9 September 2020 – 58. Jahrgang, Heft Nr. 639 EUR 7,80 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

Preußische G 8 und G 8¹

- Karrieren bei DB und DR
- Die komplette Modellgeschichte

H0-Anlage „Altenkirchen“

Spannende Spitzkehre

Wie eine clevere Wahl des Motivs Betrieb in verschiedenen Epochen ermöglicht

SBB-Schnelltriebzug Giruno

Bald auch nach Deutschland:
So erobert der Niederflur-Flitzer sein Terrain

Fernsprechbuden
Ihre Bedeutung, ihre Funktion

Grenzverkehr im Elbtal
Kuriose DR-Triebwagen-Einsätze

V 51 der Bundesbahn
Bemos Modell und sein Vorbild

Großer Ellok-Vergleichstest

Verglichen & gemessen: Vectron in H0

EUR 8,60 (A) · SFr 12,50 (CH) · EUR 9,20 (B, LUX) · EUR 9,50 (NL)

eisenbahn magazin 9/2020

Spannende Spitzkehre „Altenkirchen“ in H0 • Preußische G 8/G 8¹ • Giruno • H0-Vergleichstest: Vectron • Altenbeken • Fernsprechbuden • V 51 von Bemo • DR-Dieseltriebwagen im Elbtal

ROCO: 60 Jahre auf Schiene!

Jubiläumsmodell

ROCO feiert 2020 einen runden Geburtstag und dabei darf natürlich auch die passende Kunstlok nicht fehlen. Das aufwendige Design der Taurus Lok wurde in Zusammenarbeit mit der Künstlerin, Gudrun Geiblinger, gestaltet. Versinnbildlicht wird dabei die Brücke von der Gründung ROCOs mit der Herstellung von Kinderspielzeug, wie dem bekannten Sandkübel, bis hin zu heutigen Meisterwerken der Modellbahnwelt geschlagen. Gudrun Geiblinger greift diese Entwicklungen auf und verwendet viele moderne Elementen für ihr Design. Natürlich darf dabei das Markenzeichen schlechthin nicht fehlen: Der allseits bekannte ROCO Schriftzug in der Verwandlung von früher bis heute. Ein Modell, dass in keiner Sammlung fehlen darf und nur einmalig im Jubiläumsjahr aufgelegt wird. Das große Original befördert in Kooperation mit den ÖBB sowohl Personenzüge als auch Güterzüge in Österreich und dem benachbarten Ausland.

Wer die große Jubiläumslok live sehen möchte, findet hier ihre Aufenthaltsorte:
lokfinder.oebb.at

Elektrolokomotive Rh 1116 „60 Jahre ROCO“, ÖBB

- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**
- **Mit aufwendiger Bedruckung im Jubiläumsdesign**
- **Z21-Führerstand verfügbar**

ab Oktober erhältlich

Art. Nr.: 70485	=	4/1
Art. Nr.: 70486	= 🔊	4/1
Art. Nr.: 78486	∿ 🔊	3/2

1960 · 2020
60

ROCO liefert auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren e-shop **www.roco.cc**. Sie sind nur wenige Klicks von Ihrem Wunschmodell entfernt!

www.roco.cc

Weitere Informationen auch bei unseren Vertriebspartnern.

Entdeckung der G 8¹

Die G 8¹, hier 1971 im Bw Hohenbudberg, ruft viele herrliche Erinnerungen an die Epoche III bei DB und DR hervor. Mehr dazu ab Seite 12

