

# eisenbahn Modellbahn magazin

eisenbahn  
Modellbahn magazin

eisenbahn magazin 9/2016

Autozüge nach Sylt • Baureihe 95 von Märklin im Test • Bahnhof Calw in H0 • „Holzroller“ E 11 / E 42 • RWE-Kohlebahnen • Im Fokus: MaK-Dieselloks • Uhlenbrocks Stellisch-System

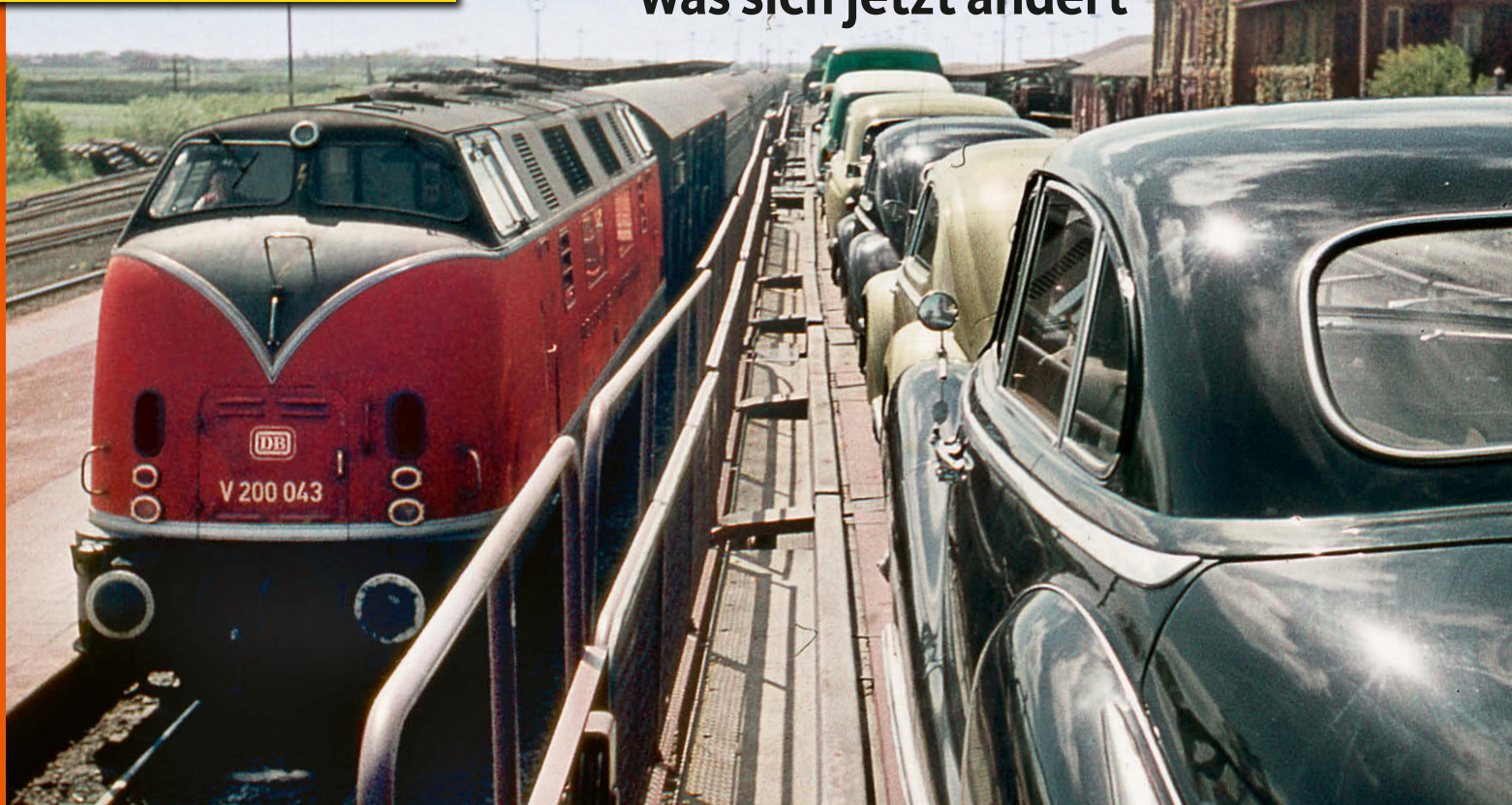
Verglichen  
& gemessen



**Baureihe 95: Wie gut ist die Neuheit von Märklin/Trix?**

## Autozüge nach Sylt

Wie es früher war und was sich jetzt ändert



EUR 8,25 (A) • SFr 12,00 (CH) • EUR 8,70 (BeNeLux)

