



FAHRZEUGE

- Porträt: 56.1 DB & DR
- Die frühe Zeit der E 41
- Letzte DB-Cargo-V100



GESCHICHTE

- Porträt Raw Cottbus
- RegionalSchnellBahn
- Bahn im Neanderthal

LOKMagazin

12/2017 Dezember | EUR 7,90

A: EUR 8,90 | CH: CHF 15,80 | BeNeLux: EUR 9,30

LOKMagazin

AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE

WWW.LOKMAGAZIN.DE

Bochum Hbf



60 Jahre Eisenbahn-Drehscheibe im Revier: So löste sie ein Provisorium ab



Nach 21 Jahren
Bauzeit: Projekt
VDE 8 vollendet

München – Berlin

Die Strecken-Revolution und ihre Hintergründe

Faszination Straßenbahn!



Jetzt
neu am
Kiosk!

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.strassenbahnmagazin.de/abo





Rudolf Heym
Herausgeber

„Tief im Westen, ...“

... wo die Sonne verstaubt, ist es besser, viel besser als man glaubt!“ So sang Herbert Grönemeyer 1984, und es ist auch heute noch ein tolles Lied. Ich war noch nie in Bochum, muss ich zu meiner Schande gestehen. Aber nach dem Umbruch von Oliver Strübers schönem Beitrag habe ich es mir fest vorgenommen.

Bei meiner alltäglichen Morgenrunde den Holzberg hinauf treffe ich nach einer knappen Viertelstunde auf die Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt. Ab Dezember rasen dort die ICEs nach München vorüber. Ich kann es noch gar nicht richtig glauben. Vor ewigen Zeiten steckten dort die ersten Vermessungspfähle im Feld. Dann tat sich lange nichts, bis einmal ein Bagger erschien. Die Brücken standen, dann war wieder Ruhe. Ich radelte auf der Festen Fahrbahn (noch ohne Schienen) bis zum ersten Tunnel, das geht übrigens hervorragend. Und nun wollen sie endlich fahren! Ich bin gespannt. Ihnen wie stets viel Genuss und Vergnügen beim Blättern und Lesen in unserem *Lok Magazin!*

Herzlich, Ihr

Rudolf Heym



In den 60er-Jahren hatte der Bochumer Hbf noch blaue Bahnhofsschilder mit weißer Schrift. Der VT 11.5 verlässt Gleis 5 in Richtung Dortmund. Im Hintergrund die Fiege-Brauerei

Wolf-Dietmar Loos



Marschbahn: Probleme mit Loks und Wagen 8



Österreich:
Neuer Hybrid-Versuchsträger 24

LOKMagazin
www.lok-magazin.de



Heft
Dezember
2017

12

AKTUELL

DB

- Marschbahn: Ärger mit dem Rollmaterial 8
- DB Cargo: Rübenverkehr in die Schweiz 10

Privatbahnen

- RSE: Überraschende Stilllegung in Bayern 14
- Staudenbahn: NE 81 im Schülerverkehr 15

Bahnindustrie

- Siemens/Alstom: Fusion bündelt Kräfte 18

Museum

- Deutsches Dampflokomotiv Museum:
Das Wirken von Volker Dietel 20

Österreich

- ÖBB-Reihe 1063: Zweiter Versuchsträger 24

Schweiz

- ETR 610: Auffrischung für Gotthard-Züge 28

Weltweit

- Niederlande: Neue ICs im Bau 30
- Australien: Autonomer Güterzug 31

Rubriken

- Leserbriefe, Händler, Impressum 112
- Vorschau 114

TITEL

Fertig nach 21 Jahren

Eine gefühlte Ewigkeit wurde gebaut. Manchmal ging nichts voran, weil das Geld knapp war. Nun haben sie es geschafft: Die Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt ist fertig! Die Untertunnelung des Thüringer Waldes ist ein echtes Meisterstück 32

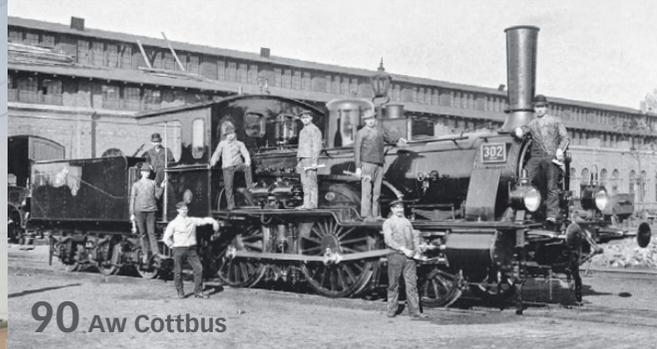
Zum Titelbild

403 002 Hansestadt Lübeck pendelt am 17. August 2017 zwischen Erfurt und Unterleiterbach im Vorlaufbetrieb. Das Foto zeigt ihn als Zug 94467 auf der Rehtalbrücke



Christian Gloël

66 Bochum Hauptbahnhof



90 Aw Cottbus

Erinnerungen: E 41 56



FAHRZEUGE

1'D mit drei Zylindern

Porträt: Baureihe 56.1. Sie war im Grunde eine verkürzte G 12. Nur 85 Stück wurden gebaut, und die Loks bewährten sich im schweren Rangier- und Übergabedienst. In Sachsen fuhren die letzten Exemplare 44

Noch 28 Stück

Serie: Wo fährst du noch? Die Dieselloks der Baureihe 298 werden noch von Seddin und dem Rostocker Seehafen aus eingesetzt 54

K(l)eine Allerweltslok

Erinnerungen an die Einheits-Ellok der Baureihe E 41 mit herrlichen Farbfotos aus der Mitte der 60er-Jahre 56

Gestrandet

E 77 01 und E 92 73: Zwei alte Elloks aus Schlesien standen noch 1959 in Leipzig-Wahren „auf dem Rand“. Hans-Joachim Lange recherchierte ihre Geschichte 60

Kaum gefahren

Krupp lieferte 1940 zwei bemerkenswerte Vierzylinder-Verbund-Dampfloks der Reihe 49 c nach Norwegen. Leider kamen sie nur wenig zum Einsatz 62

GESCHICHTE

Tief im Westen ...

Der Bochumer Hauptbahnhof wurde 1957 eingeweiht. Zuletzt mit viel Verstand saniert, erlaubt er uns heute eine gedankliche Reise in die Jahre der Wirtschaftswunderzeit 66

S-Bahn mit Talent

Die S 28 Mettmann – Kaarst 78

Das historische Bild

Eine „Brotbüchse“ in Adersbach 84

Kalitransporte und Militär

Tote Strecken: Die Nebenbahn von Bretleben nach Sondershausen 86

1945 bei Null begonnen

Cottbus: Von der preußischen Eisenbahn-Werkstätte zum modernen Diesellok-Aw 90

Es gibt kein schlechtes Wetter

Erinnerungen an Ralph Lüderitz 100

30 Jahre RegionalSchnellBahn

1987: Start eines modernen Konzepts 104

Rücktitel

1993 in Heiligenthal – die Bahnhofskatze 116



Vier Tage im Speisewagen Zocken in der S-Bahn

■ Während die Anfang Oktober beim Sturm „Xavier“ festgesetzten Reisenden mit anderen Verkehrsmitteln ans Ziel kamen, hieß es für drei tschechische Speisewagen-Mitarbeiter ausharren. Ganze vier Tage bewachten sie auf Anordnung der ČD „ihren“ Wagen – ohne Strom, aber mit ausreichend Vorrats-Bier. Die drei nahmen es mit Humor, sammelten Pilze und erkundeten das nahe mecklenburgische Dorf Pritzler. AWA

■ Auf Deutschlands längster S-Bahn, der S1 der S-Bahn RheinNeckar von Osterburken nach Homburg (Saar), kann es schon mal langweilig werden. Ein junger Mann hat dafür vorgesorgt: Für die Wochenend-Heimfahrt packte er Fernseher und Playstation ein und machte es sich in einem Vierer-Sitz bei verschiedenen Spielen bequem. Beschwerden gab es trotz zeitweisen Sitzplatzmangels keine. AWA

628-Refugium an der Lahn

Die Obere Lahntalbahn zwischen Marburg und Erndtebrück ist derzeit noch fest in der Hand der Dieseltriebwagen der Baureihe 628 des DB-Regionetzes Kurhessenbahn. Im Kreuzungsbahnhof Friedensdorf (Lahn) sind sich am 3. September 2017 628 314 und 628 311, der im Bild gerade Richtung Erndtebrück ausfährt, begegnet. Ab Fahrplanwechsel werden die inzwischen rund 30 Jahre alten Dieseltriebwagen hier schrittweise von Desiro-Triebwagen der Baureihe 642 abgelöst. Moritz Leipinger



Bunter Bahnsteigtunnel

■ Farbenfroh präsentiert sich nun der Tunnel zum Bahnsteig an der S-Bahn-Station Meißen Altstadt. Zwei Meißner Künstler entwarfen eigens für den Bahnhof zwei große Motive, die jetzt den Fußgängertunnel und den Eingangsbereich zum Bahnhof schmücken. Die Grafiken greifen im Detail regionale Spezialitäten wie Porzellan aus Meißen, Sekt aus Radebeul oder Fußball (Dynamo Dresden) auf. Mit dem neu gestalteten Tunnel soll die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. LM



Katharina Reso/WVO



245 026 musste am 28. September 2017 auf der RE-Linie 6 aushelfen, da Schwesternmaschinen mit defekten Motoren stillstanden. Mit RE 11027 erreicht sie im Bild Lehnshallig

Volker Wittig (2)

MARSCHBAHN

Motorschäden und Flachstellen

Auf der Marschbahn Hamburg – Westerland kam es Ende September erneut zu Zugausfällen, nachdem beim Fahrzeugpark gleich mehrere Probleme aufgetreten waren. Die Fahrzeug-Engpässe führten zum Beispiel zu einer Rückkehr der Baureihe 218 vor Autozügen nach Sylt

Die Probleme auf der Marschbahn nehmen kein Ende. Ende September 2017 kam es auf der RE-Linie 6 Hamburg Altona – Westerland (Sylt) zu zahlreichen Zugausfällen. Zwischen Niebüll und Westerland fielen bis zu 14 Züge täglich aus. Grund dafür war unter anderem ein Mangel an Lokomotiven, nachdem es bei den Sylt-Shuttle-Dieselloks der Baureihe 245 zu Problemen mit den Motoren gekommen war.

Wagenpark mit Flachstellen

Hinzu kamen Flachstellen an den Rädern einiger Wagen, darunter auch bei den Ersatzgarnituren. Da die Radsatzdrehbank in Hamburg-Eidelstedt ausgefallen war, mussten die betroffenen Wagengarnituren zur Reparatur nach Hannover überführt werden. Zusätzlich wurde für eine Marschbahngarnitur eine weitere Lok benötigt, da es Probleme mit einem Steuerwagen gab.

Eine für die Sylt-Shuttle-Autozüge vorgesehene 245 musste auf der RE-Linie 6 einspringen, sodass einige Sylt Shuttle wieder wie in vergangenen Zeiten von 218-Doppeleinheiten befördert werden mussten. Für den Inter-cityverkehr auf der Marschbahn standen deshalb nicht mehr genug 218 zur Verfügung, weshalb diese zum Teil nur mit einer Lok verkehrten, was wiederum Verspätungen verursachte. Am 28. September 2017 verkehrte ein Großteil der RE-Züge nur bis Elmshorn, wo Anschluss an die Nordbahn bestand.

Die Marschbahn war in den vergangenen Monaten immer wieder von Problemen und Ausfällen betroffen. Aufgrund von Kupplungsschäden an den dafür vorgesehenen Married-Pair-Wagen laufen seit Herbst 2016 Ersatzgarnituren in den Umläufen der Marschbahn-RE mit. Die Politik reagierte verstimmt auf die erneuten Probleme. In der Sitzung des Kreistages Nordfriesland am 17. November in Husum soll der holsteinische Verkehrsminister Bernd Buchholz zur Situation auf der Marschbahn Stellung beziehen. VW

218 470 und 218 315 befördern am 26. September 2017 wieder Autozüge über den Hindenburgdamm





Bald Alltag in Brügge: 648 105 trifft am 25. März 2017 in Brügge (Westf.) als RB 10472 nach Dortmund auf 620 048, der gerade von einer Probefahrt aus Richtung Meinerzhagen eingetroffen ist

Matthias Müller

VOLMETALBAHN

Reaktivierung im Dezember

Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 wird die Volmetalbahn zwischen Brügge (Westf.) und Meinerzhagen für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr reaktiviert. Damit wird eine Lücke auf der Bahnstrecke zwischen Köln und Hagen geschlossen. Seit dem Fahrplanwechsel 2016/17 wird der Abschnitt vom elektronischen Stellwerk Brügge aus gesteuert. In den kommenden Monaten stehen allerdings noch Sanierungs- und technische Sicherungsarbeiten etwa an Bahnübergängen an. Für den Bau eines Bahnsteigs in Kierspe liegt noch kein Baurecht vor, weshalb entweder ein provisorischer Bahnsteig errichtet wird oder der Halt vorerst entfallen muss. Unsicher ist zunächst auch der Halt in Halver-Oberbrügge. MMÜ

STURMTIEF XAVIER

Bahnverkehr teilweise eingestellt

Sturmtief Xavier hat am 5. Oktober 2017 zu massiven Einschränkungen im Bahnverkehr in Norddeutschland geführt. In Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen, Niedersachsen sowie Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und im Großraum Leipzig wurden zahlreiche Strecken wegen umgestürzter Bäume und Äste in den Oberleitungen gesperrt, auf anderen Strecken wurde der Verkehr vorsorglich eingestellt. Neben der Deutschen Bahn, die zum Beispiel Fernzüge aus Richtung Süden nach Berlin teils großräumig umleiten musste, waren auch die Unternehmen Transdev und erixx (metronom, enno) von Betriebseinstellungen infolge des Sturms betroffen. Zwischen Osnabrück und Hamburg konnte der Zugverkehr erst am 10. Oktober wieder aufgenommen werden, auf der Strecke Leer — Oldenburg — Bremen war bis 11. Oktober gesperrt. Betroffen von den Sperrungen war auch der Güterverkehr aus den Nordseehäfen in den Süden. Teilweise tagelang waren Güterzüge auf den von Hamburg ausgehenden Strecken in Bahnhöfen abgestellt. LM

DB | NEWS

Neue Zugattung ECE

Mit Aufnahme des neuen Zugpaares Frankfurt – Mailand im Dezember 2017, welches mit einem ETR 610 der SBB gefahren wird, wird eine neue Zugattung eingeführt. Da der Zug der Produktklasse A (wie ICE und TGV) entspricht, trägt er die Zugattung ECE. Diese steht für EuroCityExpress. AWA

DB Regio weiter im Dieselnetz Ulm

Die DB Regio wird nach dem Gewinn der entsprechenden Ausschreibung auch über Dezember 2020 hinaus die Strecken Ulm – Memmingen (– Buxheim), Ulm – Weißenhorn und Mindelheim – Günzburg (– Ulm) betreiben. Auf den beiden erstgenannten Strecken wird es dabei erneut zu einem Fahrzeugwechsel kommen: Die erst seit Dezember 2016 eingesetzten 642 und 644 werden durch fabrikneue LINT abgelöst. Die ebenfalls im Dezember 2016 auf die Mittelschwabenbahn versetzten 650 bleiben dieser erhalten. Sie werden modernisiert. AWA

Berliner S-Bahn-Nordring gesperrt

Zwischen September und Ende Oktober 2017 sperrt die DB den Berliner S-Bahn-Nordring zwischen Gesundbrunnen und Beusselstraße. Grund dafür sind Bauarbeiten für die Einbindung der neuen S21. Die Sperrung wird aber auch für Gleiserneuerungen und die Installation des neuen Zugsicherungssystems ZBS genutzt. FFÖ



DB Cargo setzte zeitweise 218 831 von DB Fernverkehr für die Rübenzüge auf der Südbahn ein. Am 26. September schleppt sie GC 43181 (Regensburg-Bayernhafen – Lindau-Reutin) nach Lindau Felix Löffelholz

DB | NEWS

Werkstatt Neuruppin eröffnet

DB Regio Nordost hat Mitte August nach längerem Umbau ihre vollständig modernisierte Werkstatt in Neuruppin eröffnet. Sie ist Instandhaltungsstelle für Fahrzeuge der Baureihe 648.1, welche auf dem RE 6 verkehren. In Einzelfällen werden aber auch Triebzüge der Baureihe 646 betreut. FFÖ

DB-Regio-Werk Pasing eingeweiht

Anfang Oktober hat DB Regio Bayern in München-Pasing ein neues Instandhaltungswerk für Nahverkehrszüge in Betrieb genommen. Die Halle ist rund 200 Meter lang und verfügt über fünf Gleise. Gewartet werden dort vornehmlich Triebzüge der Baureihen 2442 und 445 sowie zahlreiche Reisezugwagen. FFÖ

Anzeige

Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter
www.lokmagazin.de/abo

Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

DB CARGO

Rübenverkehr nach Frauenfeld (CH)

Die Zuckerfabrik im schweizerischen Frauenfeld beginnt jedes Jahr im September ihre Saison mit Bio-Zuckerrüben, die unter anderem aus Bayern stammen. So gingen auch in diesem Jahr wieder innerhalb von zwei Wochen mehrere Ganzzüge von Nördlingen, Deggen-dorf und Regensburg aus auf die Reise, jeder mit etwa 1.000 Tonnen Rüben beladen. Die Rheintalbahn-Sperrung wirkte sich auch hier aus: Ein Teil der Rübenzüge wurde via München, Innsbruck und die Arlbergstrecke in die Schweiz geführt. Ein anderer Teil nutzte die Route über Ulm, Friedrichshafen und Lindau mit Dieselspeisung, sodass die Südbahn (Ulm – Friedrichshafen) erstmals seit 2009 wieder Rübenzüge sah. DB Cargo setzte hier vorwiegend die 232 528 ein, nutzte an zwei Tagen aber auch die zu DB Fernverkehr gehörende 218 831 (ex 218 394), die für die Rheintalbahn-Umleiter ohnehin gerade in Ulm weilte. Die eingesetzten Wagen waren weitgehend die gewohnten SBB-Vierachser der Bauart Eaos, bisweilen konnte man aber auch auf Tragwagen neuartige Container beobachten, die im kombinierten Straße-Schiene-Verkehr nutzbar sind. Sie sollen die vielfach um die 50 Jahre alten Eaos in naher Zukunft ersetzen. FL

GÄUBAHN-IC

Tests mit ÖBB-Taurus

Am 2. Oktober 2017 wurden testweise zwei IC-Zugpaare zwischen Stuttgart und Singen/Hohentwiel mit einem ÖBB-Taurus bespannt. 116 273 kam vor den IC 181, 280, 281 und 180 zum Einsatz. Es gibt Überlegungen, die Leistungen auf der Gäubahn mit den ÖBB-Maschinen oder anderen Loks dieser Bauart zu bespannen, wenn nach den angedachten Planungen im Jahr 2018 die Baureihen 115 und 120 beim DB Fernverkehr dezimiert werden. Ein weiterer Hintergrund für die Tests mit den ÖBB-Loks ist die Verstärkung der Gäubahn-IC auf sieben Wagen ab Dezember. Die geplanten Fahrzeiten können mit der Baureihe 101 nicht erreicht werden. SI



München steuern die Ex-MET-Garnituren ab Fahrplanwechsel nicht mehr an (ICE 1005 in Otting-Weilheim am 27. Mai 2017) Florian Dürr

DB FERNVERKEHR

Neuer Umlauf für Ex-MET-Wagen

Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld endet zum Fahrplanwechsel im Dezember der Einsatz der mit 101 bespannten Ex-Metropolitan-Garnituren nach München. Ersatzweise wird von Berlin aus ins Ruhrgebiet gefahren. Weiterhin bestehen bleibt das Zugpaar auf der Linie Berlin – Frankfurt (Main). Betrieblich als IC-A, vertrieblich als ICE fahren ab 10. Dezember folgende Züge mit den Ex-MET-Garnituren: IC-A 1040 (Fr+So) Berlin Ostbahnhof (10:50) – Düsseldorf Hbf (15:42); IC-A 1043 (Fr + So): Düsseldorf Hbf (17:10) – Berlin Ostbahnhof (22:09); IC-A 1193 (tgl.): Berlin Ostbahnhof (09:22) – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof (13:51); IC-A 1196 (tgl.): Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof (14:09) – Berlin Ostbahnhof (18:38). AWA

DÖBELN – MEISSEN

Ölzüge nach Rhäsa

Auf der im Reisezugverkehr abbestellten Strecke Döbeln – Nossen – Meißen-Triebischtal, auf der zu DDR-Zeiten noch Schnellzüge verkehrten, werden heute neben einigen Getreidezügen zum wiedereröffneten Anschluss in Starbach (ehem. Strecke Riesa – Nossen) mehrmals täglich Ölzüge zum Tanklager Rhäsa (ebenfalls an der Strecke Riesa – Nossen) gefahren. Diese Leistungen werden derzeit allesamt von DB-Cargo meist mit Baureihe 265 abgewickelt. Der überwiegende Teil der Züge verkehrt derzeit in der Nacht oder am späten Abend. Lediglich ein morgendlicher Zug (Nossen ab ca. 11 Uhr, Meißen an ca. 12:30), verkehrt tagsüber in Richtung Coswig, wo auf Ellok umgespannt wird. Die langen Fahrzeiten resultieren aus der Tatsache, dass der Fahrdienstleiter mit dem Auto neben dem Zug her fährt, um in den Zwischenstationen die Signale und Schranken zu bedienen. AB

Am 19. September 2017 befördern 265 019 und 265 013 (als Schlusslok) einen Ölzug durch das Triebischtal nach Meißen Alexander Bauer



**Lesen
Sie noch oder
sammeln
Sie schon?**



GerardMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München, Germany

Diese hochwertigen Acryl-Sammelkassetten helfen Ihnen, Ihre Lok Magazin-Ausgaben zu ordnen. In jede Kassette passt ein kompletter Jahrgang. 1 Acryl-Kassette € 18,95 Best.-Nr. 51013

**5 Acryl-Kassetten
für nur € 79,95
Sie sparen 15%
Best.-Nr. 51014**

Jetzt bestellen unter:
www.verlagshaus24.de oder
Telefon 0180-5321617
(14 Cent/Minute von 8-18 Uhr)

BAUREIHEN | TICKER

Baureihe 103

Die von DB Fernverkehr wieder in den Betriebsbestand übernommene 103 245 versah Mitte Oktober Dienste im Intercity-Verkehr. Bespannt wurde das IC-Zugpaar 2094/2097 München – Ulm. SI

Baureihe 185

Aufgrund von Lokmangel setzt DB Regio für den Regionalverkehr um Stuttgart Mitte Oktober 185 637 von Railpool ein. Die Lok ist weiß mit gelben Streifen. AWA

Baureihe 411

Im Dezember 2018 ist die Umstellung der bisherige IC-Linie 26 von Karlsruhe über Frankfurt, Kassel, Hamburg auf ICE-T geplant. Diese werden durch die vermehrte Auslieferung von ICE 4 auf anderen Linien frei. AWA

Baureihe 605

Die ICE TD der Deutschen Bahn haben Ende September ihre Einsätze auf der Vogelfluglinie beendet und sind inzwischen abgestellt. LM

Baureihe 644

Für den Einsatz auf der Strecke Bedburg (Erf) – Köln Messe/Deutz (RB 38) modernisiert DB Regio NRW die bislang dort eingesetzten VT 644. AWA



Am 21. September 2017 ist 232 654 auf der Kalibahn Gerstungen – Phillipstal eingesetzt und befördert den Laugezug und einige Kaliwagen bei Gerstungen in Richtung Heringen (Werra) Volker Thalhäuser

BAUREIHE 232

Zurück auf der Kalibahn

Auf der Kalibahn von Gerstungen nach Phillipstal wird neben der dort eingesetzten 294 und den beiden Voith-Loks 265 009 und 265 012 auch wieder eine 232 als Knotenlok verwendet. Die Maschine befährt dabei die ganze Strecke, wobei es auch immer wieder zu Pendelfahrten zwischen Heimboldshausen und Heringen (Werra) oder zwischen Heringen (Werra) und Gerstungen kommt. Dabei bespannt sie ganz unterschiedliche Züge, neben Kalizügen befördert sie auch Container- und Kesselzüge. Auch kommt es vor, dass mehrmals mit Last gefahren wird und die Fahrt in der Gegenrichtung immer als Lokzug stattfindet. VT

BAUREIHEN-NEWS



Baureihe 193

Ende Juni 2017 begannen die Schulungsfahrten für den Einsatz von Vectron vor den Eurocitys der Linie Hamburg – Prag. Nachdem zunächst nur innerschleischische Schnellzüge zwischen Ústí nad Labem und Prag bespannt wurden, setzt die ČD seit Mitte September die hierfür angemietete ELL-Vectron-Lokomotive 193 270 (Foto vom 26. Juni in Prag) auch vor EC zwischen Dresden und Prag ein AWA/Foto: TWF



Baureihe 146

Um die Fahrzeugknappheit im Raum Stuttgart zu mildern, befand sich 146 107 von DB Regio Nord (Bh Bremen) ab 10. September 2017 in Württemberg. Am 20. September war die Maschine auf der Frankenbahn im Einsatz und erreichte mit RB 19125 aus Osterburken den Zielbahnhof Stuttgart Hbf (Foto). In den letzten Septembertagen wurde die Maschine gegen 146 132 (ebenfalls Bh Bremen) ausgetauscht SI



DB Cargo erbringt inzwischen umfangreiche Transporte auf dem Netz der OHE in der Lüneburger Heide. bedient wird etwa auch die Strecke Beckedorf – Munster (Örtze). Am 13. September 2017 befindet sich 261 032 in Poitzen auf der Rückfahrt von Trauen nach Beckedorf

Matthias Müller

DB CARGO

Güterverkehr auf OHE-Strecken

DB Cargo fährt von Hannover-Linden aus Einzelwagenverkehre auf den Strecken der Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE). Werktags außer samstags wird die Lachtetalbahn bis Groß Oesingen bedient. Dort werden in der Anschlussstelle Wasa/Barilla in Celle Vorwerk und im Anschluss zur Papierfabrik in Lachendorf Schiebewandwagen zugestellt. In Beedenbostel wird zudem ein Gashändler bedient, während in Groß Oesingen Holz verladen wird. Bis dort gelangt der Zug im Normalfall nur zweimal die Woche. Auf der Strecke nach Trauen werden in Trauen die Holzverladung und die Bundeswehr bedient. Diese Leistungen werden nur bei Bedarf am Montag, Mittwoch und Freitag am Vormittag gefahren und entfallen des öfteren. Das gleiche gilt für die Bedienung von Bergen Lagerbahnhof. MMÜ

DB ZUGBUS REGIONALVERKEHR ALB-BODENSEE

612 weiter ohne Zulassung

Nach wie vor warten die umgebauten Neigetechnik-Triebzüge der Baureihe 612 von DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee auf die Zulassung des Eisenbahn-Bundesamts. Wann diese genau erfolgen wird, ist derzeit nicht absehbar. Deshalb wird das Ersatzkonzept, das vorwiegend den Einsatz von unmodernisierten 612 und betagten 611 vorsieht, weitergeführt. Für letztgenannte Baureihe kommt in den letzten Einsatzmonaten sogar noch eine neue Einsatzstrecke hinzu. Ab Dezember wird ein 611 auf der Gäubahn ein Zugpaar zwischen Rottweil und Eutingen (morgens südwärts, spätabends nordwärts) übernehmen. Zudem werden an 611 auch weiterhin Hauptuntersuchungen durchgeführt, zuletzt an 611 010/510 im Werk Kassel (Revisionsdatum: 27.09.17). Mit der Zulassung der 612 wird auch dieser Zug umgestellt. Allerdings ist vorgesehen, zuerst die IRE-Linien Ulm – Basel und Stuttgart – Aulendorf/Horb auf die Landesdesign-612 umzustellen und die Donautalbahn Ulm – Tuttlingen zuletzt. Der Einsatz eines mit 218 bespannten Wendezuges mit Fahrradwagen in der Fahrradsaison ist auch 2018 zu erwarten. AWA

DB | NEWS

Neue Wagen für Niederlande-IC

Wie Anfang Oktober bekannt gegeben wurde, plant DB Fernverkehr ab 2023 den Einsatz von neuen Reisezugwagen auf der IC-Linie 77 (Berlin – Amsterdam). Intern werden die Wagen als „IC neu“ bezeichnet und sollen nach und nach auch auf anderen Linien die bisherigen IC-Wagen ablösen. Eine entsprechende Ausschreibung startete im Frühjahr. AWA

Behandlungsanlage in Stralsund

Die DB plant in Stralsund den Bau einer Abstell- und Behandlungsanlage für den Fernverkehr. Diese soll auf dem etwa drei Hektar großen Gelände des Güterbahnhofs entstehen. Vorgesehen sind sieben Abstellgleise zur Wartung und Säuberung mit jeweils 350 Metern Länge und ein 380 Meter langes Ausziehgleis. Frühestens 2020 kann mit einer Inbetriebnahme gerechnet werden. AWA

Schwarzwaldbahn gesperrt

Seit 9. Oktober und noch bis zum 19. November 2017 hat die DB die Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg Kreisschulzentrum und Hausach gesperrt. Grund dafür sind umfangreiche Modernisierungsarbeiten an Weichen, Gleisen und der Oberleitung. Infolge der Totalsperrung werden alle Züge des RE Konstanz – Offenburg sowie die Züge der SWEG zwischen Offenburg und Hausach durch Busse ersetzt. Die IC über die Schwarzwaldbahn beginnen/enden in diesem Zeitraum bereits in Karlsruhe. FFÖ



Letzter Zug: Am 4. Oktober 2017 hat 294 867 noch vier Schüttgutwagen beim Landhandel in Frontenhausen abgeholt. An der Front der Lok ist schwach die Abschiedsanschrift erkennbar

Alexander Bauer

RHEIN-SIEG-EISENBAHN

Überraschende Stilllegung

Seit vielen Jahren wurden im niederbayerischen Frontenhausen-Marklkofen große Mengen Müll auf die Bahn verladen. Seit Oktober ist damit Schluss, nachdem der private Streckenbetreiber Rhein-Sieg-Eisenbahn die Strecke überraschend sperrte. Doch das Unheil zeichnete sich lange ab

Das kam überraschend: Am 26. September 2017 hat die Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) angekündigt, den Betrieb auf der Nebenbahn von Neumarkt-St. Veit nach Frontenhausen-Marklkofen zum 8. Oktober 2017 einzustellen und sie betrieblich zu sperren. Die RSE ist seit 2010 Betreiber der 23 Kilometer langen Strecke, auf der seit 1970 nur noch Güterzüge fahren. Zuletzt verkehrte montags bis freitags ein Güterzugpaar nach Marklkofen, das vor allem die Müllverladeranlage des Zweckverband Abfallwirtschaft Dingolfing-Landau am Endbahnhof bediente. Sehr selten wurden zudem Trichterwagen am Lagerhaus in Marklkofen beigestellt.

Informationen per Fax

Die beiden Anschließer wurden eine Woche vor dem Stilllegungstermin per Fax informiert. Der Zweckverband muss seither

täglich rund 100 Tonnen Müll 60 Kilometer per Lkw in die Verbrennungsanlage nach Burgkirchen befördern. Auch DB-Cargo, die die Transporte bislang durchführte, wurde von der Maßnahme überrascht.

Unheil mit langem Vorlauf

Doch das plötzliche Ende hatte sich seit geraumer Zeit abgezeichnet. Im Jahre 2010 schrieb die DB-Tochter Regio-Netz Südostbayernbahn die Strecke zur Übernahme aus, da sie die Bahn mit nur einem täglichen Güterzugpaar nicht wirtschaftlich betreiben könne und keine Gelder für die damals schon nötige Sanierung aufreiben konnte. Doch die Lokalpolitik wollte die Mülltransporte weiter auf der Schiene halten. So bemühte sich die RSE aus Bonn, die etwa auch die (touristischen) Strecken Endorf – Obing oder Eggmühl – Langquaid betreibt, erfolgreich

um eine Übernahme. Nennenswerte Investitionen in Strecke und Anlagen unterblieben seither jedoch, sodass 2015 die Regierung von Oberbayern als Aufsichtsbehörde der RSE Fristen zur Beseitigung der größten Mängel stellte. Als diese im vergangenen Jahr abgelaufen waren, stellte das Unternehmen Antrag zur Übernahme der Strecke durch Dritte oder Stilllegung nach § 11 AEG.

Wenig Hoffnung für Zukunft

Da sich auch die Landespolitik nicht überwinden kann, Mittel für eine Sanierung bereitzustellen (gefördert werden nur Strecken mit regelmäßigem SPNV), müsste ein Wunder geschehen, sollten noch einmal Züge nach Frontenhausen verkehren. Aus der Lokalpolitik sind schon die ersten Rufe nach einem Radweg auf der Trasse zu vernehmen ...

AB



Die Staudenbahn hilft mit ihrem NE 81 im Herbst 2017 bei der Schwäbischen Albahn (SAB) aus. In Münsingen wartet VT 08 am 26. September 2017 als Zug nach Schelklingen auf Schüler

Alexander Bauer

STAUDEN VERKEHRS GESELLSCHAFT

Schülerverkehr für SAB

Im September und Oktober war der VT 08 der Stauden Verkehrs Gesellschaft (SVG) im Mietsinsatz bei der Schwäbischen Albahn (SAB). Er wickelte dort zusammen mit einem DB-628 die werktäglichen Schülerverkehre zwischen Schelklingen, Münsingen und Kleinengstingen im Auftrag der DB-Tochter RAB DB ZUG-BUS Alb-Bodensee ab. Die SAB betreibt die Schülerverkehre auf der Bahn über die Schwäbische Alb seit diesem Schuljahr als Subunternehmer für die DB/RAB. Da aber die eigenen, baugleichen NE 81 derzeit noch nicht einsatzfähig sind, hilft vorübergehend die SVG mit ihrem ursprünglich von der Regentalbahn stammenden VT 09 samt Steuerwagen aus. Teilweise kam es auch zur Personalgestaltung durch die SVG. AB

PRIVATBAHNEN | NEWS

Erneut Probeverkehr nach Bleckede

Nach dem erfolgreichen einwöchigen Probebetrieb auf der Strecke Lüneburg – Bleckede im Mai wird es vom 11. bis 16. Dezember zu einer Neuaufgabe kommen. Erneut werden Ex-AKN-VT2E des Vereins Nebenbahn Staßfurt-Egeln e.V. zum Einsatz kommen, diesmal teilweise auch in Doppeltraktion. Veranstalter ist die Bleckeder Kleinbahn, die sich für eine Reaktivierung einsetzt. AWA

SETG: TRAXX statt Vectron

Für die innerdeutsche Bespannung der Kreideschlammtransporte aus dem slowenischen Kamnik nach Schwedt (Oder) und Plattling hat die Salzburger EisenbahnTransportLogistik (SETG) zwei TRAXX AC 3 mit Last-Mile-Modul (Baureihe 187) angemietet. Sie ersetzen Vectron-Maschinen, die künftig nur noch westlich von Freilassing vor den Zügen zum Einsatz kommen sollen. Durch den Einsatz der Last-Mile-TRAXX kann die Zustellung der Wagen in den Zielbahnhöfen ohne externe Rangierlok stattfinden. AWA

Holzzüge im Itztal

Seit Anfang Oktober verkehren Holzzüge mit Windbruchholz aus Niederbayern auf der Strecke Passau – Waldkirchen (Niederbay.). Insgesamt sollen mindestens 50 Züge abgefahren werden. Zuvor mussten in Waldkirchen abgestellte Containerauflegerwagen verlegt werden. MMÜ

Das Bauunternehmen Max Bögl hat für Rangieraufgaben im Werk Sengenthal eine neue Lok. Am 12. September 2017 erreichte die diesel-hydraulische Rangierlok V 76 055 (Krauss-Maffei M 700 C, 19870/1979) das Werk. Zuvor war sie im Ruhrgebiet eingesetzt und erhielt bei Gmeinder in Mosbach eine Aufarbeitung

M. Leipinger



Als Ersatz für den eigentlich zwischen Bergen und Lauterbach pendelnden RS 1 fuhr im September und Oktober IntEgro-ER 20 223 152 und einem TRI-n-Steuerwagen. Am 29. September 2017 rollt die Garnitur von Lauterbach Mole kommend in Richtung Bergen Norman Gottberg



PRIVATBAHNEN | TICKER

Abellio: Testfahrten mit neuen 1648

Seit Mitte Oktober laufen Testfahrten mit den neuen 1648 für Abellio Rail Mitteldeutschland. Zum Einsatz kam 1648 404/904. Der Triebzug ist einer von insgesamt 54 LINT 41, welche ab Dezember 2018 im Dieselnetz Sachsen-Anhalt fahren werden. AWA

TXL: Keine Transporte mehr für ARS

TX Logistik verliert den Automobillogistiker ARS Altmann als langjährigen Kunden. Bis Ende 2017 sollen die BMW-Transporte von Dingolfing und Regensburg zur Verschiffung nach Bremerhaven (mehrere Zugpaare pro Tag) auf andere EVU wechseln. AWA

232 601 fährt wieder

Die von Wedler & Franz (WFL) von der DB erworbene 232 601 erhielt sie eine Hauptuntersuchung in Neustrelitz inklusive einem Neulack in bordeauxrot. Nach erfolgreicher Probefahrt wurde die Revision am 28. September 2017 abgeschlossen. AWA

RailAdventure: Drei 111 erworben

RailAdventure hat drei Lokomotiven der Baureihe 111 von der DB erworben. Künftig werden 111 210, 215 und 222 den aus 139 558 und 103 222 bestehenden Lokpark ergänzen. Derzeit erhalten sie im DB-Werk Dessau eine Hauptuntersuchung. AWA

PRESS

223 als RS1-Ersatz auf Rügen

Für den Regionalverkehr zwischen Bergen auf Rügen – Lauterbach Mole besitzt die Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn (PRESS) mit 650 300 (interne Bezeichnung „650 032“) einen einzelnen RegioShuttle. Da sich dieser derzeit zur Hauptuntersuchung befindet, wird seit 17. September 2017 mit Ersatzfahrzeugen gefahren. In den ersten Wochen kam 223 152 von Integro mit einem Wittenberger Steuerwagen der Bauart Bndrfz 483,0 von TRAIN (Tobias Richter) als Wendezug zum Einsatz. Bei Redaktionsschluss war geplant, die Garnitur zum 1. November durch einen LINT 41 zu ersetzen. Spätestens zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 ist die Rückkehr des PRESS-RS1 auf die Insel Rügen vorgesehen. AWA

RHENUS

Zuckerzüge ab Neuoffstein

Nach mehrjähriger Pause wird vom Südzucker-Werk in Neuoffstein wieder Zucker abgefahren. Ein Testlauf fand Anfang Oktober statt. 202 624 („203 005“) von Rhenus Rail brachte hierfür am 2. und 4. Oktober jeweils zehn Wagen zur Beladung über Grünstadt nach Neuoffstein an der ehemaligen Strecke Grünstadt – Worms, die heute als Anschlussgleis zur Neuoffsteiner Zuckerfabrik betrieben wird. Südzucker baute für den Bahntransport eine neue Verladeanlage, die auf die fabrikneuen VTG-Silowagen der Bauart Uagnpps abgestimmt ist. Seit Ende Oktober bringt etwa wöchentlich ein aus 20 Wagen bestehender Zug mit einem Ladegewicht von rund 1.200 Tonnen Zucker zur Verschiffung nach Hamburg. Vorgesehen sind zehn bis 16 Züge bis zum Ende der Kampagne im Februar. AWA

Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell

+ 16 Seiten: Meisterschule Modelleisenbahn
Jetzt mit Profi-Tipps zum Herausnehmen und Sammeln

eisenbahn
Modellbahn
magazin

12

Dezember 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 606

EUR 7,50 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

Nebenbahn-Traum in Epoche III



H0-Idyll auf 2,5 m²: So nutzen Sie kleine Räume optimal aus

Geheimnisvolle „U-Boote“

Warum die 119 die teuerste Lokbaureihe der DR war



Die komplette Modellübersicht:
Baureihen 119, 219, 229: Über 50-Varianten in H0!



