H0-Test: Teleskophaubenwagen von Albert-Modell, Brawa, Märklin, Piko und Roco

10
2026

eisenbahn Modellbahn magazin

Oktober 2026
64. Jahrgang
Heft Nr. 712

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)

4 194539 108408 10

Dampf-Ausklang bei der Bundesbahn



So wurden die Bw Lehrte und Ottbergen 1976 dampffrei

H0-Bahnhof nach hessischem Vorbild

Nebenbahn-Perle der Epoche III

Originalgetreu bis ins Detail: Wie eine in die Jahre gekommene Anlage in neuem Glanz erstrahlt



Erfolgreich 25 Jahre Euregiobahn • **Triphase** Drehstrom bei der FS • **Rollbockbetrieb** Güterverkehr der MBC



Exklusiv!

60 Jahre DEV: Ein Pionier der Museumsbahn erinnert sich

Wochenend-Bastelei:
So entsteht ein Bw-Kran aus Karton



Dresden – Děčín:
Was die Bahn im Elbtal so faszinierend macht



elriwa®
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
Radeberger Straße 32 • 01454 Feldschlößchen • A4 Abfahrt 84
Tel. 03528 / 477 90 70 • info@elriwa.de
Ladengeschäft • Werkstatt • Online-Shop

Entdecken Sie unsere hier abgebildeten AKTIONSARTIKEL!



H0 BUSCH

*UVP 17,49€
4132
9,99 €



Zwei Wandlampen mit gelb/orangenen LEDs. Einfache Montage an Hauswänden. Kann auch zur Ergänzung der Gittermast-Lampen 4130 bzw. 8730 verwendet werden.

Busch 4132
2 Wandlampen, schwarz

H0 FALLER

*UVP 74,99€
190403
29,99 €



Faller 190403 - Aktions-Set BP-Tankanlage „30 Jahre Eurotrain" (limitierte Auflage)

H0 FALLER

*UVP 39,99€
190141
31,99 €



Faller 190141 - Aktions-Set Am Bahnübergang
(Dieser Bausatz enthält: 184 Einzelteile in 11 Farben)

H0

*UVP 46,40€
77068
14,99 €



Tillig 77068
Kesselwagen M, Agenzia Marittima FS Venezia, Ep.III

H0 FALLER

*UVP 109,99€
130966
79,99 €



Dieser Bausatz enthält: 127 Einzelteile in 5 Farben

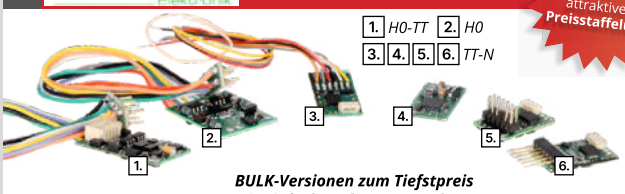
*UVP 45,90€
190404
14,99 €



Faller 130966 - Fernsehturm (Maße 150 x 150 x 1200 mm)
Faller 190404 - Heißluftballon »30 Jahre Eurotrain (limitiert)

H0 Uhlenbrock Elektronik

ID-Dekoder mit attraktiver Preisstaffelung

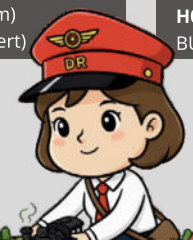


BULK-Versionen zum Tiefstpreis mit einfacher Blisterverpackung und ohne Anleitung

1. **UVP 29,90€ • 74120 - ID2 Decoder, NEM 652 • unterstützt DCC, Motorola® sowie RailCom®/RailComPlus® - **bis 4 Stück 17,99€ • ab 5 Stück 16,98€***
2. **UVP 23,90€ • 74320 - ID2 Decoder, NEM 652 • unterstützt DCC, Motorola® sowie RailCom®/RailComPlus® - **bis 4 Stück 14,99€ • ab 5 Stück 13,99€***
3. **UVP 29,90€ • 73309 - ID-Decoder 0,8 A, offene Kabelenden, BULK-VERSION von 73300 - **bis 2 Stück 19,99€ • bis 9 Stück 19,19€ • ab 10 Stück 18,99€***
4. **UVP 29,90€ • 73239 - ID-Decoder 0,8 A, Next 18, BULK-VERSION von 73236 - **bis 2 Stück 19,99€ • bis 9 Stück 19,19€ • ab 10 Stück 18,99€***
5. **UVP 29,90€ • 73349 - ID-Decoder 0,8 A, Plux 12, BULK-VERSION von 73340 - **bis 2 Stück 19,99€ • bis 9 Stück 19,19€ • ab 10 Stück 18,99€***
6. **UVP 29,90€ • 73319 - ID-Decoder 0,8 A, NEM 651 direkt, BULK-VERSION von 73310 - **bis 2 Stück 19,99€ • bis 9 Stück 19,19€ • ab 10 Stück 18,99€***

H0-N Uhlenbrock - ID (IntelliDrive)-Decoder, BULK-VERSIONEN in Staffelpreisen je nach Modell

NEU! ELRIWA AUF WHATSAPP



SCANNEN FÜR MEHR AKTIONEN



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

idee+spiel® EUROTRAIN®

Aktionen, Angebote, Neuheiten & Exklusivmodelle • alles auf... www.elriwa.de

Traktionswechsel

in der Redaktion

Vor genau zwanzig Jahren stand ich mit meinem Vater an der Strecke München – Buchloe, kurz vor der S-Bahn-Haltestelle Schöngeising, am Bahndamm. Wir warteten gerade auf den Eurocity München – Zürich, als mein Vater – seinerseits begeisterter Eisenbahnfotograf – mich fragte, ob ich nicht auch einmal ein Eisenbahnfoto machen wolle. Über den Vorschlag freute ich mich natürlich und stimmte zu. Daraufhin stellte mir mein Vater seine Voigtländer Vitessa 1000SR-Kleinbildkamera für das Bild ein. Nur wenige Augenblicke später rollte die von 218 426 geführte Zuggarnitur aus München kommend an uns vorbei. Ich drückte auf den Auslöser und schoss mit sechs Jahren mein erstes Eisenbahnfoto.



Am 9. September 2006 rollen zwei Dieselloks der Baureihe 218 mit dem Eurocity München – Zürich durch Schöngeising in Richtung Allgäu *Ludwig Wunschel*

Mit dieser kleinen Anekdote – die der Startschuss für meine Eisenbahn- und Modellbahnfaszination war – möchte ich mich bei Ihnen, liebe Leser, vorstellen.

Mein Interesse für Eisenbahnen und Modellbahnen führte mich 2019 zunächst in den Einzelhandel. In einem Modellbahnfachgeschäft in München war ich vier Jahre lang – erst in Vollzeit, dann als Werkstudent – tätig. Dort sammelte ich viele wertvolle Erfahrungen und erhielt zentrale Einblicke in die Modellbahnbranche und -szene.

Im Winter 2019 nahm ich dann mein Geschichtsstudium auf. Viele historische Themen sind eng mit der Eisenbahn verbunden, so dass ich mein Hobby in einige Studienarbeiten einbinden konnte. Vor allem die Deutsche Reichsbahn tauchte, insbesondere in meinen beiden Abschlussarbeiten, immer wieder auf und wurde zu einem der zentralen Themen meines akademischen Werdegangs.

Im März 2026 führte mich mein Weg schließlich in die Redaktion des *eisenbahn magazins*. Nachdem Peter Wieland sich mit dem Heft em 8/2026 in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet hat, verantworten Martin Menke und ich seit der Ausgabe 9/2026 gemeinsam die Modellbahnthemen unseres Magazins.

Ludwig Wunschel



Inhalt

Im Fokus: Vorbild und Modell

12 Kuriositätenkabinett am Prellbock
Bahnhofswagen gehören zur untersten bahnamtlichen Kategorie der Schienenfahrzeuge. Unter ihnen verbargen sich Raritäten aus alten Zeiten bis hin zu ganzen Lokomotiven

19 Neue Aufgaben
Bahnhofswagen sind ein dankbares Thema für Modellbahner, im Handel gibt es aber nur wenige Modelle

Eisenbahn

6 Pionierleistung auf Meterspur
Zum 60-jährigen Bestehen des DEV blicken wir zurück und nach vorne

24 Bild des Monats
MiWuLa-Werbelok 185 666 auf der Tauernbahn

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

38 Magistrale im Elbtal
Seit 1851 verbindet die Elbtalbahn Dresden mit Děčín und bildet einen der bedeutendsten Eisenbahn-Korridore Mitteleuropas

46 Feuer aus im Jahr 1976
Dampf im Weserbergland: Wie die Bw Ottbergen und Lehrte 1976 dampffrei wurden

52 Erfolgreich reaktiviert!
Die Euregiobahn nimmt seit 25 Jahren im Raum Aachen erfolgreich Strecken wieder in Betrieb



Titelbild: Im H0-Modell des Bahnhofs Laubach kreuzen ein von 78 134 bespannter Personenzug und ein VT 95 mit Beiwagen *Sebastian Koch*



38 Durch das Elbtal verläuft die Bahnstrecke Dresden-Neustadt – Děčín, die landschaftliche Schönheit mit betrieblicher Vielfalt verbindet *Jürgen Hörstel*



12 In den Fokus nehmen wir Bahnhofswagen! Sind sie wirklich nur Stehzeug auf Rädern? *H.-J. Knupfer*



46 1976 rollten die Dampfloks der Bw Lehrte und Ottbergen endgültig auf das Abstellgleis *Josef Högemann*



60 Warum man bestimmte FS-Drehstromloks auch als „Maikäfer“ bezeichnete, wird bei der Ansicht dieses Fotos deutlich *Joachim von Rohr/Slg. Andreas Knipping*



72 Auf einer Grundfläche von einem halben Quadratmeter entstand eine kleine Ziegeleibahn in H0f *Rolf Ihme*



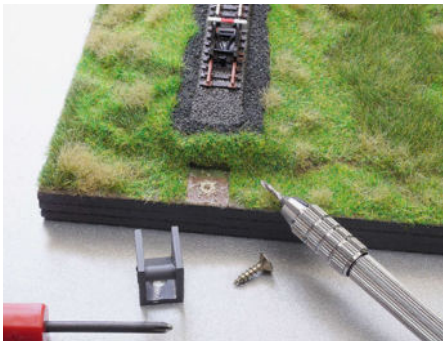
84 Mit dem IntelliDrive 2-Decoder können ältere Märklin-Modelle einfacher digitalisiert werden *Maik Möritz*



96 Die Güterwagen der Gattung Shimmns wurden speziell für den Transport von Coils beschafft. Wir haben fünf H0-Modelle dieser Bauart verglichen *Markus Inderst*



88 Für nur etwa fünf Euro bietet die Firma GPM eine Kleinbekohlung als Kartonbausatz an *Karsten Naumann*



91 Dieses selbstgebaute Messdiorama für Triebfahrzeuge kann auch als Fotokulisse genutzt werden *Trainini*



112 In der Modellbahnszene setzte die Vogelsberger Westbahn bereits 1998 Maßstäbe. Ab 2022 wurde sie reaktiviert und überarbeitet *Sebastian Koch*

56 Reger Güterzugbetrieb
Bei der MBC kann man noch Rollböcke erleben

60 Das Ende der Maikäfer
Vor fünfzig Jahren endete der auslaufende FS-Drehstrombetrieb mit Umstellung der auf Acqui Terme zulaufenden Reststrecken. Ein Blick auf die spannende Technik

Modellbahn

68 Vierkuppler im Rangierdienst
Die Baureihe 81 der DB von Märklin in H0 und ihr Vorbild

72 Feldbahn in der Ziegelei
Eine Ziegeleibahn in H0f ermöglicht viel Betrieb auf kleiner Fläche

76 Neu im Schaufenster
Was Fachhändler aktuell bereithalten, zeigen wir in Wort und Bild

84 Nachträglich digitalisiert
So gelingt die Digitalisierung älterer Märklin-Modelle mit dem IntelliDrive 2-Decoder von Uhlenbrock

88 Kostengünstige Kleinbekohlung
Mit kleinen Details und Verfeinerungen wird aus einem Kartonbausatz ein authentisches H0-Modell einer kleinen Bekohlungsanlage

91 Kräftemessen in Miniatur
So entsteht ein Diorama für Triebfahrzeugtests in Spur Z

96 Teleskophaubenwagen
Wir testen Güterwagen der Gattung Shimmns von Albert-Modell, Brawa, Märklin, Piko und Roco in der Spurweite H0

112 Nebenbahnalltag mit DB-Flair
Im ersten Teil unseres Porträts der Vogelsberger Westbahn beleuchten wir die Geschichte der Anlage und stellen das Modell des oberhessischen Bahnhofs Laubach vor

Service

94 Buch & Film
104 Kleine Bahnbörse/Fachgeschäfte
110 Termine/TV-Tipps/Veranstaltungen
120 Leserbriefe/Impressum
122 Vorschau



Die Fahrzeugsammlung des DEV umfasst neben Dampf- und Dieselloks auch einige Dieseltriebwagen. Am 31. Juli 2026 stehen (v.l.n.r) T 44, T 42, Gastfahrzeug T 1 der Harzer Schmalspurbahnen sowie T 41 in Bruchhausen-Vilsen vor der Werkstatt *Guus Ferrée*

Pionierleistung
auf Meterspur

Jubiläum beim Deutschen Eisenbahn-Verein ■ *Vor 60 Jahren nahm der Deutsche Eisenbahn-Verein in Bruchhausen-Vilsen mit einer Dampflok und nur einem Personenwagen den Museumsbahnbetrieb auf. Heute bewahrt der Verein rund 100 Fahrzeuge und unterhält ein erstaunliches Kleinbahn-Museum*

Im Jahr 1964 erlebte Deutschland eine Zeit des Aufschwungs und des Niedergangs zugleich. Während die Wirtschaft florierte, verdrängten Autos, Bus und Lkw immer mehr Neben- und Kleinbahnen von der Landkarte. Viele Strecken waren einst ein zentrales Stück regionaler Wirtschaftsgeschichte. Jetzt drohten die Stilllegung und die Demontage.

Harald O. Kindermann beobachtete seinerzeit diese Entwicklung. Der junge Hamburger war begeistert von der Eisenbahn, obwohl seine Bewerbung bei der Deutschen Bundesbahn nach dem Abitur gescheitert war. Stattdessen ging Kindermann zur Post und suchte sich nebenbei sein eigenes Bahnprojekt. In England sicherten Eisenbahnfreunde bereits die Existenz einiger Strecken und retteten sie vor dem Vergessen. Bei der Bluebell Railway in Sussex etwa fuhren schon zu Beginn der 60er-Jahre historische Züge, betrieben von Eisenbahnfreunden.

Was auf der Insel funktionierte, musste auch in Deutschland möglich sein. Mit dieser Überzeugung setzte sich Kindermann 1964 mit seiner Frau und zwei Freunden in Hamburg an den Wohnzimmertisch und gründete den Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV). Damit legten sie den Grundstein für die erste Museumseisenbahn Deutschlands.

Eine Idee aus England

Nach Erledigung der Formalien waren vor allem Mut, Organisationstalent und ein bisschen Hartnäckigkeit gefragt. Seine Idee: Man könnte ein Stück der Steinhuder Meer-Bahn, auf der seit 1964 der Personenverkehr ruhte, für solche Zwecke nutzen. Dazu brauchte er eine Dampflok. Deshalb wandte sich Kindermann an Wilhelm Leder, den Betriebsleiter der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf (HSA). Dieser lud Kindermann kurzerhand nach Bruchhausen-Vilsen ein. Die Lok „Bruchhausen", erklärte er, habe noch zwei Jahre Untersuchungsfrist, die könne der Verein haben.

Und da Leder ohnehin schon (und noch vor Kindermann) wusste, dass aus dem Projekt am Steinhuder Meer nichts würde – die Eisenbahnen waren untereinander gut vernetzt –, bot er gleich dazu eine Strecke für die Museumsbahn an: von Bruch-



Lok 33 rangiert am 15. Juli 1961 mit aufgebockten Viehwagen in Bruchhausen-Vilsen. Schweine waren ein typisches Ladegut in der landwirtschaftlich geprägten Region *Detlev Luckmann/Eisenbahnstiftung*

hausen-Vilsen nach Heiligenberg und Asendorf. Personenwagen allerdings, sagte Leder, habe die Bahn keine mehr. Darum müsse sich Kindermann selbst kümmern.

Start mit Lok und einem Ci

Kindermann telefonierte in ganz Deutschland herum, doch bis zum Eröffnungstermin am 2. Juli 1966 ließ sich nur ein Ci von der DB-Meterspurstrecke Mosbach – Mudau auftreiben. Einen weiteren Wagen wollte niemand abgeben. Und so eröffnete die erste Museumseisenbahn Deutschlands mit der Lok „Bruchhausen“ und einem einzigen Personenwagen den Betrieb. „Wir mussten mehrfach hin- und herfahren“, erinnert sich Kindermann heute, „weil wir sonst nicht alle Fahrgäste hätten befördern können.“



Zu den Jubiläumsfeierlichkeiten gastiert auch 86 1744 der PRESS beim DEV und befördert Normalspur-Museumszüge zwischen Eystrup und Syke (Foto in Uenzen, 25. Juli 2026) *Florian Dürr*

Sechzig Jahre später ist der DEV mit weit über 1.100 Mitgliedern zu einem Kleinbahnmuseum mit Museumsgütesiegel herangewachsen. Der Verein besitzt, pflegt und restauriert rund 100 schmal- und normalspurige Fahrzeuge, unterhält 7,8 Kilometer meterspurige Museumsbahn zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf sowie Bahnhöfe, Werkstätten und weitere Immobilien. Neben der Meterspur-Museumsbahn stellt der DEV auch den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH) einen historischen MaK-Triebwagen zur Verfügung. Diese führen damit im Auftrag einiger Anliegergemeinden regelmäßig touristische „Kaffkieker“-Fahrten auf ihrer anschließenden Normalspurstrecke Syke – Eystrup durch.

Alles das erregt Aufmerksamkeit weit über die Grenzen Deutschlands hinaus und zieht alljährlich zahlreiche Besucher an. Das Wachstum ist erstaunlich und beweist einen langen Atem. Wie schafft es der DEV, zu bestehen in Zeiten, in denen Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen vor immer massiveren Herausforderungen stehen?



Der 1927 an die Plettenberger Straßenbahn AG gelieferte Nassdampf-B-Kuppler „Plettenberg“ ist seit 1968 beim DEV und wurde zum 25-jährigen Bestehen der Museumsbahn 1991 wieder in Betrieb genommen *Guus Ferrée*

Tausende Besucher kommen zu den zehn Jubiläumstagen nach Bruchhausen-Vilsen. Am 2. August 2026 nähert sich die DEV-Dampflok „Hoya“ mit einem gut ausgelasteten Zug Heiligenberg *Guus Ferrée*





Engagierter Kleinbahn-Experte: DEV-Vorsitzender Wolf-Jobst Siedler
Florian Dürr

Kleinbahn mit Rückhalt

Dass der DEV sechs Jahrzehnte durchgehalten hat, liegt nicht zuletzt an enger Verflechtung und viel Passion. Die spürt man, wenn man sich mit den Aktiven unterhält. Einer davon ist Wolf-Jobst Siedler, Vorsitzender des DEV und einer der vielen passionierten Kleinbahn-Experten bei der Museumsbahn in Bruchhausen-Vilsen. „Kleinbahnen waren immer erfolgreich, wenn sie vor Ort gut vernetzt waren mit Menschen und Wirtschaftsbetrieben", erläutert er. Es ist ein Prinzip, das sich der DEV zu Herzen genommen hat und ohne das die Museumsbahn heute vielleicht nicht mehr existieren würde. Wie gut es funktioniert, zeigte die Geschichte: HSA-Betriebsleiter und -Geschäftsführer Wilhelm Leder war Ende der 1950er-Jahre mit dem Auftrag in sein Amt eingesetzt worden, die Schmalspurbahn abzuwickeln. Doch er tat das Gegenteil: Er besuchte die Frachtkunden, überwiegend landwirtschaftliche Genossenschaften, und erklärte ihnen, dass die Bahn ohne besser bezahlte Frachten schließen müsse. Die Güter kamen zurück auf die Schiene. Leder sanierte die Bahn, baute sie teils auf Normalspur um und legte damit auch die Grundlage für die Begegnung mit Kindermann und die heutige Museumsbahn.

Vernetzt mit den Kommunen

Heute ist die Museumsbahn aufs Engste vernetzt mit den Kommunen. Seit 1971 gehört die Infrastruktur dem Flecken Bruchhausen-Vilsen und der Gemeinde Asendorf. Der Flecken Bruchhausen-Vilsen ist sowohl als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als auch als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) tätig. Der Flecken hat wiederum einen Vertrag mit dem DEV, der ihn mit historischen Fahrzeugen in pflichtschuldigem Zustand sowie auch mit fachkundigem Personal versorgt. Eine Konstellation, die seit Jahrzehnten funktioniert. „Es wäre unrealistisch zu erwarten, alle disponiblen Mittel in den DEV zu stecken", sagt Siedler. „Aber man muss den Nutzen in den Vordergrund stellen. Wir sehen uns als Museum und damit als Teil der touristischen Infrastruktur. Wir kaufen regional ein, wir ziehen Menschen an, die hier übernachten. Wir sind Wirtschaftsfaktor. Wenn man im Dialog bleibt, dann wächst das Verständnis und man hat Spaß am gemeinsamen Wirken."

Kindermann sieht das genauso. Die Hotels der Region seien immer wieder ausgebucht, sagt er, weil die Museumsbahn fahre. Tatsächlich vermelden zum Auftakt der Jubiläumswochen des DEV am 24. Juli 2026 in Bruchhausen-Vilsen die meisten Beherbergungsbetriebe: „Ausgebucht".

Wissen, Zeit und Kohle

So gefestigt der DEV nach 60 Jahren dasteht, so sehr steht der Verein auch vor den Herausforderungen unserer Zeit. Etwa der merkliche Rückgang des ehrenamtlichen Engagements. Die Bereitschaft, sich dauerhaft einer Sache zu widmen – Gleise richten, Fahrzeuge restaurieren, als Schaffner in historischer Uniform Fahrkarten lochen – nehme ab, sagt Siedler. Die zweite Herausforderung ist der drohende Verlust von Fachwissen. Was ein Kesselschlosser vor hundert Jahren beherrschte, wird dem Industriemechaniker von heute nicht mehr vermittelt. Schadbilder erkennen, die Ursache eines Defekts diagnostizieren, eine Revision fachgerecht durchführen – das sind Kenntnisse, die nicht in Berufsschulbüchern stehen. Siedler spricht von einer „Dombaumeister-Mentalität", die es brauche: die Bereitschaft, an Projekten zu arbeiten, die man selbst vielleicht nicht zum Abschluss bringen kann. Der DEV hat Restaurierungsprojekte, die bereits durch mehrere Generationen von Aktiven gegangen sind, von denen einige nicht mehr leben. Dass es bislang immer gelungen ist, das Wissen weiterzugeben, ist keine Selbstverständlichkeit.

> *In einigen Jahren soll die 7s der Albtalbahn beim DEV wieder in Betrieb gehen*

Die dritte Baustelle ist das Geld. Der Kohlepreis für die Dampflokomotiven, die die Hauptattraktion der Museumsbahn sind, hat sich in den vergangenen Jahren verdreifacht, weitere Energiesteuern auf fossile Brennstoffe sind absehbar. 1.177 Mitglieder weltweit tragen mit ihren Beiträgen eine Sammlung, deren Umfang die Einnahmen schnell aufzehrt. Seit einigen Jahren unterstützt die Stiftung Kleinbahnmuseum Bruchhausen-Vilsen den Betrieb mit ihren Erträgen. Sie wurde von Gönnern aus dem Vereinsumfeld gegründet und etabliert sich gerade als nachhaltige Finanzierungssäule.

Hinzu kommt ein strukturelles Problem: Die Regelwerke, nach denen der DEV seinen Museumsbetrieb abwickeln muss,

Zu den Gastloks auf schmaler Spur zählt die Dampflok „RUR" des Kleinbahn-Sammlers Wim Pater. Dahinter abgestellt: 99 211 der Wangerooger Inselbahn *Florian Dürr*



„Ich wollte eine Schmalspurbahn erhalten“

Interview mit DEV-Gründer Harald Otto Kindermann

Harald Otto Kindermann (92) gründete 1964 in Hamburg den Deutschen Eisenbahn-Verein und legte damit den Grundstein für die heutige Museumsbahn, die in diesem Jahr 60 Jahre alt wird. Im Gespräch blickt er auf die Anfänge, den Rückhalt und die sechs Jahrzehnte DEV zurück.

eisenbahn magazin: Herr Kindermann, Sie sind sozusagen ein Pionier des Museumsbahnwesens in Deutschland. Darf man das so sagen?

Harald O. Kindermann: An sich kann man das sagen, ja.

em: Was war ihr Antrieb, eine Museumsbahn zu gründen?

Kindermann: Ich bin kein Berufseisenbahner. Die Bundesbahn hat mich nach dem Abitur nicht genommen, deshalb ging ich zur Post. Aber ich wollte eine Schmalspurbahn erhalten. Und dann fanden wir mit den Verkehrsbetrieben eine Möglichkeit, die Asendorfer Strecke zu erhalten.

em: Wie schwer war es damals, eine Museumsbahn aufzubauen?

Kindermann: Ich bin gebürtiger Hamburger. Zunächst hatte ich dort versucht, eine gerade stillgelegte Bahn zu erhalten. Dort gab es noch eine große Wagenhalle, was für ein



DEV-Gründer Harald Otto Kindermann
Florian Dürr

Museum natürlich sehr praktisch ist. Heute bin ich aber froh, dass daraus nichts wurde. Das lag in einem Hamburger Villenvorort. Wir hätten dort sicher Ärger mit den Anliegern bekommen.

em: Wie haben die Menschen hier reagiert?

Kindermann: Hier reagierten sie positiv. Der Vorteil war, dass die Bahnstrecke nie stillgelegt war. Sie beförderte weiterhin Güter. Wenn nun ein Zug mehr fuhr, störte das die Anlieger nicht. Und nachdem wir ein wenig etabliert waren: Wenn sich doch einmal jemand beschwerte, sagte man ihm: „Die Bahn fährt hier seit 1900. Warum haben Sie denn an der Strecke gebaut, wenn Sie das stört?“

em: Sie haben relativ früh auch die Kommunen mit ins Boot geholt. 1971 kauften Asendorf und Bruchhausen-Vilsen die Strecke. War das eine Motivation für Sie?

Kindermann: Natürlich, selbstverständlich. Die Gemeinden stehen dahinter. Sie wissen, dass die Museumsbahn der Tourismusbringer hier ist. Heute sind die Hotels ausgebucht, weil hier die Museumsbahn fährt. Das zieht Menschen an und wirkt als Multiplikator.

em: Hätten Sie damals gedacht, dass Sie einmal auf 60 Jahre DEV zurückblicken würden?

Kindermann: Das hätte man nicht voraussagen können – dass es so lange halten würde. Gehofft haben wir es natürlich. Ich denke, dass die Bahn heute nicht mehr gefährdet ist. Auf ihre Touristenattraktion wird die Region nicht verzichten wollen.

em: Es ist auch Ihr Lebenswerk ...

Kindermann: Ja, das kann man so sagen. Aber ich war nicht allein, sondern hatte sehr viele Helfer.

sind dieselben, nach denen Unternehmen mit Hochgeschwindigkeitszügen und vielen Kilometern Infrastruktur arbeiten. Für eine Meterspur-Museumsbahn bedeutet das einen bürokratischen Aufwand, der der historischen Kleinbahnidee – einfache Verfahren, schlanke Strukturen – fundamental widerspricht. „Es liegt in der Natur der Kleinbahn, einfache Praktiken anzuwenden“, sagt Siedler. Ob der Gesetzgeber diese Einsicht einmal wiederfindet, muss die Zukunft zeigen.

Am 18. März 1961 reichten die Meterspurgleise noch bis Hoya, wo der T 65 auf der Drehscheibe im Bw steht. Später ließ Wilhelm Leder die Bahn nach Syke auf Normalspur umbauen *Harald O. Kindermann*



Bewahren, was wirklich war

Der DEV hat sich zum Ziel gesetzt, das Verkehrssystem Kleinbahn in seinem sozialen und ökonomischen Kontext erlebbar zu machen“, sagt Wolf-Jobst Siedler. „Das Preußische Kleinbahngesetz von 1892 schuf vereinfachte Bau- und Betriebsbedingungen für Bahnen in schwach entwickelten Räumen und legte damit die Grundlage für ein Transportsystem, das ganzen Regionen überhaupt erst wirtschaftliche Teilhabe ermöglichte“, erläutert Siedler. Dieses System will der DEV erhalten und vermitteln, und zwar möglichst authentisch. „Wir wollen zeigen, was war“, fährt Siedler fort, „und nicht das, was irgendjemand schön findet oder meint, da gewesen zu sein.“ Das hat weitreichende Konsequenzen für die Restaurierungsprojekte des DEV. In den An-



„Können Sie unsere Elefanten abholen?“, fragte der Direktor vom Zirkus Corty-Althoff, der 1990 in Bruchhausen-Vilsen gastierte. DEV-Aktive sprangen ein und holten mit dem VGH-Triebwagen T 1 (Gotha 1937) die fünf Dickhäuter am 3. Juli 1990 in Syke ab (Foto zwischen Wachendorf und Süstedt) *Gabriele Walbersloh/Eisenbahnstiftung*

fangsjahren ging es vor allem darum, den Betrieb am Laufen zu halten. Man konservierte, was zu retten war, und ermöglichte die Mitfahrt. Heute restauriert der DEV historisch dokumentiert und detailgetreu. Beraten wird das „Wie“ in einem eigens eingerichteten Museumsbeirat auf Basis historischer Quellen. Dieser Anspruch soll auch bei den nächsten größeren Restaurierungsprojekten als Leitlinie dienen.

Dazu zählt zum Beispiel die Mallet-Gelenkdampflokomotive 7s der Albtalbahn, die, so sagt Siedler, in vier bis fünf Jahren realistisch wieder dampfen könnte. Die Maschine sei ein Stück Technikgeschichte, das gut ins Kleinbahnmuseum passe, schwärmt der DEV-Vorstand. Als Kleinbahnen erfolgreicher wurden, die Transportmengen stiegen und die Züge länger wurden, waren Mallets eine leistungsstärkere Alternative zum Umbau auf Normalspur.

Eine Idee, viele Hände

Am 24. Juli 2026 lädt der DEV zum Auftakt seiner Jubiläums-Festwochen mit einer Sonderzugfahrt und einer Lasershow ein. Auch Harald O. Kindermann ist an diesem Abend mit dabei. Auf seine Pionierarbeit angesprochen, gibt er sich bescheiden (siehe Interview) und verweist auf die vielen helfenden Hände bei der Verwirklichung der Museumsbahn. Dazu zählt auch sein Enkel, der beim DEV als Schaffner aktiv ist. Schwer zu sagen, ob Kindermann diesen Pioniergeist entwickelt hätte, wenn ihn die Bundesbahn seinerzeit eingestellt hätte. Klar ist aber: Das, was er und seine Mitstreiter beim DEV geschaffen haben, stellt ohne Frage eine Bereicherung für die deutsche Museumsbahnszene dar. *Florian Dürr*

Florian Dürr (46) ist Chefredakteur des *eisenbahn magazins* und seit Kindesbeinen fasziniert von Klein- und Schmalspurbahnen.



Lok „Hoya“ (Hanomag 341/1899) hat den Jubiläumssonderzug am 24. Juli 2026 nach Heiligenberg gebracht *Florian Dürr*





Vor dem Bahnhofswagen der bayerischen Privatbahn Lam-Kötzting posiert die Jugend für ein Foto. Der gedeckte Güterwagen der Gattung G04 dient dem Bahnbetriebswerk Lam als Lagerraum (März 1966) *Michael Breitschwerdt/Slg. Knupfer*

Kuriositätenkabinett
am Prellbock

Stehzeug auf Rädern ■ *Bahnhofswagen gehören zur untersten bahnamtlichen Kategorie der Schienenfahrzeuge. Unter ihnen verbargen sich Raritäten aus alten Zeiten bis hin zu ganzen Lokomotiven. Beim Vorbild ist diese vielseitige Wagennutzung inzwischen jedoch fast ausgestorben*

Auf jedem Bahnhof gibt es sperriges Gerät, das man nur zeitweise benötigt: von Geräten für den Winterdienst über Büromobiliar bis hin zu Blumenkübeln. All das muss irgendwo gelagert werden, doch wo? Häufig in ausgedienten Eisenbahnwagen, den sogenannten Bahnhofswagen. Diese fielen bei den Ausmusterungsaktionen der Wagenausbesserungswerke an. Für sehr untergeordnete Zwecke waren sie aber meistens noch in brauchbarem Zustand.

Die „Gattung“ der Bahnhofswagen wurde erstmals Mitte der 1920er-Jahre erwähnt: Um Kosten einzusparen, gliederte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Bahndienstwagen, die ihre Bahnhöfe ohnehin nicht mehr verließen, aus dem Erhaltungsbestand aus und stufte sie in der untersten bahnamtlichen Kategorie der Schienenfahrzeuge ein. Sie wurden fortan als Gerät auf Rädern und Zubehör eines Bahnhofs klassifiziert. Dadurch fielen sie aus dem formalen Wagenbestand der Eisenbahnverwaltung heraus. Für sie galten fortan keine wagentechnischen Untersuchungsfristen mehr. Allerdings wurden sie auch nicht mehr unterhalten. Bei der Deutschen Bundesbahn (DB) gab es für sie nur noch eine jährliche Routineinspektion, auch Besichtigung genannt, die der Verkehrssicherungspflicht nachkam. Neben vielen normalspurigen Bahnhofswagen waren auch bei den Schmalspurbahnen der DB Bahnhofswagen anzutreffen.

Bahnhofswagen bei der DR

Bei der Deutschen Reichsbahn (DR) in der DDR waren Bahnhofswagen nur selten anzutreffen. Die DR besaß zwar einen umfangreichen Wagenpark für ähnliche oder gleiche Verwendungszwecke. Diese Wagen gehörten jedoch trotz ihrer großen Vielfalt und ihres hohen Alters meistens noch formal dem regulär gefristeten Bestand der Bahndienstwagen an.

Pendelverkehr

Gemäß ihrer Definition dienen Bahnhofswagen dem Verkehr innerhalb von Bahn-

Rollendes Gerät bei Privatbahnen

Bei Privatbahnen waren Bahnhofswagen eine Seltenheit. Stattdessen verwendete man ausgemusterte Güter- und Personenwagen aus dem eigenen Bestand als Lagerraum oder Bw-Transportwagen. Diese wurden meist mit dem Vermerk „abgestellt“ beschriftet. Im Gegensatz zu den Bahnhofswagen der DB wurden sie auch ab und zu mit der Gleisbaurotte auf die Strecke geschickt.

hofsanlagen. Dementsprechend dürfen sie nicht auf die freie Strecke übergehen. Daher ist es untersagt, sie in Züge einzureihen oder einer Lokomotive mitzugeben, die die Bahnhofsgrenzen verlässt. Ausnahmen sind nur möglich, wenn der Wagenmeister eigens eine Bescheinigung für die Lauffähigkeit des Wagens ausstellt. Diese ist jedoch zeitlich streng begrenzt.

Rollfähige Bahnhofswagen bedienten häufig Gebäude, Versorgungseinrichtungen und Funktionsbereiche innerhalb eines Bahnhofs, deren Anbindung über Wege oder Straßen zu umständlich, zu teuer oder schlicht unmöglich war. Sie pendelten täglich, wöchentlich oder monatlich zwischen Straßenzufahrten, Umschlagplätzen, Laderampen, Werkhallen oder anderen Liegenschaften der Eisenbahn. Dabei transportierten sie Material und Verbrauchsgüter, die von Briketts für die Rangiererbude über den Nachschub für die Speisewagenversorgung bis zu Ersatzteilen für die Güterwagen-Schnellausbesserung reichten. In manchen Bahnhöfen beförderten Bahnhofswagen auch Stückgut zwischen Güterschuppen, entlegenen Betriebsteilen, Umschlaghallen privater Lagerhäuser oder Güterhallen von Privatbahnen hin und her. Zudem wurden sie oft als Lagerstätte für Abfall und Müll genutzt, den sie regelmäßig abtransportierten. Dafür verwendete das Bahnhofspersonal vorzugsweise ehemalige Klappdeckelwagen für Kalktransporte. In der Regel entfernte man jedoch ihre Deckel.

Auf ausgedehnten Bahnhöfen, die in mehrere verschiedene Bahnhofsteile aufgegliedert waren, legten die Wagen auf ihren Dienstfahrten Einsatzstrecken von vielen hundert Metern zurück.

Niedere Dienste

Die meisten Bahnhofswagen wurden als stationärer Raum, meistens als Lager, ge-



Bahnhofswagen im Pendelverkehr: Eine Tenderlok der Baureihe 89$^{7-8}$ (ehemalige bayerische R 3/3) rangiert am 18. April 1962 einen Bahnhofswagen (mit farbigen Markierungsecken) an die Güterabfertigung im Bahnhof Ansbach *Dr. Rolf Brüning*



Am Güterschuppen des Bahnhofs Laudenberg der meterspurigen Odenwaldbahn ist der Bahnhofswagen 1 abgestellt. Das Bahnhofspersonal nutzt ihn als Verlängerung der Laderampe, um bei der Übergabe von Stückgut das nicht genutzte Ladegleis zu überbrücken (September 1963) *Werner Rabe (2)*

Ein ehemaliger Bahnpostwagen steht 1967 als Bahnhofswagen 1 im Dienst des Staatlichen Hafenamts Mannheim. Da Bahnpostwagen meist Eigentum der staatlichen Post und nicht der DB waren, wurden sie nur selten als Bahnhofswagen genutzt





Als Behelfstankwagen für Köf 11 243 dient 1965 ein ehemaliger Gastransportwagen. Er ist als Bahnhofswagen 1 in Dinkelscherben beheimatet *Siegfried Baum/Slg. Markus Baum*



Im Februar 1976 macht sich ein Schnellzugwagen preußischer Bauart in Plochingen als Baubüro nützlich. Der ehemalige Bahnhofswagen 79 099 des Neubauamts Stuttgart gehört seit 1977 dem Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V. *Walter Greiffenberger*



Die reichlich ramponierte E 44 501 steht als Bahnhofswagen 60 125 im Bw Hamm. Bis 1982 wurde sie von der Mannschaft des Hilfszuges als Demonstrationsobjekt für Aufgleisungen genutzt *Bernd Backhaus/Eisenbahnstiftung*

nutzt. Dafür setzte das Bahnhofspersonal üblicherweise gedeckte Güterwagen, seltener auch offene Güterwagen, ein. In ihnen wurden verschiedenste Werkzeuge, Geräte und Gegenstände gelagert: Unter anderem Streusalz und Hilfstreppen für den Winterdienst, Verladehilfen und Werkzeug für die Bahnmeisterei, Bremsschläuche und Ölkübel für den Wagenmeisterbedarf, der Vorrat des Weichenreinigers mit Stahlbesen und Weichenfett, Biertische für das Bahnhofsfest oder Fahrräder für das Programm „Fahrrad am Bahnhof". Die Sparte Bahnbus nutzte Bahnhofswagen ebenfalls als Lagerraum: In gedeckten Güterwagen verstaute man Ersatzteile oder Reifen. Zudem konnten Gaskesselwagen als Zwischenlager für Treibstoff verwendet werden. Die zuständigen Stellen vermieteten ihre Wagen auf Anfrage außerdem als flexiblen Lagerraum an Privatunternehmen.

Buchstäblich umwerfend: Eine E 44⁵ diente 20 Jahre als Aufgleis-Übungsobjekt

Unter den Bahnhofswagen befanden sich auch ehemalige Bahndienstwagen, die für spezielle Aufgaben vorgesehen waren: Sie dienten als fahrbare Um- und Überladerampe, Auffahrrampe für die Autoverladung, Fäkalienwagen für die Entsorgung von Jauchegruben, Pumpenwagen, Behelfstankstellen, Bremswagen für Ablaufberge oder als Zwischenwagen für Rangierfahrten an Eisenbahntrajekten. Zudem wurden Packwagen und in seltenen Fällen sogar ehemalige Postwagen zu Bahnhofswagen herabgestuft.

Hilfsmittel für den Bahndienst

Teilweise wurde der interne Wagenbestand von Bahnbetriebswerken (Bw) als Bahnhofswagen erfasst. Dort setzte man neben gedeckten Güterwagen häufig Niederbord- und Flachwagen ein. In Unterwerken waren Bahnhofswagen ebenfalls anzutreffen. Ferner klassifizierten die Ausbesserungswerke und Bundesbahn-Zentralämter Spezialwagen, die sie nur auf ihrem eigenen Gelände einsetzten, als Bahnhofswagen. Sie wurden beispielsweise für Kupplungs- oder Bremsversuche herangezogen. In den diversen Bahndiensteinrichtungen erfüllten die Wagen vielfältige Aufgaben: Gedeckte Güterwa-



Den Dieseltriebwagen VT 137 137 verschlug es im Mai 1985 als Bahnhofswagen 75 383 nach Konz-Karthaus. Dort diente er als rollendes Lehrstellwerk. Nach seinem Dienstende wurde er dem Eisenbahnmuseum in Aumühle bei Hamburg übergegeben *Ulrich Neumann*

gen wurden unter anderem als Lagerraum für Bremssand, Bremsklötze oder Stromabnehmer-Schleifstücke genutzt. Ehemalige Spezialwagen dienten als Handkräne, Hilfs-Gleichrichter oder Ladestand für Akkumulatortriebwagen.

Begehrtes Zubehör

Auf vielen Bahnhöfen waren Bahnhofswagen als zusätzlicher Aufenthaltsraum oder als Unterkunft für Eisenbahner gefragt. Hierfür wurden in erster Linie ehemalige Personenwagen eingesetzt, in denen sich Rangierer, Güterschuppenarbeiter oder die Gleisbaurotte aufhalten konnten. Die Wagen wurden häufig mit Kanonenöfen oder Ölöfen ausgestattet, für die man auf dem Wagendach kleine Kamine montierte. Zudem fanden auch großräumige Reisezug- und ehemalige Schnellzugwagen Verwendung, aus denen man oftmals die Innenwände herausnahm: Sie dienten als Lehrsaal für Schulungen (sogenannte Unterrichtswagen), als Beratungsstube des Bahn-Sozialwerks sowie als Ausweichraum oder Bauleiterbüro bei umfangreichen Baumaßnahmen.

Die Beförderung von Eisenbahnern mit Bahnhofswagen war jedoch untersagt. Dies galt auch für den Personalpendel innerhalb der Betriebsanlagen. Dafür wurden konsequent die fristgemäß unterhaltenen Bahndienstwagen oder reguläre Personenwagen mit intakten Bremsen vorgehalten.

Bahnhofswagen in Privatbesitz

Die Betreiber privater Gleisanschlüsse nutzten ebenfalls Bahnhofswagen. Diese pendelten meist zwischen den privaten Anschlussgleisen und der Güterabfertigung der DB. Dort holten sie einzelne Stückgutsendungen ab, die für das jeweilige Privatunternehmen oder die Fabrik bestimmt waren. Zu diesem Zweck nutzte beispielsweise die Schraubenfabrik Karcher im schwäbischen Waiblingen zwei hellgrau lackierte gedeckte Güterwagen.

Für Privat-Bahnhofswagen schrieb die DB gemäß Anhang IV zur Dienstvorschrift 254 von 1959 eine auffällige Lackierung vor. Die Farbe musste sich bewusst von den Wagen der Staatsbahnen unterscheiden: Rotbraun, Olivgrün oder ähnliche Farbtöne waren untersagt. Die Anschriften mussten auch angepasst werden: Der Besitzer hatte seinen Eigentumsvermerk möglichst groß in der Wagenmitte anzubringen. Die Wagennummer und die Bahnhofsangabe mussten in Mittelschrift nach DIN 1451 mit 125 Millimetern Höhe angeschrieben werden. Das Eigengewicht, das Ladegewicht und die Aufschrift „Darf nicht in Züge eingestellt werden“ waren in 1451-Engschrift mit 50 Millimeter hohen Buchstaben zu vermerken. Zudem musste der Besitzer in jeden Längsträger des Wagens ein 65 Millimeter breites Loch brennen. So sollte vermutlich verhindert werden, dass private Bahnhofswagen als reguläre Güter- oder Personenwagen an eine Eisenbahngesellschaft weiterverkauft wurden.



Der dreiachsige Materialwagen der Fahrleitungsmeisterei Freilassing (einst ein Eilgut- und Schutzwagen für Schnellzüge) trug noch im Juli 1982 die bayerischen Kennzeichnungsecken für Bahnhofswagen *H.-J. Knupfer*



Der Bahnhofswagen 40 aus Ludwigshafen (Rhein) sitzt 1966 auf dem „Trockenen". Während der Umstellungsphase vom alten auf den neuen Hauptbahnhof hatte man ihn von den Gleisen gehoben *Gerhard Broemme/Slg. Jörg Leuthardt*

Definitionen

Bahnhofswagen: Eigentum der Eisenbahn, kann für Transporte innerhalb des Bahnhofsbereichs oder zwischen Bahnhofsteilen genutzt werden

Privat-Bahnhofswagen: Eigentum des Privatgleisbesitzers/der Werksbahn, kann für Transporte zwischen dem Bahnhof der Eisenbahn und dem privaten Gleisanschluss genutzt werden

Werkswagen: Eigentum des Privatgleisbesitzers/der Werksbahn, kann nur für Transporte innerhalb des Privatgleisanschlusses genutzt werden, darf die Bahnanlage nicht Richtung Staatsbahn verlassen

Umwerfende Verwendungszwecke

Die bahnamtliche Kategorie der Bahnhofswagen umfasste jedoch nicht nur Bahndienst-, Güter- und Personenwagen: Auch ausgediente Dampfloktender konnten sich in den Bahnhöfen noch nützlich machen. Man nutzte sie beispielsweise als Bremswagen oder Behälter für Löschwasser.

Die ungewöhnlichsten Exponate waren ausgemusterte Lokomotiven und Triebwagen, die noch vielseitig Verwendung fanden. So diente der 1959 abgestellte Dieseltriebwagen VT 66 905 noch bis 1971 zunächst in Hamburg-Wandsbek, dann in Augsburg und zuletzt in Garmisch als stationäre und rollfähige provisorische Fahrkartenausgabe sowie als Reisebüro. Man hatte seinen Motor und seine Bremsen entfernt und führte ihn als unnummerierten Bahnhofswagen. Der ehemalige Gütertriebwagen VT 69 902 verbrachte seine letzten Dienstjahre als Bahnhofswagen Nummer 4 im Bw Osnabrück.

Eine besondere Aufgabe übernahm die 1959 ausgemusterte Ellok E 44 501 des Bw Freilassing. Sie wurde dem Bw Hamm übergeben und diente der Mannschaft des Hilfszuges rund 20 Jahre lang als Demonstrationsobjekt für Aufgleisübungen.

Für die ordnungsgemäß als Bahnhofswagen 60 125 geführte Lokomotive war dies eine buchstäblich „umwerfende" letzte Beschäftigung. Ihr Vorgänger war eine Dampflok der Baureihe 58, die als Bahnhofswagen Nummer 3 geführt wurde. Der Hilfszug des Bw Hamm ging mit seinen Bahnhofswagen sowie weiteren schrottreifen Fahrzeugen sogar zuweilen bundesweit auf Tournee – selbstverständlich mit einer formalen Bescheinigung zur Lauffähigkeit und Überstellung der Bahnhofswagen zum nächsten Zielbahnhof.

Bremsanlage unbrauchbar

Die Beschriftung der Bahnhofswagen wurde einfach gehalten: Bis auf das Eigengewicht wurden alle Anschriften entfernt. Anschließend erhielten die Wagen den Vermerk „Bahnhofswagen", auf den der Name des Heimatbahnhofs sowie die fortlaufende Nummer von dessen Bestand an Bahnhofswagen folgten. Diese begann mit 1. Höhere Nummern waren nur selten erforderlich. Um die Fahrzeuge vom Wagenbestand der Eisenbahngesellschaft optisch zu unterscheiden, wurden in der Regel auch das Eigentumsmerkmal und Emblem entfernt.

Auf den meisten Wagen wurde vermerkt: „Darf nicht in Züge eingestellt werden." Zudem musste gekennzeichnet werden, dass die Druckluftbremse – soweit überhaupt vorhanden – aufgrund des ausbleibenden Unterhalts der Wagen nicht mehr genutzt werden durfte. Daher wurden die Wagen mit „Bremsanlage unbrauchbar" beschriftet. Dies untersagte gleichzeitig, die Wagen als „Leitungswagen" mit ausgeschalteter Bremse einzusetzen. Die teils bis

Überraschend modern: Nach 30 Dienstjahren ist dieser einstige Liegewagen um 1990 als Bahnhofswagen 63 240 bei der Bahnmeisterei Altenbeken stationiert *Werner Brutzer/Slg. Hansjörg Brutzer*



Direktionsnummern (maschinentechnischer Dienst) der Deutschen Bundesbahn

Nummernkreis	Direktion	endgültige Auflösung
51	Hamburg	
52	Augsburg	1971
55	Kassel	1974
58	Wuppertal	1974
60	Essen	
61	Frankfurt/M	
63	Hannover	
64	Karlsruhe	
65	Köln	
69	Mainz	1972
70	München	
71	Münster	1974
72	Nürnberg	
75	Saarbrücken	
76	Regensburg	1976
79	Stuttgart	



Niemand fühlt sich zuständig, niemand holt ihn ab: Der Bahnhofswagen 61 203 steht Ende 2008 in Großalmerode West, obwohl die Strecke von Kassel bereits weitgehend abgebaut ist *Frank Pfeiffer*

Aufgrund ihrer festen Zuordnung zum Verladebahnhof wurden die Auffahrtsrampenwagen für Autoreisezüge zu Bahnhofswagen herabgestuft (Kornwestheim, November 2008) *Svetlana Linberg/bahndienstwagen-online.de*



Die Wagennummer und einige der für Bahnhofswagen vorgeschriebenen Aufschriften sind an dem in München stationierten Wagen 70 019 im April 1997 noch gut lesbar *H.-J. Knupfer*



in die Epoche IV üblichen Bremsecken am Wagenkasten wurden übermalt. Soweit vorhanden, wurde das Symbol für „Wagen ohne Bremse“ an den Bahnhofswagen belassen oder teilweise nachträglich angebracht. Häufig befand sich am Wagenrahmen der Vermerk „Besichtigt“ mit dem Monat und Jahr der letzten Routineinspektion. Dahinter wurde das Kürzel des zuständigen Bw angezeichnet. Die Angabe des Eigengewichts war für etwaige Rangiermanöver wichtig und blieb daher erhalten.

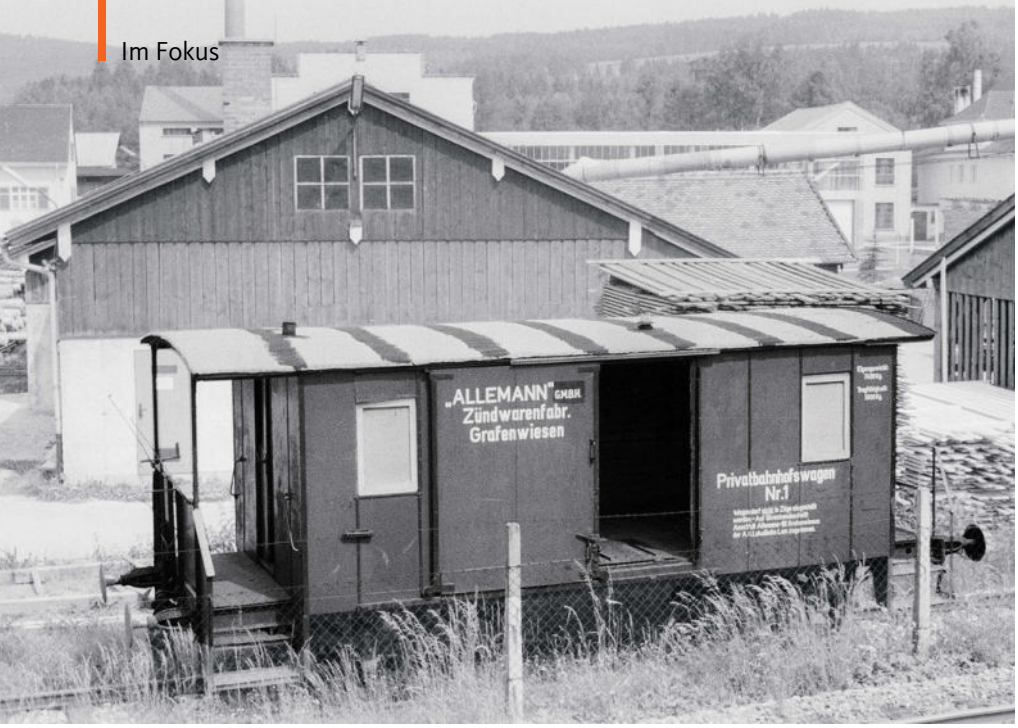
Oft wurde auch darauf hingewiesen, für welche Aufgaben der Wagen eingesetzt wurde. Dies umfasste beispielsweise eine Angabe des Wageninhalts oder des Pendeleinsatzes zwischen den Ladestellen. Manche Dienststellen versahen ihre Bahnhofswagen auch mit ihren Abteilungskürzeln: beispielsweise Bm (Bahnmeisterei), Nm (Nachrichtenmeisterei), Sigm (Signalmeisterei) oder Hbm (Hochbaumeisterei).

Nummernschema für Zubehör

Bis 1962 hatten alle Bundesbahndirektionen (BD) einen separaten Nummernkreis erhalten. Dieser setzte sich aus einer zweistelligen Kennziffer für die BD und einer dreistelligen Zählnummer zusammen. Die DB vergab sie für alle organisatorisch definierten Einrichtungen (beispielsweise Direktionen, Ausbesserungswerke, Bahnhöfe und Güterabfertigungen). Sie diente der eindeutigen Sachzuordnung sowie der statistischen Abrechnung über Lochkarten. Die einzelnen BDen bekamen Kennziffern ab 01. Die bau- und maschinentechnischen Belange wurden pro Direktion mit Nummern ab 51 gekennzeichnet. Das UIC-Nummernschema wurde ab 1968 auch auf Bahnhofswagen erweitert – jedoch wurden diese nicht konsequent umgezeichnet. Die Bahnhofswagen erhielten zunächst Zahlenreihen, die von der Kennung 51 xxx für die BD Hamburg bis zu 71 xxx für die BD Stuttgart reichten. Ab 1975 wurde sie, zumindest buchmäßig, um eine Kontrollziffer erweitert.

Auf und neben dem Gleis

Im Bahnhofsgelände gab es zahlreiche Standorte, an denen ein Bahnhofswagen



Auf dem Werksgelände der Zündwarenfabrik Allemann wartet der betriebseigene Privatbahnhofswagen Nummer 1 um 1966 auf seinen nächsten Einsatz *Michael Breitschwerdt/Slg. Knupfer*

Einmal Gleisanschluss und zurück

Im Bahnhof Grafenwiesen der Privatbahn Lam – Kötzing im Bayerischen Wald befand sich in den 1960er-Jahren ein rollender Bahnhofswagen. Dabei handelte es sich um einen ehemaligen Localbahn-Packwagen, den die Privatbahn an die Zündwarenfabrik Allemann verkauft hatte. Dieser pendelte täglich mit Stückgut zwischen dem Gleisanschluss der Fabrik und dem Bahnhofsgelände. Die betriebseigene Kleinlok brachte den Bahnhofswagen in den Übergabebahnhof. Dort wurde das Stückgut aus dem Nahgüterzug der Privatbahn in den Wagen umgeschlagen. Reguläre Güterwagen, deren Inhalt für die Zündwarenfabrik bestimmt war, kuppelte man an die Garnitur an. Anschließend rollte die Komposition zurück auf das Fabrikgelände.

aufgestellt werden konnte: Am Güterschuppen oder der Ladestraße – meist am Prellbock, um das Ladegeschäft nicht zu behindern –, auf kurzen Stumpfgleisen zwischen den Bahnsteigen, auf Gleisen der Bahnmeisterei, auf diversen Nebengleisen sowie auf kurzen Schutzgleisen an der Bahnhofsausfahrt. Manchmal standen die Wagen bereits hinter statt vor dem Prellbock, auf einem separaten, von den

Ein Rampenwagen ohne Bremse fuhr 50 Kilometer als blinder Passagier im Zug mit

Schienen abgebundenen Gleisstück oder gar neben den Gleisen im Gelände. Bahnmeistereien platzierten ihre Wagen auch teilweise an entfernten Standorten innerhalb ihres Bezirks. Dadurch hatte die Gleisbaurotte auch in der Prärie eine beheizbare Unterkunft. Bahnhofswagen, die als stationärer Lagerraum dienten, verharrten oft über Jahrzehnte am selben Standort. Manche von ihnen waren bereits von Pflanzen umrankt.

