

# eisenbahn Modellbahn magazin



Brawa    ESU    Märklin    Piko

**H0-Test V100<sup>20</sup>** Was die Formneuheit von ESU im Vergleich zur Konkurrenz bietet



Wählen Sie die besten  
**Modelle des Jahres**  
Preise im Wert von  
über 5.000 Euro  
zu gewinnen!

EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)



## DR-Baureihe 119

Wie Eisenbahner die „U-Boote“ zum Laufen brachten



### Reichsbahn-Idyll in Epoche III

So originell ist der Betrieb zwischen zwei Zugspeichern



**Realistisches Ladegut**  
Drehgestelle auf Flachwagen  
**Altbau-Elloks der ÖBB**  
Typen mit Sécheron-Antrieb  
**DB-Tochter in Spanien**  
So behauptet sich Transfesa

### Hamm-Osterfelder Bahn



Wie eine alte Güterstrecke neu durchstartet

**NEUHEITEN  
2025  
JETZT  
VORBESTELLEN!**

Exklusivmodell\* ab 239,00 €



**PIKO**  
Shop System

Piko 21684 E-Lok 151 129 Retro DBAG, Railpool, Ep.VI 239,00 €  
Piko 21685 DC-Sound 349,00 €  
Piko 21686 AC-Sound 349,00 €

Exklusivmodell\* 129,00 € HO



Piko 28305 2er-Set Knickkesselwagen, DBAG, Ep.VI „DHL“

Exklusivmodell\* 129,00 € HO



Piko 28306 2er-Set Knickkesselwagen, DBAG, Ep.VI „DHL“

Exklusivmodell\* ab 224,90 €



Diesellok V 180 005, DR, Ep.III  
„VI. Parteitag“, analog,  
DC-Sound oder AC-Sound

Exklusivmodell\* ab 224,90 €



Diesellok 118 156-9, DR, Ep.IV,  
mit zwei Streifen, analog,  
DC-Sound oder AC-Sound

Exklusivmodell\* 94,90 € HO



Roco 6200172 2er-Set Umbau-  
wagen als Bauzugset, DB, Ep.IV

Exklusivmodell\* 63,80 € HO



Roco 6600212 2er-Set  
offene Güterwagen, DB, Ep.III

Exklusivmodell\* 37,90 € HO



Roco 6600208 2er-Set offene  
Güterwagen Es, DR, Ep.IV „OPW“

Exklusivmodell\* 82,90 € HO



Roco 6600209 3er-Set  
Muldenkipperwagen, DB, Ep.IV

Exklusivmodell 45,90 € HO



Brawa 50996  
Gedeckter Güterwagen G10,  
110 259, DB, Ep.III „Sternla“  
*am Lager, Restbestände verfügbar*

Exklusivmodell\* ab 155,00 €



Diesellok V 22 Nr. 49, NVA, Ep.IV,  
verschiedene technische Varianten

\* Auslieferung in 2025, Restmengen sind noch vorbestellbar.



**NEU! ELRIWA  
AUF WHATSAPP**



**WERDEN SIE  
ELRIWA-STAMMKUNDE!**

**elriwa<sup>®</sup>**

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für  
Modelleisenbahnen und Zubehör

**Elektronik Richter**

Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen  
Tel. 03528 / 477 90 70 . info@elriwa.de  
Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

[www.elriwa.de](http://www.elriwa.de)



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft  
oder auf [www.facebook.com/elriwa](https://www.facebook.com/elriwa).

**[www.elriwa.de](http://www.elriwa.de)**

**idee+spiel<sup>®</sup>**

**EUROTRAIN<sup>®</sup>**



Unsere aktuellen Exklusivmodelle für Sie!

# Seit 25 Jahren auf *Neuheitensuche*

**D**ie Nürnberger Spielwarenmesse 2025 ist nun auch schon wieder Geschichte und für Modelleisenbahner nicht mehr lebenswichtig. Ganz anders war das vor 25 Jahren, als ich am 2. Januar 2000 beim *eisenbahn magazin* anfang. Die Kollegen in der Redaktion waren da schon intensiv mit den Messevorbereitungen beschäftigt. Wenige Wochen später ging es standesgemäß per Bahn nach Nürnberg und zum *alba*-Messestand, der noch eingeräumt werden musste. Übernachtet wurde traditionell in einem Hersbrucker Gasthof, wo die Zimmerpreise noch erschwinglich waren und deshalb immer schon fürs nächste Jahr gebucht wurde. Für mich als Neuling im *em*-Messteam gab es 2000 allerdings nur eine leer geräumte „Besenkammer“ mit Bett.

