

eisenbahn Modellbahn magazin

H0-Test: Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶



G 8¹-Modelle von Märklin/Trix, Roco und Rivarossi im Vergleich



**Wählen Sie die besten
Modelle des Jahres**

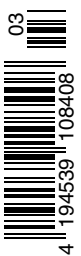
**Wir verlosen tolle Preise
im Wert von über
5.000 Euro**



ET 30 der Bundesbahn

„Eierköpfe“ fürs Revier

Wo die Baureihe 430 fuhr und welche Modelle es gibt



EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)

Einzigartige Nebenbahn



**Suhl – Schleusingen:
Erinnerungen an den planmäßigen
Steilstrecken-Betrieb in Thüringen**

**Legendäres Bw Rheine
Erlebnisse im Dampf-Paradies
Decoder-Reifeprüfung
Pikos XP5.1 im Langzeittest
Auf Straße & Schiene
MOBILER-System der ÖBB**

Ratgeber Gleisgestaltung



**So wirken
Schwellen und
Schienen realistisch**

2024 Neuheiten

Roco



5500004 / 5510004 / 5520004

Von Schnellfahrlok bis Nachtzug – die ROCO Neuheiten 2024

Das ROCO-Neuheitenprogramm für das Jahr 2024 spielt alle Stücke und lässt keine Wünsche offen!

Egal, ob die detailgetreue Umsetzung der **Schnellfahrdampflokomotive 18 201**, als Kohleversion oder der polnische Alleskönner, der **Dampflokomotive Ty2**, das Sortiment zeichnet sich durch fein detaillierte Dampflokomotiven aus, die neben ihrer Optik vor allem auch durch beste Betriebseigenschaften punkten. Wer es gerne elektrisch möchte, für den rollt mit der **Elektrolokomotive der Baureihe 144** ebenso ein außergewöhnliches Stück auf die H0-Schienen.

Doch auch für Fans der modernen Epochen wird eine Menge geboten: mit dem **Nightjet der ÖBB** rollt ein Zug vom anderen Stern zu unseren Fans. So innovativ wie das große Vorbild ist auch das komplett neu entwickelte ROCO-Modell ausgeführt: jeder Wagen gibt die spezifischen Unterschiede wieder. So zeigt sich der Innenraum aufwendig sowie mehrfarbig bedruckt und in den Digitalversionen lassen sich Innenraum und die Zugzielanzeigen per Knopfdruck beleuchten.



7100006 / 7110006 / 7120006



7500078 / 7510078 / 7520078

Hier geht es zu den weiteren
ROCO-Neuheiten 2024:





75 Jahre Bundesbahn

– auch im kleinen Maßstab

**DB-Beschriftungen
aus den letzten
Jahrzehnten MM**

Als die Deutsche Bundesbahn am 7. September 1949 im vereinigten Wirtschaftsgebiet ihren Betrieb aufnahm, fingen auch die ersten Modellbahnunternehmen an, wieder Triebfahrzeuge, Waggons und Zubehör zu produzieren. Seit nunmehr 75 Jahren wird fast jedes Schienenfahrzeug der DB bzw. DB AG auch als Modell angeboten – seien es die jeweils neuesten Entwicklungen oder von Länder- und Reichsbahn übernommene Typen. Zunächst waren es überwiegend HO- und N-Bahner, die im Modellangebot aus dem Vollen schöpfen konnten, aber trotzdem sehnsüchtig auf jede Nürnberger Spielwarenmesse warteten, ob nicht doch noch eine fehlende Splittergattung ins Sortiment von Fleischmann, Märklin, Roco & Co. rutschte.

