



## GESCHICHTE

- Messezüge nach Hannover
- Die E 44 im Einsatz bei der DR
- Schweizerische Südostbahn



## FAHRZEUGE

- Nebenbahn-VT NE 81
- T3 bei der Bundesbahn
- Die letzten 218er

LOKMagazin

5/2017 Mai | EUR 7,90

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

# LOKMagazin

AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE

WWW.LOKMAGAZIN.DE



Die letzten Dampflokom-Jahre  
beim Bw Sangerhausen



Vom Ruhr-Schnellverkehr zur S-Bahn  
**DB-Nahverkehr im  
Revier vor 1968**





**Jetzt  
am  
Kiosk!  
mit DVD**

**BAHNEXTRA** 3. 2017 MAI / JUNI € 12,90

**ERLEBNIS RHB HEUTE**  
Die Tipps und Termine für Ihren Bahnurlaub

**BERÜHMTE ZÜGE**  
Unterwegs mit Glacier und Bernina Express

**NOSTALGIE-BETRIEB**  
Wann und wo Sie die Dampfzüge erleben

**PLUS DVD**  
Glacier-Express

**BAHNEXTRA**  
Beilage-DVD zu Bahnextra 3/2017

**Alpenreise im Glacier-Express**  
Traumreise mit dem langsamsten Schnellzug der Welt  
45 Minuten Farbfilm  
GeraMond  
© 2017 by BAHN EXTRA VIDEO  
GeraMond Verlag  
www.geramond.de

**INFO-Programm**  
gemäß § 14 JuSchG

**Bahn-Paradies Graubünden**  
gestern & heute

**Die Rhätische Bahn und der Glacier Express**

**RHB-Fahrzeuge im Porträt:** G 3/4, „Krokodile“, Ge 4/4 und „Allegra“

**BÜNDNER WAHRZEICHEN:** So prägt die „Rhätische“ Land und Leute

**DAS NETZ DER RHB:** Entwicklung, Highlights, Betriebsabwicklung

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter  
[www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

[www.bahn-extra.de/abo](http://www.bahn-extra.de/abo)



## Die Rhätische Bahn und der Glacier Express

Aus Sicht der Eisenbahn sind 25 Promille Neigung eine schwierige Steigung – auch für Schmalspurbahnen. Wie ist es dann aber erst bei 70 Promille? Das verlangt die Bernina-Bahn ihren Zügen ab. Die Meterspurstrecke St. Moritz – Tirano ist eine der steilsten Adhäsionsbahnen der Welt und

eine der Superlativen im Netz der Rhätischen Bahn. Die Graubündner Schmalspurbahn hat noch mehr Attraktionen zu bieten: Da gibt es die Albula-Bahn mit dem weltberühmten Landwasser-Viadukt, berühmte Züge wie den „Glacier Express“, den die Rhätische Bahn heute

mit der Matterhorn Gotthard Bahn betreibt, und legendäre Fahrzeuge wie die „Krokodile“. *Bahn Extra* zeigt Ihnen die ganze Vielfalt des Meterspur-Paradieses Graubünden – einschließlich aktueller Reisetipps und der DVD „Alpenreise im Glacier Express“.



**Rudolf Heym**  
Herausgeber

## Elloks mussten für mich ...

... unbedingt diesen kastenförmigen Vorbau haben. Als Kind meinte ich, da sei Werkzeug drin. Die ersten ihrer Art sah ich im Magdeburger Hauptbahnhof so um 1960, als wir zur Großmutter nach Haldensleben unterwegs waren und dort umsteigen mussten. Ob das eine E 44 war oder aber eine E 04, kann ich heute nicht mehr sagen. Erst sehr viel später interessierten mich alte Elloks richtig, und es war wie bei vielen anderen auch ein klein wenig der Ersatz für die verschwundene Dampfloks.

Insofern kann ich die jungen Eisenbahnliebhaber sehr gut verstehen, die heute einer ausgemusterten 218 hinterher trauern und die letzten Exemplare verfolgen. Ich stand vor wenigen Wochen in Immenstadt vor zwei 218-Doppelbespannungen, dazu rangierte eine weitere. Aber keine Angst, ich zeige keine Fotos. Ich hatte gar keine Kamera dabei und plauderte nur mit der netten Zugchefin. Ihnen wie stets Freude, Gewinn und Genuss beim Blättern und Lesen in unserem LOK MAGAZIN!

Herzlich, Ihr

*Rudolf Heym*



**22. September 1988:** Mit der 244 139 überquert der P 5623 nach Espenhain Werksbahnhof die alte Fernstraße 95. Der Verkehr dort wirkt wie eine Schauvorführung fast aller DDR-Zweitakter. Gleich wird ein ABV (Abschnittsbevollmächtigter) halten und den Fotografen zur Rede stellen!

Detlef Winkler





DB Fernverkehr: ICE 3-Redesign

10



Österreich: Strom für die Zillertalbahn?

24

**LOK**Magazin  
www.lok-magazin.de

Heft  
Mai  
2017

5



## AKTUELL

## DB

- Deutsche Bahn: Konzernbilanz 8  
DB Fernverkehr: ICE 3 erhalten Redesign 10

## Privatbahnen

- TX Logistik: Neue Strategie, mehr Verkehr 14  
ERS Railways: Das Geschäft schrumpft 16

## Bahnindustrie

- Stadler: Volle Auftragsbücher für 2017 18

## Museum

- Buckower Kleinbahn:  
Neue Heimat für BDe 4/4 13 20

## Österreich

- Zillertalbahn: Pläne für Elektrifizierung 24

## Schweiz

- RhB: Weitreichender Umbruch 28

## Weltweit

- Dänemark: IC 2 und IC 4 machen Sorgen 30  
Griechenland: Ausbau um Athen 31

## Rubriken

- Leserbriefe, Händler, Impressum 112  
Vorschau 114

## TITEL

## Im Takt durchs Revier

1932 fuhren die ersten Züge des Ruhrschnellverkehrs. Sie sollten in erster Linie den Berufspendlern Vorteile bringen. Es waren Abteilwagenzüge mit alten preußischen Dampflok, aber das System funktionierte großartig und wurde ein Erfolg 32

## Zum Titelbild

E 41 378 steht mit ihrer S-Bahn am 28. November 1968 in Düsseldorf-Garath. Die ersten S-Bahnen an Rhein und Ruhr bestanden aus Eckeseyer 141 und Silberlingen. Lokbespannte Züge bestimmten schon vorher das Bild des schnellen Nahverkehrs im Revier



Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung



## 62 Baureihe 218: Wo fährt sie noch?



## 100 44er in Sangerhausen



## 54 Die E 44 bei der DR



### FAHRZEUGE

#### Eckig, praktisch, gut

Im Porträt: Der Privatbahn-VT NE 81. Im Inneren sitzt man in etwa wie im Reisebus oder Flugzeug. Es werden nur noch wenige von ihnen eingesetzt, aber sie genießen inzwischen fast Kultstatus

44

#### Aus der UdSSR zurückgekauft

Mit der E 44 begann in der DDR der Wiederaufbau des elektrischen Zugbetriebs. Die letzten Loks hielten lange durch und rangierten zuletzt, um Diesel zu sparen

54

#### Nur neun Jahre aktiv

Die Bundesbahn-Neubau Lok 23 098 und ihr sehr kurzes Leben

60

#### Dieselduft ist Kult!

So langsam verabschiedet sich auch die 218 von den Gleisen. Wo fahren sie noch?

62

#### Klein, alt – aber lebensstüchtig!

Das Schicksal der preußischen T 3 bei der Deutschen Bundesbahn

66

#### Krokodil-Zeit

Noch 1982 fuhren bei der Rhätischen Bahn Elektroloks aus den 20er-Jahren

74

### GESCHICHTE

#### Jedes Jahr im März/April

Der umfangreichste Sonderzugverkehr der Deutschen Bundesbahn fand in jedem Jahr zur Hannover-Messe statt. Selbst ein eigener Messebahnhof wurde gebaut

76

#### Bald auch über den Gotthard?

Die Schweizer Südostbahn von ihren Anfängen bis in die Gegenwart – und ein Blick in die Zukunft

88

#### Das historische Bild

1984: Der D 13086 Venedig – Hamburg mit einer 110 auf der Nord-Südstrecke

94

#### Trauerspiel endlich vorbei?

Reaktivierung: Für den Güterverkehr soll die Strecke Nordenham – Blexen wiederbelebt werden

96

#### Montag ist Schluss

Bw Sangerhausen: Zum Beginn der 80er-Jahre kam wegen der Ölkrise das Ende der Öl-44er. Ersetzt werden sollten sie durch 132, doch davon gab es nicht genug

100

#### Rücktitel

03 2243 in Ost-Berlin

116



## Jugendliche Gebäckwerfer Radtour über die SFS

■ Für eine Schnellbremsung sorgte am 21. Februar 2017 ein 13-Jähriger. Am Bahnhof Fellbach warf er im Beisein zweier Gleichaltriger ein Gebäckstück auf die Frontscheibe einer ausfahrenden S-Bahn. Der Lokführer rief, nachdem er seinen Zug erneut zum Halten gebracht hatte, die Polizei. Diese nahm den Gebäck-Werfer in Empfang und übergab ihn an seine Eltern. AWA

■ Ein Radfahrer hat am 25. Februar 2017 in der Nähe von Berlstedt eine rund einstündige Sperrung der Schnellfahrstrecke Erfurt – Halle/Leipzig ausgelöst. Der Mann hatte die feste Fahrbahn als idealen Radweg ausgemacht. Ein ICE-Lokführer bremste, nachdem er den Radler auf dem Gleis entdeckte. Der Radfahrer flüchtete, konnte allerdings von der Polizei aufgefundener werden und erhielt eine Anzeige. AWA



# Saisonverkehr mit 16 Wagen

Nicht nur weil vielerorts die Bahnsteige inzwischen viel zu kurz sind, sind richtig lange, lokbespannte Reisezüge eher selten zu erleben. Abnehmend ist auch die Zahl der Wintersport-Turnuszüge in und aus der Alpenregion. Insofern vereint der „Krokus-Express“ (DPF 13492 Bludenz/Schladming – Den Haag) gleich zwei Raritäten. Immerhin 16 Wagen hat die Lokomotion-Ellok 193 772 am 4. März 2017 bei Treuchtlingen am Haken. Der Zug verkehrt alljährlich in den Krokus-Ferien in den Niederlanden und ist einer der letzten Turnuszüge in die Alpen

Florian Dürr



## Bagger trifft Messwagen

■ Nicht etwa aus latentem Fahrzeugmangel kuppelt die DB Zweiwegebagger mit einem Reisezugwagen. Zu dieser kuriosen Zuggarnitur kam es, weil DB Systemtechnik vom Baumaschinenhersteller ATLAS beauftragt wurde, Prüfungen mit einem neuen Zweiwege-Bagger für die Zulassung durchzuführen. Auf dem Versuchsgelände der DB Systemtechnik in Minden wurden unter anderem Bremsprüfungen und Sicherheitstests gegen Entgleisen durchgeführt. LM



Deutsche Bahn

Die Gewinne der Bahn steigen, doch der Güterverkehr bleibt weiter das Sorgenkind der DB: 185 389 passiert am 9. September 2015 mit einem Gaskesselzug die Ruhrbrücke am Abzweig Ruhrtal

Stefan Weisskopf



## BILANZ DER DEUTSCHEN BAHN

# Rückkehr zu schwarzen Zahlen

Was für ein Start: Kaum einen Tag im Amt, durfte der neue DB-Chef Richard Lutz schon schwarze Zahlen vor der Presse ausbreiten. Die Konzernbilanz der Deutschen Bahn für das Jahr 2016 weist neben einem Gewinn von über 700 Millionen Euro auch einen Passagierrekord im Fernverkehr auf

Es gibt wohl unangenehmere Nachrichten zu überbringen als jene, die Richard Lutz an Tag Eins nach seiner offiziellen Berufung zum Bahnchef (siehe S. 10) verkündete: Vor Pressevertretern gab der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn am 23. März 2017 im ICE-Werk in Berlin-Rummelsburg bekannt, dass das Unternehmen im Jahr 2016 wieder in die Gewinnzone zurückgekehrt ist. 716 Millionen Euro erwirtschaftete der Staatskonzern im Jahr 2016 – ein Erfolg für die DB, nachdem man im Jahr zuvor einen Verlust von 1,3 Milliarden Euro hinnehmen musste.

### Passagierrekord

Lutz sprach demzufolge auch von einer Trendwende und führte die positive Entwicklung auf die Arbeit seines Amtsvorgängers Rüdiger Grube zurück: „Unsere Maßnahmen für mehr Pünktlichkeit, Sauberkeit und eine bessere Information unserer Reisenden im Rahmen des Qualitätsprogramms Zukunft Bahn zeigen spürbare Wirkung.“

Zumindest die gesteigerten Fahrgastzahlen sprechen dafür, dass Lutz recht hat. Im Schienenpersonenverkehr in Deutschland wurden 2016 mehr als zwei Milliarden Fahrgäste gezählt. Auf den Fernverkehr entfielen dabei 139 Millionen Passagiere – 5,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Die freuten sich über insgesamt leicht gesteigerte Pünktlichkeitswerte: 78,9 Prozent (2015: 74,4 Prozent) der IC- und ICE-Züge kamen mit maximal sechs Minuten Verspätung am Ziel an. Europaweit benutzten übrigens insgesamt 4,4 Milliarden Fahrgäste die Züge und Busse der DB. 1,76 Milliarden fuhren in den Zügen von DB Arriva in Großbritannien und in den Niederlanden.

### Zuwächse und Schulden

Während man für das Jahr 2016 also wieder einen Gewinn ausweisen konnte, blieben die Umsätze der Deutschen Bahn im gleichen Jahr konstant: 40,6 Milliarden Euro erwirtschaftete die DB in ihren Geschäftsfeldern – und damit nur 108 Millionen (0,3 Prozent) mehr, als im Vorjahr

2015. Den Löwenanteil dazu steuerte mit 15,1 Milliarden Euro erneut die Logistiksparte DB Schenker bei. Sorgen bereitet der DB weiterhin die Schienengüterverkehrstochter DB Cargo, die erneut Verluste einfuhr.

### Sorgenkind DB Cargo

Auf 81 Millionen Euro summiert sich das Minus der Güterbahn. Gegenüber 2015 sank die Verkehrsleistung von DB Cargo um 3,8 Prozent auf 94,7 Milliarden Tonnenkilometer. Mit einer im Februar 2017 beschlossenen und mit den Gewerkschaften verhandelten Neuausrichtung will die DB den Geschäftsbereich wieder rentabel machen. Auch der Schuldenberg der Bahn dämpft die eigentlich gute Stimmung: Er wuchs 2016 zwar nur um 0,8 Prozent, beträgt aber immer noch 17,6 Milliarden Euro. Für 2017 prognostiziert die Bahn weiter steigende Umsätze: 41,5 Milliarden Euro will die DB im laufende Geschäftsjahr einnehmen, erklärte Richard Lutz. Die Zahlen der ersten Monate dieses Jahres seien sehr erfreulich. LM





Am 12. März passiert 101 099 mit einem IC das Einfahrsignal von Ratingen West auf der „Rheinischen“ Güterzugstrecke Marcus Henschel

## GROSSRAUM DÜSSELDORF

### Bauarbeiten und Umleitungen

Vom 8. März bis 5. April 2016 führte die Deutsche Bahn rund um Düsseldorf verschiedene Bauarbeiten durch. Zwischen Köln und Düsseldorf wurde an den Brücken gearbeitet und zwischen Düsseldorf und Düsseldorf Flughafen wurden die Gleise erneuert. Dies führte zu Einschränkungen im Nah- und Fernverkehr. Die DB kündigte Haltausfälle, Umleitungen und geänderte (Ab-)Fahrzeiten an. Der Fernverkehr wurde zeitweise über die „Rheinische“ Güterstrecke zwischen Düsseldorf und Duisburg geführt. Einzelne Fernzüge wurden für Reisende des Nahverkehrs auf dem Abschnitt Duisburg – Düsseldorf – Köln freigegeben. Entsprechende Ankündigungen wurden kurzfristig vor Ort an den Bahnhöfen durchgegeben. FFÖ

## NETZ USEDOM

### DB Regio löst UBB ab

DB Regio hat die Ausschreibung des Netzes Usedom gewonnen. Dieses umfasst den Betrieb aller Strecken auf der Ostseeinsel inklusive der Festlandanbindung Wolgast – Züssow (Stralsund). Der Vertrag beginnt am 10. Dezember 2017 und läuft 13 Jahre. Von Dezember 2017 bis Dezember 2019 sind jährlich 1,4 Millionen Zugkilometer zu erbringen. Durch den Entfall von Zügen zwischen Stralsund und Züssow reduziert sich diese Zahl ab Ende 2019 auf eine Million Zugkilometer. Es wird weiterhin die Baureihe 646 zum Einsatz kommen. Nicht Teil der Vergabe war hingegen die vor dem Aus stehende RB-Linie Stralsund – Barth, die bislang ebenfalls von der UBB betrieben wird. AWA

## BRANDENBURG

### Neue RB-Linie Cottbus – Lübben

Im Dezember 2015 wurden zur Fahrplanstabilisierung des verspätungsanfälligen RE 2 (Wismar – Berlin – Cottbus) die Halte dieser Linie in Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz weitestgehend gestrichen. Seitdem sind sie nur in Tagesrandlagen mit dem Zug erreichbar, tagsüber werden sie per Bus bedient. Im Dezember 2017 wird nun eine zweistündliche RB-Linie zwischen Cottbus und Lübben (mit dortigem Anschluss an die RB 24 von/nach Berlin) eingeführt, so dass die drei Orte wieder ganzjährig per Bahn erreichbar sind. AWA

## DB | NEWS

### Taktverdichtung nach Meißen

Seit 3. April 2017 fahren montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten vier Züge je Richtung und Stunde zwischen Dresden Hbf und Meißen. Durch Anpassungen bleibt der zunächst zur Disposition stehende Halt des Regional-Express RE 50 „Saxonia“ in Radebeul Ost erhalten. Ein 15-Minutentakt ist derzeit nicht realisierbar. LM

### S-Bahn nach Zweibrücken

Der saarländische Ministerrat hat nun seine Zustimmung zu dem Vorschlag der rheinland-pfälzischen Landesregierung gegeben, sowohl bei den Investitionen für die Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar über Homburg hinaus bis nach Zweibrücken als auch für 20 Jahre bei den Betriebskosten die Hälfte der auf das Saarland entfallenden Beträge zu übernehmen. Das Saarland begründete diese Vereinbarung damit, dass das Land Rheinland-Pfalz zwar den kleineren Streckenanteil, aber durch die verbesserte Anbindung von Zweibrücken an den Fernverkehr den größeren Nutzen habe. Nun ist der Weg für weitere Planungsschritte zur Reaktivierung des Streckenabschnittes nach Zweibrücken frei. MMÜ

### Drei Güterzüge nach Blankenstein

Die Papier- und Zellstofffabrik in Blankenstein (Saale) wird mittlerweile von drei Güterzugpaaren pro Tag bedient. Im vergangenen Jahr verkehrten im Normalfall noch zwei Zugpaare pro Tag nach Blankenstein. DB Cargo fährt die drei Leistungen mit jeweils zwei Gravitas, wobei eine am Zugschluss geführt wird. Die zwei Lokomotiven sind notwendig, da sich in Wurzbach (Thüringen) eine Spitzkehre befindet, sodass der Güterzug die Fahrtrichtung ändern muss. MMÜ

### DB-Rückzug aus Hengersberg

DB Cargo bringt inzwischen kein Stammholz mehr nach Hengersberg. Diese Dienste werden mittlerweile nachts von der EVB durchgeführt. Die Bedienung der Strecke Deggendorf – Hengersberg wurde damit neu geordnet: Die Züge verkehren mittlerweile mittwochs und donnerstags. Am Mittwoch werden Leerwagen nach Hengersberg gefahren, um dann im Sägewerk Schwaiger mit Fertigholz beladen zu werden. Die Wagen werden dann tags darauf abgeholt. Bei Bedarf werden zudem an beiden Tagen Wagen bei der Firma Pfeffer in Seebach (Niederbayern) zugestellt. MMÜ



**Der Mehrsystem-ICE 3 406 084 durchfährt in Neustadt an der Weinstraße das historische Reiterstellwerk Nf. Die Baureihen 403 und 406 erhalten in den kommenden Jahren eine Auffrischung**

Uwe Miethe/DBAG

## DB | NEWS

### Richard Lutz ist neuer Bahnchef

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn hat in seiner Sitzung am 22. März 2017 Dr. Richard Lutz zum neuen Vorstandsvorsitzenden bestellt. Er soll das Amt bis März 2022 begleiten. Richard Lutz ist Sohn eines Eisenbahners und gelernter Betriebswirt. Er ist seit 1994 bei der Deutschen Bahn und seit 2010 dort als Finanzvorstand tätig. Nach dem Rücktritt von Grube Anfang Februar hatte Lutz bereits kommissarisch den Vorstandsvorsitz übernommen. Zugleich hat der Aufsichtsrat am 22. März die Vorstände Berthold Huber (Personenverkehr) und Ronald Pofalla (Infrastruktur) erneut bestellt. Über die Leistungen der Ressorts Digitalisierung & Technik und Güterverkehr & Logistik wird später entschieden.

LM

Anzeige

## Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter  
[www.lokmagazin.de/abo](http://www.lokmagazin.de/abo)

Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

## DB FERNVERKEHR

### ICE 3 erhalten Redesign

Die Deutsche Bahn will bis 2020 ihre ICE-3-Flotte einem Redesign unterziehen. Die 66 Züge der Baureihen 403 und 406 werden nach 15 Jahren Betriebseinsatz im Werk Nürnberg der DB Fahrzeuginstandhaltung im Innenraum umfassend umgebaut. Weiterhin erhalten die Züge das Europäische Zugkontrollsystem ETCS. Für Gepäck, Kinderwagen und Rollstühle soll im Innenraum mehr Stauraum entstehen. Das Redesign beschert den Zügen überdies ein neues Bordrestaurant mit 20 Sitzplätzen. Außerdem erhalten die Züge ein Kleinkindabteil. Die bisherigen Sitze im ICE 3 werden komplett gegen modernere ausgetauscht, deren Rückenlehne nicht mehr nach hinten gestellt wird und hintere Sitznachbarn damit nicht mehr beeinträchtigt. Am Durchgang erhalten die neuen Sitze eine Reservierungsanzeige. Auch das ist eine Parallele zum ICE 4. Eine Reservierungsanzeige am Sitz, Piktogramme und Bänderolen verbessern die Orientierung im Zug. Außerdem gibt es mehr Plätze für Rollstuhlfahrer. Auf mehr Stellplätze für Fahrräder wurde bei dem Redesign verzichtet. Mit 403 002 ist der erste modernisierte Zug seit März 2017 wieder im Fahrgastbetrieb im Einsatz.

LM

## SALZGITTER-LEBENSTEDT – SALZGITTER-FREDENBERG

### Reaktivierung abgeblasen

Im Rahmen der Initiative der niedersächsischen Landesregierung zur Reaktivierung von Bahnstrecken wurde als eine von drei Bahnstrecken mit positivem Kosten-Nutzen-Verhältnis die Verlängerung der Verbindung Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt bis Salzgitter-Fredenberg ermittelt. Nun hat der zuständige Zweckverband Großraum Braunschweig zwei Gutachten in Auftrag gegeben und durch deren Ergebnisse von einer Reaktivierung Abstand genommen. Demnach muss von 50 Prozent höheren Baukosten bei dem Projekt ausgegangen werden. Das zusätzliche Fahrgastpotenzial liegt hauptsächlich im innerstädtischen Bereich und nicht auf der Strecke nach Braunschweig.

AWA





**Am 3. Mai 2013 kehrt 294 708 bei Zeitlarn mit ihrem beladenen Schotterzug vom Schotterwerk in Neustift-Blindham zurück nach Vilshofen. Am 1. März 2017 ist der Verkehr wieder angelaufen** Matthias Müller

## DB CARGO

### Schotterzüge in Niederbayern

Am 1. März 2017 hat der von DB Cargo durchgeführte Schotterverkehr zum Schotterwerk in Neustift-Blindham begonnen. Ab 7:15 Uhr verkehrt die aus Plattling kommende 294 an Werktagen außer Samstagen bis zu dreimal von Vilshofen (Niederbayern) aus zum Schotterwerk, wobei die erste Rückfahrt und die letzte Hinfahrt zum Teil als Lokzug fährt. MMÜ

## DB REGIO NORDOST

### Fahrzeugmangel und Ersatzzüge

Wegen Fahrzeugmangel bei Talent-2-Triebwagen der Baureihe 442 bei DB Regio Nordost wird derzeit auf der Linie RE 11 von Cottbus nach Leipzig täglich ein Zugpaar Lok-bespannt eingesetzt. Neben Lokomotiven der Baureihe 112 und 143 kommt auch die Baureihe 182 vor Doppelstockzugwagen zum Einsatz. Da offensichtlich auch Steuerwagen bei DB Regio Nordost nicht in ausreichender Stückzahl vorhanden sind, kommt es auch zu Sandwich-Garnituren. FH

**Als Ersatz für einen Talent 2 fährt 182 010 mit Doppelstockwagen am 19. Februar 2017 als RE 18390 von Cottbus nach Leipzig** Frank Heilmann



## DB | NEWS

### Lückenschluss im Volmetal

Der Lückenschluss im Personenverkehr zwischen Meinerzhagen und Brügge kommt im Dezember 2017. Das teilte der Zweckverband NWL mit. Vorübergehend soll die Strecke zweistündlich bedient werden, Kierspe und Oberbrügge werden wegen fehlender Planfeststellungsbeschlüsse vorerst nicht bedient. Zuletzt galt eine Verzögerung der Reaktivierung als sicher. Zum Einsatz kommen neue Dieseltriebwagen der Baureihe LINT 81 der Firma Alstom. MMÜ

### Neue DB-Werkstatt in Münster

Für rund 4,5 Millionen Euro hat die DB eine neue Werkhalle in Münster errichtet. Sie dient der Instandhaltung und Wartung der Talent-2-Triebzüge des privaten Wettbewerbers National Express, welcher seit Dezember 2015 die Linien RE 7 und RB 48 in Nordrhein-Westfalen betreibt und die Instandhaltung an DB Regio NRW vergeben hat. In der 107 Meter langen Halle arbeiten rund 20 Mitarbeiter der Deutschen Bahn. FFÖ

### Modernisierung Bahnhof Stolberg

Am 1. März 2017 wurde der Spatenstich zur Erneuerung des Bahnhofs Stolberg zwischen Köln und Aachen gefeiert. Für rund 6,6 Millionen Euro wurden neue Aufzüge, eine Personenüberführung und vollständige Barrierefreiheit geschaffen. Auch werden die Bahnsteige erhöht. Das Projekt ist Teil einer Modernisierungsinitiative für Bahnhöfe in NRW. FFÖ

## BAUREIHEN | TICKER

## Baureihe 103

Die zeitweise schadhaft abgestellte Ellok 103 113 wurde Anfang März 2017 instandgesetzt und im Münchner Abstelldienst eingesetzt und beförderte zeitweise den EN 462/463. Am 30. März 2017 wurde die Lok dann an das DB-Museum Koblenz überstellt. Als letzter Zug wurde dabei IC 2518 von Ulm bis Stuttgart bespannt. Ab Stuttgart fuhr die Lok als Lz weiter. SI

## Baureihe 111

Die nach Stuttgart ausgeliehenen Elloks 111 032 und 111 037 sind am 7. März 2017 an ihre Heimatdienststelle Dortmund zurückgegeben worden. SI

## Baureihe 185

Am 27. Februar 2017 wurden die MRCE-185 von DB Regio Württemberg aus dem Betrieb genommen und 185 555, 565 und 567 nach Nürnberg zur Rückgabe überführt. SI

## Baureihe 426

426 013 ist im S-Bahn-Werk Plochingen für den Einsatz auf der Schusterbahn Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim angepasst worden. Das Fahrzeug wurde den Stuttgarter S-Bahn-Triebzügen der Baureihen 423 und 430 angeglichen und erhielt neue Sitze und Monitore. Die Kosten dafür beliefen sich auf 400.000 Euro. AWA



MEG-Diesellok 203 153 bringt am 25. Februar 2017 sieben 181er und eine 115 zum Schrotthändler (Foto in Düsseldorf-Rath)

Axel Witzke

## DB STILLSTANDSMANAGEMENT

## Bundesbahn-Fahrzeuge zum Schrott

Die Deutsche Bahn hat sich im Februar 2017 von einer Reihe ehemaliger Bundesbahn-Fahrzeuge getrennt. Am 25. Februar 2017 überführte die MEG 706 (155 119) einen aus 26 n-Wagen bestehenden Zug von Hamm nach Ehrang bei Trier. Das DB Stillstandsmanagement hat diese zuvor in Hamm abgestellten Waggons an die Firma Steil in Ehrang verkauft. Ebenfalls zum Schrott kamen einige Elloks, die die DB AG seinerzeit noch von der Bundesbahn in ihre Bestände übernahm. Am 28. Februar 2017 überführte die MEG 102 (Diesellok 203 153) einen aus sieben Loks der Baureihe 181 und einer 115 bestehenden Zug von Hamm nach Opladen. Dabei handelte es sich um 181 207, 181 209, 181 210, 181 214 (Mosel), 181 219, 181 220, 181 223 und 115 205. Das DB Stillstandsmanagement hat diese in Hamm von DB Fernverkehr hinterstellten Lokomotiven an die Firma Bender in Opladen verkauft, wo sie nun verwertet werden. Mit Ausnahme von 115 205 waren alle Loks in einem ordentlichen Zustand. Die Lauffähigkeitsbescheinigungen wurden daher auch ohne Mängel erteilt. AW

## BAUREIHEN-NEWS



## Baureihe 245

Ihren ersten Einsatz im IC-Dienst hatte 245 002 vom Betriebshof Kempten am 15. März 2017. Probeweise bespannte sie zunächst den IC 1012 nach Stuttgart, wo sie auf den Gegenzug IC 1013 (Magdeburg – Oberstdorf) wechselte. Das Foto zeigt 245 002 mit einem wegen einer Baustelle leicht verspäteten IC 1013 in zügiger Fahrt durch Stuttgart-Obertürkheim

Peter Garke



## Baureihe 628

Wegen Gleisbauarbeiten in Friedrichshafen wurden die IRE-Sprinter auf der Linie Ulm – Basel vom 3. bis 13. März 2017 in Friedrichshafen gebrochen. Im Abschnitt zwischen Ulm und Friedrichshafen übernahmen 628 in Doppeltraktionen diese Leistungen anstatt der üblichen 611. Das Foto zeigt eine solche Ersatzgarntur beim Verlassen des Bahnhof Ravensburg in Richtung Süden

Felix Löffelholz





Mit einem IC erreicht 182 507 am 9. März 2015 Horb. Solche Garnituren sollen ab Herbst 2017 Standard auf der Gäubahn sein Florian Dürr

## GÄUBAHN STUTTGART – SINGEN

### 146 und 182 fahren ab Dezember

Die Zulassungsverzögerungen bei den mit der Baureihe 147 bespannten Doppelstock-IC-Zügen für die Gäubahn erfordern ab Dezember 2016 für mindestens ein Jahr ein verändertes Fahrplan- und Fahrzeugkonzept. Im stündlichen Wechsel werden zum jetzigen Stand gemietete 182 mit jeweils sechs (statt bislang fünf) SBB-Fernverkehrswagen und IC2-Garnituren mit 146 zum Einsatz kommen. Während bei den auf deutscher Seite mit 182 bespannten Zügen in Singen für die Fahrt von/nach Zürich ein Lokwechsel erfolgt, muss bei den mit IC2-Garnituren in Singen in einen SBB-Zug umgestiegen werden. Im Abschnitt Stuttgart – Singen sind die Züge ab Dezember mit Nahverkehrstickets nutzbar. AWA

## DB ZUGBUS REGIONALVERKEHR ALB-BODENSEE

### 611-Mangel und 612-Einsätze

Die Zulassung für die umgebauten und modernisierten Neigetechnik-Triebzüge der Baureihe 612 von DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee für den Einsatz im Netz Donau-Ostalb stand auch im März noch aus. Durch die Abstellung diverser 611 besteht in Ulm somit akuter Fahrzeugmangel, so dass unter anderem auf der IRE-Linie Ulm – Basel häufig nur Einfach- statt Doppeltraktionen anzutreffen sind. Deshalb fährt seit Mitte Februar ein 218-bespannter n-Wagen-Wendezug täglich mehrere Leistungen zwischen Ulm und Sigmaringen bzw. Aalen (siehe vergangene Ausgabe). Des Weiteren wird seit 27. Februar ein Umlauf Ulm – Neustadt – Rottweil – Neustadt – Ulm mit nicht-modernisierten 612 gefahren, nachdem die Triebfahrzeugführer der betroffenen Einsatzstellen eine Schulung auf der Baureihe erhielten. Allerdings kam in den ersten Tagen dann doch wieder ein 611 zum Einsatz. AWA

## DB REGIO

### Spitzke-214 in Nürnberg im Einsatz

Ende Februar und im März 2017 setzte DB Regio vorübergehend 214 014 von Spitzke Logistik als Rangierlok in Nürnberg Hbf ein. Die Lok war vor ihrem Eigentümerwechsel schon einmal von 2008 bis 2016 in Nürnberg tätig. Grund war, dass Alstom eine der neuen Hybrid-Rangierlokomotiven der Baureihe 1002 für Tests benötigte. AWA

# Lesen Sie noch oder sammeln Sie schon?



Gerard Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80997 München

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.lokmagazin.de** oder  
**Telefon 0180-5321617**  
(14 Cent/Minute von 8-18 Uhr)



Mit einer bunten Werbebeklebung („Connected by Rail“) ist die noch fast werksneue TXL-Ellok 193 640 am 9. März 2017 bei Schkortleben mit einem Güterzug Richtung Norden unterwegs

Helmut Sangmeister

## TX LOGISTIK

# Neue Strategie für mehr Verkehr

TX Logistik ist nach DB Cargo das zweitgrößte Güterzug-Unternehmen Deutschlands. Die neue Dachgesellschaft Mercitalia möchte ihre Tochter internationaler machen und den Umsatz steigern. Das erfordert den Kauf neuer Loks, die Gewinnung neuer Kunden und eine neue Firmenstrategie

Seit 1. Januar 2017 organisieren die Italienischen Staatsbahnen (FS) ihre Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten in der neuen Dachgesellschaft Mercitalia. Unter dieser befindet sich auch die Tochter TX Logistik (TXL), die künftig für die internationalen Schienengüterverkehrsgeschäfte von Mercitalia stehen soll. Rund eine Milliarde Euro sollen bis 2026 in neue Fahrzeuge investiert werden. Erster Schritt ist die geplante Bestellung von 70 neuen Elloks (mit Option auf 55 weitere) für den italienischen (Mercitalia Rail) und den internationalen (TXL) Güterverkehr. Mindestens 45 Mehrsystemloks sind für TXL bestimmt und sollen vorrangig zwischen Deutschland, Österreich und Italien eingesetzt werden. Optional sollen einige Loks zusätzlich für den Verkehr in der Schweiz und

den Niederlanden ausgerüstet werden. Damit ändert TXL seine Strategie, fast ausschließlich auf gemietete Loks zu setzen. Dennoch erhielt TXL in den letzten Wochen zahlreiche bestellte Vectron der Vermieter MRCE und Alpha Trains, nachdem im Februar 2017 die Italien-Zulassung für den Loktyp erteilt wurde. Unter den ausgelieferten Loks befand sich auch die bereits auf der letztjährigen Innotrans präsentierte 193 640 im bunten TXL-Werbedesign. Sie hatte ihren ersten Einsatz am 15. Februar 2017. Im Gegenzug wird TXL die Anmietung von einigen 182 von MRCE beenden.

