

eisenbahn Modellbahn magazin

Köf III (Baureihe 333) im H0-Test

**Rocos Neuheit im Vergleich
mit dem Märklin-Modell**



Vor 50 Jahren

Pop-Farben bei der **DB**

Darum blieben sie eine Episode



Sie haben gewählt:
**Das sind die
Sieger!**



Vorbild & Modell

**Baureihe
45**



Alles über die
Giganten für Güterzüge

Nebenbahn-VT 70

Vorbildgerechte Modelladaption

Wuppertaler Nordbahn

Erinnerungen an den Abschied

Adé, „Kabelcontainer“

Schluss für die 155 bei DB Cargo

Drei Annen Hohne im Winter

**Harzbahn-Romantik
als H0m-Betriebsdiorama**



**Jetzt
am
Kiosk!**

PLUS Streckenkarten als Riesenposter
Das Netz der Deutschen Reichsbahn 1920 und 1943



BAHNEXTRA

BAHNEXTRA

2. 2020 MÄRZ / APRIL

€ 12,90

A: € 16,90
CH: SFR 29,60
BENELUX: € 17,40
DK: DKK 150,00



Triebfahrzeuge
Alle Neubeschaffungen
der Reichsbahn



Reichsbahn im Krieg
Vom Aufmarsch zum Untergang



Strecken & Betrieb

Die Fortschritte
und Neuerungen in der
Reichsbahn-Epoche

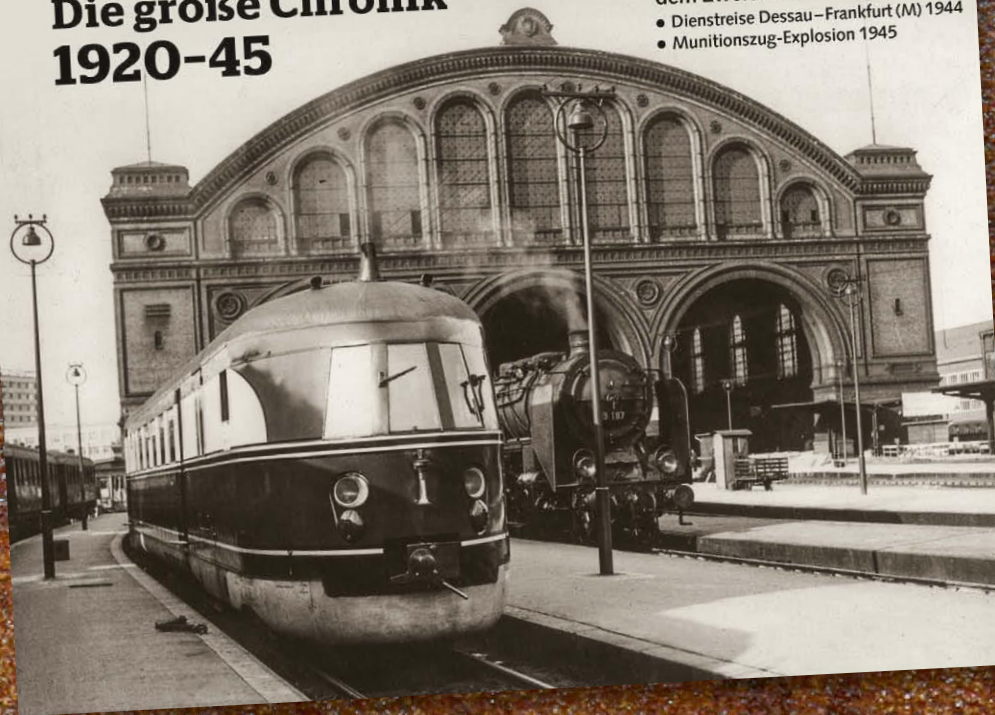


**Gründung vor
100 Jahren**

Deutsche Reichsbahn

**Die große Chronik
1920-45**

Mit Zeitzeugen-Berichten aus
dem Zweiten Weltkrieg:
• Dienstreise Dessau – Frankfurt (M) 1944
• Munitionszug-Explosion 1945



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



Eine neue Epoche der Eisenbahn

Mehr als 20.000 Dampfloks, verteilt auf circa 400 Baureihen. Das war die „Erbschaft“, welche die Deutschen Reichseisenbahnen 1920 von ihren Vorgängerinnen, den acht Länderbahnen, erhielten. Die Bezeichnung variierte von Verwaltung zu Verwaltung: Es gab die preußische „Cöln 2460“ –

eine P 8 –, aber in Bayern etwa auch „Zeus“, einen B-Kuppler der Reihe D IV, der noch gar keine Nummer besaß. Während Preußen und andere schon ein Reihensystem führten, nummerierten Baden und die Pfalzbahnen ihre Maschinen in der Reihenfolge der Abnahme. Es galt, für all diese Fälle ein

einziges, neues Bezeichnungsschema zu entwickeln. Dieses sollte alle Reihen und Maschinen systematisch und nach einheitlichen Grundsätzen erfassen sowie Neukonstruktionen problemlos aufnehmen können ...

