

eisenbahn Modellbahn magazin

DB-Universal-Ellok im H0-Test



Dreimal 111: Pikos Neue im Vergleich mit den Modellen von Märklin & Roco

Vorbild & Modell:
V 200 der DR

Ihr Wummern klingt noch in den Ohren ...

Taigatrommel

Warum sie Kultstatus
erlangte und wie enorm
die Modell-Vielfalt ist



Dampf auf der Nord-Süd-Strecke



01, 01¹⁰ und 44:
Welche großen Leistungen vor der
Elektrifizierung erbracht wurden

Nebenbahn in Bayern
Erst Schmal-, dann Normalspur
Städtische Bahntrassen
So wirken Arkadenbögen gut
Bundesbahn-Eleganz
Modell und Vorbild: 03 1014

Das „Traumthema“ in H0



Kompaktanlage mit
Haupt- und Nebenbahnbetrieb
So klappt es auf nur 4 m²!

Unser Überraschungsmodell 2020

Die belgische Königin mit der bulligen Kraft



Sie ist die Krönung der belgischen Dampflokbaukunst und ihre überaus gelungene äußere Gestaltung charakterisiert anschaulich ihre bullige Kraft. Mit einem Dienstgewicht von **beachtlichen 126 Tonnen** war sie zudem einer der schwersten Pacific-Lokomotiven auf dem europäischen Kontinent.

Eingesetzt auf den Schnellzugstrecken im nationalen wie internationalen Verkehr bezwangen diese Lokomotiven mühelos die anspruchsvolle Steigungsstrecke nach Aachen sowie die Herausforderungen der Strecke Namur – Luxemburg.

Alles Wissenswerte zu diesem Modell finden Sie online in unserer Sondervorstellung unter:
www.maerklin.de/ueberraschungsmodell-2020.

Klicken Sie gleich mal rein.

Die Dampflokomotive 1.030 als detailreiche Neukonstruktion mit vorbildgerechtem Dampf- ausstoß über zwei Kamine, digital schaltbarem Notlicht und doppelter Feuerbüchsentür.

märklin
H0

Wechselstrom



39480 Dampflokomotive Reihe 1



€ 599,- *

Gleichstrom



25480 Dampflokomotive Reihe 1



TRIX
H0



€ 599,- *

Spitze bei der Hitze?

Am 9. August 2020 trifft ein Velaro D (Baureihe 407) in Stuttgart Hbf ein. Er zählt zu den „hitze stabilen“ Fahrzeugen im Bestand der Deutschen Bahn

Das Größte im Sommer ist vorüber – Zeit für eine Bilanz. So dachte wohl die Deutsche Bahn AG, als sie sich am 23. August selbstbewusst an die Presse wandte. „Trotz teils extremer Temperaturen“, hieß es, „sind die Züge der DB in den vergangenen Wochen verlässlich unterwegs gewesen. Nur 0,18 Prozent der Fernverkehrszüge konnten ihre Fahrt hitzebedingt nicht wie geplant zu Ende führen.“ Berthold Huber, Vorstand der DB-Personenverkehrssparte, erklärte sogar: „Wir sind besser auf die Extremtemperaturen vorbereitet als je zuvor.“

Ohne Ironie: Für sommergestresste Reisende hört sich das erfreulich an. Die Erfahrungen mit „Saunawagen“, aufgrund defekter Klimaanlage gesperrten Bereichen im Zug oder gleich ganz entfallenen Verbindungen steckt vielen aus der jüngeren Vergangenheit noch in den Knochen. Allerdings eignet sich das Jahr 2020 nur bedingt als Prüfstein, um die Fortschritte der DB auf diesem Gebiet zu bewerten.

Das liegt zunächst an den Wetterverhältnissen, die heuer nicht übermäßig extrem ausfielen. Zwar gab es in Hamburg eine rekordverdächtige Abfolge von Tagen mit mehr als 30 Grad, trotzdem blieben Hitzewellen im abgelaufenen Sommer die Ausnahme. Die höchste Temperatur wurde am 9. August 2020 in Trier gemessen; die Quecksilbersäule stieg dort auf 38,6 Grad und blieb damit noch vier Grad unter dem deutschen Rekordwert von 2019. Wenn also die Züge der DB 2020 gut mit den Bedingungen zurechtkamen, könnte das auch daran liegen, dass die Anforderungen nicht immens hoch waren. Diesen Aspekt



Josef Kempiak

sollte man zumindest in Betracht ziehen. Ein weiterer Faktor: Wegen der Corona-Pandemie beförderte die DB weniger Fahrgäste als sonst. „Das“, sagt Berthold Huber, „schafft ... zusätzliche Stabilität für die Klima- und Lüftungstechnik in unseren Zügen.“ Wie wird sich diese Technik schlagen, wenn die Fahrgastzahlen wieder steigen?

