

eisenbahn Modellbahn magazin

E 18 bei der DR

 Ihre Dienste vor
Reisezügen und bei
der VES (M)

 jetzt mit **Eisenbahn
JOURNAL**

 Vorbild
& Modell:

Culemeyer

und Zugmaschinen

- Geschichte
- Technik
- Einsätze


Baureihe 10

 Wie ihre Karriere
bei der DB zu Ende ging

H0-Test Baureihe 78

Märklin/Trix & Piko im Duell

Vorbildgetreue Trasse

So bettet man Gleise richtig

Nebenbahn-Streifzug

Die Lage in Niederösterreich

Feine Bundesbahn-Anlage in H0

 So viel Großstadt-Betrieb geht
in einem normalen Zimmer

Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

Entdecken Sie die besten Geschichten und Bilder
von der Reichsbahn bis zum top-aktuellen Geschehen.



**3 Ausgaben
für nur €9,90**
statt €38,70 im Handel

**3 gute Gründe, das neue
BahnExtra zu testen:**

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie *Bahn Extra* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,60* (statt € 12,90) alle 2 Monate frei Haus.

IC1971-79 - Das erste Kapitel

Schon über den Sommer hatte die DB für die Neuheit Reklame gemacht. Jetzt, zum Winterfahrplan 1971/72, wies sie nochmals mit ganzseitigen Anzeigen im Kursbuch auf ihr jüngstes Angebot hin. „Deutschland im Direktanschluß“ stand da zu lesen, begleitet von einer Ellok der Baureihe 103, die mit ihrem Zug

rasant daherkam. Und weiter: „Intercity-Züge“. Bereits 1969 hatte die DB mit der Ausarbeitung des IC-Systems begonnen und wichtige Parameter festgelegt. So entschied sie sich für ein System mit Zügen, die – in Anlehnung an die TEE- und die bisherigen F-Züge – nur die 1. Klasse führen sollten.

Begleiten Sie zudem auf der beiliegenden Gratis-DVD eine 44 mit ihrem schweren Dg von Ottbergen nach Northeim. Führerstandsufnahmen, stimmungsvolle Landschaftsaufnahmen und Hintergrundinformationen eines alten Ottberger Lokführers werden Sie begeistern (Laufzeit 55 Minuten).

Gleich bestellen unter **www.bahn-extra.de/abo**

Im Würgegriff eines unsichtbaren Feindes

Die im Frühjahr 2019 in Mannheim erstmals stattgefundene Modellbahnmesse wird vom 11. bis 13. März 2022 eine neue Chance bekommen

Zum Monatswechsel März/April erreichten uns zwei Pressemeldungen aus Nürnberg und Göppingen – zum einen: Die Spielwarenmesse „Summer Edition“ im Juli findet nicht statt. Aufgrund der großen Unsicherheit, die nach wie vor von der Corona-Pandemie auf internationaler Ebene ausgeht, liegt der Fokus nun auf der „Spielwarenmesse 2022“ und der „Spielwarenmesse Digital“. Und zum anderen: Schweren Herzens müssen wir mitteilen, dass die „Internationale Modellbahn-Ausstellung IMA 2021“ im September (bei Märklin) leider nicht stattfinden kann. Beide Erklärungen lesen sich eher unspektakulär, weil wir uns inzwischen – Corona-geplagt und nach über einem Jahr der Pandemie auch irgendwie gelähmt – an Absagen dieser Art gewöhnt haben.

Die letzte Modellbahnausstellung, die ich als Fachbesucher erlebt habe, war die Nürnberger Spielwarenmesse 2020. Sie als Leser und Modellbahnen-Endverbraucher werden wohl zuletzt 2019 ein großes Modellbahn-Event bereist haben. Das sind jetzt beinahe anderthalb Jahre „Messeenthaltssamkeit“. Irgendwie vermisst man schon diese Treffpunkte mit Geschäftspartnern und Gleichgesinnten – mal ganz zu schweigen von den vielen verpassten Chancen für Sie und uns, neu entstandene Modellbahnanlagen zu Gesicht zu bekommen, zu fotografieren und auch im *em* vorstellen zu können. Die entstandene Lücke ist also doch weitaus größer als augenscheinlich wahrgenommen!

