

eisenbahn Modellbahn magazin

Modellbahn-Klassiker und
ihre konkreten Vorbilder

Neue Serie



01 220: Fleischmann-Neueheit von 1967



Roco

Piko

Gützold

Baureihe V 180 der DR im H0-Test:
Drei aktuelle Modelle im Vergleich



Vorbild & Modell: ETA/ESA 150

Akku-Legende der DB



Dampf-Bw als Anlagenthema



H0-Betrieb in „Hubertsveld“

WESTbahn im Wandel
Was wird aus den Fahrzeugen?
DR-Dorado Blumenberg
Bilderbuch-Bahnhof von einst
Realistische Landschaft
Wasser und Einschnitt gestalten

Schiebedienst ab Altenhundem



So wurden die 140er auf der
Ruhr-Sieg-Strecke abgelöst

Abenteuer BahnN



Kunst oder Kitsch?

Wir schlendern Anfang April durch die Hallen der Dortmunder Messe „Intermodellbau“ und bleiben an einer Ansammlung von Menschen hängen. Jung und alt, männlich und weiblich, Großeltern, Eltern und Kinder: Alle scheinen sie hier vertreten und alle starren sie auf ein in die Höhe gebautes Gleisgebilde in luftigem Achterbahnstil – eine Anlage, die so ganz anders aussieht als die übrigen, die in den Hallen 4 und 7 ausgestellt sind. Die Gleise gehören zur Nenngröße H0, die Menschenfiguren hingegen zur Gartenbahn. Die Schienenfahrzeuge sind Umbaumodelle. Über dem Bahngeschehen ziehen ein Flugzeug und ein Luftschiff lautstark ihre Runden.

» Modellbahn mal anders – sind wir „reif“ für solch künstlerische Projekte?

Sämtliche Gleistrassen verlaufen in einer Acht oder in Kreisen, die – in starken Steigungen und teils mit Zahnstange versehen – emporstieben. Die darauf verkehrenden Fahrzeuge wirken skurril und märchenhaft, knallig bunt, dabei fast verzerrt, stets reichlich verziert und beinahe wie Karikaturen. Und genau das sind sie auch! Sie gehen zurück auf den Comiczeichner und Karikaturisten Rowland Emet, der die englischen Bahnen gern dem Gespött der Öffentlichkeit preisgab. Nach seinen Zeichnungen und Ideen wurde einst sogar eine



Trainini (2)

Von Michael Rehorik nach Motiven des Comiczeichners Rowland Emet gebaute Fantasieanlage, die zur Dortmunder Intermodellbau das Publikum polarisierte



Parkbahn gebaut. Auf der in Dortmund ausgestellten außergewöhnlichen Anlage hat Michael Rehorik diese ebenso miniaturisiert wie die vielen anderen Werke des Künstlers.

Tja, was soll man davon halten? Schließlich ist unser Hobby sonst klar geprägt von strengem Handwerk und dem Streben nach realistischer Perfektion, möglichst nah orientiert am Vorbild. Und hier? Ist das Kunst, die Bestehendes weiterentwickelt, vielleicht auch überzeichnet? Oder eher Kitsch, der das Hobby mit seiner Darstellung entwertet? Klar ist: Diese Anlage polarisiert. Unweigerlich fühlen wir uns an den Holzjungen Pinocchio erinnert, der so gern zur Schule gehen möchte – erschaffen als Fabel, die Erwachsene mahnen sollte, begeisterte er vor allem die Kinder. Das ist bei dieser fantasievollen Messeanlage nicht anders.

Nun steht die Frage im Raum: Sind Modellbahner bereit, sich dem zu öffnen, gewohnte Pfade zu verlassen und mal in Sachen Anlage neue Wege zu gehen, wie es diese Gleispyramide vormacht? Wir sind es, und begeisterte Kinderaugen an dieser originellen Anlage stimmen uns zu. Aber gibt es vielleicht auch Gegenargumente?

Holger Späing & Peter Wieland

Bester Schutz



...seit 25 Jahren

Eine Vitrine, die ebenso revolutionär, wie einfach daher kam – feiert 25jähriges!

Das Train-Safe Team dankt seinen Kunden, ohne die dieses Jubiläum nicht möglich gewesen wäre, und freut sich auf die nächsten „staubfreien“ Jahre!

Besuchen Sie den Train-Safe Shop unter www.train-safe.de oder bestellen Sie unseren kostenlosen Train-Safe Katalog!



