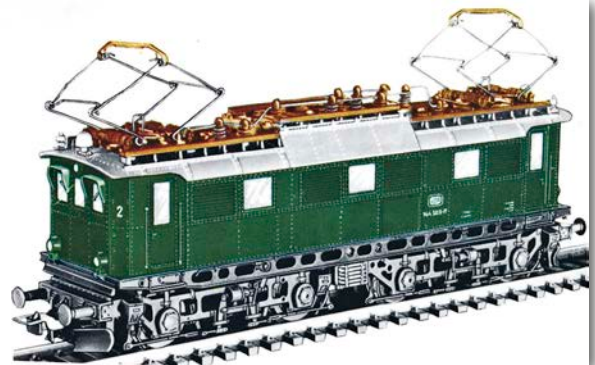


Am 19. April 1938 zeigt sich E 44 509 in Berchtesgaden. Trotz des Übertünchens mit grüner Farbe sind an ihrem Aufbau noch die Reste vorangegangener NS-Propaganda zum „Anschluss“ Österreichs erkennbar Hermann Maey/Slg. OS

4130

ALLZWECKLOKOMOTIVE

der DB, BR 144,5, grün. Elektrolokomotive älterer Bauart, ausgezeichnete Wiedergabe des Vorbildes. Lichtwechsel weiß-rot, fünfpoliger, zugkräftiger ROCO-Motor, Haftreifen, 2 federnde Stromabnehmer, wahlweise Stromabnahme von Schiene oder Oberleitung. Geräuschlose Kraftübertragung über Kupplungsfeder, Allradantrieb, funktentstört, Ersatzhafringe Nr. 4489, LÜP 164,4 mm.



Im Gesamtprogramm 1976 bezeichnete Roco seine neue 144 509 als „Allzwecklokomotive“ Slg. OS

sich auch optisch in einem geänderten Brückenrahmen (trapezförmig mit Aussparungen zur Gewichtsreduzierung, statt gerade und nach außen geschlossen) bemerkbar machte. Um die neu entwickelten und verbesserten Fahrmotoren des Typs EKB 725 mit 2.200 kW Leistung leichter einbauen und günstiger anordnen zu können, wurde der Radsatzabstand der Drehgestelle vergrößert, was eine um 1.150 Millimeter größere Gesamtlänge über Puffer ergab. Die Zugkraft konnte um 35 Prozent gesteigert werden.

Als E 44 106–109 wurden die vier neuen Lokomotiven ebenfalls im Bw Freilassing stationiert. Da sich ihre Laufeigenschaften als sehr gut erwiesen, erhielten E 44 108 und 109 eine geänderte Getriebeübersetzung und wurden für 90 statt 80 km/h zugelassen. Da die Reichsbahn den 100er-

Nummernbereich der Loks für weitere „Serien“-E 44 räumen musste, wurden sie 1938 in E 44 501–509 umgezeichnet.

Bayerische Heimat

Über Jahrzehnte war die Verbindung von Bad Reichenhall nach Berchtesgaden die Stammstrecke der E 44⁵. Dort übernahmen sie bereits bei der Reichsbahn von Personenzügen über Eil- und Schnellzüge bis hin zu Güterzügen fast den gesamten Verkehr.

Auch bei der Bundesbahn bewährten sich die E 44⁵: In den 1950er-Jahren stiegen ihre jährlichen Laufleistungen stetig, bis sie im Jahre 1956 eine Höchstleistung von 94.000 Kilometern erreichten. Neben Einsätzen auf ihrer Stammstrecke gehörten auch Durchläufe nach München und Rosenheim sowie verschiedene Leistun-



Lebenslauf E 44 509 – 144 509

Hersteller/ Fabriknummer	AEG 4822
Baujahr	1934
Indienststellung	10.01.1935 (als E 44 109)
Stationierungen	
Bw Freilassing	10.01.1935 – 24.09.1966
Bw Rosenheim	25.09.1966 – 25.05.1968
Bw Freilassing	26.05.1968 – 01.05.1978
z-Stellung	01.05.1978 (nach Unfall)
Ausmusterung	30.11.1978, Zerlegung im AW München-Freimann

Auch mit der Traktion von Güterzügen wurden die E 44^s immer wieder betraut. Vor einem solchen steht 144 509 am Silvestertag 1968 im Bahnhof Freilassing

Hans Schmidt/Slg. Brinker

gen zwischen Freilassing und Salzburg zu ihrem Plandienst. Lediglich die Baumusterlok E 44 501 musterte die DB bereits 1959 aus, nutzte sie jedoch bis 1979 als Demonstrationsobjekt für Wiederaufgleisungen („Umwerflok“).

E 44 509 und ihre sieben Schwestern verblieben in den Alpen, wenngleich ihre Laufleistungen ab den frühen 1960er-Jahren mit der Auslieferung von Neubauloks zurückgingen. Ende der 1960er-Jahre bespannten sie in verstärktem Maße Sonderleistungen, wie Reisebürosonderzüge und Leergarnituren nach München. Dafür wurden vor allem E 44 508 und 509 aufgrund ihrer höheren Geschwindigkeit genutzt. Im Winterfahrplan 1974/75 bespannten die 144^s zum letzten Mal planmäßig die Schnellzugpaare D 582/583 und D 1522/1523. Auch die bislang übliche Doppelbespannung dreier Nahverkehrszüge entfiel.

Überzeugendes Ergebnis

Im Spätherbst 1975 rollten die ersten Modelle der E 44^s in den Fachhandel. Hinsichtlich der Detaillierung setzte Roco mit seiner unter der Artikelnummer 4130 erhältlichen 144 509 für die damalige Zeit Zeichen. Der auf einem schweren Gussfahrzeuggestell mit mittig verbautem Motorsitzende Kunststoffaufbau verfügte über zahlreiche fein herausgearbeitete Details wie Nieten und Lüftungsgitter. Der durchbrochene Rahmen und die Drehgestelle zeigten sich ebenfalls auf der Höhe der Zeit. Einziger Kritikpunkt wa-

ren die nicht brünierten Radsätze. Ein kleiner Umschalter auf dem Dach ermöglichte den Wechsel von Ober- auf Unterleitungsbetrieb und gleichzeitig auch die wahlweise Stromrückführung über die linke oder rechte Schiene. Zwei mit Haftreifen versehene Räder gaben dem Modell ausreichend Zugkraft und sehr gute Fahreigenschaften. Neben dem guten Aussehen trug auch der attraktive

Das Roco-H0-Modell der E 44^s rollte im Spätherbst 1975 in den Fachhandel

Preis von 75,- D-Mark zum Erfolg der 144 509 bei. Schon bald war die E 44^s weit über ihren Einsatzraum hinaus bekannt und beliebt. Die Leser des eisenbahnmagazins wählten 144 509 sogar zum Modell des Jahres 1975.

Schneller Abschied

Eine solche Auszeichnung hätte auch die Vorbildlok verdient, die nach wie vor von Freilassing aus ihren Dienst leistete. Allerdings näherte sich dieser bereits dem Ende, da die neu in Dienst gestellten Loks der Baureihe III in der BD München zu einem Fahrzeugüberhang führten, was immer mehr Altbauelloks aufs Abstellgleis brachte. Die E 44^s wurden bereits 1977 aus dem Unterhaltungsbestand gestrichen. Als Erste wurde 144 506 am 11. Juli 1977 z-gestellt. Bald übernahmen Freilassinger 194er nicht nur auf der Strecke nach Salzburg, sondern auch nach Berchtesgaden

vermehrt die Leistungen der 144^s. Die Loks wurden entbehrlich.

Nach einem Rangierunfall mit 194 087 in Freilassing wurde 144 509 am 14. April 1978 abgestellt. Zunächst wurde sie noch ins AW München-Freimann geschleppt, dort aber nach Begutachtung der Schäden am 1. Mai 1978 z-gestellt. Am 30. November 1978 wurde sie ausgemustert und vor Ort verschrottet.

Das doppelte Lokchen

Zu diesem Zeitpunkt hatte das H0-Modell bereits „Nachwuchs“ bekommen: 1976 hatte Roco ein 96,5 Millimeter langes Modell der 144 509 in Spur N (2154) aufgelegt, das ebenfalls für 75,- D-Mark erhältlich war. Ab 1980 trugen beide Modelle ein „S“ hinter der Artikelnummer, bevor Roco sein Nummernsystem 1984/85 auf fünfstelligen Nummern umstellte (43406 bzw. 23229). Bis 1986/87 war das H0-Modell noch verfügbar, dann erschien E 44 506 in Epoche III (43405). Auch in Spur N erschienen weitere Versionen des Modells, bis es schließlich 1991 aus dem Roco-Programm verschwand.

Weitere Modelle der E 44^s folgten erst nach der Jahrtausendwende: In H0 legte Liliput die Ausführung mit geradem Rahmen ab 2009 in unterschiedlichen Versionen auf (in N folgte sie 2011). Bei Märklin/Trix erschien 2021 die zweite Bauserie der E 44^s als Insider-Modell. Roco kündigte für dieses Jahr 144 507 in komplett neuer, zeitgemäßer Ausführung an. OS

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

MOBIL LESEN, WO IMMER SIE SIND –
GERÄTEÜBERGREIFEND

IHR EINSTIEG INS DIGITAL-ABO

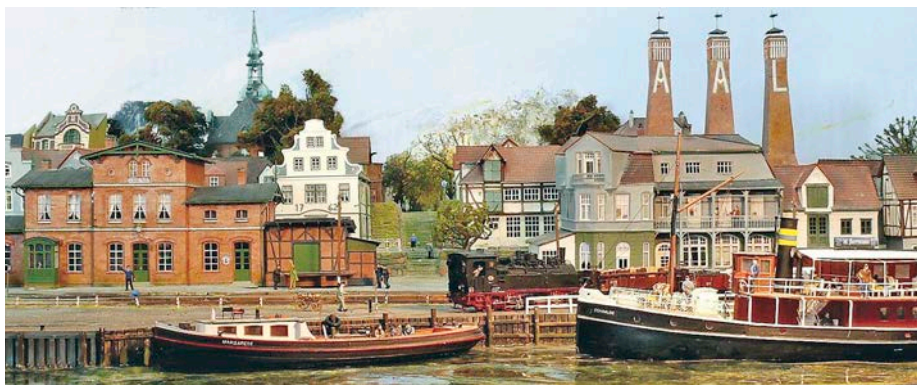


- › Voller Website-Zugriff inklusive: Schalten Sie sofort alle PLUS-Artikel von Eisenbahnmagazin auf [eisenbahn.de](https://www.eisenbahn.de) frei.
- › Video-Streaming: Immer 30 exklusive Eisenbahn-Filme abrufbar – jeden Monat 5 neue Titel, von der Dampflok bis zur modernen Elektrolokomotive.

- ✓ **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

Jetzt online bestellen unter
abo.eisenbahn-magazin.de/digital





Über den Dächern der Bürgerhäuser thronen die Schornsteine der Aalräucherei

Kleinbahn-Kleinod mit norddeutschem Flair

H0m-Segmentanlage in Epoche III ■ Die meterspurigen Kreisbahnen, die einst in der Schleswiger Kleinstadt Kappeln endeten, inspirierten dieses Anlagenprojekt von Neithard Lehmann. Auf sieben Segmenten setzte er die Schmalspurstrecken seiner Grausundbahn in einer authentischen Landschaft mit Angelner Motiven in Szene

Seit mehr als 30 Jahren interessiere ich mich für norddeutsche Schmalspurbahnen. Ausgelöst wurde meine Leidenschaft durch die Februarausgabe 1992

des eisenbahn magazins. Damals stellte Heinz Schöning in zwei Artikeln die Kleinstadt Kappeln an der Schlei vor. Dort endeten die Schmalspurstrecken der

Flensburger Kreisbahn und der Eckernförder Kreisbahn sowie eine Regelspurstrecke der Schleswiger Kreisbahn. Da ich in Flensburg aufgewachsen bin, kannte ich die Angelner Hafenstadt Kappeln bereits. An den Bahnhof der meterspurigen Flensburger Kreisbahn konnte ich mich auch noch vage erinnern.

Einem der beiden Beiträge hatte Schöning eine Zeichnung des VOMAG-Schienenbusses T1 der Eckernförder Kreisbahn beigefügt. Da mich der Schienenbus fasziniert hat, beschloss ich, ihn in H0m nachzubauen. Aus Messing und Polystyrol fertigte ich 1993 in Mischbauweise ein Modell des Eckernförder T1 an, das zum Ausgangspunkt meiner Schmalspuranlage wurde.

Norddeutsche Motive auf sieben Segmenten

Als das Modell des VOMAG-Schienenbusses fertig war, begann ich mit dem Bau meines ersten Anlagenmoduls. Es entstand eine kleine Hafenanlage mit vier Weichen und einigen Fischerhäusern nach norddeutschem Vorbild. Da zum Wenden des Schienenbusses eine Drehscheibe erforderlich war, benötigte ich schon bald ein zweites Modul.

Nach meinem Umzug stand mir ab 1999 ein großer Raum zur Verfügung, sodass ich die

Am Bahnübergang trifft ein Fuhrwerk auf die 99 241. Diese ist mit ihrem Personenzug auf dem Weg von Hörn nach Graunis



beiden Module zu einer Kleinbahn im Stil der 1960er-Jahre ausbauen konnte. Nach und nach entstand auf einer Fläche von 550 mal 330 Zentimetern eine stationäre H0m-Anlage, die aus sieben Segmenten besteht.

Auf etwa elf Quadratmetern habe ich drei Bahnhöfe, drei Lokschuppen, zwei Drehscheiben, zwei kleine Schattenbahnhöfe sowie einen kleinen Normalspurbahnhof mit Rollwagengrube gebaut. Zwischen den Bahnhöfen Graunis, Munkbrarup und Hörn sowie dem Bahnhof Graunis und dem Schattenbahnhof Eckernförde verkehren die Züge auf zwei meterspurigen Parastrecken. Das verwendete Gleismaterial stammt aus dem Code-70-Sortiment von Bemo. Die Bahnanlagen umfassen etwa 30 Meter Gleis mit 31 Weichen, von denen 19 mechanisch über Schubstangen am Anlagenrand gestellt werden. Die Polarisierung wird mit Kippschaltern umgeschaltet. Diese versorgen auch die Leuchtdioden auf meinen drei Gleisschaubildern mit Strom.

Eine Hafenstadt als betrieblicher Mittelpunkt

Meine beiden ursprünglichen Module habe ich zu zwei Segmenten mit einer Fläche von 105 mal 455 Zentimetern erweitert. Auf ihnen entstand die Hafenstadt Graunis, die der betriebliche Mittelpunkt meiner Anlage ist. Dort treffen die beiden



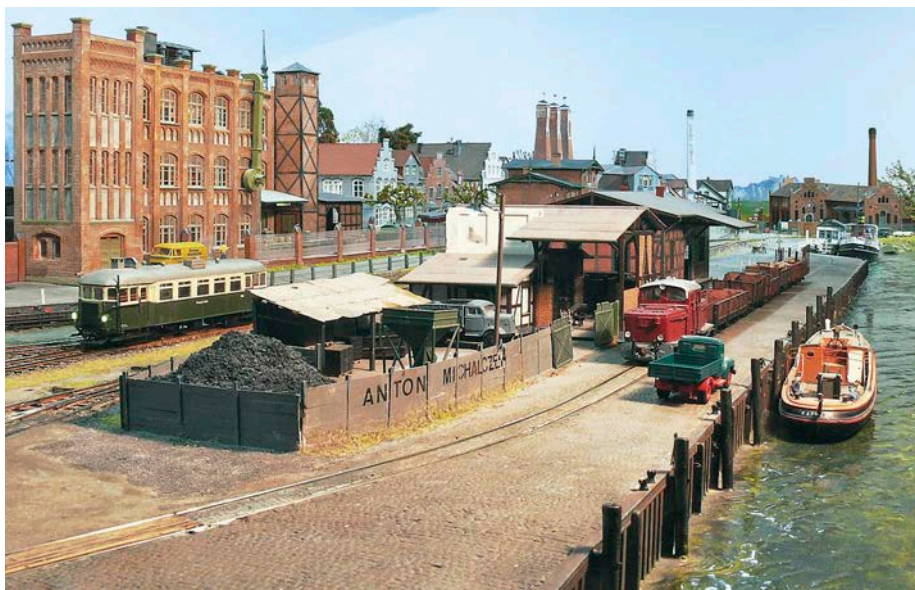
Um zu der Kirche und dem Ausflugslokal in Graunis zu gelangen, müssen zahlreiche Feldsteintreppen erklommen werden. Am Fuße der Treppen wartet ein Eismann mit seinem Verkaufswagen auf Touristen, denen der Aufstieg zu mühsam ist *Neithard Lehmann (16)*

Schmalspurstrecken der Grausundbahn auf einen kleinen Normalspurbahnhof der Deutschen Bundesbahn. Dieser bedient sowohl die Ladestraße des Landhandels der Nordkorn AG als auch das Anschlussgleis der Brauerei. Zudem können die Re-

gelspurgüterwagen über eine Rollwagengrube auf die Grausundbahn verladen werden. Die eingleisige Normalspurstrecke verschwindet hinter der Kulisse und mündet dort in einen zweigleisigen Schattenbahnhof.

Vor dem Empfangsgebäude in Graunis steht der VOMAG-Schienenbus T1 zur Abfahrt in den Schattenbahnhof Eckernförde bereit





Reger Zugverkehr in der Hafenstadt Graunis: Auf der Hafenbahn rangiert eine V 29 von Panier mit Güterwagen. Währenddessen rollt der AEG-Schienenbus ins Bahnbetriebswerk, um für seine nächste Fahrt Kraftstoff zu tanken



Im Bahnbetriebswerk werden die Tenderlokomotive 23 und die Mallet-Dampflokomotive 13 für ihren nächsten Einsatz vorbereitet

Vor dem Regelspurbahnhof befindet sich das Bahnbetriebswerk (Bw) der Grausundbahn. Dort gibt es zwei Loksuppen, mehrere Untersuchungsgruben, einen Kohlebens und alles, was für die Instandhaltung der Schmalspurfahrzeuge benötigt wird. An das Bw sind rechts ein Hafengleis, die Rollwagengrube sowie der zweigleisige Bahnhof Graunis angeschlossen.

Unmittelbar hinter dem Empfangsgebäude des Bahnhofs beginnen die Gassen und Treppen der Hafenstadt Graunis. Sie wurden nach Kappeller Vorbild stufenweise an

einem eiszeitlichen Moränenhang errichtet. Viele der Stadtbewohner sind bei den Industriebetrieben am Stadtrand beschäftigt. Dort haben sich neben der Brauerei und der Nordkorn AG auch eine Aalräucherei und die Harms Pumpenfabrik niedergelassen. Durch eine Ausbesserungswerft, einen Kohlehandel und den Schiffsanleger für den Ausflugsdampfer „Schwalbe“ herrscht auch am Hafen geschäftiges Treiben.

Auf schmaler Spur durch Angeln

Auf der rechten Seite der Hafenstadt Graunis hat sich nach und nach der länd-

liche Teil der Anlage entwickelt. Die Gestaltung dieses Anlagenteils wurde von den Büchern „Flensburger Kreisbahnen“ von Heinz Schöning, „Eckernförder Kreisbahnen“ von Dirk Kupfer und „Jan Reiners Souvenirs“ von Otto Kurbjuweit sowie durch viele Besuche beim Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. in Bruchhausen-Vilsen inspiriert.

In zwei großen Bögen verlassen die beiden Schmalspurstrecken den Bahnhof Graunis und führen in die ländliche Idylle Angelns. Die Strecke nach Eckernförde verläuft zunächst durch das Areal der Harms Pumpenfabrik. Anschließend gewinnt sie an Höhe und führt an der Kulisse entlang über den Viadukt, bis sie schließlich im gemalten Hintergrund verschwindet. Dort befindet sich der viergleisige Schatzenbahnhof Eckernförde.

Die Schmalspurstrecken der Grausundbahn führen in die ländliche Idylle Angelns

Die Gleise in Richtung Hörn zweigen bereits vor der Pumpenfabrik ab. Sie verlaufen parallel zur Landstraße, kreuzen eine kleine Straße, dahinter fädelt das Anschlussgleis der Fabrik ein. Anschließend überquert die Strecke unterhalb des Viadukts den Fluss Schwennau.

Nächster Halt: Munkbrarup

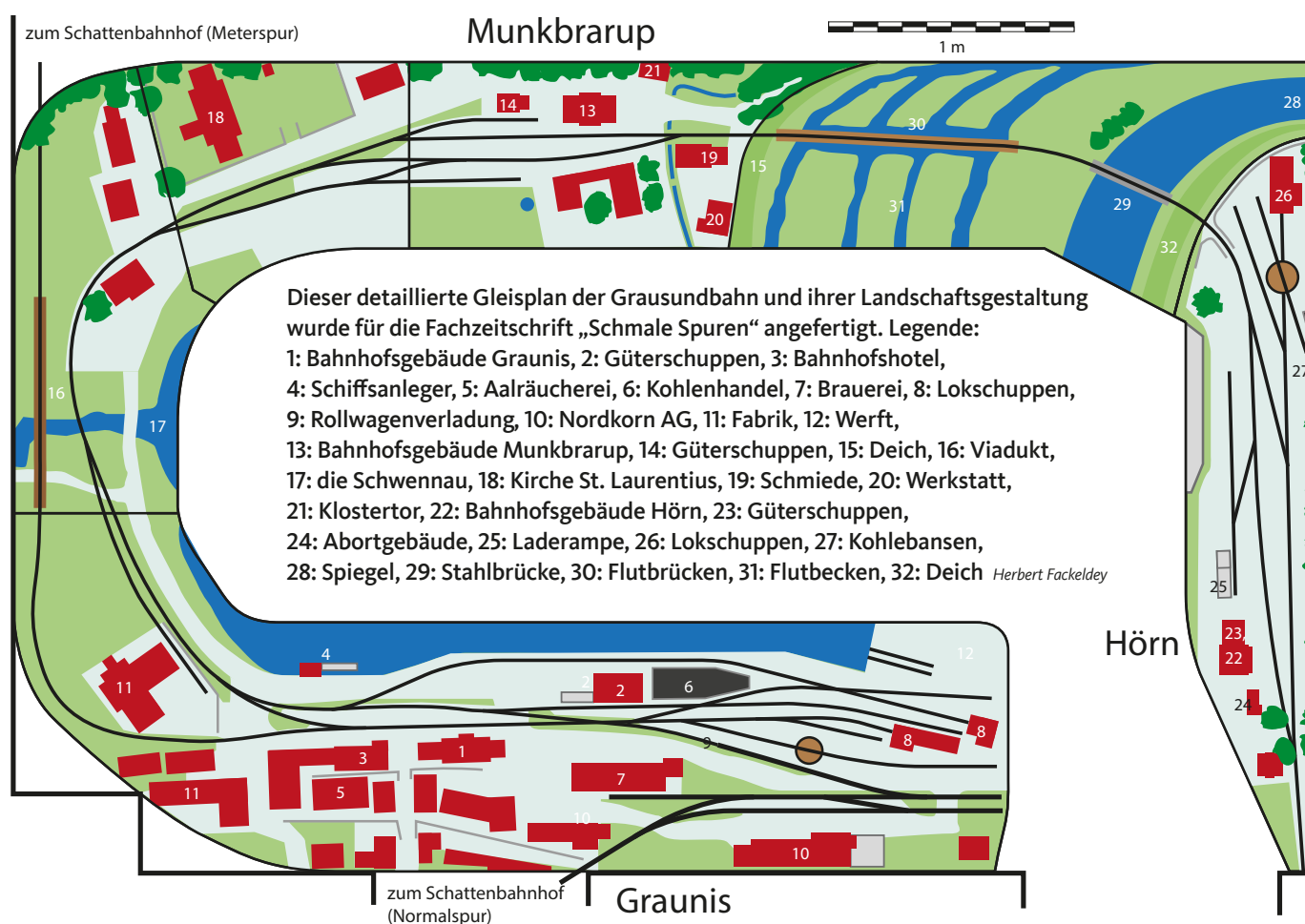
Am anderen Ufer des Flusses liegt das Dorf Munkbrarup. Dort befinden sich eine Schmiede und eine Werkstatt sowie mehrere landwirtschaftliche Betriebe, die von der Grausundbahn bedient werden. Daher verfügt der Bahnhof über zwei Stumpfgleise und einen Güterschuppen.

Hinter dem Empfangsgebäude beginnt eine Kastanienallee, die in die gemalte Kulisse führt. Dort sind die Wohnhäuser des Dorfes angedeutet. Den Übergang zum Hintergrund stellen das Relief des Klostertors und die Klostermauer her. Ein besonderer Blickfang in Munkbrarup ist die altehrwürdige St.-Laurentius-Kirche.

Der Name und ein Großteil der Landschaft von Munkbrarup sind dem gleichnamigen Dorf im Norden Schleswig-Holsteins nachempfunden. Dort gab es jedoch weder einen Bahnhof noch das auf meiner Anlage dargestellte Klostertor. Lediglich die St.-Laurentius-Kirche befindet sich auch im Vorbild in Munkbrarup.



Eine Lieferung für die Pumpenfabrik: Die Mallet-Lokomotive 13 stellt mit einem Rollwagen einen gedeckten Güterwagen zu



Über die Wümme

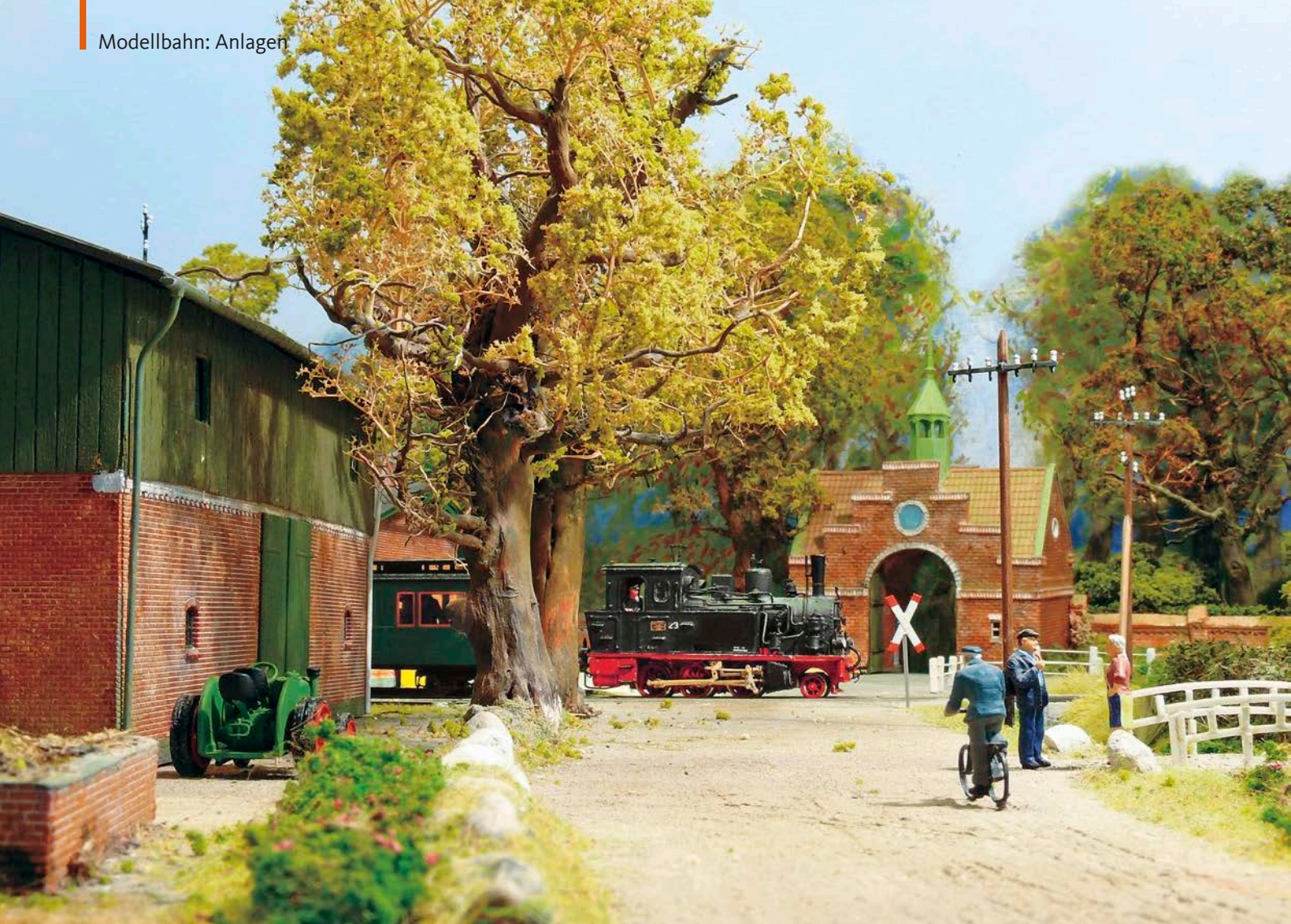
Auf der Suche nach einem passenden Motiv für die Strecke von Munkbrarup nach Hörn wurde ich in den Büchern über die Kleinbahn Bremen – Tarmstedt und „Jan Reiners Souvenirs“ fündig. Dort wurde die Wümmeflutbrücke und der Stahlbrücke über den Fluss Wümme fällt auf meiner Anlage deutlich schmaler aus. Der Fluss endet in

einer Ecke der Anlage und wird dort durch einen Spiegel optisch in den Hintergrund verlängert.

einer Ecke der Anlage und wird dort durch einen Spiegel optisch in den Hintergrund verlängert.

Endstation Hörn

Über den Flussdeich hinter der Stahlbrücke erreicht die Grausundbahn schließlich ihren Endbahnhof Hörn. Dessen Bahn-



Erst ertönt ein Pfiff als Warnsignal, dann vergewissert sich der Lokführer, dass der Bahnübergang frei ist. Die Tenderlok 23 kreuzt mit ihrem Personenzug die Dorfstraße in Munkbrarup

In der kleinen Werft am Hafenbecken wird ein Motorboot repariert



anlagen umfassen sechs Weichen mit drei Abstellgleisen sowie ein kleines Bw mit Lokschuppen und einer Drehscheibe, auf der der VOMAG-Schienenbus gewendet werden kann. Die Station liegt etwas außerhalb des Dorfes, das sich im gemalten Hintergrund befindet. Ein gelbes Ortschaftsschild weist den Weg und eine Allee führt in die Tiefe der Kulisse. Auf dem Feld vor dem Bahnhof werden gerade Kartoffeln geerntet.

Architektur mit ländlicher Atmosphäre

Rund 40 Gebäude sind auf den sieben Segmenten meiner Anlage verteilt. Die meisten von ihnen sind Vorbildern aus den Städten und Dörfern Angelns nachempfunden und wurden von mir selbst gebaut. Dabei habe ich darauf geachtet, dass die Optik der Häuser sowie die Szenen und Motive die ländliche Atmosphäre der 1960er-Jahre wiedergeben.

Die Bürgerhäuser in der Hafenstadt Graunis habe ich aus Polystyrol und mit Gips

gefülltem Holzfachwerk gefertigt. Die Pflasterstraßen, Feldsteintreppen und Stützmauern bestehen ebenfalls aus Gips, in den das Muster der einzelnen Steine eingraviert wurde.

Ein vorbildgerechter Nachbau der drei Schornsteine der Aalrucherei Föh aus Kappeln ragt über die Dächer der Wohnhäuser in Graunis hinaus. Die St.-Laurentius-Kirche habe ich aus Gips gegossen und jeden Stein einzeln in die Fassade graviert. Sie sieht ihrem Vorbild in Munkbrarup im Norden Schleswig-Holsteins zum Verwechseln ähnlich.

