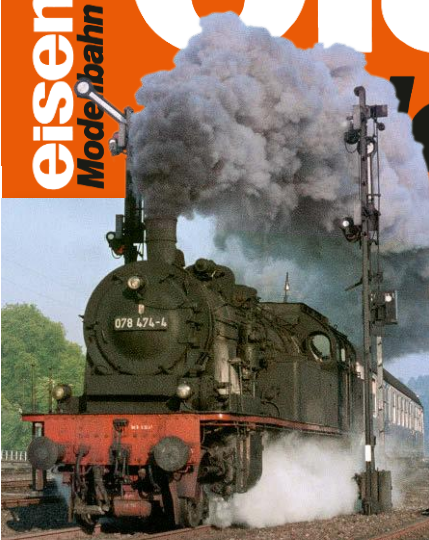


eisenbahn Modellbahn magazin



Preußische T 18

Wie ihre Karriere bei der Bundesbahn zu Ende ging



DSG

Speise- und Schlafwagen der DB

- Geschichte 1949–1994
- Wagentypen und Einsatz
- Große Modellübersicht



HO-Test Baureihe 043/44 Öl



Verglichen & gemessen: Die Jumbos von Märklin und Roco

Prignitzer Kleinbahnen

So lebt „Pollo“ im Modell weiter

Märklins neue Anlage

Was in Göppingen entsteht

Trends und Neuheiten

Spur-1-Report aus Sinsheim

Nebenbahnen in Niedersachsen



Vorwohle – Emmerthal und die ostfriesische Küstenbahn

**Jetzt
neu am
Kiosk!**



GeraMond Verlag GmbH, Intanienstraße 11a, 80797 München

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.bahn-extra.de/abo



Züge im Zeichen der Teilung

Der Mauerbau in Berlin und die damit verbundene totale Abriegelung der DDR ab dem 13. August 1961 veränderten nicht nur das Verhältnis zwischen Deutschland Ost und Deutschland West. Sie wirkten sich auch massiv im Zugverkehr zwischen Bundesbahn und Reichsbahn aus – bei allen Zügen von der Bundesrepublik in die DDR und von der

Bundesrepublik nach West-Berlin. Diese beiden Formen des Zugbetriebs wurden nun strikt getrennt. Die Züge nach Berlin Stadtbahn verloren ihre bisherigen Halte in der DDR und dienten nurmehr dem Verkehr zwischen der Bundesrepublik und Berlin – der „Transitzug“ wurde aus der Taufe gehoben, wenngleich er damals noch nicht so be-

zeichnet wurde und auch später einige Zeitgenossen ihn unverändert „Interzonenzug“ nannten. „Transit“ hieß, dass der Zug von der innerdeutschen Grenze ohne Verkehrshalt bis Berlin fuhr. Die Einreise in die DDR war bei diesen Zügen aber zum Teil noch möglich ...

Weiter im neuen **Bahn Extra!**

Bahn- und Stadtfeste

für Eisenbahn- und Modellbahnfreunde

Wenn Märklin, Trix und LGB rufen, kommen alle nach Göppingen. Das gilt inzwischen nicht nur für Familien und Modellbahner jeden Alters, sondern auch für die gesamte Modellbahnbranche. Viele Jahre scheuten es Roco und andere Firmen, mit einem eigenen Messestand in die württembergische Heimatstadt des Branchenführers zu reisen. Zwischenzeitlich mied man sogar den persönlichen Kontakt zum Kunden und klemmte heimlich Prospekte mit den hauseigenen Wechselstrom-Modellen an die Pkws der Besucher. Spätestens seit der Internationalen Modellbahnausstellung 2017 in Göppingen kann man erkennen, dass jetzt alle an einem Strang ziehen – sowohl Zubehör- als auch Fahrzeug- und Technik-Hersteller.

