

eisenbahn *Modellbahn* magazin

2'C1'-Schnellzug-Dampfloks



Das war das
Erfolgsgeheimnis
der Pacifics



„Retroloks“ beim Vorbild und in Modell:

Im klassischen Lack

Farben vergangener Epochen und was dahinter steckt

Bunte Idee vor 25 Jahren



DB-Touristikzug

Das Konzept, die Fahrzeuge
und was daraus wurde

Fahrplan je nach Tide

Die Nebenbahn Jever – Harle

Kirow, Ardelt, Goliath

Drei HO-Schienenkrane im Test

Bahn-Arkaden und Burg

So werden Motive individuell

Vorbildgerechter DR-Betrieb in HO



Hbf und Bw: Wie es vor 50 Jahren
in Arnstadt dampfte und brummt

Dampfkran Bauart 058 (Ardelt)

Retten, bergen, verladen

Einer der unerlässlichsten Helfer im Schienennetz waren sicherlich die Dampfkranne der Firma Ardelt mit einer Tragkraft von 57 t. Egal, ob sie mit ihrer imposanten Kraft im Berge-, Hebe- oder Verladendienst zum Einsatz kamen, sie zogen immer die Blicke der Eisenbahnfans auf sich.

Diese perfekt angepassten Krane garantierten trotz ihrer Masse präzise Arbeit. Einen dieser großartigen Helfer können Sie nun zum Einsatz auf Ihre Modellbahnanlage rufen. Dank der ausgezeichneten Kombination aus umfangreicher elektronischer Ausstattung und mechanischen Raffinessen besticht dieser Drehkran durch seine Detailfülle und überzeugt selbst im schwer zugänglichen oder kniffligen Gelände ihrer Modellbahnanlage.



Oberwagen mit Ausleger 360° drehbar.

Ausleger über Seilrolle zu heben und zu senken.

Haupthaken über Seilrolle zu heben und zu senken.

Führerstandsbeleuchtung.

Zwei funktionsfähige Scheinwerfer am Ausleger.

Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen.

märklin
H0

Wechselstrom



49571 Dampfkran Bauart 058 (Ardelt)



€ 999,-*

Gleichstrom



23457 Dampfkran Bauart 058 (Ardelt)

TRIX
H0



€ 999,-*

Alte Loks mit neuem Logo

Unter Eisenbahnfreunden sind Retro-Lokomotiven beliebte Fotoobjekte, da sie uns an die gute alte Eisenbahn aus den Epochen III und IV erinnern – egal ob bei DB oder DR. Viele nehmen für dieses Erlebnis umständliche Fahrzeiten- und Fotostandort-Recherchen und lange Anreisen und Wartezeiten in Kauf, um die einst überall präsenten und heute nur noch spärlich verkehrenden Baureihen im alten Farbleid im DB AG-Netz zu erleben und die besten Motive fotografisch zu konservieren. Und weil viele Vorbildfotografen auch Modellbahner sind, erscheint es legitim, für derartige Retroloks in miniaturisierter Form einen Markt zu sehen.



mm (2)

Diesellok 218 469 „Betty Boom“ in N von Minitrix (rechts) und ihr Vorbild von Rail-Systems RP im Bauzugdienst in Mülheim (oben)



» Retroloks fehlen in den Modellbahn-Sortimenten aller Nenngrößen – das sollte sich bald ändern!

Vorbildorientierten Epoche-VI-Bahnern, die sich Retroloks auf die Modellgleise stellen möchten, bleibt mangels entsprechender Angebote der namhaften Hersteller derzeit aber nur die Umgestaltung von vorhandenen Modellen. Geschickte Modellbahnbastler haben die Option, Retroloks mit Decals und wenig Farbe aus Serienmodellen der Epochen III/IV in eigener Werkstatt zu gestalten, wenn das persönliche Wunschmodell im Industrieangebot fehlt. Nehmen Sie die im Beitrag ab Seite 10 gezeigten Vorbilder zum Anlass, einmal selbst eine Retrolok zu kreieren. Gern zeigen wir Ihre Umbauten anderen Lesern als Anregung,

damit der Betrieb auf modernen Modellbahn-Trassen künftig noch abwechslungsreicher wird.

Zumindest ab der Nenngröße H0 sind altrote oder ozeanblau/beigefarbene Modelle durchaus eine Bereicherung, da man hier die Beschriftungsdetails, die den Unterschied machen, gut erkennt. Deshalb stellt sich in dieser Hinsicht auch die Frage: Wann springen eigentlich die Modellbahn-Hersteller auf den Retro-Zug auf? Wo bleiben die klassischen Retroloks aus Bundes- und Reichsbahn-Tagen in Modell?

