

eisenbahn Modellbahn magazin

Dampf-Bw der Bundesbahn in 1:87

jetzt mit **Eisenbahn
JOURNAL**



Wie man realistische Betriebsabläufe auf kleiner Fläche umsetzen kann

Vorbild & Modell: Baureihe 243/143 • „Wittenberger Köpfe“ im HO-Vergleichstest • DB-Dampftriebwagen in HO • Die Einsatzgebiete der V160 • Achsenbahn • Kultlok 01 097 von Märklin

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



Vorbild & Modell

HO-Formvariante
+ von Piko
aktuell getestet

Baureihe 243/143

DR -Alleskönner mit langer **DB**-Karriere



DB-Baureihe 216



Wo die Wegbereiter der V160-Familie fahren

01 097 von Märklin
Ihr Weg zum HO-Klassiker
Tiroler Achenseebahn
So soll der Neustart gelingen
Neuaufgabe von Faller
Bahnhof „Mühlen“ gesupert

„Wittenberger Köpfe“ im HO-Test



Welche Stärken die Epoche-V/VI-Modelle von Brawa, ESU und Piko haben

märklin

Die Crossrail Jetzt im Handel



CROSSRAIL

www.crossrail.ch

Vorbild: Dieselelektrische Güterzuglokomotive JT42CWRM, besser bekannt als Class 77. Diesellokomotive der Crossrail AG. Betriebszustand 2012.

- Neukonstruktion.
- Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar.
- Steuerpultbeleuchtung digital schaltbar.
- Serienmäßig eingebauter Dampfgenerator mit dynamischem Rauchausstoß.

Mit dynamischen Rauchausstoß

Erfahren Sie mehr über die Geschichte der CLASS 77 und über dieses Modell.

<https://www.maerklin.de/de/produkte/details/article/39065>



Wechselstrom



39065 Diesellokomotive Class 77

€ 439,-*

märklin
HO



Gleichstrom



22697 Diesellokomotive Class 77

TRIX
HO



€ 439,-*

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr. Foto: © Marc Ryckaert, commons.wikimedia.org

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

Die Hoffnung kommt auch per Bahn

Es waren erschütternde Bilder, die Mitte Juli 2021 aus Westdeutschland durch die Medien gingen. Nach extremem Starkregen – örtlich gingen über 200 Liter Wasser pro Quadratmeter nieder – setzte in Teilen von Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen ein Hochwasser unvorstellbaren Ausmaßes ein. Die Fluten von Ahr, Kyll, Erft und einigen weiteren Gewässern rissen unbarmherzig alles mit, was sich ihnen entgegenstellte und hinterließen eine Spur der Verwüstung. Bei Redaktionsschluss war weder die Zahl der Opfer noch das Ausmaß der Schäden abzusehen. Auch Bahnstrecken sind betroffen, darunter ganz besonders die Ahrtalbahn zwischen Remagen und Ahrbrück. Hier wurden sieben Brücken zerstört, die Gleise sind auf 20 Kilometer Länge nicht mehr vorhanden.

Angesichts des immensen Leids der Einwohner in den betroffenen Städten, der großen Zerstörungen bei Privathäusern und allgemeiner Infrastruktur ist es zunächst sicherlich nachrangig, nach dem Zustand der Bahninfrastruktur zu fragen. Über kurz oder lang dürfte sie aber auch zum Thema werden. Denn es gibt bereits Zweifler, die den Wiederaufbau der Ahrtalbahn infrage stellen. Zu überschaubar wirkte in der Vergangenheit das Fahrgastaufkommen zumindest zwischen Altenahr und Ahrbrück. Dazu kommt, dass die Kosten für den Neubau der Strecke mit ihren Brücken und Viadukten nicht gering sein werden.

In der Tat lassen sich diese Zweifel derzeit nicht vollständig ausräumen. Hinzu kommt: Zu zahlreich sind die Beispiele für den Rückzug der Bahn in dieser Region. Früher einmal führte die Ahrtalbahn weiter bis Adenau. In Dümpelfeld befand sich ein Gleisdreieck, von hier konnte man bis Jünkerath, Gerolstein (jeweils über Hillesheim) und Blankenheim (Wald) fahren. Alles seit vielen Jahrzehnten Geschichte. Hoffen lässt immerhin die Ankündigung von Finanzminister Olaf Scholz, ein millionenschweres Hilfspaket für die vom Hochwasser betroffenen Regionen auf den Weg zu bringen. Vielleicht sind da auch Mittel für die Bahn dabei?