» Das Jahr 2020 eignet sich nur bedingt als Prüfstein, um die Fortschritte der DB AG zu bewerten

Immerhin hat die DB AG in den Fahrzeugbestand investiert. Nach eigenen Angaben verfügt sie nun über 100 Fahrzeuge (ICE 4, Velaro D, IC2), deren Klimaanlage für bis zu 45 Grad Außen-

temperatur ausgelegt seien. Die Voraussetzungen haben sich verbessert. Aber genügt das auch, um kritische Situationen im hochsommerlichen Reisezugbetrieb zu vermeiden? Zum Bestand gehören weiterhin Fernreisezüge bzw. -fahrzeuge, deren Klimaanlage an der 40-Grad-Marke Probleme bekommen können. Insofern ist die Meldung der Deutschen Bahn vom 23. August eine positive Momentaufnahme, vielleicht sogar ein Hoffnungsschimmer. Ob daraus mehr wird, bleibt abzuwarten. Der nächste (Hitze-)Sommer bringt es womöglich an den Tag.

Thomas Hanna-Daoud,
Redakteur Eisenbahn



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

10–23

Im Fokus:

DR-Baureihe V200/120



Volker Emerleben (großes Bild); Michael U. Kratzsch-Leichsenring (Einklinker)

■ Im Fokus

10 Trommelwirbel mit Nachspiel **Titel**

Im Jahr der Gründung der Deutschen Bahn, 1994, hatten die letzten „Taigatrommeln“ der einstigen DR-Baureihe V 200 bzw. 120 ihren Dienst quittiert. Etliche Maschinen leisteten danach aber noch entscheidende Beiträge bei deutschen Privatbahnen. Heute sind die legendären Diesellokomotiven nur noch im Nachbarland Polen aktiv. Wir blicken auf die Karriere der „Taigatrommeln“ auf deutschen Gleisen zurück und beleuchten die inzwischen enorme Vielfalt an Modell-Nachbildungen von 1 bis Z

■ Eisenbahn

6 Wiedersehen in der Pfalz

Nach 30 Jahren besuchten Eisenbahnfreunde erneut den Bahnhof Grünstadt. Was hat sich in der Zwischenzeit verändert?

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Noch einmal die Großen **Titel**

Dass die DB die Nord-Süd-Strecke elektrifizierte, stand Ende der 1950er-Jahre außer Frage. Doch auch in den letzten Dampfjahren fuhren dort Loks von Rang und Namen

41 Besonderer Zug

Drei Tage im August pendelte „Puregold“ 185 538 mit n-Wagen als Nahverkehrszug durchs Rheinland

42 „Plastebomber“ aus der CSSR

Vor 50 Jahren lieferte Skoda die Elloks S 489 und S 499. Sensationell war ihr Aufbau aus Polyester-Formteilen – daher ihr Name „Laminátka“. Trotz mangelhafter Crash-Festigkeit sind sie noch heute in Tschechien und der Slowakei unverzichtbar

46 Altmühltal abwärts

Eine Nebenbahn durchzog einst das beschauliche Altmühltal. Auch die Umstellung auf Normalspur verhinderte das frühe Ende nicht. Geblieben ist nur eine kurze Stichstrecke als Zubringer zur Hauptbahn

■ Modellbahn

52 DB-Eleganz in Schwarz

Zu Beginn der 1950er-Jahre bediente vor allem Rokal den TT-Markt und überraschte die Kunden 1952 mit der wegweisenden O3 1014

56 Bildergrüße aus den Niederlanden

Eigentlich kommen „Groeten uit Holland“ meist per Postkarte, hier wird der Gruß mit einer Modellbahn-Anlage übermittelt

58 Neu im Schaufenster

Neuheiten in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik in Kurzporträts auf elf Seiten

72 Imposanter Solitärbaum

Für die HO-Schauanlage „Modellbundesbahn“ in Brakel wurde eine kolossale Eiche als einzeln stehender Baum nachgebaut