Beim Stichwort Messeabsage sind unsere Gedanken zuallererst bei den Messeorganisatoren, egal ob in Nürnberg, Dortmund, Leipzig, Sinsheim oder



Peter Wieland

Ochtrup, die mit finanziellen Verlusten und Kurzarbeit klarkommen müssen und keinesfalls gestärkt die Corona-Krise hinter sich lassen werden.

Das landesweit unverschuldete Messedebakel trifft aber auch viele Kleinserienhersteller unserer Branche, die bislang jede Verbrauchermesse dankbar genutzt haben, um mit Stammkunden und neugierigen Interessenten in Kontakt zu kommen, um Neuheiten publik machen und nicht zuletzt die Modellbahn-Nischenprodukte an den Mann bzw. die Frau bringen zu können. Denn der Fachhandel ist längst nicht mehr in der Lage, die Erzeugnisse aller Hersteller zu beschaffen, geschweige denn in den Regalen vorzuhalten.

Und damit sind wir beim nächsten geplagten Glied in der brüchigen Corona-Kette – den Fachgeschäften. Sie machten in den zurückliegenden Monaten allerhand durch: Schließung, Teilöffnung, Kundentreff mit Terminabsprache, mancherorts

erneuter Lockdown – und kein Ende in Sicht, es sei denn, die Sommersonne bereitet der Virenplage eine Pause wie schon im vergangenen Jahr.

Trotz all dieser Probleme scheint das Hobby jedoch zu boomen wie nie zuvor, wie wir von Herstellern und aus dem Handel hören, da Menschen mehr zu Hause sind, viel Zeit haben und sich an die Modellbahn als entspannten Zeitvertreib erinnern. Doch das gemeinsame Modellbahn-Erleben fehlt – auf Messen, aber auch in den örtlichen Clubs. Doch wir hegen die Hoffnung, dass sich nach dieser „stillen Zeit“ alles wieder schnell belebt, die Messegesellschaften neuen Mut fassen und verlässliche Ausstellungstermine bekannt geben.

Peter Wieland,
Modellbahn-Redakteur



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



Kibri-HO-Fahrzeuge mit einem Trafo-Transport auf der Autobahn



Zwei Zugmaschinen von Faun und Kaelble zogen in den 1950er-Jahren einen Culemeyer-Schwerlastroller mit einer 52er durch Leipzig

Sig. Dr. Brian Rampp; Kleines Bild Sfg. TechnikMedia

■ Im Fokus

12 Culemeyer – das rollende Anschlussgleis

Seit 1933 ermöglicht es der Culemeyer-Strassenroller samt Zugmaschine, Güterwagen vom Bahnhof direkt zum Werkhof des Kunden zu befördern. Dieses System wurde bei der Reichsbahn schnell ausgebaut, auf weitere Schwertransport-Bereiche ausgedehnt und auch noch bei DB und DR praktiziert. Über mehr als fünf Jahrzehnte hinweg blieb diese spezielle Art des Güterverkehrs unverzichtbar und brachte auch zahlreiche Modell-Nachbildungen hervor

■ Eisenbahn

24 Bild des Monats

Der Schotterverkehr auf der Vorwaldbahn hat sich gewandelt. Inzwischen werden die Wagen in Deggendorf Hafen beladen

26 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

38 Momente

Rund um den Kirchturm dampfte eine Wustmark 52 8006 im Mai 1989

40 Drei Einzelstücke

Nur drei Loks der Baureihe E 18 baute die Deutsche Reichsbahn in der DDR für ihr elektrisches Netz wieder auf. Letztlich blieben sie aber Einzelstücke bei der DR

