

eisenbahn *Modellbahn* magazin

DR- und DB-Betrieb nach Vorbild

**Anlagenbau: Wie der Bahnhof
Neumühle (Elster) in H0 entstand**



Baureihe 44 bei der DB

Kohle-Jumbos

**1 084 Loks: Wo die Bundesbahn sie
einsetzte und welche Modelle es gibt**



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

Hamm – Minden – Hannover



**Warum die Magistrale seit mehr
als 100 Jahren ein Nadelöhr besitzt**

Schüttbahnsteige
So gelingen sie im Modell

Gleisbau-Messe
Neuigkeiten von der iaf

G8¹ in Leipzig 1969
Letzte P-Zug-Einsätze

Test: DR-Schnellzugwagen



**Die H0-Modelle von Piko, Rivarossi,
Roco und Tillig im H0-Vergleich**



Elektrolokomotive Ae 3/6 I



Wie beim Vorbild belegen acht Wartungsklappen die Maschinenraumseite der Lokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Ae 3/6 I der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Lokomotive aus dem achten Baulos. Tannengrüne Grundfarbgebung mit grauem Fahrwerk. Mit Stangenpuffer, stirnseitigen Übergangsblechen und 4 seitlichen Führerstandstüren. Falschfahrtsignal über der jeweils oberen Lampe. Lokomotive für den Einsatz vor Leichtschnellzügen im Flachland auf der Strecke Genf-Bern-Zürich. Lok-Betriebsnummer 10703. Betriebszustand Anfang der 1950er Jahre.

Highlights:

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Hochdetaillierte Metallausführung.**
- **Spielewelt mfx+ Digital-Decoder mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.**
- **Führerstand- und Maschinenraumbeleuchtung digital schaltbar.**
- **Zusätzlich rotes Fahrberechtigungssignal digital schaltbar.**
- **Pufferhöhe nach NEM.**



Abbildungen zeigen erstes Handmuster

Während auf der rechten Seite die Radsterne gut zu sehen sind, dominiert auf der linken Seite beim Original der Buchli-Antrieb.

märklin
HO

Wechselstrom



39360 Elektrolokomotive Ae 3/6 I



€ 459,- *

Gleichstrom



25360 Elektrolokomotive Ae 3/6 I



TRIX
HO



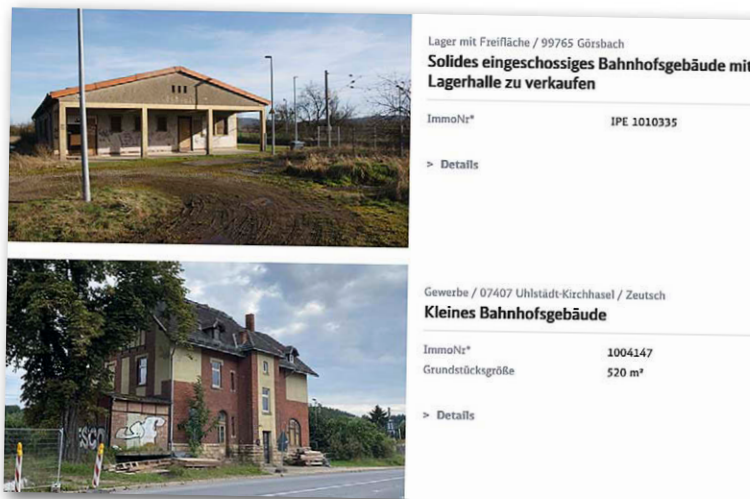
€ 459,- *

Wirklich ein Sinneswandel?

