

eisenbahn Modellbahn magazin

DR-Baureihe 211

Wie sie
20 Jahre in Westsachsen
unterwegs war



UIC-Neubau-Güterwagen für Stückgut

Die große Vielfalt der gedeckten Zweiachser

- So einigten sich die europäischen Bahnen
- Welche Gattungen und Varianten entstanden
- Was die Modellbahnhersteller anbieten



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



64er auf der Lokalbahn



Nebenbahn in der Oberpfalz
Warum Eisenbahnfreunde 1972
zum „Eslarner Böckl“ pilgerten

Panoramazug
Spurwechsel beim
GoldenPass Express
in der Schweiz

Traumanlage
H0-Epochen-Reise
im Märklineum

Fahrdraht nach Vorbild
Bautipps für die Modell-Strecke

Taurus im H0-Test





**INTERNATIONALE
MODELLBAHN
AUSSTELLUNG**

15.-17. September 2023 in Göppingen

märklin



Das Mega-Familienevent

38. Internationale Modellbahn-Ausstellung & 13. Märklin Tage

- Werksbesichtigung (Fr. & Sa. von 09:00 - 15:00 Uhr)
- Lokmontage für Besucher
- Lokparade am Göppinger Bahnhof
- Führerstandsmitfahrten
- Mitfahrten in historischen Zügen
- Blick auf die Anlagen im Märklineum
- Über 140 Aussteller an 5 Veranstaltungsorten
- Große LGB-Ausstellung in der EWS Arena
- Vielseitiges Kinderprogramm für Groß und Klein
- Buspendelverkehr und viele Parkmöglichkeiten

**Alles rund um die große und
kleine Eisenbahn auf 49.000 m²
Spiel & Spaß – 3 Tage lang!**

Fr. & Sa. 09:00-18:00 Uhr, So. 09:00-17:00 Uhr

Weitere Informationen unter www.maerklin.de/ima



Streitigkeiten in der Nachbarschaft

ICR-Wagen der NS als neu aufgelegte HO-Modelle von gleich drei Herstellern: Piko (links), L.S. Models (Mitte) und Exact-train (rechts). Ein viertes Modell von PB Models steht bereits in den Startlöchern Guus Ferrée

Zugegeben: Die Niederlande ist ein kleines Modellbahnland. Das Fahren mit den kleinen Bahnen ist dort zwar tief verwurzelt, und was an Anlagen gebaut wird, ist durchweg eine Klasse für sich und absolut sehenswert (Stichwort On traXS!), aber die Verkaufszahlen für Produktneuheiten gehen stetig zurück. Jene Zeiten wie in den 1980er-Jahren, als Fleischmann rund zehntausend gelbe Plan-V-Züge der Bahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen (NS) in HO verkaufte, gehören der Vergangenheit an. Heute muss jeder Hersteller versuchen, Sortimentslücken aufzuspüren, um die Kundenneugier wachzuhalten.

Unter diesen Vorzeichen scheint es etwas verwunderlich zu sein, dass vor geraumer Zeit gleich vier Hersteller ein typgleiches HO-Produkt der NS angekündigt haben. Drei dieser Reisezugwagen sind sogar schon im Fachhandel erhältlich. Dabei handelt es sich um den vierachsigen NS-Wagen vom Typ ICR, der im Maßstab 1:87 von L.S. Models aus Belgien, vom niederländischen Hersteller Exact-train sowie von Piko ausgeliefert wurde und von PB Models demnächst zu erwarten ist. Letzterer ist ein noch junges Unternehmen aus den Niederlanden – insofern recht mutig, dass es trotzdem das Risiko eingeht, als vierter im Bunde auf den „Zug“ aufzuspringen.

