

eisenbahn Modellbahn magazin

H0-Anlage „Dillinger Hütte“



DB-Betrieb im größten
Modell-Stahlwerk Europas

Vorbild & Modell:

Baureihe 86

So spannend war die Karriere der
meistgebauten Einheits-Tenderdampflok



(NL) EUR 8,60 • (LUX) EUR 9,20 • (B) EUR 9,20 • (CH) CHF 12,50 • (A) EUR 8,60 • (D) EUR 7,80

Märklin-Werbelok



Hinter den Kulissen: So erhielt
die 101 064 ihr neues Design

H0-Test Re 4/4 der BLS
Rocos Neue, Lima und Rivarossi
Abschied von der 01 118
Darum muss sie aufs Abstellgleis
DB AG hilft Privaten
Probleme im E-Netz Stuttgart

Karower Kreuz



Was wird aus dem Nebenbahn-
Knoten in Mecklenburg?

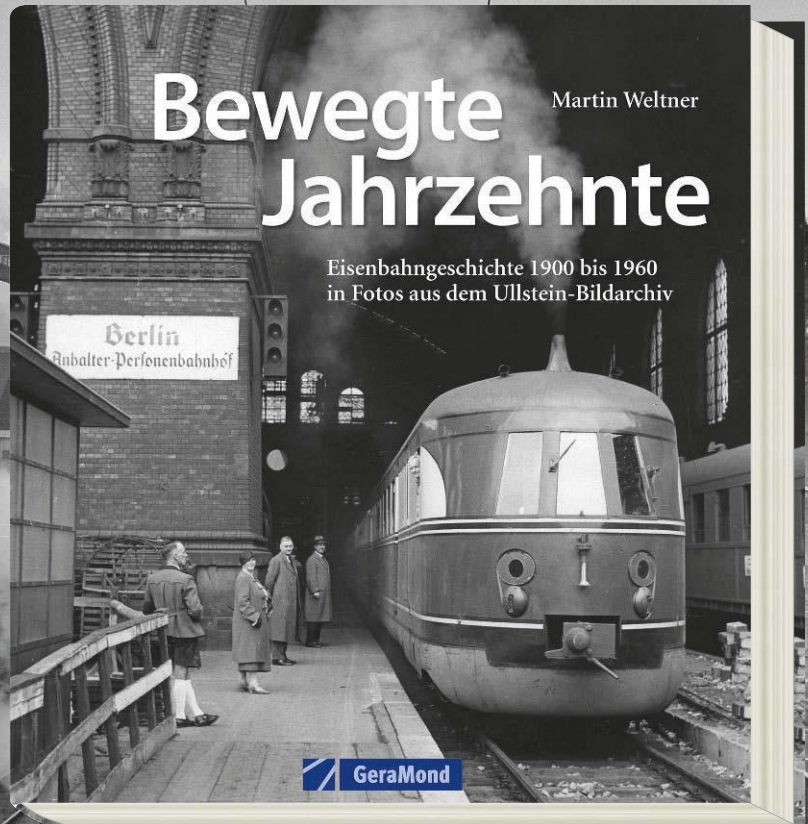
EISENBAHNGESCHICHTE ERSTER KLASSE!

NEU

192 Seiten · ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-95613-083-0
€ (D) 39,99

**Einzigartige Aufnahmen
der berühmtesten deutschen
Pressebildagentur Ullstein Bild.**

Ullstein Bild wirbt für sich selbst mit den Worten: Leidenschaft für Fotografie. Dieser Bildband koppelt die Fotoleidenschaft mit der Passion für die Eisenbahn und zeigt die bewegten Bahnjahre 1900 bis 1960 in außerordentlichen Motiven. Seltenes Bildmaterial aus den Schätzen des Bildarchivs weiß zu faszinieren. Da es sich oftmals um Fotos handelt, die von Pressefotografen aufgenommen wurden, erlebt man die Bahn aus einer neuen Perspektive. Zeitgeschichte inklusive!



Weitere Eisenbahntitel finden Sie unter WWW.GERAMOND.DE



JETZT UNTER GERAMOND.DE
IM BUCHHANDEL ODER BEI AMAZON

GeraMond

Bereit für Wachstum?

Es klingt kühn, verwegen, visionär. „Wir werden die Zahl der Reisenden auf mehr als 260 Millionen verdoppeln“, kündigt die Deutsche Bahn AG laut Süddeutscher Zeitung in einem internen Strategiepapier an. Die 30 größten deutschen Städte sollen in einem Halbstundentakt verbunden, zusätzliche Carsharing-Angebote vor Ort angeboten werden. Das sind hoch gesteckte Ziele. Kann die DB tatsächlich zu diesem großen Sprung im Reisesektor ansetzen?

