

eisenbahn Modellbahn magazin

Segmentdreh scheiben



Wie Schwenkbühnen viel Betrieb auf kleiner Fläche ermöglichen



Spannende Episode nach der Wende

Sachsen-Franken- Magistrale

Vom D-Zug bis zum ICE: So vielseitig war der Fernverkehr Nürnberg – Dresden

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



Baureihe 06



Vorbild und Modell: Die größte Schnellzuglok der Reichsbahn

H0-Vergleichstest
Vosslohs Diesellok G 1000 BB
Fit für die Zukunft?
Pläne für die S-Bahn Berlin
Neues Digitalsystem
Was MVnet von Helvest kann

Zweikraft-Vectron der DB



Bald 150 Loks: Wo die neue Baureihe 249 jetzt schon fährt

Die schwedische F 1200

Jetzt ab Mai für Sie im Fachhandel

märklin



Vorbild:

Dampflokomotive mit Schlepptender F 1200 der Schwedischen Staatsbahnen (SJ). Aktueller Betriebszustand, so wie die Lokomotive derzeit betriebsfähig in Gävle beheimatet ist.

Modellhighlights:

- Vorbildgerechte Formänderungen für die Ausführung als F 1200.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Serienmäßig eingebauter Rauchgenerator.
- Führerstandbeleuchtung separat digital schaltbar.
- Feuerflackern in der Feuerbüchse digital schaltbar.
- Die Laterne an der Rauchkammertür ist separat digital schaltbar.

Die gesamte Modellvorstellung und weitere Bilder finden Sie unter www.maerklin.de und www.trix.de.

N DCC VI

39490 Dampflokomotive F 1200

märklin

HO



N VI DCC

25490 Dampflokomotive F 1200

TRIX

HO



€ 679,-*



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

www.maerklin.de
www.trix.de

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

Die verkannte Größe

Die Konjunktur in Deutschland stagniert derzeit, auch wenn das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im April 2024 vermeldete, dass es Hinweise für eine Trendwende gebe. Nach einer langen Phase des stabilen Wachstums in den 2010er-Jahren sorgen Kriege, geopolitische Krisen und nicht zuletzt die Folgen der Covid-19-Pandemie für Herausforderungen. Es braucht neue Ideen, um den Wirtschaftsmotor anzukurbeln, und da hilft manchmal ein Blick zurück.

Erinnern Sie sich noch an die Finanzkrise 2009? Der damaligen Bundesregierung um Kanzlerin Merkel gelang es, mit einer „Abwrackprämie“ die stets als wichtig angesehene deutsche Autoindustrie als Konjunkturmotor zu nutzen. Die Folge war tatsächlich eine Verbesserung der Konjunktur, jedoch zu einem schwierigen Preis. Kam damit doch auch eine Blechwelle, die Straßenzüge und Parkplätze überschwemmte. Angesichts veränderter (klimapolitischer) Vorzeichen dürfte sich so etwas 2024 niemand mehr trauen. Aber es gibt möglicherweise einen anderen, lange unterschätzten Hebel im Verkehrswesen, der zumindest mittelfristig seine Wirkung entfalten könnte: die sogenannte „nachhaltige Mobilität“, zu der auch der Bahnsektor als wesentliches Element zählt.

Eine im April veröffentlichte Studie des Bündnisses Nachhaltige Mobilitätswirtschaft zeigte in diesem Zusammenhang erstmals Zahlen auf. Und die lassen staunen: 117,6 Milliarden Euro der in Deutschland erbrachten Wertschöpfung gehen laut Studie auf Schienenverkehr, Busverkehr, die Fahrradwirtschaft, Carsharing sowie die Taxibranche zurück. Und jeder Euro, der durch Unternehmen der nachhaltigen Mobilitätswirtschaft in Deutschland erwirtschaftet wird, erzeugt eine zusätzliche Wertschöpfung in Höhe von 2,40 Euro. Damit ist der Bäcker in der Bahnverkehrsunterführung genauso gemeint wie die Schienenfahrzeug-Industrie oder ein Instandhaltungsdienstleister.

Vor allem letztere Zahl lässt aufhorchen. Sie zeigt, dass etwa der Schienenpersonennahverkehr nicht nur viel (Steuer-)Geld kostet, sondern

» SPNV kostet nicht nur Geld, er hat auch positive Effekte, die über den Nutzen hinausreichen

auch positive Effekte hat, die weit über den direkten Nutzen hinausgehen. Diese reichen bis zur Wertsteigerung von Immobilien in Orten, die nach langen Jahren wieder einen Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr haben.

