

eisenbahn Modellbahn magazin

Dampflok-Ablösung bei der DB



Diesellok-Programm: Warum sich nicht alle Baureihen durchsetzten

Zwischen Weltrekord und Alltag



Baureihe 05

Dampflok-Giganten beim Vorbild und im Modell



Vergleichstest Baureihe 120⁰



120 003 von Trix
120 005 von Piko

Ist teurer wirklich besser?

Spessart nach Vorbild

Wie eine Nebenbahn in H0 lebt
(K)eine Frage des Profils
Schienen-Beratung von O bis Z
Die zwei Seiten der E 16
Rocos Modell und das Original

Berlin – Dresden – ČSSR

Dem D-Zug „Istropolitan“ auf der Spur



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

Baureihe 05 • Diesellok-Typenprogramm der Bundesbahn • D-Zug „Istropolitan“ • Baureihe 120⁰ in H0 von Piko und Trix • Spessart-Nebenbahn in H0 • E 16: Roco-Modell und Original

Unser H0 Insider-Modell 2020

Dieseltriebzug RAm TEE „EDELWEISS“

Von dem niederländisch-schweizerischen TRANS-EUROP-EXPRESS wurden insgesamt 5 Züge beschafft. Auf der Strecke Zürich - Amsterdam verkehrten sie als TEE „EDELWEISS“. Zwei Dieselmotoren mit je 1.000 PS / 735 kW ermöglichten dem Zug eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Es gab ausschließlich vollklimatisierte Wagen der 1. Klasse. Der Zug hatte 114 Sitzplätze, der Speisewagen lud mit 32 Plätzen zum Verweilen ein.



Highlights

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Schwere Metall-Ausführung.**
- Spielwelt mfx+ Digital-Decoder mit umfangreichen Sound und Licht-Funktionen.
- Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung, digital schaltbar.
- Serienmäßig mit Maschinenraum- und Führerstandbeleuchtung, digital schaltbar.
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Motorwagen, 4 Achsen angetrieben.

Jetzt nicht verpassen!

Bestellschluss: 29. Februar 2020

märklin
HO

Wechselstrom



39706 Dieseltriebzug RAm TEE „EDELWEISS“

€ 899,-*



Gleichstrom



22976 Dieseltriebzug RAm TEE „EDELWEISS“

€ 899,-*

TRIX
HO



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

Norm-Korrektur für das Lichtraumprofil

In den zurückliegenden Jahrzehnten wurden die Aufbauten unserer Modelle immer maßstablicher und detaillierter, die Motoren und Getriebe deutlich kleiner, das Gestänge der Dampfloks zierlicher sowie das Spiel in den Radsätzen und Drehgestellen merklich geringer. Wer also ausschließlich Modelle jüngeren Produktionsdatums einsetzt, kann seine Miniaturlandschaft ebenfalls wesentlich vorbildgerechter gestalten, was insbesondere bei den Spalten zwischen Fahrzeugen und Laderampen oder Bahnsteigen auffällt. Auf diese positive Entwicklung hat der MOROP reagiert und bereits 2018 die NEM 301 „Umgrenzung der Fahrzeuge“ und aktuell auch die NEM 102 „Umgrenzung des lichten Raumes“ überarbeitet.



Die neue Köf III von Roco erfüllt die NEM 301, sodass man das Lichtraumprofil nach der aktuell veröffentlichten NEM 102 gestalten kann

Gleismittenabstand von 20 sowie einer Höhe von elf bzw. 13 Millimetern möglich. Brücken können auf nichtelektrifizierten Strecken nun 57 Millimeter über SO errichtet werden, wenn man nur Fahrzeuge neuer Produktion einsetzt oder alle Altfahrzeuge getestet hat.

Doch werden unsere Anlagen dadurch attraktiver? Sicher nicht, da man den optischen Unterschied auf größeren Betriebsanlagen, deren Gleise oft im Bogen liegen, kaum erkennen wird. Bei Dioramen oder auf Modulanlagen, wo der Betrachter nah am Betriebsgeschehen steht, sieht es schon anders aus. Allgemein kann das auch zu Problemen führen, nämlich, wenn man historische Modelle einsetzt. Als Betriebsbahner gönne ich diesen gerade in

Doch was bringt das dem aktiven Modellbahner? Lohnt sich der Normungsaufwand überhaupt, zumal die NEM 102 nur für Fahrzeug-Neukon-