Die Vorarbeiten, welche die Bahn AG für die gewaltige Verkehrssteigerung in die Wege leiten will, hören sich so ambitioniert an wie das avisierte Fahrgastziel selbst. Allein 200 zusätzliche ICE-Züge bis 2024 und 100.000 Mitarbeiter mehr plant die DB ein. Der „enorme Kraftakt“, wie der Bahnkonzern selbst das Vorhaben nennt, würde Milliarden an Euro kosten – noch ist nicht klar, wer das Geld dafür gibt. Und noch bleibt offen, ob und wann alle neuen Züge und Mitarbeiter zur Verfügung stehen. Wohlweislich hat die Deutsche Bahn in dem Strategiepapier auf einen weiteren zeitlichen Rahmen verzichtet.

Aber selbst wenn alles gelingt wie geplant: Als heutiger Bahnnutzer muss man daran zweifeln, dass die Bahn auf das angestrebte Wachstum wirklich vorbereitet ist. Schon jetzt gibt es Hindernisse im Betriebsablauf und verschiedentlich entsteht der Eindruck, dass die DB unter den aktuellen Gegebenheiten am Limit fährt.

Denn wo würde sie vor allem zusätzliche Reisende gewinnen? Sicherlich auf den Strecken, die auch heute stark belegt sind: den Verbindungen zwischen Metropolen und regionalen Ballungs-



Josef Kempiak

räumen. Gerade dort gibt es Schwachstellen, die sich nicht so leicht beheben lassen. In Darmstadt Hbf stehen regelmäßig im Berufsverkehr Reisende auf einigen Bahnsteigen im Stau – die Aufgänge reichen für den Andrang in diesen Zeiten schlicht nicht aus. Ähnliche „Ballungen“ finden sich zu Stoßzeiten auch auf Fernbahnsteigen, un-

» Wo würde die DB mehr Fahrgäste gewinnen? Vor allem wohl auf den heute stark belegten Strecken

ter anderem in Frankfurt (Main) Hbf, Würzburg Hbf oder München Hbf. Eine Erweiterung der Bahnhöfe ist städtebaulich kaum machbar, weitere Zu- und Abgänge sind nur mit Mühe zu realisieren. Und: Die genannten Beispiele beziehen sich sämtlich auf das aktuelle Verkehrsaufkommen. Was passiert, wenn dieses im beabsichtigten Umfang zulegt? Es ist kaum anzunehmen,

Im Berufsverkehr sind einige Bahnsteige in Darmstadt Hbf längst ausgelastet bis überlastet. Verkraften sie ein Fahrgastplus?

dass alle zusätzlichen Reisenden nur die zusätzlich eingerichteten Züge nutzen. Die Zeichen stehen dann eher auf noch mehr Gedränge.

Die Frage der Bahnsteige bzw. Bahnsteigabgänge ist nur eine, die sich bei den Plänen der DB stellt. Doch sie zeigt, wie vielschichtig die Anforderungen des Reiseverkehrs sind. Es braucht noch mehr als neue Züge, weitere Mitarbeiter und ertüchtigte Strecken, um die Fahrgäste reibungslos zu befördern. Ganz gleich, ob sich die Reisendenzahlen nun verdoppeln oder nicht.

Thomas Hanna-Daoud,
Redaktion
eisenbahn magazin



Bester Schutz



...seit 25 Jahren

Eine Vitrine, die ebenso revolutionär, wie einfach daher kam – feiert 25jähriges!

Das Train-Safe Team dankt seinen Kunden, ohne die dieses Jubiläum nicht möglich gewesen wäre, und freut sich auf die nächsten „staubfreien“ Jahre!

Besuchen Sie den Train-Safe Shop unter www.train-safe.de oder bestellen Sie unseren kostenlosen Train-Safe Katalog!



