

eisenbahn Modellbahn magazin

Preußische P8 im HO-Vergleichstest



38 2878 von Fleischmann

38 2919 von Märklin/Trix

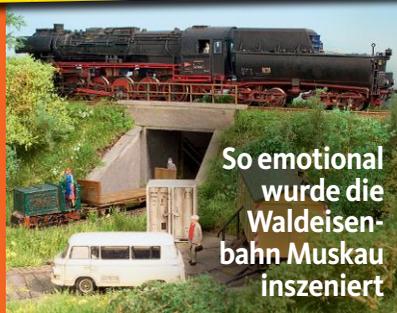
Wie gut ist die Überraschungs-Neuheit?



150 Jahre Eisenbahn im Altmühltal

Ingolstadt – Treuchtlingen: Was diese Strecke so einzigartig macht

Vergangene Lausitzer Idylle



So emotional wurde die Waldeisenbahn Muskau inszeniert

Schutzstrecken
Hintergrund und Technik



Preußische „Bügeleisen“
Vorbild & Modell: Spannende E 71
TEE-Legende Ram 502
Märklin-Modell und SBB-Original

Beste Diesellok der DB?



Ein Lokführer und Ausbilder erinnert sich: So war es mit und auf der V 90

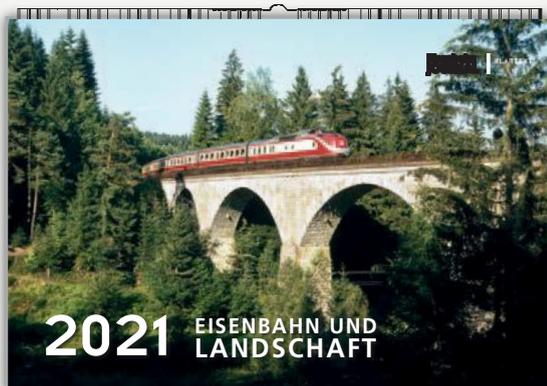
EUR 8,60 (A) • Sfr 12,50 (CH) • EUR 9,20 (B, LUX) • EUR 9,50 (NL)

Unsere Kalender-Edition

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm, mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

2021

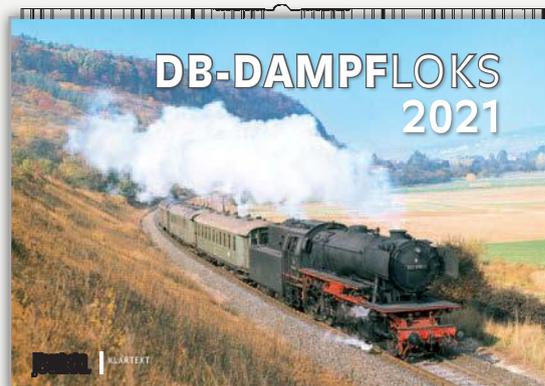
Fotos der Extraklasse - Mit unseren großformatigen Begleitern durch das Jahr 2021



Eisenbahn und Landschaft

Mit Loklegenden und Zugklassikern durchs Jahr

Best.-Nr. 552001 • € 12,95



DB-Dampflok

Die Blütezeit des Dampfbetriebs

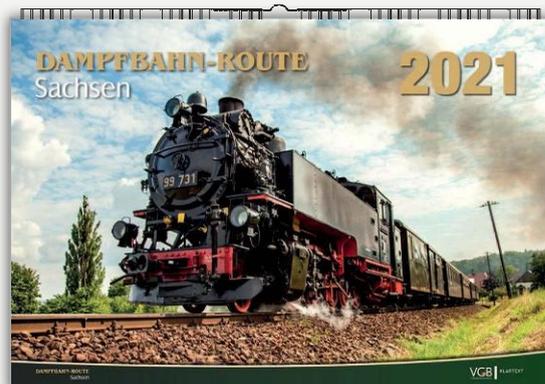
Best.-Nr. 552002 • € 12,95



Bahnen und Berge

Aktuelle und historische Schienenfahrzeuge zeigensich im Spiegel der Jahreszeiten inmitten majestätischer Alpenkulisse.