» Weniger Spiel im Fahrwerk ist ein Mehrwert und erleichtert die Einhaltung der NEM 301

struktionen gilt? Um die Fragen zu beantworten, muss man ins Detail gehen: Bei der erlaubten Aufbaubreite von 40 Millimetern bei HO-Fahr-

zeugen hat sich nichts geändert, nur die bisherige Höhe von 57 Millimetern wurde um zwei Millimeter geringer. Das klingt nicht dramatisch, ist aber für Durchfahrts Höhen an Lokschuppen-toren oder Brücken durchaus entscheidend. Die eigentlich wichtigste Änderung findet man im Bereich bis zu 13,5 Millimeter über Schienenoberkante (SO). Hier sinkt die erlaubte Breite auf 39 Millimeter. Diese Differenz ist auch nicht dramatisch und wird laut MOROP bereits von mindestens 96 Prozent der über 4.000 getesteten Modelle eingehalten. Dementsprechend sind nun Bahnsteigkanten bzw. Laderampen in einem

der Winterzeit gerne einmal etwas Auslauf und möchte dafür nicht extra einen Lü-Plan für Fahrten mit Lademaßüberschreitung aufstellen oder ein spezielles Durchfahrtsgleis im Bahnhof bereithalten müssen. Folglich werde ich die Laderampen, Bahnsteige oder Brücken auf meinen Anlagen und Dioramen nicht der neuen Norm anpassen. Wie, verehrte Leser, halten Sie es damit – bauen Sie um?

Martin Menke, Redakteur



Entdecken Sie
„Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!

Besuchen Sie direkt unseren
Onlineshop 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
Schweiz - info@train-safe.ch
info@train-safe.de, www.train-safe.de

12–25 Im Fokus Baureihe 05



Landesbildstelle Berlin/Sig. Andreas Krüpping

■ **Im Fokus** **Titel**

12 Zwischen Weltrekord und Alltag
Moderne Technik und Stromlinie sollten der Dampflok neue Dimensionen erschließen. Die 1935 vorgestellte Reichsbahn-05 meisterte zwar die 200 km/h, doch Elektro- und Dieselfahrzeuge setzten sich durch

20 Deutschlands Schnellste in Miniatur-Ausführungen
Imposant, mächtig, formschön, leistungsstark und schnell – Attribute, die der Dampflok-Baureihe 05 gut zu Gesicht stehen. Was ist dran am Nimbus dieser Giganten?

■ **Eisenbahn**

Titel

6 Viele Wege führen nach Bratislava
Der „Istropolitan“ gehörte 23 Jahre zum exklusiven Fernverkehr der Reichsbahn – mit mehrfach wechselnden Kurswagen-Läufen

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

36 Fünf Wegbereiter für das Dampflok-Ende **Titel**

Um den Dampfbetrieb abzuschaffen, legte die DB in den 1950er-Jahren ein großes Diesellok-Typenprogramm auf; etliche Exemplare stehen heute noch im Dienst

44 Schienenbus „Kuddl“ geht in Rente
Am ersten Advent verabschiedete die AKN ihre letzten beiden „Uerdinger“ und hofft jetzt auf eine Museumsbahn als Käufer

46 Litra MR/MRD der DSB

Der VT 628 der DB überzeugte die Dänischen Staatsbahnen so sehr, dass sie davon knapp 200 Nachbauten bestellte. Zu Beginn des Jahres 2019 endete der Einsatz

50 Ganovenjagd im Schnellzug

Wichtige Akteure eines ARD-„Tatorts“ aus den 1970er-Jahren: die Bundesbahn und ein diesellokbespannter Schnellzug

■ **Modellbahn**

52 Zwei Gesichter einer Ellok

Kaum eine andere Lokomotive zeigt sich von beiden Seiten so unterschiedlich wie die E 16 – im Vorbild wie beim Roco-Modell

56 Neu im Schaufenster

Mit etlichen Formneuheiten bliesen die Fahrzeugmodellhersteller zum Jahresendspurt