L.S. Models hatte die Formen für diese Reisezugwagen schon vor Jahren hergestellt und war Anfang 2023 der erste, der eine Neuauflage anbot, als bekannt wurde, dass drei weitere Marken den ICR-Wagen bringen

» **Modell-Doppelentwicklungen sind gut für den Endverbraucher, weniger aber für Modellhersteller**

wollen. Schließlich folgten Exact-train und Piko: die Sonneberger mit einer vereinfachten Version, die Gebrüder Hans und Piet Keppel mit einem detaillierten und klasse lackierten und beschrifteten Modell, das höchsten Ansprüchen genügt. Dass zwischen den ICR-Miniaturen beider Marken ein Unterschied von über 20 Euro besteht, ist durchaus vertretbar, wenn man das Preis-Leistungsverhältnis betrachtet.

PB Models muss noch liefern. Ihm droht, der Verlierer in diesem Kampf zu werden. Die Marke rühmt sich in der Werbung zwar mit hohem Qualitätsversprechen, doch noch fehlt der greifbare Beweis, was möglicherweise an Lieferverzögerungen bei elektronischen Komponenten liegt. Denn im Gegensatz zu Exact-train avisiert PB Models die Wagen mit eingebauter Beleuchtung zum ungefähr gleichen Preis. Das ist möglich, weil das Gros der Modelle online verkauft werden und der Einzelhandel außen vor bleibt. Fachhändler schauen dem Treiben mit gemischten Gefühlen zu und warnen schon jetzt, dass ein solches Handelsgebahren nicht Schule machen sollte. Denn niemand hat etwas davon, wenn immer mehr Modellbahnläden verschwinden, was nicht nur für die Niederlande gilt, sondern alle europäischen Modellbahngeschäfte betrifft und mittelbar deren Kunden.

Guus Ferrée, em-Autor



Jan Asshauer



**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



Bernco Wiesmüller

10–25

Vorbild & Modell: Die UIC-Standard-2-Güterwagen der europäischen Bahnen

■ Im Fokus

- 10 Europas standardisierte Güterwagen der Nachkriegszeit**
Gedeckte Güterwagen diverser Bauformen dienten seit Beginn des Eisenbahnzeitalters zum Transport von Stückgütern. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde international mit der Vereinheitlichung begonnen. Die UIC entwickelte standardisierte Wagentypen und Bauteile, die vielen Bahnverwaltungen bei der Beschaffung neuer Wangengattungen als Maßstab dienten
- 20 UIC-Standard-2-Güterwagen-Modelle von 1 bis Z**
Bis die ersten Modelle an UIC-Standard-2-Güterwagen das Interesse der Modellbahnindustrie weckten, dauerte es trotz ihrer großen Vorbildverbreitung einige Jahre. Heute gehören die „Gedekkten“ der 1950er- und 1960er-Jahre auch in Modell zum Standard. Gerade die Ausländer im EUROP- und OPW-Wagenpark bieten Abwechslung

■ Eisenbahn

- 6 Dampflokersatz auf der Steilstrecke**
Wegen Waldbrandgefahr fuhr statt 95 027 Mitte Juni 2023 eine Diesellokomotive der Baureihe V 180²⁻⁴. Das erinnerte an die Zeiten der Blankenburger „Havarie-Reserve“ ...
- 26 Bild des Monats**
Die Netzwerkbahn Sachsen setzt eine Eurodual-Lokomotive am Laugenpendel ein
- 28 Entlang der Schiene**
Aktuelle Meldungen von den Bahnen in Deutschland, Europa und der Welt
- 38 Neubau-Eloks in Westsachsen**
Im Mai 1963 wurde der elektrische Betrieb zwischen Leipzig und Zwickau aufgenommen. Das Bw Zwickau erhielt dafür unter anderem auch Neubau-Eloks der Baureihe E 11 zugeteilt. Sie zog 20 Jahre lang Reisezüge im südlichsten Teil des elektrifizierten DR-Netzes
- 44 Mit dem Bubikopf nach Eslarn**
Die Strecke Neustadt – Eslarn war die längste Lokalbahn der Oberpfalz. Noch 1972 fuhren dort Tenderloks der Baureihe 64 und sorgten für Eisenbahnromantik
- 48 Neuer Prestige-Zug**
Seit Dezember 2022 verkehrt mit dem „GoldenPass Express“ ein neu konzipierter Panoramazug zwischen Montreux und Interlaken. Er soll legendären Panoramazügen wie dem „Glacier Express“ in nichts mehr nachstehen
- 54 Uriger E-Betriebschmalerspurspur**
Das Zementwerk in Lauffen am Neckar betrieb bis Dezember 1983 eine elektrische Werkbahn mit 600 Millimetern Spurweite. Manfred Scheihing stattete dem Bähnchen 1969 einen Besuch ab
- 58 Der besondere Zug**
Vielfarbiger Nachtzug: NJ 402/IC 60402 Zürich – Amsterdam Centraal



