

eisenbahn Modellbahn magazin

eisenbahn
Modellbahn magazin

eisenbahn magazin 3/2021

E 19 in Vorbild und Modell • P 8-Abschied auf der Ruhr-Sieg-Strecke • Thüringische Schmalspur in H0m • Bahnhof Rheinhausen in H0 • „Odenwald-Express“ • Artberg-Holzverkehr 2000

P 8 auf der Ruhr-Sieg-Strecke

vereint mit **Eisenbahn
JOURNAL**

Wie 1965 die Ära
der Preußinnen zu
Ende ging



EUR 8,60 (A) • SFr 12,50 (CH) • EUR 9,20 (B, LUX) • EUR 9,50 (NL) • DKR 84,95 (DK)

E 19

Schnellste deutsche Altbau-Ellok

- Technik und Farbgebungen
- Dienste und Beheimatungen
- Komplette Modellübersicht



Thüringen nach Vorbild in H0m

So lebt eine einzig-
artige Schmalspurbahn
in 1:87 weiter



Rheinhausen in H0
Neue Anlage mit Revier-Flair
Arlbergbahn-Episode
Spannender Holzverkehr 2000
Anlagen-Fehlersuche
So finden Sie den Kurzschluss!

„Heckeneilzug“ Frankfurt – Stuttgart



„Odenwald-Express“: Seine vielen
Facetten über acht Jahrzehnte

Von Wagemut, Erfindergeist und wahren Herausforderungen

zeugen die Vorbilder unserer diesjährigen Neuheiten.



37793 / 22381 TGV Euroduplex

€ 669,- *



39777 Schienenzeppelin

€ 329,- *



39884 / 22986 Dampflokomotive Baureihe 043

€ 489,- *



39990 / 25990 Elektrolokomotive Baureihe 194

€ 459,- *

Unser H0 Clubmodell 2021

39445 / 22394 Elektrolokomotive Baureihe E 44.5

€ 459,- *

Bestellschluss:
28. Februar 2021

Exklusiv für Clubmitglieder

Noch kein Clubmitglied?

Hier anmelden: www.maerklin.de/clubs

Jetzt Ihre Neuheitenbestellung mit Ihrem Fachhändler besprechen.

Trotz Lockdown können Händler unterschiedliche Services bieten.

Am Besten telefonisch kontaktieren.

Kompletter Überblick: siehe auch www.maerklin.de/neuheiten



Modellbahn- Überraschungen



Alles zur Leserwahl 2021 der „Modelle des Jahres“ finden Sie in der 16-seitigen Beilage dieses Heftes

Seit rund einem Jahr bestimmt die Corona-Pandemie die täglichen Schlagzeilen. Schon kurz nach der Nürnberger Spielwarenmesse Ende Januar 2020 zwang sie Firmen hierzulande und anderswo zu wochenlangen Produktionsstopps und verdammt die deutschen Fachhändler zu vorübergehenden Ladenschließungen – alles keine Vorboten für ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Doch der vergangene Sommer riss vieles wieder raus und bescherte der Modelleisenbahn-Branche einen überraschenden Aufschwung. Dass wir nun 207 im vergangenen Jahr zur Auslieferung gekommene Neuheiten von insgesamt 126 Firmen zur Leserwahl „Modelle des Jahres“ vorschlagen können, hätte ich vor zwölf Monaten nicht für möglich gehalten.

Die Nominierungslisten für die Wahl der „Modelle des Jahres“ in 20 Rubriken sowie alle Informationen zum Prozedere finden Sie in der 16-seitigen Beilage dieses Heftes. Dem Wunsch einer stetig größer werdenden Zahl von Herstellern und Wahlteilnehmern folgend, ermöglichen wir bei der diesjährigen 49. Auflage der traditionsreichen Leserwahl nun erstmals die Online-Abgabe der Stimmen. Gleiches gilt für den 13. Anlagenwettbewerb von EISENBAHN JOURNAL. 14 Schaustücke bzw. deren Erbauer warten darauf, von den Magazin-Lesern bewertet zu werden. Auch alles dazu finden Sie in unserer Beilage.

