

Spezial 2014-1

Modelarstwo kolejowe Sp. 2014-1

# Modelarstwo kolejowe

Magazin für Freunde polnischer Modell-Eisenbahnen

**Endlich!**  
**Elektrolok EU07 im H0-Maßstab**



**Premiere:**  
**Trybunaly in Piotrkow Tr.**

# Witamy !

Wahrscheinlich haben Sie lange auf diesen Moment gewartet - Sie halten die erste Sonderausgabe eines polnische Magazins für Modelleisenbahnen in der Hand. Aber nicht nur dieser Umstand ist einzigartig, sondern auch das Konzept, dass wir mit der neuen Zeitschrift **Modelarstwo kolejowe** verfolgen.

Wir wollen nämlich nicht wie bisher bekannte Publikationen nur diejenigen ansprechen, die unter Modelleisenbahn minutiös nachempfundene Miniaturen von Schienenfahrzeugen und Landschaften verstehen sowie Betrieb nach echten Fahrplänen machen und dazu noch ganze Turnhallen benötigen.

Vielmehr möchten wir die ganze Vielfalt der Modellbahnerei aufzeigen und damit auch diejenigen von Ihnen einladen, die vielleicht gerade auf dem Weg von der Modellbahn der Kinderzeit oder einer neu erworbenen Startpackung hin zur ernsthaften Beschäftigung mit dem Hobby sind und von den Profis oft nur müde belächelt werden. Dabei sollten gerade jene die Antworten auf die grundlegenden Fragen des Hobbies geben:

Welche Nenngröße ist für mich die richtige? Welche Anlagenform sollte ich nutzen? Fährt man gleich digital oder kann man auch zunächst analog einsteigen? Wie gestalte ich Landschaften oder baue ich Gebäude?

Welche Straßenfahrzeuge kann oder auch sollte ich einsetzen und wie platziere ich Figuren, damit die Anlage nicht nur Bühne für Züge ist, sondern auch Geschichten aus dem Leben ihres Erbauers erzählen kann.

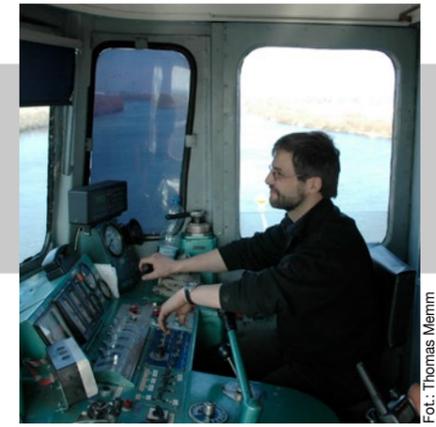
Alle diese Fragen werden mir und meinen Mitstreitern regelmäßig auf Messen wie jüngst in Piotrkow Trybunali gestellt. Und wir wollen diese gern anschaulich und für alle beantworten - für Eisenbahnkenner ebenso wie für diejenigen, die einfach von der Welt der Züge fasziniert sind.

Kommen Sie mit uns auf die Reise in eine faszinierende Welt, in der Sie eine ganze Menge entdecken und lernen können, denn es wird auf dieser Reise nicht nur um Eisenbahnen gehen. Sie lernen auch etwas über Werkzeuge, Elektrik, selbst Kunst und Farbenlehre bleiben nicht außen vor.

Mit dieser rein elektronisch erhältlichen Vorabausgabe von Modelarstwo kolejowe aus Anlass der Vorstellung der ersten Muster der polnischen Kultlok EU07 möchten wir Sie gern für uns und unsere Sicht auf ein schönes Hobby gewinnen - steigen Sie ein.

Die nächste Station mit einer gedruckten Vorabausgabe samt Informationen zum regelmäßigen Bezug von Modelarstwo kolejowe ist Poznan im Oktober 2014. Bis dahin freuen wir uns über Anregungen und Wünsche.