Es gibt durchaus starke Argumente dafür: Laut den Aussagen der Vertriebsprofis aus der Modellbahnbranche erbringen moderne Triebfahrzeugmodelle aus den Epochen V und VI einen erheblichen Anteil am Gesamtumsatz. Auch das bunte Farbleid der im Firmendesign lackierten alten und modernen Lokomotivtypen nutzen Marke-

tingexperten in 1:1 und in Miniatur, um Aufmerksamkeit zu erregen oder neue Kunden anzusprechen. Außerdem gibt es einen regen Sammlermarkt, der attraktive Werbelokmodelle gierig aufsaugt. Warum sollte nicht auch ein Modell einer beliebten Retrolok wie der „Conny“ 218 460 der Westfrankenbahn oder einer der Mehrsystemloks der Baureihe 181 von Schlünß Eisenbahnlogistik bei den Modellbahnern gut ankommen? Nachdem Taurus, Vectron und TRAXX sowie Diesel- und Elektrotriebzüge über immer mehr Modellbahnanlagen der Moderne rollen oder die Vitrineninhalte der Sammler bestimmen, wären doch Retroloks die nächste logische Ergänzung für diesen Wachstumsmarkt.

Martin Menke, Redakteur



Weihnachtsaktion
15%* auf alles bis zum 23. 12. 2020

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

**Bestellen Sie direkt in unserem
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
info@train-safe.de
www.train-safe.de

*Weitere Rabatte finden keine Anwendung



Klassische DR-Farben in der Epoche VI: Mit einem so genannten Chinazug von Frankfurt an der Oder durchs Saaletal nach Nürnberg-Hafen passieren die beiden in ihrem ursprünglichen Lack gehaltenen DeltaRail-Loks 243 864 und 650 am 28. September 2020 den Abzweig Wiesnau. Wir haben dem auch für Modellbahner überaus interessanten Thema Retroloks die Titelseite ab Seite 10 gewidmet

10–21 Vorbild & Modell: Retroloks

Stefan Krahn

■ Im Fokus

Titel

10 Klassiker (fast) ganz klassisch

Weil altgediente Baureihen von früherer Bundes- und Reichsbahn mehr und mehr im Dienst privater Bahnbetreiber stehen, rückt das Thema Retro-Lokomotiven stärker in den Blickpunkt von Fotografen. Auch Modellbahner können davon profitieren und die eine oder andere alte Staatsbahnlok mit gutem Gefühl auf Anlagen der Epochen V/VI einsetzen

■ Eisenbahn

6 Die leichten F-Züge der DB

Blaue Schnellzugwagen 1. Klasse plus ein Speisewagen, dazu hochwertige Lokomotiven – mit ihren F-Zügen brachte die Bundesbahn den Glanz des westdeutschen Wirtschaftswunders auf die Schienen

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Der Paradiesvogel der DB AG Titel

Mit auffälligen Zügen im Airbrush-Design wollte die DB vor 25 Jahren Kunden für Urlaubsreisen mit der Bahn zurückgewinnen. Nach sechs Jahren stellte sie das erfolglose Projekt wieder ein

42 Fahrplan nach Ebbe und Flut

Die Gezeiten bestimmten den Fahrplan der charmanten Nebenbahn von Jever nach Harle, wo die Schiffe durchs Wattenmeer nach Wangerooge auf Touristen warteten

45 Grünes Potpourri

In den letzten Reichsbahn-Jahren gehörte bei manchen Nebenbahn-Reisezügen fast jeder Wagen einer anderen Gattung an

46 Erfolgsmodelle mit 6 Achsen Titel

Dampflokomotiven mit der Achsfolge 2'C1' erwiesen sich schon bei den Länderbahnen als bestens geeignet für die Anforderungen des Schnellzugdienstes in Deutschland. Die Reichsbahn behielt deshalb bei ihren Einheitsmaschinen dieses Baumuster bei

54 Ein neuer Anlauf

Eine digitale automatische Kupplung soll die Zugbildung effizienter machen

■ Modellbahn

56 Altbau-Ellok mit verspäteter Identität

Die Elektrolokomotive E 32 101 als Fleischmann-Modelle in HO und N und deren Vorbild EP 2 der Gruppenverwaltung Bayern von 1924