Die Standorte vieler Bahnhofswagen waren dem Überblick der Bundesbahnämter mehr oder weniger entzogen. Da es sich ohnehin meist um alte, längst vergessene Fahrzeuge handelte, blieb so manche Rarität erhalten. Selbst Wagen aus der Länderbahnzeit waren bis in die 1970er- und 1980er-Jahre auf vereinzelten Bahnhöfen anzutreffen. Allerdings wurden nicht nur alte Fahrzeuge zu Bahnhofswagen degradiert: In den letzten Jahren der Deutschen Bundesbahn fanden sich auch zunehmend Eilzug- oder Schnellzugwagen aus den 1950er- und 1960er-Jahren abgestellt auf den Bahnhöfen wieder. Gegen Ende der 1980er-Jahre wurden vermehrt ehemalige Bahndienstwagen – die seit Jahren nicht mehr bewegt worden waren oder die Bahnhofsgrenzen nicht mehr verlassen hatten – in die unterste bahnamtliche Kategorie der Schienenfahrzeuge herabgestuft.

Aus dem Dienst verdrängt

Mit der Bahnreform von 1994 entfielen die bisher für Bahnhofswagen zuständigen Dienststellen vom Bahnhof bis zur Bahnmeisterei, nachdem es die Maschinenämter schon seit 1986 nicht mehr gab. Bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) fühlte sich kaum noch jemand für die Wagen zuständig. Durch den zunehmenden Abbau der Nebengleise wurden sie vielerorts abgezogen oder abseits der Schienen dem Verfall überlassen. Häufig waren die Geschäftsbereiche der DB AG froh, wenn Eisenbahnfreunde die Bahnhofswagen übernahmen und kurzerhand abtransportierten. So mancher Wagen wurde zusammen mit dem Bahngelände verkauft und geriet in Privatbesitz. Nun erfreuten sich die neuen Eigentümer ehemaliger Empfangsgebäude über den zusätzlichen Lagerraum auf Rädern. Der ein oder andere Bahnhofswagen verfällt heute – ohne Gleisanbindung – auf dem Gelände einer längst stillgelegten Strecke.

Blinder Passagier

Bei der DB AG sind Bahnhofswagen heutzutage nur noch selten anzutreffen. Ihre Aufgaben sind weggefallen oder wurden von stationären Anlagen, Containern oder Straßenfahrzeugen übernommen. Inzwischen gibt es bei der DB AG fast keine Dienststellen mehr, die die Wagen nutzen. Auch die benötigten Nebengleise, um diese aufzustellen, fehlen. Die Bahnhofswagen finden sich nur noch in vereinzelten Betriebshöfen oder Bahndienstwerkstätten diverser Bahngesellschaften.

Bei manchen privaten Eisenbahnunternehmen leisten Bahnhofswagen jedoch weiterhin ihren Dienst. So nutzt beispielsweise der Anbieter Train4you einen Rampenwagen für die Autoverladung des „Urlaubsexpress" in Düsseldorf. Dieser Wagen ging im September 2023 sogar unfreiwillig auf Tour: Er wurde versehentlich an einen Reisezug angekuppelt oder vielmehr nicht von diesem abgehängt. Dem Bahnpersonal fiel dieser Fehler anscheinend auch bei der Bremsprobe nicht auf, sodass der Rampenwagen mit dem Zug den Bahnhof verließ. Für einen Wagen ohne Zulassung und Bremse war dies gemäß den Dienstvorschriften sozusagen doppelt verboten. Erst nach rund 50 Kilometern endete die Reise des blinden Passagiers, der auf einem Bahnhof hinter Köln abgekuppelt wurde.

Hans-Joachim Knupfer/em



Bahnhofswagen im Pendelverkehr: Kö 0229 verschiebt den Werkskurswagen des Betriebswagenwerks Kassel (Roco 46824) und den Pendelwagen des Bw Köln-Eifeltor (Sachsenmodelle 76362) *Hans-Joachim Knupfer (9)*

Neue Aufgaben

für ausgedientes Rollmaterial

Bahnhofswagen im Modell ■ *Auf fast jeder Anlage findet sich ein Stumpfgleis für einen Bahnhofswagen. Als Pendelwagen können sie zudem den Rangierbetrieb ergänzen. Wir geben einen Überblick über passende Modelle von Spur 0 bis N und nützliche Tipps, um selbst Hand anzulegen an alten Wagen*

Auf der Suche nach einem passenden Modell eines Bahnhofswagens können Modellbahner bereits in der eigenen Sammlung fündig werden. Ausgediente Güter- und Personenwagen, die – wie beim Vorbild – durch modernere Exemplare ersetzt wurden, sind als Bahnhofswagen bestens geeignet. Bevor sie auf einem Stumpfgleis aufgestellt oder im Pendelverkehr eingesetzt werden können, sind jedoch Bastelarbeiten notwendig: Zunächst müssen alle bestehenden Anschriften sowie die schwarzen Felder für Kreideanschriften – soweit vorhanden – überlackiert werden. Dabei sollte man darauf achten, dass die Bremsecken bis auf die weiße Einfachkennzeichnung oder gänzlich übermalt werden. Anschließend wird die neue Beschriftung mit Schiebebildern angebracht.

Umzeichnen mit Schiebebildern

Einen passenden Beschriftungssatz für Bahnhofswagen hatte der Kleinserienhersteller Spieth unter der Artikelnummer Bz 8 im Programm. Die Firma Gaßner Beschriftungen bot einen Schiebebildsatz für die Epoche II mit der Artikelnummer G 231 an. Dieser enthält unter anderem eine passende Anschrift für einen offenen Güterwagen aus dem Trix-Sortiment. Die Beschriftungssätze beider Hersteller sind im Fachhandel zwar längst vergriffen, allerdings werden sie immer wieder auf dem Gebrauchtmarkt angeboten.

> *So werden alte Güter- und Personenwagen zum Unikat auf dem Abstellgleis*

Inzwischen haben Modellbahner die Möglichkeit, sich bei einem einschlägigen Hersteller wie Andreas Nothaft oder Hartmann Decals für wenig Geld einen individuellen Beschriftungssatz als Abziehbild anfertigen zu lassen. Dabei sollte man jedoch darauf achten, dass man die Anschriften in einer bahntypischen Engschrift nach DIN 1451 bestellt.

Fleischmann-Modell als Pionier

Bereits in den 1960er-Jahren erschien das erste Serienmodell eines Bahnhofswagens in der Baugröße H0: Fleischmann bot seinen stark vereinfachten Niederbordwagen des Typs X05 (5011) zeitweise als „Bahnhofswagen Neustadt (Bf)“ an. Die Aufschrift wurde allerdings ergänzend zur regulären Wagennummer und Gattungsbezeichnung angebracht. Dementsprechend war das Modell nicht vorbildgerecht beschriftet.

Vorbildgerechte Bahnhofswagen

Es dauerte bis in die 1990er-Jahre, bis die ersten vorbildgerechten H0-Modelle von Bahnhofswagen in den Handel rollten. Bei Sachsenmodelle erschien der gedeckte Güterwagen der Gattung Oppeln (Glms 207) als typischer Lagerwagen in Epoche IV (76364, später 16099). Er wurde unter derselben Artikelnummer mit zwei verschiedenen Wagennummern angeboten. Das Vorbild war auf einigen Bahnhöfen der DB AG bis in die Epoche V anzutreffen. Zeitweise legte Sachsenmodelle den Wagen auch in einer abweichenden Variante mit Bretterwänden sowie einem aufgemalten Haltverbotszeichen der Straßenverkehrsordnung auf. Damit Modell-



Oben: Die beiden Bahnhofswagen von Sachsenmodelle (76364). Unten: Links der Bahnhofswagen 2 des Bahnhofs Göppingen von Märklin (4509), rechts der offene Güterwagen mit Sandladung des Bahnhofs Hamburg-Wilhelmsburg von M+D (243)



Oben: Die beiden Fahrradwagen des Bahnhofs Puttgarden (links) von Roco (56210) und des Bahnhofs Westerland (rechts) von Märklin (56210).
Unten: Der Privatbahnhofswagen Nummer 1 der Zahnradfabrik Friedrichshafen, links das Modell von Märklin (4792), rechts die Version von Brawa (47980)

bahner die Wagen flexibel einsetzen konnten, fehlte bei allen Varianten die Anschrift des Heimatbahnhofs. Eine Version des Modells war zudem als Pendelwagen des Bw Köln-Eifeltor beschriftet (76362). Am Rahmen wurde der Wagen mit dem vorbildgerechten Vermerk „Besichtigt“ sowie dem Datum der letzten Inspektion bedruckt.

Die Firma Klein Modellbahn legte einen offenen Güterwagen mit Bretterwänden als Bahnhofswagen Hamburg-Wilhelmsburg (243) als M+D-Sonderserie auf. Dieser war ab Werk zur Hälfte mit Sand beladen. Als M+D-Sondermodell gab es zudem einen Hochbordwagen mit glatten Wänden als Lager für Holzabfälle (240). Gemäß seiner Bedruckung war er im Bahnhof Hanau beheimatet.

Ein aktuelles Modell eines Bahnhofswagens stammt aus dem Sortiment von Modellbahn Union (G 54118). Dabei handelt es sich um einen vollständig und vorbildgerecht beschrifteten gedeckten Güterwagen des Typs Gms 54. Er ist der Epoche IV nachempfunden und im Bahnhof Dinslaken beheimatet. Durch farblich leicht abgesetzte Ausbesserungspuren unter den Anschriften wirkt das Modell besonders authentisch.

Private Bahnhofswagen in H0

Bei der Firma Märklin war der grün/weiß lackierte gedeckte Güterwagen der Zahnradfabrik Friedrichshafen, Werk Schwäbisch Gmünd, in dem vierteiligen Regionalwagen-Set „Südwest“ (4792) erhältlich. Die anderen Modelle aus jenem Set waren

Drei zu Bahnhofswagen herabgestufte Personenwagen aus dem Sortiment der Firma Roco:
Oben der Hechtwagen des Bahnhofs Hamburg Hbf (44803), unten links der Bahnhofswagen des Gleisbauhofs Karlsruhe (47325), rechts der Bahnhofswagen München Ost (44109)





Zwei reguläre gedeckte Güterwagen der Firmen Tillig (links) und Roco (rechts) wurden mit Schiebebildern zu Bahnhofswagen umgezeichnet. Ihre Vorbilder waren als Bahnhofswagen 1 Korntal und Bahnhofswagen 1 Stuttgart Nord an die Chemiehandelsfirma Wimmer vermietet

hingegen keine Bahnhofswagen, sondern reguläre Güterwagen privater Gesellschaften. Brawa bot den Wagen der Zahnradfabrik ebenfalls als Modell (47980) an. Dabei handelte es sich um die vorbildgerechte Ausführung mit Bremserbühne. Sowohl bei der Märklin- als auch bei der Brawa-Version ist dem Vorbild entsprechend der Zettelhalter mit der Zusatzanschrift „GA/ZF“ bedruckt. Diese gibt an, dass der Wagen zwischen der Güterabfertigung der Bundesbahn und dem Werksgelände der Zahnradfabrik pendelte.

Als Sonderserie legte Märklin zudem einen privaten Bahnhofswagen der Firma Voith (90701) auf. Dieser war laut seiner Bedruckung in Heidenheim stationiert. Das Modell beruhte auf einem ehemaligen Länderbahn-Bierwagen. Daher ist fraglich, ob es ihn im Vorbild tatsächlich gab.

Aufenthaltsräume für Bahnpersonal

Auch im Modell wurden ausgemusterte Personenwagen zu Bahnhofswagen herabgestuft: Der Salzburger Hersteller Roco brachte insgesamt vier Modelle mit verschiedenen Beschriftungsvarianten heraus. Zunächst erschien ein vom Bahndienst- zum Bahnhofswagen herabgestufter



Oben: Der türkise Hechtwagen von Roco (45366). Unten: Links der türkise Heizwagen des Betriebswagenwerks Köln von Heris (11043), rechts der Bahnhofswagen des Bw Haltingen von Sachsenmodelle (14119)

Hechtwagen in grüner Farbgebung (44803). Als Sonderserie wurde später eine türkise Version mit anderer Fenstereinteilung (45366) angeboten. Anschließend lieferten die Salzburger einen dreiachsigen Personenwagen bayerischer Bauart (47325), der lange als Mittelwagen des ET 85 gedient hatte. Sein Vorbild wurde als Aufenthaltswagen im Bezirk Karlsruhe aufgestellt. Hinzu kam eine türkis lackierte „Donnerbüchse“ in Epoche IV. Sie war zusammen mit einem Niederbordwagen in einem zweiteiligen Set (44109) erhältlich. Ihr Vorbild wurde von der Güterabfertigung München Ost bis 1998 als Veranstaltungsort der jährlichen Weihnachtsfeier genutzt. Nach ihrem Dienstende wurde die „Donnerbüchse“ an Eisenbahnfreunde in Calw verkauft.

Sachsenmodelle offerierte einen Bahnhofswagen als Aufenthaltsraum für die Bahnfeuerwehr im badischen Bw Haltingen. Das Modell basierte auf einem alten



Oben: Der gedeckte Güterwagen des Bahnhofs Dinslaken von Modellbahn Union in H0 (G 54118). Unten: Links der Fahrradwagen des Bahnhofs Westerland von Arnold in N (4419), rechts der Bahnhofswagen des Bahnhofs Dinslaken von Modellbahn Union in N (N-G 54118)



Vier Bahnhofswagen Firma Arnold in Spur N: Oben links der weiße Kehrrichtwagen (5902), oben rechts der Bahnhofswagen Nummer 2 Karl-Marx-Stadt der DR (4494), unten die beiden Kehrrichtwagen in Rot (0101 A 1) und in Grün (4241)



In der Spurweite TT bietet die Firma PMT einen Niederbordwagen des Typs X05 als Bahnhofswagen der DR an (65157)

Nebenbahnpersonenwagen von Piko und war zusammen mit einem gedeckten Güterwagen und einem Löschwagen Teil eines Feuerlöschzugs (14119).

Bahnhofswagen für besondere Aufgaben

Das H0-Modell eines zum Bahnhofswagen degradierten Heizwagens (11043) war bei Heris erhältlich. Bis in die Epoche IV nutzte die DB diese Spezialwagen, um Zuggarnituren im Bahnhof vor der Bereitstellung zu beheizen. Das Modell ist dem Betriebswagenwerk (Bww) Köln zugeordnet. Lemke bot in H0 einst eine rollfähige Ladestation für Akkutriebwagen (99150) an. Der Bedruckung des Modells ist zu entnehmen, dass sie einem Vorbild nachempfunden ist, das im Bw Worms seinen Dienst leistete.

Märklin nahm einen gedeckten Güterwagen des Typs 254 in weißer Farbgebung als Fahrradwagen Nummer 1 des Bahnhofs Westerland (4794) in sein Sortiment auf. In ähnlicher Lackierung gab es von Roco einen stark vereinfachten gedeckten Güterwagen der Gattung Gs 204 des Bahnhofs Puttgarden (56210). Beide Modelle können aufgrund ihrer Sonderlackierung bis in die Epoche V eingesetzt werden.

> *In H0 ein weites Feld, in Spur TT und 0 bis heute eher eine seltene Rarität*

Ein passender Wagen für den Pendelverkehr zwischen einer Bahndiensteinrichtung und einem Bahnhof der DB befand sich ebenfalls im H0-Sortiment von Roco: Die Salzburger schufen einen gedeckten Güterwagen der Gattung G 10 des Betriebswagenwerks Kassel (46824).

Zudem gab es von Märklin einen Bahnhofswagen der Deutschen Reichsbahn in Epoche II. Als Niederbordwagen des Bahnhofs Göppingen war er in einem zweiteiligen Bauzugset enthalten (4509). Ab Werk hatte er einen Lastwagen der Göppinger Baufirma Leonhard Weiß als Ladegut.

Rollendes Zubehör für kleine Spuren

Die Firma Arnold führte bereits früh einen Klappdeckelwagen des Typs K 25 als Kehrrichtwagen in ihrem Spur-N-Sortiment. Er wurde ursprünglich in Grün mit silbernen Klappdeckeln ausgeliefert (4241). Für Bahnhofswagen war eine grüne Lackierung nicht gebräuchlich. Da es sich bei dem Modell allerdings um einen ausgemusterten Bahndienstwagen handelt, ist die Farbgebung durchaus authentisch. Arnold brachte seinen Kehrrichtwagen später noch in den nicht vorbildgerechten Farbtönen Weißgrau (5902) und Rot (0101 A 1) heraus. Die verschiedenen Versionen wurden alle mit derselben Wagennummer beschriftet.

Neben den Klappdeckelwagen bot Arnold noch zwei weitere Bahnhofswagen in N an: den im Bahnhof Westerland beheimateten weißen Fahrradwagen (4419) sowie einen ehemaligen preußischen Güterzug-

Modellübersicht

Hersteller	Baugröße	Artikelnr.	Epoche	Bahn	Wagennummer	Wagengattung
Brawa	H0	47980	III + IV	(ZF)	Privat-Bahnhofswagen Nr. 1 Schwäbisch Gmünd (Zahnradfabrik Friedrichshafen)	Gms 30 (Oppeln)
Heris	H0	11043	IV	DB	65 005 Bww Köln	Heizwagen Gruppe 36
Lemke	H0	99150	III + IV	DB	69 167 Bw Worms ETA-Ladestation	G 07
Märklin	H0	4509	II	DRB	Nr. 2 Bf Göppingen	X 05
Märklin	H0	in Set 4792	III	(ZF)	Privat-Bahnhofswagen Nr. 1 Schwäb. Gmünd (ZF)	Gms 30
Märklin	H0	4794	IV + V	DB	Nr. 51 205-3 Bf Westerland	Gbs 254
M + D bzw. Klein Modellbahn	H0	240	IV	DB	61 088 Bf Hanau, Wagen für Holzabfälle	Es 040
M + D bzw. Klein Modellbahn	H0	243	IV	DB	51 070 Bf Hamburg-Wilhelmsburg Rbf	Omm 37
Modellbahn Union	H0	G 54118	IV	DB	60 037-1 Bf Dinslaken, Bm Wesel	Gms 54
Roco	H0	Set 44109	IV + V	DB	70 019 Bf München Süd	Ai 29
Roco	H0	44803 (grün)	III + IV	DB	64 238 Bf Hamburg Hbf	ex Hecht B4üwe 22/53
Roco	H0	45366 (blau)	IV + V	DB	61 172 [Bezirk Frankfurt/M, ohne Bahnhofsanschrift]	ex Hecht A4ü 23
Roco	H0	46824	III	DB	55 084 Werkkurswagen Bww Kassel	G 10
Roco	H0	47325	III	DB	6-4904 Gleisbauhof Karlsruhe	AB3ie Bay07
Roco/Hobbyline	H0	56210	IV + V	DB	51 212-9 Bf Puttgarden	Gs 204
Sachsenmodelle	H0	14119 (Set)	IV	DB	64 037 Bw Haltingen, Bf Basel Bad Bf (Bahnfeuerwehr)	ähnlich Ci 31/Cv 33
Sachsenmodelle	H0	14119 (Set)	IV	DB	72 153 Tankhilfsgerätewagen Bw Nürnberg Hbf	Gmhs 35
Sachsenmodelle	H0	76362	IV + V	DB	60139 Bw Köln-Eifeltor Pendelwagen Bw Köln-Eifeltor – Güterabfertigung (Ga) Köln	Gmhs 35
Sachsenmodelle	H0	76364	IV + V	DB	70 292 [Bezirk München, ohne Bahnhofsanschrift]	Gmhs 35
Sachsenmodelle	H0	76364 und 16099	IV + V	DB	79 162 [Bezirk Stuttgart, ohne Bahnhofsanschrift]	Glms 207
PMT	TT	65157	III + IV	DR	89-23-79 x (ohne Bahnhofsanschrift)	X 05
Arnold	N	4241 (grün)	III + IV	DB	72 132 Bf Nürnberg Hbf	K 25
Arnold	N	5902 (weiß)	III + IV	DB	72 132 Bf Nürnberg Hbf	K 25
Arnold	N	0101 A 1 (rot)	III + IV	DB	72 132 Bf Nürnberg Hbf	K 25
Arnold	N	4419	IV	DB	51 203-8 Bf Westerland	Gbs 254
Arnold	N	4494	III + IV	DR	Nr. 2 Bf Karl-Marx-Stadt, Einsatzbf Erdmannsdorf-Augustusburg	Pwg pr 14
Lemke	N	11150	III + IV	DB	69 167 Bw Worms ETA Ladestation	G 07
Modellbahn Union	N	N-G 54118	IV	DB	60 037-1 Bf Dinslaken, Bm Wesel	Gms 54
Hansen Trains	0	80021	IV + V	DB	65017 Bf Heinsberg	Glms 207

packwagen der Deutschen Reichsbahn (DR) (4494). Dieser war vorbildgerecht beschriftet und dem Bahnhof Karl-Marx-Stadt in der DDR zugeordnet.

Zudem sind zwei der bereits genannten H0-Modelle von Bahnhofswagen bei ihren Herstellern auch in N erhältlich: Die rollfähige Ladestation für Akkutriebwagen des Bw Worms von Lemke (11150) und der gedeckte Güterwagen der Gattung Gms 54 des Bahnhofs Dinslaken von Modellbahn Union (N-G 54118).

In der Spurweite TT ist die Auswahl an Bahnhofswagen auf ein Modell von PMT beschränkt: Als Neuheit erschien 2025 ein Niederbordwagen der DR des Typs X05 mit Stahlwänden. Er ist der Epoche III–IV nachempfunden. Allerdings fehlt die Anschrift seines Heimatbahnhofs.

Einzelgänger in Spur 0

In der Spurweite 0 umfasst das Angebot an Bahnhofswagen lediglich zwei Standmodelle der Firma Hansen Trains. Die gedeckten Güterwagen des Typs Glms 207 werden sowohl mit Plattenwänden als auch mit Bretterwänden unter derselben Wagennummer mit der Artikelnummer 80021 angeboten. Ab Werk werden die Modelle mit authentischer Patina ausgeliefert. Bei dem Wagen mit Bretterwänden ist das aufgedruckte DB-Emblem jedoch nicht vorbildgerecht. Beide Wagen sind gemäß ihren Aufschriften im Bahnhof Heinsberg beheimatet.

Hans-Joachim Knupfer/em


MINIATUR WUNDERLAND
25
Lokomotion
185 666-5

Bild des Monats



Gruß aus Hamburg auf der Tauernbahn

Mit dem DGS 41854 (Triest – München) am Haken passiert die Lokomotion-Ellok 185 666 am 3. August 2026 den ehemaligen Haltepunkt Oberfalkenstein bei Obervellauch auf der Tauernbahn. Die Maschine trägt ein auffälliges Sonderdesign zum Jubiläum „25 Jahre Miniatur Wunderland". Das dreidimensionale Signet in der Mitte heißt übrigens „Urknall" und vereint viele Elemente, die die weltberühmte Schauanlage in der Hamburger Hafencity auszeichnen *Oliver Scholz*

Länderbahn/Leo Express

Zukunft des Direktverkehrs München – Prag ungewiss

In den vergangenen Jahren zeigte sich Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter als großer Verfechter der zweistündlichen Direktzüge München – Prag. Im Sommer 2025 äußerte er sich dazu wohlgesonnen: „Die Direktverbindung zwischen München und Prag ist das Rückgrat des bayerisch-tschechischen Zugverkehrs und braucht eine langfristige und fahrgastorientierte Perspektive." Ein Jahr später ist die kurz- und mittelfristige Zukunft des Angebots unsicherer denn je.

Erste Ausschreibung aufgehoben

Die Linie München – Prag (in Deutschland als RE 25, in Tschechien als Ex 6) läuft in Tschechien als Schienenpersonenfernverkehr, in Bayern nach dem Rückzug von DB Fernverkehr vor über 20 Jahren als fernverkehrsähnlicher Schienenpersonennahverkehr. Auf tschechischer Seite bestellt das staatliche Verkehrsministerium die Fahrten, in Bayern die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Durchgängige Verträge gibt es nicht, weshalb auf tschechischer Seite die Staatsbahnen ČD und auf bayerischer Seite die Länderbahn (DLB) mit der Marke „alex" Auftragnehmer ist. Für die Zeit ab Dezember 2027 starteten Tschechien und Bayern im Juni 2023 unter Federführung der BEG erstmals eine gemeinsame Ausschreibung des Verkehrs – der Ursprung der Fehlentwicklungen. Ein Jahr später wurde die Ausschreibung erfolglos abgebrochen, nachdem das Angebot allein in Bayern zusammen mit der gleichzeitig ausgeschriebenen und abgebrochenen Ausschreibung München – Hof über eine Milliarde Euro über der kalkulierten Summe lag. Ein derart hoher Betrag lässt sich nur mit groben handwerklichen Fehlern auf Seiten des Bestellers erklären. Wiederum ein Jahr später starteten Bayern und Tschechien einen zweiten Versuch mit abgespeckten, aber immer noch hohen Anforderungen. An eine Betriebsaufnahme im Dezember 2027 war aber nicht mehr zu denken, weshalb der neue Startzeitpunkt auf Dezember 2031 gelegt wurde. Die zeitliche Lücke war mit Übergangsverträgen zu füllen. Doch diese wurden weder zeitlich identisch angelegt, noch wurde eine Pflicht zur Kooperation mit dem Betreiber jenseits der Grenze eingebaut. Offenbar rechnete niemand mit Interessenten abseits der Bestandsbetreiber – doch genau dazu kam es nun.

Netz München – Prag Übergang

Gewinner:	Die Länderbahn
Laufzeit:	Dezember 2028 – Dezember 2031
Linien:	RE 25 München – Furth im Wald Grenze (2h-Takt)
	RE 23 München – Hof (1 Zugpaar)
Zugkilometer:	1,87 Mio. Zugkilometer/Jahr
Fahrzeuge:	Lok-Wagen-Züge mit Baureihe 182 und 223

Leo Express statt ČD

Im Frühjahr 2026 folgte der Paukenschlag auf tschechischer Seite. Nicht die ČD, sondern die expansionswillige Privatbahn Leo Express gab das günstigste Angebot für den Betrieb von Dezember 2026 bis Dezember 2031 ab. Geboten hat das inzwischen zur Hälfte der spanischen Staatsbahn Renfe gehörende Unternehmen mit modernisierten IC-Wagen, die unlängst von DB Fernverkehr übernommen wurden. Ein Einspruch der ČD blieb erfolglos. Nach Zuschlagserteilung verkündete Leo Express per Pressemitteilung Züge bis München, Tickets für neun Euro und die Kooperation mit der Länderbahn. Mit diesen Behauptungen täuschte Leo Express die Öffentlichkeit. In der Realität ist vier Monate vor dem Betriebsstart keine Einigung mit der Länderbahn in Sicht. Ein



Mit dem verspäteten RE 356 aus Prag ist 182 596 am 24. April 2026 bei Feldmoching auf dem Weg nach München Hbf. Die Länderbahn bleibt auch über Dezember 2028 hinaus Betreiber des RE 25, die ČD-Wagen verschwinden aber ab Dezember 2026 *Florian Dürr*

Bruch nahe der Grenze in Furth im Wald oder Domažlice ab Dezember ist keinesfalls unwahrscheinlich. Knackpunkte sind etwa der Fahrzeug- und Personaleinsatz und das Tarifangebot. Für den Freistaat Bayern wird die Vergabe an Leo Express in jedem Fall nachteilig ausgehen, denn aufgrund des Nettovertrags mit der DLB sind Nachtragsforderungen gegenüber der klammen BEG gewiss.

BEG-Ausschreibung nur bis zur Grenze

Auf deutscher Seite endet der bestehende Vertrag mit der DLB im Dezember 2028. Ende Juli 2026 erteilte die BEG den Zuschlag für den Vertrag „München-Prag Übergang" bis Dezember 2031 erneut an die DLB. Ausgeschrieben wurde der Verkehr nur von München bis zur deutsch-tschechischen Grenze. Leo Express gab ebenfalls ein Angebot ab und konnte aufgrund des Vertrags in Tschechien im Gegensatz zur DLB Direktzüge München – Prag aus einer Hand zusichern, scheiterte jedoch letztendlich.

Sollte die kostspielige Einigung zwischen DLB und Leo Express ausbleiben, fahren von Dezember 2026 bis Dezember 2031 keine Direktzüge zwischen München und Prag. Für die Folgeperiode läuft derzeit die neu aufgesetzte Ausschreibung. Gefordert sind neue fernverkehrsartige Wendezüge mit mindestens 500 Sitzplätzen und Zweikraftloks, wodurch auf Lokwechsel sowie Stärken und Schwächen verzichtet wird. Für die bayerischen Fahrgäste bedeutet dies aber in der Spitze eine Reduzierung der Sitzplatzkapazitäten zwischen Regensburg und München. Damit die Züge überhaupt fahren werden, darf das beste Angebot nicht erneut teurer als erwartet werden. Denn einen dritten Versuch wird es nicht geben. *RM*

Bundesregierung

Steffen Bilger ist neuer Bundesverkehrsminister

Steffen Bilger (CDU) ist seit 29. Juli 2026 neuer Bundesminister für Verkehr. Er übernahm das Amt von Patrick Schnieder, der das Ministerium seit Mai 2025 geleitet hatte und der Bundeskanzler Friedrich Merz um Entlassung gebeten hatte. Der studierte Jurist Bilger sitzt seit 2009 als Abgeordneter für den Wahlkreis Ludwigsburg im Bundestag und gilt als verkehrspolitisch erfahren, weil er von 2018 bis 2021 unter Verkehrsminister Andreas Scheuer parlamentarischer Staatssekretär war. Er tritt mit dem Anspruch an, die Verkehrsinfrastruktur spürbar voranzubringen. „Wir brauchen mehr Tempo", sagte er bei der Amtsübernahme. Die bereitstehenden Mittel – darunter das kreditfinanzierte Sondervermögen des Bundes – müssten endlich ankommen. „Ich will dafür sorgen, dass die Verkehrsinfrastruktur aus den negativen Schlagzeilen kommt", so Bilger, der damit auf wiederkehrende Berichte über Brückensperrungen und Ausfälle bei der Deutschen Bahn anspielte. Alle Verkehrsträger – Straße, Schiene, Wasserstraße, Radwege und Luftfahrt – sollen gleichermaßen profitieren. Als Parlamentarische Staatssekretäre stehen ihm Christian Hirte und Ulrich Lange zur Seite. *em*



Steffen Bilger (CDU), 1979 in Schongau geboren, führt jetzt das Bundesverkehrsministerium *BMV*

Halbjahresbilanz der Deutsche Bahn

Erstmals seit sieben Jahren wieder schwarze Zahlen

Die Deutsche Bahn (DB) hat im ersten Halbjahr 2026 erstmals seit 2019 wieder ein positives Ergebnis nach Steuern erzielt. Mit plus 147 Millionen Euro verzeichnet sie einen Ergebnissprung von 907 Millionen Euro gegenüber dem Vorjahreszeitraum, als noch ein Minus von 760 Millionen Euro ausgewiesen wurde. Das operative Ergebnis (bereinigtes EBIT) verbesserte sich um rund 650 Millionen Euro auf 415 Millionen, der Konzernumsatz stieg leicht um 1,8 Prozent auf 13,6 Milliarden Euro. Haupttreiber der Ergebnisverbesserung sind eine bessere operative Entwicklung aller Geschäftsfelder sowie erste Kostensenkungen und ein Personalabbau in der Konzernleitung. Die Ziele des laufenden Konzernumbaus für 2028 sind bereits zu rund 30 Prozent erfüllt – schneller als geplant. DB Fernverkehr kehrte nach einem Minus im Jahr 2025 mit einem operativen Ergebnis von plus 148 Millionen Euro in die Gewinnzone zurück. DB Regio erzielte ein stabiles operatives Ergebnis von plus 89 Millionen Euro bei einem Umsatz-wachstum von vier Prozent. DB Cargo bleibt das Sorgenkind: Schwache Nachfrage aus Stahl-, Chemie- und Automobilindustrie drückte Transportleistung und Umsatz, das operative Ergebnis verbesserte sich jedoch um 96 Millionen Euro auf minus eine Million Euro – die schwarze Null ist greifbar nah. DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla kommentierte das Ergebnis zurückhaltend: „Zum ersten Mal seit sieben Jahren schreibt unser Eisenbahngeschäft unterm Strich wieder schwarze Zahlen: ein Erfolg. Ich bin aber erst zufrieden, wenn auch die Qualität im täglichen Eisenbahnverkehr überzeugt." *em*

Flixtrain

TRI statt Hector Rail

Seit Juli 2026 ist TRI Train Rental neues durchführendes Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Flixtrain-Züge der Linie 20 Hamburg – Köln. Das aus dem Ersatzzugverkehr kommende Unternehmen betritt damit neues Terrain. Zuvor wurden die Züge von Hector Rail gefahren. Die Hector-Rail-182 wurden im Zuge dessen durch Flixtrain-193 ersetzt. Seit dem 1. August 2026 kommt auf der Linie 20 auch ein modernisierter Wagenpark aus Ex-DB-IC-Wagen zum Einsatz. *AWA*



Am 21. Juli 2026 legt 7193 015 mit FLX 1807 nach Köln einen Halt in Hamburg-Harburg ein. Seit Juli 2026 betreibt TRI Train Rental die Flix-Linie 20 *Uwe Müller*

neg

Verstärkerwagen nach Dagebüll

Wer im Sommer 2026 mit der RB 65 von Niebüll nach Dagebüll Mole fährt, erlebt mitunter einen ungewöhnlich langen Zug. Die neg setzt auf der Strecke bei erhöhtem Fahrgastaufkommen zwei ehemalige Interregiowagen des Typs Bimdz 268.4 als Verstärkerwagen ein, ergänzt durch einen Heizwagen. Das Bild erinnert stark an die früheren IC-Kurswagen, die bis November 2025 auf derselben Strecke verkehrten – auch damals zog ein neg-Triebwagen klassische Reisezugwagen nach Dagebüll Mole.

Einen wesentlichen Unterschied gibt es freilich: Die ehemaligen Interregiowagen tragen heute einen blauen Zierstreifen statt des früheren verkehrsroten. Und das An- und Abkuppeln in Niebüll entfällt: Die Wagen stehen bereits dort bereit und werden dem planmäßigen Triebwagen der Baureihe 628 beigestellt, sobald im Anschluss an eine ICE-L-Verbindung des DB-Fernverkehrs ein erhöhtes Reiseaufkommen zu erwarten ist.

Reaktion auf den Talgo-ICE

Der Hintergrund: Mit der Einführung der ICE-L-Züge auf der Marschbahn entfiel die bis dahin mögliche umsteigefreie Beförderung bis Dagebüll Mole, die zuvor die IC-Kurswagen gewährleistet hatten. Die neg reagiert mit dem Verstärkerwageneinsatz auf die veränderte Nachfragesituation. Das Konzept folgt einem erkennbaren Muster: Häufig übernimmt Zug 15, der um 12:05 Uhr in Niebüll abfährt und den ICE-Anschluss bedient, die Verstärkerwagen und bringt sie nach Dagebüll Mole. Dort warten die Wagen auf die Rückfahrt mit Zug 18. Eine zweite Runde absolvieren die Verstärker anschließend mit den Zügen 27 und 30.

Da die ICE in Niebüll meist auf Gleis 1 oder 4 halten, ist ein bahnsteiggleicher Umstieg möglich. Die neg bemüht sich, auf Gleis 2 oder 3 den Anschluss zu gewährleisten. Bei zu großer Verspätung eines ICE warten die Züge im neg-Bahnhofsteil auf Anschlussreisende – mitunter auch zehn bis 15 Minuten. Rangiert wird ähnlich wie früher zwischen DB-Bahnhof und neg-Gleis: Der Triebwagen fährt im nördlichen Ausziehgleis um die Verstärkerwagen herum, übernimmt sie und fährt dann in den DB-Bahnhof. Zurück nach Dagebüll Mole geht es als Sägefahrt ins Ausziehgleis und dann über den neg-Bahnhof.

In der Praxis weicht die neg allerdings immer wieder vom Plan ab. So fahren die Verstärkerwagen mitunter nicht oder es kommt statt der Garnitur mit den IR-Wagen ein Doppelgespann der Baureihe 628 zum Einsatz. *UW*

neg baut Haltepunkt in Bosbüll

Die neg baut ab Oktober 2026 auf der Strecke Niebüll – Tønder einen neuen Haltepunkt in der 265-Einwohner-Gemeinde Bosbüll, unweit von Niebüll gelegen. Geplant ist ein 50 Meter langer Bahnsteig mit Blindenleitsystem, Wetterschutz, Beleuchtung, digitaler Fahrgastinformation, Fahrradabstellplätzen und barrierefreiem Zugang. Die Inbetriebnahme ist für Sommer 2027 vorgesehen. Das Land Schleswig-Holstein fördert die Maßnahme mit 540.000 Euro. Den Verkehr auf der RB 66 von Niebüll nach Tønder betreibt die neg seit vielen Jahren. Aktuell kommt dabei der VT71 (629 071) zum Einsatz, der zuvor bei der Hessischen Landesbahn (HLB) im Dienst war. UW

629 505/628 506 in Dagebüll Mole am 15. Juli 2026 – im Hintergrund die WDR-Fährschiffe „Nordfriesland“ und „Uthlande“; die neg-Garnitur wartet auf die Rückfahrt nach Niebüll *Ulrich Wehmeyer*





EVB Logistik mit 291 von Railsystems RP

Ende Mai 2026 hatte die EVB Logistik von Railsystems RP bis zu drei Lokomotiven der Baureihe 291 angemietet, um den hohen Lokbedarf im Hamburger Hafen zu decken. Die Maschinen 291 035 und 291 036 wurden nach rund sechs Wochen wieder zurückgegeben. Die 291 034 verbleibt hingegen bis auf Weiteres bei der EVB Logistik. Am 19. Juli 2026 ist 291 034 „Amazing Amelie" mit einigen leeren Containertragwagen von Zeven Süd nach Hamburg unterwegs *Christoph Grimm*

S-Bahn Hannover

Ersatzzüge wegen angespannter Fahrzeuglage

Die S-Bahn Hannover kämpft mit Ausfällen: Es gibt technische Störungen an den FLIRT 3 XL, zudem waren im August von den 13 eigenen Triebzügen der Baureihe 425 nur maximal vier gelegentlich im Einsatz. Als Ersatzfahrzeuge setzt Transdev Hannover drei Mireo Smart, ein Fahrzeug der Baureihe 1430 der Bayerischen Regiobahn sowie zwei 1440 der Mitteldeutschen Regiobahn ein. Auf der S5 zwischen Hannover Flughafen und Hameln übernimmt zudem TRI Train Rental bis voraussichtlich 27. September zwei lokbespannte Ersatzzüge: Dort pendeln 145 040 mit einem n-Wagen-Park und die Beacon-Rail-Lok 193 867 mit vier Doppelstockwagen. *JHÖ*

TRI-Ersatzzüge auf der S5

Montag bis Samstag

DPN 34525: Hannover Flughafen 06:06 – Hameln 07:10

DPN 34526: Hameln 04:50 – Hannover Flughafen 05:53

DPN 34537: Hannover Flughafen 09:06 – Hameln 10:10

DPN 34538: Hameln 07:50 – Hannover Flughafen 08:53

DPN 34549: Hannover Flughafen 12:06 – Hameln 13:10

DPN 34550: Hameln 10:50 – Hannover Flughafen 11:53

DPN 34561: Hannover Flughafen 15:06 – Hameln 16:10

DPN 34562: Hameln 13:50 – Hannover Flughafen 14:53

DPN 34573: Hannover Flughafen 18:06 – Hameln 19:10

DPN 34574: Hameln 16:50 – Hannover Flughafen 17:53

Nur Montag bis Freitag

DPN 34585: Hannover Flughafen 21:06 – Hameln 22:10

DPN 34586: Hameln 19:50 – Hannover Flughafen 20:53

Mühldorf – Burghausen

Wasserstoffzüge fahren ab Dezember 2026

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 fahren Wasserstoffzüge des Typs Siemens Mireo Plus H (Baureihe 563) im Regelbetrieb auf der Strecke Mühldorf (Oberbay) – Burghausen. Am 17. Juli 2026 stellten die Südostbayernbahn (SOB) und Siemens Mobility gemeinsam mit Vertretern aus der Bundes- und Landespolitik in Mühldorf am Inn den ersten Wasserstoffzug für den Regelbetrieb in Bayern vor. Aktuell finden Test- und Schulungsfahrten statt. Die drei Wasserstoffzüge kommen im Rahmen des Verkehrsvertrags „Linienstern Mühldorf 2025+" zum Einsatz. *RWI*



DB-Wasserstoffzüge der Baureihe 563 im Bahnhof Mühldorf am 19. Juli 2026. Rechts ein mobiler Refueler, mit dem Züge und Busse mit Wasserstoff betankt werden können *Roland Wirtz*

SRI Rail Invest

185 537 für Roncalli-Jubiläum getauft

Am 5. August 2026 wurde am Kölner Hbf die Elektrolokomotive 185 537 auf den Namen „Zippo" getauft. Anlass war das 50-jährige Bestehen des Circus-Theaters Roncalli. Die Taufe nahmen Roncalli-Gründer Bernhard Paul und die stellvertretende Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen, Mona Neubaur (Bündnis 90/Die Grünen), vor. Die Lok, Eigentum der SRI Rail Invest GmbH und an RBL Rail Bavaria Logistik GmbH vermietet, trägt nun den Namen der Clownfigur „Zippo", mit der Paul jahrzehntelang auftrat. Roncalli ist der einzige Circus in Europa, der noch mit dem Zug von Gastspielort zu Gastspielort reist – mit rund 80 Wagen und einer Zuglänge von insgesamt rund 1.100 Metern, aufgeteilt auf zwei Züge. Nach der Taufe setzte die Lok ihre Fahrt in Richtung Ludwigsburg und Wien fort. *Märklin* bringt die Lok als limitiertes Fanclub-Sondermodell in Spurweite H0 heraus (Art.-Nr. 36659 AC / 22469 DC). *BP/em*



Taufe der 185 537 mit Roncalli-Gründer und Direktor Bernhard Paul und Mona Neubaur in Köln Hbf am 5. August 2026 *Patric Fouad/ Circus Theater Roncalli*



DB Cargo-Müllzug mit der gemieteten Diesellok 92 80 4185 141-3 D-VL rollt am 13. Juli 2026 am DB-Schwellenwerk Schwandorf entlang Richtung Regensburg. Ab Januar 2027 übernimmt Rail Bavaria Logistik den Verkehr *Bodo Schulz*

Nach DB Cargo-Kündigung

Rail Bavaria Logistik übernimmt Müllverkehre nach Schwandorf

Es war ein Paukenschlag für den Schienengüterverkehr in Nordbayern: DB Cargo hat den seit Jahrzehnten bestehenden Transportvertrag für die Müllzüge zum Müllheizkraftwerk des Zweckverbands Müllverwertung Schwandorf (ZMS) zum 31. Dezember 2026 gekündigt. Nach der Kündigung haben die insgesamt 17 beteiligten Entsorgungs-Zweckverbände ein Angebotsverfahren durchgeführt, an dem mehrere Bieter aus dem In- und Ausland teilnahmen. Den Zuschlag erhielt Rail Bavaria Logistik (RBL), weil das Unternehmen das wirtschaftlichste Angebot abgegeben hatte. RBL übernimmt ab 1. Januar 2027 das gesamte Ferntransportsystem. Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Straße, die bei einem Scheitern der Ausschreibung gedroht hätte, konnte damit abgewendet werden.

Lange Geschichte

Das Müllheizkraftwerk in Schwandorf nimmt seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 1982 den Haus-, Sperr- und Gewerbemüll von rund einem Fünftel der Fläche des Freistaats Bayern mit etwa 1,9 Millionen Einwohnern entgegen und verwertet ihn thermisch. Pro Jahr sind dies im Schnitt rund 450.000 Tonnen. Den Bahntransport hatte von Beginn an die damalige Deutsche Bundesbahn übernommen, nach der Bahnreform war DB Cargo mit den Transporten beauftragt worden.

Rund 80 Prozent des im ZMS-Verbandsgebiet angelieferten Abfalls gelangen nach Umladung an Müllumladestationen per Zug nach Schwandorf. Die insgesamt neun Umladestationen in und bei Kulmbach, Bayreuth, Weiden in der Oberpfalz, Amberg, Cham, Neumarkt in der Oberpfalz, Regensburg, Landshut und Straubing verfügen dafür über einen Gleisanschluss.

Der dort angelieferte Müll wird in grüne, rund 30 Fuß lange Müllpresscontainer verbracht. Jeweils zwei davon werden auf einen Containertragwagen der Gattung Sgs verladen. Einsteller der Wagen ist die OVEG mbH, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des ZMS; das Halterkürzel lautet ZMS.

Mehrere Laufwege

Die Wagen gelangen auf verschiedenen Wegen nach Schwandorf. Der aus Richtung Norden kommende Ganzzug befördert die Wagen aus Kulmbach, Bayreuth (Bf Bindlach) und Weiden. Aus Richtung Süden laufen die Wagen aus Straubing, Landshut (Bf Wörth/Isar) und Regensburg zusammen. Die Müllwagen aus Neumarkt in der Oberpfalz verkehren in Übergabezügen über Nürnberg Rbf nach Schwandorf, die Wagen aus Cham und Amberg (Bf Luitpoldhütte) werden direkt nach Schwandorf befördert. *CME*

Köln Hbf

Elf Tage Totalsperrung im Janur 2027

Im November 2025 sperrte die DB den Kölner Hauptbahnhof für zehn Tage, um das neue Elektronische Stellwerk (ESTW) in Betrieb zu nehmen. Das Vorhaben scheiterte. Nun ist für Januar 2027 ein zweiter Anlauf geplant – diesmal für elf Tage. Die längere Sperrzeit begründet die DB InfraGO damit, dass die Pause zusätzlich für den Rückbau beschädigter Bahnsteigdächer in Köln Messe/Deutz sowie eines Gebäudes im Betriebsbahnhof am Hansaring genutzt werde. Dies geht aus der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hervor (Bundestagsdrucksache 21/7364). Erschwerend kommt hinzu, dass parallel auch die Fern- und Regionalgleise in Köln Messe/Deutz weitgehend gesperrt sind. Lediglich die Gleise 11 und 12 sowie die S-Bahn-Gleise bleiben verfügbar. Ein konkretes Umleitungskonzept fehlt noch. *em*

DB Regio

Ersatzverkehr zwischen Herford und Hildesheim

Probleme an den eingesetzten LINT-Triebwagen haben im Juli 2026 den Betrieb auf der RB 77 zwischen Herford und Hildesheim, der sogenannten Weserbahn, erheblich beeinträchtigt. Wegen Störungen an Bremsen und Problemen mit Radsatzwellen musste ein Großteil der Fahrzeuge außer Betrieb genommen werden, die durch Start Deutschland beziehungsweise DB Regio auf der Linie eingesetzt werden. Zwei weitere Triebwagen befanden sich nach Unfällen noch in Reparatur. Aus dem Fahrzeugpool der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) konnten zwar einige Ersatzfahrzeuge bereitgestellt werden, trotzdem fiel die Linie RB 77 im Abschnitt Herford – Hameln vom 21. Juli bis 2. August komplett aus. Am 3. August wurde der durchgehende Betrieb wieder aufgenommen, unterstützt durch die Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG (WFL), die mit einer 218 von DB Gebrauchtzug und zwei eigenen Doppelstockwagen einen Umlauf der RB 77 übernommen hat. Vom 8. bis 20. August sollte ein weiterer Umlauf durch die TRI Train Rental GmbH gefahren werden, um während der gleichzeitigen Vollsperrung Minden – Hannover mehr Plätze auf der Weserbahn anzubieten. *JHÖ*



LINT-Ersatzverkehr im Weserbergland: 218 424 ist am 3. August 2026 bei Poppenburg auf der Fahrt nach Herford *Jürgen Hörstel*



Seltener Fernverkehr im Dortmunder Süden: Der 14-Wagen-Park (NJ 40490 aus Wien, vereinigt mit NJ 420 aus Innsbruck) rollt am 8. Juli 2026 durch die Station Signal-Iduna-Park *Klaus Kampelmann*

NJ Wien – Amsterdam

Umleitung über Dortmund-Hörde

Nachwehen der Gleisbauarbeiten bei Hamm blockierten bis Mitte Juli 2026 den Abzweig Gallberg. Der NJ 40490/40421 (Wien – Amsterdam) musste daher von seiner Route via Kassel und Altenbeken abweichen und wurde über Unna, Dortmund-Hörde sowie den Güterzug-Abzw Schnettkerbrücke geführt. Der Halt Dortmund Hbf entfiel zugunsten von Bochum Hbf. Betrieblich brisant: Wegen fehlender Information wurde der NJ 40421 nach Wien mehrfach fälschlich in Dortmund Hbf eingelassen. Mangels Ausfahrt Richtung Paderborn musste der niederländische Vectron dort aufwendig ans andere Zugende umsetzen. Teils wurde auch großräumig über Hannover umgeleitet. *KKP*

„Gigatrain" eingestellt

Teslas Werkspendler-Zug nach Grünheide fährt nicht mehr

Am Abend des 24. Juli 2026 verkehrte letztmals der „Gigatrain" genannte Shuttlezug zur Anbindung des Werkes des amerikanischen Elektroautoherstellers Tesla in der brandenburgischen Gemeinde Grünheide. Zur besseren Erschließung der Fabrik verkehrten seit September 2023 mehrmals täglich Triebwagen zwischen dem direkt am Werk gelegenen Endpunkt Fangschleuse Tesla Süd und dem Bahnhof Erkner am östlichen Berliner Stadtrand. Einzelne Züge waren bis nach Berlin durchgebunden. Nachdem anfangs die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) im Auftrag von Tesla den Zugbetrieb durchgeführt hatte, ersetzte zu Beginn dieses Jahres die Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG) das Verkehrsangebot. Zum Einsatz kam eine Doppeltraktion GTW 2/6 (Baureihe 646) der ODEG bzw. bei Fahrzeugengpässen ein einzelner Sechsachser. Die Einstellung des zuletzt nichtöffentlichen Werksverkehrs erfolgte mit Beginn dreiwöchiger Bauarbeiten und Totalsperrung der Hauptbahn Berlin – Frankfurt (Oder). Der bisherige Bahnhof Fangschleuse wurde am selben Tag letztmalig bedient und ist seit 14. August 2026 durch einen neuen Bahnhof an anderer Stelle ersetzt. Der neue Verkehrshalt liegt näher am Tesla-Werk und bietet deutlich mehr Kapazität. Vom neuen Bahnhof Fangschleuse fahren Shuttlebusse zum Werk. Zwischen Frankfurt, Fangschleuse und Berlin fährt die ODEG ganztags den Regionalexpress RE 1. Das von Tesla finanzierte zusätzliche Verkehrsangebot des Shuttles wurde damit verzichtbar. *CMU*

ODEG- GTW 2/6 als „Gigatrain" in Erkner am 25. Juni 2026 *Christian Much*





PRESS fährt Saisonverkehr mit Regio-Shuttle

Gut angenommen wurde der Saisonverkehr auf der EWN-Strecke zwischen Greifswald und Lubmin (RB 29). Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) bediente die Strecke bis 23. August 2026 samstags und sonntags in sechs Umläufen mit Regio-Shuttle *Thomas Franke*

DB Regio Nordost

Neue Stadler-Züge kommen später

Stadler hat bei den Neufahrzeugen für DB Regio Nordost mit Lieferverzögerungen zu kämpfen. Zwar präsentierten die Unternehmen am 9. Juli 2026 im Stadler-Inbetriebnahmezentrum in Hennigsdorf den neuen fünfteiligen KISS für den RE 3 (Stralsund – Berlin – Lutherstadt Wittenberg), dessen neuer Verkehrsvertrag Nord-Süd (Los 1) im Dezember 2026 startet. Der Einsatz der Neufahrzeuge ist jedoch erst ab Dezember 2027 vorgesehen. Bis dahin verkehren ersatzweise Doppelstockwendezüge. Auch der ebenfalls im Dezember 2026 startenden Vertrag Berlin – Stettin ist von Lieferverzögerungen betroffen. Die für den Polen-Verkehr ausgerüsteten FLIRT 3XL werden erst schrittweise ab 2028 in Betrieb gehen. Auch hier setzt DB Regio übergangsweise auf Doppelstockwendezüge. Nach Stettin werden die vierteiligen Züge allerdings wegen Verzögerungen beim Ausbau der Strecke nördlich von Angermünde frühestens erst 2030 gelangen. *AWA*

KonRail/BayernBahn

Orientroter Neulack für zwei 151

Im vergangenen Jahr übernahm KonRail mehrere Loks der Baureihe 151 von Railpool und rettete sie so vor der Verschrottung. Mit dabei war auch 151 031, die nach ihrer Wiederinbetriebnahme im stark verblichenen Verkehrsrot für ihren neuen Eigentümer unterwegs war. Anfang April ging sie vorerst außer Betrieb, damit eine dringend nötige, umfangreiche Rostsanierung stattfinden konnte. Danach erhielt die sechsachsige Lok einen neuen, orientroten Anstrich. An Front und Seiten prangt ein KonRail-Logo, das sich am „DB-Keks“ orientiert. Diese Arbeiten erfolgten bei den Ostmecklenburgischen Bahnwerken (OMB) in Neustrelitz. Bereits rund einen Monat länger ist 151 113 der BayernBahn im strahlenden Orientrot unterwegs. Auch sie erhielt ihre neue Farbgebung bei OMB. Die äußerlichen Unterschiede zur 151 031 sind gering. Statt „KR-Keks“ trägt sie einen „BB-Keks“. Beide Maschinen sind bundesweit im Güterverkehr anzutreffen. *AWA*



151 113 strahlt seit Juni 2026 in orientrotem Lack (Foto bei Gunzenhausen, 4. August 2026) *Emil Neubert*

In Kürze

Röhrtalbahn: Keine SPNV-Reaktivierung
Die SPNV-Reaktivierung der von der Regionalverkehr Ruhr-Lippe (RLG) betriebenen Röhrtalbahn (Neheim-Hüsten – Sundern) wird aufgrund hoher Kosten nicht mehr weiterverfolgt. Ein neues Gutachten hat einen Kosten-Nutzen-Faktor von lediglich 0,37 ermittelt. *AWA*

Wieder ICE von Ostwestfalen nach München
Das im vergangenen Dezember eingestellte ICE-Zugpaar zwischen Nordrhein-Westfalen, Kassel und München kehrt im Mai 2027 mit verändertem Fahrplan zurück. Paderborn und der Region Ostwestfalen steht damit wieder eine ICE-Direktverbindung nach Bayern zur Verfügung. Gefahren wird wieder mit ICE 3. *RM*

GoVolta plant Köln – Den Haag
Im März 2026 startete der niederländische Fernzuganbieter GoVolta den Verkehr auf den Strecken Berlin – Amsterdam und Hamburg – Amsterdam. Während die Verbindung in die Hansestadt nach wenigen Wochen wieder eingestellt wurde, plant GoVolta mit Den Haag – Köln eine neue Linie nach Deutschland und meldete jüngst bei der niederländischen Marktaufsicht einen Verkehr mit bis zu drei täglichen Zugpaaren ab Dezember 2027 an. *AWA*

DB-Talgo nach Dänemark
Die dänische Staatsbahn DSB wird ihre Talgo-Züge ab 2028 nahezu komplett von der Linie Hamburg – Kopenhagen abziehen und als Ersatz für noch nicht ausgelieferte Alstom Coradia Stream innerdänisch einsetzen. Ersatzweise werden ICE L von DB Fernverkehr einspringen, ergänzt um einzelne ComfortJet der ČD. *RM*

(CH) Rhätische Bahn

ABe 4/4 30 und 34 im Sommereinsatz

Die Rhätische Bahn (RhB) hat in der Sommersaison 2026 ihre beiden historischen Triebwagen ABe 4/4 30 und 34 an insgesamt zehn Tagen im regulären Linienbetrieb auf der Berninalinie eingesetzt. Die Fahrzeuge, 1910 und 1911 gebaut, fuhren im Zeitraum vom 8. Juli bis 6. August jeweils mittwochs und donnerstags als Doppeltraktion die Runde Pontresina – St. Moritz – Alp Grüm – Poschiavo – Alp Grüm – Pontresina. Für alle Fahrten galten die regulären Fahrscheine. Die beiden vierachsigen Triebwagen gehören zu den letzten erhaltenen gelben Fahrzeugen der Erstausstattung der Berninalinie. Bis 2010 waren sie noch im regulären Liniendienst im Einsatz, ehe sie durch die modernen Allegra-Triebzüge verdrängt wurden. Seither gehören ABe 4/4 30 und 34 zum historischen Fuhrpark. *CMU*



ABe 4/4 30 und 34 der RhB verlassen am zweiten Betriebstag Pontresina in Richtung Poschiavo – die beiden Triebwagen von 1910 und 1911 waren bis 2010 im regulären Dienst *Christian Much*

HESE

Wieder Personenzüge nach Lütjenburg

Nach 25 Jahren haben im Juli 2026 erstmals wieder Personenzüge den Bahnhof Lütjenburg verlassen. Dem Verein „Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz“ (HEHS) ist es nach jahrelangem ehrenamtlichem Einsatz gelungen, den Abschnitt Lütjenburg – Flehm zu reaktivieren. Bis Ende September pendelt der MAN-Schienenbus VT 23 als „Hein Lüttenborg“ nun jeden Sonntag dreimal über die Strecke. Montags bis samstags bleibt die Strecke den Draisinen vorbehalten. *em*

MEC Losheim

Chance auf Rückkehr der Museumsbahn?