HLS Berg GmbH & Co. KG

Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg

Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40, Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41

Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl, Schweiz - info@train-safe.ch

info@train-safe.de, <http://www.train-safe.de>



Oliver Strüder

12-26

Im Fokus: ETA/ESA 150

■ Im Fokus

12 Vier Jahrzehnte an der Dose **Titel**

Mit kostengünstigen Akkutriebwagen für den Nahverkehr wollte die DB in den frühen 1950er-Jahren an die auf diesem Gebiet erzielten Erfolge aus der Vorkriegszeit anknüpfen. Vierzig Einsatzjahre sollten für die ETA/ESA 150 folgen

22 Akkutriebwagen als Spätstarter

Lange dauerte es, bis erste Modelle des ETA/ESA 150 erschienen, die Zahl der Hersteller ist überschaubar. Jedoch reiht sich Roco aktuell mit einer HO-Neuankündigung in diese Produzentenriege ein

■ Eisenbahn

6 Aufstieg und Fall des Bahnhofs Blumenberg

Dieser Bahnhof unweit Magdeburg blickt auf eine wechselvolle Geschichte zurück. Stiegen vor dem Zweiten Weltkrieg mehrere hunderte Reisende dort um, dient die Anlage heute nur noch als Betriebsstelle

28 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

40 KISS me WESTbahn

Seit 2011 besteht auf der Strecke Wien – Salzburg in Konkurrenz zur ÖBB das Fernverkehrsangebot „WESTbahn“. Ab 2019 sollen drei Zugpaare bis München durchlaufen

46 Bunte Ost-West-Kooperation

Mitte der 1990er-Jahre existierte noch viel Reichsbahn-Flair in Bernburg; die neue DB AG-Zeit setzte aber schon ihre Farbtupfer

48 Schiebedienst im Sauerland **Titel**

Ende November 2016 verabschiedete sich die gute alte E 40 aus den Diensten der Deutschen Bahn. Ihre letzten Einsätze absolvierte sie als Schublok auf den Steigungen um Altenhundem

54 Star in Rosarot

Eine Garnitur der ungeliebten Shinkansen-Reihe 500 im rosaroten Hello-Kitty-Design avanciert zum Liebling der Japaner

■ Modellbahn

56 Zufälliger Ruhm für 01 220 **Titel**

1967 wartete Fleischmann mit einer bemerkenswerten HO-Neuheit auf: der Schnellzug-Dampflokomotive 01 220 der DB, deren Werdegang und Vorbild wir zum Start einer neuen Serie nachgehen

60 Neu im Schaufenster

Aktuelle Neuheiten in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik in zahlreichen Kurzmeldungen auf zehn Seiten

Service

- 91 Leserbrief
- 92 Buch & Film
- 104 Kleine Bahn-Börse
- 104 Fachgeschäfte
- 108 Veranstaltungen
- 109 Termine/TV-Tipps
- 122 Vorschau/Impressum



Dirk Höllerhage



Ed Hendrickx

48–53

Die letzten Einsätze einer 140 im Schiebedienst bei der DB

56–59

Das Modell und sein Vorbild – unter diesem Motto betrachten wir Modell-Loklegenden; Folge 1: die 01 220

Neue Serie



Sig. Oliver Strüder



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

40–45

Erfolgreicher privater Fernverkehr in Österreich – nun kommt die WESTbahn auch nach Deutschland



Markus Inderst

94–99

H0-Dieselloks der Reichsbahn-Baureihe V 180/118 im Test

112–118

Den Traum von einer großflächigen Bw-Anlage hat sich ein H0-Freundskreis erfüllt

70 Sommerfreuden am Fluss

Im Frühsommer laden Gewässer die Menschen zum Sonnenbaden ein. Doch wie gestaltet man solch eine idyllische Szenerie?