Die Wümmeflutbrücke bei Borgfeld habe ich 2007 sorgfältig vor Ort studiert und sie anschließend, um zwei Bögen gekürzt, in die Landschaft meiner Anlage eingepasst. Die Stahlbrücke über die Wümme wurde aus Messingprofilen nachgebaut. Auf ihnen habe ich die Nieten der Stahlträger angebracht, die auf dünnes Polystyrol geprägt wurden.

Verfeinerte Bausätze

Die Bahnhofsgebäude entstanden teilweise aus Bausätzen, die ich leicht verändert und mit vielen kleinen Details versehen habe:

Aus dem Bahnhof Krakow von Auhagen habe ich das Empfangsgebäude in Graunis gebaut. Dafür wurde in den rechten Gebäudeflügel ein Halbgeschoss eingesetzt und die Fassade mit einem farbig ausgelegten Zahnfries verfeinert. Dadurch sieht das Gebäude nun dem ehemaligen Kleinbahnhof in Eckernförde recht ähnlich.



Im Turm der altherwürdigen St.-Laurentius-Kirche läuten die Glocken. Die einzeln in Gips eingravierten Steine verleihen dem Modell seine authentische Optik



Bei bestem Wetter vergnügt sich die Dorfjugend am Badestrand

Auf dem Wümmedeich weidet eine Schafherde





Mit ihrem kurzen Personenzug hat 99 241 den Bahnhof Hörn verlassen und überquert auf der Stahlbrücke die Wümmme

Die Grundlage für den Bahnhof Munkbrarup war ebenfalls das Modell Krakow von Auhagen. Diesmal wurde das Gebäude um ein Stockwerk gestützt. Dadurch ähnelt es dem Empfangsgebäude der Eckernförder Kreisbahn in Barkelsby und vor allem dem Bahnhof Hütten-Damendorf an der Strecke nach Owschlag.

Für das Empfangsgebäude in Hörn habe ich den Resin-Bausatz des Bahnhofs Hohn

an der Strecke Rendsburg-Husum von Real-Modell verwendet. Er wurde mit vielen kleinen Details verfeinert und wirkt dadurch lebendiger. Im Erdgeschoss wurde ein Fahrkartenschalter mit einer Uhr und ein Fahrplan aufgestellt. Für die Fahrgäste habe ich zudem einen kleinen Warteraum gestaltet. Darüber liegt die Stube des Bahnhofsvorstehers. Sie verfügt über eine aufwendige Inneneinrichtung: Aus

der Kappe eines Sekundenklebers und Teilen eines Gitterzauns von Weinert habe ich einen Kronleuchter gebastelt. In der Wohnung stellte ich einen kleinen Tisch mit Blumen auf. Dahinter habe ich einen Gläserschrank platziert.

Lebendig begrünt

Beim Bau meiner Anlage habe ich großen Wert darauf gelegt, die Landschaft möglichst authentisch zu gestalten. Dabei war mir besonders wichtig, die Weite Norddeutschlands durch einen geschickten Übergang zur gemalten Kulisse zu vermitteln. Hierfür sind vor allem die etwa 60 Bäume wichtig, die, teilweise als Halbr relief, auf den Anlagensegmenten aufgestellt sind. Sie entstanden aus Wurzelwerk, das aus meinem Garten stammt. Es wurde mit Hekistreu und Sildflor garniert und farblich auf Spätsommer getrimmt. Dafür habe ich eine Spritztechnik entwickelt, bei der eine harte Zahnbürste, Wasserfarben, ein aktiver Daumen und, wenn nötig, Papierschablonen eingesetzt werden.

Die Wiesen und Deiche wurden mit elektrostatisch aufgeladenen Grasfasern gestaltet, die auf verdünnte Grundfarben aufgetragen wurden. Nachdem die Farbe getrocknet war, habe ich das Gras mit meiner Spritztechnik farblich überarbeitet.

Vielseitiges Baumaterial

Bei der landschaftlichen Gestaltung der Grausundbahn spielte das Material Gips eine entscheidende Rolle. Daraus entstan-

Vor dem Bahnhof Hörn sind zahlreiche Erntehelfer mit der Kartoffelernte beschäftigt



den nicht nur die vielen Gebäude, sondern auch 13 Meter Kopfsteinpflaster, dessen Steine ich, teilweise als Römerpflaster, einzeln graviert habe. Die Feldstein-Stützmauern in Graunis und die Friedhofsmauer in Munkbrarup habe ich ebenfalls aus Gips gefertigt.

Für die Gewässer entlang der Strecke wurden verschiedene Bautechniken und Materialien verwendet. Im ersten Teil des Hafenbeckens in Graunis habe ich aus Acrylharz wildbewegte Wellen geformt. Für die restlichen Gewässer bin ich auf eine einfachere und kostengünstigere Variante umgestiegen: Auf einem schwarzen Untergrund habe ich fünf bis sieben Schichten Klarlack aufgetragen. Zwischen den einzelnen Schichten wurden verschiedene Grünschleier mit Wasserfarben gestaltet. Die Wellen habe ich mit einem Zweikomponentenkleber nachgebildet.

Exotische Schmalspurfahrzeuge

Auf den Strecken der Flensburger Kreisbahn und der Eckernförder Kreisbahn verkehrten einst D-gekuppelte Dampflokomotiven der Firmen Jung und Henschel nach Kappeln. Da es jedoch noch keine

Der Betriebszustand der Schienenfahrzeuge ist der Epoche III nachempfunden

Modelle dieser Lokomotiven in der Spurweite H0m gibt, wird meine Anlage mit Leihgaben aus dem Harz, dem Spreewald und der Pfalz betrieben. So sind auf der Grausundbahn die Tenderloks 23 und 99 241 sowie die beiden Mallet-Lokomotiven 13 (99 5901) und 11 (99 5906) im Einsatz. Die vier Dampflokomotiven stammen aus dem Sortiment der Firma Weinert. Sie wurden mit Sounddecodern von CT-Elektronik und ESU ausgestattet.

In den 1960er-Jahren sind auf der Grausundbahn auch Vertreter der Diesellokomotivtraktion anzutreffen: Bei meinem VOMAG-Schienenbus habe ich 2008 eine Diodenbeleuchtung und einen Sounddecoder von CT-Elektronik nachgerüstet. Zudem erwarb ich aus dem Sortiment des Kleinserienherstellers Modell & Funktion Burmester einen Bausatz des AEG-Schienenbusses T2 der Flensburger Kreisbahnen. Das Modell erhielt ebenfalls einen Sounddecoder und eine Diodenbeleuchtung. Für lokbespannte Züge hält die



Über die Wümmeflutbrücke rollt der VOMAG-Schienenbus T1 dem Bahnhof Hörn entgegen

Grausundbahn zudem eine Diesellok der Baureihe V 29 von Panier bereit.

Die Personen- und Güterwagen wurden von Bemo, Tillig und Weinert hergestellt. Für ihren Einsatz auf der Grausundbahn habe ich sie teilweise umgebaut. Der Betriebszustand der Fahrzeuge ist der Epoche III nachempfunden.

Für die Rangierfahrten auf der Normalspurstrecke ist eine Köf II von Brawa zuständig. Den Güterverkehr auf der eingleisigen Nebenbahn übernehmen zwei Lokomotiven von Roco. Das Brawa-Modell hat einen Sounddecoder von CT-Elektronik erhalten. Die beiden Roco-Maschinen werden mit ESU-Decodern gesteuert.

Ausgeklügelte Kupplungstechnik

Bis auf den VOMAG-Schienenbus verfügen alle Schmalspurfahrzeuge über geschlitzte Mittelpuffer. An ihnen ist ein unscheinbarer Fallhaken aus 0,3 Millimeter dünnem Stahldraht angebracht. Dieser rastet bei leichtem Druck in die Schlitze der Mittelpuffer ein. Um die Fahrzeuge zu entkuppeln, kann der Stahldraht mit einem Magneten per Hand angehoben werden. Um Lokomotiven im Schattenbahnhof von den Wagen zu trennen, sind dort auf Höhe der Puffer Herkat-Entkupppler verbaut. Diese drücken den Stahldraht nach oben. Das Entkuppeln funktioniert zuverlässig und

kann über einen Spiegel, der an der Wand angebracht ist, kontrolliert werden.

Um die Kleinbahnatmosphäre der 1960er-Jahre möglichst authentisch nachzustellen, rollen die Züge mit niedriger Geschwindigkeit über die Grausundbahn. Im analogen Betrieb ermöglichte mir zunächst die Impulsbreitensteuerung von sb-Modellbau, die Fahrzeuge auch in geringem Tempo mit einem ruhigen Lauf fahren zu lassen. Inzwischen wird der Zugverkehr auf meiner Anlage mit zwei multiMAUS-Geräten von Roco digital gesteuert. Dies ermöglicht einen Fahrbetrieb mit den Geräuschfunktionen der Sounddecoder, die reichlich Kleinbahnatmosphäre vermitteln. *Neithard Lehmann*

Anmerkung der Redaktion: Die Grausundbahn wird stetig umgebaut und erweitert. Für einen Überblick über den aktuellen Bauzustand, spannende Einblicke in die Landschaftsgestaltung und interessante



Vorbildinformationen, lohnt sich ein Besuch auf der Website des Anlagenprojekts: grausundbahn.jimdo.free.com

Neithard Lehmann (Jg. 1943) ist seit 45 Jahren aktiver Modellbahner. Seine Leidenschaft sind vor allem norddeutsche Kleinbahnen.





Märklin H0: Auch mit dem langen Lok-Tender-Abstand für den Betriebsmodus bietet die 06 002 der DB eine perfekte Optik

■ Clubmodell in H0 von Märklin/Trix

Unverkleidete Baureihe 06 der Bundesbahn

Traumhaft schöne und technisch bemerkenswerte Lokomotiven gab es in allen Epochen. Die stromlinienverkleidete Baureihe 06 rollte aber zu einem denkbar schlechten Zeitpunkt aus den Fabrikhallen, als 1939 kriegsbedingt keine Schnellzugloks mehr benötigt wurden. So blieben die 06 001 und 06 002 im Original Einzelstücke, die in zahlreichen Farbvarianten schon zu den Modellbahnern rollten. Wie die ebenfalls imposante Baureihe 05 sollten auch

die 06 nach dem Zweiten Weltkrieg entkleidet werden. Nach Archivmaterial und alten Skizzen zeigen die Göppinger nun, wie die Giganten während der Wirtschaftswunderzeit hätten eingesetzt werden können. Das Ergebnis ist eine eindrucksvolle und fein detaillierte Maschine, die gedachterweise im Bw Hamm beheimatet ist. Somit wird zumindest auf der Modellbahn der Traum von einer mächtigen DB-Schnellzugdampflok zu einer wahren

Erfolgsgeschichte. Bei den Originalen hat man aus wirtschaftlichen Gründen dagegen auf den Umbau verzichtet und die Verschrottung vorgezogen.

Hohe Zugkraft

Im Maßstab 1:87 kann man aber die Leistung der 3.500 PS förmlich ahnen, die die vier Treibradsätze auf die Schienen gebracht haben. Wer also in der Epoche III unterwegs ist oder die fiktive Museumslok 06 002 von Märklin (Artikelnummer

39661) oder Trix (42528) einsetzen möchte, erhält eine attraktive, 699 Euro kostende Neukonstruktion. Das weitestgehend aus Metall gefertigte Modell mit Witte-Windleitblechen und einseitiger Indusi sowie Schlepptender 2'3 T 38 wird über den Fachhandel aber nur an Clubmitglieder verkauft, die es zuvor bestellt haben. Eingebaut hat man 30 Digitalfunktionen. Der Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel wirkt auf einen Radsatz, der

Frontansicht mit dem Zweilichtspitzensignal



Der kurzgekuppelte Tender verfügt über ein zweiachsiges Drehgestell und drei feste Radsätze



über die Kuppelstange mit den drei anderen verbunden ist. Mit dem neukonstruierten Fahrwerk sind trotz der Dimensionen Rangierfahrten über enge Radien und Weichenstraßen möglich. Allerdings sollte man z. B. zwischen C- und K-Gleiswechseln mindestens zwei gerade Gleisstücke vorsehen.

Aufgrund der Masse von 612 Gramm und der aufgezogenen zwei Haftreifen ist die Zugkraft mit 2,4 Newton dem Einsatzgebiet entsprechend. Wenn man die Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 139 km/h nutzt, benötigt man Radien oberhalb von 430 Millimetern.

Realistischer Sound

Ab Werk ist nur am Tender eine kinematikgeführte Kurzkuppelung mit NEM-Schacht montiert. Ebenfalls kurzgekuppelt sind die Lok und der Tender untereinander, mit einer engen Version für die Vitrine. Für die passende Optik sorgt der eingebaute Rauchgenerator mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß. Neben dem Zweilichtspitzensignal gibt es eine Führerstands- und Fahrwerksbeleuchtung sowie Feuerbüchsenflackern. Der Pufferspeicher sorgt für ungestörte Sound- und Lichtqualität, aber kaum für einen nennenswerten Auslauf. Löst man per Fahrregler eine Notbremsung aus, steht die Lok nach rund 1,3 Metern. *MM*

Am Fahrwerk wurden viele Details umgesetzt



Fleischmann N: Die formneue 120 001 im Auslieferungszustand der Epoche IV trägt an beiden Seiten noch die Aufdrucke von BBC, Krauss-Maffei, Krupp und Henschel

■ Fleischmann N

Formneue Rekord-Ellok 120 001 der Deutschen Bundesbahn

Mit der kompletten Neukonstruktion der 120 001 setzt Fleischmann der ab 1979 von der DB beschafften neuen Lokgeneration ein Denkmal. Die fünf für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgelegten Prototypen mit Drehstrom-Asynchron-Fahrmotoren bewährten sich, sodass die nachfolgenden Serienmaschinen nach Versuchsfahrten die Zu-

lassung für eine Reisegeschwindigkeit von 200 km/h erhielten. Die nun als Modell vorgestellte Lok des Bw Nürnberg Rbf erreichte 1984 sogar die Rekordgeschwindigkeit von 265 km/h, nachdem sie schon fünf Jahre zuvor bei der Festveranstaltung „100 Jahre elektrische Lokomotiven“ aufgrund ihrer ungewohnten äußeren Form beim Fachpubli-

kum Aufsehen erregte. Die 98 Gramm wiegende Miniatur (Artikelnummer 7560059/219,90 €) mit eingerichteten Führerständen, freistehenden Griffstangen, angesetzten Scheibenwischern und filigranen Stromabnehmern kann ebenfalls überzeugen, auch wenn das umgerechnete Rekordtempo des Originals nicht erreicht wird. *MM*



Minitrix N: 110 318 der DB mit „Bügelalte“ im Betriebszustand der Epoche IV ohne Schürze und Pufferverkleidung *MM* (6)

■ Minitrix N

Kobaltblaue DB-Baureihe 110³ mit vielen Digitalfunktionen

Anlässlich des Jubiläums „100 Jahre FD-Züge“ bringt Minitrix die „Bügelalten E 10“ als Neukonstruktion (Artikelnummer 16268/329 €) mit Gehäuse aus Zinkdruckguss. Die Vorbilder mit der aerodynamischen Front erschienen 1962 und prägten

über Jahrzehnte den hochwertigen Reisezugverkehr der Bundesbahn. Für die Erstauslieferung hat man die kobaltblaue 110 318 des Bw Dortmund 1 mit Doppellampen, Kunststoffregenrinnen über den Frontfenstern und Führerstandstüren sowie durch-

gehenden Klatte-Lüftergittern ausgewählt, so wie sie um 1983 im Einsatz stand. Der im Metallrahmen gelagerte Motor mit Schwungmasse treibt alle vier Radsätze an. Außerdem ist ein Sounddecoder eingebaut, der viele Geräuschfunktionen ermöglicht. *MM*

■ DB-Schnellzuglok in H0 von Piko

119 001 für die Epoche IV



Piko H0: Für den Vitrineneinsatz kann die Front zugerüstet werden

Piko H0: Die Sandboxen, Achslagerdeckel und Batteriekästen sind am gut gelungenen Fahrwerk extra angesetzt

Für die Präsentation der formneuen Schnellzuglok 119 001 hat sich Piko das DB Museum in Koblenz ausgesucht, das zahlreiche Elloks beheimatet. Im Gegensatz zu vorherigen Neuheitenpräsentationen waren aber nicht nur die Presse und wichtige Geschäftspartner eingeladen, sondern auch alle Modellbahner. Als die ersten Modelle in Sonneberg

vorlagen, wurden im hauseigenen Onlineshop limitierte Tickets für 30 Euro angeboten, einschließlich Eintritt und Imbiss. Wer vor Ort war, konnte das gelungene H0-Modell direkt mit dem Original vergleichen, zumal die Piko-Geschäftsführung im Führerstand auch für Fragen zur Verfügung stand. Als Erinnerung an die Veranstaltung legte man exklusiv für die Teilnehmer einen Sonderwagen auf.

siv für die Teilnehmer einen Sonderwagen auf.

Gute Fahreigenschaften

Das 489 Gramm wiegende, digitale und mit Sound ausgestattete Modell (Artikelnummer 21062/349 €) wird auf einem Kunststoffgleissockel ausgeliefert. Die sauber aufgebrachten Anschriften mit Untersuchungsdatum 11. Oktober 1974 verweisen auf die frühe Epoche IV, als das elegante Vorbild im Bw Nürnberg Hbf beheimatet

war. Obwohl die für 180 km/h ausgelegte Ellok bereits 1940 in Dienst gestellt wurde, setzte die DB sie weiterhin im hochwertigen Reisezugverkehr ein, allerdings nur mit 140 km/h. Auffallend sind die nachgerüsteten Stiellampen und UIC-Steckdosen sowie die zwei filigranen Stromabnehmer vom Typ SBS 39/54. Doch auch die fein gravierten Lüftungsgitter, die plastische Maschinenraumnachbildung, die bis weit unter die Fenster nachgebildeten Führer-

Piko H0: Schnellzuglok 119 001 der Bundesbahn mit feinen Handgriffen und einer gelungenen Inneneinrichtung *MM (4)*



stände können überzeugen. Konstruktiv hat man die Optik der gesamten Fahrwerks bzw. der Antriebstechnik vorbildgerecht gestaltet. Um trotzdem durch die üblichen Modellbahnradien fahren zu können, sind dahinter die vier angetriebenen Radsätze in kippbaren Drehgestellen gelagert. Zwei diagonal versetzte Räder tragen Haftreifen, sodass eine Zugkraft von 1,5 Newton erreicht wird. Die zwei Vorlauf-radsätze sind gefedert und liegen immer an den Schienen an.

Hoher Detaillierungsgrad

Die Fahreigenschaften von der umgerechneten Schrittgeschwindigkeit bis zur $v_{\max}$ von 145 km/h sind daher auf allen Gleiskombinationen gut. Im Anlagenbetrieb sollte man auf saubere und profilfreie Gleisbereiche achten, da insbesondere um die Radsätze viele Details der Bremsanlage, die Sandfallrohre und Sicherheitseinrichtungen sehr detailliert und freistehend umgesetzt wurden. Der Dachbereich ist vorbildgerecht weniger bestückt, aber mit seinen Gravuren, Laufstegen und Leitungen ebenfalls gelungen. *MM*



■ Piko HO 91 1001 der DRG

Nach den populäreren Nachkriegsausführungen bringen die Sonneberger nun auch die Epoche-II-Ausführung ihrer Formneuheit. Ausgewählt hat man die 91 1001 aus der Rbd Köln mit Untersuchungsdatum 21.8.28. Die ehemalige T 9³ wurde sowohl vor Güter- als auch Personenzügen sowie im Rangierdienst eingesetzt, sodass man das Modell (Artikelnummer 50743/259 €) univer-

Piko HO: Die preußische Tenderlok 91 1001 hat die Formänderungen für die Epoche II erhalten

sell einsetzen kann. Formtechnisch hat man entsprechend der Einsatzzeit u. a. die Lampen ausgetauscht, das Führerhausdach bzw. dessen Aufbau abgeändert sowie die Leitungsführungen angepasst. Die Beschriftung, einschließlich des Hohenzollern-Fabrik-schilds auf den Wasserkästen, ist perfekt und vollständig. Nur die Anschrift des AW Dortmund an den Pufferträgern

gab uns Rätsel auf, da für die preußischen Loks andere AW zuständig waren, ist so aber korrekt. Fast zeitgleich erschien auch die Reihe 75 (-46) der NS. An der ehemaligen 91 1054 findet man die neuen Anschriften aus dem Nachbarland. Gegen einen Aufpreis von 110 Euro sind auch die jeweiligen digitalen DC- (-44/-47) und AC-Soundausführungen (-45/-48) lieferbar. *MM*

■ Schuco HO Antriebsloser Zwei-Wege-Unimog für Anschlussgleise



Schuco HO: Zwei-Wege-Unimog für Rangierszenen auf Werkbahngleisen *Wolfgang Bdinke*

Als Metallmodell bringt Schuco seinen Unimog 406 auf die Schiene. Nur Räder und Chassis bestehen aus Kunststoffspritzguss, die Reifen aus Weichplastik. Das antriebslose Modell (Artikelnummer 87U00019/24,95 €) bekam je einen spurgeführten, absenkbaren Radsatz vorne und hinten. Um die Zugkraft zu erhöhen, gibt es Ballast auf der Ladefläche. Dazu kommt noch die vorgeschriebene Beleuchtung für den Schienenbetrieb. Auch die Kuppelstangen zum Rangieren von Schienenfahrzeugen sind vorhanden. *WB*

■ Roco HO Rangierlok von VolkerRail

Das niederländische Eisenbahnbauunternehmen VolkerRail (VR) besitzt unter anderem eine ehemalige Rangierlok der NS, die im Volksmund „Ziege“ genannt wurde. Das zweiachsige, in den Unternehmensfarben Blau/Weiß/Orange lackierte Metallmodell (Artikelnummer 7310024/349,90 €) verfügt über eine digitale Rangierkupplung, Sound und ein digital gesteuertes orangefarbenes Blinklicht auf dem Dach des Führerstands. *GF*



Roco wHO: Neu gestaltete NS-Rangierlok im Design von VolkerRail *Guus Ferree*



Brawa H0: Omm 55 und Es⁰⁴⁹ aus den Epochen III bzw. IV mit beidseitig nachgebildeten Türen MM (4)

■ *Offener Güterwagen in H0 von Brawa H0*

Omm 55 in vielen Varianten

Offene zweiachsige Güterwagen dominierten über Jahrzehnte das Bild vieler Güterzüge. Von daher ist es für Betriebsbahner und Sammler immer interessant, wenn weitere Neukonstruktionen erscheinen. Brawa hat nun den Omm 55 vorbildgerecht umgesetzt. Er basiert auf dem UIC-Typ II mit 10 Metern Länge und 5,4 Metern Achsstand. Zunächst entstanden ab 1954 die Omm 54 in geschweißter Bauart und mit gebrauchten Kkg-Bremsen. Bei den über 17.300 Folgewagen wurden dann nur noch Neuteile genutzt und KE-Bremsen verbaut. Wer die H0-Modelle von der Unterseite betrachtet, wird viele Details erkennen, die man beim vorbeifahrenden Vorbild kaum wahrnahm. Durch zahlreiche Konstruktionsverbesserungen

während der Produktion und die späteren Bauartänderungen entstand im Original eine Vielzahl von Varianten, die bei einigen der neuen Zweiachser auch berücksichtigt wurden. Wer einen abwechslungsreichen Zug einsetzen möchte, kann unter zwei Dutzend Modellen der Epochen III bis V

auswählen. Dabei sind nicht nur DB-Fahrzeuge, sondern auch die zahlreicher anderer Staatsbahnen. Denn neben der DB setzten auch die ČSD, DR, DSB, FS, MÁV, ÖBB, SBB, SNCB und SNCF die Zweiachser nach den Vorgaben des UIC-Typs II ein, zum Teil mit ländertypischen Details oder



Brawa H0: Unteransicht mit der nachgebildeten Bremsanlage

Baugruppen. Die 40 Gramm wiegenden Kunststoffmodelle mit einem Wagenboden aus Metall verfügen über zierliche Profile, auch im Innenraum nachgebildete Türen und einen farblich abgesetzten Holzboden. Details wie die Rangiergriffe unter den Puffern und oberhalb der zwei Trittstufen sowie das Bremsgestänge und zahlreiche Leitungen sind freistehend ausgeführt. Im Sortiment findet man ferner Varianten ohne und mit Handbremse. Die beidseitig profilierten, in Achshaltern aus Metall laufenden Radsätze sind für einen sicheren Betrieb leicht federnd montiert. Die Beschriftungen sind sauber aufgebracht und die Bremsumstellhebel farblich hervorgehoben. MM

■ *Rapido H0*

Sechssachsiger Flachwagen für schweres Gerät der US Army

Ab 1953 beschaffte die US Army eine Vielzahl sechssachsiger Flachwagen, um auch schweres Gerät transportieren zu können. Rapido hat diesen H0-Wa-

gen in mehreren Versionen, z. B. als Sechser mit jeweils unterschiedlichen Beschriftungen (Artikelnummer 199001/464,90 €) oder als Einzelwagen

(-1A/77,90 €) aufgelegt. Die Modelle mit Aufstiegsbügeln und angedeuteter Bremsanlage sind gut detailliert. Die Langträger zeigen großformatige Nie-

tenreihen. Die Buckeye-Drehgestelle sind plastisch wiedergegeben. Auch die Ladefläche weiß durch optimale Strukturierung und Farbgebung zu überzeugen. Als Ladegut ist u. a. ein Geschützturm Mk 42 der Navy (805001/53,90 €) erhältlich. Aber auch zwei Abrams M1 von Artitec machen sich als Ladegut auf dem Wagen gut. WB

Rapido H0: USAX-Sechssachser mit feingliedrig wiedergegebenen Entriegelungshebeln Wolfgang Bdinke





■ Roco H0 194 080 der DB

Als Formvariante bringen die Österreicher erstmals die E 94 mit in den Vorbau integrierten Lampen, die im Zusammenhang mit den AK-Pufferträgern eingebaut wurden. Im Zuge des Austausches von Baugruppen erhielten später aber auch an-

Roco H0: Die 194 080 mit integrierten Lampen verfügt über niedrige Spurkränze und Metallgriffstangen bzw. -handläufe

dere 194er diese besonderen Lampen. Außerdem hat man, wie bei der als Vorbild ausgewählten 194 080 vom Bw Augsburg, die roten Blitze in den Führerstandsseitenfenstern korrekt nachgebildet. Die Führerstandsrückwände und die

Maschinenraumeinrichtung sind mehrfarbig ausgeführt. Eine erhabene Beschriftung liegt in Form von Ätzteilen dem Epoche-IV-Modell (Artikelnummer 7500212/279,90 €) mit Untersuchungsdatum 29. Dezember 1982 bei. *MM*

■ Märklin Z Neukonstruktion einer Wagenfamilie

Mit einer fünfteiligen Schnellzugwagenpackung (Artikelnummer 87620/269 €) liefert Märklin nach vielen Jahren wieder formneue Modelle für den Personenverkehr. Aus der Verwendungsgruppe 29 realisiert wurden nun ein Packwagen Pw4ü-29 sowie der C4ü-28

3. Klasse und der ABC4ü-29 mit 1./2./3.-Klasse-Abteilen, die zusammen einen Interzonenzug der Epoche III bilden. Feine Nietreihen, Handgriffe an den Fallfenstern, Inneneinrichtungen und unterschiedliche Faltenbälge machen die Neukonstruktionen zu Spitzenmodellen.

Ausgezogene Faltenbälge für die Zugenden liegen bei, falls weitere Wagen angekuppelt werden sollen. Vorgesehen sind sogar Innenbeleuchtungen, wie Stromabnahmen von den Achspitzen verraten. Zu kritisieren ist nur der zu lange Wagenabstand. *HSP*



Märklin Z: Zunächst erscheinen die formneuen Reisezugwagen als Interzonenzug Trainini (2)

■ Märklin Z Technisch überarbeitete 232 001 in ungewöhnlicher Lackierung

Fiktiv ist die DB-Lackierung von 232 001 (Artikelnummer 88322/259 €) in Purpurrot/Elfenbein. Märklin folgt damit einem einstigen Farbversuch an der 218 217. Doch wichtiger ist, was dieses Modell unter der Haube hat. Hier wurde nämlich auf Kundenkritik reagiert und die Lok kräftig überarbeitet. Das betrifft die Maschinenraumbeleuchtung und die Drehgestelle. Die Radschleifer

drängen sich mit dieser Gestaltungsvariante den Blicken nicht mehr auf, verschwunden ist auch die Hochbeinigkeit, was ebenso die Pufferträger auf

die korrekte Höhe senkte. Geblieben sind die hervorragenden Fahreigenschaften und die „äußeren Werte“ auf gewohnt hohem Märklin-Niveau. *HSP*



Märklin Z: Technisch kräftig überarbeitet wurde Baureihe 232, die nun eine fiktive Lackierung erhielt

Außerdem ...