Auch wenn noch zu prüfen ist, ob und inwieweit die Zahlen im Alltag belastbar sind, zeigt die Studie eine Option auf: Eisenbahn ist ein durchaus nachhaltiger Standortfaktor – offenbar weit mehr, als es ihr viele Jahre von politischer Seite eingeräumt oder zugestanden wurde. Womit wir bei denjenigen sind, die – Stichwort Hebel – darüber bestimmen, ob das Ganze in Gang kommen kann oder nicht.

Wer über finanzielle Ausstattung und Bedeutung des Schienenpersonennahverkehrs mitentscheidet, schafft mit dem Erhalt und Ausbau des Bahnangebots nicht nur nachhaltige Mobilität, sondern auch eine Basis für Wertschöpfung und Wohlstand. Und das sogar ohne Blechwelle. Es wird Zeit, andere Optionen auszuloten und in die Planungen mit einzubeziehen.

Florian Dürr, Chefredakteur



Seit einigen Jahren fahren wieder Reisezüge über die Bentheimer Eisenbahn (Foto mit VT 114 bei Quendorf, 7. Oktober 2023). Erhalt und Ausbau eines Bahnangebots sorgen nicht nur für nachhaltige Mobilität, sondern auch für Wertschöpfung und Wohlstand Florian Dürr

Train Safe®

Die perfekte Vitrine für deine Züge!

Präsentieren. Aufbewahren. Schützen. Transportieren.



www.mein-train-safe.de



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



48–54

Fernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale

Jürgen Hörstel

■ Im Fokus

10 Lokgiganten der Baureihe 06

In den 1930er-Jahren wurde eine stärkere Nachfolgerin der Baureihen 01 und 03 gesucht und schließlich in der Baureihe 06 gefunden. Doch die zwei achtachsigen Exemplare wurden zum teuersten Irrweg der deutschen Lokomotivgeschichte

18 06 001 und 002 für Modellbahner

Obwohl es lediglich zwei Maschinen der Baureihe 06 beim Vorbild gab und diese auch nur kurze Zeit im Einsatz waren, haben verschiedene Modellbahnhersteller in diversen Nenngrößen Modelle dieses imposanten Loktyps angelegt

■ Eisenbahn

6 Kleinod im Salzkammergut

Die Salzkammergut-Lokalbahn war einst der unbestrittene Star unter den österreichischen Schmalspurbahnen. Doch schon im Herbst 1957 endete der Betrieb

22 Bild des Monats

Am 6. April 2024 erreichte ein Düngerzug Ebeleben in Thüringen

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Informationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Sind die Weichen gestellt?

1924 rollten bei der Berliner S-Bahn die ersten Züge vom Stettiner Bahnhof, dem heutigen Nordbahnhof, nach Bernau. 100 Jahre später stehen beim Jubiläum Reaktivierungen und Ausbauten auf dem Plan

42 Fünf Vierachser

Nur fünf Turmtriebwagen der Baureihe 704 mit höherer Geschwindigkeit bezog die DB von Messerschmitt-Bölkow-Blohm

44 Zweikraftlok für DB Cargo

Seit März 2024 setzt DB Cargo die ersten Loks der neuen Baureihe 249 im Güterzugdienst ein. Eindrücke vom Einsatzstart

48 Feinstaub-Fernverkehr

Über die Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Dresden, Hof und Nürnberg fährt heute kein durchgehender Fernzug mehr. Doch das war einmal völlig anders ...

55 Der besondere Zug

Wagenmangel sorgte in Österreich zuletzt für kuriose Zugkompositionen. Der IC 515 zeigte sich hier als „Buckelzug“

■ Modellbahn

56 Kleiner, unsterblicher ET

Das N-Modell des Elektrotriebwagens ET 184 02 von Arnold aus Nürnberg und sein Vorbildpendant im Porträt

60 DR-Szenen im Hobbyraum

Motive der Reichsbahnzeit während der Epochen III und IV werden auf dieser Heimanlage im praktikablen Zimmermaß perfekt widergespiegelt



Trainini



Florian Dürr

108-112

Dieser Bahnhof in O erinnert daran, dass die Deutsche Bundesbahn vor 75 Jahren gegründet wurde

82-86

Segmentdreh scheiben und Schwenkbühnen sparen in Endbahnhöfen enorm viel Platz



Jens Frommann

60-63 Reichsbahn-Motive auf einer zimmerfüllenden HO-Anlage



Jürgen Albrecht

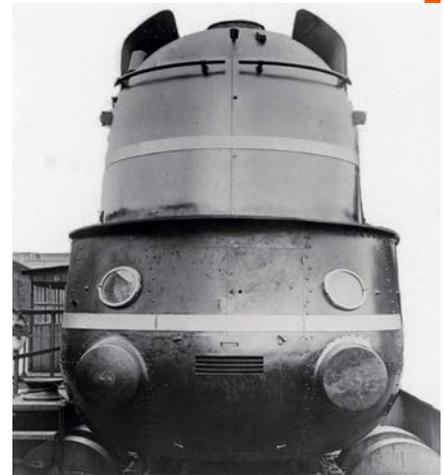


Volker Emerleben

36-41 Wie, womit und wo die S-Bahn Berlin in (die) Zukunft fährt

Seit März 2024 rollen die Loks der Baureihe 249 bei DB Cargo an. Wir zeigen, wo sie eingesetzt werden **44-47**