Wer bei der Internetseite von DB Immobilien nach Bahnhofsgebäuden sucht, dürfte ziemlich überrascht sein. Nur noch wenige Objekte stehen zum Verkauf. Denn die Deutsche Bahn AG hat am 11. Juli dieses Jahres vor der Presse einen Kurswechsel verkündet. Bis auf ein paar Ausnahmen sollen keine ungenutzten Bahnhöfe mehr verkauft werden. Die rund 700 Gebäude bleiben im Besitz des Bahnkonzerns, der die Flächen „gemeinsam mit den Städten und Gemeinden gestalten und weiterentwickeln“ will. Dazu erklärt DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber: „Bahnhöfe sind das Eingangstor der Reisenden zum Zug, ihre Gebäude und Vorplätze quasi die Visitenkarte eines Ortes. Sie müssen freundlich und einladend sein.“

Vor allem auf dem Land war ein Bahnhof für die DB AG bislang wenig interessant

Kommt es so, wäre das nicht mehr und nicht weniger als eine 180-Grad-Wendung. Bislang interessierte ein Bahnhof als Visitenkarte die DB AG in vielen Fällen herzlich wenig. Vor allem auf dem Land: Anfang der 2000er hieß in Stadtilm ein in Fraktur geschriebenes Schild die Reisenden willkommen, während dahinter das Bahnhofsgebäude zugespült und verammelt dahinsiechte. In Eckartsberga an der Pfefferminzbahn Groß-



Zwei von drei Bahnhöfen, die am 19. Juli bei DB Immobilien erhältlich waren. Ein Verkauf soll künftig die Ausnahme sein

heringen – Sömmerda war der Zugverkehr noch nicht abbestellt, da präsentierte sich der örtliche Bahnhof bereits als Lost-Place-Ruine. Freigebig hat die Deutsche Bahn zudem wertvolle Bausubstanz auch in guter Lage abgestoßen. Und jetzt: alles anders?

Nimmt die DB AG wirklich diesen Sinneswandel vor, eröffnet sich für viele Stationen eine große Chance. Wenn es nicht mehr darum geht, Gebäude zu Geld zu machen, werden Bahnhöfe vielleicht Teil kommunaler Strukturen. Sie könnten sich, wie schon in einigen Großstäd-

ten, zu einer Zierde des Orts entwickeln. Die Erfahrungen der letzten 20, 25 Jahre sitzen jedoch zu tief, um Ankündigungen wie die vom 11. Juli ohne weiteres zu glauben. Was ist, wenn es sich bei den vom Verkaufsstopp betroffenen Bahnhöfen vor allem um Ladenhüter handelt? Wenn die Bahn AG nur Geldgeber sucht, um desolate Bauzustände zu beheben? Und es gibt noch ein Problem: Was wird, wenn Kommunen aus Geldmangel gar nicht mitziehen? Warten wir also ab, welche Taten auf die Worte der DB AG folgen.

Thomas Hanna-Daoud, Redakteur eisenbahn magazin



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

10–22

Vorbild & Modell: DB-Baureihe 44 mit Kohlefeuerung



Oliver Strüder

■ Im Fokus

10 DB-Jumbos der Baureihe 44

Die DB-Dampflok der Baureihe 44 mit Kohlefeuerung stellten über Jahre das Rückgrat des schweren Güterverkehrs im Westen Deutschlands dar. Die „Jumbo“ genannten Kraftpakete waren auf allen wichtigen Mittelgebirgsstrecken zu Hause und bewährten sich nach deren Elektrifizierung auch im Flachland. Erst Mitte der 1970er-Jahre konnte die Bundesbahn auf die letzten O44er verzichten

18 Modellbahnliebbling für dampfbespannte Güterzüge

Eine der stärksten Schleppender-Dampf-loks auf deutschen Schienen darf in Modell nicht fehlen, dachten sich auch die Modellbahnhersteller seit den 1950er-Jahren. Fast jeder der großen Produzenten hatte seither schon mindestens ein Modell der von Personalen und Fans liebevoll „Jumbo“ getauften Lokomotive in seinem Sortiment – quer durch alle Nenngrößen und Preisklassen