**Bahnhof Calw in H0**  
Wie eine vorbildorientierte Anlage entsteht

**Kohlezüge im Rheinland**  
So funktioniert der RWE-Betrieb

**Robuste Universaldiesel**  
MaK-Loks in Vorbild & Modell

**Realistischer Stellisch**  
Das bietet Uhlenbrocks System

**Neubau-Elloks E 11 / E 42 der DR**  
Die „Holzroller“

# Idylle in Hülle und Fülle

**EUROTRAIN<sup>®</sup>**  
... Ideen erster Klasse



H0-Bahnhof-Set „Talheim“.

Zentrales Bauwerk des Bahnhof-Sets ist das romanische kleine Empfangsgebäude mit zweistöckigem Mittelbau und einstöckigen seitlichen Anbauten in Fachwerkmanner mit Satteldach. Das farblich dazu passende zweistöckige Bahnwärterhaus ergänzt die Bahnhofsanlage ebenso wie die zwei Schrebergärten mit Holzhütten und der an das Bahnofsgebäude angeetzte Lattenschuppen. Preisgünstiger Kunststoffbausatz. Dekorationen wie Fahrzeuge, Figuren, Bäume und andere Zubehörtteile gehören nicht zum Lieferumfang. Einmalige, limitierte Sonderaufgabe; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht. Lieferbar ab Oktober.

Art.-Nr. 190287

Set € 29,99



**EXKLUSIVE NEUHEIT SEPT./OKT. 2016**

**EUROTRAIN by idee+spiel** Umsatzstärkster Modellbahn-Fachhändler-Verband der Welt. Über 850 kompetente Geschäfte.  
Info-telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 - 17.00 Uhr

**www.eurotrain.com**

# Wandel pro Europa?

Wenn der Preis und die Qualität der Modelle stimmen, sollte uns Endverbraucher das Produktionsland unserer Hobbyartikel eigentlich egal sein. Einige Hersteller ließen in der Vergangenheit – zunächst nur heimlich und wenige – Artikel in Asien fertigen; dazu druckten sie „Made by XYZ“ auf die Verpackungen. Die verlängerte Werkbank hatte den Vorteil, dass man kurzfristig wichtige Neuheiten auf den Markt bringen konnte, obwohl die eigene heimische Konstruktion oder Fertigungsstraße ausgelastet war. Das brachte für Endverbraucher wie für Hersteller positive Effekte; durch die neue Modellfülle wurden lang gehegte Modellbahnwünsche erfüllt und außerdem die Umsätze gesteigert. Der Zwang zur höheren Detaillierung

## » Nur wenige Hersteller schwören noch ausschließlich auf Asien

und immer besseren Bedruckung verursachte Kosten, die man mit der preiswerten Fertigung in Asien auffangen konnte.

Im Laufe der Zeit verlegten viele große Hersteller ihre Produktion dorthin. So mancher dürfte darüber im nachhinein noch nachgedacht haben: Die Qualitätsunterschiede zwischen europäischer und asiatischer Fertigung waren – zum Teil bis in die jüngste Zeit – optisch und technisch deutlich zu erkennen. Dazu kamen noch Lieferschwierigkeiten, was manchen Hersteller in wirtschaftliche Probleme brachte, da er nahezu fertige Modelle nicht ausliefern konnte. Nach den Turbulenzen in den letzten beiden Jah-

ren scheinen die Liefer- und Qualitätsprobleme deutlich geringer zu werden. Aber aktuell tauchen neue Probleme auf. Die Löhne steigen – das kann bei ungünstigem Wechselkurs und kleinen Stückzahlen zum Verhängnis werden.

Wer wie Märklin, Piko, Roco oder Tillig noch hierzulande bzw. in benachbarten oder nahen Ländern eigene Fertigungsstätten hat, kann diese unter den gegebenen Umständen wieder ausbauen. Es fragt sich, ob nicht ein Wandel pro Europa einsetzt – da doch die Alternative Asien nicht mehr ganz so eindeutig im Vorteil ist.

