Senbahn magazin

Oktober 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 604

# eisenbahn magazin

Verglichen & gemessen



Baureihe 57<sup>10-40</sup> im HO-Test: Brawa-Neuheit gegen Roco-Klassiker

Farbtupfer der 1970er:

DC-Züge

Wie die Bundesbahn das IC-Netz ergänzen wollte

Mit Zugbildungsplänen zum Ausklappen!

Wir machen Deutschland zügiger:





Zweiachser mit Potenzial Vorbild & Modell: Zementsilowagen Digital-Zentrale im Test Das bietet die neue Tams RedBox Weltreise im Maßstab 1:87 Wenn Erinnerungen Dioramen bilden



# Gut absetzbar



# **Märklin** HO Niederbordwagen Typ Rens mit "Awilog"-Absetzmulden

Epoche VI. Mit Klapprungen. Drehgestelle Typ Y 25. Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Spezifische Ausführung des Unterbodens.

liele angesetzte Einzelheiten. Länge über Puffer 22,9 cm. Gleichstromradsatz E700580. Abbildung zeigt Vorserienmuster. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 47086

€ 59.99



**EXKLUSIVE NEUHEIT OKT./NOV. 2017** 

EUROTRAIN by idee+spiel Umsatzstärkster Modellbahn-Fachhändler-Verbund der Welt. Über 800 kompetente Geschäfte. www.eurotrain.com Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 - 17.00 Uhr

## Schauanlagen

### brauchen publikumswirksamen Mehrwert!

berall in Deutschland und in vielen Nachbarländern gibt es für uns Modellbahner tolle Schauanlagen zu erleben. Hier können sich sowohl Einsteiger ins Hobby als auch Profis viele Anregungen holen, sei es beim Landschaftsbau, beim Betrieb oder bei den oft recht komplexen Funktionsmodellen. Doch können diese thematisch recht unterschiedlichen Schauanlagen von uns Hobbyisten als Besucher existieren? Natürlich nicht, wenn man es professionell aufzieht, also hauptamtliches Personal beschäftigt und regelmäßige Öffnungszeiten anbietet. Die kürzlichen Geschäftsaufgaben in Bad Driburg, Berlin und Prag sprechen da Bände.

Hier beginnt der Spagat zwischen vorbildgetreuem Betrieb in einer möglichst dem Original nachempfundenen Landschaft und dem "Showgeschäft". Am besten lässt sich dieser Vergleich zwischen dem MiniaturWunderLand von Ham-



burg und der einstigen Ruhrgebietsanlage aus Oberhausen anstellen. Beide Anlagen zeigen bekannte Bauwerke aus der Region und den passenden Zugbetrieb. In Hamburg sind Triebfahrzeuge fast aller Epochen unterwegs, und die markanten Bauwerke wie Hamburger Michel oder Parkstadion existieren als Kulisse in einem angepassten Maßstab weit unterhalb von 1:87. Die Teile des Ruhrgebiet wurden hingegen mög-



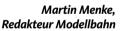
lichst maßstabsgetreu umgesetzt – mit einem gigantischen Gasometer, endlosen Rangierbahnhöfen und viel Landschaft drumherum.

Doch wie stimmen die Besucher darüber ab? Hamburg verzeichnet Rekordbesuche, in Oberhausen herrschte war oft gähnende Leere. An der modellbauerischen Qualität lag es dabei nicht, denn die Ruhrgebietsanlage war Spitzenklasse – was aber fehlte war das "wirkliche Leben" zwischen den Gleisen. Die Konsequenz daraus war, dass die Schauanlage geschlossen und in den Odenwald umgesiedelt wurde. Hier in Fürth hat man die Mängel erkannt und unter anderem weitere (nicht vorbildkonforme) Verbindungsgleise eingebaut, damit der Betrieb für den Zuschauer interessanter wird.