47 Der besondere Zug

Eine Herausforderung stellte der N 3713 für die Güterzuglok 044 339 wohl nicht dar

48 Vergessene Bahnen

Ende 2010 wurde auf vielen Strecken in Niederösterreich der Personenverkehr eingestellt. Auf einigen dieser Linien gibt es aber noch immer Bahnbetrieb

54 Schwanengesang

Im Frühjahr 1967 ist die Schnellzuglok der Baureihe 10 ein Lückenbüßer. Der letzte Dienstplan gibt ihr eine untergeordnete Leistung: ein Eilzugpaar Kassel – Münster

58 Modernisierungsschub

Auf der Strecke Wesel – Bocholt sollen schon Ende 2021 elektrische Züge fahren

■ Modellbahn

6 Berglandschaft mit Schweizer Zügen

Vorausschauende Planung zahlt sich aus, wie man an dieser faszinierenden Gartenbahn-Anlage mit RhB-Zugverkehr sieht

60 Nürnberger Urgestein V 60

Mit der V 60 151 brachte Fleischmann 1959 die erste HO-Nachbildung der modernen

Service

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

Rüdiger/Sig. Brian Rampp



Nur drei E 18 setzte die **40-46** DR ein – vorwiegend im Reisezugverkehr und bei der VES (M)

Dr. Rolf Löttgers



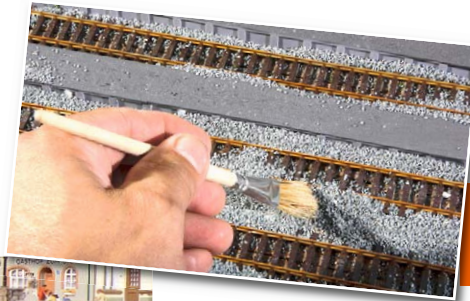
54-57 Die Baureihe 10 hatte 1967 nur noch einen Eilzug Kassel – Münster im Dienstplan

Michael U. Kratzsch-Leichenring (2)



78-83

Die formneuen 78er von Märklin/Trix und Piko rollen zum HO-Test



86-89 Wissens-wertes zum Gleisplanum und zu guten Schotter-Methoden

106-113 Eine nach einem Knipper-Schaubild gebaute HO-Anlage mit DB-Betrieb



Frank Thiessenhusen

48-53 In Niederösterreich wurden zuletzt viele idyllische Strecken stillgelegt



Matthias Müller

DB-Rangierdiesellok auf den Markt. Im Gegensatz zum Vorbild war dem Modell allerdings ein nur kurzes Leben bestimmt

64 Die Modelle des Jahres 2021

Die Ergebnisse der 49. Leserwahl stehen fest, sorgen für so manche Überraschung und bei einem Hersteller für gleich vierfache Freude

68 Neu im Schaufenster

Kurzporträts zu allem, was der Modellbahn-Fachhandel derzeit an neuen Fahrzeugen, Zubehör und Technik bietet

78 Doppelentwicklungen im Test

Als Märklin/Trix und Piko kürzlich beide eine HO-Tenderlok der preußischen Gattung T 18 ankündigten, stieg die Spannung. Nun steht fest, welche 78er zum Kauf zu empfehlen ist

84 Digital Praxistricks

Wer mit der CentralStation von Märklin arbeitet, bekommt Tipps für WLAN-Anwendungen, wer seine Anlage digital umrüsten möchte, Empfehlungen für den Gleisbau

86 Ein passendes Bett für Gleise

Modellbahner sollten nicht nur Wert auf hochwertige Fahrzeugmodelle legen, sondern auch die Gestaltung der Gleistrassen in den Fokus rücken und dabei den Kompromiss zwischen Vorbildtreue und Betriebsanforderungen finden