Gerade in Hinsicht der oft regional begrenzten Fahrzeugbeschaffungen der Länderbahnen und der unterschiedlichen Stile der Hochbauten ist die DB-Geschichte sowohl im Original als auch in Modell so abwechslungsreich wie in kaum einem anderen Land. Zur Blütezeit der DB und der wachsenden Modellbahnindustrie gab es allerorts nicht nur reichlich Bahnbetrieb und damit jungen Nachwuchs, der Lokführer spielen bzw. werden wollte, sondern auch viele aufstrebende Kleinserienhersteller. Von Günther, Merker + Fischer oder Weinert erschienen z. B. hochwertige Lokbausätze, die Lücken im Sortiment der „Großen“ füllten. Andere

bieten bis heute Zurüstsätze, feine Ätzteile oder 3D-Drucke an, um 75 Jahre DB-Betrieb perfekt als Miniaturen darstellen zu können.

Nahezu zeitgleich mit dieser *em*-Ausgabe erscheint übrigens unser Neuheiten-Report 2024, den wir zusammen mit der *MIBA* rund um die Nürnberger Spielwarenmesse erstellt haben. Schauen Sie doch mal auf die Neuheiten der Groß- und Kleinserienhersteller von 2 bis Z, ob nicht doch noch ein bisher nicht umgesetztes DB-Modell endlich erscheinen und Ihre Sammlung bereichern könnte! Zum anstehenden Bahnjubiläum suchen wir aber auch attraktive Modellbahnanlagen, die die Entwicklung der Bahn in den letzten 75 Jahren zeigen. Sind Sie Fan der frühen Epoche III und setzen noch Reichsbahn-Wagen mit der Anschrift „Brit.-US-Zone“ ein oder bevorzugen Sie den Übergangszeitraum zwischen den Epochen III und IV, damit Sie beide Farb- und Beschriftungsvarianten einsetzen können? Ihre mit viel Liebe und Sachkenntnis gebauten Schaustücke interessieren uns ebenso wie Themenlandschaften von der Nordsee bis zu den Alpen, durch die DB-Züge aller Epochen rollen. Erzählen Sie uns und den *em*-Lesern die Geschichte Ihrer Bundesbahn-Anlage!



Martin Menke, Redakteur



Train
Safe®

Das perfekte Depot für deine Züge!

Präsentieren. Aufbewahren.
Schützen. Transportieren.



www.mein-train-safe.de



HLS Berg GmbH & Co. KG | Alte Eisenstraße 41, 57258 Freudenberg | info@train-safe.de | 0 27 34 - 47 99 94 0



Brian Rampp

10-21

Die DB-Baureihe ET 30/430 war ein markantes Fahrzeug des Ruhrgebiets



MM

■ Im Fokus

10 Bundesbahn-Triebzüge für den Ruhrgebietsverkehr

Den Nahverkehr in den deutschen Ballungsräumen und vor allem im dicht besiedelten Ruhrgebiet beabsichtigte die DB Mitte der 1950er-Jahren mit neu zu entwickelnden Hochleistungstriebzügen der Baureihe ET 30 zu modernisieren, die gleichzeitig im Fernverkehr einsetzbar sein sollten

19 Nur wenige Modellvarianten

Die bislang nur vereinzelt herausgebrachten HO- und N-Modelle des ET 30/430 der DB zeigen, dass dieses Thema für die Modellbahnindustrie eine lohnende Lücke darstellt

■ Eisenbahn

6 Standpauke in Hauenhorst

Im Oktober 2023 rollten die Bagger an, um die verbliebenen Hochbauten des Bw Rheine endgültig dem Erdboden gleichzumachen. Guus Ferrée erinnert sich an diesen einst ikonischen Ort

22 Bild des Monats

Dauerregen sorgte um den Jahreswechsel herum im Norden für Hochwasser. Der Bahnbetrieb zeigte sich mancherorts davon unbeeindruckt

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen und Kurzreportagen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Abgehängt vom Reisezugbetrieb

Nicht nur auf dem Land, sondern auch in manchen Städten haben viele Deutsche keinen Bahnhof vor der Haustür. Wir stellen die sechs größten Städte ohne Schienenpersonenverkehr vor. Doch einige könnten bald wieder auf der Schiene erreichbar sein