Am ersten Messttag strömten dann die Fachhändler und so mancher Modellbahner, der von seinem Fachhändler eine der begehrten Eintrittsberechtigungen ergattern konnte, durch die übervollen Gänge. Fotografiert wurde vor 25 Jahren natürlich noch analog im Fotostudio. Dafür sammelten wir gegen Messeschluss alle Modellneuheiten von 2 bis Z ein, brachten sie zu einem Nürnberger Fotoprofi, der sie über Nacht ablichtete. Pünktlich zum Messestart um 9 Uhr waren dann alle Handmuster wieder in den Vitrinen. Sie als *em*-Leser sahen die Neuheiten zunächst im regulären *em* 3 und 4 und später im *Messe-Spezial*. Mit dem *em*-Sonderheft wurde der Stress und das Messteam größer, denn wir hatten den Ehrgeiz, Sie nur wenige Tage nach Messeschluss umfassend zu informieren, weil die Kollegen von der *MIBA* sich mehr Zeit ließen. In den folgenden Jahren blieb Nürnberg für die Branche wichtig, sodass wir stets genug zu berichten hatten, aber vermehrt auch Neuheiten brachten, die nicht in den Messehallen zu sehen waren. Doch der Abwärtstrend – immer kleinere Stände, breitere Gänge und weniger Aussteller – war bereits spür-

» Viele Neuheiten werden im Laufe des Jahres vorgestellt und nicht mehr zur Spielwarenmesse



In Nürnberg wurden die „Modelle des Jahres“ präsentiert *em*

bar. Seit 2021 erstellen wir für Sie daher auch nur noch einen *Messe-Report*, gemeinsam gestaltet vom *MIBA*- und *em*-Team.

Doch auch diese informative Neuheiten-Chronik wird sich 2025 der veränderten Marktsituation anpassen. Immer weniger Unternehmen präsentieren im Januar ihre Neuheiten, sodass die Produkte von der Spielwarenmesse sowie die angekündigten Modelle zu diesem frühen Zeitpunkt kein attraktives und vollständiges Messeheft mehr füllen würden. Wir haben uns daher entschlossen, nun einen *Neuheiten-Report* zu produzieren in der Hoffnung, dass uns wieder viele (Kleinserien-)Hersteller ihre Neuheiten präsentieren. Welche neuen Modelle, Zubehör- und Technikartikel es geben wird, erfahren Sie ab dem 21. Februar in der Printausgabe oder als eBook.

Trotz vieler Veränderungen bleibt die Modellbahnszene spannend, weshalb wir sicher unsere Vitrinen und Anlagen auch 2025 mit tollen Modellen schmücken können!

**Martin Menke, Redakteur**

**Train  
Safe®**

**Den TrainSafe neu erfunden  
haben wir nicht...**

...aber ab sofort ist unsere neue  
Einkaufswelt für dich online!

**Melde dich direkt zu unserem neuen Newsletter an  
und erhalte einen 10 € Gutschein!**



[www.mein-train-safe.de](http://www.mein-train-safe.de)



HLS Berg GmbH & Co. KG | Alte Eisenstraße 41, 57258 Freudenberg | [info@train-safe.de](mailto:info@train-safe.de) | 0 27 34 - 47 99 94 0

# 38-44

## Die DR-Baureihe 119/219 zwischen Altmark und Börde

Foto: Uwe Mieth



### ■ Im Fokus

#### 10 Erfolgreiche Ellokkonstruktion für die Eisenbahnen Österreichs

Über sechs Jahrzehnte hinweg rollten die Universallokomotiven mit gleisschonenden Sécheron-Federantrieben durch Österreich bis hinüber ins deutsche Garmisch-Partenkirchen. In sechs Jahrzehnten Modellbahngeschichte entstand eine Vielzahl entsprechender HO-Ellok-Nachbildungen

### ■ Eisenbahn

#### 6 AufWiedersehen, Mehrsystem-ICE

Gemäß den internen Planungen verabschiedet die Deutsche Bahn 2025 ihren ersten Mehrsystem-ICE. Weicht die Baureihe 406 damit nach 25 Jahren modernen Nachfolgenerationen?