■ Eisenbahn

6 V 60-Doppel nach Butzbach

In der Wetterau wickelt ein Eisenbahn-verein Holztransporte ab. Dirk Höllerhage ist auf einem der Züge mitgefahren

24 Bild des Monats

„Lost Places“ in Ägypten

26 Entlang der Schiene

Aktuelle Informationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Ost-West-Magistrale

Die Strecke Hamm – Minden – Hannover ist eine der wichtigsten Ost-West-Schienenverbindungen in Deutschland. Obwohl bereits seit über 100 Jahren über weite Strecken viergleisig, gibt es noch heute Engpässe im Streckenverlauf

44 iaf: Bemerkenswerte Technik

Mehr als 12.000 Fachbesucher zog die Gleisbaumesse iaf in Münster im Frühling 2022 an. Wir unternahmen einen Rundgang

48 G 8' im Leipziger Südraum

Obwohl die Ablösung der Dampftraktion bei der DR schon längst beschlossene Sache war, beförderte die Baureihe 55 noch bis 1969 Reisezüge im Raum Leipzig

53 Der besondere Zug

N 5160 von Neumünster nach Hohenwestedt verkehrte 1993 mit zwei RoLa-Liegewagen

■ Modellbahn

54 Nachzügler in Blau und Grün

Die Elektrolokomotive E 41 024 der Deutschen Bundesbahn beim Vorbild und als HO-Modell von Märklin und Roco

58 Bahnausflug nach Stresano

Inspiziert durch Urlaubsbesuche am Lago Maggiore entstand eine HO/HOm-Anlage

62 Neu im Schaufenster

Aktuelle Meldungen und Kurzporträts in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik



78–81
Nachbauempfehlungen für einfache Bahnsteige an Stationen von Nebenbahntrassen

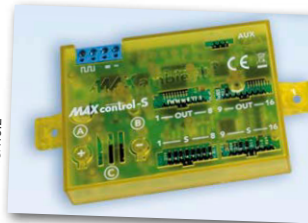


36–43 Die Strecke Hamm – Minden – Hannover wird dieses Jahr 175 Jahre alt und bleibt unersetzlich

84–90 DR-Schnellzugwagen der OSShD-Serie mit 24,5 Metern Länge als HO-Modelle von Piko, Rivarossi, Roco und Tillig im Vergleichstest



82–83
MAXambient ist ein neues System für Licht- und Soundsteuerungen auf Anlagen



48–52 Das Bw Leipzig-Wahren setzte noch bis Ende der 1960er-Jahre G 8'-Loks ein



108–113 Dieselloks von DB und DR auf einer HO-Anlage? Ja, das war im Übergang zur Epoche V anzutreffen



72 2m-Diesellok für den Garten
Ein Mülheimer Verein arbeitet seit Kurzem eine Ruhrthaler-Schmalspurdiesellok betriebsfähig auf und hat den B-Kuppler parallel im Maßstab 1:22,5 nachgebaut

76 Märklinium ist nun komplett
Märklin feierte Ende Juni das einjährige Bestehen seines neuen Werkmuseums

78 Bautipps für Schüttbahnsteige
An den oft in Modell projektierten Nebenbahnen waren über Jahrzehnte hinweg nur einfache Schüttbahnsteige

üblich, die man als Zubehör findet oder mit wenig Aufwand selbst gestalten kann

82 Licht- und Soundsteuerungen
MAXambient ist ein neues System für Licht-, Signal- und Audio-Steuerungen sowohl auf analog als auch digital betriebenen Modellbahnanlagen

84 Y-Wagen der DR im HO-Test
Mit Piko gibt es aktuell einen weiteren Anbieter von (D)DR-Schnellzugwagen der OSShD-Serie mit 24,5 Metern Länge über Puffer im exakten HO-Maßstab von 1:87. Zum Vergleich stehen typgleiche Pendants von Rivarossi, Roco und Tillig bereit