68 Grünes Wunder für Modellbäume

Bäume begrasen? Das funktioniert! Das revolutionäre Microrama-Magigras-Gerät

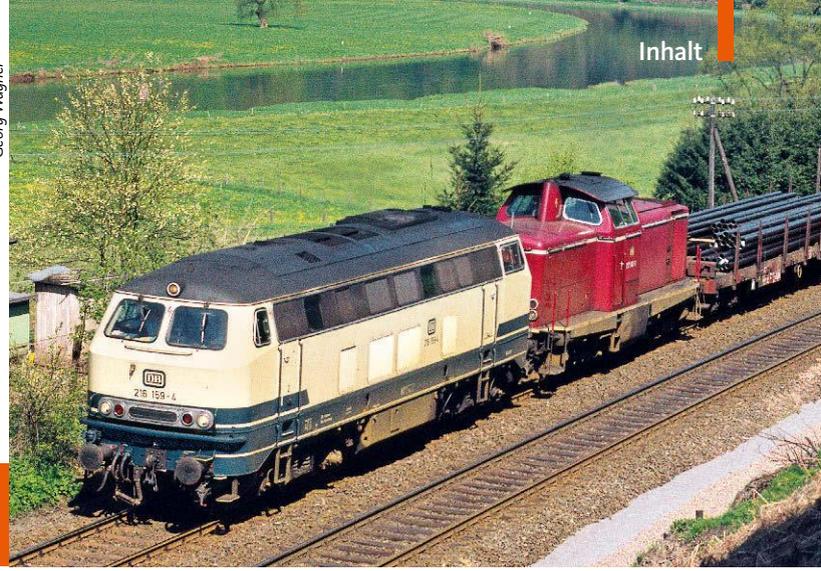
Service

- 65 Leserbrief
- 66 Buch & Film
- 116 Kleine Bahn-Börse
- 116 Fachgeschäfte
- 120 Veranstaltungen
- 114 Termine/TV-Tipps
- 130 Vorschau/Impressum

Jürgen Albrecht



Georg Wagner



74-76 Ein Gleisoval samt mittigem Bw und eine Straßenbahn-Pendelstrecke als TT-Winteranlage

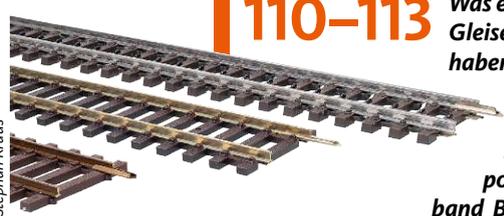
Das Diesel-lok-Typenprogramm brachte einige langlebige Konstruktionen hervor **36-42**



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

104-109

Piko/Trix-Elloks der DB-Baureihe 120^o im HO-Test



Stephan Kraus

110-113

Was es an unterschiedlichen Gleisen und Schienenhöhen gibt, haben wir in den Nenngrößen O bis Z recherchiert

124-129 HO-Nachbau des Endbahnhofes Heimbuchenthal als Erinnerungen an die beim Vorbild längst stillgelegte Elsavatalbahn



Jürgen Albrecht

Der Istropolitane verband Berlin und später Leipzig mit Prag und Bratislava **6-11**



Rainer Heinrich

erweist sich nicht nur auf Anlagengrundflächen als wahres Gestaltungswunder

72 Neue Decoder braucht das Land
Piko baute jüngst seine eigene Elektronik-Abteilung und -Produktpalette aus

74 Winterbetrieb am Ringlokschuppen
Diese verschneite TT-Anlage mit Gleisoval und mittig angeordnetem Bahnbetriebswerk dürfte viele zum Nachbauen anregen

77 Treuer Begleiter für DR-Züge
Dem Piko-HO-Modell des Gepäckwagens Pwgs 88 bzw. Daa verordnen wir in unserer Umbau-Serie eine Verschönerungskur

80 Tipps & Kniffe
Leserempfehlungen für Leser in puncto Fahrzeugbau, Signaltechnik, Zubehör und Modellbahn-Elektronik

100 Hochwertigkeit als Nische
Vom Brüderpaar Fischer haben viele erst mit Übernahme des Gützold-Erbes gehört. Zuvor waren sie schon im Hintergrund aktiv

104 Drehstrom-Pioniere der DB **Titel**
Piko macht bei Neuerscheinungen auch vor etablierteren Vorlagen wie der DB-120 nicht Halt. Wir haben das Modell gegen die Trix-Version ins Rennen geschickt

110 Schienenhöhen als Systemfrage
Dass man vorbildgerecht verschiedene Gleissysteme und Schienenhöhen kombinieren kann, zeigt unser Praxisbeitrag

122 Analog durch eine Lego-Stadt
Was er aus Einsteigerpackungen machte, zeigt ein Leser mit seiner Märklin-Bahn

124 Ende im Gelände
HO-Nachbau der Endstation Heimbuchenthal als Erinnerungen an die einstige Elsavatalbahn im Spessart

16 Seiten extra

Meisterschule Modelleisenbahn

Anlagengestaltung – Landschaft
Bahndamm-Gestaltung – Teil zwei
Was Sie bei der Planung und Vorbereitung beachten müssen

ab Seite **82**

Bahnfahrzeuge – Güterwagen
Tillig-Modell mit Roco-Fahrwerk
So entsteht ein Gmhs (11)
Teil-Mod-Bremen der DR in HO

Bahnbauwerke – Stellwerke
Ein Kibri-Bausatz verfeinert
Wie Sie ein bislang fehlendes Gebäude im Modell schaffen