Oliver Strüber

60–63 Bei der Konstruktion des HO-Lokmodells der Bundesbahn-42 555 nutzte der Nürnberger Hersteller Trix wahrscheinlich die Fotoserie von Carl Bellingrodt

38–43 1963 bis 1983 waren E 11 der Deutschen Reichsbahn vom Bw Zwickau aus in Sachsen unterwegs. Rainer Heinrich arbeitet den Einsatz detailliert auf



Günter Wengorz/Sig. R. Heinrich

86–93 Die Elektrolokomotiven der modernsten TRAXX-Version treten als HO-Modelle von Jägerndorfer, Märklin, Piko und Roco zum Vergleichstest an



Markus Inderst

Dieter Hölfige/Sig. Michael Hölfige



Hajo Wolf

106–113 Wenn Mitte September die Göppinger IMA öffnet, wird auch die Märklineum-Anlage präsentiert

Ein echtes **44–47** Lokalbahndiyll war die Strecke Neustadt – Eslarn



■ **Modellbahn**

60 Bellingrodt's Steilvorlage

Das Trix-Dampflokmodell 42 555 der Deutschen Bundesbahn in HO und dessen Vorbild

64 Waldbahnzüge auf großer Spur

Eine Großbahn in der Nenngröße 2m/G als Anlage für Ausstellungszwecke wie zuletzt auf den Messen von Friedrichshafen und Mannheim

68 Neu im Schaufenster

Modellbahn-Produktneuheiten in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik

76 Bahntrassen unter Strom

Unsere Serie über elektrische Fahrleitung in Vorbild und Modell befasst sich im dritten Teil mit den Systemen an der freien Strecke

82 1-Fans im Museum Speyer

Impressionen und Neuheitenüberblick von unserem Streifzug durch die Messegänge

86 Universelle HO-Elloks getestet

Die ÖBB-Reihe 1216 bzw. ES 64 U4 von Siemens mit 1:87-Modellen von Jägerndorfer, Märklin, Piko und Roco im Vergleich

94 Digitaler Luxus

Der neue Handregler MX33 von Zimo ist dem digitaltechnischen High-End-Bereich zuzuordnen

106 Schauanlage im Märklineum

Die HO-Anlage im Göppinger Werkmuseum ist landschaftlich fertig, sodass Züge aus mehreren Epochen perfekt präsentiert werden können. Wir blicken zurück auf die Entstehung dieses musealen Mammutprojekts



Oliver Strüber

Titelbild: Speziell mit den hervorragend detaillierten HO-Güterwagenmodellen nach dem UIC-2-Standard von Brawa und Exact-train lassen sich eindrucksvolle Ladeszenen auf der Anlage gestalten

Service

- 96 Buch & Film
- 97 Leserbrief
- 98 Kleine Bahn-Börse
- 98 Fachgeschäfte
- 103 Veranstaltungen
- 104 Termine/TV-Tipps
- 114 Vorschau/Impressum

■ WFL-Lok 204 im Nostalgieverkehr

Dampflokersatz auf der Steilstrecke

Hohe Waldbrandgefahr machte den Einsatz der 95 027 Mitte Juni 2023 bei Nostalgiefahrten zwischen Blankenburg und Rübeland unmöglich.