**Herzlichst,  
Ihr Michael U. Kratzsch-Leichsenring**



Fot.: Thomas Memm

**Ausgefahrene Gleise verlassen ist nicht nur bei der großen Eisenbahn gelegentlich nötig, sondern auch im Kleinen.**

**Alle Wege, nicht nur die der Schienen, sind auch im Kleinen unverzichtbar und verraten viel vom Geschick der Modellbauer.**

# Endlich: Die polnische Kultlok EU07



*Allen Segnungen moderner Modellbahnfertigung zum Trotz gibt es für den polnischen Markt neben der Familie der SM/SP42 oder ST44 bislang kein weiteres Großserienmodell klassischer PKP Loks. Nur deutsche Typen, die sich polonisieren lassen, sind z. sätzlich als PKP-Version verfügbar. Mit der EU07 kommt nun endlich die erste E-Lok.*



**Noch weitgehend in den Originalfarben ist EU07 186, die im Mai 2007 mit ihrem Regionalzug den Bahnhof Wegliniec erreicht.**

**Foto: Michael Kratzsch-Leichsenring**

#### Bezeichnungen polnischer Elektrolokomotiven

EU – Elektryczna Uniwersalna. Universell einsetzbare E-Lok für Personen- und Güterzüge. Zugunsten der Zugkraft liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 125 km/h.

EP – Elektryczna Pasażerska. Für den Personenverkehr optimierte Lok. Zugunsten der Geschwindigkeit von 120 bis 160 (oder mehr) km/h wird die Zugkraft reduziert.

ET – Elektryczna Towarowa. Für den Güterverkehr optimierte E-Lok. Zugunsten einer hohen (Anfahr-) Zugkraft liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 100 bis 125 km/h.

### EU07 - ERSTE SERIE

Bereits in den 1950er-Jahren beschäftigte sich die PKP mit der Beschaffung einer universell einsetzbaren Elektrolok. Die Nachwirkungen des Zweiten Weltkrieges verhinderten jedoch die Entwicklung aus eigener Kraft. Zwar besaß Polen mit Oberschlesien elektrifizierte Strecken mit leistungsfähigen Werkstätten, aber eben keine Fabrik für elektrische Loks. So musste eine erste Serie Lokomotiven aus dem früheren AEG-Werk in Henningsdorf bei Berlin (nun DDR) bezogen werden. Allerdings war bereits während der Fertigung der als EU04 eingereichten Loks absehbar, dass sich die PKP aufgrund eingeschränkter Kapazitäten auch dort nach einer Alternative umsehen musste. Diese fand sie schließlich in Großbritannien.

Aus der dort verkehrenden Class 83 entwickelte English Electric die Baureihe EU06. Die ersten Maschinen wurden 1961 an die PKP ausgeliefert. Sie besaßen eine Leistung von 2000 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h. Damit war die Lok sowohl für den Personen- wie auch mittelschweren Güterverkehr geeignet und erhielt deshalb die Typbezeichnung EU (siehe Kasten).

Teil des Projektes war – wie damals in vielen Ländern des RGW üblich – eine Lizenzfertigung im Anschluss an die erste Serie. Im Fall der EU06 bedeutete dies eine Fertigung bei Pafawag in Wrocław. Ab 1965 entstanden unter der Fabrikbezeichnung Typ4E mit geringen Änderungen in der Konstruktion als EU07 bezeichnete Loks. So umfasste etwa die Regenerin den gesamten Lokkasten. Bis 1974 erhielt

die PKP 240 Loks dieser Baureihe. Für die schnellen Expresszüge von und nach Warschau wurde ab 1972 die EP08 gebaut. Sie ist durch ihre orange Farbgebung leicht als Schnellfahrlokomotiven zu erkennen gewesen.

Bei den ersten Maschinen änderte Pafawag das Übersetzungsverhältnis im Getriebe, um eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu erreichen. Sie wurde aber bald wieder auf 140 km/h begrenzt – ohnehin gab es seinerzeit nur wenige Bahnlinien, die für 160 km/h ausgebaut waren. Spätere Fahrzeuge erhielten neue Wälzlager statt der bisherigen Gleitlager und wurden als Typ102E bezeichnet. Devisenmangel beendete allerdings die Fertigung nach einigen Loks wieder, da man keine weiteren Wälzlager mehr beschaffen konnte (EP08-001 und EP08-006 bis EP08-015). Bis



**Moderne Front: EP07-1060 hat im Oktober 2013 den Bahnhof Zbąszynek an der Hauptbahn Berlin – Warschau erreicht.**

**Foto: Michael Kratzsch-Leichsenring**

1976 wurden lediglich 15 Exemplare hergestellt. Die vier Loks mit Gleitlagern, Typ4Ea (EP08-002 bis EP08-005) wurden 1976 und 1977 zu EU07 umgebaut und erhielten die Nummern EU07-241 bis EU07-244.