## Verkehrsausweitung

Seit Jahresbeginn konnte TXL neue Verkehre gewinnen bzw. selbst auflegen. Im Februar wurden die KV-Verbindungen Leip-

zig – Verona und Kiel – Triest (für die türkische Spedition Ekol) aufgenommen. Daneben plant TXL weitere neue Verbindungen und den Ausbau bestehender Relationen. Zudem hat das Unternehmen eine eigene Abteilung für Spotverkehre geschaffen, von der man sich pro Jahr zwei bis drei Millionen Euro Mehrumsatz erhofft. Um künftig durchgängige Transporte anbieten zu können, wird zum Fahrplanwechsel im Dezember TXL die Traktion ihrer Züge in der Schweiz wieder selbst durch ihre Schweiz-Tochter, die TX Logistik GmbH (Sitz: Basel) erbringen. Seit 2013 ruht der in Eigenregie erbrachte Verkehr in der Schweiz. Zuletzt wurde bei den eigenen Zügen mit BLS Cargo kooperiert. Zum Einsatz sollen vorerst schweiztaugliche 189er von MRCE kommen. AWA





**Der ehemalige „OHE-Tiger“ V330.5 (250 008) trägt seit Anfang März 2017 eine Beklebung der HVLE und wirbt in knalligem Rot für den neuen Eigentümer. Am 16. März 2017 brachte die Lok den Düngemittelzug DGS 52647 von Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz Werkbef nach Bamberg und passiert dabei den Ort Langenhessen zwischen Crimmitschau und Werdau**

Daniel Wolf

## KREISBAHN SIEGEN-WITTGENSTEIN

### Terminal mit Kombiverkehr

Am 7. März 2017 unterzeichneten Kombiverkehr und die Kreisbahn Siegen-Wittgenstein einen Vertrag zum gemeinsamen Betrieb des neuen Container-Terminals in Kreuztal im Siegerland. Beide Gesellschafter halten jeweils 50 Prozent der Anteile an der Südwestfalen Container-Terminal GmbH. Die Inbetriebnahme des derzeit entstehenden Terminals ist für das zweite Halbjahr 2017 geplant. Die ersten Zugverbindungen sollen Ende 2017 aufgenommen werden. Die Umschlaganlage hat eine Fläche von 18.500 Quadratmeter und ist für 45.000 Ladeeinheiten pro Jahr ausgelegt.

AWA

## REGIONALSTADTBAHN NECKAR-ALB

### Startschuss für Ausbauprojekt

Am 19. Februar 2017 wurde der Planfeststellungsbeschluss zur Elektrifizierung der von der Erms-Neckar-Bahn betriebenen Ermstalbahn Metzingen – Bad Urach erlassen. Zudem werden die Bahnhöfe Dettingen, Bad Urach und Metzingen umgebaut. Derzeit verkehren hier RegioShuttle der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee. Die Strecke bildet zusammen mit der Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg) das Rückgrat der geplanten Regionalstadtbahn Neckar-Alb, die nach dem Vorbild des Karlsruher Modells auch durch die Innenstädte von Tübingen und Reutlingen führen soll.

AWA

**Am 17. September 2016 gab es Vorführfahrten für das Projekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb (Foto in Wannweil)**

Peter Garke



## PRIVATBAHNEN | NEWS

### Ausschreibung in Sachsen

Für die im Dezember 2016 gestartete Ausschreibung des „Ostsachsennetz II“ können bis zum Juni 2017 erste Angebote abgegeben werden. Der Betriebsstart für den Verkehrsvertrag soll im Dezember 2019 folgen und eine Laufzeit von zwölf Jahren haben. Länderübergreifend werden hier die Strecken Dresden – Bautzen – Görlitz, Dresden – Zittau – Liberec (CD) und Liberec – Varnsdorf – Seifhennersdorf mit rund vier Millionen Zugkilometern jährlich ab dem Jahr 2020 befahren. Gestartet wird in zwei Stufen jeweils im Dezember 2019 und 2020. Heutige Betreiber sind die Länderbahn und die ODEG.

PG

### Ausbau des GVZ Hof

Das Güterverkehrszentrum Hof auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs wird bis 2018 ausgebaut. Der Betreiber Container Terminal Hof erhielt vom Bundesverkehrsministerium einen Förderbescheid über 15,8 Millionen Euro. Im Spätsommer dieses Jahres soll mit dem Bau von zwei neuen Umschlaggleisen mit insgesamt 780 Metern Länge und zwei großen Portalkränen begonnen werden. Aktuell werden pro Woche acht bis neun Züge abgefertigt. Nach dem Ausbau ist die doppelte Anzahl möglich.

AWA

### Arbeiten am RRX-Werk

Am 7. März 2017 feierte man in Dortmund-Eving den offiziellen Spatenstich für den Bau des neuen Servicewerks für die Triebzüge des Rhein-Ruhr-Express (RRX). Dort soll ab 2018 die 82 Fahrzeuge umfassende RRX-Flotte gewartet werden. Die sechsgleisige Werkshalle wird durch Lager, Sozialgebäude, Außenreinigungsanlage und Unterflurdrehbank ergänzt.

FFÖ

### EGP-Verkehre nach Buna

Die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) fährt seit 2017 insgesamt sieben Verbindungen zwischen Hamburg und Buna. Hintergrund ist eine intensivierte Zusammenarbeit mit der Spedition Konrad Zippel, die seit Anfang des Jahres auf eine zusätzliche Relation zwischen beiden Orten setzt. Ergänzend zu der sechsten Relation, wird seit Beginn des Jahres auch ein weiterer Zug im Rahmen des Spotgeschäftes angeboten. EGP und Zippel kooperieren bereits seit mehreren Jahren.

LM



**Die ERS-Lokomotive 189 212 wirbt für die Zugleistungen des Unternehmens von Rotterdam in den Süden (Bonn-Oberkassel, 15. März 2017). In den Niederlanden ist ERS inzwischen nicht mehr aktiv** Martin Wehmeyer

## PRIVATBAHNEN | TICKER

### Loktausch bei den VPS

Seit Februar 2017 werden die bei den Verkehrsbetrieben Peine-Salzgitter (VPS) von Alpha Trains gemieteten Elloks der Baureihe 185 gegen Loks der Baureihe 186 ebenfalls von Alpha Trains ausgetauscht. Als eine der ersten neuen Loks ging 186 131 für die VPS in den Betriebsdienst. VW

### Rail4U setzt 194 instand

Das Unternehmen Rail 4U von Barbara Pierch lässt derzeit ihre Lokomotive 194 178-0 (ex-194 580) bei UWE ADAM in Eisenach wieder aufarbeiten. Die Lok war bei einem Rangierunfall beschädigt worden. Die Lok stand seit 2013 abgestellt, weil zunächst die Gewährleistung der Versicherung geklärt werden musste. LM

### metronom mit WLAN

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) plant, ihren Fahrzeugpool ab 2018 schrittweise mit WLAN auszurüsten. Den Anfang sollen die derzeit von metronom eingesetzten Dostos machen. Anschließend werden im Rahmen von Hauptuntersuchungen die LINT-Triebzüge folgen. AWA

### EGP mietet Hector Rail-151

Seit Mitte März hat die Eisenbahngesellschaft Potsdam die Hector Rail-Ellok 151 070 (162 002) angemietet. Von Ingolstadt aus kam es zu ersten Einsätzen mit Kesselwagenzügen. AWA

## ERS RAILWAYS

# Geschrumpfte Geschäftstätigkeit

Das Bahnunternehmen ERS Railways (ERS) hat im März 2017 seine Aktivitäten in den Niederlanden beendet. Die private Eisenbahngesellschaft betrieb zuletzt nur noch Zugverbindungen zwischen Rotterdam und Melzo sowie zwischen Rotterdam und Posen. Die ERS-Büros in Rotterdam, Frankfurt am Main und Warschau werden in Kürze geschlossen. In Deutschland bleibt ERS Railways als Traktionär weiter aktiv, in enger Zusammenarbeit mit der Mutter Freightliner. ERS wurde 1994 gegründet als Joint Venture von Van Gend & Loos, Nedlloyd, P&O en Sealand und (später) Maersk Line. Zusammen kauften diese Firmen Kapazität bei NS Cargo und DB Railion. Im Jahr 2002 wurde eine eigene Eisenbahngesellschaft gegründet. Mit Class-66-Dieselloks fuhr das Unternehmen etwa Containerzüge von Rotterdam nach Germersheim. Genesee & Wyoming kaufte ERS im Jahr 2013 und brachte das Unternehmen bei der ebenfalls erworbenen Muttergesellschaft Freightliner unter – ohne Erfolg. GF

**Das Alstom-Werk in Salzgitter hat jetzt eine Hybridlok mit der UIC-Nummer 90 80 1002 015-8 D-ALS als Werkslok im Einsatz. Am 20. Januar 2017 erhielt die Maschine ihre Zulassung und ist seither bei ihrem Eigentümer im Dienst. Am 9. März 2017 hat sie mit ihren Zweiwagenzug einen kurzen Aufenthalt in Emmerke** Volker Wittig







**WEG-VT 440 fährt am 29. September 2016 bei Klaffenbach nach Welzheim. Trotz guter Auslastung des zeitweiligen SPNV-Angebots wird dort kein dauerhafter Bahnverkehr eingerichtet**

Alexander Wilkens

## SCHWÄBISCHE WALDBAHN

### Nach Test kein Dauerbetrieb

Der einmonatige Probebetrieb auf der Wieslaufbahn zwischen Rudersberg und Welzheim bleibt folgenlos. Weil die Landstraße Rudersberg – Welzheim nach einem Hangrutsch unbefahrbar ist, ersetzt vom 3. September bis 1. Oktober 2016 an Werktagen Dieseltriebwagen vom Typ RS1 und NE81 der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) die dort fahrenden Busse. Im März 2017 wurden nun verspätet die Fahrgastzahlen veröffentlicht: Rund 11.300 Fahrgäste haben die sonst nur im Museumsbahnverkehr befahrene Schwäbische Waldbahn während des Testzeitraums genutzt. Pro Tag waren im Durchschnitt rund 500 Nahverkehrsnutzer unterwegs. Unter der Woche nutzten durchschnittlich 19 Fahrgäste die Züge, an den Samstagen (Zweistundentakt) waren es 48. Allerdings waren nur ein Drittel der Nutzer Pendler, die restlichen Freizeitnutzer. Nicht nur deshalb lehnt die Stadt die Fortsetzung des Probebetriebs (die Straßensperrung dauert noch bis mindestens Juli an) ab. Stattdessen möchte man sich auf einen „anlassbezogenen Schienenverkehr“ etwa bei größeren Veranstaltungen konzentrieren. AWA

## ABELLIO

### Neues Betriebswerk in Duisburg

Abellio Rail NRW hat nach rund einjähriger Bauzeit am 2. März 2017 das neue Betriebswerk in Duisburg eröffnet. Die Baukosten betrugen 15 Millionen Euro. Am neuen Standort sind 21 FLIRT-Triebzüge für das Niederrhein-Netz beheimatet. Das Werk wurde auf einer Fläche von 5.000 Quadratmetern gebaut. Kernstück ist eine zweigleisige kombinierte Instandhaltungs- und Waschhalle mit einer Gesamtlänge von 106 Metern. Abellio unterhält zudem in Hagen ein weiteres Betriebswerk für die Züge des Ruhr-Sieg-Netzes und der S 7. AWA

## PRIVATBAHNEN | NEWS

### InfraLeuna erhält 247 907

Am 1. März 2017 ist die Siemens-Lokomotive 247 907 (Typ: Vectron DE; 92 80 1247 907-9D-LEUNA) zu ihrem neuen Eigentümer InfraLeuna nach Großkorbetha überführt worden. Damit steht dem Unternehmen jetzt die erste Maschine dieses Typs zur Verfügung. Die Abnahmefahrten fanden Mitte Februar statt und führten die Lok vom Siemenswerk München-Allach unter anderem nach Kufstein. LM

### EBS erwirbt 232 690

Die Erfurter Bahnservice (EBS) hat 232 690 erworben. Bis zu ihrem Fristablauf im Dezember 2016 fuhr sie für die Mitteldeutsche Eisenbahn. AWA

### Steine auf NWB-Zug

Am 18. März 2017 bewarfen Unbekannte einen Zug der Nordwestbahn (NWB) auf der Strecke Duisburg – Xanten mit Steinen. Es handelte sich um NWB-RB 75104 auf dem Weg nach Xanten. Der Vorfall ereignete sich zwischen Moers und Rheinberg. Personen wurden nicht verletzt, die Zugscheibe wurde von den Steinen beschädigt. Die Bundespolizei ermittelt. Der Zug wurde zur Spurensicherung und Beweisaufnahme in Xanten abgestellt. AW



**Stabil stellt sich die Auftragslage bei Stadler Pankow zurzeit dar. In der Fertigung sind gegenwärtig neben mehreren Stadtbahn-Fahrzeugen auch weitere KISS-Triebwagen für die CFL**

Christoph Müller

**STADLER**

# Volle Auftragsbücher für 2017

Eine stabile Beschäftigungslage, viele Aufträge und geplante Investitionen in die Standorte – das waren die wesentlichen Botschaften bei einer Presseveranstaltung bei Stadler Pankow Ende Februar. 2017 plant das Unternehmen, 22 Vollbahnen, 51 Straßen- und Stadtbahnen sowie 19 Metros zu produzieren

Die Produktionskapazitäten bei der Stadler Pankow GmbH waren und sind gut ausgelastet. Im vergangenen Jahr wurden 68 Fahrzeuge produziert: 42 Straßen- und Stadtbahnen sowie 26 Vollbahnen. Für 2017 plant das Unternehmen, 22 Vollbahnen, 51 Straßen- und Stadtbahnen (einschließlich der Verlängerung der Tango-Bahnen für Bergen) und 19 Metros zu produzieren. Darunter fallen weitere KISS für die luxemburgische CFL, zwei FLIRT-Nachbauten für Transdev/BOB und die ersten FLIRT für die S-Bahn Rhein-Ruhr/VRR sowie fünf FLIRT für die Eurobahn (Netz Teutoburger Wald). Außerdem werden weitere Variobahnen für Aarhus und Bochum gebaut.

## Berliner S-Bahn 2017

Wichtigstes Standbein 2017 ist aber die Produktion der Berliner Kleinprofil-U-Bahn IK. 2017 soll auch der Produktionsbeginn für

die erste S-Bahn Berlin sein. Das deutsche Unternehmen baut an seinem Standort Reinickendorf auch die luxuriösen Doppelstockwagen Rocky Mountaineer für Kanada. Von hier können die übergroßen Wagenkästen (Höhe über Schienenoberkante 5.520 mm) über die Straße zum Westhafen Berlin und von dort per Schiff zum Kunden befördert werden.

## Stabile Beschäftigungslage

Derzeit sind bei Stadler Pankow mit seinen drei Standorten rund 1.100 Mitarbeiter tätig – und die Zahl soll laut dem Unternehmen auch in etwa konstant bleiben. Der Umsatz lag 2016 bei 300 Millionen Euro, für 2017 werden rund 400 Millionen Euro angestrebt. Der Auftragseingang 2016 betrug rund 1,1 Milliarden Euro. Zu den Auftragseingängen gehören unter anderem, fünf FLIRT für die Eurobahn für das Netz Teutoburger Wald, 41

FLIRT für die S-Bahn Rhein-Ruhr, 45 FLIRT für Go Ahead im Netz Stuttgart, 27 Metros IK der BVG und die Modernisierung von insgesamt 44 FLIRT für Alpha Trains.

## Investitionen in Standorte

In diesem Jahr will Stadler Pankow rund 7,5 Millionen Euro in die drei Standorte in und um Berlin investieren. Der größte Einzelposten ist für 3,5 Millionen Euro der Neubau einer Halle in Velten. Sie soll dort die bestehende Leichtbauhalle ersetzen. Außerdem wird in Velten der Bürotrakt aufgestockt. Die Baumaßnahme soll im Frühjahr 2017 beginnen und noch vor dem Winter abgeschlossen werden. In Berlin-Pankow sollen insgesamt 3,5 Millionen Euro investiert werden. Dort werden zum Beispiel neue Hallenkräne angeschafft. In den Standort Reinickendorf fließen weitere 500.000 Euro. CM





Das schwedische Bahnunternehmen Hector Rail zieht seine Option auf 15 weitere Elloks vom Typ Vectron. Die Maschinen sollen nach ihrer Auslieferung in Schweden und Norwegen Güterzüge befördern Siemens

## SIEMENS

### 15 Vectron für Hector Rail

Das schwedische Bahnunternehmen Hector Rail hat 15 Wechselstrom-Lokomotiven des Typs Vectron mit Last-Mile-Modul für den Einsatz im schwedischen und norwegischen Güterverkehr bei Siemens bestellt. Der Beginn der Auslieferung ist für Frühjahr 2018 angesetzt. Bereits im Juli 2016 hatte das Bahnunternehmen bei Siemens fünf Vectron plus optional 15 weitere Loks bestellt. Diese Option wird nun abgerufen. AWA

## ALSTOM

### Testfahrten mit dem iLINT

Alstom hat am 14. März 2017 die erste Testfahrt mit dem Coradia iLINT auf der Werks-Teststrecke in Salzgitter durchgeführt. Derzeit wird das Fahrzeug in Deutschland und Tschechien (Velim) getestet, bevor es Anfang 2018 zwischen Buxtehude und Cuxhaven in den Fahrgast-Probetrieb geht. In Salzgitter wurden unter anderem die Energieversorgung und die Bremsleistung überprüft. Bei den Testfahrten gab es nach Alstom-Angaben eine Weltpremiere: Der weltweit einzige Brennstoffzellenbetriebene Personenzug erreichte erstmals eine Geschwindigkeit von 80 km/h. LM

## INDUSTRIE | NEWS

### Stadler: EURODUAL für HVLE

Die Havelländische Eisenbahn AG (HVLE) hat bei Stadler zehn sechsachsige EURODUAL-Lokomotiven bestellt und einen entsprechenden Full-Service-Wartungsvertrag unterschrieben. Die Loks sind für den Einsatz im Güterverkehr in Deutschland vorgesehen. Die HVLE ist der erste Besteller dieses Loktyps. Dank Ausstattung mit einem elektrischen und einem dieselelektrischen Antrieb ist er auf elektrifizierten wie auf nicht elektrifizierten Strecken einsetzbar. Die bei der HVLE gängige Praxis, Züge mit Dieselloks unter Fahrdradt zu bespannen, dürfte damit demnächst der Vergangenheit angehören. Die HVLE bespannt viele Züge mit Diesellokomotiven, um auf den letzten Metern bis zum Anschließen eine dieselbetriebene Rangierlok einsparen zu können. AWA

### Knorr-Bremse wartet Class 320

Knorr-Bremse RailServices hat einen Instandsetzungsauftrag von der Leasingfirma Eversholt Rail erhalten. Das Unternehmen lässt bis 2019 insgesamt 22 dreiteilige E-Triebwagen Class 320 von ScotRail von dem Instandsetzungsdienstleister aufarbeiten. Der Auftrag hat ein Volumen von sechs Millionen Euro und umfasst zum Beispiel eine Neulackierung, eine überarbeitete Inneneinrichtung und LED-Beleuchtung. Die Arbeiten werden im Knorr-Standort Glasgow ausgeführt. LM

### Alstom prüft den iLINT derzeit auf Herz und Nieren

Alstom





Am 23. Februar 2017 traf der BDe 4/4 13 der Chemin de fer Orbe-Chavornay in Müncheberg ein. Die Museumsbahn will das Fahrzeug bis zum Sommer wieder herrichten

Thomas Franke

## BUCKOWER KLEINBAHN

# Neue Heimat für BDe 4/4 13

Die Buckower Kleinbahn erweitert ihren Fahrzeugbestand. Am 23. Februar 2017 traf der bei SWS Schlieren im Jahr 1920 gebaute ehemalige Triebwagen Nr. 13 der Schweizer Chemin de fer Orbe-Chavornay in der Mark ein. Die Museumsbahn will das Fahrzeug langfristig wieder herrichten

Am 23. Februar 2017 traf ein besonderer Transport in Müncheberg (Mark) ein. Per Straßenroller gelangte der ehemaligen Triebwagen Nr. 13 der Chemin de fer Orbe-Chavornay (OC) aus der Schweiz ins Märkische. Der 1920 bei SWS Schlieren gebaute Triebwagen versah auf einer der ersten elektrischen Normalspurbahnen der Schweiz ab 1920 und immerhin bis 2013 seinen Dienst. In der Schweiz war er zuletzt im privaten Bahnmuseum Kallnach untergebracht. Dort

musste sein Platz geräumt werden, es drohte die Verschrottung.

### Übernahme aus Museum

Die Betreiberfamilie des Bahn-museums machte sich auf die Suche nach einer neuen Bleibe für die Nr. 13 – und wurde bei der Buckower Kleinbahn fündig. Die Museumsbahn östlich von Berlin ist mit ihren 4,8 Kilometern Streckenlänge zwischen Müncheberg und Buckow nur unwesentlich länger als die OC-Linie, die es auf 3,9 Kilometer bringt.

Der Betrieb dort geschieht mit 600 Volt (V) Gleichspannung – und damit würde sich auch der BDe 4/4 13 begnügen, wenngleich er eigentlich für 750 V ausgelegt ist und in der Mark nicht die volle Leistung erbringen wird. In den 50er-Jahren musste der Triebwagen eine Modernisierung über sich ergehen lassen. Dabei wurde die Holzverkleidung gegen eine Blech-Außenhaut getauscht. Erhalten blieb seinerzeit jedoch die Inneneinrichtung mit Holzbänken und Holzgepäckraufen. Später bekam er eine Lackierung im Farbschema der OC. Bis zum Bahnhofsfest am 29. Juli 2017 soll der Triebwagen wieder seine alte Farbgebung bekommen, die fast identisch mit jener der Buckower Triebwagen ist. Der Transport aus der Schweiz wurde erst dank einer Spendenaktion möglich. Diese wird fortgesetzt und soll den Grundstock für den Bau einer Fahrzeughalle für den Wagen bilden.

TF/LM



**Unter einer Plane ist der Schweizer Triebwagen in Buckow abgestellt; langfristig soll er in einer Halle untergebracht werden**

Buckower Kleinbahn





202 481 ist am 17. März 2016 im Bahnhof Mulda abgestellt. Die Lok soll demnächst dem SEM zur Verfügung stehen

Frank Heilmann

## SÄCHSISCHES EISENBAHMUSEUM HILBERSDORF

### 202 481 soll Bestand ergänzen

Die zuletzt durch die R.P.Eisenbahn GmbH (RPE) an die Regio Infra Service Sachsen GmbH (RIS) in Chemnitz vermietete Lok 202 481 hat im Winter 2017 den Eigentümer gewechselt. Der neue Besitzer ist ein Privatmann. Die mit Fristablauf in Frankenberg/Sachsen abgestellte Lok wurde im Februar zum Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf (SEM) überführt und soll in naher Zukunft nach einer Revision zum betriebsfähigen Museumsbestand des SEM gehören und vor Sonderleistungen zum Einsatz kommen. Bei der Lok handelt es sich um eine Ex-V 100 der Deutschen Reichsbahn (DR), die 1972 bei LEW in Hennigsdorf unter der Fabriknummer 13520 gebaut wurde und nach ihrer Abnahme (31. Mai 1972) im Bw Leipzig Hbf Süd mit der Betriebsnummer 110 481 in Dienst gestellt wurde. Nach ihrer Ausmusterung 1999 gelangte die Lok zur RPE.

FH

## ÖCHSLE SCHMALSPURBAHN

### Rollstuhlgerechter Personenwagen

Die Öchsle Schmalspurbahn lässt den Wagen KB4i 4044 Stg rollstuhlgerecht umbauen. Dazu schaffte die Museumsbahn den 93 Jahre alten Personenwagen Anfang März nach Jenbach zu den Werkstätten der Zillertalbahn. Dort wird der Wagen restauriert und umgebaut: Von den ursprünglichen 42 Sitzplätzen werden elf zugunsten von sechs Rollstuhlplätzen weichen. Hinzu kommen eine ausfahrbare Rampe, um auf den Wagen zu gelangen.

LM

**KB4i 4044 Stg wird rollstuhlgerecht umgebaut** Thomas Freidank/Öchslebahn



## TERMINE

**01.05.2017**

### Sonderfahrten zum Weinfrühling

Zum Weinfrühling Freyburg werden Züge der Burgenlandbahn bis Donndorf verlängert. Info: [unstrutbahn.de](http://unstrutbahn.de)

**06.05.2017**

### Roter Flitzer zum Käsemarkt

Schienenbusfahrt ab Stuttgart zum Käsemarkt im Freilandmuseum Wackershofen. Info: [roter-flitzer.de](http://roter-flitzer.de)

**06.05.2017**

### Elblandexpress zum Hafengeburtstag

Sonderzug von Dresden nach Hamburg zum Hafengeburtstag. Info: [zugparty.de](http://zugparty.de)

**13.05.2017**

### Sonderfahrt in die Uckermark

Dampfzugfahrt ab Berlin nach Templin. Danach Pendelfahrten Zehdenick – Templin. Info: [berlin-macht-dampf.com](http://berlin-macht-dampf.com)

**13.05.2017**

### Hellweg-Röhr-Express

Fotofahrt mit DB-628 ab Dortmund nach Hamm, Bönen, Sundern und Arnsberg Süd. Info: [asm-muenster.de](http://asm-muenster.de)

**19.05.2017**

### RWE Nord-Süd-Bahn

Fahrt über die RWE-Kohlebahn unter anderem zur 60-m-Sohle und zum Kraftwerk Frimmersdorf. Info: [awo-bildungswerk-koeln.de](http://awo-bildungswerk-koeln.de)

**20.05.2017**

### Themenfahrt durch das Ruhrrevier

Museumszug zu den Hüttenwerken Krupp-Mannesmann und zum Landschaftspark Duisburg-Nord. Info: [eisenbahnmuseum-bochum.de](http://eisenbahnmuseum-bochum.de)

**21.05.2017**

### Schienenbusfahrten auf der RStE

Fahrten mit dem „Uerdinger“ ab Rinteln Nord nach Stadthagen West. Info: [der-schaumburger-ferst.de](http://der-schaumburger-ferst.de)

**25.05.2017**

### Laabertalbahn zum Auffahrtmarkt

Fahrten nach Langquaid zum Auffahrtmarkt. Info: [laabertalbahn.de](http://laabertalbahn.de)

**25.05.2017**

### 15 Jahre Härtsfeld-Museumsbahn

Jubiläumsfeier mit Sonderfahrten, offenem Lokscheppen in Neresheim und Oldtimerbusfahrt zur Burg Katzenstein. Info: [hmb-ev.de](http://hmb-ev.de)

**28.05.2017**

### Sonderfahrt zum Kirchentag

Dampfloksonderfahrt ab Berlin zum Kirchentag in Wittenberg. Info: [berlin-macht-dampf.com](http://berlin-macht-dampf.com)

Die vorerst letzte Fahrt führte  
38 3199 am 12. März 2017  
auch über die Hohenlohebahn  
(Foto bei Tullau) Charly Kissel



## MUSEUM | TICKER

### 52 6106 wieder unter Dampf

Nach über fünf Jahren Aufarbeitungszeit wurde am 14. März 2017 erstmals wieder der Kessel der Dampflok 52 6106 der Vulkan-Eifel-Bahn angeheizt. Anschließend wurden die Kesselsicherheitsventile eingestellt und die Schieber ausgeblasen. Am nächsten Tag legte die Maschine dann wieder die ersten Meter mit eigener Kraft zurück. Jetzt stehen noch einige Nacharbeiten an. Demnächst soll die Lok dann wieder Sonderzüge fahren. AW

### Waldbahn verkauft Schienenbusse

Der Verein Waldbahn Almetal hat seine beiden Schienenbusse 798 729 und 798 766 und einen SKL an die Eifelbahn Verkehrsgesellschaft (EVG) aus Linz am Rhein verkauft. Grund hierfür sind fehlende finanzielle Mittel für eine anstehende Hauptuntersuchung. Am 16. Februar 2017 holte 798 576 der EVG die Fahrzeuge im westfälischen Ringelstein an der Almetalbahn Brilon Wald – Büren (Westf) ab und überführte sie nach Linz am Rhein. AWA

### Alsdorf 9 erhält Aufarbeitung

Die jahrelang auf einem Spielplatz in Alsdorf aufgestellte Lok Alsdorf 9, eine der letzten Dampflok der Zeche Alsdorf des Eschweiler Bergwerks-Verein, ist gerettet. Das Deutsche Werkbahnmuseum in Aschersleben hat die Lok erworben. Kräfte des THW nahmen die Maschine auseinander und transportierten sie per Tieflader nach Aschersleben. Dort wird sie zwar nicht fahrbereit gemacht, wohl aber äußerlich wieder hergerichtet. WR

## SÜDDEUTSCHES EISENBAHMUSEUM HEILBRONN

### Kesselfrist von 38 3199 abgelaufen

Die Kesselfrist der Dampflok 38 3199 (Linke-Hofmann Breslau, 2276/1921) des Süddeutschen Eisenbahnmuseums in Heilbronn (SEH) ist am 20. März 2017 abgelaufen. Das SEH beabsichtigt, eine grundlegende Sanierung des Kessels und des Fahrwerks vorzunehmen. Deshalb wird die „Heilbronner P 8“ für einen längeren Zeitraum nicht mehr angeheizt. Vor der anstehenden Grundsanierung lud das SEH am 12. März 2017 zur vorerst letzten Fahrt mit der Maschine. Von Heilbronn ausgehend, bereiste 38 3199 zunächst die Hohenlohe-Bahn über Öhringen nach Schwäbisch Hall. Über Crailsheim und die Taubertalbahn ging es weiter nach Bad Mergentheim, wo der Zug einen längeren Aufenthalt hatte. Zurück nach Heilbronn gelangte das Gespann danach über Lauda und die Frankenbahn. LM

**Die Cottbusverkehr GmbH als Betreiber der Parkeisenbahn Cottbus hat die Fahrgastzahlen für die Saison 2016 veröffentlicht. Diese lagen mit 40.527 Reisenden zehn Prozent über dem Wert aus dem Jahr 2015. Seit 2009 sind damit erstmals wieder mehr als 40.000 Fahrgäste mit der Parkeisenbahn gefahren.** Frank Heilmann





# Echtes Bahnerlebnis! In Vorbild und Modell

5 Mai 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 599 EUR 7,50 (D)

**eisenbahn**  
Modellbahn magazin

**eisenbahn**  
Modellbahn magazin

Verglichen & gemessen

Neubau ersetzt legendäre Strecke:  
**Schluss für die Spessart-Rampe**

Fleischmann und ESU:  
Baureihe 215 im H0-Test

Mit Anlagenporträt:  
Die Spessartrampe in H0

194 584-9

103 243-2

**Jetzt neu am Kiosk!**

Neigung im Nahverkehr  
610, 611, 612 in Vorbild & Modell  
Viehtransporte bei DB/DR  
Spannende Umsetzung im Modell  
Beweglicher Verladekran  
So wird Fallers Modell motorisiert

Berlin – Dresden  
01-Abschied vor 40 Jahren

Nordsee-Inselbahnen  
So fahren sie diesen Sommer

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter  
[www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!  
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter  
[www.eisenbahnmagazin.de/abo](http://www.eisenbahnmagazin.de/abo)





Die Gmeinder-Großdiesellok D 16 wartet am 19. September 2015 in Jenbach mit ihrem Personenzug auf Fahrgäste. Die Loks sind für einen Umbau auf elektrischen Betrieb bereits vorbereitet

Florian Dürr

## ZILLERTALBAHN

# Unter Strom nach Mayrhofen?

Die schmalspurige Zillertalbahn von Jenbach nach Mayrhofen in Tirol soll elektrifiziert werden. Das sieht das Konzept „Zukunft Zillertalbahn 2020+“ vor. Unklar ist bislang noch, welches Antriebssystem zum Einsatz kommen soll. Drei Varianten stehen zur Auswahl, Experten beraten derzeit

Das Zillertal zählt zu jenen Tal-schaften in Österreich, die während der Sommer-, aber auch und vor allem in der Wintersaison von zehntausenden Autofahrten täglich belastet werden. Im Ziller-, Tuxer- und Gerlostal wohnen rund 35.000 Einwohner. Hinzu kommen 50.000 Gästebetten und in der Region zahlreiche Tagestouristen und -pendler zu den Skigebieten. Das führt zu einer massiven Verkehrsbelastung insbesondere auf der B 169 (Zillertalstraße), die längst an ihre Kapazitätsgrenze gestoßen ist. Die Tiroler Landesregierung will dem Verkehrskollaps im Zillertal mit einem Ausbau des Schienenverkehrs begegnen.