» Mit Tagen der offenen Türen kann man Neu- und Wiedereinsteiger gezielt erreichen

Und das ist gut so, denn die alle zwei Jahre hier stattfindende IMA ist keine klassische Messe mit langen Gängen und Fachbesuchern, sondern ein Eisenbahnfest für Familien, Eisenbahnfreunde und in jeglichen Nenngrößen praktizierende Modellbahner – und das über die komplette Stadt an verschiedenen Standorten verteilt. Nur hier wird die Vielfalt der großen und kleinen Eisenbahn für die Allgemeinheit attraktiv präsentiert. Also nutzen Sie das Angebot, und bringen Sie gleich ihre gesamte Familie vom 13. bis 15. September mit nach Göppingen! Was



Über 16.000 Besucher kamen zum Tag der offenen Tür bei Piko Ende Juni

Sie dort erwartet, haben wir ab Seite 92 in dieser Ausgabe zusammengefasst.

Mit diesem Firmen-Event geht eine spannende Saison zu Ende, die u. a. mit Veranstaltungen bei Tillig in Sachsen, bei Piko in Sonneberg und bei Herpa in Dietenhofen schon viele Fans zu den noch in Deutschland produzierenden Herstellern lockte. Auch wenn solche Bahn- und Stadtfeste viel Vorbereitungszeit kosten und nicht nur während der Öffnungszeiten Personal bindet, das anschließend aufgrund des Freizeitausgleichs später in der Produktion fehlt, haben alle Hersteller die Zeichen der Zeit erkannt. Denn zu gewöhnlichen Publikumsmessen reisen überwiegend Fachbesucher an, die bereits mit dem Virus Modelleisen-

bahn infiziert sind. Mit den Tagen der offenen Tür am jeweiligen Firmensitz lockt man jedoch zusätzlich Familienmitglieder und die wichtigen Neu- oder Wiedereinsteiger an, die die Vielfalt unseres Hobbys auf spielerische Weise kennenlernen können. Dieses Potenzial bietet keine der klassischen Messen, deswegen sollten Hersteller, Händler, Verbände und Vereine noch enger zusammenarbeiten, um die Modellbahn genauso wie die umweltfreundliche große Bahn wieder in aller Munde zu bringen. Das Jahr 2019 war bereits ein guter Ansatz dafür.

Martin Menke, Redakteur



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>



10–27 Im Fokus: DSG: Die Deutsche Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft

- Seite 10: Die Geschichte der DSG 1949 bis 1994
- Seite 18: Impressionen aus den 1950er-Jahren
- Seite 20: Große Übersicht Speisewagenmodelle

■ Im Fokus Titel

10 Hotel auf Schienen

Die Deutsche Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft prägte das Bild der DB seit den frühen 1950er-Jahren mit ihren roten Wagen erheblich mit. Die DSG wurde auch international zum Inbegriff für komfortables Speisen und Schlafen auf Schienen

18 Lauter Leckereien

Im Frühjahr 1956 darf Walter Hollnagel, der Fotograf der BD Hamburg, bei der DSG „in die Speisekammer schauen ...“

20 Elegant speisen auf Modellgleisen

Schon kurz nach Gründung der DSG kamen auch erste Modelle ihrer Schlaf- und Speisewagen auf den Markt – Teil 1 unserer Übersicht zeigt die Speisewagen

■ Eisenbahn

6 Münsterland im Wandel

Christoph Riedel dokumentierte den Wandel des Nebenbahnnetzes im Münsterland

28 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

40 Späte Blüte am Neckar Titel

Als die DB die letzten Dampfloks der Baureihe 78 nach Rottweil verlegte, rechnete niemand mit einem langen Einsatz der Länderbahn-Maschinen. Doch es kam anders

46 Es war einmal im Thüringer Wald

Eine 118 an der Spitze, eine am Schluss, dazwischen eine Doppelstockeinheit und drei Bghw: So ging's einst in den Feierabend

48 V-60-Revier im Land der Siele Titel

In Ostfriesland sind seit fast 30 Jahren sehr erfolgreiche Touristikzüge auf den Gleisen der Küstenbahn unterwegs

51 Lokführer spielen und lernen am PC

Simulationen für Hobbyspieler sind oft vereinfacht, doch professionelle Programme dienen auch der Lokführer-Weiterbildung

54 Auf und ab nahe der Weser Titel

Die Geschichte der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn: von der Blütezeit über die Stilllegung bis zur Reaktivierung in jüngster Zeit

