EISENBAHN KURIER

Special
Ausgabe 37
3. Quartal
2026

MODELLBAHN KURIER
DAS VORBILD IM MODELL

MODELLBAHN-KURIER SPECIAL 57
Herbst 2026 • Bestellnr. 1970 • € [NL] 22,90 • € 19,90
€ [A] 21,90 • € [Lux] 22,90 • CHF 28,90 • DKK 199,00
ISBN 978-3-8446-1970-6

Faszination Spur 1







Märklins Highlight: V 200¹/Baureihe 221 und „Roter Pfeil“
Fine Models: 89⁸ • Vorbild: DH 500 Ca • Kopfsteinpflaster
Filigraner Werkzaun • Herbstliche Ruhrgebiets-Impressionen

MODELLBAHN KURIER SPECIAL 57 • FASZINATION SPUR 1 AUSGABE 37

Rangierspaß ...

... mit Fettfleck und Absackung



Auch wenn hier nur das Segment „Fettfleck“ allein fotografiert wurde, wird durch den Hintergrund eine schöne Tiefenwirkung erreicht.


DEA
DB
DEUTSCHE ERDÖL
AKTIENGESELLSCHAFT
Hamburg



Zu Länderbahnzeiten noch im attraktiven Farbkleid unterwegs: Dunkelgrün und Schwarz mit weißen Absetzlinien. Damals auch üblich: die ovalen Ausstellfenster in den Führerständen.

TM (2)

Dreikuppler von der Isar

Die bayerische R 3/3 von Fine Models

Wenn man an die K.Bay.Sts.B. denkt, kommen einem meist Schnellzug-Renner wie die Gattung S 3/6 in den Sinn. Doch das betriebliche Rückgrat der Bahnhöfe und Rangieranlagen bildeten andere – fleißige, bullige Arbeitstiere ohne viel Glanz und Gloria, wie diese laufachsenlose Tenderlokomotive der Achsfolge C.

Am 27. November 1955 diente 89 833 im Bahnhof Kitzingen als Heizlok für den Ausstellungszug des MEC Wuppertal. Gut zu sehen ist hier der zusätzliche Kohlekasten, der auf der Heizerseite oberhalb des Wasserkastens installiert wurde.



Carl Bellingrodt/Slg. Brinker



Dreikuppler von der Isar

Die bayerische R 3/3 von Fine Models

Wir haben zwei Handmuster der Baureihe 89[8] für dieses Porträt erhalten. Beide wurden auf dem Transport von Südkorea nach Deutschland beschädigt. Sie sind es dennoch wert, gezeigt zu werden.





Bodo geht nochmal mit einem prüfenden Blick über das Gelände der Baustelle, ehe er das Tor verschließt. Nach Feierabend sollen alle raus sein, er will niemanden einsperren.

Maschen und Stacheln

Ein Werkzaun entsteht

Patrick Roepstorff baut an seinem aktuellen Projekt, dem Landhandel Meinrade. Da sich auf diesem Gelände keine ungebetenen Gäste herumtreiben sollen, hat er kurzerhand einen Werkzaun im Eigenbau hergestellt und zeigt uns, wie er dabei vorgegangen ist.

Als Erstes kam mir eine Mauer in den Sinn, welche einfach herzustellen und relativ günstig ist. Bei genauerer Betrachtung fand ich diese für einen Landhandel jedoch irgendwie unpassend. Für eine Fabrik oder einen anderen Industriekomplex wäre das etwas anderes. Hinzu kommt, dass die Abgrenzung fast über die gesamte Anlagenbreite zusammen mit einigen Abschnitte an den hinteren Anlagenrand reicht. Da wirkt eine Mauer doch recht erschlagend.

Also musste ein Zaun her. Zeitlich passend zeigte Michiel Stolp sein neues Werk „Besto Kraftfutter“ für die Fa. Becker & Sohn Modellbau. Auf diesem wurde ein phantastischer Zaun verbaut, welcher von dieser Firma produziert wird. Der könnte es doch sein!

Dann mache ich es eben selbst

Die Ernüchterung machte sich recht schnell breit schnell, nachdem ich den Preis gesehen hatte. Dies ist nicht als Kritik zu verstehen, nur benötige ich über vier Meter und das übersteigt mein Budget doch erheblich.