42 Steile Strecke über den Friedberg

Einst war die Strecke Suhl – Schleusingen abschnittsweise mit einer Zahnstange ausgestattet. Nach deren Ausbau war sie

zu Zeiten von DB und DR die steilste Adhäsionsstrecke Deutschlands

46 Wechselbehälter aus der Alpenrepublik

Mit dem MOBILER-Konzept bieten die Österreichischen Bundesbahnen einen speziellen Wechselbehälter-Verkehr an, der Schienen- und Straßentransport kombiniert. Die Beförderung von Abfällen auf der Schiene wird dem System weiteren Aufwind geben

52 Die Bahn in Rübezahls Reich

Jahrelang lagen die Gleise der Riesengebirgsbahn im Dornröschenschlaf. Doch 2023 rollten die Bagger an, um sie wieder zu ertüchtigen

56 Vorkriegs-Turmtriebwagen

Die DB übernahm einige Oberleitungs-instandhaltungsfahrzeuge aus der Vorkriegszeit. Einige dieser Typen hielten sich bis in die 1970er-Jahre hinein



Josef Högemann



Trainini

42–45 Schleusingen (Bild) war Ausgangspunkt der steilsten DR-Adhäsionsstrecke nach Suhl

Die HO-55er von Märklin, **94–99** Roco und Rivarossi (v. l.) treten bei unserem Dampflokomotiv-Test an

88–92 Verschiedene Wege zum vorbildgerechten Gleisbau auf Anlagen



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Dieser in Anlehnung an die bekannte Altenbekener Steinbogen-Brücke gebaute Viadukt ist eines der Highlights unseres Z-Anlagenporträts **108–113**

Gelegentlich sieht man MOBILER-Behälter in Güterzügen. Was dahintersteckt und warum sie demnächst mehr werden **46–50**



Mathias Faber



Patrick Rehn

Modellbahn

- 58** Streckendiesellok der DR
Gützold-HO-Modell V 100 001 der Deutschen Reichsbahn und dessen Vorbild
- 62** Industriebahn eines Walzwerks
Die HO-Anlage „Le Bassin“ zeigt ein belgisches Cockerill-Stahlwerk mit seinem betriebseigenen Bahnverkehr sowie die enge Stadtbebauung im Umfeld
- 67** Leserwahl „Das Goldene Gleis“
Ihre Stimme ist gefragt, wenn es um die besten Fahrzeuge, Zubehör- und

Technik-Produkte geht, von denen Sie in den zurückliegenden Monaten begeistert waren!

76 Neu im Schaufenster
Schienenfahrzeug- und Zubehör-Kurzporträts über derzeit im Fachhandel bereitliegende Neuheiten

84 Reifepfung für Decoder
Die von Piko in Sonneberg entwickelte Decoderserie XP5.1 im Langzeittest

88 Details an der Gleistrasse
Möchte man Gleise farblich vorbildgerecht und maßstabsgetreu umsetzen, spielen der Airbrush sowie Kleinpflanzen eine nicht unwesentliche Rolle

108 Reise zur Oberen Ruhrtalbahn
Vorbildgerechter Zugverkehr in Nenngröße Z auf dem Bahnhof Westheim und den angrenzenden Strecken durchs sauerländische Tal des Flüsschens Diemel



Egon Pempelforth

Titelbild: Der im Februar 1982 in Duisburg-Wedau fotografierte Dreiteiler der DB-Baureihe 430 war ein für NRW typischer Triebzug, der sich sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr auf verschiedenen Strecken bewährte

94 HO-Loks der Baureihe 55 im Test
Die Schlepptenderlokomotiv-Modelle der preußischen Gattung G 8' und späteren Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ von Märklin, Rivarossi und Roco im Leistungsabgleich

Service

- 35 Buch & Film
- 93 Leserbrief
- 100 Kleine Bahn-Börse
- 100 Fachgeschäfte
- 106 Veranstaltungen/Termine/TV-Tipps
- 114 Vorschau/Impressum