... liefert **Liliput** in H0 neue Varianten des Schwerlast-Flachwagens Sa⁷⁰⁵ mit DB- (Artikelnummer L235746), Sammp⁷⁰⁵ mit DB AG- (-47), Sammp mit Bundeswehr- (48) und Salmmp mit StLB-Anschriften (-49) zu je 39,95 € aus



Liliput H0: Schwerlastflachwagen mit abklappbarem Geländer

... kommen von **L.S.Models** in H0 je zwei dreiteilige Sets (43058/292,90 € und -7/319,95 €) mit belgischen Reisezugwagen der französischen Marke Ouigo, die u. a. eine preiswerte Verbindung von Brüssel nach Paris anbietet



L.S.Models H0: farbenfrohe ehemalige SNCB-Wagen

... gibt es bei **Tillig** in H0 nun auch den vierachsigen Speisewagen WRm 130 (75021/74,90 €) der DB AG



Tillig H0: DB AG-Wagen mit Restaurant Werk (3)

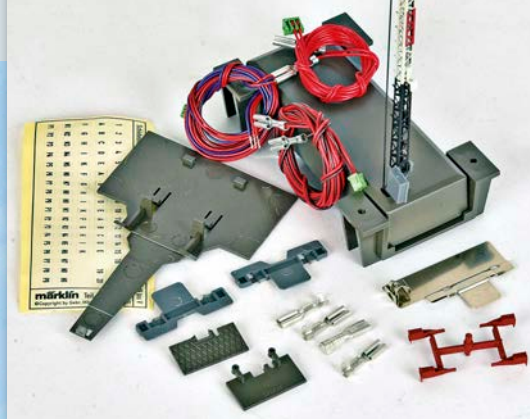
... kündigte **Aare Valley Models** in N die Schweizer-Ellok Re 4/4' zum Preis von 269 CHF in mehreren Versionen an

... hat **Lenz** mit der Auslieferung der Baureihe E 69 in O begonnen. In den Handel kam u. a. E 69 02 (40369-01/799 €) als DB-Lok der Epoche III

... sind bei **TrainLine 45** digitale Ausführungen der zweiachsigen MEG-Triebwagen T 3 (2030212) und T 5 (-112) für je 799 Euro erhältlich

... kann man bei **Spur 01 Modellbahnen** die Baureihe 628 in 1 für 1.790 Euro vorbestellen

Märklin H0: Optisch ansprechendes Hauptsignal mit rot/weißem Gittermast



■ Neue H0-Funktionsmodelle von Märklin

Hauptsignale am Gittermast

Das Jubiläum „150 Jahre Signal-Ordnung in Deutschland“ war den Göppingern eine neue Serie von Hauptsignalen wert, die ab der Epoche II ein-

gesetzt werden können. Die durchbrochenen Gittermasten waren in der Frühzeit im oberen Bereich zweifarbig rot/weiß lackiert, damit die Lok-

führer sie besser erkennen konnten. Der untere Bereich war im Original bis drei Meter Höhe schwarz lackiert. Diese optisch interessante Variante

gibt es nun als ein- (Artikelnummer 70396/119 €) und zweiflügeliges Hauptsignal (-416/139 €). Dank des Unterflurantriebs können so Hp 0 und Hp 1 bzw. zusätzlich Hp 2 angezeigt werden. Mit der Bewegung der (ungekoppelten) Signalflügel werden auch die jeweiligen roten und grünen LEDs aktiviert. Baugleiche Hauptsignale gibt es für die Epochen III/IV. Allerdings haben diese (-395/-415) anstatt des Warnanstrichs bereits das weiß/rote Mastschild. Als weitere Besonderheit sind Negativ-Signalflügel angebracht, bei denen die rote Grundfarbe einen weißen Rand hat. Aufgestellt wurden diese oft vor dunklem Hintergrund wie Gebäuden oder begrünten Bereichen. Zum Lieferumfang gehören neben den erforderlichen Kabeln mit Stecker auch Haltewinkel für die Unterflurmontage, eine Halteplatte für C-Gleise, Isolierverbinder und ein Beschriftungsbogen. *MM*

■ Merten 2/G

Bahnpersonal und Reisende

Passend zur sommerlichen Gartenbahnzeit lieferte Merten je einen Zugführer (Artikelnummer 40008), Schaffner (-11), Bahnbeamten (-10) und Aufsichtsbeamten mit gesenkter (12) bzw. erhobener Kelle (-07) aus. Im Zug oder auf dem Bahnsteig kann man zwei Frauen mit Tasche (-19/-23)

und zwei Herren (-22/-24) positionieren. Die sauber lackierten Figuren mit Lesestoff, Kleidung oder Gepäck kosten einheitlich 8,75 Euro. Wer die Figuren für gut einsehbare Dioramen nutzen möchte, sollte die Augen und Lippen noch selbst farblich etwas hervorheben. *MM*



Merten 2/G: preiswertes Bahnpersonal in Uniform sowie vier Reisende für die Gartenbahn



Preiser H0: Sportkletterer mit entsprechender Ausrüstung

■ Preiser H0

Sportkletterer mit Sicherheitsgeschirr

Um Modellberge lebendiger zu gestalten, kann man die sechs Sportkletterer (Artikelnummer 10808/16,80 €) mit zum Teil asiatischen Gesichts-

zügen in Szene setzen. Sie sind sommerlich gekleidet und mit farblich hervorgehobenem Sicherheitsgeschirr ausgerüstet. *MM*



Modellbau Laffont H0: Lasercut-Bausatz des Empfangsgebäudes Rotenburg Werk

■ Modellbau Laffont H0, TT, N

Schwäbischer Bahnhof in Sandsteinoptik

Der Lasercut-Spezialist hat gleich in mehreren Nenngrößen neue Bausätze konstruiert. In H0 erscheint das 251 mal 122 Millimeter messende schwäbische Empfangsgebäude „Rotenburg“ (Artikelnummer H14001/43,90 €) mit Sandsteinfassade, das es in ähnlicher Bauform in mehreren Orten gibt. Im Maßstab 1:160 wurde das Empfangsgebäude Schwäbisch Hall-Hessental (N13601/

69,90 €) umgesetzt, das eine Grundfläche von 227 mal 71 Millimetern benötigt. In TT wird mit einem Einfamilienhaus in Ziegelbauweise (T8711/18,90 €), einem zweigeschossigen Einfamilienhaus (T3101/19,90 €) und einem dreigeschossigen Mehrfamilienhaus (T2201/34,90 €) Wohnraum geschaffen. Gegen Aufpreis sind die Gebäude auch als Fertigmodelle erhältlich. MM

■ Artitec H0

Opel und Konstrukteure

Der Straßenverkehr wurde um einen Opel-Lieferwagen des Vorkriegstyps 1,2 l der Firma Ahrenbeck erweitert, die Fahrzeugbeleuchtung und Batterien verkauft. Das Modell (Artikelnummer 387.649/49,80 €) ist präzise bedruckt und mit einigen separat angebrachten, geätzten Teilen und Kennzeichen versehen. Ein Set aus zwei Zeichenbrettern und zwei dazugehörigen Stühlen (-474/21,80 €) kann mit der Figurenpackung 5870157 (1,90 €), bestehend aus einem sitzenden und einem stehenden Konstrukteur, ergänzt werden. GF



Zeichenbretter mit Konstrukteuren Guus Ferrée



Von Wiking fahren die Metz-Drehleiter DLK 23-12 auf MAN-Fahrgestell (61804/28,99 €), der Unimog 1700 L als Pulverlöschfahrzeug (60403/23,99 €) und der Magirus-Rundhauber LF 16 (86397/27,99 €) zu ihrem nächsten Feuerwehreinsatz auf H0-Anlagen MM (5)

Außerdem...

... bietet **Noch** für die realistische Gestaltung von Bahnbetriebswerken und Gleisanlagen das AMMO-Patinierungssset „Depot und Gleise“ (Artikelnummer 4603000/21,99 €) an



Ammo: Patinierungsset

... gibt es von **Faller** das neue Mini-Umrüstkit Analog-Digital (161365/189,99 €), damit man seine Car System-Fahrzeuge auf den aktuellen Stand der Technik bringen kann

... sind von **MicroCity** mit dem Honda NSX mit Wechselscheinwerfern (87MC000114), dem Mercedes S 600 Pullman (-03) und dem Lamborghini Usus (-07) drei formneue Pkw-Modelle in H0 über Herpa erhältlich



MicroCity H0: Mercedes S 600 Pullman

... kann man den H0-Bauarbeiter mit Rüttelplatte und Zubehör (79899/19,99 €) von Busch universell auf Straßen- und Gleisbaustellen einsetzen



Busch H0: Arbeiter mit Rüttelplatte

MBM
MODELLBAHN MÜLHEIM
MODELLBAHN SCHAUANLAGEN · HANDEL · OLDTIMER

DAS SOMMER-SPECIAL

GROSSES PARKHAUS
IN UNMITTLBAREN NÄHE!

ALTE DREHEREI
MÜLHEIM AN DER RUHR

MODELLBAHN MÜLHEIM/R

12./13. Sep. 2026
Sa.: 10-18, So. 10-17 Uhr

HIGHLIGHTS

- MODELLBAHN-SCHAUANLAGEN
verschiedener Spurweiten
- HÄNDLER UND VERKAUFSSTÄNDE
- HISTORISCHE STRASSENBAHNEN UND OLDTIMER
- FELDBAHNFahrTEN und historische Straßenbahn-ZubringerfahrTEN
- INDUSTRIEKULTUR in der Alten Dreherei

Richtiges Licht

rund ums Gleis

Arbeitssicherheit und Schutz der Fahrgäste: Beleuchtung von Bahnanlagen

■ Zu einer stimmungsvoll beleuchteten Modelleisenbahn gehören auch Leuchtmittel an den Bahnanlagen. Wo diese erforderlich sind und mit welchen Mitteln sich die Verkehrsbereiche realistisch ausleuchten lassen, zeigen wir in diesem Beitrag

Die Schienen- und Verkehrswege innerhalb eines Bahnhofes oder Bahnbetriebswerks sowie die Bahnsteige müssen bei Dunkelheit aus Sicherheitsgründen beleuchtet werden. Gemäß DIN soll die Mindestbeleuchtungsstärke von Bahnanlagen in diesen Bereichen wenigstens 10 Lux betragen. Nicht berücksichtigt sind dabei Verschmutzungen, die im Laufe der Zeit auftreten und die Beleuchtungsstärke reduzieren. Neben der regelmäßigen Reinigung und Wartung von Bestandsanlagen wird bei neu errichteten Anlagen grundsätzlich eine Beleuchtungsstärke von 15 Lux empfohlen.

Per Definition handelt es sich bei der Beleuchtungsstärke um den Lichtstrom, der von einer Lichtquelle auf eine bestimmte Fläche trifft. Sie beträgt 1 Lux, wenn der Lichtstrom von 1 Lumen auf eine Fläche von einem Quadratmeter trifft und diese gleichmäßig ausleuchtet. Neben der Einhaltung der Beleuchtungsstärke muss im

Gleisfeld- und Schienenbereich besonders darauf geachtet werden, dass die Beleuchtung möglichst blendfrei erfolgt. Immerhin wird ein Großteil der Informationen für den Fahrbetrieb über Lichtsignale gesteuert, sodass es bei falscher Beleuchtung schnell zu Blendungen und Fehlinterpretationen der Lok- und Fahrzeugführer kommen könnte.

Bahnübergänge interessant und korrekt beleuchten

Beim Vorbild wird in der Regel auch der Verkehrsraum von Bahnübergängen beleuchtet – auch hier ist bei Auswahl und Aufstellung der Leuchten auf eine gleichmäßige und blendfreie Ausleuchtung zu achten. Im Original werden meist Leuchten mit gerichtetem Licht und schneller (Wieder-)Zündung eingesetzt, speziell um bei fernbedienten Bahnübergängen eine optimale Kameraüberwachung aus der Leitzentrale zu ermöglichen.

Links: Für Modellbahnleuchten innerhalb der Schienen- und Verkehrswege gelten besondere Voraussetzungen. Trotz einer hohen Beleuchtungsstärke dürfen sie den Lokführer nicht blenden. Die beiden Leuchten von Viessmann kommen den Vorgaben recht nahe. **Unten:** Die Beleuchtung der Bahnsteige dient der Sicherheit des Bahnpersonals und der Reisenden. Moderne und nostalgische Bahnsteigleuchten sind bei Viessmann erhältlich



Bei ortsbedienten Schranken- oder Bahnanlagen darf natürlich auch ein geeignetes Stellwerk nicht fehlen. Einige Anregungen zu diesem interessanten Thema bietet übrigens die im Januar 2026 erschienene MIBA-Spezial 157.

Hohe Modellbahnleuchten im Schienen- und Verkehrsraum

Ein Vergleich mit dem Vorbild zeigt, dass die für Bahnanlagen entwickelten Leuchten meist deutlich lichtstärker und auch höher sind als diejenigen, die beispielsweise im Straßenverkehr üblich sind. Nicht selten befinden sich zwischen den Gleisen Leuchten mit einer Höhe von 12 Metern und mehr. Wer dies in seine Baugröße umrechnet, kommt beim Maßstab 1:87 schnell auf Modellbahnleuchten von knapp 14 Zentimeter Höhe.

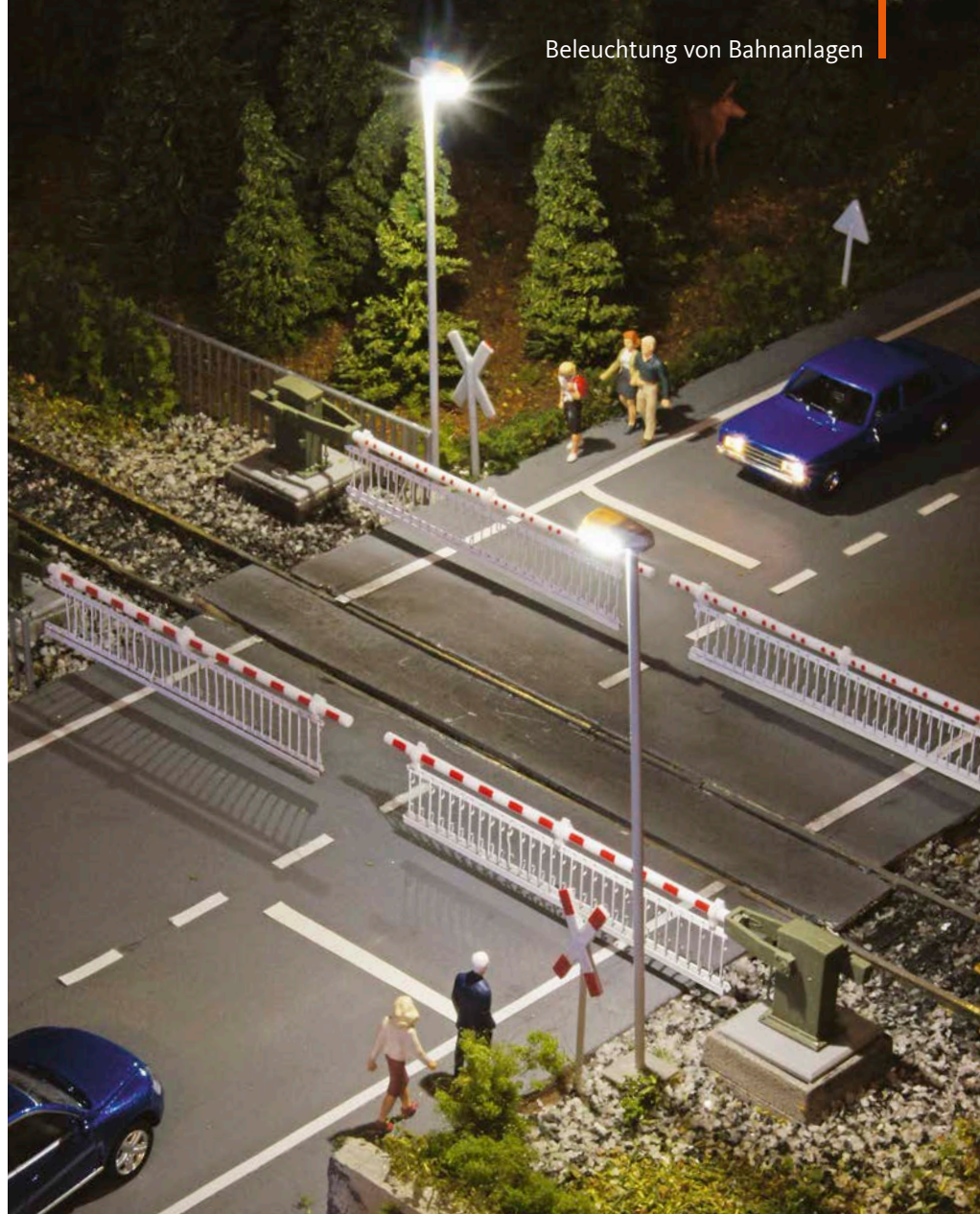
Die sich aus der Höhe der Leuchten und dem zu beleuchtenden Umfeld ergebenden Abstände sind in der Praxis sehr unterschiedlich. Da eine Umrechnung der Beleuchtungsstärke zwischen Vorbild und Modell nicht aussagekräftig ist, sind ein paar Versuche unumgänglich.

In jedem Fall sollten die Abstände der einzelnen Modellbahnleuchten untereinander so gewählt werden, dass eine ausreichende Helligkeit der Bahnanlagen ohne große Schattenfelder erreicht wird. Aktuelle Recherchen beim Vorbild ergaben mittlere Leuchtenabstände von ca. 35 bis 40 Metern in Verbindung mit zweiflamrigen Bahnbetriebsleuchten bei einer Höhe von ca. 12 Metern. Für die Modelleisenbahn ergeben sich für die moderneren Epochen in Verbindung mit lichtstarken und gut 12 Zentimetern hohen Leuchten vorbildnahe Abstände von ca. 35 bis 40 Zentimetern.

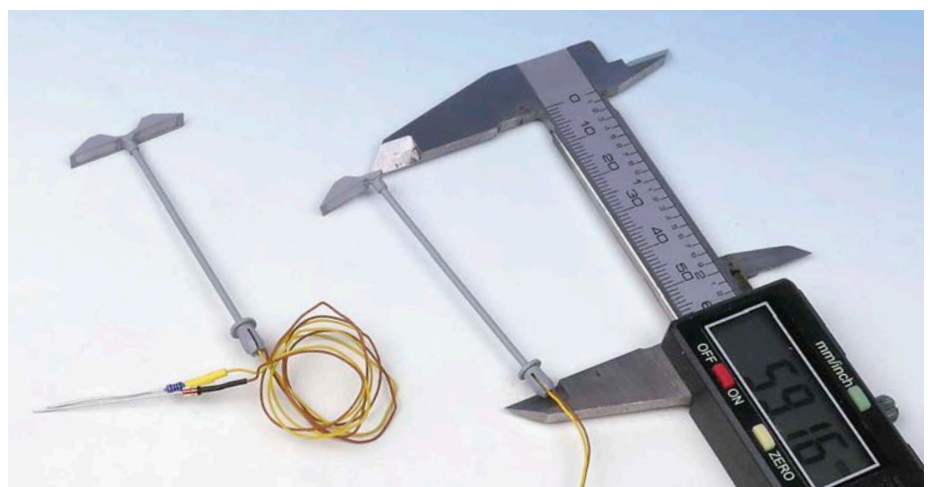
Eine geeignete Leuchte wäre hier beispielsweise die zweiflamrige Gittermastleuchte von Viessmann mit der Artikelnummer 63631. Sie ist mit zwei weißen LEDs ausgestattet und besitzt eine Modellhöhe von 12,4 Zentimetern. Ein oben angebrachter Reflektor verhindert vorbildnah die Blendung des Lokführers.

Warme Lichtfarben und engere Abstände in früheren Epochen

Auch in früheren Zeiten wurde aus Gründen der Sicherheit schon viel Wert auf eine gute Beleuchtung der Bahnanlagen gelegt. Gegenüber den neutralweißen Zweckbe-



Die Beleuchtung an Bahnübergängen dient der Verkehrssicherheit und ist in Deutschland gesetzlich geregelt. Auch im Modell sollten entsprechende Modellbahnleuchten aufgestellt werden Maik Möritz (13)



Die Modellbahnleuchten der Bahnanlagen sind oft lichtstärker und höher als Straßenleuchten. Wer sich unsicher ist, misst die Modellbahnleuchten nach und rechnet in die Originalgröße um



Wer die zweiflammigen Modellbahnleuchten 63631 von Viessmann aufstellen möchte, kommt mit Leuchtenabständen von ca. 35 bis 40 cm gut zurecht. Die weißen LEDs sind vorbildgetreu



Auch die Bahnsteige kleinerer Haltepunkte müssen ausreichend beleuchtet werden. Mit betongrauer Farbe kommt die Leuchte 4111 von Busch dem Vorbild links recht nahe



Auf größeren Bahnsteigen finden oft hohe zweiflammige Leuchten Verwendung, wie hier bei der Kurhessenbahn in Willingen. Viessmann bietet unter anderem eine entsprechende Modellbahnleuchte an

leuchtungen von heute herrschen dort die warmen Lichtfarben aus den Anfängen des elektrischen Lichts vor. Moderne Beton- oder Flachgittermasten mit weißen LEDs wären hier fehl am Platz. Dafür dürfen die Abstände der nostalgischen Leuchten untereinander gerne schrumpfen. 20 bis 25 Zentimeter im freien Gleisfeld bis hinunter zu 15 Zentimetern im Bereich von Wartungs- und Abfertigungsanlagen sind auf Modellbahnen der ersten Epochen ohne weiteres darstellbar.

Eine passende Modellbahnleuchte für die früheren Epochen wird z. B. von der Firma Beli-Beco unter der Artikelnummer 170861 angeboten. Auch wenn die Beli-Beco-Leuchte nicht explizit für den Einsatz im Gleisfeld ausgewiesen ist, so kann man sich diese bei einer Leuchtenhöhe von ca. 9 Zentimetern dort gut vorstellen. Die Leuchte ist mit einem Echtholzmast ausgerüstet und passt ganz nebenbei auch in die Nähe von Lokbehandlungsanlagen oder in die Nachbarschaft eines Güterschuppens.

Bahnsteigbeleuchtung von Viessmann und Beli-Beco

Auch auf dem Bahnsteig ist eine gute Beleuchtung – früher wie heute – unerlässlich. Sie hilft bei der Orientierung und sorgt für die Sicherheit des Bahnpersonals und der Reisenden. Moderne und nostalgische Bahnsteigleuchten werden beispielsweise von Viessmann angeboten. Für die Modellbahn nach dem Vorbild moderner Epochen können die Bahnsteigleuchten 6083 und 6084 dienen. Die Vorbilder prägen heutzutage mit ihrem kräftigen neutralweißen Licht das Bild vieler Bahnsteige. Viessmann gibt diesen Eindruck mit den modernen 10,5 Zentimeter hohen Leuchten perfekt wieder. Dank der lichtstarken LEDs stellt sich bei einem Leuchtenabstand von 20 Zentimetern eine realistische Wirkung ein.

Wer eine Bahnsteigbeleuchtung für die früheren Modellbahnepochen sucht, sollte sich auf jeden Fall bei dem Leuchterspezialisten Beli-Beco umsehen. Für die Baugröße H0 hat das familiäre Unternehmen u. a. zwei unterschiedliche Bahnsteigleuchten im Programm, die sich in meinen Augen wunderbar für den Einsatz ab Epoche III eignen. Die einflammiige Leuchte 170891 mit einer Höhe von ca. 6,5 Zentimetern wirkt sehr filigran und maßstäblich, auch was den Mastdurch-

messer angeht. Gut 2 Zentimeter höher ist die zweiflammige Leuchte 170501 desselben Herstellers. Besonders gut gefällt hier der Leuchtenkopf mit transparenter Leuchtmittelabdeckung, wie er in den Epochen III und IV vielerorts üblich war.

Beide Leuchten sind mit warmweißen LEDs bestückt und spiegeln perfekt die große Zeit der Eisenbahn wider. Für die zweiflammigen Bahnsteigleuchten mit einer Höhe von ca. 7,50 Metern habe ich beim Vorbild einen Abstand von ungefähr 15 Metern gemessen. Dementsprechend müssten vergleichbare Leuchten im Modell ca. 17 Zentimeter auseinanderstehen. Da man die Abstrahlcharakteristik der Originalleuchten aber kaum verlässlich ins Modell übertragen kann, lohnt auch hier ein Austesten.

Um größere Schattenfelder auf den Bahnsteigen zu vermeiden, habe ich die zweiflammigen Modellbahnleuchten von Beli-Beco mit einem Abstand von 12 Zentimetern aufgestellt. Keine Frage: Kaum ein Thema lässt sich im Modell so vielfältig darstellen wie die Beleuchtung der Gleis- und Bahnanlagen – die besten Anregungen und Ideen liefert das Vorbild selbst. Dabei ist das Angebot geeigneter Modellbahnleuchten natürlich nicht nur auf die Produkte von Beli-Beco beschränkt. Stets lohnt sich auch hier der oft zitierte Blick über den Tellerrand hinaus.

Maik Möritz

Mehr zum Thema...

... bietet das MIBA Spezial 159 „Zauber des Lichts“.

Auf knapp 100 Seiten führt Maik Möritz durch die facettenreiche Welt der Modellbahnbeleuchtung und zeigt mit zahlreichen Schritt-für-Schritt-Anleitungen und konkreten Materialvorschlägen, wie eine vorbildgerechte Ausstattung und wirkungsvolle Beleuchtung auf der Modelleisenbahn gelingt.

Erschienen bei GeraMond Media GmbH, 2026; ISBN: 978-3-98702-293-7; Jetzt erhältlich am Kiosk oder unter verlagshaus24.com



Mit ca. 20 cm Abstand leuchten die modernen Viessmann-Bahnsteigleuchten 6084 den Bahnsteig gleichmäßig aus. Unter der Nummer 6083 wird auch eine einflammige Leuchte angeboten



Für die Modellbahn nach dem Vorbild der Epochen III und IV bietet Beli-Beco eine zweiflammige Bahnsteigleuchte mit einer Höhe von ca. 8,5 cm an. Mit einem Abstand von ca. 12 cm stellt sich in Verbindung mit den Beli-Beco-Leuchten 170501 auf dem Bahnsteig eine richtig schöne Stimmung ein



Die maßstäblichen Ringleuchten von Beli-Beco mit der Artikelnummer 170891 sind 65 mm hoch und mit warmweißen LEDs bestückt. Aufgrund der niedrigen Bauhöhe fällt die Ausleuchtung vorbildgetreu geringer aus, was sich aber mit einem kürzeren Abstand stimmungsvoll ausgleichen lässt



Durch das Software-Update der Version 3.12 können Anwender mit dem FUNKY II nun auch Lokomotiven an der Märklin Central Station 3 steuern. Dafür muss die Basisstation des FUNKY II mit einem entsprechenden CAN-Bus-Kabel an die Central Station 3 angeschlossen werden Hans-Jürgen Götz (8)



Software-Update für FUNKY bringt Märklin Central Station ins Spiel

Funkhandregler für die Modellbahn ■ Der Funkhandregler FUNKY II von Matthias Manhart ist schon seit Längerem erhältlich. Durch ein Software-Update kann der Handregler nun auch an die Märklin Central Station angeschlossen werden. Einen Überblick über die Funktionen des FUNKY II gibt unser Beitrag

Für die verschiedenen Digitalsysteme gibt es eine Vielzahl an Funkhandreglern. Diese sind jedoch meistens auf die Digitalzentralen der jeweiligen Hersteller abgestimmt. Versucht man, Handregler und Zentralen verschiedener Firmen zu kombinieren, so ist dies häufig mit erheblichen Einschränkungen verbunden oder gar nicht möglich. Eine Ausnahme ist das FUNKY II des Schweizer Digital-Spezialisten Matthias Manhart. Dieser Handregler ist mit vielen Digitalsystemen und -zentralen gängiger Hersteller kompatibel.

Die Basisstation des FUNKY II verfügt über Anschlüsse für das XpressNet, das beispielsweise von Lenz genutzt wird, sowie das LocoNet, das unter anderem Uhlenbrock, TAMS, mXion, Digitrax und ESU verwenden. Um den FUNKY an das gewünschte Digitalsystem anzuschließen, muss das Buskabel in die entsprechende Anschlussbuchse gesteckt werden. Anschließend ist der Handregler einsatzbereit und die Status-LEDs an der Frontseite

der Basisstation zeigen an, welcher Busanschluss aktiv ist. Wenn das Kabel falsch angeschlossen ist oder es anderweitige Probleme gibt, wird dies ebenfalls durch die Status-LEDs signalisiert.

CAN-Anschlüsse für Zimo & Märklin

Die Basisstation verfügt auch über CAN-Bus-Anschlüsse. Dabei handelt es sich um Empfänger für die MX10(EC) von Zimo sowie für die Central Station 2 und 3 der Firma Märklin. Diese waren zunächst nicht freigeschaltet, da die beiden Hersteller unterschiedliche Protokollvarianten verwenden. Das frei verfügbare Decoderprogrammierungstool „ZCS“ für Zimo-Decoder wurde von Matthias Manhart mitentwickelt. Daher schaltete er zunächst die FUNKY-Anbindung an die MX10 von Zimo frei. Die entsprechende Protokollvariante lieferte er bereits 2021 durch ein kostenloses Software-Update.

Die Freischaltung des CAN-Bus-Anschlusses für das Märklin-System verzögerte sich hingegen. Aufgrund anderer Prioritäten

und der nicht vollumfänglichen CAN-Bus-Dokumentation der Firma Märklin konnte Manhart die entsprechende Software erst im Herbst 2025 fertigstellen. Das Software-Update der Version 3.12 ermöglicht dem Nutzer, den FUNKY II-Handregler an die Central Station 2 und 3 von Märklin anzuschließen. Das Update kann man über die windowsbasierte Service-App herunterladen und durch eine USB-Verbindung vom Computer auf die Basisstation überspielen. Anschließend wird der Handregler über Funk von der Basisstation aktualisiert.

Wenn diese mit einer Märklin Central Station verbunden ist, werden dem Nutzer der Typ der Digitalzentrale sowie deren aktuelle Softwareversion über das FUNKY-Service-Tool angezeigt. Die Central Station registriert den FUNKY II in ihrem System als zusätzlichen Fahrregler.

Funkempfang

Für die Verwendung des bei Märklin erhältlichen kabellosen Handreglers Mobile



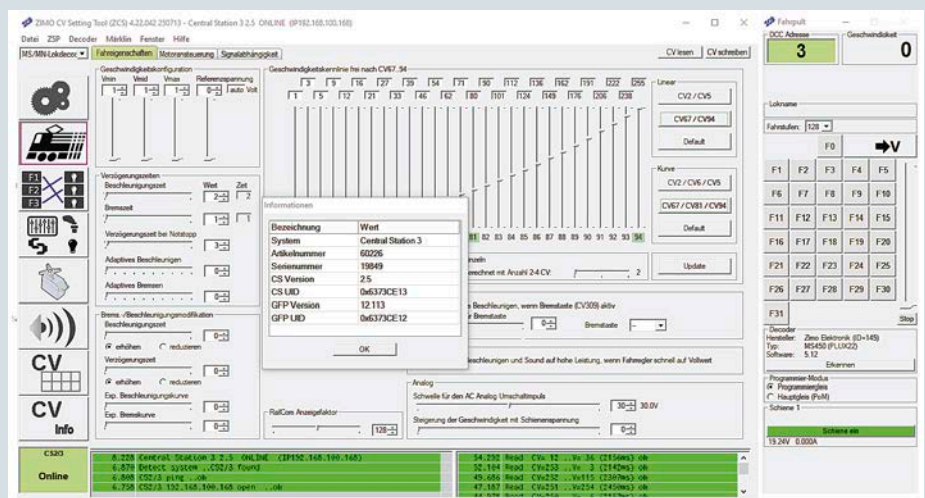
Die Central Station 3 erkennt das FUNKY II als eigenständigen Funkhandregler. Auf dem Display zeigt sie sowohl die Softwareversion als auch die Seriennummer des Handreglers an



In das FUNKY II ist ein Reichweitenmesser integriert. Dieser zeigt auf dem Display die Stärke des Funksignals an

Nr.	Lokname	Adresse	Typ	UID	MFx UID
0	144 021-3 DB	16	MFx	0x4010	0x79FC06A
1	193 009-0 DB	12	MFx	0x400C	0x73E23814
2	241 A 004 EST	9	MFx	0x4009	0x73E79454
3	290 153-5 DB AG	17	MFx	0x4011	0x73F600F3
4	85 008	15	MFx	0x400F	0x7FF90620
5	BR 01 147	6	MFx	0x4006	0x6FF9981
6	BR 23 005	10	MFx	0x400A	0x7CD9881
7	BR 44 100	14	MFx	0x400E	0x7FF9800
8	BR 44 1201	13	MFx	0x400D	0x7DFE0170
9	BR 85 003 DB	7	MFx	0x4007	0x7FE28AD7
10	DCC Lok 3	3	DCC	0x0003	0x00000000
11	MM Lok 3	3	MM	0x0003	0x00000000
12	V 300 001	8	MFx	0x4008	0x7DFF7903
13	VT 98 9657	5	MFx	0x4005	0x7ADE4808
14	ZIMO	11	MFx	0x400B	0x6FF4775

Über das Computer-Programm ZCS kann der Nutzer die interne Lokliste der Central Station 3 mit allen relevanten Daten auslesen und abspeichern



Mit dem Programm ZCS kann der Anwender auch über das WLAN-Netzwerk auf die Central Station 3 zugreifen, Lokomotiven steuern oder DCC-Decoder programmieren

Station WLAN muss die Märklin Central Station mit einem WLAN-Netzwerk verbunden sein. Für den FUNKY II ist dies hingegen nicht erforderlich. Der Handregler baut eine Funkverbindung nach dem DECT-Standard (1880–1900 MHz) zur Basisstation auf. Dafür sind sowohl in der Basisstation als auch im FUNKY II zwei interne Antennen verbaut. Sie sind mechanisch geschützt und unterstützen den Diversity-Empfang. Dieser sorgt für optimale Empfangsbedingungen, unabhängig davon, wie die beiden Geräte aufeinander ausgerichtet sind. Laut Hersteller beträgt die Reichweite zwischen dem FUNKY II und der Basisstation bis zu 100 Meter. Durch mögliche Störeinflüsse kann es jedoch zu Abweichungen kommen. Bei unserem Freilandtest konnten wir sogar eine Reichweite von bis zu 170 Meter dokumentieren. Diese dürfte auch für den Einsatz des Handreglers auf großen Klubanlagen oder bei Modultreffen ausreichen. Die Qualität des Funksig-

nals wird im Betrieb auf dem Display des FUNKY angezeigt. Für den Einsatz auf großen Anlagen können bis zu vier Handregler mit der Basisstation verbunden werden. Wer mehr Handregler benötigt, kann eine weitere Basisstation erwerben.