72 Nahender Umzug vor dem 70.

Seit Oktober 1949 schon gibt es eine 1-Anlage in Hamburg. Wie es Endes des Jahres damit weitergeht, ist noch unklar

76 Bramdelle exakt nach Vorbild

Ein Diorama unseres Wettbewerbs, das sich aufgrund seiner Vorbildbezogenheit durchaus lohnt vorgestellt zu werden

78 Modellbahn-Praxistipps

In unserer Rubrik Tipps & Kniffe kommen Leser zu Wort, die anderen einige Empfehlungen aus ihrem Hobby-Erfahrungsschatz weitergeben möchten

80 Spezialisten für Signale und Licht

Neben den üblichen Zubehör-Decodern gibt es einige spezielle Decoder – etwa für Signalbilder oder Lichteffekte

94 H0-Test: V 180/118 der DR **Titel**

Die Roco-Formneuheit bietet Anlass, diese H0-Diesellok gegen die Kontrahenten von Gützold und Piko an den Start unseres Testparcours rollen zu lassen

100 Drei Marken unter einem Dach

Porträt der Firmengruppe Halling/Ferro-Train/Stängl am Firmensitz in Wien

110 Züge gucken nach dem Shoppen

H0-Schauanlagen in einem Prager Einkaufszentrum als Touristenziel

112 Gelebter Traum vom Groß-Bw **Titel**

Eine ausladende H0-Bw-Anlage ist bei Ausstellungen stets von Publikum umringt

120 Die E 18 als Modell in 1:13

Ein Ellok-Modell in all seinen Bauteilen selbst erschaffen – und das so gut, dass es im Märklin-Museum ausgestellt wurde



Peter Schiffer/Sig. Eisenbahnstiftung (2)

Titelbild: 515 537 in Ursprungs-Rot mit einem ozeanblau/beigen Steuerwagen auf der Lahntalbahn (Haltepunkt Dausenau, 14. Mai 1980)

8 Seiten extra

Meisterschule Modelleisenbahn

Bahnfahrzeuge – Güterwagen
Mit Firmetafeln geschmückt
Ein zeitgenössisches Detail
für Brawa-Kesselwagen in H0

Straßenverkehr – Szenen
Eng verknüpft – Teil 3
Ungewöhnliche Kombinationen
von Straße und Schiene

ab Seite
82

■ Bahnhof Blumenberg

Einstmals idyllisches *Tor zur Welt*

Der Bahnhof Blumenberg in Sachsen-Anhalt wurde im Dezember 2018 als Verkehrshalt für Reisezüge aufgelassen. In den kommenden Jahren soll der idyllische Bahnhof, der jetzt nur noch Betriebsstation ist, umfassend umgestaltet werden. Ein Rückblick auf die 175-jährige Geschichte der Station



Am 8. Dezember 2018 war Schluss. An diesem Tag legte zum letzten Mal ein Reisezug einen Halt am Bahnsteig des Bahnhofs Blumenberg in Sachsen-Anhalt ein. Die Station an der Bahnstrecke Magdeburg – Halberstadt wurde zum Fahrplanwechsel Anfang Dezember für den Personenverkehr aufgelassen. Für zahllose Bewohner der Magdeburger Börde war der Bahnhof Blumenberg einst das Tor zur Welt und für so manchen Eisenbahnfreund in den 1980er-Jahren ein „Sehnsuchtsort“.

Grund für die Aufgabe des Verkehrshalts ist laut Aussage der NaSA „die seit Jahren konstant geringe Nachfrage, für die auch prognostisch, aufgrund der Lage des Bahnhofs, keine Steigerung möglich erschien“. So bewegte sich die Zahl der Reisenden montags bis samstags lediglich zwischen zehn und

20 Ein- und Aussteigern, sonntags noch darunter. Die Entscheidung zur Aufgabe des Verkehrshalts war schon Anfang der 2010er-Jahre im Zusammenhang mit den Plänen zum Ausbau der Strecke Magdeburg – Halberstadt getroffen worden.