### Konzept für Bahn-Ausbau

Das Konzept „Zukunft Zillertalbahn 2020+“ sieht neben einer Anbindung der Bahnlinie an die Skigebiete die Elektrifizierung der privaten Schmalspurbahn (760 Millimeter) als einen wesentlichen Schritt vor. Inzwischen wurden erste Projektüber-

legungen ausgearbeitet. Drei Schlagworte beschäftigen derzeit die Führung der Zillertalbahn und die für das Projekt hinzugezogenen externen Experten: Oberleitung, Akku und Brennstoffzelle.

### Drei Antriebsoptionen

Alle drei Antriebsvarianten könnten für die Zillertalbahn infrage kommen. Sie weisen jeweils unterschiedliche Vor- und Nachteile auf. Der Oberleitungsbetrieb ist seit Jahrzehnten erprobt, die beiden anderen Technologien sind zukunftsweisend, stecken aber noch in den Kinderschuhen. Welches Antriebssystem für die Zillertalbahn das beste ist, wird im Rahmen dieses Projektes evaluiert, finanziert durch die Forschungsförderungsgesellschaft (FFG). Die Ausarbeitung des Projektes steht auch unter dem Credo der Tiroler Landesregierung, bis 2050 energieautonom zu werden. Zur Feststellung der Werte arbeitet das Projektteam verschiedene Messreihen ab. Die Auswertung

der Daten dauert bis Mai 2017. Danach sollten die Daten eine Entscheidungsgrundlage für die weitere Vorgehensweise sein.

### Erfahrungen aus China

Das Projekt beweist verkehrspolitischen Weitblick. Die Entwickler greifen auf Erkenntnisse und Einschätzungen aus Projekten in China zurück, wo seit 2014 die Akkutechnologie im Einsatz ist. Die geplante Umstellung der Vinschgaubahn auf elektrischen Betrieb wird dem Projektteam weitere Erkenntnisse und Erfahrungen bringen. Man darf gespannt sein, welches System schließlich realisiert wird. Weit-sichtige Grundlagen für die Umstellung der Traktion wurden bereits in der Vergangenheit geschaffen: Die Kaufentscheidung für die Gmeinder-Großdieselloks – Rückgrat des Personenverkehrs der Zillertalbahn – wurde seinerzeit mit Blick auf eine mögliche Elektrifizierung getroffen. Die Fahrzeuge lassen sich problemlos für elektrischen Betrieb umbauen.

MI





Die Metrans-Lokomotiven 386 004 und 386 017 befördern am 19. Februar 2017 den Containerzug 43624 bei Klamm-Schottwien über die Semmeringbahn Richtung Norden

Markus Inderst

## METRANS

# Containerzüge am Semmering

Das EVU Metrans baute in den letzten Jahren den Containertransport auf der Achse Hamburg – Prag – Bratislava immer mehr aus und kommt im Zuge dieser Geschäftstätigkeit auch mit eigenen Zügen via Breclav nach Österreich. Mehrere Zugpaare fahren nach Krems und Salzburg-Liefering, dieses wird zusätzlich über ein direkt geführtes Zugpaar via Summerau erreicht. Neu sind Containerzugleistungen nach Slowenien über die Semmeringstrecke. MI

## LAVANTTALBAHN

# Einbindung zur Koralmbahn im Bau

Im Zuge der Bauarbeiten an der rund 130 Kilometer langen Koralmbahn zwischen Klagenfurt und Graz wird auch an der Lavanttalbahn zwischen St. Paul im Lavanttal und Wolfsberg derzeit fleißig gebaut. Dort werden ab der Einbindung des künftigen Bahnhofes Lavanttal und bis Wolfsberg die Betonmasten für die Elektrifizierung gesetzt sowie Unter- und Oberbaumaßnahmen vorgenommen. An mehreren Stellen finden Grabungsarbeiten für Kabeltrassen statt, zudem werden der Bahnhof Wolfsberg komplett umgebaut und das Heizhaus abgerissen. Die letzten Flügelsignale der Strecke werden gegen Lichtsignale ersetzt. Der Personenverkehr wird im SEV abgewickelt, Güterzüge über den Obdacher Sattel zugeführt. Zentrales Bauwerk der Koralmbahn wird der 32 Kilometer lange Koralmtunnel. MI

Das südliche Portal des Koralmtunnels mit oberhalb davon verlaufender Bestandsstrecke bei St. Paul im Lavanttal

Markus Inderst



## ÖSTERREICH | NEWS

# Vectron wird Reihe 1293

Die von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bei Siemens bestellten 200 Vectron-Lokomotiven sollen als Reihe 1293 bezeichnet werden. Die ersten Maschinen werden frühestens ab Mai 2018 für die ÖBB-Tochter Rail Cargo Austria verfügbar sein. Die Fertigung der Loks geschieht in München-Allach, allerdings werden Komponenten wie die Drehgestelle aus Graz zugeliefert, womit ein kleiner Wertschöpfungsanteil in Österreich verbleibt. MI

# 1010.10 in Osttirol

Ein großes Bank-Institut in Wien veranstaltet jährlich für seine Mitarbeiter einen Wochenend-Betriebsausflug mit unterschiedlichen Destinationen. Am 26. Februar 2017 ging die Reise nach Osttirol, wo der Zug in Lienz wendete. Die Reisezugwagen stammen aus den Beständen von Brenner & Brenner, lediglich der Gepäckwagen wurde von den ÖBB angemietet. Die Bespannung des Zuges übernahm die grüne Ellok 1010.10 des Club 1018. MI

# Ausstellung zur SKGLB

Am 30. September 1957 – vor rund 60 Jahren – wurde die schmalspurige Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB) zwischen Salzburg und Bad Ischl im Salzkammergut eingestellt. Das Stadtmuseum Bad Ischl zeigt anlässlich dieses Ereignisses vom 19. Mai bis 30. Oktober 2017 eine Ausstellung zur SKGLB. ([www.stadtmuseum.at](http://www.stadtmuseum.at)). MI



**Der Bahnhof Wien Hütteldorf wird derzeit kräftig umgebaut. 1016 033 und 1160 230 haben am 8. September 2014 mit IC 823 (Linz – Wien West) Wien Hütteldorf erreicht**

Matthias Müller

## ÖSTERREICH | TICKER

### ÖBB: Verbindung nach Kroatien

Seit Ende Februar bietet die Rail Cargo Group, die Güterverkehrstochter der ÖBB, dreimal wöchentlich eine neue Direktverbindung zwischen Rijeka Adriatic Gate in Kroatien und Ludwigshafen KTL an. Der Zug umfasst 18 Containertragwagen und wird im Auftrag von DP World, einem Containerterminal-Betreiber, durchgeführt.

FFÖ

### ÖBB: Joint Venture mit Stadler

Zwecks Instandhaltung der Fahrzeugflotte der WESTbahn gründet die ÖBB mit Stadler ein neues Joint Venture. ÖBB-Technische Service hält 60 Prozent der Anteile. Der endgültige Zusammenschluss ist für Sommer 2017 geplant und geschieht im Rahmen der Rollmaterialerweiterungen der WESTbahn und der Verlagerung der Flotteninstandhaltung nach Wien. Für die ÖBB bringt das Joint Venture eine höhere Auslastung des Standorts Wien West und eine weitere Vertiefung in das externe Geschäft.

FFÖ

### GySEV kauft Vectrons

Die österreichisch-ungarische Privatbahn GySEV hat bei Siemens fünf Elloks vom Typ Vectron bestellt. Eine Option sieht die Lieferung von vier weiteren Maschinen vor. Die Loks werden noch 20107 abgeliefert. Die GySEV will sie im Personenverkehr (Sopron – Budapest, Szombathely – Budapest) und im Güterverkehr nach Österreich, Deutschland und Rumänien einsetzen.

MI

## WIEN HÜTTELDORF

# Bahnsumbau angelaufen

Am Bahnhof Wien Hütteldorf stehen in diesem Jahr eine Reihe von umfangreichen Umbauten an. Die Arbeiten starteten am 20. Februar und sollen bis 23. September 2017 laufen. Geplant sind unter anderem die Verlegung neuer Schienen und Weichen, die Erneuerung des Unterbaus, der Einbau eines neuen Blindenleitsystems sowie umfangreiche Oberleitungsarbeiten. Der nicht mehr benötigte Bahnsteig 7/8 wird abgetragen, der Bahnsteig 6 umgebaut und das dortige Bahnsteigdach verändert. Im Bereich der Westeinfahrt werden die Oberleitungsfelder aufgelöst und durch Einzelmasten ersetzt. Zwischen dem Wienfluss und den Bahnanlagen wird eine rund 300 Meter lange Stützmauer errichtet. Die Arbeiten im Bahnhof Wien Hütteldorf werden bei laufendem Betrieb durchgeführt. Das Investitionsvolumen beträgt rund neun Millionen Euro.

MMÜ

## ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

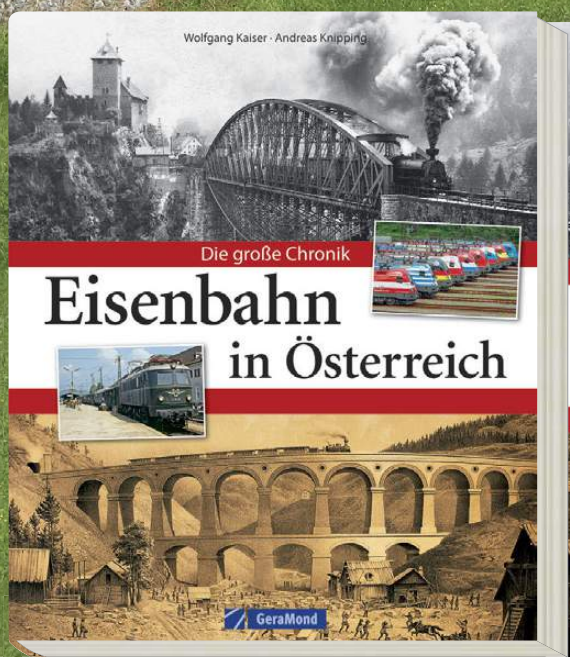
# Ermittlungen der Volksanwaltschaft

Ende Februar 2017 kam es auf der Südbahn zu überfüllten Zügen. Unangenehme Situationen für die Fahrgäste waren die Folge. An einem Sonntagabend war für einen Schnellzug in Leoben vorzeitig Schluss, rund 200 Fahrgäste mussten den überfüllten Zug aus Sicherheitsgründen verlassen und wurden auf nachkommende Nahverkehrszüge verwiesen, die allerdings nur bis Mürzzuschlag und Graz führen. Medienberichte haben die Volksanwaltschaft im März veranlasst, den Vorfall über den Hinauswurf von 200 Passagieren in der Steiermark zu hinterfragen. Im Zuge einer informellen Anfrage möchte dieses parlamentarische Kontrollorgan wissen, wie sich solche Vorfälle künftig vermeiden lassen. Die ÖBB haben erneut auf die Möglichkeit einer kostenpflichtigen Sitzplatzreservierung verwiesen. Letztendlich lässt sich das Problem auch in der Bereitstellung zusätzlicher Sitzplatzkapazitäten bei der Angebotsplanung lösen.

MI



# Auf Schienen durch die Alpenrepublik



192 Seiten · ca. 180 Abb.  
ISBN 978-3-95613-031-1  
€ [A] 39,99

Faszination Technik



Diesen und viele weitere Titel unter  
[www.germond.de](http://www.germond.de) oder im Buchhandel



Bei Bergün haben bunt gemischte Garnituren aus Einheitswagen ab Herbst 2017 Seltenheitswert. Gliederzüge übernehmen dann vollständig den Verkehr auf der Albulalinie. Ge 4/4 III 646 hat am 10. Juli 2015 den RE nach Chur und dahinter eine Glacier-Express-Garnitur am Haken

Felix Förster



RHÄTISCHE BAHN

# Weitreichender Umbruch

Die größte Schweizer Meterspurbahn befindet sich zurzeit in einem weitreichenden Umbruch. Bunt gemischte Züge aus verschiedensten Epochen von Einheitswagen gehören bald der Vergangenheit an. Trieb- und Pendelzüge sollen hingegen das neue und moderne Bild der Bahn prägen

In den kommenden Jahren wird sich bei der Rhätischen Bahn (RhB) einiges ändern. Denn neben Infrastrukturprojekten steht zum Beispiel die vollständige Erneuerung des Rollmaterials an. Aktuell in Auslieferung sind die sechs siebenteiligen und mit Steuerwagen ausgestatteten, „Alvra“ genannten Albula-Gliederzüge. Als nächstes erhält die RhB ab 2018 acht niederflurige Universalsteuerwagen (Bit). Die ursprünglich geplante Beschaffung von fünf weiteren Bit wird durch die Aufstockung von 27 auf 36 RTZ (vierteilige Retica-30-Triebzüge) kompensiert. Die RTZ (ABe 4/16 311 – 3146) werden ab 2019 in Betrieb gehen. Die umfangreiche Beschaffung von neuem Rollmaterial lässt die Ausmusterung zahlreicher Altfahrzeuge zu. So werden im Zeitraum 2020 bis 2024 die TW III der Bernina-Bahn, die verbliebenen Ge 4/4 I, alle sechsachsigen Ge 6/6 II 701 bis 707, vier Ge 4/6 II der ersten Serie und die Be 4/4 511 bis 516 (Stammnetzpendelzü-

ge) abgestellt. Ebenso kann die RhB auf die Vereina-Steuerwagen BDt 1731 und BDt 1741 – 1742 für den dortigen Autoverlad verzichten und die Flotte an Einheitswagen auf 100 Stück reduzieren.

## Neues Fahrplankonzept

Bis zur Inbetriebnahme aller RTZ 2022/2023 ändert die RhB auch ihr Fahrplankonzept. Auf der Albulalinie Chur – St. Moritz werden AGZ mit Ge 4/4 III und gegebenenfalls einem Steuerwagen-Modul zum Einsatz kommen. Der heutige RE Scuol-Tarasp – Disentis soll in einen RE Chur – Disentis und einen RE Landquart – Davos/Scuol gespalten werden. Er bildet mit dem RE Landquart – Davos/St. Moritz einen Halbstundentakt nach Davos und ins Engadin. Alle drei RE-Linien werden genauso wie die weiterhin stündlich verkehrenden Regionalzüge Pontresina – Scuol und Davos – Filisur mit RTZ betrieben. Bei der S-Bahn Chur wird die S2 Thusis – Chur

bis Schiers verlängert, sodass zwischen Rhäzüns und Schiers nun zwei Verbindungen pro Stunde angeboten werden. Ebenso wird eine neue Linie Chur – Ilanz mit Pendelzug aus Lok und Universalsteuerwagen Bit oder Neva-Retica-Steuerwagen eingeführt. Auf der Strecke nach Arosa sollen ZTZ (Allegra) mit Steuerwagen-Modul und auf der Berninabahn wie bisher ZTZ mit Einheitswagen eingesetzt werden. Außerdem ist der Einsatz von neuen und verbliebenen Steuerwagen auch beim Schlittelzug Bergün – Preda, bei Dispo-Zügen und bei Verstärkerfahrten von Landquart nach Davos vorgesehen. Parallel setzt die RhB ab 2017 neue Infrastrukturprojekte um. Dazu zählen der zweigleisige Ausbau Samedan – Bever mit Bahnhofsumbau in Bever (Zeitraum 2017 bis 2020), die Zweigleisigkeit Landquart – Malans (2018 – 2021) und Thusis – Sils (bis 2019) sowie die zweite Hinterrheinbrücke bei Reichenau-Tamins (bis 2019). FFÖ





**Der letzte ausgelieferte ETR 610 der SBB auf einer Abnahmefahrt. 19 Züge dieses Typs verkehren jetzt als Eurocity nach Mailand**

SBB

## SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN

### Alle ETR 610 abgeliefert

Der letzte und damit 19. Zug der Baureihe RABe 503 (ETR 610) wurde an die SBB abgeliefert. Er stammt aus einer Nachbestellung aus dem Jahr 2015 von insgesamt vier Triebzügen. Schon zuvor waren bei den SBB acht ETR 610 aus einer Bestellung 2012 und sieben aus der Übernahme der Cisalpino in Betrieb. Die neuen Triebzüge wurden von Alstom im italienischen Werk in Savigliano gefertigt. FFÖ

## BLS CARGO

### SNCF übernimmt Aktien

Bei der Partnersuche für ihre Güterverkehrstochter BLS Cargo hat sich die BLS AG für SNCF Logistics entschieden, die bei der SNCF-Gruppe die Bereiche Logistik und Güterverkehr verantwortet. SNCF Logistics soll 45 Prozent der Aktien übernehmen. Der geplante Deal unterliegt allerdings der Zustimmung der Wettbewerbsbehörden. BLS bleibt mit 52 Prozent Mehrheitsaktionärin, während die Ambrogio-Gruppe (IMT) mit drei Prozent beteiligt bleibt. BLS und SNCF wollen vor allem grenzüberschreitende Verkehren stärken. SÖN

## ZENTRALBAHN

### Gesteigerte Kundenzufriedenheit

Die Zentralbahn (zb), die den Zugverkehr auf den Meterspur-Strecken Luzern – Engelberg und Luzern – Meiringen – Interlaken Ost betreibt, hat die Kundenzufriedenheit nach einer Umfrage im September und Oktober 2016 verbessert. Überdurchschnittlich positiv wurden die Bereiche „Freundlichkeit“, „Fahrkomfort“, „Sauberkeit“ und „Sicherheitsgefühl“ bewertet, Verbesserungspotenzial zeigte sich bei der Abwicklung von Kundenrückmeldungen sowie der Bedienung der Ticketautomaten. Das Preis-Leistungs-Verhältnis wurde als „durchschnittlich“ bewertet. SÖN

**Freundliches Personal, saubere Züge und sichere Bahnhöfe begeistern Kunden der ZB (Brienz, 24. September 2014)**

Florian Dürr



## SCHWEIZ | NEWS

### EC 158 in Luzern entgleist

Bei einer Entgleisung des EuroCity 158 Mailand – Basel bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Luzern sind am 22. März 2017 sechs Menschen leicht verletzt worden. Zudem entstand Sachschaden an Fahrzeugen und Gleisen in Millionenhöhe. Der Bahnhof Luzern war bis einschließlich 26. März gesperrt. Die Züge wendeten in den Vorortbahnhöfen. Die Unfallursache war bei Redaktionsschluss noch unklar. LM

### Werkstättenenerweiterung bei BOB

Am 10. Februar 2017 hat die Berner Oberland-Bahn (BOB) die neuen Werkstättenanlagen in Zweilütschinnen feierlich eingeweiht. Dort war die bestehende Werkstatt umfassend modernisiert worden. Zudem entstand eine neue Halle und es wurde einer der sechs neuen Triebzüge getauft. FFÖ

### Entgleisung im Bahnhof Bern

Am 29. März 2017 kam es nördlich des Bahnhofs Bern zu einer Entgleisung. Zwei Drehgestelle einer NINA-Doppeltraktion der BLS auf der S44 waren aus den Schienen gesprungen. Von Verspätungen und Ausfällen waren vor allem S-Bahnen betroffen. FFÖ

### BLS Cargo verbessert Ergebnis 2016

BLS Cargo gehört weiterhin zu den wenigen europäischen Güterbahnen, die finanziell erfolgreich arbeiten. Auch 2016 ist bei gesteigertem Umsatz ein positives Ergebnis gelungen: Der Umsatz stieg um 190,6 Mio. Franken (Vorjahr: 170,4 Mio.) und schloss bei einem EBIT von 2,1 Mio. (Vorjahr 2,1 Mio.) mit einem Gewinn von 1,5 Mio. Franken (Vorjahr 0,3 Mio.) ab. SÖN

### 125 Jahre Sihltalbahn

2017 feiert die Sihltalbahn zwischen Zürich Selnau und Sihlwald ihr 125-jähriges Bestehen. Für das Wochenende 15./16. September ist ein Jubiläumsfest geplant. Die Strecke wurde 1892 eröffnet und fusionierte 1973 mit der Bahngesellschaft Zürich – Uetliberg zur SZU (Sihltal Zürich Uetliberg Bahn). Mit Einführung der Zürcher S-Bahn wurden die Züge 1990 zum Hauptbahnhof verlängert und als S4 bezeichnet. FFÖ

### Neue RhB-Werbelok

Seit Anfang Januar 2017 ist bei der RhB eine neue Werbelok unterwegs. Die Ellok Ge 4/4 II 621 wirbt ganz in Grün für das schweizweit aktive Unternehmen Traveco, welches sich auf den Transport von landwirtschaftlichen Gütern und Produkten spezialisiert hat. FFÖ



Am 22. April 2016 waren mehrere IC2- (links) und IC4-Garnituren (rechts) in Arhus abgestellt. Jetzt will sich die Dänische Staatsbahn (DSB) von einem Teil der Fahrzeuge endgültig trennen

Richard Holtz

## DÄNEMARK

# IC2-Verkauf, IC4-Verschrottung

Die Dänischen Staatsbahnen verwertet einen Teil ihrer einst für den Einsatz im Regional- und Fernverkehr beschafften IC2- und IC4-Triebzüge. Während rund zwei Drittel aller IC2 verkauft werden sollen, wandern fünf IC4-Züge auf den Schrott. Die Fahrzeuge sind seit Monaten abgestellt

Die Dänischen Staatsbahnen DSB haben mit Wirkung vom 23. August 2016 alle 23 IC2-Garnituren (DSB-Baureihe MP) sowie fünf IC4-Garnituren (DSB-Baureihe MG) abgestellt. Die von AnsaldoBreda gelieferten Fahrzeuge erfüllten nicht die Anforderungen an die Betriebssicherheit und erwiesen sich als schadanfällig. Inzwischen sind Entscheidungen über den weiteren Verbleib der meisten Zug-garnituren gefallen. Die DSB haben die Firma rail-assets aus Augsburg mit dem Verkauf von 15 der 23 im Jahr 2012 gelieferten IC2-Dieseltriebzüge (DSB-Baureihe MP) beauftragt. Sie werden dort als „Dieseltriebwagen, zweit-eilig, neuwertig, Baujahr 2013, 15 Stück“ angeboten. Gegenüber der dänischen Tageszeitung Jyl-lands-Posten gibt das Unter-nehmen an, dass man ungefähr zwei bis drei Monate braucht, um zu klären, ob es einen Käufer für die Züge gibt. Die DSB haben

für die Züge keinen Preis festge-setzt, haben sie aber in der Bi-lanz für 2016 mit 585 Millionen Dänische Kronen (DKK; ent-spricht rund 78,7 Millionen Euro) auf o DKK abgeschrieben. Es wird ein sehr niedriger oder sogar negativer Verkaufspreis er-wartet, da ein Verschrotten pro Zug bis zu einer Million DKK (ca. 130.000 Euro) kosten würde. Fest steht inzwischen aber, dass die Züge nicht mehr in Däne-mark zum Einsatz kommen, denn sowohl die DB-Tochter Ar-riva als auch die Nordjyske Jern-baner wollen den IC2 nicht ha-ben. Einstweilen sind die Züge in Tinglev und Fredericia abge-stellt.

## Fahrzeuge abgeschrieben

Für fünf Garnituren der eben-falls von AnsaldoBreda gelieferten vierteiligen Version IC4 se-hen die Dänen indessen keine Chance mehr. Die DSB will diese Fahrzeuge verschrotten. Die

Fahrzeuge werden seit Jahren nicht mehr modernisiert und eingesetzt. Zusammen mit den IC2 sind die Fahrzeuge ebenfalls buchhalterisch abgeschrieben worden, wodurch einschließlich der bislang noch nicht außer Dienst gestellten 77 übrigen IC4 2,73 Milliarden DKK (367 Millio-nen Euro) verloren wurden. Die IC4 werden zunächst in Randers ausgeschlachtet. Dies dauert pro Zug bis zu sechs Wochen. Dabei können ungefähr 480 Positi-onen wiederverwendet werden. Die Teile sollen gelagert und bei Bedarf in den anderen Zügen eingesetzt werden. Die Ver-schrottung soll Ende Juni abge-schlossen sein. Nachdem sich am 7. März 2017 bei einem IC4-Zug in der Nähe des Bahnhofs Hede-husene eine Hydraulik-pumpe gelöst hatte und auf die Gleise gefallen war, haben die DSB auch die übrigen Dies-el-triebzüge vorerst aus dem Ver-kehr gezogen. RH





Im Athener Vorortverkehr fahren Triebwagenzüge vom Typ Desiro auf der Brücke über den Kanal von Korinth. Anfang des Jahres sind die Arbeiten zum Ausbau des Netzes aufgenommen worden Dietmund Schwarz

## GRIECHENLAND

### Ausbau im Athener Vorortverkehr

Im Athener Vorortverkehr stehen die Zeichen wieder auf Expansion. Nach Jahren des Stillstandes wird an der Linie Airport – Kiato wieder mit Hochdruck gebaut. Zuletzt war dort lediglich die Oberleitung zwischen Korinth und Kiato auch über dem zweiten Streckengleis montiert worden. Ursprünglich war die Eröffnung der bis Patras geplanten Strecke für 2016 geplant. Inzwischen wurden auch Pläne vorgestellt, über Patras hinaus die Linie in Richtung Kalamata auf der Halbinsel Peloponnes zu erweitern und dabei den Flugplatz Patras-Araxis sowie die Fährhäfen Patras, Kyllini, Katakolo und Kalamata mit anzubinden. Olympia mit seinen berühmten antiken Stätten stellt dabei den Mittelpunkt dieser Pläne dar. Damit würde der Athener Vorortverkehr gewaltige Ausmaße erreichen. DSW

## INDIEN

### Massive Investitionen in die Bahn

Indien verkündete am 1. Februar ein deutlich erweitertes Budget innerhalb des Staatshaushalts für die Eisenbahnen: Demnach stehen im Haushaltsjahr 2017/18 umgerechnet rund 19,5 Milliarden Euro für die Eisenbahn bereit. Neben einer Strukturreform der staatlichen Eisenbahn will die Regierung vor allem die Fahrgastsicherheit und Sauberkeit verbessern. Der Bau neuer Strecken wird im Gegensatz zum letzten Jahr von 900 auf 800 Kilometer reduziert. Dafür werden nun 3.600 Kilometer Gleise erneuert statt nur 2.668 Kilometer im Vorjahr und die Elektrifizierung von 2.000 auf 4.000 Kilometer gesteigert. Außerdem wird nun auf 1.800 Kilometer (Vorjahr: 1.040 km) ein zweites Gleis gebaut. Ferner werden 900 Kilometer Strecke umgespurt und 4.695 Reisezugwagen und ca. 12.000 Güterwagen angeschafft. Zusätzlich wird ein Eisenbahn-Sicherheits-Fond gebildet, mit dem in den nächsten Jahren die Gleiserneuerungen, Neu-Signalisierungen und die Beseitigung der 11.563 unbemannten Bahnübergänge vorangetrieben werden sollen, um die Sicherheit zu erhöhen. FM

## WELTWEIT | NEWS

**Frankreich: Régiolis ersetzen Corail**  
In Frankreich sollen 30 Triebzüge vom Typ Alstom Régiolis bis 2025 den Wagenpark der alten Corail-Züge komplett ersetzen. Das Land, AFITF und SNCF Mobilités haben eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet. Damit sollen Züge des territorialen Ausgleichs (TET) weiterbetrieben werden. Auf die neuen Züge umgestellt werden die Linien Paris – Boulogne, Paris/Bourges – Montluçon, Clermont-Ferrand – Nîmes (Cévenol), Toulouse – Hendaye, Bordeaux – La Rochelle, Bordeaux – Limoges und Bordeaux – Ussel. LM

**Polen: Elektrifizierung zur Grenze**  
Die polnische Infrastrukturgesellschaft PKP PLK plant, den rund 26 Kilometer langen Abschnitt Wegliniec – Zgorzelec (an der Grenze zu Deutschland) der Verbindung Wrocław (Breslau) – Dresden bis 2019 zu elektrifizieren. Die Kosten werden rund 16 Millionen Euro betragen. Die Elektrifizierung Görlitz – Dresden ist nicht in Aussicht. AWA

**Italien: NTV fährt nach Bozen**  
Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) will mit ETR 575-Zuggarnituren noch im Frühjahr 2017 seine Schnellzugverbindung Rom – Verona bis nach Bozen verlängern. Das verkündete der Obmann Walter Blaas in der Neuen Südtiroler Tageszeitung. Für Südtirol ergäbe sich damit eine schnelle Anbindung zu den oberitalienischen Flughäfen. LM

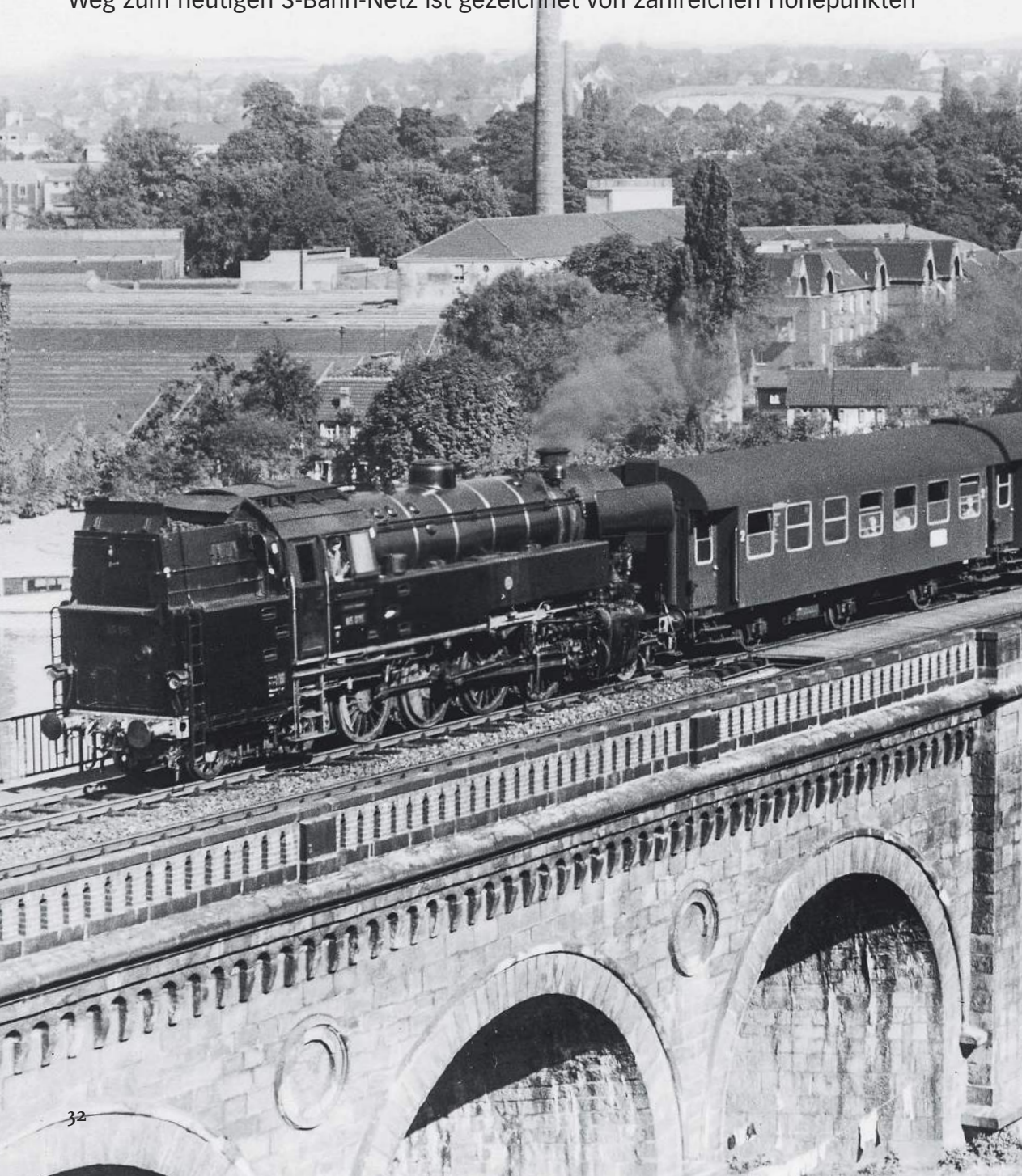


SCHNELLER NAHVERKEHR IM RUHRGEBIET



# Im Takt durchs Revier

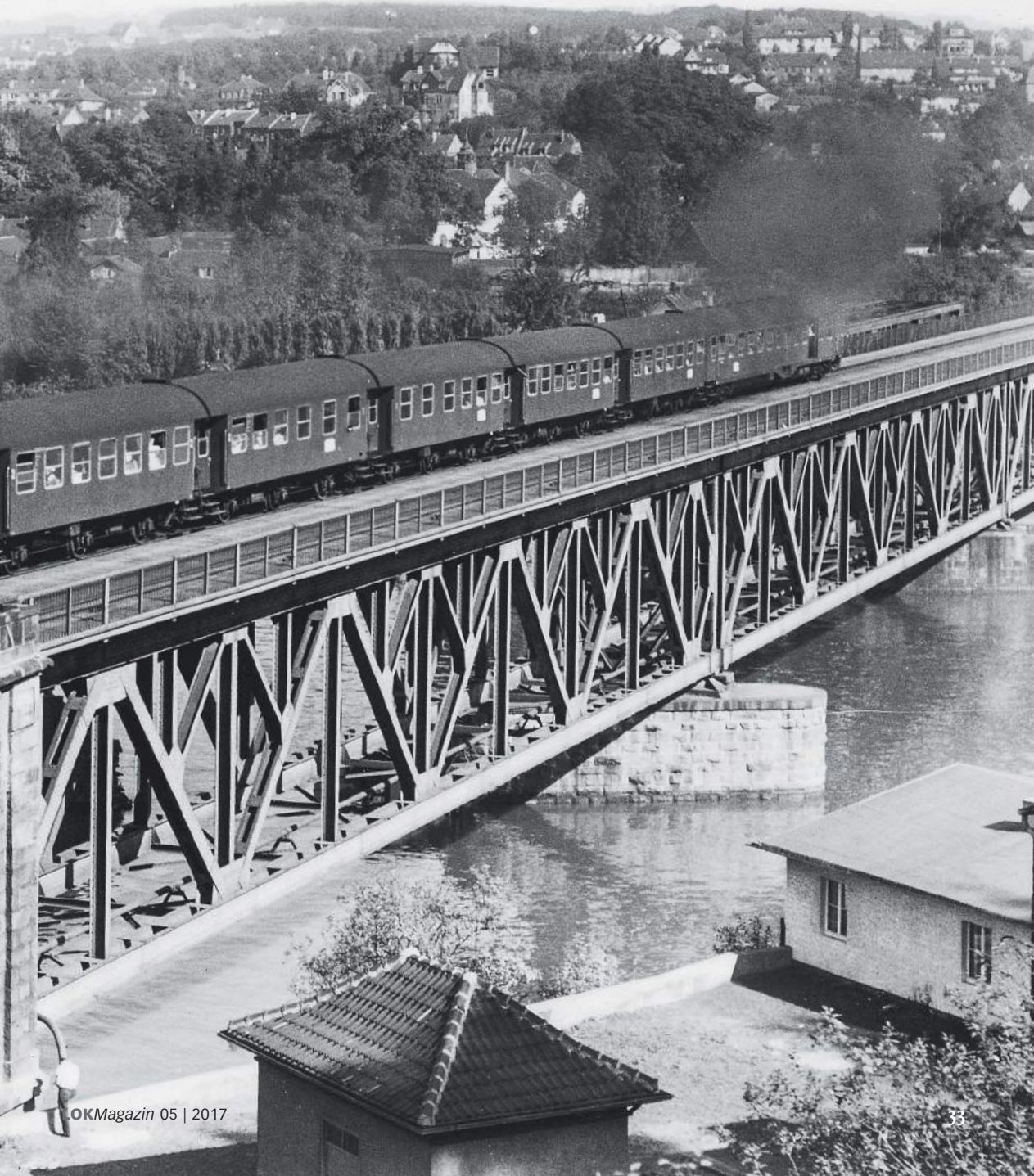
**DER LANGE WEG ZUR S-BAHN** ■ Mit der Inbetriebnahme der Linie Ratingen Ost – Düsseldorf-Garath am 28. September 1967 begann vor 50 Jahren die Geschichte der S-Bahn Rhein-Ruhr. Ideen für einen schnellen Schienen-Nahverkehr im Ruhrgebiet gab es jedoch schon im frühen 20. Jahrhundert. Der Weg zum heutigen S-Bahn-Netz ist gezeichnet von zahlreichen Höhepunkten