Diesen Wandel können freilich nicht alle Hersteller im Modellbahnbereich mitmachen.

Im Laufe der Jahre bildeten sich auch Firmen, die von Anfang an auf eine eigene Fertigung verzichteten und ausschließlich in Asien bestellen. Sie mussten bzw. müssen dort mit kleineren Herstellern neu verhandeln. Haben sie hierbei Glück und Geschick, erhalten die Modellbahner in Deutschland wieder bzw. weiterhin zeitnah attraktive Modelle „Made in China“.

Eine Entwicklung aber dürfte unabhängig vom Produktionsstandort bleiben: der Trend zu limitierten Sonderserien. Ob das Modell aus

Deutschland, Europa oder Asien kommt, der Kunde darf sich spüren. Die Zeiten großer Lagerbestände und Katalogprogramme sind überall vorbei. *Die Redaktion*

Kennen Sie eigentlich schon unsere neuen Abo-Prämien? Wenn Sie sich jetzt dafür entscheiden, das *eisenbahn magazin* jeden Monat frei Haus zu erhalten, können Sie sich aus einer Palette hochwertiger Modellbahn-Artikel u.a. von Piko, Liliput oder Kibri ein richtig schönes Geschenk aussuchen. Alle Informationen dazu finden Sie im Internet unter [eisenbahnmagazin.de/abo](http://eisenbahnmagazin.de/abo).

Mein absoluter Favorit unter den momentan verfügbaren Prämien ist aber die Waldbahn von Busch, die Anlagenecken und Dioramen auf reizende Art belebt. Wie Sie sie bekommen können, verrät Ihnen die Postkarte, die Sie hier auf dieser Seite oder auf Seite 87 im Heft finden.

**Michael Hofbauer,**  
Chefredakteur



Vom Beobachter und Dienstleister wurden die Asiaten zum Produzenten

mm

**Train Safe®**

seit über 20 Jahren für Ihre Züge da!

Kundenanwendungen

VORHER, bei uns!

NACHHER, bei Ihnen zu Hause!

Fordern sie unseren kostenlosen Katalog an!  
Oder gehen Sie direkt in unseren online Shop: [www.train-safe.de](http://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](mailto:info@train-safe.nl), Schweiz - [info@train-safe.ch](mailto:info@train-safe.ch), [info@train-safe.de](mailto:info@train-safe.de), <http://www.train-safe.de>

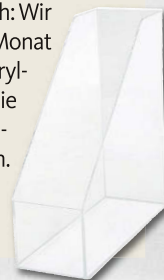


**Ihre Meinung ist uns wichtig!**

Ihr Feedback kann uns helfen, das *eisenbahn magazin* noch besser zu machen. Auf der Internetseite [eisenbahnmagazin.de/heft-bewerten](http://eisenbahnmagazin.de/heft-bewerten) können Sie jeden einzelnen Artikel mit wenigen Klicks bewerten. Der Code, der Sie auf die Bewertungsseite führt, lautet **49727**. Und Mitmachen lohnt sich: Wir verlosen unter allen Teilnehmern jeden Monat



5 x 2 hochwertige Acryl-Steh-ordner, damit Sie *eisenbahn magazin* immer griffbereit haben.



10–29

**Im Fokus: Dieselloks von MaK**

Vorbildporträt, Modellübersicht, Zeichnungen

Helmut Petrovitsch

■ **Im Fokus: MaK-Mittelführerstandloks**

**10 Europa-Diesel für Rangier- und Streckendienst** **Titel**  
Bei Privat- und Industriebahnen gehören die MaK-Mittelführerstandslokomotiven zum gewohnten Bild. Die Geschichte ihrer Entwicklung ist sehr spannend

**15 Farbenfrohe Universalloks**  
Industrie- und Privatbahnfreunde freuen sich über jede Dekorvariante „ihrer“ Bahn. Nicht immer muss eine neue Lok die Bessere sein

■ **Eisenbahn**

**6 „Quaibahn“ zum Tidehafen**  
Reger Güterverkehr, enge Gleisradien und Dampfloks dominierten jahrzehntlang das Bild der Hamburger Hafenbahn. Ihre Geschichte ist verknüpft mit der Entwicklung des Hamburger Hafens