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, Schweiz - info@train-safe.ch

info@train-safe.de, <http://www.train-safe.de>

10–23 Im Fokus: Baureihe 86

Dampflok-Legende in Vorbild und Modell



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

■ Im Fokus Titel

10 Kräftiger D-Kuppler für anspruchsvolle Nebenbahndienste

Mit insgesamt 776 Exemplaren war die Baureihe 86 die häufigste Einheits-Tenderlok der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Mehrere Hundert Exemplare standen nach dem Zweiten Weltkrieg noch bei DB und DR im Dienst, aber auch bei ausländischen Bahnen konnte man lange nicht auf sie verzichten

18 Bis heute ein Mauerblümchen

Die Baureihe 86 ist trotz ihrer Formschönheit und universellen Einsetzbarkeit in den Modellbahn-Sortimenten nicht weit verbreitet. Immerhin findet man über alle Nenngrößen hinweg fein passendes Maschinchen. In HO erwarten wir Rocos Neukonstruktion

■ Eisenbahn Titel

6 Eine Lok wirft sich in Schale

Die Elllok 101 064 ist seit Juli mit Werbung für Märklin unterwegs. Doch wie entsteht eine Werbelok? Ein Blick hinter die Kulissen

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Fehlstart mit Ansage

Seit Juni 2019 sind Abellio und Go-Ahead auf mehreren Strecken um Stuttgart unterwegs, doch der Start lief alles andere als rund

41 Vom roten zum schwarzen Blitz

Warnzeichen im Wandel der Zeit: Blitzsymbole an Lokomotiven, elektrischen Einrichtungen und Oberleitungsmasten

42 Schlussakkord in Mecklenburg? Titel

Planmäßiger Saisonverkehr auf den Nebenbahnen rund um Karow (Meckl.) im Sommer 2019 – waren es die letzten Personenzüge?

46 Abschied nach 85 Jahren

Aus für O1 118: Im Frühjahr 2019 angekündigt, wurde nun das Dienstende der Museumslokomotive vollzogen

49 Ein Kinderspiel für eine E 50

Überraschung aus den Achtzigern: eine Güterzuglok vor einem Personenzug

■ Modellbahn

52 Vorserien-V 100

Die Ende der 1950er-Jahre von der DB beschaffte Baureihe V 100 erschien 1964 auch in HO und hielt sich lange im Sortiment von Trix

54 Neu im Schaufenster

Die Modellbahn-Herbstsaison steht vor der Tür, was sich im wiederbelebten Neuheiten-Angebot der Industrie positiv niederschlägt

Service

- 50 Gewinnspiel
- 105 Leserbrief
- 106 Buch & Film
- 108 Termine/TV-Tipps
- 110 Kleine Bahn-Börse
- 110 Fachgeschäfte
- 115 Veranstaltungen
- 122 Vorschau/Impressum

**Großes Gewinnspiel
auf Seite 50!**

Inhalt



Guus Ferrée

Florian Dürr



Dem klassischen Nebenbahnknoten Karow droht das Ende **42-45**

64-69

Dillinger Modellbahner zeigen die Schwerindustrie ihrer Region

Verglichen & gemessen



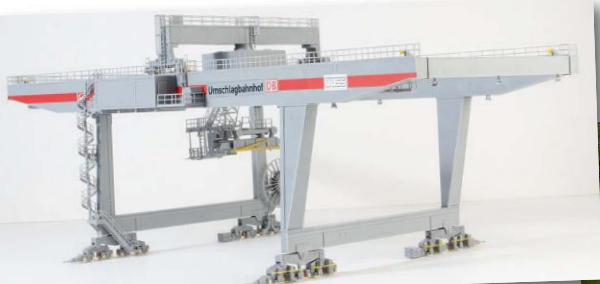
Karl Laumann



Gunnar Selbmann

92-99 H0-Test der BLS-Re 4/4 von Lima, Rivarossi und Roco

46-48 Die beliebte Museumslokomotive 01 118 rollte Anfang August in ein privates Museum



Oliver Strüßer

72-75

Fallers H0-Containerkran stellt an Bastler durchaus hohe Anforderungen

36-40

Auf die DB-111 war im Nahverkehr um Stuttgart Verlass



Alexander Wilkens

64 Digital zu Saarland-Stahl

Titel

Die Dillinger Hütte ist eines der letzten verbliebenen Stahlwerke im Land, was den Modellbahnclub vor Ort dazu bewog, wichtige Industrielemente in H0 nachzubauen

70 Goldener Herbst

Oktober ist nicht nur ein Monat der bunten Laubbäume, sondern auch die Zeit der Weinlese, was wir zum Nachbauen empfehlen