Die Gemeinde Losheim treibt die Stilllegung der Bahnstrecke Merzig – Büschfeld voran, die zuletzt auch für Museumsfahrten des MEC Losheim (MECL) genutzt wurde. In einer europaweiten Ausschreibung zur Abgabe hat sich ein Interessent gefunden, der die Strecke übernehmen und wieder im Güterverkehr betreiben will. Er möchte dann auch mit dem MECL kooperieren und somit wieder Museumsfahrten ermöglichen. In den nächsten Wochen könnten die Flächen am Merziger Ostbahnhof als Zwischenlager für Baumaterial zur Streckensanierung dienen. Zuvor musste der Merziger Stadtrat den Flächennutzungsplan „Ostbahnhof“ anpassen, da darin auch zwei, noch dem Bahnbetrieb gewidmete, Flächen enthalten waren und überplant wurden. Die Gemeinde Losheim als Eigentümerin hat daraufhin mit Post von ihrem Anwalt reagiert, was zur Überraschung im Merziger Rathaus, aber eben auch zur Reduzierung des Flächennutzungsplans führte. *FBR*

(US) Nashville Steam Preservation Society

Dampflok restauriert

Nach einer umfassenden von der Nashville Steam Preservation Society (NSPS) begleiteten zehnjährigen Restaurierung wurde die US-Dampflok Nashville, Chattanooga & St. Louis No. 576 am 16. Juli 2026 erstmals seit 1952 wieder angeheizt. Damit begann zugleich eine mehrmonatige Inbetriebsetzungsphase. NSPS wirbt nach eigenen Angaben noch rund 500.000 US-Dollar ein, um die Restaurierung abzuschließen und die Lok für öffentliche Dampfsonderfahrten im Jahr 2027 vorzubereiten. *FFÖ*

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL
ab 269,90 €*
UMFANGREICH ÜBERARBEITET
NEU • NEW
DIESELLOKS DER BAUREIHEN BR V100 OST UND BR 203
Die neuen BRAWA Modelle der Dieselloks V100 Ost / BR 203 wurden technisch und optisch umfassend überarbeitet und kommen in vielen Bereichen einer Neukonstruktion gleich. Eine detaillierte Nachbildung des Führerstands, moderne LED-Beleuchtung sowie ein neuer Motor sorgen für zeitgemäße Fahreigenschaften und ein überzeugendes Erscheinungsbild. Die Digital-EXTRA-Version verfügt darüber hinaus über eine neue Elektronik mit Energiespeicher, eine Digitalkupplung sowie Sound von D&H. Die insgesamt 11 verschiedenen Varianten sind bereits im Fachhandel sowie im BRAWA Onlineshop erhältlich. Ausführliche Informationen zu den Modellen finden Sie auf unserer Website.
@brawa.de
WWW.BRAWA.DE
HO

(A) Zillertaler Verkehrsbetriebe

Lok D 10 fährt wieder

Nach mehr als 15 Jahren Stillstand ist die Diesellok D 10 der Zillertalbahn (Zillertaler Verkehrsbetriebe AG) wieder betriebsfähig. Im Frühjahr 2026 wurde eine umfassende Aufarbeitung und Modernisierung der Maschine abgeschlossen, die im Winter 2021/22 begann. Am 2. Juni 2026 war die D 10 erstmals wieder vor einem planmäßigen Reisezug nach Jenbach zu sehen – im Rahmen einer Personalschulungsfahrt. Eine erste Probefahrt mit einem Wendezug hatte bereits am 15. Januar 2026 von Jenbach nach Mayrhofen stattgefunden.

Von der Bosnischen Ostbahn ins Zillertal

Bei der D 10 handelt es sich um die ehemalige jugoslawische Diesellok 740-007 der Bauart DHL 600 JŽ 740 mit der Achsfolge Bo'Bo'. Sie wurde 1970 vom Hersteller Đuro Đaković aus Slavonski Brod unter der Fabriknummer 880 gebaut und ist auf die Spurweite von 760 Millimetern (Bosnaspur) ausgelegt. Eingesetzt war die Lok auf der Bosnischen Ostbahn. Im Jahr 1980 erwarb die Zillertalbahn die Lok 740-007 von der ZTO Sarajevo – allerdings ohne Dieselmotor. In Jenbach wurde die Lok grundlegend umgebaut: Sie bekam einen Zweitakt-Dieselmotor vom Typ JW 600, ein erneuertes Führerhaus, ein Zugheizaggregat sowie eine neue Verkabelung. Als D 10 in Zweitbesetzung erhielt die Lok am 7. Juni 1982 ihre Betriebszulassung.

Da sich die Ersatzteilbeschaffung im Lauf der Jahre zunehmend schwieriger gestaltete, unterzog die Zillertalbahn die Lok ab Dezember 1994 einer Generalüberholung. Dabei erhielt die D 10 einen Zwölfzylinder-Viertakt-Dieselmotor vom Typ J 212 DS der Jenbacher Energiesysteme mit einer Leistung von 470 Kilowatt bei 1.500 Umdrehungen pro Minute, eine Wendezugsteuerung sowie ein nach ergonomischen Richtlinien modernisiertes Führerhaus. Schallabsorptionsflächen, Dämpferkulissen und Schalldämpfer an den Kühleransaugflächen senkten den Lärmpegel.

Außerdem baute man eine Warmhalteanlage der Bauart Aurora beziehungsweise Webasto ein. Im April 1995 stand die D 10 wieder dem Betriebsdienst zur Verfügung.

Schwerer Motorschaden und lange Pause

Anfang der 2010er Jahre legte ein schwerer Motorschaden die D 10 lahm. Die Lok stand seither in Jenbach – bis die Zillertalbahn im Winter 2021/22 mit einer umfassenden Aufarbeitung begann. Anlass war die einige Jahre zuvor erfolgte Wiederaufnahme des Güterverkehrs von Jenbach nach Fügen zum Holzwerk der Binder-Gruppe. Den Güterverkehr bestreitet seither die von den Steiermarkbahnen angemietete VL 23, eine ebenfalls aus Bosnien stammende Schwesterlok der D 10. Nun soll die D 10 nach abgeschlossenen Personalschulungen diese Aufgaben vor Rohholz- und Rollwagenzügen nach Fügen übernehmen. Da die Lok auch für den Einsatz vor Reisezügen ausgerüstet ist, soll sie zudem als Reserve im Personenverkehr dienen – bis die geplanten Akku-Hybrid-Triebwagen in den 2030er-Jahren geliefert werden. *FH/AB*

Die frisch aufgearbeitete D 10 der Zillertalbahn am 2. Juni 2026 vor einem planmäßigen Reisezug nach Jenbach – die Fahrt diente zugleich als Personalschulungsfahrt

Alexander Bauer

D 10 der Zillertaler Verkehrsbetriebe

Bauart	DHL 600 JŽ 740
Achsfolge	Bo'Bo'
Spurweite	760 mm
Länge über Puffer	12.050 mm
Dienstgewicht	32 Tonnen
Größte Achslast	8,0 Tonnen
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h
Hersteller	Đuro Đaković, Slavonski Brod
Baujahr / Fabriknummer	1970 / JŽ 740 007





2.000. Vectron geht an die ÖBB

Siemens Mobility hat im Rahmen eines Festakts im Lokomotivwerk München-Allach am 23. Juli 2026 mit 1293 164 die 2.000. gebaute elektrische Vectron-Lok an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) übergeben. Mit nahezu 3.000 verkauften Einheiten an 118 Kunden ist der Vectron laut Siemens die meistverkaufte Lokomotivplattform Europas *Siemens Mobility*

(A) Brenner Basistunnel

Durchschlag unter der Staatsgrenze

Beim Bau des Brenner Basistunnel (BBT) zwischen Innsbruck in Österreich und Franzensfeste in Italien (Südtirol) wurde am 28. Juli 2026 ein zentraler Meilenstein erreicht: Nahezu zeitgleich wurden exakt um 10:35 Uhr die westliche und die östliche Haupttunnelröhre des Bauloses H53 Pfons – Brenner auf österreichischer Seite durchgeschlagen. Die Mineure betraten den Tunnelabschnitt auf der anderen Seite der Brennergrenze und trafen auf ihre italienischen Kolleginnen und Kollegen. Damit schloss der österreichische Vortrieb an die bereits fertiggestellten Haupttunnelröhren des italienischen Bauloses H61 Mauls 2–3 an und schuf eine durchgehende Verbindung zwischen Österreich und Italien. Somit sind nun drei Tunnel – der Erkundungsstollen sowie die beiden Haupttunnelröhren – grenzüberschreitend fertiggestellt. Die Durchschlagsstelle, über der sich rund 1.410 Meter Gebirgsgestein der 2.334 Meter hohen Geigenspitze türmen, befindet sich circa zwei Kilometer Luftlinie südöstlich des Brennerpasses. *em*



Durchschlag beim BBT: Großer Jubel bei den Projektbeteiligten *© Schnittraum Tirol*

(CH) Ausbau Lausanne – Genf

Vorzugsvariante vorgestellt

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und das Bundesamt für Verkehr (BAV) haben sich auf eine Vorzugsvariante für den Ausbau der Strecke zwischen Morges und Rolle geeinigt. In diesem Abschnitt der Strecke Lausanne – Genf ist eine neue zweigleisige Bahnstrecke über 13 Kilometer Länge (davon 10 im Tunnel) vorgesehen, die ab etwa 2043 unter anderem einen RE/IC-Viertelstundentakt zwischen Lausanne und Genf ermöglicht. *FFÖ*

(CH) Montreux Berner Oberland Bahn

Refit für GDe 4/4 6000

Aufgrund des einfachen Unterhalts der Baureihe GDe 4/4 6000 (Bj. 1983) modernisiert die MOB die sechs Elloks mit Gepäckabteil, statt sie durch Neubauloks zu ersetzen. Die GDe 4/4 6005 ist bereits umgebaut und befindet sich in einer Testphase. Die 6006 folgt zeitnah. Die Baureihe wird für Bauzüge und im Personenverkehr eingesetzt. *FFÖ*

In Kürze

(CH) Baubeginn bei Bern
Im Juli 2026 begannen die SBB mit Ausbaumaßnahmen zwischen Bern Wankdorf und Ostermundigen. Es entstehen ein viertes Gleis und ein Tunnel zur Entflechtung der Fahrtbeziehungen. Nach Bauabschluss sind ein 15-Minuten-Takt der S-Bahn Bern – Münsingen und ein durchgehender 30-Minuten-Takt Bern – Interlaken bzw. Brig geplant. *FFÖ*

(CH) BLS-Re 425 letztmalig im Planverkehr
Am 27. Juli 2026 verkehrte bei der BLS letztmalig eine braune Ellok der Baureihe Re 425 im fahrplanmäßigen Verkehr, womit eine 60-jährige Ära zu Ende ging. Letztes Einsatzgebiet der Maschinen waren die Autoverladezüge Kandersteg – Goppenstein durch den Lötschbergtunnel. Im Güterverkehr bei BLS Cargo fuhren die Re 425 zuletzt 2021. *FFÖ*

(A) RCG mietet Eanos-y
Die ÖBB Rail Cargo Group mietet 500 neue Güterwagen der Gattung Eanos-y von MFD Rail für Schrotttransporte. Die vierachsigen Wagen bieten mit rund 95 Kubikmetern Ladevolumen und 65 Tonnen Zuladung etwa 15 Prozent mehr Fassungsvermögen als der klassische Eanos. Bis Mitte 2027 sollen alle Fahrzeuge im Einsatz sein. *em*

(A) Neues von den Werbeloks
Die 1016 020 „Bauprofis" wurde ab 6. Juli 2026 am PR-Standort Wien entklebt. Mit der 1116 243 ist die zweite Werbelok für Joyn entstanden. Die Lok wurde in der dritten Juli-Woche beklebt und erstmals am 23. Juli eingesetzt. Im Juli 2026 bestand die Wendezuggarnitur des ÖFB-Railjets zudem nur aus sechs Wagen. *MI*



In Bukarest wartet der Alstom Coradia Stream RE-IR 101 008-A auf seine nächste Leistung. Die von der Behörde ARF beschafften Einheiten werden mehrheitlich von der Staatsbahn CFR Călători eingesetzt *Horia Radulescu*

(RO) Personenverkehr

Rumäniens bunter Fahrzeug-Mix

In den Jahren 2025 und 2026 treibt die staatliche Eisenbahnreformbehörde ARF (Autoritatea de Reformă Feroviară) die Flottenmodernisierung voran: Sie beschafft neue Elektrotriebzüge des Typs Alstom Coradia Stream und stellt sie verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Verfügung. Während die Staatsbahn CFR Călători den Großteil der Neufahrzeuge im planmäßigen Einsatz betreibt, erhält das private EVU Interregional Călători (IRC) aus Cluj (Klausenburg) insgesamt 13 Einheiten. IRC setzt die ersten Einheiten schon seit Frühjahr 2026 als InterRegio (IR) auf der Strecke Bukarest – Braşov (Kronstadt) ein. Parallel dazu startete die Erprobung neuer Elektrotriebzüge des Herstellers PESA.

Modernisierte Lokomotiven und neue Wagen

Neben dem Einsatz von Neufahrzeugen setzt CFR Călători auf die Modernisierung der bestehenden Flotte. Die meisten der von Softronic umgebauten Transmontana/LEMA-Lokomotiven befinden sich mittlerweile im planmäßigen Einsatz. Diese Maschinen verkehren zusammen mit passenden Umbauwagen, die im Rahmen des „Nationalen Aufbau- und Resilienzplans“ (PNRR) modernisiert wurden und eine entsprechende neue Farbgebung erhielten.

Auch private Eisenbahnverkehrsunternehmen investieren kräftig in ihre Flotten. Der Betreiber Transferoviar Călători (TFC), der in der Vergangenheit bereits mit den deutschen Baureihen 614 sowie 624/634 bekannt wurde, setzt nun auf verschiedenen Strecken zwei- und dreiteilige Dieseltriebwagen des Typs Talent ein. Diese teilen sich unter anderem den Halbstundentakt auf der Flughafen-Verbindung (București Nord – Aeroport Henri Coandă) mit älteren Desiro-Triebwagen von CFR Călători.

Interessante Gebrauchtfahrzeuge

Auch Import-Gebrauchtfahrzeuge bereichern den Betrieb: Die ex-luxemburgischen (CFL) Elektrotriebzüge der Baureihe Z2 sind inzwischen bei zwei privaten EVU anzutreffen. Regio Călători (RC) hüllt sie in ein DB-Farbschema – passend zu den ebenfalls aus Deutschland übernommenen 628ern. Ferotrafic TFI aus Iași nutzt seine weiß-rot-blauen Z2 derweil für eine Premiere: Mit zwei gekuppelten Einheiten fährt das EVU den ersten rein privaten InterCity (IC) Rumäniens und bietet täglich zwei Zugpaare zwischen Suceava und Bukarest an. *HR*



ZR 206 steht bei Regio Călători im Dienst. Bemerkenswert ist nicht nur das DB-Farbschema an dem Ex-CFL-Z2, sondern auch die kleine Stärkung, die sich das Personal auf dem Umlauf bereitgelegt hat *Horia Radulescu*

Fahrzeiten: Der InterCity von Ferotrafic TFI

Suceava 07:00 – 12:40 Bukarest Nord
Suceava 14:42 – 20:22 Bukarest Nord
Bukarest Nord 07:10 – 12:50 Suceava
Bukarest Nord 16:57 – 22:37 Suceava
Alle Fahrten täglich

(CA) VIA Rail

Stadler liefert 45 Hybridloks

Die kanadische VIA Rail als Betreiberin des Personenverkehrs hat bei Stadler 45 Hybridlokomotiven bestellt. Diese verfügen über eine Kombination aus einem Diesel- und Batterieantrieb, wobei Letzterer nur in umweltsensiblen Bereichen, an Bahnhöfen und bei Ausfall des Dieselmotors zum Einsatz kommen soll. Die Leistung am Rad beträgt vier Megawatt (MW), die Höchstgeschwindigkeit 160 km/h. *FFÖ*

(AZ/GE) Aserbaidschanische Eisenbahnen

Wieder Nachtzug Tiflis – Baku

Seit Mai 2026 verkehrt nach sechsjähriger Pause infolge der Corona-Pandemie wieder ein Nachtzug zwischen Baku (Aserbaidschan) und Tiflis (Georgien). Die Reisezeit zwischen beiden Hauptstädten mit Stadler-Personenwagen der Aserbaidschanischen Eisenbahnen ADY beträgt gut 9,5 Stunden. Eine Verlängerung des Nachtzugs von Tiflis nach Kars (Türkei) ist mittelfristig geplant. *FFÖ*

(HU) GySEV

Erster FLIRT InterCity fertiggestellt

Im Stadler-Werk im polnischen Siedlce ist der erste von elf fünfteiligen FLIRT 3XL-InterCity-Triebzügen für die ungarische GYSEV Zrt. fertiggestellt worden. Für den ungarischen InterCity-Verkehr ist dies die erste dedizierte Fahrzeugneubeschaffung seit 30 Jahren. Ab 2027 sollen die 160 km/h schnellen Zweisystemzüge (25 kV/50 Hz und 15 kV/16,7 Hz) auf den Strecken Budapest–Sopron und Budapest–Szombathely verkehren. Sie sind dabei auch für Einsätze im österreichischen Netz ausgelegt. Die barrierefreien Züge bieten bis zu 242 Sitzplätze (2. Klasse) sowie eine Bistrozone, WLAN und USB-C-Anschlüsse. Nach Testfahrten in drei Ländern soll die komplette Flotte bis Sommer 2028 ausgeliefert sein.



Im Stadler-Werk Siedlce wurde der erste FLIRT-InterCity-Triebzug für die GySEV fertiggestellt. Ab 2027 soll er auf ungarischen InterCity-Strecken fahren *Stadler*

(TR) Istanbul

Zweite Bosporus-Querung über Brücke

Um die bestehende Marmary-Verbindung zu ergänzen, plant die Türkei eine zweite Bosporus-Querung zwischen der europäischen und der asiatischen Seite Istanbuls. Eine neue 126 Kilometer lange Strecke für den Personen- und Güterverkehr wird eine 2016 eröffnete Straßenbrücke über den Bosporus nutzen, die bereits für eine zweigleisige Bahntrasse vorbereitet ist. Noch 2026 sollen die Planungsarbeiten für die 6,75 Milliarden US-Dollar teure Strecke beginnen. *FFÖ*

(TZ) Tabora – Kigoma

Erweiterung der Normalspurbahn

Im Juli 2026 wurde in Tansania die Grundsteinlegung für eine 506 Kilometer lange neue Strecke Tabora – Kigoma gefeiert. Sie schließt in Tabora an die bestehende Normalspurstrecke mit dem Ausgangspunkt in der Hafenstadt Dar es Salaam am Indischen Ozean an. Die Strecke soll dem Güterverkehr im Landesinneren zu neuem Aufschwung verhelfen. Am Endpunkt Kigoma am großen Binnensee Tanganyika entsteht ein Hafen mit Bahnanschluss. *FFÖ*

(AE) Etihad Rail

Eisenbahnverkehr offiziell eröffnet

Seit 30. Juni 2026 fahren erstmals Personenzüge in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE). In den letzten Jahren wurde ein vollkommen neues Eisenbahnnetz aufgebaut. Es besteht zunächst aus einer zentralen Strecke zwischen Al Sila, Abu Dhabi, Dubai und Al Fujayrah, die der Küste des Persischen Golfs und des Golfs von Oman folgt. Ergänzt wird die Hauptstrecke durch einige kürzere sowie die längere Stichstrecke Tarif – Mezaira im Landesinneren. Seit Ende Juni wird zunächst ein Testbetrieb mit Fahrgästen zwischen Abu Dhabi und Fujairah angeboten. Weitere stufenweise Inbetriebnahmen folgen in den Jahren 2026 und 2027. *FFÖ*

(CM) Camalco Cameroon

Neue Loks von CRRC ausgeliefert

Für den künftigen Bauxit-Export aus der Mine Minim Martap (Kamerun) hat die Projektgesellschaft Camalco Cameroon sieben Diesellokomotiven des Herstellers CRRC Ziyang erhalten. Die Loks sollen den Erztransport zur Verschiffung über den Hafen Douala übernehmen. Als erste Flotte werden sieben Loks und 160 Wagen genannt, die eine Kapazität von rund 35.000 Tonnen pro Monat ermöglichen. Camalco peilt zudem den Start der ersten Verschiffungen im vierten Quartal 2026 an. Eine zweite Ausbaustufe sieht vorbehaltlich der Finanzierung die Beschaffung von 15 weiteren Lokomotiven und 400 Wagen vor. *FFÖ*

Bahn-Lebensader
im Elbtal

Bahnstrecke Dresden – Děčín ■ *Seit 1851 verbindet die Elbtalbahn Dresden mit Děčín und bildet eine der bedeutendsten Eisenbahnmagistralen Mitteleuropas. Sie steht mit dem geplanten Erzgebirgstunnel vor ihrer nächsten Zäsur*





Die „Knödelpressen“ der ČD sowie von DR/DB wurden als Zweisystemlokomotiven für den grenzüberschreitenden Verkehr auf der Bahnstrecke Děčín–Dresden entwickelt. Am 17. Mai 2013 rollt 372 006 der ČD mit einem gemischten Güterzug durch Königstein Richtung Bad Schandau *Jürgen Hörstel*

Neben der Rheinstrecke verbindet kaum eine andere Eisenbahnstrecke in Mitteleuropa landschaftliche Schönheit, eisenbahntechnische Besonderheiten und internationale Verkehrsbedeutung in vergleichbarer Weise wie die Verbindung zwischen Dresden und Děčín. Ihre besondere Stellung verdankt die Strecke mehreren Faktoren. Zum einen folgt sie dem natürlichen Verkehrsweg des Elbtales, das seit Jahrhunderten Handels- und Heerstraße zwischen Nord- und Mitteleuropa war. Zum anderen zwang die enge Tallage die Eisenbahningenieure beim Bau zu einer außergewöhnlich sorgfältigen Trassierung. Die Strecke durch das Elbsandsteingebirge kommt nahezu ohne Tunnel und größere Steigungsrampen aus. Stattdessen folgt sie in zahlreichen Bögen dem Lauf der Elbe und nutzt jede topographische Möglichkeit, um geringe Längsneigungen zu gewährleisten. Diese Linienführung machte die Strecke früh sowohl für schwere Güterzüge als auch für schnelle Fernzüge attraktiv.

Die Grundlage für den Bau der Bahnstrecke entlang des Elbtals bildete ein Staatsvertrag zwischen dem Königreich Sachsen und Österreich aus dem Jahr 1842. Erste Überlegungen zum Bahnbau gab es bereits mit den Planungen zur Leipzig-Dresdener Eisenbahn ab 1835, allerdings war die Linienführung zunächst offen: Sachsen favorisierte eine Verbindung durch die Oberlausitz, Österreich eine Strecke entlang von Moldau und Elbe. Letzte Alternative war technisch leichter umzusetzen.

Der erste Abschnitt von Dresden nach Pirna konnte bereits am 31. Juli 1848 eröffnet werden. Es folgten die Verlängerungen nach Königstein und Schandau im Mai und Juni 1850, ehe am 6. April 1851 die durchgehende Verbindung bis Bodenbach (heute Děčín) in Betrieb ging. Damit entstand erstmals eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Prag.

Der Verkehr übertraf rasch die ursprünglichen Erwartungen. Neben dem regionalen Personenverkehr gewann insbesondere der internationale Reiseverkehr an Bedeutung. Kaufleute, Beamte und Touristen nutzten die neue Verbindung ebenso wie die Postverwaltungen, deren Sendungen nun wesentlich schneller ihr Ziel erreichten.

> *Das Elbtal verzaubert Bahnfans mit spannendem Betrieb und einzigartiger Landschaft*

Auch der Güterverkehr profitierte von der neuen Bahn. Böhmische Braunkohle, Glas, Textilien und Industrieprodukte gelangten nach Sachsen und Norddeutschland, in umgekehrter Richtung transportierte die Bahn Maschinen, Fertigwaren und Kolonialwaren. Die Elbe blieb zwar weiterhin ein bedeutender Verkehrsweg, doch die Eisenbahn entwickelte sich zunehmend zum schnelleren und zuverlässigeren Transportmittel.

Zahlreiche Nebenstrecken

Im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden entlang der Elbe zahlreiche Nebenbahnen, welche die Elbtalbahn mit dem Hinterland verbanden (siehe Kasten!). Diese Strecken dienten sowohl dem regionalen Verkehr als auch dem Anschluss der Industrie- und Bergbaugebiete Nordböhmens. Die dortigen Kohlevorkommen waren ein gewichtiger Grund für den Bahnbau.

Dabei zeigte sich ein Vorteil der Elbtalbahn besonders deutlich: Die geringen

Děčín – Dresden-Neustadt

Streckenlänge	65,785 km
Spurweite	1.435 mm
Streckenklasse	D4
Stromsysteme	Děčín – Staatsgrenze: 3 kV DC; Staatsgrenze – Dresden-Neustadt: 15 kV, 16,7 Hz AC
Max. Neigung	10 ‰
Min. Bogenradius	300 m
Höchstgeschw.	160 km/h



Streckenverlauf Děčín – Dresden-Neustadt in der DR-Kursbuchkarte von 1960 *Slg. MHZ*

Bei Rathen dampft 65 1056 um 1965 mit einem Doppelstockwagenzug durch das Elbtal. Die leistungsfähigen 65[10] kamen ab Mitte der 1950er-Jahre im Berufs- und Nahverkehr zwischen Dresden und Bad Schandau zum Einsatz *G. Otte/Slg. Matthias Hengst*

Steigungen ermöglichten hohe Zuglasten. Während auf zahlreichen Gebirgsstrecken Vorspann- oder Schiebelokomotiven erforderlich waren, konnten im Elbtal vergleichsweise schwere Züge mit einer einzelnen Lokomotive befördert werden. Dieser betriebliche Vorzug machte die Strecke früh zu einer bevorzugten Nord-Süd-Verbindung für den Fern- und Güterverkehr.

Technisch nahm die Strecke immer wieder eine Sonderstellung ein. Die Grenzlage erforderte über Jahrzehnte besondere betriebliche Regelungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen Sachsens, Öster-



Nebenstrecken der Elbtalbahn

Strecke	Eröffnung	Streckenlänge
Pirna – Gottleuba	1880–1905	17,7 km
Pirna Süd – Großcotta	1894	9,0 km
Bad Schandau – Sebnitz	1877	15,5 km
Děčín – Chomutov	1871/1872	82,2 km
Děčín – Česká Lípa	1869	30,4 km
Děčín – Oldřichov u Duchcova	1871	40,2 km

In Bad Schandau beginnt die nach Sebnitz führende sächsische Semmeringbahn mit einem auch heute beeindruckenden Bauwerk. Zur Flut 2002 stand das Wasser bis zur Unterkante der Brücke *MKL*

reich-Ungarns, später der Tschechoslowakei und des Deutschen Reichs sowie von 1949 bis 1990 der DDR. Heute regeln Deutsche Bahn und České dráhy (ČD) den Betrieb. Nach der Elektrifizierung entstand bei Děčín zudem eine der bedeutendsten Systemtrennstellen zwischen dem deutschen Wechselstromnetz und dem tschechischen Gleichstromnetz.

Diese Besonderheit beeinflusste den Fahrzeugeinsatz nachhaltig: Während Triebzüge zahlreiche europäische Magistralen zunehmend prägen, dominierten im Elbtal über Jahrzehnte lokbespannte Züge bzw. Fernzüge mit Mehrsystemlokomotiven.

Die Lokeinsätze im Regelbetrieb

In den ersten Jahrzehnten dominierten naturgemäß sächsische Schnellzug- und Güterzuglokomotiven. Ab Mitte der 1920er-Jahre wurden auch die preußischen Baureihen G 12 und P 10 im Elbtal heimisch, bald darauf die ersten Einheitslokomotiven. Mit dem Anschluss des Sudetenlandes an das Deutsche Reich tauchten entlang der Elbe verstärkt auch vormals tschechische Lokomotiven sowie später Beuteloks auf.

Die eigentliche Zäsur stellte jedoch nicht das Jahr 1945, sondern die politische Neuordnung Europas dar. Aus einer internationalen Hauptbahn innerhalb eines eng verflochtenen Wirtschaftsraumes wurde eine Grenzstrecke zwischen zwei Staaten des Ostblocks, die zugleich eine der wichtigsten Verbindungen zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Tschechoslowakei blieb. Trotz der neuen politischen Rahmenbedingungen verlor die Elbtalbahn ihre internationale Bedeutung nicht – sie veränderte lediglich ihren Charakter. Der hochwertige Fernverkehr blieb erhalten, nun prägten ihn die bekannten Transit- und Expresszüge der Nachkriegsjahrzehnte. Gleichzeitig gewann der Güterverkehr weiter an Gewicht und entwickelte sich zum eigentlichen Rückgrat der Strecke, schließlich bildete sie die kürzeste Verbindung der ČSSR zu den Häfen der Ost- und Nordsee.

Die Rückbauten der zweiten Streckengleise zwischen Schöna und Pirna im Zuge der Reparationen ab 1946 machte die Deutsche Reichsbahn (DR) bereits 1952 weitestgehend rückgängig. Damit war die



Zug-Klassiker im Elbtal: Der „Vindobona“ wurde anfangs im Turnus von DR, ČSD und ÖBB gefahren, hier als Zug der ČSD (Foto vom 8. Mai 1963) *P. Saby/Slg. Michael Hengst*



Den elektrifizierten S-Bahn-Verkehr im Elbtal dominierten zu DDR-Zeiten E 42 mit Doppelstockeinheiten. Am 16. Juli 1990 schiebt die spätere Museumslok 242 001 von Bad Schandau kommend in den Bahnhof Kurort Rathen; im Hintergrund die Bastei *V. Emersleben*



Zu Steuerwagen umgerüstete Schnellzuggepäckwagen fanden Verwendung sowohl mit 65[10] als auch mit 118 *Slg. Hengst*

Klangvolle Namen: Fernverkehr nach Mittelost- und Südosteuropa

Wer die Elbtalbahn beschreibt, darf sich nicht auf Streckenbau und Triebfahrzeuge beschränken. Das Gesicht einer Magistrale wird vor allem durch jene Züge geprägt, die über Jahrzehnte hinweg über sie hinwegrollten. Viele von ihnen waren weit über die Grenzen Deutschlands und der Tschechoslowakei hinaus bekannt und stehen bis heute stellvertretend für den internationalen Reiseverkehr im Elbtal.

Den wohl größten Bekanntheitsgrad erreichte der „Vindobona". Ab 1957 fuhr er zunächst mit Dieseltriebwagen – als einer der wenigen internationalen Fernschnellzüge Europas. Die Verbindung Berlin – Dresden – Prag – Wien war nicht nur verkehrspolitisch von hoher Bedeutung, sondern stellte auch technisch eine Besonderheit dar. Gefahren wurde die Verbindung unter anderem mit DR-SVT, mit Triebzügen von ČSD und ÖBB sowie den VT 18.16 bis hin zum lokbespannten Reisezug.

Nicht minder prägend war der „Hungaria", der Berlin mit Prag, Bratislava und Budapest verband. Dampflokomotiven, Elloks der DR und der ČSD und später Mehrsystemlokomotiven zogen diese Leistung, die über Jahrzehnte zu den hochwertigsten Tageszügen der Magistrale gehörte.

Eine ähnliche Rolle nahm der „Pannonia" (Berlin – Budapest) ein. Er erschloss den südosteuropäischen Raum und verband Norddeutschland mit Ungarn. Gerade in den Sommermonaten führte er zahlreiche Kurswagen, deren Ziele weit über Budapest hinausreichten.

Auch der „Progress" (Rostock – Prag) repräsentierte den hochwertigen internationalen Verkehr der 1980er-Jahre. Moderne Wagen, vergleichsweise kurze Fahrzeiten und ein gehobener Reisekomfort machten ihn zu einem Aushängeschild der Deutschen Reichsbahn.

Der „Metropol" verband als Nachtzug Berlin mit Prag, Budapest und zeitweise weiteren Zielen in Südosteuropa und ergänzte somit das Tageszugangebot in diese Regionen.

Eine Sonderstellung nahm der Tourex ein. Anders als die internationalen Schnellzüge des Regelverkehrs war er kein Zug mit wechselnden Wagenläufen oder Kurswagen, sondern ein geschlossener Saisonzug des Reisebüros der DDR. Seit 1963 verkehrte er während des Sommerfahrplans einmal wöchentlich zwischen Dresden und Varna und bestand aus einer fest zusammengestellten Garnitur von Schlafwagen, Speisewagen und einem Versorgungswagen der MITROPA. Von 1972 bis 1980 wurden zusätzlich zwei Autoreisezugwagen mitgeführt. Mit seinem charakteristischen Wagenpark und seiner vollständigen Eigenversorgung galt der Tourex nicht ohne Grund als „rollendes Hotel" der Deutschen Reichsbahn. Im Elbtal gehörte er zu den außergewöhnlichsten Reisezügen seiner Zeit und hob sich deutlich vom regulären internationalen Schnellzugverkehr ab.

Mit der Einführung des Eurocity-Netzes Anfang der 1990er-Jahre änderte sich das Erscheinungsbild grundlegend. Namen wie „Porta Bohemica", „Hungaria" oder „Vindobona" blieben erhalten oder kehrten zurück. Heute dominieren vertaktete Verkehre mit klimatisierten Wagen und später modernen Railjet- und ComfortJet-Garnituren. *MKL*



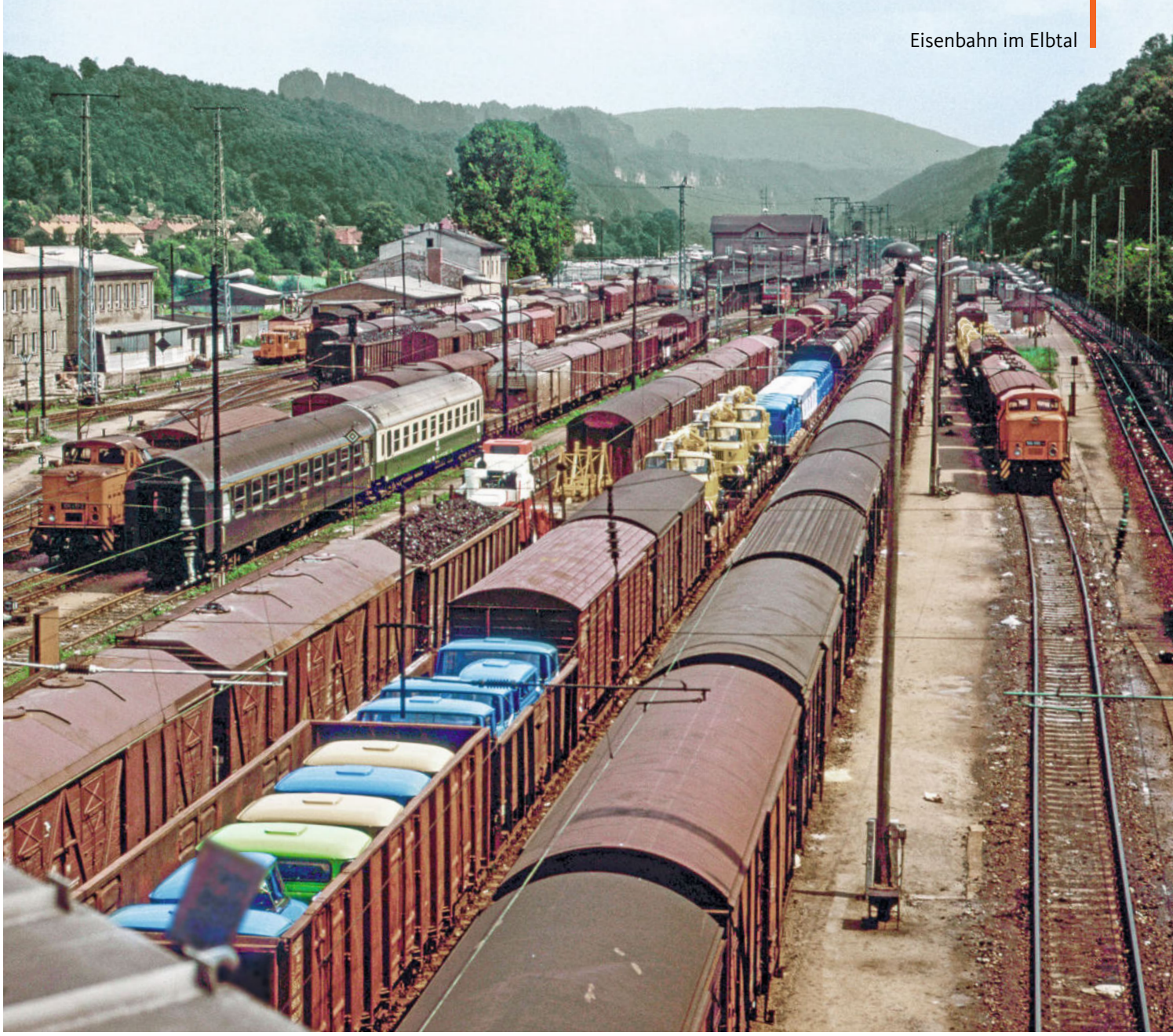
Der Betrieb im Elbtal läuft auch während der Elektrifizierungsarbeiten weiter; Hubschrauber helfen beim Aufstellen der Turmmaste (Foto vom 18. Juni 1974)

Kurt Häschel/VEB Sachsenwerk/Slg. Matthias Hengst

eingeschränkte Leistungsfähigkeit aufgehoben und auch im Personenverkehr verkehrten wieder internationale Schnellzüge, die zuvor teils über Polen geführt worden waren (siehe Kasten).

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahmen bei der Deutschen Reichsbahn zunächst die Baureihen 03, 23[10], 38[10], 50 und 52 die wichtigsten Leistungen. Eine besondere Rolle spielte die Baureihe 65[10]. Die leistungsfähigen Neubau-Tenderlokomotiven wurden seit Mitte der 1950er-Jahre im Berufs- und Nahverkehr eingesetzt und bespannten zahlreiche Wendezüge mit Doppelstockwagen zwischen Dresden, Heidenau, Pirna und Bad Schandau. Mehrere Dresdner Maschinen erhielten hierfür eine Wendezugeinrichtung und prägten über viele Jahre das Bild des Personenverkehrs im Elbtal. Als Steuerwagen dienten umgebaute Packwagen. Erst mit der zunehmenden Indienststellung der Diesellokomotiven der Baureihe V 180 (118) verschwanden die „Dampfer" schrittweise aus diesem Dienst.

Im Reisezugverkehr übernahmen vor allem die V 180 (ab 1970: Baureihe 118) die hochwertigen Schnell- und Eilzüge nach Děčín und Prag. Sie waren die Standard-



Am 29. Juli 1989 sind die Gleise in Bad Schandau voll mit Güterwagen für den Transport von Im- und Exportwaren *Volker Emersleben*

diesellokomotiven der Deutschen Reichsbahn auf der Elbtalbahn bis zur Elektrifizierung. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr setzte die Deutsche Reichsbahn dagegen auf Triebwagen der Bauart VT 137. Von tschechoslowakischer Seite kamen Diesellokomotiven der Reihen T 478.1 und später T 478.3 (heute Reihen 751 beziehungsweise 753) zum Einsatz über die Grenze. Die Lokwechsel fanden dabei in Děčín beziehungsweise Bad Schandau statt.

Die Elektrifizierung

Die Deutsche Reichsbahn und die Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) entschieden sich angesichts der in den 1950er-Jahren beginnenden Zunahme des (Güter-) Verkehrs unabhängig voneinander für die Elektrifizierung ihrer Strecken – allerdings mit unterschiedlichen Stromsystemen.

Der Ausbau der ČSD

Die ČSD rüsteten die Nordböhmische Magistrale im Rahmen ihres Elektrifizierungsprogramms mit Drei-Kilovolt-Gleichspannung aus. Bereits in den 1960er-Jahren erreichte der elektrische Betrieb Děčín. Die Strecke von Děčín bis an die Staatsgrenze bei Dolní Žleb war Ende der 1980er-Jahre vollständig elektrifiziert und bereit für den durchgehenden elektrischen Betrieb.

Masten setzen mit dem Helikopter

In der DDR elektrifizierte man zunächst 1969 den Abschnitt Dresden Hauptbahnhof – Dresden-Neustadt. Der eigentliche Ausbau der Elbtalbahn begann 1970 und erforderte wegen des dichten Zugverkehrs außergewöhnliche Bauverfahren. Erstmals setzte die Deutsche Reichsbahn Hubschrauber zum Aufstellen von Oberleitungsmasten ein. Gleichzeitig errichtete die Reichsbahn neue Stellwerke und modernisierte die Sicherungstechnik.

Am 29. Mai 1976 eröffnete die DR den elektrischen Betrieb zwischen Dresden und Bad Schandau. Der kurze Abschnitt Schöna – Staatsgrenze folgte erst Ende 1992, nachdem die technischen Voraussetzungen für den Systemwechsel geschaffen waren. Damit ließ sich die Strecke erstmals vollständig elektrisch befahren. Zuvor fuhren zwischen Bad Schandau und Děčín Dieselloks der ČSD.

Reizvoll für den Modellbahner: Die Eisenbahn im Elbtal

Nicht zuletzt durch die Internationalität des Zugverkehrs übt die Elbtalbahn bis heute auch einen starken Reiz auf Modellbahner aus. Von Vorteil ist bereits seit Jahren die Verfügbarkeit markanter Fahrzeuge in Form von Triebwagen und Lokomotiven. Die für das Elbtal markantesten sind in nebenstehender Tabelle aufgeführt.



Aktuelle Ausführungen der „Knödelpressen" finden sich bei Roco und ACME samt passender Reisezugwagen *MKL*

Hinzu kommen die nicht ganz regionalspezifischen Baureihen wie 65[10], V 180/118 oder 242 der DR für den S-Bahn-Betrieb und Teile des Güterverkehrs. Auch die üblichen Doppelstock-Gliederzüge sind verfügbar. Lediglich die Steuerwagen der 1960er-Jahre erfordern eigene Umbauten entsprechender Spenderfahrzeuge.

Im Einzelnen: H0-Bahner erhielten bereits in den 1990er-Jahren Miniaturen des SVT 137 als „Vindobona" von Liliput. Kato folgte Anfang der 2000er mit dem VT 18.16, der aktuell eine Wiederauflage erfuhr. Zudem haben Märklin und Trix das Fahrzeug für das kommende Frühjahr angekündigt. Piko schickte Ende der 1990er-Jahre seine „Blauen Blitze" der ÖBB als Zwei- und Dreiteiler mit den verschiedenen Dachformen als 5045/5145 ins Rennen und wenig später die 230/180/372. Den tschechischen M296 bietet seit einigen Jahren der Prager Hersteller mtb. In den letzten Jahren trat ferner der österreichische Hersteller Jägerndorfer mit dem 5045/5145 sowie modernen Railjet-Garnituren auf den Plan. Letztere legte auch Roco in der blau/weißen Lackierung der ČD auf, in der der „Vindobona" seit 2020 wieder in Deutschland unterwegs ist. Ebenfalls in den letzten Jahren rollten sowohl bei Roco als auch ACME zahlreiche neue und im Vergleich zu Piko detailliertere „Knödelpressen" in den Lackierungen von DR, DB AG, ČSD und ČD in den Handel. TT-Bahner erhielten „Vindobona"-taugliche Fahrzeuge zeitversetzt von Kres (SVT 137 und VT 18.16) sowie die „Knödelpressen" von Kühn (230/371). Diese erfahren gerade Neuauflagen im TT-Programm von Roco. Seit Kurzem ist auch der M296 von mtb in dieser Nenngröße verfügbar. N-Bahner finden relevante Fahrzeuge in den Sortimenten von Kato, Hobbytrain und Kühn bzw. Fleischmann. Die derzeit das Geschehen bestimmenden modernen Elektroloks der Baureihen 186, 187, 189 sowie 193 oder auch 155 sind von zahlreichen Modellbahnherstellern in verschiedensten Designausführungen erhältlich und daher hier nicht berücksichtigt.

Fahrzeug	Nenngröße	Hersteller
VT 137 „Vindobona"	H0	Liliput-Bachmann
	TT	Kres
	N	Hobbytrain
ÖBB 5045/5145	H0	Jägerndorfer, Piko
	N	Jägerndorfer
M296 „Vindobona"	H0	mtb
	TT	mtb
VT 18.16 „Vindobona"	H0	Kato, Märklin, Trix (Letzter angekündigt)
	TT	Kres
	N	Kato
BR 230/180/372	H0	ACME, Piko, Roco
	TT	(Kühn), Roco
	N	(Kühn), Fleischmann
Railjet „Vindobona"	H0	Jägerndorfer, Roco, Piko (verkürzt)
	TT	Tillig (Phantasiemodell auf Basis IC)
	N	Hobbytrain

Das Elbtal bis Prina ist heute Auslaufstrecke für die Loks der Baureihe 143 des Bh Dresden. Am 17. Juli 2015 fährt 143 358 mit einer S-Bahn nach Schöna *MKL*





Im Grenzverkehr nach Děčín liefen auch Dresdner Triebwagen der Nummerngruppe VT 137 mit Steuerwagen *G. Otte/Slg. Matthias Hengst*

Elloks übernehmen

Mit der Elektrifizierung zwischen Dresden und Bad Schandau änderte sich das Erscheinungsbild grundlegend. Zunächst übernahmen die Elloks der Baureihen 211 (ab 1992: 109) und 242 (später 142) einen Teil der Leistungen, bald gefolgt von den sechsachsigen Güterzuglokomotiven der Baureihe 250 (155) sowie ab 1987 den Universallokomotiven der Baureihe 243 (143). Ab 1988 stand der Prototyp der sogenannten „Knödelpresse“ (DR-Baureihe 230, später 180 und ČD-Reihe 372) zur Verfügung. Da in Deutschland 15-kV-Wechselstrom und in der ČSSR 3-kV-Gleichstrom verwendet werden, mussten die Bahnen die Lokomotiven weiterhin in Bad Schandau beziehungsweise Děčín wechseln. Erst die Entwicklung der Zweisystemlokomotiven der Baureihen 230/180 der DR und 372 der ČSD, ab 1. Januar 1993 ČD, ermöglichte ab den frühen 1990er-Jahren einen durchgehenden elektrischen Betrieb zwischen Dresden und Prag ohne Lokwechsel.

Heute prägen moderne Mehrsystemlokomotiven den Verkehr. Im Güterverkehr dominieren auf deutscher Seite die Baureihen 186, 187, 189 und 193 sowie ver-

> *Heute dominieren Mehrsystemloks das Betriebsgeschehen auf der Elbtalbahn*

gleichbare Mehrsystemlokomotiven privater Eisenbahnverkehrsunternehmen. ČD und ZSSK setzen inzwischen die gleichen Fahrzeugtypen ein, da die Baureihen 371/372 das Ende ihrer technischen Lebenszeit erreichen. Im Fernverkehr überwiegen Railjet-Züge von ÖBB und ČD sowie Eurocity-Züge zwischen Hamburg, Berlin, Dresden, Prag und Budapest. Auch das Nightjetpaar nj 456/457 Graz Hbf – Wien Hbf – Břeclav – Praha hl.n.– Berlin Hbf nimmt diesen Weg.

Perspektiven

Die Elbtalbahn stößt trotz ihrer Modernisierung zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Besonders der internationale Güterverkehr wächst kontinuierlich. Deshalb planen Deutschland und Tschechien seit Jahren eine neue Hochleistungsverbindung zwischen Dresden und Prag mit dem rund 30 Kilometer langen Erzgebirgstunnel. Diese Neubaustrecke soll den Fernverkehr aufnehmen und die historische Elbtalbahn deutlich entlasten. Diese bliebe damit ihrer historischen Rolle treu: als zentrale internationale Magistrale zwischen Deutschland und Mitteleuropa, auf der sich die Entwicklung des europäischen Fernverkehrs wie auf kaum einer anderen Strecke nachvollziehen lässt.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Michael U. Kratzsch-Leichsenring ist Berufseisenbahner und Modellbahnexperte und als Sachse auch mit dem Elbtal bestens vertraut.





Im Bahnhof Bad Harzburg begegnen sich am 29. Mai 1976 die Ottberger 044 067 und die Lehrter 052 223. An diesem Tag endete mit Ablauf des Winterfahrplans der planmäßige Dampfbetrieb in den Heimatdienststellen der beiden Loks *Rolf Wiesemeyer*

Feuer aus

im Jahr 1976

Dampf-Aus zwischen Harz und Weser

Mit Ablauf des Winterfahrplans am 29. Mai 1976 endete in den Bahnbetriebswerken Lehrte und Ottbergen der planmäßige Dampfbetrieb. Elektrifizierung und moderne Diesellokomotiven verdrängten die letzten Maschinen aus den bis zuletzt teilweise anspruchsvollen Diensten

Dampflokbestand der DB

Bw Betzdorf	5 × Baureihe 050-053
Bw Crailsheim	2 × Baureihe 044, 4 × Baureihe 050-053
Bw Duisburg-Wedau	34 × Baureihe 050-053
Bw Emden	5 × Baureihe 043, 9 × Baureihe 044
Bw Gelsenkirchen-Bismarck	29 × Baureihe 044
Bw Lehrte	54 × Baureihe 050-053
Bw Ottbergen	21 × Baureihe 044
Bw Rheine	17 × Baureihe 042, 13 × Baureihe 043
Bw Stolberg	9 × Baureihe 050-053
Bw Saarbrücken Hbf	14 × Baureihe 050-053
Bw Ulm	10 × Baureihe 050-053

Ohne z-Loks, Stand 1. Januar 1976

Wie schon in den Vorjahren nahm die Deutsche Bundesbahn auch 1975 wieder viele Dampflokomotiven aus dem Betrieb und ersetzte sie durch moderne Traktionsmittel. Ihre Nutzung beschränkte sich nunmehr fast ausschließlich auf den Güterverkehr. Die letzten Schnellzugdampflokomotiven der Baureihe 012 hatte das Bahnbetriebswerk Rheine mit Beginn des Sommerfahrplans 1975 aufs Abstellgleis geschoben, und auch die letzten Personenzugloks der Baureihe 023 wurden nicht mehr gebraucht.

Bis zum Jahresende 1975 schrumpfte der Dampflokbestand auf 236 einsatzfähige Maschinen der Baureihen 042, 043, 044 und 050 bis 053. Sie verteilten sich auf elf Bahnbetriebswerke (Bw; siehe Kasten). Einige der verbliebenen Dampflok-Bw nutzten ihre Lokomotiven nach wie vor in größerem Umfang, so wie beispielsweise die Bw Lehrte, Rheine oder diejenigen im Ruhrgebiet. Auch die Ottbergener 044 schienen noch für einen etwas längeren Zeitraum benötigt zu werden. Die übrigen Bw stellten ihre Lokomotiven schon bald nach dem Jahreswechsel 1975/76 ab, nachdem sie zuletzt kaum noch planmäßige Dienste geleistet hatten.

Eine bittere Pille

Im Lauf des Jahres 1975 verdichteten sich Hinweise aus Bundesbahner-Kreisen, das Bw Lehrte wolle den Dampfbetrieb im Zusammenhang mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Hannover und Braunschweig Ende Mai 1976 auf ein Minimum reduzieren und den planmäßigen Einsatz seiner Dampflokomotiven möglicherweise sogar vollständig aufgeben. Auch das Bw Ottbergen wäre durch den



Am Haltepunkt Osterode Ost befördert 044 277 am 5. April 1974 den Ganzzug Gag 62995 mit Unterstützung der Schiebelokomotive 050 868. Auf den steigungsreichen Strecken am Harzrand war Nachschub an der Tagesordnung *Rolf Wiesemeyer*

Verlust zahlreicher Zugleistungen auf dieser Strecke betroffen.

Anfang 1976 sorgte dann eine völlig überraschende Pressemeldung in einer hannoverschen Zeitung für Bestürzung unter uns dampflokbegeisterten Eisenbahnfreunden: Sowohl in Lehrte als auch in Ottbergen sollten mit Ablauf des Winterfahrplans am 29. Mai 1976 sämtliche Dampflokomotiven abgestellt werden.

Aus anderen Quellen wiederum war zu hören, dass beide Dienststellen zwar ihre Plandienste aufgeben würden, weiterhin aber noch eine größere Zahl an Maschinen für Sonderdienste etc. vorhalten wollten. Aber so ganz genau wusste es niemand.



Im Bahnbetriebswerk Ottbergen wartet am 18. Juli 1975 die 044 557 auf ihre nächsten Einsätze. Zum Jahreswechsel 1975/76 zählte die Lokomotive als eine der Ersten ihrer Baureihe bereits zum z-Bestand der Dienststelle *Rolf Wiesemeyer*

Erst ein Besuch in Ottbergen im Februar 1976 brachte Klarheit. Der Lokleiter des dortigen Bahnbetriebswerks bestätigte die Pläne der BD Hannover und ließ keinen Zweifel daran, dass mit Beginn des Sommerfahrplans 1976 mehr als 70 Lokomotiven von dem einen auf den anderen Tag ausgedient haben würden. Er selbst wüsste noch nicht, wie er die nun nicht mehr benötigten Dampflokpersonale, sofern sie nicht in den Ruhestand gehen würden, anderweitig unterbringen könnte. Eine verbleibende Dampflok-Betriebsreserve würde dieses Problem durchaus entschärfen, aber eine solche wäre für Lehrte und Ottbergen nicht vorgesehen. Für uns Dampflokfans war das eine bittere Pille, die wir erst einmal schlucken mussten.

Die Dienstplangestalter der Bundesbahndirektion (BD) Hannover hatten sich einiges einfallen lassen, um alle Dampfloks in Lehrte und Ottbergen durch moderne Traktionsarten zu ersetzen. Eine wichtige Voraussetzung dafür war nicht nur die Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Lehrte und Braunschweig bzw. Beddingen, sondern auch, dass von Ende Mai 1976 an zwischen Löhne, Rheine und Bad Bentheim durchgehend elektrisch gefahren werden konnte. Da für beide Strecken genügend Elloks bereit-



In Peine führt die mit einem Kabinentender ausgestattete 050 778 am 23. August 1975 einen schweren Güterzug. Die Lehrter Dampfloks erbrachten in dieser Region zahlreiche Leistungen – unter anderem auch im Kohle- und Erzverkehr *Josef Högemann*

standen, übernahmen die nun freien Dieselloks den größten Teil der bisherigen Dampfleistungen zwischen Braunschweig und Helmstedt sowie im gesamten Vorharzgebiet. Auf den Strecken des Weserberglandes reduzierte sich der Lokbedarf infolge Auflassung des Knotenbahnhofs Ottbergen nicht unerheblich. Die verbleibenden Durchgangsgüterzüge zwischen Altenbeken und Herzberg sollten Braunschweiger 216 in Doppeltraktion oder aber in Kombination aus einer Braunschweiger 216 und einer Göttinger 212 übernehmen.