74 Güterwagen aus dem Drucker

Die noch junge Firma Epoche 3D bietet Fahrzeugmodelle aus dem 3D-Drucker an, die einer speziellen Bearbeitung bedürfen



36–40 Schwere Züge, große Dampf-loks: Die letzten „Dampf-Jahre“ auf der Nord-Süd-Strecke

Mit Pikos H0-Formneuheit **106–111** der DB-Baureihe 111 stellt sich die Frage, ob die Märklin- und Roco-Pendants noch mithalten können



Klaus J. Vetter



46–51 Nur eine kurze Stichstrecke blieb von der einst meterspurigen Nebenbahn durch das Altmühltal ...

98–101

Fallers Neuauflage der Großstadt-Arkaden auf einem H0-Diorama

124–129

Schienenbus-Halt in St. Nimmerlein auf einer kompakten H0-Anlage voll toller Betriebsideen



Bruno Kaiser



mm (2)

98 Arkaden für Großstadtmotive

Um den Schienen- und Straßenverkehr in Metropolen nur geringen Behinderungen auszusetzen, hat man schon früh Bahnstrecken in Hochlage und damit auf Dämmen und Arkaden angelegt. Fallers hat dazu eine Zubehörneuheit am Start

104 Grenzgeschichten in 1:87

Aus einer TT-Modellbahn aus den 1960er-Jahren entwickelte sich nach der politischen Wende 1990 eine H0e-Schmalspuranlage zum Thema „Deutsche Teilung“

106 Universal-Ellok im H0-Test

Verglichen & gemessen: Pikos aktuelle H0-Konstruktion der Baureihe 111 im Vergleichstest mit den etablierten Großserienmodellen von Märklin und Roco

112 Wenn die Loks Tango tanzen

Während die Firma Piko für automatische Abläufe auf ihr Programmiergerät setzt, lässt Uhlenbrock das den Decoder erledigen, schafft somit eine komfortable Ablaufsteuerung und nennt sie Intellimatic

122 Entkuppeln an jeder Stelle

Die Geschichte der TELEX-Kupplung bis hin zur digitalen Fernentkupplung heutiger Tage am Beispiel der DB-Baureihe V 60, die damit zum Rangiermeister avanciert

124 Das „Traumthema“ auf 4 m²

Über Jahrzehnte hinweg gab es in *eisenbahn magazin* und der alba-Buchreihe AMP attraktive 3D-Anlagenbilder als Nachbau-Anregungen. Ein Leser aus Franken hat einen Vorschlag in H0 erfolgreich umgesetzt

Extra-Beilage im Heft

Der große Dioramenbau-Berater mit Materialkunde, Motiv-Inspirationen, Profi-Tipps von Modellbahn-Künstler Klaus Zurawski sowie einem Leserwettbewerb zum konkreten Thema Ladestraßen und Güterrampen



Service

- 70 Buch & Film
- 97 Termine/TV-Tipps
- 102 Leserbrief
- 116 Kleine Bahn-Börse
- 116 Fachgeschäfte
- 120 Veranstaltungen
- 130 Vorschau/Impressum

Titelbild: „Taugatrommel“ im „Interzonenverkehr“: Im April 1968 hatte die V 200 025 im DB-Grenzbahnhof Hof (Saale) einen D-Zug für das DR-Gebiet übernommen



Theodor Horn

Wiedersehen in der Pfalz

Im Juni 1990 besuchten zwei Eisenbahnfreunde den Bahnhof Grünstadt und waren durch und durch fasziniert. 30 Jahre später fahren sie erneut dorthin, angespornt von einer Frage: Was hat sich inzwischen getan?

Die Spannung steigt von Kilometer zu Kilometer. Wie wird es sein in Grünstadt, dem sympathischen kleinen Ort in der Pfalz, den wir mit sehenswertem Bahnhof kennen? Wird der Bahnhof überhaupt noch sehenswert sein? Fragen, auf die uns beiden dieser Freitagmorgen im August 2020 eine Antwort geben soll.