**24 Entlang der Schiene**  
Aktuelle Meldungen rund um die Eisenbahn

**36 Konkurrenzkampf um den Sylt-Verkehr** **Titel**  
Mit RDCD steht ein neuer Anbieter in den Startlöchern, der DB Konkurrenz im Autozugverkehr nach Sylt machen will. Die Vorgeschichte ist konfliktreich

**44 Rollender Autosalon**  
Der Hindenburgdamm zur Bundesbahnzeit: Ein Blick zurück in die Epoche III liefert herrliche Motive mit Klassikern sowohl der Schiene als auch der Straße zwischen Niebüll und Sylt

**48 „Big Data“ meets Heavy Metal**  
Im Rail Service Center in München entwickelt Siemens Methoden für exaktere Instandhaltungsprognosen für Lokomotiven. Was steckt dahinter?

**50 Man nannte sie Holzroller** **Titel**  
Die Baureihen E 11 und E 42 stellen die erste Lokomotiv-Entwicklung für die DDR-Reichsbahn dar. 1999 gingen die letzten „Holzroller“ bei der DB AG außer Dienst

**54 Moderne Kohlebahn im Rheinland**  
Im Rheinischen Braunkohlerevier betreibt die RWE Power AG ein über 300 Kilometer langes Bahnnetz. Ein spannender Blick hinter die Kulissen eines sonst eher unzugänglichen Bahnbetriebes

■ **Modellbahn**

**60 Neu im Schaufenster**  
Aktuelle Modellbahn-Produkte in Kurzporträts und -tests auf acht Seiten

**68 Schiene trifft Straße**  
Unser Muster-Diorama zum *em*-Dioramenbau-Wettbewerb ist fertig

**70 Langley Industrial District**  
HO/00-Heimanlage nach Motiven einer englischen Industrieregion

**74 Steilrampen-Bulle**  
Verglichen & gemessen: HO-Tenderlokomotiven der DB-Baureihe 95<sup>0</sup> nach Fleischmann und Märklin im Test



Guss Ferrée

**36–43**  
 Der Konkurrenzkampf um den Autozugverkehr nach Sylt treibt manch seltsame Blüte

**54–59**  
 So läuft der Braunkohleverkehr bei RWE Power



Christoph Müller

**84–86**  
 Basteltipps und Katalogware für Torf-Ladeguteinsätze

**50–53**  
 Die Holzroller waren die erste DDR-Lokentwicklung für die DR



Thomas Feldmann

**74–79**  
 Wie schlägt sich das neue Modell der Baureihe 95° von Märklin/Trix im Vergleich mit der Fleischmann-Konstruktion?



Lwe Miethe



MKL

**80 Das deutsche Krokodil**  
 Nicht weniger als 13 Varianten der Elektrolok-Baureihe E 94 hat spur-1.at als Messing-Kleinserienmodelle produzieren lassen. Wir konnten zwei dieser imposanten Ellok-Klassiker testen

**84 Torfballen aus Kaffeesatz**  
 Eigenbauvorschlag für einen Torf-Ladeguteinsatz und Umschau zum Thema in den Zubehör-Sortimenten

**112 Nachgebaut wie als Kind erlebt**  
 Auf einer nach Motiven aus Calw und Umgebung nachgebauten HO-Anlage läuft der Betrieb wie während der DB-Epoche III: Vorbildgerecht mit Dampf- und Dieseltraktion

**82 Laarwald an der Bentheimer**  
 Der niederländische Zubehör-Hersteller Unique hat ein Privatbahn-Empfangsgebäude in HO und N aufgelegt

**88 Fahrdienst leiten am Stellisch**  
 Uhlenbrock bietet mit dem Stellipult Track-Control-Analog ein ausbaufähiges und auch digital nutzbares System an

**94 Es werde Licht!**  
 Profi-Tipps zum Umrüsten der Fahrzeugbeleuchtung von Glühlampen auf Leuchtdioden

**Service**

- 97 Leserbrief
- 98 Buch & Film
- 102 Termine/TV-Tipps
- 104 Kleine Bahn-Börse
- 104 Fachgeschäfte
- 109 Veranstaltungen
- 118 Vorschau/Impressum

**100 Tipps & Kniffe**  
 Pfiffige Bastel-Empfehlungen von unseren Lesern – für unsere Leser. In dieser Ausgabe: offene Autotüren, Gartenbahnmöbel und Ölbetankung im Bw

**110 Ich habe einen großen Bruder**  
 Märklins TWE im Baugrößen-Doppel mit spannenden, aber ganz unterschiedlichen Lebensläufen