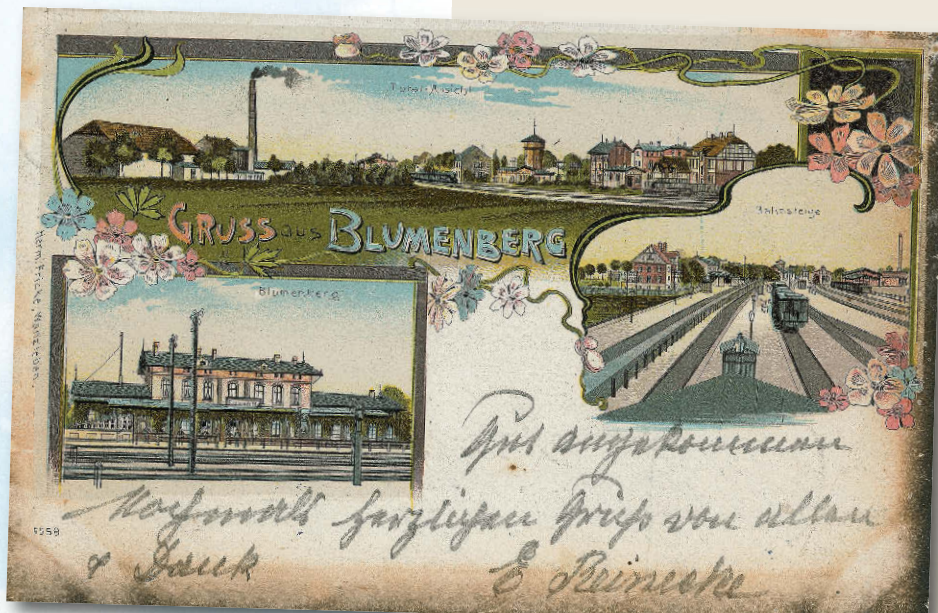
Eine Ära geht zu Ende

Mit der Schließung des traditionsreichen Bahnhofs für den Personenverkehr fand eine 175-jährige Geschichte ihr trauriges Ende. Die Bahnstation Blumenberg verdankt ihre Entstehung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, die Anfang 1842 die endgültige Konzession zum Bau einer Linie von Magdeburg nach Groß Oschersleben mit einer Abzweigung nach Halberstadt erhielt. Diese diente nicht nur dem Lokalverkehr der von ihr berührten Städte und Gebiete in der Mag-

deburger Börde und im Harzvorland, sondern war zugleich auch Bestandteil einer durchgehenden Verbindung Berlins mit dem Westen des territorial zweigeteilten Königreichs Preußen, also dessen Provinzen Rheinland und Westfalen.

» **Nach 175 Jahren verliert der Bahnhof Blumenberg seine Funktion als Halt für Reisezüge**

Dass der Abschnitt Magdeburg – Braunschweig als Teil dieser zwischen 1838 und 1847 in ihrer Gesamtheit fertiggestellten, rund 630 Kilometer langen Fernverbindung Berlin – Köln nicht, wie zunächst angedacht, in gerader Linie über Helmstedt, sondern über Oschersleben führte, war der



Die idealisierende Lithografie zeigt die zwei Komponenten von Blumenberg um 1900: Vorwerk und Eisenbahn

Slg. Kurt Kaiß

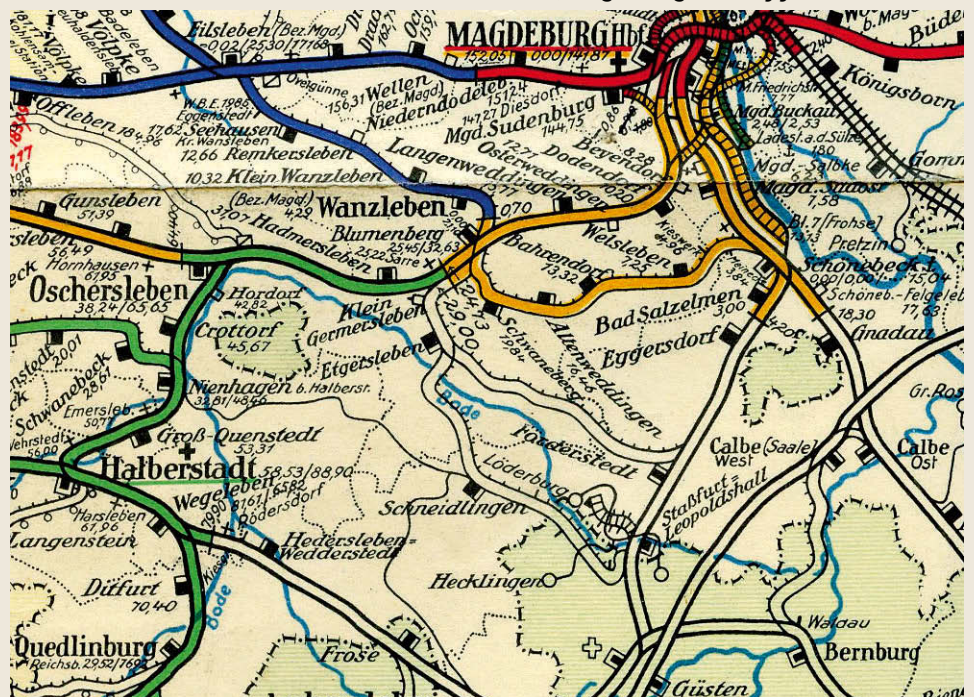


Blumenberg, Mitte der 60er-Jahre: Damals entsprach das liebevoll gepflegte Ambiente der Station ganz ihrem Namen