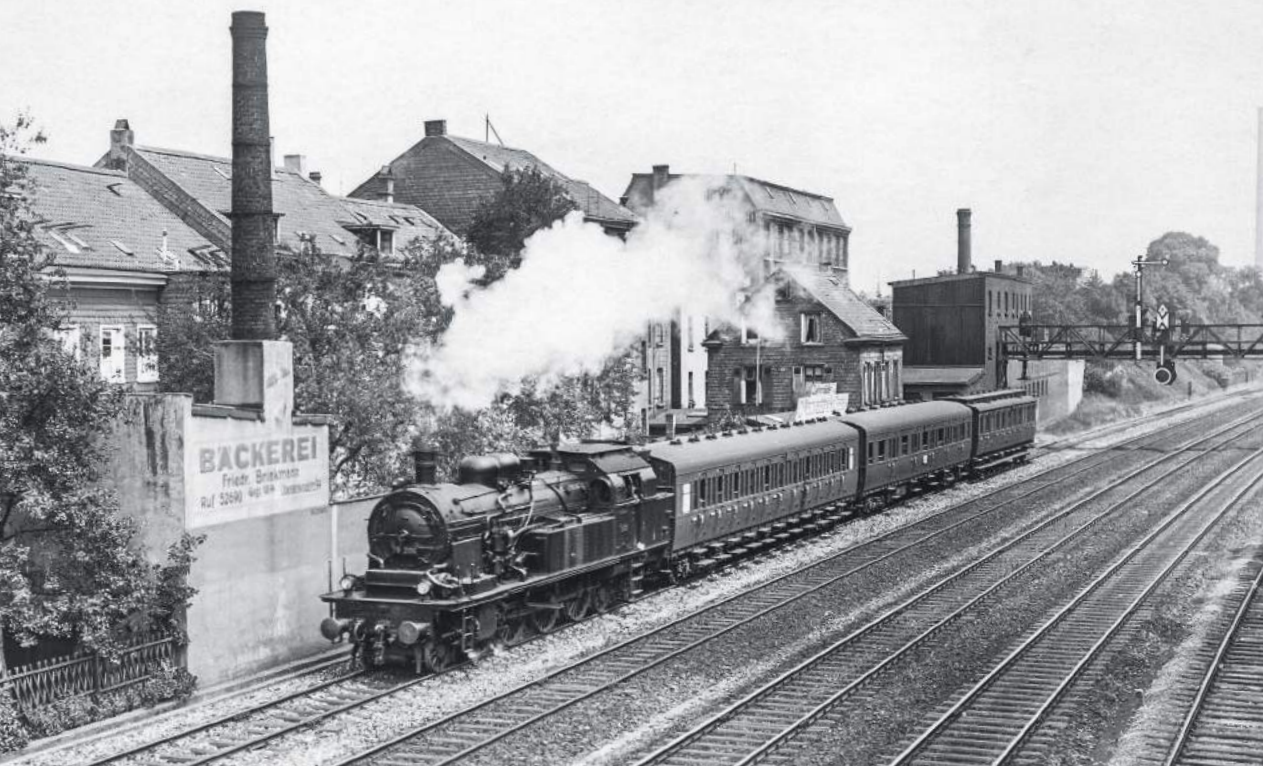




Die Strecke Düsseldorf Hbf – Kettwig – Essen Hbf gehörte  
zu den Ergänzungsstrecken des Nahschnellverkehrs.  
65 015 überquert mit dem dem P 2165 am  
23. September 1956 die Ruhrbrücke in Kettwig

Carl Bellingrodt/Slg. Waldemar Schmitz





**Neben der P 8 fuhren auch 78er. Am 28. Juni 1936 sind hinter 78 206 im R 815 zwei Abteilwagen der „englischen Bauart“ von 1934 eingestellt (Wuppertal-Unterbarmen)**

Carl Bellingrodt/Slg. Waldemar Schmitz

Die Idee zu einem Schnellverkehrssystem für den Ballungsraum an Rhein und Ruhr hat eine lange Geschichte. Ihre schrittweise Umsetzung umfasste mehrere Kapitel, von denen das letzte, der künftige Rhein-Ruhr-Express (RRX), in den kommenden Jahren erst noch geschrieben werden muss. Die Entwicklung ist reich an Höhepunkten, einige davon können dieses Jahr sogar ein rundes Jubiläum begehnen: 85 Jahre Ruhr-schnellverkehr, 60 Jahre Elektrifizierung Düsseldorf – Hamm, 50 Jahre S-Bahn Rhein-Ruhr. Da ist es Zeit für einen Rückblick!

### Sind Hochbahnen eine Lösung?

Schon um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert machte man sich Gedanken um eine Beschleunigung des Personenverkehrs an Rhein und Ruhr. 1880 hatte es diesbezüglich erste Überlegungen gegeben; so plante man in der zweiten Hälfte jenes Jahrzehnts zur Entflechtung der Verkehrsströme sogar Hochbahnen. Realisiert wurden sie allerdings nicht, stand diesen Plänen doch vor allem die sich rasch ausbreitende Montanindustrie mit ihren ausgedehnten Anlagen im wahrsten Wortsinne im Weg.

Stattdessen bemühte sich Preußens Staatsbahn, in deren Besitz die großen Privatbahnen des Rieurs mittlerweile übergegangen waren, zunächst um eine bessere Verknüpfung der einzelnen Strecken miteinander. Abgeschlossen waren diese

Maßnahmen zwar noch vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs, doch eine wirkliche Verbesserung für die auf die Bahn angewiesenen Berufstätigen brachten sie nicht. Stattdessen nahm die Verkehrsdichte noch zu.

### 1912: Preußens „Nein!“ zur Schnellbahn

So kann es nicht verwundern, wenn man sich auch anderswo Gedanken um eine Verbesserung der Verkehrssituation machte und auf eine eigene, von der Staatsbahn unabhängige Schnellbahn setzte. Ein erster Planungsauftrag für eine solche Trasse zwischen Köln und Düsseldorf erging bereits am 8. März 1906, und er beinhaltete bereits sehr fortschrittliche Grundsätze: 10-Minuten-Takt und 80 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Auch im Ruhrgebiet gab es ähnliche Ansätze. Hier schlossen sich im Februar 1909 Städte und Kreise zu einer kommunalen Vereinigung zum Bau einer Stadtbahn von Düsseldorf über Duisburg und Essen nach Dortmund zusammen. Sie sollte insgesamt 31 Haltestellen aufweisen, auf gesondertem Bahnkörper verlaufen und in den eng bebauten Stadtbereichen als Hoch- oder Untergrundbahn geführt werden.

Geplant war zudem ein starrer Taktfahrplan mit je nach Tageszeit variabler Zugfolge und einer Reisegeschwindigkeit von 60 km/h. Rund 100 Millionen Mark waren dafür vorgesehen. Rasch wurden konkrete Entwürfe erarbeitet und beim preußi-





**Ab 1932 bot die DRG mit dem Ruhrschnellverkehr ein neues, leistungsfähiges Verkehrsangebot zwischen Essen und Dortmund an. Im Eröffnungsjahr ist 38 1259 mit Zug in Essen zu sehen** Willi Marotz/Eisenbahnstiftung

schen Staatsministerium eingereicht. Von dort kam 1912 ein abschlägiger Bescheid: So habe das geplante Stadtbahnprojekt den Charakter einer Wettbewerbslinie, die der Staatsbahn den besten Verkehr wegnähme, das Staatsbahnmonopol verletze und daher keine Chance auf Verwirklichung.

Während des Ersten Weltkriegs traten die Stadtbahnpläne zunächst in den Hintergrund, doch danach war die Verkehrssituation auf den Schienen des Ruhrgebiets noch weit verheerender als zuvor.

### ■ Der Hauptkritikpunkt der vielen Berufspendler war die geringe Zugdichte auf den Magistralen.

Die Reparationslieferungen an die Alliierten hatten die ohnehin schon angespannte Fahrzeugdisposition noch schwieriger gemacht. Zugaussfälle und Verspätungen waren daher an der Tagesordnung.

Die Ruhrbesetzung durch französische Truppen (1923) und deren Übernahme der Eisenbahnen im „Regiebetrieb“ sollten die Situation in den folgenden Jahren auch nicht verbessern. Kritikpunkte der vielen Berufspendler blieben weiterhin die geringe Zugfolge auf den beiden Ost-West-Magistralen – der „Köln-Mindener“ (CME) von Duisburg über Oberhausen und Gelsenkirchen nach Dortmund und der „Bergisch-Märkischen“ (BME) von Duisburg über Mülheim, Essen, Steele und Bochum nach Dortmund – sowie die ebenfalls nur unzurei-

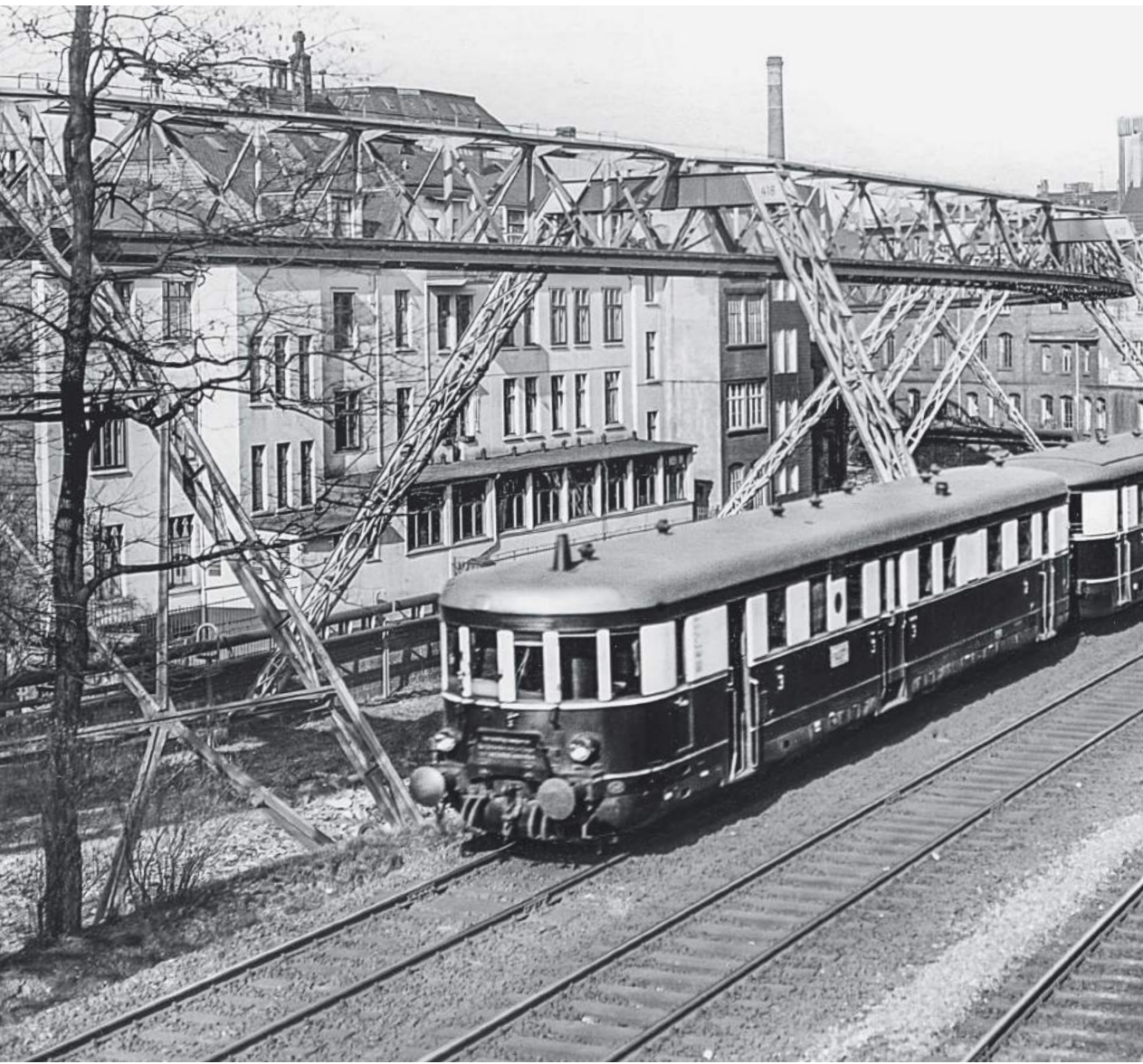
chende Bedienung des Nord-Süd-Verkehrs zwischen beiden Strecken, jeweils in Verbindung mit relativ niedrigen Zuggeschwindigkeiten.

Die logische Konsequenz daraus war, dass die aus der Städtevereinigung inzwischen hervorgegangene „Studiengesellschaft für die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn“ (RWS), zu der neben den Kommunen auch die Rheinisch-Westfälische Elektrizitätsgesellschaft (RWE) als Hauptgesellschafter hinzugekommen war, 1921 das Schnellbahn-Projekt wieder aufgriff.

### 1924: Konzession für Elektrifizierung

Geplant war der Betrieb mit 1.500-Volt-Gleichstrom-Triebwagen, die mit bis zu 130 km/h verkehren sollten. Am 14. Juli 1922 einigte man sich auf die Streckenführung von Köln über Düsseldorf und das Ruhrgebiet nach Dortmund. Neben dieser knapp 113 Kilometer langen Hauptlinie plante man noch mehrere Nebenlinien ein, die von Duisburg über Oberhausen nach Essen, von Duisburg nach Hamborn und Moers, von Essen nach Gladbeck sowie von Hamborn nach Dinslaken und Oberhausen führen sollten, woraus sich ein Gesamtnetz von 184,6 Kilometern ergeben hätte. Insgesamt 46 Stationen wurden festgelegt. 1924 erteilte das Reichsverkehrsministerium der RWS die vorläufige Konzession.

Doch erneut gab es Widerstand: So wandte sich schon Ende 1924 der Ruhrbergbau von diesen Plä-



nen ab und äußerte dem preußischen Handelsministerium gegenüber im Folgejahr seine Bedenken. Angezweifelt wurden neben dem wirklichen Bedarf vor allem die Wirtschaftlichkeit und die Finanzierbarkeit der RWS-Pläne.

### 1927: Die Reichsbahn und ihre Pläne

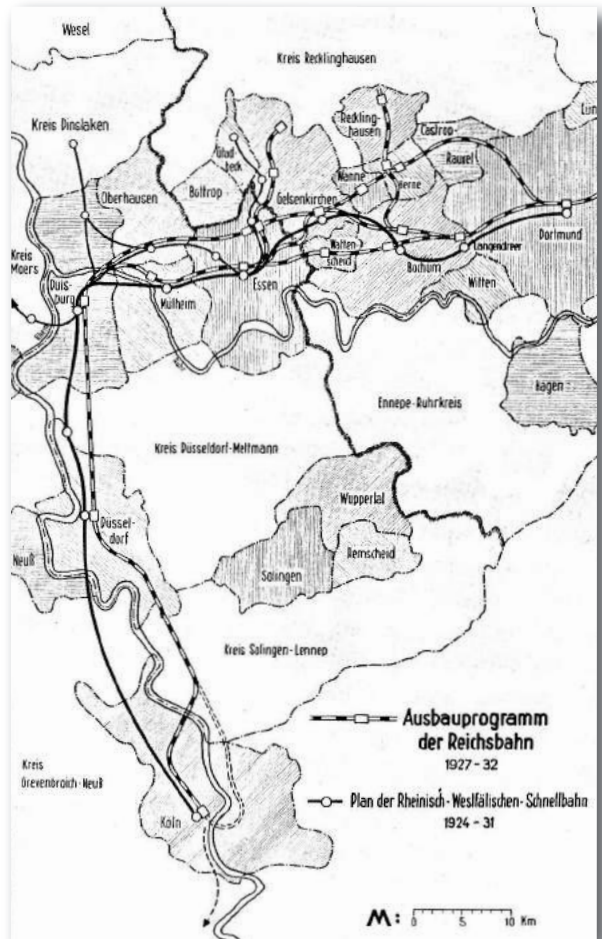
Und auch die Reichsbahn lehnte 1925 jegliche finanzielle Beteiligung am Konkurrenzunternehmen kategorisch ab – nicht ohne Hintergedanken, denn in den eigenen Bürostuben brütete man inzwischen selbst an Plänen zur Beschleunigung des Personenverkehrs. So folgte denn im Februar 1927 auch die Ankündigung, dass das Ruhrgebiet „baldigst“ mit Ruhr-Expresszügen bedient werden solle, die mit bis zu 100 km/h verkehren und auf den

Großstadtstationen nur kürzeste Aufenthaltszeiten haben sollten. Dazu solle die Strecke zwischen Köln und Dortmund künftig mit einem Kostenaufwand von 150 Millionen Reichsmark viergleisig ausgebaut und auch die Bahnhöfe innerhalb von acht bis zehn Jahren entsprechend angepasst werden. Der Verwaltungsrat der DRG willigte ein, und die Pläne wurden am 6. Dezember 1927 von der Reichsbahndirektion Essen offiziell vorgestellt. Das war vorerst das Ende der RWS-Pläne.

### Nötige Investitionen gewaltig

Dass sich solch hochgesteckte Ziele wie der Aufbau eines Schnellbahnsystems nicht von heute auf morgen umsetzen lassen, liegt auf der Hand – vor allem dann nicht, wenn die nötige Infrastruktur





**An Rhein und Ruhr: Die Ausbaupläne der Reichsbahn und jene der Rheinisch-Westfälischen Schnellbahn RWS im Vergleich**  
 Slg. Oliver Strüber

**Links: Eine fünfteilige Triebwageneinheit als Ruhrschnellverkehr am 26. März 1938 in Wuppertal-Barmen**  
 Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

fehlt. So sahen die Planungen der Reichsbahn den Bau einer zusätzlichen zweigleisigen Trasse von Köln über Düsseldorf, Duisburg und Essen nach Dortmund vor. Zusätzlich sollten Nord-Süd-Verbindungen von Haltern über Buer nach Essen sowie von Recklinghausen über Herne nach Bochum hergestellt werden. Zudem dachte man perspektivisch auch bereits an die Elektrifizierung der Schnellbahn und die Beschaffung moderner Elektrotriebwagen.

Im Zuge der kurz danach beginnenden Weltwirtschaftskrise und des dadurch bedingten weiteren Finanzmangels bei der Reichsbahn unterblieb der Bau des dritten und vierten Gleises zwischen Köln und Dortmund und auch die Elektrifizierungsabsichten wurden erst einmal ad acta gelegt.

So blieb es lediglich beim Ausbau der Bahnhöfe Düsseldorf, Duisburg und Oberhausen.

### 1932: Es geht endlich los!

Um jedoch den immer dringlicheren Verkehrsproblemen und der gleichzeitig erstarkenden Buskonkurrenz auf der Straße etwas entgegenzusetzen, versuchte man mit den bestehenden Anlagen und Fahrzeugen trotzdem einen Schnellverkehr aufzuziehen. Mittel der Wahl waren leistungsfähige Dampfloks vor allem der Baureihe 38.10 (preußische P 8), seltener auch 78 (T 18) und 17.10 (S 10.1). Die leichten, meist aus vier Wagen bestehenden Züge liefen stets ohne Packwagen, zusammengestellt waren sie aus vierachsigen Abteilwagen, die die extrem kurzen Aufenthaltszeiten von nur



**Nach dem Zweiten Weltkrieg bürgerte sich der Begriff „Nah-Schnellverkehr“ ein. Die zu Beginn der 50er-Jahre im Bw Hamm aufgenommene 38 3066 trägt ein entsprechendes Schild**

Carl Bellingrodt/Slg. W. Schmitz

30 Sekunden auf den einzelnen Stationen ermöglichen sollten. In verkehrsschwachen Zeiten liefen auch nur drei Wagen-Züge.

In dieser Weise konnte am 2. Oktober 1932 der Ruhrschnellverkehr auf der „Bergisch-Märkischen“ von Essen über Bochum nach Dortmund aufgenommen werden. Insgesamt 32 Zugpaare, 18 mehr als bisher, sah der Fahrplan vor, im Kursbuch wurden sie durch den Großbuchstaben R (für „Ruhrschnellverkehr“) vor der Zugnummer und das Kürzel bG (für „beschränkte Gepäckmitnahme“) gekennzeichnet. Stolz trugen die darin eingesetzten Loks ein weißes Einsteckschild mit dem symbolträchtigen Namen in schwarzer Schrift mit rotem Diagonalbalken am Kamin oberhalb ihrer Rauchkammertür; auch die Abteilwagen wurden

an den Längsseiten mit solchen Schildern ausgestattet. Zudem spendierte die Reichsbahn ihnen einen unverwechselbaren, verkehrswerbenden zweifarbigen Außenanstrich, der sie aus dem grünen Einerlei der normalen Personenzüge heraushob (siehe unten). Aus Mangel an „bunten“ Wagen wurden später allerdings einige Umläufe auch aus normalen grünen Abteilwagen gebildet.

### 1933: Stetige Netzerweiterung

Auf Anhieb erreichte man eine Verkürzung der Reisezeiten um rund 30 Prozent gegenüber den normalen Personenzügen. Zum 1. Februar 1933 wurde das Angebot daher erweitert: So begannen die bisherigen Züge nun bereits in Duisburg Hbf und legten auch in Mülheim (Ruhr) einen Halt ein. Zeitgleich konnte als zweite Strecke mit der alten „Köln-Mindener“ auch die nördliche West-Ost-Verbindung durchs Revier von Duisburg über Oberhausen, Gelsenkirchen und Herne nach Dortmund von den Vorteilen des Ruhrschnellverkehrs profitieren. In Duisburg bestand am selben Bahnsteig eine Umsteigemöglichkeit in die jeweils andere Linie.

1934 fuhren zwischen 5 Uhr am Morgen und nachts 1 Uhr bereits 84 Züge im Ruhrschnellverkehr! Mehr Wagen mussten her. Anstelle einer Nachbestellung der alten Abteilwagen fiel die Wahl auf neue der so genannten „englischen Bauart“ mit Tonnendach und Seitengang, von denen 1934 fünf

## RUHRSCHELLVERKEHR

### Farbgebung der Wagen ab 1932

Unterhalb der Fensterbrüstung, Bremserhaus (falls vorhanden)

**Weinrot (RAL 3004)**

Abteile 2. Klasse oberhalb der Fensterbrüstung  
**Hellblau (stark aufgehelltes RAL 6016)**

Abteile 3. Klasse oberhalb der Fensterbrüstung  
**Elfenbein-Creme (RAL 1001)**



BC4i-33f und zwölf C4i-33e an die DRG abgeliefert wurden. Zumindest ein Teil davon erhielt ab Werk die Ruhrschnellverkehrslackierung.

### 1935: Täglich 160 Schnellverkehrszüge!

Mit Inkrafttreten des neuen Sommerfahrplans am 15. Mai 1935 wurde das Netz nochmals erheblich ausgebaut. Die Ursprungsstrecke entlang der alten BME verlängerte die Reichsbahn im Osten bis nach Hamm und im Westen bis nach Düsseldorf, einzelne Züge liefen auch bis Köln durch. Teilweise erreichte man damit eine Zugfolge von 30/60 Minuten in einem nahezu starren Fahrplan.

Neu kamen nun die Nord-Süd-Verbindungen von Dortmund über Witten nach Hagen, von Wanne-Eickel über Bochum nach Witten, von Oberhausen nach Mülheim (Ruhr) und von Duisburg über Krefeld nach Mönchengladbach hinzu. Damit fuhren täglich 160 Ruhrschnellverkehrszüge in einem zu 62 Prozent starren Fahrplan, bei den übrigen 38 Prozent der Züge machte der starke Fernverkehr Abweichungen davon nötig.

1938 folgte als letztes noch die Strecke Essen-Steele – Langenberg – Wuppertal-Vohwinkel; sie entwickelte sich jedoch in ihrer Frequentierung nicht so erfolgreich wie die anderen Verbindungen. Die Strecke Essen – Kettwig – Düsseldorf war übrigens nicht in den Ruhrschnellverkehr mit einbezogen; auf ihr galt ein eigener Taktfahrplan.

### 1935: Erstmals Diesellokomotiven

Mit der erneuten Ausweitung des Netzes reichten die vorhandenen Fahrzeuge 1935 abermals nicht mehr aus. Daher wurden für diese Dienste vierachsige Abteilwagen aus anderen Direktionen abgezogen; sie behielten jedoch ihren grünen Anstrich.

Ab dem 15. Mai 1935 trat zudem eine Neuordnung der Betriebsabwicklung in Kraft, die für die Nebenstrecken des Ruhrschnellverkehrs den stufenweisen Ersatz der lokbespannten Garnituren

durch Diesellokomotiven und damit ein neues Konzept vorsah. Hierfür beschaffte die Reichsbahn 2'Bo'-Triebwagen der Baureihe VT 137 nach dem Essener und dem Einheitsgrundriss (spätere Baureihe VT 33), die alsbald erste Kurse übernahmen.

### Statt Ausbau neue Fahrzeuge

Nicht wesentlich weiter gekommen jedoch war man bis 1935 beim Bau eines eigenen Gleiskörpers für den Ruhrschnellverkehr. So hatte die Reichsbahn ihre Pläne zum vergleichweisen Ausbau inzwischen auf die Abschnitte Köln – Essen sowie Bochum – Dortmund reduziert. Bei der Zugfolge musste man daher aufgrund der Belegung der Strecken Abstriche machen: Der anfängliche 15-Minuten-Taktfahrplan ließ sich nicht weiter aufrecht erhalten und wurde auf einen angenäherten Halb- oder Stundentakt abgewertet.

Weitere neue Fahrzeuge der eigens für diese Zwecke neu beschafften Bauart „Ruhr“ sollten die Situation entspannen. 1938 gingen zunächst die dreiteiligen VT 137 283–287 (Achsfolge B'2'2'B'; Bauart BCPw8lütr) in Betrieb, wurden jedoch den in sie gesteckten Erwartungen nicht gerecht. Zwar hatten sie eine hohe Anfahrbeschleunigung, doch konnten sie aufgrund der wenigen Türen die kurzen Aufenthaltszeiten kaum einhalten.

Kurze Zeit später folgten die überarbeiteten zweiteiligen VT 137 288–295 mit mittlerem angetriebenem Jakobs-Drehgestell und der Achsfolge 2'Bo'2' (Gattung BCPw6lütr), doch auch sie konnten im Betrieb nicht befriedigen. So war ihre Sitzplatzanzahl mit nur 114 gegenüber 138 der vorherigen Bauart deutlich geringer, auch boten die Stauräume im Einstiegsbereich kaum Platz. Nach nur halbjährigem Einsatz im Ruhrschnellverkehr wurden sie schon Anfang 1939 an die RBD Saarbrücken abgegeben. Die Beschaffung neuer Trieb- und Steuerwageneinheiten mit 650 PS Leistung verhinderte dann der Ausbruch des Weltkrieges.

**Die auf neu elektrifizierten Strecken im Ruhrgebiet eingesetzten ET 30 trafen zunächst – wie hier in Dortmund Hbf 1958 – noch oft auf Dampfzüge, die nicht elektrifizierte Strecken bedienten** Helmut Säuberlich





**Manchmal ging es nicht ohne die Hilfe einer altbewährten Dampflokomotive! 78 515 schleppt Ende der 50er-Jahre einen liegeengebliebenen ET 30 aus dem Düsseldorfer Hauptbahnhof heraus**

DB/Slg. Brinker

Dieser wirkte sich auch auf den Fortgang der Bauarbeiten aus, die 1937 dann doch zwischen Duisburg und Düsseldorf begonnen hatten. Erst zum 21. Juli 1941 war der eigene Gleiskörper für den Ruhrschnellverkehr und damit der viergleisige Ausbau abgeschlossen, ferner beendete man bis dahin auch die Arbeiten am Oberhausener und am Essener Hauptbahnhof.

Der ohnehin schon gegenüber den Anfangsjahren abgewertete Ruhrschnellverkehr verlor mehr und mehr sein Alleinstellungsmerkmal, denn inzwischen konnten auch die Nachbardirektionen Köln und Wuppertal mit ihrem „Nah-Schnellverkehr“ ein vergleichbares Angebot vorweisen, das sich auf einigen Abschnitten sogar mit dem des Ruhrschnellverkehrs überlappte.

Wegen der steigenden Gefahr von alliierten Luftangriffen ging die Reichsbahn von ihrer „bunten“ und auffälligen Lackierung der Ruhrschnellverkehrs-Wagen ab und lackierte den Großteil davon wieder grün. Gegen Kriegsende schließlich kam der Ruhrschnellverkehr zum Erliegen.

### **1948: Neubeginn des Schnellverkehrs**

Zum Fahrplanwechsel am 6. Dezember 1948 nahm die Reichsbahn den Ruhrschnellverkehr wieder auf – wie vor dem Krieg mit Dampfzügen und zeitweilig auch mit Triebwagen, jedoch nicht auf allen Strecken, denn noch waren einige Verbindungen noch nicht wieder befahrbar. Die zweifar-

bige Lackierung war nun Geschichte. Bei einigen wenigen Wagen wies lediglich ein roter, weiß abgesetzter breiter Zierstreifen unter dem Fensterband auf ihre Verwendung in diesen Diensten hin.

Nach ihrer Gründung setzte die Deutsche Bundesbahn die Bemühungen um eine weitere Beschleunigung des Nahverkehrs fort. Hierzu wurde die Zugfolge allmählich verdichtet und in Richtung auf einen starren Fahrplan fortentwickelt. Wie in den Nachbardirektionen lief das Angebot unter dem Namen „Nahschnellverkehr“; die Schilder an den Loks und Wagen wurden entsprechend geändert. Außer den 38ern kamen auch weiterhin noch 78er zum Einsatz.

Dazu gab es Spezialitäten, wie die im Wuppertaler Raum ab 1953 eingesetzten V 36 mit Wendezügen aus roten „Donnerbüchen“ oder Steuerwagen VS 145.

Grundsätzlich jedoch hatte sich die Lage gegenüber der Vorkriegszeit kaum geändert: Weiterhin mussten sich die Züge des Nahschnellverkehrs ihre Trassen mit den normalen Zügen des Fern- und Nahverkehrs teilen und weiterhin sorgten die knapp bemessenen Ein- und Aussteigezeiten auf den Bahnhöfen gerade in den Stoßzeiten für Probleme bei der Einhaltung der Fahrzeiten.

So zeichnete sich nach wenigen Jahren bereits ab, dass eine weitere – überaus nötige und wünschenswerte – Beschleunigung mit den bisherigen Mitteln nicht mehr möglich sein würde. Erst durch





Das große weiße S im grünen Kreis zierte die Fronten der zunächst aus E 41 und Silberlingen gebildeten S-Bahnen. E 41 378 steht am 28. November 1968 in Düsseldorf-Garath

Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung

eine Elektrifizierung des Streckennetzes an Rhein und Ruhr ließen sich hier – so die Überlegungen der DB – weitere Fortschritte erzielen.

### Ab 1957 elektrisch

Zur Vorbereitung und Klärung der Grundlagen hatte die Bundesbahn schon 1949/50 zusammen mit der nordrhein-westfälischen Landesregierung die „Studiengesellschaft für die Elektrifizierung des Rhein-Ruhr-Eisenbahnverkehrs“ gegründet. Entgegen ihrer sonstigen Gepflogenheiten wählte die DB hier der dringenden Verkehrsprobleme wegen eine zunächst vom restlichen elektrifizierten Netz getrennte Insellösung für die West-Ost-Verbindung von Düsseldorf über Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund nach Hamm.

Bereits im Juni 1954 begannen mit der ersten Mastsetzung in Essen die Bauarbeiten, in deren Verlauf mehr als 4.000 Oberleitungsmasten gesetzt und über 480 Kilometer Fahrdrat gespannt werden mussten. Bereits am 24. März 1957 konnte zwischen Essen Hbf und Kalkum die erste Probefahrt unter dem eingeschalteten Fahrdrat erfolgreich absolviert werden. Stück für Stück wurden auch die wei-

teren Abschnitte unter Spannung gesetzt, bevor am 1. Juni 1957 schließlich der planmäßige elektrische Betrieb zwischen Düsseldorf und Hamm aufgenommen wurde.