72 Umschlag-Gigant von Faller

895 Bauteile als Herausforderung: Mit der neuen H0-Containerbrücke lässt sich ein großflächiger Umschlagplatz gestalten

76 DSG-Komfort für Nachtzüge

Das Nachtreiseangebot der Deutschen Schlaf- und Speisewagengesellschaft hat auch im Kleinen starken Widerhall gefunden – unsere große Schlafwagen-Modellübersicht

116 Schlichter Gleiskreis

Seit Jahrzehnten bastelt Peter Bauer an Modellbahn-Projekten für Freunde. Doch nun entstand eine H0-Anlage fürs eigene Zuhause

118 Willkommen in Jean-Ville!

Jan van Remmerdens letztes Schaustück war noch in 1:87 gebaut, doch nun sollte es ein Oe-Rangierdiorama als Messeanlage werden

8 Seiten extra

**Meisterschule
Modelleisenbahn**

**Bahnverkehr – Beladung
Wagenladungen**

Schwere Stahlträger als Ladegut für die Modellbahn: So setzen Sie den Transport realistisch in Szene

**ab Seite
82**

Straßenverkehr – Straßengestaltung

Realistischer Straßen- und Wegebau, Teil 4
Die vorbildgetreue Linienführung und Trassierung innerörtlicher Straßen im Modell

92 BLS-Ellok-Boliden im H0-Test

Die Re 4/4 ist als 1:87-Nachbildung aktuell von Rivarossi und Roco erhältlich. Kann da das Lima-Modell von 1992 noch mithalten?

100 Häuser für drinnen und draußen

Walachia-Gebäude-Modelle taugen für Anlagen der großen Spuren ab 1

102 Meldeverfahren des Lenz-Systems

Als Lenz 1992/93 die erste DCC-Zentrale auf den Markt brachte, wurde dem Thema Rückmelden über den RS-Bus sogleich große Bedeutung beigemessen



Robin Fell / Sig. Eisenbahnstiftung

Titelbild: Am 28. Mai 1970 erwartet der Heizer auf 086 348 im Bahnhof Coburg ungeduldig den Abfahrauftrag für N 3340 nach Rodach. Der Zugführer ist noch mit letzten Schreifarbeiten beschäftigt



■ 101 064 im Märklin-Design

Eine Lok wirft sich in *Schale*

Die Ellok 101 064 von DB Fernverkehr ist seit Anfang Juli 2019 mit einer vollflächigen Werbung für die Firma Märklin unterwegs. Die Gestaltung einer Werbelok erfordert ein hohes Maß an Erfahrung und Geschicklichkeit, wie Holger Späing im DB-Regio-Werk Dortmund beobachten konnte

Der 29. Juni 2019, 6:00 Uhr morgens: Schichtwechsel im DB-Regio-Werk Dortmund. Doch es ist kein gewöhnlicher Samstagmorgen, denn in der Halle steht mit 101 064 eine Lok des Geschäftsbereichs Fernverkehr. In der Regel zieht oder schiebt sie Intercity- oder Eurocity-Züge durchs Land. Erst im April 2019 hatte die Maschine in Dessau einen neuen Anstrich erhalten. Nun steht sie hier, gewaschen und grundgereinigt. In den folgenden Stunden soll sie ein neues Gewand anlegen und ein ganzes Jahr lang für Märklins 160. Firmengeburtstag werben.

Damit setzt sie eine Tradition rollender Werbeflächen bei DB Fernverkehr fort, die vor über 20 Jahren mit einer Weihnachtslok der Baureihe 120 begann – damals ebenfalls von Märklin in Auftrag gegeben. Wie 101 064 zum Tagesende aussehen wird, wissen im Moment nur die beiden Fachleute, die sie gleich folieren werden. Ihre Arbeit beginnt mit dem Studieren der Pläne und grafischen Entwürfe sowie dem Ausrollen und Ordnen der ersten Folien. Mit-

arbeiter von DB Regio machen sich derweil daran, die Aufstiegsstangen an den Führerständen zu demontieren.

Arbeiten fast im Akkord

Das Ende aller anstehenden Arbeiten ist hingegen exakt vorgegeben: Am Sonntagmorgen um 9:00 Uhr wird ein Mitarbeiter der Märklin-Dokumentation die Lok von allen Seiten fotografieren und alle verwendeten Farbtöne gegen Farbkarten und -fächer der Systeme RAL, HKS und Pantone abgleichen. Auf dieser Basis können dann die Miniaturen des Göppinger Modellbahnherstellers exakt umgesetzt werden – für die Spur H0 ist die Jubiläumslok inzwischen bereits als MHI-Modell angekündigt worden.

