

# eisenbahn Modellbahn magazin

jetzt mit **Eisenbahn  
JOURNAL**

In H0 durch den  
Schwarzwald



Vorbildgerechter Betrieb mit den  
Bahnhöfen Hausach und Triberg



## Vorbild & Modell: E 10-Vorserie

Ihre Technik, ihre Einsätze, ihre Bedeutung



Fahrdraht für Nordostbayern?



So steht es um die Pläne  
zwischen Hof, Regensburg  
und Nürnberg

### Dieseligiganten im Test

Drei H0-Modelle der Class 66/77

Sk-Signale bei der DB  
Wo sie stehen, was sie zeigen

### Anlagen-Trassenbau

Rampenlösung mit Easy-Track

DR-Dampf in den Achtzigern



Spektakuläre  
Sandzüge im  
Muldental

Vorbild & Modell: Vorserie-E 10 • In H0 durch den Schwarzwald • Elektrifizierungspläne in Nordostbayern • Sandzüge im Muldentale • HO-Test Class 66/77 • Sk-Signale • Easy-Track

EUR 8,60 (A) • SFr 12,50 (CH) • EUR 9,20 (B, LUX) • EUR 9,50 (NL) • DKR 84,95 (DK)

## Die Class 66 Jetzt im Handel

© Jan-Geert Lukner,  
Hamburg - in lifetime all  
rights reserved, after death  
Creative Commons copyright  
license BY.



### Ein Gigant für Europa

#### 39063 Diesellokomotive Class 66

- Neukonstruktion.
- Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar.
- Steuerpultbeleuchtung digital schaltbar.
- Serienmäßig eingebauter Rauchgenerator.

€ 435,-\*

**Vorbild:** Dieselelektrische Güterzuglokomotive JT42CWR, besser bekannt als Class 66. Diesellokomotive der Cargo-Net Group. Betriebszustand 2012

### Jetzt ebenfalls im Handel erhältlich

39060



39061



39062



# Die Zukunft wird noch digitaler

*Während die digitale Nachrüstung nach wirtschaftlichen und emotionalen Gründen entschieden wird, wird der Kauf neuer digitaler Loks immer lukrativer*

Im täglichen Leben haben wir Modellbahner uns mit zahlreichen elektronischen Helfern angefreundet. Selbstverständlich werden digitale Messinstrumente, elektronisch geregelte Werkzeuge und weitere Technik im Haus genutzt. Märklinisten fahren seit über 20 Jahren mit digitalen Maschinen über ihre HO-Gleise, nach anfänglichem Murren der Analogbahner inzwischen ohne kritische Stimmen, denn jeder hat eingesehen, dass mechanische Umschalter teurer und Lokmodelle mit „Bocksprüngen“ nicht mehr zeitgemäß waren.

Im Neuheitenprospekt wird aus Göppingen aktuell angekündigt, dass die neuen, im eigenen Haus entwickelten Decoder nur noch DCC und mfx verstehen und Selectrix damit gestorben sei. Letzteres trifft natürlich (noch) nicht ganz zu, denn für die nächsten Jahre gibt es weiterhin Sx-Decoder und beispielsweise von Rautenhaus

## » Ab Werk digitalisierte Modelle werden immer beliebter und verdrängen im Handel die Analogloks

entsprechende Zentralen, doch die Marschrichtung ist eindeutig und basiert auf dem Trend, dass der weitaus größere Teil der praktizierenden Modellbahner inzwischen digitale Maschinen der zwei gängigsten Datenprotokolle kauft.

Gerade Märklin/Trix und Piko werden in Zukunft aufgrund der Entwicklung und Produktion eigen-

ner Decoder die Preisspanne zwischen analogem und digitalem Triebfahrzeugmodell immer kleiner werden lassen. Bei Neukonstruktionen ist sie schon auf unter 50 Euro geschrumpft, sodass es für Hersteller und Händler kaum noch lohnend ist, zwei typgleiche Lokmodelle mit unterschiedlicher Technik vorzuhalten.