### ABLEGER ET41

Für den schweren Güterzugdienst auf den polnischen Kohlenmagistralen wurde ein Konzept entwickelt, welches zwei EU07 zu einer Doppellok verband. Diese als ET41 bekannte Baureihe wurde von Cegielski in Poznań unter der Bezeichnung Typ203E ab 1977 gefertigt und brachte eine Masse

von 167 Tonnen aufs Gleis. Die ET41 besteht praktisch aus zwei EU07, bei denen jeweils ein Führerstand entfernt und gegen Ballast getauscht wurde. Der Lokkasten wurde als selbsttragende Konstruktion aus dickerem Blech gefertigt, teilweise mit gesickelten Seitenwänden. Die markanteste Veränderung erfuhr die Pufferbohle, welche nach vorn gezogen wurde und weit massiver ausfiel. Schließlich sollte sie im Bedarfsfall die vollautomatischen Mittelpufferkupplungen aufnehmen, da man bei der Hakenkupplung bezüglich den Zuglasten an die Grenzen stieß. Mit einer Dauerleistung von 4000 kW konnte die ET41



*In den 1980er-Jahren erhielten die EU07 wie die meisten PKP-Loks gelbe Fronten zur besseren Erkennbarkeit.*

*Foto: Ludwik Igielski*

Güterzüge mit einer Masse von 4000 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h ziehen. Theoretisch sind Zuglasten von 5000 Tonnen möglich. Mit Ihrer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h ist die ET41 auch für den schweren Expresszug-Dienst tauglich, denn die Zugkraft reicht dabei noch für 700 Tonnen Zuggewicht aus.

## ZWEITE SERIE EU07

1983 wurde die Fertigung der Baureihe EU07 wieder aufgenommen, schließlich bedurfte die PKP zur endgültigen Ablösung der Dampftraktion neben weiteren elektrifizierten Strecken auch weiterer Loks. Weil Pafawag in Wrocław aber damals mit der Produktion der ET22 ausgelastet war, stellte Cegielski in Poznań nach Beendigung der ET41-Produktion auf EU07 um. Dies führte zu beträchtlichen Veränderungen im Erscheinungsbild der EU07 der zweiten Serie. So wurde die verglichen zum Typ 4E wesentlich wuchtiger wirkende Stirnseite der

ET41 übernommen. Die Länge der Lok stieg dabei von 15.915mm auf 16.235mm. Auf beiden Seiten entfiel ferner ein Lüftungsgitter, welches bei den Nummern EU07-300 bis EU07-399 durch eine glatte Seitenwand ersetzt wurde, bei den Nummern ab EU07-400 wurde dieser Teil des Lokkastens auch mit Sicken versehen. Ab der Loknummer 511 wurde auch der Kupplungskasten wieder nur für Hakenkupplungen ausgelegt, denn die Verwendung von vollautomatischen Kupplungen wurde nicht weiter in Betracht gezogen.

## DRITTE SERIE EU07

Angesichts der sich verändernden Anforderungen an den heutigen (modernen) Schienenpersonenverkehr begann man schon 1995 mit dem Umbau einiger EU07 zu EP07. Die mit einigen Modernisierungen einhergehende Maßnahme beinhaltete unter anderem den Einbau neuer Fahrmotoren und neuer Getriebe. Die betroffenen Loks behielten aber alle ihre Inventarnummern (z.B. wurde aus EU07-301 dann EP07-301).