Es wäre gerade in diesem Fall angebracht. Die Region im Ahrtal besitzt außer Tourismus und Landwirtschaft (Weinanbau) kaum nennenswerte Res-

» Wer die Bahnstrecke aufgibt, vermittelt den Menschen an der Ahr das Gefühl, abgehängt zu sein



Christoph Hardt/dpa

Mit seinen Formsignalen und den Telegrafmasten war der Bahnhof Dernau (Ahr) einst ein Kleinod. Ein Wiederaufbau der Ahrtalbahn wäre ein starkes Zeichen für die gebeutelte Region

sourcen. Eine intakte Bahnstrecke könnte hier als Zubringer wertvolle Dienste leisten. Sie könnte zur Versorgung der Region beitragen und Besuchern die Möglichkeit bieten, in das Ahrtal zu kommen. Das bringt Interesse und Einnahmen, die das so sehr gebeutelte Gebiet dringend braucht. Und nicht zuletzt ist es ein Zeichen für die Bevölkerung vor Ort. Wer die Bahnstrecke jetzt aufgibt, vermittelt den Leuten im Ahrtal noch mehr das Gefühl, abgehängt und auf sich allein gestellt zu sein.

Ein Wiederaufbau der Bahn wäre hier deshalb vielleicht nicht die wichtigste Komponente in der Wiederherstellung eines attraktiven Lebensraumes. Es wäre aber ein nicht zu unterschätzendes Zeichen der Hoffnung, dass die Entscheider setzen würden. Nicht wenige dürften sich nach einer solchen Katastrophe genau solche Zeichen wünschen.



Florian Dürr, Redakteur



Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

Besuchen Sie direkt unseren Onlineshop www.train-safe.de



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

10–23 Im Fokus: Baureihe 243 DR/143 DB AG



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

■ Im Fokus

10 DR-Universallokomotive mit langer DB AG-Karriere **Titel**

Ursprünglich nur für die Deutsche Reichsbahn bestimmt, eroberte die Baureihe 243 nach dem Fall der Mauer den Westen. Als Universallokomotive konzipiert, nutzte die DB AG die 143 vor allem im Nahverkehr der deutschen Ballungsräume. Bei Privatbahnen ist sie im Güterverkehr noch heute aktiv

18 Ellok-Klassiker in fast allen Nenngrößen

Trotz des großen Erfolges der Baureihe 212/243 bei der DR gab es zu DDR-Zeiten keine Miniaturen dieser Maschinen. Die ersten Modelle erschienen erst nach Ende der Serienfertigung des Vorbildes 1991

■ Eisenbahn

6 Der Zug mit Urlaubsstimmung

Wenn EN 463 gen Mitternacht aus München rollt, freuen sich die Reisenden auf ihre Urlaubsziele zwischen Budapest und Venedig

24 Bild des Monats

Auf der S19 der S-Bahn Rhein/Ruhr fahren 420er bis Au. Dabei überqueren sie zwölfmal die malerisch dahinfließende Sieg

26 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

38 Würdiger (Un-)Ruhestand

Die kleinen E 69 besaßen schon zu Bundesbahnzeiten Kultstatus – und deshalb sind alle fünf bis heute erhalten geblieben

40 Dienste für „Böllermänner“ **Titel**

Geräuschvoll und zuverlässig war die Baureihe 216 vier Jahrzehnte auf deutschen Gleisen unterwegs. Dabei gehörten speziell mittelschwere Dienste zu ihren Aufgaben. Lokführer Dieter Zuncke erinnert sich

48 Achenseebahn vor Neubeginn?

Die traditionsreiche Zahnradbahn geriet nach schweren Turbulenzen in Insolvenz;

2021 ruht der Betrieb. Doch für nächstes Jahr ist ein Neubeginn in Sicht; dazu bekommen zwei der Dampflokso gar Ölfeuerung

53 Der besondere Zug

Auf der beschaulichen Katzbachtalbahn hatten Esslinger Triebwagen im Stückgutverkehr oft auch Güterwagen am Zughaken

■ Modellbahn

54 Märklins legendäre Pacific-Lok

Die Göppinger 01 097 aus den 1950er-Jahren zählt noch heute zu den prominentesten H0-Vertreterinnen der berühmten 1'C2' h2-Schleppenderlok