91 Zuverlässige Rückmeldungen
Methoden und Tipps zur Rückmeldetechnik auf teil- oder vollautomatisierten Anlagen

106 DR-Gigant als 1-Modell
Mit mächtig viel Rauch und kräftigem Sound sorgt die DR-18 201 in 1:32 von KM 1 Modellbau für spektakuläre Fahrerlebnisse

108 Zwitter mit DR- und DB-Betrieb
Diese HO-Anlage nach dem Vorbild des thüringischen Bahnhofs Neumühle (Elster) bildet betrieblich den Übergang zur DB AG nach, was den Einsatz diverser Züge von Reichs- und Bundesbahn rechtfertigt



Titelbild: Am 6. Juli 1972 ist eine kohlegefeuerte 44 388 mit ihrem Güterzug bei Windischeschenbach auf der Strecke Hof – Weiden – Regensburg unterwegs

Service

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



■ Holzzüge auf der Butzbach-Licher-Eisenbahn

V 60-Doppel nach Butzbach

Eisenbahnfotograf und em-Mitarbeiter Dirk Höllerhage kam Anfang Mai 2022 ungeplant in den Genuss einer Mitfahrt auf zwei V 60 D der Eisenbahnfreunde Wetterau. Mit den ehemaligen DR-Loks wickeln Aktive des Vereins dort Holztransporte auf den Gleisen der ehemaligen Butzbach-Licher-Eisenbahn ab

Anfang Mai 2022 unterrichtete ich fernab der Heimat für einige Tage an einer Gießener Schule. Aber was tun nach Unterrichtsschluss? Für einen Eisenbahnfreund wie mich natürlich eine willkommene Gelegenheit, die unbekannten Bahndämme der Umgebung zu erkunden. „Und fahr auch mal nach Dillenburg oder Hungen, da gibt es noch Formsignale! Und in Münzenberg stehen öfters mit Holz beladene Güterwagen“, so der Tipp von em-Redakteur Florian Dürr. Münzenberg? Da liegen doch die Gleise der ehemaligen Butzbach-Licher-Eisenbahn (BLE)! Aber gibt es denn dort neben den regelmäßigen Museumsfahrten auch noch öffentlichen Güterverkehr?



Dirk Höllerhage kann sein Glück kaum fassen, als plötzlich die Loks heranrollen, um den Zug abzuholen (Foto bei Münzenberg)

Die Eisenbahnfreunde Wetterau (EFW) führen bereits seit 2004 auf den Gleisen der ehemaligen Butzbach-Licher-Eisenbahn Holztransporte durch. Am 3. Mai 2022 holen V 60 15613 und V 60 16965 in Münzenberg einen beladenen Zug ab

Alle Fotos: Dirk Höllerhage



Auf der Rückfahrt nach Griedel blockiert ein Lastwagen einen Bahnübergang an einem Kreisverkehr. Mit Bahnverkehr auf den BLE-Gleisen rechnen viele Kraftfahrer nicht wirklich ...



Lage der auch Wettertalbahn genannten Bahnstrecke Butzbach – Münzenberg. Zwischen Butzbach Ost und dem DB-Bahnhof gehört die Strecke der HLB Basis AG, das übrige Netz haben die EFW gekauft

Als am 3. Mai pünktlich um 13 Uhr die Schulglocke ertönt, stürmen meine Schüler aus dem Klassenraum in den wohlverdienten Feierabend. Für den Nachmittag hat der Wetterbericht viel Sonne vorhergesagt. Also rasch ins Hotel, um den Fotorucksack zu holen. Aber wohin soll die Reise gehen? Nach Dillenburg? Oder Hungen? Ach schau mal in Münzenberg vorbei, sagt mein Bauchgefühl.

Tatsächlich: Holzverladung ...