Sammlung Gerhard

**Titelbild:** V 200 043 fährt mit einem langen Reisezug in den Bahnhof Niebüll ein – rechts im Bild ein Autozug mit zeitgenössischen Kraftfahrzeugen

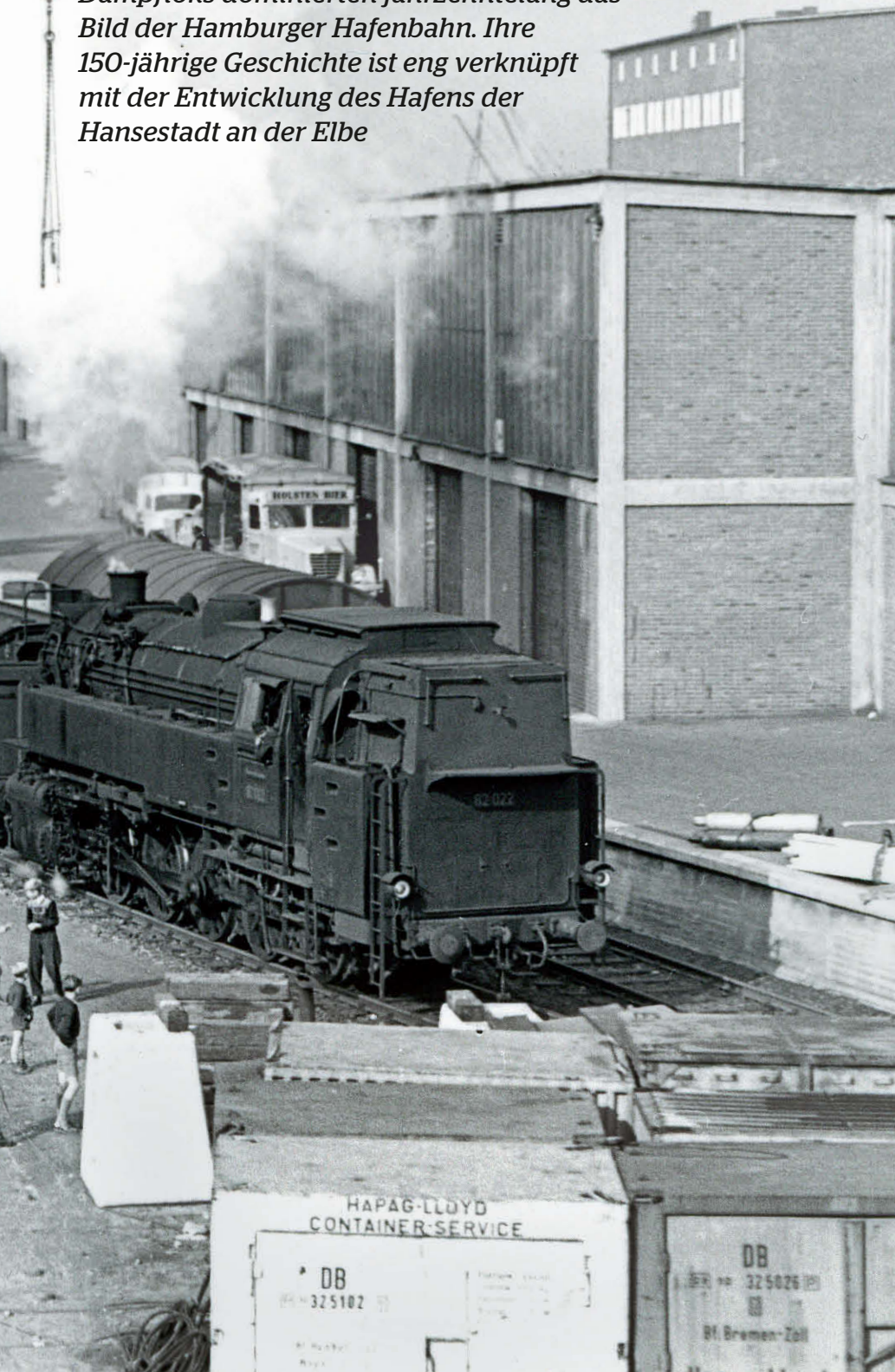


*Die Hafenkranne stehen Spalier, während die Dampflok der Baureihe 82 Anfang der 50er-Jahre rangiert. Im Vordergrund einige pa-Behälter, die Vorläufer der späteren Container. Spielende Kinder im Hafengelände sind zu jener Zeit offenbar kein Problem*