Einen weiteren Vorteil der digitalen Eigenentwicklungen hat man in Göppingen und Sonneberg erkannt: Die Zeit bis zur Serienreife ist deutlich gesunken. Denn wenn der Techniker im Hause sitzt, können Fehler unmittelbar behoben und in der Fertigung sofort korrigiert werden. Gegenüber der früheren Praxis mit externen Digital-Dienstleistern werden nunmehr mehrere Wochen Entwicklungszeit eingespart. Wenn man weitere innovative Ideen umsetzt, wie beispielsweise metallgefüllte Kunststoffgehäuse für Mini-trix-Loks, die das aufgrund der Digitaltechnik ver-

loren gegangene Ballastgewicht ausgleichen, sind auch die Fahreigenschaften weiterhin gut.

Wer dem Braten noch immer nicht traut, sollte einmal einen abgetrennten Gleisbereich seiner Modellbahnanlage auf Digitalbetrieb umstellen und die Möglichkeiten des Mehrzugbetriebs testen. Ob man dann seine Lieblingsloks mit Decoder nachrüstet oder das gute, einst vom ersten Taschengeld erworbene Modell doch lieber im Originalzustand belässt, ist eine emotionale Entscheidung, die jeder selbst treffen muss. Der Fahrgeuss und auch der Wiederverkaufswert von professionell digitalisierten und mit Sound bestückten Lokomotiven ist auf jeden Fall höher als jener klassischer Analogfahrzeuge.

Martin Menke, Redakteur



## Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

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

**HLS  
BERG**  
GmbH & Co. KG

**HLS Berg GmbH & Co. KG**

Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg

Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40

Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41

Vertretungen: Holland - [info@train-safe.nl](mailto:info@train-safe.nl)

Schweiz - [info@train-safe.ch](mailto:info@train-safe.ch)

[info@train-safe.de](mailto:info@train-safe.de), [www.train-safe.de](http://www.train-safe.de)

# 10–21

## Im Fokus: E 10<sup>0</sup>

Eine Baureihe mit nur fünf Elloks in drei grundverschiedenen Ausführungen

Werk/Stg. Klaus Holl



Oliver Strüßer

### ■ Im Fokus

#### 10 DB-Vorserieneloks der Baureihe E 10<sup>0</sup> **Titel**

1952 beschaffte die Bundesbahn fünf elektrische Versuchslokomotiven der Baureihe E 10<sup>0</sup>, mit denen man die Einheitseloks erproben wollte. Die Prototypen unterschieden sich teils deutlich voneinander, blieben zeitlebens Sonderlinge und hielten sich trotzdem bis in die 1970er-Jahre hinein

#### 16 Blaue Vielfalt für den Anlageneinsatz

In Modell sind nach sehr verhaltenem Start inzwischen alle Vorserien-E 10<sup>0</sup> in HO verfügbar, in N immerhin zwei Ellok-Modelle

### ■ Eisenbahn

#### 6 Mit Dampf und Sand durchs Tal der Zwickauer Mulde **Titel**

In den 1980er-Jahren konnte man auf der Muldentalbahn zwischen Glauchau, Rochlitz und Großbothen Dampflok vor schweren Sandzügen erleben

#### 22 Frühlingserwachen

Blühende Mandelbäume an der Bergstraße in Südhessen/Nordbaden begleiten eine DB-Ellok der Baureihe 187 und ihren Güterzug

#### 24 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

#### 36 Heizerfreuden im Johannland

Wolfgang Kraus war als Heizer auf den Sonderfahrten mit Gerhard Molls T 3 dabei und erinnert sich an kuriose Begebenheiten

#### 39 Taigatrommel als Leervorspann

Die DR-Baureihe 120 als Leervorspann vor einem Personenzug in Thüringen

#### 40 Dieselparadies vor der Elektrifizierung? **Titel**

Das Dreieck Hof – Nürnberg – Regensburg ist eines der letzten großen Diesel-Revier im deutschen Eisenbahnnetz. Wann kommt der Fahrdrat in das Dieselparadies in Nordostbayern?