Diese Erfahrungen sollten sich alle Anlagenbetreiber – ob professionell oder im Verein – zu

Herzen nehmen, denn nur durch den richtigen Mix von wiedererkennbaren Szenen, attraktiven Funktionsmodellen, Licht- und Soundeffekten sowie einer dichten Zugfolge kann man Menschen jeden Alters begeistern, auch wenn sie zuvor keine Berührungspunkte zur Modellbahn hatten. Diesen Spagat haben die Schauanlagen in Bad Driburg, Berlin und Prag leider nicht hinbekommen, sodass sie alle in diesem Jahr schließen mussten. Mögen die neuen Betreiber den

Mut haben, die Anlagen nach heutigen Zuschauer wünschen umzubauen und an anderer Stelle der Öffentlichkeit wieder zugänglich zu machen.







eisenbahn magazin 10/2017



### ■ Im Fokus

### 8 Zement-Transporte

Spezialgüterwagen waren über Jahrzehnte hinweg im Schienenverkehr ebenso unverzichtbar wie in den Sortimenten zahlreicher Modellbahnhersteller. Wir nehmen die interessanten zweiachsigen Zementbehälterwagen von DB und DR – beim Vorbild wie auch im Modell – einmal genauer unter die Lupe

### ■ Eisenbahn

### 6 Der letzte Dampfzug der DB

Am 26. Oktober 1977 endete eine Ära: Im Bahnbetriebswerk Emden erlosch das Feuer in den letzten beiden Dampfloks, nachdem 043 903 noch einen Hilfszug bespannt hatte

### 18 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und weltweit

### 30 Farbtupfer der 1970er-Jahre

Die Bundesbahn führt ihn zum Sommerfahrplan 1973 als Zubringer und Ergänzung zum Intercity ein. Auch dank der "Pop-Wagen" war der "City-D-Zug" ein schöner Farbtupfer im Fernverkehr der 70er-Jahre.

### 42 Eine Ellok auch ohne Oberleitung

30 Jahre haben die Rangierloks der Reihe 1063 der ÖBB inzwischen auf dem Zähler. Die Firma Tecsol hat der ÖBB jetzt gezeigt, dass man die Maschinen zeitgemäß zu Hybridloks umrüsten kann

### 45 Wendezug minimal

Eine Lok, ein Steuerwagen, nur die 2. Wagenklasse, aber Platz für Gepäck und Fahrräder. Auch so konnte in der beige-blauen Bundesbahn-Ära ein Eilzug aussehen.

### 46 Škoda mit Verspätung

Für den München-Nürnberg-Express hat die Deutsche Bahn neue Fahrzeuge bei Škoda bestellt. Der tschechische Bahntechnik-Hersteller liefert dafür sechs lokbespannte Doppelstockzüge. Eigentlich sollte der "neue" München-Nürnberg-Express schon seit Ende 2016 fahren, doch der Start verzögert sich

### 52 Spitzkehre und Steigung

Zu den spektakulärsten Bahnhöfen im Thüringer Wald zählt Lauscha. Die Lage tief im Tal sorgte für eine Spitzkehre und starke Steigungen, was den Betriebsablauf höchst interessant machte.

Titel

### ■ Modellbahn

### 56 Viel Betrieb auf den Thüringer Höhen

Die Mitglieder des Ostthüringer Modellbahnclubs Gera haben den Bahnhof Lauscha als 1:87-Schaustück auf Segmenten gestaltet

### 62 Neu im Schaufenster

Neun Seiten aktuelle Meldungen zu neuen Fahrzeugen, originellem Zubehör und beeindruckender Modellbahntechnik

### 72 Nebenbahn-Idyll auf plattem Land

Im FREMO bilden die niederländischen Modellbahner eine große Gruppe. Neben Modulen nach deutschen Vorbild gibt es auch solche mit Szenen aus Holland





Spannende Zweiachser im Fokus: Zementsilowagen von DB und DR beim Vorbild und im Modell

Vorbild und HO-Anlage:

Der Spitzkehrenbahnhof Lauscha in Thüringen

### 112–117

Rolf Ostendorf und seine kleine Weltreise in bemerkenswerten H0-Dioramen



Mit Verspätung kommt der neue München-Nürnberg-Express von Skoda

### 76-83

Endlich da: Brawas Modell der Baureihe 57 10-40 : Wir haben die HO-Neuheit getestet und mit dem Klassiker von Roco verglichen





### 74 Bahndamm-Diorama mit Weg und Bach

Auf einem kleinen Übungsdiorama wird die Gestaltung von Entwässerungsgräben entlang von Bahndämmen und Straßen Schritt für Schritt gezeigt

### 76 E-Kuppler für viele Zwecke

Drei Jahre mussten sich Modellbahner gedulden – jetzt ist die HO-Neuheit der Dampflok-Baureihe 5710-40 von Brawa endlich da. Lohnt sie sich als Neuanschaffung im Vergleich zum Jahrzehnte alten Roco-Modell?