Slg. Kurt Kaiß

Lage des Bahnhofs Blumenberg im Schnitt der Bahnstrecken aus Eilsleben, Oschersleben, Magdeburg und Staßfurt

Slg. Joachim Bügel



Markant überragt der Wasserturm den Bahnhof Blumenberg. Von ihm profitierten die Personale auf Dampfloks wie der 50 3606, die am 15. Juni 1988 den Ostkopf des Bahnhofs passiert

Volkhard Stern

Rücksichtnahme gegenüber den Interessen von Halberstadt geschuldet. Da man die im nördlichen Harzvorland gelegene Stadt nicht vom Eisenbahnverkehr ausschließen wollte, eine Linienführung Magdeburg – Halberstadt – Braunschweig aber an der Länge der Strecke sowie erheblichen Terrainschwierigkeiten scheiterte, blieb als Kompromiss schließlich das Teilstück Magdeburg – Oschersleben mit Weiterführung nach Braunschweig und Halberstadt.

Für einiges Kopfzerbrechen sorgte auch der Verlauf der Linie zwischen Magdeburg und Oschers-

leben. Gegen die Wahl einer möglichst geraden Verbindung über Groß Wanzleben sprachen die für die geringe Leistungsfähigkeit der damaligen Lokomotiven ungünstigen Steigungsverhältnisse. So entschied man sich schließlich für eine etwas weiter südlich verlaufende Linienführung. Den Interessen der Stadt Wanzleben versuchte man dadurch Rechnung zu tragen, dass beim drei Kilometer entfernt gelegenen Vorwerk Blumenberg eine Bahnstation für Personen- und Güterverkehr vorgesehen wurde. Nach etwa 16-monatiger Bauzeit erfolgte die Inbetriebnahme der Bahnlinie Magdeburg – Halberstadt am 15. Juli 1843.

Von der Haltestelle zum Bahnknoten

Fast 40 Jahre blieb Blumenberg eine Haltestelle von nur geringer Bedeutung. Eine grundlegende

Umgestaltung und Erweiterung erfuhr die Station erst im Rahmen des Baus der Verbindung mit Staßfurt, eröffnet im August 1881. Aus dieser Zeit stammt auch das bis heute erhaltene Empfangsgebäude. Fortgesetzt wurde der schrittweise Wandel Blumenbergs zu einem regionalen Bahnknoten mit dem Bau der Linie nach Eilsleben, eröffnet 1883, ehe 1896 mit der Strecke nach Schönebeck (Elbe) die dritte von Blumenberg ausgehende bzw. dort einmündende Meliorationsbahn (Nebenbahn zur Erschließung wirtschaftsschwacher Regionen) in Betrieb ging. Eine Komplettierung erfuhr der Bahnknoten Blumenberg schließlich 1901 durch die selbstständige Einführung der Linie von Staßfurt, die zu einer deutlichen Verbesserung der Betriebsabwicklung auf dem inzwischen stark belasteten Bahnhof führte. Ende des 19. Jahrhun-



Juli 1988: Ausfahrt von 50 3559 mit der Übergabe nach Altenweddingen aus Gleis 7; die Güterbahnhof-Gleise sind voll belegt Kurt Kaiß

derts waren dort werktags bereits bis zu circa 110 Zugfahrten zu verzeichnen; etwa die Hälfte der den kleinen Bahnknoten täglich berührenden rund 40 Personenzüge wurden in Blumenberg eingesetzt bzw. endeten dort.

