

# eisenbahn Modellbahn magazin

## DB-52 im H0-Test



Märklin  
Trix

Roco

Formneuheit und überarbeitete Neuauflage:  
Digitale Dampflokom-Modelle im Vergleich

Magistrale Wanne-Eickel – Bremen – Hamburg

## Zwischen Ruhr und Reeperbahn

So entwickelte sich der Zugbetrieb  
auf der „Rollbahn“



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



## DB-Baureihen 627.0/628.0



Wie sie eine neue Ära einleiteten  
und welche Modelle es gibt

## Lokführer-Engpässe

So war es damals bei der DB

## Goldenes Gleis



Die Gewinner der Leserwahl

## Gartenbahn Digital

Mit diesen Zentralen gelingt's

## Modellbahn-Impressionen



Messe-Anlagen, DR-Betrieb kompakt  
und eine verträumte H0-Nebenbahn

# Egal wie gut Du fährst – Günni fährt Güter!

Club-Einstiegsmodell - exklusiv für Clubmitglieder

# märklin TRIX

Digital-Decoder mfx mit 18 digital schaltbaren Licht-, Geräusch- und Betriebsfunktionen.

Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse mittig eingebaut. Alle vier Achsen angetrieben.

Angesetzte Signalhörner.



Fein detaillierte Umsetzung der Drehgestelle.

Metallgehäuse mit bunter und vorbildgerechter Bedruckung.

Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter, je nach Fahrtrichtung wechselnd und digital schaltbar.

Separat angesetzte Griffstangen an den Lokfronten.

**Bestellschluss 31. Mai 2023.**

Werden Sie jetzt Clubmitglied und sichern Sie sich neben vielen Sonderleistungen, dieses absolute Unikat für Ihre Anlage. QR-Code scannen, im Club anmelden und den Bestellschluss nicht verpassen.



Das Produkt zeigt ein geschütztes Design der DB AG und die Herstellung erfolgt mit Genehmigung der DB AG.

Passende Güterwagen der Epoche VI finden Sie im aktuellen Märklin H0- und Trix H0-Sortiment.



## märklin H0

Wechselstrom



**36648** Elektrolokomotive Baureihe 185.2

€ 299,- \*

## TRIX H0

Gleichstrom



**25367** Elektrolokomotive Baureihe 185.2

€ 299,- \*

\* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

[www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)  
[www.trix.de](http://www.trix.de)

[www.facebook.com/maerklin](http://www.facebook.com/maerklin)  
[www.facebook.com/trix](http://www.facebook.com/trix)

# Ein Erfolg?

## für die Verkehrswende

In den zurückliegenden Wochen hat es einige bemerkenswerte politische Weichenstellungen gegeben, die weitreichende Auswirkungen auch auf den Schienenverkehr haben dürften. Wirkte es zeitweilig so, als sei die Ampel-Koalition in eine verkehrspolitische Lethargie verfallen, so zauberte die Regierung nun einige Überraschungen aus dem Hut. Neben den Beschlüssen des Koalitionsausschusses, die vor allem auf Infrastrukturprojekte und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zielen (siehe auch Seite 26 in diesem Heft), ist der Durchbruch beim Deutschland-Ticket sicherlich eine der sprichwörtlich bahnbrechenden Errungenschaften der jüngeren Zeit.

Doch das Konzept hat Lücken und Ungereimtheiten. Wo das Ticket bei Redaktionsschluss keine Gültigkeit haben wird, hat Peter Schrickler recherchiert. Seine Ergebnisse lesen Sie auf Seite 28 in diesem Heft. Außerdem bleiben eine ganze Reihe Fragen ungeklärt. Zum Beispiel, ob es beim Preis von 49 Euro bleibt. Und geradezu bedrohlich: ob das Angebot bei mutmaßlich sinkenden Fahrgeldeinnahmen überhaupt aufrechterhalten werden kann. Thomas Prechtel, Präsident des Bundesverbands Schienen-Nahverkehr, stellte Ende März in diesem Zusammenhang fest, dass die Finanzierung für den Erhalt der Bestandsverkehre über 2024 hinaus ebenso wenig sichergestellt ist, wie es die Mittel für den Angebotsausbau zur Umsetzung der Verkehrswende sind.