### Service

94 Buch & Film 96 Leserbriefe 102 Termine/TV-Tipps 104 Kleine Bahn-Börse

104 Fachgeschäfte 109 Veranstaltungen

118 Vorschau/Impressum

### 84 Innovationen in der Märklin-Fertigung

Das Arbeiten mit verlorenen Formen hat eine lange Tradition. Märklin erprobte sie zunächst an einem Z-Modell

### 86 Weniger Saft für Anlagen-Verbraucher

Weichen, Signale, Lampen und Leuchten auf der Modellbahn-Anlage verlangen nach 16 Volt Wechselspannung, um zu funktionieren. Ist das noch zeitgemäß?

### 89 Digital-Zentrale RedBox

2007 hatte Tams die EasyControl vorgestellt. letzt wurde die Zentrale komplett überholt und an die modernen Bedienweisen mittels Smartphone und Tablet angepasst. Wir haben die neue RedBox getestet

### 92 Akkugeräte für alle Zwecke

Vorwerk bietet nun vier Geräte in einem Werkstatt-Koffer mit zentralem Ladekabel und passendem Zubehör an. Wir haben das Set auf Praxistauglichkeit untersucht.

### 98 Modellbahn wie ein Wanderzirkus

Die Modellbahnfreunde Sürth sind mit ihrer HO-Modulanlage stets auf Wanderschaft

### 110 Kaum bekanntes Sammlerstück

Modelle des Zubehör-Herstellers Theodor Voigt haben die Zeit überdauert

### 112 Reise-Erinnerungen in HO

Seit Jahrzehnten gestaltet em-Autor Rolf Ostendorf kleine Dioramen im Maßstab 1:87. Sie stellen Erinnerungen an Reisen dar und sind Kulisse für seine Eigenbau-Modelle



220 071 ist am 31. August 1977 mit dem DC 912 Ostfriesland bei Petkum, kurz vor Emden unterwegs

5 eisenbahn magazin 10/2017

■ Vor 40 Jahren: Der letzte Dampfzug der DB

# Und fast niemand wardabei...

Am 26. Oktober 1977 endete eine Ära: Im Bahnbetriebswerk Emden erlosch das Feuer in den letzten beiden 043ern. Ein Hilfszug von Oldersum nach Emden war zuvor der allerletzte Dampfzug der Deutschen Bundesbahn – doch kaum jemand wusste im Vorfeld um dieses finale Ereignis

Mit nur einem Hilfszugwagen im Schlepp aber viel Qualm dampft 043 903 am 26. Oktober 1977 von Oldersum nach Emden



■ Im Fokus: Zement-Behälterwagen

## Auf zwei Achsen

### vom Hersteller zum Bauhof

Über Spezialgüterwagen erfährt man in der Regel recht wenig, zumal diese nur selten an öffentlichen Ladestraßen zu finden waren. Doch gerade solche Fahrzeuge waren über Jahrzehnte hinweg im Schienenverkehr ebenso unverzichtbar wie in den Sortimenten zahlreicher Modellbahnhersteller. Wir nehmen die interessanten zweiachsigen Zementbehälterwagen von DB und DR – beim Vorbild und im Modell – einmal genauer unter die Lupe



n den Jahren 1923/24 war die Entladung staubförmiger Güter aus Behälterwagen bei der Eisenbahn, aber auch aus Spezialbehältern auf Straßenfahrzeugen mittels Druckluft bereits bekannt. Die Firma van der Zypen & Charlier in Köln-Deutz hatte 1924 einen Kohlenstaubwagen in ihrem Produktionsprogramm, wobei die jeweils 15 Kubikmeter fassenden Behälter mittels Druckluft entleert wurden.

Dieser Wagen mit einer Länge über Puffer (LüP) von 8,80 Metern besaß zwei stehende Behälter, die mit Spannbändern am Wagenboden befestigt waren. Die pneumatische Auflockerungseinrichtung war von der Kölner Firma damals als Patent angemeldet worden.