Achtachsige Giganten: Die Baureihe 06 wurde zum teuersten Irrweg der deutschen Lokomotivgeschichte **10-21**



Hermann Maey/Stg. Andreas Knipping

64 Neu im Schaufenster

Modell-Kurzporträts und -Infos zu Fahrzeugen, Zubehör und Technikartikeln

73 Herpa feiert Jubiläum

Vor 75 wurde der Zubehör-Hersteller Herpa gegründet – dazu unser Rückblick in die Unternehmensgeschichte

76 Das Goldene Gleis

Gewinner und Platzierte der Leser-Wahl zu den besten Modellen aus der Branche

80 Werkstatt-Tipps

Der Umgang mit dem rechten Winkel für Anwendungen im Modellbahnbereich

82 Der richtig Dreh am Gleisende

Für das Umsetzen von Triebfahrzeugen in Endbahnhöfen empfehlen sich Segmentdreh scheiben bzw. Schwenkbühnen ganz unterschiedlicher Bauarten

87 Digital-Neuling Helvest

Ein Schweizer Startup-Unternehmen bietet ein modulares Konzept zur Steuerung von Modellbahn-Zubehör

90 Vossloh-Loks im HO-Test

Die Bauart G 1000 BB im Maßstab 1:87 wird von gleich drei Herstellern angeboten, was diesen Diesellok-Vergleich umso spannender macht

108 Merzebach auf O-Segmenten

Das zu DB-Zeiten existierende Nebenbahn-Idyll rund um einen Endbahnhof ist Thema einer im Maßstab 1:45 gebauten Vereinsanlage aus den Niederlanden



Georg Wagner

Titelbild: D 2668 (Görlitz – Stuttgart) wird noch im Fahrplanjahr 1992 auf IR umgestellt. 218 235 verlässt mit der DR-Schnellzugwagengarnitur am 21. Juli 1992 den Haidenhübeltunnel bei Velden im idyllischen Pegnitztal

Service

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



SKGLB-Dampflokom Nr. 20 mit dem Güterzug am 30. September 1957 (letzter Betriebstag) oberhalb des Orts St. Gilgen mit dem Wolfgangsee im Hintergrund auf dem Weg nach Salzburg Mag. pharm Alfred Luft, (MS)

■ Lokalbahn Salzburg – Bad Ischl

Vergessenes Kleinod im Salzkammergut

Die Salzkammergut-Lokalbahn war einst der unbestrittene Star und die attraktivste österreichische Schmalspurbahn. Die Züge dampften durch eine herrliche Voralpenlandschaft und wären heute ein touristisches Highlight. Doch schon im Herbst 1957 endete der Betrieb

Die Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB) war eine ganz besondere Kostbarkeit unter den österreichischen Schmalspurbahnen, nur wurde deren Wert leider nicht von allen, vor allem nicht von den damaligen politischen Entscheidungsträgern erkannt. Bis heute hat diese Bahn (Spurweite: 760 mm) zahlreiche Freunde nicht nur unter uns Eisenbahnliebhabern – auch viele Einheimische und Urlauber schätzten die kleine Bahn. Zwar nimmt die Zahl derer, die diese Bahn noch im Betrieb erleben konnten, stetig ab, aber unter anderem auch weil die SKGLB eine Touristikregion ersten Ranges erschloss, wurde sie in zahlreichen Spielfilmen und Fotos verewigt.

Aus der Geschichte der SKGLB

Die Geschichte der SKGLB begann am 5. August 1890, als der erste 9,5 Kilometer lange Ab-

schnitt zwischen Bad Ischl, wo der österreichische Kaiser regelmäßig zur Sommerfrische zu weilen geruhte, und Strobl am Wolfgangsee eröffnet wurde. Schon ein Jahr später wurde am 28. Juli 1891 der zweite, 31,3 Kilometer lange Abschnitt von Salzburg über Thalgau nach

» Anfänglich wurde die Bahn auch vom Kaiser und seinem Gefolge für Ausflüge genutzt