So sollte es ein Eigenbau werden und ich begann mit der Suche nach einem passenden Drahtgeflecht. Auf dem Dachboden lagerte noch Fliegengitter, bei dem die Maschenweite passend schien, das Material war aber doch recht stark. Die nun folgende Suche gestaltete sich tatsächlich schwierig. Meine Güte, was gibt es für eine Auswahl! Entweder war die Maschenweite zu klein, zu groß oder rechteckig, dann stimmte die Materialstärke nicht. Auf meiner favorisierten Plattform Ebay wurde ich schließlich fündig.

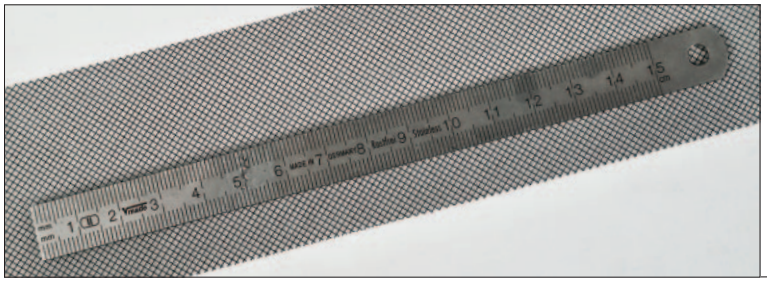
Ein Fliegengitter namens „Perfect See“-Gewebe in Schwarz mit 84 – 85 % Durchsicht und einer Maschenweite von 1,28 mm² sowie einer Materialstärke von nur 0,16 mm. Zugegeben, umgerechnet auf das Original ergibt das eine Maschenweite von nur 41 mm, etwa 50 mm wären korrekt. Aber gut, das war dann eben mein Kompromiss. So wurde ein Quadratmeter davon geordert.

Frisch ans Werk

Aus diesem Quadratmeter habe ich fünf Zentimeter breite Streifen geschnitten. Das klingt leichter als es war, denn das Muster verläuft diagonal. Man kann sich also nicht



Aus dieser kleinen Packung erhält man Stacheldraht mit einer Länge von erstaunlichen acht Metern Länge. Dabei liegt der Preis bei etwa einem Euro pro Meter.



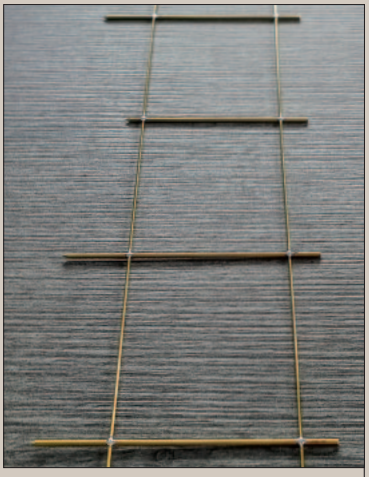
Das „Perfekt See“-Fliegengitter wurde mit dem Cuttermesser und einem Stahllineal in fünf Zentimeter breite Streifen geschnitten.



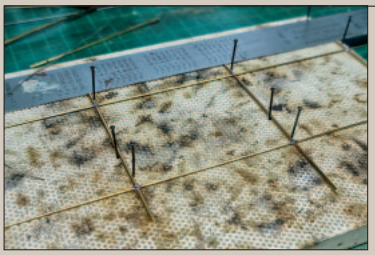
Serienfertigung der Pfosten. Sie werden in Styrodur gesteckt, daher sind die Längen irrelevant. Eine Seite ist angespitzt zum Einstecken. Mit einem wasserfesten ...



... Schreiber sind die Einkerbungsstellen markiert. Dort wird dann der Trennschleifer angesetzt.



Auf den Tisch gelegt wirkt das Zaungestell fast wie ein Stück Schienenstrang.



Auf einer Lötplatte wurden die Pfosten und Streben mit Nadeln zur exakten Ausrichtung fixiert, ...



... wobei die obenliegende Feile in diesem Fall als Anschlag dient.