Best.-Nr. 552016 • € 16,95



Dampfbahn-Route Sachsen

Eine bildgewaltige Reise durch Sachsen
24 farbig bedruckte Blätter plus Titelblatt und Legendenblatt

Best.-Nr. 552014 • € 16,95

Historische Klassiker



Reise durchs Ruhrgebiet

Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte

Best.-Nr. 552003 • € 12,95



Reichsbahn-Dampf

Spektakuläre und seltene Dampfbespannungen

Best.-Nr. 552040 • € 12,95



Berlin Ost-West

Faszinierende Aufnahmen aus einer geteilten Stadt

Best.-Nr. 552004 • € 12,95

Weitere Kalender finden Sie unter www.vgbahn.de/kalender



Brückenschlag für neue MiWuLa-Projekte

Nach 14 Jahren war es am Morgen des 14. Juli gegen sechs Uhr soweit: Einer der größten Krane Europas hob eine 25 Meter lange, gläserne Fußgängerbrücke in 40 Metern Höhe über den Speicher des Miniatur-Wunderlandes, um sie anschließend in rund 16 Metern Höhe an den sich gegenüberliegenden Speichergebäuden befestigen zu können. Vom Kranaufbau am Montagmorgen bis zum Einhängen der Brücke vergingen 72 spannende Stunden, die den Startschuss bilden für ein neues Zukunftsprojekt im Miniatur-Wunderland Hamburg. Darüber wollten wir vom MiWuLa-Chef mehr wissen – em-Redakteur Peter Wieland befragte ihn:

eisenbahn magazin: *Erst einmal unseren Glückwunsch zum erfolgreichen Brückenschlag! Warum gingen von der Idee bis zur Umsetzung 14 Jahre ins Land?*

Frederik Braun: Damals hatten wir mal wieder Probleme, unsere Erweiterungspläne umzusetzen, da um uns herum alles vermietet war. Da kam mir die Idee, dass wir den gegenüberliegenden Speicherbau nutzen und eine Brücke hinüberbauen könnten. Das habe ich in die Kamera von „Spiegel TV“ gesagt. Nachdem der Bericht ausgestrahlt wurde, meldete sich sogleich unser Vermieter und fand den Vorschlag spannend. In der Folge nahm jedoch alles viel Zeit in Anspruch. Es musste eine Menge kalkuliert werden, Uneinigigkeiten kamen auf. Ein paar Jahre später war das Projekt dann reif, drohte aber an technischen und Denkmalschutz-Auflagen zu scheitern. Schließlich wechselte auch noch der Geschäftsführer des Vermieters, der vom Projekt überzeugt werden wollte, was weitere Jahre kostete. Als der alte Chef zurückkam, haben wir das Brückenprojekt sofort festgezurrert. Klar kommt die Umsetzung jetzt durch Corona irgendwie zu einer

Unzeit, da uns natürlich Geldeinnahmen fehlen. Aber da wir Optimisten sind, glauben wir fest daran, dass mit etwas Verzug im neuen Speichergebäude das Thema Südamerika 2022 eröffnet werden kann.

em: *Die Bilder vom 14. Juli sind spektakulär. Was war der spannendste Moment beim Einheben und Sichern des Brückenteils?*

Braun: Die drei Tage vom Aufbau des Kranes bis zum Einbau der Brücke waren recht emotional. Es gab unterschiedliche Wetterprognosen, und bei solch einem Kraneinsatz darf kein Windchen wehen. Erst am Dienstagabend realisierten wir, dass wir einen nahezu windstillen Mittwochmorgen haben sollten und alles klappen würde. Der Einhub der Brücke war technisch gar kein Problem, aber spannend. Und diese Bilder – da fliegt über unseren Speicher eine Brücke in die Zukunft ...

em: *In zwei Jahren sollen die ersten Miniaturzüge und Zuschauer die Brücke passieren. Was erwartet diese dann auf der anderen Seite?*

Braun: Das Thema Rio de Janeiro ist schon fertig und wird demnächst nach Hamburg verschifft. Bis zur Öffnung, die ursprünglich für Ende 2021 geplant war und nun auf Mitte 2022 verschoben wurde, werden wir noch die Antarktis und Patagonien zusammen mit unseren Freunden aus Südamerika bauen, vielleicht auch schon ein Stück Regenwald. Leider herrscht in Südamerika noch ein starker Lockdown. Unsere Modellbauer vor Ort haben wir bereits Anfang des Jahres zurückgeholt. Alleine deshalb wird es leider einen erheblichen Verzug geben. Doch es entsteht ein unglaublich toller Bauabschnitt, denn die Kooperation der südamerikanischen Modellbauer mit unseren „Wunderländern“ ist einfach klasse. Das Ergebnis wird sensationell!