■ Modellbahn

58 Stainz-Zeit

Mit der Tenderlok „Stainz“ startete LGB aus Nürnberg vor knapp über 50 Jahren den Siegeszug durch Gärten und Kellerräume

60 Neu im Schaufenster

Kurzmeldungen zu neuen Fahrzeugen und Zubehörartikeln auf neun Seiten

Service

- 106 Termine/TV-Tipps
- 108 Kleine Bahn-Börse
- 108 Fachgeschäfte
- 112 Veranstaltungen
- 113 Leserbriefe
- 114 Buch & Film
- 122 Vorschau/Impressum



Jürgen Hörstel



Gerd Kleinewiefers

54–57 Gute Zeiten, schlechte Zeiten: die wechselhafte Geschichte der VEV

40–45 Die preußische T 18 war eine technisch und ästhetisch gelungene Lok. Das bescherte ihr ein langes Leben bei der DB

70–73

Das 1:32-Modell der DB-212 war ein Blickpunkt der Ausstellung in Sinsheim

74–79

Öl-Jumbos im Vergleich: Welches Modell der Drillingsslok überzeugt mehr?



Peter Penzner

101–103

Bei digital gesteuerten Anlagen ist Rückmeldung bedeutsam: Stärken und Schwächen des S88-Systems



Armin Mühl

116–121

Den einstigen Charme des Prignitzer Schmalspurnetzes spiegelt ein gelungenes Oe-Betriebsdiorama einfühlsam wider



Helge Scholz



mm

70 Faszination Spur 1

Ende Juni bot das Sinsheimer Technik-Museum zum 30. Mal eine Spezialmesse für Fans des Maßstabs 1:32

74 (K)eine Frage des Alters? **Titel**

Öl-Jumbos im Test: Die HO-Neukonstruktion der Baureihe 44 von Märklin/Trix und das fast vier Jahrzehnte alte, aber stetig nachgebesserte Roco-Pendant

80 Origineller Aquädukt

In Thüringen gibt es einen eindrucksvollen Aquädukt, der eine Eisenbahnstrecke überspannte und nun ein TT-Diorama zierte

92 Baugeschehen im Märklineum

Schon im Rohbau recht vielversprechend zeigt sich die großflächige Märklin-HO-Anlage im neuen Schauraum des Museums

96 Wassergestaltung im Binnenland

Bei sommerlichem Badewetter konnten die Teilnehmer des em-Bastelseminars ihren eigenen Strand gestalten

98 Auf zur letzten Mahd!

In unserer Serie zum monatsbezogenen Landschaftsbau widmen wir uns der Gestaltung spätsommerlicher Heuernte-Szenen

101 Fahrstraßen für Märklinisten

Schon bei der Einführung der Digitalsteuerungen vor einigen Jahrzehnten war das Rückmelden wichtig. Eines der ältesten Systeme ist der Märklin-S88-Rückmelde-Bus

104 Servos, Sound und Sündenböcke

Neue Tipps und Tricks aus unserer Technik-Serie mit digitalen Praxis-Empfehlungen

116 Im Reich des Pollo

Die Abzweigstation Vieseecke mitten im Prignitzer Schmalspurnetz ist Thema eines Oe-Betriebsdioramas samt Vorbildbetrachtung



Oliver Strüder

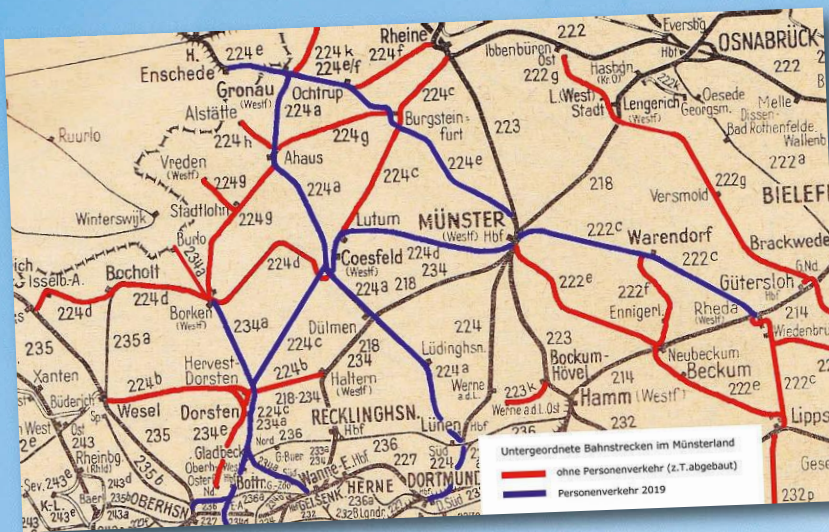
Titelbild: Gut gepflegt in den Fernzügen der Deutschen Bundesbahn. Den willkommenen Service der DB-Tochtergesellschaft DSG gab es bis weit in die 1960er-Jahre hinein auch noch im Vorkriegsspeisewagen. Im Bild Fleischmanns WR4üe-35 hinter Rocos E 10 158