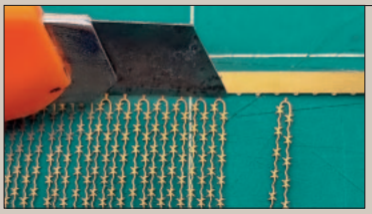


Die unteren Enden der Pfosten wurden mit einem Trennschleifer angespitzt.

wirklich an den Maschen orientieren. Auf einer großen Schneidematte konnte ich das Geflecht einigermaßen gut ausrichten und mit einem Stahllineal als Anschlag und einer scharfen Klinge schneiden.

Der Maschendraht war „angerichtet". Nun musste noch der Stacheldraht her, von dem ich zwei Reihen oberhalb des Zauns anbringen wollte. Hier wird man im Militärmodellbau fündig. Leider waren jedoch die Fotos auf den Webseiten entsprechender Anbieter von wenig guter Qualität, von „Live-Händlern" wohne ich sehr weit weg. Zudem lassen die Beschreibungen häufig zu wünschen übrig. So gibt es von einem Hersteller z. B. Stacheldraht Typ I und II, wo jedoch der Unterschied liegt, konnte ich nicht herausfinden.

Was ich aber sehen konnte ist, dass es zwei Arten von Nachbildungen gibt – geätzte Stacheldrähte und eine gewickelte Variante, die sich wohl Plombendraht nennt. Ich habe mich schließlich für die geätzte Ausführung des Herstellers Eduard Accessories entschieden. Eine Packung enthält acht Meter (sollte man nicht glauben, wenn man das kleine Päckchen sieht) und ist für unter 10 € zu haben.



Für das Austrennen des Stacheldrahts aus dem Ätzrahmen ist es ausreichend, mit einem scharfen Cuttermesser und etwas Druck zu arbeiten



Nachdem der Draht in die Länge gestreckt wurde, beginnen die Lötarbeiten. Damit sich vorher verlötete Stellen nicht wieder auftrennen, wird zur Hitzeabfuhr eine Krokodilklemme benutzt.



Anschließend werden die Lötstellen nicht nur für ein schönes Ergebnis von Rückständen gesäubert. Beim Lackieren soll ja auch die Grundierung haften bleiben.

Pfosten und Streben

Der Draht und das Zaungeflecht waren also gefunden, wie sollte es mit den Zaunfeldern weitergehen? Nur Pfeiler und das Fliegengitter daran befestigen, das erschien mir zu instabil, insbesondere bei einer transportablen Modulanlage. Ich entschied mich für einen „frei-nach-Schnauze-Stil", wobei man so einen ähnlichen Zaun auch durchaus in der Realität entdecken kann.

Als Stützen habe ich mich für Messingstäbe mit einem Durchmesser von 1,5 mm entschieden. Zur Stabilisierung waren Querverbindungen vorgesehen, die aus 0,8 mm-Messingdraht erstellt wurden. Das Fliegengitter sollte an den Streben nurmehr geklebt werden. Von Vorteil wäre, wenn die Pfosten und Quertraversen hierfür zumindest an einer Seite auf einer Ebene liegen würden. Weiter sollten die horizontalen Streben aus Stabilitätsgründen nicht gestückelt und zwischen die Pfähle gelötet werden.

Um das zu erreichen, habe ich die Messingstangen jeweils oben und unten markiert und dort mit einem Proxxon-Trennschleifer Einkerbungen eingebracht, in denen später die 0,8 mm-Querstange verlötet wird. Die unterschiedlichen Längen der Stangen nach unten hin stören mich nicht, da sie in dickes Styrodur eingedrückt werden. Für diesen Zweck wurden sie einseitig mit der Trennscheibe angespitzt.

Aufstellen der Zaunfelder

Die Abstände der Stützpfosten richten sich nach meinen Modullängen – herausgekommen sind zwischen 6,5 cm und 7 cm. Zum Ausrichten und Verlöten wurden die Pfosten und Streben mit Nadeln auf einer Keramik-Lötplatte fixiert. Nach vielen, vielen Lötpunkten erhält man am Ende das komplette „Zaun-Grundgestell". Da das Ganze ziemlich wabbelig ist, erschien mir das Anlöten des Stacheldrahtes auf dem Werktisch als nicht sinnvoll. Vielleicht hätte es



Figuren: mako-modellbau.de

In Brauntönen gehalten, hat hier jeder Pflasterstein seine individuelle Färbung – aber ohne dass einzelne Steine sofort ins Auge springen. Der Kanaldeckel hat eine vorbildgerechte Einfassung bekommen. Der sich an die Fahrbahn anschließende Gehsteig ist schon vor einiger Zeit entstanden.