91 Ameisenbär als Heide-Express

Ein Wismarer Schienenbus der Bauart Hannover als HO-Umbauprojekt aus Bemo-Fahrwerk und 3D-Druckteilen

104 Hoffmanns Erzählungen

Karton-Fahrzeugbausätze des Vogtländers Werner Hoffmann aus den 1940er-Jahren

106 Von Humbug Hbf in die weite Welt

Eine Modellbahnanlage selbst zu planen, liegt nicht jedem. Deshalb basiert diese HO-Anlage auf einem Knipper-3D-Schaubild. Nach umfangreicher Bautätigkeit ist auf überschaubarer Grundfläche ein attraktiver Fahrbetrieb bei Tag und Nacht möglich

Titelbild: Am HO-Güterbahnhof macht sich ein Culemeyer-Gespann auf den Weg. Kaelble-Zugmaschine KV 631 und Straßenroller LR 40 sind Modelle von kibri, der Kesselwagen ist eine Brawa-Miniatur, die Rangierlok ein Modell von Märklin



Oliver Sridber



■ Betriebsintensive Gartenbahn nach Motiven der Rhätischen Bahn

Berglandschaft mit Schweizer Zügen

Eine vorausschauende Planung zahlt sich aus, weiß Gartenbahner Tobias Pietsch aus eigener Erfahrung. Sein Plan war insgeheim, aus einer kleinen Eckanlage am elterlichen Neubau mit der Zeit eine große Anlage im Freien wachsen zu lassen. Statt Bimmelbähnchen der Anfangsjahre ist jetzt hauptbahnmäßiger RhB-Zugverkehr angesagt

Bahnhöfe galten für Tobias Pietsch in frühester Jugend zu den schönsten Ausflugszielen. Das Interesse an der Eisenbahn ließ ihn nicht mehr los: Die Bahn wurde zum Beruf, der Eisenbahnmodellbau zum gelebten Hobby. Als seine Eltern sich ein Grundstück kauften, begann der Traum von einer Gartenbahn Wirklichkeit zu werden. So etwas hatte der junge Mann zuvor nur durch spärliche Einblicke in einen umzäunten Garten kennengelernt. Der erste große Schritt ins Freie erfolgte im Sommer 1997, damals begannen die Eltern mit dem Hausbau und Sohn Tobias parallel mit dem Bau seiner Gartenbahn. Eine Ecke des Grundstücks hatten die Eltern dem damals 13-jährigen dafür überlassen. Und der schuf unübersehbare Tatsachen. Ein befreundeter Modelleisenbahner karrte

Um Zugkreuzungen und Überholungen in eingleisigen Streckenabschnitten auch bei vorbildlich langen Zügen zu ermöglichen, ist der Bahnhof Erdkaul mit langen Gleisen ausgestattet



Auf dem Weg zum Vorgarten müssen manche Abschnitte unterirdisch verlaufen. Daher sind sie als überfahrbare Tunnelröhren gebaut und die Portale mit Pflastersteinen verkleidet

Die in der Höhe gestaffelte Anordnung der Häuser kaschiert den Zaun an der Grundstücks-ecke, während der Bahnhof – von der Rasenseite gut zugänglich – talseitig davor angeordnet ist



mehrere Lkw-Ladungen Erde heran und ließ auf einem flachen Acker eine Gebirgslandschaft entstehen. „Es brauchte schon viel Fantasie, wie aus der Mondlandschaft im gerade entstehenden Garten mit Teich eine interessante Miniaturlandschaft entstehen könne“, erinnert sich Tobias Pietsch.