Wolfgang Bügel/Slg. Eisenbahnstiftung

Es war kurz vor Weihnachten 1968. Meine Eltern besuchten mit mir einen Onkel meines Vaters. Bei Kaffee und Kuchen kam die Sprache darauf, dass ich Lokomotiven fotografiere. „Ach", sagte mein Großonkel, „in einer Schublade müsste ich noch ein paar alte Eisenbahnfotografien aus dem Ersten Weltkrieg haben – aber lauter kaputte Maschinen." Das tat meiner Neugierde keinen Abbruch. Wenige Tage später steckte dann tatsächlich ein dickes Kuvert im Briefkasten. Mit großer Sorgfalt öffnete ich den Umschlag und entnahm ihm einen schmalen Packen wunderbarer Eisenbahnbilder: ausschließlich Aufnahmen aus dem Ersten Weltkrieg, in erster Linie von Feldbahnen. Einige zeigten jedoch die G 8¹ 4889 Halle – gestochen scharf. An einem Sonntagmittag des Jahres 1915 war sie, wie der begleitende Brief wissen ließ, nahe der Frontlinie in Ostfrankreich auf einer wohl provisorisch angelegten Strecke entgleist. Sowohl das Malheur als auch die mühsame Aufgleisung ohne Kran wurden fein säuberlich dokumentiert – vermutlich mit einer Plattenkamera. Der besagte Onkel gehörte übrigens in beiden Weltkriegen den Eisenbahnpionieren an.

> » Die unprätentiöse Lok fand mein Gefallen. Für die Kräfte, die in ihr steckten, wirkte sie wohlproportioniert

Damals war ich eisenbahngeschichtlich gesehen noch ein rechtes Greenhorn und an Länderbahn-Bezeichnungen mochten mir gerade S 3/6, P 8 und eventuell T 18 einfallen. Also ging ich auf Suche, um welche Bundesbahnreihe es sich bei diesem Vierkuppler, übrigens mit vierachsigem Tender, denn handeln mochte. Zufälligerweise hatte ich mir schon Klaus D. Holzborns „Unsere Dampflokomotiven" Band I und II zugelegt. Darin wurde ich schnell fündig und identifizierte die Lok als Bundesbahnreihe 55[25-56].

Der Grundstock für meine Bildersammlung war gelegt und außerdem das Interesse an der 055 geweckt. Im kommenden Jahr reiste ich dieser Baureihe hinterher. Mit ein paar Freunden gelang es mir, an einem wolkenverhangenen Samstag im Bw Gremberg betriebsfähige 55[25-56] vor die Linse zu bekommen. Ein sympathischer Eisenbahner fuhr uns jungen Narren sogar die 055 592 auf die Drehscheibe. Am Rangierbahnhof kreuzten noch weitere dieser D-Kuppler vor unserem Beobachtungsposten auf. Die unprätentiöse Lok fand mein Gefallen. Für die Kräfte, die in ihr steckten, wirkte sie wohlproportioniert. Mochte der dreiachsige Tender ihr auch einen leichten Anschein von Steifheit verleihen, so ließ sie eine gewisse Wendigkeit nicht vermissen, als sie über die Gleiswechsel flink dahinzog. Leider blieb es bei dieser einzigen Begegnung. Die Einsatzorte der letzten G 8¹ lagen zu weit von zu Hause entfernt und als Schüler war das Geld knapp. Und wenn schon verreisen, dann dorthin, wo die dampfbespannten Reisezüge fuhren. „Schade", sage ich heute, wenn ich die spannenden G 8¹-Motive aus ihren letzten Jahren betrachte ...

Peter Schricker, Redakteur Eisenbahn

Inhalt

Jürgen Albrecht

■ *G 8 und G 8¹ von 1 bis Z: Die Modellgeschichte der preußischen Vierkuppler* **20–25**

12–25 Im Fokus: G 8 und G 8¹

■ *G 8 und G 8¹ bei DB und DR: Die Dienste, die Hochburgen und die letzten Oasen in der Bundesrepublik und der DDR* **12–19**

Dr. Walter Abriel

■ *Im Fokus* Titel

12 Arbeitstiere bei DB und DR
Die G 8 (BR 55[16–22]) und die G 8¹ (BR 55[25–56]) hatten in der Bundesrepublik wie in der DDR interessante Karrieren. Insbesondere in Rangierdiensten war die G 8¹ lange unverzichtbar und in West und Ost bis 1973 aktiv