Attraktiv: Kopfsteinpflaster

Straßenbau in 1:32 – Teil 4

Dass der Straßenbau einfacher ist als der Gleisbau ist allenfalls ein Gerücht. Bei gleichem Anspruch an die Vorbildtreue liegen beide in etwas gleichauf. Hier wie dort kann man es auf die Spitze treiben – wobei es eine große Bandbreite gibt, vor allem beim facettenreichen Kopfsteinpflaster.

Wer achtet schon auf die Straßenbeläge, wenn sie ihren Zweck erfüllen, frei von Störungen, beispielsweise sicht- und spürbaren Schlaglöchern? Sind sie attraktiv genug, um dafür als Anlagengestalter viel Aufwand zu treiben? Wir meinen, dass es sich modellbauerisch auf jeden Fall lohnt und es für ein stimmig wirkendes Ergebnis erforderlich ist, etwas genauer hinzuschauen. Dies gilt für Asphalt- und die selteneren Betonstraßen genauso wie für das immer noch vielerorts anzutreffende Kopfsteinpflaster, das hier den Anfang macht.

Wer damit anfängt, genauer hinzuschauen, entdeckt eine bis ins Detail gehende Vielfalt und eine Farbigkeit, die zumindest wir bis dahin nicht bewusst wahrgenommen haben. Eine Schlussfolgerung daraus ist, dass eine gut gemachte Kopfsteinpflasterstraße im Kleinen zu einem echten Blickfang werden kann – allerdings zusammen mit der Erkenntnis, dass die Umsetzung einer solchen mit sehr viel Arbeit verbunden ist. Jeder Pflasterstein ist quasi ein Individuum und bedarf strenggenommen einer eigenen (Farb-)Behandlung. Dieser geht die eigentliche Pflasterung in einem oder mehreren Verlegemuster voraus, womöglich in Gestalt von einem Berg an einzelnen, für sich genommen im Maßstab 1:32 doch ziemlich kleinen Steinen.

Daher gleich vorab: Auch mit weniger Aufwand lassen sich ansehnliche Straßen, Plätze und gepflasterte Wege gestalten. In der Praxis spielt dann sicherlich auch eine Rolle, wie groß die damit zu belegende Fläche ist. Die kurze Zufahrt ins Bw oder ein Areal zwischen Empfangsgebäude und Güterschuppen lässt sich eher bewältigen als eine längere Stadt- oder Landstraße. Letztlich bleibt es eine individuelle Entscheidung, wie weit man es treiben will, wie viel der begrenzt zur Verfügung stehenden Modellbauzeit man dafür zu investieren bereit ist. Ich plädiere generell für Gleichwertigkeit innerhalb einer Szenerie. Eine Straße sollte dem benachbarten Gleis in nichts nachstehen, ebenso das weitere „Drumherum“. Wenn etwas

Juweela kann mit einem umfangreichen Sortiment für den Straßenbau im Maßstab 1:32 aufwarten. Die Flexway-Matten erleichtern die Verlegung ungemein – mehr dazu in einem noch folgenden Beitrag.





Aus durchgefärbter Keramik sind die Pflastersteine aus dem Diorama-Shop gefertigt. Links die rechteckigen Standard-Steine, rechts quadratisches Material, das es von diesem Hersteller in zwei Größen gibt.

in einem Ensemble optisch stark abfällt, macht es den ansonsten guten Gesamteindruck zunichte.

Ein breitgefächertes Angebot

Im letzten Straßenbau-Beitrag, in Ausgabe 35, haben wir bereits die Produkte von Joker Rügen und ch-kreativ kurz vorgestellt. Diese flexiblen Matten erleichtern zumindest die Verlegung auf größeren Arealen. Hier folgen ein paar weitere Produkte und eine Übersicht über das Angebot in 1:32/1:35. Es gibt nicht nur erstaunlich viel zum Thema Kopfsteinpflaster, auch die Materialien und Herstellungsverfahren sind breit gefächert. Keramik, Modellgips, MDF, gegossen, gelasert oder gefräst – die Palette ist reichhaltig.