Der Bund hält sich dazu dezent zurück. Er bekennt sich zu seiner Leistung, dass durch die Einführung des Deutschland-Tickets eine deutlich höhere Nachfrage nach ÖPNV entsteht und verspricht, das Angebot insbesondere in suburbanen und ländlichen Räumen weiter auszubauen. Doch konkreter wird es nicht: Für Investitionen und den Betrieb stelle der Bund in den kommenden Jahren bereits erhebliche Finanzmittel bereit, heißt es weiter.

Doch ob diese Mittel – haushaltstechnisch vor dem 49-Euro-Ticket bewilligt – ausreichen, ein attraktives Angebot auf die Beine zu stellen, ist zu bezweifeln – zumal bereits mehrere Aufgabenträger durchblicken ließen, dass ein „weiter wie bisher“ angesichts zum Teil inflationär steigender Be-

» Das Deutschland-Ticket kommt – aber die Finanzierung der Verkehre ist noch nicht sicher



**Das 9-Euro-Ticket erzeugte mehr SPNV-Nachfrage, weshalb im Sommer 2022 zusätzliche Züge fahren (Foto mit Zusatz-RE 59676 nach Nürnberg Hbf am 2. Juli 2022 in München Hbf). Der Bund erwartet auch mit dem Deutschland-Ticket vollere Züge. Doch die SPNV-Finanzierung steht derzeit noch auf tönernen Füßen** Florian Dürr

triebs- und Unterhaltskosten nicht möglich ist. Prechtels Forderung erscheint absolut berechtigt, denn der ganze ÖPNV-Sektor wird in den kommenden Jahren deutlich mehr Geld benötigen, um bestehende Mängel im allgemeinen ÖPNV-Angebot zu beheben, um die Finanzierung des Deutschland-Tickets zu stemmen und um das Angebot auszubauen, damit das vom Bund erwartete Mehraufkommen aufgefangen werden kann.

Betrachtet man die jüngste Entwicklung auf Regierungsseite, scheint der politische Wille beim Schienen-Nahverkehr nachzulassen, vielleicht sogar zu erlahmen. Der Koalitionsausschuss bekräftigte im März erneut das im Koalitionsvertrag der Ampel gesetzte Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf 25 Prozent zu erhöhen. Von dem im gleichen Papier artikulierten Anspruch, den Schienenpersonenverkehr bis 2030 im Vergleich zum Vorparlamentniveau zu verdoppeln, ist keine Rede mehr.

Angesichts der unklaren Finanzierungspläne drängt sich die Frage auf: Wartet hier die nächste Überraschung auf uns? Es wäre wünschenswert, wenn man hier nicht erneut in Lethargie verfällt und die Förderung der Schiene am Ende doch mehr bewirkt als ein parteipolitisch motiviertes Strohfleuer.



Florian Dürr, Chefredakteur



**Entdecken Sie  
„Die Vitrine“  
für Modelleisenbahnen!**

**Besuchen Sie direkt unseren  
Onlineshop [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), [www.train-safe.de](http://www.train-safe.de)

# 52–59 Ruhrgebiet – Hamburg: Der Zugbetrieb auf der „Rollbahn“



Georg Wagner

## ■ Im Fokus

### 12 Vorreiterrolle bei den Bundesbahn-Triebwagen

Die Mitte der 1970er-Jahre in Dienst gestellten Triebwagen der DB-Baureihen 627.0 und 628.0 leiteten eine Ära ein, in der zahlreiche zeitgemäße und wegweisende Nahverkehrstriebwagen auf Deutschlands Schienen gestellt wurden

### 20 Ein- und Zweiteiler mit gesickten Seitenwänden

Der DB-Modernisierungsschub, den die Baureihen 627.0 und 628.0 Mitte der 1970er-Jahre auf die Schienen bringen sollte, blieb vorerst aus und brauchte weitere Anläufe. Auch in Modell machten beide Baureihen erst spät Karriere – von einer Ausnahme aus Italien abgesehen

## ■ Eisenbahn

### 24 Bild des Monats

„Kratos“ bringt Schnittholz für den Übersee-Export nach Brake

### 26 Entlang der Schiene

Informationen zum aktuellen Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

### 38 Ein schwarzer Tag

Vor 25 Jahren hat sich in Eschede eine der schwersten Eisenbahn-Katastrophen in Deutschland ereignet. Juristisch ist der Fall längst geklärt, doch Opfer, Angehörige und Helfer tragen lebenslang an den Folgen

### 42 Besserer Bogenlauf dank Verbindungshebel

Um die Laufeigenschaften von Starrahmenloks zu verbessern, entwickelte ein französischer Konstrukteur im 19. Jahrhundert Lenkgestelle. In Deutschland fand das Prinzip großen Anklang