60 Steil bergauf nach Kornbach

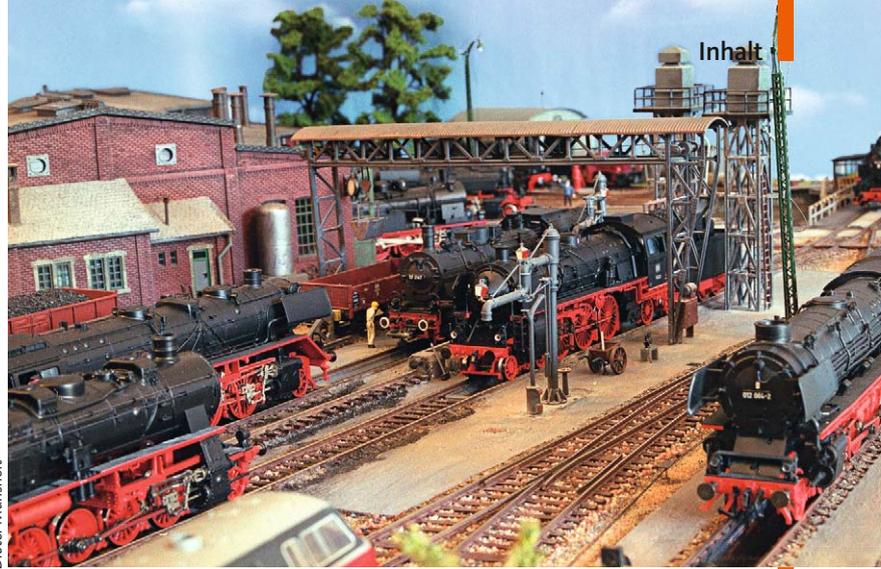
Diese liebevoll gestaltete DR-Anlage in TT entführt den Betrachter zurück in die Dampflokzeit und offenbart viel Betrieb auf geringer Fläche

64 Neu im Schaufenster

Neun Seiten Kurztests und Informationen zu aktuellen Modellbahn-Neuheiten



Dieter Züncke



Dieter Mansholt

40-47 Die 216 begründete die erfolgreichste Diesellokfamilie der Bundesbahn, dafür durfte sie auch laut „böllern“

48-52 Trotz Insolvenz dürften im nächsten Sommer wieder Züge zum Achensee dampfen



Markus Inderst



Gunnar Selbmann

108-113 Dieses Dampflok-Bw in Modell ermöglicht einen realistischen Ablauf der Lokbehandlung

84-90 Drei Wittenberger Steuerwagenköpfe findet der Modellbahner auf dem Markt – ein Vergleich



Claudia Mühl

60-63 Stephan Kindlings liebevolle und detailreiche TT-Anlage lässt Epoche III bei der DR nacherleben

94-96

Die Digitalzentrale von Tams betritt in vielen Punkten Neuland



J. Albrecht

74 Wiederbelebung alter Formen

Das HO-Empfangsgebäude der Station Mühlen von Fallern basiert auf einem historischen Quick/Pola-Bausatz nach Vorbild der Gurktalbahn

78 Diesellok von der Nordseeinsel

Schöma-Diesellok V 2 des DEV als Eigenbaumodell für den Gartenbahneinsatz in Nenngröße 2m

80 Firmenbesuch bei MBW

Seit fast zehn Jahren ist der Hersteller MBW aus dem Ruhrgebiet in den Nenn-

größen 0 und 1 aktiv und startet demnächst auch mit HO-Modellen

84 Wagen mit Wittenberger Kopf Titel

Verglichen & gemessen: HO-Test der n-Steuerwagen-Modelle Bnrdfz483 der DB Regio von Brawa, ESU und Piko

94 Neue Art des Steuerns

Unter der Bezeichnung mc2 hat Tams eine Digitalzentrale auf den Markt gebracht, die in vielen Punkten Neuland betritt

106 Tram aus Dresdner VEB

In den 1950er-Jahre wurden LOWA-Straßenbahnen in der Blech- und Spielwarenfabrik Dresden für HO-Anlagen gebaut

108 Bw für die Dampftraktion Titel

Ein Betriebs-Diorama als Vorstufe für eine ausgedehnte HO-Heimanlage, das bis zur Integration in das Großprojekt schon mal eine Bühne für die Fahrzeugsammlung bot und realistische Abläufe ermöglichte

Service

- 73 Buch & Film
- 92 Termine/TV-Tipps
- 98 Kleine Bahn-Börse
- 98 Fachgeschäfte
- 103 Veranstaltungen
- 104 Leserbriefe
- 114 Vorschau/Impressum