2006 folgte die nächste Umbau- und Modernisierungswelle. 74 EP07 und EU07 wurden modernisiert, die EU07

bekamen ein neues Getriebe und wurden zu EP07. Des Weiteren wurden die Verbindungen zur Mehrzugsteuerung entfernt, der Führerstand komfortabler für den Lokführer gestaltet und es wurden Halogenscheinwerfer eingebaut. Zudem erhielten (alle?) Loks Zugzielanzeiger. Die Inventarnummer für diese Loks begann bei 1001, wo erstmals von der alten PKP Nummerierung abgewichen wurde.

Das Ausbesserungswerk für Elloks in Gleiwitz (ZNLE Gliwice) baute nach dem gescheiterten Kauf der EU43 für die PKP Intercity einige alte EU07 vom Typ 4E zur EP07P um. Diese gleichzeitig auch modernisierten Maschinen erhielten die Inventarnummern 2001 bis 2005.

## PRZYSZŁOŚĆ?

Noch immer kann die PKP aus wirtschaftlichen Gründen sowohl im Personen- wie auch Güterverkehr nicht auf die Loks der Bauserien EU07 verzichten. Die neueste Variante der EU07 ist die EU07A, auch als Typ p303Ea bezeichnet.

Im Ausbesserungswerk Oels (ZNTK Oleśnica) wurde die EU07 495 im Jahre 2011 einem Totalumbau unterzogen. Von der alten Lok blieben nur der



*Zur Bespannung schwerer Güterzüge entstand die Doppellok ET41. Noch heute sind bis auf die UIC-Nummer unveränderte Exemplare unterwegs  
Foto (Raciborz): Robert Reschka*

*Der Lokführer der EU07-508 nutzt eine Pause zur Verschönerung seiner Maschine - natürlich in den polnischen Nationalfarben Rot und Weiß.  
Fot.: Michael Kratzsch-Leichsenring*



*Eine modernisierte EU07 mit veränderten Scheinwerfern, ohne Kupplungsstecker und mit Zugzielanzeiger vor einem Regionalzug im Bahnhof Lipno.  
Fot.: Jerzy Żabkowski*





**EU07 169 im braun-gelben Neulack vor einem Doppelstockzug als traditionell gelb-blauen Einzelwagen im Oktober 2013 in Leszno. Fotos (2): Michael Kratzsch-Leichsenring**



**Fünf Wagen und eine leerlok sind für EP07-1033 keine große Anhängelast. Im Oktober 2013 passierte diese Garbitur in Diensten der PKP Intercity den Bahnhof Lipno. Als Schnellfahrloks erhielten die EP07 neue Stromabnehmer mit Doppelschleifleisten.**



**Schon als Schnellfahrlok EP und im modernen lack präsentierte sich diese EU07 in Rzepin dem Fotografen. Noch trägt sie die alten Stromabnehmer. Foto: Thomas Memm**



**Auch vor „Ryflaki“-Zügen kamen die EU07 regelmäßig zum Einsatz, hier nachgestellt mit Wagen von Robo in der Ausführung der Epoche V. Fotos Modell (8): Michael Kratzsch-Leichsenring**

Rahmen und die Drehgestelle übrig. Die alten Gleichstrom-Fahrmotoren wurden gegen verschleißärmere Asynchronmotoren ausgetauscht. Parallel erhielt die Lok eine computergestützte Steuerung. Die Dauerleistung wurde von 2000kW auf 3200kW sowie die Höchstgeschwindigkeit von 125km/h auf 160 km/h gesteigert. Gleichzeitig verringerte man die Lokmasse auf 80 Tonnen.

Optisch unterscheidet sich diese Serie am meisten von der ursprünglichen EU07: Die seitlichen Lüftungsgitter haben eine völlig andere Form und Anordnung, die Lüftungsschächte verschwanden vom Dach verschwunden und die markante dreigeteilte Windschutzscheibe besteht nur noch aus zwei Scheiben. Die EU07A-001 ist bis heute aber das einzige Exemplar dieser Serie. PKP Intercity beschaffte drei weitere Loks dieses Typs: EU07A-001 -002 und -003 (ex. EU07-495 -533 und -494)