Nur 20 Autominuten später erreiche ich den alten Bahnhof in Sichtweite der romantischen Burgruine und staune nicht schlecht: Auf den zwei krummen Gleisen stehen insgesamt 14 mit Holz beladene Waggons und warten auf Abho-

lung. Ich spaziere einmal um das Areal und stelle mir in Gedanken vor, wie eine Lokomotive nun die gewichtige Fuhre aus der verträumten Bahnstation schleppen würde. Wohlwissend, dass es nur ein frommer Wunschtraum ist.

EFW betreiben Güterverkehr

Wie ich später erfahre, führen die Eisenbahnfreunde Wetterau (EFW) seit 2004 den Holzverkehr auf der Strecke durch. 2021 hatten sie die Gleise zwischen Butzbach Ost und Münzenberg beziehungsweise Bad Nauheim von der HLB Hessenbahn gekauft, um hier künftig Museums- und Güterzugbetrieb durchführen zu können. Zwar verkehren die Holzzüge nur sporadisch über die ehemalige BLE-Strecke, doch immerhin



*Blick in den Führerstand von
V 60 15613: In Butzbach unterquert die
Ex-BLE-Strecke die Main-Weser-Bahn*

*In Griedel verzweigen sich die Strecken Richtung Butzbach
(geradeaus) und Bad Nauheim (links). Während „16965“ hier abgestellt
wird, macht sich die zweite V 60 auf den Weg nach Bad Nauheim*



spült er einige Einnahmen in die Vereinskasse. Die EFW übernehmen praktisch eine Mittlerfunktion: Per Lastwagen wird das Holz aus den Wäldern in der Region nach Münzenberg gebracht und auf die Runnenwagen umgeschlagen. Die EFW fahren die beladenen Wagen nach Butzbach, wo dann DB Cargo oder ein privater Betreiber die Wagen übernimmt und ans Ziel bringt.

Die Blase drückt, die Loks kommen

Weil kein Zugbetrieb zu erwarten ist, steige ich wieder ins Auto und fahre los. In Höhe eines Bahnübergangs macht sich kurz meine Blase bemerkbar. Also noch mal kurz anhalten und ab ins Gebüsch. Plötzlich ertönt aus der Ferne ein besonderes Geräusch, welches wohl nur geschulte Ohren als das Signalhorn einer Diesellokomotive identifizieren würden. Aber kann das denn sein? Ich trotte ungläubig zurück zum Wagen und hole etwas zögerlich den Fotoapparat heraus. Einige Minuten später geschieht das Unglaubliche: nicht nur eine, sondern gleich zwei ehemalige DR-V 60 D tauchen hinter den Bäumen auf und rollen auf mich zu.

Zeitgleich mit den D-Kupplern trifft ein weiterer Eisenbahnfreund ein und spricht mich freundlich an: „Das hat es noch nicht gegeben – man bringt die Wagen heute in Doppeltraktion nach Butzbach und ich darf auf einer Lok mitfahren! Vielleicht nimmt man dich ja auch mit, soll ich mal fragen?“ Nun, ich war noch nie in dieser Gegend, habe keine Streckenkenntnis und kenne keinerlei Motive. Da wäre eine Führerstandsmitfahrt auf der BLE ein ganz besonderes Erlebnis – und ich wäre mittendrin im Geschehen!

„Na klar“, lautet kurzentschlossen meine Antwort. Der Kollege tritt vor zu den Stangenloks und ruft mir nach einem kurzen Gespräch mit dem Lokführer zu: „Geht in Ordnung!“ Ich kann mein Glück kaum fassen.

Auf nach Griedel!