Den beiden Beklebungsexperten ist die jahrelange Routine anzusehen. Es sieht einfach aus, wenn sie die bedruckten Folien auf den Längsseiten aufbringen. Dabei ist es eine anspruchsvolle Arbeit, die Geschick und eben Erfahrung erfordert. Manchmal wird's knifflig, nicht alles gelingt auf Anhieb. Zusätzlich erschweren die steigenden Temperaturen die Arbeit. Als das Thermometer draußen schon deutlich über die 30-Grad-Marke gestiegen ist, macht sich die Hitze auch in den Hallen des DB-Werks bemerkbar und treibt manche Schweißperle auf die Stirn.

Zunehmende Schwierigkeitsgrade

Weitere Herausforderungen stellt die Lok selbst: Fast vier Meter hoch bis an die Blenden der Dachverkleidung reichen die zu beklebenden Flächen. Nur mit Leitern und verfahrbaren Arbeitsbühnen lassen sie sich erreichen. Und trotzdem geht es das eine oder andere Mal nicht ohne zusätzliches Recken und Strecken – vor allem, wenn Korrekturen erforderlich sind.

Am Anfang geht es noch schnell voran. Von unten nach oben wird die erste Seitenfläche, die später einige Katalogmotive zeigen wird, in waagerechten Reihen mit vielen einzelnen Folienstücken belegt. Die gegenüberliegende Fläche wird gefragte Klassiker aus dem früheren Märklin-HO-Programm zeigen: V 60, V 200 und die Vorgängerin des Werbeträgers, eine E 03.



Mit EC 6 rollt 101 064 am 3. Juli 2019 in Düsseldorf-Derendorf Richtung Norden. Hier ist die Seite zu sehen, auf der Märklin-Klassiker wie die E 03 abgebildet sind Martin Wehmeyer



Trainini (11)

Bei der Premierenfahrt am 1. Juli 2019 zeigt 101 064 bei Münster-Mecklenbeck die Seite der Lok, die von Märklin-Katalogmotiven geziert wird Stefan Klein

Viel Erfahrung und Geschicklichkeit sind erforderlich, um Werbefolien auf eine Lokomotive aufzukleben





Provisorisch heftet Klaus Hunger eine Folie an, um sie leichter ausrichten zu können



Kopfzerbrechen bereiten die gerasterten Flächen, bis alles korrekt gedreht und ausgerichtet ist

Von Hand muss die Lok verschoben werden, um die Dachblenden von allen Seiten erreichen zu können



Die Sockel der Haltestangen erlauben kein Warten und müssen sofort ausgeschnitten werden

Türen und Führerstands Fenster werden hingegen einfach überklebt und später freigeschnitten



Knifflig wird es nochmal an den Fronten, an denen der Übergang von den Schrägen vollendet wird

Alle geraden Flächen sind fertig; jetzt muss um Anbauteile herum geschnitten und angepasst werden



Viele Stunden sind vergangen, dann zeigt 101 064 bis auf wenige Feinarbeiten ein fertiges Bild



Die glatten Wände der Baureihe 101 erlauben es, die Folien hier problemlos anzulegen und auszurichten. Erst wenn alles passt, werden die Schutzfolien an den Klebeflächen vollständig abgezogen und die Motive endgültig mit dem Außenblech der Lok verbunden. Auch der „Dürr-Keks“ und die Betriebsnummer werden überklebt. Wo es erforderlich ist, finden sie später Ersatz durch neue Aufkleber.

Der Prozess des Folienklebens, den wir hier verfolgen, weicht von dem auf Kraftfahrzeugen ab. Vergleichbar mit dem Auftrag von Nassschiebebildern im Modellbau wurden sie bei Pkw auf einer Seifenwasserschicht „schwimmend“ aufgebracht. Das erlaubt nachträgliche Korrekturen der Ausrichtung. Erst wenn ihre Lage endgültig stimmt, wird das Wasser von innen nach außen ausgestrichen und der Klebstoff haftet mit diesem Moment am Lack.

Besondere Arbeitstechniken

Die großen Flächen der Lokomotive erfordern allerdings ein abweichendes Vorgehen. Hier werden die Schutzfolien an ausgewählten Ecken abgezogen, um diese provisorisch an den Fahrzeugkasten zu heften. Völlig entfernt werden sie erst, wenn ein Teilbild vollständig und korrekt am Nachbarlement ausgerichtet ist.