### Der Siegeszug des ET 30

Für ihren elektrischen Städtesschnellverkehr mit seinem überaus starken Andrang durch Berufspendler und der geringen Haltestellenentfernung hatte die DB eigens die neuen ET 30 entwickeln lassen, die durch ihre hohe Anfahrbeschleunigung für gegenüber dem Dampfbetrieb um ein Viertel kürzere Fahrzeiten sorgten (siehe LM 11/2016). Für rund zweieinhalb Jahrzehnte sollten diese nun den Nahschnellverkehr der Region prägen. Im Kursbuch waren die zu den Hauptverkehrszeiten im 20-Minuten-Takt verkehrenden Züge mit einem vorangestellten „N“ gekennzeichnet.

1959 erfolgte der elektrische Lückenschluss in Richtung Süden zum übrigen elektrifizierten

## STADTBAHN RUHR

Ein Schwerpunkt

des öffentlichen Personennahverkehrs im Rahmen der Verkehrspolitik  
des Landes Nordrhein-Westfalen

Aus dem  
Titel  
einer  
Denk-  
schrift  
von 1969

Sig. O.  
Strüßer



**Eine Besonderheit im beschleunigten Nahverkehr der Direktionen Köln und Wuppertal waren die Wendezüge mit V 36, Donnerbüchsen oder Triebwagen-Steuerwagen (Köln Hbf, 1952)**

Helmut Säuberlich

Streckennetz der DB, konsequent wurden in den folgenden Jahren auch die anderen wichtigen Strecken an Rhein und Ruhr mit Fahrdrabt überspannt. Noch 1959 konnte elektrisch von Duisburg über Oberhausen nach Mülheim-Styrum gefahren werden, 1961 folgte die Strecke von Oberhausen über Gelsenkirchen nach Dortmund und 1962 auch die Verbindung Essen – Gelsenkirchen.

Auch hier kamen vorrangig ET 30 zum Einsatz, die ab 1958 Unterstützung durch E 41 und Umbauwagen, ab 1962 auch durch Wendezüge mit „Silberlingen“ erhielten. Auf den übrigen Strecken hielt sich zunächst weiter der Dampfbetrieb, der meist mit Wendezügen, etwa zwischen Essen Hbf und Essen-Stadtwald an der Strecke über Kettwig nach Düsseldorf, abgewickelt wurde. Neben Loks der Baureihe 78 waren hier vor allem die neuen, ab 1955 in Essen beheimateten Tendermaschinen der Baureihe 65 im Einsatz. Auf anderen Ergänzungslinien, wie der ab 1963 im Schnellverkehr im Halb-

stundentakt bedienten Strecke Dortmund-Marten – Unna hingegen setzte die DB auch Akkutriebwagen der Baureihe ETA/ESA 150 ein.

### **Die Ideen des Bertram Steffens**

Der Erfolg des elektrischen Nahschnellverkehrssystems an Rhein und Ruhr führte bald zu weitreichenderen Plänen. So hatte sich bereits 1957 der Eisenbahningenieur und Verkehrsplaner Bertram Steffens für eine weitere Rationalisierung der Reisezugförderung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet ausgesprochen. Eckpunkte seiner Überlegungen waren unter anderem der Ausbau und die Elektrifizierung der von Düsseldorf ausgehenden Strecken nach Kalkum, Rath, Langenfeld, Erkrath und Neuss, auf denen ebenfalls ein Taktfahrplan etabliert werden sollte.

Etwa zeitgleich entstanden auch die ersten Pläne zur verkehrlichen Erschließung der neuen Trantenstadt Garath im Süden Düsseldorfs, für die



eine elektrische Schnellbahn ins Stadtzentrum angedacht wurde. Ähnliche Überlegungen gab es auch im Ruhrgebiet, sodass man schnell eine Verknüpfung beider Stadt-Schnellbahnen, kurz „S-Bahnen“ genannt, ins Auge fasste.

### 1964: Die S-Bahn nimmt Gestalt an

Wegweisend für das Entstehen des ersten S-Bahn-Netzes der Nachkriegszeit war der im August 1964 unterzeichnete Vertrag zwischen der Stadt Düsseldorf, dem Land Nordrhein-Westfalen und der DB zur gemeinsamen Finanzierung des neuen Projektes „S-Bahn Düsseldorf“. Kernpunkt dabei war der Ausbau der bestehenden Strecke von Langenfeld (Rhld) nach Ratingen Ost zu einer S-Bahn mit vielen neuen Haltepunkten im Raum Düsseldorf.

Der 10. Juni 1966 markierte mit der Grundsteinlegung in Garath den Beginn der vielschichtigen Baumaßnahmen an der Strecke. Bereits in den Jahren zuvor waren die Vorarbeiten für den Bau der neuen Haltepunkte mit möglichst einheitlichen und modernen Empfangsgebäuden in die Wege geleitet worden. So dauerte es schließlich nur knapp mehr als ein Jahr, bis am 28. September 1967 die festliche Eröffnung der neuen S-Bahn Düsseldorf von Ratingen Ost nach Garath gefeiert werden konnte.

Die vier-, in Spitzenverkehrszeiten fünfteiligen „Silberling“-Wendezuggarnituren waren mit grünen E 41 (ab 1968: 141) bespannt, die an ihren Fronten grüne runde Schilder mit einem weißen „S“ darin trugen. Wie Jahrzehnte zuvor beim Ruhr-schnellverkehr waren auch beim neuen S-Bahn-Betrieb die Aufenthaltszeiten auf den einzelnen Stationen mit nur 30 Sekunden eng bemessen, auch fiel der Haltestellenabstand mit durchschnittlich nur rund zwei Kilometern eng aus.

Bereits zum Sommerfahrplan 1968 verlängerte die DB einige ihrer S-Bahn-Zugpaare bis nach Essen Hbf und öffnete damit erstmals die Türen ins Ruhrgebiet und in Richtung der künftigen „S-Bahn Rhein-Ruhr“. Für diese hatte das Land Nordrhein-Westfalen bereits 1965 einen Rahmenvertrag mit der DB abgeschlossen. Ab 1972 löste mit den neuen S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 420 eine neue Fahrzeuggeneration die S-Bahn-Wendezüge in Düsseldorf ab.

### 1974: S 1 auf eigenem Gleis

In den folgenden Jahren wurde das Netz stetig weiter ausgebaut, auch in Richtung Ruhrgebiet: 1969 begann endlich der bereits in den Ruhrschnellverkehrsplänen avisierte viergleisige Ausbau zwischen Duisburg und Bochum für die S-Bahn Rhein-Ruhr. Am 26. Mai 1974 wurde die neue S 1 auf eigenem Gleiskörper zwischen Duisburg-Großenbaum und Bochum Hbf eröffnet und drei Jahre später bis Düsseldorf Hbf verlängert.

Ebenfalls 1974 startete die S 3 von Oberhausen über Mülheim und Essen-Steele nach Hattingen. 1975 kam die neue Linie zum Düsseldorfer Flughafen hinzu, die 1980 in der Gegenrichtung über Hil-



**420er sind ab 1972 auf der Verbindung Düsseldorf – Kettwig – Essen Hbf im Einsatz**

Helmut Brinker

den bis nach Solingen-Ohligs verlängert wurde. 1978 folgte mit der Unterzeichnung des Durchführungs- und Finanzierungsvertrages für die neue Ost-West-S-Bahn von Hagen über Wuppertal, Düsseldorf und Neuss nach Mönchengladbach ein weiterer wichtiger Mosaikstein. Bis zu ihrer Fertigstellung sollten aber nochmals zehn Jahre ins Land ziehen.

### Die 111 wird das Markenzeichen

Zu diesem Zeitpunkt hatte im Rhein-Ruhr-S-Bahn-Netz längst eine neue Fahrzeuggeneration mit Loks der Baureihe 111 und den eigens für diese Zwecke geschaffenen x-Wagen-Wendezügen Grund gehalten. Damit waren die wichtigsten Grundpfeiler für das S-Bahn-Netz gesetzt. Das Streckengefüge freilich wurde auch in den folgenden Jahren und Jahrzehnten kontinuierlich weiter ausgebaut, verdichtet und teils auch neu strukturiert. Mit neuen Linien greift es nun auch weit über sein ursprüngliches Kerngebiet hinaus und bildet heute zusammen mit der ab 1975 entstandenen S-Bahn Rhein-Sieg, seit 2005 von der DB als S-Bahn Köln bezeichnet, ein engmaschiges verzahntes Netz.

Die Strecken des einstigen Ruhrschnellverkehrs haben bis heute auch innerhalb des S-Bahn-Netzes ihre Bedeutung als zentrale Achsen des beschleunigten Berufsverkehrs beibehalten. Inwieweit der künftige Rhein-Ruhr-Express (RRX) als potentieller weiterer Erbe des Schnellverkehrs in der Region hier zusätzliche neue Akzente zu setzen vermag, wird die Zukunft entscheiden.

Oliver Strüber

Anlässlich des Jubiläums „50 Jahre S-Bahn Rhein-Ruhr“ blicken wir in den kommenden Ausgaben des Lok Magazins auf das Streckennetz und stellen die Entwicklung des Nahverkehrs auf jenen Linien vor, die heute ausschließlich von S-Bahnen bedient werden. Den Anfang macht in Heft 6 die Strecke Essen – Kettwig – Düsseldorf





PRIVATBAHN-TRIEBWAGEN NE 81

# Eckig, praktisch, gut

**GEBURTSSTADT BERLIN** ■ Vor gut 35 Jahren galt der NE 81 als richtungsweisendes, modernes ÖPNV-Fahrzeug. Heute genießt er fast Kult-Status und gilt bei jüngeren Eisenbahnfreunden als Verkörperung der „guten, alten Eisenbahn“



Fast alles von dieser Aufnahme aus dem April 1984 ist Geschichte: Wo sich einst der SWEG-Bahnhof in Achern befand, verläuft heute die viergleisige Rheintalstrecke Karlsruhe – Freiburg. Nur der VT 125 hat überlebt und dient noch heute als Betriebsreserve in Ottenhöfen

Martin Weltner









**Kleinbahnidyll im Bahnhof Staufen der Münstertalbahn: Neben dem alten Dampflokschuppen sind ein MAN-VT und der neue VS 202 im Juni 1986 abgestellt. Eckig trifft auf rund ...**

Martin Weltner

**D**a staunten die Pendler auf der Kaiserstuhlbahn nicht schlecht, als sie im Spätsommer 1985 für ihre Fahrt nach Freiburg nicht mehr in einen alten MAN-Schienenbus einsteigen mussten, sondern in einen nigel-nagel-neuen Triebwagen. Statt eines rumpligen Zweiachlers mit enger 2+3-Sitzteilung, durchgesessenen Polstern und insgesamt abgewirtschaftetem Zustand gab es jetzt einen modernen Drehgestell-Vierachser mit hellem, lichtdurchfluteten Innenraum und stoffbezogene Einzelsitzen in 2+2-Teilung, weitgehend in Reihenanordnung. Und wie ruhig die beiden Motoren in den neuen VT doch liefen. Was für ein Fortschritt!

### **Völlig veraltete Fahrzeuge**

Gegen Ende der 70er-Jahre war das große Privatbahn-Sterben weitgehend abgeschlossen. All jene Bahnen, die noch Personenverkehr durchführten, konzentrierten sich mehr oder weniger auf den Schüler- und Berufsverkehr, der von den jeweiligen Bundesländern finanziell gestützt wurde. Dies galt besonders für Baden-Württemberg, wo es mit der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft WEG und der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft SWEG zwei große Bahnen gab, die auf mehreren Strecken im Personenverkehr tätig waren. Diesen Bahnen gemeinsam war aber ein veralteter Fahrzeugpark. Für die wenigen lokbespannten Züge musste man teilweise noch auf Wagenmaterial aus der Vorkriegszeit zurückgreifen, und auch der Triebwagenpark war nicht mehr auf der Höhe der

Zeit: Betagte Esslinger Vier- und MAN-Zweiachser dominierten gegenüber ein paar gebraucht beschafften DB-Schienenbussen und MaK-Vierachsers, die bei der OHE überflüssig geworden, aber noch zu schade für den Schrottplatz waren.

### **Den 627er nehmen? Zu teuer ...**

Neue Fahrzeuge wurden also benötigt, und um die Sache wirtschaftlich zu gestalten, sollte es zu Sammelbestellungen eines vereinheitlichten Triebwagentyps kommen. Die Anforderungen lagen auf der Hand: Ein Vierachser mit zwei Drehgestellen sollte es sein, ausgestattet mit normalen Zug- und

### **■ Für die lokbespannten Züge musste man teilweise Wagen aus der Vorkriegszeit verwenden.**

Stoßvorrichtungen, um auch als Schlepptriebwagen eingesetzt werden zu können. Und der neue Triebwagen sollte deutlich preiswerter werden als der 627 der DB, der zu jener Zeit erprobt wurde.

Orenstein & Koppel in Berlin machte sich an die Entwicklung des neuen Privatbahn-Triebwagens, wobei als potenzielle Erstkunden auch die WEG, die SWEG und die Kahlgrundbahn (KVG) in die Planungen einbezogen wurden.

Doch noch vor Fertigstellung der ersten Triebwagen stellte O & K den Schienenfahrzeugbau ein und übergab das Projekt an die Waggon-Union. Dort begann man mit einer Neuentwicklung. Aus Kostengründen wurden viele Großserienteile aus





**Schülerverkehr – vor allem dafür wurden die NE 81 gebaut: Am 11. März 1983 herrschte in Weibstadt reges Treiben mit dem Esslinger VT 103 und dem VT 121 der SWEG**

Martin Weltner



**Im Mischbetrieb mit RS1 befahren NE 81 der WEG die Wieslaufalbahn zwischen Schorndorf und Rudersberg-Oberndorf. Am 10. März 2016 kreuzen zwei Züge in Miedelsbach-Steinberg**

Florian Dürr





Als Schlepptriebwagen gebaut und auch so genutzt: Am 29. September 1983 war ein NE 81 der SWEG-Kraichtalbahn mit einem Güterwagen als Pmg bei Ubstadt unterwegs

Martin Weltner



Touristen reisen 2016 mit dem NE 81 auf die schwäbische Alb nach Kleinengstingen

Florian Dürr

dem Omnibusbau verwendet, mit dem die Wagon-Union einige Erfahrung hatte, sie baute damals unter anderem die Berliner Doppeldecker-Busse. Die Stahlkonstruktion des Wagenkastens wurde in Profil-Bauweise ausgeführt und elektrisch verschweißt. Der Wellblechboden bestand aus nichtrostendem Stahl.

### Der NE 81 von innen

An beiden Wagenenden befanden sich vor den Einstiegsräumen die Führerstände, die nicht vom Fahrgastraum abgetrennt wurden, da der Triebfahrzeugführer auch den Fahrkartenverkauf übernehmen sollte. Der Fahrgastraum war in zwei Großräume aufgeteilt, der kleinere beherbergte die Raucher, der größere die Nichtraucherfraktion.

Die Verkleidung der Innenwände und -decken bestand aus dekorativen Schichtstoffplatten in einem hellen Beigeton. Oberhalb der Verkleidung



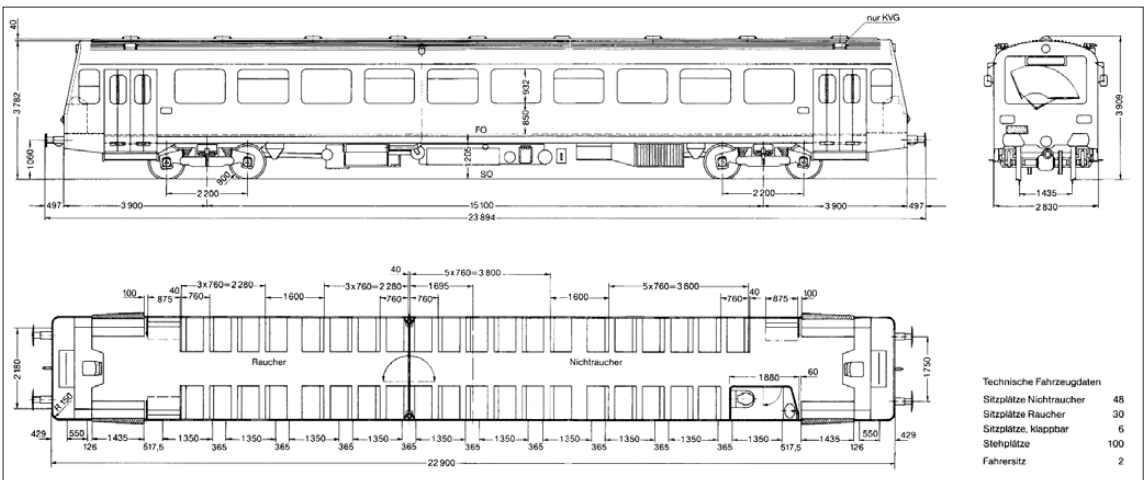


**Sehr übersichtlich ist der Innenraum des NE 81 gestaltet, kein Vergleich zu den verschachtelten Fahrgasträumen moderner Fahrzeuge**

Florian Dürr

waren stabile Gepäckablagen angeordnet. Der Holzfußboden wurde in den Einstiegen und im Mittelgang mit einem PVC-Noppenbelag versehen. Unter den Sitzen wurde ein glatter Belag verwendet, der an der Seitenwand 30 Zentimeter hochgezogen wurde, um die Reinigung zu erleichtern. Isoliert wurden die Fahrzeuge mit Wellfolienmatten, der Zwischenboden wurde mit einer Scherschichtmatte ausgelegt.

An jeder Wagenseite wurden zwei Doppelfalttüren mit elektrischem Antrieb eingebaut. Die 1,35 Meter breiten Fenster wiesen Sicherheitsverglasung auf, jedes zweite Fenster hatte eine kleine Klappe zum Öffnen. Zwei Webasto-Heizungen mit sechs zweistufigen Heiz- und Lüftungsgeräten sorgten in der „Vor-Klima-Ära“ für brauchbare Innenraum-Temperaturen. Erhellte wurde das Innere durch ein Leuchtband mit Leuchtstoffröhren an der Decke, an den Einstiegen und in den Führerständen waren separate Leuchten angebracht.



Seiten-, Front- und Innenansicht des NE 81-Nebenbahntriebwagens

Waggon-Union/Slg. Michael Dostal



Auch die Regentalbahn setzte auf die neuen Fahrzeuge „Made in Berlin“. Eine VT/VS-Garnitur durfte sogar bei dem Nürnberger Fahrzeugparaden am 21. September 1985 dabei sein

Martin Weltner



Wird der Erste auch der Letzte sein? Den 1981 in Dienst gestellten Erstling VT 120 der SWEG hat es mittlerweile zur Hanseatischen Eisenbahn (HANS) verschlagen, hier im März 2016 in Kyritz

Felix Walther





Als Antriebsaggregate dienten zwei wasser-gekühlte 6-Zylinder-Nutzfahrzeugdiesel des MAN-Typs 2566 MTUE mit je 199, später 250 kW Leistung, die ihre Kraft über ein hydrodynamisches Voith-Getriebe über Gelenkwellen auf die Radsatzgetriebe übertrugen. In den Drehgestellen wurden beide Achsen angetrieben. Je nach Anforderung konnten die Triebwagen auch mit nur einer Antriebsanlage gefahren werden.

Die Fahrzeuge waren mit klassischen Puffern und Zughaken ausgerüstet und konnten in Mehrfachtraktion fahren sowie von einem Steuerwagen bedient werden. 1981 konnten die ersten Fahrzeuge an die Besteller abgeliefert werden, die als NE 81 bezeichnet wurden: NE steht für Nichtbundeseigene Eisenbahnen, die 81 für das Baujahr.

### Erstkunden SWEG, WEG und KVG

Die SWEG erhielt sechs Triebwagen, je zwei VT gingen an die WEG und die KVG und einer an die Regentalbahn. Vorerst ein Einzelstück blieb der an die WEG gelieferte Steuerwagen. Allen Triebwagen gemeinsam waren vier angetriebene Achsen und die Verwendung von zwei unterflur angeordneten MAN-Motoren mit je 199 kW Leistung, die eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ermöglichten. Die dienstbereit 39 Tonnen wiegenden Fahrzeuge wiesen im Fahrgastraum 78 fest eingebaute Sitzplätze auf, wobei der auf Kundenwunsch mögliche Einbau einer Chemietoilette oder von Fahrkartenautomaten die Sitzplatzzahl reduzieren konnte. Der Steuerwagen war sieben Tonnen leichter und wies zwei Sitzplätze mehr auf. Gemeinsam war den Wagen eine Länge über Puffer von 23,890 Millimetern.

### 1985: Zweite Serie

Nachdem die Bahnen weitgehend gute Erfahrungen mit den Fahrzeugen gemacht hatten und kleinere Kinderkrankheiten beseitigt worden waren, kam es 1985 zu einer zweiten Sammelbestellung, zumal auch die Fahrgäste sich lobend über das neue Fahrzeug mit seinem hellen Innenraum und den bewährten, aus dem Omnibusbau stammenden Polstersitzen geäußert hatte.

Jetzt dominierten aber die Steuerwagen, mit denen die Triebwagen der ersten Serie behängt werden sollten. Größter Kunde war nun die SWEG, die neben zwei Triebwagen für die Kaiserstuhlbahn insgesamt fünf Steuerwagen und zusätzlich noch drei Beiwagen für ihre diversen Nebenstrecken erhielt. Die WEG bestellte keine neuen Fahrzeuge, die KVG erhielt hingegen zwei Steuerwagen zur Bildung von Wendezügen mit ihren beiden VT der ersten Serie. Auch die Regentalbahn erhielt einen VT und zwei VS, so dass auch dort zwei Zwei-Wagen-Züge gebildet werden konnten.

Technisch gab es keine größeren Differenzen zu den Wagen der ersten Serie, sieht man von der Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für die VT, VB



Als niederflurig noch nicht verlangt war: Einstiegsbereich und Führerpult des VT 120

Felix Walther

### NE 81: TECHNISCHE HAUPTDATEN

Länge über Puffer (mm)	23.890
Wagenkastenlänge (mm)	22.900
Wagenbreite, außen (mm)	2.830
Wagenhöhe (mm)	3.900
Fußbodenhöhe (mm)	1.205
Spurweite (mm)	1.435
Drehzapfenabstand (mm)	15.100
Radstand der Drehgestelle (mm)	2.200
Kleinster Bogenhalbmesser (m)	90
Antriebsleistung (kW)	2x201
Anzahl der Sitzplätze	84
	78 fest, 6 Klappsitze
Anzahl der Stehplätze	100
Dienstgewicht (t)	39

Alle Angaben gelten für die 2. Bauserie von 1985



## Typisch Privatbahn ...



Im Oktober 1985 waren die neuen VT noch nicht bei der Kaiserstuhlbahn eingetroffen, so nutzte man die VS 202 und 203 hinter der alten Stangen-Diesellok V 34.04 als Beiwagen

Martin Weltner (2)

und VS ab, die jetzt auf 90 km/h festgelegt werden konnte.

Eine aus insgesamt zehn Fahrzeugen bestehende dritte Serie rollte nach mehrjähriger Pause 1993 aus den Berliner Werkshallen. Die KVG erhielt einen weiteren Triebwagen, während die Hohenzol-

lerische Landesbahn gleich drei Trieb- und einen Steuerwagen kaufte. Die WEG stockte ihren Bestand mit zwei weiteren VT und einem VS auf, und zwei Triebwagen gingen an die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB), ein weiterer Neukunde. Nach acht Jahren seit Ablieferung der zweiten Se-

### SONDERFALL: DB-BAUREIHE 626



Ungewohnt: Der NE 81 als 626 der DB AG Florian Dürr

#### Der NE 81 bei der Deutschen Bahn

Im Herbst 2006 übernahm die Deutsche Bahn-Tochter Westfrankenbahn (WFB) von der KVG drei Trieb- und zwei Steuerwagen, die nach dem im Dezember 2005 erfolgten Betreiberwechsel auf der Kahlgrundbahn dort nicht mehr benötigt wurden. Die Deutsche Bahn reihte die VT 80–82 unter den Baureihenbezeichnungen 626 beziehungsweise 926 in ihren Bestand ein, ferner wurden die Fahrzeuge gemäß dem aktuellen verkehrsroten Farbkonzept von DB Regio umlackiert. Echter Bedarf an den Fahrzeugen herrschte nicht, sie dienten als betriebliche Reserve und werden aufgrund ihrer Zugkraft auch vor Bauzügen oder als Schleppfahrzeug bei Überführungen eingesetzt.

626 980 konnte an die Mandaubahn verkauft werden, während 626 981 und 982 sowie die 926 983 und 984 mittlerweile wieder bei der KVG eingestellt sind und dort mit abgelaufenen Fristen abgestellt sind.





**Kleine Betriebsstörung im Achertal: Nach heftigen Regengüssen war der Bahnübergang bei Furschenbach im Juli 1985 verschlammt und musste vom Triebwagenführer wieder passierbar gemacht werden**

rie hatte sich auch technisch einiges getan: Eingebaut wurden jetzt zwei MAN-Aggregate mit je 250 kW, und mit 100 km/h waren die neuen Wagen jetzt noch einmal schneller geworden.

Die VT wogen nun 46 Tonnen und hatten Platz für 79 sitzende Reisende, die VS waren 33 Tonnen schwer und boten 86 Fahrgästen einen Sitzplatz. Außerdem kamen andere Lampen und eine etwas kleinere Frontscheibe zum Einbau.

#### **1994: Die letzten, jetzt von ABB**

Weitgehend unverändert gegenüber den Wagen des Vorjahres rollte 1994 die vierte und finale Lieferserie auf die Schiene, als Hersteller firmierte nach diversen Fusionen jetzt ABB. Sechs Fahrzeuge bildeten den Abschluss, wobei drei VT und zwei VS an den Zweckverband Wieslaufalbahn für die reaktivierte Strecke Schorndorf – Rudersberg gingen, und ein weiterer VT an die BOB.

Weitere Bestellungen trafen nicht ein, zumal es inzwischen mit dem RegioShuttle (RS1) von Adtranz einen adäquaten Nachfolger gab, der als großen Vorzug seine Niederflrigkeit in die Waagschale werfen konnte.

Im Lauf der Jahre wechselten die meisten NE 81 mindestens einmal ihren Eigentümer und noch viel öfter ihre Lackierung. Von den gebauten 26

Trieb-, 14 Steuer- und drei Beiwagen stehen heute längst nicht mehr alle im Dienst. So fielen einige Wagen Unfällen oder Bränden zum Opfer, andere stehen schon seit Jahren betriebsunfähig abgestellt, weil kein Bedarf mehr besteht. Da zudem die Wagen nicht behindertengerecht sind, gestalten sich die Einsätze zunehmend schwierig.

Heute findet man noch NE 81 bei der Kaiserstuhlbahn im Schülerverkehr, einzelne Wagen sind

#### **■ Weitere Bestellungen trafen 1994 nicht mehr ein, zumal es mit dem RS1 einen Nachfolger gab.**

noch bei der HzL, auf der Strecke Schelklingen – Kleinengstingen der Schwäbischen Alb-Bahn und der WEG-Wieslaufalbahn im Einsatz. Bei der Regentalbahn dienen sie nur noch als Reserve.

Dafür kann man heute sogar in den neuen Bundesländern den NE 81 genießen: Die Hanseatische Eisenbahn (HANS) verfügt über zwei Triebwagen, die neben anderen zwischen Meyenburg und Pritzwalk sowie Pritzwalk, Kyritz und Neustadt (Dosse) fahren. Und so verrückt es vor 35 Jahren erschien, eine sichere Zukunft haben heute nur jene NE 81, die bei einer Museums- oder Touristenbahn Zuflucht finden.

*Martin Weltner*



Im Leipziger Hauptbahnhof ist 244 131 am 4. April 1988 mit einem Personenzug eingetroffen. Leipzig als Herz des mitteldeutschen Elektonetzes war stets auch eine E 44-Domäne

Bodo Schulz

#### BAUREIHE E 44

# Aus der UdSSR zurückgekauft

**EINSÄTZE BEI DER DR** ■ Die E 44 war lange Zeit das Rückgrat der elektrischen Zugförderung in der DDR. Als genügend neue Lokomotiven zur Verfügung standen, wurden die E 44 auch gern im Rangierbetrieb verwendet

Nach Kriegsende im Mai 1945 verblieben in der Sowjetischen Besatzungszone 51 Lokomotiven der Baureihe E 44. Hinzu kam die noch vor Kriegsende ausgelieferte, jedoch beschädigte und noch nicht übergebene E 44 178<sup>W</sup>. Von diesen Maschinen waren 17 nicht einsatzfähig, darunter E 44 072, 104 und 144 schwer beschädigt und von der Ausbesserung zurückgestellt. Völlig zerstört waren E 44 033, 041 und 074. Sie verbrannten bei Luftangriffen am 7. und 9. April 1945 im Lokschuppen des Bw Saalfeld. Die DR Ost musterte diese drei daher am 25. November 1945 aus.

Bei E 44 092, 095 und 151 handelte es sich um Bamberger Maschinen, die das Kriegsende nördlich der späteren Demarkationslinie erlebten. Die E 44 030, 052, 063, 072, 073, 092, 095, 123, 134 waren erst im Oktober 1945 nach Weißenfels umbeheimatet worden, nachdem wegen der Zerstörungen im Bahnhof und im Betriebswerk Saalfeld eine ordnungsgemäße Unterhaltung nicht mehr möglich war.

Dazu kam, dass die Haupteinsatzstrecke der Saalfelder E 44 nach Bamberg und Nürnberg wegen der frisch gezogenen Zonengrenze zwischen Probstzella und Ludwigsstadt bei Falkenstein unterbrochen.

Die dem Bestand des Bw Leipzig Hbf West zugehörige E 44 050 befand sich zur Reparatur bei Siemens-Schuckert im britischen Sektor Berlins und war damit nicht greifbar. Zwei E 44 standen im Ausbesserungswerk Dessau, die E 44 151 zur Reparatur sowie die erwähnte E 44 178<sup>W</sup>.

#### Landshuter Lok in Wildau bei Berlin

Eine weitere E 44 in der SBZ war E 44 032 des Bw Landshut, die zur Instandsetzung bei der Firma Schwartzkopff in Wildau bei Berlin stand. Weil es aber unmöglich war, die Lok dort wieder in Gang zu setzen, wurde sie Ende Dezember 1945 mit Genehmigung der SMA zu SSW in den Westteil Berlins überführt. Am 5. Dezember 1947 wurde sie zum AW München-Freimann überstellt.





**244 048 passiert mit dem Personenzug aus Boehlen am 4. April 1988 das Reiterstellwerk in der Einfahrt zum Bayerischen Bahnhof in Leipzig. 1989 enden die Streckeneinsätze der Wahrener E 44**

Bodo Schulz

Den elektrischen Zugbetrieb nahm die DR Ost nach der Wiederinstandsetzung der Anlagen ab Juli 1945 nach und nach wieder auf, zuerst Leipzig – Halle und Leipzig – Bitterfeld. Im März 1946 war wieder elektrischer Betrieb von Magdeburg bis nach Probstzella möglich.

### Das schnelle Ende 1946

Allerdings wurden die Anstrengungen bei der Wiederherstellung des elektrifizierten Netzes durch die befohlene Umstellung auf Dampfkraft zunichte gemacht. Ende März 1946 musste der elektrische Zugbetrieb in der SBZ eingestellt und das gesamte Material als Reparationsleistung an die UdSSR abgeführt werden, darunter 47 komplette E 44 sowie die z-Loks E 44 072, 104 und 144 in Einzelteilen (von Ende April bis Ende Oktober 1946). Im Raw Dessau blieben nur die ausgeschlachteten E 44 151 und E 44 178<sup>W</sup>, im Bw Saalfeld die ausgebrannten E 44 033, 041 und 074 stehen.

Im September 1946 erfolgte auf Anordnung der sowjetischen Behörden die Überführung der in Korenov (das nun tschechische Polaun) abgestellten E 44 047 und 127 vom ehemaligen schlesischen Netz zum Raw Dessau und von dort in die UdSSR.

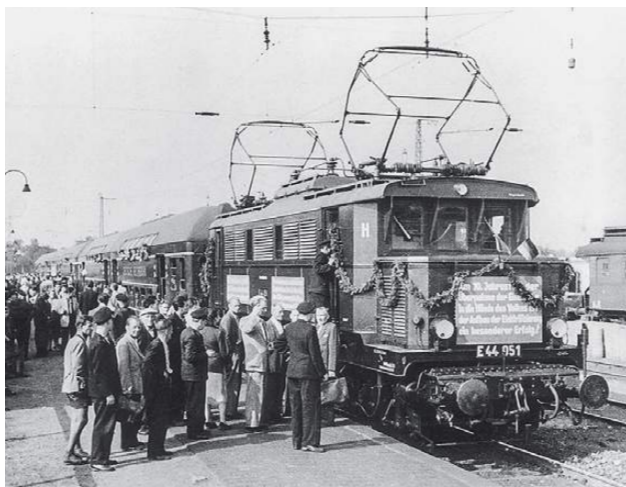
Zwischen 1946 und 1952 standen die E 44 an einem unbekannten Ort in der Sowjetunion, ohne einen Meter mit eigener Kraft gefahren zu sein. Allerdings waren sie im Hinblick auf einen geplanten, aber nicht realisierten Einsatz in Kasachstan

(Karaganda – Tobol) auf 1.524 Millimeter Spurweite umgebaut worden. Nur die E 44 047 kam in der UdSSR in Fahrt, versuchsweise umgebaut für 1.500 Volt Gleichstrombetrieb und ab 1950 eingesetzt auf der Strecke Baku – Surachan.