20 Erfolgreiche Vierkuppler
Die preußischen Güterzuglok-Gattungen fanden schon früh in die Kataloge der Modellbahnhersteller, waren bei Modellbahnern stets gefragt und wurden daher über Jahrzehnte immer wieder neu konstruiert

■ *Eisenbahn*

26 Entlang der Schiene
Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

40 Dieseltriebwagen im Elbtal
Altbautriebwagen und „Ferkeltaxen“ in besonderen Diensten über die Grenze zwischen Bad Schandau und Děčín

43 Schülerverkehr mit Kesselwagen
Einer der letzten Güterzüge mit Personenbeförderung (GmP) der Bundesbahn im Bild

44 Fahrbefehle nach dem Klingelton
Zur Fernsprechtechnik der Bahn gehören nicht nur die Freileitungen, sondern auch die vielen aufgestellten Fernsprechbuden und -kästen und nicht zuletzt die Telefone

48 „Giruno“: Niederflurige Flitzer Titel
Seit Kurzem bewähren sich die Fernzüge der Reihe RABe 501 im Fahrgasteinsatz bei den SBB; bald sollen sie nach Deutschland fahren

52 Eisenbahnknoten Altenbeken
Damals wie heute ist Altenbeken dank der besonderen Bahnhofsinfrastruktur und des interessanten Betriebs Anziehungspunkt für Eisenbahnfans. Wir sprachen mit Wolfgang Gehle, der als ehemaliger Fahrdienstleiter vom Alltag auf dem Stellwerk, vom Betrieb und von Kuriositäten zu berichten weiß

■ *Modellbahn*

6 Bahn durch gezähmte Wildnis
Eine Gartenbahn mit Gebirgscharakter in verwilderter Landschaft neu anzulegen, ist eine Meisterleistung im Geländebau. Unser Beispiel zeigt verschlungene Kurse von Haupt-, Industrie-, Berg- und Straßenbahnen

57 Die Letzte als die Erste
Mit den Schmalspur-Dieselloks der Bundesbahn-Baureihen V 51 und V 52 für H0e und H0m unternahm Bemo 1976 seine ersten Schritte in die Modellbahnwelt

PLUS Beilage

- Viadukt-Großbild
- Kompletter Gleisplan

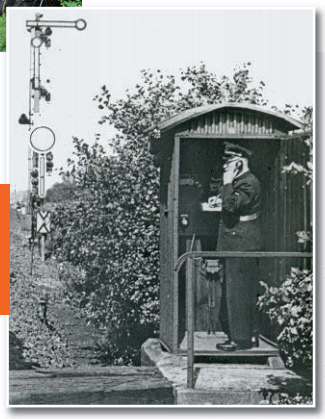
Georg Wagner

Rainer Heinrich

Dario Haeusermann/SBB

Der Schweizer Hochgeschwindigkeitszug „Giruno" fährt bald auch nach Deutschland 48–51

40–42 Jahrelang pendelten DR-Dieseltriebwagen durchs Elbtal nach Děčín


DB/Slg. Armin Mühl

Nach den Telegrafenmasten und Freileitungen in der Vorausgabe beschreiben wir nun die Funktion der Fernsprechbuden und -kästen 44–47

Jürgen Hörstel

52–56 Trotz steten Wandels – der Bahnbetrieb in Altenbeken sorgt immer für Abwechslung

84–90 Im großen H0-Ellok-Test vergleichen wir Vectron-Modelle von vier Herstellern

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)

H0-Spitzkehren-Betrieb in vier Epochen und thüringische Einflüsse in Westerwald-Landschaft 104–113

Hans Ulbricht

60 Endstation in der „grünen Hölle"
TT-Heimanlage eines Niederländers auf der On TraXS! – angelehnt an Vorbildmotiven aus Sachsen und Thüringen

62 Neu im Schaufenster
Fahrzeug-, Zubehör- und Technik-Neuheiten aus den aktuellen Sortimenten der Modellbahn-Hersteller

73 Digitaltechnik vom Balkan
Mit train-O-matic empfiehlt sich ein neuer Digitalhersteller aus Rumänien, der schon als Zulieferer mit NMJ und Tillig kooperiert