Ersatzweise fuhr eine Diesellok. Das erinnerte an die Zeiten der Blankenburger „Havarie-Reserve“



Das Röhren der beiden Motoren vom Typ 12 KVD 18/21 All ist weithin zu hören, als die Lok 204 am 17. Juni 2023 mit dem Nostalgiezug nach Rübeland die 59,7-Pro-mille-Steigung zwischen Braunesumpf und Hüttenrode passiert. Im Hintergrund ist der Beginn der Steilstrecke zu erkennen Jörg Kessler

Die Nostalgiefahrten mit der 95 027 auf der als „Rübelandbahn“ bekannten Steilstrecke Blankenburg – Rübeland (– Elbingerode) locken seit dem Sommer 2010 zahlreiche Eisenbahnfreunde und Touristen in den Harz. Derzeit besteht an 24 ausgewählten Tagen im Jahr die Möglichkeit, die als „Bergkö-nigin“ weithin bekannte preußische T 20 im Einsatz zu erleben.

Doch am 17. und 18. Juni 2023 blieb der Kessel der Maschine kalt. Was war geschehen? Infolge der seit Mai 2023 anhaltenden Trockenheit wurde im Landkreis Harz Anfang Juni 2023 die Waldbrandwarnstufe 4 ausgerufen. Ein Einsatz der 95 027 war damit nicht mehr zu verantworten. Die Arbeitsgemeinschaft (ArGe) Rübelandbahn benötigte einen Dampflokersatz. Die Verantwortlichen entschieden sich für eine Diesellok der ehemaligen Baureihe V 180.2–4.

Der Havarieplan des Bw Blankenburg

Bereits die Deutsche Reichsbahn (DR) hatte die spätere Baureihe 118.2–4 (ab 01.06.1970) als sogenannte Havarie-Reserve für die Rübelandbahn genutzt. Ein in den 80er-Jahren entworfener Plan sah vor, dass bei Ausfall der elektrischen Zugförderung auf der mit 25 Kilovolt/50 Hertz elektrifizierten Strecke mehrere Loks dieser Baureihe aus umliegenden Betriebswerken ins Bw Blankenburg beordert worden wären. Dieser Havarieplan war für die DR und die DDR von großer Bedeutung: Das im Harz geförderte Kalk war wichtig für die Produktion in den BUNA-Werken in Schkopau und die Stickstoffwerke Piesteritz. Es gelangte über die Schiene aus dem Harz zu den Verbrauchern. Der nasse- und luftempfindliche Rohstoff war nur sehr eingeschränkt lagerfähig, sodass eine stete Zufuhr über die Rübelandbahn erforderlich war. In umgekehrter Richtung war zudem die Koksversorgung der Harzer Kalk- und Zementwerke in Rübeland sicherzustellen. In der Praxis ist die Havariekonzeption zwar nie zur Anwendung gekommen, doch bei Probefahrten, Arbeiten an Fahrleitung und Unterwerken oder im Bauzugdienst waren 118.2–4 gelegentlich auf der Rübelandbahn anzutreffen. Das Bw Blankenburg beheimatete immer wieder mal kurzzeitig Loks dieser Baureihe, in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre sogar über einen längeren Zeitraum.

Erinnerungen an vergangene Zeiten

Manch' Eingeweihten erinnerte der Einsatz der V 180.2–4 im Nostalgiebetrieb im Juni 2023 an diese Episode. Auch die ArGe Rübelandbahn hatte in den zurückliegenden Jahren schon zweimal Maschinen der Baureihe 118 für ihre Nostalgiefahrten eingesetzt. Am 17. und 18. Mai 2014 gab 118 770 des in Glauchau ansässigen Vereins „Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047 e.V.“ ein Gastspiel im Harz. Im Frühjahr und Sommer 2018 bespannte die als „228 321“ bezeichnete 118 731 der Cargo Logistik Rail Service