Wie die Dampflokomotiven in Lehrte und Ottbergen ihre letzten Einsatzmonate bestritten, zeigt der folgende Überblick über die beiden Bahnbetriebswerke.

Bahnbetriebswerk Lehrte

Das Bw Lehrte ging mit einem Bestand von 58 Dampflokomotiven der Baureihe 50/050-053 (davon vier im z-Bestand) ins neue Jahr (siehe Kasten). Es bestanden zu diesem Zeitpunkt vier Umlaufpläne für insgesamt 13 Lokomotiven, von denen vier durch die Heimatdienststelle selbst und weitere neun durch die Einsatz-Bw Braunschweig, Goslar und Northeim planmäßig eingesetzt wurden. Zusätzlich brauchte man eine große Zahl an Sonder- und Bereitschaftsloks sowohl in den bereits genannten Dienststellen als auch in Altenbeken, Hildesheim, Löhne und Uelzen.

Lokbestand Bw Lehrte, Stand 1. Januar 1976

050	034, 143, 249, 256, 396, 413, 439, 446, 473, 525, 578, 596, 737, 763, 778, 780, 791, 811, 842, 868, 919, 964, 979
051	192, 256, 397, 420, 482, 505, 565, 580, 625, 654, 724, 745, 761, 814 (z), 816
052	180, 188, 223, 225, 262 (z), 298 (z), 409, 425, 444, 475, 491, 501, 513, 529, 561, 602 (z), 757, 798, 858, 983

Unterstrichene Betriebsnummern kennzeichnen Lokomotiven mit Kabinentendern.

Auch in Arbeitszugdiensten waren Lehrter Dampflokomotiven nach wie vor stark eingebunden. An Werktagen bestand häufig Bedarf für bis zu 45 Maschinen.

Das Haupteinsatzgebiet lag auf der Strecke Lehrte – Braunschweig – Helmstedt. Der Abschnitt von Lehrte bis Braunschweig wies durch den starken Montanverkehr in die Industrieregion Peine/Salzgitter die höchste Dichte dampfbespannter Güterzüge der Region auf. Hier fuhren neben Lehrter 050-053 auch Ottbergener 044.

Die vom Heimat-Bw Lehrte eingesetzten Lokomotiven erbrachten eine Vielzahl von Leistungen im schweren Kohle- und Erzverkehr zwischen Lehrte und Peine/Beddingen, darunter die zu sogenannten „Doppelparks“ mit 3.600 Tonnen Last hochgestuften Güterzüge Gdg 52919 und Gdg 52921, für die der Umlaufplan planmäßig zwei Lokomotiven (Baureihe 050-053) vorsah. In der Praxis aber kam es häufiger vor, dass eine 050-053 mit einer 044 oder mit einer 216 vor diesen Zügen zu sehen war. Es verkehrten zwei weitere Doppelparks in dieser Relation, an deren Traktion die Lehrter 050-053 nicht beteiligt waren. Den Gdg 57917 bespannten eine 044 und eine 216, den Gdg 52927 zwei 216.

Auf der Hauptbahn bis Helmstedt waren die Lehrter 50er häufig im Kohleverkehr zu beobachten, unter anderem nach Ber-

lin (West), daneben gehörte auch der gemischte Güterverkehr zu ihrem Aufgabengebiet. Die Einsatzstellen Braunschweig und Goslar bespannten mit ihren Lokomotiven neben einigen Güterzügen zwischen Lehrte/Seelze und Wolfsburg/Fallersleben vor allem Güterzüge im nördlichen Harzvorland auf den Strecken Braunschweig bis Bad Harzburg/Oker sowie rund um Goslar. Hinzu kamen Kalizüge zwischen Bad Salzdetfurth und Hildesheim sowie Kalkzüge zwischen Münchehof und Salzgitter.

Mehrmals täglich fuhren auf der Südharzstrecke Lehrter Dampflokomotiven vor schweren, grenzüberschreitenden Güterzügen. Auch zwei planmäßige Reisezüge bespannten die Lehrter 050-053 noch. Neben einem morgendlichen Eilzug zwischen Bad Harzburg und Goslar fuhr am Abend noch immer ein Nahverkehrszug zwischen Braunschweig und Goslar mit Dampf.

Umfassend waren weiterhin Einsätze in Sonderdiensten. Von Altenbeken aus benötigte man sie je nach Bedarf gemeinsam mit Ottbergener 044 im Militärverkehr des Truppenübungsplatzes Sennelager, während die Lokomotiven der Einsatzstelle Uelzen im Militärverkehr häufig auf der Hauptbahn Uelzen – Munster – Langwedel (– Bremen) zu sehen waren. Die in Löhne vorgehaltenen Lokomotiven kamen bedarfsweise bis Hamm, Osnabrück und Rheine, im Militärzugdienst gelegentlich auch nach Paderborn.

Noch im Mai 1976, kurz vor dem Auslaufen des Dampfbetriebs, waren die Lehrter Lokomotiven in umfangreichen Bauzugdiensten an der im Bau befindlichen Neubaustrecke Hannover – Würzburg beschäftigt. Mehrere Lokomotiven bespannten unter anderem Schotterzüge zu den Baustellen südlich von Hannover. Letztmals geschah dies am 28. Mai 1976 mit den Lokomotiven 051 256 und 051 421.

1976 helfen Lehrter Loks noch beim Bau der Neubaustrecke Hannover – Würzburg

Seit Januar hatte sich der Lehrter Bestand aufgrund von Fristabläufen und schadhaft gewordener Maschinen deutlich verringert. Noch in den Wintermonaten traf es 050 396 (z 05.02.76), 052 444 (z 03.02.76), 052 757 (z 13.02.76) und 052 858 (z 26.02.76), es folgten 050 439 (z 29.03.76), 052 180 (z 06.03.76) und 052 225 (z 15.03.76). Im April stellte man 050 023 (z 12.04.76), 050 791 (z 13.04.76), 052 425 (z 19.04.76) und 050 964 (z 25.04.76) ab, im Mai folgten schließlich 050 596 (z 18.05.76), 050 780 (z 08.05.76) und 051 192 (z 19.05.76). Den Abgängen standen drei Neuzugänge gegenüber. Aus Stolberg erreichten am 17. März 1976 die drei Kabinentenderlokomotiven 050 023, 050 185 und 051 421 das Bw Lehrte, sodass hier mit Ablauf des Winterfahrplans am 29. Mai noch immer 43 betriebsfähige Dampflokomotiven beheimatet waren.

Am 29. Mai 1976 kamen die Lehrter Dampflokomotiven letztmalig zum Einsatz. Wie auch in Ottbergen hatte man schon einige Tage zuvor damit begonnen, außerhalb von Lehrte befindliche, betrieblich nicht mehr benötigte Lokomotiven in ihre Heimatdienststelle zurückzuführen, um sie dort abzustellen. Davon ausgenommen blieben die u. a. durch die Einsatzstelle Herzberg eingesetzten Lokomotiven 050 034, 050 185, 050 249, 050 256, 052 529 und 052 798, die nicht nach Lehrte, sondern zur Verschrottung nach Ottbergen überführt wurden.

Am 1. Juni 1976 folgte die z-Stellung von insgesamt 33 Lokomotiven der Baureihe 50: 050 034, 143, 185, 249, 256, 473, 525, 578, 737, 763, 842, 868, 919, 979, 051 256, 421, 482, 565, 580, 625, 816 und 052 188, 409, 475, 491, 501, 513, 529, 561, 798, 983. Nachdem man zunächst alle Lokomotiven in Lehrte kalt abgestellt hatte, setzte man die 050 413 einige Tage später noch einmal unter Dampf, um zusammen mit einer Lok der Baureihe 216 die vielen abgestellten Dampflokomotiven nach und nach zur Bekohlungsanlage zu schieben. Dort entnahm man den Tendern die Kohlereste und überführte die Lokomotiven anschließend in die Abstellgruppe West, wo sie nun auf ihre Verschrottung warteten.

052 223 soll erst am 14. Juni 1976 mit eigener Kraft aus Goslar gekommen sein. Dafür finden sich jedoch keinerlei amtliche Bele-

In flotter Fahrt eilt 050 842 am 28. Februar 1976 mit einem gemischten Güterzug aus Helmstedt kommend durch Schandelah. Ziel des Zuges ist der Rangierbahnhof Braunschweig. Doch der Fahrdraht kündigt bereits das Ende des Dampfbetriebs an *Josef Högemann*





Bei Bodenfelde befördert die Ottberger 044 195 am 10. April 1976 einen Durchgangsgüterzug durch das Weserbergland. Am 13. Juli 1976 wird die Maschine kalt und mit ausgebauten Schiebern nach Gelsenkirchen-Bismarck überführt *Josef Högemann*

Lokbestand Bw Ottbergen, Stand 1. Januar 1976

044	067, 084, 085, 149, 193, 195, 209, 210, 256, 277, 319, 336, 381, 389, 390, 434, 462, 492 (z), 557 (z), 569, 591, 669, 671

ge. Denkbar wäre es, denn die Lokomotive war zu diesem Zeitpunkt noch nicht von der Ausbesserung zurückgestellt. Mit einer HVB-Verfügung vom 11. Juni 1976 erfolgte am 24. Juni die Ausmusterung aller zuvor z-gestellten Lehrter Dampflokomotiven.

Am 8. Juli wurden 050 778 und 811, 051 397 und 654 sowie 052 223 mit ausgebauten Schiebern zum Bw Duisburg-Wedau geschleppt. Es folgten am 25. August 1976 die Lokomotiven 050 413, 050 446, 051 420, 051 505, 051 724, 051 745 und 051 761, ferner buchmäßig die schon vor dem Fahrplanwechsel Ende Mai 1976 z-gestellten 050 596, 052 262 (Heizlok im AW Göttingen) und 052 983. Lediglich 050 778, 051 397 und 051 724 gelangten in Duisburg-Wedau noch einmal für kurze Zeit in den Zugdienst. Die Nummerngruppen 051 bis 053 bezeichneten bekanntlich die 1000er- bis 3000er-Nummern der Baureihe 50.

Bahnbetriebswerk Ottbergen

Das Bw Ottbergen nahm 23 Lokomotiven der Baureihe 044 (davon zwei im z-Bestand) ins neue Jahr (siehe Kasten). Eingesetzt wurden die Ottbergener Maschinen in einem 13-tägigen Umlauf, der ihnen im schweren Güterverkehr vor allem auf den steigungsreichen Strecken des Weserberglandes Höchstleistungen abforderte. Neben den Strecken Altenbeken – Ottbergen – Northeim – Herzberg – Ellrich (DDR) und Ottbergen – Kreiensen – Braunschweig sah man sie auch im nördlichen Harzvorland sowie auf der Strecke Lehrte – Braunschweig – Helmstedt.

Neben der Heimatdienststelle Ottbergen waren auch die Bahnbetriebswerke beziehungsweise Einsatz-Bw Braunschweig, Goslar, Hildesheim, Northeim, Lehrte und Seelze in den Umlauf eingebunden. Zusätzlich zu den Planlokomotiven kamen weitere Sonderlokomotiven zum Einsatz, wie etwa für den Militärverkehr. Die Einsatzstelle Löhne verfügte stets über mehrere Loks für die Sonderbereitschaft. Eine davon beförderte planmäßig einen Kohlenzug von Esch nach Veltheim sowie in Gegenrichtung einen Leerzug.

Planmäßig sah der Ottbergener Dienstplan auch noch eine Reisezugleistung vor, und zwar die Bespannung des E 3104 zwischen Bad Harzburg und Goslar. In der Praxis wurde dieser Zug aber häufig mit einer Lehrter 050-053 gefahren.

Wie das Bahnbetriebswerk Lehrte für die Baureihe 050-053, so wurde Ottbergen in der Endphase des Dampfbetriebs zu einem Sammelpunkt für die Baureihe 044. Noch gut erhaltene Lokomotiven anderer Bahnbetriebswerke, die infolge Elektrifizierung oder Umstellung auf Dieseltraktion den Dampfbetrieb aufgegeben hatten, ersetzten in Ottbergen schadhaft gewordene oder vor dem Fristablauf stehende Maschinen.

Schon kurz nach dem Jahreswechsel 1975/76 erhielt Ottbergen am 15. Januar acht der neun Emder 044, nachdem einige

von ihnen bereits seit dem 11. Dezember 1975 hier leihweise zum Einsatz gekommen waren. Zu nennen sind die Lokomotiven 044 180, 334, 360, 481, 534, 552, 678 und 682. Lediglich die in Emden zuletzt vor allem als Heizlok verwendete 044 888 blieb bis zu ihrer z-Stellung am 18. Mai 1976 im Emsland.

Den Zugängen aus Emden folgten schon bald diverse Abgänge infolge von Schäden oder Fristabläufen. Kurz nach dem Jahreswechsel 1975/76 traf es zunächst 044 193, die aufgrund eines Schadens am Mittelzylinder am 16. Januar von der Ausbesserung zurückgestellt wurde. Es folgten am 23. Januar 044 326, am 20. Februar 044 084, am 1. März 044 390 und am 31. März 044 277. 044 334 erlitt vor dem Dg 53853 Altenbeken – Herzberg einen Kolbenstangenbruch und wurde am 21. Mai in Bodenfelde z-gestellt. Wenige Tage später musste auch 044 210 den Dienst quittieren. Ihre z-Stellung erfolgte am 26. Mai, wenige Tage vor Ablauf des Winterfahrplans und dem Einsatzende der Baureihe 044 in Ottbergen.

Besonders gefordert waren die 044 vor allem vor den Durchgangsgüterzügen 53845, 53842, 53849, 53853 in der Relation Altenbeken – Herzberg, deren maximale Last bei 1.260 Tonnen lag. Nicht selten mussten die Lokomotiven aber ein paar Güterwagen mehr als erlaubt mitnehmen. Die langen Rampen beiderseits des Ertinghäuser Tunnels und die lange Steigung zwischen Brakel und dem Rehbergtunnel bei Altenbeken verlangten den Lokomotiven Höchstleistungen ab. Gefordert waren die Ottbergener Maschinen aber auch auf den von Kreiensen ausgehenden Strecken Richtung Braunschweig und Ottbergen, wobei es besonders die Anstiege aus dem Leinetal in sich hatten. Auch im schweren Montanverkehr von und zum Stahlwerk Salzgitter war die Leistungsfähigkeit der Dreizylinderlokomotiven gefragt. Erstaunlich ist, dass unter solchen Bedingungen und der Tatsache, dass in ihre Unterhaltung nur noch das Allernötigste investiert wurde, nur wenige Zuglaufstörungen durch liegengebliebene Güterzüge eingetreten sind. Und so standen am letzten Tag des Winterfahrplans 1975/76 noch immer 23 betriebsfähige 044 zur Verfügung.

Die letzte Ottbergener Dampfleistung war in den Abendstunden des 29. Mai 1976 der mit 044 669 bespannte Durchgangsgüterzug 53853 Altenbeken – Herzberg. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich bereits alle zuvor in auswärtigen Bahnbetriebswerken genutzten Lokomotiven auf dem Weg in die Heimatdienststelle oder waren dort schon eingetroffen. Schon in der Nacht vom 29. auf den 30. Mai 1976 standen im Bahnbetriebswerk mit einer Ausnahme

> *Die steigungsreichen Strecken der Region verlangten den Loks Höchstleistungen ab*

alle Ottbergener Maschinen gleichzeitig am Heimatort. 044 678 war mit eigener Kraft nach Osnabrück gefahren, um mit ihrem Dampf dort bei der Reinigung des Lokschuppens im Rangierbahnhof behilflich zu sein. Nachdem die Arbeit dort erledigt war, folgte umgehend die z-Stellung, sodass sie am 4. Juli kalt im Schlepp einer Diesellok nach Ottbergen gebracht werden musste.

Obwohl das Ende der Dampflokunterhaltung in Ottbergen für Samstag, den 29. Mai 1976 (letzter Tag des Winterfahrplans 1975/76) verfügt war, blieben auf Anweisung des Ottbergener Lokleiters zwei Maschinen für alle Eventualitäten unter Dampf. Am folgenden Sonntag soll er sogar noch das Anheizen von weiteren fünf Lokomotiven angewiesen haben, um am kommenden Montag nicht ohne Bereitschaftslokomotiven dazustehen. Inwieweit dieses zutrifft, konnte nicht geklärt werden. Eingesetzt wurden die im Schuppen stehenden Maschinen aber definitiv nicht mehr und spätestens am Montagmorgen (31. Mai) verlosch auch das letzte Feuer in einer Ottbergener 044.

Am 2. Juni wurde mit 044 085, 044 149, 044 319, 044 381, 044 389, 044 569, 044 591 und 044 671 ein Teil der abgestellten Lokomotiven von der Ausbesserung zurückgestellt. Die verbleibenden übernahm das Bahnbetriebswerk Gelsenkirchen-Bismarck. Am 3. Juli wurden 044 067, 669 und 682 ins Ruhrgebiet geschleppt. Ihnen folgten am 13. Juli 044 180, 195 und 206 sowie vier Tage später 044 481, 534 und 552. Die Überführung der Maschinen erfolgte ausnahmslos kalt und mit ausgebauten Schiebern.

Die z-gestellten Lokomotiven wurden mit Ausnahme der 044 381 und 044 671 am 24. Juni ausgemustert. Inzwischen hatten „arbeitslos“ gewordene Ottbergener Werkstattschlosser, die früher für die Unterhaltung der Dampfrösser zuständig gewesen waren, damit begonnen, eine Lokomotive nach der anderen für den Schrott zu zerlegen. Aus Ottbergen war „Schrottbergen“ geworden. *Josef Högemann*

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



Eine der letzten planmäßigen Dampfleistungen des Bw Ottbergen: Am 29. Mai 1976 erklimmt 044 669 mit Dg 53840 Herzberg – Altenbeken die Rampe vor dem Ertinghäuser Tunnel. Für die Dampflokfans ist ein Reisezugwagen eingestellt *Josef Högemann*





SPNV-Rückgrat im Raum Aachen: Mit Talent-Triebwagen der Baureihe 643.2 bewältigt DB Regio den Nahverkehr auf dem Netz der EVS. Kurz vor dem Beginn der Elektrifizierungsarbeiten hat 642 226 den Haltepunkt Alt-Merkstein verlassen *Franz-Josef Dovern*

Reaktivierungsprogramm

mit erstaunlich langem Atem

25 Jahre Euregiobahn ■ *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 werden konkreter*

Als am 7. Juni 2001 der erste Zug der neuen Euregiobahn von Stolberg Hauptbahnhof nach Stolberg-Altstadt rollte, war das nicht nur die Eröffnung einer Bahnstrecke, sondern auch die Wiederauferstehung eines Schienennetzes, das die Deutsche Bahn (DB) nur Jahre zuvor schon abgeschrieben hatte. Am 11. Juli 2026 feierte die Region in Stolberg mit einer Feierstunde und einer Ausstellung den 25. Geburtstag dieser Erfolgsgeschichte. Denn längst ist sie ein wichtiger Bestandteil des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Region.

Die Euregiobahn verbindet als RB 20 die Städte Herzogenrath, Alsdorf, Stolberg, Eschweiler und Langerwehe mit dem Oberzentrum Aachen unter Nutzung von Strecken der Euregio Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) und der DB. Die Wurzeln der heute von der EVS betriebenen Nebenstrecken reichen bis in die Frühindustrialisierung zurück. Steinkohlefunde im Wurm- und Indetal, Wasserkraft, Holz und Erzvorkommen in der Nordeifel machten die Region einst zu einem Zentrum von Tuchmanufakturen und Metallverarbeitung. Über Belgien erreichte hier, im deutschen Grenzland, erstmals die Dampfmaschine deutschen Boden. Bis zum Ersten Weltkrieg entstand hier ein dichtes Nebenstreckennetz rund um die Hauptstrecken Köln – Aachen – Lüttich und Aachen – Mönchengladbach – Kassel. Doch der Strukturwandel traf die Region hart. Ende 1984 endete der Personenverkehr auf den Nebenstrecken. 1992 besiegelte das Ende des Steinkohlenbergbaus den größten wirtschaftlichen Einschnitt der Nachkriegszeit. Übrig blieb wenig mehr als der Güterverkehr für die Schwermetallindustrie in Stolberg. Zum Jahrtausendwechsel wollte die Deutsche Bahn sich schließlich ganz von den unrentablen Strecken trennen, eine endgültige Stilllegung großer Streckenteile stand im Raum.

Die Rettung: Gründung der EVS

Dass es anders kam, ist einer Initiative aus der Region zu verdanken: Mit Unterstützung des Aachener Verkehrsverbunds gründete sich 1999 die EVS Euregio Verkehrsschienennetz GmbH, die die verbliebenen Strecken von der DB übernahm. Es handelte sich dabei um die Ringbahn Stolberg – Herzogenrath mit den Abzweigen

Quinx – Broichweiden und Kellersberg – Siersdorf, die Eschweiler Talbahn (Stolberg – Weisweiler) und die Vennbahn Stolberg – Walheim – Raeren (B). In den Bahnhöfen Stolberg und Herzogenrath wurden zudem alle Gleisanlagen bis auf wenige durchgehende Hauptgleise übernommen.

Ein Jahr später schufen das Land NRW, die Deutsche Bahn, AVV und EVS die vertragliche Grundlage für einen neuen Nahverkehr unter dem Namen Euregiobahn. Schrittweise folgte nun die Anpassung vorhandener Bahnanlagen an die neuen Verkehrsbedürfnisse.

Im Juni 2001 wurde der erste Streckenabschnitt im SPNV zwischen Stolberg Hbf und Stolberg-Altstadt (vorher Stb-Hammer) feierlich eröffnet. Dies war die Geburtsstunde der Euregiobahn.

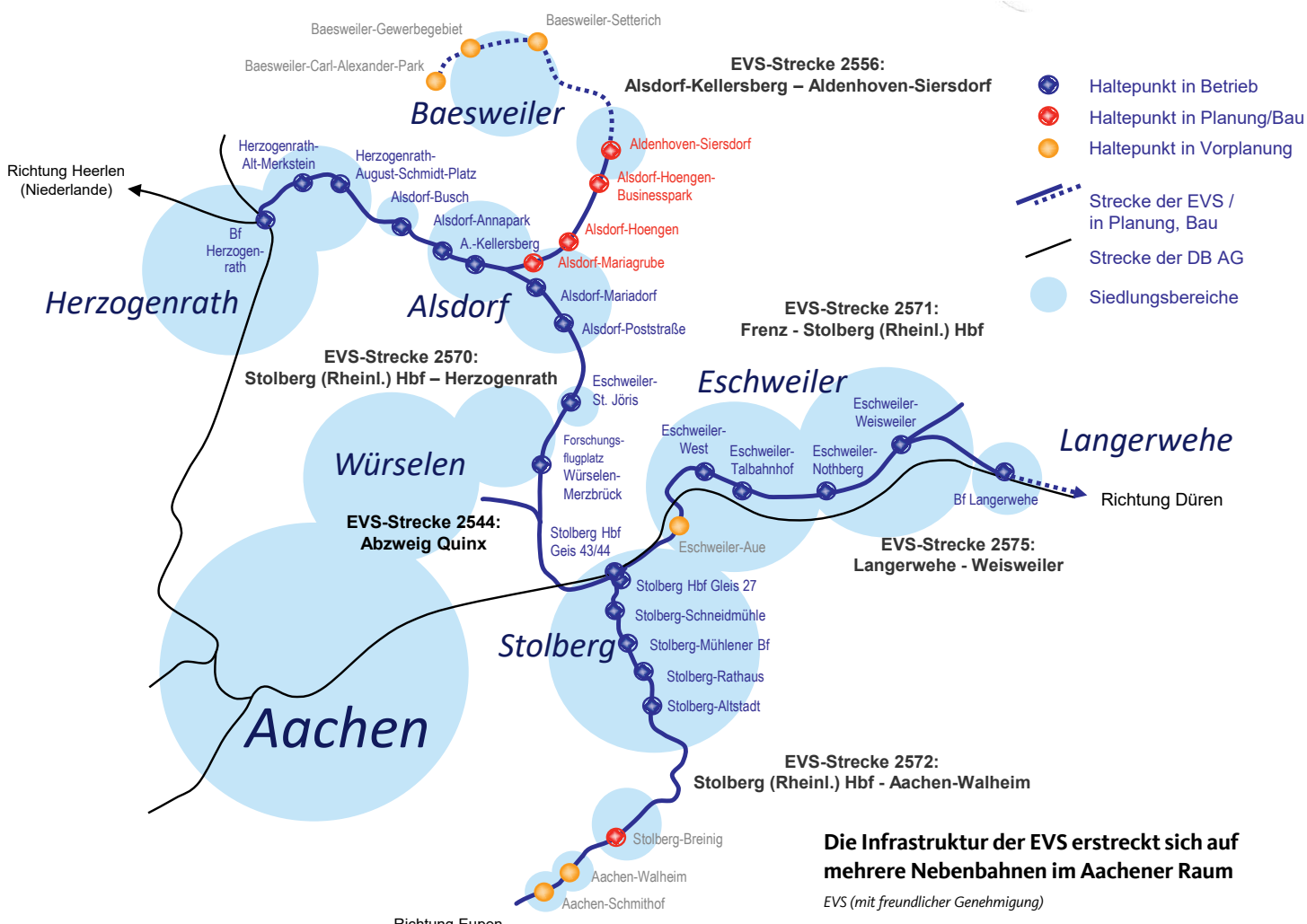
2004 wurde der Reisezugverkehr auf der Eschweiler Talbahn wieder aufgenommen und das erste Ringbahn-Teilstück Herzogenrath – Merkstein wiedereröffnet. 2005 erreichte die Ringbahn Alsdorf, der endgültige Lückenschluss fand am 10. Juni 2016 statt. Mit einer Neubaustrecke zwischen Eschweiler-Weisweiler und Langerwehe an der Hauptstrecke Köln – Aachen wurde ein weiterer Meilenstein erreicht. In Stolberg wurde das alte Bahnhofsgebäude zur Konzern- und Betriebszentrale, von der aus heute per elektronischem Stellwerk (ESTW) der Verkehr auf allen EVS-Strecken gesteuert wird.



Im Januar 2026 laufen die Arbeiten zur Elektrifizierung der Ringbahn an. 291 034 begibt sich am 15. Januar 2026 mit schwerem Bohrgerät bei Herzogenrath auf die Strecke

Güterumschlag in Stolberg

In den Bahnhöfen Stolberg und Herzogenrath wurde die Oberleitung von der DB getrennt und neu errichtet. In Herzo-



Die Infrastruktur der EVS erstreckt sich auf mehrere Nebenbahnen im Aachener Raum

EVS (mit freundlicher Genehmigung)

genrath wurde in Erwartung eines intensivierten Verkehrs in die Niederlande der Bahnsteig 5/7 errichtet. Die EVS betreibt in Stolberg den letzten und gut frequentierten Güterumschlagplatz in der Region.

Flutkatastrophe als Rückschlag

Einen herben Rückschlag brachte die Flutkatastrophe vom 14. und 15. Juli 2021: Weite Teile der Infrastruktur bei Eschweiler und Stolberg wurden zerstört, der inzwischen weitgehend abgeschlossene Wiederaufbau verzögerte andere Projekte um Jahre. Die EVS versteht sich übrigens als reiner Infrastrukturbetreiber und verfügt nicht über eigene Schienenfahrzeuge. Die Verkehrsleistungen der Euregiobahn erbringt seit Anbeginn DB Regio mit zweiteiligen Talent-Triebwagen der Reihe 643.2, der Güterverkehr im Bereich Stolberg wird durch DB Cargo abgewickelt.



Jubiläumsfeierlichkeiten in Stolberg: Das Bahnhofsgebäude ist Firmensitz und Betriebszentrale der EVS *Franz-Josef Dovern (3)*

Elektrifizierung und Netzerweiterung

Indessen strebt die Euregiobahn weiteren Meilensteinen entgegen. Bereits angelaufen ist zu Beginn des Jahres die Elektrifizierung der Ringbahn zwischen Herzogenrath und Alsdorf. Die Oberleitung soll schrittweise auf das gesamte Netz ausgeweitet werden. Ein weiteres Ziel: Die Strecke Abzw. Kellersberg – Mariagrube – Siersdorf wird derzeit ertüchtigt und soll in Teilstücken wiedereröffnet und bis Baesweiler verlängert werden. Am ambitioniertesten ist das Vorhaben an der Vennbahn: Zwischen Stolberg-Breinig und der Landesgrenze zu Belgien wird die Strecke Stück für Stück ertüchtigt. Hier ist mittelfristig an eine durchgehende Verbindung nach Eupen und sogar weiter nach Spa oder Verviers gedacht. Erste Gespräche mit den Partnern auf belgischer Seite laufen bereits. *Franz-Josef Dovern*

Eine Landmarke in der Region ist das Braunkohlekraftwerk Weisweiler, vor dessen Anlagen am 26. April 2026 eine RB 20 auf der Neubaustrecke zwischen Weisweiler und Langerwehe unterwegs ist. Brawa brachte einst ein H0-Modell des 643.2 in der Ausführung der Euregiobahn (Art.-Nr. 0720) heraus



modellbahnexperten.com

PIKO

HOBBY trifft Vorbilder!

Sofort lieferbar!



#72260 PIKO
Set Personenwagen
Ep.IV DB 3tlg. 99,99 €
1:100 in DC und AC
inkl. Werbe-Decals zur individuellen Gestaltung





PIKO H0 E-Lok BR 103 233
blau-beige DB Museum Ep.VI
#71366 Analog - **239,95 €**
#71367 DCC Sound - **349,95 €**
#71368 AC-Digital Sound - **349,95 €**



PIKO #72249 H0 Abteilwagen blau-beige „DB Museum“
Ep.VI - 74,99 €



PIKO #72259 H0 SpeisewagenTEE Bordbistro „SNACK BAR“
Ep.VI - 74,99 €

Sie erhalten diese Angebote in Kürze und solange der Vorrat reicht - bei folgenden Fachgeschäften:

Eisenbahn Dörfler
Färber Str. 34-36
90402 Nürnberg
Fon 0911/227839
www.eisenbahn-doerfler.de

Modellbahn Raschka
Dorstener Str. 215-217
44809 Bochum
Fon 0234/520505
www.modellbahn-raschka.de

Matschke Modellbahnen
Schützenstr. 90
42281 Wuppertal
Fon 0202/500007
www.matschke.org

Train and Play KG
Hildesheimer Str. 428 B
30519 Hannover
Fon 0511/2712701
www.trainplay.de

W. Schmidt GmbH
Am Biesem 15
57537 Wissen
Fon 02742/930516
www.schmidt-wissen.de

Margots
Modelleisenbahnen
Schüllerplatz 10
56070 Koblenz
Fon 0261/9822837

Modellspielwaren
Lindenberg
Blaubach 26-28
50676 Köln
Fon 0221/230090
www.lindenberg.koeln

Modellbahnladen &
Spielparadies
Kampstr. 23
33332 Gütersloh
Fon 05241/26330
www.modellbahngt.de

Modellbahnen Walter Licht
Hammer Str. 157
48153 Münster
Fon 0251/9709919
www.modellbahnen-licht.de

MBS Modell+Spiel GmbH
Lange Str. 5/7
01855 Sebnitz
Fon 035971/7899-0
www.mein-mbs.de

Gleis 11 GmbH
Bayerstraße 16 B
80335 München
Fon 089/45219090
www.gleis-11.de

Modellbahndiskont GmbH
Grazer Str. 63
AT 2700 Wiener Neustadt
Fon 0043/6766925910
www.modellbahndiskont.at



Mit ihrem Güterzug sind Ge 4/4 21 und Ge 4/4 22 am 10. Oktober 2025 unterhalb der Kiesgrube bei Apples unterwegs. Für den Rollbockverkehr verfügen die MBC-Loks über Schraubenkupplungen und Normalspurpuffer *Florian Dürr*

Reger Güterzugbetrieb

am Fuße des Waadtländer Jura

Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC) ■ *Westlich von Lausanne betreibt die MBC zwei Schmalspurstrecken. Hier kann man noch werktäglich Rollbockbetrieb auf Meterspur erleben. Was andernorts längst Geschichte ist, ist hier das wirtschaftliche Rückgrat – und wächst sogar weiter*

Am Fuße des Waadtländer Jura in der Westschweiz lässt sich an Werktagen noch etwas beobachten, was im europäischen Eisenbahnbetrieb selten geworden ist. Werktags rollen mehrfach Güterzüge mit aufgebockten normalspurigen Güterwagen über die meterspurigen Gleise der Bahngesellschaft Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC). Das ist bemerkenswert: Während Rollbockbetrieb auf den meisten europäischen Schmalspurbahnen längst Geschichte ist, gehört er bei den MBC noch zum Alltagsbetrieb. Mehr noch: Er trägt dank wachsender Bedeutung in gewisser Weise sogar zum wirtschaftlichen Kern des Unternehmens bei.

Das insgesamt knapp 30 Kilometer lange Meterspurnetz der MBC im Kanton Waadt besteht aus der Stammstrecke von Morges am Genfersee über Apples nach Bière und der Stichstrecke von Apples nach L'Isle. Die Bahnen sind mit 15 kV/16,7 Hz elektrifiziert. Reisezüge fahren auf der Strecke Morges – Apples – Bière (19,1 km) im 30-Minuten-Takt, auf der Stichbahn nach L'Isle (10,7 km) ist die Fahrtfrequenz unregelmäßiger. In Morges befinden sich Rollbockgruben, über die Normalspurwagen (Spurweite 1.435 mm) auf die 1.000-Millimeter-Rollböcke aufgeschemelt werden können.

Strecken der MBC

Strecken	156 Morges – Apples – Bière (19,1 km), 157 Apples – L'Isle (10,7 km)
Spurweite	1.000 mm (Meterspur)
Stromsystem	15 kV/16,7 Hz ~
Max. Neigung	35 ‰
Kleinster Bogenhalbmesser	100 m
Gesamttonnage (2025)	287.000 Tonnen (Kies, Erdaushub, Militär, Holz)

Güterverkehr im Wandel der Zeit

Der Güterverkehr spielte bei der bis 2003 als Compagnie du Chemin de fer Bière-Apples-Morges (BAM) firmierenden Bahn

stets eine wichtige Rolle. Ein Blick in historische Statistiken zeigt eine über Jahrzehnte hinweg – Schwankungen in der Zwischenkriegszeit bilden eine Ausnahme – stetig ansteigende Tonnagemenge: Vor allem ab den 1940er-Jahren verzeichnete das Transportvolumen ein dynamisches Wachstum, das bis 1985 auf über 40.000 Jahrestonnen anstieg und bis 1998 Spitzenwerte von über 75.000 Tonnen erreichte. Bedeutend war neben den saisonalen Zuckerrübentransporten stets der Transport von weiteren landwirtschaftlichen Gütern, Holz aus den umliegenden Wäldern und Militärmaterial.

Dank einer neuen Kiesgrube nehmen die Tonnagemengen beachtliche Ausmaße an

Ab dem Jahr 2001 führten strategische Neuausrichtungen bei SBB Cargo zu einem deutlichen Rückgang der transportierten Tonnagen. Die MBC agierten in dieser Zeit zunehmend als Subunternehmer für alle Produkte außer Zuckerrüben und Kies. Ab dem Jahr 2016 wurde der Zuckerrübentransport eingestellt, weil der dichte 30-Minuten-Takt der Reisezüge das zeitaufwendige Verladen direkt vom Feld in die Wagen entlang der Strecke nicht mehr zuließ. Auch der Getreidetransport pausiert seit 2023 aufgrund sanierungsbedürftiger Anschlussgleise bei der Agrargenossenschaft Fenaco/Landi in Bussy-Chardonney.

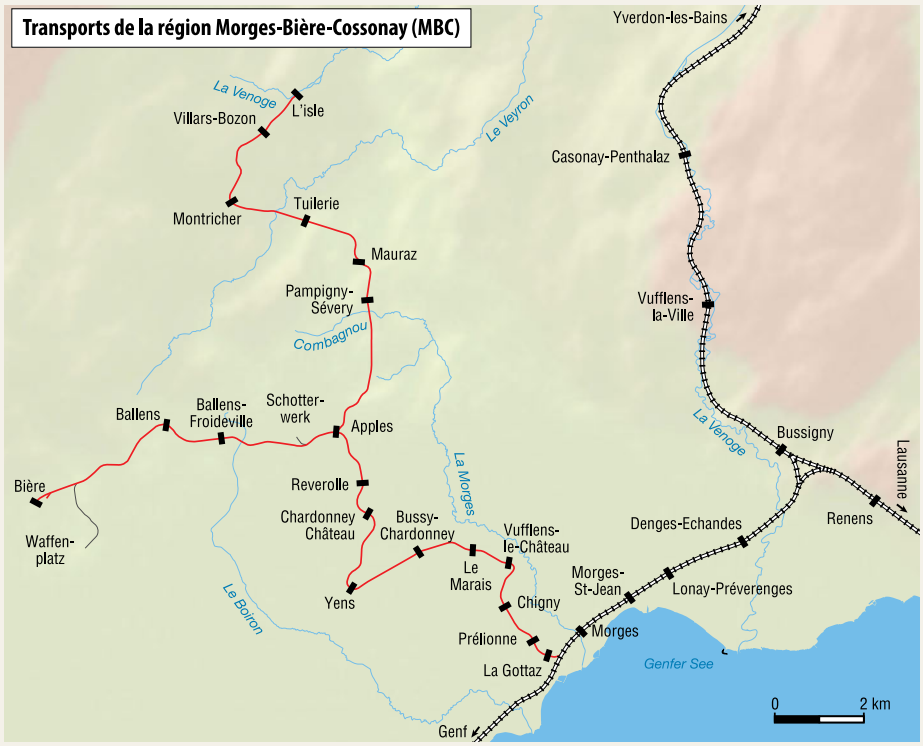
Steine, Erde und Panzer

Anstelle der Agrargüter ist heute längst ein anderes Gut getreten: Kies. 2016 eröffneten mehrere Bauunternehmen eine Grube bei Apples. Die Betriebsgenehmigung wurde unter der Auflage erteilt, dass ein Gutteil des geförderten Materials per Bahn versendet wird. Dazu entstand ein Anschlussgleis hinter dem Bahnhof Apples an der Strecke nach Bière. Seit der Inbetriebnahme verkehren montags bis freitags drei Zugpaare mit Silo- und Kippwagen zwischen der Grube bei Apples sowie den Weiterverarbeitungsstandorten Gland und Vufflens-la-Ville, die ab Morges über das Normalspurnetz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erreicht werden. Für den Weitertransport auf den SBB-Strecken halten die MBC die von den SBB übernommene Normalspur-Ellok Re 420 506 vor. Auf der Rückfahrt nehmen die Züge Aushubmaterial mit, das zur Verfüllung in die Grube gebracht wird. Rund 165.000 Tonnen Kies transportieren die MBC pro Jahr, hinzu kommen im gleichen Zeitraum etwa 110.000 Tonnen Erdaushub.

Eine dritte Säule im Güterverkehr der MBC ist auch heute noch das Militär. Der Waffenplatz Bière ist ein wichtiger Standort der Schweizer Armee. Wenn Artillerie-Rekrutenschulen einrücken oder Manöver anstehen, rollen schwere, aufgebockte Panzerzüge über die MBC-Strecke und die bei Bière abzweigende Anschlussbahn zum Militärdepot. Jährlich kommen rund 6.000 Tonnen Militärgut zusammen, die über die MBC transportiert werden. Im ähnlichen Umfang wird außerdem noch Holz transportiert. Jährlich etwa 6.000 Tonnen Langholz befördern die MBC über ihre Gleise.



Am Bahnhof Morges befinden sich neben dem Bahnsteig für den Personenverkehr auch die Rollbockgruben der MBC. Am 10. Oktober 2025 warten Ge 4/4 21 und Ge 4/4 22 auf die Übernahme des Zuges 67403 aus Gland zur Fahrt nach Apples, während ein Be 4/4 zur Abfahrt als R 56 nach Bière am Bahnsteig bereitsteht *Florian Dürr*



Das Meterspur-Netz der MBC erstreckt sich ab Morges in Richtung Norden bis nach Bière und L'Isle *Grafik: Anneli Nau*



Steuerwagen voraus: R 438 nach Apples verlässt am 10. Oktober 2025 den kleinen Ort L'Isle. Die MBC möchte die Stichstrecke mittelfristig auf automatischen Betrieb umstellen *Florian Dürr*

Obwohl die heutigen Tonnagemengen schon eine massive Steigerung im Vergleich zu früheren Jahren darstellen, rechnet Daniel Pasche, Direktor Infrastruktur der MBC, in den kommenden Jahren nochmal mit einem Wachstum: „Der Verkehr dürfte sich bis 2033 verdoppeln", prognostiziert er mit Blick auf die Pläne der Steinbruchbetreiber für eine zweite Kiesgrube in Ballens, die nach aktuellen Plänen durch ein weiteres Anschlussgleis erschlossen werden soll. Auch darüber hinaus rechnet er mit Wachstum, da perspektivisch weitere Kiesgrubenprojekte in der Region Apples geplant seien. Damit dürfte auch der Rollbockverkehr der MBC in den kommenden Jahren nochmal an Bedeutung gewinnen.

Drei neue Zweikraftloks

Für den Güterverkehr halten die MBC die beiden Umrichterloks Ge 4/4 21 und 22 sowie die drei Triebwagen Be 4/4 11, 12 und 13 (Baujahr 1981) vor, deren Ausmusterung allerdings bevorsteht. Ersatz ist bereits beauftragt: Die MBC haben beim Schienenfahrzeughersteller Stadler insgesamt drei Bo'Bo'-Zweikraft-Lokomotiven geordert. Die 64 Tonnen schweren und 17 Meter langen Lokomotiven erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Mit einer Anfahrzugkraft von 220 Kilonewton und einer maximalen Leistung von drei Megawatt (E-Antrieb) sind sie speziell für den Gütertransport auf der MBC-Stammstrecke ausgelegt und können nicht elektrifizierte Anschlussgleise mittels Dieselmotor befahren. Ihre Auslieferung ist ab Ende 2028 vorgesehen. Die MBC hatten bereits Ende 2024 ein Fahrzeug bestellt, 2025 dann nochmal zwei weitere Maschinen nachbestellt.

Leistungsfähige Schmalspurlokomotiven kauft man heute nicht von der Stange. Bei den neuen Loks handelt es sich aber nicht um Spezialanfertigungen für die MBC. Vielmehr basieren sie auf einer Lokomotivenfamilie, die Stadler zusammen mit mehreren Schweizer Schmalspurbahnen entwickelt hat. Neben den MBC haben auch die Montreux Berner Oberland Bahn (MOB), die Rhätische Bahn (RhB) und die Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn) ähnlich konfigurierte Fahrzeuge dieses Typs bestellt.

Grundfahrplan der MBC-Kieszüge

Montag bis Freitag		
Zug 1207	Apples – Morges	06:51–07:17
Zug 1218	Morges – Apples	09:40–10:02
Zug 1229	Apples – Morges	12:21–12:47
Zug 1238	Morges – Apples	14:40–15:02
Zug 1247	Apples – Morges	16:21–16:37
Zug 1256	Morges – Apples	19:10–19:32
Montag, Dienstag, Mittwoch und Freitag		
Zug 67402	Morges – Gland	06:37–06:54
Zug 67403	Gland – Morges	07:51–08:09
Zug 67409	Morges – Vufflens SEVA	09:50–10:01
Zug 67420	Vufflens SEVA – Morges	12:55–13:09
Zug 67410	Morges – Gland	15:07–15:25
Zug 67411	Gland – Morges	16:21–16:37
Donnerstags		
Zug 67402	Morges – Gland	06:37–06:54
Zug 67403	Gland – Morges	07:51–08:09
Zug 67406	Morges – Gland	10:37–10:57
Zug 67407	Gland – Morges	11:51–12:09
Zug 67410	Morges – Gland	15:07–15:25
Zug 67411	Gland – Morges	16:21–16:37

Dritte Schiene für Güterzüge

Trotz der Renaissance des Güterverkehrs auf schmaler Spur ist man sich der logistischen Nachteile des Rollbockbetriebs auch bei den MBC bewusst. Zeit ist Geld und das Aufbocken in Morges kostet Zeit und erfordert Personal. Mittel- bis langfristig wird man sich deshalb von den Rollböcken trennen. Bis 2045, so die ehrgeizigen Pläne der MBC, soll die Infrastruktur so ausgebaut werden, dass Normalspurwagen ohne Umladen bis zu den wichtigsten Güterkunden rollen können. Erreichen wollen Pasche und sein Team das mit einem Dreischienengleis. Während der Reisezugbetrieb also auch darüber hinaus auf Meterspur abgewickelt wird, rollen die Güterwagen dann auf 1.435-Millimeter-Infrastruktur. „Güterwagen kommen mit der in herausfordernder Topografie trassierten MBC-Strecke zwischen Morges und Apples im Gegensatz zu modernen Reisezügen gut zurecht", erläutert Pasche und verweist auf die Kompatibilität der Normalspurwagen mit Kurvenradien, Bahnsteighöhen und Gleislängen in Bahnhöfen.

Eine vollständige Umspurung der MBC-Infrastruktur auf Normalspur steht indessen nicht zur Debatte. Die Kosten und der



Blick in die Vergangenheit der Bahn: 1970 wickelt die seinerzeit noch als Compagnie du Chemin de fer Bière-Apples-Morges firmierende Bahn nahezu den gesamten Betrieb mit fünf (A)BDe 4/4-Triebwagen ab *Wikipedia/tbyc75/CC BY 2.0*

Flächenbedarf für die erforderlichen Kurvenbegradigungen wären in der landwirtschaftlich geprägten Region mit ihren wertvollen Böden nicht vermittelbar. Dreischienengleise für den Güterverkehr sind in der Schweiz keineswegs ungewöhnlich. Erinnert sei etwa an die 1.000/1.435-Millimeter-Abschnitte der Rhätischen Bahn zwischen Chur und Domat Ems und der Zentralbahn zwischen Horw und Luzern.

Stabiler Personenverkehr

Die Frequentierung der MBC-Personenzüge ist stabil bei rund 820.000 Reisenden pro Jahr, wovon etwa 700.000 auf der Stammstrecke zwischen Morges und Bière unterwegs sind. „Der Wert dürfte aufgrund der erwarteten Verkehrsverlagerung in der Agglomeration Lausanne-Morges tendenziell steigen“, sagt Pasche, der allerdings nicht mit Zunahmen in einer Größenordnung wie bei Linien in dicht besiedelten Regionen rechnet. Perspektivisch geplant sind ein Halbstundentakt auf dem gesamten Streckennetz der MBC sowie später ein Viertelstundentakt zwischen Morges und Yens zu Hauptverkehrszeiten.

Für den Personenverkehr stehen den MBC acht Triebwagen der Serie 30 (Be 4/4), vier Niederflurwagen (Serie 2065) und zwei Steuerwagen (Serie 50) zur Verfügung. Die Steuerwagen, die laut Pasche voraussichtlich 2030 das Ende ihrer Lebensdauer erreichen, sollen perspektivisch ersetzt werden. Bei der Beschaffung neuen Rollmaterials werden auch die aktuellen Pläne der MBC für einen vollautomatischen, fahrerlosen Betrieb (GoA 4) der Stichstrecke Apples – L’Isle eine Rolle spielen. Dieses Projekt befindet sich aktuell am Ende der Vorprojekt-Phase. „Die bisherigen Studien und technischen Analysen bestätigen die Machbarkeit sowohl beim Rollmaterial als auch bei der Überwachungs- und Steuerungsinfrastruktur“, sagt Daniel Pasche, der sich von dem Projekt einen wirtschaftlicheren Bahnbetrieb erhofft. Der Kanton Waadt und der Bund unterstützen das Vorhaben.

Modernisierung des Bahnhofs Bière

Ein weiteres größeres Projekt planen die MBC in Bière. Dort soll der Bahnhof samt den MBC-Werkstattanlagen umfassend modernisiert werden. Die teils noch aus dem Jahr 1895 stammenden Anlagen der Werkstatt sowie des Depots und die Personalräume sollen modernisiert und der Bahnhof barrierefrei gestaltet werden. Geplant sind zudem eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes sowie ökologische Maßnahmen (z. B. Wärmepumpen, Photovoltaik). Nach neusten Plänen veranschlagen die MBC Investitionen in Höhe von 122 Millionen Schweizer Franken (CHF). Der Baubeginn ist derzeit für Frühjahr 2028 vorgesehen. Die Bauzeit wird auf rund fünf Jahre geschätzt.

Die MBC werden in den kommenden Jahren also dreistellige Millionenbeträge in ihre Infrastruktur investieren. Das ist ein Bekenntnis zur Schiene, das man am Fuß des Jura durchaus hört, wenn an Werktagen die Güterzüge über die Meterspurgleise rollen. *Florian Dürr*



Eine Landmarke zwischen Morges und Bière ist Château de Vufflens, eines der bedeutendsten Schlösser der Westschweiz. Im Vordergrund rollt ein beladener Kieszug zu Tal *Florian Dürr*



Ein Eilzug (Diretto) aus Turin ist im Mai 1963 in Savona Letimbro eingetroffen. Eine E.551 (Bauart 1921) hat einer Schnellzuglok E.432 Vorspann geleistet, womit die Zuggeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt war *Joachim von Rohr/Slg. Andreas Knipping*

Das Ende der **Maikäfer**

Italienische Drehstromtraktion bis 1976 ■ *Vor fünfzig Jahren, am 25. Mai 1976, endete der auslaufende FS-Drehstrombetrieb mit Umstellung der auf Acqui Terme zulaufenden Reststrecken. Damit verschwanden auch die skurrilen, an Maikäfer erinnernden Altbauloks mit Auslegerbügeln. Italien hatte ein Vollbahn-Teilnetz mit Drehstrom betrieben, sich ab 1932 aber für 3-kV-Gleichstrom entschieden*

Die Strecken Lecco – Sondrio und Colico – Chiavenna ins Veltlin (Teil der italienischen Region Lombardei) legten den Grundstein des späteren Drehstromnetzes in Oberitalien. Die Privatgesellschaft Rete Adriatica (RA) elektrifizierte sie 1902, knapp vor der Verstaatlichung, als erste Vollbahn Italiens mit 3 Kilovolt (kV)/15 Hertz (Hz). Generalunternehmer dafür war Ganz & Co in Budapest. Der Drehstrombetrieb war zu diesem Zeitpunkt de facto das einzige ausgereifte Traktionssystem für eine Vollbahn.

Aus der historischen Distanz beurteilt, mag die damalige Weichenstellung voreilig gewesen sein. Niederfrequenten Einphasenwechselstrom einzusetzen, war um 1900 nicht machbar, weil man bei einem wechselstromgespeisten Reihenschluss-Kollektormotor (modifizierte Gleichstrombauart, die mit Wechselstrom betrieben wird) noch keine befriedigende Kommutierung hinbekam – also den Übergang des Stroms von den feststehenden Bürsten auf die rotierenden Kollektorlamellen, der ohne schädliche andauernde Funkenbildung ablaufen muss. Erst ab 1906/08 ließ sich dieses Problem mit der sogenannten geshunteten Wendepolanordnung beherrschen: Ein Nebenschluss-Widerstand (Shunt) verschiebt die Phasenlage für Hilfspole, die zwischen den Hauptpolen angeordnet sind, so, dass sie das magnetische Wechselfeld während des Kommutierungsvorgangs in geeigneter Weise kompensieren und die Bürsten nicht mehr überfunken.

> *Auch die SBB elektrifizierten zunächst am Simplon mit Dreiphasen-Wechselstrom*

Die 1905 gegründeten Italienischen Staatsbahnen (FS) übernahmen die von der RA im Veltlin bereits festgelegte Streckenausrüstung nahezu unverändert und erklärten die 3-kV-/15-Hz-Drehstromtraktion zur

verbindlichen Norm für alle künftigen Elektrifizierungsvorhaben. Später passte man Spannung und Frequenz leicht an: auf 3.600 Volt/16 2/3 Hz, mit einer zulässigen Schwankungsbreite von 3.300 bis 3.700 Volt. Etwa gleichzeitig führte BBC die erste Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) durch die Simplon-Tunnelstrecke Brig – Iselle di Trasquera nach dem gleichen Drehstromsystem aus, die allerdings nie mit dem italienischen Drehstromnetz verknüpft war. Von 1919 bis 1925/27 dehnten die SBB die Drehstromtraktion zusätzlich auf die schweizerische Rhonetalstrecke Brig – Sion aus, ehe sie 1930 der bis Domodossola reichenden Einphasen-Elektrifizierung wich.

Gravierende Hemmnisse

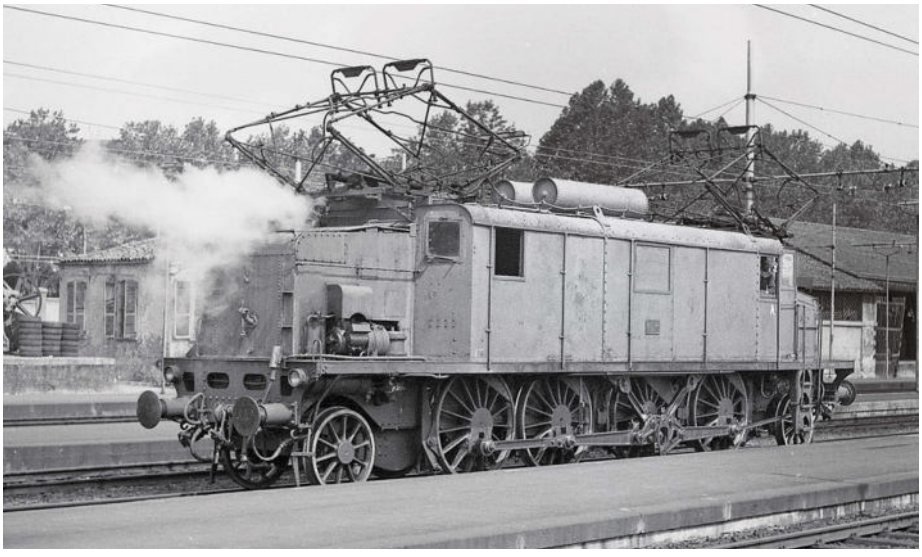
Betrieblich brachte der Drehstrombetrieb gravierende Hemmnisse mit sich. Die Eigenart des Drehfeld-Induktionsmotors bindet die möglichen Motordrehzahlen starr an die Speisefrequenz. Die Dauerfahrgeschwindigkeit lässt sich nur in groben Stufen einstellen und nicht frei wählen. Beim Drehstrom-Induktionsmotor hängt die Drehzahl fest von der Speisefrequenz und der Polpaarzahl ab, also davon, wie viele Polgruppen am Umfang des Stators angeordnet sind – je mehr Polpaare, desto langsamer dreht der Motor bei gleicher Frequenz. Ließ man sich auf eine aufwendige Umschaltung der Polpaarzahl ein, konnten so bis zu vier feste Dauerfahrstufen erreicht werden. Verzichtete man darauf und schaltete stattdessen zwei



E.554-Tandempaare beim Wasserfassen im Depot Bozen, um 1964. Drehstromloks hatten für den Rheostaten und teils für eine ölgefeuerte Dampfzugheizung Tonnen von Wasser an Bord *FS/Slg. Helmut Petrovitsch*

Motoren in Kaskade – der eine speist dabei den anderen über die Schleifringe mit einer niedrigeren, aus dem Schlupf gewonnenen Frequenz –, ließen sich nur zwei solche Stufen realisieren, bei der FS waren dies 25 und 50 km/h.