Flexible Stromversorgung

Zur Stromversorgung benötigt der Funkhandregler zwei Mignon-Batterien des Typs AA mit 1,5 Volt. Diese können auch durch die entsprechenden Akku-Typen ersetzt werden. Dadurch kann der Funkregler einen ganzen Tag im Anlagenbetrieb eingesetzt werden, ohne die Batterien wechseln zu müssen. Um Strom zu sparen, schaltet der FUNKY nach einer gewissen Zeit der Inaktivität in den Standby-Modus um. Die Zeitspanne kann vom Nutzer konfiguriert werden. Falls die Batterie während des Fahrbetriebs zur Neige geht, löst die Basisstation einen Notstopp

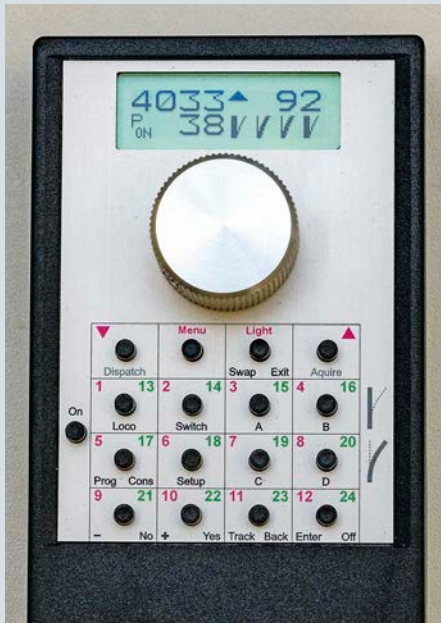
aus. Diese Funktion kann ebenfalls vom Anwender konfiguriert werden.

Die Basisstation kann zur Stromversorgung an ein Netzteil mit Gleich- oder Wechselstrom angeschlossen werden. Dieses sollte eine Spannung zwischen 8 und 30 Volt mit mindestens einem Ampere liefern.

Zugsteuerung

Sobald der FUNKY II mit einer Central Station verbunden ist, kann er auf deren Lokliste zugreifen. Aus dieser kann die gewünschte Lokomotive oder Mehrfachtraktion ausgewählt und anschließend über den Handregler gesteuert werden. Der FUNKY II kann dabei sowohl auf mfx- als auch auf Motorola- und DCC-Decoder zugreifen.

Bei Digitalzentralen, die über keine interne Lokliste verfügen, kann in der Basisstation eine Lokliste angelegt werden. Auf



Mit dem FUNKY II kann man auch Magnetartikel über DCC-Decoder schalten

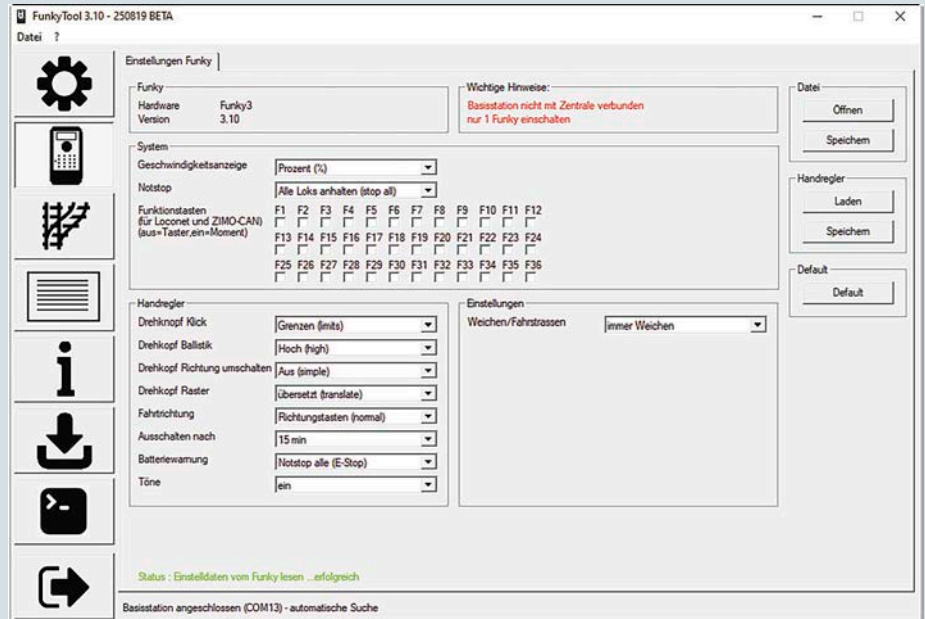
diese können alle angeschlossenen Funkhandregler zugreifen. Über das Servicetool lässt sich die Lokliste am PC konfigurieren, sortieren, exportieren oder auf eine andere Basisstation importieren.

Zudem bietet der interne Speicher des FUNKY II die Möglichkeit, bis zu fünf Lok-Adressen anzulegen und im Anlagenbetrieb abzurufen. Alternativ kann der Anwender auch auf die zehn zuletzt verwendeten Adressen aus dem „Lokstapel“ des Handreglers zugreifen. Im Zweizugbetrieb ermöglicht der „Swap-Modus“ dem Nutzer schnell zwischen den beiden zuletzt aufgerufenen Lokomotiven hin und her zu wechseln.

Beim Programmieren von Decodern ist zu beachten, dass der FUNKY nur das DCC-Format unterstützt. Somit können auf dem Programmiergleis der Märklin Central Station nur Modelle mit einem DCC-Decoder ausgelesen und deren CV-Werte verändert werden. Über den Funkhandregler können Anwender die Lokomotiven auch auf dem Hauptgleis (PoM) programmieren. Allerdings kann der FUNKY auf dem PoM keine CV-Werte auslesen, wodurch diese „blind“ programmiert werden.

Schalten von Magnetartikeln

Signale und Weichen können über den Funkhandregler ebenfalls gesteuert werden. Dafür wird die Startadresse des gewünschten Viererblocks ausgewählt. Anschließend können die folgenden vier



Das Computerprogramm Funky-Tool bietet dem Anwender umfangreiche Konfigurationsmöglichkeiten für alle Servicefunktionen des FUNKY II

Adressen direkt über jeweils eine Taste geschaltet werden. Auf dem Display des FUNKY II wird gleichzeitig angezeigt, in welcher Position sich das Signal oder die Weiche befindet.

Auch Weichenstraßen können über den Handregler geschaltet werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass maximal 48 Weichenstraßen mit jeweils bis zu 16 Weichen gesteuert werden können. Diese kann der Anwender in der Service-App am PC konfigurieren und in der Basisstation speichern. Dabei lässt sich auch die Schaltdauer und Wartezeit, bis die nächste Weiche gestellt wird, individuell programmieren. Jedoch gilt beim Programmieren der Magnetartikel zu beachten, dass nur DCC-Decoder unterstützt werden.

Vielseitige Servicefunktionen

Im Anlagenbetrieb können Anwender auf einige Servicefunktionen des FUNKY sowie der Basisstation zurückgreifen. Für den Einsatz des Funkhandreglers auf Klubanlagen ist vor allem die Sperrfunktion nützlich. Sie verhindert, dass unbedarfte Modellbahner auf die Konfigurationsebene des Handreglers zugreifen und deren Parameter verändern können. Zudem lässt sich die ausgewählte Lokadresse sperren, sodass der Nutzer ausschließlich seine eigene Lokomotive steuern kann.

Um einen verlorenen Handregler wiederzufinden, kann man die Basisstation ab-

schalten. Daraufhin ertönt aus dem FUNKY ein lauter dauerhafter Signalton. Dieser kann nur von Hand abgeschaltet werden.

Nützlich für einen sicheren Anlagenbetrieb ist zudem die Not-Stopp-Funktion. Bei einer Gefahrensituation kann der Anwender auf den Fahrregler des FUNKY drücken, um alle fahrenden Züge zu stoppen. Diese Funktion lässt sich so konfigurieren, dass nur die mit dem Handregler gesteuerte Lokomotive anhält oder ein genereller Not-Stopp über die Central Station ausgelöst wird. Ein genereller Not-Stopp für alle Züge auf der Anlage kann auch direkt an der Basisstation herbeigeführt werden.

Weitere Funktionen bietet die Service-App auf dem PC. Diese kann alle Parameter des Funkhandreglers auslesen. Wenn man mit dem FUNKY verschiedene Anlagen in unterschiedlicher Konfiguration betreibt, ist dies durchaus hilfreich. Für Experten verfügt die Service-App über einen speziellen „Terminal“-Modus. Damit lassen sich alle Befehle anzeigen und protokollieren, die über den Busanschluss an die Basisstation gesendet werden. Vor allem bei Problemsituationen kann dies für eine tiefergehenden Analyse hilfreich sein.

Hans-Jürgen Götz

Hans-Jürgen Götz (Jg 1957) wohnt in Brigachtal und ist studierter Dipl.-Ing. (FH). Sein Spezialgebiet ist die digitale Modellbahntechnik.



Mit dem Fuhrwerk zum Güterschuppen

Bahnamtliche Rollfuhrunternehmen in HO

■ Mit Pferdefuhrwerken lassen sich stimmige Szenen rund um den Stückgutverkehr der Epochen I bis III gestalten. Wir zeigen, wie die Fahrzeuge bahnamtlicher Rollfuhrunternehmen vorbildgerecht nachgebildet werden können



Ein typisches Gespann um 1960: Zwei Pferde ziehen ein unbeladenes Fuhrwerk durch die Repsoldstraße in Hamburg M. Hohmann/Slg. VVM

Langes Zeit hatte die Post das Monopol auf die Beförderung von Paketen bis 20 Kilogramm. Stückgut ab 20 Kilogramm wurde hingegen von den Staatsbahnen transportiert. Im Deutschen Kaiserreich waren dafür zunächst die Länderbahnen zuständig. Nach dem Ersten Weltkrieg übernahm die Deutsche Reichsbahn den Transport und führte ihn in der DDR auch nach dem Zweiten Weltkrieg fort. In der Bundesrepublik war ab 1949 die Deutsche Bundesbahn für die Beförderung verantwortlich.

Der Absender lieferte das Stückgut an der Güterabfertigung eines Bahnhofs ab und fertigte dort einen entsprechenden Frachtbrief aus. Nachdem dieser durch den Abfertigungsbeamten geprüft und verrechnet worden war, verlud das Güterpersonal die Sendung gemäß den geltenden Beladevorschriften meist in einen gedeckten

Güterwagen. Am Zielbahnhof angekommen, wurde die Fracht am Güterschuppen entladen und der Empfänger per Postkarte oder fernmündlich über die Ankunft der Sendung informiert.

Rollfuhrunternehmen im Vorbild

Über die Güterabfertigung hatte der Absender oder Empfänger die Möglichkeit, ein bahnamtliches Rollfuhrunternehmen damit zu beauftragen, das Stückgut zum Bahnhof zu bringen oder es von dort abholen zu lassen. Dafür musste der Auftraggeber ein Entgelt entrichten, das im „Einheitsgebührentarif für bahnamtliche Rollfuhrunternehmen“ festgelegt war.

Für den Stückguttransport setzten die Rollfuhrunternehmen ab 1860 holzgefertigte Pferdefuhrwerke mit einer flachen Ladefläche ein. Diese verfügten meist über eine niedrige Stirnwand an der Front sowie eine

hohe Stirnwand am Wagenende. Zunächst liefen sie auf hölzernen, eisenbeschlagenen Rädern, später erhielten sie teilweise Gummireifen. Etwa zwei Meter über der Ladefläche befand sich ein hölzerner Balken, über den zum Schutz der Ladung eine Plane gezogen werden konnte.

Feste Plätze am Güterbahnhof

Bei manchen Rollfuhrunternehmen kamen bereits in den 1920er-Jahren Kraftfahrzeuge zum Einsatz. Ab den 1950er-Jahren konnten sich diese beim Stückguttransport zunehmend durchsetzen. Bei vielen bahnamtlichen Rollfuhrunternehmen waren jedoch bis Mitte der 1960er-Jahre Fuhrwerke anzutreffen.

In den Bahnhöfen gab es oft feste Plätze, an denen Güter für die Rollfuhrunternehmen gelagert wurden. Meistens handelte es sich um Verladerampen am Güter-

Reger Betrieb am Güterschuppen: Das frisch eingetroffene Stückgut wird auf die Fuhrwerke des ortsansässigen bahnamtlichen Rollfuhrunternehmens verladen Benno Wiesmüller





schuppen. An großen Güterabfertigungen wurden ihnen teilweise auch eigene Abteile im Schuppen zugesprochen.

Fertigmodelle in H0

Für Modellbahnanlagen, auf denen Themen aus den Epochen I bis III dargestellt werden, sind die Fuhrwerke der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmen ein interessantes Detail. Mit ihnen lassen sich attraktive Verladeszene auf der Laderampe oder am Güterschuppen gestalten. Zudem können sie auch anstelle von Kraftfahrzeugen in der Stadt, dem Industriegebiet oder an der Zufahrt zur Ladestraße platziert werden.

Die angeführte Tabelle gibt einen Überblick über einige passende Fertigmodelle der Firma Preiser in H0. Diese sind im Fachhandel oder auf dem Gebrauchtmärkte erhältlich. Um die Fuhrwerke möglichst abwechslungsreich und authentisch zu gestalten, können sie mit kleinen Details verfeinert werden:

Für das untere Bild auf der ersten Seite haben wir an einem Güterschuppen der Firma Auhagen eine kleine Verladese mit drei Fuhrwerken gestaltet. Links im Bild befindet sich der Speditionsroller von Preiser mit der Artikelnummer 30434 im Originalzustand. Aus diesem haben wir das Fuhrwerk rechts im Bild gebaut. Dafür wurden zunächst die Gummireifen gegen



Am ehemaligen Zollgut- und Versandschuppen des Hamburger Hauptgüterbahnhofs werden 1947 zwei Fuhrwerke eines Rollfuhrunternehmens beladen

Walter Hollnagel/Eisenbahnstiftung

In der Luke 10 im Versandschuppen 2 des Hamburger Hauptgüterbahnhofs wurde Stückgut für Kunden der Bahnamtlichen Rollfuhr-AG gelagert Benno Wiesmüller

die Holzräder mit Eisenbeschlägen des Preiser-Modells 30449 getauscht. Anschließend wurde die Ladung um ein paar Stückgüter ergänzt und am Ende des Fahrzeugs eine zusammengefaltete Schutzplane angebracht.

Umbauanleitung für Preiser-Modelle

Aus den beiden Preiser-Modellen mit den Artikelnummern 30434 und 30449 fertigen wir ein Fuhrwerk an, dessen Vorbild bei vielen Rollfuhrunternehmen anzutreffen war:

Zunächst nehmen wir bei beiden Modellen die Achsen einschließlich der Räder ab

und trennen die Untergestelle mit einem Messer von der Ladefläche. An einem der beiden Modelle kürzen wir die Längsträger im vorderen Bereich um etwa drei Millimeter. Dabei ist darauf zu achten, dass die Vorderachse und die Deichsel unverändert bleiben. An welchem der beiden Modelle der Längsträger gekürzt wird, kann man nach Belieben entscheiden.

Im nächsten Schritt verlängern wir das Untergestell und die Ladefläche bei einem der Modelle von 4,4 Zentimeter auf 4,9 Zentimeter. Dafür durchtrennen wir zuerst mit einem Messer mittig das Unter-



Eine kleine Auswahl von Fertigmodellen der Firma Preiser (Artikelnummern von links nach rechts: 30434, 30449, 30446), die als Fahrzeuge eines bahnamtlichen Rollfuhrunternehmens verwendet werden können. Das Fuhrwerk rechts ist ein älteres Modell der Firma Merten

gestell und die Ladefläche. Anschließend entfernen wir ein fünf Millimeter langes Stück des Untergestells und der Ladefläche beim anderen Modell. Dieses kleben wir als Verlängerung zwischen die beiden Hälften des Untergestells und der Ladefläche des ersten Modells. Die entstandenen Übergänge sowie mögliche Klebspuren lassen sich durch Ladegut kaschieren.

Die rote Farbe ist den Fahrzeugen der Rollfuhr-AG aus Hamburg nachempfunden

Für die Front und das Wagenende des Fuhrwerks fertigen wir aus Zeichenkarton oder einer dünnen Kunststoffplatte Stirnwände an. Das Material muss für die hintere Stirnwand auf zwei Zentimeter Breite und 1,4 bis 1,5 Zentimeter Länge zugeschnitten werden. Für die vordere Stirnwand kürzen wir die Kunststoffplatte oder den Zeichenkarton auf zwei Zentimeter Breite und 1,3 Zentimeter Höhe.

Feinschliff und Farbgebung

Nun entfernen wir den Lenker und seine Sitzbank vom Modell 30434. Diese platzieren wir anschließend so auf unserem umgebauten Fuhrwerk, dass sie über die vordere Stirnwand hinaus in den Laderaum ragt. Dafür müssen gegebenenfalls einige Kleinteile unter dem Sitz mit einem Messer entfernt werden.

Man kann sowohl die Gummireifen des Modells 30434 als auch die eisenbeschlagenen Räder des Modells 30449 für das umgebaute Fuhrwerk verwenden. Wir haben unserem Modell allerdings rote eisenbeschlagene Räder eines dritten Modells mit der Artikelnummer 30446 gegeben. Für eine zeitlose Optik des Fuhr-

Übersicht Preiser-Modelle

Artikelnr.	Ausführung	Räder	Ladegut
30434	Speditionsroller beige ohne Plane	Gummireifen	Stückgut
30446	Lieferwagen grün mit Plane	Eisenbeschlagene Holzräder	Stückgut von Plane verdeckt
30449	Rollwagen grau mit Plane	Eisenbeschlagene Holzräder	Gemüsekörbe



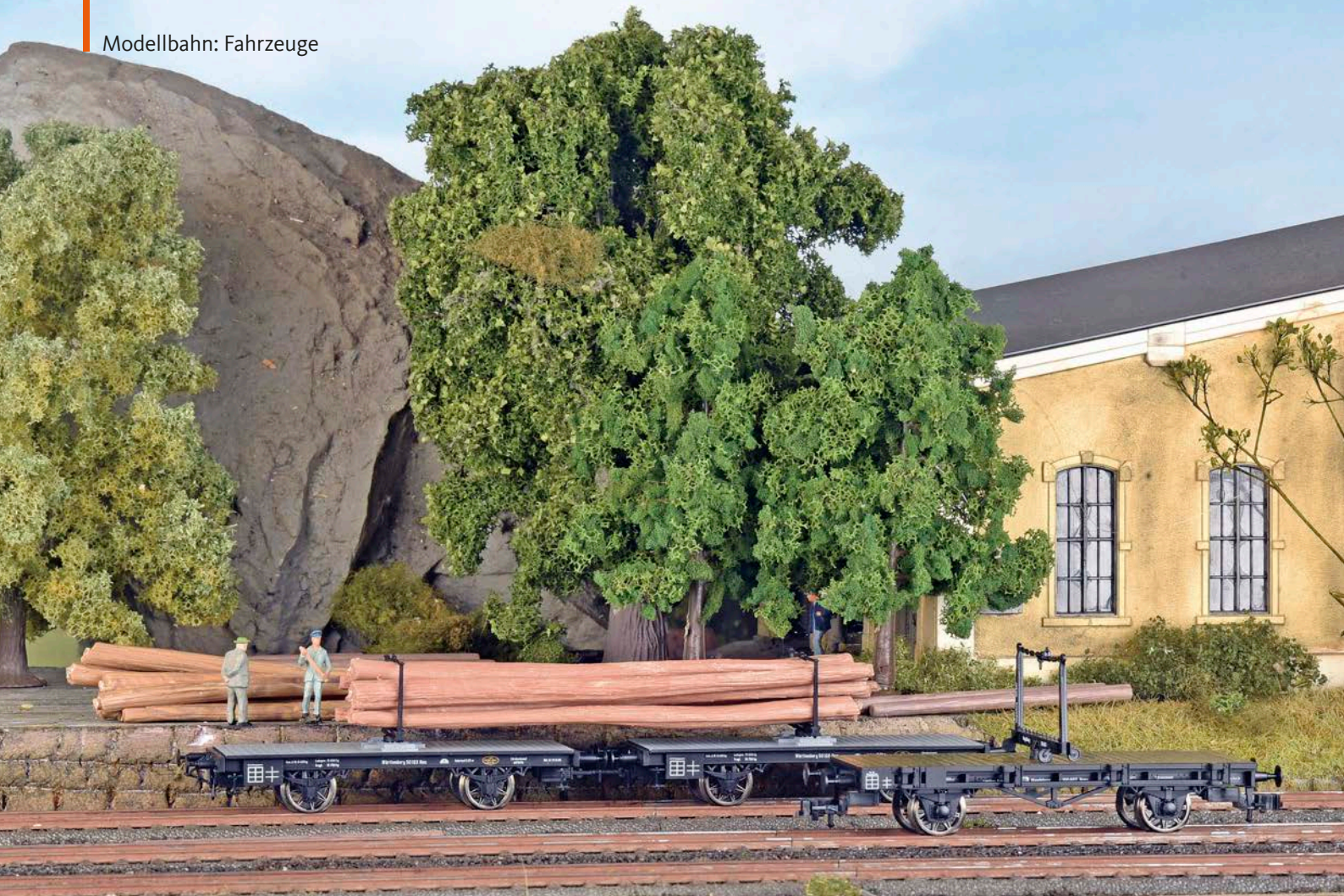
Dieses Pferdefuhrwerk entstand gemäß unserer Umbauanleitung aus den Preiser-Modellen 30434 und 30449. Passend zur roten Farbgebung haben wir die eisenbeschlagenen Holzräder des Preiser-Lieferwagens 30446 verwendet *Benno Wiesmüller (2)*

werks reichen die eisenbeschlagenen Holzräder des Modells 30449 jedoch ebenfalls aus.

Abschließend befestigen wir etwa zwei Zentimeter über der Ladefläche den Balken für die Abdeckplane. Dafür können Teile der entsprechenden Vorrichtung von den Modellen 30434 oder 30449 verwendet werden. Alternativ kann der Balken auch aus einer dünnen, runden Kunststoffstange hergestellt werden. An der Rückenlehne der Sitzbank und auf der hinteren Stirnwand wird jeweils mittig eine senkrecht stehende Stütze für den Balken angeklebt.

Anschließend wird dieser auf den beiden Stützen so angebracht, dass er ein kleines Stück über die hintere Stirnwand hinausragt. Dort kleben wir die Plane des Modells 30449 an, die wir vorher etwas kürzen und zusammendrücken. Damit sie besser hält, kann sie zusätzlich mit Kleber an der Rückwand befestigt werden.

Der Farbanstrich des umgebauten Modells kann beliebig gestaltet werden. Wir haben für unser Fuhrwerk eine rote Farbgebung gewählt, die den Fahrzeugen der Bahnamtlichen Rollfuhr-AG aus Hamburg nachempfunden ist. *Benno Wiesmüller*



Die gut detaillierten Brawa-Modelle des Hmz (links) sowie die Hrmz von Fleischmann wurden mit Anschriften mehrerer Epochen ausgeliefert

Zweiachs-Pärchen für ausladende Baumstämme



Langholz-Transporte ■ Wenn möglichst langes Holz von den Wäldern zu den Sägewerken transportiert werden musste, bediente man sich zweiachsiger Drehschemelwagen. Da aktuelle HO-Modelle fehlen, haben wir uns auf dem Gebrauchtmrkt umgeschaut

Seit Jahrhunderten transportieren Menschen mehr oder weniger lange Baumstämme mit einfachen Hilfsmitteln. Vor dem Eisenbahnzeitalter wurden dazu die Wasserwege ausgebaut sowie Pferdegespanne genutzt.

Mit der Inbetriebnahme von Eisenbahnstrecken konnten bereits ab der Epoche I Baumstämme preiswert von den Waldgebieten zu der verarbeitenden Holzindustrie befördert werden. Parallel entstanden Feld- bzw. meist schmalspurige Waldbahnen für Stammholztransporte im Nahbereich, die in der Regel vom

Wald bis zum nächsten Regelspurbahn- hof führten.

Wo sich vorhandene, waldnahe Regelspurstrecken anboten, wurden auch entsprechende Ladestellen genutzt. Dafür beschafften die damaligen Länderbahnen seit Mitte der 1850er-Jahre spezielle Schemelwagen, die in ihren Abmessungen stark voneinander abwichen. In Süddeutschland hatten diese schon bald eine Plattformlänge von sieben bis acht Metern, was etwa den Wagen der um 1870 bis 1880 aufkommenden, späteren Verbandsbauart mit einer LÜP von sieben bis neun Metern entsprach. Im

Gegensatz dazu verkehrten in Norddeutschland nur 4,4 Meter lange Schemelwagen, da hier lange Hölzer seltener verladen wurden als im walddreieichen Süden. Ein Teil der bayerischen und württembergischen Schemelwagen war so eingerichtet, dass man sie auch zum Transport anderer Güter verwenden konnte.

Ein HO-Modell eines Drehschemelwagengepaares der Länderbahn-Bauart (Hmz) gab es von Brawa. Die gut gemachten Zweiachs-er waren u. a. mit Anschriften aus Bayern (Artikelnummer 47712) und Württemberg (-21, -25) sowie als DRG-

Fahrzeug (-26) erhältlich. Da es keine Nachfolgemodelle gibt, werden gute Gebrauchtfahrzeuge um 80 Euro gehandelt.

Wagen der Verbandsbauart

Eine gewisse Vereinheitlichung im Güterwagenbau erfolgte nach der Gründung des Staatsbahnwagenverbandes 1909. Die nach dessen Vorschriften hergestellten Fahrzeuge nannte man „Wagen der Verbandsbauart“. Für die Verbandsbau-Langholztransportwagen wurde die Ausführung ohne Borde, mit besonderen Rungen für Schnitthölzer und mit acht Meter langer Plattform gewählt. Der Achsstand betrug bei allen Schemelwagen der Verbandsbauart 4,5 Meter. Zur Aufnahme des Ladeguts war in der Mitte des Wagenbodens ein abnehmbarer Drehschemel vorhanden. Seitlich wurde der Schemel durch

Ältere Brawa-Modelle des Hmz erzielen auf dem Gebrauchtmarkt hohe Preise

Laufrollen, die auf einem auf dem Unterstell aufgesetzten doppelten T-förmigen Kranz liefen, abgestützt. An beiden Enden des Schemels waren je eine umklappbare Stahlrunge angebracht.

Zur sicheren Lagerung des Langholzes war der Drehschemel auf der Oberseite mit eisernen Zinken versehen. Außerdem gab es auf jeder Längsseite des Wagens vier Einsteckungen, die wie die Drehschemelrungen am oberen Ende durch Spannketten mit den gegenüberliegenden Rungen verbunden werden konnten. Wie im Verbandsbau üblich waren die Schemelwagen mit Stangenpuffern, Schraubenkupplungen mit Notkupplungsteil, Achshaltern aus Pressblech und einteiligen Gleitachslagern sowie mit Sprengwerk ausgestattet. Von diesen Wagen wurden in der Zeit von 1913 bis 1925 mehr als 8.000 Stück beschafft. Als Hauptgattungsbezeichnung stand das H für Holzwagen, für die Unterschiede bei den Bauarten gab es zum Beispiel die Nebengattungsbezeichnungen l, m, o, r, s, w, z.

H0-Modelle der Drehschemelwagen der Verbandsbauart waren früher im Angebot von Fleischmann (5252) sowie von Märklin mit (4697) und ohne Bremserhaus (4684). Auch wenn die Modelle dem heutigen Standard nicht mehr entsprechen, sind sie mit einigen Nachbehandlungen als Betriebsfahrzeuge noch verwendungs-



Recht einfach sind die beiden unbeschrifteten Drehschemelwagen aus dem Hobbysortiment von Märklin MM (2)

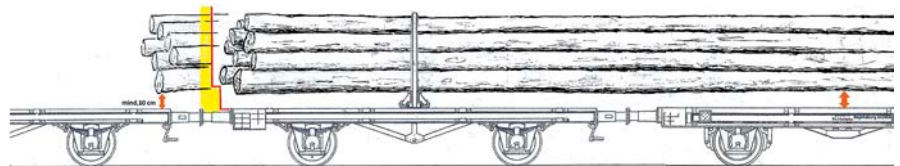


Drehschemelwagen von Märklin mit und ohne Bremserhaus, bei denen der Wagen mit Handbremse von uns zusätzlich mit Spannketten versehen wurde Benno Wiesmüller (2)

Schutz- und Zwischenwagen

Ragt die Stammholzladung in Längsrichtung über die Puffer hinaus, sind Schutzwagen erforderlich. Der sogenannte Berner Raum dient dem Personal zum gefahrlosen Kuppeln. Außerdem ist zu beachten, dass das über das Fahrzeug auf einen Schutzwagen hinausragende Ladegut in Gleisbögen ausschwenkt. Beim Vorbild wurden die zulässigen Abmessungen mit Hilfe von Ladetafeln berechnet. Auf der Modellbahn sollte man im kleinsten Gleisbogen Probefahrten machen, bevor das Ladegut auf dem Fahr-

zeug fixiert wird. Bei Schutzwagen mit Seitenwänden muss noch bedacht werden, dass das Ladegut nicht an die Seitenwände drückt und so den Schutzwagen entgleisen lässt. Zwischen den beiden Schemelwagen darf auch ein Zwischenwagen, der normal über die Wagenkupplungen oder mit Kuppelstangen gekuppelt ist, laufen. Hier ist zu beachten, dass der Abstand zwischen Ladung und Wagenboden des Zwischenwagens im Original nicht unter zehn Zentimeter lag. BW

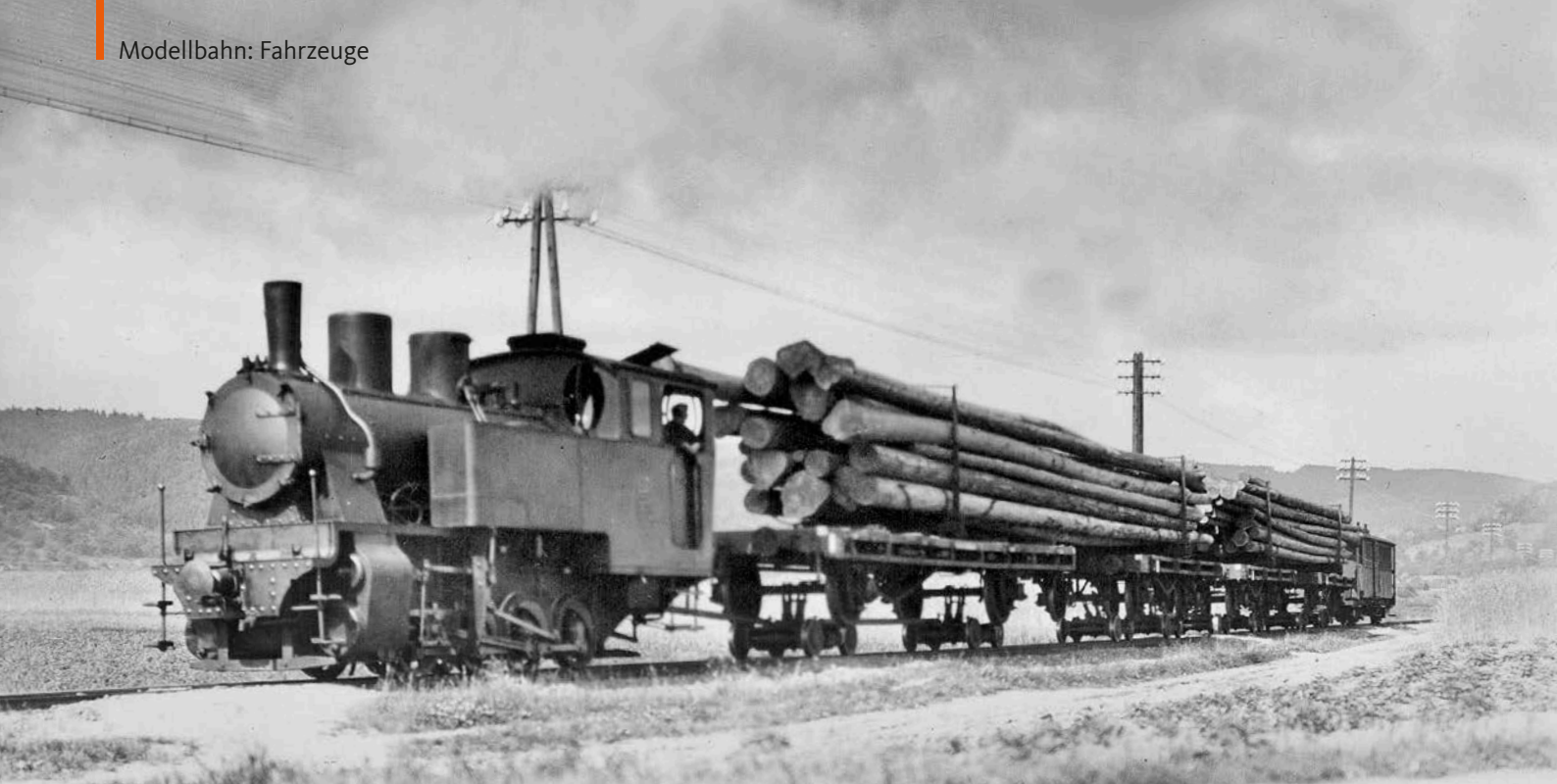


Ragt die Ladung über die rote Linie (gelb = Berner Raum) hinaus sind Schutzwagen zu verwenden

Zwischenwagen, Abstand zwischen Ladung und Wagenboden mindestens 10 cm

In Königstein ist 64 195 mit einem einseitigen Schutzwagen und zwei mit Langholz beladenen Schemelwagen unterwegs. Die Skizze zeigt, ab wann man die überstehende Ladung schützen muss DLA/Eisenbahnstiftung





Wenn man die Fleischmann-Schemelwagen nur mit der Ladung verbindet (unten), sollte man Testfahrten machen und ggf. die Stämme mit zwei kleinen Nägeln im unteren Stamm vor dem Verrutschen sichern. Bei dem Gewicht der Stämme, die 1939 bei Donaustauf transportiert werden, war das nicht erforderlich *RVM/Eisenbahnstiftung*



Weil die beiden Drehschemelwagen nicht miteinander gekuppelt sind, dürfen sie nicht nachgeschoben werden und müssen grundsätzlich hinter der Schiebelok laufen, was zusätzlichen Rangieraufwand erfordert *Gerhard Moll/Eisenbahnstiftung*

fähig. Will man daraus Vitrinenmodelle gestalten, ist aber deutlich mehr Aufwand erforderlich, denn bei beiden Zweiachsern liegen die Langträger zu weit außen. Beim Fleischmann-Modell sind die Rungenstützrahmen und Rungenhalter optisch besser ausgeführt, aber der Wagen ist zwei Millimeter zu breit und in der Länge zwei Millimeter zu kurz. Auch dieses zu ändern ist keine Kleinigkeit. Die acht Rungen je Wagen sind bei den Fleischmann- und Märklin-Modellen lose beigelegt, werden aber im Betrieb nur bei kurzen Frachtstücken oder unbeladenen Fahrzeugen verwendet. Wer solche Modelle sucht, findet auf Börsen ein gutes Angebot zu Preisen von 20 Euro für Einzelwagen und 40 Euro für das Pärchen.

