

eisenbahn Modellbahn magazin

E 91 im Test

Pikos H0-
Neuheitunter der Lupe
und im Vergleich
mit den Klassikern
von Märklin & Rocojetzt mit **Eisenbahn
JOURNAL**

Kurze **IC**-Züge

So modellbahngerecht war das Vorbild

Vorbild & Modell: 52⁸⁰ der DRWas hinter dem Reko-Programm
für die „Unverzichtbaren“ steckte

Führungsschienen
Funktion, Einsatz, Modelltipps
Pionier-Diesellok V 80
So wichtig war sie für die DB
Neuheiten fürs H0-Bw
Scheibe & Schuppen arrangiert

Nebenbahn-Romantik

Wie eine **Segment-Anlage**
H0 und H0e
in Einklang bringt

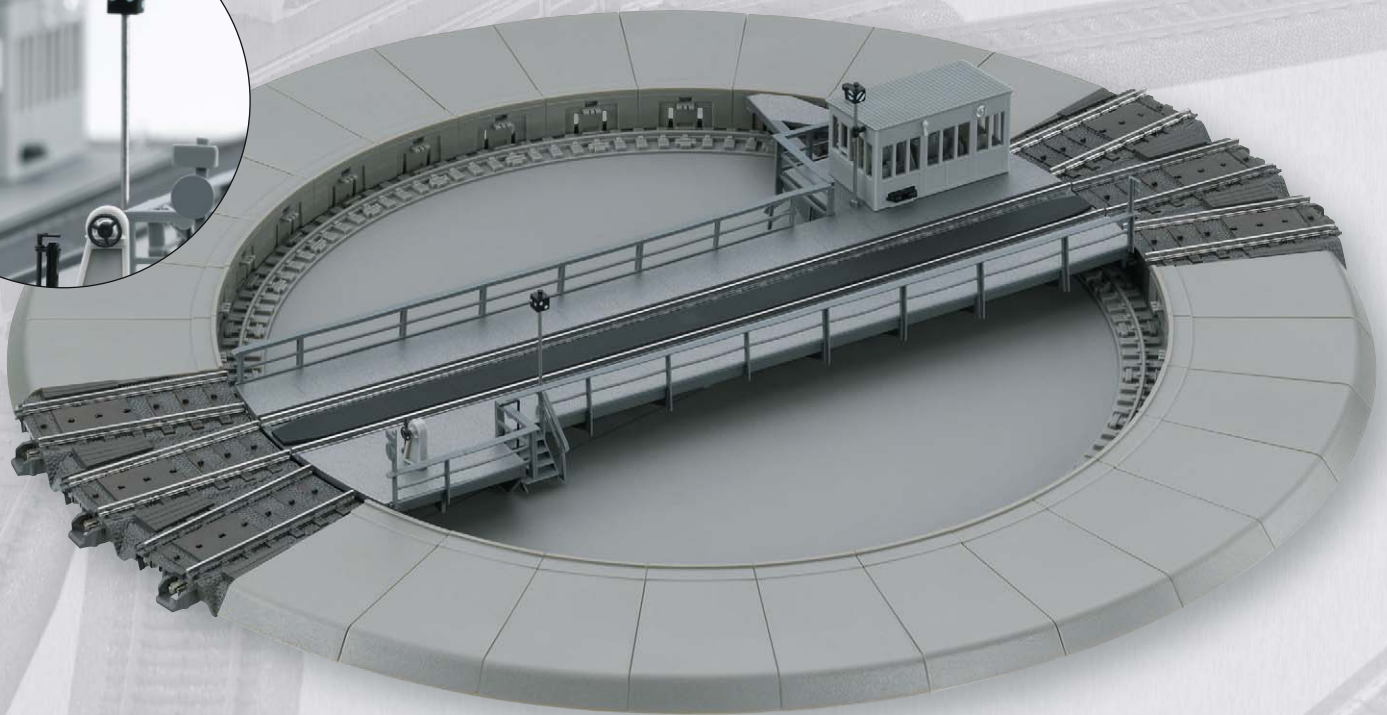
C-Gleis Drehscheibe Jetzt im Handel

Eine Drehscheibe - Viele Möglichkeiten

74861 C-Gleis Drehscheibe

- Neukonstruktion.
- Sound.
- Wärterhaus mit LED-Beleuchtung.