76 Unterführung für viele Zwecke
Busch-Laser-cut-Bausatz als Unterführung eines Fußwegs unter einer Straße, als S- oder U-Bahn-Zugang oder im Bahnhof

80 Werkbahn-Diesellokomotive
Eigenbau des Dieselloktyps MB 200 N von Orenstein & Koppel im Maßstab 1:32

84 Wettlauf der Moderne Titel
Verglichen & gemessen: H0-Vectron-Elektrolokomotiven der Fabrikate L.S. Models, Piko, Roco und Trix im Test

92 Schweizer Zahnradlok
LGB nutzte die Wiederinbetriebnahme der DFB-HG 4/4 für eine 2m-Modellumsetzung

102 Ein Gewinn der besonderen Art
Das jüngste *em*-Bastelseminar drehte sich um die Gestaltung eines Weinbergs

104 Epochen-Zeitreise im Westerwald Titel
Toller Mehrwert einer Anlage ist es, Zugverkehr in unterschiedlichen Epochen darstellen zu können. Voraussetzung ist eine geschickte Motivwahl – so wie bei diesem prächtigen H0-Schaustück „Altenkirchen"

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Service

70 Buch & Film
71 Leserbriefe
94 Termine/TV-Tipps
96 Kleine Bahn-Börse
96 Fachgeschäfte
100 Veranstaltungen
114 Vorschau/Impressum

Titelbild: Die Situation in Altenkirchen im Westerwald diente als Vorlage für diese H0-Anlage mit betrieblich als Spitzkehre ausgelegtem Bahnhof und L-förmigem Grundriss. Der Clou: Fahrzeugeinsatz ist in den Epochen III bis VI möglich

Lange Züge, Industrie-, Berg- und Straßenbahnen in 2m/G

Über Berg und Tal

durch eine gezähmte Wildnis

Eine Gartenbahnanlage mit Gebirgscharakter in verwilderter Landschaft anzulegen, ist eine Meisterleistung im Tief- und Geländebau. Werner Grundmann hat diese Herausforderung erfolgreich bewältigt und ein herrliches Kleinod geschaffen, das auch durch die unterschiedlichen Betriebs-Facetten fasziniert

Das Bahnbetriebswerk bietet alle Einrichtungen, die für die Versorgung der eingesetzten Dampf- und Diesellokomotiven benötigt werden

Optisch attraktiv, aber auch für die Pflege der Anlage erforderlich, sind ausreichend breite, begehbare Straßen und Wege

Vor Jahren fanden meine Frau und ich ein Haus, das in etwa unseren Ansprüchen genügte. Aber viel mehr als das Gebäude faszinierte mich das Grundstück. Hier könnte eine Gartenbahn entstehen! So stand ich nach dem Bezug des neuen Hauses also vor der Rasenfläche und fragte mich: Was für eine Anlage will ich bauen? Schließlich entschied ich mich für ein Motiv. Es sollte eine bergige Landschaft mit Schmalspurbahn und einem Teich als Blickfang werden. Hinter diesem Teich sollte eine Bergkette in der Form eines unregelmäßigen Halbkreises entstehen. Das Gelände und die Lage des Teiches wurden ausgemessen, abgesteckt und markiert und alles maßstäblich auf einem Plan festgehalten.

Amerikanisch/Schweizer-Mix

Der größte Teil meines rollenden Materials waren Modelle von der White Pass & Yukon Route, der Denver & Rio Grande RR und der Rhätischen Bahn – also alles Schmalspurbahnen. Die Anlage sollte den etwas wilden, nordamerikanischen Charakter annehmen, aber mit kleinen Zugeständnissen an die pastorale Szenerie der Schweiz. Von Anfang an stand fest, dass lange Züge auf der Anlage fahren würden. Bahnhofs- und Abstellgleise mussten dafür in einer entsprechenden Länge geplant, Radien von mindestens 1.200 Millimetern vorgesehen werden, und die maximale Steigung sollte zweieinhalb Prozent nicht übersteigen, damit die Züge bei Bergfahrt nicht hängen bleiben.