Die Jahre zwischen 1901 und 1930

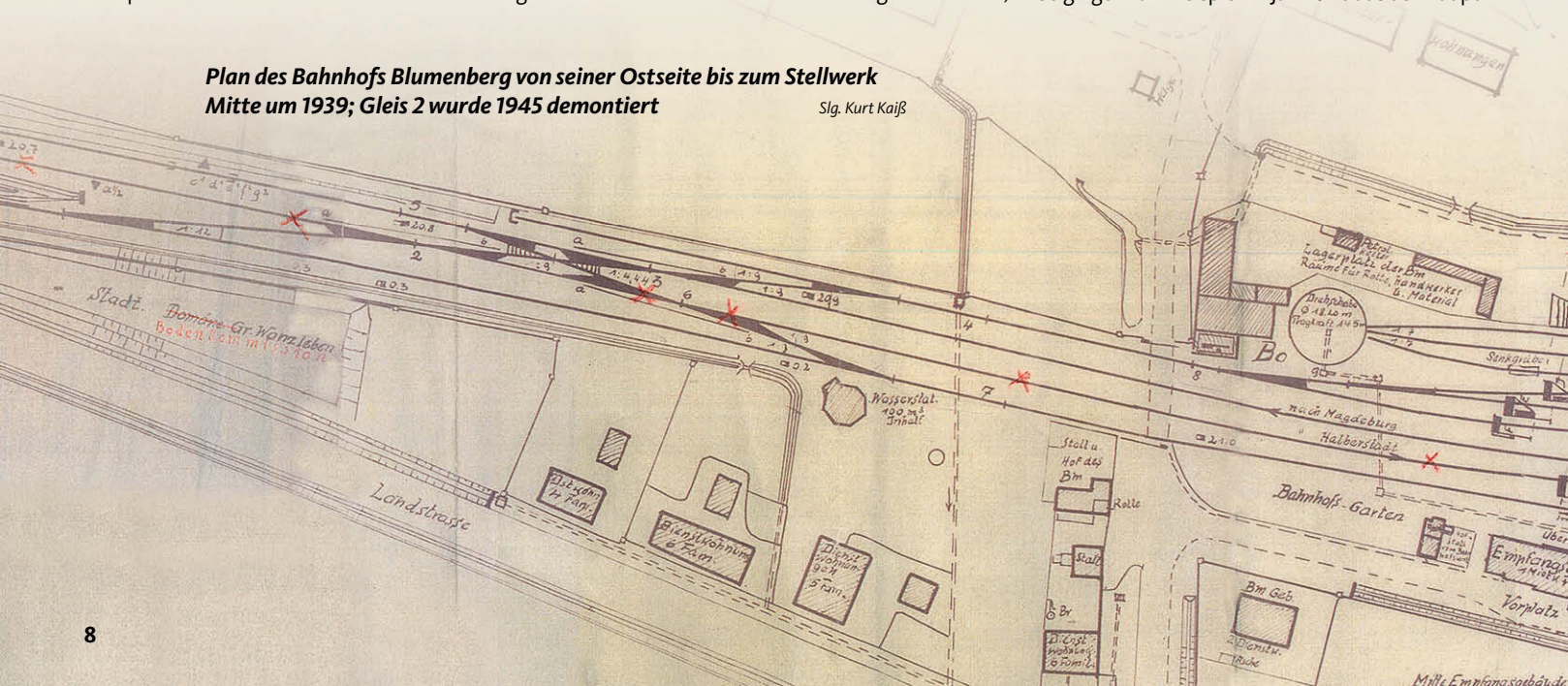
Die ersten Jahrzehnte nach 1900 waren geprägt von stetigem Wandel, um die Verhältnisse auf dem Bahnhof Blumenberg den Betriebsanforderungen anzupassen. Stark von den vorhandenen Unzulänglichkeiten betroffen war auch das reisende Publikum, das auf den viel zu schmalen Bahnsteigen kaum Schutz vor Regen, Schneetreiben oder Zugluft fand. Die Klagen über die unhaltbaren Zustände auf dem Bahnhof Blumenberg, der sich auch amtlicherseits zum „Schmerzkind“ entwickelt hatte, wurden zwar anerkannt, der durch den Ersten Weltkrieg hervorgerufene allgegenwärtige Mangel ließ indes keine grundlegende Verbesserung zu.

Im Herbst 1921 unternahm die RBD Magdeburg einen erneuten Anlauf und beantragte, beim RVM die Genehmigung ihres Entwurfs zur längst überfälligen Erweiterung des Bahnhofs Blumenberg. Das Ministerium lehnte den Antrag zunächst ab;

erst Ende 1923 wurde, wenn auch nur mit Einschränkungen, dann endlich mit den Umbauarbeiten begonnen. Auch nach deren Abschluss war der Bahnhof Blumenberg noch immer nicht optimal gestaltet. Mitte der 20er-Jahre als dringend notwendig erachtete Änderungsmaßnahmen wurden unter anderem wegen der schlechten Finanzlage der Reichsbahn jedoch auch später nicht realisiert, sodass der Jahrzehnte währende Ausbau des Bahnhofs um 1925 im Wesentlichen sein Ende fand.