60 Werkbahn-Rangierareal

Die 1-Anlage „Industrie in Vierheim“ ist ein langgezogenes Fabrikareal mit einer Schiebebühne als Zugspeicher

64 Neu im Schaufenster

Aktuelle Neuheiten in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik

74 Hochbahn-Betrieb

Faller bietet zum Thema Bahnstrecken in Hochlage neues Zubehör im HO-Programm an. Wir nutzen es für ein Großstadtdiorama



84–90

Rocos „Roter Riese“
Kirow-EDK 750 im
H0-Test gegen die
zwei Digitalkrane
von Märklin/Trix

46–53

Die ölgefeuerten
Schnellzugdampf-
loks der Baureihe
01¹⁰ waren die
stärksten Pacifics
in Europa

Wolfgang Böhm



Harald Navé

36–40

Für das ambitionierte-
Projekt „Touristikzug“
stattete die DB
18 Wagen innen und
außen mit einem flot-
ten neuen Design aus



Volker Emersleben

56–59

Als Modell mit origi-
naler Loknum-
mer wurde die
bewährte E 32 erst
ab 1970 im Han-
del angeboten



Oliver Strüder

42–44

Selbst 1980 rollten noch
exotisch anmutende
Züge auf der Tidebahn nach Harle



Olga Bandelova

108–113

DR-Bahnknoten
Arnstadt in
Modell – da darf die 01⁵ keinesfalls fehlen



80 Digitale Herzschrittmacher

In unserer Folge zu digitalen Praxistricks vermitteln wir zwei Umbauvorschläge für betagte Märklin-H0-Triebfahrzeuge

82 Programmierfreundliche Decoder

Die Hamburger Firma IBD beweist, dass man auch digitale Signal-Steuerbausteine ohne hohen Konfigurationsaufwand herstellen kann

84 Kirow gegen Ardel und Goliath

Verglichen & gemessen: Rocos formneuer H0-Eisenbahndrehkran Kirow-EDK 750 tritt gegen zwei digitale Kran-Funktionsmodelle von Märklin/Trix an

91 Harte Mauern mit weichem Kern

Unser em-Bastelseminar lehrte den Teilnehmern den Bau einer Burgruine aus geprägten Styrodurplatten

94 Dampflokomotive 03 1049 im teilentstromten Zustand

1945 boten die Stromlinien-Schnellzugloks ein erschreckendes Bild, das uns als Vorlage für einen Lokumbau in Nenngröße Z diente

106 Mehr als nur Schwedische Gardinen

Das schwedische Falsterbo war Urlaubsziel von August Flor – hier fand er auch viele Ideen für neues Modellbahn-Zubehör

108 Arnstadt vor 50 Jahren **Titel**

Bis 1973 stationierte die Deutsche Reichsbahn viele ihrer Kohlenstaub-Lokomotiven in der thüringischen Kleinstadt, woran die Modelleisenbahner des lokalen Vereins mit ihrer H0-Anlage erinnern

Service

- 35 Buch & Film
- 96 Leserbrief
- 98 Termine/TV-Tipps
- 100 Kleine Bahn-Börse
- 100 Fachgeschäfte
- 104 Veranstaltungen
- 114 Vorschau/Impressum

Titelbild: Retro-Lokomotiven wie die 218 105 der Westfrankenbahn links oder die 110 469 von TRI Train Rental rechts können Modellbahn-Anlagen der Epochen V/VI farbenfroh bereichern und geben alten Baureihen von DB und DR eine neue Chance



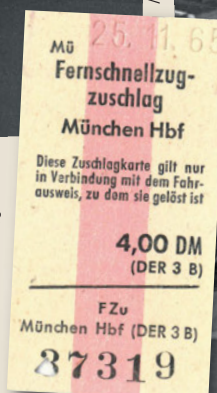
Michael U. Kratzsch-Leichsenring



MaK/Sig. Brinker

Für den F-Zug „Rheingold-Expreß“ ließ die DB 1951 Vorkriegs-Schürzenwagen renovieren und versah sie mit dem Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“

Das Kriterium für alle F-Züge: ein zusätzlich erhobener Zuschlag



Slg. Peter Schricker

■ Leichte F-Züge der DB

Fernreisezüge durch und durch modellbahngerecht

Zum Sommerfahrplan 1951 führte die Deutsche Bundesbahn die „leichten F-Züge“ ein. Die neuen Zugverbindungen waren maßgeschneidert für den Geschäftsreiseverkehr – sie sind auch für Modellbahner ausgesprochen interessant