■ 150 Jahre Hafenbahn Hamburg

# „Quaibahn“ zum Tidehafen

*Regel Güterverkehr, enge Gleisradien und Dampfloks dominierten jahrzehntelang das Bild der Hamburger Hafenbahn. Ihre 150-jährige Geschichte ist eng verknüpft mit der Entwicklung des Hafens der Hansestadt an der Elbe*



Schon 1844 erhielt das damals dänische Altona eine Eisenbahnverbindung nach Kiel und führte als erste Stadt im deutschsprachigen Raum eine Umladung zwischen Schiff und Bahn ein (s. em 2/15). So konnten Waren von den Seeschiffen aus der Nordsee über die Elbe und die Schiene zum Kieler Hafen und dann Richtung Ostsee transportiert werden – ohne den langen Umweg um Dänemark herum. Auch die 1847 eröffnete Bahn von Hannover nach Harburg (damals noch zum Königreich Hannover gehörend) wurde gleich direkt mit dem Harburger Hafen an der Süderelbe verbunden, bevor ab 1872 die Bahn bis nach Hamburg weiter fuhr.

Hamburgs erste Eisenbahnstrecke führte seit 1846 bis Berlin, doch eine Anbindung des Hafens erfolgte erst 1866: Vom „Berliner Bahnhof“ (ehemaliger Kopfbahnhof südlich des heutigen Hauptbahnhofs) wurde am 11. August 1866 eine zweigleisige „Quaibahn“ zum Sandthorquai eröffnet. Hamburgs erste Kais lagen stadtnah auf dem Nordufer der Elbe. Der Hafen dehnte sich bald auch auf der sogenannten Elbinsel zwischen Norder- und Süderelbe aus. Ab 1880 wurde das Gebiet an die Eisenbahn (Hannover – Hamburg) angeschlossen, 1893 wurde dort der Hafenbahnhof Hamburg-Süd eröffnet. 1913 gab es bereits 240 Kilometer Gleislänge im Hafen, 1939 zählte man schon 450 Kilometer, denn Altona und Harburg waren nebst ihren Hafenanlagen inzwischen zu Hamburg eingemeindet worden. Schon 1913 wurde der Petroleumhafen elbabwärts nach Waltershof verlegt. Die „Schienenverbindung“ zum östlichen Hafenteil stellte eine Eisenbahnfähre über den Köhlbrand her, der die Zufahrt zum Harburger Seehafen darstellt. 1928 wurden in Waltershof der Burchardkai und der Diestelkai angelegt, die 1929 eine eingleisige Anbindung von der Untereilbebahn ab Bostelbek zum neuen Hafenbahnhof Waltershof erhielten.

## Hafen ohne Hinterland?

Nach der deutschen Teilung fehlte dem Hamburger Hafen sein altes Hinterland. Der Standortvorteil – 100 Kilometer im Landesinnern – schien entwertet. Hamburg kämpfte daher für einen schnellen Ausbau der Nord-Süd-Strecken und schlug 1950 sogar vor, die Elektrifizierung der Rhein Strecken zu verschieben, um den wichtigen

## Hafenbahn-Jubiläum

Im Jahr 2016 wird die Hamburger Hafenbahn 150 Jahre alt. Vom 15. bis 17. September 2016 gibt es deshalb eine Jubiläumsveranstaltung für Eisenbahnfreunde. 86 1333, eine V 36 des DEV und eine E 94 werden Fotogüterzüge ziehen und Rangierarbeiten im gesamten Hafengebiet (Fr+Sa) verrichten. Außerdem gibt es am Sonntag eine Rundfahrt mit einem Personenzug durch den Hamburger Hafen (begrenzte Teilnehmerzahl). Infos und Anmeldung unter: [will.melina@metransrail.eu](mailto:will.melina@metransrail.eu)

Walter Hollnagel/Sammlung Pöhlisen



**Im kleinen Harburger Seehafen holt 93 1008 Wagen am Kai ab**

hlla.de / hamburg-fotoarchiv.de

Fahrdraht schneller nach Hamburg zu bringen. Noch 1956 plädierte Bundesverkehrsminister Seeborn für eine Neubaustrecke über Braunschweig – Salzgitter – Kreienzen. Letztlich wurden aber vorhandene Strecken ausgebaut. Doch Bahn (und Binnenschiff) verloren nach 1945 ihre dominante Rolle im Hinterlandverkehr: Beim Wiederaufbau (70 Prozent der Gleisanlagen waren nach dem Zweiten Weltkrieg zerstört) wurden daher an den Kaianlagen nun die Eisenbahngleise direkt zwischen Kaischuppen und Kaikante verlegt, damit landseitig vor den Schuppen LKWs fahren konnten.