### 46 Streckenkenntnis statt bürokratischer Barrieren

Lokführermangel existierte zu Bundesbahn-Zeiten auch schon, sagt unser Autor Manfred Köhler. Er erinnert sich, wie man damals mit den Problemen umging

### 50 Momente

Zaungeschichten aus Westfalen

### 52 Magistrale in den Norden

Als kürzeste Schienenverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Hamburg kommt der „Rollbahn“ seit jeher eine besondere Bedeutung zu. Bis heute ist sie eine der wichtigsten Magistralen im Netz der DB. Die Teilstrecke Osnabrück – Bremen feiert 2023 ihr 150-jähriges Bestehen

## ■ Modellbahn

### 6 Das Beste der Frühjahrmessen

Zur „Faszination Modellbahn“ Mannheim fanden wir neben Vereinsanlagen auch allerhand kleine Privatanlagen, von denen wir einige ebenso vorstellen wie die in Gießen präsentierten großspurigen Schaustücke in O und 1

### 60 Rangierlokomotivmodell aus Salzburg

Roco-Diesellokomotive 290 262 in den Nenngrößen H0 und N und deren Vorbild bei der Deutschen Bundesbahn

Jürgen Albrecht



**64-67** Motive der DR während der Epoche IV bietet diese Vereinsanlage aus Pößneck

Dirk Höllerhage



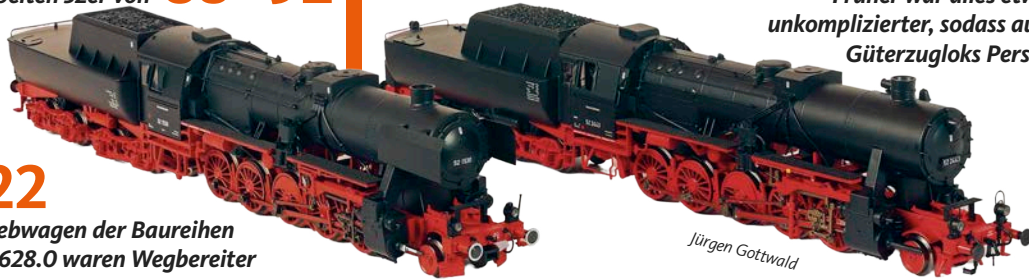
Früher war alles etwas unkomplizierter, sodass auch Güterzugloks Personenzüge beförderten **46-49**

**106-113**

Die in Bassum betriebene HO-Anlage bietet auch Nebenbahn-Impressionen

Die mit Wannentendern gekuppelten 52er von Märklin/Trix und Roco im HO-Test **88-92**

Märklin/Trix und Roco im HO-Test



Jürgen Gottwald

**12-22**

Die DB-Triebwagen der Baureihen 627.0 und 628.0 waren Wegbereiter einer ganzen Fahrzeug-Generation

Martin Weltner



**64** **Quadratisch, praktisch, gut**  
HO-Clubanlage des MEC „Orlabahn“ mit Dieseltriebfahrzeugen der DR-Epoche IV und zusätzlichem Feldbahnbetrieb zwischen Steinbruch und Verladestelle

**68** **Neu im Schaufenster**  
Kurzporträts und Informationen zu Neuheiten aus der Modellbahn-Branche

**77** **Das Goldene Gleis**  
Gewinner und Platzierte unserer Leserumfrage nach den besten Fahrzeug- und Zubehör-Modellen

**80** **Besandungsanlagen im Bw**  
Eine originelle Platzierung eines Besandungsturms am Giebel eines Ringlokschuppens ist das Ergebnis unserer HO-Bastelei, ergänzt um eine Produkt-Übersicht von 2 bis Z

**84** **Gartenbahn-Digitalzentralen**  
Wer seine Züge in 2m/G oder 1 draußen digital fahren lassen möchte, findet in unserer Übersicht das passende Steuergerät

**88** **HO-Test der DB-Baureihe 52**  
Unser großer Dampflok-Vergleich der Bundesbahn-Baureihe 52 anhand des formneuen HO-Modells von Märklin/Trix und der überarbeiteten Roco-Neuaufgabe

**93** **Reaktiviertes Lima-Schätzchen**  
Ziel unseres HO-Ellok-Umbautipps ist die Neumotorisierung und optische Verbesserung der E 410 aus dem früheren Sortiment des italienischen Anbieters