Die Fahrgeschwindigkeit auf einer gewählten Stufe wird auch bei Änderung des Fahrwiderstandes nahezu unverändert beibehalten. Dies gilt auch für ein Gefälle, wo der Antrieb das Tempo ohne Schalteingriff automatisch mit Nutzbremsung konstant hält. Zum Anfahren und Beschleunigen zwischen den Dauerstufen diente ein Flüssigkeitsanlasser (Rheostat): Widerstandsbleche wurden unterschiedlich tief in einen Trog mit Sodalösung getaucht, um den Motorstrom stufenlos zu regeln – dabei erhitzte sich die Flüssigkeit und bei jedem Schaltvorgang entwich eine sichtbare Dampfwolke. Besonders auffällig waren solche Dampfschwaden bei den Schnellzugloks der FS-Reihe E.432, wenn sie mit bereits eingelegter 50-km/h-Stufe forciert anfuhren.



Die rangierende E.432.039 zieht eine Dunstfahne aus dem Verdampfungskühler des Wasserrheostaten nach sich, weil alle Fahrzustände unter 50 km/h widerstandsbehaftet ablaufen *Helmut Petrovitsch*

Die niedrige Sonderfrequenz von 16 2/3 Hz war gewählt worden, um mit langsamer Motordrehzahl direkte Stangenantriebe ohne Getriebeuntersetzung zu ermöglichen, wie sie alle 724 Drehstromloks der FS aufwiesen. Der Leistungsrahmen der durchwegs zweimotorigen FS-Drehstromloks überstieg nie 2.200 Kilowatt (kW), Doppelbespannung war auf allen Rampenstrecken die Regel. Wegen der festliegenden Drehzahlen wiesen alle 567 Fünfkupplerloks der Baujahre 1908 bis 1930 (E.550 bis E.554) genau denselben Raddurchmesser von neu 1.070 Millimetern (mm) und die Schnellzugloks einen solchen von 1.630 mm auf als Voraussetzung, um auch in gemischter Mehrfachtraktion synchron zu arbeiten.



Zweisystem-Gespann: Knapp nach der Systemtrennung im Bahnhof San Giuseppe di Cairo hebt der Gleichrichter-Steuerwagen Lebc 840.2 die Drehstrombügel und speist auf der Weiterfahrt den Gleichstrom-Triebwagen ALe 840 (August 1975) *Helmut Petrovitsch*

Zusätzlich wurde auf ähnlichen Abnutzungsgrad bei den Radreifen geachtet, um Leitungspendelungen zu vermeiden.

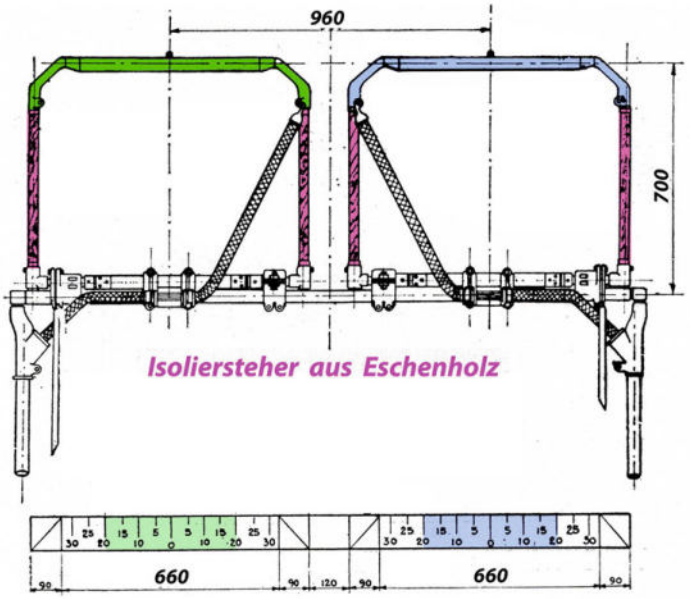
Doppelpolige Fahrleitung

Die doppelpolige Fahrleitung (die dritte Phase liegt an der Schiene) weist schon an jeder einfachen Weiche eine Phasenkreuzung auf. Das isolierte „Herzstück" in der Fahrleitung muss in Bezug auf die Schleifstück-Teilbreiten eine Länge von acht Metern aufweisen. Anfänglich wurden beschliffene Trenner aus Holz dort in die Fahrdrähte eingesetzt. Späterhin wurden die zur Weiche zulaufenden „feindlichen" Phasenleiter ab einer abstandswahrenden Isolator-Querbrücke nach oben aus der Berührungsebene hochgezogen. Die Stromabnehmer-Halbwippe wurde stattdessen durch einen isolierten (nicht geerdeten) Hilfsfahrdraht im überkreuzenden Bereich horizontal weitergeführt.

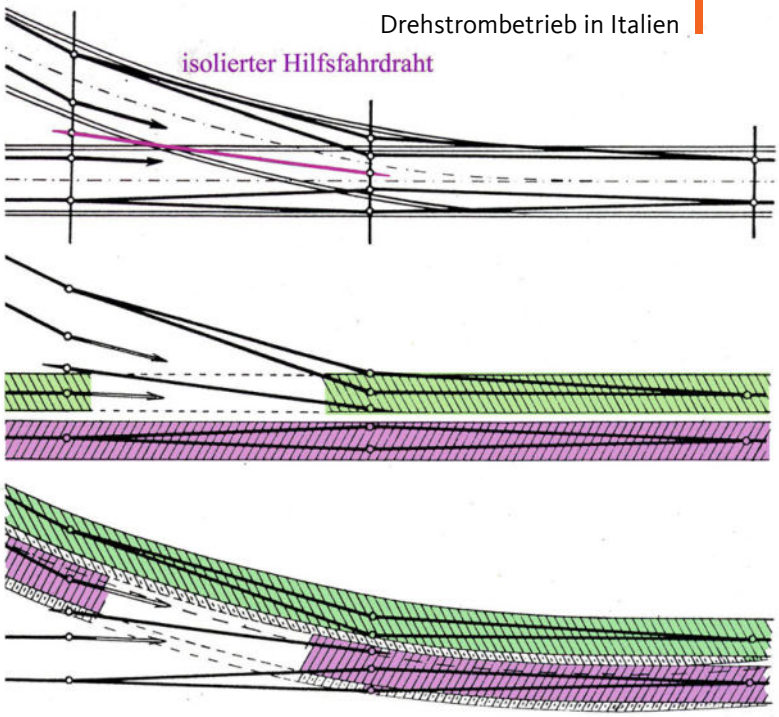
Alle Triebfahrzeuge mussten stets mit zwei angehobenen doppelpoligen Stromabnehmern im Abstand von mehr als 8,6 Metern fahren, daher die auskragenden Stangenbügel an kurzen Loks. Die schwenkbaren Teilwippen für die beiden Phasen waren über hölzerne (!) Isolator-Steher auf dem geerdeten Bügelgestell aufgeständert. Die Phasenströme wurden über flexible Kabel in die Lok geleitet. In den Bahnhöfen gab es der Zweipoligkeit wegen nur tragseillose Eindraht-Fahrleitungen. Tragseile samt Hängern hätten das verwickelte Netzwerk der Luftkreuzungen noch komplizierter gemacht. Standard waren schlanke Rohrmasten mit beidseitigen Auslegern über mehrere Gleise. Die beiden Phasenleiter waren im Normabstand von 960 mm voneinander mit einem Zickzack (Auslenkung 10 cm) verlegt. Sie wurden mit Stromabnehmern befahren, deren Teil-Schleifstücke zwischen 160 mm und 900 mm ab Mittelachse ungekrümmt horizontal ausgerichtet waren. Ein Vertauschen

E.431.021 (37 Exemplare aus 1922–1924, 1'D1', 100 km/h, vornehmlich auf Flachstrecken im Einsatz) führt am 25. Juli 1958 bei Ceriale auf der ligurischen Küstenstrecke einen Schnellzug in Richtung Genua *Harald Navé/Archiv Mag. pharm. Alfred Luft*





Die Schleifstücke für die beiden Phasen sind mit Isolierstehern aus (in Leinöl gekochtem) Eschenholz über dem Bügelgestell aufgeständert und mit flexiblen isolierten Kabeln angeschlossen *Grafik: FS/Slg. H. Petrovitsch*



Funktionsschema der Weichenüberspannung bei einer Drehstrombahn. Ein isolierter Hilfsfahrdraht führt den betreffenden Teil-Bügel unter der Phasenüberkreuzung hindurch *Zeichnung: H. Petrovitsch*

So funktionierte eine historische Drehstromlok

Im Gegensatz zu den von elektronischen Pulswechselrichtern völlig frequenzvariabel gespeisten Käfigankermotoren heutiger Dreiphasen-Antriebstechnik besaßen die historischen Drehstromloks noch Rotorwicklungen. Schleifringe führten sie nach außen; man schloss sie nur auf den Dauerfahrstufen kurz. Die Speisefrequenz und die Polpaarzahl – also die Abfolge der Polgruppen am Statorumfang – bestimmten die Umlaufgeschwindigkeit des Drehfeldes im Motor. Der Stator überträgt die Leistung nur durch die Induktionswirkung des Magnetfeldes auf den Ankerkreis. Dabei bleibt der Ankerumlauf dauernd geringfügig hinter dem Drehfeld zurück. Dieser Schlupf hängt aber nur in geringem Maße von der Belastung ab. Der Asynchronmotor hält – seiner Benennung eigentlich zuwiderlaufend – die Drehzahl auch bei Laständerung nahezu konstant. Der Drehstrombetrieb der FS lief, abgesehen von wenigen Schnellzugloks für 100 Kilometer pro Stunde, bergauf wie bergab weitgehend mit den konstanten 50 Kilometer pro Stunde der kleinrädrigen Fünfkupplerloks ab.

Abweichende Steuerung

Die Steuerung einer historischen Drehstromlok mit Induktionsmotoren funktionierte völlig anders als jene einer Einphasenwechselstrom- oder einer Gleichstromlok mit Kollektormotoren, bei denen die anstehende Klemmenspannung Drehzahl und Zugkraft regelt. Die Fahrdrahtspannung von 3,6 kV speiste die Motoren der Drehstromloks statorseitig direkt und ohne Zwischenschaltung eines Transformators. Vorwiderstände in den über die Schleifringe herausgeführten Rotorkreisen regelten Anfahr- und Überschaltvorgänge.

Rheostat: Sodalösung in der Elektrolok

Ein Zusatzwiderstand im Ankerkreis bewirkt einen größeren Schlupf (geringere Drehzahl) und damit eine höhere Induktionsspannung, so dass sich wieder gleich große Ankerströme einstellen. Die Widerstandsrückregelung für jede Fahrbeschleunigung erfolgte stufenlos über den Flüssigkeitsanlasser (Rheostat) mittels der Eintauchtiefe von Widerstandsschwertern in Sodalösung (2.000 bis 3.000 Liter). Man musste den Wasserstand im dampfenden Rheostaten beim Aufrüsten der Lok nachfüllen.

Die Kaskadenschaltung der beiden Schleifringmotoren erzeugte die 25-km/h-Stufe der Fünfkupplerloks (beziehungsweise 37,5 und 50 km/h bei der Flachlandschnellzuglok E.431 von 1922), erbrachte damit aber nur 40 Prozent der Nennleistung. Die E.554 zum Beispiel leisteten 860 Kilowatt in der 25-km/h-Kaskadenstufe gegenüber 2.000 Kilowatt mit parallel geschalteten Motoren bei 50 km/h. In den Ankerkreisen induzieren sich niederfrequentere Dreiphasen-Spannungen, für deren Periode die relative Nacheilung zwischen Drehfeldumlauf und mechanischer Drehzahl bestimmend ist.

Die Kaskade nutzte diese Eigenschaft des Induktionsmotors, auch als Frequenzwandler zu fungieren. Dabei speist man nur den Stator des „Vordermotors“ mit Netzfrequenz. Sein Anker versorgt über die Schleifringe mit der induzierten niedrigeren Schlupffrequenz geeignete Statorwicklungen am „Hintermotor“. Diese Konfiguration läuft zwangsläufig nur mit der halben Synchrondrehzahl.

Polumschaltung

Eine effizientere Geschwindigkeitsabstufung ohne Leistungseinbuße wurde durch Polumschaltung erreicht. Je mehr Dreier-Polgruppen hintereinander über den Statorumfang angeordnet sind, desto geringer wird der Winkel, um den das Drehfeld während einer Netzschwingung weiterläuft. Durch recht aufwendige Schaltapparate kann man einzelne Teile der Ständerwicklungen zu verschiedenen Polpaarzahlen gruppieren. Die letztgebauten 40 Schnellzugloks E.432 von 1928 besaßen am Stator nicht weniger als 54 einzeln herausgeführte Wicklungsenden an jedem der beiden Motoren sowie Rotoren mit je 13 Schleifringen. Die Umgruppierung für 50, 75 oder 100 km/h durch Schaltwalzen durfte nur leistungslos bei geöffnetem Hauptschalter erfolgen und bedingte Zugkraftunterbrechung. *HP*



Ein mit zwei E.554 bespannter Accelerato rollt im Mai 1963 mit gesenkten Stromabnehmern in Schwungfahrt auf die mittig im Bahnhof Genova Brignole situierte Systemtrennung zu. Die unter Gleichstromfahrdraht ausrollenden Drehstromloks werden später von einer Rangierlok über ein Nebengleis in den Drehstrom-Bahnhofsteil zurückgestoßen *Joachim von Rohr/Slg. Andreas Knipping*

der beiden Fahrdrahtphasen hätte die Drehrichtung der Motoren umgekehrt. Gleisdreiecke bedingten wegen der resultierenden Phasenopposition in einem Ast eine Fahrleitungs-Schutzstrecke, die man stets leistungslos befahren musste – in der Problematik vergleichbar der Zweischienen-Zweileiter-Modellbahn. Wegen des vorausliegenden Phasenwechsels musste der Lokführer während der Schwungdurchfahrt den Fahrtwender auf die fiktive Gegenfahrtrichtung umstellen. Ein Kreuzsymbol signalisierte dies anstelle des normalen Wiedereinschaltsignals am Ende einer solchen Schutzstrecke.

Das italienische Drehstromnetz

Das Schwergewicht des niederfrequenten italienischen Drehstromnetzes lag in Piemont – Ligurien. 1910 bis 1915 wurden die hochbelasteten Rampenstrecken über den Giovi-Pass im Genueser Hinterland (Pontedecimo – Busalla – Ronco Scrivia mit einer Steigung von 35 Promille sowie die Umgehungsstrecke „Succursale“ via Mignanego mit 17 Promille) mit Drehstrom elektrifiziert. Die Società Italiana Westinghouse lieferte aus ihrem neuen Werk in Vado Ligure 186 gedrungene Fünfkupplerloks E.550. Von den Giovi-Linien ausstrahlend dehnte sich der elektrische Betrieb in den Zwanzigerjahren neben der Küstenlinie Genua – Savona auf die Belbo-Rampen via Ceva und die nördlichen Giovi-Zufahrten bis Voghera (– Mailand) und über mehrere parallel laufende, vernetzte Verbindungen bis Turin sowie auf abzweigende Stichbahnen aus.

1912 bis 1918 war zunächst unabhängig davon auf der steilen Fréjus-Linie (Turin –) Bussoleno – Modane die Drehstromtraktion eingeführt worden. Südwärts reichte das Drehstromnetz bald entlang der Riviera di Levante bis Pisa und Livorno und über die Pontremolese-Linie La Spezia – Fornovo (– Parma). Ohne einen Netzzusammen-

> *Die Drehstromstrecken lagen überwiegend in den Regionen Piemont und Ligurien*

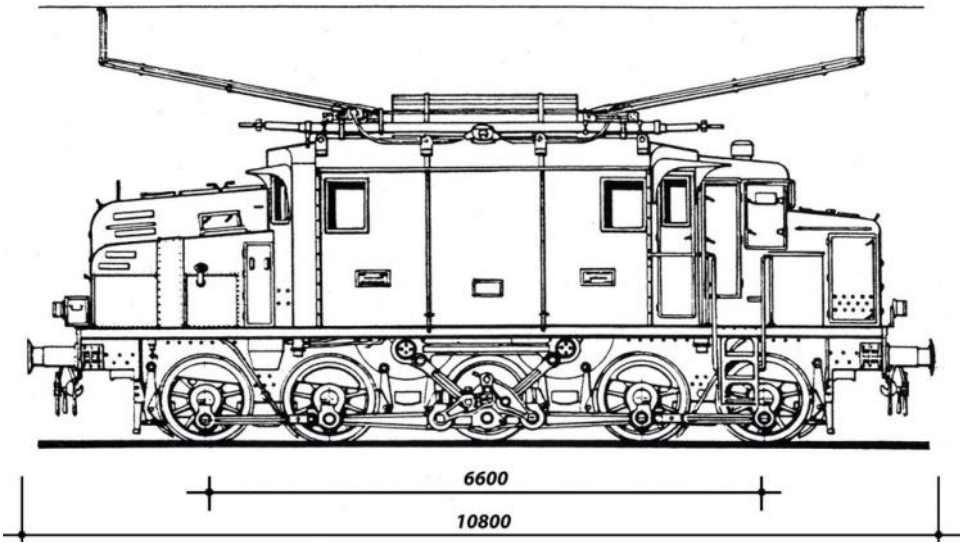
hang wurden 1927 als Inselbetriebe die Apenninen-Querlinie Bologna – Bagni di Porretta – Pistoia – Florenz und 1929 die Brenner-Südrampe ab Bozen mit dem Drehstromsystem elektrifiziert. In den 1930er-Jahren folgten nur noch die Riviera-Strecke von Savona bis Ventimiglia und weiter via Tenda bis Cuneo sowie der Netzstern um Acqui Terme, 1934 auch die Strecke Trient – Bozen – Meran. Bis 1954 wurden von da an nur noch wenige minimale Netzkomplettierungen ausgeführt. 1923 bis 1944 (Zerstörung durch die abziehende Wehrmacht) hatte es in Mittelitalien einen anderweitigen Drehstrom-Probebetrieb 10 kV/45 Hz (Rom –) Tivoli – Sulmona gegeben.

Am 1. März 1928 ging zwischen (Neapel –) Benevento und Foggia eine weitere elektrische Probestrecke in Betrieb, diesmal mit 3-kV-Gleichstrom. 1932 fiel die politische Grundsatzentscheidung, alle künftigen FS-Elektrifizierungen neuer Netzteile nach diesem System auszuführen. Parallel zur Eröffnung des Apenninen-Basistunnels stellte man 1934, nach nur sieben Betriebsjahren mit Drehstrom, die Porrettana Bologna – Florenz bereits auf 3-kV-Gleichstrom um. Bis 1939 war die rasant neu elektrifizierte Nord-Süd-Magistrale von Mailand über Rom und Neapel bis nach Reggio Calabria bereits durchgehend mit 3-kV-Gleichstrom in Betrieb. Die schrittweise Rücknahme des Drehstroms im Bestandsnetz durch Umelektrifizierung auf 3-kV-Gleichstrom zog sich, bedingt durch die Zeitumstände (Weltwirtschaftskrise und Zweiter Weltkrieg), letztlich von 1938 bis 1976 hin.

Fahrzeuge für den Drehstrombetrieb

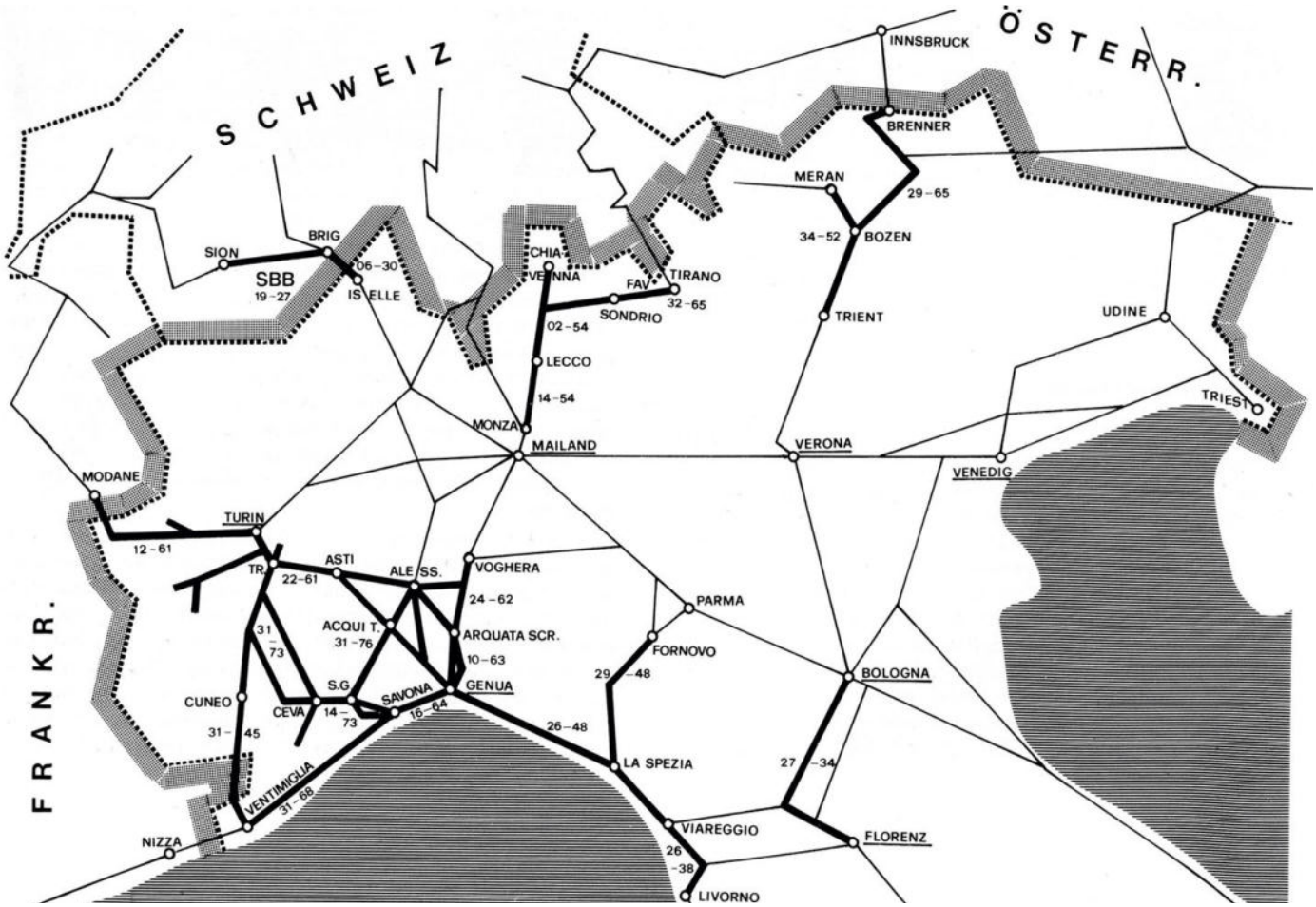
Die Zugförderung des langsam auslaufenden Drehstrombetriebs deckten neben den 37 Schnellzugloks E.431 (Achsfolge

l'D1') der Baujahre 1922 bis 1924 primär die 1926 bestellten und 1928 bis 1930 gelieferten 40 Schnellzugloks E.432 (für 100 km/h) sowie 183 universell einsetzbare Fünfkuppler E.554 (50 km/h) ab. Sie verkörperten die letzte Ausprägung der italienischen Drehstromtechnik, deren Fortentwicklung mit dem Schwenk auf künftige Gleichstromelektrifizierung gemäß Regierungsbeschluss vom 14. Juni 1932 abrupt endete. Die beiden Loktypen waren in allen Details Eigenkonstruktionen des FS-Maschinendienstes (Servizio Materiale e Trazione) in Florenz. Die Fertigungsaufträge dafür verteilte man auf alle neun nationalen Rollmaterialhersteller.



Typenzeichnung der Drehstrom-Universallok E.554 der Lieferjahre 1928/29. Die Mittelachse bei allen FS-Fünfkupplern seit 1908 war spurkranzlos *Grafik: FS/Slg. H. Petrovitsch*

Schon ab 1948 gab es südlich von Genua keine Drehstrombahn mehr. Viele Jahre lang blieben Genua (Bahnhof Genova Brignole), Voghera und Bozen die Systemtrennpunkte. Erst in den 1960er-Jahren stellte man alle wichtigen, noch drehstromüberspannten Hauptlinien um: Fréjus (1961), Giovi (1961–1963), Brenner (1965) und westliche Riviera (1968). Es verblieb nur noch eine Reihe von Querverbindungen im Piemont. Zuletzt bestanden 1976 nur noch 130 Kilometer Drehstrom-Nebenstrecken: Alessandria – Acqui Terme – San Giuseppe di Cairo und Acqui Terme – Asti. Der letzte, von der E.432.008 geführte, Drehstromzug kam am Vormittag des 25. Mai 1976 in Acqui Terme an. Drei Stunden später fuhr



In der Karte (mit den heutigen Grenzen) sind alle Strecken hervorgehoben, die im 20. Jahrhundert zeitweilig mit niederfrequentem Drehstrom 3,6 kV elektrifiziert waren. Die Betriebszeiträume sind ebenfalls eingetragen *Zeichnung: H. Petrovitsch*

FS-Drehstromloks in H0



Das Großmodell einer E.432 im Nationalen Eisenbahnmuseum in Pietrarsa (NA) vermittelt das Erscheinungsbild im Farbschema vor 1934. Es fehlt das faschistische Liktorenbündel an der Front *H. Petrovitsch*

H0-Großserienmodelle italienischer Drehstromloks kamen zwischen 2010 und 2012 auf den Markt: Zunächst die E.432 von Roco (62380), in den Folgejahren von Hornby/Rivarossi E.432 (HR 2242) und E.431 (HR 2191) jeweils in Castano/Isabella, daneben auch Versionen Epoche IIIa in Schwarz. 2024 gab es von Roco eine modifizierte Neuauflage der E.432. Streng genommen aber kommen in unseren Breiten italienische Drehstromloks aus der Epoche III eigentlich nur als Vitrinen- oder Sammlermodelle in Betracht. Roco legt zwar ein ungeteiltes Überstülp-Palettenprofil bei, aber eine Drehstromlok unter einer Einphasenfahrleitung stellt allemal einen technischen Widersinn dar. Es gibt auch in Italien nur einige wenige bekannte Super-Anlagen in H0 und sogar eine in N, auf denen Modelle von Drehstromloks unter einer konsequent nachgebildeten bifilaren FS-Fahrleitung rollen.

Die Fahreigenschaften des auf einer Endachse und weiter über die Kuppelstangen angetriebenen Roco-Modells 62380 bleiben unter solchem Aspekt zweitrangig. Positiv hervorzuheben ist die makellose Detaillierung, insbesondere auch jene der Pantografen. Es verbleiben aber zwei Kritikpunkte: Das beim Vorbild in drei Ebenen spielende Hebelwerk des Bianchi-Antriebs ist nur als verflachtes Relief wiedergegeben und die seitliche Aufstiegsleiter am hinteren Lokende ist deutlich (um 3,5 mm) zu nahe an den Kasten gerückt. Offenbar hatte Roco bei der Recherche nicht erfahren, dass der offizielle Typenplan hier nicht die reale Bauausführung zeigt. Ein Fotoabgleich mit einem der museal erhaltenen Vorbilder hätte dies aufzeigen können. *HP*



2010 nahm Roco die FS E.432.022 in H0 (62380) in das Angebot, 2024 eine Neuauflage *H. Petrovitsch*

dieselbe Sonderzuggarnitur mit der E.656.026 schon unter 3-kV-Gleichstrom zurück.

Systemumstellung im laufenden Betrieb

Die abschnittsweise Systemumstellung von Drehstrom 3,6 kV auf Gleichstrom 3 kV erfolgte weitgehend unter Aufrechterhaltung des elektrischen Zugbetriebs. Am Umstellungstag nahm man nach vielerlei Vorarbeiten nur die neu errichteten Gleichrichter-Unterwerke in Betrieb und klemmte die Fahrleitungsanspeisungen um. Einen Monat lang setzte man Gleichstromloks mit breiten, ebenen Sonderschleifstücken (1.800 statt 1.450 mm) ein. Sie befuhren im Inselbetrieb mit zwei angehobenen Pantografen die zunächst in ihrer Geometrie unveränderte, lediglich auf gemeinsame Speisung beider Phasenleiter umgeschaltete Doppeloberleitung. Die Fahrdrähte wurden in diesem Zeitraum durch Verschieben der Isolatoren auf der Quertraverse des Auslegers von 960 auf etwa 220 mm zusammengerückt und so für eine Übergangsphase mit den normalen Bügeln des Gleichstrombetriebes befahrbar gemacht. Beim folgenden Umbau auf die normierte Gleichstrom-Kettenfahrleitung blieb die enge Mastfolge der Drehstrombahn meist unverändert.

In den temporären Systemwechselbahnhöfen lag die Trennung in der Regel auf halber Länge der Durchgangsgleise. Abgehende Züge konnten für beide Richtungen ungehindert bespannt werden und autonom ausfahren. Einfahrende Züge beider Systeme fuhren mit gesenkten Stromabnehmern und Schwung zum Haltepunkt unter der systemfremden Fahrleitung. Die immobilen Loks wurden vom lokalen Verschub oder aber von der für die Weiterfahrt übernehmenden Lok weggezogen und mit kurzem Anlauf über ein Nebengleis wieder zurück in ihren angestammten Fahrleitungsbereich abgestoßen. Nur bei Alessandria Richtung Acqui Terme lag der Systemwechsel ab 1962 auf freier Strecke. Den Zügen wurde dort bis/ab dem Nachbarbahnhof eine Einheit aus einer Gleichstromlok E.626 und Drehstrom-E.554 vorgespannt, die sich an der Systemgrenze in der Traktion ablösten.

Das piemontesische Drehstromnetz bildete ein Hindernis für einen ungebrochenen elektrischen Triebwagen-Verkehr („Rapido“) in der Relation Rom – Genua – Turin. 1957 ließen die FS eine Teilserie der 1951/52

abgelieferten, 150 km/h schnellen Gleichstrom-Solo-Ferntriebwagen ALe 840 zu Zweisystem-Gespannen umbauen. Die modifizierten Steuerwagen Lebc 840.201 bis 226 übernahmen auf der Drehstromstrecke die komplette Stromumwandlung: Über zwei Stromabnehmer nahmen sie den Drehstrom von der Fahrleitung ab, ein Transformator passte die Spannung an, und ein Quecksilberdampf-Gleichrichter erzeugte daraus Gleichstrom. Über eine Starkstrom-Steckverbindung zwischen den Wagen wurde der Strom schließlich an den unverändert gebliebenen Gleichstrom-Triebwagen weitergegeben. Um die beiden schmalen Scherenstromabnehmer dynamisch in exakter Spur mit der Doppelfahrleitung zu halten, mussten diese Bügelträgerfahrzeuge eigens eine spezielle Wankstabilisierung erhalten.

Alle Drehstrom-Lokbauarten der FS besaßen zwei Großmotoren, die über einen Kuppelrahmen mechanisch drehstarr miteinander verbunden waren. Bei den Baureihen E.432 und E.554 ließen sich diese Motoren nur ausbauen, indem man zuvor den gesamten Lokkasten nach oben abhob. Hauptschalter und Fahrtwender waren zu einem einzigen Ölschalter mit einem besonderen Antriebsmechanismus vereinigt. Der Effekt der Radsatzfederung wurde bei E.554 und E.432 durch einen Bianchi-Dreistangenantrieb mit Lenkergeradführung ausgeglichen. Bei den älteren Loktypen waren noch Schlitzkuppelrahmen oder Kando-Gelenkantriebe verwendet worden. Es gab keine gesonderten Führerhäuser, sondern Lokführer und Beimann agierten in den vorderen Schrägecken des Maschinenraums vor kleinen Stirnfenstern neben den hochreichenden Vorbauten. Alle FS-Drehstromloks zeigten bei Ablieferung schwarzen Kasten und rotes Laufwerk. Das Schema Castano-Isabella wurde erst ab 1934 eingeführt. Die meisten Drehstromloks erhielten einen solchen Anstrich erst nach dem Krieg, ab 1960 nur noch Isabella. Die 1932 letztgelieferten Drehstromloks, die Vierkuppler E.440 für die Privatbahn FAV Sondrio – Tirano, fuhren noch bis 1968 in Schwarz.

> *Herausfordernd war die Ausrichtung der Stromabnehmer unter der Fahrleitung*

Mangels zentraler Bauartbetreuung des Auslaufbetriebs entwickelten die Depots in Bozen und Genua in den 1950er-Jahren für die E.554 nach unterschiedlichen Ideen konzipierte Vielfachsteuerungen. Einem solchen E.554-Tandem teilte man am Brenner zum Beispiel eine Anhängelast von 665 Tonnen zu (statt 600 Tonnen bei getrennt bedienten Loks). Mit zusätzlicher Schiebelok war ab 1958 eine Wagenlast von 960 Tonnen zugelassen. Zwischen den permanent gekoppelten Tandemloks bestand auch ein Personalüberstieg. Übrigens besaß ein Teil der 183 Fünfkupplerloks E.554 für Reisezugdienste mit kurzen Garnituren eine ölgefeuerte Dampfzugheizung, die E.432 dagegen nicht. Den Schnellzügen wurden in der kalten Jahreszeit grundsätzlich kohlegefeuerte Dampfheizwagen beigegeben. Erst in den 1950er-Jahren erhielten die E.432 nachträglich die Einrichtungen für elektrische Zugheizung.



E.333.027 (40 Exemplare aus 1923/24, 1'C1', 75 km/h, einseitiger Endführerstand) rangiert im Mai 1963 im Bahnhof Imperia Oneglia auf der dort damals noch offenliegend trassierten ligurischen Küstenstrecke *Joachim von Rohr/Slg. Andreas Knipping*

Mit Maikäfern bis zum Brenner

Das Depot Bozen beheimatete neben 35 bis 40 Fünfkupplern E.554 viele Jahre lang für die Brenner-Schnellzüge vier E.432 (004, 024, 032 und 037), bei denen wegen der Flugschneeproblematik die Kühlluftansaugung eigens in den Dachbereich hochgelegt war. Die Regelbelastung einer E.432 am Brenner betrug 240 Tonnen Anhängelast – zu wenig für die langen Fernschnellzüge jener Zeit. Stellte man bergwärts eine kleinrädrige E.554 als Vorspann (und das war die Regel), zuckelte der Zug auch im flacheren Zulauf bis Brixen nur mit deren Höchsttempo von 50 km/h dahin. Eine Verspätung durch forschere Fahrweise aufzuholen, war beim Drehstrombetrieb nicht möglich.

Je zwei Loks der Reihen E.431, E.432 und E.554 haben das Ende des italienischen Drehstrombetriebes überlebt: E.432 001 steht im Museum in Pietrarsa, E.431 027 und E.432 031 in Savigliano; E.554 174 kam 2010 auf den Werkshof in Vado Ligure (Alstom, ex TIBB). E.554.078 aus dem Privatmuseum von Francesco Ogliari in Ranco befindet sich seit 2015 im Technikpark Volandia in Somma Lombardo. E.431.037 kam 1976 zur Krokodilschau nach Luzern, 1989 nach Sinsheim und 1991 nach Speyer.

Dr. Helmut Petrovitsch

Der Innsbrucker Autor ***Dr. Helmut Petrovitsch*** ist ein ausgewiesener Eisenbahn-Fachmann und seit vielen Jahrzehnten fürs *em* aktiv.



SERIE
Ein Modell und sein Vorbild
81 004



Mit seiner 1959 vorgestellten 81 004 landete Märklin einen großen Wurf: Das vierachsige Maschinchen wurde für Generationen von Wechselstrombahnern zum Inbegriff einer Rangierlok *os*

Vierachsige Rangierlok
aus Göppinger Fertigung

81 004 von Märklin in H0 ■ *Ende der 1950er-Jahre spielte das vorbildgetreue Aussehen von Modellbahnlokomotiven für die Kundschaft eine immer größere Rolle. Viele ältere Modelle verschwanden und machten Platz für Neukonstruktionen mit neuen Funktionen – wie Märklins Rangierlok der Baureihe 81*

Seit 1949 hatte Märklin mit der TM 800 (ab 1957: 3004) eine dem „Rangierbulli" der Baureihe 80 nachempfundene und für die damalige Zeit durchaus gelungene Rangierlok im Programm. Viele Modellbahner nutzten sie auch gerne für die Bespannung von (Nebenbahn-) Personenzügen. Allerdings fehlten ihr konkrete Betriebsnummern und ihre Proportionen wirkten – gerade im Vergleich mit der 1953 auf den Markt gekommenen und als CM 800, ab 1957 als 3000, angebotenen Baureihe 89^0 – nicht mehr ganz zeitgemäß. Im Göppinger Katalog war die 3004 letztmals 1958 zu finden.

Das Jahr 1959 stand bei Märklin ganz im Zeichen des 100-jährigen Firmenjubiläums. Da wollten die Göppinger ihren Kunden natürlich etwas bieten: beispielsweise eine Rangierlok, mit der sich tatsächlich rangieren ließ. Sie sollte ohne händisches Zutun an jeder Stelle der Anlage Wagen an- und abkuppeln können. Die Voraussetzung dafür bot die 1958 neu vorgestellte TELEX-Kupplung. Diese war bislang den Tendern der Baureihen 01 (3026) und 44 (3027) vorbehalten. Sie bot sich aber für eine Rangierlok geradezu an, da sich mit ihr der Spielspaß erheblich steigern ließ.

Doch welches Vorbild sollte man wählen? Wieder eine 80er, die in direkter Konkurrenz zur 89er stehen würde? In Göppingen entschied man sich dagegen. Warum sollte man nicht eine Nummer größer denken und mit der Baureihe 81 eine größere, vierfach gekuppelte Rangierlok aus dem Einheitslokprogramm der Deutschen Reichsbahn als Vorbild nehmen? Sie wirkte ohnehin größer und stärker und bot ausreichend Platz für die TELEX-Kupplung.

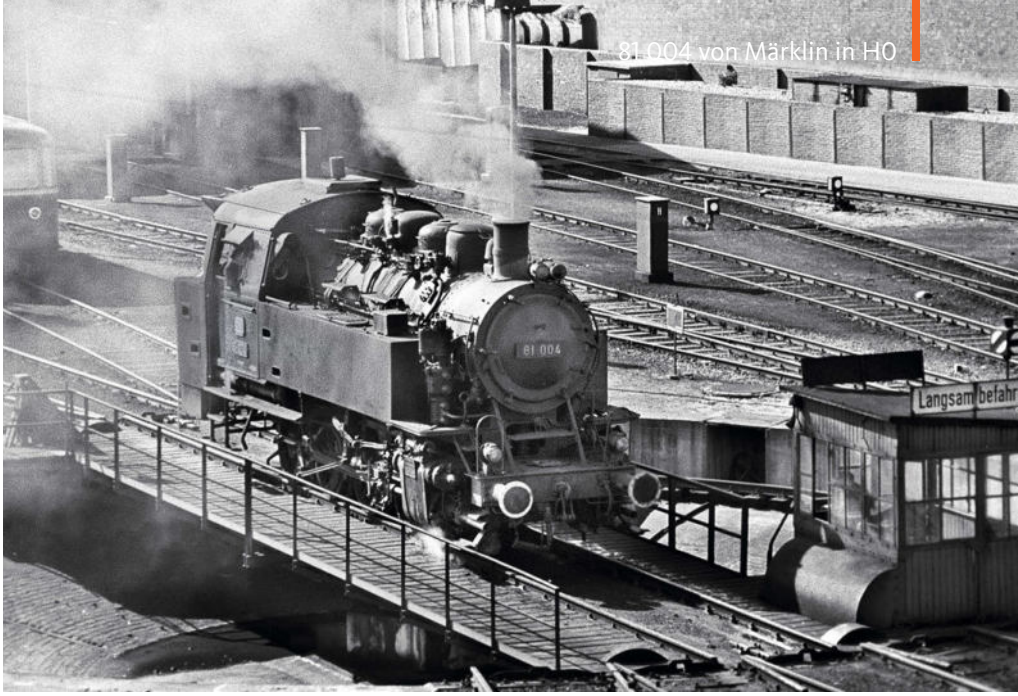
Nur zehn Exemplare beim Vorbild

Mit der Baureihe 81 entschieden sich die Göppinger für eine kaum bekannte und beim Vorbild wenig verbreitete Baureihe. Im Rahmen ihres Einheitslokprogramms hatte die Deutsche Reichsbahn unter anderem verschiedene Typen für den Rangierdienst vorgesehen: Neben der dreifach gekuppelten Baureihe 80 wurde auch eine größere vierachsige Variante als Baureihe 81 entworfen.

Die enge Verwandtschaft zwischen 80er und 81er war offensichtlich: Bei beiden

Technische Daten 81 004

Achsfolge	D h2t
Länge über Puffer	11.080 mm
Gesamtachsstand	4.200 mm
Treibraddurchmesser	1.100 mm
Dienstmasse	67,5 t
Größte Radsatzlast	16,9 t
Indizierte Leistung	633 kW (860 PSi)
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h



Seit 1944 war 81 004 in Oldenburg beheimatet. Dort übernahm sie knapp zwei Jahre lang mit mehreren ihrer Schwestern den Rangierdienst. Am 15. Mai 1961 konnte sie Joachim Claus auf der Drehscheibe ihres Heimat-Bw ablichten *Joachim Claus/Eisenbahnstiftung*

Baureihen legte man großen Wert auf die Leistungsfähigkeit des Kessels (dieser fiel bei der 81er einen Meter länger aus als bei der 80er). Zudem sollten die Lokomotiven ausreichend Kapazität für die Betriebsvorräte haben, um den Rangierbetrieb möglichst effizient abwickeln zu können. Beide Baureihen erhielten Kuppelräder mit einem Durchmesser von 1,10 Metern, viele Trieb- und Fahrwerksteile waren untereinander tauschbar. Für die 81er sah das Lastenheft die Beförderung eines 1.100-Tonnen-Zuges mit 45 km/h in der Ebene vor, in einer 10-Promille-Steigung sollten es noch 425 Tonnen und bei 25 Promille noch 160 Tonnen bei jeweils 25 km/h sein. Unter den Fabriknummern 10555 bis 10564 lieferte die HANOMAG in Hannover 1928 alle zehn bestellten Lokomotiven ab. Im Betrieb bewährten sich die Maschinen gut. Allerdings wurde auf die Beschaffung weiterer Loks vorerst verzichtet, da für den Rangierdienst noch eine ausreichende Anzahl älterer Loks, vor allem preußische T 13 (Baureihe 92^{5-10}), zur Verfügung standen. Im Beschaffungsprogramm von 1939 war eine Anschlussbestellung über weitere 60 Exemplare vorgesehen. Diese wurde jedoch aufgrund des Ausbruchs des Zweiten Weltkriegs nicht mehr geliefert.

Nach ihrer Indienststellung wurden 81 001–005 dem Bw Goslar zugewiesen. Die Loks 81 006–010 kamen zum Bw Oldenburg. Schon nach wenigen Jahren gab Goslar seine Maschinen gen Süden ab: 81 001 und 002 dienten ab 1935 beim Bw Regensburg, 81 003, 004 und 005 beim Bw Hof. Alle Loks überlebten den Krieg und gelangten zur Deutschen Bundesbahn (DB).

Von Goslar über Hof nach Norddeutschland

Warum Märklin letztendlich die 81 004 als Vorbild für sein Modell auswählte, lässt sich heute nicht mehr zweifelsfrei klären – sicherlich lagen in Göppingen entsprechende Vorbildfotos der DB-Lok vor. Aus heutiger Sicht traf man damals keine schlechte Wahl, denn 81 004 blieb als einziges Exemplar ihrer Baureihe bis heute erhalten.

Sie begann ihre Karriere Ende Juli 1928 beim Bw Goslar. Für verschiedene Versuche wurde die Lok im Herbst des Folgejahres an die Lokomotiv-Versuchsanstalt (LVA) Grunewald abgegeben. Ende November 1929 kehrte sie ins Harzvorland zurück. Buchtechnisch weiterhin beim Bw Goslar geführt, war 81 004 ab November 1930 bei der Lokstation Vienenburg im Einsatz. Anfang August 1934 wurde sie an das Bw Hof abgetreten, bei dem es damals einen größeren Bedarf an leistungsfähigen Rangierlokomotiven gab. Dieser konnte im Frühjahr 1943 durch die Umbeheimatung anderer Loks ausgeglichen werden. Daher versetzte die Reichsbahn 81 004 gen Norden: Am 28. März 1943 trat sie beim Bw Delmenhorst ihren Dienst an. Dieser währte allerdings nur etwas mehr als ein Jahr. Anfang Mai 1944 wurde die Lok schließlich im Bw Oldenburg (Old) Hbf heimisch. Dieser Dienststelle sollte sie für die folgenden zwei Jahrzehnte treu bleiben.

Beim Bw Oldenburg erlitt sie mehrere kleinere und größere Schäden. Bei einem Besuch im Ausbesserungswerk erhielt sie 1953 eine Spurkranzschmierung der Bauart De Limon. 1956 stattete man sie mit Dreilichtspitzensignal aus, über das auch das Märklin-Modell verfügte. Bald darauf bekam die Maschine die neuen „DB-Kekse“ – auf diese verzichtete man in Göppingen zunächst und verpasste dem H0-Modell stattdessen beidseitig den MÄRKLIN-Schriftzug sowie erhabene Loknummern.

Mit und ohne TELEX-Kupplung

Märklins neue 81er erregte bei ihrer Vorstellung auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1959 großes Aufsehen, was nicht zuletzt an ihrer gelungenen Ausführung lag. Die ausgestellten Handmuster entsprachen bereits weitgehend den späteren Serienmodellen. Die MIBA pries in ihrem Messeheft 4/1959 das „wundervoll detaillierte Zinkspritzgußoberteil“. Es wies im Bereich der Wasserkästen feine Nietnachbildungen auf und verfügte über eine –


Tenderlokomotive mit Märklin-TELEX-Kupplung
3031

Die mit TELEX-Kupplung ausgestattete 81 004 befand sich 1974 zum letzten Mal im Märklin-Katalog. Inzwischen trug sie den DB-Keks und ihre Betriebsnummern waren nur noch aufgedruckt *Slg. OS*



Von Anfang an gab es Märklins 81 004 mit (rechts) und ohne die spielspaßfördernde TELEX-Kupplung; der Preisunterschied betrug zu Beginn nur 3,50 D-Mark *OS*

nach damaligen Begriffen – sehr zierliche Steuerung. Märklin gab sich im Jubiläumskatalog 1959 deutlich zurückhaltender: Die Haupt-Triebfahrzeugneuheit des Jahres war fast schon bescheiden mit „Eine interessante Neukonstruktion" betitelt.

Das Modell konnte sich jedoch mehr als nur sehen lassen: Vorne und hinten gab es je drei beleuchtete Stirnlampen. Die „Plastikbereifung auf den hinteren Treibrädern" (bald ersetzt durch Haftreifen aus Gummi) sorgte für ausreichende Zugkraft. Der besondere Clou des unter der Artikelnummer 3031 für zunächst 33,– D-Mark angebotenen Modells war die auf beiden Seiten angeordnete TELEX-Kupplung. Sie machte aus der 81 004 auch im Modell eine echte Rangierlok. So etwas bot kein anderer Hersteller! Wer etwas mehr auf seinen Geldbeutel achtete, damit aber auch auf einen Großteil vom Spielspaß verzichtete, konnte die identische Lok unter der Artikelnummer 3032 für 29,50 D-Mark auch ohne TELEX-Kupplung erwerben.

Kleine Modifikationen

Obwohl das Vorbild sicherlich nicht jedem Wechselstrombahner bekannt war, verkaufte sich Märklins 81 004 sehr gut. Über Generationen hinweg verbanden viele Märklin-Freunde jenes Modell – neben der 1963 erschienenen V 60 (siehe em 7/2026) – mit dem Begriff Rangierlok.

Bereits 1963 verschwand das Modell mit TELEX-Kupplung (3031) schon wieder aus dem Märklin-Katalog. Die Version mit „automatischer Kupplung" (3032) war hingegen weiterhin erhältlich. Bei ihr entfiel 1964 der bislang vorne oben auf dem Wasserkasten der Lokführerseite befindliche Handschalthebel. In Göppingen revidierte man – möglicherweise aufgrund nicht endender Kundenanfragen nach der 81er mit TELEX-Kupplung – die zwei Jahre zuvor getroffene Entscheidung: Ab 1965 führte der Märklin-Katalog die TELEX-Version 3031 mit dem Zusatz „wieder lieferbar". Bei ihr fehlte nun ebenfalls der Handschalthebel, ansonsten wurde das Modell aber nicht verändert.

Zu diesem Zeitpunkt hatte sich die Bundesbahn bereits von ihren 81ern getrennt. 81 004 – nach wie vor in Oldenburg beheimatet – wurde am 13. April 1963 abgestellt und mit Verfügung der BD Münster zum 1. November jenes Jahres ausgemustert. Die Märklin-Lok fand hingegen weiterhin viele Käufer. Ab 1968 hatten diese auch nicht mehr die Qual der Wahl, denn fortan war nur noch die Version mit TELEX-Kupplung (3031) werksseitig erhältlich.

Dieser spendierte man 1971 noch einmal eine Auffrischung und bildete den letzten Zustand der Vorbildlok bei der DB nach: Die erhabenen Aufschriften seitlich am Führerstand entfielen. Dort befand sich neben der nun aufgedruckten Betriebsnummer der ebenso aufgedruckte „DB-Keks". Ab 1974 waren dann auch die Betriebsnummern an Rauchkammertür und Führerstandsrückwand nur noch aufgedruckt.

In jenem Jahr fanden Märklin-Kunden ihre 81 004 allerdings auch zum letzten Mal im Märklin-Katalog. 1975/76 war sie ebenso wie die Version ohne TELEX-Kupplung nur noch als Teilesatz bei einigen Händlern verfügbar (3931 bzw. 3932). Man musste jedoch nicht ganz auf eine Göppinger 81er verzichten: Sie tauchte 1981 als 81 003 im PRIMEX-Programm auf. Später wurde sie – häufig in Startpackungen – mit verschiedenen Betriebsnummern und in vielen Bereichen modernisiert erneut aufgelegt.

Erhaltenes Vorbild

Auch die große 81 004 blieb der Nachwelt erhalten: Nach ihrer Ausmusterung wurde sie 1963 vom Steam-Town-Museum in Scranton/Pennsylvania (USA) übernommen. Da ihr Abtransport an zu hohen Kosten scheiterte, verblieb die Lok in Deutschland. Ab Juni 1971 stellte die DGEG die Maschine leihweise in ihrem Museum in Bochum-Dahlhausen aus. 1978 wurde sie an eine Gruppe von Privatleuten verkauft, die sie im ostfriesischen Marienhafe als Denkmal vor einem Baumarkt aufstellen ließ. Dieses musste 1996 einer Erweiterung des Baumarktes weichen. Die 81 004 wurde daher an den Hessencourier e. V. verkauft. Nachdem sie fast zwei Jahrzehnte im Freien der Witterung ausgesetzt war, wurde sie nun geschützt im vereinseigenen Lokschuppen in Naumburg untergebracht. Eine betriebsfähige Aufarbeitung ist derzeit nicht vorgesehen. *OS*

Lebenslauf 81 004

Hersteller/Fabriknummer	HANOMAG 10558
Baujahr	1928
Ablieferung an DRG	30.06.1928
Stationierungen	
Bw Goslar	25.07.1928 – 01.11.1930 (LVA Grunewald 24.09.1929 – 25.11.1929)
Lokstation Vienenburg	02.11.1930 – 03.08.1935
Bw Hof	04.08.1935 – 27.03.1943
Bw Delmenhorst	28.03.1943 – 04.05.1944
Bw Oldenburg (Old) Hbf	05.05.1944 – 01.11.1963
z-Stellung	13.04.1963
Ausmusterung	01.11.1963 (Verfügung BD Münster)

2027 IN BILDERN

Beeindruckendes Großformat
49 × 34 cm



€ (D) 24,99 | 12 Kalenderblätter, 12 Abb.



€ (D) 24,99 | 12 Kalenderblätter, 12 Abb.



€ (D) 24,99 | 12 Kalenderblätter, 12 Abb.



€ (D) 24,99 | 12 Kalenderblätter, 12 Abb.

Hier mehr erfahren!

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] GeraMond

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
© stock.adobe.com – Bernulius

Auf Feldbahnschienen

durch die Ziegelei

em-Leseranlage

Kompakte Anlage in H0f ■ *Mit Feldbahnen lassen sich auch im Maßstab 1:87 platzsparende Modellbahnanlagen gestalten. Die kleine Ziegeleibahn unseres Lesers Rolf Ihme ermöglicht auf gerade einmal einem halben Quadratmeter Grundfläche einen abwechslungsreichen Betrieb*

In den vergangenen Jahren besuchte ich mehrfach den Ziegeleipark in Mildenberg bei Zehdenick. Neben der Ziegelherstellung weckte dort vor allem die betriebsinterne Feldbahn mein Interesse. Als die Firma Busch dann ein passendes H0f-Gleissystem für Feldbahnen sowie diverse Gebäudebausätze – darunter ein Presshaus, einen Trockenschuppen und einen Ringbrandofen – in ihr Sortiment aufnahm, beschloss ich, eine kleine Ziegelei im Modell darzustellen.

Ziegeleibetrieb in Miniatur

Auf meiner Anlage wollte ich die einzelnen Schritte der Ziegelherstellung möglichst authentisch nachstellen. Beim Vorbild belädt zunächst ein Eimerkettenbagger die Feldbahnloren mit Ton und Lehm. Da mir für eine entsprechende Szene jedoch der Platz fehlte, wird das Rohmaterial auf meiner Anlage von einem Schaufelbagger verladen.

Mit den Loren wird das Material dann im ersten Schritt zum Presshaus der Ziegelei transportiert. Dort werden die Wagen meistens mit einem Seilzug über eine steile Rampe in das obere Stockwerk des Gebäudes gezogen. Um den Feldbahnbetrieb auf meiner Anlage vielfältiger zu gestalten, habe ich die Rampe etwas abgeflacht und in einem Bogen verlaufend dargestellt. Dies ermöglicht mir, die Loren mit einer Feldbahnlok direkt in die obere Etage des Presshauses zu rangieren.

Die gepressten Ziegel werden im Erdgeschoss des Gebäudes auf spezielle Trans-

Viel Betrieb auf der Ziegeleibahn: Eine Feldbahnlok rangiert gerade eine Lore mit Rohmaterial in das obere Stockwerk des Presshauses. Am Bahnhof der Ziegelei steht eine Dampflok mit ihrem Personenzug für eine Besucherrundfahrt bereit *Rolf Ihme (8)*



portwagen verladen und zum Trockenschuppen der Ziegelei gebracht. Dort werden sie vorgetrocknet. Anschließend werden sie von der Ziegeleibahn zum Ringbrandofen transportiert. Dieser wird über ein separates Verladegleis mit Kohle beliefert.

Nachdem die gebrannten Ziegel abgekühlt sind, werden sie auf Paletten gestapelt. Die Feldbahn bringt diese dann zur Ladestraße. Dort werden sie auf LKWs verladen und abtransportiert.

Da ich meine Anlage an den Ziegeleipark in Mildenberg angelehnt habe, wird meine Ziegeleibahn auch für Besucherrundfahrten genutzt. Daher habe ich einen kleinen Bahnsteig mit Wartehaus errichtet.

Kompaktes Anlagenkonzept

Bevor ich mit dem Bau meiner Anlage begonnen habe, entwarf ich zunächst einen Gleisplan mit dem Programm 3D-Modellbahn Studio V9.5. Dabei stellte sich heraus, dass ich eine Fläche von 1,0 mal 0,5 Metern benötigte, um alle Betriebsabläufe und Gebäude darzustellen. Bei der Planung ergab sich zudem ein grundlegendes betriebliches Problem: Die Feldbahnlokomotiven von Busch verfügen nur einseitig über eine Kupplung. Daher kann man mit den Maschinen nicht umsetzen. Da mein Gleisplan jedoch Abstellgleise in beiden Fahrtrichtungen vorsieht, musste ich eine Lösung finden. Ich plante deshalb in der Mitte der Anlage ein Wendegleis ein. Dadurch habe ich die Möglichkeit, die Loks zu drehen und sämtliche Stumpfgleise zu bedienen.