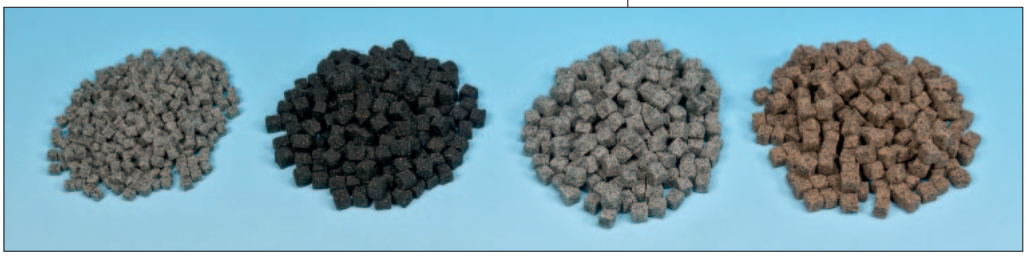
Auch der 1:35-Militärmodellbau hat daran einen Anteil. Dort gibt es sogar noch mehr, z.B. hier nicht allzu relevante Bauplatten aus Resin, die ganz oder teilweise eine Pflasterstruktur aufweisen. Außerdem gibt es noch die Option, sich die Pflastersteine selbst herzustellen – was aber mit noch mehr Arbeit verbunden ist.

Zwei selbstgestellte Aufgaben

Nur eine kleine Auswahl davon können wir ausführlicher, in Form von praktischen Beispielen, vorstellen. Die erste Aufgabe, die wir uns gestellt haben, ist der Bau von zwei Kopfsteinpflasterstraßen, um sie künftig in der Redaktion für die Modellfotografie nutzen zu können. Dafür gibt es ein paar Vorgaben. So werden die Straßen separat errichtet, um sie mit anderen Objekten freizügig kombinieren zu können. Beispielsweise ist schon länger ein Gehsteig in Gebrauch, zu dem es bislang keinen Baubericht gibt. Beides muss nahtlos aneinander gelegt werden können. Auf den ebenfalls nötigen stabilen Unterbau gehen wir nicht ein. Die geforderte bzw. gewünschte Länge von jeweils 125 cm ist eine Herausforderung. Je nach Straßenbreite und Größe der Pflastersteine kann man bei insgesamt 250 cm auf eine fünfstellige Stückzahl kommen.

Statt diese womöglich einzeln zu verlegen, haben wir diesbezüglich vorgefertigtes Material verwendet: Die bereits gezeigten Strukturmatten von ch-kreativ und Joker Rügen, beide mit geradem Verlegemuster, damit die Fotodioramen

Aus echtem Beton (strenggenommen ist es Mörtel) entstehen u. a. diese Pflastersteine bei der Firma Miniaturbeton. Es gibt sie im Maßstab 1:32 in zwei Größen und jeweils mehreren Farben in Granit sowie auch im fast schwarzem Basalt. Auch Bordsteinkanten samt Absenkungen findet man im Programm.



Bezugsquellen für Kopfsteinpflaster in 1:32/1:35

Bünnig Modellbau buennig-modellbau.de
Gelaserte Strukturplatten aus MDF in mehreren Materialstärken, z. B. Kopfsteinpflaster Römerbogen. Maße sowie weitere Muster nach Kundenwunsch.

ch-kreativ ch-kreativ.eu
Flexible Strukturmatten, Kopfsteinpflaster gerade und römisch verlegt, Gehwegplatten, Fugenmaterial „Stone Joint Powder" in Grau, Sandgelb und Basalt.

Diorama-Shop diorama-shop.de
Lose Pflastersteine aus durchgefärbter Keramik rechteckig, quadratisch und quadratisch klein und alte Bordsteinkanten, jeweils in Granit- oder Sandstein-Optik.

Gero-Design gero-design.com
Aus durchgefärbter Keramik gefertigte Pflastersteine in verschiedenen Formaten, quadratisch und rechteckig; Kleinpflaster, Bordsteine und Gehwegplatten sowie Steinplatten für Höfe und Industrieanlagen in diversen Größen; Schachtdeckel und Straßenabflüsse.