1952 bot die Sowjetunion der DDR die deportierten Lokomotiven und Anlagen zum Kauf an. Ein im März 1952 geschlossener Staatsvertrag sah als Gegenleistung der DDR die Lieferung von 355 neu-

**E 44 051 hatte am 1. September 1955 die Ehre, den Eröffnungszug anlässlich der Elektrifizierung Halle Köthen nach Köthen zu bringen**

Slg. Rampp





**Am 15. Mai 1957 präsentiert sich E 44 114 neben der abgebugelnten E 04 16 im Bahnbetriebswerk Halle P. Dahinter 04 lügt 03 269 hervor. Halle P war eines der ersten Heimat-Bw der E 44**

Slg. Brian Rampp

en, vierachsigen Reisezugwagen vor. So erwarb die DDR unter anderem 44 Loks der Baureihe E 44. Dabei waren auch E 44 044 und E 44 046, die 1945 direkt von Schlesien in die SU abgefahren worden waren. Die E 44 trafen im Juli und am 21. Oktober 1952 (E 44 048) in Frankfurt (Oder) ein. Ihr Zustand war äußerst desolat. Sie kamen als Breitspurloks zur DR zurück und daher in Baugruppen zerlegt auf Wagen verladen an.

In der Sowjetunion verblieben die betriebsfähig abgegebenen E 44 047, 055 und 106. Ob Teile der demontierten E 44 072, 104 und 144 zurückkamen, war schon 1952 nicht mehr nachvollziehbar.

### Neustart im mitteldeutschen Netz

Nach Rückkehr der Lokomotiven und Anlagen beschloss der Ministerrat der DDR am 27. Juli 1953 den Wiederaufbau der elektrischen Zugförderung. Die E 44 wurde als erste wieder in Betrieb zu nehmende Baureihe bestimmt. Die Herrichtung der Loks war nicht nur durch die in der UdSSR vorgenommenen technischen Änderungen herausfordernd. Gegen das für die Elektrifizierungsarbeiten dringend benötigte Fahrleitungskupfer gab die DR Anfang der 50er-Jahre fünf E 18, vier E 94 und auch die E 44 050 an die Bundesbahn ab.

Am 2. September 1953 brachte man auch die noch in Saalfeld abgestellten und bereits ausgemusterten Kriegsschadloks E 44 033, 041 und 074 als Ersatzteilsender in das Raw Dessau.

Aufgearbeitet und wieder in Betrieb genommen wurden insgesamt 46 Stück. Drei davon (E 44 048,

103 und 134) stellte die ehemalige AEG Lokomotivfabrik, nun LEW Hennigsdorf, 1954 wieder her. Die übrigen baute das Raw Dessau auf. Erste war am 7. März 1955 die E 44 143, letzte am 29. Juni 1961 die E 44 030. Die Reihenfolge der Aufarbeitung war durch den Zustand der E 44 bestimmt.

### Der 1. September 1955

Als erste Strecke nahm die DR die Verbindung Halle (Saale) – Magdeburg in Angriff. Am 1. September 1955 konnte der Abschnitt Halle (Saale) – Köthen dem Betrieb übergeben werden. 13 Loks der Baureihe E 44 – an der Spitze die E 44 031 – führen zum Auftakt der Feierlichkeiten Halle Hbf ein. Anschließend bespannte E 44 051 den ersten offiziellen und wieder elektisch bespannten Zug nach Köthen. Die Betriebswerke Halle P und Köthen waren auch die ersten Heimat-Bw'e für E 44.

Die weiteren Arbeiten umfassten bis 1959 bereits vor 1946 elektrisch betriebene Strecken im mitteldeutschen Braunkohlengebiet, namentlich Köthen – Magdeburg Hbf (1955–57), Meinsdorf – Dessau – Bitterfeld – Leipzig (1958), Leipzig – Halle (1958), Güterring Leipzig (1958–61), Leipzig Magdeburg-Thüringer Gbf – Leipzig-Wahren (1959) und Halle – Weißenfels (1959). Hier dominierte die E 44 als die stückzahlmäßig stärkste Baureihe bis zum Erscheinen der neuen E 11/E 42 (ab 1962) den elektrischen Betrieb. Das Einsatzspektrum umfasste dabei Schnellzüge, Personen- und Güterzüge gleichermaßen. In den Jahren bis 1970 folgte die Elektrifizierung weiterer Strecken wie z. B.





**Wenige Wochen vor dem Mauerfall versieht 244 139 am 8. Oktober 1989 Rangierdienst in Gaschwitz. Die DR-Altbaueloks 244 051 und 244 139 waren hier bis 1991 anzutreffen**

Brian Rampp

Leipzig – Altenburg/Espenhain/Borna, Merseburg – Mücheln, Leipzig – Dresden oder Weißenfels – Camburg. Im Zuge der Ausweitung des elektrischen Zugbetriebes erhielten auch weitere Bw'e Loks der Baureihe E 44 zugewiesen.

### **Drei mit Wendezugsteuerung**

Von 1959 bis 1966 besaßen E 44 109, 143 und 146 eine indirekte Wendezugsteuerung, bei der die Steuersignale mittels Klingelzeichen vom Steuerwagen zur schiebenden Lok übermittelt wurden. Mit den drei Maschinen führte die DR im Jahr 1959 und von 1962 bis 1963 Wendezugbetrieb zwischen Leipzig und Borna durch. Nachdem dort neue E 11 zum Einsatz kamen, wurde die Wendezug-Ausrüstung bei den E 44 wieder entfernt.

Bei wechselnder Verteilung auf die Bahnbetriebswerke blieb das Einsatzgebiet der E 44 weitgehend auf den Raum Leipzig/Halle/Magdeburg/Dessau/Bitterfeld konzentriert. Nach der Indienststellung weiterer neuer Elloks der Baureihen E 11 und E 42 gingen die höherwertigen Leistungen im Reisezugverkehr allerdings auf diese Baureihen über und der Einsatz der E 44 verlagerte sich immer mehr in den Güterzugdienst.

### **Erste Ausmusterungen durch Unfälle**

Die ersten E 44-Ausmusterungen nach der Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebes waren unfallbedingt. Die E 44 053 des Bw Leipzig West musterte die DR bereits 1961 aus, nachdem sie am 15. Mai 1960 bei einem Frontalzusammenstoß mit

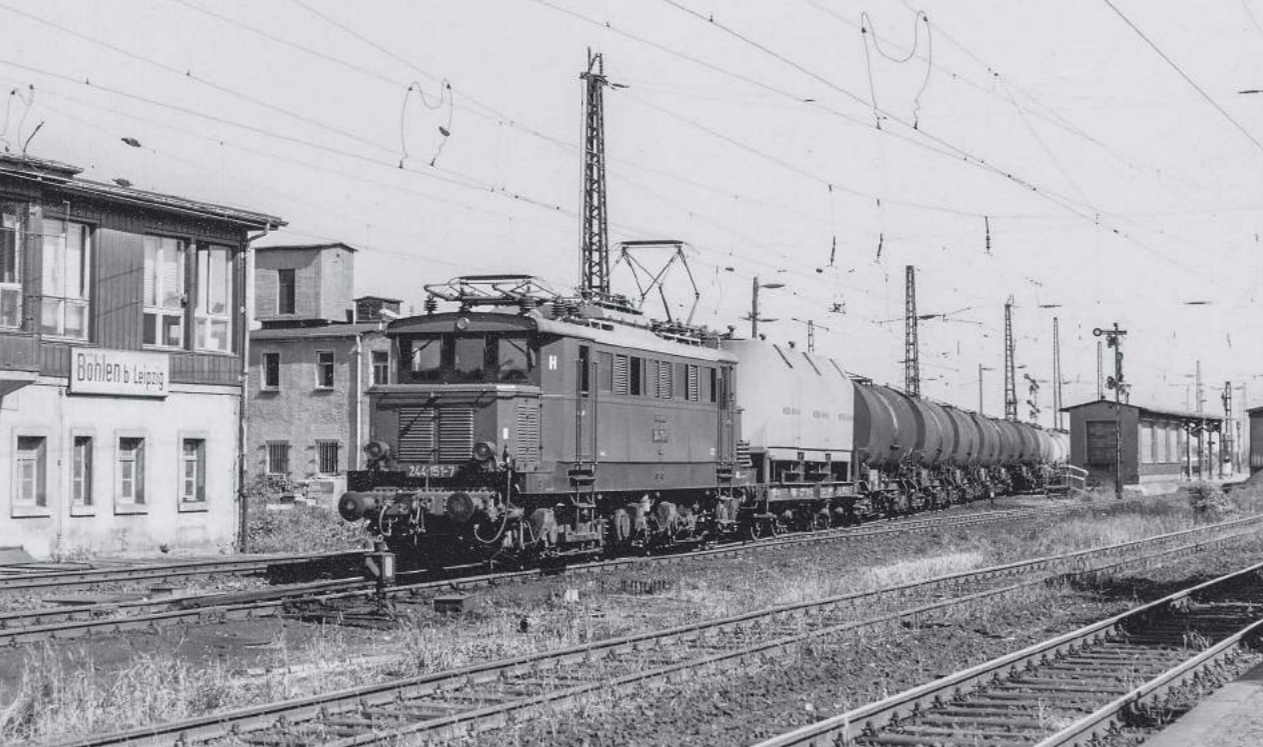
E 17 123 im Vorfeld des Leipziger Hbf schwer beschädigt worden war. Als zweites Unfallopfer folgte E 44 052. Sie hatte am 14. März 1965 in Bitterfeld eine Flankenfahrt mit einem Güterzug, stürzte dabei von einer Brücke herab und schied 1969 aus.

Organisatorische Änderungen bei den Bahnbetriebswerken führten bis 1. Januar 1970 zu einer Zusammenfassung der E 44 bei den Bw Halle P (19) und Leipzig Hbf West (23). Darüber hinaus beheimatete das Bw Leipzig-Wahren zwei E 44. Ab Sommer 1970 erhielt das Bw Engelsdorf einen eigenen Bestand. Die verbliebenen 44 Maschinen zeichnete die DR ab dem 1. Juli 1970 EDV-gerecht in die Baureihe 244 um.

### **Erst Überschuss, dann Mangel**

Nachdem die Streckenelektrifizierung Anfang der 70er-Jahre fast zum Stillstand gekommen war und Loks der Baureihe E 42, neu 242, inzwischen in ausreichender Stückzahl zur Verfügung standen, konnte auf einzelne 244 im Fall des Auftretens größerer Schäden verzichtet werden. Dies betraf die E 44 042 (1972), 178 (1973), 073 (1974), 101 (1975), 123 (1976), 063 (1977), 092 (1978) sowie 049 und 112 (1979). Teilweise wurden diese Lokomotiven als stationäre Energieversorgungsanlagen weiter genutzt.

Die Energiekrise Anfang der 80er-Jahre führte zu drastischen Maßnahmen bei der Einsparung von Dieselmotorkraftstoff bei der DR und zur beschleunigten Streckenelektrifizierung. Aus beidem resultierte ein Mangel an elektrischen Triebfahrzeugen,



**Am 20. Juni 1983 setzte die 244 151 in Böhlen den 58684 von Tröglitz nach Espenhain in Bewegung. Der erste Wagen ist ein Spezialfahrzeug zur Beförderung von Braunkohlenskoks**

Detlef Winkler

sodass auf die Dienste der 244 noch nicht verzichtet werden konnte. Außerdem ordnete die DR ab Sommer 1980 eine verstärkte Nutzung der 244 im Rangierdienst an. Auf diese Weise lösten 244 in den Jahren 1980/81 in Gaschwitz, Erfurt, Braunschweig, Weißenfels und Halle Dieselloks der Baureihe 106 ab.

Eine Aufwertung erfuhren einige 244 letztmals im Jahr 1985. Nach der Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes zwischen Lutherstadt Wittenberg und Roßlau übernahm das Bw Lutherstadt Wittenberg Ende Dezember 1985 sieben 244 aus Leipzig West und Engelsdorf und setzte sie bis Mai 1988 auf dieser Strecke im Personenzugdienst ein.

### Wenige Loks in Mecklenburg

Zwischenzeitlich waren neue Elloks der Baureihe 243 in großer Zahl vorhanden. Ab 1986 erfolgte daher die Umbeheimatung arbeitslos gewordener 244 zu Betriebswerken im Norden der DDR. Als erste kam die 244 044 von Weißenfels nach Rostock. Am 10. Dezember 1987 ging die Wittenberger 244 143 nach Schwerin. Am 18. Februar 1989 löste die Hallenser 244 137 ihre Vorgängerin in Rostock ab. Und am 9. September 1989 erhielt das Bw Wismar die 244 103 aus Halle. Dort verrichteten die Lokomotiven in erster Linie untergeordnete Dienste, namentlich das Zugvorheizen und die Zugbereitstellung. Planmäßige Einsätze im regulären Zugdienst erfolgten in der Regel nicht.

Ende 1986 musste die Reichsbahn die planmäßige Unterhaltung der Baureihe 244 einstellen. Als letzte E 6-hauptuntersuchte Maschine – mit Ausnahme der Museumsloks – verließ 244 139 am 22. Dezember 1986 das Raw Dessau. Damit war das schnelle Ende eingeleitet, denn nach Ablauf der fünfjährigen Untersuchungsfrist musste jetzt jede 244 abgestellt werden. Dadurch beschleunigten sich die Ausmusterungen in der zweiten Hälfte der 80er-Jahre. In dieser Dekade schieden die meisten 244 aus: 1980 (2), 1981 (4), 1982 (3), 1985 (2),

■ **Das Ende:** Weil die Umzeichnung nicht mehr vorgesehen war, schieden 244 139, 143 und 148 am 31. Dezember 1991 aus.

1986 (1), 1987 (3), 1988 (4) und 1989 (4). Anfang 1990 – kurz nach dem Fall der Mauer – waren nur noch zehn 244er einsatzfähig.

Der planmäßige Streckendienst mit der Baureihe 244 war mit Ablauf des Sommerfahrplans am 23. September 1989 bei der Einsatzstelle Leipzig-Wahren des Bw Halle P beendet worden. Letzte 244 war dort die 244 127, die am 29. September 1989 abgestellt und in ein Energieversorgungsgerät umgebaut wurde.

Damit waren die 244 nur noch in untergeordneten Diensten zu finden. Die zum Rangieren ver-





**244 108 zieht am 19. März 1988 einen Personenzug mit zwei Wagen über die Eisenbahnbrücke zwischen Rosslau und Dessau. Die Lok blieb bei der BSW-Gruppe Bw Halle P erhalten**

Bodo Schulz

wendeten Maschinen führen in Erfurt noch bis April 1990 (244 048), in Weißenfels bis April 1991 (244 128), in Gaschwitz bis Ende Mai 1991 (244 051 oder 139) und in Braunsbedra bis Juni 1991 (244 105 oder 148).

Dann machte das durch die Umstrukturierung der Wirtschaft stark zurückgegangene Transportaufkommen mit dem sich daraus ergebenden Loküberhang auch diese 244 entbehrlich. So kam die im August 1990 vom BKK Bitterfeld an das Bw Halle P zurückgegebene 244 108 sogleich als betriebsfähige MfV-Reserve auf das Abstellgleis.

### **Letztes Reservat Schwerin und Wismar**

Noch etwas länger konnten sich die Maschinen an der Ostseeküste halten. Zwar stand die Rostocker 244 137 bereits im Oktober 1990 als MfV-Reserve „kalt“ im Bw, doch setzten die Bw Schwerin und Wismar ihre beiden Maschinen noch in der Zugbereitstellung ein.

Weil die Umzeichnung der Baureihe 244 im neuen Nummernplan nicht mehr vorgesehen war, schieden 244 139, 143 und 148 am 31. Dezember 1991 aus. Dagegen blieb 244 103 im Bestand und erhielt ab 1. Januar 1992 in den offiziellen Bestandslisten die Bezeichnung 144 103-9. Die Begründung lag im weiterhin erforderlichen Einsatz als mobile Vorheizlok in Wismar.

Am 2. November 1992 wurde die bereits in Wismar als inoffizielle Traditionslok angesehene Ma-

schine zum Bw Rostock umbeheimatet. Diesen Status behielt sie auch hier, nachdem die ex Rostocker 244 137 verkauft werden sollte.

In den Wintermonaten 1992/93 war 144 103 für die gewohnten Vorheizzwecke an das Bw Wismar verliehen. In der DR-Statistik taucht am 1. Oktober 1993 ein erneuter Bw-Wechsel von Wismar nach Rostock auf und im Winter 1993/94 war sie wiederum tageweise im Bahnhof Wismar als Heizlok im Einsatz.

Als letzte Altbauellok ging sie zum 1. Januar 1994 in den Bestand der Deutschen Bahn über. Am 4. Juli 1994 wurde E 44 103 z-gestellt und am 5. Dezember 1994 wieder in den Einsatzbestand aufgenommen.

Mit der einen Tag später erfolgten Umzeichnung in die „betriebsfähige Museumslok des Bundeseseisenbahnvermögens 188 446-9“ schied die letzte E 44 aus dem Betriebsbestand der DB aus.

Brian Rampp

### **E 44: ERHALTENE LOKS**

#### **Deutsche Bundesbahn**

E 44 001, 002, 059, 084, 119, 150, 170, 180

#### **Deutsche Reichsbahn**

E 44 044, 045, 046, 049, 051, 103, 105, 108, 131, 137, 139, 143, 148



Am 20. Mai 1968 war 23 098 noch für das Bw Minden unterwegs und bespannte den P 2488 Hannover – Hameln (Foto bei Empelde). Ein Jahr später stand die Lok in Hameln, ohne Chance auf Arbeit

Uwe Keil

23 098

## Nur neun Jahre aktiv

**NEU UND ÜBERFLÜSSIG** ■ Das klingt nach purer Verschwendung, aber so war die Zeit: Da hat man eine moderne Lok, aber nichts mehr zu tun für sie

Nach dem Zweiten Weltkrieg gebaute Dampfloks hatten generell ein kurzes Leben – nicht, weil sie schlecht waren, sondern weil ihnen der Strukturwandel mit seinen Diesel- und Elloks die Einsatzgebiete wegnahm.

Mit 105 zwischen 1950 und 1959 gebauten Exemplaren war die Baureihe 23 die meistgebaute Neubau-Dampflok der Deutschen Bundesbahn. Anfangs noch vor hochwertigen Reisezügen vom Eilbis zum Fernschnellzug eingesetzt, wanderten die Loks schnell in niedere Dienste ab. Ende 1975 wurde mit der Crailsheimer 23 058 die letzte ihrer Art abgestellt.

Keine 23 erreichte eine eigentlich normale Betriebszeit von 25 Jahren: Rekordhalter in dieser Hinsicht war 23 002, zuletzt 023 002: Am 12. Dezember 1950 beim Bw Kempten in Dienst gestellt, dampfte sie später bei verschiedenen Dienststellen, bis sie am 28. September 1975 in Crailsheim z-gestellt und am 22. Oktober des Jahres ausgemustert

wurde: Die 25 Betriebsjahre hatte die Lok nur ganz knapp verfehlt.

### 1968 war schon Schluss

Gegenbeispiel ist die 23 098, die noch nicht einmal zehn Jahre alt wurde. Als eine der letzten an die Deutsche Bundesbahn abgelieferten Dampfloks überhaupt nahm die von Jung in Jungenthal

gebaute Lok am 31. Juli 1959 beim Bw Minden ihren Dienst auf. Dort blieb sie dann auch bis zum 28. September 1968. Dieses Jahr markiert einen Wendepunkt: Der Fahrdracht hatte ihr das Haupteinsatzgebiet, die Strecke Hannover – Minden – Bielefeld genommen.

23 098 wechselte ins nahegelegene Löhne, wo es noch ein paar Wochen etwas für die Neubaulek zu tun gab. Ein kleiner Schaden führte am 8. Dezember 1968 schon zu ihrer z-Stellung, Geld wollte die Bundesbahn nicht mehr für die Reparatur ausgeben.

Zusammen mit anderen 23ern aus Löhne wechselte die Maschine als z-Lok am 1. Februar 1969 zum Bw Hameln, wo sie als kurzlebigstes Exemplar ihrer Baureihe natürlich bis zur Ausmusterung am 4. März 1970 nur auf dem Abstellgleis stand. Neun Jahre und knapp zwei Monate Betriebsdienst – eigentlich viel zu wenig für die moderne Dampflok!

Martin Weltner



# 2 Jahre Lok Magazin lesen + Geschenk



Ihr Willkommens-  
geschenk  
**GRATIS!**

## SBB Freizeitucksack **Neue Prämie**

Alles drin, alles dabei: Im multifunktionalen Freizeitucksack hat Ihre ganze Freizeit Platz. Exklusiv für die SBB hergestellt und mit vielen Extras, z.B. abnehmbare Umhängetasche, rote Regenhülle, separate Einkaufstasche, ausklappbarer Sitzpolster u.v.m. Maße: 51 cm x 36 cm, Volumen: 35 l



## Meine Vorteile als Abonnent

- ✓ Ich spare 10% (bei Bankeinzug sogar 12%)!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag (nur im Inland) bequem nach Hause und verpasse keine Ausgabe mehr!
- ✓ Ich kann nach dem zweiten Jahr jederzeit abbestellen und erhalte zuviel bezahltes Geld zurück!

## Mein Lok Magazin 2-Jahresabo

### ☒ Ja, ich möchte 2 Jahre Lok Magazin lesen.

Bitte schicken Sie mir Lok Magazin ab sofort druckfrisch und mit **10 % Preisvorteil** für nur € 7,10\* (statt € 7,90\*) pro Heft (Jahrespreis: € 85,20\*) monatlich frei Haus. Ich erhalte als Willkommensgeschenk den SBB Freizeitucksack\*\*. Versand erfolgt nach Bezahlung der ersten Rechnung. Ich kann das Abo nach dem zweiten Bezugsjahr jederzeit kündigen.

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

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail (für Rückfragen und weitere Infos)

Datum/Unterschrift

### 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  
☐ pro Quartal nur € 20,87 ☐ pro Jahr nur € 83,50

WA-Nr. 620LM61519-62189339

Ihr Geschenk



IBAN: DE		
	Bankleitzahl	Kontonummer
Bankname		

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/agb](http://www.lokmagazin.de/agb) oder unter Telefon 08105/388329

**Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an:**  
**Lok Magazin Leserservice, Postfach 1280, 82197 Gilching oder per Fax**  
**an 0180-532 16 20 (14 ct/min.), per E-Mail: [leserservice@lokmagazin.de](mailto:leserservice@lokmagazin.de)**

[www.lokmagazin.de/abo](http://www.lokmagazin.de/abo)

\* Preise inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten  
 \*\* SBB Freizeitucksack, ein sonstiges Geschenk  
 \*\*\* Gültig bis 10.05.2017/22.05.2017



Mit SBB-Wagen kommen Doppeltraktionen aus Mühldorfer 218 von München an den Bodensee. Im Bild rollt der EC 192 bei Lindau-Höhenreute zu Tal

Felix Löffelholz



## BAUREIHE 218

# Dieselduft ist Kult!

**EINSÄTZE IN NORD UND SÜD** ■ Die Baureihe 218 ist eines der klassischen Gesichter der alten Bundesbahn. Trotz ihres fortgeschrittenen Alters beweisen die rußenden Kultloks noch täglich zuverlässig ihr Können

Von den ursprünglich 412 Lokomotiven (399 aus der Serie, zwölf Vorserienloks und eine umgebaute 215) finden sich 2017 noch 127 Exemplare in den Beständen der Deutschen Bahn. In Ulm beheimatet DB Regio (Regionalverkehr Alb-Bodensee) 27 Maschinen. Deren Haupteinsatzgebiet ist die Südbahn Ulm – Friedrichshafen

– Lindau. Im Stundentakt sind sie dort vor Doppelstock-Wendezügen stark gefordert und legen täglich viele hundert Kilometer zurück. Und wenn bisweilen die Reservegarnitur aus n-Wagen einspringen muss, herrscht noch mehr Bundesbahnflair. Ihre hochwertigsten Leistungen erbringen die Ulmer 218 aber überregional.





DB Regio vermietet täglich mehrere Loks an DB Fernverkehr zur Bespannung der IC-Zugpaare 118/119, 2012/2013 und 2084/2085. Mittelfristig ist das Ende der Ulmer 218 schon besiegelt: Im Dezember dieses Jahres ist eine weitgehende Umstellung der Südbahn-Leistungen auf die Reihe 245 angedacht. Die Südbahn soll zudem bis 2021 elektrifiziert sein. Vor dem IC-Zugpaar 2012/2013 hat die 245 bereits Testfahrten absolviert, eine konkrete Umstellung ist derzeit aber noch nicht in Sicht.

### Standort Mühldorf

Ansehnliche Fernverkehrsleistungen erbringen auch die 22 in Mühldorf stationierten Maschinen der DB-Tochter Südostbayernbahn, von denen einige derzeit aber nicht einsatzfähig sind. Täglich sind in Doppeltraktion vier EuroCity-Zugpaare, be-

stehend aus SBB-Wagen inklusive Panorama-Wagen, zwischen München und Lindau zu befördern. Sie fahren über Buchloe – Memmingen – Kisslegg mit Ausnahme des Zugpaars 196/197, das in voller Länge die legendäre bayerische Allgäubahn via Buchloe – Kempten nutzt.

Daneben stehen Doppelstock-Wendezüge zwischen München und Mühldorf/Simbach auf dem Programm. Ein Zugpaar Mühldorf – Landshut (RB 27132/27145), das vorrangig dem Schülerverkehr dient, gilt als die letzte verlässliche Leistung mit n-Wagen.

Im Fernverkehr zeichnet sich das Ende der Mühldorfer 218 bereits ab: Die Strecke nach Lindau über Buchloe – Memmingen – Kisslegg soll, wie die Südbahn, im Jahr 2021 elektrifiziert sein. Im Nahverkehr hat die Baureihe 245 mit acht Exemplaren schon Einzug gehalten.

### Abschied in Kempten noch nicht in Sicht

Nurmehr im Nahverkehr setzt DB Regio die neun in Kempten stationierten 218 ein. Sie spannen ausschließlich Doppelstock-Wendezüge zwischen Kempten, München, Augsburg und Füssen. Der Streckenabschnitt Buchloe – Kempten bietet die Gelegenheit, planmäßig die 218 aller drei süddeutschen Standorte zu erleben: Kemptener Loks im Regionalverkehr sowie Ulmer und Mühldorfer Maschinen im Fernverkehr.

Der Abschied der 218 aus Kempten, einem ihrer traditionsreichsten Standorte überhaupt, lässt sich derzeit kaum vorhersagen. Einerseits hat die Baureihe 245 auch dort bereits zahlreiche Leistungen übernommen, andererseits stehen in Zukunft auf den Strecken im Allgäu größere Betreiberwechsel an. Wie sich das auf den Fahrzeugpark auswirken wird, bleibt abzuwarten.

### Standort Kiel

Hoch im Norden ist die 218 ebenfalls noch aktiv. In Kiel hält DB Regio einen kleinen Bestand von sechs Lokomotiven bereit. Sie spannen montags bis freitags das RE-Zugpaar 21602 und 21629/21665 auf der Strecke nach Lübeck sowie den saiso-

### 218 IM FERNVERKEHR

Zug-Nr.	Abschnitt mit 218	Anzahl Loks	Wagen
118/119	Lindau – Stuttgart	2	ÖBB
190–197	München – Lindau	2	SBB
2012/2013	Oberstdorf – Stuttgart	2	DB
2084/2085	Oberstdorf – Augsburg	1	DB
2072/2073	Itzehoe – Westerland	2	DB
2310/2311	Itzehoe – Westerland	2	DB
2314/2315	Itzehoe – Westerland	2	DB
2374/2375	Itzehoe – Westerland	2	DB
2410/2411	Lübeck – Fehmarn-Burg	1	DB
2413	Fehmarn-Burg – Hamburg Hbf	1	DB



Die Lok und die Wagen für den IC 2413 werden als Leerzug von Hamburg nach Fehmarn zugeführt. Das Bild zeigt die Garnitur beim Überqueren der Fehmarnsundbrücke

Georg Dillinger (2)



Drei Loks von DB Netz sind gelb lackiert vor Messzügen im Einsatz, darunter die 218 392 mit dem Schienenprüfzug. In Friedrichshafen Stadt begegnet sie der verkehrsroten Schwesterlok 218 443





**Aus fünf Kurswagen (Hamburg-Altona – Oberstdorf) besteht das IC-Zugpaar 2084/2085. Hier hat der Zug mit der 218 456 das Ziel bei Altstädten fast erreicht. Hinten der 1.738 Meter hohe Grünten**

Felix Löffelholz

nenalen Ausflüglerzug „Strandexpress“ auf der Linie nach Fehmarn. Das sind allesamt Doppelstock-Wendezüge.

### Auch auf Sylt gibt es sie noch

Am Standort Westerland (Sylt) hat DB Fernverkehr buchmäßig 29 Exemplare beheimatet, die Werkstatt für kleinere Instandhaltungen befindet sich aber in Niebüll. Seitdem die Baureihe 245 den anspruchsvollen SyltShuttle-Pendelverkehr übernommen hat, sind der 218 planmäßig noch die InterCity-Leistungen in Doppeltraktion auf der Marschbahn Itzehoe – Westerland (Sylt) geblieben. Saisonal bespannen die Loks aber auch IC-Züge von und nach Fehmarn.

Wie lange die 218 in Norddeutschland noch vor planmäßigen Zügen brummt, lässt sich nicht abschätzen. Zwar gibt es kaum Anzeichen für eine unmittelbare Bedrohung der genannten Leistungen, doch angesichts der geringen Zahl und des fortgeschrittenen Alters der Lokomotiven wäre ein kurzfristige Umstellung auf eine neuere Traktion zumindest keine Überraschung. Wer die Bundesbahn-Klassiker also noch zuverlässig erleben will, ist mit einem baldigen Besuch an einem der genannten Standorte gut beraten.

Für Eisenbahnfreunde sind die Einsätze der übrigen 218 des DB-Bestandes leider kaum vorhersehbar. So verfügen DB Regio und DB Fernverkehr an unterschiedlichen Standorten über insgesamt 19 Reserveloks, die insbesondere zum Abschlep-

pen oder Überführen defekter Fahrzeuge herangezogen werden. Bundesweit tauchen zudem auch immer wieder die drei gelb lackierten Exemplare von DB Netz mit Gleismesszügen auf. Ebenfalls im gelben Farbleid präsentieren sich drei 218 der DB BahnBau-Gruppe, die vor allem Baumaterial bewegen. Auch ein verkehrsrotes Exemplar hat DB BahnBau im Bestand. Weitere vier Loks in Verkehrsrot gehören zu DB Fahrwegdienste (Arbeits- und Bauzüge). Die MEG Deutschland, an der die DB beteiligt ist, setzt zwei verkehrsrote Exemplare in gemischten Diensten ein.

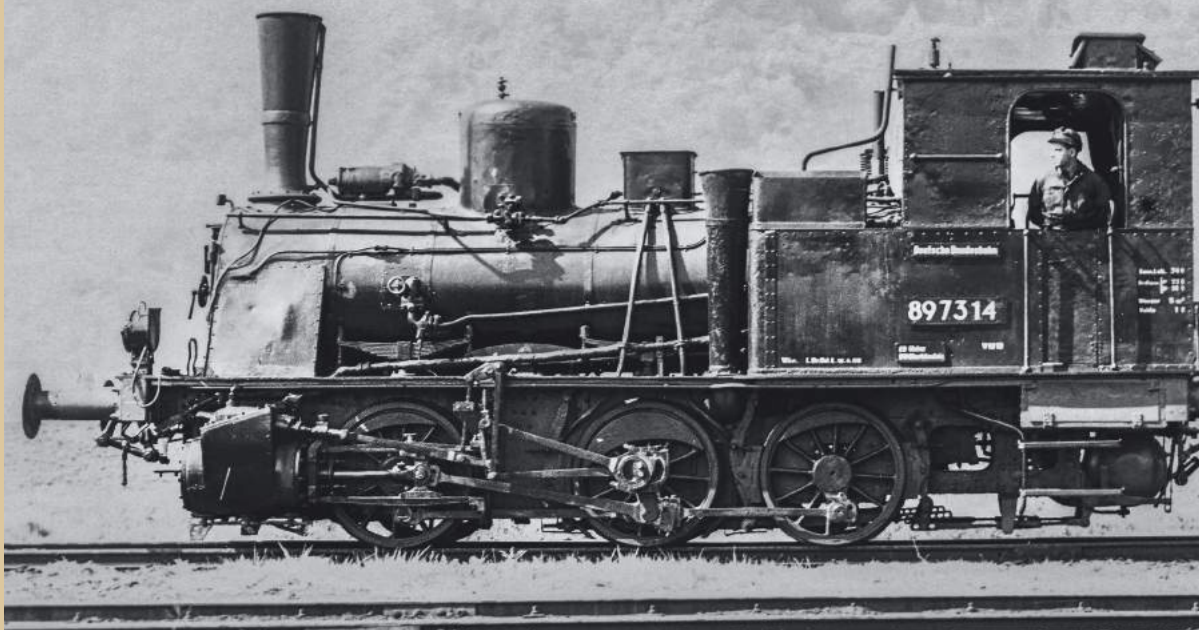
### Retro-Look bei Regionetzen

Einen besonderen Sinn für Traditionspflege beweisen die DB-Töchter Westfrankenbahn (Aschaffenburg) und Kurhessenbahn (Korbach). Sie setzen die 218 460 in makellosem Blau-Beige beziehungsweise die 218 387 in Altrot ein, beide allerdings ohne planmäßige Umläufe.

DB Cargo hat zwischenzeitlich sämtliche Vorseerien-218, die auch als 225.8 bezeichnet waren, abgestellt. Planmäßige 218-Einsätze im Güterverkehr der Deutschen Bahn gibt es derzeit also nicht.

Außerhalb des DB-Konzerns gibt es weder im Personen- noch im Güterverkehr zuverlässige 218-Leistungen. Überhaupt haben bislang nur sehr wenige den Weg zu anderen Unternehmen gefunden: Insgesamt elf Maschinen in verschiedenen Lackierungen finden sich in den Beständen von Privatbahnen.

Georg Dillinger, Felix Löffelholz



Im Lauf ihrer langen Bauzeit erfuhr die Konstruktion der preußischen T 3 zahlreiche Änderungen. Gut ist dies am 22. April 1953 bei 89 7314 und 89 7216 im Bw Oberlahnstein zu erkennen.