Unser seit 20 Jahren unmittelbar nach der Nürnberger Spielwarenmesse erscheinendes Sonderheft „Messe-Report“ können wir Ihnen in diesem Jahr natürlich nicht in gewohnter Form anbieten. Verzichten müssen Sie auf einen übersichtlichen und fundierten Neuheiten-Report für das

Modellbahnjahr 2021 trotzdem nicht. Die Redaktionsteams von *eisenbahn magazin* und MIBA haben sich zusammengetan und produzieren ein gemeinsames, 100 Seiten starkes Neuheitenheft, das Anfang März herauskommt. Sie können es bereits jetzt unter www.verlagshaus.de oder vgbahn.shop vorbestellen und haben es dann schon einige Tage früher im Briefkasten, als es im Handel erhältlich ist.

Den ersten Einschätzungen der Neuheitenprogramme 2021 nach ist von Corona-bedingter Lethargie übrigens nichts zu spüren – im Gegenteil. Die meisten Firmen drehen den Regler voll auf, um das Hobby Modelleisenbahn unter Volldampf zu halten. Und auch schöne Überraschungen deuten sich an.

Als Beispiel genannt sei die DR-

Baureihe 83¹⁰ von Piko, welche die Sonneberger in HO und TT bringen und damit eine bisher unbesetzte Lücke füllen.

Und ich bin gespannt auf weitere Modellbahn-Überraschungen 2021!

Peter Wieland,
Redakteur
eisenbahn magazin



Piko überrascht beim Neuheitenprogramm 2021 mit der DR-Baureihe 83¹⁰ in den Nenngrößen HO und TT



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

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



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



Prof. Dr. Willi Hager/Eisenbahnstiftung

12-26

E 19 in Vorbild und Modell

■ Im Fokus Titel

12 Flottes Quartett für schnelle Züge

In den späten 1930er-Jahren beschaffte die Deutsche Reichsbahn moderne Schnellfahr-Lokomotiven mit aerodynamischer Frontgestaltung. Die vier Elloks der Baureihe E 19 sollten den FD-Dienst übernehmen, konnten ihre Leistungsfähigkeit aber erst nach dem Krieg bei der DB unter Beweis stellen

22 Edelhirsche im Kleinformat

Die schnellste und stolzeste Reichsbahn-Ellok der Vorkriegszeit als Modell zu haben, blieb jahrelang Wunsch der Modellbahner. In den frühen 1970ern hatte das Warten mit den ersten E 19-Modellen in H0 und N ein Ende. Mittlerweile ist der Markt gut bestückt

■ Eisenbahn

6 Lothars Sturmholz

Sturmtief „Lothar“ bescherte der Arlberg-Bahn im Jahr 2000 reichlich Ganzzüge für den Holztransport – für die ÖBB Glücksfall und logistische Herausforderung zugleich

28 Morgendliche Spiegelung

An einem stockfinsternen Wintermorgen taucht ein Blitzlichtgewitter den alex-Ersatzzug nach Oberstdorf in helles Licht

30 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

42 Odenwald-Express Titel

Genießer nahmen zwischen Frankfurt (Main) und Stuttgart gerne mal den Umweg durch Odenwald und Neckartal – Rückblick auf eine besondere Eilzug-Geschichte

50 Erinnerungen an den RE 4

Mit dem Betreiberwechsel beim RE 4 endeten die planmäßigen Einsätze der verkehrsroten „Elfer“ in Nordrhein-Westfalen

52 Die letzten „Preußinnen“ im märkischen Sauerland Titel

Bis zur Aufnahme des elektrischen Zugtriebs dampften „alte Preußinnen“ auf der Ruhr-Sieg-Strecke – Dr. Löttgers erinnert sich

57 Erstklassig unterwegs

In ihren letzten Jahren setzte die Reichsbahn überzählige 1. Klasse-Wagen selbst auf Nebenstrecken ein