Ab 1960 wurde der Hafenbahnverkehr durch Rangierfunk, neue Lichtsignale und den Einsatz von

Gleisbildstellwerken beschleunigt und rationalisiert. 1965 fuhren erstmals E-Loks bis Hamburg - und bald auch in den Hafen. Entsprechend zuversichtlich blickte man beim Jubiläum „100 Jahre Hafenbahn“ ein Jahr später in die Zukunft.

Die Ehrengäste fuhren am 22. August 1966 im TEE-Wagen (bespannt mit einer V 100) durch den Hafen und bekamen damals bereits „moderne Eisenbahnwagen für den Container-Verkehr“ gezeigt. Hamburg erkannte früh die Bedeutung des Containerverkehrs und brachte dafür Erweiterungen des Westhafens elbabwärts auf den Weg – natürlich verbunden mit einem Ausbau der dortigen Eisenbahnanlagen. Dafür verloren die alten stadt-

nahen Hafengebiete am Nordufer immer mehr Funktionen. Aktuell wird dort ein neuer Stadtteil „HafenCity“ errichtet, dem auch die Gleisreste am „Sandthorquai“ weichen mussten. Mit dem Fall der Mauer erhielt Hamburg auch seine alte Funktion als Verkehrsdrehscheibe zurück – zusätzlich zu den in der Zwischenzeit gestärkten Nord-Süd-Verkehren. Das Alpha-E-Konzept soll in der Zukunft die nötigen zusätzlichen Gleiskapazitäten in Richtung Süden bringen (s. em 1/16).

### Container gewinnen die Oberhand

Der Container hat den Schiffs- und Hinterlandverkehr in den letzten 50 Jahren völlig verändert. 1966 waren Seeschiffe „klein“, es dampfte auf den Hafengleisen noch kräftig und es gab noch viel Handarbeit: Konnte damals ein Hafendarbeiter pro Schicht etwa 25 Tonnen umladen, werden Stückgüter heute in Container verladen; ein Hafendarbeiter bewegt nun rund 240 Container pro Schicht. Im Schnitt verlädt ein einziger Arbeiter heute rund die 80-fache Frachtmenge von 1966. Die stapelbaren, international genormten Stahlboxen in der Größe 20 mal 8 mal 8 Fuß (6,1 mal 2,4 mal 2,4 Meter) werden als „Twenty-foot Equivalent Unit“ (TEU) bezeichnet. Inzwischen sind auch die doppelt so langen 40-Fuß-Container weit verbreitet. Aktuelle Containerschiffe befördern bis zu 19.000 TEU. Heute gibt es in Con-