€ 499,99*



Viele hilfreiche Tipps und ausführliche Informationen zur neuen C-Gleis Drehscheibe finden Sie auch online unter:
<https://www.maerklin.de/de/service/kundenservice/erklavideos/>



Zum beiderseitigen Vorteil

Im Frühjahr 2021 konnten die rührigen Mitglieder der Härtsfeld-Museumsbahn (HMB) wieder einen Fortschritt vermelden. Der Bahnhof Katzenstein ist fertiggestellt – und somit die nächste Etappe im Bestreben, von der einstigen Schmalspurstrecke von Aalen nach Dillingen einen Teilabschnitt ab Neresheim als Museumsbahn neu in Betrieb zu nehmen. Sowie es die Corona-Infektionslage und die damit verbundenen Schutzbestimmungen erlauben, sollen die Museumsfahrten nach Katzenstein beginnen.

Möglicherweise feiert der Verein bald noch einen weiteren bedeutenden Erfolg. Sollten die aktuellen Gespräche wie gewünscht verlaufen, bekäme die HMB einen starken Partner an ihre Seite: die Politik. Der als nächstes geplante Abschnitt Katzenstein – Dischingen soll, so die Idee, von der öffentlichen Hand gefördert und die Strecke später museal wie touristisch genutzt werden.

Für beide Seiten hat dieser Schulterschluss große Vorteile. Musste die Museumsbahn die Bauarbeiten bisher mühsam selbst finanzieren, darf sie nun auf Hilfe hoffen – womöglich umfangreiche Hilfe. Aus Töpfen des Landes bzw. der Kommunen könnten Zuschüsse fließen, im Maximalfall bis zu 85 Prozent der Kosten. Es ist anzunehmen, dass die Fürsprache von Bürgermeistern und Landräten vor Ort noch manche Tür mehr öffnet, außerdem bringt sie der HMB erhöhte Aufmerksamkeit. Gleichermassen hilft das Projekt den politischen Repräsentanten. Mit den Zügen des Vereins können sie in der dünn besiedelten Region ohne viel Vorarbeit ein attraktives Touristik-Angebot auf



Härtsfeld-Museumsbahn

die Beine stellen, das vielleicht sogar über das Härtsfeld hinaus Strahlkraft entwickelt. So gibt es die Überlegung, einen Schnellbus von Neresheim nach Aalen einzurichten. Nicht zuletzt passt die Bahn bestens zum „sanften Tourismus“, der in und um Neresheim realisiert werden soll.

Ob es zu der Kooperation kommt, entscheidet sich wohl im Herbst 2021. Bis Oktober muss der Verein die Förderanträge einreichen. Klappt alles, könnten die 2,45 Kilometer Strecke von Katzenstein nach Dischingen 2024 eröffnet werden; gerade richtig zu den Heimattagen, mit denen die Region dann Ausflügler und Urlauber locken will.

Große Strahlkraft hat das Projekt aber auch ganz allgemein – als Vorbild. Etliche Museumsstrecken eignen sich für eine touristische Nutzung oder gar für öffentlichen Personennahverkehr. Bleibt zu hoffen, dass dort die Politik ähnlich aufgeschlossen ist und Allianzen mit Museumsbahnen entstehen. Das könnte einer Reihe von Vorhaben einen kräftigen Schub geben.

Thomas Hanna-Daoud,
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



H0-, TT- und N-Modelle
der DR-Baureihen 52⁸⁰ und 52 GR

Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Thomas Rieger/Slg, Dirk Endisch

10–20 Im Fokus: Reko-Lokomotiven der DR-Baureihe 52⁸⁰

■ Im Fokus Titel

10 Dampfloks der DR-Baureihe 52⁸⁰

Im Aufrüstungsprogramm der Wehrmacht als unentbehrliche Güterzuglok der Deutschen Reichsbahn entstanden, blieb die Baureihe 52 auch nach 1945 eine Stütze des Frachtverkehrs. Deshalb entschloss sich die DR zur Modernisierung dieses E-Kupplers

18 Ideale Lok nicht nur für Güterzüge

Wie vielen anderen war es auch der markanten DR-Lokbaureihe 52⁸⁰ nicht vergönnt, zu Zeiten der Reichsbahn als Modell zu erscheinen. Erst nach 1990 wurde die Reko-52er von Modellherstellern berücksichtigt

■ Eisenbahn

6 Opener: Gleichenberger Bahn

Jüngst endete der Planbetrieb auf der Lokalbahn Feldbach – Bad Gleichenberg

22 Bild des Monats

Verkehrte Welt? ICE 4 auf der Altstrecke trifft auf Bauzug auf der SFS

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Kurz, kürzer, Intercity Titel

Intercitys müssen nicht immer aus langen Wagenreihen bestehen. Wir zeigen Zug-Beispiele aus 50 Jahren IC-Verkehr, die mit kurzen Garnituren gefahren wurden – garantiert modellbahngerecht!