**Jetzt neu
am Kiosk!**

Baureihe 633
Pesa Link



„Diesel-Hai“:
Wo er schon fährt und weshalb er so viele Probleme macht

V 100 beim Bw Freiburg
Nebenbahndienste im Breisgau
Dampf-Offensive 1997
Wie eine schöne Idee scheiterte
Tag der Modelleisenbahn
Was im Dezember geboten wird

Verglichen & gemessen



Challenger der Union Pacific:
Überraschung im H0-Dreikampf

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.eisenbahnmagazin.de/abo





Wer hat die Nase vorn? Mit der Fusion der Transportparten von Siemens und Alstom bündeln die beiden Unternehmen ihre Kräfte. Doch braucht es künftig noch zwei Hochgeschwindigkeitszüge? DB AG

INDUSTRIE | TICKER

Vectron MS mit NL-Zulassung

Die Mehrsystem-Variante der von Siemens produzierten Vectron-Lokomotive hat am 21. September 2017 von der niederländischen Sicherheitsbehörde ILT die Zulassung für den Betrieb in den Niederlanden bekommen. Der Vectron erhält dadurch Zugang zu den Hafencities in den Niederlanden. Die Zulassung ist ein wichtiger Meilenstein, um den gesamten Rhein-Alpen-Korridor mit den Ländern Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien und den Niederlanden bedienen zu können. 121 der bisher verkauften Vectron-Loks können in den Niederlanden eingesetzt werden. LM/PM

Neue Zulieferer für Bahnsektor

Die zunehmende Digitalisierung des Bahnverkehrs macht die Eisenbahnbranche immer attraktiver für Zulieferer, die bisher nicht in diesem Geschäft unterwegs waren. Diese Erkenntnis geht aus einer Marktstudie des branchennahen Beratungsunternehmens SCI Verkehr GmbH hervor. Digitale Produkte und Dienstleistungen gewinnen anteilig an Bedeutung in den klassischen Bahnproduktmärkten Infrastruktur, Systemtechnik und Fahrzeuge. In Deutschland beläuft sich das Gesamtmarktvolument digitaler Produkte und Dienstleistungen auf rund 1,25 Milliarden Euro, Tendenz steigend. Insgesamt wächst die Bahnwirtschaft in Deutschland jährlich um 3,4 Prozent – und damit deutlich stärker als der globale Trend. LM

SIEMENS/ALSTOM

Fusion bündelt Kräfte

Siemens und Alstom haben am 26. September 2017 eine Absichtserklärung über die Zusammenlegung ihrer Mobilitätsgeschäfte unterzeichnet. Damit ist der Weg für eine Fusion unter Gleichen geebnet. Die beiden Konzerne wollen ihre Bahntechniksparten zu einer neuen weltweiten Nummer zwei mit gut 15 Milliarden Euro Umsatz und 62.000 Mitarbeitern zusammenlegen. Die Fusion ist auch eine Reaktion auf die dominierende Stellung des chinesischen Bahntechnikherstellers CRRC. „Ein marktbeherrschender Akteur in Asien hat die globale Marktdynamik verändert“, sagte Siemens-Vorstand Joe Kaiser. Henri Poupart-Lafarge, derzeit CEO von Alstom S.A., soll das neue Unternehmen weiterführen. Der Hauptsitz der Sparte Schienenfahrzeuge soll im Großraum Paris angesiedelt werden. Von der Zusammenlegung erwarten sich Siemens und Alstom spätestens nach vier Jahren Synergien in Höhe von 470 Millionen Euro. Ob und wie die sich auf die Produktionskapazitäten und Stellen auswirken werden, ist noch unklar. Ebenso ist noch offen, ob das neue Unternehmen auf Dauer das Produktportfolio bereinigt. Es erscheint zumindest wenig sinnvoll, mit dem TGV und dem ICE zwei verschiedene Hochgeschwindigkeitszüge weiterzuentwickeln. LM

SIEMENS

Doppelstock-Triebzüge für Israel

Siemens hat von Israel Railways (ISR) einen Auftrag zur Lieferung von insgesamt 60 vier- und sechsteiligen elektrischen Doppelstock-Triebwagen erhalten. Die Züge sollen bis 2025 ausgeliefert werden. Der Auftrag hat einen Wert von rund 910 Millionen Dollar und enthält eine Option auf weitere Züge. Zusätzlich erhielt Siemens einen Wartungsauftrag für die ersten 24 Einheiten. Die weiteren Züge könnten auch von einem anderen Unternehmen unterhalten werden; hier ist eine separate Vergabe geplant. LM

Jetzt
am
Kiosk!

ZUGBETRIEB
Fern-, Nah-, Güterverkehr
in den DDR-Großstädten

FAHRZEUGE
Die Dampf-, Diesel und
Elek-Hochburgen der DR

BAHNANLAGEN
Wie die DR Bahnhöfe und
Betriebswerke gestaltete

6.2017 NOVEMBER / DEZEMBER € 12,90
A: € 14,00
CH: CHF 25,90
S: € 14,90
D: € 130,00

BAHNEXTRA

Special Berlin

**Bahnhöfe, Strecken, Hintergründe:
Die Reichsbahn in
der geteilten Stadt**

**Eisenbahn-
Knoten der DR**

Leipzig • Dresden • Erfurt • Halle • Karl-Marx-Stadt • Cottbus •
Magdeburg • Rostock • Stralsund • Zwickau • 15 weitere Städte

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.bahn-extra.de/abo



Eisenbahnknoten in der DDR

Der Eisenbahnknoten Stralsund hat sich in seiner geschichtlichen Entwicklung zum Drehkreuz für den Skandinavien-Verkehr (Güterverkehr) und den Urlauberverkehr der DDR im Nordosten herausgebildet. Dieser Personenverkehr stellte hohe Anforderungen an Infrastruktur, Tech-

nik und Mensch, denn dafür war er zu Beginn der 20. Jahrhunderts und seiner Erweiterungen in den 1930er-Jahren nicht ausgelegt worden.

Schauen wir genauer hin: Mit dem Bau der Angermünde-Stralsunder Eisenbahn als Zweigbahn der Ber-

lin-Stettiner Eisenbahn entstand vor den Toren Stralsunds der neu angelegte Bahnhof am Rande des Frankenteiches ...

weiter in der neuen *Bahn Extra!*



Für die Trauergemeinde von Volker Diétel verkehrte am 29. September 2017 mit DPE 24247 ein Dampfsonderzug ab Neuenmarkt-Wirsberg, hier bei der Einfahrt in Bayreuth Hbf

Gerd Jahreis

ZUM WIRKEN VOLKER DIETELS IM DEUTSCHEN DAMPFLOKOMOTIV-MUSEUM

Ein Leben für das Museum

Mit einem Sonderzug verabschiedeten sich Freunde vom langjährigen Leiter des Deutschen Dampflokomotiv Museums (DDM) in Neuenmarkt-Wirsberg, Volker Diétel. Der 67-Jährige war am 1. September 2017 unerwartet verstorben. Mit seinem Wirken im DDM hat er sich selbst ein Denkmal gesetzt

Das Deutsche Dampflokomotiv Museum (DDM) in Neuenmarkt-Wirsberg zählt zur ersten Liga der Eisenbahnmuseen in Deutschland. Das Museum am Fuße der Schiefen Ebene, der berühmten Steilstrecke Neuenmarkt-Wirsberg – Marktschoragast, beherbergt unter anderem eine der faszinierendsten Dampflokomotivsammlungen in Deutschland. Im Jahr 1984 wurde das ursprünglich auf private Initiative entstandene Museum durch den heutigen Träger Zweckverband Deutsches Dampflokomotiv Museum, bestehend aus dem Bezirk Oberfranken (45%), dem Landkreis Kulmbach (45%) und der Gemeinde Neuenmarkt (10%), übernommen und die vom Verkauf bedrohte Sammlung

gerettet. In der Folge hat der Zweckverband das DDM mit einem Kostenaufwand von nahezu 20 Millionen Euro unter Einbeziehung von Fördermitteln unter anderem der EU und des Freistaates Bayern zu einem der größten Spezialmuseen für Dampfloktechnik in Deutschland auf- und ausgebaut.

Prägende Kraft

Maßgeblich an der Fortentwicklung und dem Ausbau des Museums beteiligt war Volker Diétel, der von 1984 (Gründung des Zweckverbandes) bis 2014 als Museumsleiter im DDM tätig war. So erweiterte sich in dieser Zeit die Ausstellungsfläche von einstmal 15.000 auf jetzt nahezu 100.000 Quadratmeter. Der Lokomotivbestand wurde

fast verdoppelt. Volker Diétel brachte sich mit seinem enormen Fachwissen und seinem unglaublichen Netzwerk immer wieder nachhaltig ein, wenn es dem Zweckverband gelungen war, die Finanzierung für einzelne Projekte zu erreichen. So konnten in der Zeit seiner Tätigkeit die baulichen Anlagen restauriert und erweitert oder der ehemalige Kohlenhof wieder in Betrieb genommen werden. Mit Umsetzung des Museumsentwicklungskonzepts 2013 gibt es heute eine Führung durch das Museum mit einem digital aufgebauten Erklärungssystem, das auf neuesten museumspädagogischen Erkenntnissen beruht. Zum Ende seiner Laufbahn wurde ein neues Archivgebäude eingeweiht. Die enormen Fachkenntnisse Volker Dietels und eine über Jahre aufgebaute Vertrauensbasis sorgten dafür, dass die Nachlässe bekannter Eisen-



bahnfreunde und -historiker im Archiv des DDM aufbewahrt werden. Auch für die Eisenbahnstiftung wurden hier Archivräume geschaffen. Mit den Pfingstdampftagen und weiteren Sonderveranstaltungen, die im Museum und vor allem auf der Schiefen Ebene inszeniert wurden, kamen viele attraktive Dampflokomotiven nach Oberfranken. Diese Veranstaltungen steigerten den Bekanntheitsgrad des DDM. Entlang der 1848 eröffneten Schiefe Ebene wurde vom Deutschen Dampflokomotiv Museum ein Museumspfad mit Erklärungstafeln und Exponaten eingerichtet und von der DB dabei Abschnitte an den Stützmauern freigeschnitten. So wurde dieses bedeutsame historische Bau- und Landschaftsdenkmal, das Touristen und Eisenbahnfreunde gleichermaßen anzieht, wieder in Szene gesetzt. Hierbei arbeitete Volker Dietel ebenso mit, wie bei der Errichtung eines beschilderten Rundganges durch Neuenmarkt.

Ruhestand in 2014

Nach seinem Ausscheiden aus dem Amt des Leiters im Jahr 2014 blieb Volker Dietel dem Museum als Eisenbahn-Betriebsleiter, als Berater und Vorsitzender des Fördervereins erhalten. Er hat sich auch hier wieder bis zum letzten Tag intensiv in Vorbereitung des nächsten Entwicklungsschrittes für „sein“ Museum eingebracht. Am 1. September 2017 verstarb Volker Dietel unerwartet im Alter von 67 Jahren. Er hinterlässt eine Frau und zwei erwachsene Kinder – und eine große Lücke in der Bahn-Museumsgemeinde. Sein Leben galt „seinem“ DDM, stellte der Vorsitzende des Zweckverbandes, Landrat Klaus Peter Söllner, bei seiner Trauerrede heraus. Das Museum wird für den Verstorbenen einen Gedenkbaum pflanzen. Sein Wirken im DDM wird die Erinnerung an Volker Dietel noch für lange Zeit wachhalten.

Manfred Knappe/LM



99 713 zog am 15. September 2017 einen GmP im Stile der 1960er-Jahre über die Löbnitzgrundbahn Radebeul – Radeburg

Michael Sperl

SCHMALSPURBAHNFESTIVAL LÖSSNITZGRUNDBAHN

99 714 und IV K 132 locken Besucher

Mehr als 10.000 Fahrgäste beförderten 99 713 sowie die Garnitur der Traditionsbahn Radebeul mit der grünen IV K 132 am 16. und 17. September 2017 anlässlich des Schmalspurbahnfestivals auf der schmalspurigen (750 mm) Löbnitzgrundbahn Radebeul – Radeburg. Den Höhepunkt für Fotofreunde bildete diesmal der Güterzug mit Personenbeförderung am Abend des 15. September, der direkt vom Betreiber SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH initiiert wurde. 99 713 zog dabei eine Garnitur im Stile der 1960er-Jahre, wie sie auf den einstigen Strecken des Wilsdruffer Schmalspurnetzes typisch war. Die 99 713 befand sich bereits zwei Tage später wieder auf dem Transporter zum nächsten Einsatz vom 30. September - 3. Oktober auf der Weißeritztalbahn.

MSP

ÖCHSLE SCHMALSPURBAHN

Buchauer Wagen vor Aufarbeitung

Der württembergische Personenwagen Stg 132 ist am 7. September 2017 in Ochsenhausen angekommen. Der 1896 gebaute Wagen war für die Schmalspurbahn Bad Schussenried – Buchau – Riedlingen angeschafft worden und wurde auch auf der Öchsle-Schmalspurbahn Biberach – Ochsenhausen eingesetzt. Die Öchslebahn konnte den Wagen vom Verein Jagsttalbahn übernehmen, wo er bis 1988 im Einsatz war. Er ist derzeit in keinem guten Gesamtzustand, soll aber aufgearbeitet werden.

LM/PM

Der Buchauer Personenwagen Stg 132 reiht sich vorerst als Ausstellungsstück in das Ochsenhauser Bahnhofsemble ein

Thomas Freidank





Beim Saisonabschluss der Dampfkleinbahn Mühlenstroth stellten die Vereinsmitglieder Ladeszenen an der Strecke nach. Die Veranstaltung stand ganz im Zeichen der 1960er-Jahre

Markus Behrla

TERMINE

03.12.2017

Fahrt nach Rothenburg

Dampfsonderzug von Fürth in die alte Reichsstadt Rothenburg ob der Tauber.
Info: fraenkische-museumseisenbahn.de

09.12.2017

Mit V160 002 nach Goslar

Die historische Diesellok V 160 002 („Lollo“) bringt einen Sonderzug nach Goslar, wo Gelegenheit zum Besuch des Weihnachtsmarktes besteht. Info: osnabruecker-dampflokfreunde.de

16.12.2017

Mit der V 200 durchs Röhrtal

Der VCD Kreisverband Hochsauerland fährt mit einer V 200 und Sonderzug von Sundern über die Röhrtalbahn bis nach Bonn.
Info: nrw.vcd.org

23.12.2017

Glühwein-Express auf der WLE

Der Nostalgiezug mit dampfgeheizten Waggons und der Dampflok 78 468 an der Spitze startet in Ennigerloh und fährt über die WLE-Stammbahn nach Münster.
Info: teuto-express.eu

31.12.2017

Silvestersonderfahrt nach Berlin

Historischer Sonderzug ab Leipzig-Plagwitz nach Berlin, wo zum Jahreswechsel ein Blick auf das spektakuläre Feuerwerk möglich ist.
Info: dampfbahnmuseum.de

DAMPFKLEINBAHN MÜHLENSTROTH

Lebhafter Saisonabschluss

Der Saisonabschluss der Dampfkleinbahn Mühlenstroth (DKBM) in Gütersloh am 23. und 24. September 2017 stand ganz im Zeichen der 1960er Jahre. Neben vier im Betrieb zu sehenden Dampflok war ein Schmalspurgüterzug zu erleben, den die ehemalige Muskauer-Waldbahn-Dampflok 99 3318 bespannte. Die stilschlecht gekleideten Mitglieder des Vereins stellten Ladeszenen an der Strecke nach und an den Bahnhöfen wurde rangiert. Ganz beendet ist die Saison aber noch nicht, denn der Verkauf von Fahrkarten für die im Dezember stattfindenden Nikolauszüge hat schon begonnen.

MBE

FÖRDERVEREINS SCHIENENBUS

Weiter Schienenbusse im Hönnetal

Auch nach Beendigung der Tätigkeit des Fördervereins Schienenbus wird der Vt 798 weiterhin im Hönnetal zu beobachten sein. Die Garnitur wird künftig in Köln stationiert und wechselt zur Vulkan-Eifel-Bahn GmbH in Gerolstein. Für das Jahr 2018 sind bereits zwei Fahrten geplant, zwei weitere Fahrten sollen in Menden (Sauerland) beginnen. Die Vermarktung der Fahrten wird die AKE-Eisenbahntouristik übernehmen.

MMÜ

FELSENLAND-EXPRESS

Esslinger mit Motorschaden

Der Felsenland-Express nach Dahn und Bundenthal-Rumbach wurde in dieser Saison zum Teil von DB Regio gefahren, da der historische Esslinger Triebwagen wegen schwerem Motorschaden nicht mehr einsatzfähig war. Der Motorschaden, der im August aufgetreten war, konnte bis Saisonende nicht mehr behoben werden. DB Regio Mitte sprang mit den Baureihen 628 und 642 ein. Für die diesjährigen Zusatzfahrten zum Dahner Martinimarkt am 12. November wurde der Schienenbus der Pfalzbahn bestellt.

MMÜ

So haben Sie Österreich noch nie gesehen!

NEU

192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-98613-035-9
€ [A] 45,-

Eisenbahn von oben in Österreich

Märkus Inderst



Faszination Technik

GeraMond

Diesen und viele weitere Titel unter
www.geramond.de oder im Buchhandel



Neben einer farbenfrohen Lackierung erhielt der Versuchsträger 1063 038 eine Brennstoffzelle (Aufbau oben) und Batteriesätze (seitlich). Am 7. Oktober 2017 stand die Lok im TS-Werk St. Pölten Markus Inderst

ÖBB-REIHE 1063

Zweiter Versuchsträger im Test

Nachdem die ÖBB die Tecsol-Hybridlok 1063 039 testete, unternimmt sie derzeit Versuche mit einem zweiten Versuchsträger. 1063 038 erhielt eine Brennstoffzelle und Batterieaufsätze. Beide Loks sind Blaupausen für einen möglichen Umbau dieser Verschiebloreihe, der ab 2018 geplant ist

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) planen ab 2018 eine umfassende Überholung der Reihe 1063. Die eigentlich elektrisch betriebene Verschiebloreihe soll künftig oberleitungsfreie Strecken im Verschiebbereich mit eigener Energieversorgung überbrücken. Dazu wurden zwei Versuchsträger entwickelt. Der erste, die Hybridlok 1063 039 von Tecsol, hat ihre Probefahrten bereits absolviert. Anfang September 2017 unternahm die zweite Maschine der Firma Hochleistungs-Eisenbahn- und Transporttechnik Entwicklungs-GmbH (HET) die ersten Gehversuche.

Rangieren mit Batterie

Die Umrüstung der 1063 038 begann im April 2017 im TS-Werk in Linz. Dort wurden nach Vorgaben der Firma HET die entsprechenden Fahrzeugaufbauten angebracht. Auf dem kürzeren

Vorbau der Mittelführerstandslokomotive wurde eine Brennstoffzelle montiert, erkennbar an der schwarzen Farbgebung und der Aufschrift „Zero-Emission Ehybrid Upgrade - More than only last mile“. Auf den seitlichen Verschieberplattformen befinden sich vier gleichartig aufgebaute Batteriehalterungen. Jede der vier Lithium-Ionen-Batterien weist eine Nennspannung von 600 V auf. Sie sind zu zwei Batteriesätzen mit jeweils 1.200 V Spannung zusammengeschaltet. Die Versorgung der Batteriesätze erfolgt entweder direkt mit Strom aus der Fahrleitung (15 kV/16,7 Hz) oder aus der Brennstoffzelle, die mit Wasserstoff betrieben wird. Mit dem Aufbau der technischen Komponente wurde auch das Schaltungsprinzip der Lok geändert. Die verschiedenen Betriebsmodi werden derzeit über eigens gebaute Apparaturen gesteuert. So kann

die Lok mit Batteriestrom über fahrleitungslose Abschnitte fahren.

Tests im Raum Linz

Die ersten Versuchsfahrten wurden im September 2017 in Linz vorgenommen. Im Testeinsatz wurden Verschiebfahrten mit vier bis acht CityShuttle-Wagen durchgeführt. Weitere Versuche gab es in der ersten Oktober-Woche. Im Batteriebetrieb ging es nach Attnang-Puchheim wo die Versuchskomponenten nach Aussetzern bei feuchter Witterung zuerst nochmal gründlich abgedichtet wurden. Die Lok fuhr im Batteriebetrieb bis zu eine Stunde. Als Streckenleistungen absolvierte die Lok unter anderem Zugfahrten nach Frankenmarkt und Lenzing im Beisein der ÖBB Produktion GmbH. Als nächstes stehen Testläufe mit der Brennstoffzelle auf dem Plan. MI



Bislang verkehren die Triebwagen auf der Almtalbahn noch bis zu dem idyllischen Endbahnhof Grünau im Almtal, wo 5047 076 am 29. September 2011 auf seine Abfahrt nach Wels Hbf wartet
Matthias Müller

WELS – GRÜNAU IM ALMTAL

Almtalbahn droht Stilllegung

Der Betrieb der Almtalahn Wels – Grünau im Almtal steht ab Sattledt wieder zur Disposition. Im Dezember endet der Verkehrsvertrag. Das Land Oberösterreich will nun versuchen, die Verlängerung des Vertrages bis 2019 zu bewirken, da in zwei Jahren die Verhandlungen über einen Bundesverkehrsdiensvertrag mit allen Bundesländern und dem Bund anstehen. Ein Problem stellen auf der Almtalbahn die zahlreichen ungesicherten Bahnübergänge dar, die auf Kosten der Gemeinden beziehungsweise des Landes zumindest mit einer Blinklichtanlage gesichert werden müssten. Die Anliegerkommunen zeigen sich derweil irritiert, da noch in diesem Jahr in einen neuen Bahnsteig und in die Erneuerung eines Bahnübergangs investiert wurde. Vor allem Schüler und Pendler nutzen die Bahn. MMÜ

ÖBB-REIHEN 4744/4746

Probefahrten mit „Cityjet“-Zügen

Wegen Problemen mit der Stromaufnahme bei den Reihen 4744/4746, insbesondere bei Mehrfach-Traktionen, erfolgen seit einiger Zeit Testfahrten um mit verschiedenen zusätzlichen Dachaufbauten (Spoilern) die störenden Luftwirbelbildungen zu unterbinden. Diese Fahrten erfolgen auf ÖBB-Strecken mit unterschiedlichen Fahrleitungssystemen (Stromschienen), wodurch jeweils entsprechende Überstellfahrten notwendig sind. SA

ÖSTERREICH | NEWS

Bauarbeiten bei St. Valentin

Die Hochleistungsstrecke von St. Pölten nach Linz ist mittlerweile seit rund 15 Jahren in Betrieb. Zwischen St. Peter-Seitenstetten und St. Valentin führen die ÖBB daher Erhaltungsarbeiten durch. In St. Valentin werden Gleise und Gleisunterbau erneuert und mehrere Weichen ausgetauscht. Aufgrund der Arbeiten wird im Zeitraum 2. Oktober bis 25. November 2017 zuerst die „neue“ Weststrecke, im Anschluss die Bestandsstrecke gesperrt. MMÜ

Selbstfahrende Züge im Burgenland

Die 25 Kilometer lange Strecke zwischen Friedberg in der Steiermark und Oberwart im Burgenland soll ab Juni 2018 zur Teststrecke für selbstfahrende Züge werden. Die Infrastruktur wurde vom Burgenland erworben. Nun investieren Industrie, Land und Infrastrukturministerium 11 Millionen Euro für Forschung, Entwicklung und Testbetrieb. FFÖ

Umleiterverkehr endet

Im Dezember endet vorläufig der Umleiterverkehr am Obdacher Sattel. Künftig kann der Zugverkehr aus Frantschach-St. Gertraud auch wieder über St. Paul und Klagenfurt abgewickelt werden, nachdem im Jahr 2017 ein monatelanger Umleiterverkehr für die Güterzüge Richtung Unterkärnten in die dortige Landeshauptstadt nötig war. Grund hierfür waren Bauarbeiten an der Zulaufstrecke zur Koralmbahn. MMÜ

Überstellfahrt einer dreiteiligen 4746er-Garnitur auf der Semmeringstrecke am 9. September

Eduard Sassmann





Die Reihe 2043 bekam in Linz nach Jahren erstmals wieder planmäßige Umlaufgabe. 2043.062 ist am 27. September 2017 bei Aisthofen als VG 73951 auf dem Weg zum Rübenplatz bei Perg Manuel Leitner

ÖSTERREICH | TICKER

Nahverkehrspaket für Steiermark

Das Verkehrsministerium und das Bundesland Steiermark haben ein Maßnahmenpaket mit einem Investitionsvolumen von 110 Millionen Euro beschlossen. Die Bahnhöfe Fehring, Kapfenberg, Raaba, Allerheiligen, Lödersdorf und Wartberg sollen modernisiert werden. FFÖ

Siemens zieht Einspruch zurück

Der Siemens-Konzern hat Ende September 2017 seinen Einspruch wegen der Vergabe der neuen Reisezugwagen der ÖBB PV AG zurückgezogen. Der Rückzug vom Einspruch gegen Rahmenvertrages wird damit begründet, das die ÖBB gegenüber Siemens hinsichtlich der Forderungen nach Laufruhe und Stabilität der Schlafwagen nachgiebig war. MI

ET 4855 abgestellt

Die zwei Solo-Triebwagen der Reihe 4855, die auf der „Haager Lies“ zum Einsatz kamen, sind am 1. September 2014 in Linz abgestellt worden. Am 30. September 2017 wurden sie aus dem Bestand gestrichen. MI

Freizügiger 1216.0-Einsatz

Die Reihe 1216.0 ist in Innsbruck und Villach stationiert und für Italien zugelassen. Inzwischen werden die Elloks freizügig eingesetzt, sodass verstärkt Villacher Loks über den Brenner bis nach München gelangen. Somit bespannt die Weltrekordlok 1216 025 jetzt auch EC-Züge. MI

RÜBENKAMPAGNE DER ÖBB

Altbauloks mit Plan-Umläufen

Die Rübenkampagne 2017/18 startete Mitte September. Im Zug- und Verschubverkehr werden dafür unzählige Triebfahrzeuge zusätzlich benötigt. Auf den Dieselstrecken mischen deshalb wieder Altbaulokomotiven der Reihen 2043 und 2143 mit. Die Reihe 2043 bekam in ihrer Heimatdienststelle Linz nach mittlerweile acht Jahren erstmals wieder für vier Wochen zwei planmäßige Umlaufgabe zu den Rübenplätzen in Perg und Gurten. In Wien fuhr die Reihe 2143 wieder planmäßig nach Siebenbrunn-Leopoldsdorf zur dortigen Zuckerfabrik. Das planmäßige Rückgrat auf den Dieselstrecken bildet im Rübenverkehr aber immer noch die Reihe 2016. MLE

NEBENBAHNEN IN ÖSTERREICH

Nur wenige internationale Güterzüge

Trotz der Bündelung der Verkehrsleistungen auf bestimmten Magistralen gibt es noch wenige internationale Güterverkehrsleistungen Nebenbahnstrecken in Österreich. Grenzüberschreitende Bedeutung hat etwa die Steirische Ostbahn nach Ungarn, aber auch die Raaberbahn via Wulkaprodersdorf und das Rieder Kreuz mit dem Grenzübergang zwischen Simbach in Bayern und Braunau in Oberösterreich. Der internationale Güterverkehr via Gmünd auf der Franz-Josefs-Bahn steht dafür vor dem Aus, sodass dieser nur mehr via Summerau oder Breclav abgewickelt wird. MI

2016 067 und 075 bespannten am 5. Oktober 2017 den Gaskesselwagenzug 47861 von Simbach am Inn nach Steindorf bei Straßwalchen Markus Inderst





Die Karwendelrundfahrt mit der 1020.042 als Vorspann-Lok und 01 202 führte am 23. September 2017 über die Karwendelbahn nach Innsbruck. Bei Seefeld passiert die Fuhrer einen Golfplatz

Markus Inderst

VEREIN PACIFIC 01 202

Karwendelfahrt mit Dampf und Ellok

Der Verein Pacific 01 202 hat Ende September eine Mehrtagestour von Lyss in der Schweiz nach Augsburg unternommen, wobei jeweils ein Tag für die Hin- bzw. Rückreise verplant war. Am Samstag gab es eine Karwendelrundfahrt. Die 01 202 zog den Zug von Augsburg bis Garmisch-Partenkirchen und bekam dort Unterstützung durch die Nostalgielok 1020.042 vom Verein Historische Lokomotiven Bludenz bis nach Innsbruck. MI

AUSSERFERNBAHN

Elektrifizierung Reutte – Pfronten

Mit der Unterzeichnung einer Absichtserklärung zwischen dem Freistaat Bayern, dem Land Tirol und den beteiligten Bahnen DB AG und ÖBB will man die Elektrifizierung der Bahnstrecke Reutte/Tirol – Pfronten-Steinach in Angriff nehmen. Bis zum Jahr 2020 soll die im Jahr 1905 eröffnete Teilstrecke der Außerfernbahn in den Alpen mit Oberleitung ausgerüstet und damit umweltfreundlicher werden. Auch wenn erst einmal nur ein Teilstück der Strecke mit Fahrleitung ausgerüstet werden soll, wird die durchgehende Elektrifizierung bis nach Kempten für die Zukunft angestrebt. Der Kostenaufwand für das Projekt wird auf rund 14 Millionen Euro veranschlagt, wobei für das Land Tirol etwa zehn Millionen Euro benötigt werden. Das kurze Teilstück im Netz der DB AG wird vier Millionen Euro kosten. PG

**Noch müssen
Fahrgäste
Richtung
Allgäu in
Reutte in den
Dieseltriebwagen
umsteigen**

Peter Garke



ÖSTERREICH | NEWS

Investitionsstau bei Achenseebahn
Die Achenseebahn, die nur während der Sommermonate für den Tourismus betrieben wird, hat Probleme, Mittel für die Infrastrukturerhaltung zu generieren. Die langsame Betriebsform des Zahnradbetriebes verhindert die Ausbildung zu einem leistungsfähigen Nahverkehrsunternehmen. Zudem ist die Achenseebahn nicht mehr im Mittelfristigen Investitionsplan (MIP) des Bundes und des Landes Tirol berücksichtigt. Der Investitionsrückstau ist bereits auf 17 Millionen Euro angestiegen. Das zweite Problem ist die halbjährige Betriebsführung und die suboptimale Auslastung des Personals. Außerdem beschwerten Anrainer sich zunehmend über den Qualm und Ruß der Dampflok und wetteten gegen die Bahn, weil der Betrieb Feinstaub produziere und die Umwelt geschädigt werde. MI

Lokomotion gibt Mietloks ab

Die Inbetriebnahme der acht eigenen Vectron-Loks sind die Anmietung weiterer Maschinen bei MRCE macht sich im Fuhrpark von Lokomotion bemerkbar. Das für Brenner-Verkehre zuständige Unternehmen gab ihre gemieteten Railpool-186.2 zurück. Einige dieser Loks werden nun von der ÖBB-Tochter Rail Cargo Austria nach Italien eingesetzt. Weiter unverzichtbar sind die gebrauchten Ex-DB-Loks (Baureihen 139 und 151). Sie werden als Zug- und Schiebeloks eingesetzt und fahren zum Teil in Doppeltraktion. MI



ETR 610 009 steht im Bahnhof Basel SBB zur Abfahrt bereit. Die ersten Züge der Reihe erhalten jetzt eine Auffrischung

Jörn Schramm (2)

REIHE ETR 610

Auffrischung für Gotthard-Züge

Die Flotte der sieben noch für Cisalpino gebauten Triebzüge der Reihe ETR 610 erhält eine Auffrischung. Die überwiegend auf der Achse über den Gotthard eingesetzten Züge haben inzwischen eine Laufleistung von 2,5 Millionen Kilometern auf dem Tacho und bekommen nun ohnehin eine Revision

Die letzten Züge wurden gerade erst ausgeliefert, da läuft bereits die Aufrüstung der ersten Fahrzeuge an. Die Triebzüge der Reihe ETR 610 erhalten eine Auffrischung. Noch Cisalpino hatte 2004 bei Alstom die 14 Mehrsystemzüge mit Neigetechnik des italienischen Typs ETR 610 (ETR = Elettro Treno Rapido = Schneller elektrischer Zug) bestellt. Gedacht waren die Züge für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Schweiz und Mailand. Verspätet 2009 in Betrieb genommen, wurden die Züge, die eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h erreichen können, nach der Auflösung der Cisalpino AG auf die Schweizer SBB und die italienische FS aufgeteilt. Zahlreiche Nachbesserungen waren nötig, bis die sieben Züge für das gewünschte Programm in der Schweiz fit waren. Im Hinblick auf die Einsätze im Gotthard-Basistunnel bestellten

die SBB zwei weitere Serien von acht bzw. vier Zügen; die letzten gingen im Februar 2017 in Dienst. Diese Züge erhielten nach Schweizer Nummernschema die Bezeichnung RABe 503.

Angleich an Folgeserien

Die Züge der ersten Serie erreichen jetzt eine Laufleistung von 2,5 Millionen Kilometern und erhalten nun ohnehin eine Revision. Bei dieser Gelegenheit wer-

den sie technisch den Zügen der Folgeserien angeglichen. Zusätzlich werden eine Familienzone, größere Gepäckablagen, moderne Toiletten sowie eine Brandunterdrückungsanlage eingebaut. Sämtliche 19 Züge erhalten Signalverstärker für besseren Mobilfunkempfang. Die Arbeiten werden bei Alstom durchgeführt; die Kosten belaufen sich auf 90 Millionen Schweizer Franken (ca. 84 Millionen Euro). JSR



Vor allem im Gotthardverkehr (hier in Schwyz) fahren ETR 610



Der Regionalverkehr Bern-Solothurn erhielt mit Tmf 2/2 169 Anfang September 2017 einen neuen Rangiertraktor

RBS

REGIONALVERKEHR BERN-SOLOTHURN

Neuer Dieseltraktor

Anfang September 2017 erhielt der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) einen neuen Dieseltraktor, welcher auf den Namen Emma getauft wurde. Bereits zwei der vier Traktoren für den Unterhalts- und Baudienst tragen die Namen Max und Moritz. Der neue Tmf 2/2 169 ist 8,5 Meter lang, 28 Tonnen schwer und 75 km/h schnell. Er wurde von der deutschen Firma Schöma in Diepholz gebaut.

FFÖ

TRAVYS

Refresh für GTW 2/6

Im Jahr 2001 stellte die „Compagnie de transports publics du Nord vaudois“, kurz TRAVYS, zwei GTW 2/6-Züge von Stadler in Dienst. Die Züge kamen zwischen Yverdon-les-Bains und Sainte-Croix im Norden des Kantons Waadtland zum Einsatz. Nach 16 Dienstjahren wurden die Wagen nun einer Revision und einer „Midlife“-Modernisierung unterzogen, wobei sie innen wie außen dem aktuellen Zeitgeschmack angepasst wurden. Äußerlich gleichen sie nun den 2015/2016 beschafften der Zügen der 3000er-Serie. Als Neuerungen wurden ein Fahrgast-Informationssystem und ein Abteil der 1. Klasse eingebaut. Die Arbeiten wurden im Depot Yverdon von TRAVYS durchgeführt. Analog zu den Zügen der 3000er-Serie, die als „Inspiration“, „Découverte“ und „Complicité“ unterwegs sind, erhielten die GTW 2/6 nun ebenfalls Namen: Am 5. Oktober 2017 wurden sie in einer kleinen Zeremonie auf die Namen „Mouvement“ (Bewegung) und „Energie“ getauft.

JSR



Im neuen Lack zeigt sich ABe 2/6 2001 in Yverdon

Jörn Schramm

SCHWEIZ | NEWS

SBB-Halbjahresbilanz

Die SBB ziehen aus dem ersten Halbjahr 2017 eine positive Bilanz. Neben der Pünktlichkeit verbesserte sich auch die Kundenzufriedenheit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Das Konzernergebnis stieg von 72 Mio. auf 152 Millionen Schweizer Franken (CHF), was laut SBB vor allem auf das Effizienzprogramm RailFit20/30 zurückzuführen ist. Die Passagierzahlen haben um 1,3 Prozent (auf 1,25 Mio.) täglich Reisende zugenommen.

FFÖ

RhB: AGZ-Steuerwagen abgeliefert

Die RhB erhielt Ende September von Stadler die letzten drei Steuerwagen für die neuen Albul-Gliederzüge „Alvra“ des IR Chur – St. Moritz. Damit stehen alle sechs Ait 57801-06 zur Verfügung. 13 Universalsteuerwagen Bit sollen nun folgen und ab 2018 zum Einsatz gelangen.

FFÖ

BLS reicht Konzessionsgesuch ein

Die BLS hat beim Bundesamt für Verkehr ein Konzessionsgesuch für fünf Fernverkehrslinien eingereicht. Ab 2022 beziehungsweise 2023 möchte die BLS die beiden Intercity-Linien Interlaken – Bern – Basel und Brig – Bern – Basel mit noch zu beschaffendem Rollmaterial betreiben. Auf den RegioExpress-Verbindungen von Bern nach Biel und Olten sollen bereits ab Ende 2020 Doppelstocktriebzüge vom Typ Mutz (Stadler KISS) zum Einsatz kommen. 2022 plant die BLS dann auch die Übernahme der fünften Linie Le Locle – Bern mit neuen Flirt. Mit dem Konzessionsgesuch wird es nun zu keiner Einigung und zu keiner Zusammenarbeit mit den SBB kommen.

FFÖ

Modernisierung Givisiez

Seit Mitte Oktober 2017 laufen die Arbeiten zum Ausbau und der Modernisierung des Bahnhofs Givisiez auf der Strecke Freiburg – Payerne. Der SBB-Bahnhof, an dem die Strecke nach Murten abzweigt, erhält eine neue Kreuzungsstelle, eine Fußgängerbrücke sowie einen neuen Busbahnhof. Das Projekt soll Ende 2019 abgeschlossen sein und einen Viertelstundentakt Freiburg – Givisiez ermöglichen.

FFÖ

Ausbau Kradolf und Hauptwil

Die SBB bauen die Bahnhöfe in Kradolf und Hauptwil auf der Strecke Sulgen – Gossau SG zu Kreuzungsstationen aus. Grund dafür sind geänderte Takt- und somit Kreuzungszeiten durch Fahrplanumstellungen im Bereich St. Gallen ab Dezember 2018.

FFÖ



Der IC-Verkehr in den Niederlanden wird vor allem von ICM, VIRM und DDZ-Triebwagen gestemmt. Am 18. Juli 2016 ist DDZ-7529 bei Zenderen als Intercity für die NS im Einsatz

Guus Ferrée

NIEDERLANDE

Neue Intercity-Triebzüge im Bau

Insgesamt 79 Intercity-Triebzüge vom Typ Coradia Stream haben die Niederländischen Staatsbahnen NS bei Alstom bestellt. Ab 2021 sollen sie über die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke in den Niederlanden rasen. Am 3. Oktober 2017 wurden erste Einblicke in die Neuentwicklung gewährt

Im Jahr 2021 sollen sie zum ersten Mal zum Einsatz kommen: Die IC „Nieuwe Generatie“ (Neue Generation, kurz: NG)-Triebzüge der Niederländischen Staatsbahn NS. Der Hersteller Alstom liefert insgesamt 79 Züge, 49 fünfteilige und 30 achtteilige Fahrzeuge. Sie sollen mit 200 km/h über die einzige Hochgeschwindigkeitsstrecke in den Niederlanden fahren. 2021 werden sie erstmals zwischen Amsterdam, Rotterdam und Breda eingesetzt, ein Jahr später auch nach Den Haag und Eindhoven fahren. Am 27. September 2017 startete im Alstom-Werk Katowice der Bau der IC NG.