Einsatz in der Epoche II

Die ehemaligen H-Wagen wurden nach Gründung der Deutschen Reichsbahn dem Gattungsbezirk Regensburg zugeordnet. Eine weitere geforderte Vereinheitlichung im Güterwagenbau führte zur Entwicklung und Herstellung der Austauschbau-Güterwagen. Von den H-Wagen der Austauschbauart wurden von 1925 bis 1928 nur 26 Stück beschafft. Sie hatten im Gegensatz zu den H-Wagen der Verbandsbauart eine um 14 (mit Handbremse) bzw. 18 Zentimeter (ohne Handbremse) längere und 20 Zentimeter breitere Ladefläche. Das Sprengwerk war, wie beim Austauschbau üblich, flacher gehalten. Die letzten Drehschemelwagen der Austauschbauart waren

bis Mitte der 1960er-Jahre im Einsatz, 1974 wurden die letzten H-Wagen der Verbandsbauart ausgemustert.

In den Jahren 1943/44 wurden noch zwei Schemelwagen der geschweißten Bauart hergestellt. Der Wagen maß über Puffer 10,1 Meter, der mit Handbremse 10,6 Meter. Sie wurden ebenfalls dem Gattungsbezirk Regensburg zugeordnet und bekamen die Gattungsbezeichnung Hm (m für Ladegewicht 20 t). Das mit außenliegenden Langträgern versehene Untergestell gliedert dem der offenen Wagen der Gattungsbezirke Villach und Linz.

Nutzung bei DB und DR

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Fahrzeuge bei der DB und der DR mit neuen Anschriftenbildern versehen. Bei der DB erhielten die H-Wagen der Länderbauarten mit einem Achsstand von unter vier Metern die Bezeichnung Hw 01, die übrigen H 02. Die Schemelwagen der Verbandsbauart wurden mit der Bauartbezeichnung H 10 und die der Austauschbauart mit der Bezeichnung H 20 versehen. Bei der Reichsbahn der DDR wurden die Güterwagen einem bestimmten Ausbesserungswerk zugeordnet, dafür waren sie mit Leitzahlen versehen. Die H-Wagen hatten die Leitzahl 68.0 und 68.2 (Berlin). Außerdem verblieben nach 1945 Schemelwagen fremder Bauart in Deutschland, auf die hier nicht besonders eingegangen wird.

In den 1950er- und 60er-Jahren wurden die Bremserhäuser entfernt, da die Unterhaltung offener Bremserbühnen preiswerter war. Außerdem wurden zwischen 1964 und 1968 die Güterwagen der Mitgliederverwaltungen der UIC und der OSShD nach einheitlichen Grundsätzen gekennzeichnet. Die Langholzwagen erhielten nun die Gattungsbezeichnung Lck mit 500er Bauartnummer und neue Wagennummern (4057000 bis 4059999). Viele der Schemelwagen wurden auch zu Bahndienst- oder Dienstgüterwagen umgebaut. Außerdem kamen sie noch vielfach zum Transport von Langschienen oder einzeln zum Transport von Schwellen zum Einsatz.

Sichere Verladung

Drehschemelwagen dienten zum Transport langer Gegenstände, die für einen einzelnen Wagen zu lang waren, wie zum Beispiel Langholz, Schienen, Röhren, Profilstahl usw. Dafür wurden in der Regel zwei mit Drehschemeln versehene Wagen



Ungewollte Wagentrennung

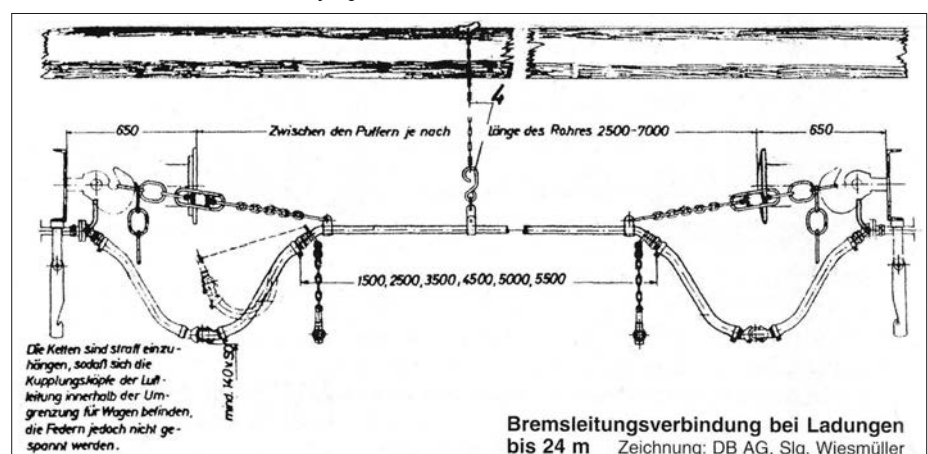
Wenn die Verladevorschrift nicht eingehalten wird, kann das Drehschemelpaar getrennt werden. Offensichtlich sind die Stämme nicht gegen Verschieben mit Drehschemelketten gesichert worden. Bei Verbindung der tragenden Schemelwagen durch die Ladung müssen der mittlere

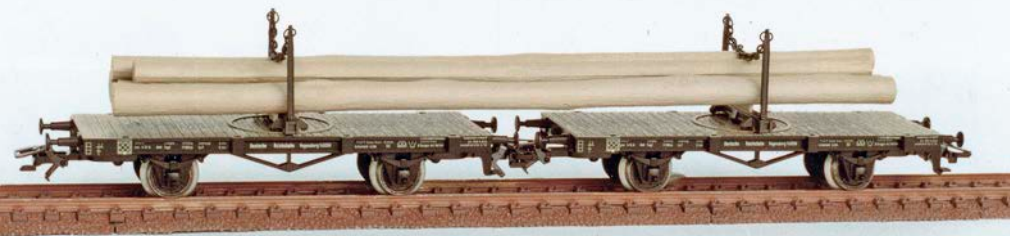
Stamm oder die beiden äußersten Stämme der untersten Schicht mit je zwei an den Schemeln befestigten Ketten umschlungen werden. Bei abgedeckten Schemelzinken dürfen die tragenden Schemelwagen nicht durch die Ladung verbunden werden.

Dormann/Eisenbahnstiftung



97 101 mit einem Langholztransport oberhalb von Obernzell mit Bremsleitungsverbindung sowie die dazu passende Vorschrift, die für Modellumsetzungen als Vorlage dienen kann *Max Schütz/Eisenbahnstiftung*

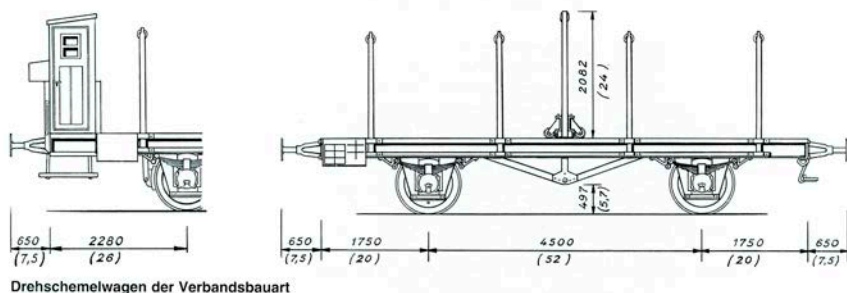




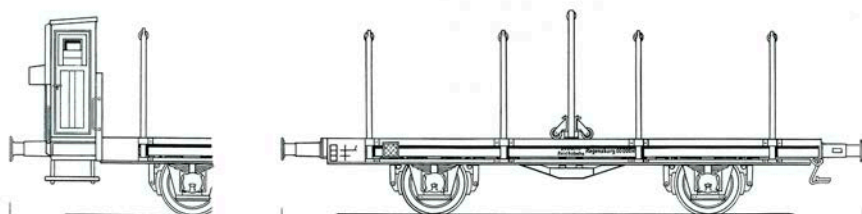
Auch Langholzwagen-Pärchen ohne Bremserhaus, hier aus zwei Märklin-Wagen gebildet, waren beim Vorbild im Einsatz. Die Ladung stammt von Fleischmann



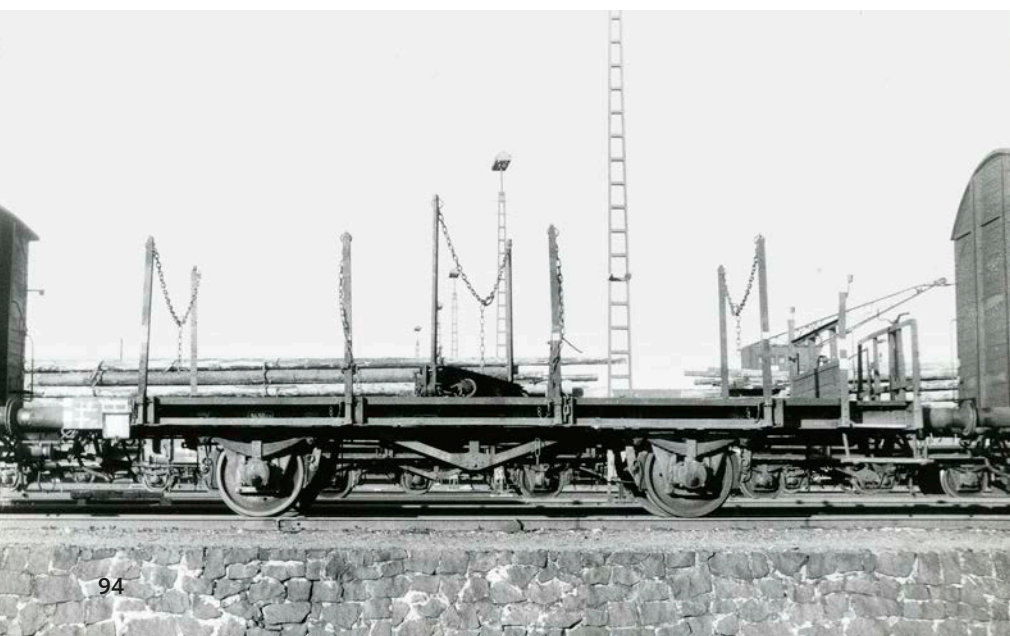
Das Länderbahn-Schemelwagengpärchen von Brawa ist ab Werk untereinander mit einer starren Kupplung in den NEM-Schächten verbunden MM



Dreheschemelwagen der Verbandsbauart



Zeichnungen der Dreheschemelwagen der Verbands- (ganz oben) und Austauschbauart (oben) sowie H-Wagen der Verbandsbauart mit bereits abgebautem Bremserhaus (unten) Slg. VVM, Benno Wiesmüller (4)



verwendet, die durch ihre Schraubenkupplung verbunden waren. Reichte das nicht aus, konnten die Schemelwagen durch zwei oder vier Meter lange Kuppelstangen langgekuppelt werden. Das war meistens bei Ladungen von 15 bis 21 Metern Länge der Fall. Zwischen den beiden Schemelwagen durfte auch ein Zwischenwagen, der mit der gewöhnlichen Kupplung oder mit Kuppelstangen gekuppelt war, laufen. Hier war aber genügend Abstand zwischen Ladegut und Zwischenwagen einzuhalten. Kuppelbäume oder Steifkupplungen, wie man auch sagte, bestanden aus Eisen oder Holz, das mit Eisen beschlagen war. Außerdem konnte, wenn sich die Ladung dafür eignete und die Drehschemel mit wenigstens 7,5 Tonnen belastet waren, die Verbindung zwischen den beiden Drehschemelwagen auch durch die Ladung erfolgen. Das war in der Regel bei Langholz der Fall. Allerdings mussten die beiden Drehschemelwagen durch eine Bremsleitungsverbindung, eine sogenannte „Langlei“, verbunden sein sowie die Ladung die Schemel um mindestens einen Meter überragen.

Werden die Modelle über die Ladung verbunden, muss eine Bremsleitung ergänzt werden

Die durch Ladung oder Kuppelbäume verbundenen Drehschemelwagen durften nur in begrenzter Zahl (GmP zwei Paare, in anderen Zügen fünf Paare) eingestellt werden und mussten am Zugschluss laufen. Hinter den Schemelwagenpaaren konnte noch ein besonderer Bremswagen oder für jedes weniger eingestellte Paar vier andere Wagenachsen laufen. Diese Züge durften nicht geschoben oder nachgeschoben werden.

Das Ladegut Langholz selber herzustellen, ist kein Problem. Ähnlich wie schon in 4/26 im Beitrag „Baumstämme auf großer Fahrt“ beschrieben, lassen sich die Stämme aus entsprechend starken Zweigen zurechtschneiden. Der Einsatz von beladenen Drehschemelwagen ist auch im Modell reizvoll, zumal wenn man vorbildgerecht von A nach B fährt und beim Umsetzen die Wagen jeweils an den Zugschluss rangieren muss. Leider haben die Modellbahnhersteller diese einst in größeren Stückzahlen vorhandenen Fahrzeuge bei ihrer Neuheitenplanung wohl vergessen. H0-Modelle, die den heutigen Standardausführungen entsprechen, würden sicher auch Abnehmer finden.

Benno Wiesmüller/MM

Buch & Film

England mit dem Zug entdecken

Auf 33 Routen entspannt und klimabewusst reisen

Jürgen Gerrmann – 228 S., 210 Farabbildungen/3 Karten – 24,99 € – Bruckmann Verlag, München – ISBN 978-3-7343-3403-0



Mit dem jüngst erschienenen Reisebändchen setzt der Münchner Verlag seine erfolgreiche Reihe zu länderspezifischen Eisenbahntdeckungsreisen fort. Jürgen Gerrmann stellt insgesamt 33 Routen vor, auf denen es sich mit der Bahn durch das Mutterland der Eisenbahn reisen lässt. Jedes Kapitel widmet sich in Form einer Reisebeschreibung der jeweils zu befahrenden Strecke und den an ihr liegenden Sehenswürdigkeiten, sowohl touristischer als auch eisenbahnhistorischer Art. Kleine eingeschobene Zwischenkapitel nehmen den Leser mit auf einen Londoner Bahnhofsummel, erinnern an George Stephenson, bieten einen kleinen Einblick in die Museumsbahnszene oder zeigen die englische Eisenbahn in Kunst, Literatur und Kino. Die Eisenbahn ist hier nicht nur reines Transportmittel, sondern eigentliches Mittel zum Zweck, der Weg ist das Ziel. So wird das heutige Reise-

erlebnis auf Englands Schienen nicht nur eingefleischten Eisenbahnfreunden, sondern auch allen anderen an Englands Schönheiten interessierten Reisenden nähergebracht – und das „entspannt und klimabewusst“ in seiner seit 1825 vor Ort bekannten Form. Das weckt nicht nur Interesse, sondern macht zugleich Lust auf eigene Entdeckungstouren. OS

Traktionswandel am Semmering 1955–1968

Johann Blieberger, Josef Pospichal – 120 S., 117 SW-Fotos – 39,00 € – BAHNmedien.at, Wien – ISBN 978-3-903177-74-1



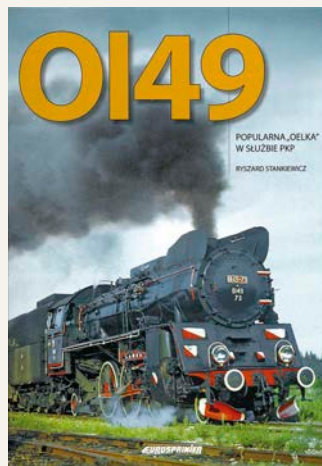
Dieser Bildband dokumentiert den Übergang von der thermischen hin zur elektrischen Traktion. Auf aussagekräftigen, ganzseitigen Aufnahmen ist die Gebirgsstrecke sowohl ohne als auch später mit Mastenverhau zu sehen. Erst bestimmten die mächtige Reihe 12, die universellen 33-er, 42-er/52-er und 919-er den Verkehr. Aufgemischt werden sie von Oldies, wie den Reihen 35, 57/157/257, 58 und 659. Dazu kamen die 91er-Nebenbahnloks oder die starke 95er, verschiedene Dieseldieseltriebwagen, besonders die „Blauen Blitze“ oder die Dieseldieselreihe 2045. Interessant ist die Einstellung mit einer Testfahrt der ML 4000 von Krauss-Maffei. Nach der Elektrifizierung übernahmen 1010, die Berglok 1020, 1041er und 1042er. Auch 4061er sind zu sehen. Viele abwechslungsreiche Situationen erwarten

den Leser: tief verschneite Landschaft ebenso wie Doppeltraktion, Züge auf Viadukten, bei Tunnelausfahrten oder in Bahnhöfen haltend. Für Freunde von Gebirgsbahnen ein absolutes Muss. WB

Ol49 – Popularna „Oelka“ w służbie PKP

(Ol49 – Die beliebte „Oelka“ im Dienst der PKP)

Ryszard Stankiewicz – 280 S., 159 SW-/213 Farbfotos – 190 PLN – Eurosprinter, Rybnik, Polen – ISBN 9788363652548



Die Baureihe Ol49 gehörte zu den letzten eingesetzten Schleppenderloks Polens. Ende der 1940er-Jahre als Lokal- und Nebenbahnlokomotive entwickelt, versah sie auf vielen Strecken zuverlässig ihren Dienst und war damit das Arbeitstier der PKP. Der Band erzählt ihre Geschichte und Technik, was mit zahlreichen Werkszeichnungen und Tabellen unterlegt wird. Viele interessante Betriebsfotos kommen auch nicht zu kurz, besonders die Farabbildungen im Mittelteil sind sehenswert. Ein umfangreicher Statistikteil gibt Auskunft über Produktionsdaten und Beheimatung aller 112 Maschinen. Das Werk ist sehr informativ und wird alle Dampfloklfans begeistern, auch wenn sie der polnischen Sprache nicht mächtig sind. WB

ÖBB-Reihen 91 und 191

Johann Blieberger, Josef Pospichal – 39,00 € – BAHNmedien.at, Wien – ISBN 978-3-903177-73-4



Diesmal wird die putzige Nebenbahntenderlokomotive mit Achsfolge 1C vorgestellt. Als Reihe 99 stellten die kkStB und die Niederösterreichischen Landesbahnen insgesamt 74 Maschinen in Dienst. Davon abgeleitet gab es noch die leistungsstärkere Reihe 199 mit nur einem Dampfdom. Durch Kriegswirren gelangten nur sechzehn 99er und neun 199er zu den ÖBB, die sie als Reihen 91 bzw. 91.1 bezeichneten. Das Buch enthält ganzseitige Aufnahmen aus den Jahren 1952 bis 1984, wobei 22 Maschinen der Reihe 91 und zwei der Heißdampfvariante 191, ebenfalls frühere NÖLB-Loks, ausgiebig portraitiert werden. Dabei kommen die Unterschiede gut zur Geltung, wie Einfach- und Doppeldampfdom mit Ausgleichsrohr, Koberauchfang oder Prüssmann-Schlot, Speichen- oder Scheibenräder sowie gemeinsam verkleidete Doppeldampfdome. Viele Fotos stammen von ihrer Stammstrecke Mürzzuschlag – Neuberg, aber auch vom Semmering. Unterwegs waren die Loks auch im Großraum Wiener Neustadt. Ihre Hauptaufgaben waren Lokalzüge mit wenigen Zweiachsern, seltener leichte Güterzüge. Endlich liegt ein Werk vor, das sich dieser zierlichen Lok annimmt und sehr gut zu den anderen Lokportraits dieses Verlages passt. WB

Attraktiver vierteiliger Elektrotriebzug der DB AG

Desiro HC in HO ■ Den schnittigen doppelstöckigen Elektrotriebzug der Baureihe 1462 gibt es in der Farbgebung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) und in dem weiß/gelb/schwarzen Landesdesign von Baden-Württemberg. Im Juni brachten Märklin/Trix sowie Modellbahn Union nahezu gleichzeitig auch die rote DB Regio-Ausführung. Wir zeigen, was die neuen Modelle für Vor- und Nachteile haben

Das Bild der modernen Bahn wird sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr von Triebzügen geprägt. Jede Region hat spezielle, oft an das Angebot angepasste Fahrzeuge, was zu einer großen Typenvielfalt führt. Während die in den Farben der jeweiligen Betreiber lackierten Ausführungen direkt dem Einsatzgebiet zugeordnet werden können, sind die roten Triebzüge der DB AG für Modellbahner, die keine konkrete Strecke nachgebaut haben, oft interessanter. Wir haben daher mit diesem Test erwartet, bis sowohl Märklin/

Trix als auch Modellbahn Union ihre Neukonstruktionen bzw. überarbeiteten Modelle des Desiro HC in der typischen Lackierung der DB AG ausgeliefert haben. Zum Test standen die digitalen und mit Sound ausgerüsteten Wechselstromvarianten zur Verfügung. Beide Hersteller bieten aber auch Gleichstrommodelle der Baureihe 1462 an.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

➤ Märklin – Der angetriebene Endwagen verfügt über einen Mittelmotor, der

über Kardanwellen und Getriebe mit Metallzahnradern alle vier Radsätze antreibt. Auf dem Gewichtsblock und oberhalb der Fensterlinie ist die Platine aufgeschraubt. Eine zwölfpolige elektrische, kulissengeführte Kupplung verbindet die vier Zugteile. Die beiden Stromabnehmer sind digital heb- und senkbar und über Kabel samt Stecker an die Platine angeschlossen. Der Rundlautsprecher ist im Boden hinter dem ersten Drehgestell untergebracht. Der Führerstand mit seinem beleuchteten Führerpult ist nach der Gehäuseabnahme zugänglich, sodass eine

Lokführerfigur eingeklebt werden kann. Der Zugzielanzeiger wird über Kontaktstifte mit Spannung versorgt. Die Fenster sind sauber eingeklebt.

Da man sich bei der Umsetzung für den hauseigenen Längenmaßstab von 1:93,5 entschieden hat, sind die Proportionen der Fenster und Türen, der Drehgestelle sowie der Dachausrüstung entsprechend angepasst. Man musste bei diesem Kompromiss auf nichts verzichten, sodass der Eindruck stimmig ist.

➤ Modellbahn Union – Das ebenfalls aufgeklimpte Gehäuse mit den passgenau



Die Kuppelhöhen und andere Höhenmaße haben beide Hersteller perfekt umgesetzt, wie der Vergleich mit dem Vorbild zeigt

Märklin



eingesetzten Fenstern ist konstruktiv nahezu identisch gestaltet. Der Glockenankermotor sitzt platzsparend direkt über dem Antriebsdrehgestell und wirkt auf beide Radsätze. Die graue Inneneinrichtung mit aufgesteckten Sitzen und Führerstandspult ist bis auf rund 50 Millimeter im Bereich des vorderen Drehgestells vollständig nachgebildet. Den „erhöhten“ Mittelgang kann man aber gut mit Fahrgästen kaschieren. Die elektrische Kuppelung mit 14 Polen ist über ein Flachkabel mit der Platine im Dachbereich verbunden. Die beleuchteten Zugzielanzeiger sind ebenfalls an der Platine befestigt. Gegenüber dem RRX wurden die Drehgestelle konstruktiv überarbeitet, sodass jetzt auch R1-Weichen sicher befahren werden.

Maßgenauigkeit

➔ **Märklin** – Nur wenn man beide Modelle direkt nebeneinanderstellt, erkennt

Fakten zu den H0-Modellen

	Märklin 1462 031 DB AG	Modellbahn Union 1462 043 DB AG
Artikelnummer	38462*	T46262*
Baujahr	2026	2026
Stromsystem	AC-Digital/Sound	AC-Digital/Sound
Digitalschnittstelle	21MTC	PluX22
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/zwei	fünfpolig/zwei
Getriebe	Kardan/Schnecke/ Stirnräder	Schnecke/ Stirnräder
Treibradsätze/Haftreifen	4/2	4/4
Eigenmasse Endwagen	524 g/197 g	295 g/308 g
Eigenmasse Mittelwagen	202 g	170 g
Preis	699,00 €	549,99 €**

* DCC-Versionen unter 25462 (Trix) bzw. T46212, ** ohne Sound 489,99 €

man die optischen Unterschiede bei der Türaufteilung, den Fensterbändern und den Dachaufbauten bei den im hauseigenen Längenmaßstab von 1:93,5 gehaltenen Triebzüge. Alle nicht mit diesem Kompromiss in Zusammenhang stehenden Maße wurden nahezu eingehalten, sodass sich im Betrieb ein stimmiges Bild ergibt.

➔ **Modellbahn Union** – Bei einer Neukonstruktion muss man bei der Umrechnung der Vorbildmaße keine Kompromisse eingehen, weshalb alle nachprüfbaren Werte nahezu stimmig sind. Insbesondere die längeren Fenster des im Maßstab 1:87 gefertigten Modells wirken in Verbindung mit der sichtbaren

Inneneinrichtung vorbildgerechter.

Langsamfahrtverhalten

Alle Fahrwerte wurden mit der Central Station 3 plus von Märklin sowie den Werkeinstellungen der beiden Triebzüge ermittelt. Die Geschwindigkeitsmessungen erfolgten mit dem Messgerät von Halling, da kein Messwagen angehängt werden konnte. Die Höchstgeschwindigkeit der Originale liegt bei 160 km/h.

➔ **Märklin/Modellbahn Union** – Mit umgerechnet unter 3 km/h schleichen beide Modelle über den sauberen Gleisparcours mit Radien ab 360 Millimetern. Über F 11 bzw. F 24 lässt sich bei beiden der Rangiergang aktivieren, was die Geschwindigkeit auf umgerechnet 54 bzw. 99 km/h beschränkt. Beide Triebzüge haben auch auf längeren Weichenstraßen keine Kontaktprobleme.





Frontansichten mit eingesteckter Scharfenbergkupplung, die für die Doppeltraktion ausgetauscht werden kann

Streckenfahrtverhalten

➔ **Märklin** – Beschleunigung und die Höchstgeschwindigkeit von umgerechneten 159 km/h entsprechen nahezu dem Original. Mit dieser Einstellung werden auch Radien von 360 Millimetern sicher durchfahren. Das Fahrgeräusch sowie die Fahrdynamik sind angenehm.

➔ **Modellbahn Union** – Der Triebwagen lässt sich im gesamten Geschwindigkeitsbereich bis zur $v_{\max}$ von 157 km/h gut steuern. Die Fahreigenschaften sind ausgeglichen und die Geräusentwicklung gering. Allerdings sollte man beachten, dass S-Kurven des Radius 1 nicht (sicher) durchfahren werden.

Ausrollverhalten

Das digitale Ausrollverhalten lässt sich gut über die CV-Werte den örtlichen Gegebenheiten anpassen. Wir haben allerdings mit den Werkeinstellungen getestet.

➔ **Märklin** – Exakt 165 Zentimeter braucht der Göppinger ET, um von der Höchstgeschwindigkeit auf Null zu

kommen, wenn man den Fahrregler schnell zurückdreht. Beim Betätigen der Not-Aus-Taste bzw. beim Erreichen eines stromlosen Signalabschnitts hält er nach praxistauglichen 170 Millimetern an.

➔ **Modellbahn Union** – Im Mittel der Testmessungen stand der Triebzug nach der Vollbremsung aus dem Maximaltempo erst nach 350 Zentimetern, was für die meisten Anlagen zu viel ist. Der Anhalteweg mit nur zwei Zentimetern bei einem Nothalt ist dagegen äußerst knapp ausgelegt, erfolgt aber betriebssicher.

Zugkraft

➔ **Märklin/Modellbahn Union** – Da die vierteiligen Elektrotriebzüge immer

solo unterwegs sind, ist die Zugkraft auch in Gleiswendeln mehr als ausreichend.

Beide Modelle befahren längere Steigungsabschnitte sicher, wobei sich die Unterschiede der Antriebstechnik mit einem bzw. zwei angetriebenen Endwagen im Anlagenbetrieb nicht bemerkbar machen.

Stromabnahme

➔ **Märklin** – Ab Werk ist die Wechselstromversion mit Schleifer für die Punktkontakte ausgerüstet. Durch die eingebaute Schleiferumschaltung erhält der Motor die Spannung immer nur vom vorderen Triebkopf. Die Drehgestelle sind in alle Richtungen gut beweglich gelagert, sodass eine Allradaufgabe immer gewährleistet ist.