#### BAUREIHE 89.70-75 BEI DER DB

## Klein, alt – aber lebensstüchtig!

**DAS ENDE KAM 1964** ■ Jahrzehnte lang prägte die T 3 den Nebenbahn- und Rangierbetrieb, nicht nur bei den Staatsbahnen. Auch nach 1945 konnte man noch eine ganze Weile nicht auf die Dienste der letzten ihrer Art verzichten

Mit rund 1.550 in allen Bauformen für verschiedene Bahnen gelieferten Exemplaren stellen die preußischen Tenderloks der Gattung T 3 eine der am häufigsten gebauten deutschen Dampfloksbaureihen dar. Allein die Preußischen Staatsbahnen beschafften weit über 1.300.

Die ab 1882 gebaute laufachslose dreifach gekuppelte Nassdampflok entstand als eine der ersten Lokbaureihen nach den preußischen Normalen. Im Lauf ihrer über 20 Jahre währenden Bauzeit wurde ihre Konstruktion immer wieder verändert und weiter verbessert. So gab es ab 1887 einen Dampfdom und in die Rauchkammer verlegte Dampfeinströmröhre. Mehrmals wurde auch die Größe der Vorratsbehälter für Wasser und Kohle erweitert; die Achslast der ab 1903 gebauten „verstärkten Normalbauart“ betrug zwölf Tonnen gegenüber anfangs rund zehn Tonnen der „leichten Bauart“.

Die Deutsche Reichsbahn übernahm in ihren neuen Nummernplan von 1925 noch insgesamt 511 Maschinen, die als 89 7001 bis 7511 eingereiht wur-

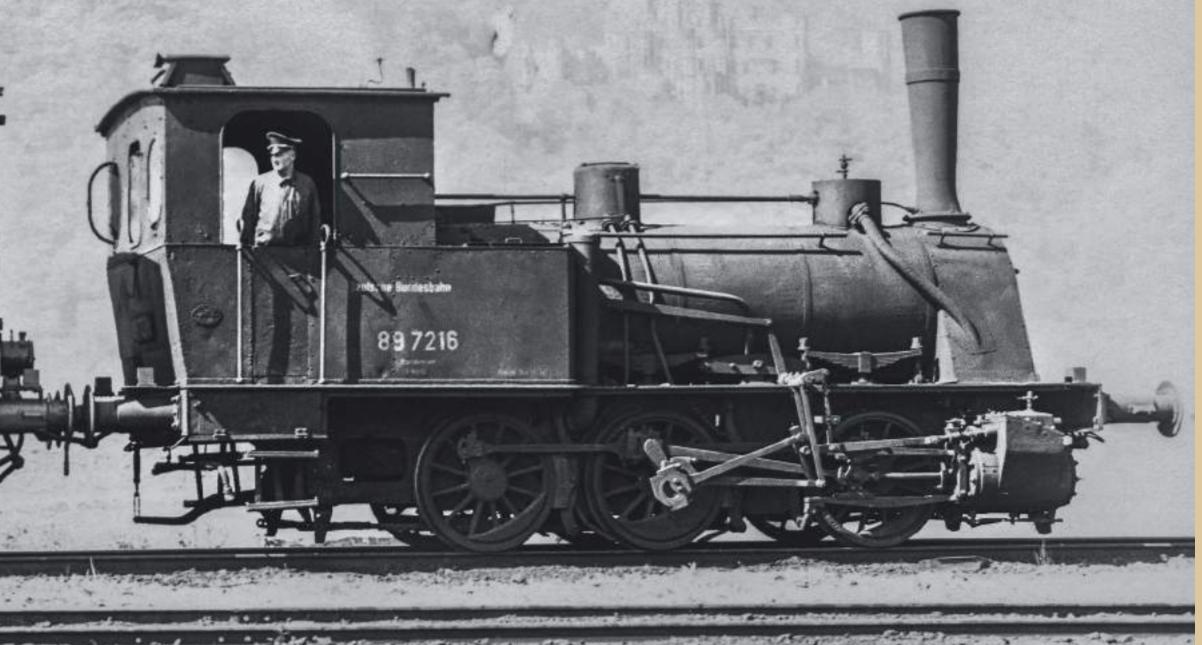
den. Im Lauf der folgenden Jahre verringerte sich der Bestand weiter, 1931 waren schon nur noch 254 Exemplare vorhanden.

#### Die T 3 nach 1945

Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben bei der Deutschen Reichsbahn in der Sowjetischen Besatzungszone knapp 50 ehemalige T 3, deren Zahl 1949 durch die Übernahme der Lokbestände der verstaatlichten Privatbahnen noch weiter aufgestockt wurde. Zum Teil waren dies ehemalige Staatsbahnloks, die Jahrzehnte zuvor an die Privatbahnen verkauft worden waren. Bei der DR fuhren die letzten T 3 noch bis 1967/68.

Eine erste Lokzählung in den drei westlichen Besatzungszonen hatte im Dezember 1945 einen Bestand von immerhin noch 71 Maschinen der Baureihe 89.70-75 ergeben. Allerdings fielen darunter nicht nur „echte“ preußische T 3, sondern auch einzelne eng verwandte Loks, die von der Deutschen Reichsbahn in den 30er- und 40er-Jahren von anderen Bahnen übernommen worden





**Die rechte Lok stammt aus der ersten Bauserie bis 1887, ihr fehlt der Dampfdom, sie hat außenliegende Dampfströmrohre und eine unten abgewinkelte Führerhaus-Rückwand**

Carl Bellingrodt/Slg. Waldemar Schmitz

waren und im Anschluss an die T 3-Nummern ab 89 7512 eingereiht worden waren.

### **Alles was halbwegs fährt, wird gebraucht**

Von den gezählten Loks war jedoch nur ein kleiner Teil betriebsfähig. Recht unterschiedlich fiel die Einstellung zu den Oldtimern in den verschiedenen Besatzungszonen aus: Die Oberbetriebsleitung (OBL) der US-Zone nahm zum Jahresende 1945 keine der Loks mehr in ihren Erhaltungsbestand auf. Bei der Reichsbahn-Generaldirektion (RBGD) in der britischen Zone hingegen hatte man per 30. April 1946 noch insgesamt 17 Maschinen der Direktionen Essen (drei), Hamburg (zehn) und Münster (vier) als Einsatzgattung für den Verschiebedienst vorgesehen. Elf weitere Loks waren bei der Reichsbahndirektion Mainz der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) in der französischen Besatzungszone im Bestand. Diese recht restriktiven Pläne wurden bald jedoch den tatsächlichen Bedürfnissen angepasst – jede noch halbwegs einsetzbare Lok wurde in den ersten Nachkriegsjahren benötigt.

Dennoch wurden 1946 bis 1948 einige Loks ausgemustert, darunter 89 7018, 7341 und 7419 (Kassel), 89 7171 (Braunschweig Vbf), 7340 (Northeim), und 7390. Die 1938 von der Braunschweigischen Landeseisenbahn (BLE) übernommene 89 7539 hingegen verkaufte man schon am 6. Juni 1946 an die Niederweser-Bahn Farge – Wulsdorf.

Für zwei weitere Loks begann nach der Ausmusterung eine zweite Karriere: So wurde die zuletzt

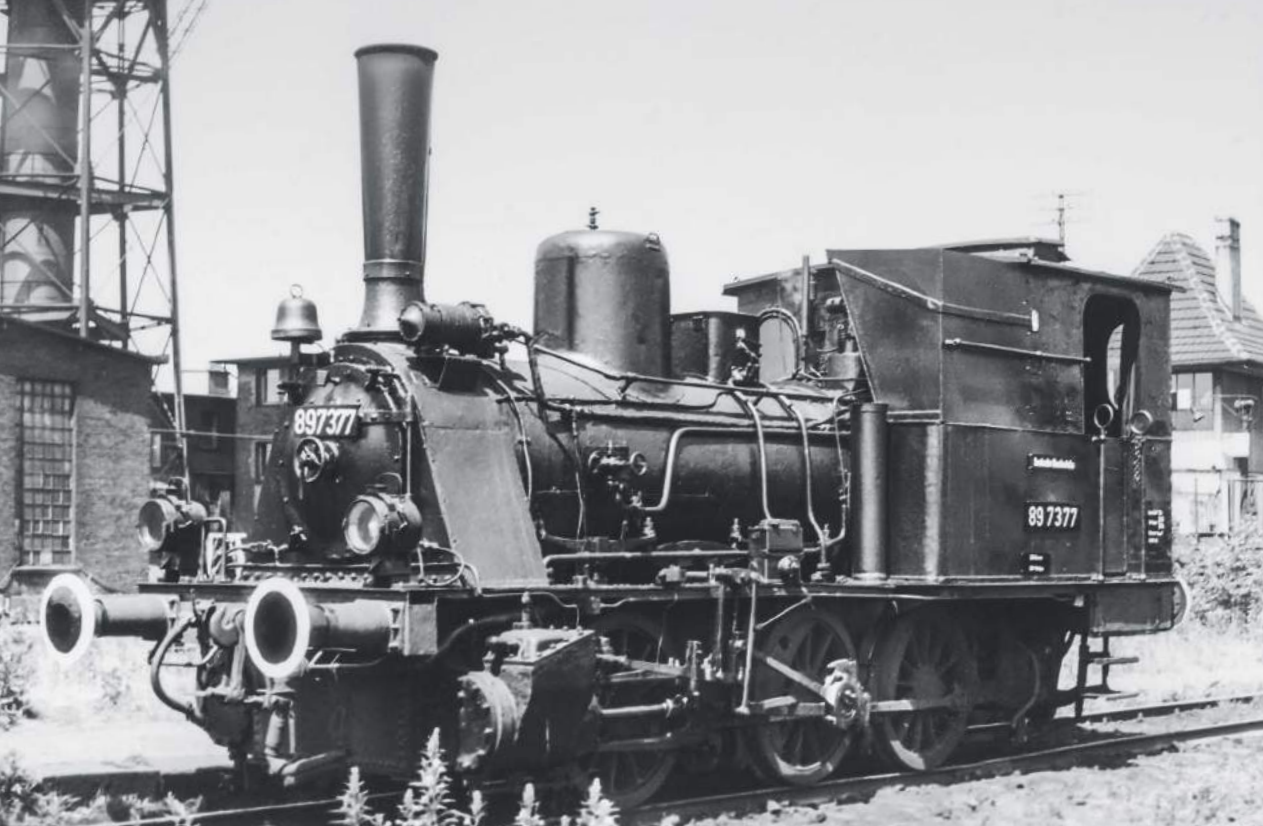
in Bochum Nord beheimatete 89 7354 mit Verfügung vom 5. November 1946 dem Ausbesserungswerk Düren zugewiesen und die am 17. Februar 1947 in Hamm ausgemusterte 89 7531 Werklok im AW Schwerte; beide wurden dort nur noch unter Inventarnummern geführt.

Doch nur zwei Tage nach der Ausmusterung der 89 7354 gab es erneut eine Lok mit dieser Nummer, denn die seit 1939 beim Fliegerhorst Westerland des Luftwaffengaukommandos Hamburg eingesetzte und ursprünglich der Kleinbahn Kirchbarkau – Preetz gehörende Lok 3 wurde ab dem

### **■ ... jede noch halbwegs einsetzbare Lok wurde in den ersten Nachkriegsjahren benötigt.**

7. November 1946 als Zweitbesetzung unter der gerade frei gewordenen Nummer neu beim Bw Flensburg geführt.

Für die restlichen T 3 ergaben sich in den ersten Nachkriegsjahren mehrfach Umbeheimatungen innerhalb der besatzungszonalen Grenzen, die das Verbreitungsgebiet der Baureihe wieder vergrößerten. So führte die Rbd Frankfurt (Main) zum 1. Juli 1947 vier Maschinen im Bestand, im Jahr darauf waren auch Kassel mit fünf, Köln mit zwei und die Rbd Hannover mit insgesamt 15 Loks und damit dem größten T 3-Bestand aller westlichen Besatzungszonen dabei. Insgesamt 40 Loks in der Bizonen standen im Frühjahr 1948 elf in der Französischen Zone gegenüber.



**89 7377 war nach der Ausmusterung der 89 7462 vom Bw Hamm seit August 1960 die letzte T 3 der BD Essen. Hier ist sie am 20. Juni 1959 vor dem hohen Wasserturm ihres Heimat-Bw Duisburg-Wedau zu sehen. Ihr hoher Kohlenkastenaufsatz vergrößerte den Aktionsradius**

Herbert Schambach/Slg. Andreas Knipping

Die am 7. September 1949 gegründete Deutsche Bundesbahn übernahm noch insgesamt 48 Loks der Baureihe 89.70-75 in ihren Bestand. Ihre Verteilung zum Stichtag 1. Juli 1950 ist der Tabelle zu entnehmen.

Dabei sind die Zahlen des Erhaltungsbestandes jedoch nicht immer mit der tatsächlich noch vorhandenen Stückzahl gleichzusetzen. Einzelne, nicht mehr für die Erhaltung vorgesehene Loks

konnten noch bis zum Auftreten größerer Schäden, dem Erreichen der Kesselfristen und Laufkilometergrenzwerte von ihren Heimat-Bw abgefahren werden – und das mit teilweise noch durchaus respektablen Tagesleistungen.

### Rangierdienst in Zugbildungsbahnhöfen

Das Hauptaufgabengebiet der T 3 war nach wie vor der Rangierdienst, meist in Personenbahnhöfen mit Zugbildungsaufgaben. Oft machten sie sich aber auch noch bei der Zusammenstellung von Güterzügen oder bei der Bedienung von Gleisanschlüssen nützlich.

Zum Jahresende 1950 war der T 3-Bestand bei den einzelnen Direktionen weitgehend unverändert, in der ED Hamburg war eine Lok hinzugekommen, im Bereich der Direktionen Hannover und Kassel war der Bestand um eine Lok verringert.

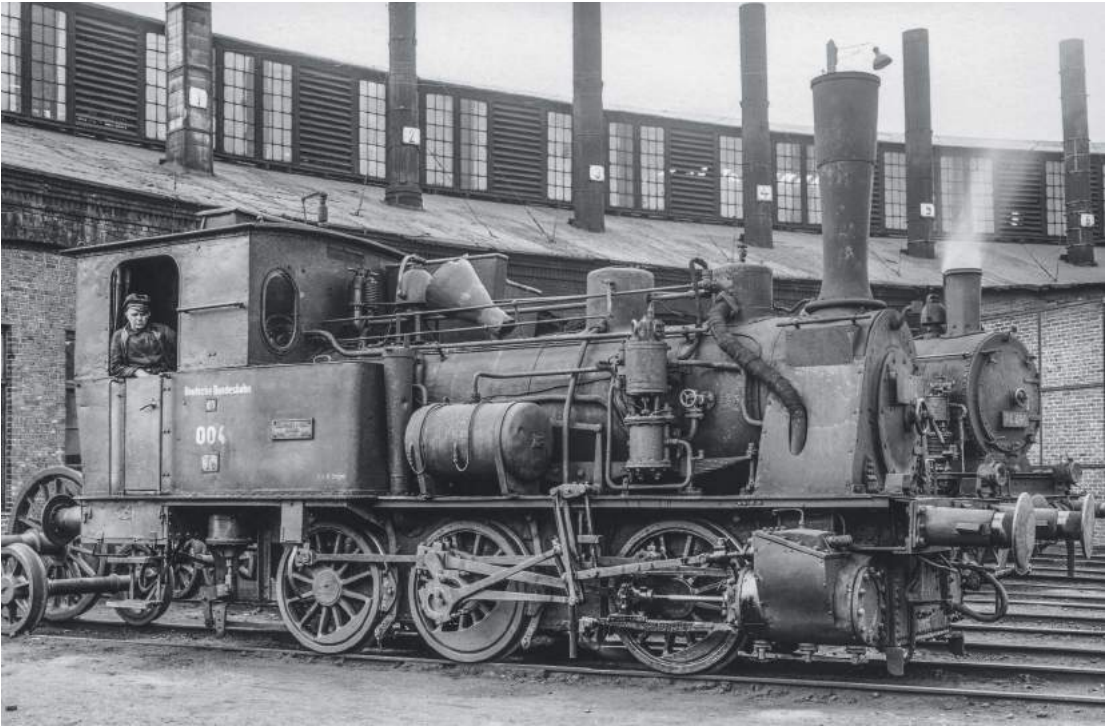
Zeitgleich waren in der ED Hannover auch noch die im Nummernbereich der T 3 eingeordneten Loks mit den Betriebsnummern 89 7513, 7515, 7518 vorhanden. Bei ihnen handelte es sich um Jung-Industrieloks vom Typ „Pudel“, die 1930 zusammen mit der Bremer Hafenbahn in den Bestand der Deutschen Reichsbahn gelangt waren. Mit 15 Tonnen Achslast waren sie nochmals deutlich schwerer als die verstärkte Normalbauart, verfügten über eine Heusinger-Steuerung und einen kleinen Kohlenkasten hinter dem Führerhaus.

### 89.70-75: BESTAND 1950

Direktion	Lokomotiven
Essen	89 7154, 7377, 7432, 7462
Frankfurt (Main)	89 7183, 7271, 7382, 7417
Hamburg	89 7202, 7354 II, 7356, 7365, 7386, 7486
Hannover	89 7055, 7299, 7325, 7416, 7431, 7533, 7536, 7537, 7538*
Kassel	89 7248, 7296, 7339, 7343
Köln	89 7019, 7410
Mainz	89 7216, 7308, 7312, 7313, 7314, 7315, 7381, 7409, 7414, 7505
Münster	89 7380, 7399, 7479, 7503, 7559

\* Die im Bereich der ED Hannover vorhandenen Jung-Industrieloks vom Typ „Pudel“ mit den Betriebsnummern 89 7513, 7515, 7518 sind hier nicht aufgezählt





Seit 1923 diente die preußische T 3 ELBERFELD 6189 als Werklok 004 beim Ausbesserungswerk Siegen. Auch die Bundesbahn nutzte sie so bis 1962 weiter; eine richtige Staatsbahnnummer trug sie bei ihr nicht mehr. 1951 steht sie vor dem Lokschuppen im Bw Siegen

Carl Bellingrodt/Slg. Waldemar Schmitz

Bereits einige Monate zuvor war zudem mit der ehemaligen BLE-Lok 89 7541 vom Bw Minden eine weitere „unechte T 3“ ausgemustert worden. Sie hatte zwar in der Ausführung von Rahmen und Fahrwerk der T 3 entsprochen, wick jedoch in den Abmessungen ihrer Zylinder, Rost- und Heizflächen deutlich von den anderen Loks ab.

### Ab 1952: Der Bestand verkleinert sich

1951 schieden mit 89 7202 (Bw Hamburg-Rotenburg), 7399 (Bw Wilhelmshaven) und 7559 (Bw Delmenhorst) nur drei Maschinen aus. Ab 1952 drehte sich das Ausmusterungskarussell dann aber immer schneller: Gleich zum Jahresbeginn traf es 89 7325, die allerdings anschließend als Werklok 1 an die Lokomotiv-Versuchsanstalt Minden ging.

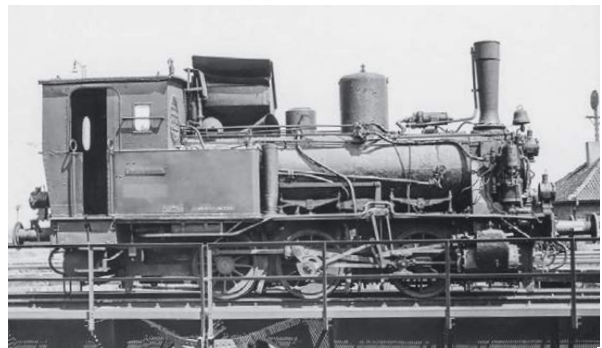
Zum Stichtag 15. Mai 1952 umfasste der Erhaltungsbestand nur noch 33 Maschinen – in der Folge sollten sich daher rasch weitere Ausmusterungen ergeben. Am 14. November 1952 waren das die 89 7019 (Bw Köln-Eifeltor), 7154 (Bw Hamm), 7299 (Bw Nordenham) und 7431 (Bw Bremen-Walle). Am 1. Juni 1953 folgten ihnen 89 7503 vom Bw Osnabrück Gbf und 89 7537 vom Bw Braunschweig Vbf sowie zum 9. November 1953 sowohl die Kirchweyher 89 7479 als auch 89 7356 und 7486 (beide Bw Kiel). Am selben Tag erteilte die Ausmusterungsverfügung außerdem die ein hal-

bes Jahr zuvor noch nach Stolberg umbeheimatete 89 7410, die an die Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE) verkauft werden konnte. Damit war die BD Köln T 3-frei.

Zum 1. Dezember 1953 umfasste der Erhaltungsbestand immerhin noch 27 Loks. Den größten Anteil daran hatte die BD Mainz mit zehn Maschinen, gefolgt von der BD Hannover mit sechs, den Direktionen Frankfurt (Main), Hamburg und Kassel mit jeweils drei und der BD Essen als Schlusslicht mit nur zwei Loks.

**Keine echte T 3: 89 7538 im Jahr 1963 kurz nach ihrer Ausmusterung im Bw Bremen Rbf. Die ehemalige BLE-Lok war die vorletzte 89.70-75 bei der Bundesbahn**

Peter Konzelmann/Slg. Andreas Knipping



**Ein Charakterkopf:  
89 7314 steht am 22. April  
1953 in ihrem Heimat-Bw  
Oberlahnstein**

Carl Bellingrodt/Slg. Waldemar Schmitz





Trotz ihres hohen Alters und der nur noch geringen Stückzahlen hielten sich die T 3 bei einigen Direktionen aber noch erstaunlich lange. So ganz verzichten konnte die Bundesbahn nämlich noch nicht auf ihre altgedienten Veteraninnen, auch wenn nur noch für wenige von ihnen eigene Dienstpläne, etwa bei den Bw Mainz und Worms, aufgestellt wurden.

### 1954 noch 15 Loks im Bestand

Mit der Ausmusterung der bereits im Januar 1951 beim Bw Osnabrück Gbf z-gestellten 89 7380 verlor auch die BD Münster zum 17. März 1954 ihre letzte Lok der Baureihe. Mit selbem Datum schieden auch 89 7381 (Bw Worms) und 7533 (Bw Hildesheim) aus, ihnen folgten ebenfalls noch 1954 die Hannoveraner 89 7055 (sie ging Anfang 1956 an die Brinker Hafenbahn), die Wedauer 89 7432, die Wormser 89 7313, die Itzehoer 89 7365 (sie wurde neue Werklok im AW Lübeck) und die Mainzer 89 7409. Damit war der Erhaltungsbestand zum Jahresende 1954 auf nur noch 15 Maschinen geschrumpft, allein die BD Mainz hatte dabei ihre zehn noch vorhandenen Loks dieser Baureihe aus der Liste gestrichen.

Das folgende Jahresende erlebten gleich acht weitere T 3 nicht mehr im Einsatzbestand der DB: 89 7414 (Bw Mainz) machte am 6. Februar 1955 den Anfang, gefolgt von 89 7216 (Bw Oberlahnstein), 89 7505 (Bw Mainz Hbf), 89 7312 (Bw Worms) 89 7417 (Bw Gießen), 89 7386 (Bw Itzehoe), 89 7416 (Bw Nordenham) und der 89 7354 aus Kiel in Zweitbesetzung. Am 1. Januar 1956 umfasste der Erhaltungsbestand nurmehr zehn Maschinen, doch wurde es in diesem Jahr mit nur vier ausgemusterten 89.70-75 etwas ruhiger in Sachen Abschiede. Betroffen waren die Wormser 89 7343, die Friedberger 89 7382, die 89 7271 vom Bw Wiesbaden und die 89 7339 vom Bw Fulda, damit gab es auch in der BD Frankfurt (Main) keine T 3 mehr.

1957 schieden mit der Mainzer 89 7183 und der Wormser 89 7315 gar nur zwei Loks aus. Dass der Erhaltungsbestand der DB zum 1. Oktober 1957 dann aber gar keine einzige T 3 mehr verzeichnete, war ein untrügliches Zeichen dafür, dass es mit der Baureihe jetzt endgültig zu Ende ging.

Immerhin: Anfang 1958 konnte die Bundesbahn auf ihrem Haben-Konto noch acht Loks der Baureihe 89.70-75 verbuchen, die bei den Direktionen

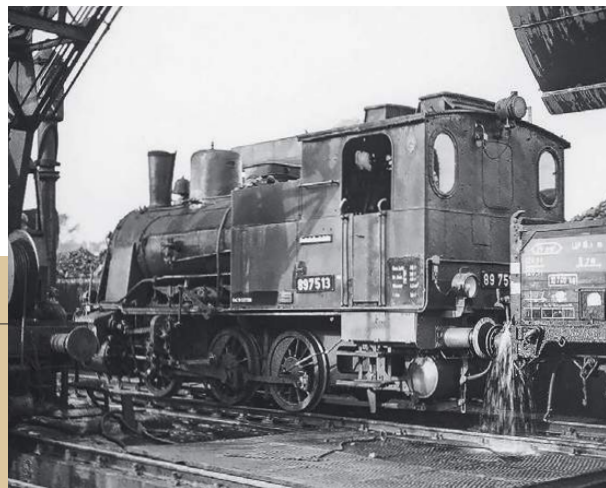


**89 7324 schied schon früh aus dem DB-Bestand aus; nach ihrer Ausmusterung am 14. August 1950 wurde sie zur Werklok 1 der Lokomotiv-Versuchsanstalt Minden, wo am 23. Oktober 1950 dieses Porträt entstand**  
Carl Bellingrodt/Slg. Waldemar Schmitz

nen Essen (89 7377 und 7462), Kassel (89 7248, 7296, 7314) sowie Hannover (89 7536 und 7538) stationiert waren. Auch die drei „unechten T 3“, 89 7513, 7515 und 7518 der ehemaligen Bremer Hafenbahn, waren immer noch aktiv. Nach und nach erliefte aber auch sie nun die Ausmusterung.

### Ende auch für die „unechten“ T 3

Mit 89 7308, zuletzt noch aus Mainz zum Auslauf-Bw Worms umbeheimatet, ging am 20. November 1958 auch in der BD Mainz endgültig die T 3-Zeit zu Ende. Am 4. Mai 1959 musterte die DB die bereits Ende Oktober 1958 z-gestellte 89 7248 vom Bw Bebra aus, zum 7. Juli 1959 gefolgt von 89 7314 vom Bw Fulda; zudem schied per 27. April 1959 mit der Göttinger 89 7518 auch die erste der drei „unechten T 3“ aus. Ihre Schwester 89 7515, zuletzt beim Bw Bremen Rbf stationiert, folgte ihr mit Ausmusterungsverfügung vom 30. September 1960. Am selben Tag traf es auch 89 7536 vom Bw



### KUCKUCKSKIND

Ein „Kuckuckskind“ im Nummernbereich der T 3: **89 7513** wurde ursprünglich für die Bremer Hafenbahn gebaut und kam mit dieser 1930 zur Deutsche Reichsbahn. Gegenüber der T 3 verfügte die Jung-Industrielok vom Typ „Pudel“ über eine höhere Achslast, einen hochliegenden dickeren Kessel und eine Heusingersteuerung

Foto: Slg. A. Knipping



**Die Mainzer 89 7308 am 21. Juli 1958 von Hans Schmidt aus klassischer Perspektive von schräg vorn aufgenommen, rechts lugt noch die Rückansicht der 74 433 ins Bild**

Hans Schmidt/Slg. Andreas Knipping

Nordenham, während mit Wirkung vom 6. August 1960 bereits die Hammer 89 7462 den Dienst quittieren musste.

Damit war die als Verschublok im Werkstätten-dienst genutzte 89 7377 vom Bw Duisburg-Wedau die letzte T 3 in der BD Essen, doch ging der Kelch der Ausmusterung auch an ihr natürlich nicht vorüber: Sie wurde am 11. November 1960 z-gestellt und am 26. April 1961 aus den Bestandslisten gestrichen. Am selben Tag war schließlich auch die 89 7296 vom Bw Kassel fällig. Mit ihnen schieden die beiden letzten, einst im Bestand der Preußischen Staatsbahnen befindlichen echten T 3 aus.

Übrig blieben am Ende nur noch die 1914 an die Braunschweigischen Landeseisenbahnen (BLE) gelieferte und 1938 von der Reichsbahn übernommene 89 7538, die seit 1960 im Bw Bremen Rbf beheimatet war, sowie 89 7513 als „unechte T 3“.

Die „letzten Mohikaner“ erwiesen sich aber als langlebig: 89 7538 wurde erst am 13. Februar 1963 z-gestellt und schließlich am 20. April des selben Jahres ausgemustert. 89 7513 schaffte es beim Bw Hannover Hgbf sogar noch bis weit ins Jahr 1964 hinein und wurde als allerletzte 89.70-75 der DB am 19. November 1964 aus dem Verkehr gezogen.

## **Zweites „Leben“ nach der Ausmusterung**

Damit wäre die Geschichte der T 3 in Diensten der Bundesbahn eigentlich schon zu Ende erzählt. Mehrere der zuletzt ausgemusterten Loks fanden als typische Länderbahn-Tenderlok neue Liebhaber. So stellte die Stadt Köln 1960 die Lok 89 7462 auf einem Spielplatz im Kölner Zoo auf. Im Jahr

2000 übernahm sie das Verkehrsmuseum Nürnberg, seither zählt sie zum Bestand des DB Museums Koblenz. Auch 89 7262 wurde 1961 zur Spielplatzlok auserkoren und in Kassel-Bettenhausen aufgestellt, 1970 kam sie in selber Funktion nach Bayreuth. Heute gehört sie dem Brandenburgischen Museum für Klein- und Privatbahnen in Gramzow. Und auch der letzten 89.70-75 der DB, 89 7513, blieb ein Schicksal als Spielplatzlok in Berlin nicht erspart, aus Desinteresse verschlechterte sich ihr Zustand im Laufe der Jahre immer mehr, sodass sie schließlich in den 70er-Jahren verschrottet wurde.

## **89 7538 nach Kanada?**

Für 89 7538, die vorletzte DB-T 3, schien sich nach ihrer Ausmusterung sogar eine Karriere im fernen Ausland anzubahnen, suchte doch die Canadian Railroad Historical Association für das Kanadische Eisenbahnmuseum in Montreal zu jener Zeit nach einem deutschen Beitrag für die Fahrzeugsammlung. Doch zerschlugen sich die Pläne, obwohl die DB die Lok als Geschenk frei ab Ladekai eines deutschen Hafens angeboten hatte.

So nutzte sie stattdessen die DB selbst in den folgenden Jahren als Ausstellungsobjekt, etwa 1968 auf der Hannover-Messe oder 1969 bei einer Fahrzeugschau anlässlich der Tagung des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) in Münster. 1970 wurde sie als Dauerleihgabe schließlich dem Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e. V. (VBV) als Betreiber der Braunschweigischen Landesmuseumseisenbahn (BLME) über-



lassen; hier kam sie jedoch bis heute nicht zum Einsatz.

Ebenfalls nicht betriebsfähig erhalten ist eine bei der DB von Anfang an nur als Werklok 004 beim AW Siegen eingesetzte T 3 mit der früheren Nummer ELBERFELD 6189. Nachdem sie dort abgestellt worden war, gelangte sie 1962 als Denkmal vor die Lokführerschule Wuppertal-Clausen, wurde jedoch nicht gepflegt und 1970 ins Bw Wuppertal-Langerfeld verbracht.

Zwei Jahre später wurde sie im Bw Wuppertal-Vohwinkel aufgearbeitet und als Denkmallok mit der Nummer 89 7005 (die sie nie getragen hatte) in Schwalbach im Taunus aufgestellt. Dort stand sie bis 1993 und gelangte dann im Jahr 2009 nach mehreren Besitzerwechseln zum Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl.

**Knapp an EDV-Nummer vorbeigeschrammt**  
1967/68 sorgten zwei andere T 3 noch einmal kurz für Furore: Im Rahmen der Umzeichnungspläne der DB sollten auch die Werkloks in den Ausbesserungswerken in das neue Nummernsystem integriert werden. Und im AW Schwerte gab es 1967 als Werkloks 2 und 3 noch zwei T 3! Die erste davon, Lok 2, war schon in den frühen 20er-Jahren mit der alten preußischen Beschriftung als Lok ELBERFELD 6221 zum AW gekommen; sie wurde jedoch 1967, ein Jahr vor Inkrafttreten des Umzeich-

nungsplanes, abgestellt, ohne je die für sie vorgesehene Nummer 089 002 getragen zu haben.

Auch die Werklok 3, die ehemalige Braunschweiger 89 7531, gehörte seit 1947 zu den „Haus- und Hofhunden“ im AW Schwerte. Auch ihrer Umzeichnung in 089 003 kamen die Abstellung zum 8. März 1968 und die Ausmusterung mit Wirkung vom 21. Juni 1968 zuvor.

Dafür ist die Lok der Nachwelt erhalten geblieben: Zunächst war auch für sie eine Aufstellung als Denkmallok vorgesehen, doch konnten die Städte

### ■ Im AW Schwerte gab es 1967 mit den Werkloks 2 und 3 noch zwei preußische T 3!

Hannover und Burgsteinfurt die Kosten dafür nicht tragen. Stattdessen erwarb sie das Deutsche Dampflok-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg, wohin sie aber erst 1975 gebracht wurde. Da aber bereits zu viele Teile fehlten, wurde sie 1977 an einen Freizeitpark in Bad Hersfeld abgegeben.

In den 90er-Jahren kauft sie ein privater Sammler und brachte sie 2003 in die Niederlausitz nach Finsterwalde, wo sie betriebsfähig aufgearbeitet werden sollte. Dazu kam es jedoch nicht, stattdessen konnte die Lok 2003 schließlich das Süddeutsche Eisenbahnmuseum Heilbronn erwerben.

*Oliver Strüber*

# Hätten Sie's gewusst?

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 12a, 80797 München



192 Seiten - ca. 120 Abb.  
ISBN 978-3-95613-028-1  
€ (D) 14,99

**Faszination Technik**

**GeraMond**

Diesen und viele weitere Titel unter  
[www.geramond.de](http://www.geramond.de) oder im Buchhandel

## RHÄTISCHE BAHN

# Krokodil-Zeit

**1982 IN THUSIS** ■ Eine urige Lok, ein stilreiner Zug – Begegnung mit einer rüstigen Veteranin des RhB-Bestands

**A**lbula-Bahn – der Name bringt Eisenbahnfreunde ins Schwärmen. Die grandiose Strecke von Thusis nach St. Moritz mit ihren kühnen Kunstbauten gehört zu den Leckerbissen des Schweizer Eisenbahnwesens und des Meterspurnetzes der Rhätischen Bahn.