Identisch ist das sich anschließende Ausstreichen zu den Rändern mit Hilfe von Kunststoffspachteln, doch hier werden nur die Luftblasen ins Freie befördert, die sonst für Unebenheiten und Motivverzerrungen sorgen würden. Ab und an lassen sich winzige Luftblasen nicht auf diese Weise entfernen und müssen dann mit einer Nadel aufgestochen werden. Doch davon ist anschließend nichts mehr zu sehen.

Das auf der Lok entstehende Großbild besteht aus vielen kleinen Einzelbildern, die mit geringem Überlappen aneinandergereiht werden. Auf weißen Rändern, die unter der Nachbarfolie verschwinden, erleichtern Textkennzeichnungen das Zuordnen aller Bestandteile zum geplanten Gesamtbild.

Flächen wie die Fenster werden in dieser Phase kurzerhand überklebt und später entlang der Dichtungen wieder freigeschnitten. An den Aufnahmen der Haltestangen für den Führerstands Aufstieg muss schon gleich mit dem Anlegen geschnitten werden, denn die hervortretende Sockelplatte sorgt für Verzerrungen.

Aus Sicherheitsgründen wird natürlich auf einem Hallengleis ohne Fahrdrat gearbeitet, denn sonst bestünde ja Lebensgefahr durch Lichtbögen aus der Oberleitung. Ein Verschieben der Lok ist so allerdings nicht möglich.

Das sorgt im Verlauf der Arbeiten für Probleme: Als die Arbeiten in Richtung des Daches voranschreiten, stellt Klaus Hunger, einer der beiden Folienspezialisten, fest, dass 101 064 im oberen Bereich nicht von allen Seiten zugänglich ist. Die große, fahrbare Arbeitsbühne kann deshalb nicht überall in Position gebracht werden. Die Lok muss bewegt werden – aber wie, ohne Fahrleitung?

Es geht nicht ohne Kraftakte

In die Gegenrichtung könnte zwar eine elektrische Winde helfen, aber in diesem Spezialfall müssen starke Männer von DB Regio heranziehen: Einer löst im Maschinenraum die Federspeicherbremse und vier weitere versammeln sich im Bereich der Pufferbohle, um den 84 Tonnen schweren Koloss von Hand zu verschieben. Ein Zurückrollen wird mit Bremschuhen verhindert. So klappt auch hier, was bei Güter- und Reisezugwagen im Rad-Schiene-System möglich ist: Jede der beteiligten Personen setzt dank geringem Reibungskoeffizienten ganze 21 Tonnen Masse in Bewegung!



Präzision ist gefragt, denn mit Scheibendichtungen und Regenrinnen gibt es genug „Störfaktoren“

Für seine Modelle verlässt sich Märklin nicht auf Pläne. Alles wird mit Farbfächern abgeglichen



Und schon kann es weitergehen. Spannend wird es jetzt an Ecken, Schrägen und besonders den Rundungen. Wird dort eine zweidimensionale Folie übergelegt, sind zeitfressende Nacharbeiten an der Tagesordnung. Die in der Werbeabteilung von Märklin aus historischen Katalogzeichnungen selbst entworfenen Gestaltungen beider Seiten verzichten deshalb auf bildliche Darstellungen in den Problemzonen.

„Rasterfahndung“ mal anders

Die beige Grundfläche des Motivs mit dem markanten Schriftzug „Märklin verbindet Generationen“ und dem Zahlenhinweis „160“ zum Firmenjubiläum wird zu beiden Fahrzeugenden jeweils in Richtung des gewohnten Rots ausgerastert.

Dieser weiche Übergang wirkt zwar harmonisch, stellt die Experten aber vor Herausforderungen: Die vielen Punkte haben unterschiedliche Größen und Abstände. Deshalb müssen die Folienteile treffsicher ausgewählt, zugeordnet, gedreht und ausgerichtet werden. Die vielen Anpassarbeiten im oberen Bereich der Führerstandsseiten machen diese Arbeiten nicht gerade leichter.

So vergehen Stunden ohne erkennbare Fortschritte. Inzwischen ist es Abend. Mit den beiden Stirnseiten steht den Folienspezialisten ein

letzter Kraftakt bevor. Hier sollen die DB-Embleme ohne Kontrastbalken und über den Frontfenstern zusätzliche Märklin-Schriftzüge in Weiß prangen. Auch hier werden zunächst die gesamten Flächen oberhalb der Pufferbohlen mit Folien belegt, obwohl sie rot waren und auch bleiben werden. Das mag verwundern, doch der Auftraggeber möchte keine Farbabweichungen zur verkehrsroten Grundfarbe riskieren. Märklins Rot hebt sich zwar nur minimal, aber dennoch (auch ohne Farbfächer) wahrnehmbar vom einheitlichen Verkehrsrot (RAL 3020) der Deutschen Bahn AG ab.