Seit 1952 erhielten die F-Züge des Inlandsverkehrs Zugnamen. Am 3. Mai 1956 passiert der bunt gereichte F 14 „Dompfeil“ den Ort Bönen zwischen Hamm und Dortmund

Carl Bellingrodt/Sig. Brinker



C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

Der F-Zug „Gambrinus“ hatte mit der Relation München – Köln – Kiel den längsten Laufweg der leichten F-Züge. Im August 1955 präsentiert er die moderne DB in den Wirtschaftswunderjahren, vertreten durch die Diesellok V 200 001 und drei 26,4-Meter-Wagen. Nur der Speisewagen ist älter (Bild in Bremen Hbf)



In den letzten beiden Jahren der F-Zug-Ära kamen noch Serienloks der Baureihe 103 zu Spannungs-Ehren. Im Dezember 1970 fährt 103 114 mit einem F-Zug samt „Kakadu“-Halbspeisewagen durch Frankfurt (Main)





C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

Blau (für die Sitzwagen) und Rot (für die Speisewagen) waren vielfach die prägenden Farben bei den leichten F-Zügen. Im Mai 1955 fährt 01 220 mit F 20 „Glückauf“ von Frankfurt nach Passau (Aufnahme bei Wiesthal im Spessart)

Anfangs plante die DB, alle leichten F-Züge mit Triebwagen zu fahren, nahm aber später davon Abstand. Zu den Triebwagenleistungen gehört 1952 der FT 8 „Rheinblitz“, der hier bei Oberwesel mit VT 07 502 und VT 06 110 von Koblenz nach Mainz eilt



C. Bellingrodt/Stg. Brinker

Es musste etwas geschehen bei der jungen Deutschen Bundesbahn. Die Gruppe der Geschäftsreisenden orientierte sich zunehmend zum Automobil hin, ermuntert durch neue Kraftfahrzeuge und erste gute Straßenverbindungen. Demgegenüber konnte die DB um 1950 nur wenige schnelle Züge anbieten, viel öfter mussten sich die Reisenden auf schwere Schnellzüge mit langwierigen Fahrzeiten einstellen.

In dieser Situation brachte die Neuerung, die zum Sommerfahrplan 1951 an den Start ging, eine erhebliche Verbesserung. Mit den „leichten F-Zügen“ kam man zu etlichen Wirtschaftszentren der Bundesrepublik in einem Tag, Hinfahrt, Aufenthalt und Rückfahrt inklusive. Ein wichtiges Argument im Wettbewerb mit der Straße.

Möglich wurde dies vor allem durch die Betriebsform. Zum Einsatz kamen bei den neuen Fernschnellzügen überwiegend Triebwagen oder kurze Lok-Wagen-Garnituren, eben leichte F-Züge, die bei Geschwindigkeitswechseln oder nach Halten rasch beschleunigen und die Fahrzeiten gering halten konnten. Dass überdies nur wenige Halte mit kurzen Haltezeiten angesetzt waren, sorgte für weitere Beschleunigung.

Freilich stellte die zahlungskräftige Klientel, die man sich bei diesen Fernreisezügen erhoffte, auch ihre Ansprüche. Und so legte die Bundesbahn Wert darauf, bei den F-Zügen des Binnen-

» Kurze, schnelle Züge mit Komfort sollten die Geschäftsreisenden für die Schiene gewinnen

verkehrs ausgesuchten Komfort zu bieten: durchweg 2. Klasse in gediegenen, modernisierten Wagen, Bewirtschaftung und – das Geschäftsleben sollte schließlich unterwegs nicht ruhen – ein Schreibabteil. Korrespondenzen während der Fahrt? Die Dame im Zugsekretariat erledigte sie beflissen und, wie die DB wiederholt betonte, verschwiegen. Später vermittelte die Angestellte in einigen Zügen sogar Telefongespräche aus dem Wagen heraus.