## MODELLE

Wie bereits eingangs erwähnt, fehlen bis heute Modelle der EU07, EP07 oder ET41 aus einer Serienproduktion. Fans dieser Lokomotiven mussten sich bislang mit mehr oder minder gut getroffenen Resin-Gehäusen für alte

Piko- oder Roco-Fahrwerke behelfen. Wer es sich leisten konnte, beschaffte entsprechende Messing-Bausätze oder ließ ein Modell vom Profi wie Tololoko bauen. Aber selbst diese Modelle entsprechen letztlich nicht mehr dem heutigen Stand der Modellbahnerei. Umsomehr ist es zu begrüßen, dass es nun wohl gleich zwei Hersteller gibt, die dieser Lokfamilie in verschiedenen Kategorien in der Nenngröße H0 ein Denkmal setzen wollen.

Das erste wird das H0 Modell von Schlesienmodelle sein. Bislang fiel die

junge Firma zunächst nur dadurch auf, dass sie polnischen Kleinserienherstellern den Weg auf den deutschen Markt ebnete und deren Produkte gemeinsam weiterentwickelte. Wohl auch deshalb steckt viel Akribie in der Modellentwicklung, denn es gibt nur eine Chance.

Basis für Schlesienmodelle ist zunächst der Typ 303E, dem die EU07 mit den Ordnungsnummern ab 400 entsprechen. Neben dem heute selbstverständlichen Antrieb auf alle Achsen und für den Digitalbetrieb vor-

**Schrägsicht der EU07-400 im Erscheinungsbild der frühen 1980er-Jahre. Gut erkennbar die zahlreichen Details an Drehgestellen und Lokkasten.**





Zwei Lackierungsvarianten der EU07 begegnen sich auf der Strecke.

gerüsteter Platinen besitzt das Modell Federpuffer sowie zu öffnende Türen und entsprechend der jeweiligen Vorbildausstattung Stromabnehmer mit einer oder doppelter Schleifleiste. Letzte wiederum mit kleinem oder großem Abstand.

Und natürlich ist der Führerstand nahezu komplett eingerichtet. Als Schmankerl dürfen die beweglichen Bremshebel und Sonnenblenden sowie der beleuchtete Hasler-Tachograf gelten.

Um alle möglichen Licht- und Soundfunktionen wie beim Original schalten zu können, besitzt die

Lok eine Schnittstelle nach NEM 660 (21MTC). Damit nicht lange Lötarbeiten und Kabelfäden den Spielspaß mit der neuen Lok trüben, ist der zu den bevorzugten ESU-Sounddecodern passende Lautsprecher bereits ab Werk installiert.

Selbst wer in Polen (oder im benachbarten Deutschland) zu den Modellbahnern zählt, die auf Märklins Mittelleitergleisen fahren, muss nicht auf das Modell verzichten – es ist für den Einbau eines Schleifers ab Werk vorbereitet.

Als zweites steht eine im Piko-Expert-Sortiment angesiedelte Maschi-

ne ins Haus, die von SK Model herausgegeben wird. Diese hat die EU07 der ersten Bauserie zum Vorbild und folgt den hohen und von Modellen wie der SU/SP 42 beziehungsweise Vectron oder BR 245 bekannten Standards. Dazu gehören bei großer Detailfülle aber zum Erreichen des attraktiven Preises nötigen Abstriche bei der Detaillierung von Stromabnehmern, Führerstand etc. Leider lagen bei Redaktionsschluss keine weiteren Angaben seitens SK-Model vor.

Michael Kratzsch-Leichsenring  
Jerzy Żabkowski

**Die Zahl der Zurüstteile ist minimal und beschränkt sich auf geschlossene Schürzen und die nötigen Bremsschläuche.**

**Nicht nur filigrane Pantografen, sondern auch sehr plastische Dachaufbauten und Drehgestelle kennzeichnen die Miniaturen von Schlesienmodelle.**

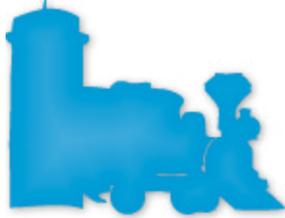
**Wie weit die Detailtreue geht, beweist der Blick in den Führerstand mit Nachbildungen der beweglichen Bremsarmaturen, beleuchtetem Hasler-Tacho und weiterem.**

**Vorbildgerecht wird die Schlesienmodelle-Maschine unterschiedliche Scheinwerfer besitzen.**



**Die blaue Version der PKP Cargo. Passende Züge lassen sich mit den Selbstentladewagen Fals von TMF oder Roco bilden.**





Den Mittelpunkt der Schau in Piotrkow bildeten zweifelsohne die gezeigten hochwertigen Modellbahnanlagen aus Polen, Deutschland und den Niederlanden.