GreenStuffWorld greenstuffworld.com/de
Diverse Strukturwalzen mit unterschiedlichen Pflaster-Prägungen.

Joker Rügen joker-ruegen.de
Gefertigt werden flexible, UV- und witterungsbeständig beschichtete Strukturmatten. Granitpflaster aus kleinen Steinen und als Bogenmuster. Zum Kopfsteinpflaster in gerader Verlegung sind eine Einmündung, eine Kreuzung und ein Kurvenelement erhältlich (siehe Fotos in Ausgabe 35). Dazu gibt es Bordsteinkanten, Fußweg- und Bahnsteigplatten sowie Kanaldeckel und Straßeneinläufe (Gullys), außerdem ein Doppel-T-Pflaster.

Juweela juweela.de
Flexible, leicht auftrennbare Flexway-Matten zur einfachen und schnellen Verlegung von Kopfsteinen als „Altstadt"-Kleinpflaster, in Schuppenverlegung (römisch) sowie als Gleiszwischenraum. Diese Steine aus Keramik gibt es auch einzeln, ebenso rechteckiges Großpflaster; dazu Fugenmaterial in zwei Färbungen. Weiterhin Bordsteinkanten gerade, gebogen sowie passende Absenkungen, Bürgersteigplatten in mehreren Formaten, Hexa- und Typ W-Pflastersteine und Betonplatten verschiedener Größen.

Miniaturbeton miniaturbeton.de
Die Produkte bestehen aus witterungs- und frostbeständigem echten Beton. Es gibt Großpflaster Granit als Einzelsteine in sechs Färbungen sowie Basalt, Granit-Kleinpflaster grau, rötlich und gelblich, dazu Hochbordsteine und Absenkungen sowie weitere Pflasterstein-Formate aus Beton.

Modell-Werkstatt (ehem. Heyn) modell-werkstatt.de
Gefräste PVC-Hartschaumplatten (Kömatec) als Klein-, Bogen- und Betonpflaster mit seitlicher Verzahnung.

Waller Modellbaumanufaktur waller-modellbau.de
Aus Dentalgips entstehen die bereits fertig kolorierten Pflasterstraßen in zwei Breiten, außerdem ein Kreuzungselement, ein 90°-Bogen sowie ein Platz. Weiterhin Gehwege samt Bordsteinkanten mit diagonal verlegten Betonplatten, verschiedene gepflasterte Bahnsteige/Bahnsteigbeläge und Kopfsteinpflaster-Laderampen.

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit, beim Militärmodellbau lassen sich noch weitere Produkte zu diesem Themenkreis finden.

Highend-Italienerin

Die E.554 von Pesolillo







Großes Bild: **E.554 ist eine historische Drehstrom-Lok, die bis zum Jahr 1976 im einzigartigen, norditalienischen Drehstrom-Oberleitungssystem ihren Einsatz fand. Mit dem ausgeklügelten Bianchi-Gelenkantrieb stellte sie den Höhepunkt damaliger Entwicklungen der italienischen Staatsbahn FS dar.**

Bild ganz oben: **Ein erster Blick auf die Maschinenanlage, hier ist ein elektrischer Luftpresser zu sehen.**

Bild oben: **Die Spitzenbeleuchtung in Warmweiß. Bei Fahrtrichtungswechsel können die Laternen wahlweise drei verschiedene Zustände anzeigen – rot, weiß oder unbeleuchtet.**

Der Rote Pfeil

Noch ein Schweizer von Märklin



Die Schriftzüge SBB-CFF und auch die Wagenklasse-Ziffern unter den seitlichen Fenstern sind erhaben und funkeln dank ihrer Verchromung.

Als Neuheit und auch schon als erstes Handmuster stellte Märklin den „Roten Pfeil“ aus der Schweiz auf der Spielwarenmesse 2025 vor, allerdings bestand dieses noch deutlich sichtbar aus 3D-Druck-Teilen. Ende April 2026 startete die von einigen lang ersehnte Auslieferung des legendären, noch heute fahrenden Leicht-Schnelltriebwagens.