Dünnes Gleissortiment

Während der Anlagenplanung stellte mich die überschaubare Auswahl an H0f-Gleisen aus dem Busch-Sortiment vor Herausforderungen: Es werden lediglich zwei Bogenradien, drei unterschiedlich lange Geraden, eine 90°-Kreuzung sowie eine linke und eine rechte Weiche angeboten.

Vor allem die Weichen bereiteten mir Probleme: Der Stellmechanismus sitzt direkt am geraden Gleisstück. Dadurch lässt sich an das abzweigende Gleis nicht unmittelbar derselbe Weichentyp anschließen, sonst würde der Stellkasten mit der nächsten Schiene kollidieren, die an das gerade Gleis der Weiche gesteckt wird. Dementsprechend kann beispielsweise auf den Abzweig einer linken Weiche nur eine rechte Weiche folgen.



Der Schaufelbagger belädt die Feldbahnloren mit Ton und Lehm für die Ziegelproduktion

Im Bahnbetriebswerk der Ziegeleibahn füllen die Feldbahnlokomotiven ihre Betriebsvorräte auf





Eine Ladung frisch gebrannter Ziegel wird am Ringbrandofen auf die Wagen der Feldbahn verladen



Auf speziellen Transportwagen werden die frisch gepressten Ziegel zum Trockenschuppen gebracht

Hinzu kommt, dass alle Gleise in der Mitte mit einem Metallstreifen ausgestattet sind. Am Boden der Lokomotiven ist ein Magnet angebracht, der den Streifen anzieht und den Lokomotiven dadurch eine bessere Haftung gibt. Da dieses Metallelement starr ist, bietet Busch kein H0f-Flexgleis an. Aufgrund der geringen Auswahl an Bögen und Geraden lässt sich mit dem ab Werk verfügbaren Gleissortiment nur ein sehr einfaches Gleisbild darstellen. Um meinen anspruchsvollen Gleisplan zu realisieren, musste ich daher eigene Ausgleisstücke anfertigen. Dafür kürzte ich die verfügbaren Gleise einschließlich des Metallstreifens auf die benötigte Länge.

Festgenagelt und eingesandet

Der Rahmen und die Grundplatte der Anlage bestehen aus acht Millimeter starkem Pappelsperrholz. Um die Gleise möglichst eben zu verlegen, habe ich sie direkt auf der Platte festgenagelt. Beim Zusammenstecken der Gleise ist zu beachten, dass die Weichen die Spannung nicht weiterleiten. Daher müssen die an das Herzstück anschließenden Schienen separat mit Spannung versorgt werden. Im Analogbetrieb bietet dies den Vorteil, dass die an das Herzstück anschließenden Schienen keine Isolierschienenverbinder benötigen. Nachdem alle Gleise auf der Platte befestigt waren, habe ich sie eingesandet.

Ein Blick auf die 0,5 Quadratmeter große Ziegeleibahn aus der Vogelperspektive



Sobald der Sandkleber getrocknet war, habe ich die Gleisnägel entfernt.

Polarisierte Herzstücke

Zunächst stellte ich die Weichen auf meiner Anlage per Hand. Allerdings hatten die Lokomotiven auf den Weichenzungen immer wieder Kontaktprobleme und blieben stehen. Anfangs versuchte ich, dies durch die elektrischen Unterflurantriebe MP1 von MTB zu beheben. Dies blieb jedoch erfolglos. Daher entschied ich mich, die Weichenzungen zu polarisieren. Hierfür lötete ich an ihnen einen dünnen Draht an. Dessen Ende schloss ich unter der Platte am jeweiligen Weichenantrieb an. Dadurch wird die Weichenzunge der Fahrtrichtung entsprechend polarisiert. So gelang es mir, die Kontaktprobleme dauerhaft zu beheben.

Um den Betrieb authentischer zu gestalten, erhielten die Feldbahnloks einen 12-Volt-Motor

Nun galt es zu verhindern, dass die stromlosen Abschnitte über die Weichenzunge versehentlich mit Spannung versorgt werden. Daher rüstete ich an allen schaltbaren Gleisen beide Schienenstränge mit Isolierschienenverbindern nach.

Landschaftsbau auf kleinem Raum

Den Hügel, über den die Rampe zum Presshaus führt, fertigte ich aus Styropor und Gips. Die Zwischenräume der Gleise wurden mit Kork erhöht. Ein besonderes Detail ist der Bahnsteig: Er besteht aus einzeln aufgeklebten Ziegelsteinen von Juweela. Zwischen dem Presshaus und dem Trockenschuppen legte ich einen kleinen Teich samt Feuchtgebiet an und gestaltete ihn mit Pflanzen.

Zudem wurden Straßenpflaster und Betonplatten für die Straßenfahrzeuge und Fußgänger verlegt. Die Gebäude erhielten eine Innenbeleuchtung. Außerdem stellte ich einige Lampen sowie zwei Andreaskreuze auf. Abschließend wurde die Landschaft noch mit Blumen, Bäumen, Büschen und Figuren belebt.

Umgebaute Feldbahnfahrzeuge

Ab Werk rüstet Busch die Feldbahnloks mit einem 3-Volt-Motor aus. Dieser wird über einen Batteriekasten mit Strom versorgt. Allerdings hat der Kasten nur drei Schaltfunktionen: Ein-Aus-Ein. Dadurch wird der Fahrbetrieb erheblich eingeschränkt. Um die Züge auf meiner Anlage realistisch steuern zu können, baute ich die Fahrzeuge um. Der britische Hersteller Tramfabriek bietet passende Umbausätze mit 12-Volt-Motoren an. Diese sind dank einer gut verständlichen Anleitung auch für weniger erfahrene Modellbahner geeignet.



Eine Diesellok bringt Loren mit Abfällen aus der Ziegelproduktion zur Schuttgrube



Nach einem langen Arbeitstag werden am Abend noch die letzten Ziegel an der Ladestraße auf den Anhänger eines Traktors verladen

Stellpult Marke Eigenbau

Den Fahrbetrieb auf meiner Anlage steuere ich analog mit einem selbstgebauten Stellpult. Als Basis diente eine alte Holzkiste, auf die ich den ausgedruckten und laminierten Gleisplan aufklebte. In das Gleisbild integrierte ich dann verschiedenfarbige Kippschalter: Die Weichen stelle ich mit den blanken Kippschaltern. Diese sind sechspolig und schalten gleichzeitig die Stromversorgung einiger Gleisabschnitte. Über die roten Schalter lässt sich der Strom auf den übrigen Gleisen ein- und ausschalten. Mit den schwarzen Kippschaltern bediene ich die Andreaskreuze. Für das Wendegleis habe ich einen Polwechselschalter eingebaut.

Das Stellpult ist über einen Mehrfachstecker mit der Anlage verbunden. An diesen kann ich bis zu 100 Drahtadern anschließen. Der Fahrstrom und die Stromversorgung des Zubehörs werden über zwei separate Buchsen an das Stellpult angeschlossen. *Rolf Ihme*



Piko H0: Auf dem Führerhausdach ist die V 90 027 mit einer Topfantenne ausgestattet

Neue Rangierdiesellok in H0 von Piko

Leistungsstarke V 90 der Bundesbahn

Fast zehn Jahre ist es her, als wir die V 90 von Brawa und ESU ausführlich getestet haben. Nun kommt wieder eine Neukonstruktion in den Fachhandel. Neben der analogen Gleichstromversion (Artikelnummer 22040/199 €) sind auch für beide Stromsysteme digitale sowie mit TrainSound ausgestattete Varianten (-2/-3) für je 309 Euro erhältlich.

Zunächst fährt die auch im Übergabeverkehr eingesetzte Rangierdiesellok als V 90 027 des Bw Delmenhorst vor. Mit dem Untersuchungsdatum 23. Dezember 1966 ist sie entsprechend der Epoche III beschriftet, kann aber auch noch zu Beginn der Epoche IV eingesetzt werden. Da die Maschinen alle Farbschemata der DB bzw. DB AG sowie zahlreicher Privatbahnen erhalten haben, kann man aus Sonneberg sicher in Zukunft weitere Ausführungen erwarten. Am sauber gravierten Aufbau sind alle Türen, Klappen, Lüftungsöffnungen usw. plastisch angraviert. Weitere Details wie z. B. die Scheibenwischer oder Geländer sind extra angesetzt. Die zwei gut sichtbaren, mit feinen Metallgittern abgedeckten, silbernen Lüfterräder der Bauart Behr sind beweglich gelagert. Der Führerstand mit Führerpultbeleuchtung ist bis einige Millimeter unter der Fensterkante nachgebildet. Gut umgesetzt wurden auch die filigranen Lampengehäuse des unteren, am Geländer befestigten Spitzensignals. Ebenso müssen die plastischen Drehgestelle den Vergleich mit dem Vorbild nicht scheuen. An der Unterseite wurden die wichtigsten Bauteile des Antriebsstrangs und der Bremsanlage nachgebildet. Die Fahreigenschaften der umgerechnet 118 km/h schnellen Diesellok ($v_{Vorbild}$ 80 km/h) sind in allen Geschwindigkeitsbereichen gut. Insbesondere bei Rangierfahrten über Weichenstraßen macht sich der Pufferspeicher positiv bemerkbar, der kurze Spannungsunterbrechungen überbrückt. In stromlosen Abschnitten kommt die V 90 nach rund 290 Millimetern zum Stehen. Dank des hohen Gewichts von 302 Gramm und zweier, am zweiten Radsatz aufgezogener Haftreifen werden auch schwerste Güterzüge sicher gezogen. Auf dem Testgleis an der Federwaage wurden gute 1,2 Newton erreicht. Neben den üblichen Zurüstteilen für die Pufferträger liegen dem Modell auch Rangiertafeln für die Geländer bei, die im Original an einigen Maschinen montiert waren. *MM*



Piko H0: Mit feinen Federpaketen sind die realistisch, dreidimensional gestalteten Drehgestelle bestückt



Piko H0: Die unteren Spitzensignale sind am Geländer montiert

Rivarossi H0

Erfolgreiche FS-Schnellzuglok



Rivarossi H0: FS-Schnellzuglok der Reihe 685 mit vierachsigem Tender *Guus Ferrée*

Die am häufigsten gebaute italienische Schnellzuglok war die der Reihe 685. Eine elegante, vierzylindrige 1'C1'-Maschine, von der zwischen 1912 und 1928 insgesamt 271 Exemplare beschafft wurden. In ihren letzten Tagen – 1975 wurde die Reihe 685 außer Dienst gestellt – wurden diese Lokomotiven auch für Güterzüge genutzt. Das 210 Millimeter lange, analoge Modell der 685 086 (Artikelnummer 2914/399,90 €) spiegelt die zweite Unterbaureihe wider und verfügt über einen kürzeren Kessel sowie Petroleumlaternen. Die Lok aus der Epoche III weist zahlreiche Details auf und besticht durch ihre schlanken Antriebsräder. Wer das Modell in einer Vitrine ausstellt, kann den hinteren Antriebsradsatz durch ein Exemplar ohne Haftreifen ersetzen und auch den Radsatz im vorderen Drehgestell gegen Räder mit kleinerem Spurkranz austauschen. Wer das Modell von unten betrachtet, sieht im Rahmen eine vorbildgerechte Nachbildung der beiden mittleren Zylinder. Die Schnellzuglok wird von einem fünfpoligen Motor angetrieben, der in der Feuerbüchse bzw. im hinteren Teil des Kessels untergebracht ist. *GF*

Trix H0

E 94 026 der Bundesbahn mit nachträglich angebauter Dachverlängerung

Mit vorbildgerechten Formänderungen im Bereich des Daches und der Vorbauten erscheint eine weitere E 94 der DB im H0-Sortiment der Göppinger. Die chromoxidgrüne E 94 026 mit schwarzem Rahmen und Fahrwerk gibt den Betriebszustand um 1964 beim Bw Regensburg wieder. Die beim Original ab 1957 nachträglich angebrachten und nun im Modell umgesetzten Dachverlängerungen dienten dem Schutz des Personals, das bei Reinigungsarbeiten an den Frontscheiben leicht an die überstehenden Stromabnehmer kommen konnte. Ansonsten bieten die Metallaufbauten wieder alle Details und eine perfekte Bedruckung. An den Drehgestellen sind nun sechs Sandkästen je Lokseite montiert. Technisch hat man das Ellokmodell (Artikelnummer 25993/499 €) mit digital schaltbaren Anfahrlampen, RailCom-fähigem DCC/mfx-Decoder samt umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen sowie Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen ebenfalls auf den aktuellen Stand gebracht. *MM*



Trix H0: Die E 94 wurde mit langen Dachüberständen ausgerüstet und technisch überarbeitet

Minitrix N

Wagen der Deutschen Bundespost

Für den Einsatz während der Epoche III erscheint als Neukonstruktion der vierachsige, grüne Postwagen der Gattung Post 4mg-bI/26. Die Deutsche Bundespost (DBP) setzte das Fahrzeug mit Untersuchungsdatum 18. Januar 1959 auf der Strecke von Stuttgart über Frankfurt (Main) nach Heidelberg und zurück ein. Am N-Modell (Artikelnummer 18660/59,99 €) sind diese und viele andere Details mehrfarbig aufgedruckt. Der 43 Gramm wiegende Postwagen mit Kurzkupplungs-Kinematik ist außerdem vorbereitet für den nachträglichen Einbau einer Innenbeleuchtung. *MM*



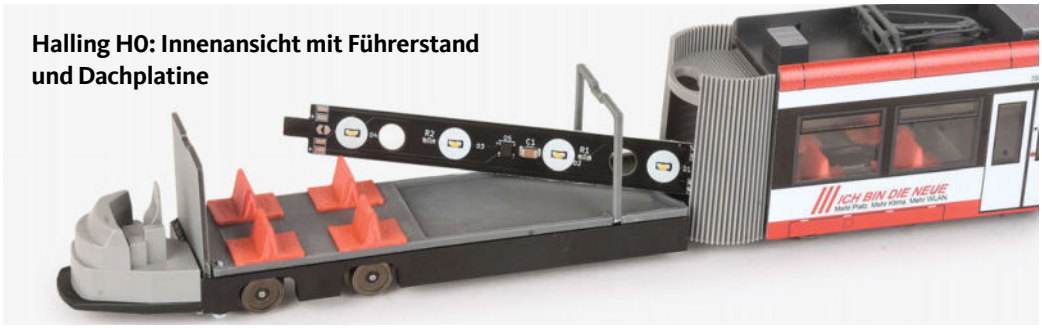
Minitrix N: Der Post 4mg-bI/26 verfügt über viele Details und eine Inneneinrichtung *MM (5)*

Neue Straßenbahn in H0 von Halling

Alstom NF4 aus Duisburg



An formneue Straßenbahn-Triebzüge wagen sich derzeit kaum Hersteller heran, obwohl das Vorbild zahlreiche interessante Typen bietet. Im Gegensatz zu den Epochen II und III werden von den Waggonfabriken allerdings kaum noch größere, identische Serien für mehrere Städte produziert, die eine Modellumsetzung mit vielen Farbvarianten wirtschaftlich erscheinen lassen. Umso erfreulicher ist es daher, dass die Österreicher sich eine im Ruhrgebiet auf Regelspur eingesetzte Type aus Duisburg für eine Neukonstruktion ausgewählt haben. Die dreiteiligen Gelenktriebwagen NF4 von Alstom (GT8ND/Flexity Classic) lösen dort seit 2020 die älteren Duewag-Fahrzeuge ab und erreichen im Linienverkehr auch die Nachbarstädte Dinslaken und Mülheim an der Ruhr, weshalb den Modellen mit mehrfarbigen Inneneinrichtungen auch entsprechende Zugziele beiliegen. Außerdem werden mehrere Betriebsnummern angeboten. Nur bei der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) vor Ort erhältlich sind allerdings sind u. a. die Sandkästen samt Sandfallrohren, die Bremsbacken. Wer die digitalen, 319 Euro kostenden Varianten (-8/-9) bevorzugt, kann auch den charakteristischen Klang der Rangierloks erleben. *MM*



Halling H0: Innenansicht mit Führerstand und Dachplatine

Piko H0

PKP-Diesellok SM 41

Mit der vierachsigen polnischen Diesellok der Reihe SM 41 erscheint eine weitere Formneuheit aus Sonneberg. Als Mitte der 1950er-Jahre leistungsstarke Diesellokomotiven für den Rangierdienst in Polen fehlten, entschied man sich mit der Reihe M 44 für bewährte ungarische Technik. Nach erfolgreichen Tests beschaffte man 1958 zehn Maschinen mit polnischen Sicherheits- und Funkausrüstungen, die als SM 40-01 bis -10 bei den PKP eingereiht wurden. 1961 folgte eine überarbeitete Serie mit umlaufenden Geländern und der im Modell nicht erkennbaren optimierten elektrischen Steuerung sowie verbesserter Leistungsregelung. Die Rangierlok, von der einige erhalten geblieben sind, galt als zuverlässig, durchzugsstark und unkompliziert – was auch für das 245 Gramm wiegende Modell (Artikelnummer 52387/209 €) zutrifft. Konstruktiv wurden alle Details der Originale umgesetzt, wobei insbesondere der Aufbau mit Rippen, die PKP-Antenne, das drehbare Lüfterrad und das Klimagerät optisch auffallen. Extra angesetzt



Piko H0: Schwesterloks der SM 41-126 der PKP wurden auch auf Werkbahnen eingesetzt

Halling H0: Duisburger Straßenbahn 2001 mit Werbung



die Modelle der Prototypen 2001 und 2002 ohne Werbung und die Serienfahrzeuge 2047 und 2056. Im freien Verkauf gibt es die Bahnen 2011 (Artikelnummern NF4-D11) und 2039 (-39) sowie die beiden Prototypen 2001 (-DW1) und 2002 (-2), aber jeweils mit der „Vorserien-Eigenwerbung". Wählen kann man außerdem zwischen rollfähigen Standmodellen (-S) mit Metallradsätzen für je 269,90 Euro oder motorisierten Bahnen (-M) mit neuen LX-Antriebsdrehgestellen sowie Innenbeleuchtung für je 339,90 Euro. Letztere verfügen über zwei Glockenankermotoren, je vier angetriebene und stromführende Radsätze sowie eine NEM-651-Schnittstelle. Die Fahreigenschaften sind mit dem neuen Antrieb sehr gut. Allerdings wird aufgrund der Länge ab Werk ein Mindestradius von 360 Millimetern empfohlen. Das optische Erscheinungsbild kann ebenfalls überzeugen, da man alle Anschriften mit einem neuen UV-Flachbettdrucker aufgebracht hat, was wirtschaftlich die vielen Bedruckungsvarianten ermöglicht hat. *MM*

Halling H0: Der Scheibenwischer ist aufgedruckt
MM (6)



Brawa H0

Gepäckwagen Pw4ü-37/52 der Bundesbahn

Die Reichsbahn besaß zu Kriegsbeginn 331 moderne, in Schweißtechnik hergestellte und für 140 km/h zugelassene D-Zug-Gepäckwagen. Während die 18 im Bereich der DDR verbliebenen Vierachser so gut wie keine Umbauten erfuhren, gab es an den 123 DB-Wagen mehrere Anpassungen, die Brawa nun ebenfalls umgesetzt hat. Die auffälligsten waren der Wegfall der stromlinienförmigen Dachkanzel und der Einbau eines zusätzlichen Seitenfensters für den Zugführer. Zudem entfielen mangels Bedarf die Hundeabteile mit ihren nach außen zu öffnenden Türen. Das hier vorgestellte Epoche-III-Modell (Artikelnummer 58296/ 89,90 €) des Pw4üe 105 735 Essen mit Heimatbahnhof Dortmund gibt diese Anpassungen wieder. Optisch fallen insbesondere die Inneneinrichtung, die mehrfarbige Bedruckung, der nur einseitig ausgefahrene Wagenübergang (Tauschteile liegen bei), die zierlichen Drehgestelle sowie die vollständige Nachbildung des Fahrzeugbodens positiv auf. *MM*





Brawa H0: DB-Gepäckwagen Pw4üe im letzten Betriebszustand nach mehreren Umbauten mit einseitig eingefahrenem Übergang



Märklin/Trix H0: Dreiteiliger F-Zug „Dompfeil“ mit Zugschlusslaternen und eingezogenen Faltenbälgen an den Endwagen

Märklin/Trix H0

F-Zug „Dompfeil“



Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg startete die junge Bundesbahn wieder mit dem hochwertigen Fernverkehr. Der F 14 „Dompfeil“ war auf der Relation Hannover – Hamm (Westfalen) – Wuppertal – Köln mit Schnellzugwagen der Einheitsbauart 1928 bis 1930 (Verwendungsgruppe 29) um 1952 unterwegs. Märklin (Artikelnummer 42528) bzw. Trix (23628) haben nun diesen F-Zug nachgebildet und bieten ihn als dreiteiliges Set exklusiv für Clubmitglieder an. Enthalten sind drei stahlblaue AB4ü-28 mit Drehgestellen der Bauart Görlitz II schwer, stirnseitig angesetzten Aufstiegsleitern, separat angesetzten Griffstangen an den Einstiegstüren, serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung samt Pufferkondensator und stromführenden Kurzkupplungsköpfen. Der Wagen 11 365 Hannover ist zusätzlich mit zwei Zugschlusslaternen bestückt. Da dieser und der 11 382 einseitig einen eingezogenen Faltenbalg haben, ist die Wagenreihenfolge im Anlagenbetrieb vorgegeben. Die beiden Endwagen haben außerdem einseitig die normalen neuen Kurzkupplungen für niedrigere Pufferhöhen eingesetzt. *MM*



Hobbytrain N

Containertragwagen Sggnss für bis zu zwei 40-Fuß-Behälter

Mit den 25,94 Meter langen und von Tatravagonka bzw. Greenbrier Europe gefertigten Containertragwagen Sggnss 80´ war es erstmals möglich, Container mit einer Gesamtlänge von 80 Fuß auf einem vierachsigen Drehgestellwagen zu transportieren. Weil der Einsatz im Original meist in Ganzzügen erfolgt, sind zahlreiche Varianten der Neukonstruktion angekündigt. Derzeit werden die innovativen Fahrzeuge im Original u. a. von Boxxpress, GATX, Metrans, RailCargoAustria, SETG, VTG und der StB eingesetzt. Lemke hat das ohne Container 18 Gramm wiegende Modell (Artikelnummer 23102/66,90 €) nahezu komplett aus Metall gefertigt und die zwei Container mit Magneten zur Fixierung versehen. Beim Einsatz muss man aber berücksichtigen, dass die Wagen mit einem Drehzapfenabstand von rund zwölf Zentimetern in Kurven entsprechend überstehen, weshalb ein Mindestradius von 228 Millimetern empfohlen wird. Die als Zurüstteile beiliegenden Rangierertritte sollte man aber erst bei noch größeren Radien anbringen. Ebenfalls selbst montiert werden können die Haltebügel am Pufferträger. Die Kinematik mit NEM-Kupplungsaufnahme ist an den Drehzapfen befestigt, sodass man am roten Metallchassis keine optischen Kompromisse machen müsste. *MM*



Hobbytrain N: Der erstmals in 1:160 erhältliche Sggnss wird mit zwei 40-Fuß-Containern ausgeliefert

Märklin H0

Res-x ohne Rungen und mit patinierten Schienen als Ladeguteinsatz

Zum Jubiläum „30 Jahre C-Gleis“ bringen die Göppinger ein Fahrzeugset (Artikelnummer 47162/199 €) mit drei vierachsigen Niederbordwagen der Gattung Res-x der DB AG. Die Vorbilder mit Y25-Drehgestellen entsprechen der europäischen Standardbauart mit 19,90 Metern Länge und sind universell einsetzbar. Im Modell kann man die Güterwagen ebenfalls mit unterschiedlichen Ladungen versehen. Ab Werk liegen den rotbraunen, als Formvariante erstmals ohne Rungen erhältlichen Modellen aber von Duha zugekaufte Ladeguteinsätze mit jeweils zehn patinierten und auf Hölzern gelagerten Schienen bei. Die mehrfarbig sauber aufgebrachten Anschriften weisen auf einen Einsatzzeitraum in der Epoche VI hin. *MM*



Märklin H0: Die formgeänderten Res-x für den Schienentransport werden ohne Rungen, aber mit Ladeguteinsätzen angeboten

Roco H0

Drei Wagensets für den Intercity 2013 von Dortmund nach Oberstdorf

Wer vorbildgerechte Wagengarnituren einsetzen möchte, darf mit dem Kauf meist nicht lange zögern, da die Sets immer nur kurzzeitig im Handel erhältlich sind. Aktuell rollt der IC 2013 „Allgäu“ in den Handel, so wie er 2022/23 von Dortmund über Köln Hbf und Mannheim nach Oberstdorf fuhr. Es war das letzte Einsatzjahr mit Bordbistro, aber noch ohne Steuerwagen. Das Wagenset 1 (Artikelnummer 6200183/229,90 €) besteht aus je einem Großraumwagen 1. und 2. Klasse Apmmz$_{126.2}$ bzw. Bpmmdz$_{285.9}$ sowie dem Servicewagen 2. Klasse Bvmmsz$_{187.5}$. Letzterer wird erstmals mit außenliegendem Schlusslicht und Gummiwulstübergang gefertigt. Der IC kann mit dem Set 2 (-4/229,90 €) erweitert werden, das den Arkimmbz$_{288.4}$ mit Bordbistro, einen Abteilwagen 1. Klasse Avmmz$_{106.1}$ und einen Großraumwagen 2. Klasse Bpmmz$_{284.5}$. enthält. Das dritte Set (-5/229,90 €) bietet mit den Bpmmbz$_{285.7}$, Bpmmz$_{284.5}$ und Bpmmz$_{284.4}$ drei weitere 2.-Klasse-Großraumwagen. Alle maßstäblichen und sauber bedruckten Modelle sind mit separat angesetzten WLAN-Antennen bestückt. *MM*



Roco H0: Für den IC 2013 „Allgäu“ werden neun vorbildgerecht ausgewählte Reisezugwagen 1. und 2. Klasse angeboten *MM (6)*

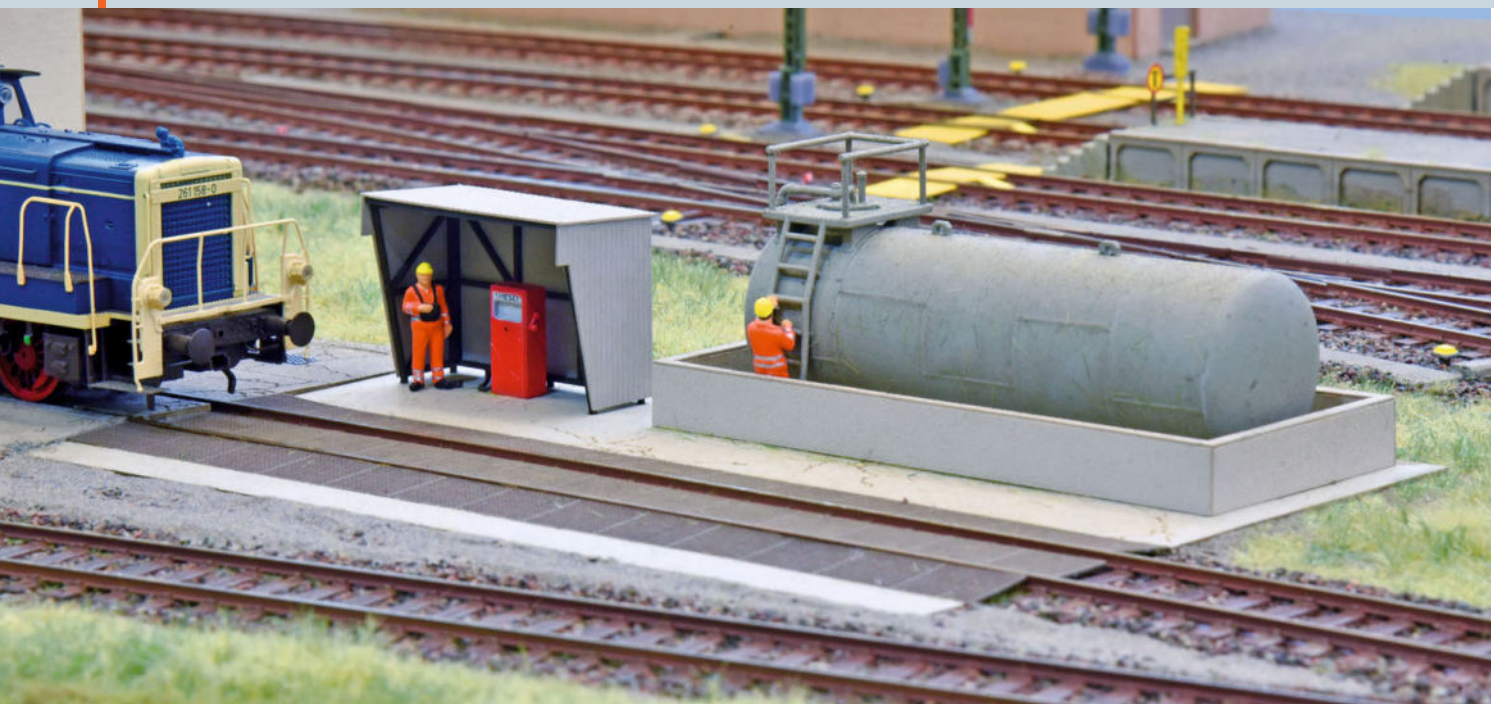
Märklin Z

Schüttgutwagen OOtz 44

Als Neukonstruktion, die im Gegensatz zu den Vorbildern nicht auf ihrem Vorgänger OOtz 43 basiert, stellt Märklin ein Viererset Schüttgutwagen OOtz 44 (Artikelnummer 82710/159 €) für den Erztransport vor. Mit den Aufschriften Erz Id und den lupenlesbaren Betriebsanschriften sind sie in die frühe Epoche III einzuordnen. Die DB-Modelle bestechen durch korrekte Maße und Proportionen sowie klare Gravuren. Nur an den Stirnseiten fallen sie etwas gegenüber den vor einigen Jahren angebotenen Vorgängern ab. Die Kurzkupplungshaken wurden eingesetzt, um den Drehzapfenabstand einhalten zu können, und kürzen nicht den Kuppelabstand. Etwas störend ist auch der metallische Glanz der Puffer. *HSP*



Märklin Z: Für Ganzzüge sind die neuen OOtz 44 perfekt geeignet *Trainini*



Noch H0: Die neue Dieseltankstelle kann ab der Epoche III genutzt werden *MM (3)*

Bw-Ausstattung in H0 von Noch

Dieseltankstelle mit Zapfsäule

Für Bahnbetriebswerke und Industriebetriebe ist die neue Dieseltankstelle gedacht, die als Lasercut-Bausatz mit ergänzenden Kunststoffteilen angeboten wird. Da die kleine Anlage aus Umweltschutzgründen bereits über die erforderliche Auffangwanne verfügt, kann das Modell (Artikelnummer 66259/64,99 €) auch für Szenen aus den Epochen V/VI genutzt werden. Wer die Epochen III/IV bevorzugt, sollte gegebenenfalls nur die rote Zapfsäule und das Schutzdach sowie den durch eine kleine Betonmauer eingefassten Tank samt Aufstiegsleiter nutzen. Die Montage der sauber gefertigten Einzelteile ist mit den entsprechenden Klebern kein Problem, wobei man je nach Einsatzzweck die Bauteile schon vor der Montage leicht patinieren sollte. Auch könnte man um die gesamte Tankanlage und den Gleisbereich noch Randsteine setzen, falls die umgebende Oberfläche nicht versiegelt dargestellt wird. *MM*

Merten 2/G

Sitzende Reisende für die Gartenbahn

Über seine Eigenmarke Merten bietet Preiser drei preiswerte sitzende Reisende (01/-02/-05) für Bahnsteigszenen oder als Fahrgäste in Reisezugwagen an. Die sauber lackierten Figuren mit Lesestoff kosten einheitlich 8,75 Euro. Wer die „Menschen" für gut einsehbare Dioramen nutzen möchte, kann weitere Details mit etwas Farbe hervorheben. *MM*



Merten 2/G: Drei sitzende Reisende mit Zeitung bzw. Handy

Massoth 2/2m

Neues Taktgeber-Set für Standardachsen

Als Ersatz für die bisherigen Taktgeber (Artikelnummern 8242030/-5) wird ein verbessertes Produkt (-1/24 €) mit neuen, aus zwei Halbteilen bestehenden Magnetringen für 6-mm-Standardachsen zur Erkennung der Radumdrehung sowie Taktgeberplatine mit Hallsensor angeboten. Die Radsätze müssen nun nicht mehr demontiert werden. *MM*

Massoth 2/2m: Taktgeber zur Montage an 6-mm-Achsen





Wiking H0: Henschel-Lkw der DB und Straßenkehrwagen *MM (4)*

Wiking H0, N

DB-Lkw und unterschiedliche Nutzfahrzeuge

Erstmals rollt der orangefarbene Schörling-Straßenkehrwagen (Artikelnummer 064206) als H0-Modell mit der ab 1963 von Mercedes verbauten kantigen Kabine vor. Im Original etwas älter ist dagegen der Henschel HS 140 (41501) mit DB-Beschriftung, der häufig an Güterschuppen anzutreffen war. Weitere neue Nutzfahrzeuge aus der Epoche III sind ein grauer Henschel-Frontlenker-Containerwagen (64506), ein gelborangefarbener Faun-610-Flachpritschensattelzug (55409), ein blauer Gabelstapler mit zwei Seefischkisten (117003) und die beige/elfenbeinfarbige Planierraupe Gmeinder Kaeble PR 610 (65510). Die H0-Nutzfahrzeugmodelle kosten zwischen 13 und 37 Euro. Im Maßstab 1:160 erscheinen Sets mit je einem Mercedes-Kastenwagen L 406, VW T 2 und Käfer (090302) sowie vier unterschiedlichen Personenwagen aus den 1970er-Jahren (091307) für je rund 15 Euro. *MM*

Außerdem ...

... ist der Bahnbeschäftigte bei der Radlagerprüfung (28269/4,65 €) von **Preiser** in H0 besonders aufwendig bemalt



Preiser H0: Bahnarbeiter am Radlager

... legt **Joswood** als Lasercut-Bausatz einen 190 Millimeter langen Kranträger (40493/13 €) als Ladegut für vierachsige H0-Wagen auf



Joswood H0: Kranträger als Ladegut

... bringt **die Modellbahnwerkstatt** als Lasercut-Bausatz einen TT-Güterschuppen in Ziegeloptik (1858/43,90 €)

Die Modellbahnwerkstatt TT: Güterschuppen *Werk (3)*





Sie haben exzellente Produkte.
Sie bieten den perfekten Service.
Setzen Sie Ihre Firma in Szene!

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



Kontakt:
Bettina Wilgermein
Tel. 089/13 06 99 523
bettina.wilgermein@verlagshaus.de





Mit dem IntelliDrive 2-Decoder (74200) der Firma Uhlenbrock ist es nicht mehr notwendig, bei der Digitalisierung älterer Märklin-Modelle wie der Baureihe 194 (3022) den Motor auszutauschen oder umzubauen *Maik Möritz (9)*

Wechselstrom-Modell

nachträglich digitalisiert

Analoglok digital ertüchtigt ■ *Wer Lokomotiven der Firma Märklin nachträglich digitalisieren möchte, wird vor die eine oder andere Herausforderung gestellt. Dass es bei einem Digitalumbau heutzutage nicht mehr notwendig ist, den Allstrom- oder Wechselstrommotor betagter Modelle umzurüsten oder auszutauschen, zeigt Maik Möritz in diesem Beitrag*

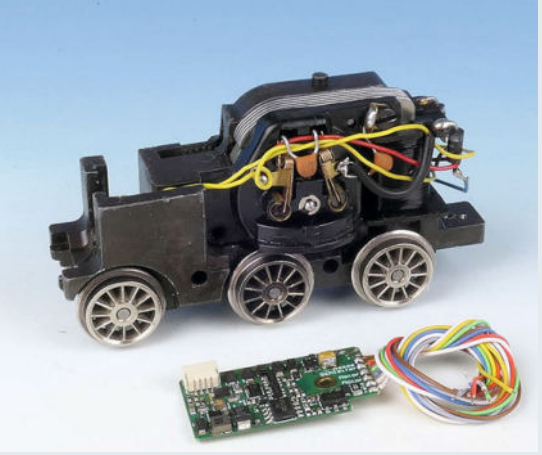
Bei der nachträglichen Digitalisierung von Märklin-Modellen müssen sich Modellbahner zunächst mit der Frage nach dem richtigen Antriebskonzept befassen. Entscheidend ist dabei vor allem der alte Märklin-Motor mit seiner gewickelten Feldspule. Diese besitzt eine Mittelanzapfung, die mit einem der beiden Motoranschlüsse verbunden ist. Der andere Motoranschluss liegt über eine Entstördrossel am Mittelschleifer der Lokomotive an. Die beiden Enden der Feldspule sind mit einem mechanischen oder elektronischen Fahrtrichtungsumschalter verbunden. Dieser ist als Stromstoßschalter ausgeführt. Im Analogbetrieb verbindet er nach einem Überspannungsimpuls vom Trafo wechselweise die eine oder andere Spulenseite mit der Fahrzeugmasse. Dadurch werden die Drehrichtung des Motors und damit die Fahrtrichtung der Lokomotive festgelegt.

Lokdecoder für Allstrommotoren

Die meisten gängigen Digitaldecoder wurden entwickelt, um Gleichstrommotoren zu steuern. Deswegen sind sie nicht mit Motoren mit Feldspule kompatibel. Wer ältere Märklin-Lokomotiven fit für einen Digitalbetrieb mit ordentlichen Fahreigenschaften machen wollte, musste daher meistens den Antriebsmotor umrüsten oder austauschen. Mit dem IntelliDrive 2-Decoder (74200) der Firma Uhlenbrock ist dies nicht mehr notwendig. Er ist mit einer Motorendstufe bis 1,5 Ampere (kurzzeitig zwei Ampere) und sechs Funktionsausgängen ausgestattet, die in der Summe mit 800 Milliampere belastet werden können. Der Multiprotokoll-Decoder ist zudem lastgeregelt und mfx-fähig. Mit seinen Abmessungen von 33,5 mal 19 mal 4,3 Millimetern passt er exakt an die Stelle des alten mechanischen oder elektronischen Fahrtrichtungsumschalters. Dank des einfacheren Umbaus ohne umfassende Veränderungen am Antriebsmotor bleiben die nachträglich digitalisierten Modelle weitestgehend original. Dies dürfte vor allem Sammler erfreuen. Was beim Einbau und der Inbetriebnahme des IntelliDrive 2-Decoders zu beachten ist, sehen wir uns nachfolgend genauer an.

Fit für den Digitalbetrieb

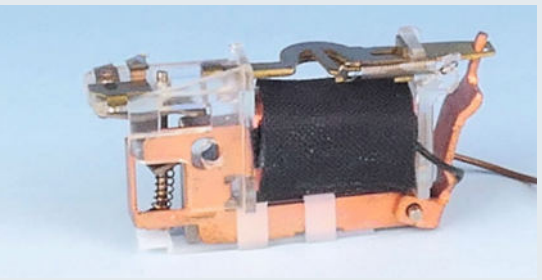
Die sechsachsige Güterzuglokomotive E 94 mit der Artikelnummer 3022 gehört zu den beliebten Klassikern aus dem Märklin-Sortiment. Bei der Deutschen Bundesbahn (DB) wurde die Maschine



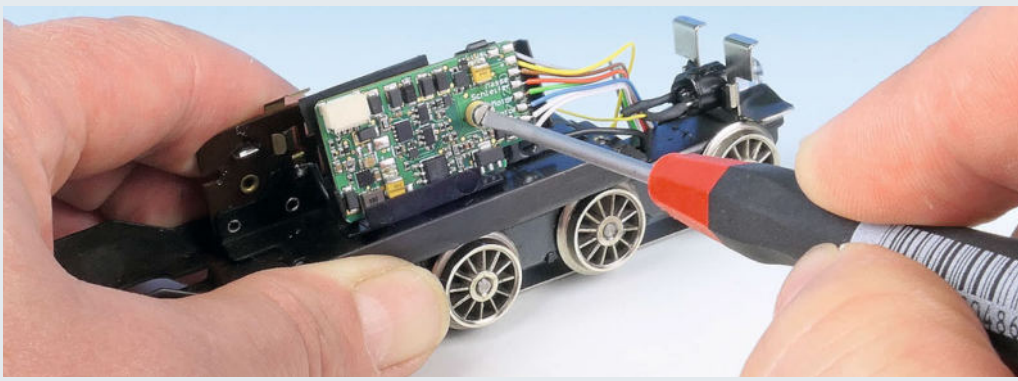
Beim Märklin-Allstrommotor mit Feldspule wird die Fahrtrichtung über einen mechanischen Stromstoßschalter mit einem Überspannungsimpuls gesteuert. Derartige Motoren können nur mit speziellen Decodern, wie z. B. dem 74200 von Uhlenbrock, digital gesteuert werden



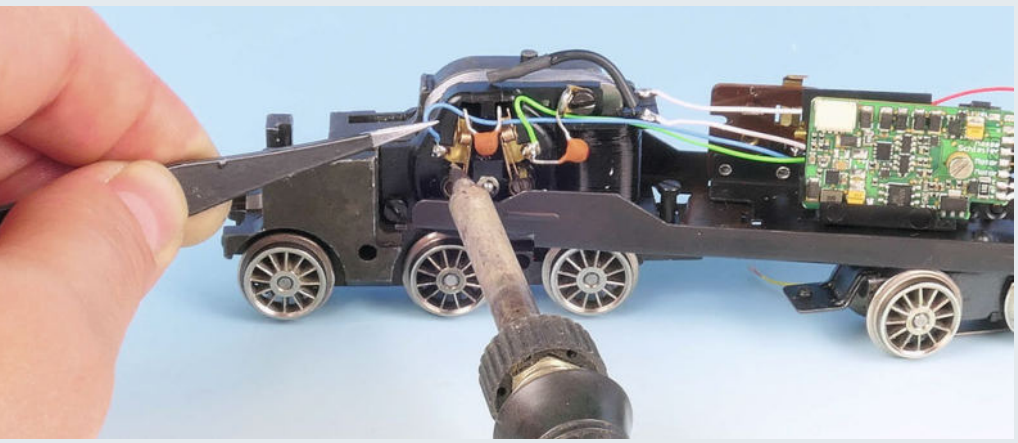
Nachdem eine Befestigungsschraube am Fahrzeugboden gelöst wurde, kann das Mittelteil der Lokomotive abgehoben werden. Nun sind der Antrieb und die Technik recht gut zugänglich



Der mechanische Fahrtrichtungsumschalter wird ausgebaut und wandert in die Bastelkiste. Nach der Digitalisierung wird er nicht mehr benötigt



Der IntelliDrive 2-Digtaldecoder wird mit einer Isolierplatte oder Ähnlichem an der Stelle montiert, an der sich zuvor der Fahrtrichtungsumschalter befand. Er darf keine Verbindung zum Fahrzeugchassis haben



Der Decoder wird mit losen Kabelenden ausgeliefert. Diese müssen nach und nach mit dem Motor, der Beleuchtung und der Stromabnahme verbunden werden

auch gerne als „Deutsches Krokodil“ bezeichnet. Die DB zeichnete die E 94 gemäß ihres UIC-Baureihenschemas 1968 in die Baureihe 194 um. Die letzten DB-194 waren bis 1988 in Betrieb. Das Märklin-Modell in der Spurweite H0 verfügt über einen klassischen Scheibenkollektor-Motor großer Bauart (LFCM) sowie über einen mechanischen Fahrtrichtungsumschalter. Das Lokgehäuse und der Fahrzeugrahmen bestehen aus Metall. Nachdem eine Befestigungsschraube am Fahrzeugboden gelöst wurde, kann das mittlere Gehäuse abgenommen werden. Anschließend werden die Kabel vom Fahrtrichtungsschalter entfernt und dieser ausgebaut.

Bevor der neue Digitaldecoder eingebaut wird, sollte man den Motor und das Getriebe grundlegend überprüfen. Auch der beste Digitaldecoder kann einer Lokomotive mit verschlissenem Getriebe oder verharztem Antrieb keine ordentlichen Fahreigenschaften mehr entlocken. Daher sollte man das Modell gründlich reinigen und warten. Dabei empfiehlt es sich, auch alle beweglichen Teile abzuschmieren.

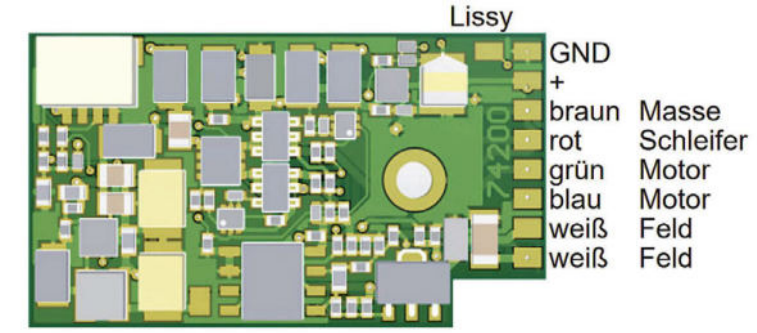
Elektrischer Anschluss

Beim Einbau des Digitaldecoders muss man darauf achten, dass dieser keinen Kontakt zum Fahrzeugchassis oder zu anderen elektrisch leitenden Bauteilen hat. Um den Decoder anzuschließen, wird zunächst die Mittelanzapfung der Feldspule vom Motorschild entfernt. Dabei müssen die beiden Drähte der Feldspule miteinander verlötet bleiben. Dafür sollten sie am

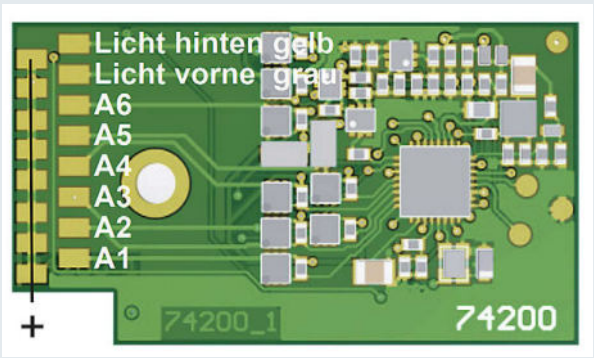
besten mit einem Schrumpfschlauch isoliert und zur Seite gelegt werden.

Anschließend können die anderen Leitungen zwischen dem Motorschild und dem Chassis aufgetrennt und an den Lokdecoder angeschlossen werden. Die beiden weißen Leitungen werden mit jeweils einem Ende der Feldspule verbunden. An das Motorschild werden die grüne und die blaue Leitung angeschlossen. Mit der Lötöse der Fahrzeugmasse muss die braune Leitung verbunden werden. Anschließend wird die rote Leitung direkt an den Schleifer angelötet. Die ab Werk vorhandenen Entstörelemente verbleiben am Motor.

Zuletzt werden die graue und die gelbe Leitung noch mit den stirnseitigen Beleuchtungen verbunden. Der zweite Pol der Lampen kann mit dem Lokchassis verbunden bleiben. An dieser Stelle könnte man auch die Glühlampen gegen LEDs tauschen oder eine mit der Fahrtrichtung wechselnde weiß/rote Stirnbeleuchtung einbauen. Weitere schaltbare Digitalfunktionen sind in Verbindung mit dem IntelliDrive 2-Decoder ebenfalls denkbar.



An der Vorderseite des Decoders befinden sich die Anschlüsse für den Motor und die Stromabnahme. Anschlüsse für einen LISSY-Sender und eine SUSI-Schnittstelle sind ebenfalls vorhanden



Auf der Rückseite befinden sich die Anschlusskabel bzw. die Lötpads für die Schaltfunktionen. Als gemeinsame Rückleitung dient entweder das Lokchassis oder der separat herausgeführte Decoder-Plus

Einstellung des Spulenstroms

Nachträglich digitalisierte Modelle sollten immer zuerst auf dem Programmiergleis im Programmiermodus in Betrieb genommen werden. Dort fließt beim Programmieren und Lesen nur wenig Strom, sodass der Decoder im Falle eines Kurzschlusses nicht beschädigt wird. Der Decoder wird durch die Programmierung der CV-Werte konfiguriert. Dabei werden die Fahreigenschaften der Lokomotive hauptsächlich von dem Wert in CV 123 beeinflusst. Die möglichen Zahlenwerte liegen zwischen 10 und 63. Sie legen den Strom fest, der durch die Feldspule fließt. Je größer der eingestellte Wert ist, umso kräftiger und rauer läuft der Motor. Daher sollte man den Wert in CV 123 so klein wie möglich halten. Bei der Programmierung beginnt man am besten mit einem Zahlenwert von 15 und erhöht diesen schrittweise, bis die Lok sauber anfährt und im Betrieb ausreichend Kraft entwickelt. Wer möchte, kann die Fahreigenschaften der Lokomotive über die Motor-Regelparameter des Decoders, gemäß den Anweisungen in der Anleitung, weiter anpassen. Zudem können über die CV-Programmierung weitere Digitalfunktionen des IntelliDrive 2-Decoders eingestellt werden. Eine übersichtlichere Programmierung mit dem DigiTest (71000) von Uhlenbrock ist ebenfalls möglich. *Maik Möritz*

Die Konfiguration des Decoders erfolgt über die CV-Programmierung in Verbindung mit einer geeigneten Digitalzentrale. CV 123 ist für den Strom durch die Feldspule verantwortlich



LEIPZIGER MESSE

30 JAHRE

hobby messe Leipzig

2. – 4. OKTOBER 2026



TICKETS UND INFOS UNTER:
WWW.HOBBYMESSE.DE

Deine Messe für Modellbau, Modelleisenbahn, Spiel, Kreatives, Technik, Sport



/hobbymesseleipzig

Kostengünstige Kleinbekohlung

für Bahnbetriebswerke

H0-Kartonbausatz verfeinert ■ *Lange Zeit gehörten Kleinbekohlungen zur Grundausstattung vieler Bahnbetriebswerke. In unserem Beitrag zeigen wir, wie aus einem kostengünstigen Kartonbausatz ein authentisches Modell einer Kleinbekohlung mit Einheitsdrehkran und kleinem Kohlebansen entsteht*



Bis in die Epoche IV waren in vielen Bahnbetriebswerken und Lokeinsatzstellen Kleinbekohlungsanlagen mit Einheitsdrehkran und kleinem Kohlebansen anzutreffen. Was beim Vorbild lange die Norm war, darf auch im Modell nicht fehlen. Im Sortiment diverser Zubehörhersteller sind schon seit Jahren Kunststoffbausätze von typischen Kleinbekohlungen in unterschiedlichen Ausführungen erhältlich. In unserem Beitrag stellen wir ein Modell vor, das nicht aus Kunststoff, sondern aus Karton gefertigt wird. Es stammt von dem polnischen Hersteller GPM (www.gpm.pl) und kostet nur etwa fünf Euro.

Für unsere Kleinbekohlungsanlage haben wir den Kohlekran, den Kohlebansen und die Jumbo-Bodenplatten bei GPM bestellt. Die drei Bausätze sind eine Mischung aus klassischen Karton- und Lasercut-Elementen. Ihre Bauanleitungen kommen ohne Text aus und sind gut verständlich. Zusammengeklebt werden die einzelnen Teile mit einem handelsüblichen Alleskleber. Die Bausätze sind sowohl für erfahrene Modellbahner als auch für Anfänger geeignet. Allerdings ist Geduld gefragt, da die dünnen Bauteile leicht reißen können und sich wellen, wenn sie feucht werden. Sind die Modelle aber erst einmal zusammengebaut, unterscheiden sie sich kaum noch von den Kunststoffbausätzen. Zudem wirken sie durch ihre geringe Materialstärke sehr filigran.

Stabile Konstruktion

Zunächst bauen wir das Modell des Einheitskrans für unseren Kohlebansen. Der Bausatz enthält stärkere Kartonelemente für die Bansenwände, die Bodenplatte und den Kranausleger. Das Kranführerhaus besteht aus dünnem, bereits gefärbtem Karton, der eine authentische Optik hat. Um das Modell zusammenzubauen, benötigen wir einen Alleskleber, eine Pinzette, einen Stahlmaßstab und einen dünnen Draht, mit dem wir den Klebstoff dosie-

> *Die Kartonmodelle von GPM wirken durch ihre geringe Materialstärke sehr filigran*

ren. Die Bauteile werden mit einem Cuttermesser vorsichtig aus den Bögen herausgetrennt und nach Baugruppen sortiert. Anschließend beginnen wir, damit den Einheitskran zu bauen. Dafür falten wir zunächst den Kransockel entlang der ab Werk vorhandenen Falzen. Da der Sockel nur aus dünnem Karton besteht,

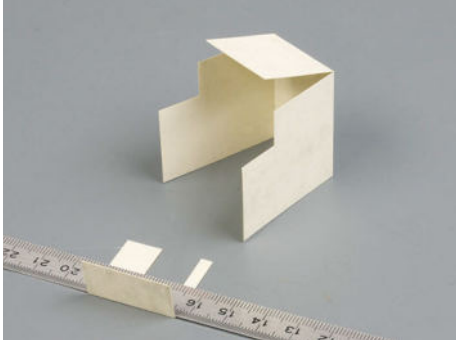


Eine Tenderlok der Baureihe 64 rollt an die Kleinbekohlung, um ihre Betriebsvorräte zu ergänzen

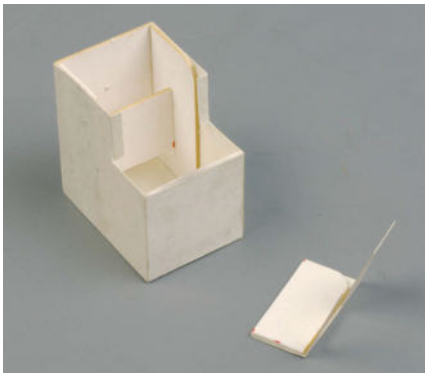
Karsten Naumann (10)



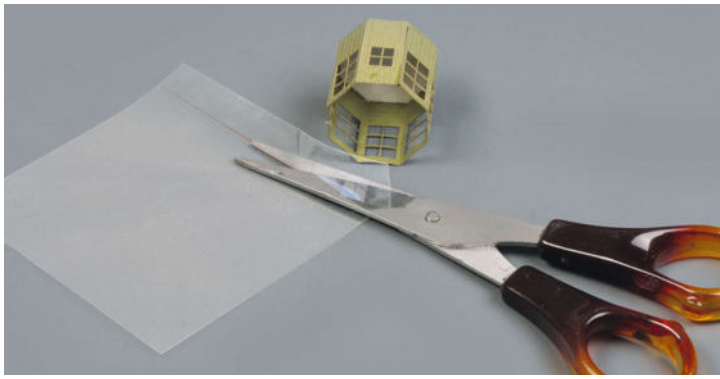
Der Kohlekran von GMP besteht aus diversen Kartonteilen unterschiedlicher Stärke. Diese werden mit einem Cuttermesser vorsichtig aus den Bögen herausgetrennt



Mit einem Stahlmaßstab lassen sich die Bauteile problemlos falten. Die Biegefalze sind ab Werk vorgegeben

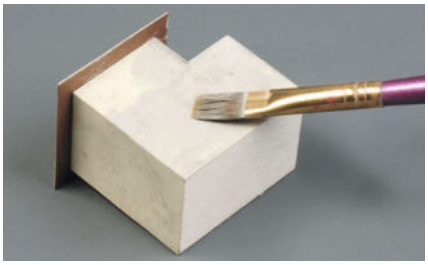


Im Inneren müssen zusätzliche Versteifungen eingezogen werden. Ansonsten wird das dünne Material schon beim Kleben wellig

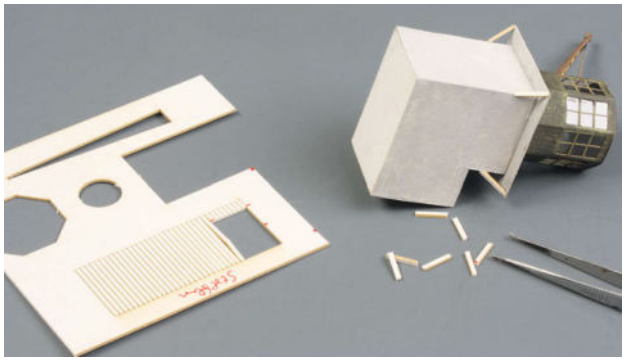


Die Fensteröffnungen werden mit Klarsichtfolie hinterlegt. Diese liegt dem Bausatz nicht bei, wird aber benötigt, um das Kranführerhaus zu stabilisieren

Die dünnen Kartonstreben stützen die Sockelauflage ab



Die fast trockene Farbe wird leicht tupfend aufgetragen



empfehlen wir, ihn von innen mit stärkeren Kartonplatten zu verstärken. Diese kleben wir nicht nur an die Innenwände, sondern ziehen zwischen den Wänden zusätzlich Versteifungen ein. Diese helfen uns, leichte Wellen auszugleichen, die durch den feuchten Kleber entstehen können. Bevor wir das Kranführerhaus zusammenfalten, hinterlegen wir dessen Fenster mit transparenten Kunststoffstreifen. Dadurch wird die Konstruktion stabiler. Anschließend falten wir den Karton entlang der dafür vorgesehenen Kanten und verkleben die beiden Enden miteinander, so dass die Wände nun geschlossen sind.