**106** **Bahnfahrt von Buchen über Kunde nach Bassum**  
Die HO-Großanlage der IBM hat neben den großen Bahnhöfen Bassum und Bremburg auch einen Anlagenschenkel mit DB-Nebenbahn-Motiven, ausgedehnten Wald- und landwirtschaftlichen Nutzflächen zu bieten



J. Davenport/Stig. Eisenbahnstiftung

**Titelbild:** Bremen war und ist ein Betriebsmittelpunkt der „Rollbahn“. Am 21. Juni 1967 hat O1 1094 einen Vorzug zum D 395 nach Hamburg-Altona am Haken, während E 40 466 mit einem Güterzug durch den Bahnhof rollt

**Service**

- 63 Buch & Film
- 96 Kleine Bahn-Börse
- 96 Fachgeschäfte
- 100 Veranstaltungen
- 102 Termine/TV-Tipps
- 104 Leserbrief
- 114 Vorschau/Impressum

■ Die attraktivsten Anlagen der Modellbahn-Messen von Mannheim und Gießen

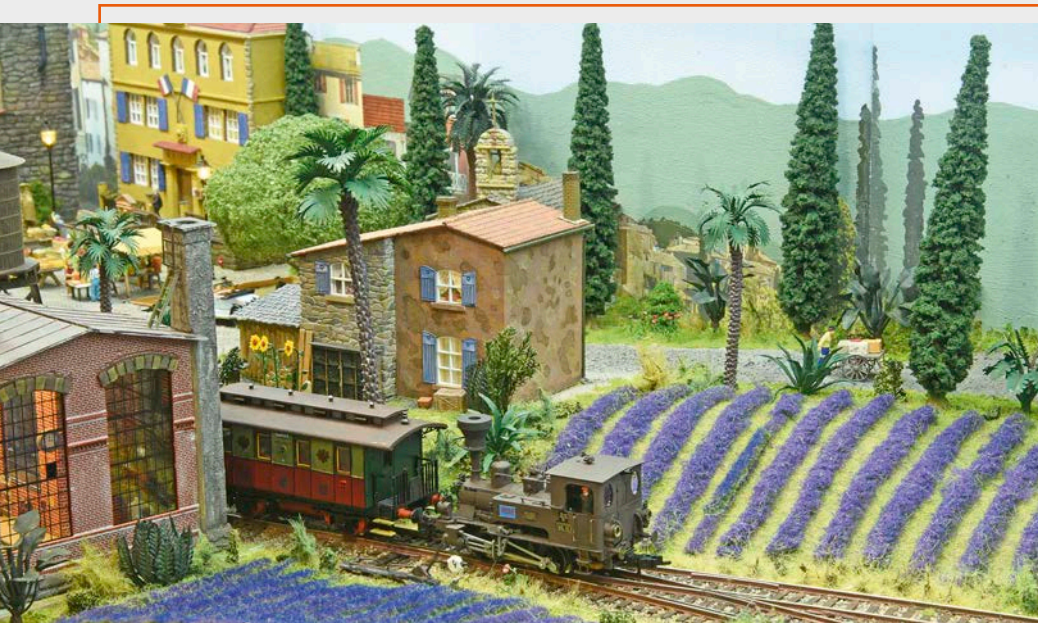
# Sehenswertes in allerlei Nenngrößen

*Zwei Messen boten in den vergangenen Wochen wieder allerhand sehenswerte Anlagen. Bei der „Faszination Modellbahn“ in Mannheim überraschten allerhand kleine und gut transportierbare Privatanlagen. In Gießen waren tolle Schaustücke in O und 1 ausgestellt*

**M**odellbahner wollen wieder Messeluft schnuppern! Diesen Eindruck vermittelten die beiden erfolgreich durchgeführten und außerordentlich gut besuchten Frühjahrmessen in Mannheim und Gießen auf jeden Fall. Von kurz nach Messebeginn bis zum späten Nachmittag waren vom 10. bis 12. März die Maimarkthallen in Mannheim prall mit Besuchern gefüllt. Neben einigen Großen der Branche wie Märklin, Piko oder Viessmann waren es überwiegend die kleineren Hersteller, Werkzeuganbieter und Händler, deren Stände oft dicht umlagert waren. Doch auch die im