Während der Anreise schweifen die Gedanken 30 Jahre zurück. Es war einer jener Geheimtipps unter Eisenbahnfreunden, der uns am 1. Juni 1990 von Südhessen in die Pfalz lotste. „Fahrt mal nach Grünstadt“, hatte uns der Hobbykollege geraten, „da gibt es noch ein großes Kurbelstellwerk.“ Das ließ uns aufhorchen. Hebelstellwerke und elektromechanische Stellwerke wurden damals bereits seltener, mit etwas Glück konnte man sie hier und

Blick von der Straßenbrücke auf den Bahnhof Grünstadt im Juni 1990 (oben) und im August 2020 (unten). Trotz markanter Bauten wie dem Empfangsgebäude und dem Wohnhaus hinten muss man sich erst einmal orientieren – umso mehr, weil am Hausbahnsteig heute keine Gleise mehr liegen und auch Laderampen und viele Gütergleise verschwanden. Das Formsignal vorne rechts steht in etwa auf Höhe des heutigen Lichtsignals links (siehe Pfeile)



Eine Kurbelbank der Bauart Bruchsal G dominiert den Raum des Fahrdienstleiters im Bahnhof Grünstadt 1990 (r.). Anno 2020 gibt es die gewaltige Stalleinrichtung immer noch, jetzt als Ausstellungsstück im Aufenthaltsraum (u.)



Abbildungen, wenn nicht anders genannt: M. de Zillisch bzw. Slg. M. de Zillisch

da finden. Aber ein Kurbelstellwerk? Diese Länderbahn-Type erschien uns vollends aus der Zeit gefallen. Wir konnten es kaum erwarten, das in echt zu erleben.

Ein aufregender kleiner Bahnknoten

Was wir dann an dem frühsummerlichen Freitagmorgen in der Kleinstadt im Landkreis Bad Dürk-

heim zu sehen bekamen, übertraf sämtliche Erwartungen. Grünstadt war ein aufregender kleiner Eisenbahnknoten. Ein gut erhaltenes, repräsentatives Empfangsgebäude aus dem späten 19. Jahrhundert begrüßte die Reisenden (und Besucher), davor lagen drei Bahnsteige mit insgesamt fünf Gleisen, gefolgt von einem ausgedehnten Gleisfeld, auf dem sich reihenweise Güterwagen tum-

melten. Ganz allgemein war der Güterverkehr sehr präsent. Gleich neben dem Empfangsgebäude standen weitere Wagen an Ladegleisen zur Behandlung bereit. Noch beeindruckender wurde der Bahnhof durch eine Reihe liebevoll gestalteter – oder vielleicht auch nur zufällig vorhandener – Details. Auf fein verzierten gusseisernen Säulen ruhten filigran ausgearbeitete Bahnsteig-

In Kürze – Der Bahnhof Grünstadt

Die pfälzische Kleinstadt wurde am 20. März 1873 mit der Eröffnung der Strecke Dürkheim – Grünstadt – Monsheim an die Schiene angeschlossen. Der Erbauer, die Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen, nahm Grünstadt als Ausgangspunkt für weitere Strecken, im Einzelnen nach Eisenberg (– Eiswoog, eröffnet 1876), Offstein mit Anbindung nach Worms (1900) und Altleiningen (1903). Der Ort entwickelte sich damit zu einem regionalen Eisenbahnknoten, dessen Bahnhof gerade auch im Güterverkehr (unter anderem für den Zuckerrübentransport) Bedeutung erlangte. Fernreisezüge fuhren dagegen Grünstadt nicht an.

Der Betrieb ging 1909 auf die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und 1920 auf die Deutsche Reichsbahn über. Von 1947 bis 1949 (formal bis 1952) war Grünstadt Teil der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen, danach der Deutschen Bundesbahn. Zwischen 1967 und 1984 stellte die DB



den Personenverkehr von Grünstadt nach Altleiningen, Offstein (– Worms), Eiswoog – Enkenbach und Monsheim ein. Der Güterverkehr wurde in den 1990er-Jahren reduziert, heute fahren teils noch Züge nach Neuoffstein.

„Wiederbelebung“ nach 1994

Für den Rheinland-Pfalz-Takt reaktivierte die DB-Nachfolgerin Deutsche Bahn AG 1994/95 die Strecken nach Monsheim und über Ebertsheim nach Ramsen – Eiswoog für den Personenverkehr. Damit fungiert Grünstadt heute wieder als regionales Fahrplankreuz.