Neben dem Güter- war auch der Personenverkehr beträchtlich; erhebliche Probleme bereitete insbesondere der überaus rege Übergangsverkehr. So gingen zum Beispiel im Jahr 1926 aus der Haupt-

Plan des Bahnhofs Blumenberg von seiner Ostseite bis zum Stellwerk Mitte um 1939; Gleis 2 wurde 1945 demontiert





Rangierer vor einem Topfwagen (Gattung Z) mit Steingutgefäßen zum Transport von Salzsäure aus den Solvay-Werken bei Egel
Slg. Kaiß



Vor Personenzügen verdingten sich 1978 bis 1980 und ab 1982 auch DR-Schnellzugdampflok: P 8448 von Magdeburg nach Thale bespannte am 11. Oktober 1978 vorwärts fahrend die 01 2114
Wolfgang Bügel/EB-Stiftung

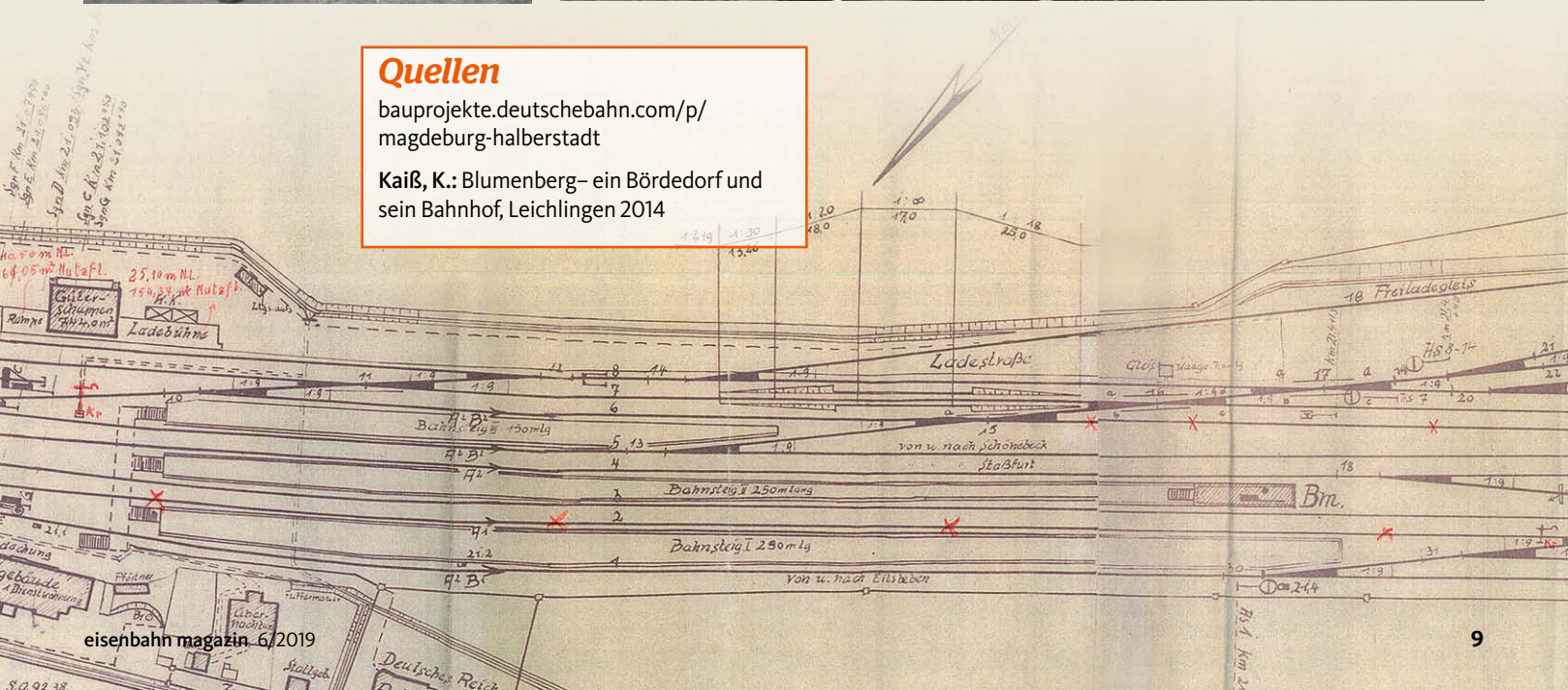
Von Bahnsteig 1 verlässt im Juli 1973 der Altbau-Triebwagen 186 028 (ex VT 135 539) Blumenberg in Richtung Staßfurt
Joachim Heindorf