Otto Humbach

Titelbild: Nach überliefernem Vorbild-Foto in Szene gesetzte Liliput-HO-05

Zuglaufschild aus den 1980er-Jahren

Michael U. Kratzsch-Leichsenring



■ Fernreisezug „Istropolitan“

Viele Wege führen nach Bratislava

Von 1970 bis 1993 bot der D-Zug „Istropolitan“ aus Städten wie Berlin und Dresden eine Verbindung nach Bratislava (Pressburg) im slowakischen Teil der ČSSR. Mit seinem CSD-Wagenpark bot der bunte Zug stets einen Blickfang. Nach dem Mauerfall wurde er sogar noch bis Hamburg verlängert



Für Bürger der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) waren Reisen in den Westen ab spätestens 1961 so gut wie unmöglich. Der Auslands-Urlaubsverkehr der Ostdeutschen entwickelte sich daher hauptsächlich in Richtung Tschechoslowakei (ČSSR), Ungarn, Rumänien und Bulgarien. Bemerkbar machte sich das im Zugangebot dorthin, das über die Jahre hinweg laufend erweitert wurde. Seit 1972 gab es einen visafreien Verkehr zwischen der DDR und der ČSSR, doch waren zuvor schon schriftliche Einreisegenehmigungen relativ problemlos zu bekommen; das galt auch für die anderen erwähnten Urlaubsländer.

Die Eisenbahn-Hauptroute für diese Ziele war in der DDR die Strecke Berlin – Dresden – Bad Schandau. Bereits in den 1950er-Jahren wurden hier Züge eingelegt wie der „Balt-Orient-Express“ oder der „Pannonia-Express“ mit Zielen in Rumänien und Bulgarien. Ende der 1960er-Jahre gab es einige größere Veränderungen und 1969 wurde eine neue Verbindung mit D 51/52 zwischen Berlin,

Prag und Belgrad eingelegt, mit Integration des D 50 „Sanssouci“ bis Prag. Diese Verbindung wurde im Fahrplan 1970 nochmals „umgebaut“ zu einem Zugpaar, das den Namen „Meridian“ trug und neue Fahrplanlagen erhielt.

Der „Istropolitan“ kommt

Aus den bisherigen Fahrplanlagen des D 50/51/52 wurde 1970 das neue Zugpaar D 158/159 geschaffen, das fortan in Bratislava (Pressburg) endete und als „Istropolitan“ bezeichnet wurde. Der Name bezog sich unmittelbar auf die Destination: „Istropolitana“ ist von „Istropolis“ abgeleitet und bezieht sich damit auf den griechischen Namen von Bratislava, der „Stadt an der Donau“ bedeutet. Bratislava lag damals in der ČSSR, das Tschechien und die Slowakei vereinte, wobei beide Landesteile gewisse Eigenständigkeiten wie zum Beispiel die unterschiedlichen Sprachen behielten.

Im Vergleich zu seinen Vorgängern gab es beim „Istropolitan“ aber doch eine kleine Abweichung:

D 159 verkehrte 1970 etwa eine Stunde später als der Vorgängerzug D 51 von 1969. In Berlin fuhr das Zugpaar vom Ostbahnhof ab und kam auch dort an. Es nahm den Weg über den „Zentralflughafen Berlin-Schönefeld“ (damals offizielle Bezeichnung), zunächst mit weiteren Halten in Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda, Großenhain und Dresden-Neustadt. In Prag fuhr der Zug den damals so bezeichneten Bahnhof „Praha Stred“ (Prag Mitte) an. Dort wurden auch die Kurswagen nach Wien umgestellt.

Wie schon die Vorgängerverbindung hatte D 158 eine relativ frühe Ankunftszeit in Bratislava um 6:31 Uhr, die in den folgenden Jahren immer weiter in Richtung 5 Uhr in der Früh verschoben wurde – eine Zeit, die für den Berufsverkehr im Ostblock nicht ungewöhnlich war, für einen klassischen Urlaubszug aber weniger passend erschien. In Süd-Nord-Richtung gab es in Bratislava einen Anschluss vom saisonierten „Mamaia-Express“ von Constanta, der 1971 auch in Nord-Süd-Richtung

Am 18. September 1977 überquert 01 1516 mit D 379 „Istropolitan“ in Berlin-Spindlersfeld die Spree. Hinter der Lok laufen zwei Inlandswagen vom Typ Bghw mit, die in Dresden vom Zug gehen. Danach folgt die Wagengruppe nach Wien mit dem AB-Wagen und dem Mitropa-Schlafwagen

Stefan Carstens



Nach Hamburg ging es nach der Wende mit Diesel: 232 365 steht mit D 477 im Jahr 1993 im Hauptbahnhof der Hansestadt

Am 16. Juni 1994 bespannt 110 155 in Hamburg-Altona den D 477. Die E 10 war nicht die Planlok und wurde offenbar wegen einer Umleitung vor dem Zug eingesetzt



Josef Mauerer (2)

hergestellt wurde. Im weiteren Verlauf sollte aber der Anschluss in Süd-Nord-Richtung an Bedeutung verlieren.