#### 24 Bild des Monats

218-Comeback im Pfälzer Regionalverkehr: 218 401 erreicht den Bahnhof Winden

#### 26 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen zum Bahngeschehen in Deutschland, der Schweiz und Europa

#### 38 „U-Boot-Westflotte“ der DR

Die Reichsbahndirektion Magdeburg war mit einem Bestand von bis zu 50 Maschinen eine Hochburg der Baureihe 119 bei der Deutschen Reichsbahn. Doch die hohe Schadanfälligkeit der Maschinen sorgte bei den Eisenbahnern in den westlichsten DR-Bahnbetriebswerken Halberstadt, Oebisfelde und Salzwedel für viel Ärger und Verdross

#### 45 Stromabnehmerentwicklung

Die UIC veranlasste 1955 bis 1957 Tests zur Optimierung von Stromabnehmern. Diese Versuche waren wegweisend

#### 48 Güterzug-Magistrale

Die Hamm-Osterfelder Bahn hatte einst große Bedeutung für lokale Steinkohle-

Zechen und Industriebetriebe. Heute zeigt sich entlang der 77 Kilometer langen Strecke, wie sich der Schienengüterverkehr neu erfindet

#### 54 DB-Tochter auf der iberischen Halbinsel

Das DB-Tochterunternehmen Transfesa Logistics S.A. verbindet die iberische Halbinsel mit dem übrigen europäischen Schienennetz

### Service

- 90 Leserbrief
- 91 Buch & Film
- 100 Kleine Bahn-Börse
- 100 Fachgeschäfte
- 106 Veranstaltungen/  
Termine/TV-Tipps
- 114 Vorschau/Impressum

Dr. Dietmar Beckmann



Jürgen Albrecht



**48–53** Die Hamm-Osterfelder Bahn zeigt, wie der Schienengüterverkehr sich wandelt und die Bahn unverzichtbar bleibt

**108–113** Ein Vater-Sohn-Gespans aus Coswig baute diese TT-Bahnhofsanlage nach Motiven der DR

**60–63** Unsere Streckenberei-  
nung durch den Oden-  
wald unterbrechen wir  
im Bahnhof Rimbach



MM

**92–99**  
HO-Loks der DB-Bau-  
reihe V 100<sup>20</sup>/212 von  
Brawa, ESU, Märklin  
und Piko im Vergleich



Dr. Helmut Petrovitsch

**10–23**  
Universalloks mit  
Sécheron-Federantrieben  
auf den Gleisen der  
ÖBB und zu Besuch in  
Garmisch-Partenkirchen

Horst Meier



■ **Modellbahn**

- 56 Fränkische Preußin**  
Die Reichsbahn-Schleppenderlok 53 7752 alias preußische G 4<sup>3</sup> in HO und N von Fleischmann und ihr Vorbild
- 60 Per Bahn zum Schwimmen**  
Im dritten Teil unserer Anlagenporträtreihe zur hessischen Odenwaldbahn legen wir einen kurzen Zugaufenthalt im Bahnhof Rimbach ein
- 64 Neu im Schaufenster**  
Informationen und Bilder zu neuen Produkten in puncto Fahrzeuge und Zubehör
- 72 Modelle des Jahres**  
Mitmachen und gewinnen – die Kandidaten der Modellbahnbranche für unsere Leserumfrage Das Goldene Gleis



- 81 Drehgestelle als Ladegut**  
Im sechsten Teil unserer Serie über spezielle Frachten empfehlen wir auf Flach- und Rungenwagen verladene Eisenbahndrehgestelle
- 84 Dienstgebäude der HSB**  
Eigenbautipps am Beispiel der einstöckigen Lokensatzstelle Wernigerode der Harzer Schmalspurbahnen
- 88 BiDiB-Bus von FichtelBahn**  
Das neue BiDiB-Interface nennt sich IFnet und offeriert gleichzeitig eine DCC-Digitalzentrale für den PC-Betrieb
- 92 Die stärkere V 100 der DB**  
Unser Diesellok-Test zur Baureihe V 100<sup>20</sup>/212 klärt die Fragen, wie sich die HO-Konstruktionen von Brawa, ESU, Märklin und Piko im Anlagenbetrieb behaupten und was sie für optische Besonderheiten bieten