Titelbild: Die Elloks der Baureihe 143 waren echte Alleskönner und bewährten sich sowohl vor Güterzügen als auch im Personenverkehr – und zwar im Osten wie im Westen. Inzwischen mit einem DB-Logo versehen, kommt 143 557 am 21. Juli 1994 mit einem Güterzug aus Richtung Seelze durch Hannover-Leinhausen gefahren



Jürgen Hörstel

■ EN 463/462

Der Zug mit sehr viel *Urlaubsstimmung*

Auch wenn das Nachtzug-Angebot in den letzten Jahren einige Federn ließ: Von der Bildfläche verschwunden sind diese Reisezüge nicht. Wer von München nach Süd- und Südosteuropa möchte, hat mit dem EuroNight 463/462 sogar mehrere Optionen

Wenn es zu Verspätungen der einzelnen Zugteile kommt, werden die Wagengruppen des EN-Zugpaars auch mal separat gefahren. Am 28. April 2012 hat ein ÖBB-Taurus die Wagen aus Zagreb/Rijeka übernommen (Foto zwischen Rosenheim und München)

Veselin Kolev



Das letzte Tageslicht ist längst verschwunden, wenn die Wagen für diesen Zug bereitgestellt werden. Abends, so gegen halb elf, rollt die bunte Garnitur langsam in die eckige Halle des Münchner Hauptbahnhofs. In der Regel wird sie sehnsüchtig erwartet: Junge Leute mit Rucksäcken, reiselustige Ehepaare mit Koffern oder auch fröhliche Familien, deren Kinder noch längst nicht ans Schlafen denken, stehen auf dem Bahnsteig bereit. Wie kann man auch ausgerechnet jetzt die Bettruhe anpeilen? Die spannende Reise im Nachtzug geht doch gerade erst los.

Spannend ist es allemal, was das EuroNight-Zugpaar 463/462 zu bieten hat – selbst für Münchner Verhältnisse, in denen es noch immer bemerkenswerte Nachtzug-Optionen gibt. Aber kein anderer dieser Züge macht sich in der Isarstadt am Abend

Kein anderer Zug steuert von München aus vier verschiedene Ziele an

auf den Weg, um am folgenden Morgen vier verschiedene Ziele zu erreichen. Venedig, Rijeka, Zagreb und Budapest stehen auf den Zuglaufschildern. Das mit der bunten Garnitur kann man dabei durchaus wörtlich nehmen: Wagen mit unterschiedlichen Farbgebungen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), der Ungarischen Staatsbahn MAV-START sowie der Kroatischen Staatsbahn HZ-PP fügen sich zu einer der abwechslungsreichsten Reihen, die tagtäglich im Hauptbahnhof der bayerischen Landeshauptstadt zu sehen sind.

Ursprung 1991

Die Wurzeln dieses außergewöhnlichen Zugpaars reichen 30 Jahre zurück. Im Fahrplan 1991 führen ab München im Abstand von etwa 20 Minuten zwei Nachtzüge: D 269/268 München – Salzburg – Budapest (mit Wagen bis Bukarest) namens „Kalman Imre“ und D 297/296 München – Salzburg – Villach – Zagreb – Ploce namens „Mostar Dalmacija“.

Beide hatten zunächst noch nichts miteinander zu tun. D 269/268 führte Schlaf- und Liegewagen bis Budapest, bis 1993 wurden sogar Autos von München Ost bis Budapest befördert. 1997/98 verlängerte man den Laufweg saisonal bis Fonyod. Im Jahr 2001 schließlich wurde der Zug in einen EuroNight (EN) umgewandelt, der nur noch bis Budapest fuhr. Die Verlängerung nach Fonyod entfiel ebenso wie die Wagengruppe nach Bukarest. Das Zugpaar bestand nun planmäßig aus bis zu sieben Wagen, gestellt von der MAV.

D 297/296 führte 1991 noch Schlaf- und Liegewagen nach Rijeka, Split und Sarajewo. 1992 endete der Zug dann in Zagreb, der Zugname entfiel; Kurswagen nach Rijeka liefen weiterhin mit. Von 1995 an trug der Zug den neuen Namen „Lisinski“. Die Fahrt ging jetzt weiter bis Vinkovci, ab 2001 bis Belgrad – was man 2009 wieder aufgab.