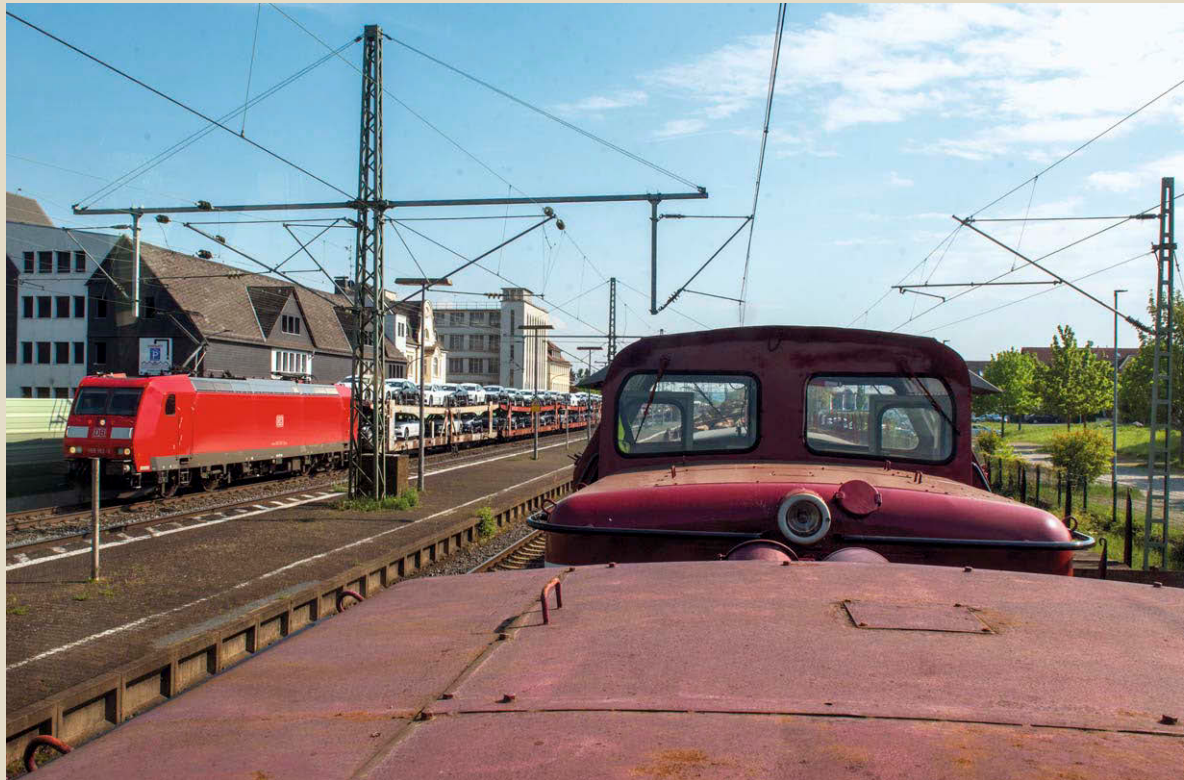
Da die Dieselbrummer den kompletten Holzzug in einem Rutsch abfahren und nicht mehr hierher zurückkehren, eilen wir mit den Autos voraus in das Örtchen Griedel, wo auch die BLE-Strecke nach Bad Nauheim abzweigt. Hier wird die Wagenschlange geteilt, da die Lokomotiven mit einer Anhängelast von über 500 Tonnen auf dem folgenden Steigungsabschnitt zum Butzbacher Bahnhof überfordert wären. Nach 25 Minuten erreicht auch endlich der Holzzug die kleine Bahnstation. Ich klettere kamerabehangen auf die Vorspannlok mit der Bezeichnung V 60 15613. Im Jahr 1977 erblickte sie beim VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ (LEW) in Hen-

nigsdorf das Licht der Welt und gelangte über viele Stationen schließlich im Januar 2019 zu den EFW. Kaum sind die hinteren sieben Wagen abgekuppelt, geht es auch schon weiter. Kurz hinter Griedel brummen wir über einen besonderen Bahnübergang, bei dem die Gleise quer über einen Kreisverkehr verlaufen! Ein ungewohnter Anblick – nicht nur aus dem Führerstandsfenster, sondern auch für die Autofahrer, die hier kaum Zufahrten gewohnt sind.