Weiter im neuen *Bahn Extra!*

Die Sache mit der Visitenkarte

Das neue Jahr war erst wenige Tage alt, da wandte sich die Deutsche Bahn an die Medien – mit einer Erfolgsmeldung. Stolz verkündete sie im Januar, dass sie 2019 die Rekordsumme von 1,3 Milliarden Euro in die Modernisierung von 650 Bahnhöfen investiert hat. Das Geld von DB, Bund und Ländern diene dazu, Barrierefreiheit und Klimaschutz zu verbessern. Weiterhin sorgte die DB für mehr Sauberkeit und Kundeninformation. Nicht zuletzt testet sie seit 2019 an sogenannten Zukunftsbahnhöfen neue Methoden, um dem Reisenden den Aufenthalt noch angenehmer zu machen. Der Gast, so die Deutsche Bahn, soll sich wohlfühlen. „Die Bahnhöfe sind die Visitenkarten der Städte und Kommunen und zugleich der Einstieg in das System Eisenbahn“, sagt Bernd Koch, Vorstandsvorsitzender von DB Station & Service. Und weiter dazu: „Wir wollen sie Schritt für Schritt modernisieren und Gastgeber für unsere Kunden sein.“

Wie darüber wohl die Reisenden denken, die im unterfränkischen Kitzingen in die Regionalzüge steigen? Die Große Kreisstadt an der Magistrale Nürnberg – Würzburg bringt es nach Angaben der örtlichen Presse auf rund 5.000 Bahnkunden pro Tag. Für sie alle ist die Deutsche Bahn ziemlich viel, aber ganz sicher kein Gastgeber mehr. Der Bahnkonzern hat das Empfangsgebäude Anfang 2019 verkauft. Seitdem ist der quaderförmige Bau aus dem 19. Jahrhundert für die Öffentlichkeit gesperrt; ein Zettel an der verriegelten Eingangstür komplimentiert Reisende um das Haus herum. Soll heißen: In Kitzingen wartet man im Freien auf seinen Zug. Höchstens die Un-

**Angenehm für Reisende?
In Kitzingen ist das Bahnhofsgebäude verkauft und gesperrt**

Leopold Happ



terführung und die Bahnsteigüberdachung bieten ein bisschen Schutz. Bei Wind und Wetter wie in diesen Monaten alles andere als ein angenehmer Aufenthalt.

» **Bei den Bahnhöfen drängt sich inzwischen der Verdacht einer Zweiklassengesellschaft auf**

Kitzingen ist kein Einzelfall. An verschiedenen Bahnhöfen sind mittlerweile Empfangsgebäude gesperrt, verkauft oder verschwunden, die Bahnkunden sich selbst überlassen. Auch in größeren Städten. Statt mehr Sauberkeit begleiten nicht selten Graffiti und Abfall die Reisenden auf dem Weg zum Bahnsteig. Von Erfolgen fühlt sich jemand in dieser Tristesse weit entfernt. Sicher, die Deutsche Bahn kann unmöglich alles auf einmal instandsetzen. Doch darum geht es auch nicht. Vielmehr drängt sich inzwischen der Verdacht einer Zweiklassengesellschaft auf: hier die Bahnhöfe, die als „Visitenkarte“ herausgeputzt werden; dort jene, die man übergeht.

Zumindest für Kitzingen könnte es bald ein „happy end“ geben. Die neuen Eigentümer wollen das Empfangsgebäude wieder als Bahnhof für die Öffentlichkeit öffnen, wenn möglich, mit einer Bäckerei und einer Fahrkartenagentur. Vielleicht kommt das schon im laufenden Jahr. Falls alles klappt, steht der Bahnhof Kitzingen nach der Neueröffnung sogar besser da als zuletzt bei Station & Service. Er wäre eine solche Visitenkarte, wie sie Bernd Koch für die DB-Bahnhöfe vor Augen hat. Vermutlich hebt Kitzingen dann auch das Ansehen der Bahn AG – obwohl sie dazu kaum etwas beigetragen hat. Ob sie sich mehr engagieren will, ist fraglich. Die Januar-Meldung erwähnt Kooperationen mit privaten Initiativen jedenfalls nicht.