- 108 Zugbetrieb im Bahnhof und zwischen zwei Zugspeichern**  
Dieses TT-Schaustück führt uns zurück in die Epoche III der DR und lässt uns erleben, wie Vater und Sohn nicht genug haben können vom Bauen und Spielen



Tobias Fiebig

**Titelbild:** „U-Boot“ in der Rbd Magdeburg: 119 191 vom Bw Halberstadt erreicht am 2. Juli 1988 mit dem P 8450 den Bahnhof Langenweddingen



*Der ICE 3M (Baureihe 406) war der erste Mehrsystem-ICE der Deutschen Bahn. 2025 geht er aus dem Betriebsbestand bei DB Fernverkehr. Im September 2019 ist der mit einem blauen Streifen beklebte ICE-Tz 4601 „Europa“ unterwegs zwischen Emmerich und Oberhausen Georg Wagner/DB AG*

■ DB-Baureihe 406

## Auf Wiedersehen, **Mehrsystem-ICE**

*Gemäß interner Planungen verabschiedet die Deutsche Bahn 2025 ihren ersten Mehrsystem-ICE. Weicht die Baureihe 406 damit nach 25 Jahren modernen Nachfolgenerationen?*

Die Deutsche Bahn (DB) will ihre ICE 3M-Triebzüge (M für Mehrsystem) der Baureihe 406 im Jahr 2025 aus dem Betriebsbestand nehmen. Wie aus dem Konzern verlautete, soll die Flotte Mitte April 2025 aus dem Dienst gehen und anschließend verschrotet werden. Anlass für die Ausmusterung nach rund 25 Jahren Einsatzzeit ist die sukzessive Übernahme ihrer Aufgaben durch die Nachfolgebaureihen 407 und 408. Ob der Zeitplan eingehalten wird, bleibt abzuwarten. Doch das Ende der ersten Mehrsystem-ICE der Deutschen Bahn scheint inzwischen greifbar.

Die DB und die Niederländischen Staatsbahnen beschafften zwischen 1994 und 2001 insgesamt 17 Triebzüge der Baureihe 406, die von einem Konsortium aus Siemens, Adtranz (später Bombardier) und anderen Herstellern gefertigt wurden. Sie können unter vier Stromsystemen (15 und 25 kV Wechselstrom sowie 1,5 und 3 kV Gleichstrom) eingesetzt werden und sind mit den in den jeweiligen Ländern vorhandenen Signal- und Zugfunksystemen ausgerüstet. Das ermöglichte neue Verbindungen wie Amsterdam – Frankfurt (Main), Brüssel – Frankfurt (Main) oder Paris – Frankfurt (Main).

Der ICE 3M (Baureihe 406) wurde im Jahr 2000 in Betrieb genommen. Seine Premiere im Fahrgasteinsatz erlebte er während der Expo 2000 in Hannover, wo er auf internationalen Verbindungen, etwa zwischen Amsterdam und Hannover, pendelte. Nach dem Ende der Weltausstellung ging er in den Regeldienst bei der DB. Doch die hohe Beanspruchung bei Geschwindigkeiten von bis zu 320 km/h und die komplexe Technik führten immer wieder zu Störungen und Anpassungen. Zahlreiche Nachrüstungen, wie etwa die Einführung von ETCS und Schutzmaßnahmen gegen Schotterflug, zeigten die



*Das Fahrwerk des ICE-Tz 4682 kontrolliert ein Arbeiter im ICE-Werk Griesheim am 20. April 2007. Für den Frankreich-Verkehr rüstet die DB sechs ICE 3M-Garnituren in den Jahren 2006/2007 um. Sie erhalten neben der Sicherungstechnik auch Maßnahmen zum Schutz vor Schotterflug* Boris Roessler/dpa

*Bevor die Deutsche Bahn den Regelbetrieb mit dem ICE 3M aufnahm, kamen die Züge im Sonderverkehr zur Expo 2000 in Hannover zum Einsatz. Am 30. September 2000 rollt 406 053 durch den kleinen Bahnhof Freden im Leinetal* Dr. Jürgen Hörstel





**Triebzug 4681 kollidiert am 17. August 2010 in Lambrecht mit einem auf die Gleise geratenen Müllfahrzeug, 18 Reisende werden verletzt. Die schwer beschädigten Wagen 406 081 und 181 werden später verschrottet** Ronald Wittek/dpa/lrs