Strecke für lange Züge

Ein konkretes Vorbild stand nie zur Debatte. Anfangs fuhr Schmalspurzüge nach deutschen Vorbildern über die Gleise, nach und nach wurden sie von Rollmaterial der meterspurigen Rhätischen Bahn verdrängt. Mit Einzug der längeren Waggons und längeren Zügen begann ein mehrjähriger Wachstumsprozess, der die Weisheit bestätigt: Eine Gartenbahn wird nie fertig – zumindest nicht

beim ersten Mal. Es entstanden eine Acht-Gleisführung mit Brücke quer über dem Hauptbahnhof und ein weiterer Bahnhof mit Abzweig für eine Nebenbahn zum nahen Berg. Industrie siedelte sich an, es entstanden ein Schotterwerk, eine Brauerei sowie ein Bahnbetriebswerk. Und ein typischer Anfängerfehler musste korrigiert werden: Die Hauptstrecke war noch mit dem kleinsten Radius aufgebaut, der gedacht ist für den Betrieb mit kurzen Zügen aus zweiachsigen Wagen. Die Streckenführung musste eleganter werden, Weichen mit schlankeren Abzweiggradien hielten Einzug. „Wer am richtigen Material sparen will, zahlt am Ende immer drauf“, ist die Erkenntnis des Self-made-Gartenbahners. „Daher mache es schon Sinn, sich möglichst frühzeitig Gedanken über den

Anlagenbetrieb zu machen, die Strecken zu planen und anschließend das passende Material einzukaufen.“ Ein Satz wie aus einem Lehrbuch. Aber wer weiß schon alles von Anbeginn an?

Der Tatendrang des jungen Gartenbahners schaffte neue Fakten, der Fuhrpark wuchs und wuchs und verlangte hungrig nach neuen Gleis Metern. So entstand eine Stichstrecke in den angrenzenden Schuppen unter dem Carport als Unterstellmöglichkeit für Wagen. Während Nachbarn Pflanzenbeete anlegten, bepflanzte die Familie Pietsch modellbahnhafter Gebirge mit Miniaturbäumchen. Längst hatte die Bahnanlage die Grenzen ihrer angestammten Ecke verlassen. Selbst da, wo einmal ein Wintergarten geplant war, weitete



In Höhe des alten Wasserturms unterquert die Straßenbahn die Gleisanlagen des Bahnhofs Pummelburg

Einige Elloks der RhB haben Platz gefunden im nun zu kurzen Dampflok-schuppen, ein Relikt aus der Bimmelbahnzeit vor dem Themenwechsel



sich die Eisenbahn aus und erreichte fast das Doppelte der ursprünglich angedachten Dimension.

Dann verlangsamte sich das Wachstumstempo aus beruflichen Gründen, das Spiel mit der Bahn beschränkte sich auf freie Wochenenden, begleitet von regelrechten Bau-Urlauben mit dem Modellbahnfreund aus ersten Tagen. Es entstanden die heutige Streckenführung rund um den großen Gartenteich und ein Abstellbahnhof. Der Hauptbahnhof wurde komplett umgestaltet, und schrittweise

» Das Streckennetz im Garten wurde immer wieder um neue Bahnhöfe und Betriebsstellen erweitert

erfolgte ein zweigleisiger Ausbau der Strecke vom Hauptbahnhof durch den Vorgarten und zurück zum Abstellbahnhof. Dieser Streckenabschnitt ist auf einer erheblichen Länge vom Stellpult aus nicht einsehbar, und so ereigneten sich mehrfach schwere Unfälle durch vergessene Züge oder abgehängte Waggonen. Inzwischen ist ein sicherer Verkehr in beide Richtungen möglich, dank der Steuerungstechnik nun auch im Gleiswechselbetrieb. Die Zugdichte steigerte sich dadurch um ein Vielfaches.