**Thomas Hanna-Daoud,
eisenbahn magazin**



**Entdecken Sie
„Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!**

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

**HLS
BERG**
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG

Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg

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

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

Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl

Schweiz - info@train-safe.ch

info@train-safe.de, www.train-safe.de



Heribert Schöpfer / Sig. Andreas Knipping

10–20 Im Fokus Baureihe 45

■ Im Fokus Titel

10 Der problematische Gigant

Mit der Baureihe 45 schuf Lokkonstrukteur Wagner die stärkste Dampflokomotive der Reichsbahn. Doch die Dimensionen des Langkessels erwiesen sich schnell als Schwachstelle, sodass die Gigantin, die zwei Heizer erforderte, nicht überzeugte

16 Faszination en miniature

Obwohl die wenigsten Modellbahner eine Baureihe 45 in Betrieb erlebt haben, faszinieren die gewaltigen Abmessungen der 1'E1'-Dampflokomotive auch im Kleinen. So ist es nicht verwunderlich, dass es zahlreiche tolle Modellumsetzungen von 1 bis N gibt

■ Eisenbahn

6 Letzte Runde mit dem Kabelcontainer

Für DB Cargo war die ehemalige 250 der DR als Reihe 155 lange unentbehrlich; im Dezember 2019 schied die letzte Lok mit einer sehr individuellen Leistung aus dem Dienst

22 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

34 Steirischer Schlingerkurs

Die von Beginn an elektrische Lokalbahn Peggau – Übelbach stand vor der Einstellung; heute ist sie ins Grazer S-Bahn-Netz integriert

36 Mehr Pop wagen! Titel

Vor 50 Jahren wollte sich die DB ein moderneres Image verpassen und experimentierte „voll im Zeitgeist“ bei ihren D-Zug-Wagen mit poppigen Farb-Konzepten

46 Dämmerung auf der „Rheinischen“

Der Betrieb auf dem letzten verbliebenen Teilstück der Wuppertaler Nordbahn endete 1999 fast unbemerkt

49 Die DB und der Autobahnbau

Für die Logistik des Autobahnbaus bediente sich das Verkehrsministerium der Kompetenzen und Transportkapazitäten der DB

55 Babelsbergerin mit Kamelzug

Ein sogenannter „Kamelzug“ war im Jahre 1976 unterhalb der Wartburg unterwegs

■ Modellbahn

52 Neuheit zum Vorbild-Abschied

Ab 1957 spielte der ET 30 eine wichtige Rolle bei der DB, doch dauerte es mehr als 25 Jahre, bis erste Modelle verfügbar waren

56 Modelle des Jahres

Ergebnisse der 48. Leser-Umfrage nach den Top-Modellen in 20 Rubriken



Service

- 76 Leserbrief
- 114 Termine/TV-Tipps
- 116 Kleine Bahn-Börse
- 116 Fachgeschäfte
- 120 Veranstaltungen
- 129 Buch & Film
- 130 Vorschau/Impressum



Rolf Schulze



Poppige Behördenbahn – vor 50 Jahren erstrahlten die Schnellzugwagen der DB in frischen Farben **36–44**

60–64

Die Schwerindustrie des Ruhrgebietes auf einer HO-Anlage

102–106

HO-Dieselloks der DB-Baureihe 333 im Test

Piko (links) und Uhlenbrock haben neue **107–109** Geräte zum Testen von Decodern entwickelt



46–48

Eindrücke von der letzten Cargobedienung auf Wuppertals Nordbahn

124–128

Die Ausfahrt von Drei Annen Hohne Richtung Brocken und Eisfelder Talmühle als HOm-Motiv



Dirk Hölterhage



Wilfried Raulf

60 Güterzüge vor Ruhrpott-Kulisse

Wie man den Stahl- und Kohleverkehr der Montanindustrie sowie den Umschlag zum Binnenschiff realistisch darstellt, ist auf einer U-förmigen HO-Anlage zu sehen

66 Neu im Schaufenster

Parallel zur Nürnberger Spielwarenmesse lieferten die Firmen noch letzte Neuheiten aus dem Vorjahr aus, die wir kurz vorstellen