**Am 19. Oktober 2010 wird ein ICE 3M im Bahnhof London St. Pancras präsentiert. Eine ICE-Verbindung Frankfurt (Main) – London kommt nicht zustande** Robert Schlesinger/dpa

Innovationskraft, aber auch die Grenzen der technischen Möglichkeiten. So wurde die Baureihe zu einem Unglückskind der ICE-Flotte. 2010 fanden mit einem 406 sogar Messfahrten im Kanaltunnel sowie eine Präsentation des Zuges im Bahnhof London St. Pancras statt. Die Planungen für eine ICE-Verbindung Frankfurt (Main) – London wurden jedoch nicht weiterverfolgt. Im Jahr 2019 modernisierten die Nie-

derländischen Staatsbahnen (NS) den Triebzug Tz 4651 umfassend und erneuerten dabei unter anderem das Interieur. Das blieb jedoch ein Einzelfall. Die DB entschied 2021, keine weiteren Einheiten umzurüsten.

### Neue Generation übernimmt

Der Abschied fällt in eine Zeit, in der die DB AG ihre Fernverkehrsflotte umfassend moderni-





siert. Die von Siemens gebauten Velaro D-Nachfolgebauarten der Baureihen 407 und 408 übernehmen nicht nur die bisherigen Aufgaben der Baureihe 406, sondern setzen auch neue Maßstäbe in Effizienz, Kapazität und Betriebssicherheit. So endete im Juni 2024 bereits der Einsatz der 406 auf den internationalen Verbindungen nach Belgien und in die Niederlande, die nun von der Baureihe 408 bedient werden. em



**Botschafter-ICE: 406 001 trägt 2021 eine Beklebung anlässlich des „European Year of Rail 2021“** Patrick Kuschfeld/DB AG

**Die Inbetriebnahme des ICE 3 begann 1999 im Siemens-Prüf- und Validations-Center in Wegberg-Wildenrath. Am 11. Juni 1999 stehen dort ICE-Triebzüge der Baureihen 415, 411 und 406 abgestellt** Dr. Jürgen Hörstel

**Bereits seit Juni 2024 fährt die Baureihe 406 nicht mehr nach Belgien und in die Niederlande. Am 18. März 2022 ist 406 007 noch als ICE 105 bei Griendtsveen in den Niederlanden unterwegs** Marcus Henschel



■ Bo'Bo'-Loktypen der ÖBB mit Sécheron-Antrieb aus den Epochen II/III

# Erfolgreiche Konstruktionen für die Eisenbahnen Österreichs

*Über sechs Jahrzehnte hinweg rollten gedrungene Universallokomotiven mit gleisschonenden Sécheron-Federantrieben durch Österreich bis hinüber ins deutsche Garmisch-Partenkirchen. In sechs Jahrzehnten Modellbahngeschichte entstand eine Vielzahl an entsprechenden HO-Ellok-Nachbildungen*

Auf der Salzkammergut-Strecke Attnang-Puchheim – Bad Aussee wurde am 13. Mai 1927 die kompakt gebaute Drehgestell-Lokomotive 1170.01 – die spätere ÖBB-1045.01 – von den BBÖ abgenommen. Die 1170.0 steht am Anfang einer österreichischen Typenreihe kompakter Bo'Bo'-Universallokomotiven mit Sécheron-Hohlwellen-Federantrieb. Tatzlager-Antriebe, bei denen die halbe Motorenmasse ungefedert auf der Radsatzachse lastet, gab es in Österreich (auch mit Bezug auf schwache Oberbauformen) nur bei Triebwagen – im Gegensatz zur Reichsbahn-E 44.

Für die Auftragnehmer der 1170.0 – die Lokomotivfabrik Wiener Neustadt/vormals G. Sigl für den mechanischen Teil und ELIN für den elektrischen Teil – war der Bau einer elektrischen Vollbahnlok Neuland. ELIN versicherte sich schweizerischen Know-hows durch ein Lizenz-Abkommen mit Sécheron in Genf (Ateliers de Sécheron SAAS).