Am Nachmittag des 17. Juni 2023 rollt die Lok 204 über das 99 Meter lange und 29,16 Meter hohe Krockstein-Viadukt. Das im Volksmund als „Kreuztal-Viadukt“ bezeichnete Bauwerk ist heute das Wahrzeichen der Rübelandbahn

Jörg Kessler

Blick in die Vergangenheit: Im Frühjahr 1994 half die Baureihe 228 immer wieder im Güterzugdienst auf der Rübelandbahn aus. Am 30. April 1994 hat 228 764 im Bf Elbingerode (Harz) eine Übergabe nach Rübeland übernommen

Dirk Endisch



GmbH (CLR) die Sonderzüge auf der Rübelandbahn, da 95 027 zu einer Hauptuntersuchung im Dampfloswerk (DLW) Meiningen weilte.

Doch in den vergangenen Jahren hat sich die Anzahl betriebsfähiger sechsachsiger Maschinen der Baureihe 118 erheblich verringert. Letztlich entschied sich die ArGe Rübelandbahn für die Lok 204 der Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG (WFL), die am 17. und 18. Juni 2023 mit Sonderzügen auf der Rübelandbahn und der Strecke Halberstadt – Blankenburg im Einsatz war.

Von den BUNA-Werken zu WFL

Die Lok 204 ist zwar eine Vertreterin der Baureihe V 180.2–4, stand aber nie in Diensten der DR. Der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ (LKM) Babelsberg lieferte die Maschine mit der Fabriknummer 280.113 an den VEB Chemisches Kombinat BUNA in Schkopau, der die Diesellok am 30. Mai 1968 als Lok 204 abnahm. Technisch unterschied sich die Maschine von ihren DR-Schwwestern im Wesentlichen durch ihre geänderten Achsgetriebe sowie den fehlenden Heizkessel. Aufgrund der modifizierten Achsgetriebe besaß die Lok 204 eine geringere Höchstge-

schwindigkeit (100 km/h), dafür aber eine höhere Zugkraft. Die BUNA-Werke setzten die Maschine und ihre drei Schwestern (Lok 201–Lok 203) vor schweren Güterzügen auf ihrem umfangreichen Streckennetz ein. Mit Kohlezügen kamen die Loks auf DR-Strecken auch bis nach Zeitz und Profen. Im Juli 1991 wurden die Maschinen abgestellt.

» Lok 204 stand nie in Diensten der DR; LKM lieferte sie 1968 an die BUNA-Werke Schkopau

Die Lok 204 wurde im Juli 1994 an den Verein „Eisenbahnfreunde Flügelrad Oberberg e.V.“ (EFO), der das Eisenbahnmuseum Dieringhausen betreibt, verkauft. Da es hier aber keine sinnvolle Verwendung für die einstige Werklok gab, erwarb die Karsdorfer Eisenbahn GmbH (KEG) am 29. August 1995 die Lok 204 und ließ sie in ihrer Werkstatt in Karsdorf betriebsfähig aufarbeiten. Nach ihrer Wiederinbetriebnahme am 16. April 1998 war die Lok 204 deutschlandweit vor Arbeits-, Bau-

und Güterzügen zu sehen. Fallweise bespannte die in den KEG-Farben Weiß, Gelb und Mintgrün lackierte Maschine auch Sonderzüge. Die KEG war die erste nicht bundeseigene Eisenbahn (NE), die eine Lok der Baureihe V 180 einsetzte.

Wieder im alten Design

Ab 2004 stand die Lok 204 in Diensten der EBW Cargo GmbH, die die Maschine gelb-schwarz lackieren ließ und ihr die Betriebsnummer V 200.21 gab. Zeitweilig war die Diesellok auch an die Chem Trans Logistic Rail Services (CTL) und die Arco Transportation GmbH (Arco) vermietet, bevor sie im Dezember 2010 an WFL veräußert wurde. Hier erhielt die Maschine einen rot-schwarzen Fahrzeugkasten und die neue Betriebsnummer 20. Nach Ablauf ihrer Untersuchungsfristen im Sommer 2015 war die Lok 20 zunächst abgestellt. Doch WFL ließ die Maschine wieder aufarbeiten, die seit ihrer Abnahme am 8. Juni 2017 wieder in der für die Baureihe V 180 typischen Lackierung mit dem Schriftzug „VEB Chemische Werke BUNA“ an den Seitenwänden und der alten Betriebsnummer 204 erstrahlte. *Dirk Endisch*