Der über Puffer 70 cm lange RCe 2/4 607 von Märklin wiegt 5,6 kg (#55267, UVP 3.290 €). Sein Vorbild wurde 1937/38 gebaut und als letztes von sieben Exemplaren an die SBB ausgeliefert. In 1949 erhielt er Puffer sowie Kupplungen für den Einsatz von bis zu zwei Anhängewagen. 1974 wurde er von der privaten Oensingen-Balsthal-Bahn AG (OeBB) passend zum 75-jährigen Bestehen ihrer 4,01 km umfassenden Bahnstrecke im Kanton Solothurn übernommen und zum „Blauen Pfeil“ umlackiert. Erst fast 50 Jahre später wurde er aufwendig wieder in den roten Originalzustand der 1950er-Jahre gebracht. Dies wurde auch im Sommer 2024 zum 125-jährigen OeBB-Jubiläum in Balsthal entsprechend gefeiert.

Die konstruktiven Details

Fahrwerk, Aufbau und Dach des Spur-1-Modells sind weitgehend aus Zinkdruckguss gefertigt. Zudem gibt es viele filigrane Mes-

sing-Schleuderguss-Teile und vereinzelt kommt auch außen sowie in den sechs Einsatzelementen des einfach abnehmbaren, 785 Gramm schweren Daches Kunststoff-Spritzguss zum Einsatz. Die stark glänzende rote Lackierung mag zwar manche irritieren und Fotoshootings zur Geduldsprobe machen, sie entspricht aber der aktuellen purpurroten Farbgebung des Originals der OeBB in der Schweiz. Diese erhielt der Triebwagen anlässlich seiner Revision, die wohl



Die Schiebetüren lassen sich manuell 22 mm öffnen. Bei Bedarf gibt es per Funktionstaste 9 den passenden Sound.



Neben allen Türen ist ein 22 mm breites Zuglaufschild der OeBB, das man sicher einfach individualisieren kann.



Familientradition in Fortsetzung

Die Henschel DH 500 Ca, bald in 1:32

Malte Werning (4)

Mit der Diesellok DHG 500 und einer Baureihe 80 startete Märklin 1969 sein neues 1-Programm. Die Modelle konnten schon mit Detaillierung aufwarten und ebneten der neuen Nenngröße den Weg in eine erfolgreiche Zukunft. 57 Jahre später rollt mit der DH 500 Ca eine weitere Industriediesellok aus dem Henschel-Baukasten an.

Die Ähnlichkeit ist unverkennbar: Kurzes, kompaktes Auftreten, drei Achsen, schräg abfallender „langer" Motorvorbau für die gute Rundumsicht beim Rangierbetrieb, der prägnante Henschel-Stern an der Front und die beiden silbernen Streifen an beiden Vorbauten: unverkennbar eine Vertreterin aus dem in Kassel ersonnenen Typenbaukasten für Industriediesellok. Nur fällt die neue DH 500 Ca noch kompakter und dadurch „bulliger" aus als die altbekannte DHG 500.

Lok 7 der P&O Rail, eine Henschel DH 500 Ca, angemietet von der Stadtwerke Essen AG . Gemeinsam mit Lok 4 der Stadtwerke steht sie abgestellt im Januar 2021 im Hafenbahnhof Essen-Bergeborbeck.



DGEG-Archiv

Eine Verwandte aus der dritten Generation: DH 360 Ci der Hibernia AG Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte Gladbeck, hier schon bei der späteren Nachnutzung durch die Chemischen Betriebe Hüls.

Typenprogramm in mehreren Auflagen

Doch der Reihe nach: 1951 stellte Henschel in Kassel sein erstes Typenprogramm der Nachkriegszeit vor. Das Äußere der neuen Loks orientierte sich trotz verschiedener „Abrundungen" und Chromzusätze noch stark an den Wehrmachts-Dieselloks WR 360 C. Wie diese besaßen die „Neuen" einen Endführerstand mit langem Motorvorbau und verfügten über dieselhydraulischen Antrieb mit Kraftübertragung über Kuppelstangen. Kunden konnten sich für ihre spezifischen Einsatzbedingungen aus unterschiedlichen Motor- und Getriebekonfigurationen und damit Leistungsparameter entscheiden. Das „DH" in der Bezeichnung kennzeichnet die Art der Leistungsübertragung (hier „dieselhydraulisch"), der Nummernzusatz zeigt die PS-Zahl an.