Van der Zypen & Charlier experimentierte weiter und stellte 1934 der DRG einen weiteren Staubwagen zur Verfügung, der den später bei DR und DB gebauten Zementbehälterwagen sehr ähnlich

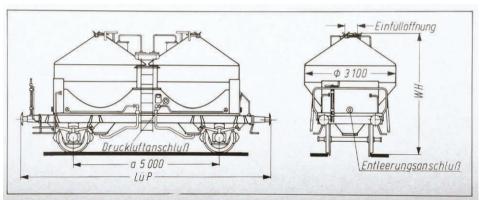


Märklin bot ab 1964 den Kds 54 an, 1987 folgte der Ucs als Zementsilowagen der SBB, SNCF und SNCB. Mit Kurzkupplung ist der Ucs<sup>908</sup> der DB noch heute im Programm

sah und als Vorbild bei der Entwicklung gedient haben könnte. Versuche mit diesem Wagen, auch losen Zement zu transportieren und vor allen Dingen restlos zu entladen, waren vielversprechend verlaufen. Die beiden stehenden Behälter waren in einem geschlossenen und vollständig geschweißten Sattel gelagert. Etwa Mitte der 1920er-Jahre wurde von der Rheinischen Metallwaren-







### Fakten zu den Zement-Behälterwagen der DB Ucs<sup>909</sup> Wagen für die Druckluft-Entladung Ucs<sup>908</sup> 910 5 000 - 6 299 9107470-8799 Wagennummern (Stand 1974) Ladebreite 3.100 mm 3.100 mm Ladevolumen 27 m<sup>3</sup> 34 m<sup>3</sup> 12.200 kg Eigengewicht 11.500 kg Höhe über Schienenoberkante 4.250 mm 4.600 mm Länge über Puffer 8.540 mm 8.560 5.000 mm Achsstand 5.000 mm

Die Ucs<sup>908</sup> und Ucs<sup>909</sup> der DB hatten ein unterschiedliches Ladevolumen und dadurch eine andere Wagenhöhe

und Maschinenfabrik in Düsseldorf ein vierachsiger Kesselwagen in genieteter Ausführung vorgestellt, der für den Transport von Flüssigkeiten geeignet war. Er besaß Einheitsdrehgestelle sowie einen gemeinsamen Dom, über den der Kessel befüllt wurde. Nach 1945 wurden einige vorhandene vierachsige Kesselwagen sowie die dazu zählenden Wagen mit amerikanischen Daimond-Dreh-

gestellen zu Zementtransportwagen umgebaut. Diese Wagen erhielten die Bezeichnung Kkd 49, jedoch stellte die restlose Entleerung des losen Zements bei diesen Fahrzeugen ein Problem dar.

### **Bundesbahn-Wagentypen**

Da zum Wiederaufbau der zerstörten Städte und Industrieanlagen große Mengen an Zement be-

nötigt wurden, erteilte die junge Bundesbahn an die Waggonbau-Industrie den Auftrag, einen zweiachsigen Behälterwagen zu konstruieren und zu bauen. Die Firma Westwaggon lieferte 1953 zehn Wagen an die DB zur Erprobung aus. Diese Fahrzeuge erfüllten die an sie gestellten Erwartungen, und so wurden kurze Zeit später weitere 150 Wagen (Kd 54) von Westwaggon und von Talbot geliefert. Jedoch machte das Fahrwerk in Verbindung mit dem recht hohen Schwerpunkt bei beladenen Fahrzeugen Schwierigkeiten, sodass nach 50 Wagen das Doppelschakenlaufwerk in ein Laufwerk mit Einfachschaken geändert wurde. Diese nun als Kds 54 bezeichneten Wagen hatten zwei Behälter mit je 27 Kubikmetern Inhalt. Bis 1964 wurden von der DB über 1.200 Wagen in Dienst gestellt. Mittlerweile hatte die Industrie aber auch einen neuen Fahrzeugtyp mit zwei Behältern von je 34 Kubikmetern Inhalt hergestellt und bot diesen der DB zur Erprobung an.

Dieser Wagen war jedoch wegen seines hohen Umgrenzungsprofils nicht RIV-zugelassen, sondern nur mit speziellen Vereinbarungen international einsetzbar. Er wurde als Gattung Kds 56 bezeichnet und neben der DB auch von verschiedenen privaten deutschen Einstellern beschafft. Beide Wagen hatten anfangs ein LüP von 8,54 Metern und außen am Wagen auch einheitliche Luftleitungen. Bei den Kds 56 ergaben sich durch die verschiedenen Lieferanten auch Abweichungen in der Wagenhöhe bedingt durch die Konstruktion der Kesselelemente. So waren die Wagen der EVA 4.577 Millimeter hoch, die der DB jedoch 4.616