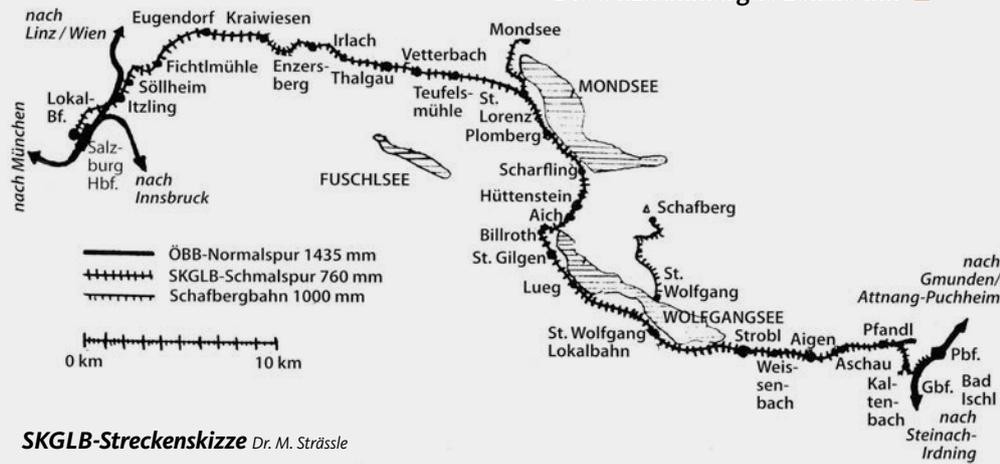
Mondsee eröffnet, während anschließend mit Hochdruck an der Verbindungsstrecke zwischen diesen beiden Endabschnitten gebaut wurde, die dann am 20. Juni 1893 zwischen St. Lorenz und Strobl eröffnet wurde. Am 3. Juli

1894 schließlich wurde noch das 3,7 Kilometer lange Teilstück zwischen Bad Ischl Lokalbahn- hof über Kaltenbach nach Bad Ischl Personen- bahnhof eröffnet, wobei hier zwischen Bad Ischl Güterbahnhof und dem Personenbahn- hof der Staatsbahn ein asymmetrisches Vier- schienengleis bestand, das heißt, die Züge der SKGLB konnten die Staatsbahnstrecke mitbe- nutzen und fädelten nach der Traunbrücke im Staatsbahnhof wieder aus, um dort bei einem Anbau des Bahnhofsgebäudes eine eigene klei- ne Abfahrtsstelle mit Bahnsteig zu benutzen. Dort gab es auch ein Umsetzgleis und ein Ab- stellgleis für den Bahnpostwagen, die Bereit- stellung von Garnituren sowie das Abstellen von Reserve-Personenwagen. Auch das Umla- den der Güter erfolgte im Güterbahnhof, wo es ebenso einen Lokschuppen zum Unterstellen von zwei Dampflokomotiven gab.

Der eigentliche Betriebsbahnhof der Bahn befand sich in Salzburg-Itzling, wo es neben umfangreichen Gleisanlagen und einem größeren Heizhaus (Lokschuppen) auch eine Bahnwerkstätte mit mehreren Gleisen und einer Schiebebühne gab. Weitere Heizhäuser gab es in Mondsee (Platz für bis zu drei Lokomotiven) und St. Gilgen (Platz für zwei Lokomotiven). An allen vier Heizhausstandorten übernachteten jeweils Lokomotiven der letzten Abendzüge, in Salzburg-Itzling zudem auch die Lok des werktags verkehrenden Güterzugs und eine Verschub- und Reserve-/Hilfszuglok, die stets unter Dampf stand. In Mondsee war zudem die sogenannte „Mondsee-Kuh“ beheimatet, der Dieseltriebwagen TCa 672, welcher tagsüber die Verbindungszüge zwischen Mondsee und St. Lorenz sowie einen morgendlichen Schülerzug von St. Gilgen nach Mondsee zu befördern hatte. Den Namen „Mondsee-Kuh“ verlieh ihm die Bevölkerung wegen seines tiefen, an eine Kuh erinnernden Signalhorns.