#### 48 Wo Güterzüge im Zickzack fahren

In Deutschlands Norden verbergen sich einige kleine Feldbahnbetriebe speziell für den Transport des abgebauten Torfes

#### 51 Lichtzeichen mit weniger Lampen

Das Sk-System unterscheidet sich nicht nur optisch von den konventionellen Signalen, es gilt auch als Vorgänger moderner Ks-Signale

#### 54 Je später der Abend

Museumsbahnen gehen heute gern mit „Ferkeltaxen“ auf Nostalgiereise: abendliche Szene mit LVT-Gespann der PRESS in Zeitz

### ■ Modellbahn

#### 56 Geliebtes Steppenpferd

Die Bundesbahn-Schleppenderlokomotive 24 058 in HO, N und Z von Märklin und Trix

#### 62 Königreich der Eisenbahn

Nach Prag hat nun auch Wien eine publikumswirksame HO-Schauanlage, die mit authentischen Stadtlandschaften überzeugt



nm

**84–89** HO-Test der Class 66/77 von ESU, Mehano sowie Märklin/Trix



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

**51–53** Sk-Signale gibt es nur zwischen Augsburg und Donauwörth. Bald werden sie ersetzt



Florian Dürr



J. Glöckner

**36–38**

Wolfgang Kraus war als Heizer auf der 89 7159 dabei – und hat auf ihr allerhand erlebt

Lange Paradestrecken mit weiten Gleisbögen und Schwarzwald-Motive am Trassenrand kennzeichnen diese HO-Clubanlage **106–113**

Wie sehen die Pläne zur Elektrifizierung des Dieselnetzes in der Oberpfalz aus? **40–46**



Oliver Strüber

**56–60** Mit der universell einsetzbaren 24 058 starten einst viele Modelleisenbahner ihr Hobby



Georg Wagner

**66 Neu im Schaufenster**

Aktuelle Produkte in puncto Schienenfahrzeugmodelle, nützliches Zubehör und Technik

**76 Umgebauter Hafenbahn-Wagen**

Hamburgs Hafenbahn unterhielt einst zahlreiche Niederbordwagen, die man gut im Maßstab 1:87 nachbauen kann

**80 Tipps von Modellbahn-Praktikern**

Bastelempfehlungen von Lesern und Autoren für Fahrzeugmodell-Optimierungen, Schienenreinigung und Anlagensteuerung

**84 Verglichen & gemessen: Drei HO-Modelle der Class 66/77 im Test**

Die Dieselbrummer nordamerikanischen Ursprungs sind deutschlandweit im Einsatz und in HO von ESU, Mehano und Märklin/Trix zu haben. Welche Qualitäten haben sie?

**90 Geräuscheffekte entlang der Trasse**

Mit den neuen elektronischen Soundbausteinen der Firma Uhlenbrock können Modellbahn-Anlagenbesitzer auch neben den Strecken für Ansagen oder Klänge sorgen

**92 Bausatz für alle Rampenbewinger**

Der Gleistrassenbau auf Modellbahnanlagen wird durch diverse Industrieangebote und speziell durch das noch junge Easy-Track-System der Firma Noch vereinfacht

**104 Schmalspuriger Urlaubsausflug**

Eine kleine HOe-Ausstellungsanlage nach zwar einfachen Funktionsprinzipien, aber mit einer Fülle an landschaftlichen Details

**106 Paradestrecken durch dichten HO-Tann**

**Titel**

Die stationäre Vereinsanlage der Modelleisenbahn-Freunde Köln entführt den Besucher in den Schwarzwald mit seinen berühmten Tunnelabschnitten und den nachgebauten Bahnhöfen Hausach und Triberg

**Service**

- 35 Termine/TV-Tipps
- 82 Buch & Film
- 96 Leserbrief
- 100 Kleine Bahn-Börse
- 100 Fachgeschäfte
- 103 Veranstaltungen
- 114 Vorschau/Impressum

*Titelbild: Der Lokführer der Vorserienmaschine 110 004 bekommt am 7. August 1976 in Bamberg die Zugpapiere überreicht. Gleich wird die Lok zusammen mit 119 002 den E 2560 nach Nürnberg befördern*



Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung



*Auf dem Göhrener Viadukt quert die Bahnstrecke Chemnitz – Leipzig das Tal der Mulde. Am 23. April 1987 hat 50 3523 das imposante Bauwerk soeben passiert*