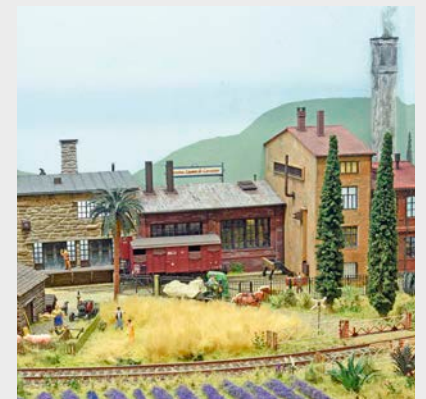
Halbstantakt vom Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde zusammen mit Modell- und Museumsbahn-Experten veranstalteten Seminare und Vorträge waren fast durchgehend bis auf den letzten Platz ausgebucht. Auch in Zeiten von Informationsflut und Shoppingangeboten aus dem Internet sind die persönlichen Kontakte, das Einkaufen benötigter Bauteile oder ins Auge gefasster Modelle sowie die Begutachtung ausgedellter Neuheiten weiterhin gefragt. Noch mehr im Vordergrund stand das Kaufen während der beiden Messetage in Gießen, wo seit letztem Jahr neben der

Nenngröße O als Hauptdarsteller auch die „Königsspur“ 1 zum Zuge kam. Nur wenige Fachhändler haben Ware dieser teils teuren Segmente im Ladenlokal, weshalb die Fans um so mehr die auf einem Fleck präsentierten Spezialitäten vor allem der zahlreichen Kleinserienanbieter umlagerten. Was an neuen O-Fahrzeugen zu erwarten ist, zeigen wir weiter hinten im Heft in unserem Neuheiten-Schaukasten. An dieser Stelle sollen einige vorzüglich gestaltete Anlagen einen würdigen Platz bekommen. Sie zeigen, welche thematische Vielfalt unser Hobby zu bieten vermag. MM/PW



## In der Provence um 1925

**U**rlaubsstimmung vermittelte in Mannheim das kleine HO-Betriebsdiagramm mit dem fiktiven Endbahnhof der PLM (Paris-Lyon-Mediterranee), das in den 1920er-Jahren spielt. Die kleine Tenderlokomotive bringt mit ihrem kurzen Personenzug Einheimische und Urlauber in die Kleinstadt und bedient als PmG gelegentlich auch das Anschlussgleis einer kleinen Fabrik. Für Bewegung sorgt außerdem die HOm-Straßenbahn, die zwischen Bahnhof und Stadtzentrum pendelt. Die von Ronalf Kramer gestaltete Landschaft zeigt typische Pflanzen der Provence und natürlich farbenfrohe Lavendelfelder. Auf dem Weg zum Schattent Bahnhof wird ein Bahnübergang passiert, bei dem die Sperrgitter per Motor seitlich verschoben werden. MM (3)