Modellbahn: Im Gespräch

72 Stunden im Zeitraffer: Die neue Brücke im MiWuLa wird eingebaut. Unten Gerrit und Frederik Braun



MiWuLa (4)



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

Eisenbahn im Altmühltal

38–47 *Malerische Magistrale: Seit 150 Jahren rollen die Züge zwischen den Eisenbahn-Knotenpunkten Ingolstadt und Treuchtlingen durch ganz besondere Landschaft*

110–113 *Harmonie zwischen Fluss und Felsen: Ein prächtiges HO-Schaustück von Modellbahn-Künstler Josef Brandl spiegelt die Bundesbahn der Epoche III im Altmühltal wider*



Gabriele Brandl

■ Im Fokus

10 E 71: Preußische „Bügeleisen“

Die kleinen preußischen B'B'-Güterzuglokomotiven EG 511 bis 537 nahmen in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg eine wichtige Pionierfunktion bei der Elektrifizierung des mitteldeutschen Netzes ein. Ihren Lebensabend verbrachten die E 71 allerdings weit entfernt im südwestlichen Baden. Modell-Nachbildungen und Neuheitenankündigungen gibt es quer durch alle Nenngrößen, ein aktuelles HO-Modell ist aber überfällig

■ Eisenbahn

6 Verlegenheitslösung – Erfolgsstory

Dringend brauchte die Deutsche Reichsbahn der DDR in den 1950er-Jahren leistungsfähige Dampflokomotiven. Eine Lösung: die Rekonstruktion vorhandener Maschinen

20 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

30 Auf der „Bergziege“ V 90 **Titel**

Dieter Zuncke erlernte das Lokführerhandwerk auf der V 90. Zu den „Bergziegen“ der Bundesbahn entwickelte er dabei ein gutes, aber nicht ganz spannungsfreies Verhältnis

35 Spannungslos trennt sich's besser

Wo Fahrleitungs-Speisebereiche zweier Unterwerke aufeinandertreffen, trennen sogenannte Schutzstrecken diese voneinander ab. Ein Blick auf die Bauformen

38 Reizvolle Magistrale **Titel**

Anno 2020 rollen Züge seit 150 Jahren zwischen den Eisenbahnknotenpunkten Ingolstadt und Treuchtlingen. Die Hauptbahn bot stets betriebliche Vielfalt in einzigartiger Landschaft und inspiriert deshalb auch Modellbahner über alle Epochen hinweg

48 Kleine Lok am kurzen Zug

Eine Kleinlok mit zwei Spantenwagen – auf dem Schweinbarther Kreuz bei Wien führen solche Züge noch in den 80ern regelmäßig

49 Dreiteiler für den Regioverkehr

Als Weiterentwicklung der Baureihen 624/634 beschaffte die Bundesbahn die Baureihe 614 – einen modernen Triebwagen für den Einsatz als Eil- und Nahverkehrszug

■ Modellbahn

52 Überraschung in Rot/Beige

1965 stellte Märklin einen TEE-Dieseltriebzug vor: den RAm 502 als schweizerisch/niederländische Gemeinschaftsentwicklung. Dieses Pendant zum deutschen VT¹¹⁵ erlebte eine bewegte Geschichte – sowohl beim Vorbild als auch in der Modellnachbildung

56 Zuckersüßer Schmalspurstoff

Der Niederländer Diger Rossel ist unter On traXS!-Besuchern kein Unbekannter. Auch 2015 war er dabei und führte eine indonesische Zuckerrohrbahn in HOe vor

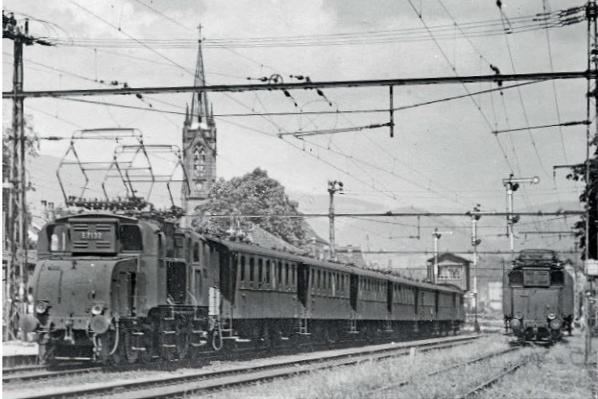
58 Neu im Schaufenster

Mit zahlreichen Paukenschlägen startet die Branche in die Modellbahn-Herbstsaison



Erst Lokführer, dann Ausbilder: Dieter Zuncke schildert seine Erlebnisse mit den V 90 rund um das Bw Hagen-Eckesey **30-34**