Volker Fröhmer

*Recht weit ist das Muldental bei Penna. Am 20. Oktober 1987 ist die Rochlitzer 50 3551 hier mit einem der für die Strecke Glauchau – Großbothen typischen Sandzüge unterwegs*

Volker Fröhmer



*Die Hilbersdorfer Dampfloks 50 1181 und 50 2740 rangieren am 17. April 1978 in Rochlitz. Der Bahnhof war Ausgangspunkt schwerer Sand-Ganzzüge in Richtung Süden*

Tilo Günther

*Nördlich von Rochlitz befanden sich die Sandgruben, die für Transportaufkommen im Tal der Mulde sorgten. 50 3551 steht mit Gag 56353 am 20. Oktober 1987 in Colditz*



Volker Fröhmer



■ Muldentalbahn Glauchau – Rochlitz – Großbothen

# Mit Dampf und Sand durchs Tal der Zwickauer Mulde

*In den 80er-Jahren war die Muldentalbahn zwischen Glauchau, Rochlitz und Großbothen ein beliebtes Ziel von Eisenbahnfreunden. Hier konnte man Dampfloks erleben vor den schweren Sandzügen, die durch das romantische Tal fuhren. Alles längst Geschichte, und hinter der Zukunft der Strecke steht ein Fragezeichen*

Zum Ende der Dampflokzeit bei der Deutschen Reichsbahn der DDR rückte mit der Muldentalbahn eine Bahnstrecke in den Fokus der Dampflokfreunde. Landschaftliche Schönheit und menschliche Kultur gehen hier, im Tal der Zwickauer Mulde, eine einzigartige Symbiose ein. Die Ortsnamen Waldenburg, Wolkenburg, Rochsburg und Wechselburg sind bereits ein deutlicher Hinweis auf die von alters her bemerkenswerte Bedeutung dieses Landstrichs. Burgen, Schlösser und sakrale Bauten liegen wie an einer Perlen-

schnur aufgereiht am Band des Flusslaufes. Objekte der Begierde für die Eisenbahnfreunde in den 80er-Jahren waren natürlich die Dampfloks auf der Muldentalbahn. Besonderes Interesse galt den beiden Sandzügen Gag 56353 und 56355, die in Rochlitz gegen Mittag und am frühen Nachmittag starteten. War man mit dem ersten Zug in Glauchau angekommen, hieß es bald wieder den Rückweg nach Rochlitz anzutreten und den zweiten Zug ins Visier zu nehmen. Lokführer Klaus Schwarzenberg vom Bw Glauchau wusste recht genau, welche Tipps er

seinen Besuchern zu geben hatte, damit die auch rechtzeitig alle möglichen Fotostellen erreichten.

## Durch das Tal der Zwickauer Mulde

Die Muldentalbahn entstand in drei Abschnitten. Die Teilstrecke von Glauchau nach Penig wurde im Mai 1875 eröffnet. Die Textil- und Eisenbahnerstadt Glauchau erhielt 1916 ein Bahnbetriebswerk, in dem lange Jahre Dampfloks stationiert waren. Der Streckenverlauf führt zunächst durch das noch weite Tal der Zwickauer Mulde. Hinter Waldenburg wird





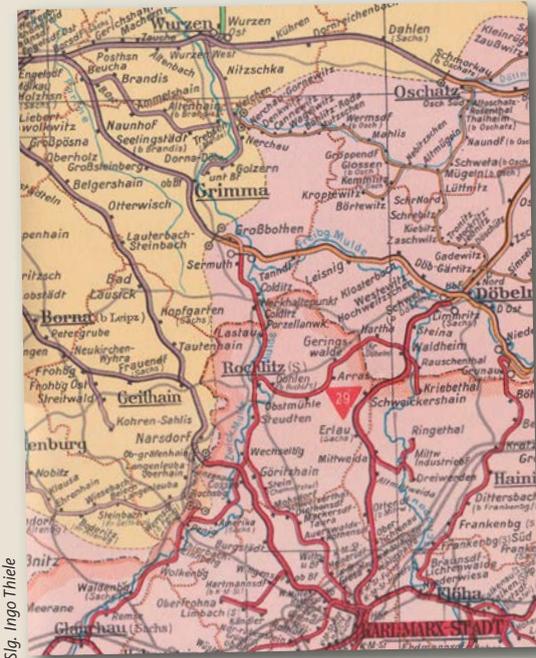
Ingo Thiele

*Im April 1987 überquert 50 3523 mit Gag 56355 in Rochlitz die Mulde. Der Fotograf blickt mit seiner Kamera durch eine Schießscharte im Schlossturm*