Quellen

bauprojekte.deutschebahn.com/p/magdeburg-halberstadt

Kaiß, K.: Blumenberg – ein Bördedorf und sein Bahnhof, Leichlingen 2014





Dem Bf Blumenberg erhalten bleiben wird der Ethanol-Bedarfsverkehr auf der „Zuckerbahn“ ab/bis Klein Wanzleben, am 29. April 2014 durchgeführt mit Hilfe von 132 158 der LEG

Kurt Kaiß

Magdeburg-Buckau Ende der 60er-Jahre wurde dem Bahnhof aber auch eine neue Aufgabe zuteil.

Ein untrügliches Indiz für einen Bedeutungsverlust des Bahnhofs Blumenberg hinsichtlich Betrieb und Verkehr ist das Faktum, dass er ab den 70er-Jahren verstärkt auch als Abstellbahnhof für diverse Wagengattungen fungierte. Zudem war er „Leerwagensammelbahnhof“ für E- und Fc-Wagen vorrangig zum Transport von Braunkohle.

Die Phase des letzten Aufschwungs nicht allein in Blumenberg wurde eingeläutet durch die Energiekrise, die die DDR ab 1980 mit voller Wucht traf. Auslöser war die Verknappung und Verteuerung von Rohöllieferungen aus der Sowjetunion. Nicht zuletzt durch Engpässe beim Dieselmotorkraftstoff erfolgte bei Transporten über mehr als 50 Kilometern eine Zwangsverlagerung auf die Schiene; gestoppt wurde auch die Verdrängung der Eisenbahn aus dem Nahverkehr. Diese verkehrspolitische Kehrtwende führte dazu, dass der Einsatz von kohlegefeuerten Dampfloks in der Börde eine unerwartete Renaissance erlebte und bis Oktober 1988 auch den Knoten Blumenberg nachhal-

verkehrsrichtung Magdeburg täglich allein 350 Reisende auf die Blumenberg gegen 20:30 Uhr verlassenden Nebenbahn-Personenzüge nach Eilsleben, Schönebeck und Staßfurt über; in höchste Bedrängnis geriet man an Sonn- und Feiertagen.

Blumenberg zur Zeit der DR

Zwar überstand der Bahnhof Blumenberg den Zweiten Weltkrieg fast unbeschadet, 1945 wurden aber auch seine Anlagen zu Reparationsleistungen für die Sowjetunion herangezogen. So fielen mehrere Gleise, darunter das Hauptgleis Magdeburg – Halberstadt, der Demontage zum Opfer. Hätte dieser Aderlass noch 20 Jahre zuvor zu einem betrieblichen Kollaps geführt, so blieb er angesichts der nach dem Krieg zunächst deutlich eingeschränkten Transportleistungen eher folgenlos. Die DR arrangierte sich später mit dem Status Quo; ein Wiederaufbau fand nicht statt.

In den 60er- und 70er-Jahren entsprach die Bedeutung der Station Blumenberg im Personenverkehr in etwa jener der Vorkriegszeit. Vom nun im-

mer stärker werdenden Zwang zur Rationalisierung betroffen war zunächst insbesondere der Güterverkehr. So kam es zum Beispiel zur Einstellung des Stückgutverkehrs über den Güterschuppen und die einst so stark genutzte Überladebühne oder zum Ende des Eilgutverkehrs auf der Relation Halberstadt – Blumenberg – Staßfurt. Für eine weitere Reduzierung des Zug- und Wagenaufkom-

» In den 60er- und 70er-Jahren verlor der Bahnhof Blumenberg zunehmend an Bedeutung

mens in Blumenberg sorgte vor allem die Tatsache, dass der Abschnitt Egelner – Blumenberg ab 1967 seinen planmäßigen Güterverkehr verlor; die Bedienung des Restabschnitts erfolgte jetzt von Staßfurt aus. Mit der Verlagerung der „gruppenreinen“ Zusammenstellung der Nahgüterzüge Richtung Halberstadt nach Blumenberg wegen dauernder Überlastung des Rangierbahnhofs

März 1999: Bis auf Gleis 3, in das in Kürze der Zug aus Magdeburg einfahren wird, sind alle Bahnsteiggleise besetzt. Die Zahl der Reisenden hielt sich indes schon zu dieser Zeit sehr in Grenzen

Jan-Geert Lukner