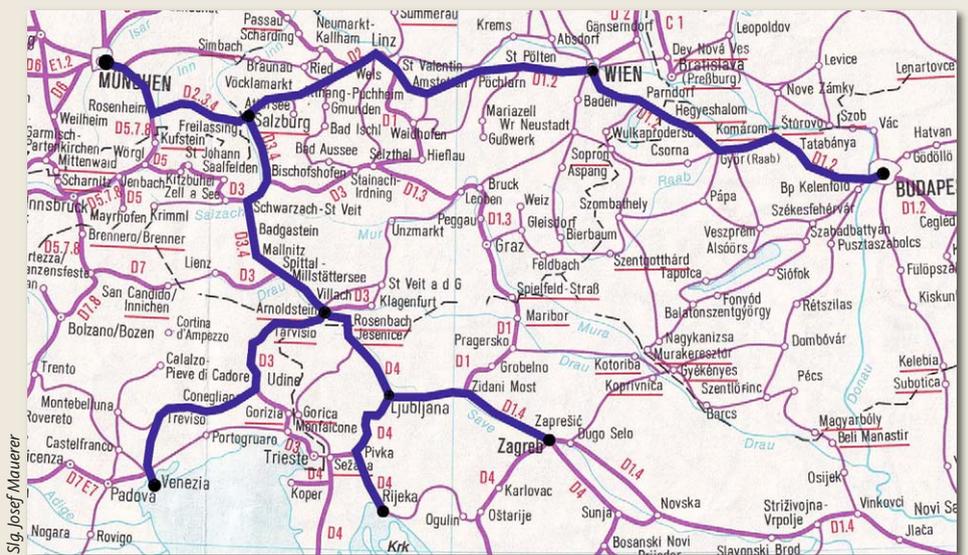
Vereinigung Ende 2002

In die sogenannten Nullerjahre fiel dann auch die Fusion beider Nachtzüge: Ab Dezember 2002 ver-



Johnny Loschert

Kurz nach sechs Uhr morgens hat der EuroNight an diesem Junitag 2018 München erreicht und rollt bei der Donnersberger Brücke dem Ziel- und Endbahnhof München Hbf entgegen. Bei planmäßiger Fahrt sieht man den Zug hier nur wenige Wochen im Jahr im Tageslicht



Stig Josef Mauerer

Überblick über die verschiedenen Laufwege des Nachtzuges. Jeweils um die neun Stunden sind die Wagengruppen von München aus zu den einzelnen Zielen unterwegs

Im Frühjahr 2014 trifft Ellok 1142 004 der Kroatischen Staatsbahn mit einem Zugteil des Nachtzuges EN 499 in Zagreb gl kol ein. Von Ljubljana aus war diese Wagengruppe allein unterwegs



Josef Mauerer



Mit der vielfältigen Wagenreihung ist der EN-Zug selbst noch bei der Überführung zur Abstellgruppe ein begehrtes Motiv (Foto bei München Heimeranplatz, 26. August 2017). Die kleine Abbildung zeigt das Laufschild der Zagreb-Wagengruppe anno 2012

Im April 2003 wartet ÖBB-Taurus 1116 079 mit dem EuroNight 269 „Kalman Imre“ im spät-abendlichen Münchner Hauptbahnhof auf den Beginn der Reise. Erst seit Ende 2002 werden die Nachtzüge „Kalman Imre“ und „Lisinski“ von hier bis Salzburg vereinigt gefahren



Josef Mauerer

kehrten „Kalman Imre“ und „Lisinski“ zwischen München und Salzburg vereinigt – im Prinzip so, wie es auch heute praktiziert wird. Auf dem gemeinsam befahrenen Abschnitt galt für beide Züge die Zugnummer 269/268; nach der Trennung in Salzburg setzte der Zugteil nach Kroatien/Serbien seine Reise unter der eigenen Zugnummer 297/296 fort. Zwischen München und Salzburg konnten dabei stattliche Garnituren zusammenkommen. Die Züge führten bis zu 14 Wagen (je sieben nach Budapest bzw. Zagreb/Rijeka/Belgrad).

» Stattliche Garnituren: Zwischen München und Salzburg führte der Nachtzug bis zu 14 Wagen

Damit stand das neue verkehrliche Grundgerüst für das Nachtreiseangebot fest; es wurde lediglich in der Folge noch von den beteiligten Bahngesellschaften modifiziert. Ab dem Fahrplan 2006 kam etwa die Rumänische Staatsbahn CFR hinzu, die für den Zug einen Schlafwagen München – Temesvar stellte. 2007 wurde der Laufweg des Wagens bis Bukarest verlängert, 2011 jedoch der Wagenlauf eingestellt.