■ Modellbahn

58 Französin auf DB-Gleisen

Die zehn Rangierdieselloks der Bundesbahn-Baureihe V 45 wirkten auf deutschen Gleisen recht exotisch, was Arnold nicht störte. 1979 wurde ein N-Lokmodell aufgelegt

60 Die Heimat als Motivvorlage

Der Duisburger Modelleisenbahnclub baut an einer großflächigen H0-Anlage, die mit den Stationen Rheinhausen, Rheinhausen Ost und Duisburg-Wedau genau das abbildet, was sich in den 1960er-Jahren vor der Haustür ihres Vereinslokals abspielte

66 Neu im Schaufenster

Die letzten Überhänge aus dem Vorjahr kommen nun zum Kunden, aber auch schon erste 2021er-Formneuheiten kündigen sich an

Jürgen Albrecht



104-112 Dieser Gerüstviadukt ist nur eins von vielen Highlights der H0m-Anlage von Geraer Modellbahnfans

Ernst Böppler



42-49 „Odenwald-Express“: Erinnerungen an eine gemächliche Städteverbindung

78-81

Um ein Geländeerelief für später zu begründende Flächen zu schaffen, gibt es verschiedene Bautechniken, die wir ausführlich erläutern



mm(3)

82-86

Die 1:45-Dampflokomotive-Modelle der Baureihe 50 von Lenz und MBW stellen sich zum Vergleichstest



Dr. Rolf Löttgers



52-56

Die letzten Preußinnen: 1965 ging die Ära der P 8 auf der Ruhr-Sieg-Strecke zu Ende

60-65

Vornehmlich Ruhrgebietsmotive setzt der Duisburger MEC auf seiner H0-Clubanlage um



78 Basis für den Landschaftsbau

So vielfältig wie die Natur sind auch die Methoden, um eine Grundlage für Wiesen, Felder, Felsen und andere Landschaftsteile zu gestalten. Wir haben die wichtigsten getestet und geben praktische Tipps

82 Groß- und Kleinserie im Duell

In allen Nenngrößen nähern sich Groß- und Kleinserien-Fahrzeugmodelle preislich immer mehr einander an. Ob das auch bei der technischen und optischen Ausstattung so ist, untersucht unser Dampflokomotive-Test der Baureihe 50 in O von Lenz und MBW

88 Dem Fehlerteufel auf der Spur

Unser Beitrag zeigt, wie man Verdrahtungsfehler auf Modul- und Segment-Anlagen findet und welche Hilfsmittel dazu ratsam sind

92 Ersatzteile aus dem Hobbyraum

Für Modellbahner, die Fahrzeuge, Zubehör oder Ersatzteile selbst herstellen möchten, lohnt sich die Anschaffung eines 3D-Druckers

94 Versuchsdiesellok für hohes Tempo

In unserer Lokumbau-Serie gibt es Tipps zum Umrüsten der Henschel-Diesellok DE 2500 zur H0-Versuchslokomotive UmAn mit einseitig strömungsgünstigem Vorbau

102 Stromlinienloks aus den 50ern

Schon vor 100 Jahren war die Industrie bemüht, Verkehrsmittel auf Schienen modern

darzustellen. Spielzeug produzierende Firmen wollten Schritt halten, kamen aber oft zu spät, wie drei Modelle beweisen

Titel

104 Geraer Schmalspur-Erinnerungen

Die vor 100 Jahren in Betrieb genommene meterspurige Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf lebt in einer H0m-Anlage fort, die Dampfbetrieb und Straßenbahnanbindung für den Gütertransport miteinander kombiniert

Service

- 75 Buch & Film
- 76 Leserbrief
- 98 Kleine Bahn-Börse
- 98 Fachgeschäfte
- 100 Veranstaltungen
- 101 Termine/TV-Tipps
- 114 Vorschau/Impressum