78 Knatterkiste für Nebenstrecken

Der VT 70 war ein uriger DRG-Dieseltriebwagen – in unserer Umbauserie zeigen wir die Montage des Weinert-Bausatzes

100 Miniramen unter Glas

Minidioramen nicht größer als ein Bierdeckel als Präsent, die den Beschenkten in seiner Lieblingsumgebung zeigen

102 Rangierloks mit vielen Funktionen

Wir haben die formneue Roco-333 145 gegen die 333 009 von Märklin als DB-Version mit digitaler Rangierkupplungen getestet

107 Decoder-Prüfer und -Programmer

Piko und Uhlenbrock haben neue Digital-Geräte ausgeliefert, mit denen man Decoder-Funktionen prüfen und auch ändern kann

110 Industrie mit Bahnanbindung

Die Zubehörindustrie bietet aktuell einige moderne Firmengebäude für Anschlüsse

122 Märklin-Verwandte aus Portugal

Seltene VACMINEL-00-Modelle von der Iberischen Halbinsel aus einer Kleinserien-Produktion der 1940er-Jahre

Titel

124 Winterdampf in Drei Annen Hohne

Die bekannte Harzbahn-Kreuzungsstation ist Ausgangspunkt der Brockenbahn und Mittelpunkt eines HOm-Betriebsdioramas



Rolf Schulze

Titelbild: 110 421 mit dem überwiegend aus Pop-Wagen gebildeten D 614 (München – Dortmund) am 1. Mai 1975 in Heidelberg

16 Seiten extra

Meisterschule Modelleisenbahn

Anlagengestaltung – Landschaft Bahndammbau Eine Marktübersicht für Durchlässe und Unterführungen – und was im Handel noch fehlt

Bahnfahrzeuge – Güterwagen Bremsen für den Gmhs (11) Die vorbildgetreue Umsetzung am Tillig-Modell

Bahnbauwerke – Stellwerke Ein Umbau auf Kibri-Basis Was Sie bei der Modell-Verfeinerung beachten müssen

ab Seite **82**



■ Abschied der Baureihe 155 bei DB Cargo

Letzte Runde mit dem *Kabelcontainer*

Im Dezember 2019 trennte sich DB Cargo von den verbliebenen Loks der Baureihe 155 im Güterzugdienst. Zwar hatte sie zuletzt die Maschinen bei Railpool angemietet. Trotzdem endete damit eine gewisse Tradition auf deutschen Gleisen

Es war eine kurz entschlossene letzte Runde, die Marcel Meier am 17. Dezember 2019 noch drehte. Der Lokführer bei DB Cargo hatte am Abend in Oberhausen West 155 083 in der Abstellung entdeckt. Die Lok war zu jenem Zeitpunkt die letzte ihrer Gattung in Cargo-Diensten im Ruhrgebiet. Eigentlich sollte sie hier bis zum nächsten Morgen verweilen, um dann zusammen mit einigen Loks der Baureihe 151 ihre letzte Fahrt nach Leipzig-Engelsdorf anzutreten. Doch es kam anders.

Kurz entschlossen machte sich Marcel Meier auf den Weg zum freundlichen Lokleiter und bat um die Möglichkeit, eine eigene, bewusst letzte Runde zu drehen mit dem letzten „Kabelcontainer“, wie Marcel Meier die Lok liebevoll nennt. Der Lokleiter hatte ein Herz und stellte einen Fahrplan aus. Kurze Zeit später fand Meier sich auf dem Führer-

stand von 155 083 und erhielt Ausfahrt aus Oberhausen West.

Als Triebfahrzeugfahrt 65668 ging es zunächst nach Gladbeck West, wo die Lok den Zug 60176 nach Krefeld Uerdingen übernahm, eine Planleistung mit immerhin 2.062 Tonnen Wagenzuglast. Von Uerdingen ging es dann als Lokzug (Tfzf 65675) wieder zurück nach Oberhausen West, wo er die Lok um 21:30 Uhr wieder abstellte. Bei der kleinen Runde, die Marcel Meier durchs westliche Ruhrgebiet drehte, handelte es sich um nicht weniger als die letzte Leistung einer 155 für DB Cargo im Revier.