Dieter Zuncke



Carl Bellingrodt/Sig. Brinker

10-19 Die preußischen „Bügeleisen“ der späteren Baureihe E 71 sind für DR- wie DB-Enthusiasten und -Modellbahner gleichermaßen interessant



Hauptschalter aus, sonst Kurzschluss: Wo an **35-37** Bahnstrecken fahrdrahtlose Spannungsfelder notwendig sind und was solche Schutzstrecken für den Betrieb bedeuten

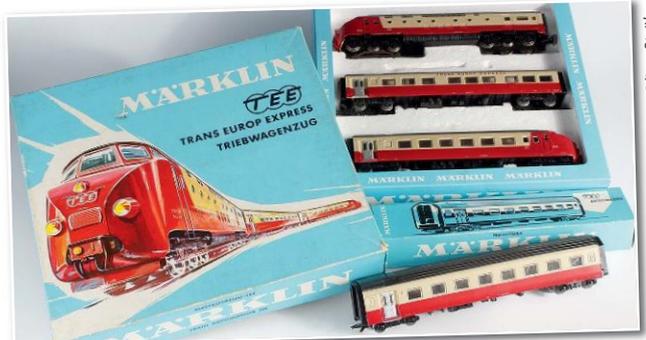


Peter Berchtold/Sig. Petrovitsch

104-109 Die Muskauer Waldbahn fasziniert – beim Vorbild und als Anlage



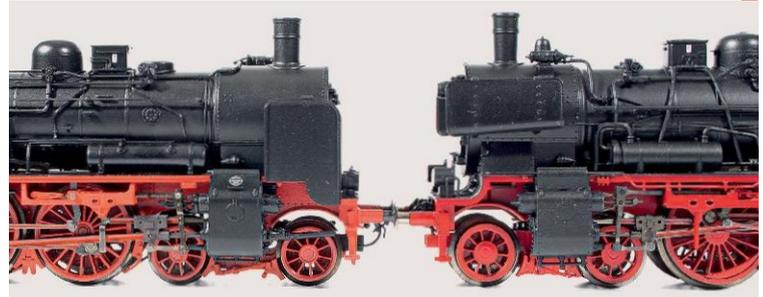
Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Enkliner: Wolf-Dietger Machel



Oliver Strüber

52-55 Ein Modell und sein Vorbild: Der RAM 502 der SSB hat eine bewegte Geschichte

Wie weit hat die neue P 8 von Trix beim Vergleich mit der Fleischmann-Lok von 2009 die Nase vorne? **78-85**



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

68 Verschlungene Wege in HO

Wir haben einen Modellbahner besucht, der sich den Wunsch einer das komplette Dachgeschoss füllenden Heimanlage in 1:87 erfüllt hat. Der Clou: Er veranstaltet regelmäßig Tage der offenen Tür, an denen das betrieblich überaus attraktive Schaustück von jedermann bewundert werden kann

74 Weichenstellen auf Tasterdruck

Klassische Stellpulte gibt es für den Digitalbereich kaum noch, obwohl Bedarf vorhanden ist, worauf Dietz aktuell reagiert hat

76 Black Box mit Qualitäten

Das neue Programmiergerät von KM 1 dient nicht nur als Decoder-Tester, sondern auch als leistungsfähige Vorführzentrale

78 Preußens Allzweck-Dampfer **Titel**

Verglichen & gemessen: HO-Schleppenderlokmodelle der DB-Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ von Fleischmann und Märklin/Trix im Test

86 Lederfabrik mit Gleisanschluss

Wir haben aus Auhagen-Fabrikelementen ein kleines Industrieareal nach Vorbildgebeheiten aus Mülheim (Ruhr) nachgebaut

89 Zwei Lokgehäuse verschmelzen

Selbstbau einer N-Elektrolokomotive der NSB-Reihe El 17 aus Großserienteilen

104 Viel Gegend in der Lausitz **Titel**

Das Vorbild als Vorbild: Die vor 125 Jahren in Betrieb genommene Waldeisenbahn Muskau als authentisch nachgebautes TTI-Schaustück

110 Zwischen Fluss und Felsen

Ein rund zwei Kilometer langer Abschnitt der Hauptbahn im Altmühltal wurde von Josef Brandl motivisch in der Epoche III und überaus feinsinnig in 1:87 umgesetzt

Service

- 92 Buch & Film
- 94 Leserbrief
- 96 Termine/TV-Tipps
- 97 Kleine Bahn-Börse
- 98 Fachgeschäfte
- 102 Veranstaltungen
- 114 Vorschau/Impressum