Nicht nur, aber eben auch „44-Öl“ zogen in den 1970er-Jahren viele Dampfzüge nach Rheine. 043 094 und 043 321 säuseln am 31. Januar 1976 an der Drehscheibe vor sich hin. Im Hintergrund der Rundschuppen, dessen Abriss im Oktober 2023 noch nicht vollzogen ist
Guus Ferrée (5)

■ Erinnerungen an das Bw Rheine

Standpauke in Hauenhorst

Im Oktober 2023 rollten die Bagger an, um die verbliebenen Hochbauten des Bw Rheine endgültig dem Erdboden gleichzumachen. Damit verschwand das letzte Dampf-Bw der Bundesbahn, das in den 1970er-Jahren Scharen von Eisenbahnfreunden in seinen Bann zog. Guus Ferrée erinnert sich an diesen einst ikonischen Ort der deutschen Eisenbahngeschichte

Ein Freund von mir beschrieb es als „Amputation“ seiner schönsten Kindheitserinnerungen. So drastisch möchte ich persönlich es nicht ausdrücken, aber dennoch löste die Nachricht gemischte Gefühle in mir aus, dass eine Recyclingfirma aus Lippstadt Ende Oktober 2023 mit dem Abriss des Ringlokschuppens und der angrenzenden Gebäude im Rheiner Stadtteil Hauenhorst begonnen hatte. Dieses Ensemble, das einst das Bahnbetriebswerk Rheine verkörperte, hat für mich eine wichtige Rolle gespielt.

Das 1919 in Betrieb genommene, einst imposante Betonskelett, in dem in den 1970er-Jahren

Lokomotiven der Baureihen 012, 042 und 043 untergebracht waren, diente nach Aufgabe der Dienststelle am 1. Juli 1983 noch als Kulisse für die Krimireihe „Tatort“. Später verfiel es zunehmend, die Atmosphäre war düster, gezeichnet von Graffiti, Spuren von Brandstiftung und herumliegendem Müll.

Schnellzugdampf und „Langer Heinrich“

Als ich 1974 zum ersten Mal mit meinem Vater nach Rheine kam, hatte das Bahnbetriebswerk längst Kultstatus unter Dampflokfreunden erlangt. In einschlägigen Kreisen war es weltweit bekannt. Das hatte verschiedene Gründe. Zum

einen wurden immer mehr DB-Bahnbetriebswerke geschlossen, zum anderen lag es an der hier ihren Ausgang nehmenden Emslandstrecke nach Norddeich Mole, auf der die letzten dampfgeführten Schnellzüge in Deutschland unterwegs waren und auf der noch mit zwei schweren Schlepptender-Ölloks der Baureihe 043 bespannte 4.000-Tonnen-Erzzüge, besser bekannt als „Langer Heinrich“, zu erleben waren.

Eine weitere Besonderheit war, dass man sich auf dem Bahnbetriebswerksgelände immer willkommen fühlte. Man bezahlte, wenn ich mich richtig erinnere, an der Lokleitung gegenüber der Drehscheibe 1,43 D-Mark für die Versiche-



Als Einsatzstelle für die letzten 012 im Schnellzugdienst errang Rheine überregional Bekanntheit. 012 066 ergänzt am 2. Januar 1975 ihre Wasservorräte für die nächste Fahrt Richtung Emsmündung

Geheimtipp Bentheim, beobachtet vom Stellwerk herab: 042 095 und 042 241 stehen am 29. Juni 1975 abfahrbereit in Richtung Salzbergen





Das verbotene Foto: 044 334 (Bw Emden) und 042 360, aufgenommen am 14. Januar 1975 vom Dach des Rundschuppens des Bw Rheine. Kurz darauf folgte eine massive Standpauke für den Fotografen

rung, danach konnte man sich frei auf dem Gelände bewegen. Allerdings durfte man nicht über die Geländer steigen. Und natürlich war stets Umsicht geboten, um nicht von sich bewegenden Triebfahrzeugen erfasst zu werden. Heutzutage sind bei der Deutschen Bahn Zäune und Pförtner an der Tagesordnung, Zugang für Außenstehende ist – wenn überhaupt – nur mit einer Genehmigung möglich.