## » Österreichs Sécheron-Loks sind zwischen 1928 und 1973 regelmäßig bis Garmisch gefahren

In den Sécheron-Mitteilungen Nr. 7 von 1933 liest man hierzu: „...sei daran erinnert, dass die Sécheron-Werke schon vor den erwähnten Aufträgen [gemeint Be 4/4 BT/EBT] über eine gründliche Erfahrung betreffend BoBo-Lokomotiven mit Federantrieb verfügte. Schon im Jahr 1927 entwickelten die Sécheron-Werke für die Österreichischen Bundesbahnen eine Lokomotive dieser Bauart, deren nachträglich insgesamt 29 Stück geliefert wurden (Reihe 1170.01–14 und 1170.101–115). Diese Lokomotiven wurden durch die Firma ELIN aufgrund eines mit Sécheron eingegangenen Lizenzvertrages ausgeführt ...“ Bis dahin waren laufachslose Drehgestellloks mit Einzelachsantrieb ein Spezifikum von langsam fahrenden, gleichstrombetriebenen Lokalbahnen ge-

wesen und waren durchweg mit achsreitenden Tatzlager-Motoren bestückt. Vollbahnloks für den Einphasen-Wechselstrom waren bis dato fast ausschließlich mit Starrrahmen, Gruppenstangenantrieb und Vorlaufradsätzen gebaut worden. Ausnahmen bildeten die Baureihe E 73 der Hafenbahn Hamburg bzw. die beiden Schiebeloks für die Strecke nach Berchtesgaden, für die man im bayerischen Bezeichnungsschema die im Grunde kuriose Typenbezeichnung EG 4 x 1/1 fand. In Frankreich hatte indes die MIDI-Bahn für ihre 1.500 V==Strecken schon ab 1922 viele kompakt gebaute Bo'Bo'-Kastenloks in Dienst gestellt. Das mitunter zitierte Primat der österreichischen 1170.0 als erste Bo'Bo' mit abgefederten und im Drehgestellrahmen gelagerten Motoren ist insofern nicht ganz stimmig, da die großrädri-ge E 73 06 für die Hafenbahn Altona (3 kV/25 Hz) mit Westinghouse-Federantrieb schon zwei Jahre zuvor entstanden war.

### Drehweiche Kraftübertragung

Der Gattungsbegriff Sécheron-Loks bezieht sich auf die spezifische Bauform des elastischen Einzelachsantriebs, den die Genfer Firma aus dem amerikanischen Westinghouse-Federantrieb (quill drive) für kleinere Treibraddurchmesser entwickelt hatte. Motor samt Hohlwelle sind im Drehgestellrahmen gelagert. Letztere umgreift die Radsatzwelle mit entsprechendem Freiraum, der dieser den ungehinderten Vertikalversatz zufolge das primäre Tragfederspiel im Drehgestell erlaubt. Die beidseitigen Großzahnräder an den Hohlwellenenden tragen im 120-Grad-Versatz drei kräftige Supporte, die durch Ausnehmungen im Treibrad hinausragen. Sechs tangential angeordnete Schraubenfedern übertragen elastisch mit Zug, Druck und Sche- rung das Antriebsdrehmoment. Die drehweiche Kraftübertragung vermag dabei auch die 33 1/3-Hertz-Pulsationen des Einphasenmotors fernzuhalten und damit die Haftreibung im Anfahrvorgang zu verbessern, aber auch Anfahrbrandstellen an den Kollektoren zu vermeiden.



**Die BBÖ-Elloks 1170.11 bis 14 wurden 1928 spezifisch für die Mittenwaldbahn mit ausschließlicher Druckluftbremse für den Wagenzug statt BBÖ-Normsaugluftbremse geliefert; die Aufnahme entstand bei Reith**

VWR/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch

Sécheron-Antriebe bedürfen keiner laufenden Schmierung oder Wartung. Sie wurden beispielsweise 1925 schon in die relativ kleinrädri- gen Be 6/8 201 ff. der BLS verbaut. So wie die Federtopf-Antriebe beispielsweise bei der DB-118 (ex E 18) wurden auch die Sécheron-Antriebe bei den ÖBB ab den 1970er-Jahren schrittweise auf Gummipuffer umgebaut.

Auch die niederspannungsseitige Stufenschaltung der BBÖ-Bo'Bo'-Loks nutzte eine Sécheron-Entwicklung. ELIN erwarb die Lizenz zum Nachbau der elektropneumatischen Starkstrom-Schütze (in der Schweiz „Hüpfen“ genannt) für 1.200 Ampere. Sie verbinden in der