Lok 58 der Saar Rail am 20. März 2024 im Einsatz im Bahnhof Völklingen.

Voller Stolz preist diese Werbeanzeige an, dass seit 1848 über 30.000 Loks die Henschel-Werke verlassen haben und geht auf die Vorzüge der DH 500 ein.



Slg. Oliver Strüber

Schon 1954 wurde das durchaus erfolgreiche Programm der in erster Linie für die Industrie gedachten Lokomotiven weiter verbessert: Die Führerstände rückten nun weiter in die Mitte, was fortan für einen längeren und einen kürzeren Vorbau sorgte. Zur besseren Rundumsicht fielen die seitlich abgerundeten, anfangs aber noch gerade nach vorn geführten Vorbauten schon nach nur wenigen gebauten Exemplaren der neuen Typenreihe beidseitig leicht schräg ab.

Zum besseren Schutz des Rangierpersonals waren die Rahmenblenden ein ganzes Stück nach unten gezogen. Insgesamt fünf Typen standen zur Verfügung: für leichte Rangieraufgaben der B-Kuppler DH 240, für anspruchsvollere Dienste drei verschieden motorisierte Typen der Achsfolge C (DH 360, DH 390, DH 440) sowie für schwere Züge die D-gekuppelte DH 630. 1956 ergänzte Henschel das Typenprogramm noch um eine 500 PS starke dreiachsige, sehr kompakt bauende „Hüttenlok" als DH 500. Allein ihr Name weist schon auf den hauptsächlichen und seitens Henschel auch in der zeitgenössischen Werbung herausgestellten Verwendungszweck der kleinen, aber leistungsfähigen Lok im Rangierdienst der Schwerindustrie (Eisenindustrie, Hüttenwerke, Bergbaubetriebe) hin.

Standard-Typenprogramm in voller Reife

Mit der dritten, ab 1957 auf die Schienen rollenden Generation erhielten die Henschel-Werkslokomotiven schließlich ihr bis heute be-



Sie trägt eine Vielzahl an Kennleuchten am Führerstand und wurde zudem auf LED-Spitzenbeleuchtung umgebaut.



Diesmal aus anderer Perspektive: Lok 7 sieht aus, als hätte sie schon ein sehr hartes Arbeitsleben hinter sich.

Der erste Teil unseres großen Anlagenporträts ist Ende 2018 in Ausgabe 9 erschienen.





Bad Willemshöhe

Impressionen einer Ausstellungsanlage

In den Ausgaben 9 und 10 haben wir die Anlage Bad Willemshöhe vorgestellt. Seitdem wurde sie erweitert und ist uns auf mehreren Ausstellungen begegnet.

Die V 160 „Lollo“ (BMB/Bee’s Modellbahn) passiert den beschrankten Bahnübergang von Bad Willemshöhe.

Zum Zeitpunkt unseres Anlagenporträts 2018/2019 markierte das Stellwerk das vorläufige Ende der gestalteten Anlagenfläche auf der rechten Seite. Die beiden Erweiterungen wurden vor längerer Zeit vorgenommen und waren schon bei einigen Ausstellungen zu sehen.

Wie doch die Zeit vergeht! Es ist fast acht Jahre her, dass wir die transportable Anlage Bad Willemshöhe in zwei Ausgaben ausführlich vorgestellt haben. Mittlerweile war sie auf einigen Ausstellungen zu sehen. Wenn wir ihr begegnet sind – zuletzt Ende Juni in Ampflwang – entstanden stets ein paar Schnappschüsse, hauptsächlich von Details. Nur wenig davon wurde bislang in Ausstellungsberichten gezeigt. Daher auf dieser und der folgenden Doppelseite ein Bilderbogen aus unterschiedlichsten Motiven. RZ



Einen besonders großen Auftritt hatte Bad Willemshöhe 2024 bei den Spur-0- & 1-Tagen in Gießen: Über eigens dafür gebaute Übergangssegmente war man mit den beiden in etwa gleich großen Anlagen „Stadtstrecke“ und „Braubach“ betrieblich verbunden – siehe auch Ausgabe 28.