Der Wagenpark des „Istropolitan“ bestand fast ausschließlich aus Fahrzeugen der tschechoslowakischen Staatsbahn ČSD (Československé

» Der „Istropolitan“ bestand fast nur aus Wagen der tschechoslowakischen Staatsbahn

státní dráhy). Auch der Speisewagen entstammte dem Wagenpark der Staatsbahn der Tschechoslowakei; er wurde zwischen Berlin und Prag eingesetzt. Schlaf- oder Liegewagen nach Bratislava gab es zunächst nicht. Die Wagen entsprachen den damals im Ostblock eingesetzten Einheitsreisezugwagen vom Typ Y mit einer Länge über Puffer von 24,5 Metern. In Dresden wurde noch ein

DR/DP-Postwagen von Leipzig beige stellt, der bis Prag im Zug mitlief.

Der in Nord-Süd-Richtung fahrende D 158 führte – wie die Vorgängerverbindung – zusätzlich eine Wagengruppe nach Wien, bestehend aus einem Schlafwagen der DR (Mitropa) und einem AB-Wagen der ÖBB, die in Prag auf Zug 50 „Sanssouci“ übergang. Deshalb wurde teilweise bereits ab Berlin der Doppelname „Sanssouci/Istropolitan“ verwendet. In der Gegenrichtung reihte man die Wagen aus Wien aber nicht im D 159 ein, sondern im „Meridian“ nach Berlin. Den AB-Wagen stellten DR oder ÖBB jährlich wechselnd. Bei Bedarf war ein weiterer B-Wagen vorgesehen.

Neue Zugnummern, durchgehender Speisewagen

Ab 1973 wurde der „Istropolitan“ mit den Zugnummern 379/378 geführt und ab 1974 gab es einen Schlafwagen der ČSD zwischen Berlin und Bratislava. Ab 1975 lief auch der Speisewagen durchge-

hend von Berlin bis Bratislava (Ausnahme: 1978/79). Aus jenen Jahren datiert noch ein weiterer Wagenlauf des Zuges mit abweichendem Ziel. Von 1972 bis 1974/75 gab es im D 158 beziehungsweise D 379 eine Liegewagenverbindung Dresden – Košice mit Umstellung in Prag. Diese wurde später – im Sommer 1978 sowie im Winter 1980/81 – nochmals saisoniert eingerichtet. Sie führten zusätzlich Sitzwagen und teilweise auch Schlafwagen der DR (Mitropa). Dabei wurden die Wagen bereits in Děčín an den Anschlusszug abgegeben und liefen somit nur eine kurze Strecke im „Istropolitan“. Wie bei der Wagengruppe nach Wien führte der D-Zug die Wagen nach Košice nur in Nord-Süd-Richtung mit.

Bei den Wagen nach Wien nahmen die beteiligten Bahnen derweil 1976 eine Änderung vor. Diese Wagengruppe wurde nun in Břeclav umgestellt und ging dort auf D 203/202 „Chopin“ über – ein Zugpaar zwischen Wien und Warschau, das als Emigrantenzug einige Berühmtheit erlangte. Beim „Istropolitan“ führte jetzt auch der Gegenzug D 378 in Süd-Nord-



1987 verbindet der „Istropolitan“ als D 477/478 Leipzig mit Bratislava. Für Reisende aus der sächsischen Stadt ist der Zug eine gute Alternative zu überfüllten D-Zügen aus Berlin Richtung Prag Rainer Heinrich