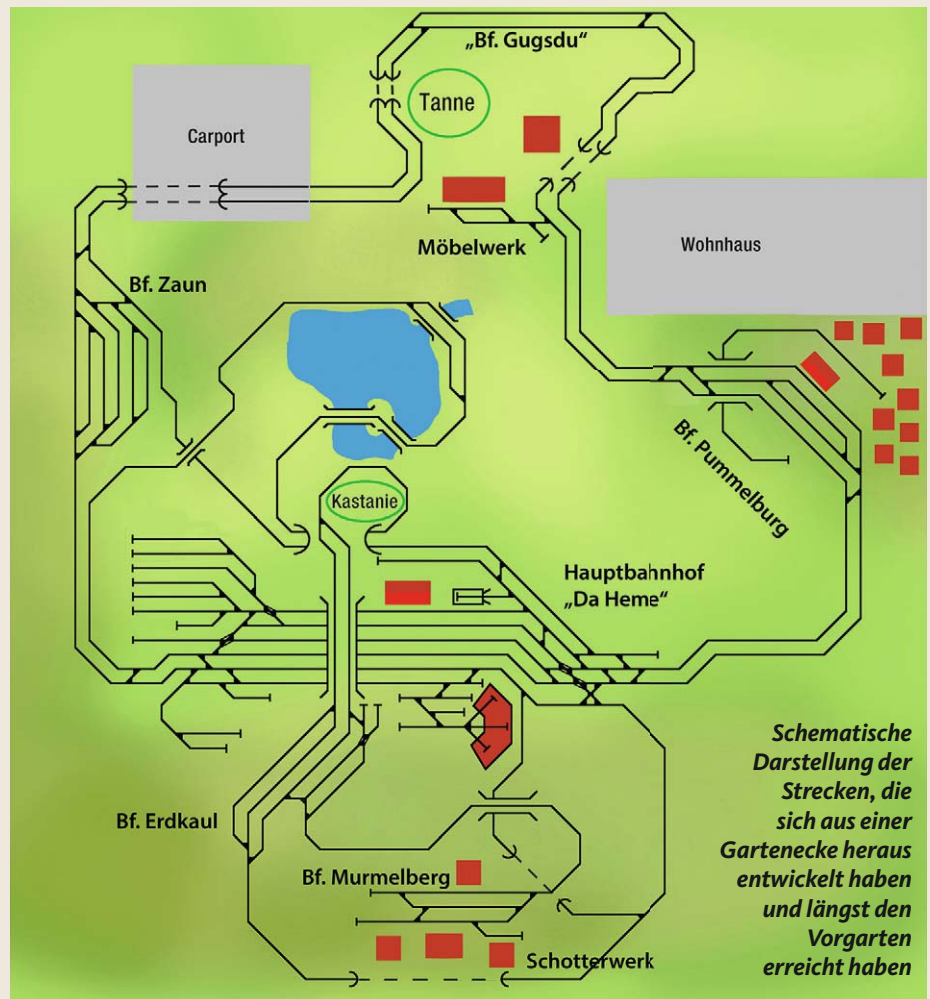
Ausgeklügelte Elektrotechnik

Das aus den Anfangstagen stammende Gleisbildstellpult konnte mit dem steten Ausbau der Strecken nicht mehr Schritt halten. Mit dem Neubau des großen Stellpultes wurde die Elektrik der Anlage erneuert, mehrere hundert Meter vieradriges Kabel (0,8 mm²) verlegt. Jeder Weichenantrieb hat ein eigenes Kabel mit vier Adern erhalten. So sind Leistungsreserven vorhanden, falls doch etwas geändert wird oder eine Ader gebrochen ist. Alle durch Rohre verlegte Erdkabel sammeln sich in einem gemauerten Schacht, bevor sie im Innern des Stellpultfußes nach oben geführt werden. Beschriftete Klemm- und Verteilerleisten haben dem durch viele Erweiterungen entstandenen Kabelsalat ein Ende bereitet.