8 Seiten extra

Meisterschule Modelleisenbahn

Straßenverkehr – Straßengestaltung **ab Seite 82**
Realistischer im Straßen- und Wegebau, Teil 3
Die vorbildgetreue Linienführung und Trassierung der Straßen im Modell

Rund ums Gleis – Gleisumfeld
Zugsicherung am Gleis, Teil 2
Welche Indusi-Gleismagnete es im Modell gibt und wie man sie vorbildgerecht gestaltet



Das Streckennetz im Münsterland musste teilweise starke Schrumpfkuren hinnehmen; die rot markierten Linien sind zum Teil bereits abgebaut

■ Das Nebestreckennetz im Münsterland

Münsterland im Wandel

Massiv verändert hat sich das Bahnnetz im Münsterland abseits der Magistralen. Beschauliche Bahnhöfe sind zumeist nüchternen Haltepunkten gewichen. Christoph Riedel dokumentierte den Wandel und erinnert an die Idylle der letzten Bundesbahn-Jahre

624 502 mit Uerdinger Kopfform passiert am 5. August 1992 Raestrup. Zu diesem Zeitpunkt waren die Signale hier bereits durchgeschaltet





Im ehemaligen Bahnknoten Burgsteinfurt dient der Bahnhof längst nicht mehr Bahnzwecken. Die roten Triebzüge von DB Regio (Baureihe 644) gehören am 20. Januar 2019 zum Alltagsbild im Münsterland

Der Bahnverkehr im Münsterland abseits der Magistralen des Schienenverkehrs war in den vergangenen Jahrzehnten einem massiven Wandel unterworfen. War in den frühen Jahren der Bundesbahn, in den 1950er- und 60er-Jahren noch Beschaulichkeit und Leben auf den Bahnhöfen zu erleben, so herrscht heute an vielen Stationen Endzeitstimmung.

Dennoch hat sich für die Fahrgäste auch manches zum Guten gewendet. Fuhren früher nur wenige Personenzüge auf den Strecken, hat inzwischen ein Stundentakt bis in die späten Abendstunden mit hochmodernen Triebwagen Einzug gehalten, der den Reisenden Anschlüsse auf dem nächsten größeren Bahnhof garantiert. Kürzere Reisezeiten und größerer Fahrkomfort trösten den Fahrgast über die etwas unpersönlich gewordene und menschenarme Eisenbahnwelt der heutigen Nebenbahnen hinweg.

Ein dichtes Streckennetz

Nichtsdestotrotz ist die Situation im Personenverkehr im Münsterland heute eine andere als vor 60 Jahren, denn eine Stilllegungswelle zog über das Land und schrumpfte das Netz. Noch Ende der 1950er-Jahre war das Netz untergeordneter Bahnstrecken im Münsterland dicht geknüpft. Insbesondere im Westmünsterland waren zahlreiche heute vom Schienennetz abgekoppelte Ortschaften noch mit der Eisenbahn erreichbar. 1961 begann dann eine Stilllegungswelle, die erst 1984 ihren Abschluss gefunden hat. Am 30. September 1961 endete der Schienenpersonenverkehr zwischen Empel-Rees und Isselburg-Anholt der Strecke Empel-Rees – Münster sowie zwischen Borken und Burlo der früher bis in die Niederlande füh-