Von der Kaiserzeit und zwei Weltkriegen

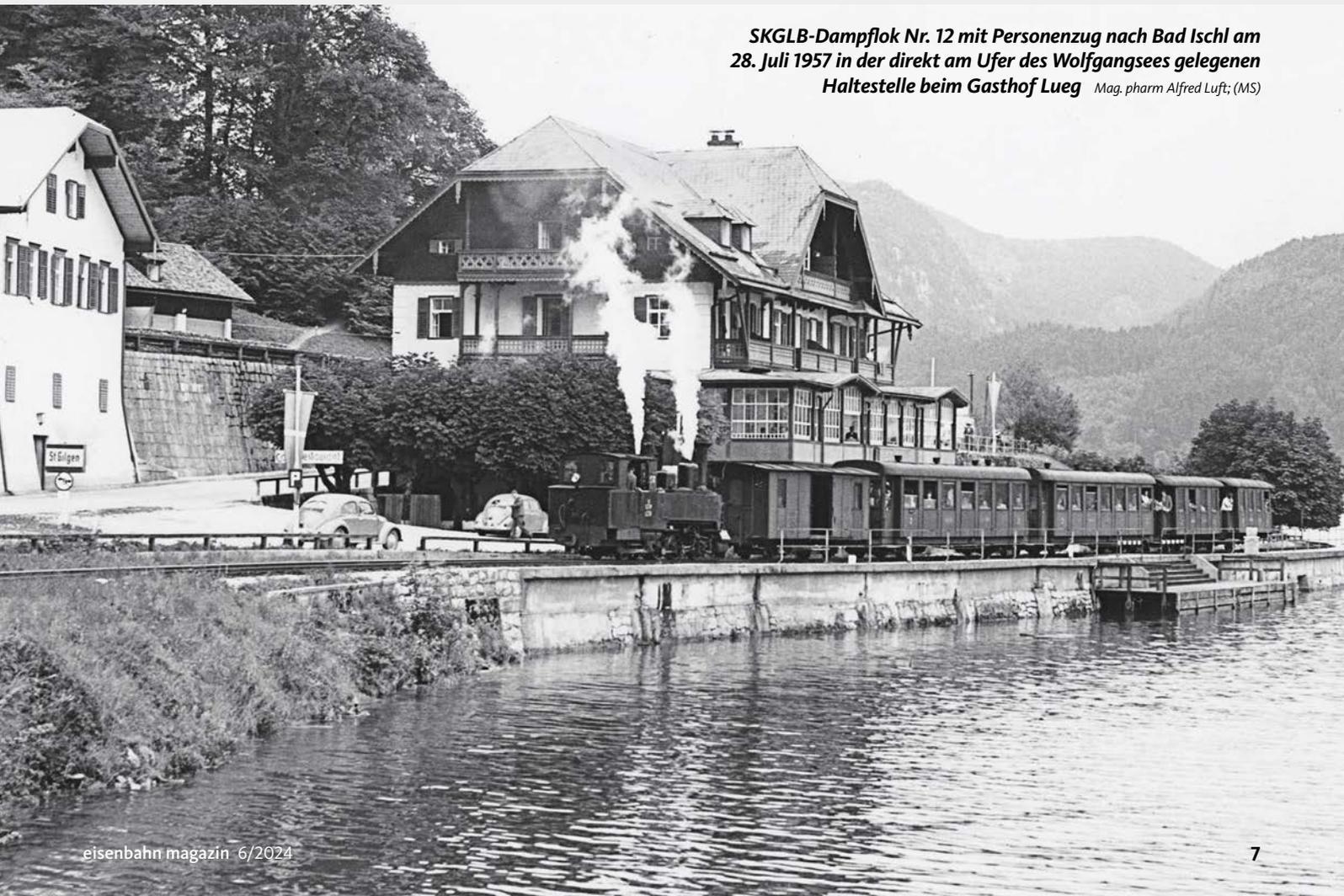
Die SKGLB erlebte in ihrer Betriebszeit einige Höhen und Tiefen. Anfänglich wurde die Bahn auch vom Kaiser und seinem Gefolge für Ausflüge an die Seen des Salzkammerguts und nach Salzburg genutzt, wozu es insgesamt drei Salonwagen im Bestand der Bahn gab, doch deren Einsätze beschränkten sich auf einige wenige Tage im Jahr,



und schon bald verwendete man diese als normale Polsterklasse-Personenwagen.

In den Jahren des Ersten Weltkriegs musste die SKGLB die Hälfte ihrer insgesamt zwölf Dampflokomotiven für Fronteinsätze des Heeres abgeben, anschließend kehrten nicht mehr alle zurück. Die Lokomotiven Nr. 5 und Nr. 8 verblieben damals in Bosnien. Die Lok Nr. 5 wurde dann ziemlich überraschend um 1967 von Eisenbahnfreunden als Werkslok eines Stahlwerks in Novi Travnik in Bosnien wiederentdeckt und um 1980 nach Österreich zurückgebracht. Sie steht heute betriebsfähig aufgearbeitet in Mauterdorf beim Club 760. Mit dem in der Zwischenkriegszeit aufkommenden Tourismus erlebte die SKGLB eine gewisse Blüte, bis die Weltwirt-

schaftskrise die Reiselust der Bevölkerung wieder eindämmte. Da die Bahn aber eine der landschaftlich reizvollsten Regionen Österreichs erschloss, erzielte sie sehr beachtliche Beförderungszahlen mit teilweise weit über einer Million Fahrgästen pro Jahr. Zu ihr gehörten damals auch ein Teil der Wolfgangsee-Schiffahrt, die Zahnradbahn von St. Wolfgang auf den Schafberg und das Hotel auf dem Schafberg. Während der Weltwirtschaftskrise verlor dann aber die SKGLB diese Betriebszweige an den österreichischen Staat, sodass der Schiffsbetrieb und die Zahnradbahn in der Folge von den ÖBB betrieben wurden und heute zur SLB-Gruppe gehören. Im Jahr 1933 wurde dann ein Modernisierungsversuch durch die Beschaffung von drei