Fahrzeitenvergleich – Fahrtrichtung (Hamburg –) Leipzig – / Berlin – Bratislava												
Fahrplanjahr	1970	1975	1980	1981	1983	1984	1986	1990	1991	1993	1994	
Zug-Nr.	D 158	D 379	D 477	D 477	D 477	D 477	D 477					
Hamburg-Altona	ab								21:38	21:53	21:53	
Hamburg Hbf	ab								22:03	22:20	22:21	
Wittenberge	ab								00:14	00:41	00:31	
Magdeburg Hbf	ab								02:00	02:04	01:49	
Halle (S) Hbf	ab								03:33	03:04	02:47	
Berlin Ostbf / Lichtenberg	ab	16:30	17:22	16:42	16:38	16:38	L16:26					
Zentralflugh Berlin-Schönefeld	ab	16:54	17:41	17:06	17:06	17:03	16:52					
Doberlug-Kirchhain	ab	18:01		18:08	18:24	18:16	18:07					
Leipzig Hbf	ab							17:35	17:06	04:22	04:06	03:24
Dresden Hbf	an	19:23	19:40	19:00	19:14	19:07	19:03	19:14	18:52	06:10	05:40	05:05
Dresden Hbf	ab	19:38	19:56	19:16	19:19	19:17	19:18	19:25	19:03	06:30	06:00	05:25
Bad Schandau	an	20:10	20:30	19:49	19:52	19:48	19:50	20:00	19:44	07:04	06:28	06:00
Bad Schandau	ab	20:30	20:37	19:52	19:54	19:52	19:52	20:02	19:57	07:13	06:36	06:05
Děčín	an	20:56	21:12	20:29	20:31	20:32	20:32	20:42	20:24	07:35	06:57	06:26
Děčín	ab	21:36	21:28	20:56	20:55	20:54	20:54	20:57	20:39	07:55	07:12	06:40
Praha	an	23:44	23:30	23:06	23:05	23:31	23:32	22:56	22:30	09:49	09:08	08:31
Praha	ab	00:15	00:00	23:30	23:30	23:54	23:58	23:10	22:38			
Brno	an	04:21	03:42	02:53	03:00	03:24	03:23	~	~	13:21		
Břeclav	an	05:16	04:27	03:40	03:47	04:13	04:13	04:44	03:50	14:06		
Břeclav	ab	05:22	04:29	03:48	03:57	04:20	04:20	04:49	03:55	14:09		
Bratislava hl.st	an	06:31	05:24	04:55	05:01	05:24	05:24	06:25	04:55	15:09		
Bratislava nove mesto	an				05:23	05:43	05:50	06:43	05:13			
Zug-Nr. Kurswagen		50	279	203	203	679	279					
Prag	ab	00:30	00:30			00:21	00:18					
Břeclav	ab			05:10	06:00							
Wien FJBF / Südbf	an	08:28	08:00	07:25	08:25	08:10	08:10					

Richtung die Wiener Wagen Gruppe bis Berlin, der bisherige „Sanssouci“ zwischen Prag und Wien entfiel. 1983 kehrte man aber zu der alten Betriebsform zurück: Die Wagen Gruppe nach und von Wien wurde wieder in Prag umgestellt, in Süd-Nord-Richtung lief sie statt im „Istropolitan“ im „Meridian“. So blieb es, bis dieses Kurswagenangebot 1985 entfiel.

» Kurswagenträger Istropolitan: Immer wieder kamen neue Wagen Gruppen hinzu oder fielen weg

Auch beim Stammzuglauf kam es in den späten 1970er-/frühen 1980er-Jahren zu Änderungen. In der Fahrplanperiode 1977/78 liefen im „Istropolitan“ überwiegend Wagen der DR bis Bratislava. Ergänzend dazu führte das Zugpaar zwei Inlandswagen vom Typ Bghw zwischen Berlin und Dresden. 1981 wurde der Zuglauf verlängert bis Bratislava Nove Mesto, ab 1983 hielt der D-Zug in Prag im Bahnhof hl.n. (Hauptbahnhof).

Ab 1984 fuhr der „Istropolitan“ ab Berlin-Lichtenberg statt wie bisher vom Ostbahnhof. Neu kamen



01 1506 befindet sich am 27. Juni 1977 mit D 379 „Istropolitan“ nach Bratislava in Berlin Ostbahnhof noch am Beginn seiner Reise

Dr. Uwe Knoblauch/Eisenbahnstiftung

Kurswagen Berlin – Budapest hinzu, die von der Ungarischen Staatsbahn MAV gestellt wurden. Diese Wagen liefen bis und ab Bratislava im „Istropolitan“, der damit in diesem Fahrplanjahr die meisten internationalen Ziele aufwies und so auch sein buntestes Zugbild hatte.

Doch hatte dies nur ein Jahr Bestand. Aus der Verbindung nach Budapest ging 1985 der neu konzipierte IEx 73/72 „Metropol“ hervor, der über Prag – Bratislava verkehrte und auch die bisher im D 378/379 mitgeführte Kurswagengruppe nach Wien übernahm. Der „Istropolitan“ hatte damit nur noch Wagenläufe zwischen Berlin und Bratislava, wobei ein Liegewagen der ČSD hinzu kam.