Mit Details verfeinert

Die Bauteile werden teilweise bereits in einer natürlichen Farbgebung geliefert. Diese lässt sich aber mit wenig Aufwand



Für den Bansenboden werden diese sogenannten „Jumbo-Platten“ von GMP verwendet



Schaumstoff dient als Unterlage für die aufgeschüttete Kohle im Bansen

noch authentischer gestalten. Vor allem der Kransockel sollte farblich nachbehandelt werden. Dazu verwenden wir einfache Abtönfarbe, die wir betongrau angemischt haben und fast trocken mit leichtem Tupfen auftragen. Die Farbe darf nicht zu feucht sein, da die Bauteile sonst wellig werden.

Nachdem die Farbe getrocknet ist, verfeinern wir den Bausatz mit Details. Zunächst bringen wir an der Abdeckplatte des Sockels kleine Versteifungen an, die sich an den Wänden des Sockels abstützen. Diese haben wir aus dünnen Kartonstreifen angefertigt, die auf die gewünschte Länge zugeschnitten wurden.

Auf den fertig gestalteten Sockel setzen wir nun die Kranführerkabine. An dieser kleben wir anschließend den Kranausleger an, der aus drei Bauteilen besteht. Danach befestigen wir die Treppe. Abschließend bringen wir sowohl an der Treppe als auch auf der Abdeckplatte des Sockels die Geländer an.

Finish mit Kohle

Im letzten Schritt bauen wir den kleinen Kohlebansen zusammen: Die Bauteile bestehen aus stärkeren Kartonelementen, die bereits passgenau geschnitten sind. Nachdem wir das Modell zusammengeklebt haben, wird es farblich leicht überarbeitet. Anschließend stellen wir noch die aufgehäufte Kohle dar. Diese wird jedoch nicht direkt auf den Karton aufgetragen. Stattdessen gestalten wir zunächst aus zurechtgeschnittenem Schaumstoff eine Grundlage für die Kohleberge. Diese kleben wir im Kohlebansen fest. Anschließend schütten wir die Berge mit Kohle aus dem Sortiment von Minitec auf und befestigen diese mit verdünntem Weißleim. Nun ist unsere Kleinbekohlungsanlage einsatzbereit. *Karsten Naumann*

Neue Kohlehunte werden angeliefert, so dass sich der gut gefüllte Bansen bald wieder leeren sollte





Die Aufschrift auf der Lok wirft eine zentrale Frage auf: Wie viel kann sie tatsächlich ziehen? Wir bauen eine Foto- und Messkulisse, um ihre Zugkraft praxisnah und physikalisch zu ermitteln *Tranini (9)*

Ein Kräftemessen
in Miniatur

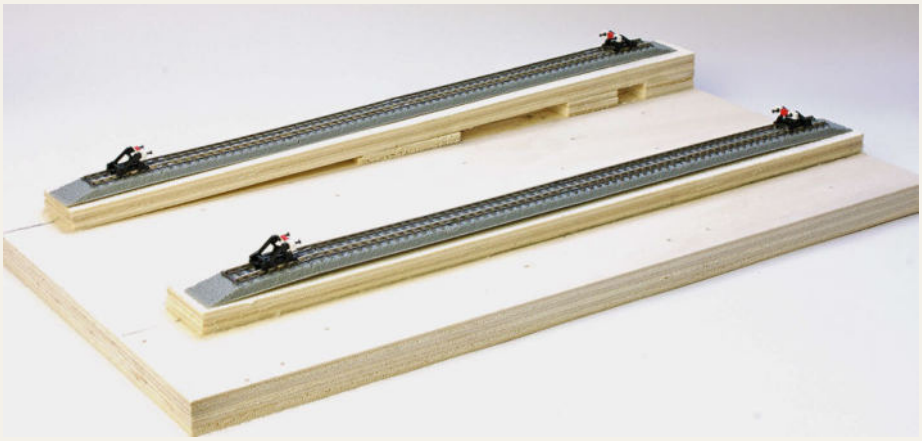
Diorama für Triebfahrzeugtests in Spur Z ■ *Die Zugkraft eines Modells lässt sich mit unterschiedlichen Methoden ermitteln. Wir werfen einen Blick auf gängige Messverfahren, ordnen deren Aussagekraft für die Modellbahnpraxis ein und zeigen, wie der Bau eines Mess- und Foto-Dioramas in Spur Z gelingt*

Viele Modellbahner fragen sich vor dem Kauf eines neuen Modells: Wie viele Wagen wird das Fahrzeug auf der heimischen Anlage ziehen können? Von einer schweren Schnellzug- oder Güterzuglokomotive wird dabei eine höhere Zugkraft erwartet als von einer Schmalspurlok. Allerdings wird oft übersehen, dass die Zugkraft von vielen Faktoren beeinflusst wird. Unter anderem spielen dabei das verwendete Wagenmaterial sowie die auf der Anlage verbauten Kurvenradien und Steigungen eine entscheidende Rolle.

Aufgrund der vielen zu berücksichtigenden Faktoren fällt es den Testern häufig schwer, den Kaufinteressenten praxistaugliche Orientierungspunkte für die Zugkraft neuer Modelle zu geben. Zudem werden die Fahrzeuge eher unter Labor- als unter Anlagenbedingungen getestet. Hinzukommt, dass die angewendeten physikalischen Verfahren zwar exakte Messwerte liefern, jedoch nur wenige Modellbahner mit den angegebenen Werten etwas anfangen können. Daher möchten wir dieses Feld nur kurz streifen, bevor wir unser praxisorientiertes Messkraftverfahren vorstellen.

Modellbahnphysik

Um eine Lokomotive zu bewegen, benötigt man Energie (gemessen in Joule/J). Dabei wirken verschiedene Kräfte auf das Fahrzeug und die Schienen (gemessen in Newton/N). Das Drehmoment (gemessen in Newtonmeter/Nm) bezeichnet die „Drehkraft“. Diese wirkt im Abstand eines bestimmten Radius (wie ein Hebel) auf die Radachse und versetzt sie in eine Drehbewegung.



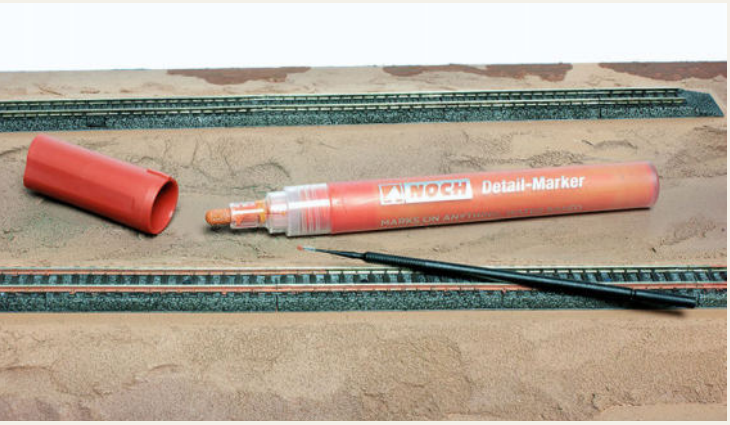
Auf einer Sperrholzplatte verlegen wir zwei Trassen: eine ebene (vorne) und eine mit einer Steigung von 3 Prozent (hinten) – für eine Spur-Z-Anlage eigentlich zu steil



Den Bahndamm formen wir mit Puren-Hartschaum, auf den Holz-Reparaturspachtel aufgetragen wird



Nach der Grundfarbgebung der zu begrünenden Flächen schottern wir noch etwas neben der Gleisbettung



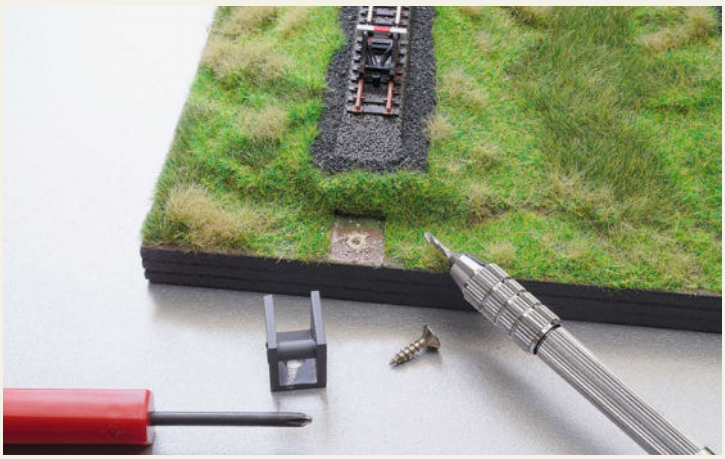
Rost auf den Schienenflanken darzustellen, gelingt am schnellsten mit einem Noch-Patinamarker



Drei unterschiedliche Fasern (Farbe und Länge) werden mit dem Grasmaster für eine authentisch wirkende Landschaft aufgetragen



Der eingeklebte Platzhalter für die Konstruktion der Umlenkrolle kann nun wieder entfernt werden



An Stelle des Platzhalters wird die selbstgefertigte Seilrollenhalterung eingeschraubt

Wenn eine Lokomotive einen Wagen mit langem und starrem Radstand durch enge Gleisbögen bewegt, ist dafür ein hoher Kraftaufwand erforderlich. Da die Achsen starr im Rahmen sitzen, können sie sich nicht an den Bogenverlauf anpassen. Dadurch reiben die Spurkränze stark an den Schienen, was den Widerstand erheblich erhöht. Ein Waggon mit Drehgestellen, dessen Achsen nahe beieinander liegen und sich zudem flexibel um einen Drehpunkt bewegen, kann bereits mit deutlich weniger Kraftaufwand durch einen engen Bogenradius befördert werden.

In vielen Testberichten wird die mit einer Federwaage gemessene Zugkraft in Newton angegeben. Dieser Messwert hat in der Modellbahnpraxis jedoch wenig Aussagekraft. Erst wenn man die Werte der gemessenen Zugkraft von mehreren Modellen vergleicht, werden sie für Modellbahner verständlich.

Alternative Messwerte

Auch die Angabe der Zugkraft in einer reinen Gewichtseinheit (beispielsweise in Gramm) ist für die Modellbahnpraxis noch nicht aufschlussreich. Denn die Masse ist nicht gleich Zuglast: Eine Masse

über eine Fläche zu ziehen, erfordert wesentlich mehr Kraft, als dasselbe Gewicht auf einem Güterwagen mit Rädern zu bewegen. Wenn bei einem Test also angegeben wird, dass eine Lokomotive eine Zugkraft von 50 Gramm hat, lässt sich daraus noch nicht ableiten, wie viele Wagen (also welches Zuggewicht) das Modell tatsächlich an seiner Kupplung über die heimische Anlage ziehen kann.

Daher geben die Tester oft an, mit welchen Zuggarnituren sie das Modell getestet haben und auf welchen Testparcours die Modelle eingesetzt wurden. Erst durch diese Angaben erfahren Modellbahner, ob die Zugkraft den eigenen Ansprüchen genügt. Die Messwerte werden allerdings meistens auf eben verlegten Gleisen sowie bei einer Steigung von drei Prozent ermittelt. Für Modellbahnanlagen im Maßstab 1:220 ist eine solche Steigung jedoch wenig praxisgerecht. Da Zugkraftmessungen vielen Modellbahnern wichtige Vergleichswerte liefern, stellen wir in diesem Beitrag eine Messeinrichtung als Muster für die Spurweite Z vor.

Messdiorama im Eigenbau

Beim Fahrzeugtest im Maßstab 1:220 besteht das Problem, dass es nur wenige Federwaagen gibt, die einen geeigneten Messbereich für die Zugkraft haben. Aus diesem Grund arbeiten wir mit Gewichten, die an einem Faden über eine Seilrolle gezogen werden. Da unser Messdiorama auch gleichzeitig als Fotokulisse dient, wird es landschaftlich ausgestaltet.

> *Unser Messdiorama wird landschaftlich ausgestaltet und dient auch als Fotokulisse*

Für unser Diorama verwenden wir die Bettungsgleise von Rokuhan, die in Deutschland im Sortiment der Firma Noch erhältlich sind. Dieses Gleissystem hat den Vorteil, dass die Anschlüsse für die Stromversorgung variabel eingeschoben werden können. Wenn man sie nicht benötigt, können sie daher beiseitegelegt werden. Dementsprechend stören uns keine losen Kabel, wenn wir das Diorama transportieren oder lagern.

Die Grundfläche kann beliebig gewählt werden. Die Länge orientiert sich an der Gleisgeometrie (in unserem Fall 220 Millimeter Gleislänge mit Prellböcken an beiden Enden). Bei der Breite ist der optisch angemessene Abstand zwischen den Gleisen sowie von den Gleisen zum Rand des Dioramas entscheidend. Hier sollte man ausreichend Platz einplanen, um eine Landschaft als Fotokulisse gestalten zu können.



Nun kann der Vectron zeigen, was in ihm steckt: Fäden mit Gewichten werden in seine Kupplung eingehängt. Er zieht diese über die Seilrolle, bis er schlappmacht

Als Untergrund verwenden wir eine dünne Sperrholzplatte. Auf dieser werden Trassenbretter, ebenfalls aus Sperrholz, angebracht. Diese sollten so dick sein, dass sie eine ausreichende Basis für den Bahndamm liefern. Eines der beiden Trassenbretter kleben wir direkt auf den Untergrund. Für die andere Trasse berechnen wir zunächst eine Steigung, die wir anschließend am Diorama abmessen. Mit kleinen Holzkeilen wird das zweite Trassenbrett dann unterfüttert, um die gewünschte Neigung zu erhalten.

Landschaft und Messvorrichtung

Bevor wir die Landschaft gestalten, kleben wir hinter den Enden der beiden Gleise, auf der Seite, die am Fuße der Steigung liegt, zwei Polystyrolplättchen als Platzhalter an.

Mit einer Lasur aus verdünnten Tamiya-Farben patinieren wir das Schotterbett der Rokuhan-Gleise. Anschließend legen wir diese auf die Trassenbretter, fixieren sie mit Gleisnägeln und kontrollieren nochmal die Steigung der Trasse. Dafür kann der Gleisneigungswagen von Märklin als Hilfsmittel verwendet werden. Nachdem die Gleise verlegt sind, modellieren wir den Bahndamm. Hier verwenden wir Puren als Baustoff sowie den Holzreparaturspachtel von Molto. Danach grundieren wir das Gelände mit Acrylfarben und Acrylspray von Noch. Zuletzt schottern wir die Gleisränder ein und tragen mit dem Patinamarker von Noch eine Rostflanke an den Schienen auf.

Nun entfernen wir die beiden Polystyrolplättchen, um dort den Mechanismus für die Messvorrichtung anzubringen. Aus einem Alu-U-Profil, Rundstab und kugelgelagerten Seilrollen fertigen wir Umlenkungen an. Durch diese führen wir nun die Fäden, an denen die Gewichte befestigt sind. Diese hängen frei von der Kante des Dioramas herunter.

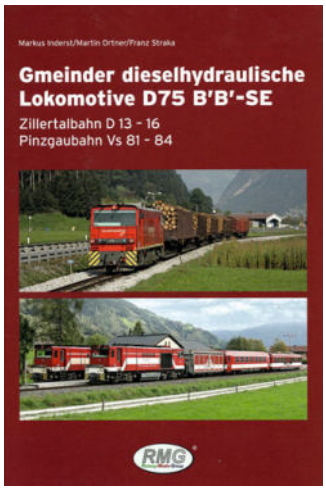
Abschließend begrünen wir noch die Landschaft. Dafür verwenden wir drei Grasmischungen mit unterschiedlich langen und verschiedenfarbigen Fasern aus dem Noch-Sortiment. Diese tragen wir mit dem Gras-Master auf. Die Grasfasern vermischen wir nicht, kleben sie aber so auf, dass sich auf dem Diorama beinahe fließende, aber dennoch abgrenzbare Bereiche ergeben. Um die Szenerie etwas aufzulockern, verteilen wir noch ein paar Holzbretter neben den Gleisen.

Unser Messkraftdiorama ist nun fertig und dient fortan nicht nur dazu, die Zugkraft neuer Modelle zu messen, sondern auch, diese in einer ansprechenden Landschaft zu fotografieren. *Holger Späing/em*

Buch & Film

Gmeinder diesel-hydraulische Lokomotive D75 B´B´-SE

Autorenkollektiv – 144 S., 236 Farb-/22 SW-Abbildungen – 43,00 € – RMG-Verlag, Wien – ISBN 978-3-903411-16-6



Zwischen 2005 und 2012 beschafften die Zillertalbahn und die (privatisierte) Pinzgaubahn sieben moderne dieselelektrische Lokomotiven. Die Tiroler bestellten zunächst zwei Maschinen, die von Gmeinder 2005 geliefert wurden, und nach deren guter Eignung im Jahr 2007 weitere zwei. Sie erhielten die Nummern D 13 bis 16. Die erste Lokomotive für die Pinzgaubahn wurde ebenfalls 2007 noch unter der ÖBB-Nummer 2096 001 fertiggestellt, kam aber erst als Vs 81 der Salzburg AG zum Einsatz, die zum 1. Juli 2008 die Pinzgauer Lokalbahn übernommen hat. 2009 und 2012 beschaffte die Salzburg AG zwei weitere Maschinen mit den Nummern Vs 82 und 83 und kaufte 2018 die D 13 der Zillertalbahn als Vs 84.

Der Band beleuchtet eingangs die Bestellungen beider Bahnen und die wechselseitigen Beziehungen der beiden Verwaltungen. Selbst das Farbschema beider Lokreihen wird beleuchtet. Es folgt ein Abschnitt mit der detaillierten technischen Beschreibung. Auch auf die Beschaffung der passenden Reisezugwagen, bestehend aus Niederflurfahrzeugen, Mittel- wie Steuerwagen für beide Bahnen, wird eingegangen.

Den Hauptteil nimmt der opulente Bildteil ein. Zahlreiche Fotos zeigen den Einsatz bei beiden Bahnen. Im Tiroler Netz sind Einsätze vor Reise- und Güterzügen zu bewundern, egal ob in tief verschneiter Landschaft oder im sommerlichen Grün der Natur. Da dürfen auch Aufnahmen der Loks mit Ganzwerbung nicht fehlen. Im Pinzgau gibt es dagegen nur Reisezüge.

Abschließend werden alle hergestellten H0e-Modelle vorgestellt. Neben passenden Bildern gibt es eine Tabelle dieser Miniaturen. Darüber hinaus werden Modelle in Nenngröße Spur G eines Kölner Kleinstunternehmens gezeigt. Ein wertvolles Werk für Freunde österreichischer Schmalspurbahnen und unverzichtbar für Buchsammler von Fahrzeugtypen. *WB*

Die Triebfahrzeugreihe 2043 der ÖBB

Strukturwandel in Technik und Betrieb

Georg Karner – 400 S., 179 Farb-/107 Schwarzweiß-Abb. – 65,00 € – BAHNmedien.at, Wien/Österreich – ISBN 978-3-903177086



Die ausführliche Dokumentation dieser dieselhydraulischen Lokreihe beschreibt eingangs das Umfeld, das zur Entwicklung der 2043 führte. Die Jenbacher Werke konstruierten diesen Typ gemeinsam mit den ÖBB. Porträtiert wird die Vorserienlok mit der Ordnungsnummer 501, die durch ihre komplexe Antriebsanordnung kein Erfolg war. Danach werden die Hauptkomponenten vorgestellt wie der Fahrmotor LM 1500 oder die Heizanlage. Eine ähnliche Gliederung folgt zu den Vorserienloks 2043.01 bis 04.

Aufgrund der gemachten Erfahrungen wurden schließlich die Loks 05 bis 77 gebaut, wobei auch einige Planzugleistungen der Loks dokumentiert werden. Sogar Unfälle und Pannen werden aufgeführt. Laufende Änderungen an den Loks, die der tägliche Betrieb notwendig machte, sind ebenfalls eingeflossen, ehe sich der Leser in die Loklebensläufe vertiefen kann. Ein umfassendes Kapitel beschäftigt sich mit dem Einsatz auf der Steilstrecke des Erzberges. Anhänge mit ausführlichen Statistiken, Faksimile der Originalunterlagen zu Typengenehmigung und Wartungsvorschriften runden den empfehlenswerten Band ab. *WB*

Cambodia & Laos Trains

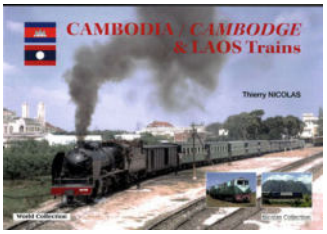
Thierry Nicolas – 170 S., 4 SW-/206 Farbfotos – 59,00 € – Nicolas Collection, Bruxelles, Belgien – ISBN 9-782931-151303

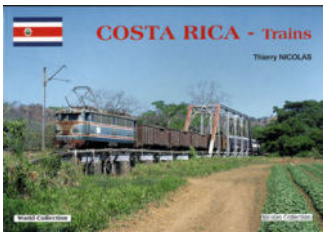
Vom selben Autor und Verlag:

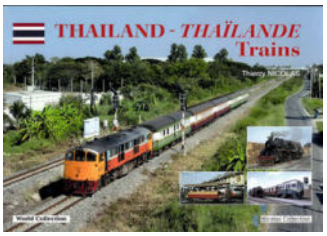
Costa Rica Trains – 126 S., 11 SW-/121 Farbfotos – 45,00 € – ohne ISBN

Thailand Trains – 252 S., 29 SW-/279 Farbfotos – 78,00 € – ISBN 9-782931-151310

Toll, dass es auch aktuelle Literatur von Bahnen exotischer





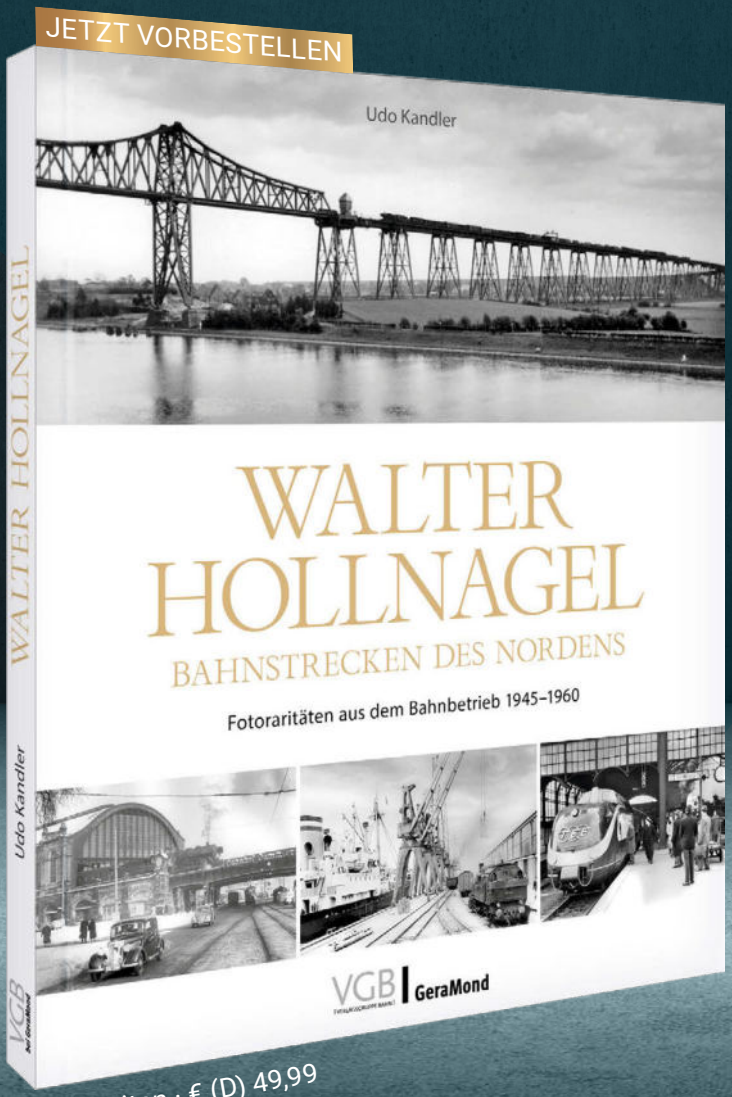


Länder gibt. Von zahlreichen Fernreisen hat der Autor eine Unmenge hochinteressanter Aufnahmen mitgebracht. Mit Ausnahme von Costa Rica (seit 1929 großteils elektrifiziert) ist der Dampflok breiter Raum gewidmet, allerdings teilweise noch mit monochromen Bildern. Auf stimmungsvollen Fotos werden alle Traktionsarten ins rechte Licht gerückt. Trotz geschickter Einbindung des täglichen Lebens bilden Lokomotiven und Züge den Mittelpunkt der Aufnahmen. Selten wurden Baureihen dieser Länder so umfangreich dokumentiert wie hier. Einleitend wird zu jedem Band Wissenswertes zur Bahngeschichte der jeweiligen Länder vermittelt, Texte und Bildunterschriften gibt es in Englisch und Französisch. Etwas seltsam ist allerdings der „Vorspann". Hier werden auf (zugegeben eindrucksvollen) Aufnahmen interessante Passagierjets des jeweiligen Landes gezeigt, ohne allerdings auf diesen Umstand einzugehen. Für Freunde der Exotik sind die Bände auf jeden Fall prall gefüllte Fundgruben. *WB*

NORDDEUTSCHE BAHNROMANTIK

Hollnagels beste Motive in einem Band

JETZT VORBESTELLEN



168 Seiten · € (D) 49,99

Historische Einordnung und **kritische Bewertung**

Spitzentechnologie – **made in Germany**

Alles Wichtige zu **Technik und Einsatz**

Hier mehr erfahren!

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
© stock.adobe.com – Bernulius

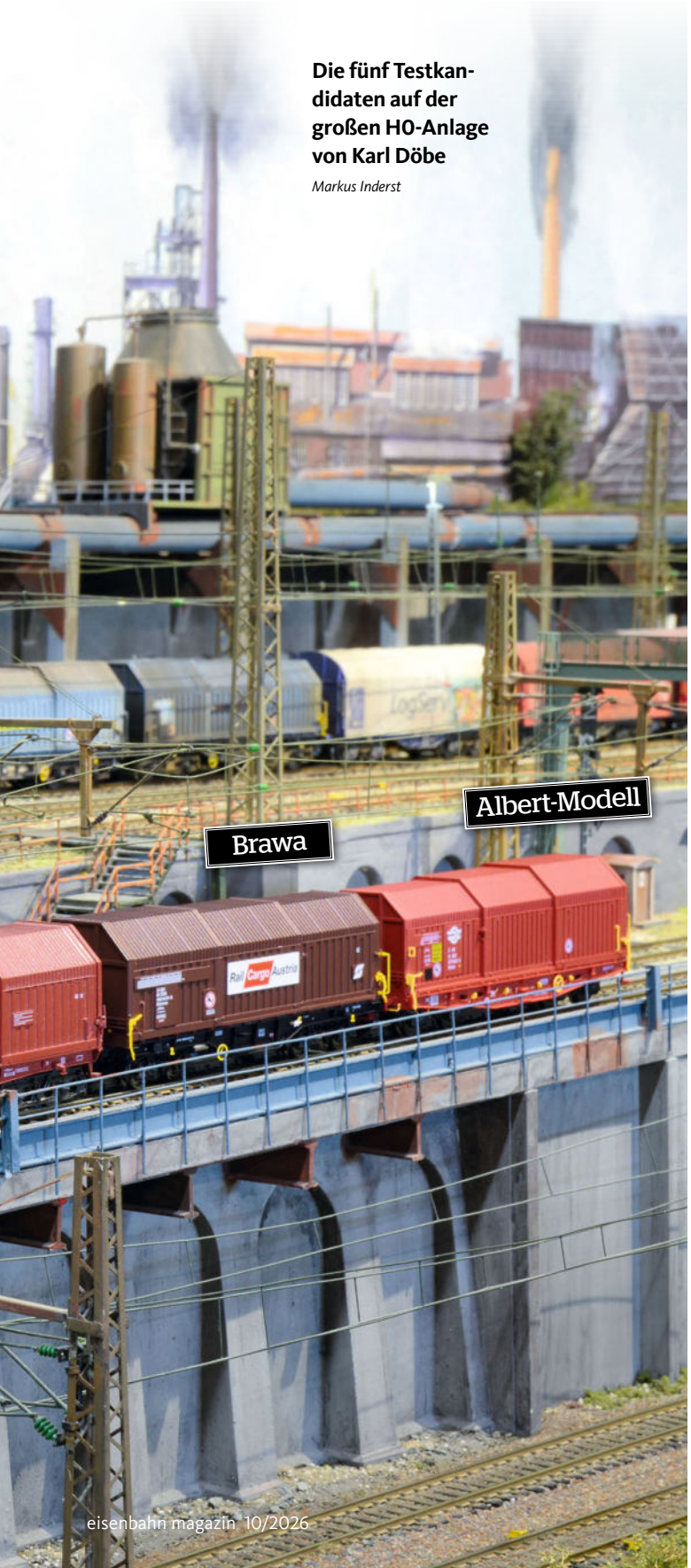
Teleskophaubenwagen

für schwere Blechrollen

Verglichen & gemessen



Shimmns von Albert-Modell, Brawa, Märklin, Piko und Roco in H0 ■ *Die ersten Modelle dieser Spezialwagen wurden in den frühen 1980er-Jahren geschaffen, wobei Fleischmann, Roco und Märklin die Vorreiter waren. Mit Albert-Modell gesellte sich später ein ungarischer Hersteller hinzu. Die letzten zeitgemäßen Neukonstruktionen stammen von Brawa und Piko*



Die fünf Testkandidaten auf der großen H0-Anlage von Karl Döbe

Markus Inderst

Der Transport von gewalzten Blechrollen (Coils) von den Hüttenwerken zu den Kunden, wie z. B. Stahlhändlern oder der Automobil- und Schienenfahrzeugindustrie, macht ein nicht unerhebliches Transportaufkommen im Schienengüterverkehr aus. Da es sich bei diesen Produkten um wetterempfindliche und schwere Güter handelt, die zudem beim Transport aufgrund ihres Gewichtes besonders fixiert werden müssen, beschloss man die Beschaffung von speziellen Coil-Transportwagen. Den Auftrag, die Fahrzeuge nach den Richtlinien des UIC zu entwickeln, bekam Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter. LHB lieferte 1976 einen ersten Prototypen ab. Er diente zur Erprobung der verschiedenen Bauteile und um Betriebserfahrungen zu sammeln.

Die Serienproduktion startete zwei Jahre später. Die DB hatte bis 1993 in mehreren Baulosen 2.681 Shis[708] bzw. Shimmns(-t, -u)[708] mit drei verschiebbaren Hauben aus Stahl in Dienst gestellt. Die fünf Lademulden können mit Coils unterschiedlichen Gewichts beladen werden, wobei die mittlere für 45 Tonnen Ladegewicht ausgelegt ist. Auch die DR beschloss Anfang der 1990er-Jahre die Beschaffung solcher Fahrzeuge. Der Waggonbau Dessau lieferte in Zusammenarbeit mit LHB 240 Shimms [4670].

Diese Spezialwagen nutzten auch andere Bahnverwaltungen. Die 500 ÖBB-Wagen wurden in den 1980er-Jahren von den Jenbacher Werken in vier Serien gebaut. Ähnlich verfahren wurde mit den Teleskophaubenwagen der FS, NS, SBB, SNCB und SNCF. Die beweglichen Hauben wurden später oft durch Planenverdecke ersetzt. Ferner gibt es auch Wagen ohne Witterungsschutz.

Teleskophaubenwagen weckten bei den Modellbahnern schon ein frühzeitiges Interesse, gilt doch Fleischmann als der erste Hersteller dieser Wagen. Doch die Nürnberger Modelle wurden nur als DB-Wagen im Maßstab 1:82 realisiert und werden deshalb hier nicht vorgestellt. Die ersten maßstäblichen Ausführungen verschiedener Bahnverwaltungen kamen 1981 von Roco. Kurze Zeit später lieferte auch Märklin seinen Teleskophaubenwagen aus, dessen Hauben verschiebbar ausgeführt sind. Bewegliche Hauben haben ihren Reiz, der den Spieleffekt auf der Anlage erhöht. Roco hatte deshalb 2009 Modelle mit Digitalfunktionen geschaffen, die als „Funktions-Haubenwagen" zum Preis von rund 270 Euro vermarktet wurden. Dabei wurden zwei Haubenteile mittels Digitalsteuerung verfahren und gaben dabei Betriebsgeräusche ab. So innovativ das Konzept auch war, es setzte sich nicht durch.

Von den hier mit aufgeführten, nicht nach dem UIC-Standard gebauten Teleskophaubenwagen von Albert-Modell, die ab 2016 auch als Variante ohne Hauben realisiert wurden, sind aktuell Neuauflagen angekündigt. Es mussten weitere acht Jahre vergehen, bis gleich zwei Großserienhersteller diese Wagengattung als Neukonstruktion ankündigten. Brawa erhoffte sich, mit besonders fein detaillierten Modellen seinen Kunden eine Freude zu berei-

Albert-Modell



Brawa



Märklin



Piko



Roco



Alle vier Modelle der Teleskophaubenwagen geben das Profil der Originale mit den drei Hauben gut wieder, das Roco-Modell ist hier bewusst noch nicht zugerüstet *Markus Inderst (10)*

ten, währenddessen gleichzeitig auch aus Sonneberg ähnliche Modelle in fast ebensolcher Qualität avisiert wurden. Während die Piko-Wagen noch 2024 verfügbar waren, rollten die Formneuheiten aus Remshalden erst zum Jahresbeginn 2026 in den Fachhandel.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Albert-Modell – Das aus bruchfestem Kunststoff gefertigte Untergestell bildet mit dem Wagenrahmen eine Einheit. Es nimmt einerseits die eingesteckten Puffer auf, über nicht sichtbare Zapfen ist andererseits der Aufbau auf den Rahmen gesetzt. Die Bauteile der Bremsanlage bestehen aus Kunststoff. Kaum elastisch sind die Trittstufen und Griffstangen. Die Drehgestelle sind mittig mit dem Wagenkasten verbunden und beidseitig auslenkbar. Ohne Lagerschalen laufen die Radsätze in den Drehgestellblenden. Die Hauben haben angespritzte Tafeln, auf denen die wesentlichen Betriebsinformationen zu lesen sind. An den Stirnwänden findet man Profile und Rohrverbindungen, in denen auch einzelne Anbauteile montiert sind.

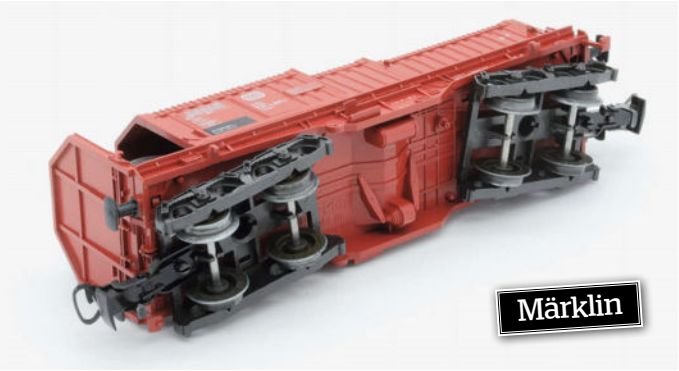
Brawa – Die Konstruktion besteht aus verschiedenen Kunststoff-Baugruppen, die miteinander über Rastnasen verbunden sind und im Wageninneren ein Ballastgewicht aufweisen. Der Fahrzeugrahmen ist mit den dargestellten Lademulden eine Einheit. Die Hauben zeigen tiefe Sicken, die scheinbar trapezförmig nach innen getrieben sind. Die angesetzten Tafeln mit den verschiedenen Fahrzeuganschriften sind Ätzbleche. Alle Bauteile der Bremsanlage sind bis auf die aus 0,3-mm-Draht bestehenden Verbindungsstangen zwischen den Bremsumstellern und den Handbremsrädern

Verglichen & gemessen

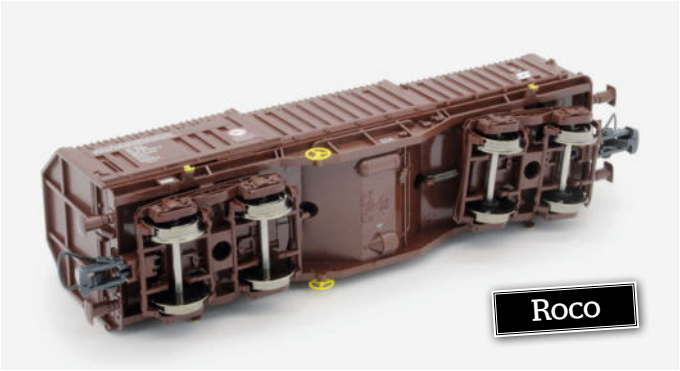




Die Nachbildung der Bremsanlage und die Befestigung der Drehgestelle am Fahrzeugboden wurden unterschiedlich umgesetzt







sowie die Rangiererhandgriffe aus einem elastischen Kunststoff gespritzt. Das gilt auch für die UIC-Tritte an den Wagenecken oder die Bügel für die Haubenverschlüsse. Im Unterschied zum Albert-Modell-Wagen sind die Drehgestelle auch vertikal gelagert, was auf die Dreipunktlagerung zurückgeht. Eingesetzte Achslagerbleche sind in den Drehgestellen nicht eingebaut. Die Puffer sind Steckteile. Die Stirnwände sind durch zusätzliche Profile und Rohrverbindungen verstärkt, sogar einzelne Anbauteile sind erhaben ausgeführt und darin einzeln montiert.

Märklin – Beim Modell fallen sofort die drei beweglichen Hauben auf. Da sie einerseits eine entsprechende stabile Materialstärke benötigen, ist die Abkehr von der vorbildgerechten Ausführung der weiteren Fahrzeugbreiten nicht umsetzbar. Die Hauben sind in Führungsschienen am Fahrzeugrahmen eingelassen, die für die sichere Beweglichkeit sorgen. Im geöffneten Zustand sind die fünf vorhandenen Mulden für die Coils sichtbar, die Märklin als Ladung mitliefert. Die Stirnwände verfügen über ein Profilskelett zur Wagenstabilität.

Die Detaillierung entspricht dem Vorbild. Der Wagenkasten ist über mehrere Rastnasen in das Fahrzeugchassis eingeklipst, der auch den Fahrzeugrahmen aufnimmt. Die Drehgestelle sind an drei Punkten gelagert und in den Fahrzeugrahmen eingesetzt, wobei am jeweils vorderen Ende der Drehgestellrahmen die Kupplung angeschraubt ist.

Piko – Das Untergestell bildet mit dem Wagenrahmen eine Einheit und besteht aus Kunststoff. Im Fahrzeugrahmen findet man aus bruchsicherem Material hergestellte Anbauteile wie Trittstufen, Handräder, Griffstangen oder Seilanker. Die Bauteile der Bremsanlage sind ebenfalls aus Kunststoff gefertigt, zwischen den Handbremsrädern existiert eine Verbindungsstange. Die Drehgestelle haben eine Dreipunktlagerung. Es ist das einzige Modell, das über eine Schraubenverbindung verfügt.

Fakten zu den H0-Modellen

	Albert-Modell	Brawa	Märklin	Piko	Roco
Gattung	Shimms	Shimmns	Shis[708]	Shimmns	Shimmns
Wagennummer	31 55 477 0 013	31 81 466 9 011	31 80 437 4 297	31 81 466 8 343	31 81 466 8 105
Artikelnummer	477003	51012	4693	58297	66030
(erstes) Baujahr	2016	2025	1982	2024	2009 (1981)
Kupplungen	kulissengeführt	kulissengeführt	geschraubt	kulissengeführt	kulissengeführt
Eigenmasse	61 g	100 g	76 g	66 g	83 g
Preis (UVP)	42,95 €	54,90 €	125,99 €*	94,00 €**	36,90 €

* Dreierset, **Zweierset



Durch gegenseitiges Drehen des Modells ist eine leichte Instabilität des Wagenaufbaus feststellbar, da die drei Hauben als Einzelteile erstellt und in den Wagenrahmen montiert sind. Untermauert wird dies durch die leichte Beweglichkeit der Teile, die sich dezent zusammenschieben lassen. Die Stirnwände mit einzelnen Anbauteilen sind konstruktiv mit demselben hohen Fertigungsniveau ausgeführt wie bei Brawa.

Roco – Wie das Modell aus den Einzelteilen zusammengesetzt ist, ist auf den ersten Blick nicht sichtbar. Jedenfalls bildet das Untergestell, in das auf der Oberseite ein Ballastgewicht eingesetzt ist, mit dem Wagenrahmen eine Einheit. Im Fahrzeugrahmen sind die Puffer eingesteckt, die Handbremsräder werkseitig bereits montiert. Für die weiteren Anbauteile wie Trittstufen oder -flächen, Griffstangen und die Haubenverschlüsse sind in den Kunststoffteilen entsprechende Löcher vorgesehen. Der Blick auf den Wagenboden zeigt eine stark vereinfachte Bremsanlage sowie zwei Drehgestelle, die mit bekannter Schwalbenschwanz-Steckvorrichtung im Fahrzeugrahmen befestigt sind. Gut sichtbar ist auch die Aufhängung der NEM-Kurzkupplungskulisse. Auf dem Wagenrahmen ist die einteilige Haube aufgesetzt, an deren unterem Ende die Führungsschienen zu sehen sind. Die Seitenwände weisen unterschiedlich dimensionierte Sicken, die Stirnwände die bekannte Profilstruktur auf. Einzelne Bauteile hat man angespritzt. Viele Zurüstteile liegen dem Modell bei und müssen in teils geduldvoller Arbeit selbst montiert werden.

Maßgenauigkeit

Die in der Tabelle ausgewiesenen Schwankungen zeigen die unterschiedlichen konstruktiven Ansätze, wiewohl sich die Abweichungen allesamt in der üblichen Fertigungstoleranz befinden.

Albert-Modell – Der ungarische Hersteller hat eine Bauart umgesetzt, die beim Vorbild eine größere Länge über Puffer aufweist. Während die Wagenlänge und die Breite fast korrekt umgesetzt sind, ist bei der Wagenhöhe eine größere Abweichung festzustellen. Differenzen sind auch beim Drehzapfenabstand und dem Drehgestellachsstand festzustellen.

Brawa – Die jüngste Konstruktion orientiert sich an den Vorbildmaßen. Die Haubenbreite ist korrekt, die Breite über Seilanker aber geringfügig zu groß.

Märklin – Das Modell ist maßgenau, Abweichungen ergeben sich nur bei der Wagenbreite und der damals üblichen Pufferhöhe.

Piko – Das Modell entspricht am ehesten der vorbildgerechten Umsetzung, indem die Hauptabmessungen fast treffsicher umgesetzt wurden.

Als einziges Manko gilt die Wagenhöhe, die um mindestens einen Millimeter nach oben abweicht.

Roco – Das Modell ist eine der ältesten __truktionen. Bei der Modellumsetzung existierten völlig andere Bedingungen. Abweichungen ergeben sich bei der Wagenbreite und bei der Wagenhöhe sowie auch beim Drehzapfenabstand.

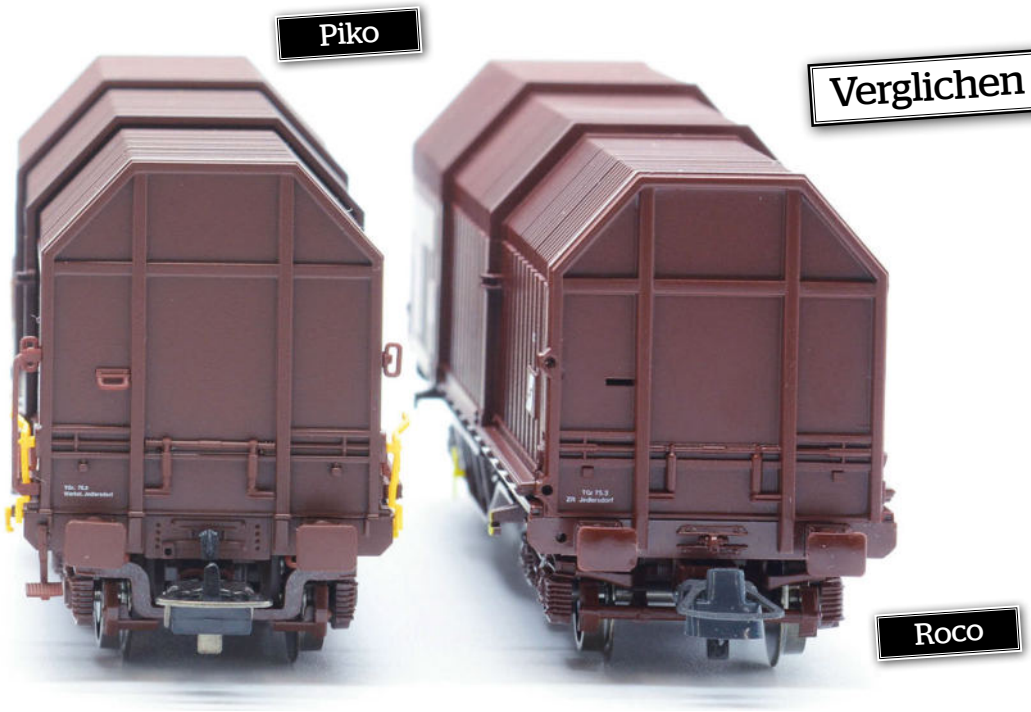
Laufeigenschaften

Albert-Modell – Der mit 61 Gramm Eigenmasse ausreichend dimensionierte Wagen ist im Vergleich der leichteste. Im Wageninnern ist ein Ballastgewicht eingelegt. Das Modell verfügt über gute Rolleigenschaften, wenngleich die Radsätze in den Drehgestellen leicht schleifen.

Brawa – Das Eigengewicht von 100 Gramm wird ebenfalls nur durch die Vorsehung entsprechender Ballastgewichte erzielt. Die Radsätze sitzen leichtläufig in den Drehgestellen, sodass der Wagen hervorragende Laufeigenschaften aufweist.

Märklin – Dieses Modell bringt es auf ein Eigengewicht von 76 Gramm, das primär durch eingesetzte Coils (20 g) erzielt wird. Die Radsätze sitzen leichtläufig in den Drehstellen, weshalb sich das Modell sehr leicht über die Gleise bewegen lässt.

Piko – Die Modelle gelten als Leichtgewichte, sie weisen ein Eigengewicht von 66 Gramm auf. Zwischen Fahrzeugrahmen und dem Haubenaufbau ist ein Ballastgewicht vorhanden. Die eingesetzten Radsätze weisen einen geringen Rollwiderstand auf und sind somit leichtläufig.



Stirnansichten der Teleskophaubenwagen von Albert-Modell, Brawa, Märklin, Piko und Roco im direkten Vergleich *Markus Inderst*



2011 stand dieser gut ausgeleuchtete Shimmns-u der DB AG am Borkumkai, der alle Details erkennen lässt, die die Hersteller im Modell umgesetzt haben *MM*

Maßtabelle Teleskophaubenwagen

Maße in mm	Vorbild	1:87	Albert-Modell	Brawa	Märklin	Piko	Roco
Länge über Puffer	12.040	138,4	-	138,5	138,3	138,4	138,6
	12.240	140,7	140,5	-	-	-	-
größte Breite	3.094	35,6	35,7	36,1	36,0	35,6	34,5
Wagenhöhe	4.110	47,2	45,8	47,2	47,3	48,4	46,7
Drehgestellachsstand	1.800	20,7	21,1	20,7	20,6	20,7	20,5
Drehzapfenabstand	7.000	80,5	79,5	80,4	80,5	80,8	81,2
Pufferhöhe	1.060	12,2	12,0	12,1	12,9	12,2	11,9
Laufraddurchmesser	920	10,6	10,8	11,0	10,3	10,5	11,0
Spurkranzhöhe		1,2 (NEM)	0,8	0,9	1,4	1,0	1,1

Verglichen & gemessen

Roco – Mit 83 Gramm Eigengewicht zählen die Modelle eher zu den Schwergewichten dieser vierachsigen Güterwagen. Auch hierbei wurde ein Ballastgewicht eingelegt. Die Modelle weisen optimale Laufeigenschaften auf.

Wartungsfreundlichkeit

Alle Modelle sind im Fahrzeugaufbau fest verbaut und gestatten kein einfaches Öffnen der Fahrzeuge.

Albert-Modell/Brawa/Märklin/Piko – Alle Modelle sind sicher verpackt und bereits ab Werk vollständig zugerüstet. Die Bügelkupplungen sind entweder montiert oder liegen als Zurüstteil bei.

Roco – Die Salzburger Wagen sind dafür bekannt, von jeher mit verschiedenen Anbauteilen bestückt werden zu müssen.

TECHNISCHE WERTUNG

Albert-Modell (1,8)

Brawa (1,5)

Märklin (1,8)

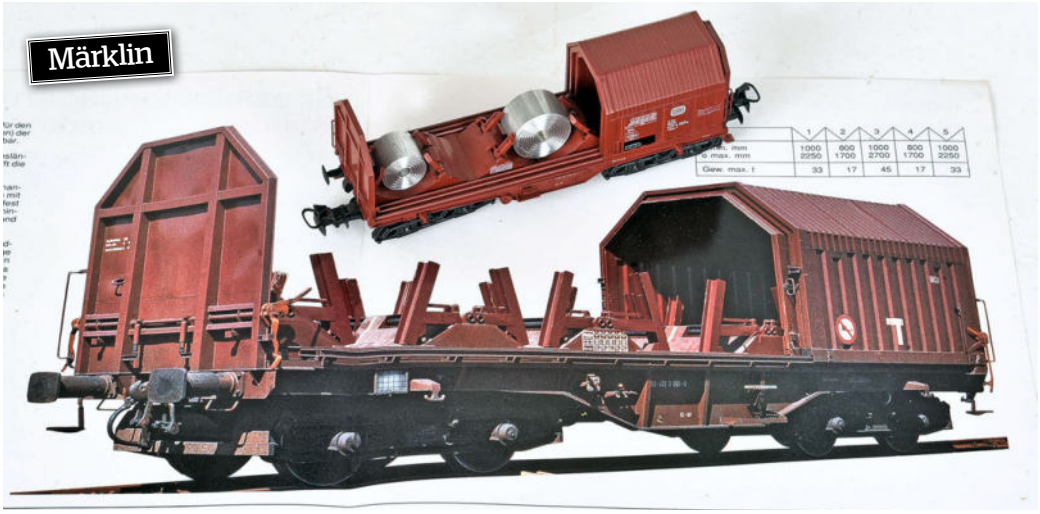
Piko (1,3)

Roco (2,0)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Albert-Modell – Das Epoche-V-Modell hinterlässt mit seinen freistehenden Teilen, wie Haubenverschlüssen, Griffstangen, Handbremsrädern sowie Umstellhebeln für die Bremsanlage, optisch einen guten Gesamteindruck. Im Vergleich zu den anderen Modellen fällt vor allem die geänderte Ausführung des Fischbauchträgers beim Fahrzeugrahmen auf.



Nur am Märklin-Modell mit den nachgebildeten Festlegearmen kann man die drei Hauben zur Seite schieben und die zum Lieferumfang gehörenden Coils einlegen *MM*

Dass die Langträger stärker als die verwendeten Vorbildprofile ausgefallen sind, ist der Notwendigkeit ausreichender Stabilität geschuldet. Am Wagenboden wurde die vollständige Bremsanlage nachgebildet.

Brawa – Auch bei diesem Wagen sind verschiedene freistehende Teile werkseitig verbaut. Hierzu zählen die Handbremsräder, Aufstiege, Griffstangen und Haubenverschlüsse. Einzelne Anbauteile wie die Seilanker oder das Handbremsrad sind beim direkten Vergleich mit dem Piko-Modell etwas kleiner umgesetzt. Der Bremssteller ist erhaben dargestellt und farblich abgesetzt. Die Bremsanlage ist vollständig zwischen dem mit allen Querverbindungen umgesetzten Rahmen nachgebildet, wobei zwischen den Handbremsrädern eine Verbindungsstange existiert.

Märklin – Dem Modell merkt man sein Alter an, was insbesondere in der Ausführung der Detaillierung sichtbar wird. Der Wagen ist vom Gesamteindruck her stimmig, jedoch machen sich die flachen Gravuren bei den Sicken der Wagenhauben negativ bemerkbar. Freistehend sind u. a. die Griffstangen ausgeführt. Die meisten Teile sind in der Form angespritzt. Die Bremsanlage ist nur vereinfacht umgesetzt. Als einziges Modell hat es die inneren Lademulden samt beweglichen Ladungssicherungen nachgebildet.

Piko – Der Wagen verfügt über tiefe Gravuren und ist mit allen Anbauteilen versehen, was die Haubenverschlüsse, Handbremsräder, Seilanker, Trittstufen und Griffstangen betrifft. Am vereinfacht dargestellten Wagenboden befindet sich eine nachgebildete Bremsanlage.

Roco – Man hat es versäumt, die Modelle bereits werkseitig mit Anbauteilen zu bestücken, weshalb der Kunde verschiedene freistehende Teile selbst zu montieren hat. Dieses Unterfangen gelingt nicht immer problemlos, müssen doch einzelne Teile zum leichteren Hineinschieben in die Öffnungen verjüngt oder zugespitzt werden. Als Fortschritt ist zu erwähnen, dass bei neueren Modellausführungen etwa die Handräder und die Seilanker montiert sind. Die Bremsanlage ist wie beim Märklin-Modell nur rudimentär nachgebildet.

Drehgestell und Räder

Die Teleskophaubenwagen laufen auf zweiachsigen Drehgestellen. Die ÖBB-Wagen hatten die Drehgestellbauart Y25 Cas. Andere Bahnverwaltungen verwenden u. a. die Drehgestellbauart 665. Alle Hersteller haben die Radsätze profiliert ausgeführt.

Albert-Modell – Die Y25-Drehgestelle sind durch den abweichenden Langträger nur erschwert erkennbar. Sie sind dreidimensional nachgebildet und weisen eine entsprechende Tiefenwirkung auf.

Die Drehgestelle sind unten in den Wagenboden eingeklippst. Dazwischen befinden sich die NEM-Kurzkupplungskulissen.

Brawa – Die Bauform der UIC-Standardwagen gestattet den freien Anblick der Y25-Drehgestelle (je nach Variante auch BA 665), deren Details unverkennbar sind. So sind beispielsweise die Spiralfedern bis weit nach innen graviert. Die Drehgestelle sind eingeklippst, daneben wurden die NEM-Kurzkupplungskulissen untergebracht.

Märklin – Der Shis[708] läuft auf zwei Drehgestellen, die der Vorgängerbauart LHB 77 entsprechen. Diese Bauform fällt vor allem durch die beiden Federpakete und die Doppelschakenaufhängungen auf. Märklin hat die Drehgestelle detailreich und mit entsprechendem Tiefeneffekt gestaltet. Beide Drehgestelle sind am Wagenboden von unten befestigt. Die Kupplungen sind am Drehgestell angeschraubt.

Piko – Der Güterwagen rollt auf zwei Drehgestellen der Bauart Y25. Die Konstruktion überzeugt durch diverse Details und feine Grauren. Die vorhandene Tiefenoptik ist unverkennbar. Die Befestigung der Drehgestelle erfolgt über Schraubenverbindungen an der Unterseite des Drehgestells. Die NEM-Kurzkupplungskulisse ist konstruktiv dazwischen untergebracht.