44 Von Werk zu Werk

Der Chemie-Konzern Lanxess setzt nach wie vor auf den Von-Haus-zu-Haus-Umschlag

46 Vergessene Pioniere

Nur zehn Dieselloks der Baureihe V 80 stellte die Bundesbahn in ihre Dienste. Doch die Maschinen wurden zum Urahn des späteren Diesel-Typenprogramms der DB

52 Momente

In Köln-Kalk Nord traf Ralf Händeler Ende April 2021 auf so manchen DB-Klassiker

54 Fang und Zwang

In bestimmten Fällen ist die Montage von Führungsschienen auf der Gleisinnenseite erforderlich. Wir zeigen, warum und wofür

57 Am Rangierbahnhof entlang

Personalpendel zu den einzelnen Betriebsteilen des Bahnhof Hamm

■ Modellbahn

58 VT 137 in bunter Vielfalt

Den DR-VT 137 154 der Bauart Leipzig stellte Gützold ab 1963 in vielen farbenfrohen Varianten auf die H0-Gleise

Service

- 51 Buch & Film
- 100 Termine/TV-Tipps
- 102 Kleine Bahn-Börse
- 102 Fachgeschäfte
- 105 Veranstaltungen
- 106 Leserbrief
- 114 Vorschau/Impressum

Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Ulrich Budde



108–113 Kombi-
nierte HO-
Anlage mit Regelspurbetrieb
und schmalspuriger Ergänzung

46–50 Konstruktiv
war die V 80
mehrfach wegweisend, im DB-
Bestand nur Splittergattung

Jürgen Gottwald



Es muss
nicht **36–43**
immer lang sein: Kurze
IC-Züge bieten tolle Inspi-
ration für Modellbahner

92–99
Die Piko-Neuheit der Bau-
reihe 191 im HO-Elloktest
gegen Märklin und Roco

Georg Wagner



78–81
Die neue
Märklin/Trix-
HO-Dreh-
scheibe passt
ausgezeichnet
zum zeitgleich
ausgelieferten
Faller-Ring-
lokschuppen



Martin Menke

62 Urlaubspost aus Portisend

Wie aus einem englischen Lokmodell und einer Ansichtskarte aus Somerset eine OO-Anlage mit britischer Szenerie entstand

66 Neu im Schaufenster

Formneue Fahrzeuge, praktisches Zubehör und Technik-Neuheiten, die beim Fachhändler derzeit vorrätig sind

75 Hightech in schwarzen Boxen

Roco baut sein Z21-System konsequent mit einer neuen Großbahn-Zentrale, Komponenten für Schalt- und Überwachungsaufgaben und zum Konfigurieren aus

78 Scheibe und Schuppen fürs Bw

Märklin hat seine neue HO-Drehscheibe mit 262 Millimetern Bühnenlänge ausgeliefert, zu der perfekt der neue, modular aufgebaute Ringlokschuppen von Faller passt

82 Modellbahnfirma Kres im Porträt

Bislang überwiegend nur ostdeutschen Sammlern ein Begriff, schickt sich diese

Firma an, die Fertigung auszubauen und Synergien mit verwandten Marken zu nutzen

86 Bulliger Länderbahn-E-Kuppler

Eigenbauprojekt der Reichsbahn-Baureihe 94' als Dampftenderlokomotive mit württembergischen Wurzeln

88 Klebstoffe für den Anlagenbau

Werkstatt-Tipps zu geeigneten Klebern für Anlagenunterbaukonstruktionen, zum Einschottern von Gleisen und für die Gestaltung der Modellbahn-Landschaft

92 Wettstreit der Generationen **Titel**

Um die neue Piko-Maschine mit den bisherigen E 91-Modellen vergleichen zu können,

haben wir auf die bis vor wenigen Jahren noch lieferbaren HO-Modelle von Märklin und Roco zurückgegriffen