Titelbild: Die E 19 ist auch für Modellbahner attraktiv: Alle vier Exemplare wurden im Kleinen nachgebildet; hier die E 19 12 von Fleischmann in H0



Oliver Strüber



Die Arlberg-Westrampe sieht im Jahr 2000 viele Holz-Blockzüge. 1110 526 hilft einer Bludnzer 1044 im Sommer 2000 vor dem 47643 über den Berg. Soeben passiert die Leistung den 96 Meter langen Höllentobelviadukt beim Bahnhof Dalaas

■ Güterverkehr auf der Arlbergbahn

Lothars Sturmholz und Ewalds Resümee

Die Güterbahnen hatten Ende der 1990er-Jahre wenig Anlass, sich über Zuwachsraten zu freuen. Da machte ihnen Orkan „Lothar“ zu Weihnachten 1999 ein makabres Geschenk: Europaweit riss er rund 200 Millionen Festmeter Holz um. So wurden enorme Mengen an Holz auf der Arlbergbahn transportiert – eine beispiellose Logistikleistung, die für die ÖBB eine echte Herausforderung darstellte



Im weiten Bogen hinter Braz, das Bahnhofsgebäude spitzt zwischen den Bäumen hervor, können die Züge in ganzer Länge betrachtet werden. Eine 1110 leistet einer 1044 Vorspann vor einem beachtlichen Holzzug Richtung Osten



Wir schreiben das Jahr 2000: Malerisch eingerahmt von schneebedeckten Bergen liegt der Bahnhof Buchs im Schweizer Kanton St. Gallen. Der harzige Geruch von frisch geschlagenen Nadelbäumen liegt in der Luft. Unverständliche Wortfetzen dröhnen aus einer leicht veralteten Lautsprecheranlage durch das weitläufige Gelände. Sie gelten den Rangierern, die sich seit einigen Monaten nicht mehr über zu wenig Arbeit beklagen können. Hinten am Ablaufberg, gern auch Eselsrücken genannt, drückt eine brummende Diesellok Wagen für Wagen in die Richtunggleise. Sie sind bei verschiedenen Bahnverwaltungen Europas eingestellt und haben dennoch eine Gemeinsamkeit: Ihr Ladegut ist Stammholz. Denn seit ein Orkan mit

dem eher harmlos klingenden Namen „Lothar“ weite Landstriche in der Schweiz, Frankreich und Süddeutschland verheerte, stehen die SBB vor der schier unlösbaren Aufgabe, all das, was nun in den Wäldern herumliegt, abzutransportieren. Waren es in den ersten Wochen des Jahres 2000 rund 2.000 Tonnen, so hat sich die Menge auf bis zu 10.000 Tonnen täglich erhöht. Dank einer logistischen Kraftanstrengung ist es den SBB gelungen, genügend geeignete Wagen bereitzustellen.

Buchs wird zum Nadelöhr

Während in vielen zentralen Sammelstellen im Berner Land und im Mittelland die Eaos und Snps nach dem gestrengen Reglement der SBB beladen

werden, wird Buchs, der Übergabebahnhof an die ÖBB, zum Nadelöhr. Hier sammeln sich die Güterwagen, die teilweise in Blockzügen, aber auch in fast allen hier endenden Güterzügen mitgebracht werden. In Buchs werden sie zu neuen Zügen nach Österreich zusammengestellt. „Sie wollten den Rangierbahnhof schon dichtmachen“, spottet unser Gesprächspartner, der Rangierer Rudi. „Und heute sind sie froh, dass sie ihn noch haben. Vor allem wegen des Ablaufbergs. Denn drüben in Wolfurt müssen sie alles drücken, während es hier doch viel einfacher geht.“ – Aber dafür ist es auch etwas gefährlicher. Denn die bis zu 80 Tonnen schweren Wagen müssen nach wie vor mit dem Hemmschuh am Davonrollen gehindert werden. Ein harter Job.