*Rochsburg hatte ursprünglich ein Überholgleis und ein Stumpfgleis. 1968 wurde der Bahnhof zum Haltepunkt herabgestuft, den 50 2146 am 12. Mai 1985 mit ihrem Zug passiert*



Volker Fröhner



**86 1056 wird in Rochlitz am 17. April 1987 für den Streckendienst an Ostern 1987 vorbereitet. Auf Geheiß des Einsatzstellenleiters, der sich auch für die Dampflok begeistern konnte, kam die Lok zum Streckeneinsatz, was in Glauchau nicht unbedingt auf Gegenliebe stieß**

**Die Eisenbahnverkehrskarte der DDR von 1967 zeigt die nördlich von Großbothen in-zwischen unterbrochene Muldentalbahn**

das Tal enger und die Strecke folgt dem Flusslauf in vielen Windungen bis Wolkenburg und weiter bis Penig, wo die Strecke nach Narsdorf abzweigte.

Hier beginnt der nächste Bauabschnitt bis Rochlitz, der 1876 eröffnet wurde und sich weiter durch das teilweise tief eingeschnittene Tal zwingt. In Wechselburg erreichte die Chemnitztalbahn bis 2002 das Muldentale, bei Göhren unterquert die Muldentalbahn die Strecke Leipzig – Chemnitz, die das Tal auf 68 Metern Höhe und mit 381 Metern Länge überspannt, bevor es hinab geht nach

**» Nördlich von Rochlitz lagen die Sandgruben, die für Transportaufkommen bei der Bahn sorgten**

Rochlitz. Der Bahnhof war ein echter Nebenbahnknoten. Von hier führten die Gleise auch nach Waldheim und Narsdorf und es gab ein Bahnbetriebswerk (ab 1966 Einsatzstelle des Bw Glauchau), das schon immer eine 86er-Hochburg war.

Die Fortsetzung nach Großbothen wurde im Dezember 1875, die Weiterführung nach Wurzen im Juni 1877 eröffnet. Hinter Rochlitz erreicht die Strecke bei Colditz und Sermuth die Orte, wo die Sandgruben liegen, die in den letzten Jahrzehnten der Bahn das Haupttransportgut der Strecke lieferten. Täglich fuhren mehrere Sandzüge von Rochlitz Richtung Glauchau und Zwickau sowie nach Karl-Marx-Stadt. Aus dem nördlichen Teil des Inselbahnhofs Großbothen geht die Trasse dann weiter in Richtung Wurzen. Der Abschnitt bis Grimma ist seit 1945 unterbrochen, das Stück zwischen Grimma und Wurzen seit 1969 stillgelegt.

Das romantische Tal war schon früh ein beliebtes Naherholungsgebiet, beschauliche Orte laden auch heute noch zum Verweilen ein. Doch eine Bahnfahrt ist hier nicht mehr möglich, denn seit 2002 ist die Bahn auch zwischen Großbothen und Glauchau

stillgelegt. Heute kämpft man um eine Wiederbelebung, wägt das Für und Wider ab und schaut kritisch in den Geldbeutel. Die Geschichte der Bemühungen um eine Reaktivierung der Strecke ist lang und von Rückschlägen gekennzeichnet. Pächter und Eigentümer wechselten, aber die Geldgeber an den entscheidenden Stellen hielten und halten sich zurück.