Ende zum Fahrplanwechsel

Fast 30 Jahre hatten die Sechssachser hier zusammen mit anderen Loks das Bild des Güterverkehrs von DB Cargo nicht unwesentlich geprägt. Doch

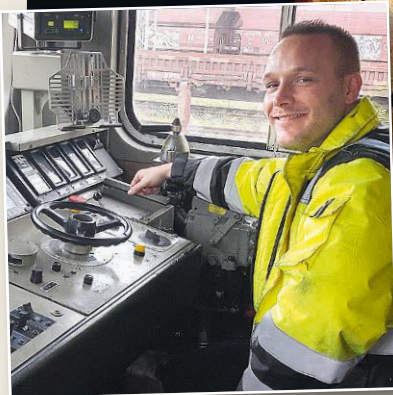
Jahrzehntelang waren die Elloks der Baureihe 155 im Ruhrgebiet allgegenwärtig. Am 12. September 2014 überquert 155 015 mit einem leeren Röhrenzug für Pipelinerohre die Emscher bei Bottrop-Süd

zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 sollte die Baureihe 155 aus dem Dienst bei DB Cargo ausscheiden. Tatsächlich kam es auch nach dem Fahrplanwechsel noch zu einigen letzten Einsätzen wie der Ehrenrunde durchs Revier. Doch mehr als ein Restbetrieb war es nicht. Denn schon am 18. Dezember 2019 fuhr 155 083 zum vorerst letzten Mal, diesmal jedoch in die Abstellung. Außerplanmäßig, denn eigentlich hätte die Lok von einer 151 geschleppt werden sollen. Doch es kam anders und

» Am 18. Dezember 2019 fuhr 155 083 zum vorerst letzten Mal – diesmal jedoch in die Abstellung

so zog die letzte Revier-155 den Lokzug 62655 von Oberhausen West nach Seelze und weiter zum Stillstandsmanagement in Leipzig-Engelsdorf – und damit sich selbst in die Abstellung. Mit dabei die ebenfalls abgestellten 151 106, 151 146 und 151 167. Der Lokführer dieser traurigen Fuhre hatte im Frontfenster von 155 083 ein Schild angebracht. Mit den Worten „Schaukelpferd & Energiengütercontainer fahren in die Pension, Ade Baureihe 151 & Baureihe 155“ war es ein persönlicher Abschied der Cargo-Personale von den bewährten Güterzugloks.

Marcel Meier (2)



Hp0 für 155 083: Am 17. Dezember 2019 darf Marcel Meier nochmal eine Ehrenrunde mit dem letzten „Container“ im Revier drehen. Für DB Cargo wartet die Lok in Oberhausen West an jenem Abend zum letzten Mal auf Ausfahrt

Eher selten traf man zuletzt die Baureihe 155 vor Personenwagen an. Am 22. Mai 1995 befördert 155 214 einen langen Schnellzug durch Oschatz



Volker Emersleben



Stefan Klein

Als Zug 62655 schleppt 155 083 die Elloks 151 167, 151 146 und 151 106 bei Neubeckum am 18. Dezember 2019 Richtung Seelze. Später ging es für die Loks zur Abstellung nach Leipzig

Auch für die Baureihe 151 gibt es inzwischen immer weniger Einsätze. Immerhin noch 25 Maschinen standen DB Cargo nach dem Fahrplanwechsel zu Diensten. Zu den letzten Leistungen zählt zum Beispiel der „Andernacher Coilzug“ (Oberhausen – Andernach). Wie auch jener der Baureihe 155 war der komplette Einsatzbestand dieser Loks bei DB Cargo Ende 2016 an ein Konsortium aus dem Leasingunternehmen Railpool und dem japanischen Toshiba-Konzern verkauft worden. An den Loks beider Baureihen wurden die DB-Symbole kurzer-

hand überklebt, als Halterkürzel in der NVR-Nummer erschien fortan RPOOL statt DB. Im Rahmen eines sogenannten Sale-and-lease-back-Vertrages mietet DB Cargo seither Loks von diesem Konsortium an und setzte sie im Güterzugdienst ein.