108 Nebenbahn-Idylle mit **Titel** Schmalspur-Anschluss

Auf der Suche nach einer besonderen Präsentationsform für ihre Märklin-Anlage stieß ein niederländischer Club auf die namensgebende Idee: Triorama nannten sie ihren HO/HOe-Rundumverkehr

Titelbild: Absolut modellbahngerecht: Nur vier Wagen hat 103 227 am 25. April 1987 am Haken, als sie mit IC 648 „Wupper-Kurier“ (Dortmund – Wuppertal – Köln) durch den Bahnhof Opladen fährt



Joachim Bügel/Eisenbahnstiftung



Bahnhof Bad Gleichenberg am 7. November 2020: ET 2 erreicht als R 8605 den Endbahnhof der Strecke aus Feldbach. Keine zwei Monate später endet hier der regelmäßige Betrieb

■ Landesbahn Feldbach – Bad Gleichenberg

Der letzte Zug nach Feldbach

Nach fast 90 Jahren stellte die Gleichenberger Bahn zum Jahreswechsel 2020/21 den öffentlichen Verkehr ein. Der „Dschungelexpress“ soll stattdessen zur Touristenattraktion werden. Ein Besuch bei Menschen, denen der Bahnalltag sehr fehlen wird

Der Wind bläst die letzten dünnen Blätter auf den Parkplatz des Landesbahnhofs in Bad Gleichenberg im österreichischen Bundesland Steiermark wenige Wochen, bevor der Verkehr zum Jahreswechsel 2020/21 eingestellt wird. Es ist ruhig, drei Autos zählt man auf der Parkfläche. Im kleinen Unterstand wartet niemand auf den Zug, der in 30 Minuten einfahren sollte. Die Glasbox fungiert als Bahnhof, das nebenstehende Gebäude hat schon lange ausgedient. Seit 1934 steht das beige Bahnhofsgebäude im Kurort, in den letzten Jahrzehnten gab es jedoch keinen Bahnhofsbetrieb mehr. Fahrkarten werden hier nicht mehr verkauft. Im ehemaligen Warteraum bedecken Tanzmatten den Boden. Und wenn man an der Tür klingelt, hört man nur einen Hund bellen. Der Hund heißt Ginger und die Besitzerin Kathrin Velik. Im Jahr 2008 kaufte die Künstlerin das Gebäude, 2009 zog sie ein. Von außen sieht das Gebäude aus wie früher. Der überdachte Bahnsteig



Manuel Leitner (2)



Landesbahn Feldbach – Bad Gleichenberg

Mit der Elektrolokomotive E 41 bewältigt die StLB den Güterverkehr zu einem Steinbruch bei Mühldorf. Am 14. April 2007 ist sie aber mit dem Personenwagen EB 22 als R 8609 bei Burgfried unterwegs

Das Bahnhofsgebäude in Bad Gleichenberg hat mit Kathrin Velik eine Besitzerin gefunden. Für die gebürtige Kärntnerin hat die Bahn einen besonderen Wert

Lukas Lorber



dient derzeit als Terrasse. Hinter dem Aussichtsfenster des Bahnhofsvorstandes verbirgt sich ein Schlafzimmer. Der Verkaufsschalter fungiert nur mehr als reine Dekoration. Es ist ruhig im Gebäude, bis es auf einmal draußen rattert. Ein bekanntes Geräusch für Velik, die Bahn fährt vorbei. „Jetzt, wo das Aus droht, wird auch mir bewusst, dass etwas fehlen wird“, sagt sie.

Das Aus einer „vermurksten“ Bahn

Seit 1931 fährt die Gleichenberger Bahn auf der Strecke zwischen Wäldern und Schleichwegen. Nach fast 90 Jahren wird der öffentliche Verkehr auf dieser Strecke eingestellt. Dieselbusse sollen nun den öffentlichen Verkehr zwischen Bad Gleichenberg und Feldbach regeln. Die Bahn, die seit ihrem Beginn



Anneli Nau

Verlauf der Landesbahn Feldbach – Bad Gleichenberg. Die Streckenführung über Gnas war beim Bau einem dort lebenden Nationalratsabgeordneten zu verdanken

elektrisch fährt, wird zukünftig nur mehr als Touristenattraktion fungieren.