Roco – Die Aufhängung der Drehgestelle basiert auf dem bewährten Konzept von Roco, indem diese mittels Schwalbenschwanz am Fahrzeugboden eingesteckt sind. Zur Anwendung gelangten auch hierbei Y25-Drehgestelle. Als einziger Hersteller hat man auf den Achslagerdeckeln den Firmennamen SKF dargestellt, insgesamt wirkt das Drehgestell durch den glänzenden Kunststoff detailgetreu.

Farbgebung

Für den Vergleich standen primär ÖBB-Modelle zur Verfügung. In einzelnen Fällen musste mangels Verfügbarkeit auf andere Fahrzeuge zurückgegriffen werden.

Albert-Modell – Das Modell ist sauber lackiert und weist die typische rostbraune Farbgebung der Ungarischen Staatsbahnen MÁV auf.

Brawa – Der Farbauftrag gibt keinen Grund zur Beanstandung. Obwohl ÖBB-Teleskophaubenwagen in der Regel in der Epoche V keine schwarzen Drehgestelle und Langträger mehr hatten, trifft es für den „466 9 011“ zu.

Märklin – Das Modell weist einen glänzenden Farbauftrag auf. Einzelne Anschriftenfelder sind schwarz gehalten.

Piko – Piko hat sein Modell korrekt im Farbton Mahagonibraun lackiert, was als Standardfarbe für Güterwagen der ÖBB gilt. Drehgestelle, Langträger und Aufbauten sind einheitlich ausgeführt.

Roco – Auch dieses Modell ist vorbildgerecht in Mahagonibraun ausgeführt und umfasst den gesamten Güterwagen.

Beschriftung

Albert-Modell – Die Anschriften sind gut lesbar, mehrfarbig ausgeführt und gut deckend aufgetragen. Als Revisionsdatum ist der 10. Februar 1998 aufgedruckt.

Brawa – Die Anschriften mit Untersuchungsdatum 4. August 1992 sind größenrichtig und lupenrein ausgeführt. Auf die an den Stirnwänden existierenden Anschriften wurde verzichtet.

Da es sich beim Vorbild um eine Nachbauserie von über 100 Stück von den Jenbacher Werken gegen Ende der 1980er-Jahre handelt, weisen die Fahrzeuge richtigerweise geänderte Daten im Lastgrenzenraster auf. Korrekt ist die Tafel mit Rail Cargo Austria, das ÖBB-Logo ist zu groß wiedergegeben.

Märklin – Alle Aufdrucke entsprechen dem damaligen Stand der Technik. Die Anschriften sind vollständig angebracht, jedoch existiert kein klares Druckbild. Laut Aufdruck erfolgte die letzte Hauptuntersuchung am 11. Februar 1978.

Piko – Das Modell aus Sonneberg überzeugt durch vollständige und lupenreine Anschriften, die korrekte Angaben, wie das Revisionsdatum 11. April 1996 enthalten.

Roco – Das Modell ist richtig beschriftet, auch sind die Angaben wie z. B. „REV KW 18.04.91“, alle scharf und gut deckend am Modell aufgebracht.

OPTISCHE WERTUNG

Albert-Modell (1,8)

Brawa (2,0)

Märklin (2,5)

Piko (1,5)

Roco (1,8)

FAZIT DES TESTERS

Albert-Modell (1,8) – Vom ungarischen Hersteller gelangten auf Großserienniveau konstruierte Modelle mit dennoch kleinen Lieferchargen in den Fachhandel. Positiv ist, dass dadurch abseits der gängigen Bauarten vielfach Exoten umgesetzt werden. Das Modell ist aufgrund der abweichenden Bauform außer Konkurrenz zu betrachten, aber dennoch ein wertvoller Beitrag bei der Umsetzung wichtiger Güterwagenmodelle.

Brawa (1,8) – Die Brawa-Modelle sind die teuersten in diesem Test. Sie bieten viele ländertypische Ausführungsvarianten und eine perfekte Optik. Ob im konkreten Fall des ÖBB-Wagens der Farbton des Rahmens richtig ist, konnte anhand der Vorbildfotos nicht abschließend geklärt werden.

Märklin (2,1) – Die mehr als 40 Jahre alten Wagen haben nie eine grundlegende Überarbeitung erfahren. Das Modell wurde für Betriebsbahner entwickelt, die auch die drei Hauben öffnen wollen. Modellbahner, die realistische Ladeszenen darstellen möchten, können den Teleskophaubenwagen aber gut einsetzen.

Piko (1,4) – Die Modelle aus Sonneberg gelten derzeit als das Nonplusultra. Der wesentliche Pluspunkt liegt einerseits in der vollständigen Zurüstung der Fahrzeuge sowie im geringfügig günstigeren Preis gegenüber den Brawa-Modellen. Sie bieten somit das beste Preis-Leistungs-Verhältnis.

Roco (1,9) – Die Ausführung der robusten Modelle hat sich seit Jahrzehnten nur geringfügig geändert und verbessert. Roco-Wagen stellen beim Zurüsten einzelner Teile immer wieder eine Herausforderung dar, zugleich sind diese aber günstiger zu erwerben.

Markus Inderst/MM

Sechsachsige Teleskophaubenwagen

Um die erforderliche Anzahl von Teleskophaubenwagen zu verringern, beschaffte die DB ab 1981 auch sechsachsige Fahrzeuge, in denen drei Coils mit einem Gewicht von je 45 Tonnen befördert werden können. Auch diese Wagen haben fünf Lademulden, die allerdings größer als in den vierachsigen Shimmns(-t, -u)^{708} sind. Die als Sahimms(-u)^{900} bezeichneten Wagen mit vier beweglichen Hauben sind ca. drei Meter länger als ihre Vorgänger. LHB lieferte zunächst sechs Prototypen, die auf Herz und Nieren geprüft wurden. 1984 begann die Serienfertigung mit 300 Wagen. Diese bewährten sich gut, und die DB bestellte noch einmal 150 Fahrzeuge, die ab 1987 von Waggonbau Niesky und Graaf in Elze (Drehgestelle) geliefert wurden. Roco hat von der sechsachsigen Bauart bisher nur eine DB-Ausführung in H0 angeboten, allerdings weisen die verschiedenen Auflagen alle unterschiedliche Betriebsnummern auf. Einen derartigen, sechsachsigen Wagen hatte auch Fleischmann gefertigt, allerdings noch im Maßstab 1:82. *MI*



Sahimms(-u)^{900} der DB als H0-Modell von Roco *Markus Inderst*

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









Kleine Bahn-Börse

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht.

Bitte senden Sie ihre Mail an: **bettina.wilgermein@verlagshaus.de** Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche und seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, mobil: 0176/26733931, E-Mail: onlinebenz@gmx.de

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

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

www.carocar.com

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

www.Modellbau-Gloeckner.de

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

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

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.ho-module.eu
FREMO Module und Gleisanlagen

www.kisten-klaus.de

Märklin Sondermodelle Ho. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

Nächster Anzeigenschluss: 6. Oktober 2026

49 Jahre
modellbahnen & modellautos Turberg
Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins.
Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!
Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!
Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr • Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2199 00 · Fax 2199 90 99 · www.turberg.de

haar
MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
e-mail: info@haar-lilienthal.de
Richtig beraten von Anfang an!
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

Sammlungen
Einzelstücke
Raritäten
ANKAUF
MICHAS BAHNHOF
Nürnberger Str. 24a
10789 Berlin
Tel 030 - 218 66 11
Fax 030 - 218 26 46
Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
www.michas-bahnhof.de

Riesig!
■ 450 qm Ladenlokal
■ 70 Hersteller
■ 40 Jahre Erfahrung!
■ An- & Verkauf
■ Reparatur & Digitalisierung
Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!
Modellbahn Apitz
günstige Vorbestell-preise auf Neuheiten
Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978
Der Online-Shop
www.menzels-lokschuppen.de
Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

eisenbahn Modellbahn magazin
Hier könnte Ihre Anzeige stehen.
Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 523 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Kleine Bahn-Börse

www.lokraritaetenstuebchen.de

Märklin-Freunde Ho sind informiert: Der letzte Koll: KOMPAKT 2025. www.koll-verlag.de; Tel.: 07162-302456 G

www.modellbahn-keppler.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

Verkäufe 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, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin Ho Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de. G

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahn-paradies.de G

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlun-

Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie alle ***Fachhändler*** und ***Fachwerkstätten*** in Ihrer Nähe.
Anzeigenpreise 4C–€ 140,–; zzgl. MwSt.

Kontakt: Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.
Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 523 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –
MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
44141 Dortmund
Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

www.modellbahn-kramm.com
40723 Hilden, Hofstraße 12, 02103–51033, info@modellbahn-kramm.com
YouTube facebook
Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen
Preiswerter und sicherer Versand – weltweit
Seit über 40 Jahren für Sie am Zug
40 Jahre

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

gen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de – Danke.

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Ihre Ho-Modellbahn-Sammlung/ -Anlage, gesucht, in Gleichstrom oder Wechselstrom, gerne groß und umfangreich, ebenso Schmalspur Hoe/Hom. Abbau ist möglich, Abholung und Barzahlung sind selbstverständlich, seit über 30 Jahren fair, seriös und professionell. Überzeugen Sie sich von einer freundlichen Abwicklung und kontaktieren mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de, Danke! G

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1 www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

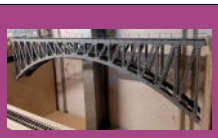
Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Samm-lg. 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 Mag-

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive 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.: 02331/404453 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Auftragsätzen nach Zeichnung, Material: Messing, Neusilber, Bronze, Edelstahl ab 0,1mm.
Stückzahl ab 1 Blech 200 x 300mm.
Viele **fertige Ätzteile** von 1:20 bis 1:700, Ms-Profile, Miniaturketten
Ätztechnik
Mehr Infos bei:
SAEMANN Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
Tel. 06331 / 12440
saemann-aetztechnik@t-online.de • www.saemann-aetztechnik.de




PATERNOSTER
Vitrine - Schattenbahnhof
Individuelle Fertigung
nach Kundenwunsch
alle Spurweiten ab N bis Spur IIm/G
Platz sparend-alle Züge sofort verfügbar


Brücken -
kundenspezifisch gefertigt
Metall oder Kunststoff
versch. Bauweisen
100% Deutsche Handarbeit
Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.thiel-gleis.de

WERST
MODELL BAHN UND BAU
WIR LEBEN MODELLBAHN
Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen Riesige Auswahl – Günstige Preise
Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de

RITTER
RESTAURATIONEN
REPLIKA
ERSATZTEILDIENST

Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de
- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
  – Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935–1958
  – Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
  – Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

Kleine Bahn-Börse

nus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modell-bahnparadies.de G

Verkäufe
Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

Verkaufe von privat fast neue MIBA Jahrg. 1975-90 je 12 Hefte mit Einband pro Jahrgang zu je 30 EUR und Eisenbahn-Magazin Jahrgang 1990-2020 je 12 Hefte pro Jahrgang zu je 20 EUR. Abholung von privat in Frankfurt am Main Tel: 069-344448 o. Mobil 0160-8508690. Auf Nachfrage mehr.

www.nordbahn.net /
Qualität, Auswahl, preiswert

www.modelleisenbahn.com

Eisenbahn – Magazin 1978 - heute, privat VK an Selbstabholer. Pro Jahrgang 18 Euro. Im Raum Köln; Tel. 02205/81873.

www.bahnundbuch.de

Gesuche
Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfeisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies und Das

www.Railio.de
Sammlungsverwaltung

Digitalumbau, Sound-Einbau ab EUR 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

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

www.menzels-lokschuppen.de

Gesuche Dies und Das

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

www.d-i-e-t-z.de

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und –Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über Ho bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Verschiedenes

www.modellbahnservice-dr.de

www.modell-hobby-spiel.de
News / Modellbahnsofa

www.buchlokschuppen.de bietet: neue und gebrauchte Eisenbahnbücher sowie DVDs (auch Ankauf).

Kleine Bahn-Börse

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V., Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Urlaub
Reisen und Touristik

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www. Ferienhaus-Freudenstadt.de

Appartement in Großheirath: Liebevoll eingerichtet im OG in einem 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.d Modellbahn- Auto- Börsen, 34246 Vellmar So. 04.10. / 01.11., Mehrzweckhalle - Frommershausen Pfadwiese 10, 36179 Bebra So. 18.10. /29.11., Lokschuppen, Gilfershäuser Str. 12, 04159 Leipzig Sam. 14.11., Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190, 99867 Gotha Sam. 21.11., Stadthalle, Goldbacherstr., NEU 99085 Erfurt, Sa.19.12., Central Club, ehem. Ausbildungswerk der DR Bahn, Am Wasserturm 8-10 Jeweils von 10 bis 14:30 Uhr Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526, E-Mail: jens-berndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

16. Modelleisenbahnbörse am 11.10. 11-16 Uhr im HefeHof in Hameln. Spur Z bis Spur G, neu und gebraucht. Eintritt und Parken frei. Mehr unter www.efhm.de.

17./18. Oktober Nürnberg; www.mec-nuernberg.de/2021/; Tag der offenen Tür

50. Internationaler Modellbahn-, Spielzeugtausch- und Markttag; Datum: Samstag, 07.11.2026; Ort: Dr. -Sieber-Halle, Friedrichstraße 17, 74889 Sinsheim; Uhrzeit: 10 - 15 Uhr. Veranstalter: Eisenbahnfreunde Kraichgau e. V.; Tel.: 07261-5809; www.eisenbahnfreunde-kraichgau.de

22.11.BUTZBACH Modelleisenbahn- + Spielzeugbörse, 10-16 h, Bürgerhaus 35510 Butzbach, Baum 01590 1487459; Nächster geplanter Termin: 24.01.27

Alle Termine ohne Gewähr





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**

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

© stock.adobe.com – Bernulius

eisenbahn Modellbahn magazin

ECHTES BAHNERLEBNIS

1 Testabo

Erst lesen, dann entscheiden

Einsteigen und überzeugen lassen



3 x 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

26./27. September, Staßfurt: Herbstfest „100 Jahre Baureihe 44“. Info: www.lokschuppen-stassfurt.de

2.–4. Oktober, Leipzig: Hobbymesse. Info: www.hobbymesse.de

3. Oktober, Aktionen in Aumühle (www.vvm-museumsbahn.de), Basdorf (www.berliner-eisenbahnfreunde.de), Berlin (www.berlin-macht-dampf.com), Bohmte (www.museumseisenbahn-minden.de), Bruchhausen-Vilsen (www.museumseisenbahn.de), Chemnitz (www.sem-chemnitz.de), Deinste (www.kleinbahn-deinste.de), Gütersloh (www.dkbm.de), Harpstedt (www.jan-harpstedt.de), Leeste (www.pingelheini.de), Luckau (www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de), Neustadt (www.eisenbahnmuseum-neustadt.de), Nördlingen (www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de), Osnabrück (www.osnabruecker-dampflokfreunde.de), Rahden (www.museumsbahn-rahden.de), Schönberg (www.wisentatalbahn.de), Solms (www.feldbahn-fortuna.de), Syke (www.vgh-hoya.de)

3./4. Oktober, Bergedorf: Museumsfahrtage. Info: www.geesthachtereisenbahn.de

3./4. Oktober, Galenbeck: Fahrten auf der Schmalspurbahn. Info: www.mpsb-online.de

3./4. Oktober, Riedlhütte: Tage der offenen Tür. Info: www.feldbahn-riedlhuette.de

3./4. Oktober, Mesendorf: Fahrbetrieb. Info: www.pollo.de

3./4. Oktober, Brohl/Niederzissen: Bahnfest „125 Jahre Brohltalbahn“ mit Dampfbetrieb und Schmalspur-Expo. Info: www.vulkan-express.de, www.arge-s.de

3./4. Oktober, Wathlingen: Modellbahntage im 4-Generationen-Park. Info: mist-hi.de

3./11. Oktober, Viechtach: Fahrtage der Wanderbahn. Info: www.wanderbahn.de

3./18. Oktober, Ottweiler (Saar): Museumsverkehr. Info: www.ostertalbahn.de

3./24. Oktober, Schönheide: Fahrtage. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

3./4./11./18./25. Oktober, Schorndorf: Fahrtage. Info: www.schwaebische-waldbahn.de

3./4./18. Oktober, Essen: Fahrtage. Info: www.hespertalbahn.de

4. Oktober, Aktionen in Braunschweig (www.eisenbahnerlebnis.de), Externtal (www.landeseisenbahn-lippe.de), Hüinghausen (www.sauerlaender-kleinbahn.de), Karlsruhe (www.dampfnostalgie-karlsruhe.de), Korntal (www.ges-ev.de), Lohsdorf (www.schwarzbachbahn.de), Neustadt (www.bahnwelt.de), Rommerskirchen-Oekoven (www.gillbachbahn.de), Rottweil (www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de), Schöllkrippen (www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de)

4./11./18. Oktober, Neustadt (Weinstraße): Museumsfahrten. Info: www.kuckucksbaehnel.de

4./18. Oktober, Mellrichstadt: Fahrtage. Info: www.freiland-museum-fladungen.de

Fernseh-Tipp

Montag bis Freitag

SWR, 10:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

4./18. Oktober, Bochum: Fahrtage der Ruhrtalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

4./11./18./25. Oktober, Aulendorf: Ausstellung „Modelleisenbahnen in der DDR“. Info: www.buergermuseum.de

9.–11. Oktober, Magdeburg: Modellbahnausstellung. Info: www.mebf.de

10. Oktober, Leipzig: D-Zug „Stettiner Haff“. Info: www.bw-halle-p.de

10. Oktober, Berlin: Sonderzug „180 Jahre Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn“. Info: www.lausitzerdampflokclub.de

10./11. Oktober, Bremen: Modellbautage im Museum. Info: www.fdbs.net

10./11. Oktober, Meuselwitz: Modellbahnausstellung. Info: www.kohlebahnen.de

10./11. Oktober, Oschatz: Modellbahnausstellung. Info: www.doellnitzbahn.de

10./11. Oktober, Neustadt: Modellbahnausstellung. Info: www.modelleisenbahnclub-neustadt-am-ruebenberge.de

10./11. Oktober, Ried/Österreich: Modellbaumesse. Info: www.modellbau-ried.at

10./11. Oktober, Urbar: Modellbahntage. Info: www.migurbar.de

10./11. Oktober, Klostermansfeld: Festwochenende „35 Jahre Mansfelder Bergwerksbahn e. V.“ Info: www.mansfelder-bergwerksbahn.de

10./17. Oktober, Neu-Neetze: Mondscheinfahrt. Info: www.heide-express.de

10./24. Oktober, Haselünne: Museumsfahrten. Info: www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

10./11. Oktober, Weimar: Eisenbahnfest. Info: www.eisenbahnmuseum-weimar.de

10./11. Oktober, Wittenberge: Herbstdampf. Info: www.dampflok-wittenberge.de

10./11. Oktober, Nördlingen: Rieser Eisenbahnerlebnistage. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

11. Oktober, Amstetten: Fahrtag und Jubiläum „125 Jahre Amstetten – Laichingen“. Info: www.lokalbahn-lag.de, www.uef-alb-baehnle.de

11. Oktober, Neresheim: Sonderbetriebstag „125 Jahre Härtsfeldbahn/25 Jahre Museumsbahn“. Info: www.hmb-ev.de

11. Oktober, Hamm: Mit 212 079 in den Landschaftspark Duisburg. Info: www.museumseisenbahn-hamm.de

11. Oktober, Minden: Teddybärenfahrt mit der T 9³. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

11. Oktober, Lengerich: Feldbahnbetrieb. Info: www.eisenbahnfreunde-lengerich.de

11. Oktober, Kassel: Museumsfahrten. Info: www.hessencourrier.de

17. Oktober, Leipzig: Dampfzug zur Lössnitzgrundbahn. Info: www.dampfbahnmuseum.de



Neben der Lok 11 wird auch eine V 10 C eingesetzt MM

17. Oktober, Neumünster: Mit dem 628 201 nach Bremen, Oldtimer-Straßenbahnrundfahrt. Info: www.helev.de

17. Oktober, Berlin: Rundfahrt mit dem VT 95. Info: www.berliner-eisenbahnfreunde.de

17. Oktober, Nürnberg: Tag der offenen Tür. Info: www.mec-nuernberg.de

17./18. Oktober, Dresden: Saisonabschluss im Bw. Info: www.igbwdresden-altstadt.de

17./18. Oktober, Annaberg-Buchholz: Herbstdampf. Info: www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de

17./18. Oktober, Rottweil: 17. Dampftage. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

17./18. Oktober, Zwickau: Fahrtage der Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

17./18./24./25. Oktober, München: Fahrten der 70 083 und E 69 05. Info: www.blv-online.eu

18. Oktober, Lengerich: Mit dem VT 103 zur Stahlwerkbesichtigung. Info: www.eisenbahn-tradition.de

18. Oktober, Stuttgart: Fahrten mit dem ET 65 005. Info: www.br465.de

23. Oktober, Wesel: Bahn- und Schifffahrt. Info: www.hsw-wesel.de

24. Oktober, Wiesloch: Fahrt in die Dämmerung. Info: www.feldbahnmuseum-wiesloch.de

24. Oktober bis 1. November, Jena: Modellbahnausstellung. Info: www.mek-jena49.de

24. Oktober, Erfurt: Reichsbahnzug nach Hamburg. Info: www.eisenbahnmuseum-weimar.de

24. Oktober, Chemnitz: Fahrt zur Göltzschtalbrücke. Info: www.sem-chemnitz.de

24. Oktober, Treysa: Mit der 35 1097 nach Speyer. Info: www.eftreysa.de

24. Oktober, Bielefeld: Rundfahrten mit der 78 468. Info: www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

24./25. Oktober, Radebeul: Herbstdampf. Info: www.traditionsbahn-radebeul.de

24./25. Oktober, Jettingen: Modellbahnausstellung. Info: www.igspurnull.com

24./25. Oktober, Blankenburg: Modellbahnausstellung. Info: www.modellbahnclub-blankenburg-harz.de

24./25. Oktober, Rodgau: Modellbahnausstellung. Info: www.rmcev.de

24./25. Oktober, Neuenhagen: Modellbahnausstellung. Info: www.ig-modellbahn-hellersdorf.de

25. Oktober, Chemnitz: Dampf-Familienfahrt. Info: www.sem-chemnitz.de

25. Oktober, Zwettl/Österreich: Dampffahrten. Info: www.lokalbahnverein.at

25. Oktober, Karlsruhe: Fahrten nach Bad Herrenalb. Info: www.dampfnostalgie-karlsruhe.de

26. Oktober, Strasshof/Österreich: Abdampfen. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

30./31. Oktober, Gangelt: Fahrtage auf Meterspur. Info: www.selfkantbahn.de

30. Oktober bis 1. November, Friedrichshafen: Messe Faszination Modellbau *(em-Leser erhalten mit dem Code **FN2026EM** drei Euro Ermäßigung)*. Info: www.faszination-modellbau.de

31. Oktober, Oschatz: Dampffahrten. Info: www.doellnitzbahn.de

31. Oktober, Brand-Erbisdorf: Gartenbahn-Fahrtag. Info: www.eisenbahnverein-langenau.de

Bahnreisen

Sonnabend, 10.10.2026
„Historic-NME-Train“
180 Jahre Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn nach Wrocław
Zustiege: Berlin-Lichtenberg, Ostkreuz, Baruth, Calau, Cottbus, Forst
Bis zu 4 Ausflugsmöglichkeiten

Freitag, 30.10.2026
„Herrnhuter-Sternenglanz in Nochten“ Lichterfahrt
Mit Diesellok 218 342-3 von Cottbus über Calau, Großräschen und Senftenberg

Sonnabend, 28.11.2026
„Advent in der Lausitz“
Christkindelmarkt in Görlitz
Mit E-Lok 243 005 und 01 1104 von Baruth, Luckau, Finsterwalde, Calau über Cottbus, Neuhausen und Spremberg

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

29.12.2026–03.01.2027
JAHRESWECHSEL AM GENFERSEE
Gruppenreise nach Lausanne, Rundfahrt über Montreux-Oberland-Bahn und Lötschberg-Bergstrecke, Bahnen im Chablis und rund um den Genfersee über Martigny – Chamonix – St. Gervais – Annemasse – Genf.
Jahreswechsel auf dem Genfersee 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

Nebenbahnalltag

mit Bundesbahn-Flair

Bahnhof Laubach in Epoche III ■ *Mit der Vogelsberger Westbahn setzte die Modellbaugruppe „Comedian Hanullists“ bereits 1998 Maßstäbe. Nachdem die HO-Segmentanlage lange aus dem Blickfeld der Modellbahnszene verschwunden war, wurde sie ab 2022 reaktiviert und überarbeitet. Im ersten Teil unseres Porträts beleuchten wir die Geschichte der Anlage und stellen das Modell des oberhessischen Bahnhofs Laubach vor*



In der Region zwischen Gießen, Fulda und Kassel liegt das als Vogelsberg bezeichnete osthessische Mittelgebirge. Dieses waldreiche Bergland wird von den Hauptstrecken umfahren und ist nur durch eingleisige Nebenbahnen erschlossen. Eine dieser Nebenstrecken verlief von Hungen nach Mücke. An ihr lag die Kleinstadt Laubach, in der der einstige MIBA-Chefredakteur Michael Meinhold aufgewachsen ist. In seiner Kindheit beobachtete er vom Schulhof aus, wie Güterzüge die Steigung zum Laubacher Wald erklommen. Glaubt man seinen Erzählungen, so muss es ein Erlebnis gewesen sein, wenn eine Dampflok der Baureihe 50 mit einem schweren Güterzug aus dem Bahnhof beschleunigte. Meinhold erlebte in Laubach auch noch den Personenverkehr mit Schienenbussen der Baureihe VT 95. Diese erreichten den Bahnhof als vierteilige Garnitur, wurden dort geschwächt und setzten für die Rückfahrt um. Die Erlebnisse in Laubach prägten Meinhold und trugen dazu bei, dass aus ihm ein Eisenbahnhistoriker und -journalist wurde, der sich der Epoche III verschrieben hat.

Aufbau als Segmentanlage

Im Jahr 1998 überzeugte Meinhold sieben MIBA-Autoren, den Bahnhof Laubach ins Modell umzusetzen. Es entstanden mehrere Segmente in der Spurweite H0, die bei den Mitstreitern zu Hause sowie bei gemeinsamen Bastelabenden und -wochenenden in Meinholds Arbeitszimmer in

Betriebsamkeit in Laubach: 50 888 ist mit ihrem Schotterzug auf dem Außengleis zum Stehen gekommen. Nach der Ausfahrt des Güterzuges kann der VT 95 umsetzen und seine Rückfahrt in Richtung Hungen antreten. Am Güterschuppen wartet die Köf II auf die nächsten Aufgaben *Alle Fotos, sofern nicht anders bezeichnet: Sebastian Koch (12)*



Laubach gebaut wurden. Die Gruppe, die sich den Namen „Comedian Hanullists“ gab, schuf eine Anlage, die in der Modellbahnszene Maßstäbe setzte.

Den Ausgangspunkt der Anlage bildeten zwei bereits bestehende Segmente der Haltestelle Laubacher Wald, die der Laubacher Modellbahner Bernd Lang angefertigt hatte. Im MIBA-Jahrgang 1998, in dem die Zeitschrift ihr 50-jähriges Bestehen feierte, berichteten Meinhold und seine Mitstreiter monatlich über den Baufortschritt der Anlage. Im November 1998 wurde sie schließlich als „Vogelsberger Westbahn“ auf der Messe in Köln präsentiert. Die Vorbildstrecke von Hungen nach Mücke wurde jedoch nie als Westbahn bezeichnet. Stattdessen ist dieser Name an einen Anlagenentwurf aus der ersten MIBA-Ausgabe von 1948 angelehnt. Als Michael Meinhold 2009 verstarb, wurden die Segmente eingelagert und verschwanden für viele Jahre aus dem Blickfeld der Modellbahnszene.

Anlässlich des Jubiläums „75 Jahre MIBA“ wurde die Anlage ab 2022 rekontruiert

An die heutigen Maßstäbe angepasst

Gemeinsam mit den beiden ehemaligen „Comedian Hanullists“, Martin Knaden und Ludwig Fehr, beschlossen Heiko Herholz und ich 2022, die Vogelsberger Westbahn für das anstehende Jubiläum „75 Jahre MIBA“ im Jahr 2023 wieder betriebsfähig zu machen. Leider waren sowohl die landschaftliche Gestaltung als auch der Schotter durch die Abstellung spröde geworden. Daher mussten wir die Landschaft neu aufbauen. Dabei haben wir die Details auf der Anlage an die heutigen Maßstäbe angepasst. Die Gebäude wurden glücklicherweise sicher gelagert, so dass wir sie weiterverwenden konnten.

Im November 2024 haben wir die Anlage technisch überarbeitet und mit ihrer rundum erneuerten Landschaft auf der IMA in Friedrichshafen ausgestellt. Trotz ihrer langen Abwesenheit konnten sich viele Besucher an die Vogelsberger Westbahn erinnern und kamen mit uns ins Gespräch.

Nebenbahnbetrieb in Epoche III

Der Fahrbetrieb und die Gestaltung der Segmente zeigen die letzten Betriebsjahre

Bahnhof Laubach (Oberhess.)



Kurz nach der Eröffnung der Verlängerung der Strecke nach Mücke posieren die Bahnhofsmitarbeiter vor dem umgebauten Bahnhof Laubach *Archiv Michael Meinhold (2)*

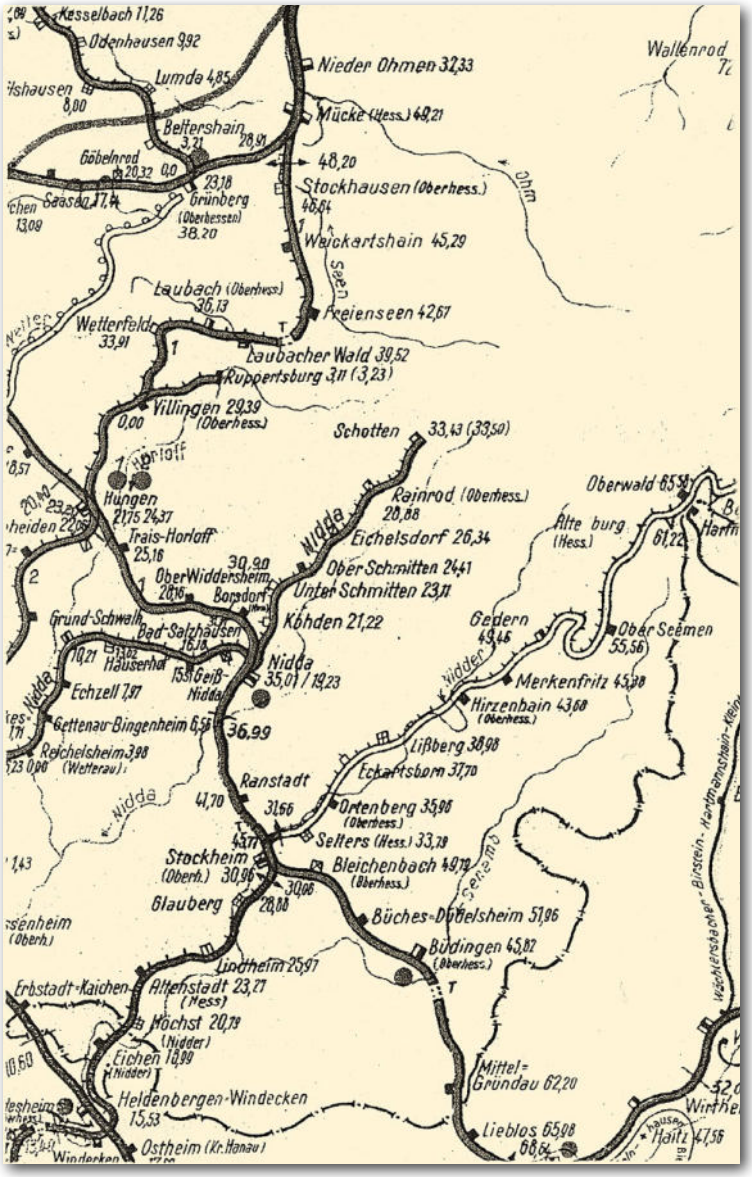


Eine Köf II rangiert 1966 im Bahnhof Laubach Güterwagen an den Güterschuppen und die Ladestraße. Vor dem Schuppen erkennt man die abgeschrägte Laderampe



Mit ihrem Übergabegüterzug Üg 67695 verlässt 216 221 am 1. August 1995 den Bahnhof Laubach in Richtung Hungen *Georg Wagner*

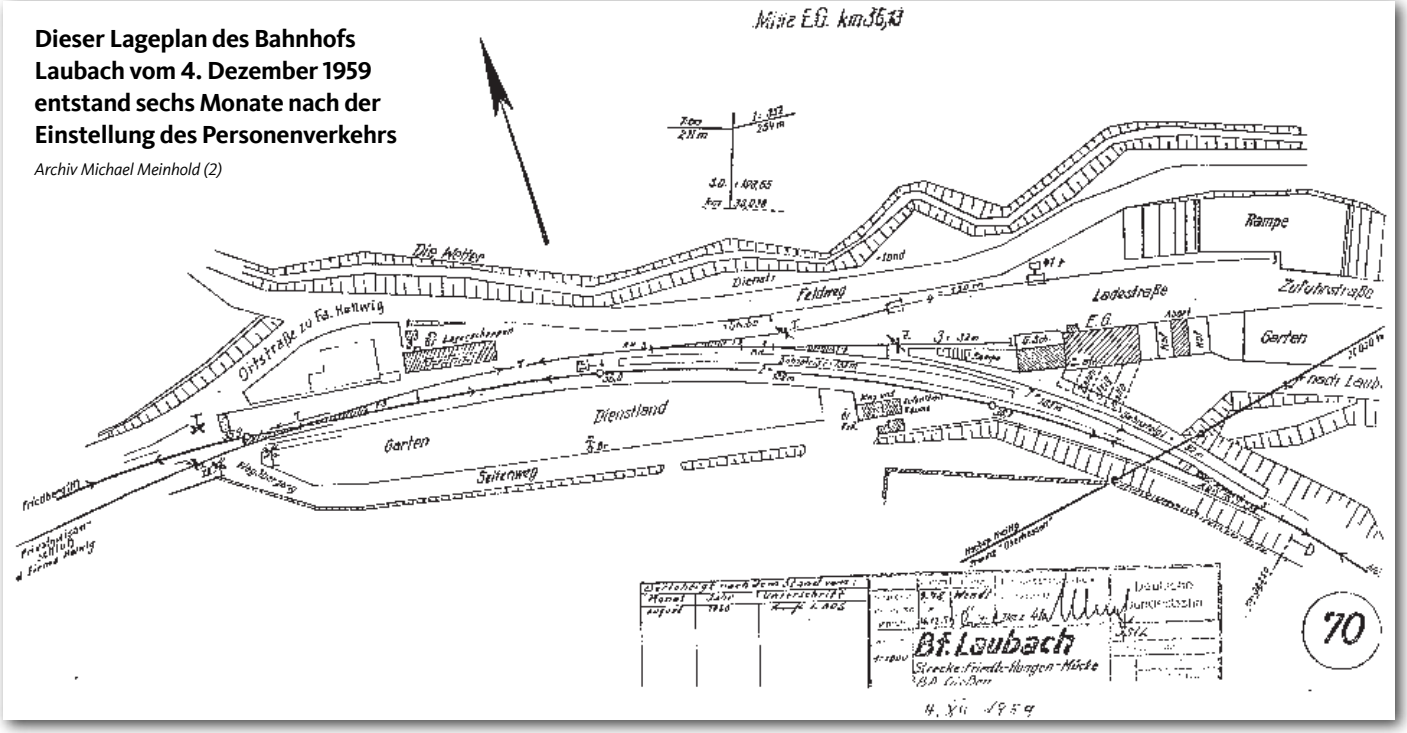
Am 1. Juni 1890 wurde eine Stichbahn von Hungen nach Laubach im osthessischen Vogelsberg eröffnet. Der Endbahnhof Laubach erhielt ein stattliches Empfangsgebäude mit einem Güterschuppen sowie einen eingleisigen Lokschuppen. Die topografisch anspruchsvolle Verlängerung der Strecke von Laubach nach Mücke wurde zum 1. Oktober 1903 in Betrieb genommen. Die somit entstandene Nebenstrecke von Hungen nach Mücke diente als Querverbindung zwischen den beiden Hauptstrecken Frankfurt (M) – Gießen und Gießen – Fulda. Aus dem bisherigen Endbahnhof in Laubach wurde ein Durchgangsbahnhof. Dafür verschwenkte man die Gleise von der nördlichen auf die südliche Seite des Empfangsgebäudes. Da sie fortan im Bogen durch den Bahnhof verliefen, wurden zwei geschwungene Bahnsteige errichtet und ein schräges Bahnsteigdach am Empfangsgebäude angebracht. Die neu gebaute Trasse Richtung Mücke verlief unmittelbar hinter dem Bahnhof durch einen Einschnitt und führte im Bogen unter einer Straßenbrücke hindurch. Für den Güterumschlag verlegte man auf der Rückseite des Bahnhofs Ladegleise und errichtete eine Kopfseitenrampe. Nach dem Umbau des Bahnhofs blieb der Lokschuppen zunächst in Betrieb. Er wurde jedoch 1945 stillgelegt und von den Gleisen abgebunden. Die Deutsche Bundesbahn stellte den Personenverkehr auf der Strecke Hungen – Mücke bereits 1959 ein. Güterverkehr gab es in Laubach noch bis 1997. Inzwischen wurden die Gleisanlagen abgebaut und das Empfangsgebäude zu einem Jugendklub umfunktioniert.



Auf dem oberen Teil der Direktionskarte Frankfurt (Main) von 1948 ist die Strecke Hungen – Mücke mit dem Bahnhof Laubach abgebildet. Die nächsten größeren Bahnknoten sind Nidda und Stockheim südlich von Laubach

Dieser Lageplan des Bahnhofs Laubach vom 4. Dezember 1959 entstand sechs Monate nach der Einstellung des Personenverkehrs

Archiv Michael Meinhold (2)





In Laubach kommt das Rangiergeschäft nicht zu kurz: Während der Behelfspersonenwagen am Bahnsteig wartet, rangiert V 36 413 Güterwagen an die Ladestraße. Die Weichen der Ladegleise werden im Modell über den Anlagenrahmen ortsbedient



Auf der Rückseite des Empfangsgebäudes sind die Zufahrtsstraße und die Gärten nachgebildet

Die Strecke nach Hungen führt zunächst im Bogen über eine Steigung in Richtung Laubacher Wald. Die Straßenunterführung wurde 1998 von Horst Meier gebaut



der Strecke Hungen – Mücke in den späten 1950er-Jahren. Zu dieser Zeit waren am Vogelsberg Dampflokomotiven der Baureihen 50, 78 und 93 anzutreffen. Hinzu kamen die V 36 und der VT 95 als Vertreter der Dieseltraktion. In Laubach herrschte damals reger Betrieb: An der Ladestraße wurden Baustoffe, Holz und Dünger umgeschlagen. Das im Güterschuppen gelagerte Stückgut wurde über die Laderampe in gedeckte Güterwagen

> *In den späten 1950er-Jahren gab es in Laubach noch regen Personen- und Güterverkehr*

verladen. Zudem waren die Verladegleise über eine Doppelkreuzungsweiche mit dem Gleisanschluss der Eisengießerei Hellwig verbunden. Dort wurden Eisenerzeugnisse an einer langen Laderampe verladen. Die Güterwagen wurden auf den Ladegleisen hinter dem Empfangsgebäude gesammelt und in Nahgüterzüge oder Güterzüge mit Personenbeförderung eingereiht. Die Rangierarbeiten in Laubach erledigte eine Köf II. Im Personenverkehr wurden neben den Schienenbussen der Baureihe VT 95 auch lokbespannte Züge eingesetzt. Die Signale und Weichen an den Hauptgleisen wurden mit einem Stell-



Gegenüber von den Bahnsteigen sind die Spannwerke der ferngestellten Signale und Weichen zu erkennen. Im Bahnhof kreuzen Pikos 78 134 und ein VT 95-Gespann von Fleischmann

Eine Köf II rangiert zwei Güterwagen von den Ladegleisen an einen Zug auf dem äußeren Bahnsteiggleis. Im Hintergrund befindet sich der ehemalige Lokschuppen



Bundesbahn pur: An der Laderampe werden Wechselbehälter von der DB auf einen Lkw verladen. Der große Platz hinter dem Empfangsgebäude bietet viel Raum für lebendige Szenen



Der Blick vom Bahnsteig auf die Einfahrt in den Bahnhof Laubach: Ein Ausfahrsignal in Richtung Laubacher Wald gab es nur auf dem äußeren Gleis. Filigran wurden auch die Seilzüge zum Weichenantrieb und zum Einfahrsignal nachgebildet

Eine Beleuchtung besaß Laubach im Vorbild nicht. Sie wurde im Modell 2023 ergänzt, um auch nächtliche Szenen nachstellen zu können. Auch das Empfangsgebäude und das Bahnsteigdach wurden authentisch illuminiert

werk gestellt, das im Empfangsgebäude untergebracht war.

Modellbau nach Vorbildmaßen

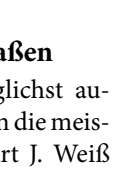
Um die Vorbildsituation möglichst authentisch nachzubilden, wurden die meisten Gebäude 1998 von Gebhart J. Weiß selbstgebaut. So entstand das Empfangsgebäude mit seinem Güterschuppen und dem schrägen Bahnsteigdach in mühevoller Arbeit nach exakten Vorbildmaßen. Die Gebäude haben einen Kern aus dünnem Sperrholz, auf den Kunststoffplatten mit Mauerwerks- oder Bretterstruktur aufgeklebt wurden. Für die Türen und Fensterrahmen wurden dünne Kunststoffprofile verwendet. Auf diese Weise entstanden auch der Lokschuppen und das Nebengebäude im Bahnhof.

> *Die meisten Gebäude wurden nach exakten Vorbildmaßen von Gebhart J. Weiß gebaut*

Die Schule, von deren Hof aus Michael Meinhold einst den Güter- und Personenverkehr beobachtete, durfte im Modell nicht fehlen. Ihre Fassade besteht aus weißen Polystyrolplatten, die innen durch Kartonwände gestützt werden. Alle Fenster- und Türöffnungen wurden mit einem Cuttermesser eingeschnitten und mit geätzten Messingteilen gestaltet. Für die Dächer wurden Kunststoffprägeplatten von Vollmer verwendet.

Lediglich zwei Gebäude entstanden aus Serienmodellen: Bei der Villa auf dem großen Bogenmodul handelt es sich um einen Bausatz der Firma Kibri. Die Eisengießerei Hellwig entstand aus mehreren Resinbausätzen von Artitec. *Sebastian Koch*

Anmerkung der Redaktion: Im nächsten Heft (11/2026) folgt der zweite Teil unseres Porträts der Vogelsberger Westbahn. Darin werden wir die eingleisige Nebenstrecke zur Haltestelle Laubacher Wald beleuchten. Zudem werden wir uns dem Aufbau der Segmente, dem Betriebskonzept sowie der Landschaftsgestaltung der Anlage widmen.



Sebastian Koch ist seit seiner Kindheit Modellbahner. Er verfolgte die Westbahnstory 1998 in der MIBA und restaurierte die Anlage 2023.



In Richtung Hungen besaßen beide Hauptgleise Ausfahrsignale. Der seit 1945 abgebundene Lokschuppen entstand im Modell nach exakten Vorbildmaßen



Bis zur Einstellung des Personenverkehrs kreuzten VT 95 in Laubach. Den Trieb- und Beiwagen der Garnitur rangierte man an den nach Hungen zurückfahrenden Zug

Am Güterschuppen wird auch die straßenseitige Laderampe bedient. Die markanten Autos der Epoche III dürfen hier im Modell nicht fehlen



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!



E 41 001 des DB Museums auf der Dreiseenbahn im Schwarzwald (Wdh. aus Heft 8/2026): Verfälscht der Dachaufbau die Museumslokomotive? *Charly Kissel*

Bus statt Bahn, em 9/2026

BOStrab statt EBO

Der Abschnitt Köln Universitätsstraße bis Köln Barbarossaplatz ist nie nach EBO betrieben worden, es galt die BOStrab bis Köln-Klettenberg. In diesem Bereich fuhren neben Straßenbahntriebwagen der Linien 10 und 11der KVB mit Ziel Köln-Klettenberg Schleife Geisbergstra0e auch die Züge der KBE nach Brühl/Bonn, diese dort allerdings mit Ausnahmegenehmigung und nur mit Vmax 30 Km/h.. Der Betrieb nach EBO/ESO begann und beginnt ab Höhe des (nun ehem.) Abzweigs Klettenberg. Stillgelegt wurde aber, wie richtig geschildert der damalige, auch nach BOStrab betriebene nördl. Endpunkt der Linie 18, Köln Barbarossaplatz.

Rolf Houben, Bergheim

Die erste Einheitsellok, em 8/2026

Ist es wirklich die E 41 001?

Ist die auf Seite 45 abgebildete Lok tatsächlich die echte E 41 001 oder eine andere Ursprungslok? Oder hat man im Zug der letzten Ausbesserungen die E 41 001 mit Tauschteilen anderer E 41 wiederhergestellt? Betrachten Sie einmal die Bilder des Beitrages! Die E 41 001 hatte stets ein glattes Dach ohne Aufbauten, wie die meisten 141er. Auf dem Foto auf Seite 45 trägt die Lok eindeutig sichtbar einen rechteckigen Dachaufbau. Den hatte die E 41 001 aber ihre gesamte Betriebszeit und selbst zu Beginn ihrer Museumslok-Zeit nicht. Warum hätte man der Museumslok nun einen Umbau verpasst, der ihr historisches Aussehen verfälscht und gar nicht zu ihrer über 50-jährigen Betriebszeit passt?

Herwig Gerstner, Wels

Hochleistungspacifics der DB, em 7/2026

Erinnerungen an Sonderfahrten mit 011 062

Guten Tag, an die 011 062 habe ich wohl einige Erinnerungen. 1971 feierte der Niederländische Verein für Eisenbahn- und Straßenbahn-Interessierte (NVBS) sein 40. Jubiläum. Da einige begeisterte Mitglieder bei der Bahndirektion in Utrecht arbeiteten, konnte man eine Sonderfahrt organisieren. Nach vielen Diskussionen, Telefonaten und technischen Untersuchungen war es so weit: Am 11. und 12. September 1971 wurden mit 011 062 drei Rundfahrten Amsterdam – Woerden – Rotterdam – Amsterdam veranstaltet. Die Wagen waren ehemalige Elektrotriebwagen (Mat 24, „Blokkendoos"). Gewendet wurde im Gleisdreieck von Schiedam, mehrere Feuerwehren sorgten für das Wasser. Die Begeisterung des Publikums ebnete den Weg für weitere Dampfexkursionen und führte schließlich zur Restaurierung der NS-Lokomotive 3737 im Jahr 1974.

Bernt Paul Wentink, Voorburg

***

Angekündigt, aber bis heute nicht ausgeliefert

In der Auflistung von Modellen der Baureihe 012 heißt es, dass für die Spurweite Z seit 2008 ein Modell von Bahls unter Artikelnummer 5012 angeboten würde. Das ist so nicht korrekt: Tatsächlich wurde es in diesem



Stillgelegt wurde 1986 der nach BOStrab betriebene nördliche Endpunkt der Linie 18 in Köln Barbarossaplatz *Rolf Houben*



011 062 bei den Sonderfahrten in den Niederlanden am 12. September 1971 *Bernt Paul Wentink*

Korrekturen

Die erste Einheitsellok, em 8/2026
In den technischen Daten der E 320 auf Seite 42 hat sich ein Fehler eingeschlichen: Die Lok besaß einen Tatzlagerantrieb und nicht – wie im Beitrag angegeben – einen Gummiringfederantrieb. Danke an unseren Leser Georg Messerschmidt für den Hinweis.

Bus statt Bahn, em 9/2026
Das Foto auf Seite 11 oben rechts stammt von Ralf Händeler und entstand am 17. April 2026.

Die kleine Rote von Märklin, em 7/2026
Das Bild der V 60 1009 auf Seite 63 ist nicht in Plochingen aufgenommen, sondern in Stuttgart-Obertürkheim. Danke an Hansjörg Henke aus Leinfelden-Echterdingen für den Hinweis.

Jahr angekündigt, zu einer Auslieferung kam es bis heute allerdings nicht. Mir ist aber bekannt, dass zumindest einzelne Gussteile beim Kleinserienhersteller inzwischen vorliegen.

Holger Späing, Dortmund

Historisches Lokdepot, em 8/2026

Jouef-Rotonde als Bausatz

Die Firma Jouef bot in den 60er-Jahren diese Rotonde als Bausatz an. Vielleicht hat noch jemand dieses Modell und kann eventuell Fotos zur Verfügung stellen. *Herbert Keuler*

Im Fokus Baureihe 24, em 9/2026

Modelle aus der Anfangszeit

Ich möchte noch ein paar Ergänzungen aus der Anfangszeit der H0-Modelle der Baureihe 24 machen. Beim Trix-Modell dürfte es sich wohl eher um eine Symbolisierung der stolzen Baureihe 01 gehandelt haben, die übrigens schon seit 1935 den Tender mit drei Achsblenden ähnlich der Baureihe 24 hatte. Erst Liliput machte dann 1951 mit Artikel-Nr. 116 aus der kopierten Trix-Gussform der 20/52 tatsächlich eine 24 016, wohl die erste Baureihe 24 in H0 mit passender Betriebsnummer als Schiebebild. Die Vorlaufachse wurde gespart, aber der Tender war sehr vorbildlich, mit 3 Achsen. Kleinbahn brachte 1952 unter der Artikel-Nr. D110 ebenfalls eine an das Trix-Modell angelehnte Baureihe 24 auf den Markt für Zweileiter-Gleichstrom, auch ohne Vorlaufachse und ohne Windleitbleche, dafür jedoch mit vollständiger Heusinger-Steuerung und der Schiebebild-Betriebsnummer 24 046. Die erste 24 mit Vorlaufachse, die auch wirklich schon wie eine 24 aussah, kam 1952 recht maßstäblich von Gützold unter Artikel-Nr. 02 108/104 für Wechselstrom und /105 für Gleichstrom. Eine Betriebsnummer hatte sie nicht und auch die Steuerung war sehr vereinfacht, aber sie hatte durch eine geschickt gelöste Antriebstechnik freien Durchblick unter dem Kessel. Erhältlich war sie für Drei- und Zweileiter. Ab 1960 kam dann von Gützold mit Artikel-Nr. 108/791 die 24 004 mit vollständiger Heusinger-Steuerung, zunächst noch mit undurchbrochenen Treibrädern, ab 1962 dann mit durchbrochenen Treibrädern, leicht modifizierter Steuerung und überarbeitetem Motor. Als 24 002 und mit verbesserter Bedruckung blieb sie dann auch bei Piko noch lange im Programm.

Dr. Klemens Wesolowki, Neuburg a. d. Donau



Gützold-Modell der 24 004 in der Modellversion von 1962 für Zweileiter Gleichstrom *Dr. Klemens Wesolowki*

eisenbahn Modellbahn magazin vereint mit Eisenbahn JOURNAL

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 10/2026, Nummer 712, 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: Franz-Josef Dovern, Guus Ferrée, Felix Förster, Dr. Jürgen Hörstel, Josef Högemann, Rolf Ihme, Markus Inderst, Hans-Joachim Knupfer, Manuel Leitner, Sebastian Koch, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Maik Möritz, Christian Much, Karsten Naumann, Dr. Helmut Petrovitsch, Holger Späing, Oliver Strüber, Alexander Wilkens
Schlussredaktion: Peter Schricker (fr)
Redaktionsassistenz: 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 Pilzweger
Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Anzeigendisposition: 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.

Jegliches automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckerzeugnisses (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.

GeraMond

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 Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 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.

PEFC
PEFC/32-32-082
PEFC-zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de

GeraNova Bruckmann Verlagshaus

Vorschau



Dr. Dietmar Beckmann

Nicht verpassen:
Heft 11/2026 gibt es ab
9. Oktober im Handel!

Bundeswehr-Wochenendverkehr

Operation Familienheimfahrt

Sie hießen „Kranich“, „Sperber“ oder „Hohensyburg“: Züge, die speziell für Angehörige der Bundeswehr verkehrten. Hier kamen bis zu 14 Wagen lange Züge zum Einsatz. Wir beleuchten die gewaltigen Wochenend-Entlastungsverkehre zu den großen Armee-Standorten.



Jürgen Nelkenbrecher

Baureihe 86

Abschied in Nordbayern

Während die Baureihe 86 andernorts längst von Dieselloks verdrängt war, gehörte sie im fränkischen und oberpfälzischen Bahnbetrieb bis in die 1970er-Jahre zum gewohnten Bild. Unser Artikel blickt zurück auf das letzte große Einsatzgebiet der Einheitsloks.

Im Fokus: Nahverkehrstriebwagen der ÖBB

Abschied von der Reihe 4020

Von 1978 bis 2026 prägte die Reihe 4020 der ÖBB das Bild der Wiener Schnellbahn. Wir blicken auf die Geschichte der Fahrzeuge und zeigen, welche Modelle es gibt.



Markus Inderst

Die ÖBB-Reihe 1189 im Vergleichstest

Das österreichische Krokodil in H0

Die Elloks der Reihe 1189 der ÖBB waren zwar eher eine Splittergattung, aber dennoch eine imposante Erscheinung. Wir vergleichen die beiden Modelle von Roco und Märklin/Trix.



Werk

Außerdem im Heft:

Loks der SKS

Im Osten von Saarbrücken beförderte eine Straßenbahn Güter auf der Schiene.

Technik: GSM-R

Mobile Communication – Railway: So funktioniert das Mobilfunknetz für die Bahn.

Old Port Shop

Eine beeindruckende Anlage in Spur Z zeigt einen belebten Hafen im Nordosten der USA.

Das ist unsere Planung – Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen behalten wir uns vor.

Pünktlich wie die Bundesbahn



Florian Dürr, Chefredakteur

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 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

Faszination Modellbau

ECHTDAMPF HALLENTREFFEN

INTERNATIONALE MODELLBAHN AUSSTELLUNG

Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau



30. OKT. – 1. NOV. 2026

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:

Fr. und Sa. 9.00 – 18.00 Uhr, So. 9.00 – 17.00 Uhr

WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

faszination.modellbau faszination.modellbau FaszinationModellbau

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH . Gustav-Werner-Straße 6 . D-72636 Frickenhausen . T +49 (0)7025 9206-100 . F +49 (0)7025 9206-88100 . modellbau@messe-sinsheim.de . www.messe-sinsheim.de

DIESELLOK

BR V90

DB

PIKO



- Ausführung mit Doppellüfter Bauart Behr mit drehbar gelagerten Lüfterrädern
- Mit Topfantenne, Pfeifen und extra angesetzten Windabweisern
- Führerpultbeleuchtung und digital schaltbare Beleuchtung im Führerstand
- Mit Hülsenpuffer und Pufferhandgriffen, Schmier- und Sandboxen
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung kurzer Spannungsunterbrechungen

Starke Leistung im Rangierdienst –
die Baureihe V 90 der Deutschen Bundesbahn

So lebendig kann Vorbildtreue sein: Die Baureihe V 90 von PIKO begeistert mit beeindruckender Detailtreue und authentischer Ausführung der DB in Epoche III. Ein Modell, das höchsten Ansprüchen gerecht wird.

FORM NEU 2026



Diesellok BR V90 DB Ep. III

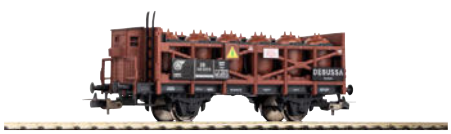
22040	Gleichstrom	**199,00 €***
22042	Gleichstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound**® *onboard*	**309,00 €***
22043	Wechselstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound**® *onboard*	**309,00 €***

* unverbindliche Preisempfehlung

Die perfekte Ergänzung für vorbildgerechte Zugbildungen:



24508 Kesselwagen BP DB Ep. III



24510 Säuretopfwagen DB Ep. III



57702 Offener Güterwagen DB Ep. III

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