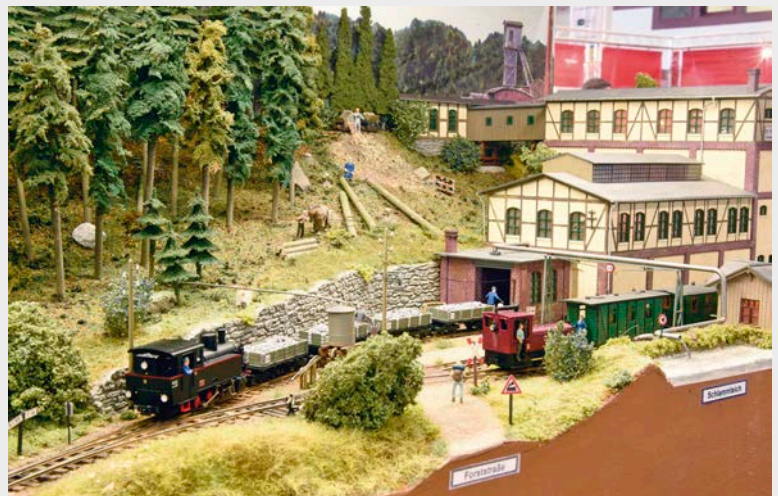


### Sachsens Kleine auf Oe-Segmenten

Ein Dutzend aus verschiedenen Gegenden Deutschlands stammender Schmalspursfans bilden die „Interessengemeinschaft westsächsische Oe-Freunde“, wobei sie sich speziell dem Thema Eisenbahn in Sachsen verschrieben haben und jene kleinen Dampfzüge lieben, die einst in großer Vielzahl im Erzgebirge und rund um Dresden fuhren. Der Fanclub trifft sich zu Stammtischen und führt zwei- oder dreimal im Jahr ein aus privat gebauten Modulen bestehendes Oe-Arrangement vor – so auch jüngst in Gießen. Es fahren Tenderloks der bekannten Gattungen I, IV und VI K, der VT 137 322 sowie zahlreiche Personen-, Güter- und Rollwagen typisch sächsischer Bauarten. Die Bahnhöfe sind namentlich freie Erfindungen, orientieren sich aber hinsichtlich Gleisplan und Baulichkeiten an bekannten Stationen wie beispielsweise Steinbach an der Preßnitzbahn. Dazwischen gibt es stark bewaldete Streckenabschnitte und immer mal wieder einen Industrieanschluss, der natürlich auch mittels Rangierfahrten bedient wird.

PW(3)





### Grubenbahn der Harzer Baryt-Industrie

Auf einer kompakten Fläche von 120 mal 80 Zentimetern hatte Heinz-Ulrich Gruppe in Mannheim eine komplette HOe-Anlage aufgebaut, deren betriebliches Vorbild im Harz liegt. Wie einst im Original wird Schwerspat im Bergwerk abgebaut und per Bahn zur Aufbereitung gefahren. Die voll beladenen Züge fahren über eine Steilrampe bergab, die leeren anschließend wieder bergauf. Dass es sich dabei um einen Kreisverkehr mit Gleiswendel und Ausweiche im Industriegebäude handelt, sieht der Besucher nicht. Die Gleise sind mit Code-55-Profilen im Eigenbau entstanden, während die ans Vorbild angelehnten Grubengebäude aus dem Auhagen-Baukastensystem stammen. Per Heißwolf-Fahrregler kann zum Schichtwechsel zusätzlich ein Personenzug für die Bergleute auf die Strecke durch den Mischwald geschickt werden. MM (2)

### Viel Trubel in „Hohe Kante“

Ohne konkretes Vorbild hat Wolfgang Stößer auf 140 mal 40 Zentimetern eine Fantasielandschaft gebaut, die in jedem Mittelgebirge angesiedelt sein könnte. Auf der eingleisigen HOe-Strecke pendelten während der Mannheimer Messe kurze Triebwagen, die Besucher zum Wochenmarkt bringen. Dass es auch Güterverkehr gibt, wird durch das kleine Bw mit Drehscheibe angedeutet. Wie die anderen Bahnanlagen auch sind Strecke und Umfeld der Bahn schon stark zugewuchert, was besonders reizvolle Motive bietet. Als besonderes Detail sind die Abstellgleise im zweistöckigen Lokschuppen deutlich länger, da sie noch ein Stück in den benachbarten Schattenbahnhof mit zwei weiteren Abstellgleisen führen. MM (2)







### Nebenbahn-Idyll zu DB-Zeiten

Der nahe Bremen liegende Ort Osterholz-Scharmbeck ist ein modellbahnerisch aktiver Flecken mit einem agilen Verein. Kurt Otto Kapinski ist hier Mitglied, baut aber auch zu Hause an einer eigenen Segmentanlage in O, die in Gießen von den Besuchern stark umlagert war. Neun Meter gestaltete Strecke samt einer Nebenbahn-Endstation mit Segmentdrehzscheibe zum Umsetzen der Loks auf der rechten und einem Fiddle-yard auf der linken Seite gestatten einen abwechslungsreichen Zugbetrieb. Auf den Gleisen unterwegs sind vorrangig Lenz-Fahrzeugmodelle, aber auch Eigenbauten wie der VT 70 oder eine Rangierdiesellok. PW(3)





### *Eisenbahnromantik während der Epoche III*

Alles, was zu einem Bahnhof in der Epoche III gehört, hat Ronald Heijne auf seiner 2,4 mal 0,6 Meter messenden HO-Anlage verwirklicht und in Mannheim vorgeführt. Im DB-Bahnhof Altbach findet man zwei Bahnsteiggleise, ein kleines Bahnbetriebswerk, eine Ladestraße mit Bockkran und einen Güterschuppen, so dass immer Zugbetrieb mit den realistisch patinierten Fahrzeugen zu beobachten war. Der Schattenbahnhof mit seinen seitlichen Zufahrten ist hinter der Anlage angeordnet und kann auch mit anderen Anlagenkästen betrieben werden. Die Gebäude, die die Stadt andeuten, sind perfekt auf die Hintergrundkulisse abgestimmt und wie das Stellwerk überwiegend beleuchtet sowie eingerichtet. MM (3)