Mockup vorgestellt

Am 3. Oktober 2017 wurde in Amersfoort ein 1:1-Mockup des IC NG gezeigt. Auffällig ist der breite Streifen, der an der Front die Fenster zum Führerraum überzieht. Statt des üblichen Blautons wählte man hier schwarze Farbe, die an der Seite ins Blaue übergeht. Technisch

stellt der IC NG eine Neuentwicklung von Mitarbeitern aus den Alstom-Standorten in Belgien, Frankreich, Deutschland, Italien und Polen dar und wird Coradia Stream genannt. Auch die italienische Bahngesellschaft Trenitalia hat 2016 bereits 150 Fahrzeuge dieses Typs bestellt. Auf NS-Wunsch wurden an dem Fahrzeugtyp einige Änderungen an der Führerkabine und im Innenraum vorgesehen. Der Innenraum wird aufgeteilt in einen Ruhebereich, einen Ar-

beitsbereich sowie einen Kontaktbereich. Mit Blick auf die enormen Kapazitätsprobleme der NS erscheint es bemerkenswert, dass keine Doppelstock IC-Triebwagen (z.B. SNCF-TGV-Duplex) erworben wurden. Am 3. Oktober wurde auf der Eisenbahnmesse EXPO Ferroviaria in Mailand zugleich ein Mockup des Coradia Stream für Trenitalia gezeigt. Dieser Zug wird auch Pop genannt. Anfang 2019 sollen die ersten dieser Züge ausgeliefert werden. GF

Mockup des neuen Coradia Stream in Amersfoort am 3. Oktober 2017: Die NS haben insgesamt 79 Fahrzeuge dieses Typs beim Hersteller Alstom geordert

Myron van Ruijven





Fast bis zum Horizont: Mehrere Kilometer lang sind die Züge von Rio Tinto in Australien. Das Unternehmen möchte das erste vollautomatische Schwerverkehrs-Bahnnetz der Welt entwickeln © 2017 Rio Tinto

AUSTRALIEN

Erster voll-autonomer Güterzug

In der dünn besiedelten Region Pilbara in West-Australien ist offiziell am 2. Oktober 2017 der erste fahrerlose Güterzug des Kontinents gefahren. Der Zug befuhr die rund 100 Kilometer lange Strecke von Wombat Junction bis Paraburdoo unter Echtzeit-Kontrolle von Steuerungsteams vor Ort und in der Zentrale in Perth. Das Bergbauunternehmen Rio Tinto betreibt dort ein eigenes Eisenbahnnetz unter dem Namen Hammersley and Robe Railway. Es misst inzwischen mehr als 1.700 Kilometer Gleislänge und verbindet mit 191 Loks und rund 11.500 Waggons die 16 Minen des Unternehmens mit den Hafenanlagen in Dampier und Port Walcott an der Nordküste. Die Probefahrt ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg, bis 2018 den vollautomatischen Betrieb auf der Werkbahn (wie auch in den Bergwerksanlagen) genehmigen zu lassen. Das Unternehmen strebt an, das erste vollautomatisch betriebene Schwerverkehrs-Bahnnetz der Welt zu sein, um eine höhere Sicherheit und größere Produktivität zu erreichen. Das Steuerungssystem wurde von Ansaldo STS geliefert. Seit dem Frühjahr 2017 fahren die Züge bereits auf der Hälfte des Netzes automatisch, doch ist bisher immer noch ein Lokführer an Bord. Nach Unternehmensangaben konnte damit der Betrieb bereits beschleunigt und pünktlicher abgewickelt werden. FM

DÄNEMARK

IC2 nach Rumänien verkauft

Die Dänischen Staatsbahnen DSB haben im vergangenen Jahr beschlossen, ihre 23 von AnsaldoBreda gelieferten und äußerst störanfälligen Dieseltriebzüge der Baureihe IC2 aus dem Betriebsdienst zu nehmen und 15 von ihnen über den Händler rail assets zum Verkauf anzubieten. Nach Informationen der dänischen Tageszeitung Jyllands-Posten hat ein Käufer aus Rumänien die Züge erworben. Sie sollen jetzt zu der rumänischen Zugfabrik Astra transportiert werden, wo man versuchen will, die Züge zum Laufen zu bringen. Danach ist vorgesehen, eine Zulassung für die Fahrt mit Fahrgästen zu bekommen. Drei IC2-Züge haben Dänemark bereits Richtung Rumänien verlassen. Ob der Käufer auch die restlichen zwölf Züge abnimmt, hängt davon ab, ob die ersten drei Züge eine Betriebserlaubnis bekommen. Bislang waren sie nur für den Verkehr in Dänemark zugelassen. HR

WELTWEIT | NEWS

Minsk – Vilnius elektrisch

Anfang September haben die weißrussischen Eisenbahnen den grenzüberschreitenden elektrischen Betrieb nach Litauen aufgenommen. Mit der Inbetriebnahme des Abschnittes von Minsk nach Vilnius (111 km) ist die gesamte internationale Bahnstrecke von Maladzečna nach Kena elektrisch befahrbar. Der reguläre elektrische Personenverkehr zwischen beiden Hauptstädten soll noch 2017 aufgenommen werden. FM

Thailand investiert in Eisenbahnnetz

Die thailändische Regierung hat einen Zwanzigjahresplan für Investitionen in das Eisenbahnnetz vorgestellt: In drei Phasen sollen 2.777 Kilometer Strecke ein zweites Gleis erhalten, 2.475 Kilometer normalspurige Schnellfahrstrecke geschaffen, ein Teil des Netzes elektrifiziert und Intermodale Terminals für den Güterverkehr gebaut werden. Der Staat wird über zwei Drittel der Investitionen bereitstellen, den Rest sollen private Investoren beitragen. FM

Streckeneröffnungen in China

Chinas Eisenbahn hat am 21. September die 224 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke von Wuhan (Provinz Hubei) nach Jiujiang (Provinz Jiangxi) eröffnet. Auf der Strecke Peking – Shanghai wurde am 21. September die Geschwindigkeit wieder auf 350 km/h heraufgesetzt, nachdem China 2011 als Reaktion auf einen Unfall landesweit die Höchstgeschwindigkeit auf 300 km/h gedrosselt hatte. Am 29. September wurde außerdem der letzte Abschnitt der 886 Kilometer langen Nord-Süd-Hauptstrecke von Lanzhou nach Chongqing eröffnet, mit deren Bau 2008 begonnen wurde. Ferner wurde Anfang September auch der Gleisbau auf der Strecke Harbin – Jiamusi in der nördlichsten Provinz Heilongjiang vollendet. Auch diese ist für 200 km/h ausgelegt. FM

Polen: Geld für Breitspurbahn

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa (PKP LHS) wird in den kommenden Jahren rund 235 Millionen Euro für die Modernisierung der Infrastruktur der polnischen Breitspurstrecke Slawków – Hrubieszów (Grenze zur Ukraine) ausgeben. Geplant sind zudem Investitionen in das Rollmaterial und eine Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung. Die Bahn will so der wachsenden Transportnachfrage zwischen Asien und Europa gerecht werden. LM

NEUBAUSTRECKE EBENSFELD – ERFURT

Fertig nach 21 Jahren

DURCH DEN THÜRINGER WALD ■ Am 10. Dezember dieses Jahres geht die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Ebensfeld und Erfurt in Betrieb. Ihre Realisierung war ein Geduldspiel und ein Kraftakt



Am 18. Juli 2017 befand sich auch der ICE 4 auf Zulassungsfahrten zwischen Unterleiterbach und Erfurt. Das Bild zeigt den Triebzug 9004 auf der Flutmuldenbrücke Wiesen im fränkischen Obermaintal

Christian Gloël





Blick Richtung Norden: Ab Breitengüßbach werden die beiden Ferngleise entlang des Mains gemeinsam bis zum Abzweig von der alten Ludwig-Süd-Nord-Bahn (rechts im Bild) geführt

Christian Gloël (2)

Am 9. Dezember um 17.16 Uhr wird der ICE 1000 in München letztmals den Abfahrtauftrag zur gut sechsstündigen Fahrt in die Bundeshauptstadt Berlin über den Frankenwald und durch das Tal der Saale erhalten. Am darauf folgenden Tag wird die Zugfahrt zwischen beiden Metropolen schon um rund zwei Stunden kürzer ausfallen, denn am 10. Dezember 2017 geht die Schnellfahrstrecke zwischen dem oberfränkischen Markt Ebersfeld und der thüringischen Landeshauptstadt Erfurt in Betrieb – und markiert gleichzeitig einen Quantensprung in der Eisenbahn-Betriebstechnik.

Die schönste unter allen Neubaustrecken

Der Neubauabschnitt schließt die letzte Lücke in der Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Sizilien und Skandinavien. Menschen und Regionen rücken ein großes Stück näher zusammen.

Seit dem Beschluss der Regierung Kohl, im Zuge der Wiedervereinigung Deutschlands 17 Verkehrsprojekte zu realisieren, sind knapp 26 Jahre ins Land gegangen. 21 Jahre dauerte die Fertigstellung des Neubauabschnittes Ebersfeld – Erfurt.

Anfangs heftige Bürgerproteste waren mit Baubeginn weitgehend verstummt. Den Ingenieuren ist es gelungen, aus den bis zu sieben Planungsvarianten, die Trasse zu wählen, die fast jegliche Beeinträchtigung der Anwohner vermeidet. Fast

unbemerkt von der Öffentlichkeit errichteten die Ingenieure zusammen mit bis zu 3.000 Bauleuten 22 Tunnelbauwerke und 29 Brücken zur Überwindung des Thüringer Waldes.

Nur noch der streckenkundige Fahrgast weiß die Lücken zwischen Tunnels und Lärmschutzwänden zu genießen, für einen kurzen Blick auf Schloss Banz und das prächtige Kloster Vierzeheiligen im Gottesgarten am Obermain, die Veste Coburg, den einstigen Eisernen Vorhang beim



Streckenkilometer 118 oder die Thüringer Wälder. Von außen betrachtet, ist die neue Strecke mit dem Kurznamen VDE 8.1 wohl die Schönste unter den deutschen Hochgeschwindigkeitstrassen.

Probleme hüben wie drüben

Geburtstunde der 17 „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ war der 9. November 1989, als Günter Schabowski mit einem Versprecher vor laufenden Kameras den Prozess der Wiedervereinigung der DDR mit der Bundesrepublik in Gang setzte. Die beiden deutschen Staatsbahnen waren 1989 so unterschiedlich, wie sie unterschiedlicher nicht hätten sein können. Die Deutsche Reichsbahn der DDR hatte dank staatlicher Regulierung einen Gü-



Mit dem Itino der Erfurter Bahn – ausgestattet mit starken Scheinwerfern – wurde die Neubautrasse abgefahren und zur Streckenkenntnisschulung der Lokführer gefilmt (13. Juli 2017 Rehtalbrücke)

terverkehrsanteil von 80 Prozent. Der Zuspruch im Personenverkehr war nicht minder groß. Im Westen verlor die Deutsche Bundesbahn seit 1950 bei etwa gleichbleibender Verkehrsleistung stetig Marktanteile. Das Verkehrswachstum ging am Schienenverkehr vorbei.

125.000 km Straßen – 220 km Bahn

Zwischen 1960 und 1989 erlitt das Netz der Bundesbahn eine heftige Stilllegungswelle. In diesem

- Eines hatten beide deutschen Staatsbahnen 1990 gemein:
Ihr Sanierungsstau war enorm!

Zeitraum gingen der defizitären Staatsbahn mehrere tausend Streckenkilometer verloren. Eine einseitig ausgerichtete Verkehrspolitik ließ 220 Kilometer neuer Bahnstrecken bauen, dafür aber 125.000 Kilometer neuer Straßen! Längst stand in jedem Haushalt mindestens ein Auto. Der Güterverkehr auf der Schiene war in ganzer Breite auf dem Rückzug.

Eine Regierungskommission hatte den Auftrag, die westliche Staatsbahn zu reformieren. Die Bestandsaufnahme war erschreckend, die Zukunftsvisionen fast vermessen.

Eines hatten die beiden Staatsbahnen aber dann doch gemeinsam: Der Reform- und Sanierungsrückstand war hier wie dort enorm, die Notwendig-

keiten kaum zu finanzieren. Bis am 9. November 1989 ein gesellschaftlicher Umbruch begann, der vieles bis dahin Unmögliche möglich machte.

Mit dem Ziel, die Lebensqualität der Menschen in den neuen Bundesländern möglichst schnell an den Standard der alten Bundesländer anzupassen, wurden im Vorgriff auf den ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplan 17 Bauvorhaben ausgewählt, die eine Schlüsselfunktion für das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer hatten – die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, VDE.

Das Projekt Nummer 8

Mit einer Gesamtlänge von 515 Kilometern nimmt das Schienenprojekt Nr. 8 Aus-/Neubau der Achse Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin eine herausragende Rolle ein. Im gesamten neu auszurichtenden Eisenbahnverkehrsnetz stellt die Neubautrasse in Leipzig eine Verbindung mit der Strecke Kassel – Eichenberg – Halle/Leipzig – Dresden (VDE 6 und VDE 9) her. In Nürnberg knüpft die Schnellfahrstrecke an die nach dem Bundesverkehrswegeplan 1985 (BVWP 85) gebaute Hochgeschwindigkeitsstrecke (München) – Ingolstadt – Nürnberg an.

Am 15. Juli 1992 wurde der BVWP 92 mit dem Projekt VDE 8 im Bundeskabinett verabschiedet. Das Gremium beauftragte die zuständigen Stellen, gleichzeitig die notwendigen Schritte zur Umset-

BALD DIE AUSNAHME: FERNREISEVERKEHR AUF DER FRANKENWALDBAHN



Die bisherige Fahrtroute der Fernreisezüge zwischen München und Berlin führt über die Frankenwaldbahn Lichtenfels – Ludwigsstadt und durch das Tal der sächsischen Saale zwischen Probstzella und Naumburg. Städte wie Saalfeld und Jena verlieren durch die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke im Dezember 2017 ihren

hochwertigen Fernverkehrsanschluss auf der Schiene. Letztmals wird am 9. Dezember 2017 der ICE 1000 auf seiner Fahrt nach Berlin in Lichtenfels, Saalfeld, Jena und Naumburg Station machen. Das Bündnis „Fernverkehr für Jena“ und eine überparteiliche Initiative der Abgeordneten aus den Wahlkreisen Lichtenfels, Kronach, Saalfeld, Gera, Sonneberg,

Burgenlandkreis und Leipzig setzen sich für eine Kompensation der auf die Neubaustrecke verlagerten Fernverkehrsrouten ein und haben dabei in Kooperation mit den Geschäftsbereichen der Deutschen Bahn AG einiges erreicht. So wird ab 10. Dezember 2017 einmal täglich je Richtung eine InterCity-Verbindung Karlsruhe – Leipzig über den



Zum gewohnten Bild im Frankenwald und Saaletal gehörten bislang auch die Ex-Metropolitan-Garnituren. Sie werden von der Relation München – Berlin künftig abgezogen (siehe auch Seite 11)



Ein ICE nach Berlin nähert sich am 22. August 2015 dem Bahnhof Ludwigsstadt
Moritz Leipinger (4)

Die Trogenbachbrücke in Ludwigsstadt gehört zu den markanten Bauwerke im Verlauf der Frankenwaldbahn. ICEs gehören hier bald zur Ausnahme

Schwere Güterzüge müssen auf der Frankenwaldrampe nachgeschoben werden



411 005 rollt am 8. Juli 2017 die Frankenwaldrampe herab

Christian Gloël



Frankenwald und durch das Saaletal mit Verkehrshalten in Lichtenfels, Kronach, Saalfeld, Jena und Naumburg angeboten. Für die Zukunft soll nicht ausgeschlossen sein, diese oder andere Fernverkehrslinien weiter zu entwickeln, beteuert die Bahn. Vorerst aber profitieren auch die Regionen Frankenwald und Saaletal von den positiven Auswirkungen der neuen

Strecke auf die Verbindungen im Hinblick auf Geschwindigkeit und Taktichte. Zusätzlich soll ab Jena in den Tagesrandlagen ein ICE nach Berlin starten und ab Lichtenfels ein ICE nach München. Die Region Saaletal kann nach einer Finanzierungszusage des thüringischen Ministerpräsidenten Bodo Ramelow auch auf eine Verlängerung des bisher zwischen

Nürnberg und Jena verkehrenden „Franken-Thüringen-Express“ nach Leipzig hoffen. Diese neuen Verkehrsleistungen schließen die Regionen Frankenwald und Saaletal unter den gegebenen Bedingungen bestmöglich an die Schienenverkehrs-knoten Bamberg/ Nürnberg im Süden und Leipzig im Norden an.

Christian Gloël



Nur noch in Tagesrandlagen hat der Bahnhof Lichtenfels ab Dezember den Status eines ICE-Halts. Am 8. Oktober trifft ein ICE-T aus Berlin mit Ziel München in der Bahnstation ein

Leopold Happ



193 801 mit Lr 71533 Bamberg – Unterleiterbach am 23. September 2017. So ähnlich werden die neuen RE-Züge nach Sonneberg aussehen

zung unverzüglich einzuleiten. Zur Beschleunigung des Vorhabens wurde die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH mit Sitz in Berlin gegründet. Auf Grundlage eines Gesetzes zur Planungsbeschleunigung von Verkehrswegen vom Dezember 1991 sollten die üblichen Fristen zur Projektvorbereitung von zehn bis 20 Jahren wesentlich verkürzt werden.

Alternativrouten

In den Voruntersuchungen wurden alternative Streckenführungen über die Bestandsstrecken

Nürnberg – Saalfeld – Leipzig oder Nürnberg – Hof – Dresden mit einem Verbindungsast Zwickau – Leipzig – Berlin und ein Ausbau der Route Würzburg – Fulda – Eisenach – Erfurt geprüft. Topografische Hindernisse und die Tatsache der fehlenden Anbindung Erfurts und der fehlende Anschluss an die Strecke Bebra – Eisenach – Erfurt – Leipzig stellten sich als wesentliche Nachteile dieser Alternativrouten heraus.

Die Entscheidung für eine Kombination aus Ausbau- und Neubaustrecken zwischen Nürnberg und Berlin war gefallen. Während die Ausbaubchnitte im Wesentlichen eine Erweiterung auf vier Gleise entlang der Bestandstrassen vorsah, wurden zwei Streckenabschnitte als Neubaustrecken geplant. Bereits seit Dezember 2015 ist der Neubaubchnitt Erfurt – Halle/Leipzig in Betrieb.

Feintuning im Detail

Für die zweite Neubaustrasse vom fränkischen Ebersfeld nach Erfurt plante man in einem Trassenkorridor mit einer Gesamtbreite von 20 Kilometern drei unterschiedlich verlaufende Varianten. Im Zuge der Diskussion über die Trassenführung kamen zu diesem Spektrum vier weitere Detailversionen hinzu. Dabei handelte es sich um zwei östliche Umfahrungslösungen im Bereich Coburg, eine weiter westlich liegende Einführung im Raum Erfurt und die Errichtung eines Basistunnels bei der Unterquerung des Thüringer Waldes. Zur Ausführung kam schließlich im Wesentlichen die Va-

ICE „Karlsruhe“ 415 502 am 2. August 2017 beim Abzweig Weißenbrunn am Forst (nach Coburg). Das Zufahrtssicherungssignal links verhindert die Zufahrt von nicht ETCS-tauglichen Fahrzeugen Christian Gloël (2)



riante 5. Der Bahnknoten Lichtenfels wurde nicht einbezogen, der Bahnhof Coburg durch eine südliche und eine östliche Verbindungskurve angebunden und der Basistunnel verworfen. Die Gesamtbaukosten wurden vom Verkehrsministerium auf 14.464 Millionen Deutsche Mark veranschlagt. Der Ausbauabschnitt sollte im Jahr 1999 fertig gestellt sein. Die durchgehende Inbetriebnahme war für 2006 geplant.

Symbolischer Baubeginn und Baustopp

Als Termin für den Baubeginn des 107 Kilometer langen fränkisch-thüringischen Neubauabschnitts gilt das Jahr 1996. Am 16. April erfolgte beim künftigen Überholbahnhof Eischleben der Spatenstich für die mit der NBS gebündelt geführte Autobahn 71. Am 7. März 1997 wurde der Anschlag des ersten Eisenbahntunnels Behringen gefeiert.

In Bayern begann das Neubauprojekt mit der Errichtung der Itztalbrücke bei Rödental im Jahr 2004. Beide Bauwerke entstanden zusammen mit der parallel verlaufenden Autobahntrasse der A71/ A 73. Doch kehrte dann Ruhe entlang der Trasse ein. Im Coburger Land taufte man die Itztalbrücke „So-da-Brücke“, weil sie eben in der Landschaft „So da“ stand. Der Wechsel von der Regierung Kohl zur rot-grünen Regierung Schröder im September 1998 brachte die Bautätigkeit vollständig zum Erliegen. Mit Beschluss vom 30. März 1999 hatte die Regierung Schröder die Mittel für den Bau eingefroren und begründete das mit knappen Staatsfinanzen und der Suche nach umweltverträglicheren und kostengünstigeren Alternativen.

2002: Es geht weiter

Diese erneute Prüfung der Alternativrouten von Nürnberg ausgehend über den Frankenwald oder über Marktredwitz brachten keine wirtschaftlichen oder ökologischen Vorteile. Im Gegenteil: Die

DER STRECKENVERLAUF



Ebensfeld – Erfurt

Kartografie Nau

Südlicher Anfangspunkt des Neubaubereichs ist **Ebensfeld** im fränkischen Landkreis Lichtenfels. Dort zweigt die Schnellfahrstrecke von der Ludwig-Süd-Nord-Bahn bei Kilometer 21,6 Richtung Westen ab und überquert auf einer markanten Stabbogenbrücke den Main. Zweites großes Brückenbauwerk ist die 1.000 Meter lange Talbrücke Weißenbrunn.

Es folgt der Abzweig Weißenbrunn am Forst, wo die Züge abbiegen, die den Bahnhof Coburg bedienen. In Fahrtrichtung Erfurt folgt erneut eine 1.000 Meter lange Brückenkonstruktion zur Querung des Füllbachtals, der Betriebsbahnhof Rödental, die parallel zur Autobahn verlaufende Itztalbrücke und unmittelbar danach der Abzweig Esbacher See, wo Züge aus Coburg wieder auf die Schnellstrecke auffahren können.

Vor der **Landesgrenze zu Thüringen** überspannt die 1.000 Meter lange Talbrücke Froschgrundsee das gleichnamige Gewässer. Es folgt eine baugleiche Brücke über das Grümpental auf Thüringer Seite. Es sind die am weitesten gespannten (270 Meter) Eisenbahn-Stabbogenbrücken Europas.

Im weiteren Streckenverlauf folgt der Überholbahnhof Theuern unmittelbar vor der Truckentalbrücke und dem südlichen Tunnelportal des Bleßberg-Tunnels, mit 8.314 Metern der längste im Streckenverlauf. Bei Goldstahl erreicht die Strecke mit 603 Metern ihren Scheitelpunkt. Es folgt die Überholstelle Massetal und die Überfahrt des längsten Brückenbauwerks, der Ilmtalbrücke bei Ilmenau mit 1.681 Metern.

Mit Ilmenau-Wolfsberg wird ein weiterer Überholbahnhof durchfahren, ehe der Zug parallel zu den beiden Röhren der Autobahn 71 in den kurzen Breitungertunnel eintaucht. Im Tal kreuzt die Bahnstrecke Arnstadt – Saalfeld noch vor dem nächsten Überholbahnhof Eischleben. Unter der Apfelstädttalbrücke kreuzt die Thüringer Bahn die Schnellfahrtrasse, der letzte Tunnel, der Augustaburgtunnel mit einer Länge von 1.404 Metern wird durchfahren und der Zug erreicht das Erfurter Stadtgebiet und fährt **in die neue Erfurter Bahnsteighalle** ein.



Insgesamt vier Überholbahnhöfe sind im Streckenverlauf angeordnet. ICE „Schaffhausen“ durchfährt am 17. Juni 2017 den Überholbahnhof Theuern im südlichen Thüringen

Christian Gloël (2)



Erfurt wird ab Dezember zum Fernverkehrsknoten. Am 30. August 2017 begegnen sich dort zwei ICE

Verbindung mit der Linie Frankfurt – Erfurt – Dresden drohte verloren zu gehen. Die Eingriffe in die Umwelt wären umfangreicher gewesen, als bei der „nur“ 100 Kilometer langen Neubautrasse. Nicht zuletzt die Kosten der Alternativrouten standen nicht im positiven Verhältnis zu ihrem Nutzen. Nach zwei Jahren wurde der Baustopp im

März 2002 wieder aufgehoben. Das Neubauprojekt nahm wieder Fahrt auf.

Hin und her in Coburg

Die ersten Planungen der Deutschen Bundesbahn sahen 1992 eine Trassenführung durch das Coburger Stadtgebiet und einen Fernverkehrsbahnhof Coburg vor. Allerdings war Coburg nicht als ICE-

■ Coburgs Bürgermeister 1992:

Wenn der ICE hier nur durchfährt, dann verzichten wir lieber ganz!

Systemhalt vorgesehen, sondern die damals erfolgreich eingeführten Inter-Regio-Züge sollten das Fahrgastpotential in Coburg gewinnen und zum nächsten ICE-Bahnhof bringen.

Das war ein Widerspruch in sich: Die Nachteile einer ICE-Trasse ohne Systemhalt in der Stadt seien so gravierend, stellte der Coburger Oberbürgermeister damals fest, dass man es vorziehen würde, lieber nicht an das Fernverkehrsnetz angeschlossen zu sein.

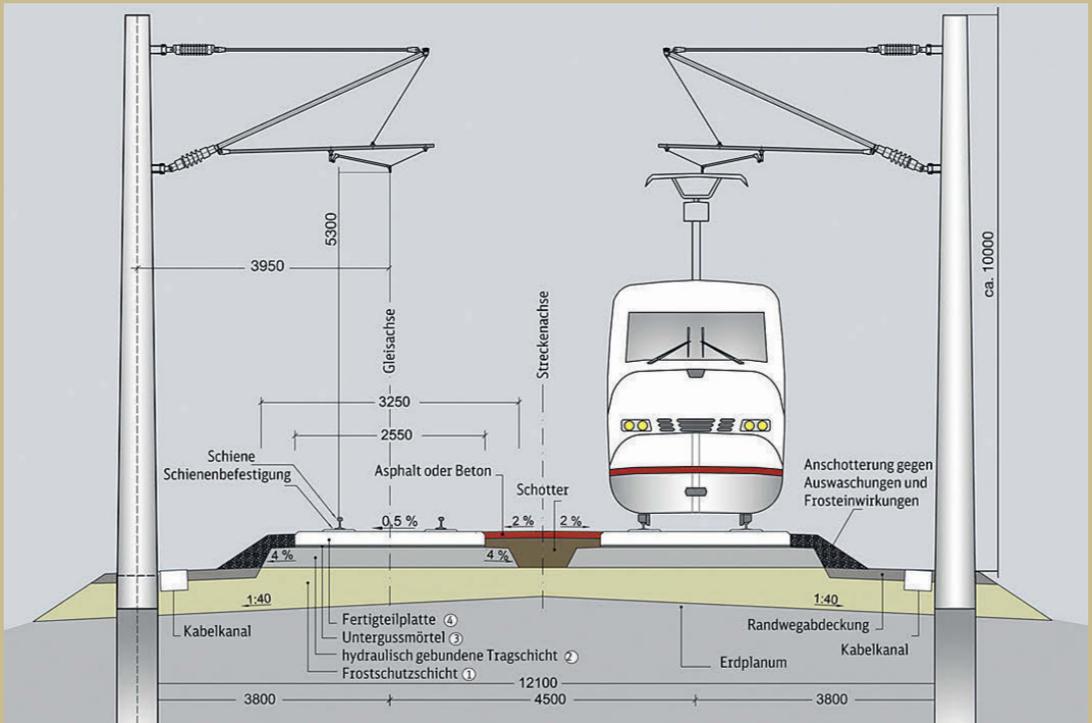
Am 2. März 1993 gab die bayerische Staatsregierung die Einzelheiten des ICE-Raumordnungsver-

DIE BASIS: FESTE FAHRBAHN

Der Oberbau des Neubauabschnitts der VDE 8.1 zwischen dem Tunnelportal Eierberge und Erfurt wurde in drei Baulose aufgeteilt. Die Fahrbahnen der Lose Süd und Mitte von Streckenkilometer 87,2 bis Streckenkilometer 153,1 wurden nach dem System Porr von der gleichnamigen Firma aus Wien errichtet. Die elastisch gelagerten,

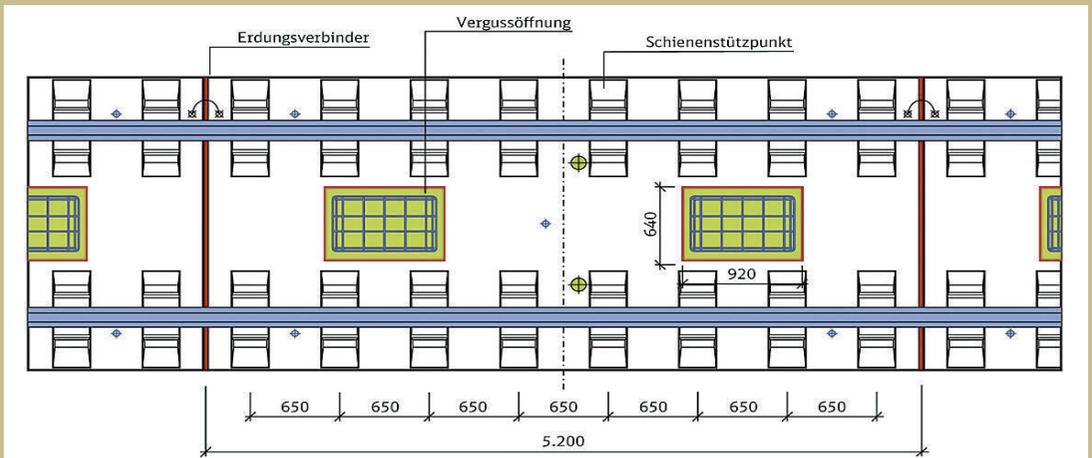
jeweils 5,2 Meter langen Gleis- tragplatten versprechen ohne Erhaltung- und Wartungsaufwand auszukommen. Fugen zwischen den einzelnen Elementen ermöglicht Flexibilität bei Temperaturschwankungen. Die Stahlbetonplatten mit den Schienen- stützpunkten verfügen an der Unterseite über eine Trennschicht, die Schall und Vibrationen vermindert.

Hohe Gleislagengenaugigkeit ermöglicht der selbstverdichtende Beton, der nach der Einrichtung der Platte über Vergussöffnungen eingebracht wird und das Element mit dem Untergrund verbindet. Das Los Nord der Festen Fahrbahn von Streckenkilometer 153,1 bis Kilometer 185,4 wurde von der Firma Bögl mit einer ähnlichen Konstruktion errichtet.



Der Regelquerschnitt des Fahrbahnaufbaus mit Fester Fahrbahn

Deutsche Bahn



Die Feste Fahrbahn der österreichischen Bauart Porr mit den mittigen Vergussöffnungen

ÖBB

DIE BETRIEBSTECHNIK: ESTW UND ETCS

Die Abkürzung **ESTW** steht für **Elektronisches Stellwerk**. **ETCS** ist der Kurzname für „**European Train Control System**“.

Zwischen Ebensfeld und Erfurt kommt erstmals in der Bundesrepublik die Version ETCS Level 2 ohne Haupt-signale zur Anwendung. Elektronische Stellwerke, sogenannte Eurobalisen

und die Bordcomputer der Triebfahrzeuge tauschen per GSM-R-Funkübertragung permanent Zustandsdaten mit der Steuerzentrale, dem **Radio Block Center (RBC)**, aus. Das neue System zur Steuerung des Bahnbetriebs mit europaweit einheitlichem Standard ist wichtigste Komponente des Betriebs auf der VDE 8.1.

Zwischen dem Überholbahnhof Unterleiterbach und Erfurt gibt es sieben Stellwerke. Nur im Ausnahmefall sind diese mit einem Stellwerks-techniker besetzt. Im Normalbetrieb werden die ESTW auf bayerischer Seite von der **Betriebszentrale (BZ) in München** aus gesteuert, die thüringischen ESTW von der **BZ Leipzig**. Will ein Zug im System ETCS fahren, liefert der Fahrdienstleiter die Vorgaben zum Fahrweg an den RBC. Die Kleinen gelben Kästen (Eurobalisen) im Gleis melden dem RBC die aktuelle Position des Zuges und seine Fahrtrichtung. Der Bordcomputer (EVC) des Triebfahrzeugs meldet die Zuglänge, das Zuggewicht und weitere brems- und geschwindigkeitstechnische Daten an den Zentralrechner. Der Streckenrechner prüft die Plausibilität der Daten und erteilt dem Lokomotivführer Fahrerlaubnis mit der Vorgabe der Höchstgeschwindigkeiten und eines Zielpunktes. Die Fahrdaten werden per GSM-R-Funk zum Bordcomputer des Triebfahrzeugs übermittelt und auf dem **Modularen-Führerraum-Display MFD** angezeigt.

Wesentlicher Grund für die Funkübermittlung der Fahrtbefehle ist die Tatsache, dass bei den hohen Geschwindigkeiten von 300 km/h die Lichtpunkte der Signale an der Strecke vom menschlichen Auge nicht mehr sicher erfasst werden können. Bei Geschwindigkeiten über 160 km/h ist zudem statt einer punktförmigen Zugbeeinflussung eine ständige Überwachung der Zugfahrt vorgeschrieben.

Nur Triebfahrzeuge mit den notwendigen ETCS-Komponenten dürfen die Schnellstrecke befahren. Zugelassen sind neben den DB-ICE-Baureihen 401, 403 und 412 auch die Baureihe 193 sowie entsprechend ausgerüstete Bombardier-Dieselloks der Baureihen 245 und 285.



Schaubild der Funktionsweise von ETCS Level 2

Screenshot VDE 8



Der Lokführer auf der Neubaustrecke bekommt die Leitinformationen des ETCS auf dem Display eingeblendet

Deutsche Bahn

fahrens bekannt. Demnach wurde die Variante 3 mit der Stadttrasse Coburg verworfen und die Varianten 4 und 5 mit der Auflage befürwortet, den Bahnhof Coburg in die Abwicklung der ICE-Verkehre einzubinden. Dies wurde mit der Errichtung einer südlichen und einer östlichen Verbindungskurve realisiert. Die Hoffnung Coburgs, einen ICE-Systemhalt zu bekommen, wurde im August 2014 zunehmend unwahrscheinlich. Der Konzernbeauf-

tragte der Deutschen Bahn für Bayern, Klaus-Dieter Josel, erklärte unmissverständlich: „Ein ICE-Systemhalt Coburg ist nicht darstellbar.“

Mit hohem Kostenaufwand gebaut, zweigt beim Streckenkilometer 99,8 der Schnellbahn eine einleisig errichtete Verbindungskurve ab und verschwindet sogleich im 1.13 Meter langen Tunnel Füllbach. Die Schleife unterquert die Haupttrasse und mündet bei Kilometer 135,6 in die 1854 eröff-



403 502 „Hansestadt Lübeck“ fährt am 17. August 2017 mit dem Messzug 94463 zur Fahrzeugabnahme nahe dem Betriebsbahnhof Rödental Richtung Erfurt. Im Hintergrund die Veste Coburg

Christian Gloël

nete Werrabahn Eisenach – Lichtenfels. Nach fünf Kilometern erreicht der Zug den Bahnhof der Veststadt. Hier wurden die Bahnsteige 2 und 3 im Lauf des Jahres 2017 ICE-tauglich ausgebaut und auf 405 Meter Nutzlänge erweitert. Am nördlichen Bahnhofskopf folgt die Verbindungsstrecke dem Verlauf der Werrabahn bis zum neu errichteten Abzweig Herzogsweg bei Kilometer 4,6 der Strecke Coburg – Sonneberg und zweigt dort wieder mit einer eingleisigen Verbindungskurve ab, unterquert die Autobahn A 73 in einer Einhausung und fädelt am Abzweig Esbacher See wieder in die Neubaustrecke ein. Vorerst dreimal täglich je Richtung wird ein ICE die Verbindungsstrecke über den Coburger Bahnhof nutzen.

Am 26. Dezember 2015 veröffentlichte die Bayerische Eisenbahngesellschaft als Aufgabenträger für den Nahverkehr eine europaweite Ausschreibung zum Betrieb einer Regionalexpress-Linie Nürnberg – Sonneberg im Zwei-Stunden-Takt unter Nutzung der Schnellfahrstrecke zwischen Bamberg und dem Abzweig Weißenbrunn.

Hochwertiger RE Nürnberg – Sonneberg

Weil nur DB Regio die erforderlichen Fahrzeuge besitzt, erhielt der inzwischen in einer neuen Organisationsstruktur aufgegangene Verkehrsbetrieb DB Regio Nordostbayern im Jahr 2016 den direkten Zuschlag für den hochwertigen Regional-Express. Ab 10. Dezember 2017 wird DB Regio Bayern

acht tägliche Verbindungen der RE Linie Sonneberg – Nürnberg unter Nutzung der Hochgeschwindigkeitsstrecke anbieten. Zwei Doppelstock-Zuggarnituren mit jeweils einer Lok der Baureihe

■ Coburg und Sonneberg erhalten einen schnellen RE, der die Trasse der NBS mitbenutzt.

193 an der Zugspitze und am Zugschluss sollen zwischen den Spielzeugstädten pendeln. Die RE-Züge fahren in 24 Minuten, ohne Zwischenhalt, von Bamberg nach Coburg. Die schnellen Regio-Züge werden aus dem Fahrplankonzept des Franken-Thüringen-Express entnommen.

Frankenwald verliert Fernverkehr

Der ICE 1000 wird also der letzte ICE sein, der die traditionsreiche Linie München – Berlin und die bedeutenden Bahnknoten Lichtenfels, Saalfeld, Jena und Naumburg bedient. Diese Regionen und mittleren Städte verlieren ihre hochwertige Stellung im Fernverkehrsnetz und finden sich ab Dezember weitab der Verkehrsströme auf der Schiene wieder. Reisende zwischen den Metropolen wie München und Berlin hingegen profitieren von den deutlich schnelleren Verbindungen. Nach 21 Jahren rücken die Millionenstädte dank der Neubaustrecke über den Thüringer Wald nun zeitlich dichter zusammen.

Christian Gloël



60 Loks blieben nach dem Ende des II. Weltkrieges bei der Deutschen Reichsbahn im Osten. Hier setzt die 56 130 am 1. April 1965 in Gera einen Güterzug in Bewegung

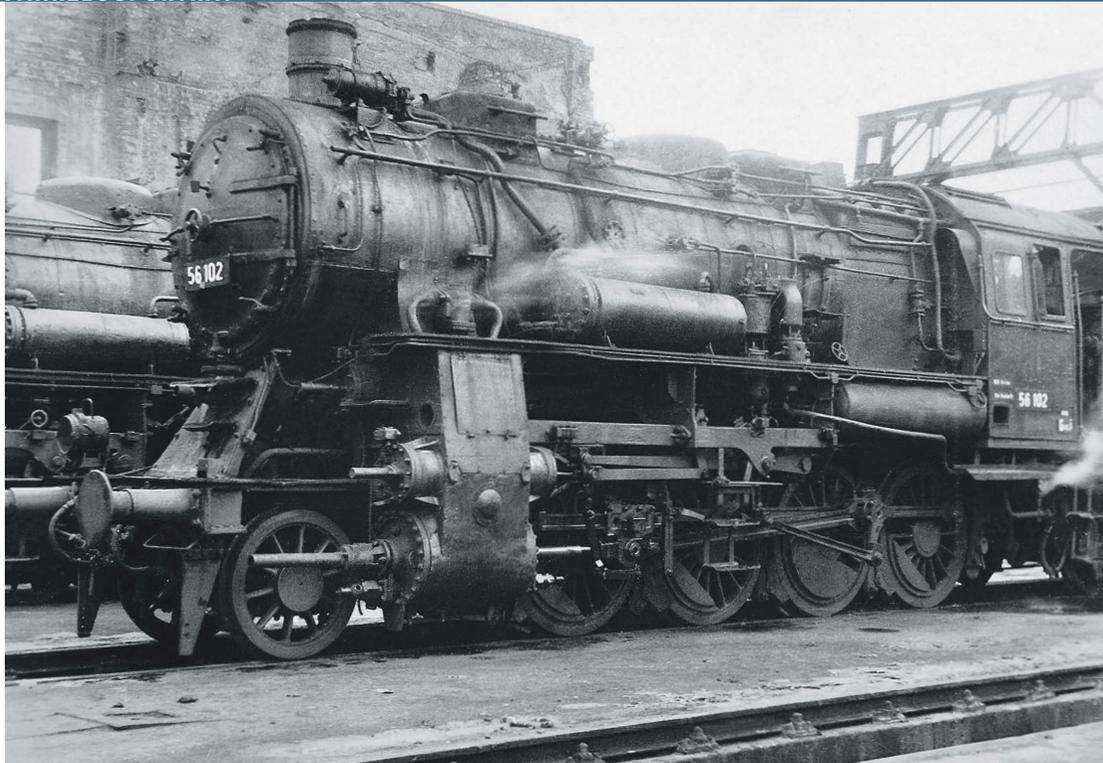
Slg. Dirk Endisch

BAUREIHE 56.1

1'D mit drei Zylindern

VERKÜRZTE G 12 ■ Nur 85 Stück wurden 1919/1920 von der preußischen G 8.3 gebaut. Ihre Stärke lag im Anfahren und beim Schleppen großer Lasten mit geringer Geschwindigkeit





Die Maschinen des Bw Dresden-Friedrichstadt – hier die 56 102 – schleppten vorzugsweise die Güterwagen des Gefälle-Rangierbahnhofes bergan. Dafür waren die Drillinge bestens geeignet

Slg. Dirk Endisch

Bis Anfang des 20. Jahrhunderts setzte die Preussische Staatsbahn im Güterzugdienst bevorzugt vier- und fünffach gekuppelte Dampfloks ohne vordere Laufachse ein. Vor allem der bis 1912 amtierende Bauart-Dezernent Robert Garbe (9. Januar 1847–3. Mai 1932) lehnte einen vorderen Laufradsatz für Güterzuglokomotiven ab, da diese seiner Meinung nach aufgrund der vergleichsweise geringen Höchstgeschwindigkeiten nicht notwendig war. Außerdem konnte ohne Laufachse die Reibungsmasse der Lok voll ausgenutzt werden. Das klang durchaus logisch. Doch während des Ersten Weltkrieges verloren Garbes Philosophien erheblich an Einfluss.