(MKL) Eine Modellbahnschau im Nirgendwo und ohne Beiwerk? Ja, genau das wollten die Organisatoren wagen: Eine Messe nur für Liebhaber von Modellbahnen mit ausgewählten Herstellern und dazu passenden hochwertigen Anlagen in den üblichen Spurweiten.

Dass die Wahl der Veranstalter um Modellbauer Sylwester Strzelczyk auf die Stadt Piotrkow fiel, hatte verschiedene Gründe. Zum einen liegt sie zentral und verkehrsgünstig, zum anderen boten sich für die Aussteller durch die unmittelbare Nachbarschaft von Hotel und Veranstaltungsort Vorteile.

Denn neben dem Ausstellen sollte es auch um den Austausch über das Hobby gehen - auf der Messe mit den Besuchern, nach der Messe im Hotel untereinander und über Ländergrenzen hinweg. Folgerichtig fehlten bei einigen Anlagen denn auch die sonst in Polen üblichen Absperrungen und Kinder konnten teilweise Lokomotiven und Züge unter Aufsicht steuern.

Für die Veranstalter und auch einen großen Teil der Besucher steht fest: Auch 2015 wird es die „Trybunały“ geben. Laufende Informationen finden sich auf der Website

[www.trybunały.pl](http://www.trybunały.pl)



Die Gewinner des im Vorfeld veranstalteten Wettbewerbes „Kunst und Eisenbahn“ mit ihren Preisen, gesponsort von Stadt und der Firma Schlesienmodelle.



Feierliche Eröffnung durch den Bürgermeister von Piotrkow-Trybunalski.



Die Enthüllung des Firmenbanners startet die Premiere der ersten Modelle ...



... der sehnsüchtig erwarteten Kultlok EU 07. Das Interesse war sehr groß.

Modelarstwo Kolejowe  
Ausgabe Spezial 2014-1

Chefredakteur

Michael Kratzsch-Leichsenring (MKL)

Redaktion

Jerzy Żabkowski

Freie Mitarbeiter

Robert Reschka, Thomas Memm,  
Daniel Skarzyński, Leszek Wala

Herausgeber

Leikra Fotografie,  
Auf dem Schurweßel 5a, D-53347 Alfter  
Deutschland / Niemce

Layout

Leikra Fotografie  
[redaktion@leikra-foto.de](mailto:redaktion@leikra-foto.de)

Übersetzung

Janina i Gerd Reschka, Krzysztof Zintel

Der Nachdruck sowie eine auch nur auszugsweise Veröffentlichung der Publikation auch in elektronischen Medien bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Redaktion.

## Passende Wagen für schwere Züge



Fals-Wagen der PKP aus hochwertigem Kunststoff mit filigranen Tritten, Geländern und Leitern aus Metall



TMF s.c.  
Tomasz Żak Tomasz Małkowski  
ul. Pachońskiego 17  
31-223 Kraków Polska

Online-Shops: [www.tmfactory.pl](http://www.tmfactory.pl) [www.schlesienmodelle.de/shop](http://www.schlesienmodelle.de/shop)

## Model lokomotywy spalinowej T448p-158

W sprzedaży sierpień/wrzesień 2014, można zamawiać w sklepach:

[www.swiatmodeli.com](http://www.swiatmodeli.com) [www.modelcenter.pl](http://www.modelcenter.pl)