Titelbild: 103 211 am 11. August 1982 mit dem „Dolomiten-Express“ (D 1284 Bozen – Coburg), am nördlichen Einfahrsignal des Bahnhofs Dollnstein im Altmühltal, wo die Hauptstrecke durch markante Jura-Landschaft führt



Georg Wagner



Die Schnellzugdampflok der Baureihe 01⁵ waren das Aushängeschild der Rekonstruktion schlechthin: Mit der Verkleidung um Schornstein und Dom, speziellen Windleitblechen und Verschiedenem mehr unterstrichen die Konstrukteure die Ertüchtigung der Original-01. Herzstück der Rekonstruktion war und blieb freilich der neue, dampffreudige Kes-

sel. Am 2. Juli 1968 steht die 01 508 mit D 163 in Hamburg Hbf zur Abfahrt bereit. Die Maschine ist eine von acht Reko-01, die zusätzlich Boxpok-Radsätze erhielten. Die Treibräder nach amerikanischem Vorbild bewährten sich allerdings nicht und wurden schon bald durch konventionelle Radbauarten ersetzt

Will A. Reed/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

■ Reko-Dampflok der DR

Von der Verlegenheitslösung zur Erfolgsgeschichte

Dringend brauchte die Deutsche Reichsbahn der DDR in den 1950er-Jahren einsatzbereite Dampflokomotiven. Der spröde Stahl, der bei vielen Maschinen der Bauzeit vor 1945 für Kessel verwendet worden war, löste schließlich das größte Modernisierungsprogramm der DR aus. Die Rekonstruktion erwies sich als ausgesprochen vorteilhaft, die Loks faszinieren bis heute

Weil Lokneubauten nicht in genügender Zahl verfügbar waren, entschied sich die DR in den 1950er-Jahren zur Ertüchtigung verschiedener vorhandener Loktypen. Eine wesentliche Maßnahme stellte die Rekonstruktion dar, bei der die Maschinen vor allem neue Kessel erhielten. Dazu gehörten die Kriegsloks der Baureihe 52, die als Reko-Loks 52⁸⁰ noch bis in die 1980er-Jahre im Einsatz standen. Die 52 8094 trifft mit ihrem Güterzug am 13. August 1978 in Bischofswerda ein

Wolfgang Bügel/Bildarchiv d. Eisenbahnstiftung



Die Frontfenster im Führerstand der O1⁵ wurden mit rotierenden Klarsichtscheiben versehen, die Begeisterung der Personale hielt sich aber in Grenzen. Während die Meister die gestiegene Leistung vieler Loks begrüßten, umgingen sie die Klarsichtscheiben und schauten lieber seitlich aus dem Fenster. So wie Lokführer Joachim Kutz auf der O1 0513 (Jena, 1979)

Joachim Schmidt/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



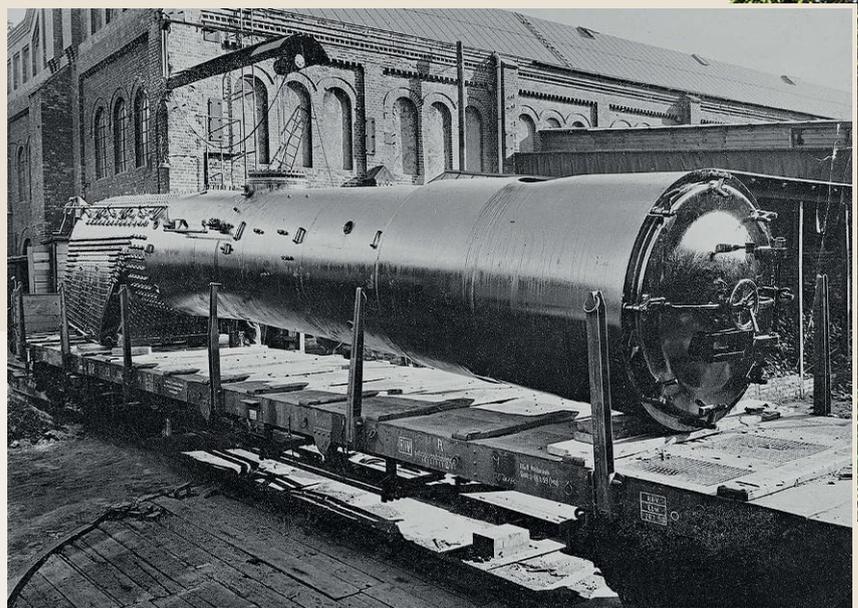


Die VES-M Halle (Saale) mit ihrem Leiter Max Baumberg nutzte das Reko-Programm, um einige Schnellfahr- und Bremslokomotiven gründlich aufzuarbeiten. Spektakuläre Erneuerungen waren dabei inbegriffen. Im Juni 1968 zeigen sich die ertüchtigten Loks der Baureihe 19 sowie die als Um- und teilweiser Neubau entstandene 18 201 im Lokschuppen in Halle