**Eine alte Postkarte dokumentiert den regen Ladebetrieb am Auguste Victoria Quai im Jahr 1906**





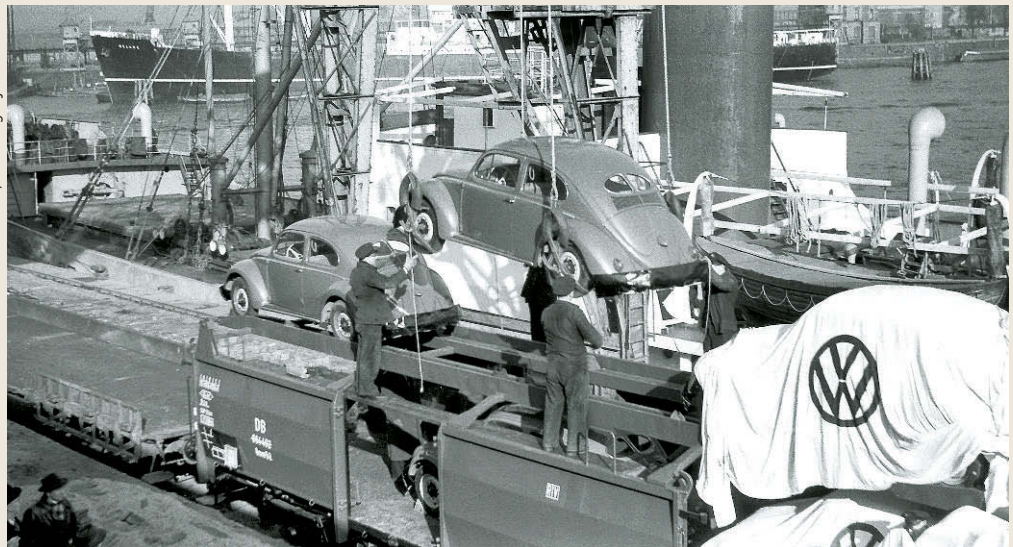
Die auf Antrag der RBD Altona speziell für den Hamburger Hafen konstruierten Dampfloks der Baureihe 87 können hohe Zuglasten durch Kurvenradien von unter 100 Metern ziehen – ideal für den Hamburger Hafen. Hinter 87 009 werden Tropenhölzer vom Seeschiff auf Schuten verladen

hhl.de / hamburg-archiv.de

tainerterminals auch keine Gleise mehr an der Kaikante. Die Schienen liegen auf der Landseite der Terminalanlagen, die Umladevorgänge laufen dort hochautomatisiert ab. Diese Rationalisierung macht den Schiffstransport so billig: Der Schiffs-transport eines einzelnen Containers von Shanghai nach Hamburg (20.000 Kilometer) kostet um die 1.200 Euro. In einen Container passen etwa 10.000 Modelleisenbahn-Waggons „Made in China“. Der Transport eines einzelnen HO-Modellbahnwagens im Container von Shanghai über Hamburg nach Nürnberg mit Bahn und Schiff kostet so weniger als 20 Cent.

Frank Muth

**Das Ladegeschäft im Hamburger Hafen ist lange Zeit Handarbeit. In den 50er-Jahren verladen Hafendarbeiter neue VW Käfer**



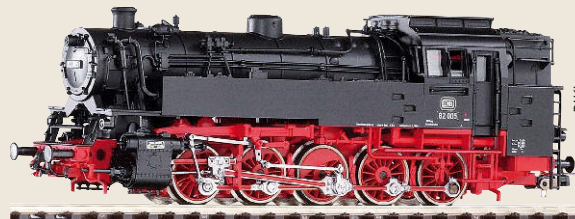
hhl.de / hamburg-archiv.de

## Modellübersicht: DB-Baureihe 82

In den 50er- und 60er-Jahren waren Dampfloks der Baureihe 82 allgegenwärtig auf den Gleisen der Hamburger Hafenbahn. Die Bundesbahn beschaffte 41 Loks dieser Baureihe, die mit Beugniot-Lenkgestellen versehen wurden. Das ermöglichte den Loks, die engen Radien der Hamburger Hafenbahn problemlos zu durchfahren. Außerdem konnten mit den Neubautenderloks die schadanfälligen Hafenbahn-Loks der Baureihe 87 abgestellt werden. Verschiedene Hersteller haben Modelle der Baureihe 82 im Sortiment.

Allerdings ist für die meisten Modellbahner nur das gelungene Piko-HO-Modell von 1995 wirklich eine Alternative. Die Kleinserienmodelle von Fulgurex oder der Model Loco-Bausatz in HO sowie die hochpreisige Spur-1-Konstruktion von Bockholt sind kaum noch erhältlich. Einzelne Exemplare der Baureihe 82 hingegen kann KM1 noch im Maßstab 1:32 liefern.

mm



**PIKO hat ein Modell der Dampfloks 82 005 der Bundesbahn im Liefer-Sortiment**

■ MaK-Mittelführerstandloks

# Europa-Loks

## für Rangier- und Streckendienst

*Bei Privat- und Industriebahnen gehören die MaK-Mittelführerstandslokomotiven aus Kieler Produktion inzwischen zum gewohnten Bild. Anzutreffen sind die vierachsigen Dieselloks im Rangier- und Streckendienst in fast ganz Europa. Ihre Entstehungsgeschichte ist interessant, ihre Einsätze sind vielseitig*



*Mit dem Kalkzug von Rodenhaus nach Oberhausen West passiert EH-Lok 546 eine Steinbogenbrücke bei Heiligenhaus*