Schrittweise Bestandsreduzierung

Doch zumindest für die Baureihe 155 gehören diese Einsätze nun der Vergangenheit an. Schon in den zurückliegenden Monaten zeichnete sich der schrittweise Rückzug dieser Baureihe aus dem

Betriebsdienst ab. Umfasste der DB-Mietbestand im September 2019 noch 21 Loks der Baureihe 155, waren es Mitte November noch 17 Maschinen. Sie versahen Einsätze zum Beispiel zwischen Seddin und Seelze, um Rostock Seehafen, im Großraum Halle und um Magdeburg. Zuletzt hatte Railpool noch einige Loks (darunter 155 151 und 155 218) des DB-Einsatzbestandes in Cottbus hauptuntersuchen lassen. Doch der Schadbestand dieser Baureihe ist hoch, es gibt immer weniger Lokführer, die eine Ausbildung auf der 155 besitzen und die

Ein hoher Schadbestand und weniger geschulte Lokführer sind Gründe für das Ende der 155er

Zahl der neu ausgelieferten Drehstromloks (z.B. Baureihe 193) steigt stetig, was die alten LEW-Sechssachser verzichtbar macht. Ein neuer Umlaufplan wurde für die Zeit nach dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 deshalb nicht mehr aufgestellt. Und so sah man in der Woche vor Weihnachten mehrere Lokzüge wie jenen mit 155 083 am 18. Dezember 2019 nach Engelsdorf durch Deutschland rollen, in denen abgestellte 155 ein-



FOR SALE:

BR 151 und BR 155 – sechssachsig & erprobt
CoCo-Elektrolokomotiven für den schweren Güterzugdienst mit einer
Anfahrzugkraft bis zu 480kN.

Geeignet für den Einsatz in Deutschland und Österreich. Bitte kontaktieren Sie uns bei Interesse.



„Sechssachsig & erprobt“: Bereits seit Längerem stellt Railpool die Baureihen 151 und 155 zum Verkauf. Auch auf der Messe transport logistic in München im Juni 2019 hatte man die Loks ausgeschrieben

Seit 2017 ist Railpool der Einsteller der Baureihe 155. Ellok 155 138 erhielt das blau-grau-silberne Firmendesign. Am 30. April 2019 ist die Maschine mit Kesselwagen bei Schkorteleben unterwegs

gereiht waren. In den Wochen davor waren etwa einige Loks in Seddin gesammelt worden. Diese wurden dann am 17. Dezember zusammen nach Leipzig-Engelsdorf abgefahren. Am gleichen Tag erreichte auch eine Fuhre abgestellter 155 aus Magdeburg-Rothensee das Stillstandsmanagement in Engelsdorf. Railpool erwägt wohl einen Verkauf der Fahrzeuge. Es bleibt abzuwarten, ob und für welche Loks sich ein neuer Eigentümer findet. Bereits heute befinden sich einige Maschinen der Baureihe 155 bei NE-Bahnen. So setzen

etwa Wedler Franz Logistik (WFL), IntEgro Verkehr und der Erfurter Bahnservice auf die Sechssacher. Bei DB Cargo ist die Zeit der „Kabelcontainer“ aber seit Dezember 2019 definitiv vorbei. Nicht jeder wird sie vermissen, denn einige Lokführer empfanden den Dienst auf den ab 1977 gebauten Loks als anstrengend. Ein zu flach und nur wenig ergonomisch angeordneter Führerstand und der Schaltschrank im Führerstand 1, der für Wärmeemissionen sorgte, brachten der Baureihe 155 Kritik ein. Andere schätzten die Loks aber zum Beispiel

für ihre Zugkraft, die die sechs Fahrmotoren auf die Gleise brachten.

Gemischte Gefühle beim Abschied

Marcel Meier verließ 155 083 am 17. Dezember 2019 mit gemischten Gefühlen und im Wissen, ein Stück Eisenbahngeschichte abzustellen. Als er von der Lok abstieg, wurde es dem DB-Cargo-Lokführer für einen kurzen Moment etwas wehmütig ums Herz: „Ich werde ihn vermissen, den starken Kabelcontainer.“

Florian Dürr



Auf dem Ku(h)damm von Neukirchen-Burghaun: Mit einem Schiebewandwagenzug rollt 155 077 am 24. April 2015 über die Strecke Kassel – Bebra – Fulda Richtung Süden

Georg Wagner



Die Baureihe 45 war als größte Konstruktion der Einheitsloks mit großen Windleitblechen eine imposante Erscheinung. Die schiere Größe bringt in der Technik ohne Innovation freilich wenig

■ Baureihe 45

Der problematische *Gigant*

Mit der Baureihe 45 erhielt die Reichsbahn ab 1937 die größte je für deutsche Bahnen gebaute Güterzug-Dampflokomotive. Allerdings hatten die Konstrukteure das Prinzip der kleinen Feuerbüchsen und langen Kesselrohre überspannt. Die Ursache für viele Schwierigkeiten