Alfred Luft

Das Reichsbahnausbesserungswerk in Halberstadt wurde zu einem maßgeblichen Produzenten der neuen Kessel. Der hier abgebildete Kessel des Typs 39 E fand unter anderem bei verschiedenen Schnellzuglokomotiven Verwendung. Er war wesentlich stabiler als die Vorgänger-Bauarten aus dem spröden Stahl St 47 K und lieferte zuverlässig Dampf

Slg. Dirk Endisch



Auch wenn es nicht auf Antrieb so aussieht: Das sind beides Reko-Lokomotiven. Sowohl die Dreizylinder-Maschine 03 1010 als auch die Schmalspurlok 99 4633 wurden von der DR entsprechend erneuert. Allerdings galt es aus politischen Gründen, bei der Schmalspurlok den Begriff der Rekonstruktion zu vermeiden. Deshalb sprach man hier von einer Generalreparatur oder auch Großteilerneuerung

Slg. Michael Reimer

Die Reko-Version der Baureihe 50, die 50³⁵, zählt zu den gelungensten Errungenschaften des DR-Umbauprogramms. Die Leistung der Lok stieg, während die Instandhaltungskosten sanken. Weil die Bauartänderungen ziemlich weitreichend waren, vergab die Reichsbahn hier wie bei einigen anderen Reko-Loks neue Loknummern und reihte die rekonstruierten Maschinen als neue Unterbaureihe ein. Im Bild: 50 3678 im Sommer 1978 im Bahnhof Ketzin

Thomas Rieger/Slg. Dirk Endisch



Lesetipp

Das größte Umbauprogramm der DR – die Rekonstruktion von nahezu 1.000 Dampfloks – sowie die weiteren

Umbauten von DR-Dampfloks sind das Thema von **Bahn Extra 5/2020**. Das reich bebilderte Sonderheft stellt alle Reko- und Umbau-Lokomotiven ausführlich vor, zeigt die technischen Verbesserungen, beleuchtet die Einsatzzeit und lässt Lokführer über ihre Erfahrungen mit Reko-Loks berichten. Eine Liste aller erhaltenen Reko-Loks sowie eine DVD über die Reko-Schnellzuglok 03 1010 machen die Darstellung komplett. Sie erhalten das Sonderheft im Handel oder können es unter verlagshaus24.de direkt bestellen. ISBN 978-3-95613-147-9

Auch zwei preußische Länderbahn-Bauarten wurden von der DR rekonstruiert. Die preußische P 10, vormalige Baureihe 39⁰², erhielt nicht nur einen neuen Kessel; außerdem behob man einige Abstimmungsängel im Fahrwerk. Die neu als Baureihe 22 in den Betrieb gegangenen Loks überzeugten zwar durch ihre Leistung, doch erwies sich der Kessel für das Fahrwerk als zu leistungsfähig. Unter anderem deshalb stellte die DR die 22er schon bald ab; einige Kessel nutzte sie noch für die Rekonstruktion der 03. Im Bild die 22 078 in Halle (Saale) *Slg. Gert Schütze*



■ Die Baureihe E 71 in Vorbild und Modell

„Bügeleisen“ preußischer Provenienz

Die kleinen preußischen B'B'-Güterzuglokomotiven der späteren Baureihe E 71 nahmen eine wichtige Pionierfunktion bei der Elektrifizierung des mitteldeutschen Netzes ein. Ihren Lebensabend verbrachten die meisten der einst als EG 511 bis 537 in Dienst gestellten Elloks allerdings weit entfernt als DB-Lokomotiven im südwestlichen Baden. Inzwischen gibt es Nachbildungen und Neuheitenankündigungen quer durch alle Nenngrößen, nur ein aktuelles HO-Modell ist längst überfällig

Mit einer klassischen „Donnerbüchsen“-Garnitur der frühen Epoche III ist Rocos DB-Ellok E 71 29 im Südbadischen unterwegs. Es gab diese Maschine ab 1998 unter der Artikelnummer 43816