Sorgfältige Planung

Beim Zeichnen des Gleisplans spielte der Radiergummi eine wesentliche Rolle. Man muss den Mut haben, seine eigene Kreativität auf der Suche nach besseren Ideen permanent infrage zu stellen. Eines Tages konnte ich sagen: Ich habe einen Plan! Mit diesem, einer Schubkarre samt Schippe und viel Enthusiasmus ging es los. Die Teichgrube wurde ausgehoben, mit Folie ausgelegt und mehrere Lkw-Ladungen Abraum über den genau platzierten Tunnelröhren angehäuft. Vor dem Verle-

Der europäisch anmutende Hauptbahnhof mit typischen Pola-Gebäuden und Mittelbahnsteig ermöglicht trotz Analogbetrieb Überholungen und Zugkreuzungen

gen der Gleise sollte das Winterwetter für mich arbeiten und die frisch aufgeschütteten Erdmassen verdichten. Ein Jahr später lagen die ersten Gleise in der noch unbegrünten „Steppe“.

Jede Großbaustelle ermattet den Erbauer, der Elan leidet darunter. Aber wenn die ersten Gleise liegen und man schon ein Stück fahren kann, geht es mit neuem Schwung weiter. In nur sieben Tagen hatte ich die Gleise der Hauptstrecke verlegt. Die Verdrahtung war noch provisorisch, aber die Röhren zum Einziehen der elektrischen Leitungen lagen schon an ihrem Platz. Es fehlten noch die Bahnhofs- und Nebengleise sowie der Betriebsbahnhof. Statt Brücken unterstützten provisorisch ein paar Bretter das Gleis. Aber immerhin: Es fuhr etwas!

Verschlungene Streckenführung

Die gesamte Anlage ist mit Gleisen und Weichen von LGB aufgebaut. Die Messingschienen sind inzwischen von Natur aus schwarz/braun patiniert. Fast alle Weichen werden vom zentralen Kontrollpult gestellt. Von Hand bedient werden nur jene Weichen, die selten benutzt werden. Vom Hauptbahnhof (A) geht es über Brücken und Steigungen, durch mehrere Tunnel und oft am Berghang entlang zur kleineren Station Woodsville (B). Von hier führt die Strecke hauptsächlich auf der Rückseite

» Mit Funkhandreglern und Pendelzugsteuerung ist ein abwechslungsreicher Betrieb möglich

der Anlage entlang. Erneut rollen die Züge über Brücken, durch einen Tunnel, an der Industrie und dem Bauernhof sowie dem Betriebs- und Güterbahnhof vorbei und zurück zum Ausgangspunkt – ein Kreisverkehr, wie es ihn beim großen Vorbild nicht gibt. Doch das stört mich nicht, denn schließlich ist der Rundkurs für Besucher nicht sofort zu erkennen.

Analoge Stromversorgung

Die Hauptstrecke ist in beiden Richtungen befahrbar. Sie ist in zwei Abschnitte unterteilt, jeder hat einen analogen Funkhandregler (Train Engineer, einst von AristoCraft, heute von Precision RC angeboten) zugeordnet. Der eine versorgt den Zug auf dem Wege von A nach B, der zweite bringt ihn zurück von B nach A. Auf diese Weise können zwei Züge kontinuierlich die Hauptstrecke in der gleichen Richtung befahren. Diese Methode der Stromzuführung bietet aber auch die Möglichkeit, zwei Züge im Gegenverkehr zu betreiben. Diese treffen sich dann jeweils in den beiden Stationen. Nach dem Umpolen der vorausliegenden Hauptstrecken können beide Züge die Station in verschiedenen Richtungen verlassen. Alle Bahnhofsgleise haben eigene Schalter mit drei Stellungen: gleichgeschaltet mit dem Einfahrgleis, abgeschaltet oder gleichgeschaltet mit dem Ausfahrgleis. Ein dritter Train-Engineer-Empfänger versorgt den Güter- und Betriebsbahnhof. So ist es möglich, im Güterbahnhof zu rangieren, ohne die beiden auf der Strecke fahrenden Züge zu beeinflussen.