Eine Stromversorgung über die Oberleitung ist nicht möglich.

➔ **Modellbahn Union** – Ein Radsatz pro Antriebsdrehgestell ist mit zwei Haftreifen bestückt. Bei der Auslieferung dienen alle Radsätze sowie beim Wechselstrommodell beide, jeweils am zweiten Drehgestell unter den Endwagen montierten Schleifer zur Spannungsversorgung.

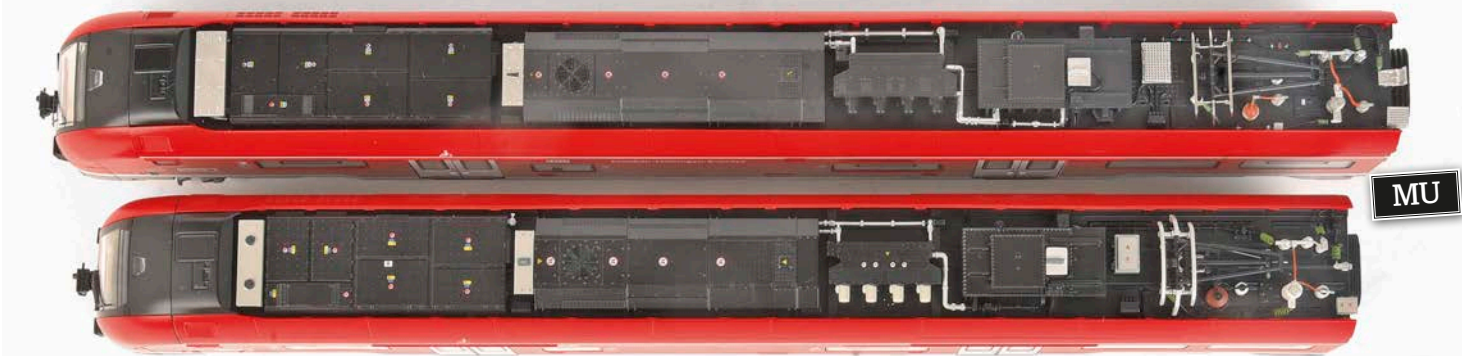
Die Schleifer- bzw. Stromabnahmeumschaltung kann auf Wunsch über die Platinen in den End- (SW2 und 3) sowie Mittelwagen (SW4 und 5) aktiviert werden, indem die Schalter auf „ON“ gestellt werden. Ein Betrieb unter Fahrdrat ist nicht vorgesehen.

Digitaleigenschaften

Die vorab eingestellte Lautstärke der Betriebsgeräusche ist bei beiden Modellen für die meisten Modellbahner akzeptabel. Das Standgeräusch ist bei Modellbahn Union etwas leiser als beim Göppinger Triebzug. Einige Soundfunktionen wie das Horn klingen leicht anders, was aber durchaus vorbildkonform ist.

Maßstabelle Elektrotriebzug Desiro HC

Maße in mm	Vorbild	1:87	Märklin	MU
Länge über Puffer	105.252	1.209,8	1.115	1.202
Länge Endwagen	26.226	301,4	277,3	297,2
Länge Mittelwagen	25.200	289,7	271,3	290,0
Einstiegshöhe	800 EW	9,2	9,4	9,7
	730 MW	8,4	8,8	8,5
Breite	2.820	32,4	32,4	32,4
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	1,2	1,2



Die Farben der Piktogramme auf dem Dach des längenverkürzten Märklin-Modells sind besser zu erkennen

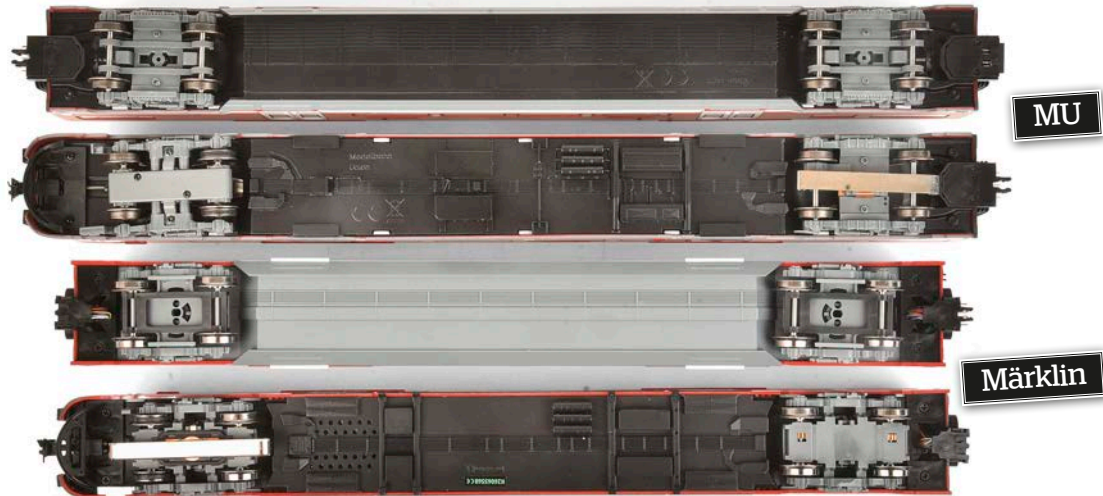
Märklin

↑ **Märklin** – Der mit mfx-/DCC-Technologie ausgestattete 1462 bietet 32 Funktionen und meldet sich als „1462 031-4 DB AG“ an der Zentrale an. Die beiliegende Spielwelt-Anleitung gibt weitere Erläuterungen für den Betriebsmodus mit Führerstandsfunctionen. Im Analogbetrieb sind nur die Fahr- und Lichtwechselfunktionen aktiv. Beide Stromabnehmer lassen sich über F 1 bzw. F 4 heben und senken.

↑ **Modellbahn Union** – Das Gleichstrommodell ist ab Werk mit einer 22-poligen Schnittstelle (RCN-122) im Endwagen A bestückt. Wie bei der Wechselstromvariante sind Ausführungen mit Decoder sowie mit Decoder und Sound erhältlich. Auch der 1462 043 meldet sich an der Zentrale selbst an und listet alle 29 abrufbaren Funktionen auf. Bei Doppeltraktion mit nur einem Soundbaustein müssen die in der Anleitung angegebenen CV-Änderungen am geräuschlosen Digitalmodell durchgeführt werden.

Wartungsfreundlichkeit

→ **Märklin** – Der vierteilige Triebwagen wird in einem 650 × 230 × 60 Millimeter messenden Karton ausgeliefert. Die Zugteile ruhen dabei durch Folie geschützt sicher in der großen Styroporschale mit Deckel. Als Einzelteile liegen die Kupplungshilfe sowie Scharfenbergkupplungen bei. Das übliche, in mehreren



Die Detaillierung der Unterböden beschränkt sich auf die von außen einsehbaren Bauteile. Leichte Detailunterschiede gibt es bei den Endwagen



Modellbahn Union (rechts) hat die Wagenübergänge der End- und Mittelwagen schwarz und Märklin grau lackiert, wodurch die Details besser zur Geltung kommen

Sprachen verfasste DIN-A6-Heftchen gibt Hinweise zu den Digitalfunktionen und den Wartungsarbeiten. Leider wird die genaue Demontage der vier Kunststoffgehäuse in den sehr kleinen 3D-Skizzen nicht beschrieben, um z. B. Figuren einzukleben. Die Gehäuse sind zu stramm aufgesetzt, so-

dass man die Rastnasen erst suchen muss. Bei uns ist ferner der Zapfen eines Puffers abgebrochen, da man diesen zuvor hätte herausziehen müssen – wozu ebenfalls ein Hinweis fehlt. Alle 20 bzw. 40 Betriebsstunden sollten die angegebenen Stellen an Motor und Getriebe bzw. den Radsätzen

geschmiert werden. Der Haftreifenwechsel ist ohne Demontagearbeiten möglich. Die Kupplungsattrappen lassen sich austauschen, damit die beiliegende Kupplungsdeichsel für eine Mehrfachtraktion eingesteckt werden kann. Da die wenigsten die Betriebsanleitung lesen, wird auf einem



Die Innenbeleuchtung und das Spitzenlicht wirken bei Märklin (rechts) für die DB AG-Variante vorbildgerechter als bei Modellbahn Union, die eine Austauschplatine vorbereiten

Extrablatt auf die zu entfernende Transportsicherung im Bereich des Drehgestells hingewiesen.



So geschlossen wie beim Original wirken die Übergänge der Modelle nicht. Im direkten Vergleich fällt auch die Längenverkürzung auf

➔ **Modellbahn Union** – Im für Sammler angenehmen kleinen, nur $360 \times 1.176 \times 120$ Millimeter messenden stabilen Karton mit aufgeschobener Sichthülle wird der Desiro ausgeliefert. Die vier Wagenteile sind jeweils einzeln in Blister verpackt. Damit diese keine Kratzer abbekommen, nutzt man als Zwischenlage dünnen Schaumstoff. Die empfehlenswerte Kupplungshilfe liegt auch diesem Zug bei. Ein DIN-A5-Heft gibt u. a. Auskunft über die Möglichkeiten der Doppeltraktion, den Austausch weiterer, optional

erhältlicher Zugzielanzeigen, die Digitalfunktionen sowie die Einstellmöglichkeiten an den DIP-Schaltern. Nach 40 Betriebsstunden sollten die Schnecke am Motor sowie die Zahnräder der Antriebsradsätze mit Fett geschmiert werden. Zum Wechsel der Haftreifen müssen die Drehgestellblenden abgezogen werden. Die Demontage der ebenfalls sehr stramm sitzenden Kunststoffgehäuse wird etwas ausführlicher erklärt. Im Begleittext hätte man aber die Arbeitsschritte, insbesondere bei den Endwagen mit der Pla-

tine, noch konkreter formulieren können.

TECHNISCHE WERTUNG

- ➔ Märklin (1,8)
- ➔ Modellbahn Union (1,8)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

An den Kunststoffwagenkästen der Mittelwagen sind Türen, Türgriffe, Lüftungsgitter, Klappen, Zugzielanzeigen usw. sauber angraviert.

Märklin



MU



Einzel angesetzt sind im Dachbereich die Technikkomponenten sowie an den Stirnseiten die starren Nachbildungen der Wagenübergänge, die leider in Kurven kein geschlossenes Zugbild erlauben. Bei den Endwagen fällt vor allem der untergliederte Dachbereich positiv auf. Neben den Stromabnehmern erkennt man die grünen und braunen Isolatoren samt Leitungen, zahlreiche Kästen der Elektroausrüstung, die Klimaanlage, Lüfter und die mit Piktogrammen gekennzeichneten Laufwege.

Märklin – Im gesamten Triebzug ist die Inneneinrichtung der 2. Klasse mit blauen Sitzen samt Armlehnen und hellen Tischoberflächen gut dargestellt. Die 1. Klasse im 1462 531 ist mit dunkelgrauen Sitzen bestückt. Im anderen Endwagen nimmt das Mehrzweckabteil mit dem fensterlosen Abschnitt den Motor samt Kardanwellen auf, weshalb nur ein Teil der Inneneinrichtung angedeutet werden konnte. Die Antriebstechnik ist im Farbton des Fußbodens abgedeckt und könnte zum Teil durch eng stehende Reisende verdeckt werden. An den Fronten müssen die beiliegenden Scharfenbergkuppungen noch eingesteckt werden. Die Scheibenwischer sind bereits ab Werk montiert.

Modellbahn Union – Im Prinzip ist das Modell

Desiro HC von Siemens

DB Regio Bayern setzt seit Ende 2023 neben den 18 vierteiligen Desiro HC auch die etwas später von Siemens Mobility ausgelieferten acht Fahrzeuge mit zwei zusätzlichen Mittelwagen ein. Das Besondere an den flexibel einsetzbaren Elektrotriebzügen ist, dass man barrierefrei ausbaubare Einzelstock-Endwagen mit Doppelstock-Mittelwagen kombiniert, um eine höhere Fahrgastkapazität zu bieten. Im Regelfall besteht der

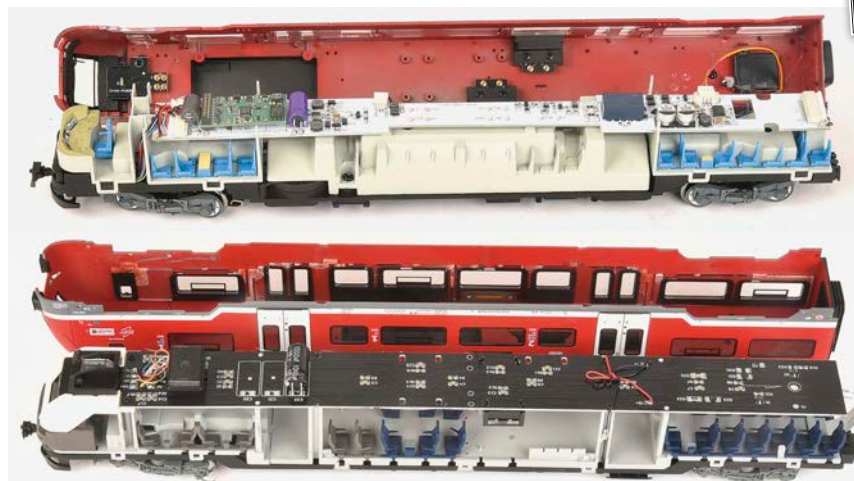
vierteilige Triebzug aus einem 2.-Klasse-Endwagen der Baureihe 1462.0, je einem 2.-Klasse-Mittelwagen 1862.0 und 1862.5 sowie einem 1./2.-Klasse-Endwagen 1462.5. Die standardisierten Antriebe sowie die gesamte Traktionsausrüstung sind in den Endwagen untergebracht. Durch zusätzlichen Druckschutz und Druckkomfort ist auch ein Einsatz auf Hochgeschwindigkeitsstrecken möglich.

MM



Die vierteiligen Desiro HC werden oft in Doppeltraktion eingesetzt

Korbinian Fleischer (5)


Märklin

In einem der Märklin-Endwagen werden beide Drehgestelle angetrieben, während Modellbahn Union in beiden Modellen jeweils ein Drehgestell motorisiert hat

MU




Beide Seiten der Mittelwagen sind im Dachbereich identisch ausgerüstet



Der Märklin-Stromabnehmer (links) wird digital angehoben und federt weiter aus als der von Modellbahn Union



ähnlich gestaltet, nur im Innenraum nimmt die Technik deutlich weniger Platz ein, so dass die Inneneinrichtung nur jeweils über den äußeren Drehgestellen nicht vorbildgerecht ist. Im Mehrzweckabteil konnten deshalb die WC-Anlage und die Klappsitze umgesetzt werden. Statt größerer Tische sind im Fensterbereich kleinere Varianten montiert. Die angesteckten Scheibenwischer sind zierlicher, liegen bei unserem Testmuster an einem Führerstand im oberen Bereich der gewölbten Scheibe aber nicht richtig an.

Fahrgestell und Räder

➔ Märklin – Über die vorbildgerechte Antriebstechnik (Bo'Bo'+2'2'+2'2'+Bo'Bo') verfügt keines der beiden Modelle. Optisch hat man bei der Gestaltung der Drehgestelle aber die Unterschiede zwischen End- und Mittelwagen berücksichtigt. Die grauen Kunststoffblenden zeigen nahezu alle Details der Originale, die Radreifen sind profiliert. Aufgrund der Längenverkürzung ist auch der jeweilige Achsstand angepasst. Der graue Unterboden ist recht glatt mit nur wenigen Gravuren umgesetzt. Mehr Details zeigen dagegen die Endwagen, an deren schwarzen Böden man weitere Behälter und Aggregate angeordnet hat.

➔ Modellbahn Union – Die weitestgehend maß-

stäblichen Drehgestelle wirken durch ihre etwas gestrecktere Bauform zierlicher. Außerdem hat man mehrere Leitungen und Details freistehend ausgeführt. Die farblich nicht abgesetzten Radreifen sind dagegen etwas schlichter gestaltet. Der Unterboden an den Mittelwagen entspricht den Göppinger Modellen, ist allerdings im nicht einsehbaren Bereich schwarz lackiert. Manche der zwischen den Drehgestellen der Endwagen nachgebildeten Bauteile sind etwas feiner graviert als beim Mitbewerber. Während sich die Aufbauten gleichen, haben beide Hersteller am Unterboden viele Teile anders angeordnet. Da uns keine Zeichnungen bzw. Bilder vorlagen und diese Unterschiede im Betrieb nicht sichtbar sind, bleibt das bei der Bewertung unberücksichtigt.

Farbgebung

Von beiden Herstellern standen zum Test Triebzüge der DB AG in der roten Lackierung des Franken-Thüringen-Express (RE 14) zur Verfügung.

➔ Märklin/Modellbahn Union – Die Zierlinien bzw. Farbtrennkanten zwischen den weißen bzw. grauen Flächen sind sauber aufgebracht. Die Fenstereinfassungen und Türgummis sind schwarz ausgeführt. In den Endbereichen der Mittelwagendächer fallen die dunklen Technikbereiche mit farblich

Fahrwertetabelle

	Märklin 1462 031 DB AG	Modellbahn Union 1462 043 DB AG
Langsamfahrtverhalten		
V _{min} digital	< 3 km/h bei FS 1	< 2 km/h bei FS 1
Streckenfahrtverhalten		
v _{Vorbild} digital	nicht erreicht	nicht erreicht
v _{max} digital	159 km/h bei FS 28	157 km/h bei FS 28
v _{max} Rangiergang	54 km/h bei FS 10	99 km/h bei FS 19
Ausrollweg aus v _{max}	1.650 mm	3.500 mm
Nothalt aus v _{max}	170 mm	20 mm

hervorgehobenen Ansteckteilen wie z. B. den grünen Isolatoren auf. Deutlich mehr Farbe zeigt der Dachbereich der Endwagen, der im kompletten Bereich Technikkomponenten zeigt. Den gesamten Arbeitsplatz des Triebwagenführers hat Märklin in Hellgrau ausgeführt und nur Teile des Bedienpults farblich abgesetzt. Modellbahn Union hat das gesamte Führerpult dagegen in Dunkelgrau gestaltet.

Beschriftung

➔ **Märklin** – Beide Modelle sind entsprechend der dargestellten Epoche VI richtig beschriftet. Die Aufdrucke 1462 031, 1862 031, 1862 531 und 1462 531 sowie das Revisionsdatum 25.05.23 lassen sich allesamt unter der Lupe gut lesen.

Die Endwagen mit der Ordnungsnummer „5xx“ an der Front haben an der seitlichen Schürze unter dem Führerstand die Ziffern „0xx“ des anderen Endwagens angeschrieben. Daneben steht wiederum die „5xx“ in der Nummernfolge des Fahrzeugregisters. Laut Vorbildfoto scheint es nur beim „531“ anders und am Modell somit richtig zu sein. Weitere mehrfarbige Piktogramme, auch im Dachbereich und an den Fronten, sind nach dem Vergleich mit Vorbildfotos größenrichtig und stimmig. Laut Zuglaufschildern ist das Modell nach Saalfeld (Saale) via Lichtenfels – Kronach unterwegs.

➔ **Modellbahn Union** – Im Gegensatz zu den silberfarbigen DB-Zeichen und dem Schriftzug Franken-Thüringen-Express der Göppinger ist beides am 1462 043, 1862 043, 1862 543 und 1462 543 mit Untersuchungsdatum 07.09.23 weiß aufgedruckt. Die farbigen Piktogramme sind unter der Lupe identisch ausgeführt, aber zeigen aus der normalen Betrachterperspektive etwas



Nur beim 1462 531 waren die Anschriften im Auslieferungszustand an allen Seiten identisch

Märklin



weniger Strahlkraft. Ab Werk fährt dieser RE 14 nach Saalfeld (Saale), ohne einen Hinweis auf die weitere Fahrtroute, was auch vorbildgerecht ist. Optional werden weitere Zugzielanzeigen angeboten. Während unserer Testeinsätze waren alle Aufdrucke an den beiden Triebzügen griffest.

Beleuchtung

Optisch verfügen beide Modelle im Führerstand sowie den zwei Ebenen im Fahrgastbereich über nahezu identisch nachgebildete LED-Beleuchtungen, die sich im Digitalbetrieb entsprechend zu- oder abschalten lassen.

➔ **Märklin** – Das Spitzensignal sowie die roten Schlusssignale sind von der Helligkeit her gut eingestellt. Das Spitzensignal am hinteren Führerstand lässt sich abschalten, was bei Mehrfachtraktion

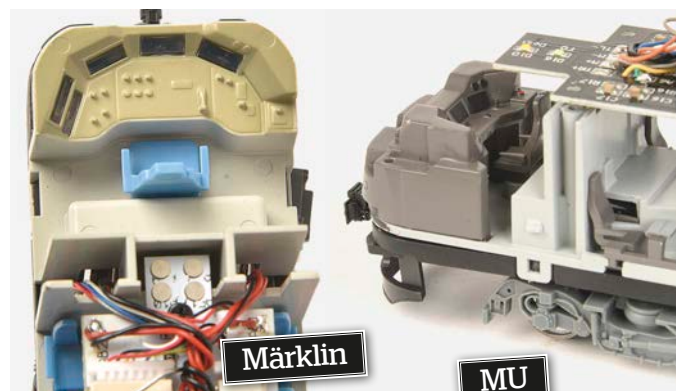
sinnvoll ist. Die LED-Innenbeleuchtung leuchtet den Fahrgastraum auf beiden Ebenen gleichmäßig aus, sodass die Inneneinrichtung gut zur Geltung kommt.

➔ **Modellbahn Union** – Das Spitzensignal sowie die Innenraumbeleuchtung wirken etwas heller als beim Mitbewerber. Auch das Fernlicht wirkt so, als ob es zu einer anderen Betreibervariante des Vorbilds gehört – was allerdings kaum ein Modellbahner ohne konkrete Vorbildkenntnisse wahrnehmen wird. Auf unsere Nachfrage hin wird Modellbahn Union eine Austauschplatine anbieten.

OPTISCHE WERTUNG

➔ **Märklin (1,8)**

➔ **Modellbahn Union (1,4)**



Die Arbeitsplätze der Lokführer sind beleuchtet und vorbildgerecht gestaltet MM (20)

FAZIT DES TESTERS

Der Testbetrieb mit beiden Fabrikaten verlief ohne nennenswerte Probleme. Optisch und technisch sind die Miniaturen der Vierteiler, die beide Hersteller auch in weiteren Farbvarianten anbieten, auf dem aktuellen Stand und für den Anlagenbetrieb uneingeschränkt zu empfehlen. Da man für sein Geld vier Zugteile bekommt, sind die unverbindlichen Preisempfehlungen beider Hersteller im heute üblichen Rahmen.

➔ **Märklin (1,8)** – Wenn man aus persönlichen Gründen den Desiro HC im verkürzten Längensmaßstab einsetzen möchte, ist das Göppinger Modell eine gute Wahl. Es bietet absolute Zuverlässigkeit im Anlagen-einsatz, viele attraktive Digitalfunktionen und die Möglichkeit einer Mehrfachtraktion.

➔ **Modellbahn Union (1,6)** – Die nur geringfügig ältere Konstruktion, die zunächst als RRX vorfuhr, spricht alle Modellbahner an, die ausreichend lange Bahnsteige haben bzw. Modelle im exakten H0-Maßstab sammeln. Von Vorteil ist auch, dass man preislich zwischen analogen (nur DC) sowie digitalen Modellen mit und ohne Sound auswählen kann. MM

Big Boy

auf dem Kleinstadtbahnhof

Betonmodelle in Gerbstedt ■ *Der stillgelegte Bahnhof Gerbstedt beherbergt eine ungewöhnliche Sammlung: Günther Beinert modellierte zahlreiche Eisenbahnfahrzeuge im Maßstab 1:10 aus Beton und stellte sie im Bahnhofsgelände auf*

Der Big Boy zu Gast in Sachsen-Anhalt: Ein Betonmodell der Union Pacific 4014 ist im Maßstab 1:10 am Bahnhof Gerbstedt ausgestellt *Joachim Volkhardt*

Der Bahnhof Gerbstedt an der Nebenbahn Halle – Hettstedt der ehemaligen Halle-Hettstedter Eisenbahn (HHE) ist vielen Eisenbahnfreunden ein Begriff. Bereits 1968 wurde der Personenverkehr auf dem Streckenabschnitt Halle – Heiligenthal eingestellt. Zwischen Hettstedt und Heiligenthal verkehrten die Züge noch bis 1998, dann wurde die Strecke nur noch bis Gerbstedt befahren. Seit dem 11. November 2002 ruht der Zugverkehr auch auf diesem Streckenabschnitt. Für viele Jahre versank das Bahnhofsgelände in Gerbstedt in einen Dornröschenschlaf, bis es von Günther Beinert geweckt wurde.

Aus feuchtem Mörtel handgeformt

Der heute 92-Jährige hatte sich im Mansfelder Land bereits als „Burgenbauer“ einen Namen gemacht. Rund um seinen Heimatort Gerbstedt baute er fast 90 Burgen vorbildgerecht in unterschiedlichen

Maßstäben aus Beton nach. Für einen Interessenten aus Alexisbad im Harz fertigte er erstmals ein Eisenbahnmodell an. Danach beschloss er, für seinen Heimatort die Lokomotiven und Wagen der HHE im Maßstab 1:10 aus Beton zu modellieren.

Treibräder, Steuerungen und Kessel der Dampfloks wurden aus feuchtem Mörtel geformt

Für eine möglichst authentische Ausgestaltung der Modelle stellten ihm aktive Eisenbahner sowie Eisenbahnfreunde Bilder und Skizzen zur Verfügung.

Die Treibräder, Steuerungen und Kessel der Dampflokomotiven aus feuchtem Mörtel per Hand zu formen, war kein leichtes Unterfangen. Dennoch wagte er sich in seiner Werkstatt im ehemaligen Wiegehäuschen des Bahnhofs an immer schwierigeren Projekte. Auf Holzpaletten

modellierte Beinert die Fahrzeugmodelle aus Beton und ließ sie mit einem Gabelstapler in das Bahnhofsgelände bringen. Dort wurden sie auf großen Sockeln aufgestellt und verankert. Den Maschinen der HHE folgten zahlreiche Modelle von Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn, unter anderem der 18 201. Aber auch Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn, beispielsweise die Baureihe 10, entstanden in seiner Werkstatt.

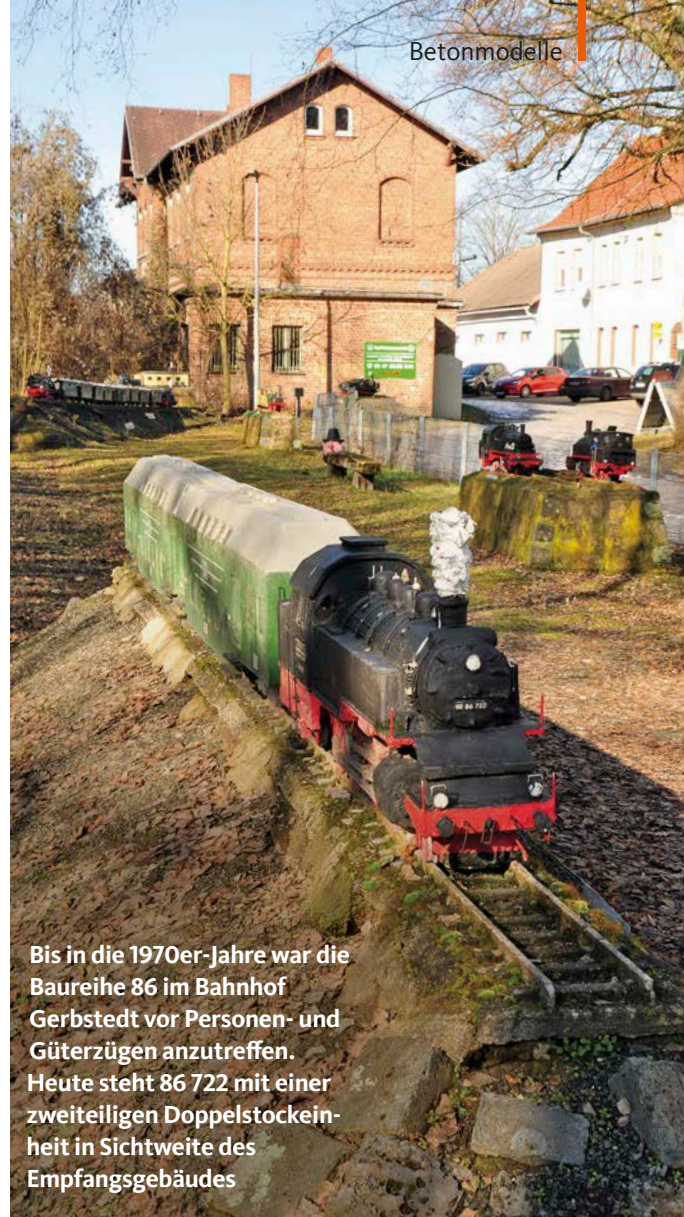
Die Sammlung wächst

Die Krönung seiner Sammlung ist die Union Pacific Class 4000, der amerikanische Big Boy. Er hat ebenfalls seinen Platz auf dem Bahnhofsgelände eingenommen. Inzwischen befinden sich unter den Ausstellungsstücken auch einige Modelle, die österreichischen oder Schweizer Vorbildern nachempfunden sind. Im Jahr 2023 modellierte Günther Beinert einen ICE, mit dem er eigentlich einen Schlusspunkt



In strahlendem Sonnenlicht präsentieren sich die 18 201 der DR und die 10 002 der DB *Joachim Volkhardt (3)*

Der Meister in seiner Werkstatt: Günther Beinert modelliert die Gleisschwellen für sein Modell der Dampflokomotive „Saxonia“ *Helmut Schrader*



Bis in die 1970er-Jahre war die Baureihe 86 im Bahnhof Gerbstedt vor Personen- und Güterzügen anzutreffen. Heute steht 86 722 mit einer zweiteiligen Doppelstockeinheit in Sichtweite des Empfangsgebäudes

setzen wollte. Mit zunehmendem Alter fällt es ihm schwer, die Arbeiten in seiner Werkstatt fortzuführen. Allerdings baute er in den vergangenen Jahren weitere Modelle, wie beispielsweise den „Roten Pfeil“ der Schweizerischen Bundesbahnen, sowie eine Skulptur seiner Schwiegermutter, die einst Eisenbahnerin war.

Die Stadt Gerbstedt honorierte Beinerts Arbeit, indem sie ihn zum Ehrenbürger ernannte. Der Verein „Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn e. V.“ hilft ihm dabei, die Betonmodelle zu pflegen und zu unterhalten. Inzwischen unterstützt ihn auch eine Bürgerin, die die Modelle regelmäßig reinigt und deren Farbanstriche erneuert.

Die Kosten für das Baumaterial trug Günther Beinert teilweise selbst. Einige Lokomotiven wurden durch Spenden der Bürger und Vereinsmitglieder finanziert.

Joachim Volkhardt

Der von einer dreifach gekuppelten Tenderlok des Lenz-Typs b bespannte Nebenbahnzug benötigt auch im Modell eine ELNA-Lokomotive als Schiebelok



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: wku-li@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 Modell-

bahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

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

www.carocar.com

Suche Modellbahn-Sammlung in Spur N und Z, gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör. Freundliche, faire und seriöse Abwicklung, Abholung und Barzahlung selbstverständlich. Kontaktieren Sie mich: Edgar Schwan, Tel.