Die nächste Neuerung datiert aus dem Dezember 2008, als das Zugpaar neue Zugnummern erhielt:



Noch unter dem Namen „Kalman Imre“ und als EN 269 steht der Nachtzugteil von München nach Budapest zu sommerlicher Morgenstunde 2008 in Wien Westbahnhof. Inzwischen wird der Nachtzug über Wien Hauptbahnhof geführt und mit ÖBB- statt MAV-Loks bespannt



Voller Vorfreude steigen Reisende an einem Samstagmorgen im Oktober 2010 in Budapest Keleti pu. aus dem Nachtzug. Um halb zehn am Vormittag ist die Wagengruppe des EN 463 hier eingetroffen; ideal, um das Wochenende in Ungarns Hauptstadt einzuläuten

EN 463/462 für den Laufweg München – Budapest, EN 499/498 zwischen Salzburg und Zagreb. Die bislang letzte bedeutende Änderung war die Wagengruppe München – Venedig, die zum Fahrplan 2013 dazukam. Zunächst handelte es sich um DB-Wagen, seit 2017 werden sie von den ÖBB gestellt. Die Wagen laufen in der Zugmitte und gehen in Villach Hbf auf EN 237/236 über.

Vor- und Nachteile

Freilich ist die Kombination mehrerer Nachtzug-Läufe sinkenden Fahrgastzahlen geschuldet; komplette eigene Züge rentieren sich für die einzelnen Reiseziele nicht mehr. Immerhin bleibt mit EN 463/462 eine attraktive Fernverkehrsoption auf der Schiene erhalten. Wer am späten Abend die Reise im Schlaf- oder Liegewagen beginnt (Abfahrt in München Hbf ist um 23:20 Uhr), trifft am folgenden Morgen vergleichsweise ausgeruht zwischen 8 Uhr und 9:30 Uhr an den Zielen ein und hat den Tag vor sich. In der Gegenrichtung geht es abends um 20 bis 21 Uhr los, tags darauf um 6:20 Uhr rollt die Garnitur in München ein. Auf diese Weise lässt selbst der Rückreisetag noch Platz für ausgiebige Unternehmungen.

An die 14 Wagen der frühen Nullerjahre kommt der Nachtzug in seiner stärksten Besetzung heute nur noch in Ausnahmefällen heran. Aber mit elf

bis zwölf Wagen, noch dazu von den verschiedenen Bahnen, ist er immer noch sehenswert. Fotografen müssen sich freilich bei dem Zug spezialisieren. An oder vor den südlichen Zielbahnhöfen können sie die Wagengruppen recht gut ablichten. Mehr Schwierigkeiten haben jene, die es auf die gesamte bunte Garnitur abgesehen haben, die ja nur zwischen München und Salzburg verkehrt. Auf der Fahrt nach Süden ist es stockdunkel, bei der Rückkehr am frühen Morgen muss man auf Verspätungen hoffen oder explizit die langen Tage von Ende Mai bis Anfang Juli abwarten. Nur dann gibt

es die Chance, den Zug auf diesem Abschnitt bei gutem Tageslicht zu erhaschen.

Auf diese Foto-Gelegenheiten muss man aktuell wohl wieder bis zum nächsten Frühjahr warten. Doch wie wäre es mit Alternativen? Etwa, in dem interessanten EuroNight-Zugpaar mitzufahren oder die freudige Aufbruchsatmosphäre bei Abfahrt oder Ankunft auf dem Bahnsteig zu genießen? Ganz gleich, ob als Reisender mitten im Geschehen oder eher als Betrachter mit dabei: Bei dem Zug ist sehr viel Urlaubsstimmung garantiert.

Josef Mauerer/Oskar Grodecke

■ DR-Baureihe 243, spätere 143 der DB AG

DR-Universallok **mit langer DB AG-Karriere**

Ursprünglich nur für die Deutsche Reichsbahn bestimmt, eroberte die Baureihe 243 nach dem Fall der Mauer den Westen. Als Universallok konzipiert, nutzte die DB AG die 143 vor allem im Nahverkehr der deutschen Ballungsräume. Bei Privatbahnen ist sie im Güterverkehr bis heute unverzichtbar