**Ungewisse Zukunft?**

Zeitweilig war die Zukunft der Trasse ungewiss. 2020 war die MB Muldentalschienenbahntrasse Invest Eigentümer des rund 37 Kilometer langen Muldentalschienenbahn-Abschnitts Glauchau – Rochlitz. Sie soll die Verträge für die zuletzt dort noch durchgeführten Schienentrabfahrten gekündigt und Teile der Trasse zum Kauf angeboten haben. Anfang März 2021 ging durch die Presse, dass diese Investmentgesellschaft verkauft wurde. Die neuen Eigentümer streben nun wieder eine touristische Nutzung der Strecke an.

**Ein Plantag für die „Mulde“**

So bleibt nur der Blick zurück in die Zeit, als aus dem Muldentale noch Pfiffe der Dampflok widerhallten und die Strecke unverzichtbar war für das Volkswohl. Als die Dampflok zurückkehrte, stellte das Bw Glauchau einen zweitägigen Plan auf, ein Tag nach Oelsnitz, ein Tag die Mulde und ein wei-

terer Tag für die 50er der Einsatzstelle Rochlitz. Drei beladene Sandzüge nach Glauchau, die entsprechenden Leerzüge, wegen der Niederbordwagen auch schlicht „Platten“ genannt, ein Personenzug von Glauchau nach Penig und von dort ein Nahgüterzug zurück, ein P-Zug von Karl-Marx-Stadt nach Rochlitz und Übergabeleistungen waren zu befördern. Daran änderte sich bis zum Ende der Dampfzeit wenig, eine verlässliche Planungsgrundlage für die zahlreichen Fotografen.

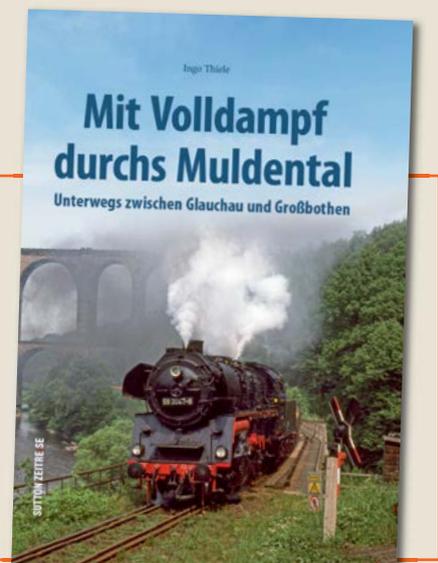
Dampflok, Personen- und Sandzüge: Alles das ist inzwischen längst Vergangenheit. Würde das Land sagen, ja, wir bauen die Strecke wieder auf, es würden sich viele Menschen bereit erklären, dabei mitzuhelfen. Die Mitglieder des rührigen Fördervereins und die Sächsischen Eisenbahnfreunde aus Schwarzenberg haben bereits viel Arbeit investiert, um das Gleis befahrbar zu machen und zu erhalten. Doch derzeit sieht es eher düster aus um die Zukunft der Strecke. Da bleibt nur Hoffnung, dass die Bemühungen der Bahnbefürworter nicht umsonst waren.

Ingo Thiele

**—Dampfgenuss im Muldentale—**

Immer wieder besuchte Autor Ingo Thiele in den 80er-Jahren die Muldentalschienenbahn, um dort Dampflokbetrieb zu erleben. In seinem Buch „Mit Volldampf durchs Muldentale“ präsentiert er nun mehr als 100 hervorragende Aufnahmen, die der großen Zeit der Dampflok auf der Strecke Glauchau – Großbothen ein Denkmal setzen.

*Ingo Thiele: Mit Volldampf durchs Muldentale – Unterwegs zwischen Glauchau und Großbothen; 128 Seiten, ca. 190 Abbildungen, 19,99 Euro; Jetzt erhältlich im Buchhandel oder unter [verlagshaus24.de](http://verlagshaus24.de)*



*Das moderne Bild der DB Mitte der 1950er-Jahre: E 10 003 im Ablieferungszustand mit Zweilicht-Spitzensignal und oberer Zierleiste vor neuen 26,4-Meter-Reisezugwagen. Die drei Stirnfenster der Ellok erinnern allerdings noch deutlich an die E 18/E 19 der Vorkriegszeit*