02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de G

www.Modellbau-Gloeckner.de

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

Spur Z, N, TT, HO, Spur 1, suche laufend Modellbahnen aller Marken, Märklin, Roco, Fleischmann, LGB usw. 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 sammle!!!! Sigi Nann, 88339 Bad Waldsee, 0176 63212615 oder signann56@gmail.com

Verkäufe H0

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

Märklin-Freunde H0 sind informiert: Der letzte Koll: KOMPAKT 2025. www.koll-verlag.de; Tel.: 07162-302456 G

www.modellbahn-kepler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,80 EUR bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

www.ho-module.eu
FREMO Module und Gleisanlagen

Aus Altersgründen verkaufe ich meine komplette digitale Konzeptan-

 **modellbahnen & modellautos** ***Turborg***

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche! Günstige Preise bei qualifizierter Beratung! Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!

Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr • Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin • Tel. 030/2199900 • Fax 2199 90 99 • www.turborg.de

 **MODELLBAHN-Spezialist**

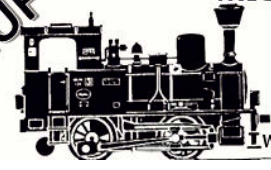
28865 Lilienthal b. Bremen
 Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
 e-mail: info@haar-lilienthal.de

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!



Modellbahn Apitz

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten

Heckinghauser Str. 218
 42289 Wuppertal
 Fon (0202) 626457
 www.modellbahn-apitz.de

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 Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 523 • bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Kleine Bahn-Börse

lage System HO Roco Line sowie diverser Extras, 230 m Gleismaterial mit und ohne Bettung, 26 Loks, 100 Güterwagen und 44 Personenwagen, Elektronik von LDT, Rautenhaus, ESU, Uhlenbrock ...Wenn Sie Interesse haben, sende ich Ihnen ein Exposé mit genaueren Angaben zu. Mail an redecker02@web.de

Große Modellbahnanlage HO, Gleichstrom, analog. Mehrere Firmen von 1960 – 1990. Alle Kuppelungen zueinander passend. Nähe Bayreuth. Tel.: 09279/1320

Gesuche H0

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, Modellausammalungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer

Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 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-ueringen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Fachhändler und Fachwerkstätten

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

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

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 523 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –
**MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI**
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
44141 Dortmund

Telefon 0231/ 41 29 20

info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

www.modellbahn-kramm.com

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, ✉ info@modellbahn-kramm.com

Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen
Preiswerter und sicherer Versand – weltweit
Seit über 40 Jahren für Sie am Zug

40 Jahre
1968-2008

YouTube Facebook

Modellbahngeschäfte Hilden

Hünerbein
Modell Center Aachen

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Kleine Bahn-Börse

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller

Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de – Danke.

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFTE Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und

Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603 oder per E-Mail: albue@t-online.de.

Ihre H0-Modellbahn-Sammlung/-Anlage, gesucht, in Gleichstrom oder Wechselstrom, gerne groß und umfangreich, ebenso Schmalspur H0e/H0m. 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

Verkäufe graue Messing Max Heigl 1:22,5 Deutz Feldebahn Diesellok in Spur 2f / Spurweite 22,5mm, z.B. für Fama, Roco Alpin 0m. Gleismaterial, im Vorbild entspricht dies der 500mm Feldebahn-Spur! Glockenankermotor, Licht, original Heigl Verwitterung, Fotos/Preise/Info: +49(0)1716211019 - auch weitere Heigl 2f-Duplikate vorhanden!

Märklin Spur1 mit viel Zubehör. Modernisierte 1 E-Lok Krokodil. 1 Dampflokomotive 80. 1 Dampflokomotive 55. alle mit Geräusch-Platine. 6 Personenwagen. 1 Schienenreinigungswagen mit Staubsauger, Sonderabfertigung. 4 Weichen. ca. 25 mtr. Geleise, Trafo usw. Weitere Informationen und Unterlagen auf

Anforderung. Gegen Gebot. Mail: biglok.krokodil@t-online.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1 www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur 1 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 Rou-

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
 und mehr...vieles mehr

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
 Tel.: 023 31/40 44 53 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



ESSEN	STUTTGART
Limbecker Platz 11 02 01.74 75 85 44	Löffelstr. 22 07 11.75 86 43 39
Modellbahn West Modelleisenbahnen	märklin Store VERSAND + REPARATUR www.modellbahn-west.de

Auftragsätzen nach Zeichnung, Material: Messing, Neusilber, Bronze, Edelstahl ab 0,1mm. Stückzahl ab 1 Blech 200 x 300mm. Viele fertige **Ätzteile** von 1:20 bis 1:700, Ms-Profilen, Miniaturketten

Mehr Infos bei:
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
 Tel. 06331 / 12440
saemann-aetztechnik@t-online.de • www.saemann-aetztechnik.de



WWW.MODELLBAHNMODULE.DE
 +49 (3562) 693490



MODELLBAHN MODULE

WERST
 MODELL BAHN UND BAU
 WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
 Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de



RITTER
 RESTAURATIONEN
 REPLIKA
 ERSATZTEILDienst



- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935–1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
 Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

Kleine Bahn-Börse

tine. 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 Wagons 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 Wiesbaden, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über

jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Verkäufe Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnuecher-online.de

Verkaufe von privat fast neue MIBA Jahrg. 1975-90 je 12 Hefte mit Einband pro Jahrgang zu je 30 EUR und Eisenbahn-Magazin Jahrgang 1990-2020 je 12 Hefte pro Jahrgang zu je 20 EUR. Abholung 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

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, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Suche Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“, komplette Jahrgänge 1957 bis 1966, mögl. gebunden. Tel.: 03501/781798; oder Mobil: 0171/7901998; Mail: paul-pirna@t-online.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 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

Kleine Bahn-Börse

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 Modell-eisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 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

Habe Eisenbahn Märklin H0 analog. Bin Dampflok-Fan und suche Leute im Raum München für Modellbahn-Märkte und für das Dampflokwerk Meiningen vom 5.-6. September 2026. Bitte keine Vereine. Mobil: 01523-4646438

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, Vierzehnheiligen, Bad Staffelstein/Lichtenfels/Coburg. Gut ausgebaute Radwege. Keine Online-Besichtigung. Kontakt: E-Mail: martina.roehse@t-online.de; Mobil: 0151-59490886.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

Ausstellungen, Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de
Modellbahn- Auto- Börsen 34246 Vellmar So. 04.10. / 01.11. Mehrzweckhalle - Frommershausen

Pfadwiese 10 36179 Bebra So. 18.10./29.11. Lokschilder, 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

19.09.2026 + 20.09.2026 8. Ponholzer Modellbahnboerse mit Modellbahnanlage, 10 - 16 Uhr, Geflügelhalle Ponholz, Amberger Str. 4, 93142 Maxhütte-Haidhof im Ortsteil Ponholz-Birkenzell, Tel. 0941/46 10 54 05, www.eisenbahnfreunde-regenstauf.de

ModellEisenBahnBörse Oberasbach am 11.10.26 von 10:00 bis 14:00 Uhr, Jahnstraße 16, 90522 Oberasbach, Tel.: 0911/80194967

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

1 Testabo

Erst lesen, dann entscheiden

Einsteigen und überzeugen lassen



3x
nur **€ 17,90**
statt € 25,50

- › 3 Ausgaben zum Sonderpreis inklusive Prämie
- › Kostenlose Lieferung
- › Nach Ablauf des Test-Zeitraums jederzeit kündbar
- › Inklusive digitale Ausgaben & Heftarchiv

2 E-Paper

Ihr digitales Einstiegs-Abo

Direkter Download der Hefte als PDF



- › 3 Ausgaben zum Preis von € 3,90
- › Freischaltung der Plus-Artikel auf eisenbahn.de
- › Alle Ausgaben bequem in der App oder im Web lesen
- › Nach dem Testzeitraum jederzeit monatlich kündbar

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
- › Portofrei* im Webshop bestellen!
- › Freier Zugang zum Streaming-Dienst mit ausgewählten Filmen
- › Freischaltung aller PLUS-Artikel auf eisenbahn.de

Auch als Geschenkabo erhältlich

*Im Inland, außer Kalender (3,95€)

+

Ihr neues PlusAbo

Exklusiv für Sie als Abonnent *

Ihre Zusatz-Vorteile im PlusAbo
GRATIS FÜR SIE als Print-Abonnent
Alle Ausgaben auch als digitale eMag-Version

- › Freier Zugang zum Streaming-Dienst mit ausgewählten Filmen
- › Freischaltung aller PLUS-Artikel auf eisenbahn.de
- › Alle Ausgaben bequem in der App oder im Web lesen
- › Nach dem Testzeitraum jederzeit monatlich kündbar
- › Mobil lesen wo immer Sie sind – geräteübergreifend
- › Gratis-Zugriff auf das digitale Heftarchiv – von jedem Gerät aus

Jetzt Lesespaß & Prämie inklusive **abo.eisenbahnmagazin.de**



*nur im Verlagsabo

Termine

4. September, Rahden:

Abendfahrten nach Uchte.
Info: www.museumsbahn-rahden.de

5. September, Leipzig/Treysa:

Mit 35 1097 und 52 8154 zu den Dampfloktagen in Meiningen. Info: www.dampfbahnmuseum.de, www.eftreysa.de

5./6. September, Meiningen:

Dampfloktage. Info: www.meiningen.de

5./6. September, Dresden:

Erlebniswochenende bei der Windbergbahn. Info: www.saechsische-semmeringbahn.de

5./6. September, Delmenhorst:

Jubiläumswochenende „50 Jahre Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde“. Info: www.jan-harpstedt.de

5./6. September, Lutherstadt Wittenberg:

Bahnaktionstage. Info: www.eisenbahnverein-wittenberg.de

5./6./12./20. September,

Kappeln: Schienenbusfahrten nach Flensburg. Info: www.angelner-dampfisenbahn.de

6. September, Solms:

Oldtimerausstellung im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna. Info: www.feldbahn-fortuna.de

6. September, Braunschweig:

Stadtrundfahrt mit Dampflokomotiv zum Lokpark. Info: www.eisenbahnerlebnis.de

6./27. September, Bebra:

Fahrtage der Feldbahn am Wasserturm. Info: www.ef-bebra.de

11.–13. September, Großka-

gen: Modellbahnausstellung zum 75. Vereinsjubiläum der Arge Modellbahn Meißen. Info: www.agmeissen.de

12. September, Clausnitz:

Dampfdraisinenfahrten im Chemnitztal. Info: www.chemnitztalbahn.de

12. September, Dresden:

Sonderzug zum „Nationalen Tag der Eisenbahn“ in Cheb/Tschechien. Info: www.fluegelradtouristik.info

12. September, Strasshof/

Österreich: Loktoberfest im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

12./13. September, Mügeln:

Bahnhofsfest mit Sonderfahrten nach Oschatz. Info: www.doellnitzbahn.de

12./13. September, Cottbus:

Dampfsonderfahrten und Bw-Fest anlässlich „160 Jahre Eisenbahn Cottbus – Berlin“. Info: www.lausitzerdampflokclub.de

12./13. September, Singen:

Ausstellung „70 Jahre Spielzeugeisenbahnen der Spur S“. Info: www.stadtilmerbahnen.de

12./13. September, Oberko-

chen: Ausstellung „75 Jahre Eisenbahn-Amateur-Club“. Info: www.eaco-ev.de

12./13. September, Mülheim

an der Ruhr: „Modellbahn Mülheim“, Messe mit Schaulanlagen und Händlern sowie Sonderfahrten auf 600- und 1.000-mm-Spur an der „Alten Dreherei“. Info: www.bv-messen.com oder www.alte-dreherei.de

12./13. September, Bruchhau-

sen-Vilsen: Historisches Wochenende „Kleinbahn zur Kaiserzeit“. Info: www.museumseisenbahn.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 10:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

Lokparade im Bw Wittenberge MM



13. September, Aktionen zum

Tag des offenen Denkmals in Amstetten (www.lokalbahn-lag.de), Augsburg (www.bahnpark-augsburg.de), Berlin (www.berliner-eisenbahnfreunde.de), Darmstadt (www.bahnwelt.de), Deinstede (www.kleinbahn-deinste.de), Dörzbach (www.jagsttalbahn.de), Dresden (www.saechsische-semmeringbahn.de), Hanau (www.museumseisenbahn-hanau.de), Korntal (www.ges-ev.de), Lengerich (www.eisenbahnfreunde-lengerich.de), Luckau (www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de), Minden (www.museumseisenbahn-minden.de), Norden (www.mkoev.de), Passau (www.ilztalbahn.eu), Wesel (www.hsw-wesel.de), Wismar (www.lokschuppen-wismar.de) und Wittenberge (www.dampflok-wittenberge.de)

18./19. September,

Göppingen: Tag der offenen Tür bei Märklin. Info: www.maerklin.de

19. September, Leipzig:

Rundfahrten mit 52 8154. Info: www.dampfbahnmuseum.de

19./20. September,

Neumünster: „175 Jahre Eisenbahn in Lübeck“ und „Tag der Schiene“ im Kulturlokschuppen. Info: www.helev.de

19./20. September, Grund-

dorf: Modellbahnfahrttag. Info: www.igm-wachau.at

19./20. September, Oschersle-

ben: Modellbahnausstellung. Info: www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

19./20. September, Frankfurt

(M.): Lahn-Rhein-Rundfahrt mit 212 285. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

19./20. September, Dresden:

Mit 01 1104 nach Bautzen. Info: www.lausitzerdampflokclub.de

19./20. September, Freilassing:

Festwochenende „20 Jahre Lokwelt“. Info: www.lokwelt.freilassing.de

19./20. September, Darm-

stadt-Kranichstein: Dampflokfest im Eisenbahnmuseum. Info: www.bahnwelt.de

19./20. September, Radebeul:

Schmalspurbahn-Festival auf der Lößnitzgrundbahn. Info: www.traditionsbahn-radebeul.de

19./20. September, Landshut:

Tag der offenen Tür im Bw und Sonderfahrten mit E 69 05 und 70 083. Info: www.blv-online.eu

19./20. September, Annaberg-

Buchholz: Tag der Schiene mit Ferkeltaxenfahrten. Info: www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de

19./20. September, Magdeburgerforth: Bahnhofsfest beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I.
Info: www.kj-1.de

19./20. September, Zürich/Schweiz: Depotfest mit Dampflo- und „Krokodil“-Ausstellung.
Info: www.sbbhistoric.ch

19./20. September, Gramzow: Herbstfest mit Modellbahntagen und Museumsfahrten.
Info: www.eisenbahnmuseumgramzow.de

20. September, Frankfurt (Main): Tag der Schiene im Feldebahnmuseum.
Info: www.feldebahn-ffm.de

20. September, Lütgendortmund: Modellbahnausstellung im Kulturhaus.
Info: www.modellbahndortmund.de

20. September, Karlsruhe: Mit dem Dampfzug auf Güterzugstrecken. Info: www.dampfntalgie-karlsruhe.de

26./27. September, Wiesloch: „25 Jahre Feldebahn- und Industriemuseum“.
Info: www.feldebahnmuseum-wiesloch.de

26./27. September, Gangel: Erntedankfest mit Güterzügen und regionalem Markt.
Info: www.selfkantbahn.de

26./27. September, Berlin: Eisenbahnfest im Bw Schöneeweide. Info: www.berlin-macht-dampf.com

26./27. September, Koblenz: Einheitslok- und Spur-1-Tage sowie Lokparade.
Info: www.dbmuseum.de

27. September, Bochum-Dahlhausen: Herbstfest.
Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

27. September, Schlanstedt: Sommerfest bei der Feldebahn.
Info: www.feldebahn-schlanstedt.de

Bahnreisen

20. – 24.08.
Eisenbahnromantik in Minden
Wo sich Schienenwege und Wasserstraßen kreuzen. Eisenbahnromantik zwischen Weser und Kaiser Wilhelm

11. – 15.09.
Legendäre Gotthardbahn – mit Krokodil und Panorama Express über den Gotthard
Bahnreise in die Zentralschweiz und an den Lago im Tessin

23. – 29.09.
Süd-Dänemark: Vom Dampfzug zum modernsten Eisenbahntunnel am Fehmarnbelt
Von Lübeck via „de Lütt Kaffebrenner“ zur Baustelle des Fehmarnbelttunnels und zu Museumsbahnen in Süd-Dänemark.

08. – 12.10.
Ostseeküste, wo Kraniche und Dampfzüge kreisen
Bahnreise nach Stralsund mit Dampfzugfahrt des „Rasenden Rolands“ und Schifffahrt zu den Kranichen.

Infos und Buchung:
Bahnreisen Sutter,
Sickingerstr. 24,
79856 Hinterzarten.
Tel. 07652/917581, E-Mail:
info@bahnreisen-sutter.de
Internet: www.bahnen.info

Sonntag, 13.09.2026
„160 Jahre Eisenbahn Berlin – Cottbus“
Jubiläumszug mit 01 1104: Cottbus – Lübbenau – Berlin – Lübbenau – Cottbus.

Sonnabend, 19.09.2026
„Weinfest in Altkötzschenbroda und Meißen“
Mit 01 1104 von Cottbus über Drebkau, Senftenberg, Ruhland und Elsterwerda zum Weinfest. Weiterfahrt vom Weinfest mit 01 1104 nach Kamenz und Bautzen unter dem Motto „Rampen-Sound“ aus dem Elbtal hoch.

Sonnabend, 10.10.2026
„180 Jahre Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn“
Mit 01 1104 von Cottbus über Forst (Lausitz) nach Breslau/Wrocław (PL), Zubringer von Berlin-Lichtenberg, Ostkreuz, Baruth (Mark), Finsterwalde und Calau mit Ellok BR 243.

Information und Buchung:
Im Internet unter
www.ldcev.de, per E-Mail
mail@LDCEV.de, in unserem
Büro Bahnhofstraße 40,
03046 Cottbus (Mo-Fr von
9-12 Uhr) und telefonisch
unter Tel. 0355-3817645.

10.-11.10.2026
GÜTERSTRECKEN UND ANSCHLUSSBAHNEN IM SAARLAND
Sonderfahrten mit VT 622 ab Saarbrücken zu verschiedenen 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, Biberbahn Mengen – Stockach

29.12.2026-03.01.2027
JAHRESWECHSEL AM GENFER SEE
Gruppenreise nach Lausanne, Rundfahrt über Montreux-Oberland-Bahn und Lötschberg-Bergstrecke, Bahnen im Chablais und rund um den Genfersee über Martigny, Chamonix, St. Gervais, Annemasse, Genf. Jahreswechsel auf dem Genfer See mit Silvesterschiff.

Nähere Informationen: DGEG Bahnreisen GmbH, Postfach 102045, 47410 Moers
E-Mail: reisen@dgeg.de,
www.dgeg.de

In der Anzeigenrubrik **Bahnreisen** haben Bahnreiseanbieter die Möglichkeit, ihre Reisen kostengünstig unseren bahnreiseaffinen Lesern anzubieten.

Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr.

Wir empfehlen, sich vor Buchung beim Veranstalter rückzuversichern.

Jede Zeile € 3,50 (zzgl. MwSt.)

Kontakt: Bettina Wilgermein,
Tel. 089/130699-523, E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de



Bahnhof Broich an der Ruhrtalbahn

HO-Modellumsetzung nach Vorbild ■ Vor 150 Jahren wurde der Betrieb auf der Ruhrtalbahn vom Bahnhof Mülheim über Broich und Saarn nach Kettwig aufgenommen. Wichtigster Zwischenhalt war in Broich, dessen HO-Modell im Museum „Alte Dreherei“ steht



Das bereits 1966 abgerissene Broicher Empfangsgebäude entstand nach historischen Fotos im Eigenbau

Für Vereine und geschichtlich interessierte Modellbahner ist es immer reizvoll, das regionale Bahngeschehen möglichst vorbildgerecht ins Modell umzusetzen. Die Mülheimer Bastler hatten dabei die Wahl zwischen drei Hauptstrecken, die einst durch die Stadt an der Ruhr führten. Die bis heute genutzte, viergleisige Hauptstrecke mit den Bahnhöfen Mülheim-Styrum, Mülheim West und dem Hauptbahnhof war aufgrund der Bahnsteiglängen und der damit erforderlichen Weichenstraßen keine Option in H0. Auch die ehemals zweigleisige Rheinische Strecke von Duisburg über Mülheim-Speldorf, -Eppinghofen und -Heißen nach Essen wäre durch die großen Rangierbahnhöfe in Speldorf und Heißen betriebstechnisch in-

teressant, aber ebenfalls auf vertretbarem Platz kaum umsetzbar. Realistischer erschien die ebenfalls bis 1955 von der Bundesbahn als Hauptstrecke und anschließend als eingleisige Nebenbahn geführte untere Ruhrtalbahn mit den Bahnhöfen Mülheim-Styrum, -Broich und -Saarn.

Attraktiver Gleisplan

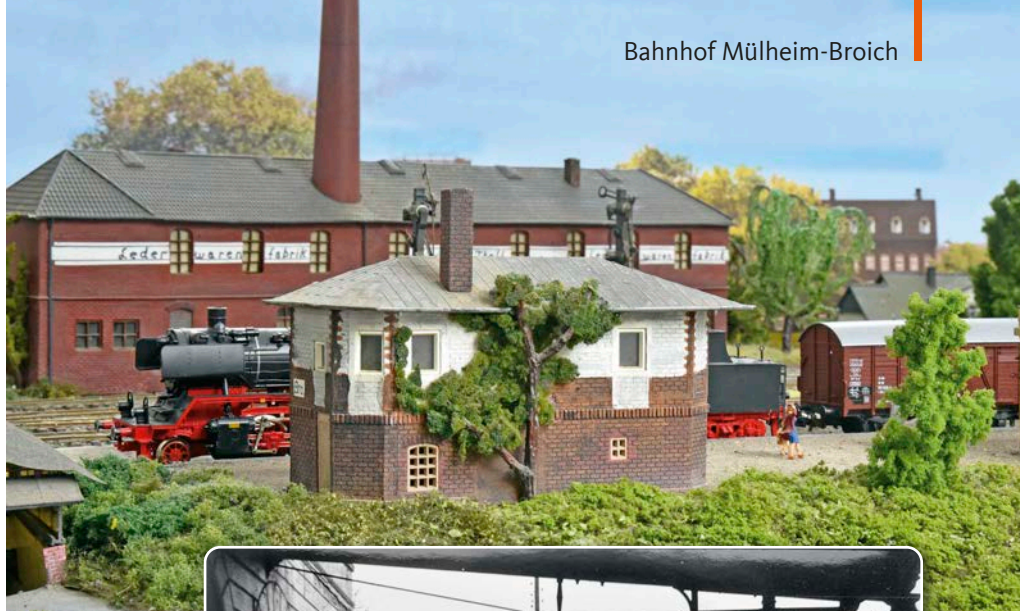
Als wichtigster und auch größter Bahnhof bot sich Broich als Modellumsetzung an, zumal er betrieblich kaum von den Gleisrückbauten in den 1950er-Jahren betroffen war. Da sich außerdem der Personen- und Güterbahnhof nebeneinander befanden, blieb die erforderliche Anlagentiefe mit 80 Zentimetern überschaubar. Als die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft

1873 mit dem Bau begann, nutzte sie die erhöhte, hochwassersichere Lage zwischen dem Kassenberg und dem Schloss Broich für das Bahnhofsgelände. Die Hauptverbindungsstraße von Mülheim nach Duisburg wurde mit einem Bahnübergang gesichert, der später den Weiterbau der Duisburger Dampfstraßenbahn bis in die Innenstadt verhinderte. Deshalb wurde bereits 1903 etwas weiter nördlich die auch im Modell umgesetzte Unterführung gebaut. Diese diente neben dem Straßenverkehr auch der regelspurigen Duisburger und der meterspurigen Mülheimer Straßenbahn, um die jeweils andere Seite des Bahndamms zu erreichen. Außerdem teilt das Kreuzungsbauwerk den Personenbereich mit dem Empfangsgebäude und dem süd-

lichen sowie den Güterschuppen mit dem nördlichen Stellwerk. An der Stelle des Bahnübergangs wurde ein Fußgängertunnel gebaut, dessen Treppenabgänge man mit einem Dach überbaute.

An der Bahnhofsausfahrt in Richtung Saar überquert bis heute die Bülowstraße die Trasse auf einer gemauerten Brücke, die modellbauerisch einen guten Abschluss des Bahnhofsareals bildet. Hinter der Unterführung schwenkt die Strecke nur im Modell um 90 Grad ab, was dem Museumsraum geschuldet ist. Auf Ausstellungen könnte man aber das 90-Grad-Segment weglassen und die zwei Streckenmodule direkt aneinandersetzen. Nach kurzer Fahrt erblickt man den heute noch in Betrieb befindlichen Steinbruch Rauhen, der über mehrere Verladegleise sowie eine eigene Feldbahn verfügte. Letztere bediente nicht nur die Rampen der Bahn, sondern konnte auch über eine Verladebrücke die Steine direkt in die Ruhrschiiffe schütten. Kurz nach dem Steinbruch erreicht die Strecke den Ortsteil Saarn.

Die gegenüberliegende Bahnhofsausfahrt in Richtung Styrum weist gegenüber der Vorkriegssituation eine leicht geänderte Gleisführung auf, da die nun folgende, zweigleisige Ruhrbrücke 1945 von der Wehrmacht gesprengt und erst 1954 von der DB wieder eingleisig aufgebaut wurde. Im Modell erfordert diese Betriebsführung auf der als „Hundeknochen“ ausgelegten Strecke stets die Aufmerksamkeit des jeweiligen Fahrdienstleiters. Im nahezu gesamten Bahnhofsbereich sowie den angrenzenden Strecken ist das Elite-Gleis von Tillig verlegt. Aus Kostengründen wurden viele Weichen als Bausatz bezogen und



Das Stellwerk „Bro“ steht am Ende der Bahnsteiggleise und entstand im Modell aus Teilen eines Revell-Bausatzes



Der Broicher Güterschuppen verfügte rückseitig über einen Gleisanschluss. An der Vorderseite war die Ladestraße mit der Lkw-Rampe angeordnet



von den Mitgliedern montiert. Während es mit den Gleisen keine Probleme gab, sind die Weichenantriebe kritisch, da im Ausstellungsraum durch direkte Sonneneinstrahlung die Temperaturen stark schwanken. Hier laufen derzeit einige Tests, die Rangiergleise mit mechanischen Gestängen auszurüsten oder wetterfeste LGB-Antriebe einzubauen. Alle Signale sind funktionsfähig und mit entsprechenden stromlosen Abschnitten versehen, da derzeit der Vorführbetrieb noch mit analogen Fahrzeugen abgewickelt wird. Die meisten Streckenabschnitte sind aber bereits für den Digitalbetrieb vorbereitet bzw. umschaltbar, sodass auf den Nebengleisen digital rangiert werden kann.

Gebäude im Eigenbau

Als die Hochbauten für den Bahnhof Broich entstanden, war die Lasercut-Technik noch kein Thema. So musste man auf Teile handelsüblicher Kunststoffbausätze, Bauplatten und andere Bastelmaterialien zurückgreifen. Die aus Ruhrsandsteinen gemauerte Straßenbrücke an der Bülowstraße samt der passenden Stützmauern entstand aus Heki-Platten, die auf die entsprechende Holzkonstruktion geklebt wurden. Für das bereits 1966 abgerissene Empfangsgebäude mit seinen vielen Fenstern dienten Teile eines kibri-Modells. Die Kunststoffwände wurden in passende Segmente geschnitten und in der erforderlichen Fensteranordnung wieder zusammengeklebt. Für die beiden Stellwerke



Der grüne Akkutriebwagen von Liliput hatte ab Werk bereits die Zuglaufschilder der Ruhrtalbahn und das Heimat-Bahnbetriebswerk Kettwig aufgedruckt

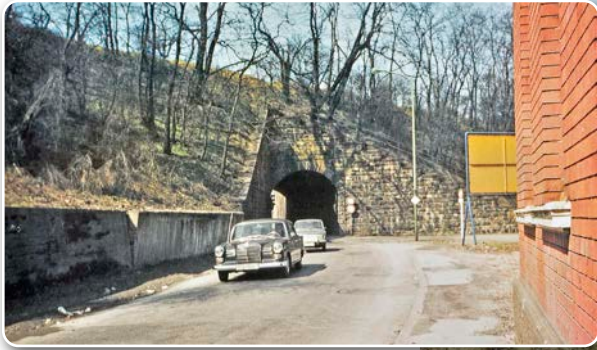
fanden Teile eines Revell-Bausatzes bzw. Auhagen-Fabrikteile Verwendung.

Die Unterführung mit ihren 22 gusseisernen Säulen erhielt zunächst passende Nägel als Stützen. Später fertigte ein Dreher die nun vorbildgerechten und im Original am heutigen U-Bahnhof Broich erhaltenen Säulen aus Metall an. Wie beim Vorbild ist das Bauwerk in zwei Abschnit-

te unterteilt. Über den östlichen führt die Hauptstrecke mit den Bahnsteiggleisen und über den westlichen Teil verlaufen die Rangiergleise zum Güterbahnhof sowie die Verbindungsstrecke zum Bahnhof Mülheim-Speldorf. Der in Fachwerk-Ziegel-Bauweise erstellte Güterschuppen mit dem angebauten Wohnhaus ist ein kompletter Eigenbau. Da er erst zur Landesgartenschau 1992 abgerissen wurde, kann-

**Parallel zur Lade-
straße baute die
Reichsbahn die
abfallende Verbin-
dungskurve zum
Bahnhof Speldorf,
dessen Wasserturm
in Broich steht**

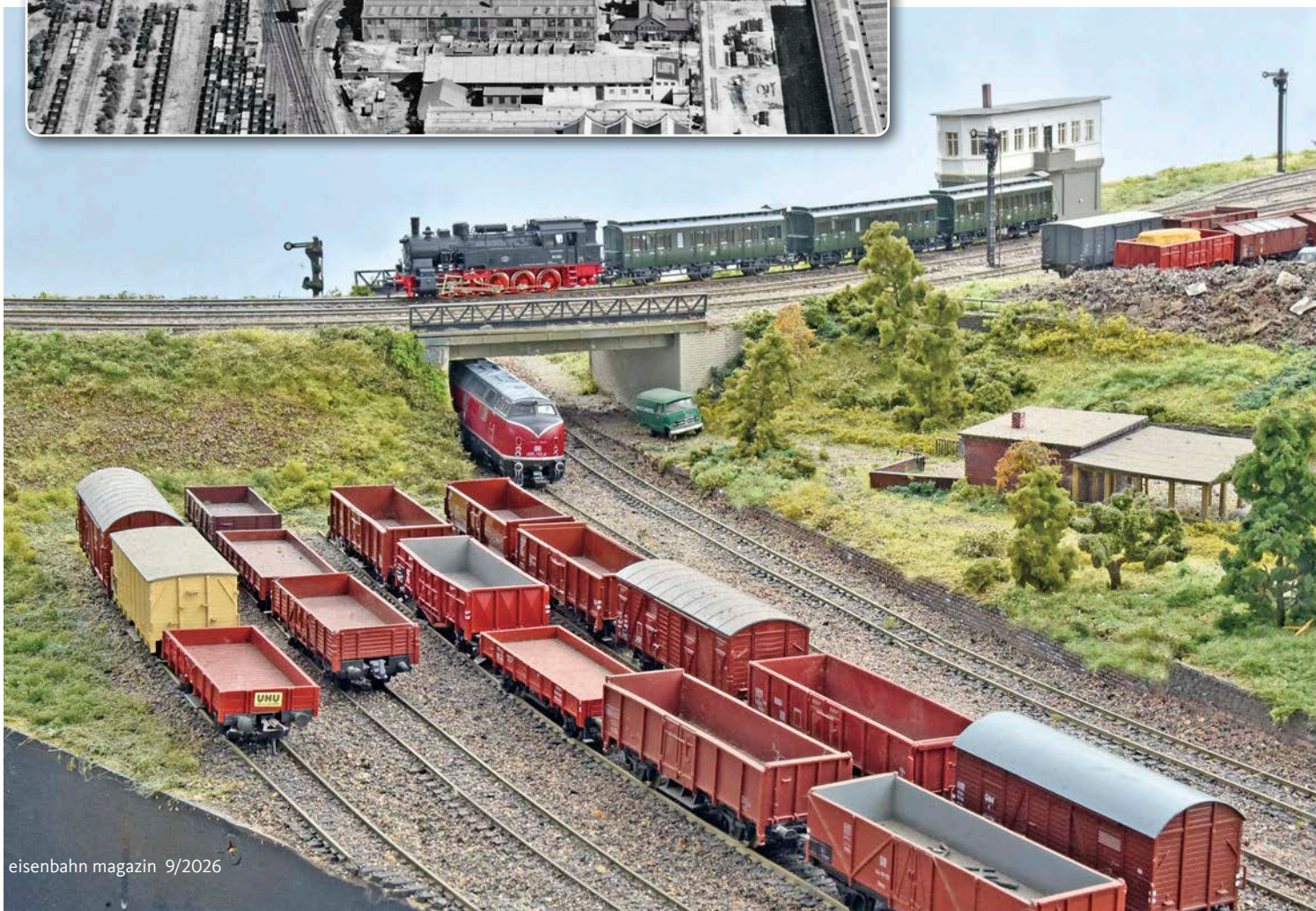




Für den Straßenverkehr reichten bis in die 1970er-Jahre kleine Unterführungen im Bahndamm in Richtung Styrum. In Broich stand das Übernachtungsgebäude (rechts) für das in Speldorf eingesetzte DB-Personal



Die Strecke der Rheinischen Eisenbahn wurde auf einer Brücke überquert, auf der schon die vom Stellwerk Nt bedienten Einfahrtsweichen lagen. Im Vordergrund erkennt man die Gebäude des AW Speldorf *Slg. MM (6)*



ten zuvor noch alle Maße aufgenommen und zahlreiche Fotos angefertigt werden, was den Nachbau vereinfachte. Von dem gegenüberliegenden Stellwerk gibt es kaum Fotos, sodass hier anhand vorhandener Luftaufnahmen versucht wurde, das Vorbild möglichst genau zu treffen. Gleiches gilt für die Brücke über die Rheinische Bahn, von der keine Fotos bekannt sind. Besser dokumentiert wurden dagegen der Abbruch der kleinen Straßenerüberführungen im Bahndamm in Richtung Styrum sowie das dort stehende Übernachtungsgebäude der Bahnbediensteten.