Darüber hinaus beschlossen das Land Rheinland-Pfalz und die Bundesbahn 1992, den Bahnhof Grünstadt zum Umweltbahnhof umzugestalten – als eines von vier Modell-Projekten in dem Bundesland. Die Arbeiten wurden von 1999 bis in die frühen 2000er-Jahre realisiert. Unter anderem ließ die DB AG historische Bauten des Bahnhofs renovieren und die Gleise am Hausbahnsteig durch eine Straße für Busse und Taxis ersetzen. Die Bahnsteigunterführung schließt nun auch ein Wohngebiet an, durch den Rückbau frei gewordene Flächen werden als Grüngebiete genutzt. Die Maßnahme, die ca. 13 Millionen DM kostete, soll eine umweltfreundliche Bahnhofs-Gestaltung mit attraktiven Reiseangeboten verbinden und so mehr Fahrgäste gewinnen. MHZ/GM

Die Strecken um Grünstadt im Sommer 1957 (o.) und der Bahnhof Grünstadt um 1955, gesehen von der Straßenseite (r.)



Slg. Oliver Strüder



Aus dem Stellwerk Gn fällt im Juni 1990 der Blick auf die aus Richtung Monsheim eingefahrene 290 mit ihrer Übergabe, dahinter sieht man Grünstadts Zentrum (oben). 30 Jahre später ist das Stellwerksgebäude in Privatbesitz. Nur mehr ein Gleis führt in den Bahnhof, zudem versperrt ein Baum die Sicht aus dem ehemaligen Stellwerksraum auf die Stadt (rechts)

überdachungen, an den Bahnsteigen prangte der Ortsname auf drei Schildern in drei verschiedenen Schriften. Die Krönung des Ganzen wartete freilich im Empfangsgebäude selbst: Das Kurbelstellwerk (es gab es wirklich!) thronte majestätisch in einem Raum am Hausbahnsteig. Neugierig spähten wir durch die geöffnete Tür und sahen eine schier endlose Reihe, an die 30 Kurbel. So etwas kannten wir noch nicht.

Rasch erfuhren wir dazu auch mehr. Die Eisenbahner in Grünstadt, insbesondere jene im Empfangsgebäude, schienen geradezu auf uns gewartet zu haben. Freudig führten sie „ihre Bahn“ vor. Wir lernten, dass die wuchtige Kurbelbank ein Stellwerk der Bauart Bruchsal G war und dass die Kurbeln gar nicht dazu dienten, Weichen oder Signale zu stellen. Vielmehr arbeitete der Fahrdienstleiter mit einem mechanischen Bahnhofsblock: Er legte mit den Kurbelbewegungen die Fahrstraßen ein und erteilte so den Kollegen der beiden im Vorfeld stehenden mechanischen Stellwerke den Auftrag, die weitere Arbeit zu verrichten.

Ihren Grundkurs in Sachen Stellwerkskunde gingen die Eisenbahner mit viel Gelassenheit an. Sie

» Die Eisenbahner in Grünstadt schienen geradezu auf uns gewartet zu haben

konnten das auch, denn trotz der vielen Güterwagen herrschte in der Station vergleichsweise überschaubarer Betrieb. Kein Wunder, hatte die Bundesbahn doch im Reiseverkehr den regionalen Bahnknoten zum Endbahnhof degradiert. Nur noch ein Streckenabschnitt von Grünstadt nach Frankenthal fand sich im Kursbuch. Im angenähernten Stundentakt mit ein paar Verdichtungen zu Berufsverkehrszeiten schnarrten moderne 628-Triebwagen herein und hinaus. Unser Interesse hatte die Eisenbahner unterdessen wohl ermutigt. Wir bekamen noch eine „Aufbauschulung“ und durften dazu in den beiden externen Stellwerken im Bahnhofsvorfeld vorbeischaauen.

Bestens gelaunt traten wir am frühen Nachmittag die Heimreise an. Der Hobbyfreund hatte nicht übertrieben. Der Bahnhof von Grünstadt mochte

verträumt sein, betrieblich weniger bieten als die belebten Zwischenhalte in der Nachbarschaft wie Frankenthal, Worms oder Ludwigshafen. Aber für Eisenbahnfreunde tat sich hier zweifellos ein Schatzkästlein auf.

Kaum etwas verändert?

Jetzt liegen nur noch wenige Meter bis zum Wiedersehen vor uns. Der Kalender zeigt den 7. August 2020, erneut einen Freitagvormittag, rund 30 Jahre später. Es gibt Strecken, bei denen hat eine solche Zeitspanne alles verändert, manchmal die ganze Eisenbahn verschwinden lassen. Und hier? Die Straßenbrücke, von der wir schon beim ersten Besuch das Geschehen in Grünstadt wunderbar verfolgen konnten, ist schnell gefunden.