Auf der inneren Stellpultplatte ist ein Gleisplan ausgedruckt, hier sind alle analog geschalteten Weichen und Signale mit Tastern und Schaltern versehen. Geplante Gleiselemente sind bereits im Gleisbild dargestellt, aber noch nicht mit Bedienelementen bestückt. Hier lohnt sich jede vorausschauende Planung, denn das auf Folie gedruckte Gleisbild lässt sich nicht so ohne Weiteres erneuern – Flickwerk sieht unschön aus. Mit Einzug der neuen Leittechnik erhielten die Bahnhöfe und Anlagenteile erstmals auch Namen, die aber nichts mit dem Bahnthema Schweiz zu tun haben. So wurde der Hauptbahnhof zu „Da Heme“ (Daheim), der einsehbare Vorgarten zur Straße hin zu „Guckst Du“ und der Ort zu „Pummelburg“.

Regel Betrieb im Hauptbahnhof

Der Hauptbahnhof – recht weitläufig angelegt mit Anschluss zu einer Brauerei und einem kleinen Betriebswerk – besitzt eine Vielzahl an Abstell- und Rangiergleisen. Hier werden ankommende Züge aufgelöst und neu gebildet, finden Lokwechsel und



Schematische Darstellung der Strecken, die sich aus einer Gartenecke heraus entwickelt haben und längst den Vorgarten erreicht haben



Weichen und Signale werden von einem zentralen Stellpult aus gesteuert. Hier regiert an Fahrtagen ein Fahrdienstleiter

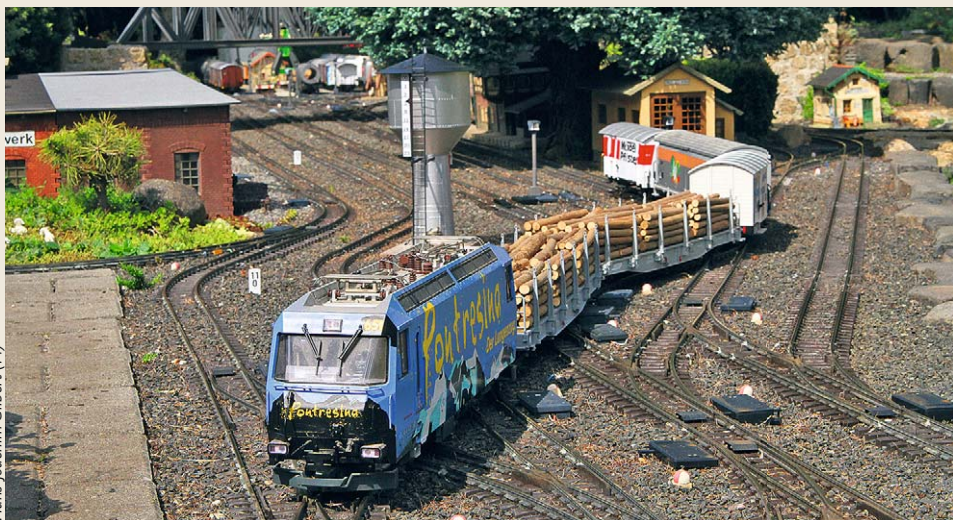
Im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs laufen alle Strecken zusammen, auch Doppelein- und -ausfahrten sind hier möglich





Mit ihrem Kesselwagenzug hat die Ge 4/4^I das Naherholungsgebiet rund um die Kastanie erreicht. Im Hintergrund liegt die Station Pummelburg sowie die gleichnamige Ortschaft

Das Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs „Da Heme“ besitzt für eine Gartenbahn ungewöhnlich viele Weichen. Verlegt wurde durchgängig der LGB-Radius R3, auch bei den „Hosenträgern“



Hans-Joachim Gilbert (14)



Die Ge 2/4 fährt mit einem kurzen Güterzug auf der Nebenstrecke Richtung Bergstation. Auch die Gäste der Seilbahn von Jägerndorfer sind in die luftige Höhenlage unterwegs



Die Werbelokomotiven auf Basis der Ge 4/4^{III} sind eine große Leidenschaft von Tobias Pietsch. Die modernen Expresszüge auf seiner RhB-Anlage sehen daher täglich anders aus