Eingesetzte Fahrzeuge

Um den Vorführbetrieb attraktiver zu gestalten, wird nicht nach Fahrplan gefahren. Vielmehr sollen Züge und Triebwagen gezeigt werden, die einst im Ruhrtal verkehrten. Seit der frühen Epoche II sind die in Kettwig stationierten Wittfeld-Akkutriebwagen regelmäßig in Richtung Styrum unterwegs. Als Liliput sein erstes

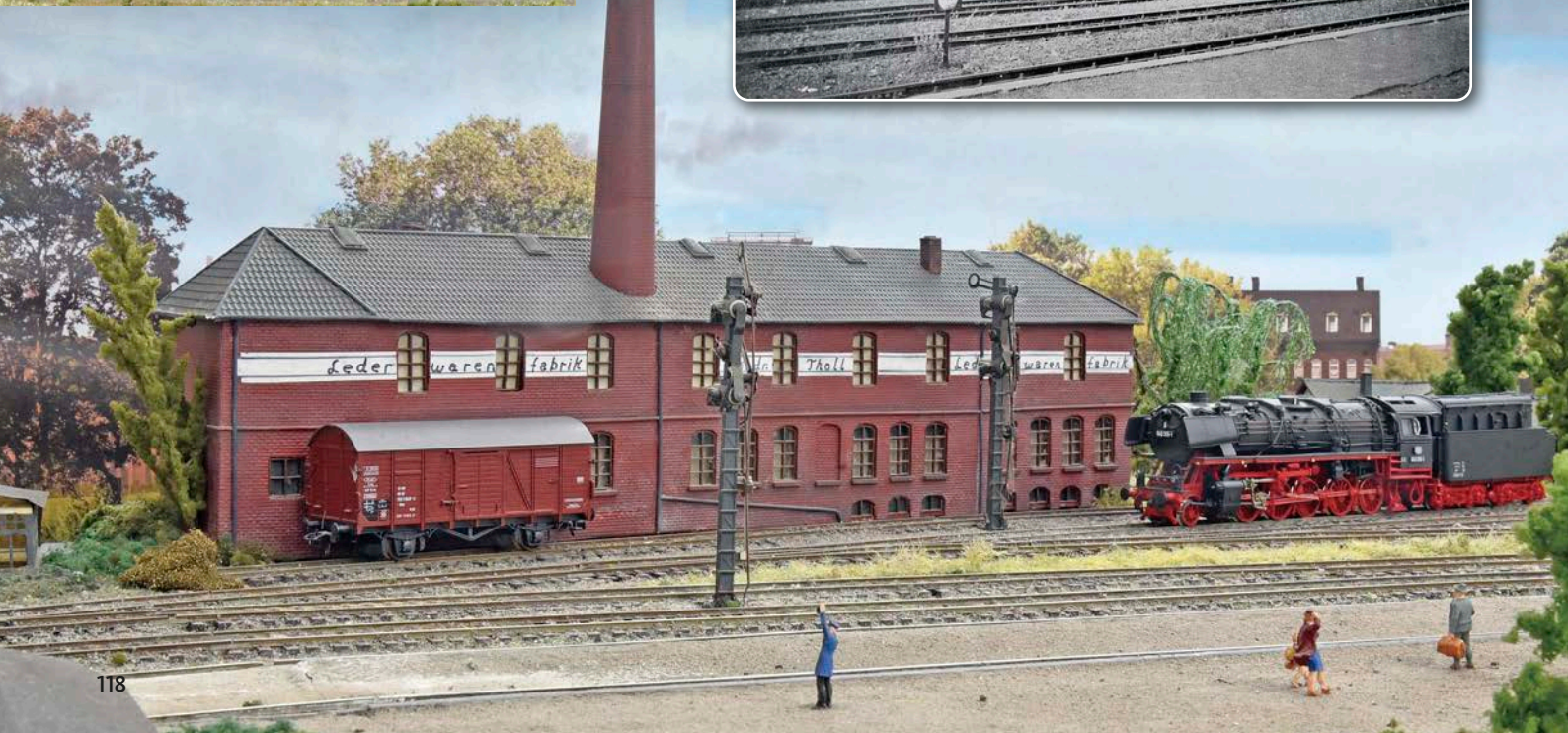
Modellbahn Mülheim

Nach der erfolgreichen Ausstellung „Kleine Bahn – ganz groß“ (siehe *em* 8/25) in der „Alten Dreherei“ des AW Mülheim-Speldorf findet mit der „Modellbahn Mülheim“ (MBM) am 12. und 13. September eine neue Veranstaltungsreihe mit zahlreichen internationalen Schauanlagen, Händlern, Sonderfahrten auf 600- und 1.000-mm-Spur sowie weiteren Attraktionen im Industriemuseum statt. Info: www.bv-messen.com oder www.alte-dreherei.de

grünes H0-Modell auflegte, waren ab Werk sogar die Zuglaufschilder Kettwig – Mülheim-Styrum aufgedruckt. Bei der DB wurden die auch in Doppeltraktion verwendeten ETA durch Schienenbusse ersetzt. Ein VT 95 samt Beiwagen reichte an den Werktagen aus. Am Wochenende verkehrten die Triebwagen aber meist mehrteilig, da viele Familien die Rückfahrt mit

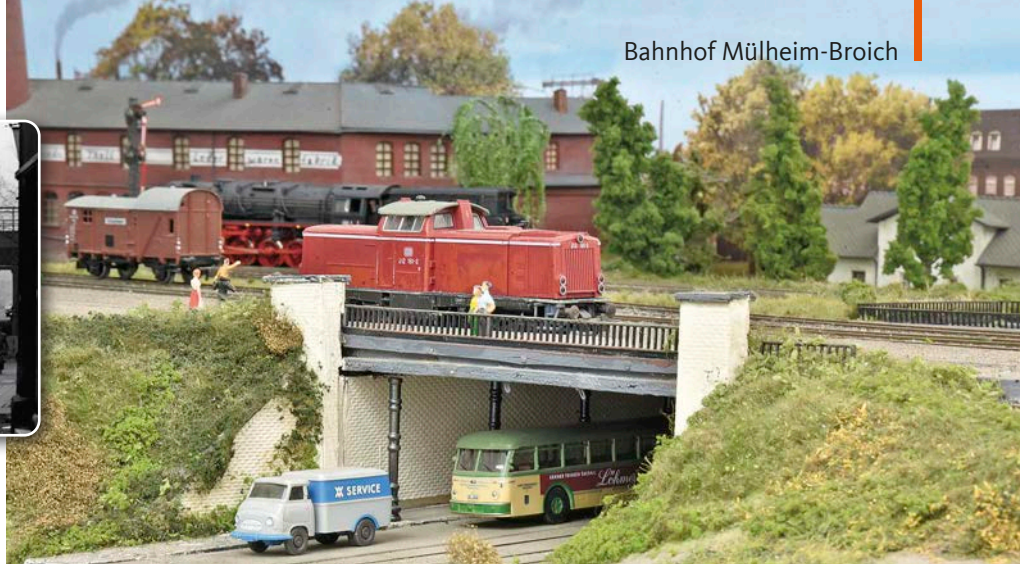
den Schiffen der Weißen Flotte antraten. Für den Güterverkehr sind fast alle preußischen Dampflokbauereihen im Einsatz gewesen, zumal viele auch vom benachbarten AW Speldorf auf der Ruhrtalbahn ihre Probefahrten absolvierten – was sogar den Einsatz der Baureihe 10 ermöglicht. Vor Durchgangsgüterzügen Styrum – Speldorf kamen auch die im Ruhrgebiet allgegenwärtigen Baureihen 44 und 50 zum Einsatz. Doch auch Dieselloks der Baureihen V 20, V 36 und V 60 sowie die Kleinloks der Leistungsklassen 1 bis 3 waren mit Güterwagen nach Saarn unterwegs. Als die Reisezüge noch von Dampfloks bespannt wurden, waren sie erfreulich kurz. Überliefert ist z. B. ein Bild mit Packwagen, drei preußischen Abteilwagen und einer „Donnerbüchse“. Während der Epoche II sah man auch umgeleitete Fernzüge mit den entsprechenden Schnellzugloks im Ruhrtal, die aufgrund der kurzen Bahnsteiglängen aber nur während des Zweiten Weltkriegs ge-

An der Ruhrtalbahn lagen mehrere Lederfabriken und die Villen ihrer Besitzer. Das Unternehmen von Friedrich Tholl hatte seine Laderampe direkt gegenüber des Broicher Empfangsgebäudes *Friedrich Tholl/Slg. MM*





Direkt am Schloss Broich gab es eine Unterführung für den Individualverkehr und die Straßenbahnen, die dort ein Vierschienengleis nutzten



legentlich im Bahnhof Broich zum Fahrgastwechsel anhielten.

Blick in die Zukunft

Wie schnell eine einst rege genutzte Eisenbahn-Infrastruktur aus dem Stadtbild verschwindet, ist überall ersichtlich. Da im Mülheimer Stadtgebiet nur noch Straßennamen wie z. B. „Am Bahnhof Broich“ an die vor 150 Jahren eröffnete Strecke und den bis vor 35 Jahren im Güterverkehr noch bedienten Bahnhof erinnern, ist ein Modellnachbau immer ein attraktives Anschauungsbeispiel. Die Mülheimer Modellbahner planen daher, die untere Ruhrtalbahn über Saarn hinaus bis nach Mintard zu verlängern. Auch das anschließende AW Mülheim-Speldorf soll mit seinen großen Hallen den Aufwand der Dampflokunterhaltung im Modell anschaulich zeigen. Für diese Projekte sucht das Museum „Alte Dreherei“ noch Aktive, die das untere Ruhrtal im Maßstab 1:87 mitgestalten oder Züge auf die Reise schicken möchten. *MM*



Der Steinbruch Rauen verfügte über mehrere Verladegleise, die vom Bahnhof Broich aus bedient wurden, im Modell ist hier eine Pendelautomatik installiert *MM (14)*



Auch nach der Stilllegung der Ruhrtalbahn wurde die Broicher Drahtseilerei Kocks noch von der Hafenbahn bedient, deren Gleis unter der Styrumer Ruhrbrücke lag



Leserbriefe

Ob Lob, Kritik, Ergänzung oder Inspiration: Schreiben Sie uns! Wir freuen uns über Ihre Leserbriefe. Bitte haben Sie Verständnis, dass wir nicht alle Zuschriften veröffentlichen können – und ausgewählte Briefe (ggf. gekürzt) abdrucken. Auch eine persönliche Antwort ist uns aus Kapazitätsgründen leider nicht immer möglich. Aber gelesen wird alles – versprochen!

Bewertung der Baureihe 19, em 2/26

Güztold-Modell als vorbildnähere Alternative

Leser Mathias Floß hat mit seiner Kritik an der Bewertung der Mätrix Br. 19 völlig Recht, denn der Testsieger hätte das Güztold-Modell sein müssen. Die Güztold-Lok hat einen kürzeren Lok-Tender-Abstand, der sie harmonisch und vorbildnah aussehen lässt – im Gegensatz zum Mätrix-Modell mit 5,9 mm! Da haben meine Fleischmann-Baureihen 01 und 50 von 1969 schon einen engeren Abstand, ganz zu schweigen von einer aktuellen Br. 03 dieses ehemaligen Herstellers. Der Antrieb ist im Güztold-Modell verschleißarm im Tender – beim Mätrix-Modell dagegen ist der Antrieb in der Lok und die vorderen Antriebsräder werden über die Kuppelstangen angetrieben: nur eine Frage der Zeit, bis die Augen dieser winzigen Stangen ausgeleierte sind. Auch wundern mich die Messdifferenzen im Vergleich zum Test in der Miba: Gesamtachsstand Vorbild 1:87: 137,47; Miba: 140,6; EM: 138,0. Nachlaufräder: 14,5; 13,5; 14,0. Vorlaufräder: 12,24; 11,5; 12,0. Die EM-Messwerte bevorteilen also das Mätrix-Modell – ob das „Schönmessen“ wohl daran liegt, dass Mätrix ein wichtiger Anzeigenkunde ist??

Wolf Grebing, Naumburg

Diesellok-Trio der „Petroleum-P8“, em 6/26

Details und Kritik

Am Brawa-Modell hat mich die Ausführung ohne Heizkessel-abgasschacht am Führerhaus interessiert. Wurden doch die meisten V 100 bzw. als BR 110, nämlich die 110 305 und dann ab Ordnungsnummer 313, alle folgenden Loks, so ab Werk ausgeliefert. Mein bevorzugtes „Heimat“-Bw (Aue) erhielt die meisten neu angelieferten Loks nur so. Auf dieses Detail wurde bisher, wenn überhaupt, in Publikationen über diese Baureihe sehr wenig eingegangen. Sowohl Brawa (auch schon die alte Generation) als auch Roco haben dabei alle möglichen Versionen im Programm (gehabt). Von beiden wurde dieses Detail im Verhältnis zur Varianten-Auflage sehr stiefmütterlich behandelt. Brawa hat aber bereits bei den „alten“ Loks den Abgasschacht auf dem 2. Vorbau nachgebildet. Bei Roco fehlt dieses Detail leider in den Ausführungen ohne den Schacht am Führerhaus! Leider wird von ESU (vermutlich) in absehbarer Zeit eine solche Ausführung nicht zu erwarten sein, da dieses einen größeren konstruktiven Eingriff verlangen würde. Liegt doch die Zuleitung des Führerstandslichts genau in diesem Schacht. Bei den Lichtfunktionen kam nun eine nächste Enttäuschung hinzu. Nun haben sie bei der Lok alle LEDs der Spitzen- und Zugschlussbeleuchtung mit jeweils einem eigenen Funktionsausgang versehen, was die einzelnen Signalbilder einer Lok sehr schön ermöglicht. Auch das zeitversetzte Einschalten der Beleuchtung, was allerdings von jedem Lokführer, wie ich erfahren habe, jeweils anders gehandhabt wurde. Was aber vergessen wurde, ist das „Auf- und Abblenden“ der jeweils rechten unteren Spitzenlichtlampe, diese war

im Original wohl eine 40/100-W-Zweifaden-Glühlampe. Dies ist umso mehr ärgerlich. Da ESU mit seinen Decodern in den Ausgängen F0v, F0r, Aux 1 und Aux 2 eine doppelte Belegung bzw. Konfiguration anbietet, wäre das somit sehr einfach zu realisieren gewesen. Ich habe dieses in einigen meiner selbst umgebauten Loks (Roco BR 106/110/118) realisiert. Nach einem Ummappen ist das in der ESU-Lok leider nur „hinten“ möglich, wo die rechte Lampe auf Aux 1 liegt. F0v und F0r wurden hier unverständlicherweise für die digitalen Kupplungen herangezogen und Aux 2 liegt auf der gleichen Seite wie Aux 1. Ansonsten bin ich ja von der Lok vollauf begeistert, vor allem vom Soundprojekt überzeugt mich bei ESU gegenüber den bisher verwendeten Henning-Soundprojekten für Zimo-Decoder. Die Brawa-Lok habe ich hingegen selbst, ebenfalls mit einem ESU Lopi V5.0, aufgerüstet, da ich die von Brawa angebotenen Decoder nicht mag bzw. keine Programmiermöglichkeit mittels Software dazu habe. Das gut gemachte Fahrwerk mit den Fahreigenschaften überzeugt, kann aber leider nicht über die Gestaltung des Gehäuses hinwegtäuschen. Im Vergleich mit meinen älteren Brawa-V 100 sind die Konturen am Gehäuse z. T. einfach nur oberflächlich und unscharf ausgeführt. Irgendwie kann ich mich des Eindrucks nicht er-

wehren, dass die Lok unbedingt auf den Markt musste, um ESU noch zuvorkommen. Bleibt nun abzuwarten, wie die „Neue“ von Roco wird, waren die Loks doch mehr als Einsteigermodelle gemacht, was man bei den heutigen Preisen aber nicht mehr sagen kann! Soweit meine Ausführung zu den Modellen der DR-Baureihe V 100.

Steffen Biskup,
Sehmatal-Cranzahl

Entwicklung doppelstöckiger Züge in Österreich, em 6/2026

Züricher S-Bahn in Wien

Ihr Beitrag über die Entwicklung doppelstöckiger Züge in Österreich gibt einen guten Überblick, jedoch hat der Autor einen Punkt völlig ausgeklammert: Drei Jahre nach den lokbespannten Probefahrten von Schweizer Doppelstockwagen (S. 11) mieteten die ÖBB im November 1992 eine komplette Züricher S-Bahn-Garnitur für den testweisen Einsatz auf der Wiener S1-Linie zwischen Liesing und Gänserndorf. Der Triebkopf SBB 450.050-0, zwei Zwischenwagen und ein Steuerwagen wurden am 1. November 1992 – nach Stromabnehmer-Plattentausch in Buchs SG – mit eigener Kraft nach Wien überstellt. Nach Einschulung von ÖBB-Lokführern erfolgte ab dem 9.11. bis zum 29.11. der Einsatz auf der S1 im Planumlauf einer ÖBB-4020-Doppelgarnitur. Man wollte damit



SBB-Garnitur beim Halt am Bahnhof Wien Praterstern Herwig Gerstner

Korrekturen

Sächsin in Schwaben, em 6/2026

Unzutreffend ist die Aussage, dass 99 651 beim Öchsle betriebsfähig ist. Bereits in Heft 8/26 berichteten wir darüber. Unter anderem unsere Leser Jürgen Petrik, Hans-Karl Kunhäuser und Jürgen Herold wiesen zudem in Leserbriefen darauf hin.

Eisenbahn der Zeche König Ludwig, em 6/2026

Im drittletzten Satz muss es richtig heißen: „...erreichte ab Juni 2018 auch die Ortlohrstraße und Suderwich.“ Fälschlicherweise ist dort von Oer-Erkenschwick die Rede.

Hochleistungs-pacifics der DB, em 7/2026

Die Aufnahme von Ekkehard Böhnlein entstand in Husum und nicht in Westerland – unschwer zu erkennen an der Bahnsteigüberdachung und am Stellwerksschild Hp.

Das Ende der Reihe 4020, em 7/26

Die Aufnahme von Manuel Leitner entstand am 30. April 2026, nicht am 30. Juli 2025.



Ein Vectron steht mit einem Schrottganzzug nach Terni abfahrbereit auf Gleis 3 des Bahnhofs Speldorf *Johannes Gith*

die Akzeptanz bei den Fahrgästen wie auch den Fahrgastfluss beim Ein- und Ausstieg mit nur sechs Türen gegenüber zwölf einer ÖBB-Tandemgarnitur testen. *Herwig Gerstner, Wels*

Güterverkehr auf der Rheinischen, em 6/26

Weitere Cargoverkehre in Mülheim-Speldorf

Neben den genannten Übergaben aus Oberhausen-Osterfeld ist in Mülheim-Speldorf ein weiterer umfangreicher Cargoverkehr zu beobachten. So werden regelmäßig Schrottganzzüge nach Duisburg-Hochfeld HKM und zum Stahlwerk in Terni (Italien) gefahren. Kesselwagenzüge nach Gladbeck West und Rheinkamp ergänzen das Angebot. Perspektivisch soll Speldorf an das ESTW Duisburg angeschlossen werden.

*Johannes Gith,
Mülheim an der Ruhr*

Leserbrief der Herren Wohlfahrt und Landmann, em 6/26

Günstigere Materialien

Eine clevere Idee, gelochte Profile aus Metallbaukästen zu verwenden, um eine funktionierende Tunneloberleitung selbst zu bauen. Aber warum teure Baukastenprofile verwenden anstelle von Meterware vorhandener Lochprofile, verzinkt oder in Alu? Des Weiteren: Wenn man Gleisharfen überspannen will, sollte man Gewindestäbe aus Kunststoff verwenden, denn diese gibt es

mit Normgewinde für entweder metallene oder auch Kunststoffmutter. Für die Gleiswendel meiner im Bau befindlichen H0-Anlage habe ich N-Flexgleisen die Schienenprofile entnommen und diese teilweise an die Unterseite der Sperrholzwendeln geklebt oder an Masten der Tunneloberleitung von Fallern befestigt. *Götz Alber, Ansbach*

Eine sächsische Lok, em 6/26:

Die aller-allerletzte Fahrt

Am 25. Juli 1969 fuhr die Anfang Juni von Buchau nochmals nach Heilbronn zurückgekehrte 099 651 einen aufgeschmelten Flachwagen mit Altschienen von Talheim nach Heilbronn Süd auf dem Reststück der Bottwartalbahn. Es war die wirklich „aller-allerletzte“ Fahrt einer Schmalspurdampflokomotive bei der Deutschen Bundesbahn. *Wolfram Berner, Bürgeraktion Bottwartalbahn (www.bottwartalbahn.de), Marbach am Neckar*

010 der Bundesbahn, em 7/26

Ein Lob

Großes Lob! Ich habe schon einige Bücher und Berichte in Zeitschriften über die 010 gelesen, aber Ihr Bericht hat es auf relativ wenigen Seiten geschafft, einen tollen Überblick von der Entwicklung, den Umbauten sowie der Hochphase und Ausmusterung der Baureihe zu vermitteln.

Thorsten Stappert, Steinbach/Ts.

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 9/2026, Nummer 711, 64. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schricker (Vorbild, fr); Ludwig Wunschel (Volontär), Claudio Ludwig (Volontär), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Joachim Bertsch, Wolfgang Binka, Guus Ferrée, Felix Förster, Henning Fölz, Hans-Jürgen Götz, Gunter Heck, Josef Högemann, Manuel Leitner, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Neithard Lehmann, Josef Maurer, Maik Moritz, Zeno Pilmann, Garret Rieplmeier, Holger Späing, Bernhard Studer, Oliver Strüber, Joachim Volkhardt, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens

Schlussredaktion: Peter Schricker (fr)

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Rosina Graf

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Head of Magazine Brands: Markus Pilzwegger

Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeier, bettina.wilgermeier@verlagshaus.de

Anzeigenposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2026, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt 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 Datamining) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG). Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.



KUNDENSERVICE: Alles rund ums Abo, Adressänderungen, Abbestellungen, Einzelheftbestellung – rund um die Uhr unter **eisenbahnmagazin.de/service**
oder Mo.–Fr. 09.00–18.00 Uhr über den Kundenservice:
✉ eisenbahn magazin Abo-Service,
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau
☎ +49 (0) 89 46 22 00 01
📧 service@verlagshaus24.com

Preise: Einzelheft 8,40 € (D), 9,20 € (A), 13,50 CHF (CH), 9,70 € (Be, Lux), 9,90 € (NL), 90,95 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 97,20 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter www.eisenbahnmagazin.de/abo

Die Abgebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE632Z00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Eisenbahn Magazin erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten Eisenbahn Magazin (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

LESERBRIEFE & BERATUNG

✉ **EISENBAHN MAGAZIN,**
INFANTERIESTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN

☎ +49 (0)89/13 06 99 724

☎ +49 (0)89/13 06 99 100

@ redaktion@eisenbahnmagazin.de

🌐 www.eisenbahnmagazin.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

@ anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2026/36.





Sebastian Koch

■ HO-Modell des Bahnhofs Laubach **Nebenbahnalltag mit Bundesbahn-Flair**

Die Comedian Hanullists setzten 1998 mit der Vogelsberger Westbahn Maßstäbe. Lange aus dem Blickfeld der Modellbahnszene verschwunden, wurde sie ab 2022 reaktiviert. Im ersten Teil unseres Porträts stellen wir das Modell des oberhessischen Bahnhofs Laubach vor.

■ 25 Jahre Euregiobahn **Totgesagte leben länger**

Vor einem Vierteljahrhundert fuhren wieder Züge über Strecken, die die DB schon längst totgesagt hatte. Heute rollen vielerorts im Aachener Umland die Regionalbahnen auf den Strecken der Euregiobahn im Halbstundentakt. Pläne für eine weitere Expansion gibt es schon.



Franz-Josef Dovern

■ Im Fokus: Bahnhofswagen **Stehzeug auf Rädern**

Unter den Bahnhofswagen verbargen sich Raritäten aus alten Zeiten bis hin zu ganzen Lokomotiven. Wir werfen einen Blick auf diese Exoten und ihre vielfältigen Modelle.



Hans-Joachim Knipfer

■ Děčín – Dresden-Neustadt **Eisenbahn im Elbtal**

Zwischen Děčín und Dresden verläuft eine der wichtigsten europäischen Eisenbahnmagistralen entlang der Elbe und mitten durch das Elbsandsteingebirge. Ein Blick auf Betrieb und Historie.



Jürgen Hörstel

Außerdem im Heft:

Rollbockbetrieb

Nahe Lausanne (CH) transportiert die MBC große Gütermengen über Meterspurgleise.

Ziegeleibahn in Hof

Eine kompakte Feldbahnanlage wurde vom Ziegeleipark in Mildenberg inspiriert.

Güterwagen im Test

Wir vergleichen die HO-Modelle verschiedener Teleskophaubenwagen der Gattung Shimmns.

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



Entdecken Sie unsere

hier abgebildeten **AKTIONSANGEBOTE**



Roco 7500066 • Roco 7510066 (DC-Sound)
 E-Lok 143 130-3, DBAG, Ep.V

*UVP analog
 269,90 €
**unser Preis
 199,99 €**

*UVP digital
 369,90 €
**unser Preis
 269,99 €**



Roco 7500078 • 7510078 (DC-Sound)
 E-Lok 144 029, DB, Ep.IV

*UVP analog 264,90 €
 *UVP digital 389,90 €
**unser Preis analog
 189,99 €**

**unser Preis digital
 269,99 €**



Roco 7300003 • Roco 7310003 (DC-Sound)
 Diesellok T 466 2050, CSD, Ep.IV

*UVP analog
 244,90 €
**unser Preis
 169,99 €**

*UVP digital
 244,90 €
**unser Preis
 169,99 €**



Piko 98559-A1 • Piko 98559-A2 • Piko 98559-A3 • Piko 98559-A4
 Hochbordwagen Eaos, DBAG-Railion, Ep.V, Betriebsnummer 1, 2, 3 & 4

Sonderaktion 2026 "Preiswerte Modelle für den Herbst!"

**Aktion
 je Wagen
 15,00 €**



Tillig 76763
 Weinfasswagen, SBB, Ep.II 'O. Frey & Cie. Weinimporte'

*UVP 54,90 €

**unser Preis
 26,99 €**

Neues Bremserhaus
 in schweizerischer
 Bauform



Roco 6600113 - Doppeltaschen-Gelenkwagen Sdggmrs 738, T3000e,
 Hupac, Ep.V-VI (Spedition Transco)

*UVP 119,90 €
**unser Preis
 82,99 €**

Beladen mit einem LKW Auflieger und
 zwei Wechselbehältern der Spedition Transco



Roco 6600117 - Doppeltaschen-Gelenkwagen mit LkW-Aufliegern
 Sdggmrs 738, T3000e, VTG, Ep.VI (Spedition Raben)

*UVP 119,90 €
**unser Preis
 79,99 €**

Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Raben



Roco 67598 - Taschenwagen T3 Sdgmns, ÖBB, Ep.V

*UVP 77,90 €
**unser Preis
 49,99 €**

Beladen mit einem 40-Fuß-Container der Rail Cargo Austria

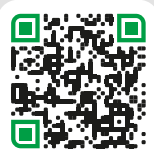


Tillig 76796 - Kühlwagen, PNE, Ep.I 'Molkerei- und Milchhandels-Ge-
 nossenschaft Neu-Ruppin' Bauart Uerdingen, DR, Ep.IV

*UVP 45,90 €

**unser Preis
 22,99 €**

eingestellt bei der
 Paulinenaue-Neu-
 ruppiner Eisenbahn
 (PNE)



**NEU! ELRIWA
 AUF WHATSAPP**



**SCANNEN FÜR
 MEHR AKTIONEN**



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft oder auf
[facebook.com/elriwa](https://www.facebook.com/elriwa) bzw.
[instagram.com/elriwa_modelbahnshop](https://www.instagram.com/elriwa_modelbahnshop) oder
[youtube.com/modelbahnshopelriwa](https://www.youtube.com/modelbahnshopelriwa)



idee+spiel®

EUROTRAIN®

ELEKTROLOK
BR 119
DB

PIKO



- Ausführung mit Stiellampen der Epoche IV
- Stromabnehmer ohne sichtbare Verschraubungen
- Digital schaltbare Beleuchtungen in Maschinenraum und Führerständen
- Drehgestelle mit zahlreichen, separat angesetzten Bauteilen für maximale Tiefenwirkung

Eleganz trifft auf Hochgeschwindigkeit – die BR 119 der Deutschen Bundesbahn in H0

Mit der Baureihe 119 in Spur H0 bringt PIKO diese historisch bedeutende Elektrolokomotive auf die Modellbahngleise.

FORM NEU
2026



Elektrolok BR 119 DB Ep. IV

- 21060** Gleichstrom
- 21062** Gleichstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound®** onboard
- 21063** Wechselstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound®** onboard

239,00 €*
349,00 €*
349,00 €*

Die perfekte Ergänzung für vorbildgerechte Zugbildungen:



59624 Schnellzugpackwagen Dm902 DB Ep. IV



53389 Postwagen DB Ep. IV



57650 Nahverkehrswagen 2. Kl. Bnb719 DB Ep. IV

* unverbindliche Preisempfehlung

Neuheiten & Inspiration



Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und in unseren aktuellen Katalogen. Kostenfrei herunterladen auf

www.piko-shop.de



Folgen Sie uns



www.piko.de