SKGLB-Dampflok Nr. 12 mit Personenzug nach Bad Ischl am 28. Juli 1957 in der direkt am Ufer des Wolfgangsees gelegenen Haltestelle beim Gasthof Lueg Mag. pharm Alfred Luft; (MS)



SKGLB-Lok Nr. 3 beim Vershub von Güterwagen im Betriebsbahnhof Salzburg-Itzling am 30. August 1956

Mag. pharm Alfred Luft, (MS)

damals hochmodernen Benzin-Triebwagen von Austro-Daimler unternommen, welche den Ausflugsverkehr rationalisieren und beschleunigen sollten. Leider zeigten diese Triebwagen einige Kinderkrankheiten und technische Mängel, sodass sie nur in den Jahren 1933 und 1934 zum Einsatz kamen und 1935 an den Hersteller zurückgegeben werden mussten. Aufgrund der technischen Probleme (und möglicherweise auch aufgrund finanzieller Probleme der SKGLB)

» Die letzten Jahre fuhr die SKGLB auf Substanz, eine Modernisierung kommt nicht zustande

waren diese drei Fahrzeuge nie ins Eigentum der Bahn übergegangen. Sie fanden ab 1938 dann noch einige Jahre als Beiwagen beziehungsweise Personenwagen bei den Steiermärkischen Landesbahnen in Murau und Stainz Verwendung, ehe das letzte dieser Fahrzeuge nach längerer Abstellzeit um 1962 herum in Stainz verschrottet wurde. Ähnlich den legendären Michelin-Triebwagen in Frankreich wiesen diese Triebwagen gummi-federte Räder auf.

In den 30er-Jahren machte der Bahn die von Deutschland verhängte „1000-Mark Sperre“, eine Wirtschaftssanktion des Deutschen Reichs gegen das österreichische Dollfuß-Regime, zu schaffen. Sie hielt viele der früheren Touristen aus Deutschland ab, ihre Ferien im Salzkammergut zu verbringen.

Erst der Anschluss Österreichs ans Großdeutsche Reich 1938 führte zu einer erneuten Verkehrszunahme, die bis in die Kriegsjahre anhielt, zumal das Salzkammergut auch in den frühen

Kriegsjahren, von Zerstörungen verschont, als Urlaubsregion diente.

Die Nachkriegszeit und gescheiterte Modernisierungspläne

Nach dem Krieg war die Bahn ziemlich heruntergewirtschaftet und hätte dringender Investitionen bedurft. Immerhin konnte durch insgesamt fünf Ex-Heeresfeldbahn-Lokomotiven mit den SKGLB-Nummern 19 (D-Kuppler; KDL 11), 22 (E-Kuppler, Borsig), 32 und 33 (C-Kuppler, HF 110-C) und 40 (D-gekuppelte Diesellok HF 200-D) eine Verstärkung des Lokomotivparks gewonnen werden, wobei einzig die Lok 22 auch im Personenverkehr Verwendung fand, die anderen vier kamen zum Teil vor Güter- oder Bauzügen zum Einsatz, da sie für den Personenverkehr zu lang-

sam waren. Es gab dann zu Beginn der 50er-Jahre interessante Pläne von Stern & Hafferl (Gmunden), die Bahn grundlegend zu modernisieren, den Oberbau zu erneuern und zu elektrifizieren. Dazu sollten auch einige moderne Elektrotriebwagen, passende Beiwagen und eine Elektrolok, ähnlich den damals für die Linzer Lokalbahn beschafften Normalspurfahrzeugen, angeschafft werden. Diese interessanten Pläne wurden leider nicht umgesetzt, obschon dem Vernehmen nach bereits ein Teil des notwendigen Oberleitungsmaterials vorhanden gewesen sein soll. Die für den Ausbau und die Modernisierung damals erhofften „ERP-Kredite“ wurden anderweitig verwendet und die Bahn fuhr die letzten Jahre auf Substanz. Die überlieferten Bilder und einige Filmaufnahmen vermitteln zwar ein verklärt-ro-



Das vor einiger Zeit diverser Exponate beraubte Verkehrs- und Ischlerbahnmuseum in Mondsee vermittelt die Geschichte einer bemerkenswerten Bahn im Salzkammergut

Thomas Küstner



Der frühere SKGLB-Bahnpost- und zuletzt Gerätewagen F/s 954 nach seiner Aufarbeitung als Museumsfahrzeug am 3. Oktober 2013 im Bahnhof Murau der Murtalbahn

Dr. Markus Strässle



SKGLB Dieseltriebwagen TBa 654 am 4. August 1957 im Bahnhof Mondsee als Anschlusszug nach St. Lorenz

DI Harald Navé, (MS)

mantisches Bild einer liebenswerten, kleinen Bahn, doch sie verlor damals leider wortwörtlich den Anschluss. Ein bahneigener Busverkehr ergänzte zwar das Angebot auf der Schiene, vermochte aber das Blatt nicht zu wenden.