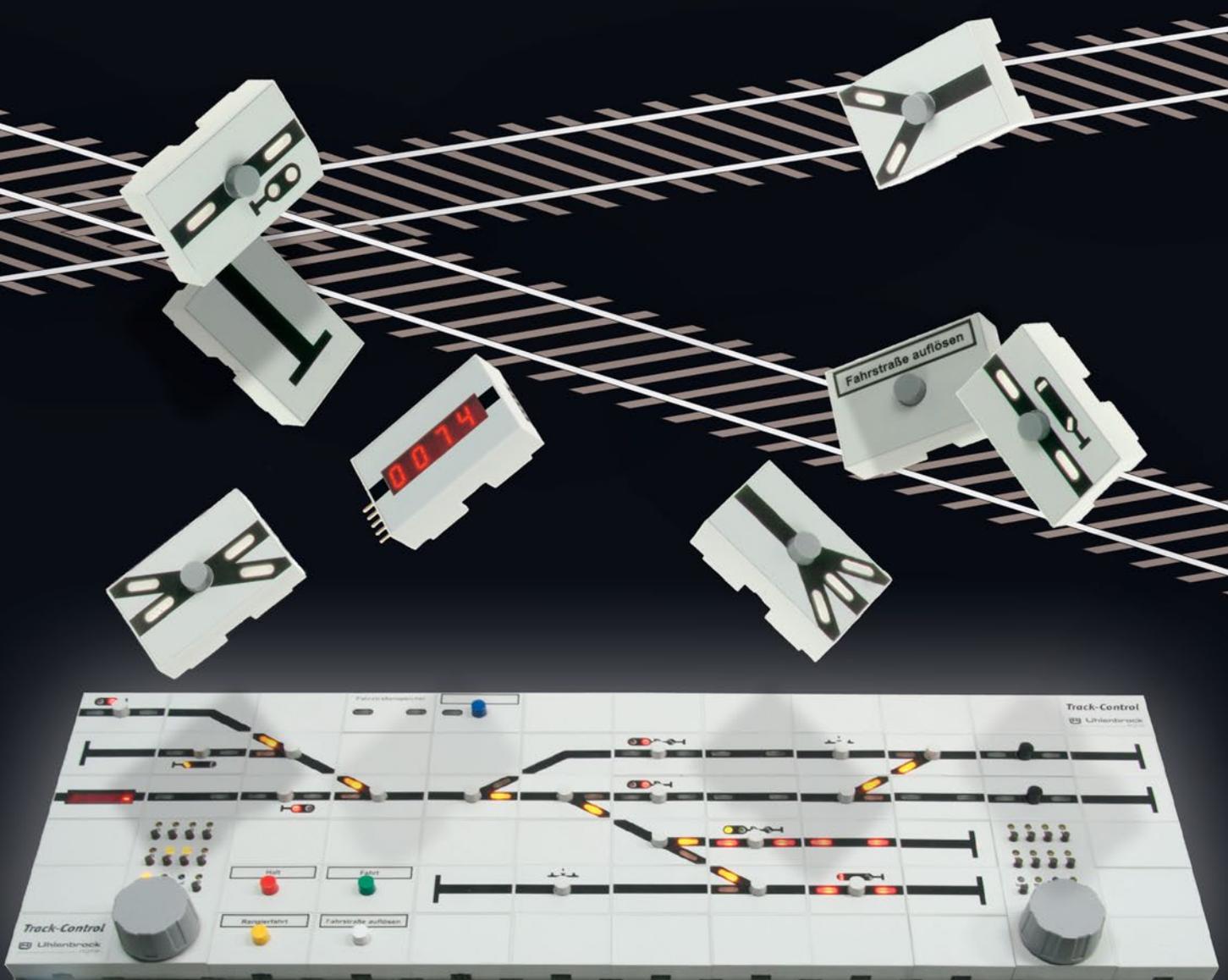


H0 1:87

[www.mtb-model.pl](http://www.mtb-model.pl)

# Track-Control

Das Gleisstellpult mit dem Stecksystem



## Track-Control

Minimaler Aufwand –  
maximale Flexibilität !

 **Uhlenbrock**  
digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH  
Mercatorstr. 6  
46244 Bottrop  
Tel. 02045-85830  
[www.uhlenbrock.de](http://www.uhlenbrock.de)