Die Zahnradlok muss den Zug über die zwölfprozentige Steilstrecke schieben und ihn dann, nachdem sie Kopf gemacht hat, den Rest des Weges über die geringere Steigung ziehen

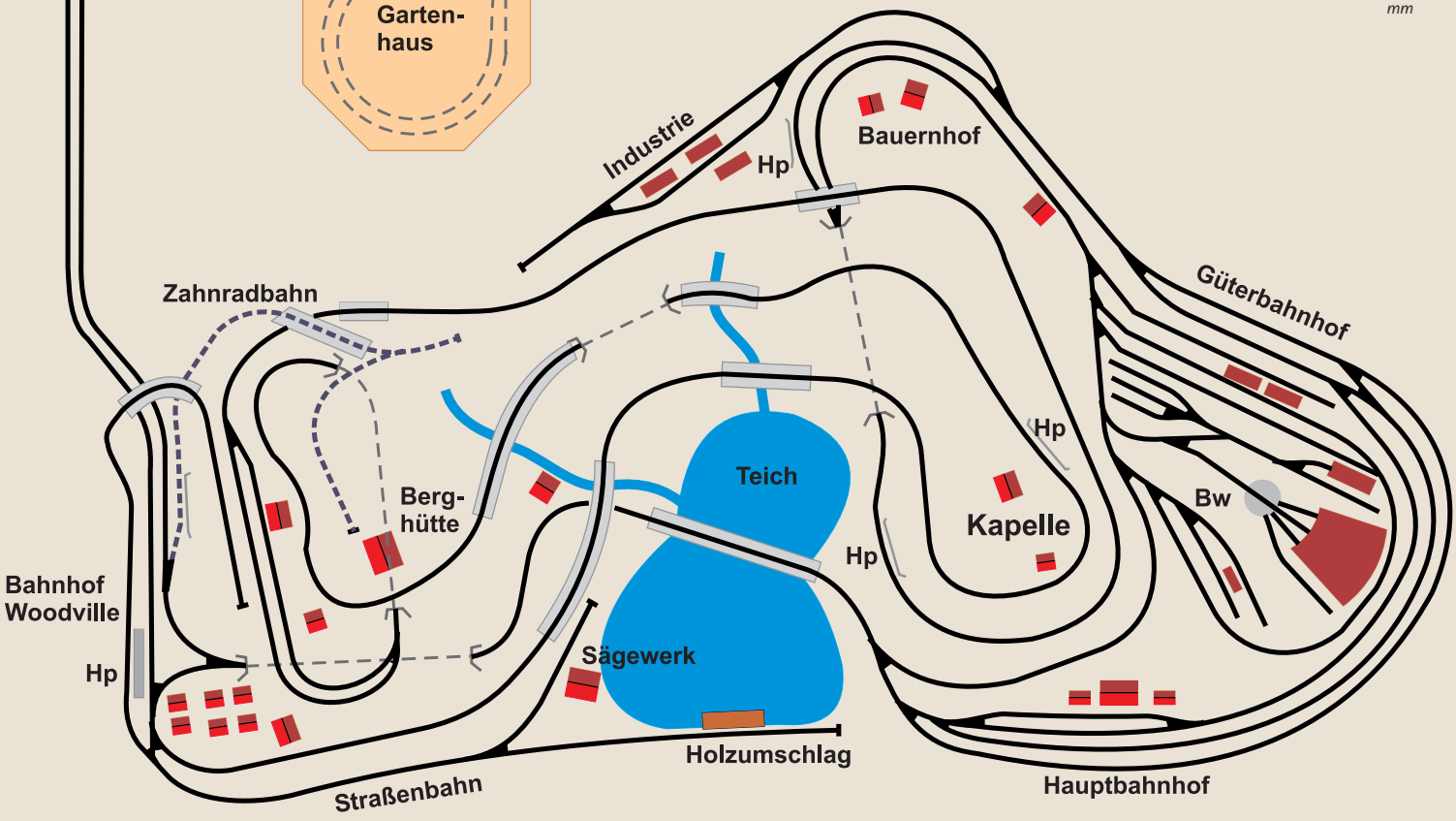
Die vielen kleinen Szenen begeistern durch geschickt platzierte Figuren und Kraftfahrzeuge sowie durch passendes Zubehör wie die Telegrafenmaste im Hintergrund