Die letzten Personenzüge der Salzkammergut-Lokalbahn verkehrten am 30. September 1957 zwischen Salzburg und Bad Ischl und schon zehn Tage später, am 10. Oktober 1957, verkehrte der letzte Güterzug auf der von den Einheimischen liebevoll „Ischlerbahn“ genannten Bahn. Der politisch motivierten Bahneinstellung gingen verschiedene Protestveranstaltungen und Demonstrationen der lokalen Bevölkerung voraus, die aber in jener recht Automobil-freundlichen Zeit diesen kurzsichtigen Entscheid, die Bahn unter anderem auch im Hinblick auf Straßenverbreiterungen auf Teilen der Bahntrasse einzustellen, nicht abzuwenden vermochten. Schon wenige Tage nach dem Verkehren des letzten Zuges wurde die Strecke an einigen Stellen für die erwähnten Straßenbauten unterbrochen. Im Frühjahr und Sommer 1958 erfolgte dann der systematische Abbau der gesamten Strecke, wobei zum Teil noch die später verschrottete Dampflok Nr. 20, aber auch zwei kleine, nicht zum SKGLB-Bestand gehörende Feldbahn-Dieselloks beim Gleisabbau zum Einsatz kamen.

Überliefert ist auch das Missgeschick, dass die Wagen des letzten in St. Gilgen am 30. September 1957 angekommenen Abendzuges dort auf einem Abstellgleis vergessen wurden und weder nach Salzburg noch nach Bad Ischl gebracht wurden,



SKGLB-Dampflok Nr. 12 vor dem Heizhaus in Salzburg-Itzling am 8. Juli 1957

DI Harald Navé, (MS)

Alle 2024 noch vorhandenen SKGLB-Lokomotiven und Triebwagen

Nr.	Bauart Achsfolge	Hersteller	Fabriknummer Baujahr	Verbleib
4	C1n2t	Krauss/Linz	2341/1890	SKGLB Museum Mondsee (btf.)
5	C1n2t	Krauss/Linz	2342/1890	Club 760 Mauterndorf (betriebsfähig)
7	C1n2t	Krauss/Linz	2751/1892	Privat Salzburg in Aufarbeitung
9	C1n2t	Krauss/Linz	2821/1893	SKGLB Museum Mondsee (abgest.)
11	C1n2t	Krauss/Linz	3034/1894	Club 760 Mauterndorf (abgestellt)
12	C1n2t	Krauss/Linz	5513/1906	Club 760 Mauterndorf (betriebsfähig)
19	Dn2	Franco Belge	2855/1944	W&LLR Welshpool GB (betriebsfähig)
22	En2	Borsig	14806/1939	Club 760 Mauterndorf (betriebsfähig)
D 40	D	Deutz	36643/1942	Club 760 Mauterndorf (betriebsfähig)
TBa 672	Bo2	Gebus	ex S 51/1928	STLB Murau Wagen Murtalbar WR 51

als dies noch mit einem der Güterzüge möglich gewesen wäre. Da ausgerechnet einige dieser Wagen dann an die Steiermärkischen Landesbahnen verkauft wurden, mussten diese relativ aufwendig auf der Straße abtransportiert werden. Der Busverkehr, der die Bahn ablöste, wurde von der österreichischen Post geführt und die Autobusse der SKGLB der Post verkauft. Ein originaler Saurer Bus der SKGLB hat auf diese Weise bis heute im Nostalgiebestand der Post überlebt.

Was ist von der SKGLB erhalten geblieben?

Heute bedauern nicht nur Eisenbahnfreunde und einige Einheimische den damaligen Verlust dieser populären Bahnverbindung. Tourismus-Fachleute würden sich die Hände reiben, würde diese Bahn heute noch bestehen. Man könnte sich leicht einen „Kaiser- oder Sissi-Express“ zwischen Salzburg und Bad Ischl vorstellen, in Analogie zu berühmten Zügen wie dem „Glacier-Express“ in der Schweiz.