Vor- und Nachteile

Bei der Preussischen Staatsbahn und auch den anderen Länderbahnen in Deutschland gewannen die Befürworter einer vorderen Laufachse für Güterzugloks immer weiter an Einfluss. Sie konnten dabei auf die Versuche des Oberregierungsrats Fuchs von den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen verweisen. Fuchs hatte den Verschleiß der Radreifen von E- und 1'E-Maschinen untersucht.

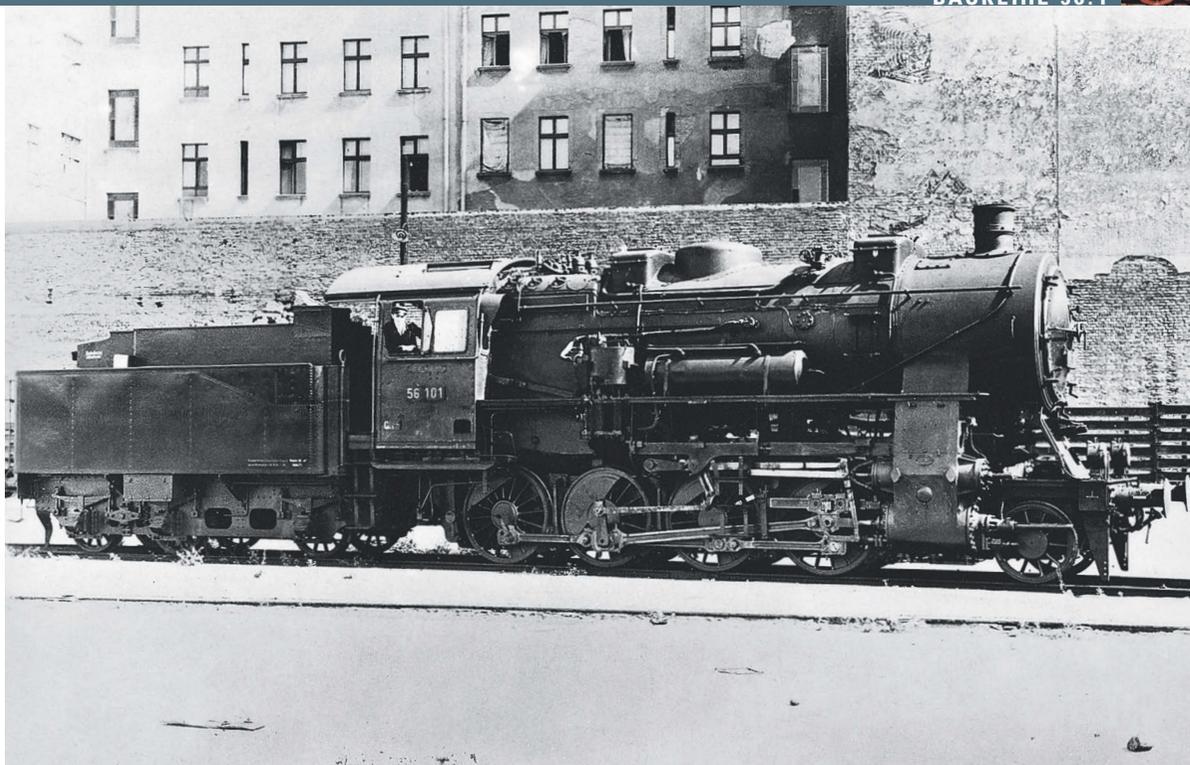
Dabei zeigte sich, dass sich die Reifen der ersten Kuppelachse bei den laufachslosen Fünfkupplern im Vergleich zu den 1'E-Lokomotiven doppelt so schnell abnutzten. Die daraus resultierenden höheren Aufwendungen für die Unterhaltung rechtfertigten

also die höheren Beschaffungskosten. Weitere Vorteile der Maschinen mit vorderer Laufachse waren der bessere Bogenlauf, höhere mögliche Geschwindigkeiten und der geringere Verschleiß an den Schienen. Allerdings erlangten die Erkenntnisse des Oberregierungsrats Fuchs erst während des Ersten Weltkrieges praktische Bedeutung.

Neue Maschinen für den Güterverkehr

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914 nahm der Güterverkehr im Deutschen Reich deutlich zu. Da die Länderbahnen zahlreiche Loks an das Militär für den Einsatz in den von deutschen Truppen besetzten Gebieten abzugeben hatten, entstand bereits 1915 ein Fahrzeugengpass. Die Oberste Heeresleitung (OHL), die höchste deutsche Kommandoebene, monierte 1916 den Mangel an leistungsstarken Güterzugloks und forderte daher den Bau einer 1'D-Maschine. Dies lehnten die deutschen Länderbahnen jedoch ab. Doch der Druck der OHL blieb nicht ohne Folgen – die Bauart-Dezernenten einigten sich schließlich auf die Entwicklung einer gemeinsamen Güterzug-Maschine.

Unter Federführung der Preussischen Staatsbahn und dem zuständigen Dezernenten Hinrich Lübken (3. Dezember 1856–28. Dezember 1932) entstand schließlich die 1'Eh₃-Maschine der Gattung G 12, deren erste Exemplare im Spätsommer 1917 in Dienst gestellt wurden. Neben der Preußi-



Berliner Hinterhäuser in den 1930er-Jahren: 56 101 gehörte zu den Maschinen des Bahnbetriebswerkes Berlin Anhalter Bahnhof. Die G 8.3 waren in ihrer Form durchaus ausgewogen

Slg. Dirk Endisch

schen Staatsbahn beschafften auch die Badischen Staatseisenbahnen, die Sächsischen Staatseisenbahnen und die Württembergischen Staatseisenbahnen die G 12 mit nur geringen Änderungen. Bis 1924 wurden rund 1.500 Maschinen gebaut.

Noch während der Konstruktionsarbeiten an der G 12 schlugen einige Länderbahnen die Entwicklung einer 1'D-Maschine für den mittelschweren Güterzugdienst vor. Die Verkehrsabteilung des Königlich Württembergischen Staatsministeriums

■ Die Konstruktion der neuen Type übernahm Henschel, Ende 1917 lagen erste Entwürfe vor.

unterbreitete 1917 dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten (MdöA) des Königreichs Preußen einen entsprechenden Vorschlag. Beim MdöA stieß diese Idee auf Zustimmung, bot sich doch so eine Alternative für die Dh₂-Maschinen der Gattung G 8.1. Diese wurden zwar während des Ersten Weltkrieges noch in großen Stückzahlen beschafft, doch dies geschah mangels anderer bewährter Konstruktionen. Die G 8.1 entsprach hinsichtlich ihrer Leistung den betrieblichen Erfordernissen, doch das Fahrwerk des Vierkupplers war veraltet.

Um Zeit und Geld bei der Entwicklung der geplanten 1'D-Maschine zu sparen, sollten möglichst viele Baugruppen von der G 12 übernommen werden. Die Konstruktion der neuen Type übernahm

die Firma Henschel, deren Ingenieure bereits Ende 1917 die ersten Entwürfe vorlegten.

Im Verlauf des Jahres 1918 trieb die Preußische Staatsbahn das Projekt mit Hochdruck voran. Umstritten war dabei jedoch die Frage: Zwei- oder Dreizylinder-Triebwerk? Die Befürworter des Zweizylinder-Triebwerks verwiesen auf die geringeren Beschaffungs- und Unterhaltungskosten. Die Verfechter des Dreizylinder-Triebwerks argumentierten hingegen mit lauftechnischen Vorteilen sowie geringeren Lager- und Zapfendrücken, die wiederum die höheren Kosten rechtfertigten.

Allerdings stimmten nicht alle der für die Zugförderung verantwortlichen Dezernenten in den Königlichen Eisenbahn-Direktionen (KED) diesen Argumenten zu. Vor allem der Vertreter der KED Breslau lehnte das Dreizylinder-Triebwerk ab. Er sah angesichts des vorgegebenen Leistungsprogramms keine Notwendigkeit für eine 1'Dh₃-Maschine und schlug die versuchsweise Beschaffung einer Zweizylinderlok, der späteren Gattung G 8.2 (Baureihe 56.20-29), vor.

Verkürzte G 12

Doch die Preußische Staatsbahn trieb zunächst die Entwicklung der als Gattung G 8.3 bezeichneten Dreizylindermaschine voran, die im Wesentlichen eine verkürzte G 12 war. Bei der Gattung G 8.3 entfiel die fünfte Kuppelachse. Der Rahmen und der Kessel mussten entsprechend gekürzt werden. Die



Die 56 109 wurde am 28. Februar 1963 beim Bw Werdau ausgemustert und rangierte in der Folgezeit im Raw Zwickau als Werklok 3, trug aber weiter ihre alte Betriebsnummer

Joachim Claus/Slg. Eisenbahnstiftung

Anzahl der Heiz- und Rauchrohre blieb im Vergleich zur G 12 unverändert. Allerdings wurden die Rohre von 4.800 auf 4.100 Millimeter verkürzt. Außerdem wurde die Rostfläche von 3,90 m² auf 3,43 m² verkleinert. Entsprechend der geringeren Kesselleistung wurde auch der Zylinderdurchmesser von 570 auf 520 Millimeter reduziert. Die Konstruktion des Rahmens, der Steuerung und des Laufwerks sowie der Tender der Bauart 3 T 20 konnten ohne Änderungen von der G 12 übernommen werden.

1919 Vergleiche mit dem Zwilling

Bereits Ende 1918 lieferte die Firma Henschel die ersten Exemplare der Gattung G 8.3 an die Preußische Staatsbahn aus. Diese stellte die Maschinen im Januar 1919 in Dienst. Die spätere 56 101 absolvierte am 29. Januar 1919 ihre Probefahrt auf der Strecke Grunewald – Drewitz. Nur wenig später, im Frühjahr 1919, standen auch die ersten Zweizylinder-Maschinen der Gattung G 8.2 zur Verfügung. Bei den anschließenden Versuchsfahrten er-

wies sich die 1'Dh2-Maschine als die bessere Bauart. Im oberen Geschwindigkeitsbereich war die Gattung G 8.2 der Dreizylinder-Variante bezüglich des Dampf- und Kohleverbrauchs überlegen. Auch die effektive Leistung der Gattung G 8.2 war mit 1.190 PSe etwas größer. Für die Gattung G 8.3 wurden 1.160 PSe als größte effektive Leistung ermittelt. Lediglich auf Steigungen und bei geringeren Geschwindigkeiten war die G 8.3 der Zweizylinder-Variante überlegen.

Als größter Mangel der Drillinge erwies sich aber die unzureichende Abstimmung zwischen der Kessel- und der Zylinderleistung. Der Kessel neigte sehr leicht zum Erschöpfen, sodass die Lokomotiven nicht ihr volles Leistungsvermögen entwickeln konnten. Schwere Züge konnten daher auf langen Strecken nicht mit den 1'Dh3-Maschinen bespannt werden. Außerdem lagen die Beschaffungs- und Unterhaltungskosten der Gattung G 8.3 bauartbedingt über denen der Zweizylinder-Maschinen. Alle diese Gründe führten dazu, dass nur 85 Stück der Gattung G 8.3 gebaut wurden.



Im Sommer 1936 wurde die 56 119 im Bw Wustermark aufgenommen. Gut ausgeleuchtet ist hier einmal auch der innere Zylinder. Die Lok ist mit einem Lätewerk ausgestattet

Slg. Dirk Endisch

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) zeichnete die 1'Dh3-Maschine im Herbst 1925 zur Baureihe 56.1 um. Zu diesem Zeitpunkt waren die Dreizylinderloks in den Reichsbahndirektionen (RBD) Halle (45 Stück) und Karlsruhe (40 Stück) stationiert. Die RBD Halle hatte ihre Maschinen auf die Bahnbetriebswerke Cottbus, Lübbenau und Senftenberg verteilt. Bereits ab 1926/27 nahm die Zahl der betriebsfähigen Loks deutlich ab. Ende der 1920er-Jahre wurden nahezu alle Maschinen als „Warten auf Ausbesserung“ geführt.

Neuverteilung nach 1929

Da die DRG aber aus wirtschaftlichen Gründen die erst wenige Jahre alten Fahrzeuge nicht ausmustern konnte, ordnete die Hauptverwaltung (HV) am 3. Oktober 1929 die Wiederaufarbeitung von 75 Exemplaren der Baureihe 56.1 an. In diesem Zusammenhang wurden für die meisten Maschinen neue Betriebsbücher angelegt. Außerdem wurde die Baureihe 56.1 nun auf die Direktionen Berlin (56 101–56 140) und Münster (56 141–56 185) verteilt.

Die Reichsbahndirektion Berlin wies die Dreizylinderloks zunächst den Bahnbetriebswerken Berlin Anhalter Bahnhof, Berlin-Schöneeweide und Wustermark zu. Später war die Baureihe 56.1 auch in den Bahnbetriebswerken Berlin-Tempelhof Vbf und Seddin zu finden. Diese Dienststellen bespannten mit den Maschinen vorrangig Güterzüge im Raum Berlin.

Eine Sonderrolle unter den Loks der RBD Berlin nahmen 56 113 und 56 114 des Bw Wustermark ein. Die Lokomotiv-Versuchsabteilung (LVA) Grunewald nutzte die Maschinen immer wieder als sogenannte Bremsloks für die Erprobung neuer Fahr-

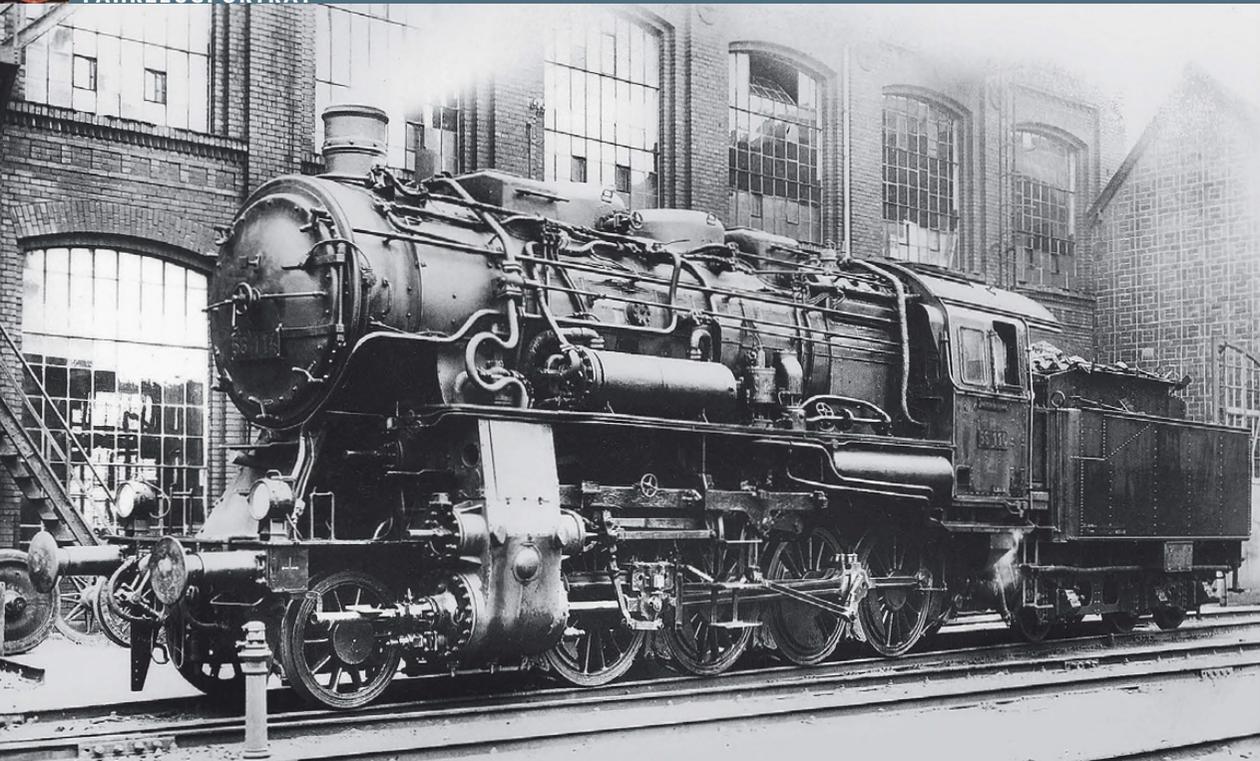
■ Der größte Nachteil der 56.1 war die schlechte Abstimmung von Kessel- und Zylinderleistung.

zeuge. Für diese Dienste wurden 56 113 und 56 114 eigens mit einer Gegendruckbremse der Bauart Riggensbach ausgerüstet.

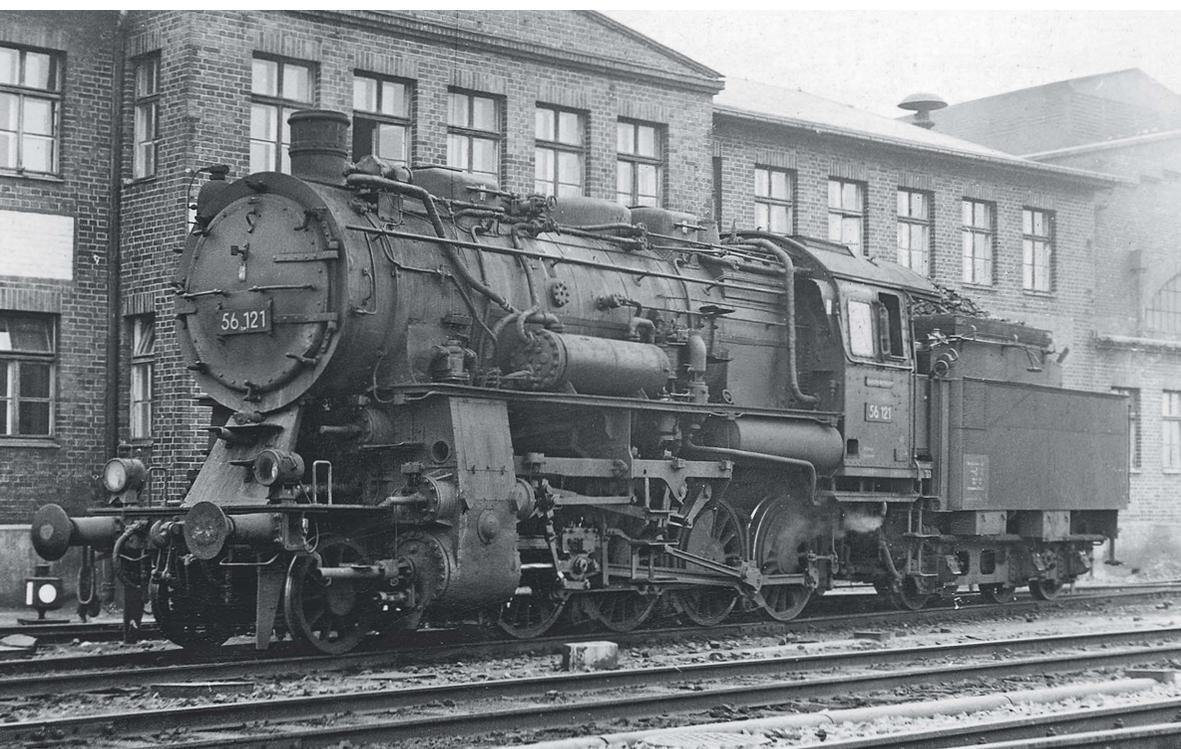
Die RBD Münster konzentrierte ihren Bestand zunächst im Bw Osnabrück Vbf. Später wurden ei-

TECHNISCHE HAUPTDATEN

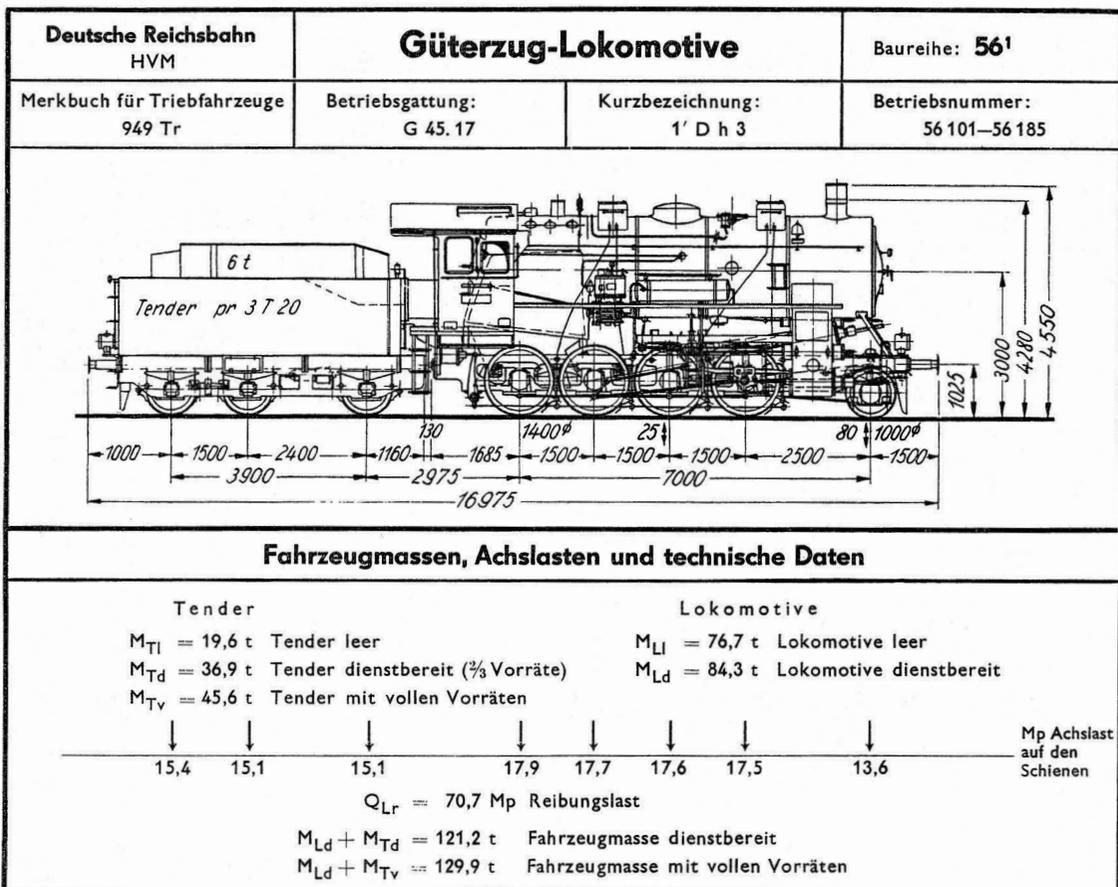
	56.1	56.20
Treibraddurchmesser (mm)	1.400	1.400
Laufabbraddurchmesser (mm)	1.000	1.000
Zylinderdurchmesser (mm)	3 x 520	2 x 630
Kolbenhub (mm)	660	660
Rostfläche (m ²)	3,43	3,43
Verdampfungsheizfläche (m ²)	167,1	163,5
Überhitzerheizfläche (m ²)	53,1	53,1
Dienstgewicht (t, ohne Tender)	84,3	83,5
Länge über Puffer (mm, mit Tender)	16.995	16.975
Mittlere Kuppelachslast (t)	17,7	17,6
Reibungslast (t)	70,7	70,2



56 114 war als Bremslok der Grunewalder Versuchsabteilung im Einsatz und hatte zu diesem Zweck eine Rigenbach-Gegendruckbremse erhalten, deren gewundene Rohrleitung gut zu sehen ist Slg. Dirk Endisch



Im Juni 1958 wurde die 56 121 im Bahnbetriebswerk Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf aufgenommen. Auch diese Lok ist mit einem Druckluftläutewerk für Einsätze auf Nebenbahnen ausgestattet Slg. Dirk Endisch



Die Achslasten der Treib- und Kuppelradsätze zeigen, dass die 56.1 eine recht schwere Lok war

Slg. DE

nige Maschinen auch von den Bahnbetriebswerken Emden, Haltern und Rheine aus eingesetzt.

Die RBD Osten übernahm 1930 sechs Exemplare der Baureihe 56.1, um damit Engpässe bei der Baureihe 55.25–56 (ex preußische G 8.1) zu überbrücken. Die Dreizylinderloks waren nun zeitwei-

■ Die fünf Maschinen in den Westzonen wurden schon 1946/47 an die OHE verkauft.

lig auch in den Bahnbetriebswerken Landsberg (Warthe) und Schneidemühl Vbf anzutreffen. Das Gastspiel der Baureihe 56.1 in der RBD Osten endete 1934. Fortan waren die Dreizylinder-Maschinen wieder auf die Direktionen Berlin und Münster verteilt.

Die Mehrzahl blieb im Osten

Erst zwischen März und Mai 1943 löste die Reichsbahn den Bestand der 56.1 in der RBD Münster auf. Im Tausch gegen Maschinen der Baureihe 50 gelangten die ehemaligen G 8.3 nun auch zur RBD Berlin. Diese musste jedoch 1944 einige Loks an die Direktionen Breslau und Posen weiterreichen.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges verblieben 60 Exemplare der Baureihe 56.1 bei der Deutschen Reichsbahn (DR) in der sowjetischen Besatzungszone (SBZ). Die Polnischen Staatsbahnen (PKP) übernahmen 16 Maschinen, die ab 1946 als Reihe Tr 3 geführt wurden. Fünf Loks gelangten zur Deutschen Reichsbahn in den Westzonen, die die Maschinen bereits 1946/47 an die Ostthannoversche Eisenbahn AG verkaufte.

Eine Dreizylinderlok verblieb in der Sowjetunion. Das Schicksal von drei Maschinen konnte bisher nicht geklärt werden.

In Sachsen stationiert

Bei den Lokzählungen ab Ende 1945 erfasste die DR die Maschinen der Baureihe 56.1 in den Direktionen Berlin (Brandenburg, Berlin-Lichtenberg, Berlin-Rummelsburg, Berlin-Pankow, Berlin Potsdamer Gbf, Berlin-Schöneweide, Jüterbog und Seddin), Greifswald (Eberswalde, Neustrelitz und Pasewalk) und Schwerin (Güstrow, Schwerin und Wittenberge). Lediglich eine Lok (56 185) wurde Ende 1945 von der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) als Reparationsleistung beschlagnahmt. Die Unterlagen der DR wie-



56 127 im Bahnbetriebswerk Tempelhof in den 1930er-Jahren: Das versetzte Gegengewicht am Treibradsatz zeigt, dass auch das Innentriebwerk auf den dritten Radsatz wirkt

Slg. Dirk Endisch

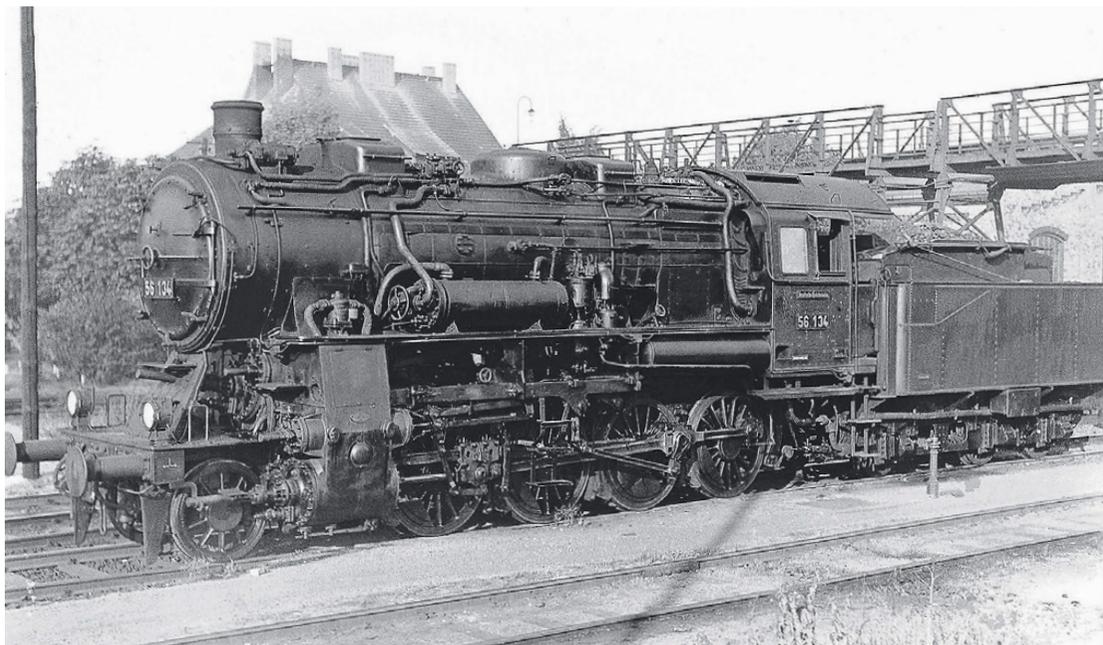
sen Ende 1946 noch Maschinen aus, von denen aber lediglich 20 einsatzfähig waren. 31 Loks – und damit mehr als die Hälfte des Bestandes – zählten zum Schadpark.

Gute Rangierloks

Im Rahmen der Gattungsbereinigung konzentrierte die DR im Frühjahr 1947 die Baureihe 56.1 in der RBD Dresden. Hochburg der Dreizylinderloks war nun das Bw Dresden-Friedrichstadt. Kleinere Be-

stände hielten die Bahnbetriebswerke Chemnitz-Hilbersdorf (ab 1953 Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf), Freiberg und Riesa vor. Später führten auch die Bahnbetriebswerke Aue (ab 1952), Bad Schandau (ab 1952), Döbeln (ab 1951), Gera (ab 1956), Glauchau (ab 1950), Greiz (ab 1953), Nossen (ab 1948), Schwarzenberg (ab 1951) und Werdau (ab 1954) einige Maschinen in ihren Bestandslisten.

Die Dreizylinderloks machten sich meist im schweren Rangierdienst oder vor Übergaben nütz-



Die 56 134 gehörte in den 1930er-Jahren zum Bahnbetriebswerk Berlin-Schöneeweide. Das Bild wurde in Wustermark aufgenommen, wohin sie Einsätze im Nahgüterzugdienst brachten

Slg. Dirk Endisch

lich. Umfangreiche Streckeneinsätze erfolgten lediglich durch die Bahnbetriebswerke Dresden-Friedrichstadt und Nossen. Außerdem waren einzelne G 8.3 in den Bahnbetriebswerken Bautzen (1952–1955) und Görlitz (1953–1955) stationiert, die ab 1. Januar 1955 zum Bereich der Rbd Cottbus zählten.

Einsatzende 1967

Zwischen 1948 und 1953 musterte die Reichsbahn die kriegsbeschädigten Lokomotiven der Baureihe 56.1 aus. Dies galt für 56 109, 56 134, 56 142, 56 149 und 56 160. Damit verfügte die DR am 31. Juni 1954 über 54 Maschinen, von denen 50 zum Betriebspark gehörten. Als Schadloks galten 56 108, 56 125, 56 130 und 56 165, von denen aber nur die beiden letztgenannten wieder aufgearbeitet wurden.

In der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre blieb der Bestand der Baureihe 56.1 weitgehend konstant. Nach der Umsetzung der 56 121 als Werklok zum Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Zwickau am 1. April 1959 standen der Rbd Dresden am 1. Januar 1960 noch 52 Exemplare zur Verfügung.

Zwischen 1960 und 1965 trennte sich die DR lediglich von Maschinen, deren weitere Unterhaltung nicht mehr wirtschaftlich war. Dadurch verringerte sich der Bestand bis zum 31. Dezember 1964 auf 44 Maschinen, von denen aber nur noch 16 zum Betriebspark zählten. Lediglich die Bahnbetriebswerke Dresden-Friedrichstadt, Gera und Werdau setzten zu diesem Zeitpunkt noch die Baureihe 56.1 ein.

Keine Lok erhalten

Ab 1965 musterte die Deutsche Reichsbahn die Baureihe 56.1 in großen Stückzahlen aus. Allein bis 1966 wurden 25 Maschinen aus den Unterlagen gestrichen. Am 1. Januar 1967 waren formal nur noch 56 101 (Bw Dresden-Friedrichstadt) und 56 159 (Bw Riesa) betriebsfähig. Allerdings wurde letztere bereits ab 11. September 1964 als „w“ geführt.



56 101 heizte am Hauptbahnhof in Dresden noch bis in die späten 60er-Jahre

Slg. Rudolf Heym (2)



In Bad Schandau wurde 1966 die 56 113 zwischen weiteren abgestellten 56.1 aufgenommen

Mit der Abstellung der 56 101 am 15. Mai 1967 endete der Einsatz der G 8.3 bei der DR. Bis zum Sommer 1967 musterte die DR alle noch vorhandenen Loks aus. Als letzte wurde 56 168 im Winter 1971/72 in Dresden-Friedrichstadt verschrottet. Heute erinnern nur noch Bilder und Lokschilder an die Baureihe 56.1.

Dirk Endisch

DIE 56.1 DER OSTHANNOVERSCHEN EISENBAHN

Die fünf in der britischen Besatzungszone verbliebenen Maschinen der Baureihe 56.1 spielten betrieblich keine Rolle. Die Reichsbahn führte die Loks aufgrund ihrer geringen Stückzahl als sogenannte Splittergattung, die zur Ausmusterung vorgesehen war.

Da sich die Fahrzeuge aber noch in einem guten technischen Zustand befanden, erwarb die Osthannoversche Eisenbahn AG (OHE) die Maschinen. Am 1. Oktober 1946 übernahm die OHE zunächst 56 110, 56 152 und 56 169. Einige Wochen

später, am 15. Januar 1947, gelangten außerdem 56 167 und 56 170 zur OHE. Das Unternehmen zeichnete die Maschinen in:
56 101 (ex 56 152),
56 102 (ex 56 169),
56 103 (ex 56 110),
56 104 (ex 56 167) und
56 105 (ex 56 170) um.

Ab Juni 1947 ließ die OHE 56 101, 56 102, 56 103 und 56 105 zu Zweizylinderloks umbauen. Als letzte ihrer Gattung wurde 56 102 im August 1949 als 1'Dh2-Maschine wieder in Dienst gestellt. Außerdem ließ die OHE

die Tender mit einer Rückwand ausrüsten, damit Lokführer und Heizer bei Rückwärtsfahrt besser vor den Witterungsunbilden geschützt waren. Die Maschinen waren planmäßig im Bw Celle Nord eingesetzt, das mit den Loks bevorzugt schwere Güterzüge bespannte.

Die nicht umgebaute 56 104 wurde am 31. Dezember 1956 ausgemustert. 56 101 und 56 102 hatten am 15. Februar 1961 ihre Schuldigkeit getan. 56 103 und 56 104 absolvierten schließlich 1964 ihre letzten Dienste, bevor auch sie verschrottet wurden.

LOKMagazin-Serie
Wo fährst Du noch?
 Baureihe 298



298 324 gehört zu einer Serie von insgesamt 37 Rangierlokomotiven, die 1981 bis 1983 beim LEW Hennigsdorf beschafft wurden. Am 16. Juni 2016 hat sie in Velten einige Flachwagen am Haken Bodo Schulz

BAUREIHE 298

Noch 28 Stück

DIE DB CARGO V 100 ■ Die Baureihe 298 wird von DB Cargo derzeit im Nordosten des Landes eingesetzt

Weitgehend verschwunden aus dem Alltagsbild der Deutschen Bahn sind die Loks der Baureihe V 100 der früheren DR. Nur noch wenige verdienen sich ihr Gnadentrot bei der DB Bahnbau Gruppe als Baureihe 203 und 293. Und hoch oben im Nordosten der Republik gibt es ein kleines Refugium, in der man die 298 noch im täglichen Einsatz erleben kann. DB Cargo setzt noch 28 Stück von Seddin und Rostock aus im Güterverkehr und im Rangierdienst ein.

Unterschiedliche Herkunft

Die Baureihe 298 setzt sich aus umgebauten Loks der Reihen 293 (ex DR-Baureihe 111) und 201 zusammen. Während die 201er-Umbauten ihre Ordnungsnummer behielten, wurden die Maschinen der Baureihe 293 zur 298,3 umgezeichnet. Besonderes Merkmal der Baureihe 298 ist das sogenann-

te hydrodynamische Wendegeräte, das die Loks ab 1991 noch unter der Regie der Reichsbahn erhalten hatten. Es ermöglicht einen schnellen Fahrtrichtungswechsel. Mit dem Getriebe kann der Lokführer zunächst verschleißfrei bis zum Stillstand bremsen und danach ohne einen Schaltvorgang sofort in die Gegenrichtung weiterfahren – ideal zum Rangieren.

Zusätzlich verfügen die Loks über eine Einrichtung für Funkfernsteuerung. Bei einem Repowering nach der Jahrtausendwende wurden 24 Loks mit einer neuen Hauptgelenkwelle, einem neuen Kühlkreislauf und einer veränderten Abgasanlage mit neuem Schalldämpfer ausgestattet.

Von Berlin bis zur Ostsee

Das Haupteinsatzgebiet der 28 Maschinen, die derzeit noch bei DB Cargo im Einsatz stehen, erstreckt sich vom Großraum Berlin bis zur Ostsee. So sind stets einige im Rangierdienst in Rostock-Seehafen und in Wismar eingesetzt. Außerdem gibt es recht sichere Leistungen im Einzelwagenladungsverkehr, die in Rostock und Seddin ihren Laufweg beginnen. Befahren werden zum Beispiel die Ostbahn Berlin-Lichtenberg – Kostrzyn, die Strecken Berlin – Rostock bzw. Berlin – Stralsund und Strecken um Neubrandenburg. Florian Dürr



Bei einigen Loks der Baureihe 298 wurden an den Vorbauten Geländer montiert, sodass der Rangierer mit der Funkfernbedienung gefahrlos auf der Lok mitfahren kann (Nauen, 26. April 2017)

Rudolf Heym

298: EINSÄTZE UND BESTAND

EK 53115	Rostock Seehafen 6:19 – Miltzow 7:54 (Mo, Mi, Fr)
EK 53116	Miltzow 8:54 – Rostock Seehafen 11:02 (Mo, Mi, Fr)
TK 60650	Neubrandenburg Gbf 9:05 – Friedland 10:02 (Mo, Do)
TK 60651	Friedland 15:45 – Neubrandenburg Gbf 16:42 (Mo, Do)
EK 53106	Berlin-Ruhleben 4:46 – 6:22 Neustadt (Dosse) 7:06 – Werder 7:45 (Di, Do)
EK 53107	Werder 9:10 – 9:49 Neustadt (Dosse) 10:03 – Berlin-Ruhleben 11:37 (Di, Do)
EK 53145	Berlin Nordost 11:22 – Rüdersdorf 12:15 (Di, Do)
EK 53146	Rüdersdorf 13:30 – Berlin Nordost 14:38 (Di, Do)
EK 53147	Berlin Nordost 10:48 – Hoppegarten 11:04 (Mo, Mi, Fr)
EK 53148	Hoppegarten 13:29 – Berlin Nordost 13:44 (Mo, Mi, Fr)

**Bestand der Baureihe 298
bei den Bh Rostock-Seehafen und Seddin**
298 303, 306–310, 312, 313, 316–331, 334–337

z-gestellt: 298 306, 298 309



Mit dem „Kaffeezug“ ist 298 319 am 25. April 2015
am Treptower Kanal unterwegs

Bodo Schulz



Die 298 325 aus Malchow kommt am 16. Juni
2017 am Haltepunkt Schwenzin

Florian Dürr

BAUREIHE E 41

K(l)eine Allerweltslok

E 41 001 WAR DIE ERSTE ■ Einige Dias, noch nie gezeigt, erinnern uns noch einmal an die ersten Einheitsloks



Die Entwicklung der modernen Einheitsloks lief bei der Deutschen Bundesbahn zu Beginn der 50er-Jahre parallel zur Fortführung des bereits vor dem Krieg begonnenen Elektrifizierungsprogramms. Dazu brauchte es moderne und leistungsfähige Lokomotiven, die in der Lage waren, die unterschiedlichen Anforderungen des Betriebsdienstes meistern zu können. Statt

einer einzigen Mehrzwecklok-Baureihe, wie man sie ursprünglich vorgesehen hatte, wurde nach den ersten Erkenntnissen aus dem Versuchsbetrieb mit den fünf Vorserien-Loks der Baureihe E 10.0 ein Typenprogramm mit vier Baureihen entwickelt. Die kleinste davon sollte die E 41 für den Nah- und Bezirksverkehr sowie den leichten Güterzugdienst werden.