Letzte Bastelarbeiten

Nirgendwo sonst an der Lok sind so viele Stellen ein- und ausgeschnitten wie im nun laufenden Arbeitsabschnitt: Handgriffe, Scheibenwischer, Wasserdüsen, UIC-Steckdosen, Führerstandsstirnfenster und die Laternengläser sind ebenso sauber wie an allen vorausgegangenen Stellen freizulegen, denn auf ihre Funktion lässt sich nicht verzichten.

Schließlich erfolgen noch Feinarbeiten im unteren Bereich der Schrägen. Auch die Rahmenblenden wollen zwecks identischer Farbtöne überklebt werden, doch finden sich hier betriebswichtige Hinweise auf Aufklebern, die nicht im Folienbestand vorhanden sind. Also heißt es Maß nehmen und die Recht- und Dreiecke so präzise ausschneiden, dass dies später nicht zu sehen ist und den Gesamteindruck stören könnte. Doch damit nähern sich die Arbeiten jetzt auch ihrem Ende. Während draußen die Dämmerung hereinbricht, geht's im DB Regio-Werk Dortmund ans Aufräumen.

Der Start in ein neues Leben

101 064 wird nach abgeschlossener Dokumentation die Halle verlassen und sich im Freien präsentieren, denn auf sie wartet dann schon eine Überführungsfahrt. Am 1. Juli 2019 wird sie wieder im Plandienst stehen und spätestens dann kennt sie jeder: Deutschlands jüngste Werbelok, die weithin auf 160 Jahre Märklin aufmerksam macht und für das spannendste Hobby überhaupt begeistern soll.

Längst liegen die Trainspotter auf der Lauer, um die beiden unterschiedlich gestalteten Seiten des DB-Rennpferds auf ihren Speicherkarten zu verewigen. Ein ganzes Jahr bleibt dafür noch Zeit. So lange müssen die sächsischen Folienspezialisten um Klaus Hunger sicherlich nicht warten, bis sie einen neuen Beklebungsauftrag bekommen.