Es gibt in Mondsee noch ein liebevoll gestaltetes SKGLB-Museum, in dem einige der restaurierten Original-Fahrzeuge der Bahn ausgestellt werden und weitere Exponate und Modelle von Fahrzeugen und einem Teil der Strecke St. Lorenz – Mondsee gezeigt werden. Weitere Original-Fahrzeuge

sind bis heute unter anderem bei der Murtalbahn der STLB in Murau, der Welshpool & Llanfair Light Railway in Wales und bei der Taurachbahn des Club 760 in Mauterndorf und Frojach zu finden, wobei es auch einige Nachbauten früherer SKGLB-Personenwagen gibt, die im Sommer auf der Taurachbahn zum Einsatz kommen. Es kann also weiterhin zumindest ein wenig vom einstigen SKGLB-Charme erlebt werden, wenn etwa die SKGLB Lok Nr. 12 auf der Taurachbahn mit einem stillreichen Ischlerbahn-Zug unterwegs ist.

Dr. Markus Strässle

Lesetipp

Dieser Beitrag ist dem **ModellEisenbahner Extra** „Schmalspur-Atlas Österreich“ entnommen. Das 116 Seiten starke Heft ist der ideale Begleiter für den nächsten Trip in die Alpenrepublik. Das Heft ist für 14,90 Euro jetzt am Kiosk oder unter modelleisenbahner.de/extra erhältlich.



■ Die Stromliniengiganten der Baureihe 06 – ein Fehlschlag in der Entwicklung von Dampflokomotiven

Schiere Größe statt Innovationskraft

Verkehrsmarkt und -technik gingen nach 1930 schnell über die Maßstäbe der frühen Reichsbahnzeit hinweg. Das Leistungsspektrum der Baureihen 01 und 03 genügte nicht mehr. Eine stärkere Nachfolgerin wurde gesucht. Doch die Konstruktion einer achtsichtigen Schnellzugmaschine wurde zu einem der teuersten Irrwege in der deutschen Lokomotivgeschichte

Das Reichsbahn-Zentralamt und der ihm angegliederte Fachausschuss für Lokomotiven hatten bei der Ausarbeitung ihres epochalen Programmes der Einheitslokomotiven viele Typen auch mittlerer Leistung konzipiert, für die angesichts des riesigen Beschaffungsvolumens nachgebaute Länderbahn-Gattungen auf absehbare Zeit kein Bedarf vorstellbar war. Nicht einmal ernsthaft in Betracht gezogen hatte man hingegen eine vierfachgekuppelte Schnellzuglokomotive. Richard Paul Wagner, der viel zitierte „Vater der Einheitslokomotive“, hatte sich mit seiner Ansicht durchgesetzt, dass die schwere 2'C1' mit einer Reibungsmasse von dreimal 20 Tonnen auch auf den Rampen der Mittelgebirge genügen würde. Die Skepsis gegenüber einem Vierkupppler war nicht unbegründet. Die Vermehrung der gekuppelten Radsätze von drei auf vier erhöht den Eigenwiderstand der Dampflokomotive viel stärker, als das beim Übergang vom Zwei- zum Dreikupppler gemessen wurde. Zumal mit großem Raddurchmesser ist die vierachsige und durch Kuppelstangen versteifte Antriebseinheit eine im Gleisbogen und auf Weichenstraßen recht schwergängige Maschinerie.

Um ein solches Räderwerk nebst drei oder vier Triebwerken und Steuerungen zu beschleunigen und ihm bei konstanten 100 oder 120 km/h in der Ebene oder 70 bis 90 km/h auf längerer Steigung noch einen spürbaren Leistungsgewinn am Zughaken abzugewinnen, bedurfte es eines Kessels, der kaum auf weniger als sieben Achsen unterzubringen war. Eine Lok mit der Radsatz-Anordnung 1'D2' oder 2'D1' war dann allerdings ein wahrer Gigant, der für Drehscheiben und Schuppengleise neue Probleme aufwarf. Die Bilanz blieb deshalb unbefriedigend: Eine sieben- oder achtsichtige Schnellzuglok wendete für ihr eigenes Fortkommen unter vielen Betriebsbedingungen mehr Kohle auf als für die Beförderung des anhängten Zuges. Schwierig wurde auch die Durchbildung eines geeigneten Dampferzeugers. Unter den europäischen Lichtraumgrenzen war die Vergrößerung des Kessels nur noch in Längsrichtung möglich, was von den bei der Pacific-Achsfolge erreichten idealen Proportionen wegführte. Ausländische Bahnverwaltungen waren klug genug, zur Begrenzung der Längenentwicklung mit etwas kleineren Raddurchmessern zu arbeiten. Die österreichischen 1'D2' der Reihen 114/214 hatten Treib- und Kup-



Elegant und glänzend präsentiert sich 06 001 bei Auslieferung dem Fotografen Hermann Maey, doch trotz aller Imposanz war dem Lokgiganten kein Erfolg vergönnt *Slg. Oliver Strüber*