Am 17. Juni 2023 bietet die ArGe Rübelandbahn auch Sonderfahrten auf der Strecke Halberstadt–Blankenburg (Harz) an. Vor der „Skyline“ von Halberstadt ist die Lok 204 in Richtung Blankenburg unterwegs

Dirk Endisch





Die DB-Dampflok 44 234 verlässt mit ihrem hauptsächlich aus gedeckten UIC-St-2-Wagen gebildeten Durchgangsgüterzug im Juni 1966 vorbei an den bayerischen Ruhehalt-Signalen den Bahnhof Wernfeld an der Strecke Würzburg – Aschaffenburg. Gut zu erkennen sind die unterschiedlichen Wagendacheindeckungen

■ Der gedeckte Güterwagentyp UIC-Standard 2 und seine Variationen

Von bewährten Umbauwagen zu **Güterwagen-Neubauten**

Gedeckte Güterwagen unterschiedlicher Bauformen dienten seit Beginn des Eisenbahnzeitalters zum Transport von Stückgütern. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde international mit der Vereinheitlichung begonnen. Die UIC entwickelte standardisierte Wagentypen und Bauteile, die vielen Bahnverwaltungen bei der Beschaffung neuer Gattungen als Maßstab dienten

Bereits 1948 leitete der Internationale Eisenbahnverband UIC (Union Internationale des Chemins de fer) erste Schritte zur Vereinheitlichung der europäischen Güterwagen ein. Das dafür 1949 gegründete Forschungs- und Versuchsamt ORE wurde zunächst mit einer Vereinheitlichung aller Austauschteile wie Puffer, Achslager, Federn usw. beauftragt. Im nächsten Schritt sollten einheitliche Güterwagen-Bauarten für eine uneingeschränkte internationale Verwendung entwickelt werden. Ziel war ein standardisierter Güterwagentyp. Dieses eher langfristig angelegte Projekt beschleunigte sich ab 1951 durch die Schaffung des EUROP-Wagenparks

von DB und SNCF. Im Januar 1953 traten die Nachbarbahnen CFL, DSB, FS, NS, ÖBB, SBB und SNCB sowie die damals noch selbstständigen SAAR-Bahnen dem Abkommen bei. Die darin eingestellten unterschiedlichen Bauarten aller Beteiligten führten zu Problemen bei Reparatur, Instandhaltung und Wagenbereitstellung. Nach einer Analyse des gemeinsamen Wagenparks legte man erste Einheitstypen fest. Bei den gedeckten Güterwagen (G-Wagen) sollte es zwei Gattungen geben: eine kurze Version mit einer Länge über Puffer (LüP) von 9.000 Millimetern (mm), einem Achsstand von 4.850 mm und einer Ladefläche von 21 Quadratmetern (m²) sowie eine lange Variante mit 10.580 mm

LüP, 5.700 mm Achsstand und 25 m² Ladefläche. Während der erste Typ bedeutungslos blieb, entwickelte sich der längere als UIC/ORE-Typ 2 zum europäischen Standardwagen. Die ORE-Zeichnungen erfuhren mehrfache Überarbeitungen: So wurde die Breite der Türöffnung von 1.800 auf 2.000 mm erweitert, um dem vermehrten Transport palettiertes Güter sowie dem Einsatz von Flurfördermitteln gerecht zu werden. Wagen, die nach ORE-Zeichnungen gebaut wurden, kennzeichnete man an den Wagenlängsseiten mit „RIV St UIC“. Wagen, die nur den technischen Merkmalen des UIC-Merkblatts entsprachen, wurden als Einheitswagen bezeichnet und nur mit „RIV St“ gekenn-