Mitte der 1980er-Jahre gab es noch Güterverkehr auf Münsterländer Nebenbahnen. 260 914 erreicht am 30. Oktober 1986 den Bahnhof Altenberge

renden Linie Bismarck – Winterswijk. Genau ein Jahr später traf es den 4,5 Kilometer langen Abschnitt Haltern–Wesel der ehemaligen Hamburg-Venloer Bahn, der in der Bundesbahnzeit bereits bedeutungslos geworden und 1958 werktags nur noch von drei Zugpaaren befahren worden war. Der östliche Abschnitt dieser Strecke von Wanne-Eickel nach Hamburg gehört heute aber zu den bedeutendsten Hauptbahnen des nordwestdeutschen Raumes.

Stilllegungen schrumpfen das Netz

Am selben Tag endete auch der Personenverkehr auf der Linie Ahaus – Burgsteinfurt der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE). Bis 1974 folgten

weitere vier Stilllegungen: Gronau – Gildehaus-Mitte (13,5 km / 29. Mai 1965), Ahaus – Alstätte der Ahaus-Enscheder Eisenbahn (9 km / 29. September 1966), Ibbenbüren – Versmold der Teutoburger Wald-Eisenbahngesellschaft (TWE, 24 km / 24. Mai 1968) und Rheine – Ochtrup (12,4 km / 27. September 1969). Ab 1974 setzte dann das große „Nebenbahnsterben“ im Münsterland ein. Zunächst endete der Schienenpersonenverkehr auf der 62 Kilometer langen Strecke Isselburg-Anholt – Coesfeld quer durch das ganze Westmünsterland. Danach stellte die Westfälische Landeseisenbahn auf ihren restlichen Münsterländer Strecken den Personenverkehr ein: Lippstadt – Neubeckum (35 km / 31. Mai 1975), Münster – Neu-



Altenberge besitzt 1986 noch drei Formsignale an der Ausfahrt Richtung Münster (Foto vom 30. Oktober 1986)



Schülertransport sicherte das Überleben mancher Bahn: 515 536 hat am 22. Mai 1992 Schüler aus Borken nach Rhade gebracht

Bekannt für seinen Blumenschmuck ist das Stellwerk Zweckel bei Dorsten. Am 25. April 1988 ist 221 113 hier auf dem Weg Richtung Ruhrgebiet



beckum (36 km / 27. September 1975), Lippstadt – Warstein (31 km / 27. September 1975) und Ahaus – Borken (30 km / 27. September 1975). Zwischen Ahaus und Borken fuhr allerdings bereits ab dem 30. September 1962 nur noch ein einziges Eilzugpaar, der sogenannte Grenzlandexpress. Das Zugpaar hatte bis zum Sommer 1958 als E 863/864 zwischen Düsseldorf und Rheine verkehrt, danach als E 867/868 zwischen Mönchengladbach und Bentheim. Dabei wurden sowohl DB-Strecken als auch die der WLE bedient. Die TWE stellte 1977 und 1978 auch den restlichen Personenverkehr auf der Strecke Ibbenbüren – Hövelhof ein (Versmold – Gütersloh-Nord: 24 km/22. Mai 1977 und Gütersloh-Nord – Hövelhof: 24,6 km/ 0. Oktober 1978). Ein Jahr später beendete die DB den Personenverkehr zwischen Rheda und Lippstadt (24 km/30. November 1979) und am 26. September 1981 wurde der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Gronau und den Niederlanden eingestellt. Die letzte Stilllegung im Münsterland fand am 29. September 1984 auf dem 46,4 Kilometer langen Abschnitt Rheine – Coesfeld der ehemaligen Hauptbahn Duisburg – Quakenbrück statt. Damit verlor Burgsteinfurt seine Rolle als ländlicher Bahnknoten und wurde zum Durchgangsbahnhof der Strecke Münster – Gronau.