Als Student ohne eigenes Auto reiste ich in jenen Jahren regelmäßig mit dem Zug von Hengelo aus nach Rheine. Von dort aus ging es entweder mit dem Bus oder zu Fuß nach Hauenhorst. Auf dem Weg dorthin konnte man auch den versteckten Wasserturm auf der linken Seite entdecken. Selten war man allein unterwegs, meistens traf man auf Hobbykollegen, mit denen man die neuesten Nachrichten und Entwicklungen besprach. Das Internet, nun, das existierte höchstens in den Köpfen jener unter uns, die dem visionären Jules Vernes nacheiferten.

Lebhafte Erinnerungen

Wenn ich am Nachmittag die Heimreise antrat, versuchte ich gelegentlich, eine Lokomotive als „Taxi“ zu nutzen, die als Leerfahrt (Lz) zum Bahnhof Rheine unterwegs war. Manchmal hatte ich Glück. In lebhafter Erinnerung blieb eine Fahrt auf dem Führerstand einer Dampfloks der Baureihe

042. Das tiefe Dröhnen des Ölbrenners während der Fahrt über die Rangiergleise: Vielleicht war es für den interessierten Gast inszeniert. Trotzdem hinterließ es bei mir einen bleibenden Eindruck.

Wollte man die Rheiner Dampfloks in Aktion erleben, boten sich entlang der legendären Emslandstrecke trotz der weitgehend flachen Umgebung einige großartige Fotomöglichkeiten an. Nicht weit entfernt befand sich zum Beispiel

» Als Student ohne eigenes Auto reiste ich in jenen Jahren regelmäßig mit dem Zug nach Rheine

die Blockstelle Bentlage, die als Motiv dienen konnte. Gegenüber der Einfahrt in das Ausbesserungswerk (AW) Lingen befanden sich ein paar Formsignale, die nicht selten einem Zug mit einer 042 Halt geboten. Etliche mal verschlug es mich dorthin – genauso wie nach Bentheim, was sich für mich gut mit dem Fahrrad erkunden ließ. Im Sommer 1975 bin ich an jedem trockenen Samstag zu diesem Grenzbahnhof geradelt. Das war ein Geheimtipp für Eisenbahnenthusiasten; vergleichsweise wenige Fotografen zogen dorthin, denn schließlich

lag Bentheim nicht an der Emslandstrecke und bot trotzdem Dampf.

Es gab dort Züge, die von zwei Lokomotiven der Baureihe 042 gezogen wurden, Tender an Tender gekoppelt. Eine dieser Lokomotiven fuhr weiter mit einem TEEM-Güterzug nach Oldenzaal in den Niederlanden, während die andere mit einem Zug, der bereits aus den Niederlanden gekommen war, in Richtung Rheine zurückfuhr. Dank guter Kontakte zu den Stellwerkern konnte ich diese Szenen von oben wunderbar beobachten und fotografieren. Es fuhren auch Bau- und Militärzüge vorbei. Einmal sah ich eine einzelne Lok der Baureihe 043, die vor den zweistöckigen Lokschruppen westlich des Rangierbahnhofs fuhr, um dort ihre Wasservorräte zu ergänzen. Kein aufsehenerregender Vorgang, aber dennoch: Es waren zweifellos faszinierende Zeiten für Eisenbahnliebhaber.

Rheine jedoch setzte dem Ganzen die Krone auf. Jede Jahreszeit hatte dort ihren eigenen Reiz, und bei jedem Besuch brachte man ein paar neue, faszinierende Motive mit nach Hause. Doch es gab auch einen Vorfall, bei dem ich zu weit gegangen war.