Laufwegänderungen ab 1986

Aufgrund der neu entstandenen Verbindungen ab Berlin nahmen DR und ČSD 1986 einige wichtige Veränderungen vor. Der „Istropolitan“ erhielt die neuen Zugnummern D 477/476 und verkehrte nun zwischen Leipzig und Bratislava. Damit sollte auch das Industriegebiet Halle/Leipzig eine Verbindung erhalten. In der ČSSR führte der Laufweg ab Prag nicht mehr über Havlíčkův Brod – Brno nach Břeclav,

Fahrzeitenvergleich – Fahrtrichtung Bratislava – Berlin / – Leipzig (– Hamburg)

Fahrplanjahr	1970	1975	1980	1981	1983	1984	1986	1990	1991	1993	1994
Zug-Nr. Kurswagen			D 202	D 202							
Wien Südbf	ab		21:30	21:30							
Břeclav	an		23:26	23:36							
Zug-Nr.	D 159	D 378	D 476	D 476	D 476	D 476	D 476				
Bratislava nove mesto	ab			23:00	23:15	23:12	22:35	22:30			
Bratislava hl.st.	ab	22:55	23:55	23:40	23:35	23:40	22:54	22:50	12:15		
Břeclav	an	00:12	00:50	00:41	00:42	00:43	00:43	23:55	23:50	13:14	
Břeclav	ab	00:16	00:54	00:55	00:58	00:47	00:00	23:54	13:17		
Brno	ab	01:18	01:33	01:42	01:45	01:40			14:02		
Praha	an	05:31	05:28	05:14	05:12	05:15	05:13	05:25	05:08	17:14	
Praha	ab	06:02	05:48	05:24	05:32	05:41	05:40	05:35	05:30	18:01	19:26
Děčín	an	08:16	07:47	07:55	07:45	08:10	08:10	07:35	07:13	19:47	21:23
Děčín	ab	08:55	08:02	08:10	08:10	08:31	08:30	07:50	07:28	20:03	21:38
Bad Schandau	an	09:20	08:25	08:45	08:45	09:06	09:06	08:14	07:51	20:23	21:58
Bad Schandau	ab	09:40	08:36	08:58	08:58	09:18	09:18	08:26	08:02	20:27	22:03
Dresden Hbf	an	10:11	09:09	09:33	09:33	09:49	09:51	08:59	08:44	21:04	22:30
Dresden Hbf	ab	10:28	09:22	09:53	09:43	09:54	10:06	09:06	08:54	21:30	22:55
Leipzig Hbf	an							10:48	10:36	23:22	00:28
Leipzig Hbf	ab										00:45
Doberlug-Kirchhain	an	11:45									
Zentralflugh Berlin-Schönefeld	an	12:48	11:15	11:50	11:52	11:59	12:16				
Berlin Ostbf	an	13:12	11:34	12:16	12:20	12:24	Li 12:43				
Halle (S) Hbf	an									00:09	01:13
Halle (S) Hbf	ab									01:13	01:21
Magdeburg Hbf	an								01:40	02:14	02:22
Magdeburg Hbf	ab								02:14	02:22	02:30
Wittenberge	an								03:15	03:36	03:37
Wittenberge	ab								03:36	03:44	03:52
Hamburg Hbf	an								06:14	06:14	06:04
Hamburg Hbf	ab								06:14	06:14	06:04
Hamburg-Altona	an								06:30	06:35	06:30
Hamburg-Altona	ab								06:35	06:40	06:30

Modell-Zugbildungsvorschläge

Der „Istropolitan“ in HO, TT und N



Starleistung im Modell: Die Roco-01, hier noch nicht in Epoche IV, zieht ein Wagenset der CSD mit Liege- und Sitzwagen von Roco

Wer Reisezüge mit wohlklingenden Namen wie „Istropolitan“ oder ähnliche Garnituren des einst osteuropäischen Fernverkehrs nachbilden will, braucht in der Regel etwas Geduld beim Sammeln und muss obendrein Eigeninitiative bei der Gestaltung von Zuglaufschildern aufbringen. Am interessantesten ist sicher der Abschnitt Berlin – Dresden, denn dort waren die hochwertigen Schnellzüge in den 1970er-Jahren eine Domäne der Baureihe 01 in Altbau- und Reko-Form. Angeboten werden beziehungsweise wurden diese in HO von Brawa (Neuheit für 2020), Roco, Märklin/Trix, Piko (Reko-015) sowie Kleinserienherstellern. TT-Bahner werden bei Tillig fündig, N-Bahner bei Minitrix bzw. Arnold.

Für den Zuglauf von Dresden nach Bad Schandau empfiehlt sich bis Mitte der 1970er-Jahre ein Modell der V 180/118 (HO: Gützold, Piko, Roco; TT: Piko, Tillig; N: Fleischmann), danach eine E 11 oder E 42 (HO: Brawa, Piko; TT: kuehn, Tillig; N: Arnold, Brawa). In den letzten Betriebsjahren ist auch der Einsatz der Zweisystemloks der Baureihe 230 bzw. CSD-372 denkbar (HO: Piko, TT: Beckmann, kuehn; N: kuehn).