Dabei hat die Bahn eine wirklich lange Geschichte in der Region. Schon im Jahr 1873 plante man eine Bahnlinie von Wien über Feldbach bis nach Bad Radkersburg. Von dort sollte die Bahn bis nach Dalmatien führen und somit an das Meer anschließen. Der endgültige Baustart erfolgte 1926. Die Strecke führte dann nicht bis nach Dalmatien, sondern nur bis Bad Gleichenberg. Grund dafür war, dass der damalige Gnaser Nationalratsabgeordnete Hans Roth forderte, die Bahnstrecke über seinen Heimatort Gnas zu verlegen, was einen Umweg bedeutete und die Baukosten in die Höhe trieb. Die Strecke und die Züge ziehen seitdem Zugfans aus ganz Europa an. Neben den historischen Zügen, die teilweise seit 1931 fahren, gehört sie mit ihren 40-Promille-Rampen zu den steilsten in ganz Europa.



Die Vorbildsituation: Am 22. Mai 2016 erreicht ET 2 als R8602 den Bahnhof Maierdorf, der sich heute in Privatbesitz befindet

Jedoch nagt der Zahn der Zeit an der Infrastruktur. Die Masten für die Oberleitung rosteten vor sich hin, die Fahrtdauer ist nicht mehr zeitgemäß und die Bahnhöfe stehen verlassen da.

Das Bahnhofsgebäude in Bad Gleichenberg hat mit Kathrin Velik eine Besitzerin gefunden. Für die gebürtige Kärntnerin hat die Bahn einen sehr besonderen Wert für die Region. „Das Seltene, das Schöne muss man bewahren. Die Bahn ist wie ein Crashkurs in Entschleunigung und würde sich daher gut für nachhaltigen Tourismus anbieten“, sagt sie. Persönlich fuhr sie viel mit der Bahn. „Ich habe kein Auto und war daher oft auf die Bahn angewiesen“, erklärt sie. Dabei war sie eine von wenigen. Die Fahrgäste nahmen in den letzten Jahren kontinuierlich ab. Eine Fahrt von Bad Gleichenberg bis nach Feldbach dauert mit dem „Dschungel-

press“ rund 45 Minuten. Zum Vergleich: Mit dem Auto braucht man nur 15.

Im kleinen Maßstab

Während der 45 Fahrminuten geht es durch unwegsames Gelände und an Orten vorbei, wo Fuchs und Hase sich gute Nacht sagen. Bei der Haltestelle Fische fehlt zum Beispiel eine asphaltierte Zufahrtsstraße. In Maierdorf erwartet den Fahrgast ein sympathischeres Bild: Ein kleines Bahnhofshäuschen mit gelber Fassade sticht aus einem kleinen Waldstück hervor. Durch den hölzernen Rahmen des Fensters sieht man ein bläuliches Licht leuchten, der Fernseher läuft. Seit Jahren befindet sich auch der Maierdorfer Bahnhof in Privatbesitz. „Genau so, nur in klein, steht's bei mir im Kammerl“, sagt Johannes Hofmeister stolz, sein Blick wirkt hingegen sichtbar betrübt.

Der gebürtige Maierdorfer ist gelernter Elektriker und hat die Gleichenberger Bahn in Nenngröße HO maßstabsgetreu nachgebaut. Nahezu jede Haltestelle findet sich auf Hofmeisters Anlage

wieder. Begonnen hatte alles mit dem Bahnhof in Maierdorf. „Ursprünglich war es als Vitrinenstück gedacht. Dann hat sich das spontan weiterentwickelt“, sagt er. Seit mehr als 15 Jahren arbeitet er schon an seiner Modellbahn. „Ich hab' mir damals gedacht, bevor ich etwas Fertiges kaufe, bau ich es lieber selber“, erklärt Hofmeister. Während er

» **In der Klimakrise ist die Einstellung einer elektrischen Bahn ein ganz schlechtes Zeichen**

voller Leidenschaft über seine Modellbahn philosophiert, schweifen seine Blicke immer wieder auf den echten Bahnhof und auf die Strecke. Die Einstellung der Bahn bedrückt ihn. „Keiner hat mehr Zeit, alles muss schnell gehen“, sagt er und führt das Aus auf die fehlenden Fahrgäste zurück. Hofmeister sieht jedoch auch fehlende Verantwortung der Politik. „In Zeiten, wo alle über Klima-



Lukas Lorber (2)



Auf Hofmeisters H0-Anlage ist nahezu jeder Bahnhof detailreich nachgebaut. Auch der Bahnhof Maierdorf findet sich dort maßstabsgetreu wieder gegeben