Klaus Eckert (7)

Hintergrund

Jahrhundertsturm Lothar

Drehen wir das Rad der Zeit zurück in den Dezember 1999: Wie war es überhaupt zu dem Jahrhundertsturm „Lothar“ gekommen? Eine interessante Lektüre zu diesem Thema bieten die Sturmdokumentationen der großen Versicherungsunternehmen wie der Deutschen Rück oder der Swiss Re. In der Ausgabe für die Jahre 1997 bis 2004 erklärt die Deutsche Rückversicherung AG das Zustandekommen folgendermaßen:

Anfang der dritten Monatsdekade habe sich in Deutschland ein Zwischenhoch einfluss durchgesetzt, der jedoch kurz vor den Weihnachtsfeiertagen durch mehrere übergreifende nordatlantische Tiefdruckwirbel abgelöst wurde. Der Luftdruckgegensatz und somit die Polarfront über dem Nordatlantik (Island/Nordmeer) sei in jenen Tagen extrem ausgeprägt gewesen. Auf die kalte Luftmasse sei aus entgegengesetzter Richtung warme, subtropische Luft zugeströmt, die an der Westflanke des ebenfalls stark ausgeprägten Hochs im südlichen Nordatlantik (Azorenhoch) nach Norden/Nordosten transportiert wurde und zu einer außergewöhnlich hohen Geschwindigkeit der aus Westen kommenden Höhenströmung entlang der Polarfront geführt habe. Somit seien die Wellentiefs, die in diese starke Strömung eingebettet waren, mit großem Tempo vorangekommen.

Am 25. Dezember habe sich im Nordwestatlantik aus einem flachen Wellentief der Orkan „Lothar“ entwickelt, ein kleinräumiger kom-

pakter Wirbel, der aber aufgrund seiner hohen Verlagerungsgeschwindigkeit und des geringen Kerndrucks (minimal ca. 960 hPa) zu außerordentlich hohen Orkanwindstärken geführt habe. Durch Überlagerung der gegen den Uhrzeigersinn um den Kern herumlaufenden Sturmwinde mit der ostwärts gerichteten Verlagerungsgeschwindigkeit habe sich ein asymmetrisches Orkanwindfeld ausgeprägt: Südlich der Orkanzugbahn war das Windfeld von gewaltiger Kraft, nördlich davon registrierte man kaum starke Winde.

Am 26. Dezember sauste „Lothar“ über die Bretagne, Nordfrankreich und Mitteldeutschland und führte vor allem in den Wäldern Frankreichs, der Schweiz, in Süddeutschland (vor allem Schwarzwald) und Österreich zu schlimmen Verwüstungen. Europaweit gab es mehr als 100 Tote zu beklagen, insgesamt wurden rund 200 Millionen Festmeter Holz umgerissen. Die höchsten Windgeschwindigkeiten waren in Süddeutschland und der nördlichen Schweiz gemessen worden (Säntis: 230 km/h, Feldberg: 212 km/h, Wendelstein: 259 km/h). „Lothar“ zählt zu den weltweit teuersten Versicherungsfällen.

Am 27. Dezember 2000 folgte auf „Lothar“ zu allem Überfluss noch der Orkanwirbel „Martin“, der tags darauf das europäische Festland erreichte und auf seiner Zugbahn, die weiter südlich verlief, nochmals große Schäden in Frankreich, der Westschweiz und Italien anrichtete.

Klaus Eckert



Die Holztransporte der schmalspurigen Zillertalbahn (760 mm) vom Bahnhof Jenbach aus klettern im Jahr 2000 auf 440.000 Tonnen und stellen einen Spitzenwert da



Neben den grauen Eaos der SBB kommen viele weitere Wagentypen zum Einsatz. Interessant für Modellbahner sind die typischen Verschmutzungen sowie die Niederbindungen der Ladung

Auf dem Weg nach Wörgl ist dieser Holzzug, gesehen in der Innschlucht. Die Arlberg-Ostrampe verläuft zwischen Innsbruck und dem Scheitelpunkt zu einem Gutteil entlang des Flusses