Kurz nach der Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Nord-Süd-Strecke entstand das Foto mit der E 41 240 (Bw Bebra) am Sterbfritzer Tunnel

Alle Aufnahmen Karl Nowak/Slg. Gerd Harbers



Die kleinste war die erste

Mit der Ablieferung der E 41 001 als erster neuer Einheitslokomotive begann am 27. Juni 1956 ein langes und erfolgreiches Beschaffungsprogramm der DB. Dass gerade die kleinste unter den vier Baureihen den Anfang machen sollte, kam nicht von ungefähr: Für sie bestand einfach der dringendste Bedarf – vor allem im Wendezugdienst rund um die

bayerische Landeshauptstadt, weshalb die ersten Loks im Bw München Hbf beheimatet wurden.

Die E 41 sollte sich zu einem echten Dauerbrenner entwickeln – insgesamt 451 Lokomotiven wurden von der Bundesbahn in Dienst gestellt, die letzten davon erst 1969–1971 und bereits ab Werk mit der neuen, seit 1968 geltenden Baureihennummer 141. An ihrer Produktion waren alle führenden deutschen Schienenfahrzeughersteller beteiligt: für den mechanischen Teil waren dies Henschel, Krauss-Maffei und Krupp, für den elektrischen Teil AEG, BBC und SSW.

Auf blau folgt grün

Während ihrer langen Bauzeit blieben technische und optische Änderungen nicht aus. Das wohl markanteste Unterscheidungsmerkmal war die Farbgebung. Die ersten, bis April 1959 abgelieferten Loks bis einschließlich E 41 071 trugen gemäß der bis dato geltenden DB-Vorschrift stahlblauen Lack (RAL 5011). Im Frühjahr 1959 erhöhte die DB das für eine Klassifizierung als blau zu lackierende Schnellzuglokomotive erforderliche Tempo auf 140 km/h – folglich trugen alle weiteren E 41 den für den niedrigeren Geschwindigkeitsbereich vorgesehenen chromoxydgrünen Lack (RAL 6020).

Ein kurzlebiger Sonderfall waren die auf der folgenden Seite im Bild gezeigte E 41 373 und ihre Schwester E 41 374, die bei ihrer Ablieferung 1965 versuchsweise einen hellgrauen bzw. ockerfarbenen Brückenrahmen besaßen. Im Jahr 1964 hatte bereits E 41 291 einen dunkelgrauen Rahmen erhalten. Durchsetzen konnte sich keiner dieser Farb-

Grün dominiert: E 41 270 (Bw Hagen-Eckesey) mit einem Eilzug in Gruiten im Juni 1964





Eine Lok wies diese Lackierung auf: E 41 373. Dazu hatte sie Vielfachsteuerung. Das Bild entstand im Juni 1965 in Frankfurt (Main)



Drei nagelneue E 41 stehen 1961 im Bw Frankfurt-Griesheim. Sie sind für das Bw Frankfurt (M) 1 bestimmt. Die E 41 183 (Henschel 30367/1961) wurde erst am 4. Juli 2006 in Braunschweig ausgemustert

versuche – die DB kehrte schnell wieder zur tief-schwarzen Rahmenlackierung zurück.

Nach und nach wurden die blauen E 41 anlässlich von Hauptrevisionen mit Farberneuerung umlackiert; einige Maschinen waren jedoch auch Ende der 60er-Jahre noch im Originallack unterwegs. Ab den 70er-Jahren folgten weitere Farbvarianten in Ozeanblau-Beige, später in Orientrot mit „Lätzchen“, letztlich in Verkehrsrot. In den 90ern erhielten einige Loks für den Einsatz im Nürnberger S-Bahn-Verkehr auch einen Neulack in Kieselgrau und Orange.

Lampen und Lüfter

Das zweite Unterscheidungsmerkmal betraf die Frontlampen: Wie alle Einheitsloks der DB besaßen die E 41 zunächst zwei große untere Lampen mit integrierten Schlussleuchten. Ab E 41 121 erhielten sie moderne Doppelleuchten mit getrennten Leuchtkörpern für Spitzen- und Nachtschluss-signal. Anlässlich von Revisionen wurden später bei vielen der frühen Loks die neuen Leuchten nachgerüstet – nicht bei allen und teilweise auch nur auf einer Seite.

Ein ebenso weites Feld ist die Ausführung der Lüftungsgitter an der Seitenwand. Die ersten Loks hatten noch Maschinenraumfenster (zwei auf der

linken, eines auf der rechten Lokseite). Schnell zeigte sich jedoch, dass der Gesamteintrittsquerschnitt für die Kühlluft zu gering war – statt der Fenster verbaute man daher weitere Lüftungsgitter. Bei den meisten Loks von E 41 001 bis E 41 120 entsprachen diese der Bauart Schweiger mit waagerechten Lamellen; ab E 41 121 wurden (wie zuvor schon bei vereinzelt Loks ab E 41 079) Doppeldüsen-Lüftergitter der Bauart Krapf & Lex mit senkrechten Unterteilungen verbaut. Bei Hauptuntersuchungen wurde später hin und her getauscht.

Griffstangen, Regenleisten & Co.

Gut zu erkennen sind auf unseren Bildern auch die Griffstangen an den Frontseiten sowie die umlaufenden Dachrinnen (bis E 41 435). Beide standen ab den 70er-Jahren auf der Streichliste der DB und wurden vielfach, aber wiederum nicht konsequent, bei anstehenden Hauptuntersuchungen oder Unfallsausbesserungen entfernt. Nun reichten Regenleisten über den Frontfenstern und den Türen sowie ein einzelner Rangiergriff an der Front aus.

Doch Hand aufs Herz – schöner sahen die Loks trotz aller betrieblichen Vorteile der Umbauten doch im Ablieferungszustand aus, oder?

Oliver Strüber



1959 auf den Abstellgleisen des Bahnbetriebswerks Leipzig-Wahren: E 92 73

Rolf Hahmann

E 77 01 UND E 92 73

Gestrandet

ENDE EINER ODYSSEE ■ Einige der 1952/53 aus der UdSSR heimgekehrten Elloks wurden nicht mehr reaktiviert

Bei einem Verwandtenbesuch im Juli 1959 in Leipzig bin ich mit der Straßenbahn nach Wahren gefahren, denn auf der Hinfahrt von Halle (Saale) hatte ich vom Zug aus vier abgestellte Elloks gesehen und auch, dass im dortigen Güterbahnhof die mir bis dato unbekannt 58er fuhren. Dass Fotografieren von Bahnanlagen in der DDR verboten war, wusste ich.

Abseits vom Bw bin ich dann über die Gleise zu den Elloks geschlichen. Dass mich bloß keiner sieht! Das Wetter war etwas dunstig und nicht fotofreundlich. Da standen also E 92 73 und E 77 01 flankiert von zwei weiteren E 75. Loks dieser Bauart kannte ich aus Bayern, die waren für mich nicht so interessant. Ich drückte also auf den Auslöser. Die Qualität der nun fast 60 Jahre alten Dias lässt natürlich zu wünschen übrig. Aber ich will Sie Ihnen nicht vorenthalten!

Heimkehrer aus der Sowjetunion

So schrieb vor einiger Zeit Rolf Hahmann an unsere Redaktion. Wir fragten bei Hans-Joachim Lange in Dessau, einem ausgewiesenen Ellok-Kenner, nach, ob er uns mehr über die Geschichte dieser

Loks sagen könne. Wenig später traf seine Antwort ein: Diese beiden Lokomotiven gehören zu der Mehrzahl von Elloks, die nach ihrem Abtransport in die UdSSR nicht umgespurt wurden und die Jahre dort nur auf dem Abstellgleis gestanden haben. Die rötliche Farbe an der E 77 könnte einfach Rostschutz gewesen sein, den ein eifriger Eisenbahner in der fernen Sowjetunion oder eher ein angewiesener DR-Schlosser auf die schlimmsten Roststellen gepinselt hatte.

Bei den rückgekauften E 44 und E 94 sind mir Anstriche in verschiedenen Pastelltönen, wie hellgrün, rosa-rötlich und bläulich in Erinnerung. Die anderen Rückkehrer standen einfach nur schmutzig-schwarz auf den Abstellgleisen.

E 77 01

Anfang der 20er-Jahre arbeiteten die Reichseisenbahnen Vereinheitlichungsgrundsätze für die Beschaffung von neuen Loks aus. Danach wurden für das süddeutsche Netz der Gruppenverwaltung Bayern und das mitteldeutsche Netz 56 Stück 1B+B1-Güterzugloks nach gleichen Baugrundsätzen bestellt. Die Lokfabriken Krauß & Co. AG München, Linke-Hoffmann-Busch-Werke Breslau (LHB) und Berliner Maschinenbau AG (BMAG) lieferten den mechanischen Teil, die BMS (Vereinigung der Bergmann Elektrizitätswerke AG Berlin) und die Maffei-Schwartzkopff-Werke GmbH Wildau (MSW) fertigten den elektrischen Teil.

1924 bis 1926 erfolgte die Lieferung und Indienststellung, zunächst noch unter der Länderbahnbezeichnung für das süddeutschen Netz als:



Rechts neben der E 92 73 stand seinerzeit in Leipzig-Wahren die E 77 01

Rolf Hahmann

– bayrische EG 3 22001–22031, später umgezeichnet in E 77 01–31,

– und für das mitteldeutsche Netz als preußische EG 701–725, später umgezeichnet in E 77 51–75.

Am 20. November 1924 lieferte BMAG/MSW die EG 701, die dem Bw Leipzig Hbf West zugeteilt wurde. Im Januar 1925 erhielt das Bw München Hbf die EG 3 22001 von Krauß/Bergmann. Bis Oktober 1926 waren alle Loks ausgeliefert. In Mitteldeutschland erfolgte die Erstzuteilung an die Bw'e Leipzig Hbf West, Leipzig-Wahren, Halle und Roßlau.

Zehn nach dem Krieg ausgemustert

Die EG 3 bekamen die in Bayern üblichen Stirnwandtüren. Preußen verzichtete bei der ersten Lieferserie 1924/25 auf diese. Erst die EG 713–725 der Lieferung 1925/26, später E 77 63–75, erhielten diese Einrichtungen. Ab 1927 bekamen dann alle E 77 eine einheitliche Lackierung in blaugrau.

1943 fand ein großer Ellok-Tausch statt. 18 mitteldeutsche E 75 gingen zwischen April und September nach Süddeutschland. Dafür kamen 27 süddeutsche E 77 (01–11, 13–15, 17, 18, 20–28, 30, 31) nach Mitteldeutschland. Die E 77 01–05, 07, 08 wurden der RBD Hannover, Bw Magdeburg-Buckau zugewiesen. Bei Kriegsende standen 17 schwer beschädigte E 77 im Schadpark. 1945/46 wurden die E 77 02, 06, 09, 17, 28, 51, 56, 67, 71 und 73 ausgemustert.

1946 mussten alle Elloks der DR als Reparationsgut an die UdSSR abgegeben werden. Darunter befanden sich 41 Loks der Baureihe E 77. Auch die

E 77 01 – sie war lauffähig mit geringen Kriegsschäden – trat von Magdeburg-Buckau über das Raw Dessau den weiten Weg nach Osten an.

1952 kam im Rahmen der Rückkaufaktion neben 38 anderen auch die E 77 01 wieder aus dem Osten zurück. In der UdSSR verblieben E 77 05, 58 und 75. Die durch zusätzliche Hilfsgleise im Raw Dessau geschaffenen Abstellmöglichkeiten reichten zur Aufstellung aller Rückfuhrloks bei weitem nicht aus. Deshalb wurden Gleise in anderen Bahnhöfen, so auch in Leipzig-Wahren, zur Abstellung genutzt.

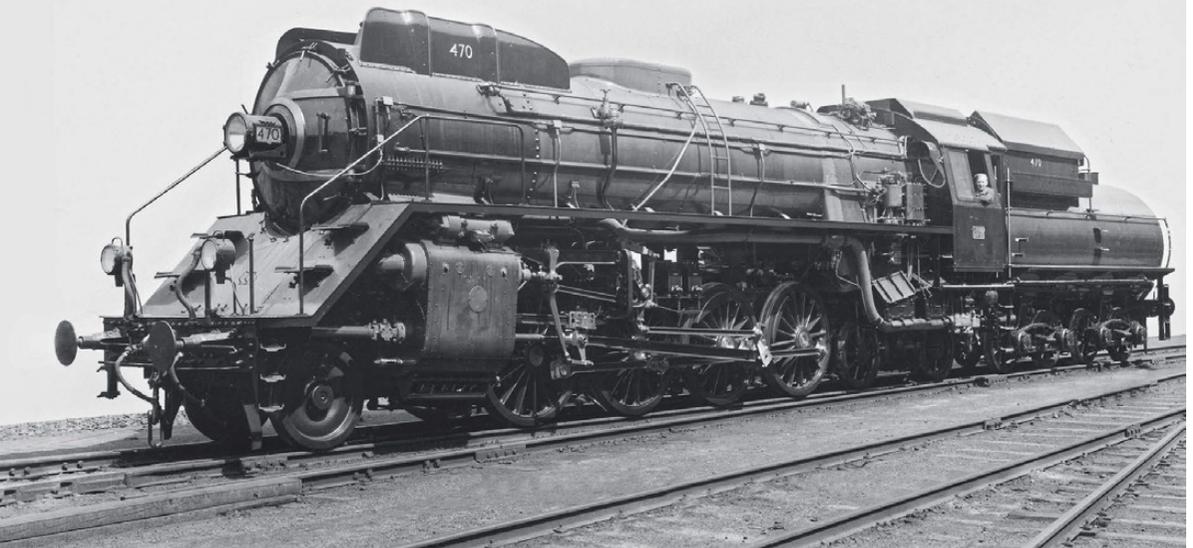
Im Rahmen einer Generalreparatur baute das Raw Dessau zehn E 77 (03, 10, 14, 15, 18, 24, 25, 30, 52, 53) wieder auf. Der Zustand der E 77 01 war zu schlecht. Sie ist wahrscheinlich nach 1960 in Leipzig-Wahren verschrottet worden.

E 92 37

In den Jahren 1923/24 lieferten LHB und SSW neun Doppelloks der Achsfolge Co+Co für das elektrifizierte Netz in Schlesien. Sie trugen die Bezeichnungen EG 571–579. 1928 wurden sie umgezeichnet in E 92 71–79. Beim Rückzug 1944 verlagerte man alle neun nach Mitteldeutschland. Die E 92 74 musste noch 1945 ausgemustert werden. Grund: Bombenschaden.

Alle Loks gingen als Reparationsgut in die Sowjetunion. Sechs von ihnen kehrten 1952/53 zurück, unter ihnen die E 92 73. Obwohl die DR jede Ellok brauchte, verzichtete sie bei der E 92 auf die Wiederaufarbeitung und musterte alle aus. 1965 waren sie verschrottet.

Hans-J. Lange/R. Heym



Die Heizerseite der 470 – alles äußerst eindrucksvoll (bis auf die Laternen!)

Krupp/Slg. NJM010401

NSB-REIHE 49c

Kaum gefahren

KRUPP-EXPORTLOK ■ Der Traum aller Dampf-Experten: Eine Vierzylinderlok, weit über 2.000 PS indizierte Leistung. Aber gelaufen ist sie kaum ...

Zum Ende der 30er-Jahre sahen sich die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) wegen der knappen Lokomotivsituation gezwungen, neue Fahrzeuge – auch im Ausland – zu kaufen. Dazu gab es am 16. März 1938 eine Ausschreibung von sechs Lokomotiven vom Typ 49, zu der der norwegische Lokomotivhersteller Thune und sechs ausländische Fabriken ihre Angebote abgaben. Zu diesem Zeitpunkt diskutierte man bei den NSB bereits über die Perspektive von elektrischen- und Diesellokomotiven. In der Folge wurde die Bestellung deshalb auf vier Dampflok reduziert.

Krupp baut zwei Loks

Den Zuschlag für die 49c erhielten die Friedrich Krupp AG und Thune mit je zwei Stück (470–471 und 472–473). Zugunsten der ursprünglich dritten Dampflok entschied man sich bei Krupp nach Absprache mit dem Besteller zur Fertigung einer Diesellokomotive (Di 1 601).

Aus den Erfahrungen mit den Vorgängertypen 49a und b sah man bei der Reihe 49c einige Verbesserungen vor:

- Geschweißter Kessel mit Aluminiumverkleidung zur Achsdruckreduktion auf 15,5 Tonnen
- Stoker zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen für den Heizer
- Verlängerung des Führerhauses (Geburtsstunde des „Norweger-Führerhauses“)
- Neukonstruktion der Reglerventile sowohl am Kessel und Überhitzer
- Ersatz der Adamsachse durch ein Krauss-Helmholtzgestell
- Verstärkung der Zentrierungsanordnung am hinteren Drehgestell.

TECHNISCHE HAUPTDATEN 49c

Fabriknummern Krupp	2.152, 2.153
Bestelldatum	28.07.1938
Lieferdatum	26.08.1940
Achsanordnung	1'D2'h4v
Zylinderdurchmesser HD/ND	440/650 mm
Treibraddurchmesser	1.530 mm
Laufabbraddurchmesser	980 mm
Länge über Puffer	22.275 mm
Radstand Lok und Tender	18.625 mm
Kesselüberdruck	17 kp/cm ²
Heizfläche	257 m ²
Überhitzerfläche	102 m ²
Rostfläche	5 m ²
Rohrlänge	5.600 mm
Dienstgewicht Lok und Tender	153,1 t
Dienstgewicht Lok	99 t
Kuppelachslast	15,5 t
Dienstgewicht Tender	54,1 t
Vorrat Wasser	27,3 t
Vorrat Kohle	8,4 t



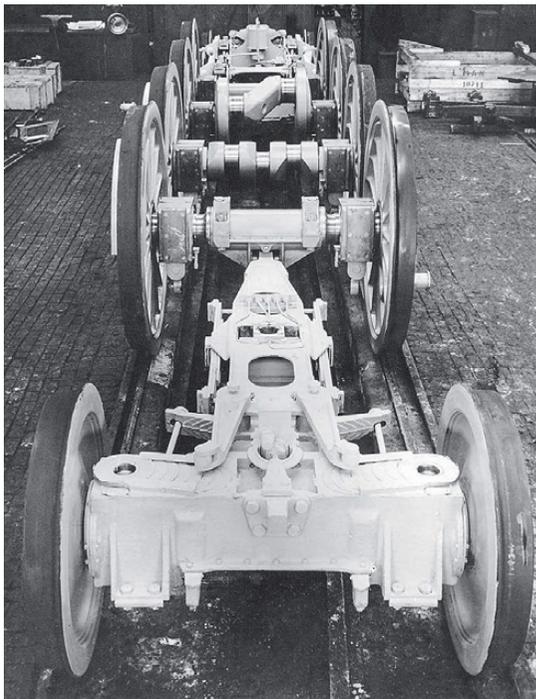
Die Lok 470 vor einem Güterzug in Oppdal – beeindruckend die schräg montierten Zylinder Slg. NMI-GF-0367

Die Änderungen an den Federn und der Masseverteilung ergaben sich aus den Erfahrungen mit der Entgleisung der 465 am 13. Juni 1936 in Berkåk.

Am 6. und 7. Mai 1940 ging die Lok 470 in Deutschland zum ersten Mal auf Probefahrt. Dabei

Das Laufwerk der 470 bei Krupp, Krauss-Helmholtz-Gestell der Laufachse

Krupp/Slg. NJM010428-ex2



zeigten sich Schwierigkeiten mit der Blasrohreinrichtung, die von der DR-Versuchsabteilung in Berlin-Grünwald behoben wurden. Anschließend zog die Lokomotive Schnellzüge in der Relation Berlin – Breslau und zurück. Dies war normalerweise eine planmäßige Leistung für die Baureihe 01, die zehn Tonnen schwerer war als die „Dovre-gubben“. Obwohl die 470 nur über eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h verfügte (Baureihe 01: 130 km/h) konnte dieser Nachteil durch die guten Beschleunigungseigenschaften der 470 beim Anfahren ausgeglichen werden. Die 335,6 km lange

■ Die 470 lief zwischen Berlin und Breslau vor einem D-Zug 22 Minuten schneller als die Plan-01.

Strecke, für die planmäßig vier Stunden und 47 Minuten vorgesehen waren, schaffte die „Dovre-gubben“*) bei der Hinfahrt 22 Minuten schneller. Auch die Rückreise nach Essen zum Hersteller geschah vor planmäßigen Schnellzügen.

Im Abschlussbericht hieß es, dass die Lokomotive zwar nicht so sehr für flache Strecken, aber bestens für steigungsreiche Trassierungen in Norwegen geeignet sei.

Die Männer in Grünwald testeten die für sie ungewöhnliche Konstruktion sehr gründlich. Probleme bei der Dampferzeugung hatten ihre Ursa-

*) „In der Halle des Bergkönigs“ (Norwegisch: I Dovregubbens hall) ist ein Orchesterstück von Edvard Grieg, komponiert 1874/1875. Es wurde am 24. Februar 1876 im Christiania Theater in Christiania (heute Oslo) uraufgeführt.



Auch abgestellt ist die 470 noch immer eine imposante Erscheinung. Sie hat viele Diskussionen befeuert, wie eine derartige 1D2 für die Deutsche Reichsbahn hätte aussehen können

A. M. Kelland/Slg. NJM 017037

che in der Luftzuführung zur Feuerbüchse und dem geringen Abstand der Roststäbe. Da die Lokomotive künftig mit Spitzbergenkohle befeuert werden sollte, wurden das Blasrohr und der Schornstein auf diese Weise angepasst. Damit unterschied sich der Typ 49 c von den Vorgängern 49a/b, die über einen Doppelschornstein verfügten. Die indizierte Leistung verringerte sich auf 2.320 PS, gegenüber 2.600 PS der Vorgängerbauarten. Wenn auch die Dampfleistung nicht ganz die Erwartungen erfüllte, so arbeitete die Überhitzereinrichtung mehr als zufriedenstellend. Auch die Lauf- und Beschleunigungseigenschaften waren hervorragend.

Am 23. August 1940 kamen die Lokomotiven 470 und 471 nach Norwegen, wo ab Oktober die Probefahrten vor Güterzügen auf der Dovrebahn begannen. Insbesondere in den Steigungen zwi-

schen Støren und Soknedal konnten die Lokomotiven die an sie gestellten Erwartungen erfüllen. Der Probezug bestand aus elf leeren Drehgestellwagen mit einer Gesamtmasse von 300 Tonnen. Dieses Zuggewicht konnte problemlos mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h gefahren werden. Die NSB übernahmen beide Loks im Oktober 1940.

Gleichzeitig baute auch Thune seine beiden Lokomotiven 472 und 473, die jedoch kriegsbedingt erst ab dem 8. August 1941 zum Einsatz kamen. Anfangs liefen die „Dovregubben“ planmäßig vor Schnellzügen. Danach kamen sie zunehmend vor deutschen Militärzügen (sowohl Schnell- als auch Güterzüge) zwischen Trondheim und Oslo zum Einsatz.

Bald schon überflüssig

Im Jahr 1941/42 erreichten die Maschinen die höchste Kilometerleistung während der gesamten Betriebszeit. Im Januar und Februar 1945 waren sechs 49er, ab Februar 1947 alle Lokomotiven abgestellt. Die von der DR nach Kriegsende hinterlassenen einfachen Loks der Baureihe 52 machten die in der Instandhaltung aufwendigeren 49er entbehrlich. Außerdem senkte die Anschaffung neuer Diesel- und elektrischer Lokomotiven den Bedarf an Dampfloks insgesamt.

Den „Dovregubben“ blieb ab diesem Zeitpunkt nur der Status als Bereitschaftslokomotive, wofür die 470 im Schuppen Drivstua und 471 in Mosjøen ab November 1957 abgestellt wurden. Im Dezember 1958 folgte schließlich der Ausmusterungsbescheid. Während die 471 im Norsk Jernverk in Mo i Rana verschrottet wurde, überlebte die 470 bis heute im Eisenbahnmuseum Hamar.

Mario Walinowski

KRUPP-LOKS IM VERGLEICH

Kilometerleistungen			
Jahr	470	471	Di1601
1940/41	39.838	39.941	
1941/42	52.501	46.515	
1942/43	34.472	56.810	
1943/44	39.101	48.857	
1944/45	6.466	0	
1949/50	Reserve	Reserve	31.264
1950/51	Reserve	Reserve	10.454
1951/52	Reserve	Reserve	22.082
1952/53	Reserve	Reserve	22.416
1953/54	Reserve	Reserve	71.207
1954/55	Reserve	Reserve	75.786
1955/56	Reserve	Reserve	85.062
1956/57	Reserve	Reserve	21.074
1957/58	++	++	1.220

Die Geschenkidee für Bahnfreunde!



**GRATIS
für Sie!**

Flachmann »Gera«

Für den wohlthuenden Schluck zwischen-
durch: Der Flachmann »Gera« passt in
jede Hemd-, Jacken oder Hosentasche
und ist auch unterwegs immer mit dabei.
Er hat ein Fassungsvermögen von
0,18 l, ist aus rostfreiem Stahl und
mit echtem Leder bezogen.

Verschenken Sie 12 Ausgaben
Lok Magazin – zu Weihnachten, zum
Geburtstag oder einfach nur so!
Mit Geschenkkurkunde zum
Überreichen und Prämie für Sie.



Das Lok Magazin-Geschenkabo

**Ja, ich möchte Lok Magazin für 1 Jahr (12 Ausgaben)
zum Preis von € 85,20* verschenken.**

Ich erhalte als Dankeschön den Flachmann »Gera«** und für den Beschenkten die *Lok Magazin*-Geschenkkurkunde. Versand erfolgt nach Bezahlung der Rechnung. Der Bezug ist unbefristet und nach einem Jahr jederzeit kündbar.

Meine Adresse/Rechnungsadresse

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über interessante Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Datum/Unterschrift

WA-Nr.: 620LM61668-62189338

Adresse des Beschenkten

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Sie möchten noch mehr sparen? Dann zahlen Sie per Bankabbuchung (nur im Inland möglich) und Sie sparen zusätzlich 2% des Abopreises!

Ja, ich will sparen und zahle künftig per Bankabbuchung***

IBAN: DE ____-____-____-____-____-____
Bankleitzahl Kontonummer

Ich ermächtige die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.lokmagazin.de/abo oder unter Telefon 08105/388 329.

Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an: Lok Magazin Leserservice, Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching oder per Fax an 0180-532 16 20 (14 ct/Min.)

www.lokmagazin.de/abo

BOCHUM HAUPTBAHNHOF

Tief im Westen ...

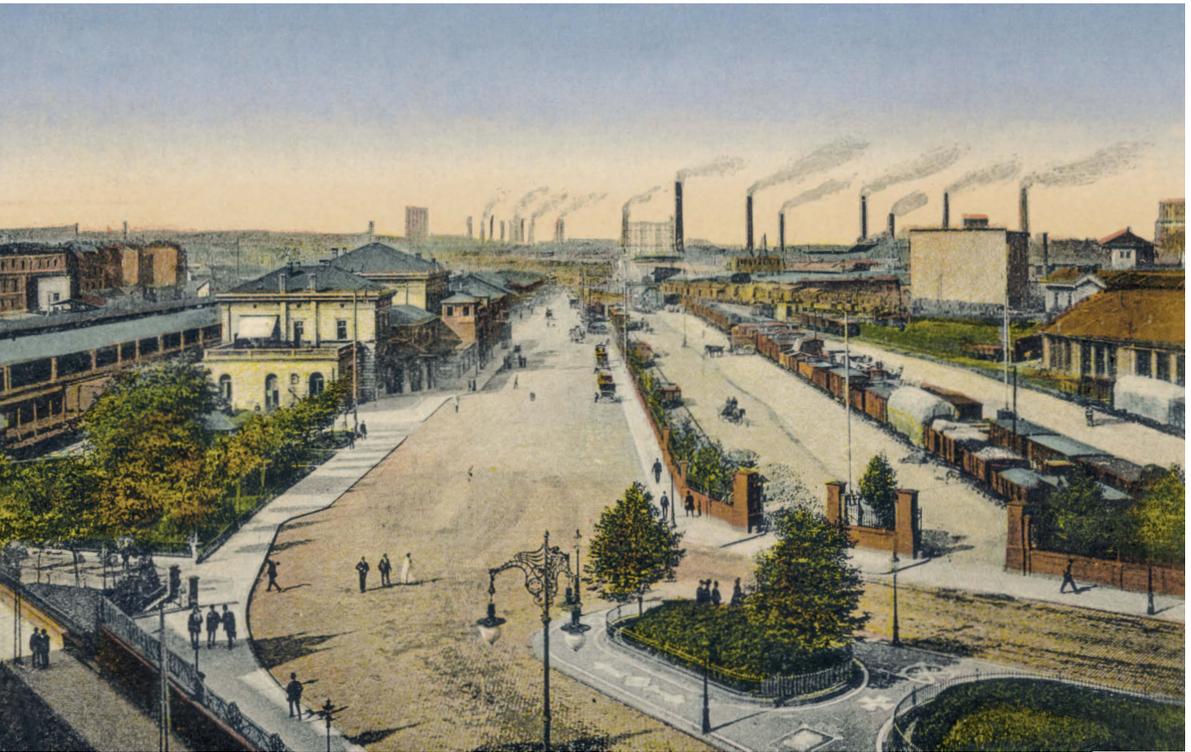
DREIMAL NEUANFANG ■ Bochums wichtigster Bahnhof hat eine spannende Geschichte: Zuerst baute ihn 1860 die Bergisch-Märkische Eisenbahn. Nach 1945 war er ein Provisorium, und bis 1957 wurde er an einer anderen Stelle völlig neu errichtet



Rechts: 50er-Jahre-Architektur in Reinform: Bei nächtlicher Illumination kam die „Leichtigkeit“ der schmetterlingsförmig überdachten Vorhalle besonders gut zur Geltung Slg. 05

Gr. Bild: Gleisseitig dominierte auf dem Empfangsgebäude der Firmenschriftzug von Krupp-Stahl. 110 409 ist mit einem Schnellzug in Bochum Hbf angekommen Michael Hubrich





Die räumliche Enge ist greifbar: Zwischen städtischer Bebauung und Schwerindustrie bot der Bahnhof Bochum Süd schon um die Jahrhundertwende kaum noch Möglichkeiten zur Erweiterung

Slg. Oliver Strüber

Als „Blume im Revier“ hat Herbert Grönmeyer 1984 seine damalige Heimatstadt Bochum besungen – dem kann man mit Lokalpatriotismus sicherlich zustimmen. Ob die Stadt nun wirklich schön ist? Geschenkt – darüber kann man trefflich streiten. Doch es geht hier ja nicht um die Stadt, sondern um den Hauptbahnhof. Und für den trifft zumindest aus architektonischer Sicht eine solche Zuordnung sicherlich zu. Nicht umsonst zählt das 1957 seiner Bestimmung übergebene Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofs mit der schmetterlingsförmig überdachten Vorhalle zu den bedeutendsten deutschen Bahnhofs-Neubauten der 50er-Jahre. Doch bis dahin war es ein weiter Weg – blicken wir zurück ...

Es begann mit der Bergisch-Märkischen

Mit der als Konkurrenzstrecke zur weiter nördlich verlaufenden, 1847 eröffneten Cöln-Mündener Eisenbahn (CME) gebauten Bahnverbindung Witten/Dortmund – Oberhausen/Duisburg erschloss die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (BME) ihrerseits in den 1860er-Jahren das mittlere Ruhrgebiet. Als erstes Teilstück hatte am 26. Oktober 1860 die Linie vom Bahnhof Witten BME über Langendreer zum Bahnhof Bochum BME eröffnet werden können. Entstanden war der neue Bochumer Bahnhof am südwestlichen Rand des Stadtkerns, südlich davon wuchs gerade der neue Stadt-

teil Ehrenfeld heran und im Westen reichte die Bahnstation fast bis an die damalige Stadtgrenze Bochum/Eppendorf. Die Lage war strategisch gut gewählt, schloss sich doch westlich der Bochumer Verein mit seinen Hütten- und Stahlwerken an, während sich etwas weiter nördlich mehrere Zechen befanden. Damit waren die Voraussetzungen für einen prosperierenden Güterverkehr geschaffen.

■ Der neue Bahnhof Bochum BME wurde am südwestlichen Rand der wachsenden Stadt errichtet.

Auch für den Personenverkehr boten sich gute Chancen, spätestens, als am 1. März 1862 die Strecke von hier aus über Steele, Essen BME, Mülheim (Ruhr) BME und Styrum nach Oberhausen BME und zum 1. Mai 1862 auch bis Duisburg BME fortgesetzt wurde. Noch im selben Jahr ging im Osten die Verlängerung von Langendreer BME nach Dortmund BME in Betrieb.

Ganz im Sinne des damaligen Konkurrenzdenkens zwischen den einzelnen Privatbahnen waren in den Städten jeweils eigene Bahnhöfe entstanden, die zur Unterscheidung mit den Namen der jeweiligen Bahngesellschaft gekennzeichnet wurden (in diesem Fall also BME). Beim ersten Empfangsgebäude handelte es sich vermutlich um ei-



Noch gut ein Jahr und dann war Schluss am alten Bochumer Hauptbahnhof: Um 9:43 Uhr ist 38 3385 am 18. April 1956 mit einem Personenzug aus Duisburg am Bahnsteig 1 angekommen Hans Schmidt/Slg. Brinker

nen einfachen (Fachwerk-)Bau – Genaueres dazu ist nicht überliefert.

Neue Anschlussgleise zur Industrie

Für den örtlichen Güterverkehr entstand direkt nördlich des schmalen Bahnhofsvorplatzes ein Güterbahnhof mit Freiladegleisen, der von einer Mauer umgeben war. Für das Verladegeschäft mit den Zechen reichte seine Kapazität jedoch bei Weitem

Architekturdetail am Südeingang des alten Hauptbahnhofs 1957

Stadt Bochum, Referat für Kommunikation



nicht aus. Daher verlegte die BME 1867 auf eigene Kosten zunächst ein Anschlussgleis zum Gusstahlwerk des Bochumer Vereins. 1869 begann sie mit dem Bau nordwärts führender Anschlussgleise, die am westlichen Kopf des Bahnhofes Bochum BME in die Hauptstrecke in Richtung Essen einmündeten. Sie schlossen ab dem 1. März 1869 in Riemke (heute ein Bochumer Stadtteil) die Zechen Präsident und Hannibal an und wurden bis zum 1. Mai 1870 zu den Zechen Hannover, Königsgrube und Pluto in Wanne verlängert.

In Riemke entstand ein so genannter „Kohlen-Sammelbahnhof“, in dem die Waggons für die jeweiligen Richtungen vorsortiert wurden. Auf diese Weise vervielfachte sich innerhalb weniger Jahre das Betriebsaufkommen am Bahnhof Bochum BME ebenso wie auf der ganzen Strecke Dortmund – Essen – Duisburg.

Ergänzung Richtung Emscherregion

Die BME reagierte darauf, indem sie eine teilweise parallel zur bestehenden Trasse verlaufende Linie von Essen BME über Kray Süd und Wattenscheid BME nach Bochum BME baute. Als Bergisch-Märkische Emschertalbahn führte sie von dort unter Nutzung der Verbindungskurve zu den Zechen über Riemke und Herne-Rottbruch zum neuen Bahnhof Herne BME weiter. Am 1. November 1874 wurde sie für den Güterverkehr eröffnet, der Per-



Ein VT 08.5 verlässt um 1954 den alten Bochumer Hauptbahnhof in Richtung Dortmund. Die gusseisernen Säulen des Daches waren genormt und standen auf vielen preußischen Bahnstationen Willi Marotz/Slg. Brinker

sonenverkehr wurde zwei Monate später, am 1. Januar 1875, aufgenommen. Mit der zweiten Verbindung zwischen den BME-Bahnhöfen in Essen und Bochum konnte der Verkehr rasch und wirkungsvoll entzerrt werden.

Innerhalb weniger Jahre entwickelte sich die neue Strecke neben dem Güterverkehr zu den dortigen Anschlüssen auch zur Trasse für den schnellen Personenverkehr, während auf der Stammverbindung von 1862 nun vornehmlich die lokalen Verkehrsbedürfnisse zufriedengestellt wurden.

Stattliches Empfangsgebäude

Am Bochumer Bahnhof entstand im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zur Emschertalbahn nach der am 27. August 1872 erfolgten öffentlichen Ausschreibung bis 1874 ein neues, wuchtiges Empfangsgebäude, dem ein damals gern genutzter fünfteiliger Grundriss zugrunde lag: Seitlich an den zweigeschossigen Mittelrisalit schloss sich auf beiden Seiten jeweils ein eingeschossiger Mitteltrakt an, der außen wieder mit einem zweigeschossigen Eckrisalit abgeschlossen wurde. Später wurde das Gebäude noch durch weitere Flügelbauten und verschachtelte Vorbauten auf der Straßenseite ergänzt. Auch die Güterabfertigung wurde beträchtlich erweitert und im Dreieck zwischen dem

Bahnhof und der Herner Strecke ein Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen errichtet.

Schon früh räumliche Enge

Mit der Verstaatlichung der BME zum 1. Januar 1882 übernahm die Königliche Eisenbahndirektion (KED) Elberfeld mit den BME-Strecken auch den Bochumer Bahnhof. Mit der zweiten Verwaltungsreform bei den Preußischen Staatsbahnen wurden die Strecken im mittleren Ruhrgebiet 1895 der neu gegründeten KED Essen unterstellt. Inzwischen hatte auch die Entflechtung des Gleisnetzes mit den eng nebeneinander verlaufenden Strecken der früheren Privatbahn-Konkurrenten begonnen. Damit verbunden war auch die Neuordnung der Verkehrsströme, vor allem im Güterverkehr.

Der frühere BME-Bahnhof hieß zunächst auch weiterhin „Bochum B. M. Bf“, erst 1897 wurde er in „Bochum Süd“ umbenannt (gleichzeitig wurde aus dem Rheinischen Bahnhof der Bahnhof „Bochum Nord“).

Doch bald schon rächte sich die einst als günstig empfundene Lage des Bahnhofs: Nicht nur die mittlerweile beidseitig bis an die Bahnanlagen heranreichende städtische Bebauung, sondern auch der durch die Lage der Emschertalbahn entstandene schräge Winkel auf seiner Nordwestseite führ-



Das war seinerzeit ein wichtiges Ereignis für die Großstadt Bochum: Öffentliche Grundsteinlegung für das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofs am 12. Oktober 1955
 Stadt Bochum, Referat für Kommunikation

ten zusammen mit dem Ortsgüterbahnhof, der dahinter beginnenden Schwerindustrie und dem Bahnbetriebswerk Bochum Süd mit dem inzwischen mehrfach erweiterten Ringlokschuppen zu einer räumlichen Beengtheit, die kaum Möglichkeiten zur Erweiterung bot. Dies wog umso schwerer, da auch der städtische Straßenverkehr im anfangs nicht geahnten Maß zugenommen hatte. Die Unterführung im Verlauf der (damaligen) Hattinger Straße, die direkt neben dem Bahnhof die Gleise unterquerte und durch die später auch die Straßenbahn rollen sollte, war eng und schmal und trug bei den Bochumern nicht zu Unrecht den Spitznamen „Mausefalle“.

Überdachte Bahnsteige ab 1899

Nachdem zuvor bereits mehrfach Erweiterungen an den Güterverkehrsanlagen zur teilweisen Verschwenkung der Durchgangsgleise im westlichen Bahnhofsbereich geführt hatten, wurde 1899 auch der Personenbereich des Bahnhofs umfassend umgestaltet.

Dabei erhielt er endlich überdachte Bahnsteige, die nun durch einen neuen Personentunnel vom Empfangsgebäude aus erreichbar waren; auch ein Südeingang direkt neben der Unterführung samt zweitem Personentunnel kam hinzu. Zwei War-

tegleise für hier endende Vorortzüge ergänzten die Gleisanlagen.