Aufs Dach gestiegen

Eine Zeit lang wollte ich unbedingt ein Foto von oben machen, vom Dach des Lokschruppens in



Eine Straßenbrücke bietet bei Block Bentlage einen Blick auf die Emslandstrecke Richtung Norddeich Mole. 043 094 strebt dort am 17. April 1974 Rheine entgegen

Eddie Ferrée

Richtung Drehscheibe. Inspiriert dazu wurde ich durch eine Aufnahme des Fotografen J. Michael Mehlretter, der eine solche Perspektive mit 001 im Bw Hof verewigt hatte. Ich sah das Bild und wusste: Das will ich auch machen! Klar war, dass ich dafür niemals eine offizielle Genehmigung erhalten würde. Dann, eines Tages, als die Lokomotiven 044 334 aus dem Bw Emden und die heimische 042 360 nebeneinander vor der Drehscheibe standen, fasste ich all meinen Mut zusammen. Ich kletterte kurz entschlossen über die Feuerleiter, die an der Seite des Lokschuppens befestigt war, auf das Dach des Rundschuppens. Tatsächlich gelangen mir vier oder fünf Aufnahmen, bevor ich unter lautem Gebrüll (völlig zu Recht) heruntergetrieben wurde. Der Vorfall, der sich im Jahr 1975 ereignete, ist mittlerweile verjährt, daher kann ich ihn jetzt beichten. Ich bekam damals eine gehörige Standpauke zu hören, denn natürlich hatte die Gefahr bestanden, durch das Dach einzubrechen. Doch den „Anschiss“ hatte ich dafür einkalkuliert, endlich mein einzigartiges Foto von diesem ikonischen Bahnbetriebswerk zu erhalten.

Heute ist es mir wichtiger denn je. Denn, so stellte ich rückblickend fest, egal wohin ich danach reiste – sei es nach Saalfeld, Straßhof, Wolsztyn, Porto-Trindade, Venedig-Mestre, Izmir, oder Daban – es waren alles interessante Orte, aber ein Bahnbetriebswerk wie das in Rheine gab es kein zweites. Guus Ferrée



Am 30. Oktober 2023 ist die ehemalige Lokleitung des Bw Rheine bereits dem Erdboden gleichgemacht. Die Abrissbagger stehen vor dem zugewucherten Lokschuppen (links hinten)

Die Baureihe ET 30/430 der Deutschen Bundesbahn im Porträt

Hochleistungstriebzüge für den Ruhrgebietsverkehr

In den 1950er-Jahren plante die Bundesbahn, den Nahverkehr in Ballungsräumen zu modernisieren. Im Mittelpunkt der Bestrebungen standen neu zu entwickelnde Hochleistungstriebzüge, die auch im Fernverkehr eingesetzt werden können. Der ET 30 wurde somit zum „Gesicht“ des Nahverkehrs im Revier, war aber auch andernorts im Einsatz

Der ET 30 war ein typisches Fahrzeug des Ruhrgebietes, wie das am 21. März 1984 in Dortmund-Hoesch aufgenommene Bild des Bundesbahn-Triebzuges 430 120 unter Beweis stellt

Egon Pempelforth



Mit ihrem neuen Elektrotriebzug wollte die Bundesbahn dem Fahrgast eine neue Qualität der Beförderung bieten, was sich im Komfort des Zuges und seinem äußeren Erscheinungsbild widerspiegeln sollte. Nicht von ungefähr standen daher die Dieseltriebzüge der Baureihen VT 08 und 12 und der

elektrische ET 56 Pate beim Design des neuen als ET 30 bezeichneten Elektrotriebzuges. Das BZA München als zuständige Beschaffungsstelle erteilte in den Jahren 1953/54 die Aufträge über den Bau von 24 Triebzügen an die Firmen Fuchs in Heidelberg, DÜWAG in Krefeld, Westwaggon in Köln und MAN in Nürnberg für

den wagenbaulichen Teil der Triebköpfe sowie Waggon- und Maschinenbau in Donauwörth, DÜWAG und Westwaggon für den wagenbaulichen Teil der Mittelwagen. Hersteller der Laufdrehgestelle war Wegmann in Kassel. Die elektrische Ausrüstung fertigten AEG in Berlin, BBC in Mannheim und SSW in Erlangen.