Vielfalt war Trumpf

Von einer einheitlichen Linie konnte bei dem Angebot dagegen nur bedingt die Rede sein. Nicht allein, dass die Zuggattung noch andere Züge einbezog – zum Beispiel die aus den Luxuszügen hervorgegangenen internationalen F-Züge (auch „Transit-F-Züge“ genannt), welche die 1. bis 3. Wagenklasse führten und für die gleichermaßen der F-Zug-Zuschlag erhoben wurde. Auch bei den leichten F-Zügen selbst entwickelte sich eine bemerkenswerte Vielfalt. Viele der für den



Ernst Below/DB/Stg. Brinker

Die „Sprechzelle“ im F 33 „Gambinus“; das Zugtelefon, gehörte in einigen F-Zügen zum Service

Zugbegleiter des F 119 „Schwabenpfeil“ vom Juli 1971 – zum Winter 1971 löste der IC den F-Zug ab

Geschäftsreiseverkehr eingelegten Züge wurden zwar aus Triebwagen oder drei bis vier Wagen gebildet; auf Kurswagen und Gepäckwagen verzichtete die DB im Normalfall. Zu diesen Zügen zählten aber ebenso der „Rheingold-Expreß“ und (ab 1952) der „Rheinpfeil“, die eigenes Wagenmaterial führten, teilweise internationale Relationen bedienten und deutlich länger waren. Und während sich etwa die Lok-Wagen-Züge mit den Farben Blau (für die Sitzwagen) und Rot (bei

den Speisewagen) einen Namen machten – der Volksmund sprach bewundernd von den „blauen F-Zügen“ –, eilten die Triebwagen in Rot oder Grau/Blau durch die Lande.

Ein Fest für Modellbahner

Für Modellbahner öffnet sich mit den DB-Prestigezügen ein Schatzkästlein an Möglichkeiten. Der betriebliche Vorteil der leichten F-Züge – die überwiegend kurzen Garnituren – qualifiziert sie für die nicht selten von Platzmangel geplagte Hauptstrecke auf der heimischen Anlage ungemein. Umso mehr, weil sich für die Epoche III und die frühe Epoche IV zahlreiche Optionen bieten. Schnellzugdampflok mit Vorkriegswagen, moderne Dieselloks mit Neubauwagen des 26,4-Meter-Programms, Altbau- oder Einheits-Elloks mit beidem – alles das gab es beim Vorbild, je nach Fahrplanjahr und Zugverbindung.

Damit hat man die Auswahl der originalgetreuen Kombinationen nicht ausgeschöpft: Es fuhren ja auch Triebwagen, in den Zügen liefen Speisewagen vom Schürzenwagen bis zum Halbspeisewagen, bis 1956 führten die Wagen die 2., anschließend die 1. Klasse – welche Optionen tun sich damit auf. Wer dann noch dem kleinen F-Zug etwas mehr Platz einräumen kann, darf sich über Besonderheiten wie den „Wegmann-Zug“ beim „Blauen Enzian“ oder die modernen Wagen samt Aussichtswagen bei „Rheingold“ und „Rheinpfeil“ ab 1962/63 freuen. Kurzum: Als modellbahngerechter Blickfang mit Bundesbahn-Bezug eignen sich die F-Züge des Binnenverkehrs voll und ganz. Und das in den Jahren 1951 bis 1971, einer Zeit glänzender Eisenbahn-Erinnerungen. K. Graf



Stg. Oskar Grodecke



Lesetipp

Die ganze Vielfalt der F-Züge

Die neue Ausgabe von **BAHN EXTRA** nimmt Sie mit auf eine emotionale Zeitreise zu den F-Zügen. Sie bietet Daten, Fakten, Zugporträts, viele seltene Aufnahmen und als Extra eine große Beilage mit F-Zug-Netz- und Fahrplänen. Sie erhalten das Heft jetzt am Kiosk oder direkt auf www.verlagshaus24.de

BAHN EXTRA 6/2020, Die F-Züge der Bundesbahn – mit Extra-Beilage, 100 Seiten, ISBN 978-3-95613-148-6

Klassiker (fast) ganz klassisch

Viele ehemalige Diesel- und Elloks von Bundesbahn und Reichsbahn der DDR haben bei privaten EVU eine neue Heimat gefunden. Nicht selten lackieren die neuen Eigentümer sie wieder in klassischen Farben – sehr zur Freude von Eisenbahnfans, Fotografen und Modelleisenbahnern



Blau wie in den 1960er-Jahren lackierte TRI Train Rental die Ex-DB-Ellok 110 428. Nur das am „Bundesbahn-Keks“ angelehnte Logo auf der Front verrät die tatsächlichen Eigentumsverhältnisse. Am 29. September 2018 rollt sie mit einem Sonderzug durch München-Langwied



Modellbahner können unter dem Stichwort Retroloks „fremdgehen“ und DB- oder DR-Lokmodelle der Epochen III und IV guten Gewissens auch auf modernen Anlagen einsetzen. Unsere Modellzusammenstellung zeigt symbolisch von links nach rechts Maschinen von EfW, RP, DeltaRail und rail4you