Aus Bochum Süd wird Hauptbahnhof

Den Ersten Weltkrieg überstand der Bahnhof ohne größere Schäden; dafür tauchte bereits 1919 in den Kursbüchern und auf den Fahrplänen der Preussischen Staatsbahnen für ihn der neue Name „Bochum Hauptbahnhof“ auf, den auch die im Jahr darauf gegründete Deutsche Reichsbahn übernahm. Damit war zumindest der verkehrlichen Bedeutung des Bahnhofs Genüge getan, übertraf er im Personenverkehr doch bei Weitem die Reisedenzahlen des Nordbahnhofs (der seinen Namen weiterhin behielt).

Zentraler Bahnhof für alle von Bochum ausgehenden Strecken war er jedoch nicht; weiterhin nutzten die Züge der Rheinischen Strecke und der „Salzstrecke“ Witten – Langendreer – Wanne den Bahnhof Nord. Umsteigen auf die BME bedeutete für die dort ankommenden Reisenden wie gehabt einen langen Fußweg mitten durch die Bochumer Innenstadt, eine Droschken- oder Straßenbahnfahrt.

Zusammen mit der Enge am Hauptbahnhof führte dieser verkehrliche Nachteil bereits 1928 seitens der Reichsbahn zu ersten Erwägungen einer



Noch ohne S-Bahn-Bahnsteig präsentiert sich der Bochumer Hbf am 30. Januar 1967. Ein Personenzug mit E 41 in Grün und Blau passiert die Brücke über die Wittener Straße am Kortumpark Wolf-Dietmar Loos

Bahnhofsverlegung. Die entsprechenden Planungen von Professor Giese sahen den Neubau eines zentralen Bahnhofs am Zusammenlauf der ehemaligen BME- und RhE-Strecken nördlich des Nordbahnhofs vor. Damit hätte er den Verkehr beiden Strecken aufnehmen, bündeln und verteilen können. Aber: Lag der damalige Hauptbahnhof schon nicht gerade verkehrsgünstig am südöstlichen Ende der Stadtmitte, so wäre der neue Hauptbahnhof ganz weit im Nordosten entstanden – und damit ebenfalls in abseitiger Lage. Die Nachteile,

Das einer Großstadt nicht gerecht werdende schlichte Empfangsgebäude des „Katholikentagsbahnhofs“ wurde bewusst nur als Provisorium angelegt

Stadt Bochum, Referat für Kommunikation



darunter die schwere Erreichbarkeit und die absehbaren Probleme für die weitere Stadtentwicklung, überwogen und der Plan wurde fallengelassen.

Kriegszerstörung und Neubeginn

Nach dem Zweiten Weltkrieg sah die Lage jedoch ganz anders aus: Als einer der wichtigsten Rüstungsbetriebe des Deutschen Reichs sahen sich die einzelnen Werksteile des Bochumer Vereins für Gussstahlfabrikation bereits früh alliierten Luftangriffen ausgesetzt; dabei wurden ab 1943 auch die benachbarten Anlagen des Hauptbahnhofs immer wieder in Mitleidenschaft gezogen. Allerdings entging er – im Gegensatz zu großen Teilen der innenstädtischen Wohn- und Geschäftsbebauung – seiner völligen Zerstörung. Das Empfangsgebäude allerdings war im November 1944 durch eine Bombe so schwer getroffen worden und völlig ausgebrannt, dass es nach Kriegsende abgerissen werden musste.

Der Lokschuppen im Bw hatte ebenfalls schwere Schäden davongetragen und musste später teilweise abgetragen werden. Glimpflicher kamen die Bahnsteige davon, deren Überdachung allerdings teilweise zusammengebrochen war. So konnten bald wieder planmäßige Personenzüge den Hauptbahnhof anfahren.

Schon bald nach Kriegsende stellte sich daher die Frage nach dem Wiederaufbau des Empfangsgebäudes. Angesichts der schweren Zerstörungen,



Als TEE Parsifal von Hamburg nach Paris kamen die dreiteiligen RGP-Triebwagen der SNCF auch in den neuen Bochumer Hauptbahnhof, so wie hier am 6. März 1958

Hans Schmidt, Slg. Brinker

die sich entlang der BME-Trasse durch die Stadt zogen, ergaben sich nun jedoch neue, noch zwei Jahrzehnte zuvor für nicht realisierbar gehaltene stadtplanerische Möglichkeiten. Im Zuge der ohnehin anstehenden Neugestaltung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse konnte man nun auch einen großzügigen Neubau des Hauptbahnhofs in anderer, zentralerer Lage zur Stadtmitte vorsehen, der keine substantiellen Eingriffe in die noch intakte Bausubstanz erforderlich machte. Bereits 1947 begannen die Planungen dazu, die jedoch aufgrund der Komplexität des Vorhabens mehrere Jahre in Anspruch nehmen sollten.

1949: Bahnhof für den Katholikentag

Bis dahin musste der bisherige Hauptbahnhof weiterhin seine Aufgaben erfüllen und dafür auch ein – von Anfang an als Provisorium gedachtes – neues Empfangsgebäude erhalten, das bis zum für Anfang September 1949 in Bochum geplanten 73. deutschen Katholikentag, dem zweiten der Nachkriegszeit, fertiggestellt sein sollte.

Die Zeit drängte und Baumaterialien waren knapp, so wurden die eigentlich für den Wiederaufbau des Herbeder Güterschuppens vorgesehenen Klinker kurzerhand nach Bochum „umdirigiert“. Mit ihrer Hilfe entstand nun das erste völlig neu entworfene Empfangsgebäude der Nachkriegs-Reichsbahn im Westen, ein zwar schlichter, nichtsdestotrotz jedoch auch zeitgemäß-moderner

Bau. Das nach Plänen des späteren Hochbaudezernenten der Bundesbahndirektion Essen, Wilhelm Bangen, entstandene Gebäude zeichnete sich besonders durch die vollverglaste runde Dachlaterne aus, die dem Inneren der Schalterhalle zu lichtdurchstrahlter Luftigkeit verhalf und im starken Kontrast zur ansonsten schlichten Außenoptik stand. Als Aushängeschild der im Wiederaufbau begriffenen Stadt wurde der im Volksmund schnell „Katholikentagsbahnhof“ genannte Bau gerade rechtzeitig zu diesem Ereignis fertig.

Mit der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes konnte auch elektrisch gefahren werden: E 41 042 ist am 6. März 1958 auf Gleis 4 eingelaufen und wartet den Fahrgastwechsel ab

Hans Schmidt/Slg. Brinker



Die Bahnsteige indes hatte die Reichsbahn in Anbetracht der ohnehin nur noch kurzen angeordneten „Laufzeit“ des Bahnhofs nur provisorisch hergerichtet und die zerstörten Partien der Überdachung nicht mehr erneuert – so begrüßten den Reisenden an mehreren Stellen lediglich die stehengebliebenen Stahlstützen.

Ein neuer Hauptbahnhof entsteht

In der Zwischenzeit gediehen die Pläne zur Verlegung des Hauptbahnhofs weiter. Für ihn kam ein weitestgehend zerstörtes Stadtareal rund um die ehemalige Scharpenseel-Brauerei rund 650 Meter weiter östlich in Frage, das nicht nur den Neubau eines großzügigen Personenbahnhofs mit sechs Bahnsteiggleisen und einem sachlich-modernen Empfangsgebäude erlaubte, sondern auch die Anlage eines einer Großstadt würdigen Vorplatzes mit breiter Ringstraße und Haltestellen für Busse

■ Der neue Hauptbahnhof war kein isolierter Bau, er fügte sich in seine neue Umgebung ein.

und Straßenbahnen. Hierfür sah die Planung eine leichte Süd-Verschiebung der alten BME-Trasse sowie deren Anhebung in Dammlage vor, wodurch die Unterführungen der drei neuen südlichen Ausfallstraßen Viktoriastraße (am alten Hbf) sowie Wiemelhauser Straße (heute Universitätsstraße) und Wittener Straße direkt unterhalb des Bahnhofs seitlich vom Empfangsgebäude gehoben und verbreitert werden konnten.

Auch der sich anschließende Innenstadtbereich wurde neu gestaltet und seine Straßenzüge (darunter der neue Innenstadtring) auf den neu entstehenden Hauptbahnhof ausgerichtet.

Während die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes Sache der Bochumer Stadtplaner war, kümmerte sich der mittlerweile zum Bundesbahnoberrat auf-

Die ET 30 prägten nahezu drei Jahrzehnte lang das Bild des Nahverkehrs in Bochum

Michael Hubrich



Moderne DB-Gesichter der 50er-Jahre: Der rundliche VT 11.5 harmoniert sehr gut mit den geschwungenen Bahnsteigüberdachungen des 1957 eröffneten neuen Bochumer Hauptbahnhofs (Gleis 5, 11. Februar 1967)

Wolf-Dietmar Loos

gestiegene Dipl.-Ing. Wilhelm Bangen um die Leitung der Entwurfs- und Bauarbeiten.

Junger Architekt am Werk

Die mehrmals geänderten Pläne für das neue Empfangsgebäude stammten vom jungen Essener Architekten Heinz Ruhl und nahmen in ihrer endgültigen Fassung vom 4. Januar 1955 Bezug auf die in der Nachbarschaft entstehenden neuen Bochumer Großbauten von Berufsschule, Arbeitsamt, Stadtwerken und Stadtbad. Neben dem langgestreckten, aber schmalen vieretagigen Rasterfassaden-Gebäuderiegel in Betonskelettbauweise mit dunkelroter Ziegelausfachung fällt vor allem die vollverglaste Vorhalle mit ihrem kühn geschwungenen Dach auf, die dem gesamten Ensemble zu einer gewissen Leichtigkeit verhilft.

Die auf schlanken, mit buntem Klinker verkleideten Betonsäulen ruhenden und frontseitig abge-



rundeten Vollbeton-Bahnsteigüberdachungen nehmen den Schwung des Vorhallendachs auf. Und auch die vollverglasten Bahnsteigaufbauten für die Bahnsteigaufsicht und die Warteräume sowie die ebenfalls verklinkerten Aufbauten für die Gepäckaufzüge entsprechen mit ihrer klaren Formensprache ebenfalls eindeutig dem Stilempfinden der 50er-Jahre. Während ihres Aufenthalts in Bochum mussten die Reisenden im neuen Hauptbahnhof auf weitere Bequemlichkeiten nicht verzichten – so gab es neben einer Bahnhofsgaststätte ein Café, ein Lichtspiel-Theater und ein Bahnhofshotel.

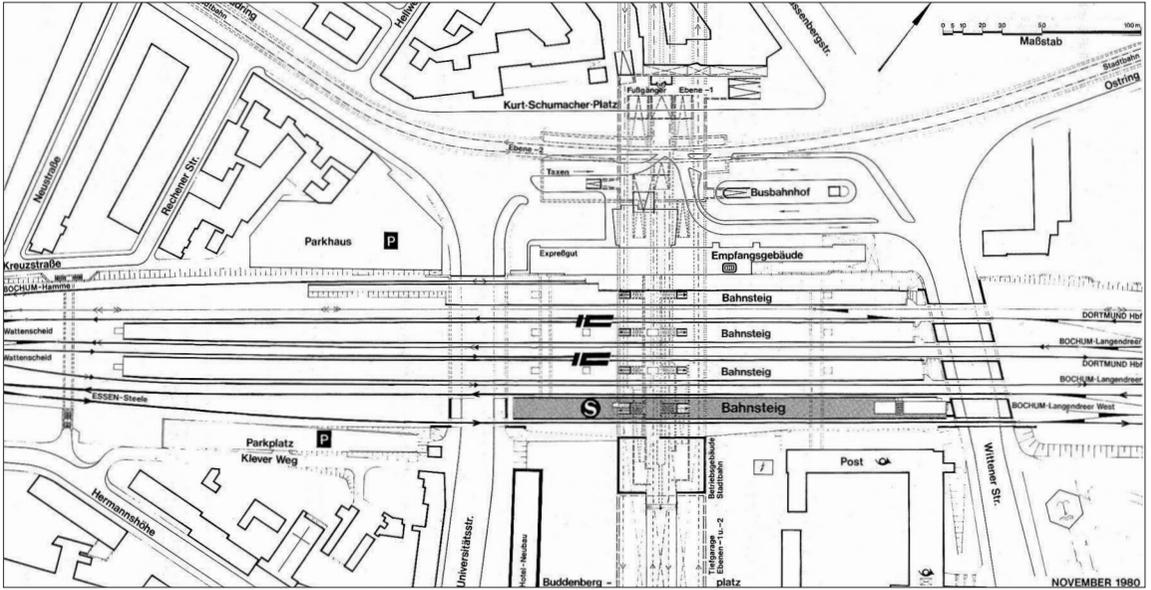
Eröffnung und Elektrifizierung

Seitens der Stadt Bochum nahm das Projekt „Verlegung des Bahnhofs Bochum Hbf“ nach einem entsprechenden Ratsbeschluss vom Juni 1953 langsam Fahrt auf. Im Februar 1954 begannen „unter dem laufenden Rad“ die Bauarbeiten für die Ver-

schwenkung und Anhebung der Trasse und die Verlegung der Gleise und Signale. Insgesamt wurden rund 250.000 Kubikmeter Boden bewegt; der entfernte Trümmerschutt diente dabei der Höherlegung des Bahndamms um vier Meter. Am 12. Oktober 1955 fand die feierliche Grundsteinlegung für das neue Empfangsgebäude statt.

Nach anderthalbjähriger Bauzeit konnte der neue Hauptbahnhof am 30. Mai 1957 morgens früh um 4:25 Uhr mit dem ersten Zug provisorisch in Betrieb genommen werden. Die feierliche Eröffnung wurde am folgenden Tag im Beisein von Bundesverkehrsminister Seeborn zelebriert. An diesem 1. Juni 1957 nahm die Bundesbahn auch den elektrischen (Insel-)Betrieb zwischen Düsseldorf und Hamm mit den neuen Triebzügen der Reihe ET 30 auf.

Am alten „Katholikentagsbahnhof“ wurden bald darauf die Bahnsteiganlagen entfernt. Als Güter-



Der Lageplan des Hauptbahnhofes Bochum mit den zwei zusätzlichen S-Bahnsteigen

Slg. Oliver Strüber

bahnhof mit bis in die 80er-Jahre hinein genutzter Güterabfertigung blieb er aber weiterhin bestehen; sein Empfangsgebäude von 1949 nutzte die DB fortan (und noch bis 1994) für Schulungszwecke. Nach mehrjährigem Leerstand ist in dem unter Denkmalschutz stehenden Gebäude heute das Veranstaltungszentrum „Rotunde“ zu finden.

Als neue Visitenkarte und Aushängeschild der Stadt unterstrich das Ensemble aus neuem Hauptbahnhof und Umfeld den Anspruch Bochums als weltoffene, moderne Großstadt. Mit seinen sechs Bahnsteiggleisen entsprach er auch betrieblich

vollauf den Anforderungen an einen zeitgemäßen Durchgangsbahnhof. Überwacht wurden die Betriebsabläufe vom neu errichteten Fahrdienstleistungswerk Bhf am östlichen Ende neben Gleis 7, damals eines der modernsten Gleisbildstellwerke der Bundesbahn.

Die S-Bahn erreicht Bochum

Ende der 60er-Jahre fiel der Entschluss, den Bochumer Hbf mit der neuen Linie S 1 in den S-Bahn-Betrieb zu integrieren. Dafür waren jedoch umfangreiche Vorarbeiten notwendig, sollte die S 1 doch fortan auf eigenen Gleisen neben der Fernbahn verlaufen.

Vorausschauend für eine künftige Erweiterung hatte man beim Bau des Bahnhofes auf dessen Südseite noch ausreichend Platz gelassen und auch die inzwischen errichtete neue Hauptpost nicht bis direkt an die Gleise herangerückt. So war dort noch Raum genug, um für die S-Bahn neben dem bislang für durchfahrende Güterzüge genutzten Gleis 7 einen neuen Bahnsteig und die Trasse für das Gleis 8 schaffen zu können. Am 26. Mai 1974 begann der Betrieb der S 1 zwischen Duisburg-Großenbaum und Bochum Hbf; 1983 wurde die Strecke bis Dortmund Hbf verlängert.

Auch auf der Westseite war es in den 70er-Jahren zu größeren baulichen Veränderungen gekommen: Die bislang über den Bahnhof Bochum Nord verkehrenden Personenzüge von Witten über Bochum-Langendreer nach Herne wurden ab 1979 über den Bochumer Hauptbahnhof geführt.

Voraussetzung dafür war der Bau der neuen Riemker Kurve, die am westlichen Ende des Hauptbahnhofes kurz vor dem „Katholikentagsbahnhof“ mit einer aufgeständerten Trasse den

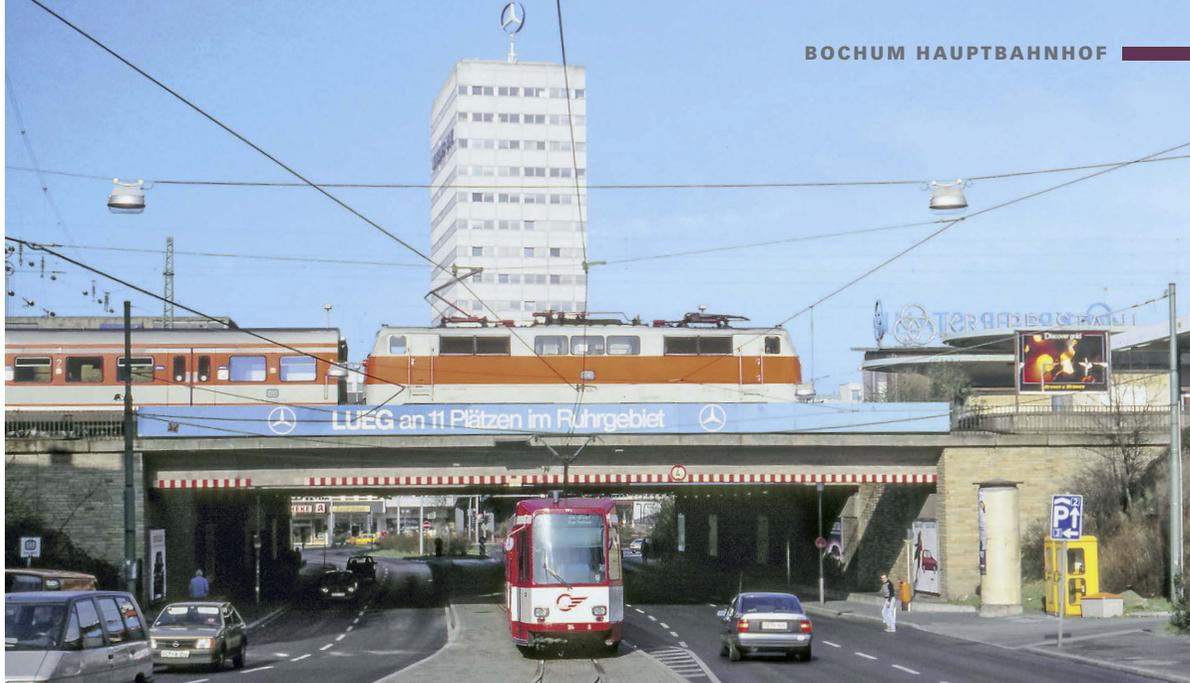
DAS AKTUELLE VERKEHRSANGEBOT

Fernverkehrslinien

ICE 10	Berlin Ostbahnhof – Köln/Bonn Flughafen
ICE 41	Dortmund – München
ICE 42	Dortmund – München
ICE 47	Dortmund – Stuttgart
IC/EC 30	(Westerland –) Hamburg-Altona – Stuttgart (– Chur)
IC/EC 32	(Berlin Südkreuz –) Dortmund – Stuttgart (– Klagenfurt)
IC 55	Leipzig – Köln

Regionalverkehrslinien

RE 1	NRW-Express Aachen – Hamm
RE 6	Rhein-Weser-Express Köln/Bonn Flughafen – Minden
RE 11	Rhein-Hellweg-Express Kassel-Wilhelmshöhe – Düsseldorf
RE 16	Ruhr-Sieg-Express Essen – Siegen
RB 40	Ruhr-Lenne-Bahn Essen – Hagen
RB 46	Glückauf-Bahn Gelsenkirchen – Bochum
S 1	Solingen – Dortmund



Vor dem Europa-Hochhaus erreicht eine S 1 am 16. Februar 1990 Gleis 8 des Hauptbahnhofs. In der Unterführung der Universitätsstraße hat ein Bogestra-Triebwagen der Line 302 umgesetzt Wolf-Dietmar Loos

Rand des heutigen Kneipenviertels „Bermudadreieck“ überquert und jenseits des ehemaligen Lokschuppens in die längst nicht mehr im Personenverkehr genutzte Emschertalbahn der früheren BME einmündet.

Mit der Durchbindung der S 1 nach Dortmund entfiel dieser durchgehende Zuglauf, da den Abschnitt zwischen Bochum-Langendreer und Bochum Hbf nun die S-Bahn abdeckte.

Weiterbau unter der Erde

Seither nutzen die Triebwagen der später als „Nokia-Bahn“ (heute „Glückauf-Bahn“) bekannten Verbindung Bochum – Wanne-Eickel (seit 1993 weiter bis Gelsenkirchen) planmäßig das direkt vor dem Empfangsgebäude endende Kopfgleis 1. Das sonst nicht vom Personenverkehr genutzte Gleis 2 stand damit wieder für den Bochum Hbf durchfahrenden Güterverkehr zur Verfügung.

Doch der Ausbau des Bochumer Hauptbahnhofs zu einer noch bedeutungsvolleren Verkehrsdrehscheibe ging auch in den Folgejahren noch weiter: So entstand seit den 80er-Jahren unter dem Empfangsgebäude und dem Kurt-Schumacher-Platz ein zweigeschossiger unterirdischer Turmbahnhof für die Stadtbahnlinien 306 und 308/318 (Ebene -1) sowie 302, 310 und U 35 (Ebene -2) mit darüber angeordneter Verteilebene.

Dank Modernisierung wieder zeitgemäß

Der inzwischen etwas in die Jahre gekommene Hauptbahnhof wurde 2004–2006 einschließlich der Unterführung und der Bahnsteige umfassend, aber behutsam und den Denkmalpflegeanforderungen gemäß, renoviert.

Das Erdgeschoss des Empfangsgebäudes wurde dabei teilweise entkernt, die im rechten Teil untergebrachte Gepäck- und Expressgutannahme entfernt und die Bahnhofsbuchhandlung dorthin verlegt. Offiziell dem Betrieb übergeben wurde der umgestaltete Bahnhof am 29. Mai 2006 – fast auf den Tag genau 49 Jahre nach seiner Eröffnung.

Ab 2007 wurden zudem die Signalanlagen durch zeitgemäße Technik ersetzt; mit der Inbetriebnahme der zweiten Baustufe des ESTW Bochum Nord konnte das Stellwerk am 12. September 2008 außer Betrieb gehen.

Als moderne Bahnstation der zweithöchsten DB-Kategorie 2 ist der Bochumer Hauptbahnhof heute wieder fit für künftige Aufgaben. Eine Blume im Revier ist er weiterhin – nicht nur für Bochumer ... Oliver Strüber

Vor einem D-Zug schleppt 103 144 Schwesterlokomotive 103 147 am 11. April 2000 durch Bochum Hbf OS





REGIOBAHN METTMANN – KAARST

S-Bahn mit Talent

OHNE FAHRLEITUNG ■ 1998 übernahm die Regiobahn GmbH die Strecken Neuss – Kaarst und Düsseldorf-Gerresheim – Dornap-Hahnenfurth von der Deutschen Bahn. Seit 1999 fährt dort die S 28. Vielleicht einmal mit Strom?

Eine Besonderheit im Gesamtnetz der S-Bahn Rhein-Ruhr ist die Regiobahn Mettmann – Kaarst allemal. Das fängt schon bei den dort eingesetzten Dieseltriebwagen vom Typ Talent an; eine Oberleitung gibt es auf den beiden der Regiobahn GmbH gehörenden Teilstücken (noch) nicht.

Doch beginnen wir von vorn: Als die DB Ende der 80er-Jahre ihre Pläne kundtat, den Personen-

verkehr auf den Strecken Neuss – Kaarst und Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann in absehbarer Zeit aufgeben zu wollen, regte sich rasch heftiger Widerstand. Die Bürgerproteste führten zur Gründung einer kommunalen Initiative, deren Ziel es war, beide Strecken zu übernehmen und so den Betrieb sicherzustellen. Die am 8. August 1992 von den beteiligten Kommunen gegründete Regionale



So sieht der Planverkehr der Regiobahn aus: Zwei Talente, hier VT 1012 und VT 1010 am 23. August 2015 westlich von Erkrath, befahren als S 28 die gesamte Strecke

Wolfgang Bügel/Sig. Eisenbahnstiftung

Bahngesellschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf-Erkath-Mettmann-Wuppertal mbH, kurz Regiobahn GmbH, trat von Anfang an sowohl als Eisenbahninfrastruktur- als auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf.

Reicht das Geld?

Der erste Schritt der neuen Gesellschaft war die Durchfinanzierung des Projekts: Die Planungen gingen von 100 Millionen D-Mark für die Instandsetzung der Infrastruktur sowie von etwa 24 Millionen D-Mark für die Beschaffung neuer Zuggerätschaften aus. 90 Prozent der Kosten übernahm das Land Nordrhein-Westfalen aus Regionalisierungsmitteln – damit war der Weg frei für die Verhandlungen mit der DB zur Übernahme der beiden Strecken. Gleichzeitig schrieb die Regiobahn die Durchführung des Bahnbetriebs, die Wartung und

Reparatur der Triebzüge sowie die Gewährleistung von Sicherheit und Service in den Zügen aus. 1994 erhielt die Deutsche Eisenbahn Verkehrs-Gesellschaft (DEGV) den Zuschlag, eine Tochter der Aktiengesellschaft für Industrie und Verkehr (AGIV). Diese verkaufte ihre Anteile 1997 an die Compagnie Générale des Eaux (CGEA) und die Energieversorgung Schwaben AG. Seit 2000 ist die CGEA alleinige Gesellschafterin, aus der DEGV wurde die Connex Verkehrs GmbH, seit 2006 Veolia Verkehr GmbH.

Streckensanierung für den Neubeginn

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen mit der Deutschen Bahn gingen die beiden Strecken zum 1. Januar 1998 an die Regiobahn GmbH über. Zum Fahrplanwechsel am 24. Mai 1998 endete der DB-Betrieb auf dem Westast zwi-



Der Ostabschnitt der S 28 lebt bis heute auch vom Güterverkehr zu und von den Kalkwerken in Dornap-Hahnenfurth. Am 11. Juni 1975 wartete 052 372 im Bahnhof Neanderthal Wolfgang Bügel/Slg. Eisenbahnstiftung

schen Neuss und Kaarst; am 24. September des Jahres begann dort die Sanierung der Strecke. Am 2. September 1999 endete auch auf dem östlichen Teilstück von Düsseldorf-Gerresheim bis Mettmann der Personenverkehr, um auch dort die Strecke durcharbeiten zu können – der Güterverkehr bis Dornap-Hahnenfurth wurde jedoch auch weiterhin beibehalten.

Im Rahmen der Bauarbeiten wurden alle Stationen modernisiert, ihre Bahnsteige auf das einheitliche S-Bahn-Niveau angehoben und für Barrierefreiheit gesorgt. Von Kaarst aus reaktivierte man

■ S-Bahnen im 20-Minutentakt mit Diesel-Talenten – so etwas bietet nur die S 28.

zudem die bereits stillgelegte Strecke in Richtung Viersen bis zum Kaarster See, wo die neue Endhaltestelle für die Regiobahn-Triebwagen eingerichtet wurde. In Mettmann Stadtwald entstanden die Leitstelle und die Werkstätte.

Nach Abschluss all dieser Arbeiten konnte am 26. September 1999 mit den neu beschafften weiß-roten Talent-Triebwagen feierlich der Betrieb der S 28 vom Kaarster See bis Mettmann Stadtwald aufgenommen werden. Die erste, nicht von der Deutschen Bahn und nur von Dieseltriebwagen bediente Verbindung der S-Bahn Rhein-Ruhr war damit an den Start gegangen. Bis heute zeichnet sie beides aus.

Nur im Mittelabschnitt vom Neusser Hauptbahnhof über Düsseldorf Hbf bis Düsseldorf-Gerresheim fährt die S 28 nicht allein – auf der stark belegten Hauptstrecke sind auch viele andere Züge des Regionalverkehrs unterwegs. Auf beiden Regiobahn-eigenen Strecken hingegen bieten die Talent-Triebwagen die einzige Möglichkeit, die Strecke im Schienenpersonenverkehr zu erleben. Dass sie eines Tages als durchgehend betriebene Strecke zum wichtigen Bestandteil des S-Bahn-Netzes an Rhein und Ruhr werden sollten, konnte bei ihrer Inbetriebnahme in den 1870er-Jahren freilich noch niemand ahnen.

Westabschnitt – von Neuss nach Viersen

Wie viele andere Strecken in der Zeit der großen Privatbahngesellschaften entstand auch die Verbindung von Neuss nach Viersen als Konkurrenzstrecke zu anderen bereits ausgeführten Bahnen. Hier war es die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft (RhE), die in den 1870er-Jahren ausgehend von ihrem Bahnhof Neuss an der Strecke Köln – Kleve eine eigene, geradlinige Bahnverbindung in Richtung Viersen baute. Mit diesem Projekt und der gleichzeitig in Angriff genommenen Strecke Krefeld – Rheydt versuchte die RhE, vor allem der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) Verkehre abspenstig zu machen, welche damals die Strecken Mönchengladbach – Düsseldorf und Duisburg-Ruhrort – Mönchengladbach betrieb. Am 15. November 1877 konnte die RhE den ersten Teilab-



Auf dem Weg nach Wuppertal hielt 515 614 am 15. Mai 1985 in Dornap-Hahnenfurth. Ab Ende 2019 sollen über Mettmann Stadtwald hinaus wieder Züge bis Wuppertal fahren!

Peter Schiffer/Slg, Eisenbahnstiftung

schnitt von Neuss bis Neersen eröffnen. Am selben Tag ging auch die Strecke Krefeld – Rheydt in Betrieb, die in Neersen den Anschluss in beide Richtungen herstellte. Bis zum 1. November 1878 war auch das Reststück bis zum Endbahnhof Viersen RhE fertiggestellt.

Defizitär von Beginn an

Trotz der geradlinigen, weitgehend am Nordkanal entlangführenden und damit kurze Fahrzeiten bietenden Trassenführung war der RhE-Strecke jedoch von Anfang an kein besonderer wirtschaftlicher Erfolg beschieden. Dies lag vor allem daran, dass die neue Verbindung Mönchengladbach als wichtigen Gewerbestandort und Bahnknoten der Region westlich des Rheins im wahrsten Sinne des Wortes links liegen ließ. So blieben der RhE-Strecke stets nur lokale Güter- und überschaubare Personenverkehre.

Mit der Verstaatlichung wurde die Preußische Staatsbahn 1880 Eigentümerin der Strecke. Große Änderungen führte aber auch sie nicht durch – es blieb bei der geringen regionalen Bedeutung.

Auch die 1909 eröffnete Verbindungskurve von Mönchengladbach-Neuwerk zum Hauptbahnhof konnte dem Zustand

nicht abhelfen. Nach dem Zweiten Weltkrieg nahmen die Verkehrsleistungen weiter ab; die DB sah sich gezwungen, den Personenverkehr zwischen Kaarst und Viersen zum 29. September 1968 aufzugeben. Der spärliche Güterverkehr auf diesem Streckenstück konnte sich noch bis Ende 1984 halten, bald darauf folgte die Stilllegung. Lediglich zwischen Neuss und Kaarst rollten auch weiterhin Nahverkehrszüge.

Ostabschnitt: Düsseldorf – Dortmund

Auch im Falle des heutigen Ostteils der S 28 war die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft für dessen Entstehung zuständig – abermals als Konkurrenzstrecke. Mit einer eigenen Bahnstrecke vom Bahnhof Düsseldorf RhE (heute Düsseldorf-Derendorf) über Mettmann, Schwelm, Gevelsberg und Hagen nach Dortmund wollte sie vor allem am üppigen Verkehr der weiter südlich verlaufenden Stammstrecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) partizipieren. Aufgrund des engen Tals der Wupper musste man beim 1873 begonnenen Bahnbau allerdings auf die Höhenzüge im Wuppertaler Norden ausweichen. So erschloss die Strecke zwar verschiedene, bislang vom Bahnbau

DIE STATIONEN HEUTE

km	Bezeichnung
Westabschnitt	
0,0	Neuss Hbf
4,4	IKEA Kaarst
5,4	Kaarst Mitte/Holzbüttgen
6,2	Kaarster Bahnhof
7,1	Kaarster See
Ostabschnitt	
4,9	Düsseldorf-Gerresheim
8,5	Erkrath Nord
11,7	Neanderthal
14,9	Mettmann Zentrum
15,5	Mettmann Stadtwald

Westabschnitt

Ostabschnitt



Anlässlich des 12. Sommerfestes der Regiobahn pendelte 275 814 (Vossloh G 1206) der Railflex GmbH am 9. Juli 2017 mit einem historischen Personenzug über die Strecke

Wolfgang Bügel/Slg. Eisenbahnstiftung



VT 1055 und VT 1004 der Regiobahn halten als S 28 zum Kaarster See am 15. Mai 2000 am modernen Haltepunkt IKEA Kaarst

Oliver Strüber

vernachlässigte Orte wie Neanderthal oder Mettmann, doch blieb das von der RhE erhoffte große Verkehrspotenzial aus.

Dies war nicht unbedingt zu erwarten gewesen, wies doch die neue Strecke gegenüber der BME-Stammbahn (mit der Steilrampe Erkrath – Hochdahl) günstigere Neigungsverhältnisse vor allem

im Bereich der mit Kunstbauten geradezu „gespickten“ Wuppertaler Nordbahn auf. Trotz vieler später hinzugekommener Abzweigstrecken konnte sie nie mehr als regionale Bedeutung erlangen.

Zudem war nach der Verstaatlichung der RhE (1880) der Konkurrenzgedanke zwischen beiden Bahnen entfallen – die wichtigen Verkehre ließ die Preußische Staatsbahn fortan durch das Tal der Wupper rollen. Für die nördlich davon verlaufende Trasse blieben ein bescheidener Personenverkehr sowie die Funktion als Entlastungsstrecke.

Schnelle Trennung vom Durchgangsverkehr

Im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Düsseldorfer Zentralbahnhofs als Ersatz für die bisherigen Bahnhöfe der großen Privatbahngesellschaften wurde der Bahnhof Gerresheim RhE bereits 1891 aufgegeben und die Strecke über eine neu trassierte Verbindung zum früheren Bahnhof Gerresheim BME und damit zur BME-Stammbahn geführt. 1896 erbaute man schließlich noch eine Verbindungskurve vom Bahnhof Wuppertal-Vohwinkel zu unserer Strecke bei Wuppertal-Lüntenbeck. Mehr Verkehr entstand aber auch dadurch nicht.

Im Laufe der folgenden Jahrzehnte verlor die Strecke weiter an Bedeutung, vor allem als durchgehende Verbindung von Düsseldorf nach Dortmund. Der Personenverkehr beschränkte sich auf verschiedene Teilstücke wie die Abschnitte Düssel-



Während der Bauarbeiten in Wuppertal im Sommer 2017 setzte die Regiobahn ehemalige AKN-Triebwagen als Verstärker ein. VT 39 ist am 18. Juli 2017 in Düsseldorf-Gerresheim zu sehen

Thomas Feldmann

dorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald sowie die Wuppertaler Nordbahn. Auf letzterer fuhren 1991 die letzten 515er im Planeinsatz, 1999 endete auch der Gütertransport. Für unseren Abschnitt jedoch behielt der Güterverkehr zu den Kalkwerken in Dornap-Hahnenfurth bis heute seine Bedeutung.

Verlängerung mit Verzögerung

Mit der durchgängigen Betriebsaufnahme vom Kaarster See bis Mettmann Stadtwald begann 1999 das S-Bahn-Zeitalter – sehr erfolgreich sogar. Seit dem 28. Mai 2000 fährt die S 28 im 20-Minuten-Takt. So konnte man seitens der Regiobahn auch über eine Ausweitung des eigenen Netzes nachdenken: 2005 wurde die Verlängerung von Mettmann Stadtwald bis zum Bahnhof Wuppertal-Vohwinkel beschlossen.

Hierzu soll eine neue Verbindungskurve gebaut werden, die kurz vor Dornap-Hahnenfurth aus der bestehenden Trasse zu den Kalkwerken abzweigt, weitgehend parallel zur B 7 führt und bei Wuppertal-Dornap in die Trasse der aus Essen kommenden ehemaligen Prinz-Wilhelm-Eisenbahn einmündet. Im August 2009 erging seitens der Bezirksregierung in Düsseldorf der Planfeststellungsbeschluss, 2013 war die Finanzierung gesichert und 2014 begann der Bau.

War ursprünglich die Betriebsaufnahme schon für 2016 geplant, so wurde die Eröffnung mehrmals verschoben – aktuell ist sie für Dezember

2019 geplant. Bis dahin soll die Strecke auch elektrifiziert sein.

Auch für den westlichen Streckenteil gab es Bestrebungen zur Verlängerung: Die ursprüngliche Planung sah den Wiederaufbau der alten Strecke bis Viersen vor – mit der Option zur Verlängerung bis ins niederländische Venlo.

Nachdem der Kreis Viersen zunächst jedoch seine finanzielle Beteiligung daran ausgeschlossen hatte, konzentrierten sich die Pläne auf die Anbindung Mönchengladbachs über Neersen und die ehemalige Strecke Krefeld – Rheydt. Doch auch hier bleibt die Realisierung aufgrund der nicht geklärten Finanzierung fraglich. 2016 ließen Landrat und Bürgermeister des Kreises Viersen allerdings mitteilen, dass sie sich für eine Erweiterung der S 28 einsetzen wollen – ganz vom Tisch scheint die Verlängerung also doch noch nicht zu sein.

In Zukunft elektrisch

Konkret geplant ist jedoch auch für den Westteil der Regiobahn die Elektrifizierung bis Ende 2019; zwischen Neuss und Kaarst einhergehend mit dem zweigleisigen Ausbau. In diesem Zusammenhang wurde in Neuss im Vorfeld bereits die Einfügung weiterer Haltepunkte zwischen dem Hauptbahnhof und Kaarst IKEA geprüft (Neuss Nord, Neuss Morgensternheide, Neuss Johanna-Etienne-Krankenhaus). Mit dem zweigleisigen Ausbau könnten sie umgesetzt werden.

Oliver Strüber



Diese schönen Felsformationen liegen nicht in der Sächsisch-Böhmischen Schweiz, sondern weiter entfernt. Man nennt sie Adersbach-Wekelsdorfer Felsenstadt. Die „Brotbüchse“ der Reihe 810 ist auf dem Weg von Trutnov (Trau-

tenau) in eben jenes Wekelsdorf, tschechisch Teplice nad Metují. Das ist eine Strecke von 32 Kilometern, dabei ist die Luftlinie viel kürzer. Dass die Bahn einen großen S-Bogen beschreibt, liegt unter anderem auch an diesen schönen Felsen.

„Brotbüchse“ in Adersbach



Außerdem war es beim Bau der Lokalbahn, der 1906 begann, enorm wichtig, möglichst viele Ortschaften anzubinden. Und so führt das Band der Schiene praktisch „an jeder Milchkanne“ vorbei. 1908 wurde der Betrieb aufgenommen.

Knapp 100 Jahre später hatte diese Lokalbahn nichts von ihrem Charme verloren. Quietschend und mit lautem Poltern versahen die 80er ihren Dienst. Eine gute Stunde für 32 Kilometer, so sieht Entschleunigung aus.

Rudolf Heym



Kurz vor der Einstellung des Reisezugverkehrs: Der 642 012 passiert bei Esperstedt am 18. Juni 2006 einen kleinen Einschnitt, und weiter geht es schnurgerade auf Bad Frankenhausen zu

Rudolf Heym

BRETLEBEN – SONDRSHAUSEN

Kalitransporte und Militär

TOTE STRECKEN ■ Eines war diese Bahn nie: spektakulär. Es gibt an ihr keine Attraktionen, wie Viadukte oder Tunnel. Der Reiz liegt im Detail, zum Beispiel in der Vielzahl ihrer Anschließer. Heute ist der größte Teil ein schöner Radweg

Die Nebenbahn Bretleben – Sondershausen verlief in Ost-West-Richtung zwischen den Höhenzügen des Kyffhäusers (Kaiser Barbarossa!) und der Hainleite in Thüringen. Sie war 30,9 Kilometer lang und stellte eine Querverbindung zwischen den Hauptstrecken Sangerhausen – Erfurt und Nordhausen – Erfurt her.