Reaktivierung statt Stilllegung

Inzwischen hat es aber auch eine Streckenreaktivierung gegeben. Am 16. November 2001 wurde der Personenverkehr in die Niederlande bei Gronau wieder aufgenommen, die Züge verkehren zwischen Münster und Enschede. Auch die Regionalbahnen von Dortmund, die früher in Gronau endeten, rollen heute bis in die niederländische Großstadt. Dadurch ergibt sich zwischen Gronau und Enschede ein Halbstundentakt. Weitere Reaktivierungen scheinen darüber hinaus möglich zu sein. Im westlichen Münsterland wird über erneuten Schienenpersonenverkehr zwischen Win-

terswijk und Borken sowie zwischen Bocholt und Coesfeld diskutiert. Als Teil des zusammenwachsenden Europas könnten Fahrgäste dann aus dem niederländischen Raum Winterswijk umsteigefrei in Richtung Essen und mit Umsteigen in Borken auch nach Münster gelangen. Während die denkbaren Reaktivierungen im Westmünsterland noch Zukunftsmusik sind, gibt es im Raum Münster seit Anfang Juli 2019 einen Termin für die Wiederinbetriebnahme der WLE-Strecke von Münster nach Neubeckum im Abschnitt Münster – Sendenhorst. Hier sollen 2023 die ersten Züge im 20-Minuten-Takt zwischen Münster und Sendenhorst. Die 25,7 Kilometer lange Strecke soll künftig im 60-Minuten-Takt bedient werden. Zugleich stimmte der Verkehrsausschuss im nordrhein-westfälischen Landtag der Aufnahme der Reaktivierung der Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) zwischen Verl und Harsewinkel in den derzeit gül-

» Nachgedacht wird über die Reaktivierung einiger Bahnstrecken im Großraum Münster

tigen ÖPNV-Bedarfsplan zu. So bleibt zu hoffen, dass in Zukunft nicht nur weitere Hochgeschwindigkeitsstrecken gebaut, sondern auch weitere untergeordnete Linien mit ausreichender Nachfrage wieder in Betrieb genommen werden.

Im Jahr 2019 verkehren Regionalbahnen und Regionalexpresszüge auf den Linien Münster – Gronau – Enschede (RB 64 / DB Regio), Münster-Zentrum-Nord – Coesfeld (RB 63 / DB Regio), Münster – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld (RB 67 / Eurobahn), Borken – Dorsten – Essen (RE 14 / Nordwestbahn), Dorsten – Coesfeld (RB 45 / Nordwestbahn) und Dortmund – Gronau – Enschede (RB 51/DB Regio). Wenn man den Streckenabschnitt südlich von Dorsten betrieblich dem Münsterland zuschlägt, kommen noch Teile der Linien Dorsten – Oberhausen (RB 44 / Nordwestbahn) und Dorsten – Dortmund (RB 43 / DB Regio) hinzu.

Christoph Riedel/Matthias Müller

Buchtipps

Dieser Text ist dem Buch „Auf Nebenstrecken durchs Münsterland“ entnommen, das in der Reihe Zeitreise im Sutton-Verlag erschienen ist.

Christoph Riedel:

Auf Nebenstrecken durchs Münsterland – Unterwegs zwischen Ems und Lippe

128 Seiten, ca. 160 Abbildungen, Format 17,0 x 24,0 cm, Hardcover: ISBN-13: 978-3-96303-049-9; Erschienen im Sutton Verlag, Erfurt 2019

Erhältlich unter www.verlagshaus24.de



Zwischen Dortmund, Coesfeld und Gronau gab es einst Telegrafenleitungen und zahllose Schrankenposten. Am 11. Oktober 1989 passiert 216 114 bei Holtwick den Posten 48



Die Eurobahn (Keolis) bedient heute die Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück. Bei Clarholz ist VT 3.10 am 18. September 2018 unterwegs

Die Entwicklung der DSG

Hotel auf Schienen

Die Deutsche Schlaf- und Speisewagengesellschaft (DSG) prägte das Bild der DB seit den frühen 1950er-Jahren erheblich mit. Ihre roten Wagen und der Service wurden auch über das DB-Netz hinaus zu einem Begriff. Bis die Bahnreform kam ...

Sig. Oliver Strüßer



Gut behütet durch die Nacht – damit warb die DSG gerne für ihre Schlafwagen. Ein neuer Speisewagen-Service waren in den 1960er-Jahren die Selbstbedienungs-Büfets (u.)

Sig. Brinker