Gebannt blicken wir nach all den Jahren auf die Bahnanlagen. Unverändert prägt das ansehnliche Empfangsgebäude die Szenerie, nach wie vor schmückt sich die Station mit großzügigen Bahn-



steigen und lieblichem, angenehm provinziell Flair. Also alles in trauter Ordnung? Nein, das nicht. Beim zweiten Blick geht das wohlige Schwelgen in nachdenkliches Prüfen über. Die Unterschiede zu 1990 sind doch größer als anfangs gedacht. Lichtsignale haben die Formsignale ersetzt, der Großteil der Gütergleise und -anlagen fehlt mittlerweile, Güterverkehr findet offenbar kaum mehr statt. Am Hausbahnsteig, an dem 1990 noch die Gleise 1 und 2 lagen, führt vor dem Empfangsgebäude eine Straße entlang. Drei Gleise bleiben heute, um bei Reisezügen ein- und auszustiegen.

Im Bahnhof von Grünstadt setzt sich das Wechselbad der Gefühle fast nahtlos fort

Im Bahnhof setzt sich das Wechselbad der Gefühle fast nahtlos fort. Stellwerkspersonal suchen wir in Grünstadt vergebens. Die Station wird ferngesteuert, damit wirkt sie etwas anonym als früher. Andererseits treffen regelmäßig Regionalbahnen mit Triebfahrzeugführern und Kundenbetreuern ein, die Deutsche Bahn unterhält im Empfangsgebäude eine Fahrkartenagentur mit einer Angestellten. Es gibt also noch Eisenbahner vor Ort. Und wir stellen fest: Der Personenverkehr wurde aufgewertet. DB Regio nutzt Grünstadt heute wieder als Durchgangsbahnhof und sogar als kleines Fahrplankreuz. Im Bahnhof begegnen sich die Züge der Relationen Eiswoog – Ramsen – Grünstadt – Frankenthal und Monsheim – Grünstadt – Bad Dürkheim – Neustadt (Weinstraße). In der Regel gilt ein Stundentakt, ergänzt durch Verdichtungen. Standardfahrzeuge sind nun die Dieseltriebwagen der Baureihe 622, moderne Zweiteiler wie früher die 628 der Bundesbahn. Ein klarer Pluspunkt. Sogar nach Frankreich kommt man inzwischen auf der Schiene, ohne umzusteigen. Im Sommer verkehrt sonn- und feiertags der „Elsass-Express“ von Mainz über Grünstadt nach Wissembourg.

Wir wenden uns der Infrastruktur zu und erleben sie mit einem weinenden und einem lachenden Auge. Einem Eisenbahnfreund fällt es nun mal schwer, sich an ein Asphaltband am Hausbahnsteig zu gewöhnen – selbst wenn die Reisenden damit nur wenige Meter vom Bus zum Zug laufen und keine Treppen steigen müssen. Dass auch die pittoreske „Schildersammlung“ mit den unterschiedlichen Stations-Schreibweisen verschwunden ist, quittieren wir mit leisem Bedauern. Daumen hoch dagegen für den Zustand des Bahnhofs, der grundsätzlich einen gepflegten Eindruck hinterlässt. Die Bahnsteige wurden behutsam modernisiert, an den schnörkelig-gusseisernen Säulen der Überdachungen und den fein verzierten Geländern der Treppen können wir uns wie 1990 kaum satt sehen. Nebenbei bergen die modernen Anlagen einen Komfortvorteil: Aufzüge, ins historische Ambiente eingebettet, heben Reisende im Nu von einer Ebene zur anderen. Das ist aber noch nicht alles. Wir entdecken außerdem die Gebäude der beiden externen Stellwerke und auf dem Park-and-ride-Parkplatz neben dem Bahnhof ein Formsignal, das

Gern zeigen die Grünstädter Eisenbahner im Juni 1990 den Besuchern aus Südhessen ihre Signaltechnik, hier im externen Stellwerk Gs



Dreimal „Grünstadt“, jedes Mal in einer anderen Schrift: Das ist 1990 ein Bonbon in dem Bahnhof, so wie der verschnörkelte Zierstrich (oben). Dagegen präsentiert sich 2020 die Szenerie modern mit angehobenen Bahnsteigen sowie einer Bus- und Taxispur am Hausbahnsteig (unten). Verzierte Säulen und Geländer gibt es noch immer, aber nicht mehr die alten Stationsschilder



seine beiden Flügel in den sommerlich-blauen Himmel streckt. Erinnerung an alte Zeiten.