Im Schneckentempo den Berg hinauf

Weiter geht es im Schneckentempo den Berg hinauf. Der Sound der betagten Rangierdiesel, die

jahren auf dem Buckel auch nicht mehr die Jüngste. Nun rollen wir aus der anderen Richtung auf den Bahnübergang im Kreisverkehr zu. Trotz Signalhorn hat uns ein polnischer Lkw-Fahrer übersehen und steht total erschrocken mit seinem „Brummi“ nur wenige Meter vor uns auf den Gleisen. Nach einigen Rangiermanövern reicht aber der Platz und unser Doppelgespann kann das gummiereifte Hindernis knapp passieren. Den zweiten „Bergfahrer“ möchte ich auf der Strecke fotografieren und verlasse in Griedel die Diesellok. Ehe ich mich versehe, hat man die restlichen Waggons angekuppelt und fährt los. Ich schaffe es zwar noch zur Bahnhofsausfahrt, doch



Ankunft des Holzzuges aus Münzenberg im DB-Bahnhof Butzbach. Auf dem Hauptgleis der Main-Weser-Bahn rollt 185 182 mit einem Autozug durch, während die V 60-Doppeltraktion die Rückfahrt antritt

sich nun im Streckdienst abmühen, ist beeindruckend. Bei Butzbach Ost unterquert der Schienenstrang mit einem tunnelähnlichen Bauwerk die DB-Strecke Frankfurt – Gießen. Kurz dahinter endet die Fahrt in einer Art Spitzkehre. Früher ging das Gleis hier weiter und führte bis in das Örtchen Oberkleen, doch das ist inzwischen Geschichte.

» Kurzfristig ergibt sich die Möglichkeit zur Mitfahrt auf der V 60 D nach Butzbach

Wir drücken unsere kostbare Fracht jetzt in den Butzbacher Bahnhof und kuppeln die Loks von den Wagen ab. Sofort geht es als Lokzug zurück nach Griedel, um den zweiten Teil des Güterzuges abzuholen. Diesmal fahre ich auf V 60 16965 mit, ebenfalls bei LEW gebaut und mit 42 Dienst-

für ein gutes Motiv reicht es nicht. Dank der schlechten Gleislage und der geringen Geschwindigkeit erwische ich die beiden „Goldbroiler“, wie die ehemaligen DR-Rangierloks der Baureihe 106 liebevoll genannt werden, aber noch am gemauerten Portal der DB-Unterführung in Butzbach.

Ein unerwartetes Erlebnis

Kurze Zeit später sind die solofahrenden V60 wieder zurück in Griedel. Ich bedanke mich beim freundlichen Lokpersonal und dem netten Eisenbahnfreund, der meine Führerstandsmitfahrt ja eingefädelt hatte. Während „16965“ auf einem Gleisstück abgestellt wird, macht sich die zweite V 60 auf den Weg nach Bad Nauheim. Ich dagegen fahre zufrieden ins Hotel und freue mich über ein besonderes und unerwartetes Eisenbahnerlebnis, dass ich um Haaresbreite verpasst hätte – wenn ich nicht noch mal kurz in Münzenberg ins Gebüsch gehüpft wäre ... Dirk Höllerhage

■ Kohlegefeuerte Bundesbahn-Dampfloks der Baureihe 44

Kohle-Jumbos **für Mittelgebirge und Flachland**

Die Bundesbahn-Dampfloks der Baureihe 44 mit Kohlefeuerung stellten über Jahre das Rückgrat des schweren Güterverkehrs im Westen Deutschlands dar. Als „Jumbos“ gingen sie in die Eisenbahngeschichte ein. Sie waren auf allen wichtigen Mittelgebirgsstrecken zu Hause und bewährten sich nach deren Elektrifizierung auch im Flachland. Erst Mitte der 1970er-Jahre konnte die DB auf die letzten 044er verzichten. Und es verwundert nicht, dass es eine 44 war, die die Dampflokkära bei der Bundesbahn beendete