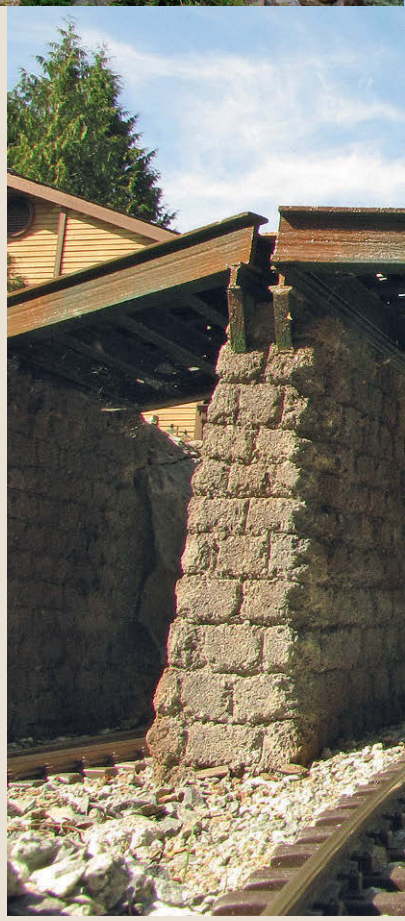
An dieser Stelle werden die Stämme von der Waldbahn in den Teich gekippt und an der Sägemühle wieder über die Rampe hochgezogen, direkt auf die Lagerböcke der Gattersäge

Die verschlungene Hauptringstrecke führt die Züge über 230 Meter, sodass ein Umlauf rund zehn Minuten dauert. Im Hintergrund links der Pavillon mit Schattenbahnhof, der über die links ausfädelnde, zweigleisige Strecke erreicht wird. Der bewaldete Berg unterteilt die Anlage, sodass man bei einem Rundgang immer neue Motive entdeckt

Die von Woodsville ausgehende Zahnradbahn zum Berggasthaus wurde nachträglich erbaut. Eine vernünftige Gleisführung schien im vorhandenen Streckennetz zunächst unmöglich. Jede neue Trasse verlangte entweder gewaltige Erdbewegungen oder eine 180-Grad-Kurve auf einer hohen Brücke. Als Lösung bot sich an, neben einer bereits existierenden Straße eine Spitzkehre einzurichten. Vier Gleiskontakte wurden eingebaut, die über eine Relaisschaltung die Weiche stellen. Die Lok erhielt die gleiche Pendelautomatik wie die Straßenbahn, doch in diesem Falle ist sie nur für den einfachen Pendelverkehr programmiert. Zurzeit wird die nächste Erweiterung geplant, denn in den umgebenden Büschen ist noch Platz für eine lange, ausgedehnte Gleisschleife

mm



Die Szene mit Tunnel und Viadukt erinnert an die Schweiz. Realistisch wirkt sie unter anderem, weil unterhalb der steilen, felsigen Wand Geröll aus Bruchstücken verschiedener Größe, aber in der gleichen Färbung, platziert wurde

Eine Straßenbahn von LGB pendelt zwischen der Sägemühle und dem Bahnhofsvorplatz auf eigener Strecke. Da die eingesetzte Pendelautomatik einen Zwischenstopp ermöglichte, entstand auch ein Haltepunkt