Eine Überraschung

Apropos: Die Aussicht auf alte Zeiten, in Gestalt von alter Signaltechnik, hatte uns einst in die Pfalz gelockt. Ob wir davon jetzt noch etwas finden? Die Chancen stehen in einem ferngesteuerten Bahnhof vermutlich schlecht. Für den Betrieb stimmt das, dennoch wartet im Empfangsgebäude eine kleine Sensation. Im Aufenthaltsraum, neben dem Eingang zur Fahrkartenagentur, steht ganz unerwartet die vertraute Kurbelbank! Ein imposantes museales Exponat in recht guter Verfassung, nur leider mit wenigen Fahrstraßenschildern

und ohne Erläuterung. Zum Bedienen hat die DB die Bank auch nicht vorgesehen. Wir üben uns in Gedanken daran, knobeln und überlegen, was wir von unserer „Schulung“ noch wissen.

Mit dieser Erfahrung kehren wir am Mittag des 7. August von der Zeitreise nach Grünstadt zurück. Obwohl wir manches vor Ort schmerzlich vermissen, halten sich positive und negative Eindrücke die Waage. Vor allem: Es hätte schlimmer kommen können für Grünstadt. Und ja, die Station in der Pfalz lohnt in der neuen Gestaltung ebenso einen Besuch, erst recht mit dem heutigen Reisezug-Betrieb. Nur sollten wir vielleicht nicht noch einmal 30 Jahre verstreichen lassen. *M. de Zillisheim*

■ Von Ost nach Ost und wieder zurück – die Karriere der DR-Baureihe V 200/120

Trommelwirbel mit langem Nachhall



Die „Taigatrommeln“ läuteten nicht nur das Aus des DDR-Großdiesellokbaus ein, sondern auf vielen Strecken auch das Ende des Dampflokensetzes. Deshalb stießen sie bei vielen fotografierenden Eisenbahnfreunden auf wenig Interesse. Das wuchs naturgemäß erst mit dem Auscheiden aus dem Betriebsdienst ab Ende der 1980er-Jahre. Die Modellvielfalt wuchs erst Ende der 1990er-Jahre, als die Vorbilder in privaten Diensten auf deutsche Gleise zurückkehrten

Bei der Deutschen Reichsbahn lösten entsprechend der mit der Sowjetunion geschlossenen Verträge zur Diesellokbeschaffung die zunächst als V 200 bezeichneten Originale ab 1966 nachhaltig die Dampftraktion im Güterverkehr ab. Weil den ersten Loks mit dem recht markanten Stirnscheinwerfern noch die Schalldämpfer an der Abgasanlage fehlten, erhielten sie rasch den Spitznamen „Taigatrommel“. Dass das Herstellerwerk in Lugansk in der Ukrainischen Sozialistischen Sowjetrepublik und damit weitab der

sibirischen Taiga lag, spielte dabei keine Rolle und war Eisenbahnfreunden wohl ziemlich egal.

Beliebte Modelle in H0 und TT

Auf den Gleisen der DR wurde die „Taigatrommel“ von Fotofans zunächst als Störfaktor und Fremdkörper empfunden, der der Dampftraktion den Garaus machte. Was die Bahnfans seinerzeit ärgerte, erfreute zumindest die Modellbahner: Es war wohl der besondere Ehrgeiz der Konstrukteure des VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau (vormals *Gützold*), der nach

sozialistischen Maßstäben 1971 überraschend schnell eine moderne Konstruktion der DR-V 200 in 1:87 bescherte. Sie war nach den bis heute allgemeingültigen Prinzipien mit tragendem Rahmen, schwerem Ballastgewicht aus Druckguss, Mittelmotor samt Kardanwellen zu den Achsgetrieben in den Drehgestellen sowie plastisch nachgebildeten Drehgestellen und einem filigranen Gehäuse aus Kunststoff aufgebaut. Die Bügelkupplung war an der Bodenplatte der Drehgestelle befestigt, was die optische Wirkung der ungeteilten Lokfront kaum störte und