Der erste Abschnitt wurde von der Preußischen Staatsbahn am 4. Juli 1894 von Bretleben bis Frankenhausen eröffnet. Am 1. Oktober 1898 folgte die Verlängerung bis Sondershausen. In Esperstedt zweigte seit 1907 die 1994 stillgelegte Kleinbahn nach Oldisleben ab.

In der Region gab es genau in der Achse der Bahn nennenswerte Kalisalz-Vorkommen. Sie haben maßgeblich mit zum Entstehen und zur Wirtschaftlichkeit des Betriebs in den Anfangsjahren beigetragen.

Frankenhausen, eine schöne Kleinstadt, erstmals im 9. Jahrhundert erwähnt, warb mit Sole-Kuren. 1799 eröffnete Wilhelm Gottlieb Manniske ein Krankenhaus. 1818 wurde das erste Kurhaus gebaut, in dem die seit 998 der Salzgewinnung dienende Solequelle für Heilzwecke genutzt wurde. So war man natürlich über den Bahnanschluss 1894 froh. Seit 1927 trägt die Stadt das „Bad“ vor dem Ortsnamen. 1938 wurde das erste Sole-Freibad in Thüringen eröffnet. Dieses Bad gibt es, erstklassig saniert, noch heute, ein Besuch lohnt sich!

Thüringische Kleinstaaterei

Die Nebenbahn begann im preußischen Bretleben, führte dann in das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt, zu dem auch die Kurstadt Frankenhausen gehörte. In Hachelbich erreichte man das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen.



Wegen der schweren Militärtransporte war die Strecke für hohe Achslasten zugelassen. Davon zeugt die 232 142 vor einem Personenzug nach Sondershausen in Göllingen am 22. Mai 1994

Rudolf Heym

Eine wichtige Rolle – auch für die Strecke – spielte das Militär. 1968 wurden für die Nationale Volksarmee (NVA) südlich von Bad Frankenhausen Kasernen erbaut. 1972 durfte sich der Kurort auch Garnisonsstadt nennen. In der „Kyffhäuser“-Kaserne wurden nach 1990 das Standortsanitätszentrum Bad Frankenhausen, das Logistikkataillon 131, das Panzergrenadierbataillon 382 und das Panzerbataillon 384 stationiert. Die Kaserne hatte zu DDR-Zeiten einen Gleisanschluss vom Bahnhof aus. Nach 1990 fuhren die Panzer auf einer festen Straße direkt zu den Laderampen am Bahnhof.

Von Bretleben bis Bad Frankenhausen liegen heute noch die schweren Betonschwellen. Immer wieder geht es um die Möglichkeit, den Schienenverkehr hier wieder zu beleben. 2015 hieß es, die Bundeswehr nähme es selbst in die Hand, um im Falle einer Panzerverladung nicht mehr nach Sondershausen fahren zu müssen. Doch passiert ist seither nichts.

Sensation Wassertunnel

Ab Bad Frankenhausen kann man heute auf der alten Eisenbahntrasse bis Sondershausen radeln (Info: www.bahntrassenradeln.de/details/th26.htm). Sanft ansteigend geht es über Rottleben hinauf auf einen Brechpunkt zu, von dem ab es dann wieder bergab gut rollt in das Wippertal nach Göllingen.



Die Strecke 653 in der Kursbuchkarte 1990/91 RH

ACHTUNG: ZWEIMAL WIPPER!

Die **Wipper in Sachsen-Anhalt** entspringt am Auerberg bei Stolberg im Harz und mündet bei Bernburg in die Saale. Bekannt ist sie bei Eisenbahnfans durch die „Wipperliese“, die Nebenbahn Klostermansfeld – Wippra.

Die **Wipper in Thüringen** entspringt im Eichsfeld am Fuße des Ohmgebirges aus mehreren Quellen im Stadtbereich von Worbis. Sie mündet bei Sachsenburg an der Thüringer Pforte in die Unstrut.



In Sondershausen begannen und endeten die Zugfahrten der Nebenbahn immer am Hausbahnsteig 1

Das Interessante liegt hier aber unter der Erde verborgen: Um die Saline in Bad Frankenhausen mit Wasser zum Antrieb der Förderpumpen zu versorgen, begannen nach 1300 Mönche des Klosters Göllingen mit dem Bau eines Kanals. Er zweigte in Göllingen von der Wipper ab, ein Wehr sorgte dafür, dass stets genug Wasser anstand.

Bemerkenswert für diese Zeit war, dass der Höhenzug, den die Bahn überwindet, damals mit einem 500 Meter langen Tunnel durchquert wurde. Erstmals urkundlich erwähnt wurde dieser im Jahr 1404. Da eine Wasserkunst an der Saline Frankenhausen aber schon für das 14. Jahrhundert belegt ist, wird der Bau des Tunnels auf die erste

Hälfte des 14. Jahrhunderts geschätzt. Damit ist er vermutlich das älteste heute noch in Betrieb befindliche Wasserbauwerk Deutschlands!

Wir radeln weiter. Sanft ansteigend geht es über Hachelbich und Berka weiter bis Sondershausen. Dort können wir stündlich mit 64zern in Richtung Erfurt oder Nordhausen weiterfahren.

Fahrzeugeinsatz früher

Den Betrieb auf der Strecke besorgten anfangs preußische Tenderloks. Zuständig für die Triebfahrzeugstellung waren die Einsatzstellen Sondershausen und Artern. In den 60er-Jahren dominierte die P 8 (38.10) vor Personenzügen, während

WICHTIGE ANSCHLIESSER UND GÜTERKUNDEN

Kalischächte Oldisleben

In Esperstedt (km 4,0) zweigte die 1907 eröffnete Kleinbahn nach Oldisleben ab. Sie war 4,3 Kilometer lang. In Oldisleben gab es eine große Zuckerfabrik und zwei Kalischächte (Schacht I abgeteuft 1905, Schacht II ab 1912). Schon 1922 stellten beide die Förderung ein.

Militär Bad Frankenhausen

In Bad Frankenhausen (km 10,5) baute die NVA ab 1968 große Kasernen und legte dafür ein Anschlussgleis an. Ab 1910 wurde es immer weniger genutzt und schließlich abgetragen.

Kalischacht Göllingen

Die Gewerkschaft „Günthershall“ in Göllingen zur Förderung von Kalisalz wurde 1902 gegründet. Ihr Anschlussgleis begann im Bahnhof Göllingen (km 17,8). Gefördert wurde ab 1907. Ende 1919 arbeiteten 500 Menschen dort! Doch 1922 war Schluss.

Man erkennt das Gelände noch gut durch die früheren Beamten- und Arbeiterwohnhäuser. Zu DDR-Zeiten gab es auf dem alten Schachtareal den Volkseigenen Betrieb „Inducal“ Göllingen, der Induktionswärmeanlagen herstellte.

Müser-Schacht Berka/Militär

Das nächste Kaliwerk war der „Müser-Schacht“ in der Nähe von Berka (Wipper). 1911 begann das Abteufen. In 624 Meter Tiefe stieß man auf ein zehn Meter mächtiges Kalilager. Über das eigene Anschlussgleis wurde das zerkleinerte Rohsalz zur drei Kilometer entfernten Chlorkaliumfabrik in Berka transportiert. Dort verarbeitete man das Salz zu Kalidüngemitteln. Mit Beginn des Ersten Weltkrieges wurde die Förderung eingestellt.

1918 ging es dann vorerst weiter. Unterirdisch wurden Verbindungen zu



Bis zum Erscheinen der 642er im Jahr 2001 fuhren LVT-Garnituren, wie hier bei Hachelbich

Rudolf Heym (2)

G 12 (58.10) und ab den 70er-Jahren auch 44er vor den Güterzügen zu sehen waren. In den Früh- und Abendstunden gab es auch Durchläufe bis und ab Sangerhausen oder Nordhausen.

Die Reisenden saßen in den klassischen DR-Reko-Wagen der Bauarten Bag (zweiachsig) und Baag (dreiachsig). Diesen folgten die Drehgestellwagen der Gattung Bghw, und die Dieselloks der Baureihen 110/112 lösten die P 8 ab.

Der Anschluss zur NVA-Kaserne in Bad Frankenhausen wurde von einer V 60 bedient. Auch die Baureihe 102.1 wurde vor Übergaben und im Rangierdienst eingesetzt. Wenn auch der Kaliverkehr ruhte, gab es in der Zeit der DDR noch einige

Güterkunden, so das ACZ (Agro-Chemisches Zentrum) Bad Frankenhausen, den VEB „Inducal“ Göllingen oder die Mischfutteranlage in Berka (Wipper) auf dem Gelände des ehemaligen Raude-Schachtes. Hinzu kam der Ausbau bereits bestehender Firmen bzw. Betriebe in Sondershausen.

Nach der Wende

Nach der Baureihe 118 und sogar der 132 verkehrten ab Mitte der 90er-Jahre nur noch LVT der Baureihe 772 im Personenverkehr. Ab 2001 wurden sie von der Baureihe 642 (Desiro) ersetzt. Sie setzten den Schlusspunkt unter 103 Jahre Eisenbahngeschichte zwischen Bretleben und Sondershausen. R. Heym

den Schächten „Glückauf“ bei Sondershausen hergestellt, um dort die Belüftung zu sichern. Wegen der nach 1920 eingerichteten Förderquoten für die Kaligewinnung wurde nach 1924 im Müser-Schacht nicht mehr abgebaut.

Ab 1937/38 nutzte die Heeresmunitionsanstalt das Grubenfeld. Im Rahmen von Reparationsleistungen an die Sowjetunion nach dem Zweiten Weltkrieg demonitierte man Fördergerüste und Fördermaschine. Sie sollen in den Steinkohlengruben im Donbass-Revier wieder zum Einsatz gekommen sein.

Raude-Schacht Berka/Militär

Hier lag westlich des Bahnhofes (km 23,8) die erwähnte Chlorkaliumfabrik. In der Verlängerung des Anschlussgleises ging es zum Raude-Schacht der Wintershall AG. Auch hier zog nach dem Ende des Kaliabbaus das Militär ein. Man verlängerte das Anschlussgleis und errichtete im Wald (ehemaliger Glückauf-Schacht) ein Munitionslager. Viele Fremdarbeiter verrichteten nach Kriegsbeginn dort Dienst und fertigten bzw. lagerten Munition. Nach der Räumung durch die Amerikaner 1945 nutzte es in den Jahren der DDR die Nationale Volksarmee.

Betriebe in Sondershausen

Der größte Anschluss (zwischen Berka und dem Hp Jecha) war zuletzt der VEB Elektroinstallation Sondershausen (EIS). Er beschäftigte bis Ende 1989 etwa 3.200 Menschen.

Glückauf-Schächte Sondershausen

Die bedeutendsten Kalischächte sind jene in Sondershausen selbst. Da sie aber nicht mehr direkt an unserer Strecke liegen, sei hier nur der Petersenschacht erwähnt (früher Glückauf II), der als Erlebnisbergwerk ein Anziehungspunkt für viele ist.



Die Lok HALLE 302, eine preußische P 3.1, bei ihrer Abnahme in der Preußischen Eisenbahn-Hauptwerkstätte Cottbus. Wie stolz die Männer auf ihr glänzendes Prachtstück sind!

RVM-Archiv/Slg. Eisenbahnstiftung

RAW COTTBUS

1945 bei Null begonnen

EIN STETIGER WANDEL ■ Zuerst Werkstatt einer Privatbahn, dann Königlich Preussische Eisenbahn-Zentralwerkstatt, danach Reichsbahn-RAW und schließlich Spezialist für sowjetische Großdieselloks – Langeweile kehrte nie ein

Cottbus erhielt in den 1860er- bis 1870er-Jahren Bahnanschluss durch den legendären Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg. Seine als erste erbaute Bahn eröffnete am 13. September 1866 den Betrieb: Es war die Verbindung Berlin – Cottbus der Berlin-Görlitzer Eisenbahn (BGE). Weitere Strecken folgten, wie die Märkisch-Posener Eisenbahn (MPE) mit 272 Kilometer Länge von Guben nach Posen, die am 26. Juni 1870 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn (HSGE, 271 km) ging mit dem letzten Abschnitt Eilenburg – Leipzig am 1. November 1874 in Betrieb.

Unterhaltung am besten im Zentrum

Damit war ein weitreichendes Netz mit dem Knoten Cottbus im Zentrum entstanden. Nach dem Willen von Strousberg sollten alle drei Bahnen fusionieren und in Guben eine zentrale Werkstatt für alle Reparaturen an Lokomotiven und Wagen errichtet werden. Der Handelsminister versagte am

6. Februar 1873 die Genehmigung für die Fusion. Neue Gedanken führten schließlich zum Bau einer großen zentralen Reparaturwerkstatt in Cottbus.

Darüber hinaus sollten die Betriebswerkmeisterien für die Pflege, Wartung und Instandsetzung der Fahrzeuge – Loks und Wagen – und der maschinentechnischen Nebenanlagen durch eine Lokomotiv- und Wagenreparaturwerkstatt ergänzt werden. Dazu wären 635.000 Thaler erforderlich gewesen. Da die finanzielle Lage der drei Bahnen bescheiden war, entschied man sich, vorerst eine eingeschränkte Anlage für 256.000 Thaler zu errichten und begann ab dem 1. Juni 1874 als Hauptwerkstatt der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn mit der Reparatur von Lokomotiven. 70 Angestellte arbeiteten in jener Zeit dort.

Erst mit der kompletten Übernahme der HSGE durch die Preußische Staatsbahn 1883 ging auch die Hauptwerkstatt in Cottbus im Werkstättenwesen der Preußischen Staatsbahn auf und nannte sich fortan „Königlich Preussische Eisenbahn-Zen-



Am 22. August 1972 hatte sich Rolf Greinke heimlich durch ein Loch im Zaun auf den Abstellplatz des Cottbuser Werkes geschlichen: Links sehen wir die 93 799, rechts zwei 55.25 (G 8.1)

Rolf Greinke (2)

tralwerkstatt“. Für die Aufarbeitung von Wagen wurde 1888 mit dem Bau einer Wagenhalle II begonnen.

Einen guten Nachwuchs ausbilden

1890 hatten erstmals sechs Lehrlingen eine vierjährigen Ausbildung zum Schlosser begonnen. Da noch keine separate Lehrwerkstatt vorhanden war, erhielten die jungen Männer die zu jener Zeit übliche Handwerker Ausbildung. Zum theoretischen Unterricht mussten sie in die „Cottbuser Fortbildungsschule“ gehen. 1897 wurde dann die erste Lehrwerkstatt eingerichtet.

Der 1898 errichtete Wasserturm versorgte bis zum Ersten Weltkrieg die Dampflokomotiven über die Wasserkräne im Bahnhof, die Zentralwerkstatt und das Bw mit Wasser. Ab 12. September 1899 versorgte eine Brunnenanlage unmittelbar neben dem Lokschuppen diesen Turm, bis später eine Pumpanlage an der Spree ihn mit Brauchwasser auffüllte. Der in den 70er-Jahren stillgelegte und baufällige Wasserturm wurde im März 1985 durch Spezialisten gesprengt.

Im Jahr 1902 wurde ein neues Betriebskesselhaus in Betrieb genommen. Bis 1945 waren vier Flammrohr- und ein Steilrohrkessel mit einer Gesamtdampfleistung von 28 Tonnen pro Stunde installiert.

Die rapide Entwicklung des Verkehrs und die immer längeren Lokomotiven und Wagen zur Jahrhundertwende machten 1902 den Bau einer große-

ren Lokhalle I notwendig. Auch die Einrichtungen zur Ausbesserung der Lokomotivkessel entsprachen nicht mehr den Bedürfnissen. Die östliche Abteilung der Lokomotivwerkstätten und die nördliche Abteilung der Wagenwerkstätte erweiterte man im Jahr 1910.

Der Erste Weltkrieg brachten große Veränderungen mit sich. So wurde die Produktion von Granaten mit dem Drehen der Kupferhülsen begonnen. Kurze Zeit darauf brannte die Dreherei vollständig ab. War es Zufall oder Brandstiftung? Das konnte nie aufgeklärt werden. Danach begann

Im März 1985 wurde der baufällige Wasserturm – Baujahr 1898 – von Fachleuten gesprengt

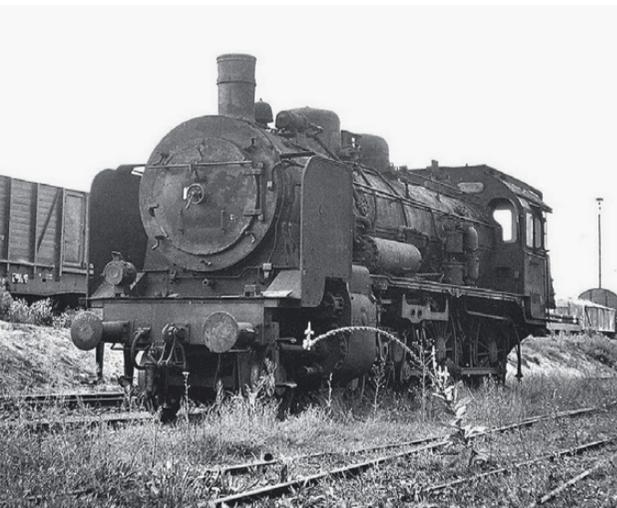
Köhler





Sie kamen nicht wieder in Fahrt: 94 2121 und 62 010 am 22. August 1972 im Raw

Rolf Greinke (2)



Auch für 38 3181 hatte 1972 längst das letzte Stündlein geschlagen, das Raw zerlegte auch Loks

ihr Wiederaufbau 1915/16 und der Bau einer neuen Kesselschmiede, die um 32 Meter verlängert wurde. So bestand sie noch 1955.

Reichsbahn-Ausbesserungswerk Cottbus

Mit der Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde auch die Struktur des Werkstattwesens verändert und die „Königlich Preussische Eisenbahn-Zentralwerkstatt Cottbus“ in „Reichsbahn-Ausbesserungswerk Cottbus“ (RAW) umbenannt.

Die weitere Entwicklung begann zuerst mit einem Niedergang, der bis etwa 1930 andauerte. Die Belegschaftsstärke sank auf den Vorkriegsstand. Alle Außenstellen wurden geschlossen, als letzte die in Hoyerswerda. Dem Werk drohte sogar die Schließung. Eine neue Werkleitung und die Stadtverwaltung Cottbus sowie die gesamte Belegschaft setzten sich für den Erhalt des Werkes ein. 1928/29 begann die gründliche Rekonstruktion

der Wagenabteilung. Damit war der Weiterbetrieb vorerst gesichert. In der Wagenreparatur wurde ein Fließbandverfahren eingeführt.

Um die Wirtschaftlichkeit endgültig herzustellen, begann man 1930 mit verkürzter Arbeitszeit. In jeder Woche gab es eine Feierschicht ohne Bezahlung, damit weitere Entlassungen vermieden werden konnten.

Frühe ABM-Maßnahmen

Nach der Machtübernahme Hitlers und dem Einsatz einer neuen Werkleitung begann 1934 eine Rekonstruktion des gesamten Werkes. Im Rahmen eines Arbeitsbeschaffungsprogramms wurde das RAW systematisch modernisiert.

1. Die gesamte Großdreherei wurde von einer Dampfmaschine mit Transmissionen angetrieben. Nun bekam jede Drehmaschine einen eigenen Elektromotor, die Transmission verschwand.

2. Primitive Holzbuden und Wagenkästen für verschiedenen Arbeitsgänge wurden durch massive Bauten ersetzt. So entstanden Verwaltungsgebäude, die Überhitzer-Werkstatt, Aborts und ein Badehaus.

3. Die Kesselschmiede und Tenderwerkstatt erhielten vollständig neue Einrichtungen.

4. Neue Abrechnungen der Arbeit ermöglichten die Prüfung über exakte Materialverbrauchsnormen und die Einhaltung der Arbeitszeit.

5. Die Lokhalle II als Zubringerwerkstatt wurde modernisiert und ein Taktverfahren mit neu geschaffenen Teilbetrieben ermöglichte eine Rationalisierung der Arbeit.

Die Folgen des Zweiten Weltkrieges

Die Zahl der Beschäftigten lag 1938 bei 1.750. Im Jahr 1941 begann der Einsatz von Fremd- und später von Zwangsarbeitern, die in Barackenlagern untergebracht waren.

Beim anglo-amerikanischen Bombenangriff auf den Bahnhof Cottbus am 15. Februar 1945 zerstörte der Luftdruck eines explodierenden Munitionszuges auch Scheiben und Fensterkreuze von Hallen im RAW. Von Bombenschäden blieb das Werk verschont.

■ Im August 1945 durften erstmals wieder deutsche Arbeiter in das Werk. Es war wie leergefegt.

Kurz vor dem Einmarsch der Roten Armee wurden wichtige Maschinen demontiert und mit den Räumungszügen in die Werke in Delitzsch und nach Stendal gebracht. Durch die Kampfhandlungen Mitte April 1945 um die Stadt Cottbus hatten im RAW das Lokanheizgebäude und die Radsatzdreherei Totalschaden erlitten, die Lokhallen 1 und 2, das Kesselhaus, die Schmiede, die Wagenhalle 2 und die Lackiererei waren schwer beschädigt. Kesselschmiede, Lehrlingswerkstatt, die Dreherei, die



Eine preußische G 8 (55.16) und eine T 9.3 (91.3) im Raw Cottbus in den späten 50er-Jahren Slg. Matthias Nieke

Wagenhalle 1, 3, 4 und 5 und das Verwaltungsgebäude waren leichter beschädigt. Trotzdem waren 80 Prozent des Werkes zerstört. Das durch sowjetische Truppen besetzte Ausbesserungswerk unterlag der Demontage.

Neubeginn mit Wagenreparatur

Im August 1945 durften erstmals wieder einheimische Eisenbahner das Werk betreten. Es war wie leergefegt, selbst einfache Werkzeuge waren weg. Die nun im Werk eingesetzten Arbeiter brachten das Nötigste – wenn vorhanden – von zu Hause mit. Als erstes wurden die Strom-, Wasser-, Luft- und Azetylen-Anlagen wieder instandgesetzt und in Betrieb genommen. So konnten einfache Wagenreparaturen ausgeführt werden.

Nach und nach trafen die ersten abtransportierten Maschinen ein. Bohr-Schleifmaschinen, eine Kolbenringbearbeitungsmaschine, eine Lok- und Wagenraddrehmaschine und ein Radreifenbohrwerk standen anfangs unter freiem Himmel, abgedeckt mit einem Bretterdach. Damit konnte im April 1947 mit der Lokreparatur begonnen werden, die erste Lok war eine 55er mit einer L2. Zu dieser Zeit wurden bereits etwa 400 Wagen pro Monat re-

pariert. Leitender Ingenieur war ab 1946 Otto Grosser, zuvor leitete er die Lokreparatur im Bw Hoyerswerda. Im Monat untersuchten die Lokschlosser etwa vier bis fünf Lokomotiven. Das Anheben erfolgte mit Handhebeböcken mit enormem Kraftaufwand und knurrenden Mägen, weil die Versorgung immer noch sehr schlecht war. So wurde ein Backofen beschafft und ein großer Kessel, in dem für die Mittagsversorgung Weißkraut oder Rüben gekocht wurden, dazu gab es selbst gebackenes Brot.

Eigene Schweineställe zur Versorgung

Zur Verbesserung der Ernährungslage wurde am 25. August 1947 durch die Werkküche das erste warme Essen für 50 Pfennige ausgegeben. Ab dem 1. Oktober 1947 wurde unter Abgabe von Marken ein Essen für 70 Pfennige mit etwas Fett verabreicht. Die Einrichtung einer eigenen Schweinemästerei und die Bestellung von 7,5 Hektar Brachland an der Rennbahn mit Kartoffeln und Gemüse verbesserten die Qualität des warmen Mittagessens weiter.

Auf Befehl Nr. 234 der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) wurden ab 1. November 1947



Die ehemalige Werklok 310 882 steht heute auf einem kleinen Sockel als Denkmal Harald Großstück

Zusatzrationen an Schwerstarbeiter ausgegeben. Zu diesem Zeitpunkt begann auch wieder die Lehrlingsausbildung. Die Werkstatt wurde durch die 123 Lehrlinge wieder hergerichtet und sämtliche Werkzeuge wurden selbst hergestellt.

Und wieder alles anders

Das Werkstättenwesen der DR auf dem Territorium der sowjetischen Besatzungszone wurde auf Befehl 87 der SMAD am 1. Mai 1947 neu organisiert. Den Direktionen wurde die Verfügungsgewalt entzogen und die Ausbesserungswerke wurden der Werkstattabteilung der Hauptverwaltung der DR, dem späteren Bereich „Fahrzeugausbesserung“ des Ministeriums für Verkehrswesen (MfV), unterstellt. Weiterhin wurde befohlen, dass das Raw Cottbus beschleunigt aufzubauen ist.

Am 12. Juni 1947 waren bereits 184 und Ende Juni 350 zusätzliche Bauarbeiter aus 36 Firmen in zwei Schichten im Raw zum Wiederaufbau eingesetzt. Baubeginn für die große Lokhalle mit einer Länge von 125 Metern war am 5. Mai 1947. Benötigt wurden u. a. eine Million Ziegel und 1.200 Tonnen Zement. Weiter entstanden 25 neue Gebäude.

Mit diesem stilechten Gmp und der 92 598 – sie war damals Werklok im Ausbesserungswerk Cottbus – absolvierte man am 7. Oktober 1973 eine Sonderfahrt durch die Niederlausitz

Slg. Dirk Endisch



DIE WERKLOKOMOTIVEN (NACH 1945)

Betriebs-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	alte Nr.	Bemerkungen
WL 1	Dn2t	Vulcan	1922	2688	92 1030	am 29.07.1954 an Raw Cottbus; + ?
WL 1II	B-dm	Henschel	1935	22352	100 555	am 20.01.1974 an Raw Cottbus; + ?
WL 2	Cn2t	Henschel	1884	1800	89 7011	von Raw Meiningen übernommen; + ?
WL 3	Dn2t	Union	1912	1955	92 625	1961 an Raw Cottbus; + 14.06.1967; ++ 1967 Raw Halle (Saale)
WL 3II	Dn2t	Hanomag	1912	6409	92 598	am 14.07.1970 an Raw Cottbus; ++ 12.1976
WL 4	Cn2t	Henschel	1914	13025	89 6024	Typ Bismarck I; an Kleinbahn AG Burxdorf-Mühlberg geliefert; am 01.07.1961 an Raw Cottbus; am 01.08.1963 an Raw Görlitz
WL 4II	1'Cn2t	Wolf	1907	541	91 867	am 05.07.1965 an Raw Cottbus; + ?
WL 6	B-dh	LKM	1969	262185		V 22 B, Abnahme am 30.04.1969; + ?
?	B-dm	Esslingen	1935	4275	Kö 0149	1958 an Raw Cottbus; + ?
?	B-dh	Deutz	1943	47261	310 882	am 25.11.1993 an Raw Cottbus; + ?



Es war eine harte Knochenarbeit, beim Ausheben der Baugrube die alten Fundamente zu beseitigen. Sprengungen waren wegen noch vorhandener Bausubstanz nicht möglich. Für die schwere Arbeit wurde ein Lebensmittelausgleich gewährt, wurden heizbare Unterkünfte geschaffen und eine Sanitätsstube eingerichtet. Eine ärztliche Betreuung fand stundenweise durch frei praktizierende Ärzte statt. 1950 kamen zwei Räume dazu, eingerichtet als Verbandszimmer, Arztsprechzimmer und Warteraum. 1952 nahm ein hauptamtlicher Betriebsarzt seine Tätigkeit auf.

Fertiggestellt war die Halle 1949 mit 14 Lokständen. Die Gebäude für die Kupferschmiede, die Ar-

maturenwerkstatt und Kesselschmiede waren baulich fertig, aber noch ohne Inneneinrichtung, die erst nach 1950 beschafft werden konnte.

Altbaukessel aus Polen zur Heizung

Das betriebswichtige Kesselhaus war am Dach durch einen Bombenangriff beschädigt. Die Demontage hatte im Inneren nichts übrig gelassen. Ende 1945 gingen die Beschäftigten daran, das Gebäude wieder für den Einbau einer neuen Kesselanlage herzurichten. 1947 wurden die ersten vier Langdampfkessel polnischer Herkunft, Baujahr ca. 1920, eingebaut. Die Inbetriebnahme von zwei Kesseln erfolgte am 15. Dezember 1947.



Das Bild vom 17. Mai 2002 zeigt recht gut die Vielfalt der auszubessernden Maschinen. Die 140 493 gehört dazu, und noch vor ihr steht der Rahmen einer LAUBAG-EL 2

Frank Lüdecke/Slg. Eisenbahnstiftung

In den Wintermonaten wurden 120 bis 140 Tonnen Rohbraunkohle in Handbeschickung verfeuert. Alles – vom Entladen der Kohle bis zur Verladung der Asche – erfolgte manuell. Dafür kamen im Winter unter Spitzenlast 30 weitere Werk tätige zum Einsatz.

Erst 1957 wurde mit der Errichtung einer Krananlage zur Kohlenentladung die Arbeit erleichtert.

Nach dem Bau des städtischen Heizkraftwerkes Cottbus wurde auf eine eigene Wärmeerzeugung im Ausbesserungswerk verzichtet und das werkeigene Kraftwerk am 25. Mai 1970 stillgelegt. Gleichzeitig wurde nach 15-monatiger Bauzeit eine Wärmeumformerstation in Dauerbetrieb genommen, die den Dampf vom HKW Cottbus für die Belange des Werkes umspannte.

Am 28. April 1956 legte der Werkdirektor Rothe den Grundstein für den Neubau eines modernen Speisesaales mit Werksküche. Am 1. Mai 1959 war dann Übergabe des neuen Speisehauses, der Küche und der Kulturräume.

Die Modernisierung zeigt Fortschritte

Baubeginn für das Lehrlingswohnheim war im Januar 1954. Am 31. Juli 1954 konnte das Richtfest gefeiert werden. Am 16. Juli 1955 übergab Werkdirektor Rothe das neue Wohnheim, 100 Lehrlinge konnten dort übernachten. Eine Bibliothek, ein Klubraum, ein Sanitätszimmer und zwei Krankenzimmer vervollständigten die Einrichtung. Für das leibliche Wohl sorgte eine moderne Küche. Ein weiterer Neubau für Lehrlinge mit 172 Lehrlingsplätzen wurde im Juni 1973 übergeben.

Nach dem schweren Brand vom Dezember 1968 (siehe Kasten zu den Ursachen unten) konnten in



Die 241 801 am 19. September 2009 zur Untersuchung im Werk Cottbus

Harald Großstück

relativ kurzer Zeit die dringendsten Schäden beseitigt werden, sodass am 23. Dezember 1968 in der Lokhalle Nord die Produktion wieder aufgenommen werden konnte. Die südliche Lokhalle war am 30. Mai 1970 wieder zur Produktion bereit.

Die letzte Dampflok: 86 1390

Im Ausbesserungswerk Cottbus wurde am 27. Juni 1973 mit der 86 1390 die letzte Dampflok übergeben. Unterhalten wurden im Werk bis 1973 noch die Baureihen 35.10, 41, 86, 94.10 und 94.20.

Mitte Juni 1968 hatte man mit der Reparatur der ersten Dieselloks begonnen. Am 6. August 1968, nachmittags um 14:30 Uhr, leitete der langgezogene Pfiff der V 110 014 eine neue Periode in der Geschichte des Raw Cottbus ein. Abgesandte des Bw Halle G übernahmen in feierlicher Form vom amtierenden Werkdirektor Lander die erste im Raw Cottbus reparierte Diesellok. Damit war die zweite Etappe eines 13-Stufen-Programms zum Übergang auf die Reparatur von Großdieselloks abgeschlossen, das seit 1964 mit der Gründung eines aus vier Mitarbeitern bestehenden Projektierungskollektives begonnen hatte.

1975 begann die Erhaltung der aus der UdSSR importierten Großdieselloks. Dazwischen lag der teilweise Abriss ungeeigneter, kleiner, niedriger Werkstätten und der Aufbau eines Kompaktbaues, der so ausgelegt wurde, dass er auch heutigen technischen Anforderungen gerecht wird.

Ende des Jahres 1976 verließ die letzte reparierte 110 – es war die 110 010 – das Raw Cottbus. Ab 1977 sollten nur noch sowjetische Großdieselloks unterhalten werden. Am 30. Juli 1975 war in einer feierlichen Übergabe die erste Diesellok der Baureihe 130 in die neue Kompakthalle eingefahren. Ab Januar 1976 wurden dann auch die Lokomoti-



Zusätzlich Arbeit brachte die Reparatur von Radsätzen für die Berliner S-Bahn

Harald Großstück

ven der Baureihen 131 und 132 vom Raw Dessau übernommen. Mit der Unterhaltung von mehr als 1.200 neuzeitlichen Dieselloks war Cottbus zum wichtigsten Raw der DR geworden!

■ Ab 1977 sollten nur noch Großdieselloks aus der UdSSR in Cottbus unterhalten werden.

Anfang November 1975 übergab der Werkdirektor Dr. Friedrich Schumann das mit 2,8 Mio Mark erbaute Betriebsambulatorium. Zwei Fachärzte für Allgemeinmedizin, ein Zahnarzt, ein Hautarzt und ein stundenweise anwesender Facharzt für Chirurgie kümmerten sich um die Patienten.

Am 30. Juli 1991 endete im Raw Cottbus mit der Übergabe der Lok 120 295 an das Bw Leipzig-Wahren nach der Instandsetzung in der Schadgruppe

EIN RAUB DER FLAMMEN

19. Dezember 1968, 18.20 Uhr:

In der Richthalle des Raw Cottbus steht ein mit Benzol beladener vierachsiger Kesselwagen der Sowjetischen Eisenbahnen (SZD). Das Fahrzeug gehört zu einem Transport der Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland (GSSD) und war im Bahnhof Cottbus aufgrund eines Schadens am Fahrwerk ausgesetzt worden. Im Raw Cottbus sollte der Wagen repariert werden.

Bereits gegen Mittag wurde der Kesselwagen in die Richthalle rangiert. Dadurch konnte sich das zunächst kristalline Benzol (Schmelzpunkt 5,5°C) wieder verflüssigen. In den folgenden Stunden tropfte das Benzol aus

einem Riss und bildete ein explosives Gasgemisch. Als schließlich einer der sechs Schlosser, die an dem Kesselwagen arbeiteten, entgegen allen Sicherheitsvorschriften den Schweißbrenner entzündete, um eine feste Schraube am Drehgestell zu lösen, kam es zur Katastrophe. Binnen kürzester Zeit stand die gesamte Richthalle in Flammen. Der Kesselwagen explodierte. Die sechs Eisenbahner und der Kranführer des unteren Krans konnten sich noch in Sicherheit bringen. Für die Kranführerin Anna M., die den großen Kran in der Richthalle bediente, gab es keine Fluchtmöglichkeit. Sie starb in den Flammen.

Rund 400 Feuerwehrleute waren bei den Löscharbeiten im Einsatz. Neben den Berufsfeuerwehren aus Cottbus,

Guben und Senftenberg wurden auch die Werksfeuerwehr des VEB Schwarze Pumpe sowie 15 Freiwillige Feuerwehren aus der Umgebung alarmiert.

Die Richthalle brannte bis auf die Grundmauern nieder. Stahlträger waren ausgeglüht und verbogen. Auch 14 Lokomotiven wurden durch das Feuer beschädigt. Dank des Einsatzes der Feuerwehr konnten noch einige Maschinen während der Löscharbeiten aus der Richthalle gezogen und später wieder aufgearbeitet werden. Vier Diesel- und drei Dampfloks sowie der Kesselwagen und ein vierachsiger Rungenwagen der Gattung RRY mussten jedoch verschrottet werden. Der Sachschaden betrug rund acht Millionen DDR-Mark.

DIRK ENDISCH



Ihre letzte Revision erhielt die 217 022 im Werk Cottbus (IS 703), das sie am 30. Juni 2000 verließ. Das Bild zeigt den Arbeitszustand am 27. April 2000

Frank Lüdecke/Slg. Eisenbahnstiftung

V6 die Aufarbeitung von Lokomotiven dieses Typs bei der DR. Seit 1984 hatte man diese Baureihe in Cottbus instandgehalten. Die fortschreitende Elektrifizierung und der Rückgang des Güterverkehrs machten die „Taugtrommel“ entbehrlich.

Die Remotorisierung der 232

Am 20. November 1992 wurde im Raw Cottbus mit der 232 440 die erste remotorisierte Lok – nun Baureihe 234 – an die DR übergeben. Sie wurde mit einem 3.000-PS-Motor des russischen Dieselmotorenwerkes Kolomna ausgerüstet, eine 12-Zylinder-Variante. Die Lok wurde vom Bw Berlin Hbf im IC-Dienst mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h getestet. Kolomna lieferte noch weitere Motoren, sodass insgesamt 64 Lokomotiven umgerüstet wurden.

Die erste mit einem Caterpillar-Motor mit 3.600 PS ausgerüstete Lok übergab das Werk am 18. Dezember 1992. Insgesamt fünf Lokomotiven wur-

den umgerüstet, vier kamen bei der Wismut AG im Ronneburger Raum zum Einsatz.

Im Werk Cottbus wurden 1999 zehn Loks und ein Baumuster der Reihe 232 zur neuen Baureihe 241 umgebaut. Dazu erhielten sie einen neuen 4.000-PS-Motor aus Kolomna, jedoch drosselte man die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h. Weitere sechs Loks der Baureihe 232 wurden mit einem 16-Zylinder-Motor zur Baureihe 242 umgerüstet, die den Öltransport zwischen Rostock und Berlin übernahmen. Das Werk Cottbus ist seit dem 1. Juni 1999 Teil der DB Cargo AG.

Auch Loks der LAUBAG im Werk

Im Dezember 2000 wurde die Portal-Radsatzdrehmaschine DRR 1250 in Betrieb genommen. Ein Jahr später begann die erste Reparatur von Elloks der Bauart EL 2 der LAUBAG, weiterhin wurden die Baureihen 140, 155, 232 instandgesetzt. Danach begann die Remotorisierung der Baureihe 290,

und die 294 sowie die 740 wurden in das Reparaturprogramm aufgenommen.

2005 wurde die Arbeit knapp und es sollten 140 Mitarbeiter entlassen werden. Zum Erhalt der Arbeitsplätze wurde ein „Bündnis für Arbeit“ gegründet. Kurzarbeit wurde eingeführt. Dazu wurden weitere Baureihen in das Reparaturprogramm aufgenommen: 295, 296, 298, 335, 362, 363, 703, 704, 719. Die Baureihe 155 wurde abgegeben.

2006 begannen umfangreiche Rekonstruktionsmaßnahmen an den Gebäuden und die Einführung weiterer modernster Technik. Ein Jahr später wurden das alte Verwaltungsgebäude und die Hallen 4 und 5 abgerissen.

2017 planmäßig 50 Dieselloks

Am 20. Juni 2008 wurde die erste mit einem MTU-Motor versehene Lok 212 323 an DB Fahrwegdienste übergeben. Trotz der Instandhaltung der Baureihen 140, 185, 228, 229, 232, 290, 291, 294, 295, 298, 333, 335, 362, 363, 212, 740 und der EL 2 gab es einen drastischen Leistungsrückgang, sodass Mitarbeiter in die Werke Dessau, Neumünster, Wittenberg, Fulda, Nürnberg, Krefeld, Niesky München und Berlin umgesetzt werden mussten und Kurzarbeit eingeführt wurde.

Ein Auftrag zur Aufarbeitung von Radsätzen der Berliner S-Bahn verhinderte weitere Entlassungen. Heute ist das Werk Cottbus eines der renommierten



EL 2 am 27. Mai 2015 im Tagebau Cottbus Nord, der im Dezember des Jahres stillgelegt wurde.

Auch diese Loks reparierte das Werk

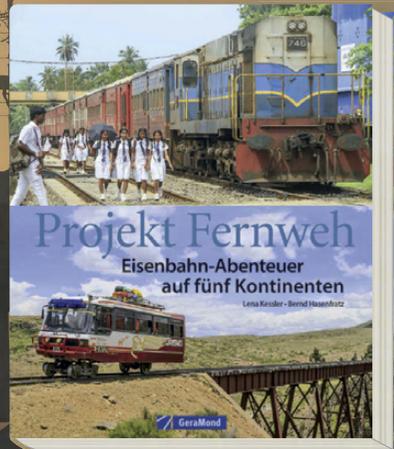
H. Großstück

testen Werke der „DB Fahrzeuginstandhaltungs GmbH“, dessen Kernkompetenz im Bereich der Instandhaltung und Revision von Diesellokomotiven liegt. 2017 ist die planmäßige Durchsicht von 50 Maschinen vorgesehen. Weiterhin werden zwei Altbaulokomotiven mit Dieselmotoren in einem Pilotversuch auf umweltfreundliche Hybridvarianten umgerüstet und einem Integrationstest unterzogen. 2017 arbeiten im Werk 480 Mitarbeiter und 35 Auszubildende.