Die Y- oder OSShd-Wagen in den Farben der beteiligten Bahnverwaltungen CSD und DR sind auch in allen drei Spurweiten zu finden: Aktuell bei Tillig lieferbar sind sowohl in HO wie auch TT die blauen CSD-Schlaf- als auch grüne Sitzwagen. Zudem bietet der Gebrauchtmarkt im Internet eine Fülle an Fahrzeugen, darunter auch die grünen Sitz- und Liegewagen von Roco. Die eingesetzten DR-

Speise- und -Sitzwagen sind derzeit zwar werksseitig sowohl bei Tillig als auch bei Roco nicht lieferbar, dafür aber im Netz zu finden. Eine weitere Option vor allem für Wechselstromfahrer ist ein Märklin-DR-Schnellzug-Wagenset als Basis. Der darin enthaltene Reko-Vierachser lief zumindest bis Mitte der 1970er-Jahre auch im „Istropolitan“ zwischen Berlin und Dresden als Verstärker.

TT-Bahner finden die nötigen Waggons in den Sortimenten von kuehn und Tillig, Rekowagen für die Verstärker zudem bei Piko. Im

Maßstab 1:160 bildet das aktuelle Wagenset von Minitrix zum „Balt-Orient-Express“ eine Einstiegsmöglichkeit, denn es enthält in Packung 2 zwei CSD-Sitzwagen in Grün sowie einen blauen Schlafwagen. Speisewagen bieten Arnold, Rekos liefert Brawa.

In den letzten Jahren des „Istropolitan“-Einsatzes nutzte die CD verstärkt auch Eurofima-Wagen, teils gemischt mit den Y-Typen. Auffällig war die Lackierung in Orange/Lichtgrau mit heruntergezogenen Einstiegs-türen. Modelle boten zuerst in HO Roco (verkürzt), später auch Tillig und A.C.M.E. MKL



Dieses Set Y-Wagen der CSD bot Roco vor einigen Jahren in HO. Alternativ sind die Modelle von Tillig einsetzbar



In dieser frischen Lackierung verkehrten die letzten „Istropolitan“ zur Wendezeit sowie ihre Nachfolger Prag – Dresden – Berlin – Hamburg. Die abgebildeten Roco-Modelle sind verkürzt, maßstäbliche HO-Wagen bot A.C.M.E.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)

sondern über Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Přerov. In Prag hielten die Züge fortan im Bahnhof Holesovice. Sie führten auf der Gesamtstrecke weiterhin einen Speisewagen sowie Schlaf- und Liegewagen. Alle Wagen wurden von der ČSD gestellt. In dieser Form verkehrten die Züge bis 1990/91, als eine nochmalige Änderung folgte.

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1991 wurde der Zuglauf erweitert auf die Strecke Hamburg – Leipzig – Dresden – Bratislava. Der „Istropolitan“ schaffte es damit als einer der wenigen traditionellen DDR-Namenszüge, noch in den Bereich der Bundesbahn zu

kommen. Zwischen Hamburg und Dresden war das Zugpaar allerdings keine echte Neuheit, weil es nur das bisherige Nachtzugpaar D 1439/1438 ersetzte. Dem „Istropolitan“ brachte diese Verknüpfung der Zugläufe auf dem Abschnitt Leipzig – Dresden – Bratislava allerdings die bis dato gravierendste Fahrplanänderung: Aus der bisherigen Nachtverbindung wurde ein Tag-/Nachtzug, der die bisher in den Nachtstunden bewältigte Strecke Dresden – Bratislava nun bei Tageslicht zurücklegte und jetzt wieder über Brno (Brünn) verkehrte. Trotzdem liefen Schlaf- und Liegewagen der ČSD noch auf der Gesamtstrecke Ham-

burg – Bratislava, dazu kam ein Mitropa-Schlafwagen zwischen Hamburg und Dresden. Die ČSD setzte einen Speisewagen zwischen Prag und Bratislava ein.

1992 wurde das Angebot im „Istropolitan“ noch mit einer Wagengruppe (Sitz- und Liegewagen) zwischen Hamburg und Budapest erweitert; der Schlafwagen Hamburg – Dresden entfiel.

Ende auf Raten

Doch schon 1993 folgte eine schwerwiegende Einschränkung: Das Zugpaar verkehrte nur noch zwischen Hamburg und Prag (jetzt Bahnhof hl.n.) und