„Im Kammerl“ von Johannes Hofmeister: Im kleinen Maßstab lebt die Gleichenberger Bahn bei ihm auch nach der Einstellung weiter



Manuel Leitner

schutz reden, ist die Einstellung einer elektrischen Bahn ein ganz schlechtes Zeichen“, sagt er. Hofmeister erinnert sich gerne zurück, wie er und seine Freunde die Bahn früher im Wald pfeifen gehört haben. Dann sind sie schnellstmöglich zum Bahnhof gelaufen, um sie ja nicht zu versäumen. Seit Ende 2020 ist dieses regelmäßige Pfeifen verstummt. Nur in Hofmeisters Modellbahn wird es stets zu hören sein.

Beruflich verbunden

Nachdem die Bahn nicht bis ans Meer, sondern nur bis Bad Gleichenberg führte, war die wirtschaftliche Bedeutung nicht riesig, aber für die Region nicht unerheblich. In den Anfangsjahren war es der einfachste Weg, etwas nach Feldbach zu transportieren. „Früher hat man alles mit der Bahn transportiert. Heuballen, Holz, Schotter. Alles“, sagt Anton Höfler. Der 70-jährige Pensionist kennt die Bahn in- und auswendig. Seit den 1980er-Jahren arbeitete er, zunächst als Betriebselektriker, beim Landesbahnhof in Feldbach. Im Laufe der

Jahre wurde ihm immer mehr Verantwortung übertragen. Nicht ohne Grund, er war zum Beispiel der erste, der sich bei der EDV-Umstellung im Jahr 1994 mit den neuartigen PCs auskannte. Deswegen kletterte er auf der Karriereleiter bis zum Werkstättenleiter hinauf. In seiner Zeit in Feldbach verbrachte er auch einige Stunden in den Triebwagen der Gleichenberger Bahn. Heute bleiben ihm nur Erinnerungen, in denen er sehr gerne schwelgt. „Wir haben ja oft Touristen aus Wien nach Bad Gleichenberg transportiert. Die sind oft direkt nach Feldbach gekommen“, erzählt der gesprächige Höfler. Früher hat er auch oft Personen und Güter gleichzeitig transportiert. „Hinter dem Personenwagen haben wir täglich einen Güterwaggon angehängt gehabt. In der Früh haben wir ihn nach Gleichenberg mitgenommen, am Abend hat der letzte Zug ihn wieder vollgeladen abgeholt. Früher war das so“, sagt Höfler.

Eine besondere Freude hatte Höfler mit den zahlreichen Fahrgästen, die er in seinen 30 Jahren bei den Landesbahnen chauffiert hat. Einer ist ihm

dabei besonders in Erinnerung geblieben. „Einmal ist ein Schweizer Fahrgast mitgefahren, der sich sehr gut auskannte hat. Wochen später hat er einen Brief an die Landesbahn-Direktion nach Graz gesendet. Dort hat er geschrieben, dass er perfekt bedient worden war“, erzählt Höfler voller Stolz. Wenn Anton Höfler über die Gleichenberger Bahn philosophiert, glänzen seine Augen wie die eines Kindes vor dem Weihnachtsbaum. Als jedoch das Thema Einstellung der Bahn auf den Tisch kommt, senkt sich seine Stimme sehr schnell. „Ja, davon hab’ ich schon gehört.“ Was er von dieser Maßnahme hält? „Also, das war jahrelang mein Job. Für die Einstellung bin ich natürlich nicht“, sagt er nachdenklich.

Den touristischen Start der Gleichenberger Bahn hat Corona zunächst nach hinten verschoben. Jetzt verkehrt die Bahn nur noch an Wochenenden und Feiertagen. Der Bahnalltag wird somit nie mehr derselbe sein. In der Region wird er in Erinnerung bleiben. Endstation? Fehlanzeige.

Lukas Lorber

■ Dampflokomotiven der Reichsbahn-Baureihe 52⁸⁰

Nach Rekonstruktion schier unverwüstlich

Im Aufrüstungsprogramm der Wehrmacht als unentbehrliche Güterzuglok der Deutschen Reichsbahn entstanden, blieb die Baureihe 52 auch nach dem Zweiten Weltkrieg eine Stütze des Frachtverkehrs auf Schienen. Deshalb entschloss sich die DR zur Modernisierung einer ganzen Reihe dieser E-Kuppler. Doch was genau machte den Begriff Reko eigentlich aus?