Harald Großstück

Auf Schienen um den Globus

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80737 München



NEU

192 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-95613-036-6
€ [D] 30,-

© Bernd Hasenfratz

Faszination Technik



Diesen und viele weitere Titel unter
www.geramond.de oder im Buchhandel



September 1976, Leipzig Hauptbahnhof: Das Foto zeigt genau die unten von Detlef Winkler beschriebene Situation, bei der er Ralph Lüderitz sein Stativ für die Nachtaufnahme überließ

Ralph Lüderitz

RALPH LÜDERITZ (10. FEBRUAR 1950 – 12. MAI 2017)

Es gibt kein schlechtes Wetter

50 JAHRE EISENBAHN FOTOGRAFIERT ■ Im Mai dieses Jahres starb Ralph Lüderitz. Seine Fotos wurden in vielen Magazinen und Büchern publiziert. Hier erinnern sich drei Freunde an ihn und seine Art, die Dinge zu sehen



1989 in Böhmen: Von links Joachim Volkhardt, Ralph Lüderitz und Detlef Winkler

Detlef Winkler

Den wenigsten dürfte Ralphs (wohl) erste literarische Erwähnung bekannt sein. Damals hatte er der Zeitschrift „Das Signal“ einen Vorschlag zum Bau für ein Lichtabdrucksignal zugesandt, der dann im Heft 13/1965 mit Kommentaren gebracht wurde. Die von mir oft gebrauchte (scherzhafte) Bezeichnung „der 14 jährige Leser ...“ stammt genau hier her. Aber eben aus dieser Quelle war mir Ralphs Name bekannt.

Erstmals begegnet bin ich ihm dann im September 1976, als ich abends – ich war auf dem Weg nach Dresden – einen SVT der Bauart Köln im Hauptbahnhof Leipzig ablichtete und plötzlich Ralph herangeschleudert kam, allerdings ohne Stativ. Er sprach mich an, und meinte, dass ich bestimmt Detlef aus Lützen sei. Wir unterhielten uns beide angeregt. Ich konnte ihm dann mit meinem Stativ helfen ...

Detlef Winkler



Beim „Molli“ gießt es wie aus Eimern! Wenn alle anderen längst die Kameras eingepackt hatten und geflüchtet waren oder in einer warmen Wirtsstube saßen, war Ralph noch im Einsatz ...

Ralph Lüderitz

Ralph war kein „typischer Eisenbahnfreund“, wenn man das mal so sagen darf. Er stach aus der Masse durch seine ruhige, etwas betuliche Art hervor. Nicht jeder kannte ihn, aber diejenigen, die ihn kannten, schätzten ihn zumeist sehr.

Da war zum einen sein großes Fachwissen als Eisenbahner, das weit über sein eigentliches Aufgabengebiet bei der früheren VES-M hinausging. In seinem fast genau 50 Jahre lang ausgeübten Hobby, der Eisenbahn-Fotografie, unterschied er sich auch von den meisten anderen, war immer auf der Suche nach dem besonderen Blick. Auch wenn dabei einmal etwas schief ging, entstanden trotzdem viele sehr stimmungsvolle Motive, auf denen mehr zu sehen ist als nur ein Zug schräg in der Landschaft. Modernes war ihm dabei nicht fremd, das brachte schon seine berufliche Tätigkeit mit sich.

Grenzenlos interessiert

Daneben war er auch frühzeitig schon im Ausland mit der Kamera unterwegs, nach 1990 auch in Westeuropa. Großes Interesse zeigte er auch für Werkbahnen aller Art bis zur kleinsten Ziegeleibahn, nur wenige von uns haben sich derart intensiv damit beschäftigt. Genau hier zeigt sich seine wahre Leidenschaft, das Eisenbahnwesen als Gesamtheit!

Was die Deutsche Reichsbahn betrifft, hatte er eine perfekte Streckenkenntnis. Aber er wusste auch sehr gut bei sehr vielen nicht öffentlichen Bahnen, bei stillgelegten Strecken und auch manchen Straßenbahnbetrieben Bescheid.

Er bedauerte jede Streckenstilllegung und bewunderte das Eisenbahnsystem in der Schweiz und das Verhältnis der dortigen Bevölkerung zu ihrer Bahn. Gewünscht hätte er sich ein Strecken-



Auch das war typisch Ralph: Langeweile kannte er nicht. Kam kein Zug, fotografierte er trotzdem RH



Im Raum Halle – Leipzig – Weißenfels kannte Ralph Lüderitz jede Schwelle mit Vornamen. Mit diesem Bild setzte er dem Bahnhof Böhlen und der 254 066 ein schönes Denkmal

Ralph Lüderitz



2015 in Schönheide Süd; von links stehend Jens Walther, Karl Wolf, Rainer Heinrich; vorn von links: Achim Meinel, Ralph Lüderitz, Martin Hahn, Dieter Wünschmann, Steffen Weigel und Jürgen Scheller

Uwe Möckel



Die 99 5906 hat in Alexisbad zurückgesetzt und ist am Wasserkran zum Stehen gekommen. Der Heizer öffnet den Deckel des Wasserkastens. Dampf auf der Schmalspur – zeitlos schön ...

Ralph Lüderitz

netz, wie es vor 1950 in England bestand, so dicht wie kaum ein anderes.

In den 80er-Jahren beschäftigte ihn die immer schlimmer werdende Umweltverschmutzung unserer Heimat Mitteldeutschland, die er auch offen kritisierte. Das Transportsystem Eisenbahn genoss in der DDR zwar offiziell höchste Priorität, arbeitet aber ständig an der Überlastungsgrenze und bekam viel zu wenig Investitionen aus seiner Sicht. Die Entwicklung der Eisenbahn in der früheren Bundesrepublik hatte er natürlich auch mitverfolgt und konnte dem nichts Positives abgewinnen.

Schweren Herzens gegangen

Als er dann 1993 Mitarbeiter der Deutschen Bahn wurde, kann man sich die Gewissenskonflikte vorstellen, herrschten jetzt doch auf einmal Denkweisen, die noch über das Maß der früheren „Beamten-Bundesbahn“ hinausgingen!

Das Tagesgeschäft um ihn herum war von Reduzierung, Stilllegung, Personalabbau und allgemeinem Niedergang geprägt. Durch die Aufspaltung in diverse Geschäftsbereiche wurden die Prozesse schwerfälliger; selbst die wenigen positiven Entwicklungen wurden überlagert von einer allgemeinen Unzufriedenheit der meisten Eisenbahner in Ost und West. Man kann sich gut vorstellen, dass Ralph nach gründlicher Abwägung 2004 das Angebot des Vorruhestandes annahm und sich fortan seinem Hobby widmete.

Seit dem Herbst des Jahres 2016 wusste er um seine schwere Krankheit. In einer kurzen Phase der Erholung fand er im Januar und Februar 2017 noch einmal die Kraft, um bei schönem Winterwetter die Eisenbahn zu besuchen, fast 50 Jahre nach seinem ersten Foto im Spätsommer 1967 an der

■ Eine von Ralphs Weisheiten lautete: Es gibt kein schlechtes Wetter zum Fotografieren!

Schwarzatalbahn. Am 12. Mai 2017 ist er in seiner Heimatstadt Weißenfels ruhig eingeschlafen.

Gunter von Hartwig

Ralph war vielleicht einer der letzten „Universalgelehrten“. Er war ein angenehmer Zeitgenosse und stets von ausgeglichenem Wesen. Eine besondere Weitsicht zeichnete ihn aus. Politisch war er eindeutig: In der DDR war er nicht in der SED und nach der Wende war er (auch ohne Mitgliedschaft) im Denken und Handeln ein „Urgrüner“, ganz im positiven und wertkonservativen Sinn. Ralph war ehrenamtlich auch für Amnesty International tätig und hat stets das Große und Ganze im Blick gehabt. Er war zugleich Pragmatiker, der stets das Machbare klar erkannte, ohne dabei Visionen aus den Augen zu verlieren. Kurzum: Er war ein wunderbarer Mensch, der uns allen fehlt.

Peter Wunderwald

KIEL - FLENSBURG

30 Jahre Regionalschnellbahn

FLOTT IM STUNDENTAKT ■ Einer der Standardvorwürfe an die DB der 80er-Jahre war der, dass sie eine Beamtenbahn sei. Doch muss das immer nur Schlechtes bedeuten? Axel Priebis berichtet von einem Gegenbeispiel



Die Bemühungen um neue Fahrgäste für den ÖPNV durch verbesserte Angebote sind kein Privileg der aktuellen Verkehrspolitik. Auch die Deutsche Bundesbahn versuchte schon in den 70er- und 80er-Jahren mit verschiedenen Aktionen und innovativen Produkten, neue Zielgruppen zu erreichen. Eine der Marktoffensiven

der 80er-Jahre galt der Aufwertung von Nebenstrecken zwischen größeren Städten.

Weg vom Bummel-Image

Erinnern wollen wir hier an das damals viel beachtete neue Produkt „Regionalschnellbahn“, das mit brandneuen Triebwagen der Baureihe 628

Festlich dekoriert präsentierten sich 628 203 und 628 201 bei den Feierlichkeiten zur Einführung des RegionalSchnellBahn-Konzepts am 26. April 1987 in Süderbrarup. Zu diesem Anlass wurden die damals neuen Fahrzeuge erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt

Detlef Schikorr



vor 30 Jahren erstmals auf der eingleisigen Nebenstrecke zwischen Kiel und Flensburg angeboten wurde.

Diese 81 Kilometer lange Strecke Kiel – Flensburg stellt die direkte Verbindung zwischen der größten und der drittgrößten Stadt Schleswig-Holsteins dar und führt durch das landschaftlich reiz-

volle östliche Hügelland. Das wohl bekannteste Fotomotiv an der Strecke ist die kombinierte Schienen-/Straßen-Klappbrücke bei Lindaunis, welche die Schlei, eine schmale Ostseeförde zwischen den Landschaften Schwansen und Angeln, quert.

Wichtigster Unterwegshalt ist das Ostseestädtchen Eckernförde. Lange vorbei sind die Zeiten, in



Die DB gab sich große Mühe, die Bahnhöfe attraktiver zu machen.

denen man in Eckernförde auf die (schmalspurige) Eckernförder Kreisbahn, in Süderbrarup auf die (Normalspurige) Schleswiger Kreisbahn und in Sörup auf die (schmalspurige) Flensburger Kreisbahn umsteigen konnte; nur noch in Süderbrarup ist mit der Strecke nach Kappeln ein museal betriebener Rest dieses früheren Kleinbahnnetzes vorhanden.

Was sprach für den Erhalt der Bahn?

Die niedrige Bevölkerungsdichte entlang der ganzen Linie, die bescheidene Reisegeschwindigkeit und die starke individuelle Motorisierung waren in den 70er-Jahren die wesentlichen Faktoren, welche die Verbindung auf die Liste der einstellungsbedrohten Strecken brachte. Natürlich rief dies den geharnischten Protest der Kommunen hervor, wobei tatsächlich einige Argumente für den Erhalt der Bahn sprachen.

Deutsche Bundesbahn

Fahrplanauszug

Regionalschnellbahn

Flensburg – Kiel Hbf

1987 31. Mai 1987 bis
26. September 1987

Sommer

ohne Gewähr

Die neue Bahn

„Wer bist'n Du?“

„Ich bin die neue
Regionalschnellbahn
für Schleswig-Holstein.“

Gar nicht dröge: Falblatt der DB

Das Bild entstand im Oktober 1986 in Sörup

So war diese durchaus von Bedeutung für den Fremdenverkehr (insbesondere an der Eckernförder Bucht) und die Bundeswehrstandorte (in Eckernförde, Süderbrarup und Kappeln). Auch der damals noch vorhandene Güterverkehr und nicht zuletzt die Berufspendler aus den ländlichen Umlandgemeinden nach Kiel und Flensburg sind zu erwähnen.

Sogar überregionale Eilzüge nutzten die Strecke – der Sommerfahrplan 1978 etwa bot eine durchgehende Verbindung von Kassel über Goslar, Braunschweig, Lüneburg, Lübeck und Kiel nach Flensburg. Beliebt war auch das Eilzugpaar Kiel – Flensburg – Westerland (Sylt), obwohl die Reise über die damals noch bestehende Nebenbahn Flensburg – Lindholm gut drei Stunden dauerte.

Dass die Strecke Kiel – Flensburg doch überlebt hat, ist nach einem Bericht der „Eckernförder



Da die neuen Triebzüge der Baureihe 628.2 nicht sofort zur Verfügung standen, war am 6. Oktober 1986 in Sörup noch die klassische Bundesbahn-Kombination mit 212 und „Silberlingen“ unterwegs

Nachrichten“ letztlich einem Machtwort des damaligen Bundeskanzlers Helmut Schmidt aus dem Jahr 1976 zu verdanken. Einige Jahre später wurde das Umdenken der Bundesbahn bezüglich der Bedeutung der Strecke sichtbar. Sie kündigte im Sommer 1980 technische Verbesserungen insbesondere beim Signalsystem und bei den Bahnüber-

■ Die Strecke wurde dadurch zu einem Vorzeigeobjekt für einen zeitgemäßen Nahschnellverkehr

gängen an, um die Geschwindigkeit erhöhen zu können. Neben den lokbespannten Zügen trugen in den 70er-Jahren Triebzüge der Baureihe 612 („Eierköpfe“) zwischen Kiel und Flensburg einen Hauptteil der Verkehrslast.

Züge schneller machen

Das Jahr 1985 brachte einen neuen Anfang: Zwischen der Bundesbahn und dem Land Schleswig-Holstein wurde unter Einbeziehung der DB-Busgesellschaft Autokraft eine Vereinbarung über die Einführung einer neuen Angebotsform, des Regionalschnellverkehrs, geschlossen.

Die Verbindung Kiel – Flensburg wurde die damals bundesweit beachtete Vorreiterin, deren Streckengeschwindigkeit durch Ertüchtigungs-



Ein 628 erreicht den modernisierten (blaue Bahnsteiglampen) Bahnhof Sörup

Axel Priebs (4)

RSB, RB, CB – DIE NEUEN MARKENPRODUKTE DER BAHN IM JAHR 1987



**In frischen Farben pendelte 798 652 ab
1987 zwischen Prien und Aschau**

Klaus Vetter

In den 1980er-Jahren war bei der Bundesbahn ein Trend zur Markenbildung erkennbar. Plötzlich sprach die DB von ihren „Produkten“ und deren Vermarktung. Im Jahr 1987 begann die Deutsche Bundesbahn damit, den Nahverkehr örtlich neu auszurichten. Gleich mehrere neue Markenprodukte wurden in diesem Jahr vorgestellt.

Mit dem Dienstbeginn der damals neuen 628.2-Triebzüge führte die DB die RegionalSchnellBahn (RSB) als schnelle Verbindung über Land ein, die die Fläche mit den nächsten Fernverkehrsknoten verband. Die vereinte gleich mehrere Qualitätsmerkmale: Taktverkehr (mindestens alle zwei Stunden), hohe Reisegeschwindigkeit und systematische Anschlüsse an den Busverkehr. Das brachte zeitgemäßen Reisekomfort auf Nebenbahnen wie die Strecke Kiel – Flensburg. Das Konzept war in Zusammenarbeit mit dem Land

Schleswig-Holstein entstanden. Später dehnte man es auch auf andere Regionen wie etwa die Pfalz aus. Als Zuggattung tauchte das Produkt „RSB“ erst 1989 in den Kursbüchern auf, nachdem es 1988 DB-intern bereits eingeführt worden war. Bis dahin liefen die Züge zwischen Kiel und Flensburg als Eilzüge.

Als weiteres neues Markenprodukt ging in Bayern die RegionalBahn (RB) am den Start. Das Konzept dahinter versprach „mehr Bahn“ als bisher. Die Angebotsverbesserung griff zunächst auf zwei Strecken. Mit Beginn des Jahresfahrplans 1987 pendelte zwischen Fürth und Cadolzburg ein 614 in den neuen mintgrünen Nahverkehrsfarben in einem festen Takt. Als zweite Strecke wertete die DB die Chiemgau-Bahn zwischen Prien am Chiemsee und Aschau auf. Dafür hatte man einen Schienenbus (Baureihe 798) auf Einmannbetrieb umgebaut und ebenfalls in den neuen

Regionalverkehrsfarben lackiert. Auf der Strecke wurde das Nahverkehrsangebot deutlich ausgeweitet.

Dritte Neuerung im Nahverkehr in Westdeutschland war die City-Bahn (CB). Erfolgreich hatte man dieses Produkt bereits zwischen Köln, Gummersbach und Meinerzhagen im Bergischen Land erprobt. Am 28. Mai 1987 ging nun auch im Norden eine neue Verbindung in Betrieb. Zwischen Stade und Hamburg fuhren Fünf-Wagen-Garnituren aus modernisierten Silberlingen und einer orientrotten 141. Die Bahn bewarb die City-Bahn Stade-Hamburg als Alternative zum Auto. Außerdem gab es günstige Tarife zu verkehrsschwachen Zeiten. 1989 gingen weitere City-Bahn-Linien in Betrieb. Im Großraum Hannover wurden unter anderem Haste und Paderborn von den mintgrünen Garnituren angesteuert. Im Saarland ging die Linie Saarlöbzbach – Kaiserslautern in Betrieb.

LM



Alt und neu: 628 und 798 in Landau

A. Uhlenhut



Neue CityBahn in Hannover 1989

Archiv ALBA



Im Mai 1984 passierte ein Wendezug mit „Karlsruher Kopf“ die Schleibrücke bei Lindaunis

Axel Priebs (2)

maßnahmen auf 100 km/h, ab Herbst 1987 in Abschnitten sogar auf 120 km/h, erhöht wurde.

Auch Stationen aufgeben

Zum Konzept der Bundesbahn gehörte auch, dass mit Beginn des Winterfahrplans 1986/87 sechs der elf Unterwegsbahnhöfe nicht mehr bedient wurden. Dies stieß auf heftige Kritik der Bevölkerung und der betroffenen Kommunen, weil die verbesserte Busanbindung an die nächstgelegenen Bahnhöfe nicht als gleichwertiger Ersatz gesehen wurde.

In der Summe führten die Maßnahmen jedoch dazu, dass die Fahrzeit zwischen Kiel und Flensburg um bis zu 15 Minuten verkürzt werden konnte. Eine Probefahrt, die am 18. März 1986 mit ei-

- Um bis zu 15 Minuten konnte die Fahrzeit zwischen Kiel und Flensburg verkürzt werden

nem Triebwagen der Vorläufer-Reihe 628.1 (628 102) durchgeführt wurde, erbrachte den Beweis, dass die angestrebten kürzeren Fahrzeiten mit dem künftigen rollenden Material tatsächlich erzielt werden konnten.

Bahnhöfe deutlich aufwerten

Beachtlich ist aus heutiger Sicht, dass sich die Bundesbahn bei der Aufwertung der Strecke auch um eine anspruchsvolle Sanierung der Bahnhofsgebäude an den verbliebenen Stationen bemühte. Insbesondere die landschaftstypisch in gelbem Klinker errichteten Gebäude in Rieseby, Süderbrarup und Sörup wurden aufwendig restauriert. Auch das Umfeld der Bahnhöfe mit Bushaltestellen und Park&Ride-Plätzen wurde anspruchsvoll

hergerichtet. Daran beteiligten sich auch das Land und die Kommunen finanziell.

Zwar wurde das Produkt Regionalschnellbahn zwischen Kiel und Flensburg schon zum Beginn des Winterfahrplans 1986/87 mit einem Stundentakt werktags (zwischen 8 und 20 Uhr) und einem zweistündlichen am Sonntag eingeführt, doch wurde zu diesem Zeitpunkt noch intensiv an der Instandsetzung der Bahnhofsgebäude gearbeitet und das rollende Material bestand weiterhin aus Wendezügen mit 212-Loks und „Silberlingen“. Erst im April 1987 wurden die neuen Triebzüge der Baureihe 628.2 ausgeliefert.

Am 26. April 1987 präsentierte die DB auf einem Bahnhofsfest in Süderbrarup unter großer öffentlicher Anteilnahme die ersten drei Züge der Reihe 628.2/928.2. Am folgenden Tag wurde der

Geschmackvoll saniert und nun mit Busanschluss: Fassade des Empfangsgebäudes in Süderbrarup





Eine 628.2-Doppelgarnitur erreicht am 3. Juni 1988 als E 3220 Flensburg. Erst ab 1989 wurde das Kürzel „RSB“ auch als Zugbezeichnung zum Beispiel in Kursbüchern eingeführt

Helmut Willenbrock



Am 19. März 1986 unternahm 628 102 (Foto in Flensburg) Testfahrten im Norden

Helmut Willenbrock



Auch andere Strecken wurden später später modernisiert (Schleswig, 16. Juni 1994)

Volker Emersleben

Regelbetrieb mit den neuen Triebwagen 628 201, 628 203 und 628 251 aufgenommen.

Zehn Prozent mehr Reisende!

Nach einem Jahr Regionalschnellverkehr konnte die Bundesbahn einen Kundenzuwachs von zehn Prozent zwischen Kiel und Flensburg verkünden. Die Strecke wurde damit zum bundesweiten Vorzeigobjekt für einen zeitgemäßen Nahschnellverkehr im ländlichen Raum zwischen den Verdichtungsräumen.

Zum Sommerfahrplan 1987 wurden in Schleswig-Holstein auch die Strecken Altona – Kiel, Neumünster – Flensburg und Altona – Westerland (Sylt) auf Regionalschnellverkehr umgestellt. In der Rückschau zeigt sich hierbei, dass auch die Bundesbahn durchaus ein Gespür für neue Märkte und gute PR-Arbeit hatte.

Axel Priebes

Lok-Stoff aus Ihrer Region!

NEU!

Stephan Lücke

Straßenbahnen im Altkreis Moers

Geschichte • Strecken • Fahrzeuge



128 Seiten • ca. 120 Abb.
ISBN 978-3-95400-850-6
€ [D] 20,-

NEU!

Straßenbahn und Regiotram in Kassel

Geschichte • Strecken • Fahrzeuge



128 Seiten • ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-95400-867-4
€ [D] 20,-

NEU!

Die Straßenbahn in Braunschweig

Strecken und Fahrzeuge im Wandel

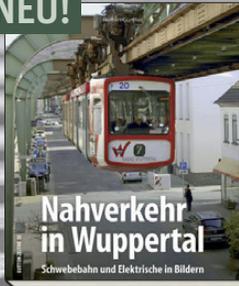


128 Seiten • ca. 140 Abb.
ISBN 978-3-95400-851-3
€ [D] 20,-

NEU!

Nahverkehr in Wuppertal

Schwebebahn und Elektrische in Bildern



96 Seiten • ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-95400-871-1
€ [D] 25,-



128 Seiten • ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-95400-716-5
€ [D] 19,99

Bestellen Sie diese und viele weitere Titel unter www.suttonverlag.de

Geschichten vor Ort

SUTTON

Autoren gesucht!
Ihre Leidenschaft ist die Eisenbahn und Sie sind Kenner »Ihrer« regionalen Bahn?
Mehr auf www.suttonverlag.de/autorensuche/
lektorat@suttonverlag.de
Tel: 0361 - 22 16 80

**LESERBRIEFE** LOK MAGAZIN

Postfach 40 04 09, D – 80702 München
 Tel. (089) 13 06 99-750, Fax (089) 13 06 99-700
 redaktion@geramond.de, www.lok-magazin.de



Die V 200 029 auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1967

Detlef Winkler

■ Zum Porträt „Der Heuwender“
 im Heft 10/17:

Die Leistung der E 52 muss im Vergleich zum aktuellen Fahrplan auf der Strecke München – Garmisch-Partenkirchen gewürdigt werden: Schnellzüge fahren dort nicht mehr; die Triebzüge der Werdenfelsbahn benötigen ab München 82 Minuten, zurück 70 bis 72 Minuten (es geht

ja berab, trotz der Hechendorfer Rampe). Sie sind also nur unwesentlich schneller, wenn auch häufig mit Verspätung, wenn der Gegenzug auf der ab Tützing eingleisigen Strecke unpünktlich ist.

Samstags fährt noch ein ICE nach Garmisch, und der braucht trotz weniger Halte hin 86, zurück 91 Minuten.

Der „Heuwender“ wäre auf dieser Strecke sogar noch ICE-fähig! Persönlich erlebt habe ich die Loks noch im Abstellverkehr aus München Hbf, da wirkten sie mit ihrem urtümlichen Stangenantrieb beinahe majestätisch.

Hans-Ulrich Sinner, München

■ Zum Beitrag „Unauffällige
 Quadratschädel“ im Heft 9/17:

Auf der Deisterbahn von Hannover über Barsinghausen nach Haste (heute S_{1/2}) wurden die Triebzüge seit ihrer Indienststellung eingesetzt. Was tun, wenn die Platzkapazität nicht ausreichte? Ein Zugpaar wurde in Doppeltraktion gefahren.

Eine weitere Verbindung am Nachmittag brauchte Verstärkung, dies gelang mit einem angehängten ETA 150. Auch dafür war die normale Kupplung sinnvoll! *Dr. Lüder Benne, Seelze*

■ Zum Beitrag „Die Taigatrommel“
 im Heft 11/17:

Im Editorial schreibt der Herausgeber, dass der Lokführer winke und der Beimann heraus-

HÄNDLERVERZEICHNIS: HIER ERHALTEN SIE DAS LOK MAGAZIN

LokoMotive Fachbuchhandlung GmbH
 10777 Berlin Regensburger Str. 25
Modellbahnen & Spielwaren M. Turberg
 10789 Berlin Lietzenburger Str. 51
Modellbahn-Pietsch
 12105 Berlin Prühßstr. 34
Buchhandlung Bernd Kohrs
 22927 Großhansdorf Eilbergweg 5A
Buchhandlung Mahnke
 27265 Verden Große Str. 108
Buchhandlung Decius
 30159 Hannover Marktstr. 52
Train & Play KG
 30159 Hannover Breite Str. 7
Pfankuch Buch
 38100 Braunschweig Kleine Burg 10
Goethe-Buchhandlung
 40549 Düsseldorf Willstätterstr. 15
Buchhandlung Emil Müller
 42287 Wuppertal Beckelstr. 59

Technoshop Modelleisenbahn
 46238 Bottrop Scharnhölzstr. 258
Buchhandlung Scheuermann
 47051 Duisburg Sonnenwall 30
Fachbuchhandlung Jürgen Donat
 47058 Duisburg Ottilienplatz 6
WIE – MO
 48145 Münster Wareндorfer Str. 21
Buchhandlung H. Th. Wenner
 49074 Osnabrück Große Str. 69
J. B. Modellbahnservice
 49078 Osnabrück Lotter Str. 37
Schreibwaren Curt Paffrath
 51379 Leverkusen Kölner Str. 1
Modellbahn-Center Hünerbein
 52062 Aachen Markt 9 – 15
Spielwaren & Bücher H. Brachmann
 63450 Hanau Rosenstr. 9 – 11
Buchhandlung Diekmann
 63739 Aschaffenburg Steingasse 2

Buchhandlung Kunkel
 63814 Mainaschaff Milanstr. 6a
Buch & Zeitschr.-Agentur Harrasowitz
 65205 Wiesbaden Kreuzberger Ring 7 b – d
Buchhandlung Dr. Kohl
 67059 Ludwigshafen Ludwigstr. 44 – 46
Stuttgarter Eisen- u. Verkehrsparadies
 70176 Stuttgart Leuschnerstr. 35
Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt
 70193 Stuttgart Schwabstr. 96
Buchhandlung Albert Müller
 70597 Stuttgart Epplestr. 19C
Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt
 71334 Waiblingen Biegelwiesenstr. 31
Osiandersche Buchhandlung GmbH
 72072 Tübingen Unter dem Holz 25
Buchhandlung Beneke
 72074 Tübingen Gartenstr. 16
Kiosk Sternplatzpassage
 73312 Geislingen Stuttgarter Straße 90

schaue. Das ist nicht richtig, sondern exakt umgekehrt: Natürlich ist das Bedienpult bei der V 200, wie bei den allermeisten Diesel- und Elloks, im Führerstand rechts.

Heinz Wellmer, Borna

Es wäre interessant zu erfahren, wo exakt heute noch „Taigatrommeln“ im Alltagsverkehr

im Einsatz stehen. Einen gut recherchierten Beitrag dazu würde ich gern lesen.

Torsten Rathke, Dortmund

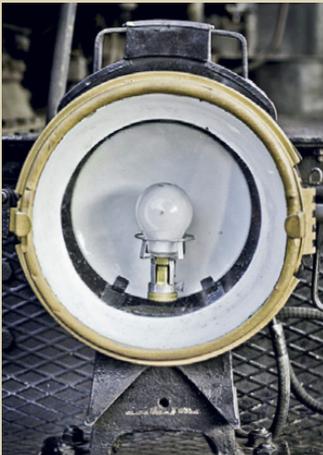
■ Zum Beitrag „Show-down im Emsland“ im Heft 11/17:

Man merkt, dass Martin Weltner mit Leib und Seele dabei war! Ein sehr schöner Beitrag ...

Karl-Heinz Stark, Soest

Stichwort Hindenburg

Ab Mitte der 1920er-Jahre hatten zunehmend mehr Dampflokomotiven eine Lichtmaschine, die mit Dampf betrieben wurde und den Strom für die elektrische Beleuchtung erzeugte. Wenn aber im Betrieb



die Lichtmaschine ausfiel, war die Lok bei Dunkelheit nicht mehr erkennbar. Für diesen Fall hatten die Lokführer vier solcher „Hindenburglichter“ bei ihrer persönlichen Ausrüstung dabei. Man schraubte die Glühbirnen aus der Lampe heraus und setzte in die Halterung ein solches „Hindenburglicht“. So war die Dampflok zumindest notdürftig wieder beleuchtet.

Mein „Hindenburglicht“ habe ich von einem alten Hanauer Lokführer bekommen, der es aus seiner aktiven Zeit auf der Dampflok von 1949 bis 1966 aufbewahrt hatte.

MANFRED KÖHLER



Bauer Modelleisenbahnen
74613 Öhringen Marktstr. 7
Service rund ums Buch Uwe Mumm
75180 Pforzheim Hirsauer Str. 122
Modellbahnen Mössner
79261 Gutach Landstr. 16 A
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto
80634 München Schulstr. 19
Eisenbahn Treffpunkt Schweickhardt
86391 Stadtbergen Wankelstr. 5
Buchhandlung Jakob
90402 Nürnberg Hefnersplatz 8
Ritzer Modellbahnen
90419 Nürnberg Bucher Str. 109
Modellspielwaren Helmut Sigmund
90478 Nürnberg Schweigerstr. 5
Friedrich Pustet
94032 Passau Nibelungenplatz 1
Buchhandlung Kleinschmidt
95028 Hof Ludwigstraße 13

Schöningh Buchhandlung
97070 Würzburg Franziskanerplatz 4
Andreas Kreuz – EB-Fachbuchhandlung
99084 Erfurt Andreasstraße 11
Österreich
Buchhandlung Herder
1010 Wien Wollzeile 33
Buchhandlung Nikolaus Mauritz
1020 Wien Novaragasse 44/Lokal 1
Technische Fachbuchhandlung
1040 Wien Wiedner Hauptstr. 13
Leporello – die Buchhandlung
1090 Wien Liechtensteinstr. 17
Leykam Buchhandels GmbH
8010 Graz Stempfergasse 3
Belgien und Niederlande
B.V.S. – Shop-Eisenbahnbüchershops
8200 Brugge 2 Stationslaan 2
van Stockum Boekverkopers
25122 GV Den Haag Westeinde 57

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

✉ Lok Magazin ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
☎ Tel.: 0180 5321617*
oder 08105 388329 (normaler Tarif)
Fax: 0180 5321620*
✉ E-Mail: leserservice@lok-magazin.de
www.lok-magazin.de/abo oder
www.lok-magazin.de/archiv

*14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/Min.

Preise: Einzelheft EUR 7,90 (D), EUR 8,90 (A), SFR 15,80 (CH) bei Einzelversand zzgl. Versandkosten;
Jahresabopreis (12 Hefte): EUR 85,20 (inkl. MWST., im Ausland zzgl. Versandkosten).

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankindigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

REDAKTION

(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)

✉ Lok Magazin
Infanteriestr. 11a, D-80797 München
www.lok-magazin.de
redaktion@geramond.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

ANZEIGEN

selma.tegethoff@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 435 | 12/2017 | Dezember 2017 | 56. Jahrgang

Lok Magazin, Tel.: +49 89 130699-720
Infanteriestr. 11a, D-80797 München

Herausgeber: Rudolf Heym,
rudolf.hey@geramond.de

Verantwortlicher Redakteur: Florian Dürr
(verantwortlich für den redaktionellen Inhalt)

Redaktion: Michael Hofbauer (Chefredakteur),
Martin Weltner, Thomas Hanna-Daoud
Redaktionsassistentin: Brigitte Stulber

Ständige Mitarbeiter: Dirk Endisch, Friedhelm Ernst,
Thomas Feldmann, Markus Inderst, Andreas Knipping,
Hans-J. Lange, Dr. Rolf Löttgers, Uwe Miethe,
Wolfgang Müller, Eduard Salbmann, Oliver Strüber,
Joachim Volkhardt, Malte Werning

Junior Producerin: Amira Füssel

Verlag: GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung: Clemens Hahn

Gesamtanzeigenleitung: Thomas Perskowitz
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung: Selma Tegethoff,
selma.tegethoff@verlagshaus.de,
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-528

Anzeigendisposition: Rudolf Schuster,
rudolf.schuster@verlagshaus.de,
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-140

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017
www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb, Unterschleißheim

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: LSC Communications Europe
Druckvorstufe: Cromika, Verona

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.
© 2017 by GeraMond Verlag

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Gerichtsstand ist München.

TITELTHEMA

Der Fern-Express der DB



Josef Mauerefer

Im Mai 1983 führte die DB ein neues Zugsystem ein: Der Fern-Express (FD) war geboren. Die FD-Züge sollten sich durch einen höheren Komfort gegenüber den D-Zügen auszeichnen, weitgehend IC-Standard bieten und vorwiegend Urlaubsgebiete bedienen. Sie hielten sich rund zehn Jahre.

FAHRZEUGPORTRÄT

Wittfeld-Akkutriebwagen



Sig. Rudolf Heym

110 Jahre ist es her und aktuell wie nie: Preußen setzte konsequent auf den elektrischen Antrieb von Triebwagen, gespeist aus Akkumulatoren. 163 Fahrzeuge wurden gebaut, und die letzten von ihnen fuhren – teils modernisiert – bis in die beginnenden 60er-Jahre. Einer blieb in Polen erhalten.

STRECKEN

Mit Dampf ins Schwarzwatal



Hans Müller/Dessau

Die steigungsreiche Nebenbahn von Rottenbach nach Katzhütte in das Schwarzwatal wurde zum Ende der 60er-Jahre noch von Dampflok der Bau-reihen 83.10 und 93.5 befahren. Der bekannte Eisenbahnexperte Hans Müller machte mehrmals dort Urlaub – freuen Sie sich auf seine Fotos!

FAHRZEUGE

Mansfeld-D-Kuppler



Rudolf Heym

Orenstein & Koppel lieferte in den 1930er-Jahren sechs kräftige Tenderloks für die 750-Millimeter-Spur der Bergwerksbahnen im Mansfelder Kupferrevier. Die Maschinen bewährten sich ausgezeichnet und waren lange im Einsatz. Wir stellen sie und ihren weiteren Lebensweg bis heute vor.

X SO SIEHT UNSER PLAN AUS. ÄNDERUNGEN SIND IMMER MÖGLICH. UND – NICHT VERPASSEN: DAS LOK MAGAZIN 1/2018 ERSCHEINT AM 8. DEZEMBER 2017



Liebe Leserinnen und Leser,

Sie haben Freunde oder Bekannte, die sich ebenso für die Eisenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser.

Ihr *Rudolf Heym*

Herausgeber LOK MAGAZIN

Rücktitel:

1993 fuhren noch LVT auf dem Reststück der Halle-Hettstedter Eisenbahn nach Heiligenthal. Viel war dort aber nicht los – das fand auch die örtliche Bahnsteigkatze RH

Dampfromantik auf dem Brocken

Die erste Tischleuchte mit „fahrender“ Brockenbahn

DER ZUG DREHT SEINE RUNDEN



Setzen Sie eine der schönsten Bahnlinien der Welt ins beste Licht. Betrachten Sie die Brockenlok beim Umrunden des verträumten Dorfes. Diese romantische Tischleuchte ist nicht nur für Eisenbahnfreunde ein Hingucker.

Idyllische Brockenbahn

Ein Brockenbahnmotiv des Künstlers Tilman Mohr zielt den Lampenschirm. Die Szenerie unterhalb des Schirmes ist aus Skulpturenguss gefertigt und detailliert von Hand bemalt. Der Zug umrundet die von innen erleuchteten Häuser. Dazu ertönen echte Brockenbahn-Dampflokgeräusche. Die Bergkuppe zeigt den Brockengipfel mit Sendemast und Brockenhaus.

Exklusiv bei The Bradford Exchange

Diese Tischleuchte erscheint nur bei The Bradford Exchange und ist nicht im Handel erhältlich. Die Auflage ist auf nur 295 Fertigungstage limitiert. **Sichern Sie sich „Dampfromantik auf dem Brocken“ am besten noch heute!**

Produkt-Nr.: 422-TRA01.01G
 Produktpreis: € 179,80
 (zahlbar auch in 4 Monatsraten zu je € 44,95)
 zzgl. € 9,95 Versand

Sie benötigen ein Leuchtmittel vom Typ E27/27,0 mm. Nicht im Lieferumfang enthalten.



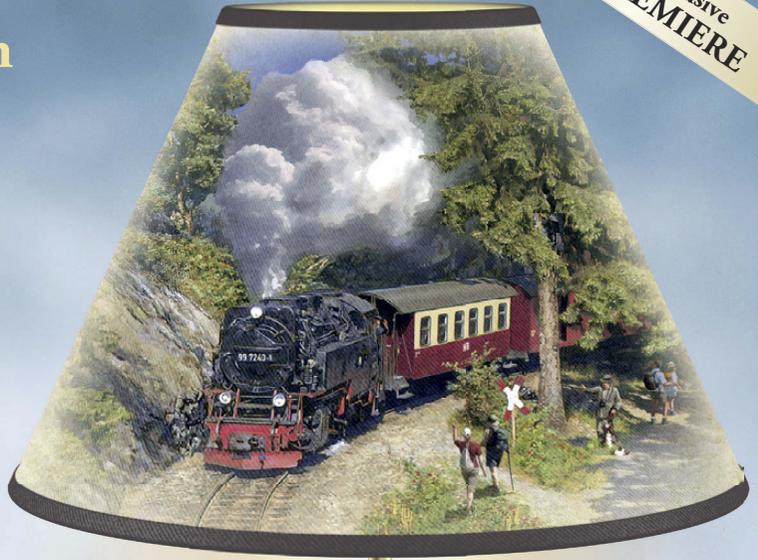
Ø Schirm: 25,4 cm
 Lampenhöhe: 44 cm
 Ø Sockel: 18,5 x 20 x 17 cm
 (B x T x H)

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
 Referenz-Nr.: **80636**

The Bradford Exchange Ltd.
 Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1-3
 63317 Rödermark
 kundenbetreuung@bradford.de
 Telefon: **069 1729 7900**

WEEE: 07075536



Exklusive
PREMIERE

Häuser von innen
 beleuchtet



Detailreich von
 Hand bemalt

Mit Original
 Brockenbahn-
 Fahrgeschäften



Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie daher noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 80636 Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot:
 Antworten Sie bis zum **27. Dezember 2017**

Ja, ich reserviere die Tischleuchte „Dampfromantik auf dem Brocken“

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):

- Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
 Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

X Unterschrift Telefon für eventuelle Rückfragen

THE BRADFORD EXCHANGE

Bitte einschicken an: **The Bradford Exchange, Ltd.**
 Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1-3 • 63317 Rödermark
 Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wollurt • Schweiz: Jochlerweg 2 • CH-6340 Baar