Holger Späing

■ Tenderlokomotive der Baureihe 86 für Nebenbahnen

Kräftiger D-Kuppler

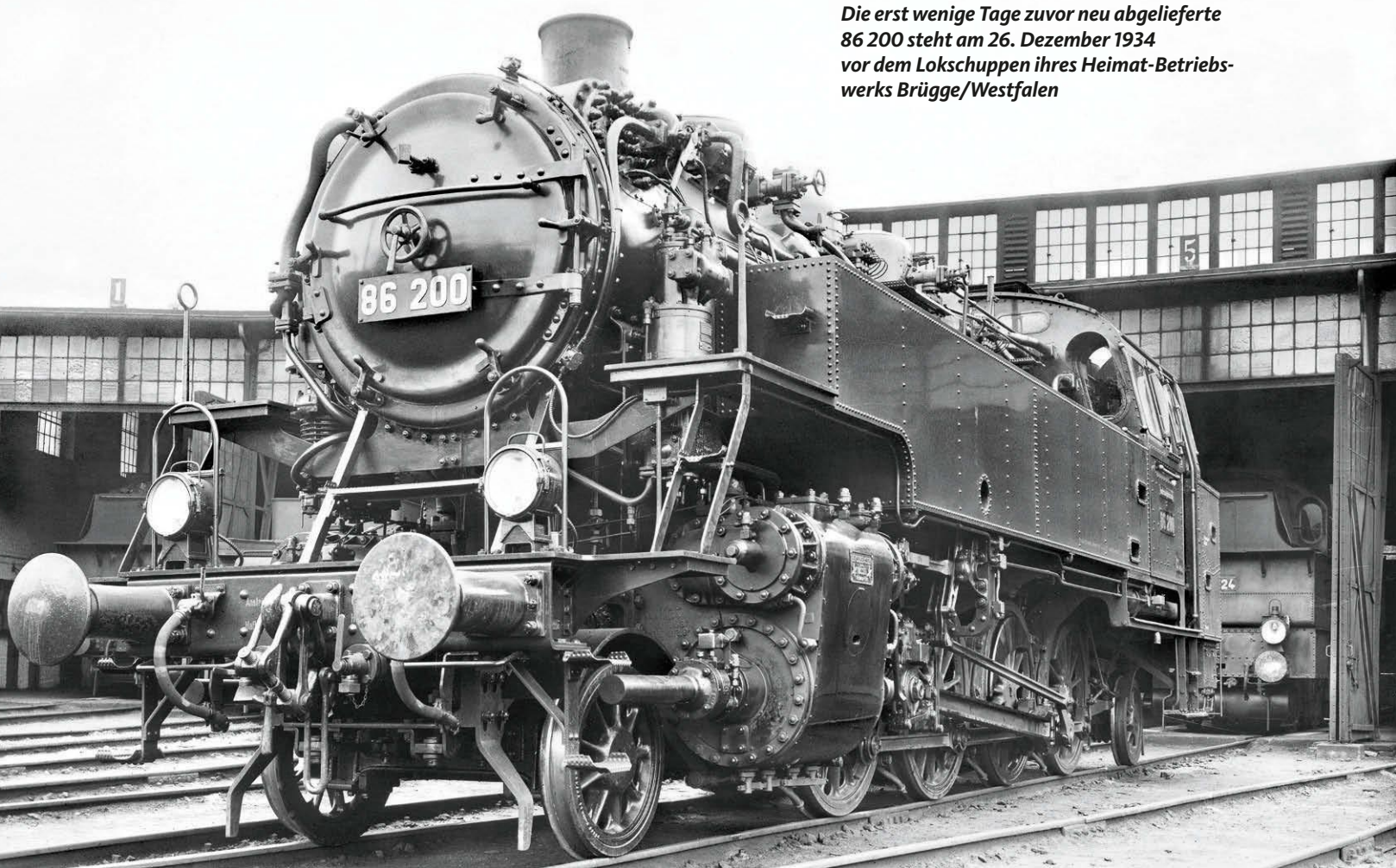
für anspruchsvolle Nebenbahndienste

Mit insgesamt 776 Exemplaren war die Baureihe 86 die am häufigsten gebaute Tenderlokomotive aus dem Einheitslokomotivprogramm der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Mehrere Hundert Exemplare davon standen nach dem Zweiten Weltkrieg bei DB und DR auf zahlreichen Nebenbahnen im Dienst, vorrangig in Mittelgebirgsregionen.

Auch bei ausländischen Bahnen konnte man auf die Baureihe 86 lange nicht verzichten

Die erst wenige Tage zuvor neu abgelieferte 86 200 steht am 26. Dezember 1934 vor dem Lokschuppen ihres Heimat-Betriebswerks Brügge/Westfalen



Bei ihrer Gründung hatte die DRG von ihren Vorgängergesellschaften eine große Vielzahl an Dampflok-Gattungen diverser Länderbauarten geerbt. Vor allem für den Nebenbahndienst standen ihr über 50 verschiedene Spielarten zur Verfügung – eine im Sinne einer planmäßigen Unterhaltung im Werkstattendienst viel zu große Zahl mit teils völlig unterschiedlichen Fahrzeugkonzepten. Mit diesem Provisorium musste die Reichsbahn aber vorerst leben. An die Neubeschaffung einer Nebenbahnlok war zunächst nicht zu denken. Rasch stellte sich für die Beschaffung neuer Loks der Wunsch nach einer

Technische Daten zur Baureihe 86

Bauart	1'D1' h2t
Höchstgeschwindigkeit	70/80 km/h
Länge über Puffer	13.820 mm
Höhe über SO	4.165 mm
Treibraddurchmesser	1.400 mm
Lauf- und Laufdurchmesser	850 mm
Dienstmasse (Normalausführung)	88,5 t
Radsatzfahrmasse	15,2 t
indizierte Leistung	1.030 PSi
befahrbarer Bogenhalbmesser	140 m

Vereinheitlichung ein, denn eine möglichst große Bauteile- oder Baugruppengleichheit über mehrere Baureihen hinweg versprach nicht nur geringere Beschaffungskosten, sondern auch deutliche Erleichterungen in der Unterhaltung der Betriebsloks. So wurde ein ganzes Programm an neuen Einheitslokomotiven aufgestellt, in das auch Loks für den Nebenbahndienst einbezogen wurden.

Flinke Tenderlok für Nebenbahnen

Um 1925 wurden die Planungen für das Einheitslokomotivprogramm konkret. Nach eingehender Begutachtung verschiedener Entwürfe wurden drei Loktypen