In den 80er-Jahren kann man dort auch noch interessante Entdeckungen machen, wie diesen Personenzug, der am 5. Juli 1982 im Bahnhof Thusis steht. Die Wagengarnitur in Dunkelgrün hätte so schon in den 60er-Jahren unterwegs sein können, und mit der Zuglok präsentiert sich eine weitere Berühmtheit Graubündens. Nachdem die Rhätische Bahn die Albulastrecke elektrifiziert hatte, beschaffte sie von 1919 an die „Krokodilloks“ des Typs Ge 6/6. Die erste Serie dieser mit 1.200 PS recht leistungsstarken und gleichzeitig sehr gelenkigen Gebirgslokomotiven umfasste sechs Exemplare, unter anderem Lok Nummer 403, die an jenem Julitag 1982 den Personenzug bespannt.

## Aufnahme kurz vor dem Ende

Als das Foto entsteht, hat die Maschine schon sechs Jahrzehnte Dienst absolviert. Die Inbetriebnahme datiert vom 19. Juli 1921. Allerdings hält die Krokodil-Zeit in Graubünden nicht mehr lange an, jedenfalls nicht im Regelbetrieb. Als die RhB 1984 weitere Elloks des Typs Ge 6/6<sup>II</sup> beschafft, ist es um die braunen Gelenkloks (jetzt Ge 6/6<sup>I</sup>) geschehen. Die Ausmusterung folgt im selben Jahr.

Einige Krokodile bleiben museal erhalten und kommen fortan auch zum Einsatz. Bis heute sind ausgewählte Maschinen bei Nostalgiefahrten im Netz der Rhätischen Bahn unterwegs. Lok 403 zählt jedoch nicht dazu: Sie hat man bereits 1984 zerlegt.

*Dr. Hans-Bernhard Schönborn/GM*

Fotografie einer 60-jährigen: Mit einem kurzen Personenzug steht die Meterspur-Elektrolok Ge 6/6<sup>I</sup> 403 am 5. Juli 1982 im Bahnhof Thusis der Rhätischen Bahn

Rudolf Schulz/Archiv Bodo Schulz



## MEHR ZUM THEMA

### Die Rhätische Bahn und der Glacier Express

Bahn Extra 3/2017

Jetzt am Kiosk oder bei  
[www.geramond.de](http://www.geramond.de)

ISBN 978-3-95613-127-1







## SONDERZÜGE ZUR HANNOVER-MESSE

# Jedes Jahr im März/April

**ZIEL: MESSEBAHNHOF** ■ Wenn in Hannover die Industriemesse öffnete, war auch die Bundesbahn gefragt. Zur größten Industrieschau der Welt stellte sie ihren umfangreichsten Sonderzugverkehr auf die Beine. Was blieb davon?

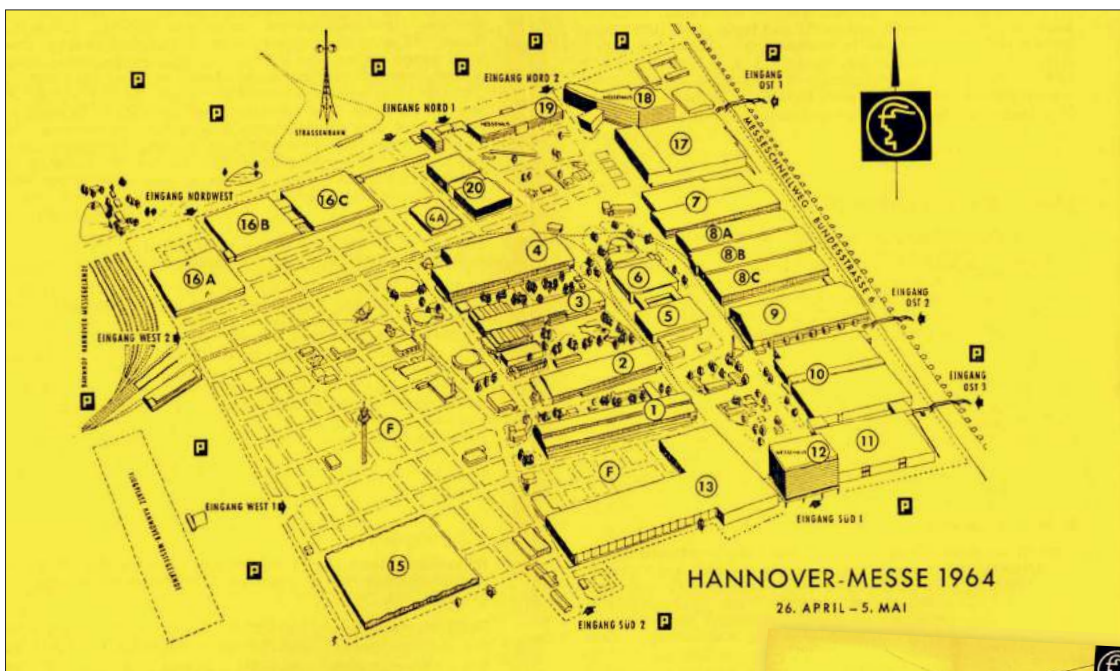






Bei den Triebfahrzeugen für den Messe-Sonderverkehr kamen Eisenbahnfreunde voll auf ihre Kosten. Zur CeBIT 1992 stehen 110 in allen damals üblichen Farbgebungen mit ihren Zügen im Messebahnhof. Links die „Messekurier“-Zugbegleiterhefte zu CeBIT und Hannover-Messe 1993 Volker Wittig (Foto), Slg. Luca Wilfert (2, IZB)





Zur Hannover-Messe 1964 stellte die DB ihre Sonderzüge in einem Prospekt zusammen, der auch das Messegelände mit Bahnhof zeigt

Mit dem „Schwarzwald-Express“ zur Hannover-Messe. Diese Formulierung klingt widersprüchlich – treffen doch Welten aufeinander, die so gar nichts miteinander zu tun haben. Ferienaufenthalt hier, Leistungsschau der Industrie da. Doch in den 1970er-Jahren gab es das: D 775 „Schwarzwald-Express“ führte ab Kiel drei zusätzliche Wagen zur Hannover-Messe mit, die in Lüneburg auf einen Messesonderzug von Hamburg nach Hannover Messebahnhof umgestellt wurden. Dies ist nur ein Beispiel für das vielfältige Sonderzug- und Zusatzwagenprogramm, das die Bundesbahn während der Hannover-Messe alljährlich im März/April durchführte.

### Die Anfänge der Messe

Die Hannover-Messe geht zurück auf den Vorschlag eines britischen Offiziers im Jahr 1946, dort eine Exportmesse abzuhalten. Zwei andere Großstädte in der damaligen britischen Besatzungszone hatten schon abgelehnt; der Wiederaufbau ging vor. Hannover hingegen sagte zu. Außerhalb der Stadt standen noch vier große Hallen der Deutschen Leichtmetallwerke, die man für Ausstellungszwecke als geeignet ansah.

Unter dem Namen „Export-Messe“ wurde die erste Industrieausstellung vom 18. August bis 7. September 1947 abgehalten. Dieser Versuch war die Geburtsstunde der Hannover-Messe, die sich zur größten Industriemesse der Welt entwickelte, zumal der früher bedeutende Messe-Standort Leipzig nun im Ostblock lag. Zunächst blieb es beim

Namen „Export-Messe“; 1950 wechselte er zu „Deutsche Industrie Messe“ und ab 1961 zu „Hannover-Messe“.

In späteren Jahren gewann die Informationstechnik stark an Bedeutung, ihre Aussteller benötigten immer mehr Platz. Weil die Kapazität des Messegeländes aber begrenzt waren, wurde im März 1986 erstmals die CeBIT als eigene Messe für Büro- und Informationstechnik eröffnet. Seitdem finden beide Messen im Frühjahr im Abstand von etwa drei bis vier Wochen statt.

### Ein Bahnhof für die Messe

Als Zubringer für die Leistungsschau bot sich die Eisenbahn an. Das Messegelände verfügte über ein Anschlussgleis, das bereits 1936 von Hannover-Wülfe zu den erwähnten Leichtmetallwerken verlegt worden war. Zunächst diente es ausschließlich dem Transport von Gütern zur Messe; der Personenverkehr wurde über Hannover Hauptbahnhof mit Taxis und Bussen abgewickelt, ab 1950 fuhr zudem eine Straßenbahn zum Messegelände.

Bald sollte das Eisenbahngleis auch Besuchern zugute kommen. So fuhren 1953 erste Sonderzüge direkt zum Messegelände; es handelte sich um Zu-







In den 60er-Jahren fahren V 200 017 und eine Neubaukessel-01 mit einem Messe-Sonderzug durch einen Vorort Hannovers. Die Züge ermöglichten eine Tagesfahrt zur Messe Hans-Wolfgang Rogl, Slg. Oliver Strüber (2, S. 78)



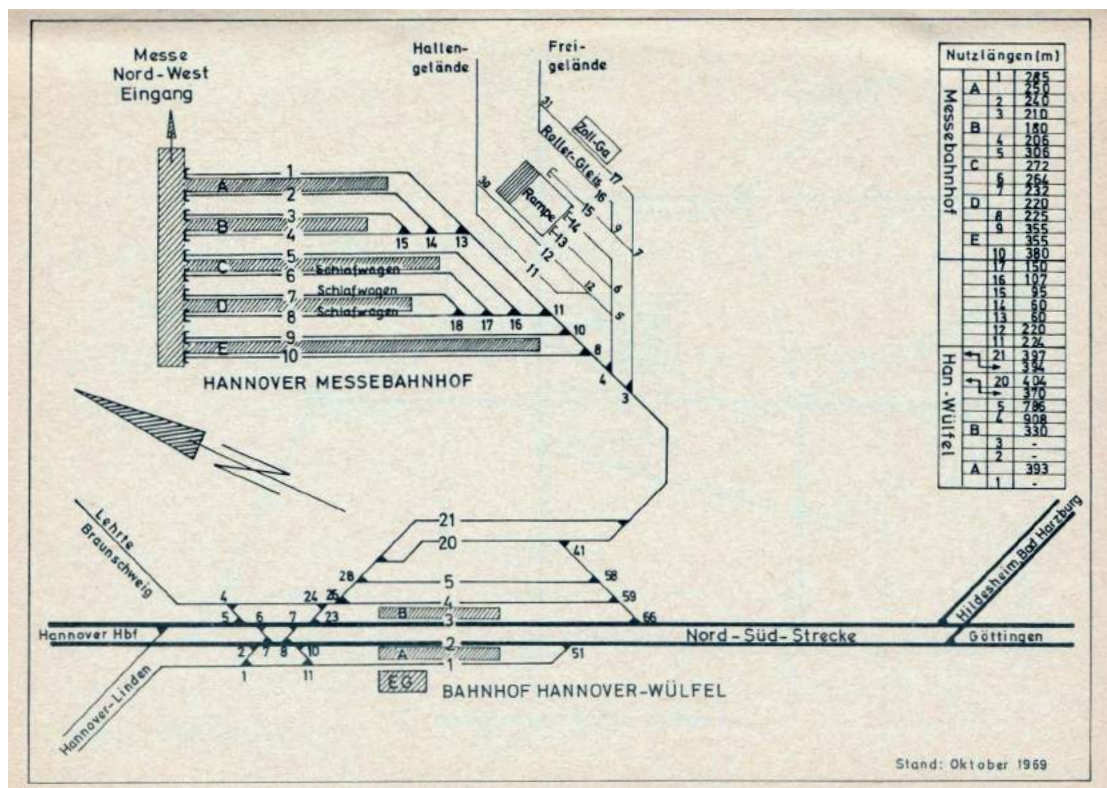
Die Züge zur Hannover-Messe hatten anfangs auch einen Verkehrshalt in Hannover Hauptbahnhof. Dort treffen in den 60er-Jahren V 200 070 und eine Schwesterlok mit ihrer Garnitur ein Hans-Wolfgang Rogl





Am 19. April 1975 sind alle Sonderzüge im Messebahnhof eingetroffen. Nun beginnt das große Umrangieren und Bereitstellen – die 260 links im Bild übernimmt

Ulrich Budde



Als zehngleisige Anlage zeigt der Gleisplan vom Oktober 1969 den Messebahnhof in Hannover. Für die „Hotelzüge“ hat man dabei ausgewählte Schlafwagenplätze ausgewiesen

Slg. Josef Maurer





Zur Hannover-Messe 1990 steht ein Hotelzug aus drei Schlafwagen WLABmh 174 bereit (l.). Anno 1975 kommt 103 172 mit M 1190 „Messe-Favorit“ über den Bahnübergang Karlsruher Straße zur Messe (r.)



Die Postkarte aus den 60er-Jahren zeigt den Messebahnhof mit V 200 (l.). Bei der Zufahrt verwendete man für die Oberleitung Schweizer Quertragwerke (r., 1975) Volker Wittig (o. l.), Ulrich Budde (2. o. r., u. r.), Slg. MHZ (u. l.)

bringer-Triebwagen von/zu den Übernachtungsquartieren in Bad Harzburg, Bad Pyrmont und Bad Eilsen. Diese Züge hielten noch an einer Laderampe, die für die eher kurzen Züge ausreichte.

Indes wollte die Messgesellschaft das Gelände für Sonderzüge besser erschließen. Dafür wurde 1961 der Messebahnhof erbaut und eröffnet; er war ebenfalls über das erwähnte Anschlussgleis von Hannover-Wülfel erreichbar. Zur Verfügung stand nun ein Kopfbahnhof mit zunächst acht Gleisen, der bald auf zehn Gleise erweitert wurde und westlich an das Messegelände angrenzte. Als messe-eigener Bahnhof war er damals der größte private Personenbahnhof Europas. Zwei, später drei Gleise hatte man technisch so ausgestattet, dass Schlafwagenzüge für längere Zeit als „Hotels auf Rädern“ abgestellt werden konnten. Neben ganzen Schlafwagensonderzügen aus der Schweiz brachten Sonderschlafwagen aus Schweden und den Niederlanden so die Reisenden direkt vor den Messeingang. Aus den 70er-Jahren bekannt ist der Schlafwagensonderzug eines Schweizer Reisebüros, der aus DB/DSG-Schlafwagen bestand. Je nach Bedarf begannen diese in verschiedenen Schweizer Städten und wurden in Basel zu einem Zug vereinigt, der teilweise 17 bis 19 Wagen führte. Die Bundesbahn beförderte diese Wagenreihe nach Hannover-Wülfel, wo man sie trennte und in zwei oder drei Teilen zum Messebahnhof schob.

Ließ schon der Status als Privatbahnhof aufhorchen, so erst recht dessen Nutzung. Hauptsächlich

war der Messebahnhof während der Hannover-Messe und ab 1986 auch während der CeBIT in Betrieb – zusammen etwa zwei Wochen im Jahr! Er wurde zwar noch bei anderen Großmessen in Hannover genutzt, das Zugaufkommen reichte aber nicht an die Spitzen der beiden Messen im Frühjahr heran. Sonst lag die Anlage weitgehend brach, bis die nächste große Leistungsschau begann.

Eine bereits 1969/70 geplante Elektrifizierung der Zufahrtstrecke und des Bahnhofs verzögerte sich wegen Einsprüchen Dritter. Sie konnte erst 1971 abgeschlossen werden. Markant waren die Quertragwerke Schweizer Bauart in der Einfahrt des Messebahnhofs. 1987/88 wurden noch eine Querbahnsteighalle mit Empfangsgebäude errichtet und der Bahnhof auf zwölf Gleise erweitert.

Züge, die vom Messebahnhof in Richtung Westen fuhren, nahmen jeweils ab Hannover-Wülfel den Weg über Hannover-Linden. Züge in Richtung Süden mussten in Wülfel die Fahrtrichtung wechseln. Verkehrshalte in Hannover Hbf gab es in beiden Fällen nicht mehr. Vor der Elektrifizierung wurden die Züge von Hannover-Wülfel von Dieselloks in das Messegelände gezogen bzw. geschoben.

### Die Messe-Sonderzüge ab 1962

Das Fern-Sonderzugprogramm, das die Bundesbahn 1962 zur Hannover-Messe (und zum dortigen Messebahnhof) anbot, sah noch recht bescheiden aus. Das Kursbuch verzeichnete vier Zugpaare. Dies waren F 25/26 Köln – Essen – Hannover Mes-

sebahnhof (an 10:11 Uhr, ab 18:40 Uhr), D 456/455 Hamburg-Altona – Hannover Messebahnhof (an 9:34 Uhr, ab 18:30 Uhr) und D 444/443 Bremen – Hannover Messebahnhof (an 9:25 Uhr, ab 18:13 Uhr). Dazu kam D 409/410 Köln – Essen-Altenessen – Hannover Hbf (an 11:57 Uhr, ab 19:12 Uhr), der aber nicht den Messebahnhof anfuhr. F 25/26 führten nur die 1. Klasse, die D-Züge 1. und 2. Klasse. Alle Züge zum Messebahnhof hatten auch einen Verkehrshalt in Hannover Hbf.

In den folgenden Jahren stieg das Sonderzugprogramm stark an. Schon bald verkehrten die Fern-Sonderzüge zur Messe schwerpunktmäßig als reine 1.-Klasse-Züge. Die meisten der Züge kamen aus dem Raum Köln – Aachen – Dortmund, weitere Relationen hatten Bremerhaven, Hamburg/Kiel und Frankfurt (M) als Ziel. Die Fahrpläne waren so gestaltet, dass man einen Tagesausflug zur Messe machen konnte.

Die Sonderzüge, die nur die 1. Klasse führten, fuhren anfangs als F-Züge und ohne Zugnamen.



Ab der Messe 1970 versah die Bundesbahn sie dann mit Zugnamen. Jeder Name musste den Zusatz „messe“ enthalten; so gab es den „Messe-Baron“ oder den „Messe-Blitz“. Daneben verkehrten D-Züge (mit der 2. Klasse), die keinen Namen trugen.

Mit Einführung des IC-Systems in der Winterfahrplanperiode 1971/72 setzte eine erste Änderung ein. Die Messezüge bei der Hannover-Messe 1972 wurden als IC-Züge (mit fünfstelligen Zugnummern) geführt. Von 1973 an verwendete die DB für diese Sonderzüge die neue Zuggattung „M“ für „Messe-Intercity-Zug“. Auch wenn das Kürzel nur öffentlich genannt wurde – intern verkehrten die Züge zunächst weiterhin als IC und ab Mitte der 70er allesamt als D-Zug –, es spricht für die hannoverschen Messeveranstaltungen und für das Ausmaß des Sonderverkehrs, dass dessen Züge ein eigenes Kürzel trugen. Keiner anderen Veranstaltung in der Bundesrepublik Deutschland wurde ein vergleichbarer „Ruhm“ zuteil. 1988 führte die Bundes-

HANNOVER-MESSE 1973: DER SONDERZUGVERKEHR

Zugnummer	Name	von	ab	Hannover Messebahnhof an	Hannover Messebahnhof ab
Überregionale Züge					
IC 12041	Messe-Pfeil	Duisburg	05:53	09:01	16:57
IC 12043	Messe-Kurier	Mönchengladbach	06:10	10:04	17:47
IC 12045	Messe-Express	Düsseldorf	06:17	09:57	16:40
IC 12047	Intermesse-Express	Köln	06:35	10:43	19:03
IC 12049	Messe-Star	Bonn	06:40	10:57	19:23
IC 12071	Messe-Kapitän	Bremerhaven-Lehe	06:28	08:40	18:02
D 12073		Bremerhaven-Lehe	06:52	09:34	16:22
IC 12074	Messe-Stern	Frankfurt (M)	07:20	11:12	17:40
IC 12085	Messe-Rapid	Hamburg-Altona	06:54	09:13	18:16
D 12087		Hamburg-Dammtor	07:36	10:18	17:14
IC 12090	Messe-Favorit	Stuttgart	05:47	11:47	18:09
IC 12141	Messe-Botschafter	Aachen	06:26	11:06	17:22
IC 12143	Messe-Baron	Köln	07:09	11:27	15:47
IC 12145	Messe-Regent	Dortmund	06:19	08:33	18:48
IC 12181		(München –) Hannover Hbf	12:48	13:02	14:41
Regionale Züge					
E 12241		Hamm (Westf)	05:40	08:00	16:05
E 12242		Bad Harzburg	07:50	09:20	18:41
E 12245		Bad Pyrmont	07:45	08:54	18:56
E 12246		Braunschweig	07:12	08:10	19:18
E 12249		Osnabrück	06:15	08:17	15:31
Zusätzliche Züge nach Hannover Hbf (fuhren nicht zum Messebahnhof)				Hannover Hauptbahnhof	
D 1276		Basel SBB	21:45	05:55	23:46
D 12082		München	21:04	07:50	22:55
D 12092		Stuttgart	23:03	07:21	22:00
IC 12192	Ratsherr	Nürnberg	06:08	10:36	19:15





**Bis in die 80er-Jahre steuerte ein Behelfsstellwerk mit aufgebocktem Wagenkasten Weichen und Signale im Messebahnhof (l., mit 110 299, 1985); von 1987 an gab es das Neubaustellwerk „Mf“ (r., mit 110 125, März 1991). Auf Seite 82 ein Zugbegleiter des „Messe-Blitz“, 1981** Martin Weltner (l.), Volker Wittig (r.), Slg. MHZ (S. 82)

bahn dann auch intern die Zuggattung „M“ für die Messezüge ein.

Wie umfangreich der Sonderzugverkehr zwischenzeitlich geworden war, zeigt die Tabelle, die das Angebot für 1973 erfasst. Seit 1962 hatte sich das Verkehrsaufkommen stetig fortentwickelt und war mittlerweile der größte Sonderzugverkehr der

DB überhaupt. Den nun erreichten Level sollte er bis in die frühen 90er-Jahre behalten.

### Messezug und Regelzug

Die Messe-Sonderzüge dienten in erster Linie dazu, das Regelzugangebot der DB für die Zeit der Industrieausstellungen zu ergänzen und zu entlas-

Gegenzug	Rückankunft	Zugbildung und sonstige Bemerkungen
IC 12040	20:09	8 Am, 1 WRmz, 1 WRT
IC 12042	21:22	10 Am, 2 WRmz, 2 Am bei Bedarf
IC 12044	20:15	8 Am, 1 WR, 1 WRT
IC 12046	22:55	10 Am, 2 WR
IC 12048	23:32	9 Am, 2 ARmz
IC 12070	20:13	7 Am, 1 WRT; 3 Wagen von/nach Wilhelmshaven über Bremen
D 12072	19:01	11 Bn, 1 WRT
IC 12075	21:46	7 Am, 2 WRmh
IC 12084	20:26	14 Am, 1 WRmz (2 Am ab/zu in Lehrte)
D 12086	19:50	9 Bnr(z), 1 WRmz, 1 ARmh, 1 Bm, 1 Am (4 Wagen von/nach Kiel über Lüneburg)
IC 12091	00:15	8 Am, 2 ARmh (4 Am + 1 ARmh von/nach Ludwigshafen über Heidelberg)
IC 12140	22:05	8 Am; 1 Am und 2 WR bis/ab Hannover Hbf sowie bei Bedarf bis zu 4 WL von Paris
IC 12142	19:46	8 Am, 1 WR
IC 12144	21:55	10 Am, 2 ARmz
IC 12180	14:55	2 Avm aus IC 180 / für IC 187 von/nach München; am 28. und 29.4. fuhren diese Züge mit 6 Wagen direkt zwischen München und Hannover Messebahnhof
E 12240	18:25	6 ABn, 5 Bn, 1 B
E 12243	20:26	4 ABnb, 2 Bnb, BDnf
E 12244	20:10	7 ABnb, BDnf
E 12247	20:21	6 ABnb, 3 Bnb, BDnf
E 12248	17:30	1 Bnb, 8 ABnb, BDnf
D 1277	08:15	am 4./5.5. 1973 3 WLABm (DSG) Hann Messebf – Basel (mit Üb 44128/53951 nach/von Hannover Messebahnhof)
D 12083	09:02	3 WLABm, 1 Bcm, 3 ABm, 2 Bm (1 ABm = Kurswagen Hof)
D 12093	06:55	4 WLABm, 1 Bcm, 3 ABm, 1 Bm, 1 Bcm, 1 ABm Bedarf
IC 12193	23:41	Apm, WRmz, Avm



Am 25. April 1993 herrscht im Messebahnhof Hochbetrieb. Am Querbahnsteig vor dem neuen Gebäude sind unter anderem Wagen der Schweizerischen Bundesbahnen vertreten (vorn links)

Volker Wittig

— 8 —

D 775 Schwarzwald-Express  
1, 2 Kiel (6<sup>13</sup>)-Lüneburg-Hannover (9<sup>10</sup>/9<sup>11</sup>)-Kassel-Gießen-Frankfurt (M) (-Mannheim-Friedrichsfeld)-Karlsruhe (15<sup>17</sup>/15<sup>18</sup>)-Freiburg (16<sup>19</sup>)  
1/2 ab Lüneburg \*, ab Lüneburg \*\* 145% 250 t,  
ab Lüneburg 500 t 1/2 Hmb-Altona-Marburg u ab Frankfurt

26. IV.—I. V.

Karlsruhe-Freiburg = Bedarf

♣ ab Kiel u Frankfurt

1)	Bm	8	(H Dammt-)Lbg	Karlsruhe Freiburg	1275	774	Hmb	801
	Bm	13+	( " ) " "	-Karlsruhe-Wildbad	11	763	"	802
	ABm	14	( " ) " "	( " ) " "	11	11	"	11
	ABm	15	( " ) " "	(-Freud'st)	11	1775	"	11
	Bm	16+	( " ) " "	( " ) " "	11	11	"	11
	Bm	3+		Kiel Karlsruhe Freiburg	774	774	"	902
	Bm	4+		" "	11	11	"	11
	Bm	5+		" "	11	11	"	11
	ABm	6		" "	11	11	"	11
Δ {	BDm	7+		" "	11	11	"	11
	Bnr	17		-Lbg(-H Messebf)	12186	12087	"	915
2)	ARmh	18+		" "	11	11	"	11
	Am	19		" "	11	11	"	11
3)	Bm	20		" "	11	11	"	11

♣ ab Kassel

- 1) Abt 1 u 10 Kb, Abt 11 Dst,  
Abt 12 DSG Hmb-Altona-Marburg  
u ab Frankfurt  
2) Abt 3 u 9 Kb  
3) DSG Hamburg  
4) Abt 12 DSG

ten. Auch dem öffentlichen Verkehr in Hannover sollten sie zugute kommen. Bei den Reisezeiten waren die Sonderzüge aber nicht schneller als die ab 1971 verkehrenden regelmäßigen IC-Züge, eher im Gegenteil. Messezüge fuhren mit maximal 140 km/h, weil die hauptsächlich eingesetzten Schnellzugwagen vom Typ Am nicht für höhere Geschwindigkeiten zugelassen waren. Ab dem Ausgangsbahnhof bedienten sie zum Teil mehr Halte als die IC-Züge, um dann eine längere Strecke bis Hannover ohne Halt zurückzulegen. Ab Wunstorf/Seelze liefen sie, sofern sie von Westen kamen, über die südliche Güterbahn nach Hannover-Wülfel. Zwei Beispiele aus dem Jahr 1973 mögen dies belegen: Die Züge „Messe-Baron“ oder „Intermesse-Express“ von Köln waren mehr als vier Stunden bis Hannover Messebahnhof unterwegs. IC-Züge benötigten für die Strecke Köln – Hannover Hbf weniger als drei Stunden, D-Züge zwischen drei und vier Stunden.

Dennoch waren die Messezüge für die DB-Kunden von großem Vorteil, weil man direkt am Messegelände ankam und von dort wieder abfuhr. Das war bequem, zudem hätte man beim Umsteigen in Hannover Hbf und der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln viel Zeit verloren.

Die Messe-Sonderzüge waren sämtlich im Kursbuch veröffentlicht. Wie bei anderen Fernreisezügen legte die Bundesbahn hier spezielle Faltblätter „Ihr Zugbegleiter“ aus, die über die Fahrzeiten,

Auch das gab es: D 775 „Schwarzwald-Express“ führt zur Messe-Zeit im April/Mai 1975 ab Kiel vier Wagen mit, die in Lüneburg auf einen Sonderzug zum Messebahnhof übergehen

Slg. Josef Mauerner





Zur CeBIT stehen am 24. März 1990 der ICEExperimental sowie ein Liegewagen Bcm 247 der „Rollenden Landstraße“ im Messebahnhof (l.). Zur Hannover-Messe hat sich am 2. Mai 1990 die 112 310 mit dem aus Reichsbahnwagen gebildeten M 1077 „Messe-Kapitän“ eingefunden (r.)

Volker Wittig (l.), Ulrich Budde (r.)

Zwischenhalte und Anschlüsse informierten. Zu mindest ab den 80er-Jahren erschienen die Zugbegleiter auch gebündelt als DIN-A4-Heft „IZB Messekurier“, das alle von Hannover abfahrenden Sonderzüge enthielt. Diese Hefte gab es in den Sonderzügen, sie wurden außerdem über die Messeleitung an alle Aussteller verteilt.

### Weitere Angebote zur Messezeit

Die Sonderzüge, die komplett im Zugverband den Messebahnhof anfuhrten, stellten nicht das einzige Angebot der Bundesbahn während der Hannover-Messe (bzw. später auch CeBit) dar. Es gab überdies Wagenläufe, die bei Regelzügen in Hannover Hbf abgehängt bzw. beigestellt wurden und zum Messebahnhof liefen, wie etwa bei IC 180/187 von/nach München. Zusätzlich bot die DB Sonder-Nachtzüge an, die in Hannover Hbf endeten und nicht zum Messebahnhof fuhrten.

Nicht zuletzt legte sie neben den Messe-Sonderzügen ein umfangreiches Verstärkungsprogramm für jene Fernzüge auf, die Hannover Hbf berührten. TEE und F- bzw. IC-Züge führten bis zu zwei Zusatzwagen, auch verschiedene D-Züge hatten Zusatzwagen, meist Schlafwagen. Ein besonderes Beispiel ist der Nachtzug D 388/389 (Passau – Hamburg), der während der Hannover-Messe 1973 bis zu acht Schlafwagen zwischen Wien und Hamburg aufwies (sonst hatte er nur einen). IC-Züge, die planmäßig am Wochenende nicht fuhrten, wurden am Messe-Wochenende zusätzlich eingelegt.

### Messe-Sonderzüge 1993 ...

Im Jahr 1993 hatte das Zugprogramm noch in etwa den Umfang wie 1973. Neu gab es unter anderem einen D-Zug von Leipzig mit einer Reisezeit von mehr als vier Stunden. Auch deshalb sah man nun Rollmaterial – Loks und Wagen – der Deutschen Reichsbahn im Hannover-Messeverkehr.

Zur CeBIT und zur Hannover-Messe 1993 setzte die Bundesbahn jeweils 21 tägliche Sonderzüge ein, die nach ihren Angaben rund 200.000 Besucher

direkt auf das Messegelände brachten. Zu diesem Angebot gehörte unter anderem ein ICE; als ICE „Messe-Stern“ verband er Hannover Messebahnhof mit Frankfurt und Stuttgart. Daneben gab es wie gehabt Züge der Zuggattungen M und D.

Bemerkenswert ist, dass 1993 immer noch viele reine 1.-Klasse-Züge im Einsatz waren – zu einer Zeit, zu der IC- und TEE-Züge mit lediglich der 1. Klasse bei der DB sonst längst der Vergangenheit angehörten. Eine Neuheit im damaligen Messeverkehr war noch der spanische Talgo-Zug. Während der Hannover-Messe 1993 wurden mit ihm „Schnupperfahrten“ von und nach München angeboten. Der Zug bestand aus sechs Wagen mit je fünf Abteilen sowie einem Bistro- und einem Restaurantwagen. Er entsprach den Talgo-Zügen, die ab 1994 planmäßig nach Berlin fahren sollten.

### ... und bei der Deutschen Bahn AG

Wegen Fahrgastrückgängen bei den Messen 1993 reduzierte die Deutsche Bahn als Nachfolgerin der Bundesbahn zur Hannover-Messe 1994 das Sonderzugprogramm. Es umfasste zwei ICE-Züge (ICE 18912/18913 „Messe-Sprinter“ von Stuttgart über Frankfurt (M) sowie ICE 18914/18915 „Messe-Bote“ von München über Nürnberg), deren Reisezeit nur wenig unter jener der regulären ICE-Züge lag. Daneben gab es Messe-Sonderzüge mit der 1. Klasse und den traditionellen Messe-Zugnamen von Düsseldorf (drei Verbindungen), Aachen, Köln und Koblenz (je eine). Namenlose D-Züge mit 1. und 2. Klasse fuhrten von Dortmund, Münster (W), Oldenburg sowie Paderborn (Letzterer nur mit der 2. Klasse). Neu war eine Verbindung von Berlin über Magdeburg. Nicht mehr angeboten wurden allerdings die Züge aus nördlicher Richtung, also von Hamburg, Bremen und Oldenburg, was insgesamt einer Reduzierung des Angebotes entsprach.

Waren die Züge bis dato immer im Kursbuch veröffentlicht worden, so verzichteten DB und DB AG ab 1993/94 – also zur Hannover-Messe 1994 – darauf. Das „M“ für die Messesonderzüge



Weitere Fahrzeug-Besonderheiten der Messen von 1993: Zur CeBIT rangiert am 27. März „Ludmilla“ 232 290 der Reichsbahn (links), zur Hannover-Messe wartet 111 221 mit einem Talgo Pendular der spanischen Staatsbahn RENFE am 25. April auf die Abfahrt (rechts)

Volker Wittig (3, auch Kastenbild u.)



wurde teilweise weiter verwendet, aber wie bisher nicht für ICE-Züge. Auch die Informationsfaltblätter behielt man bei; der „Messekurier“ wurde später von DB Fernverkehr in Zusammenarbeit mit der Messe AG herausgegeben.

### Ende für den alten Messebahnhof ...

Vor allem bei der CeBIT 1994 führte das reduzierte Zugangebot zu ziemlichen Verkehrsproblemen. Ein kurzfristiger Ausbau des Haltepunktes Laatzen als ICE-Halt ließ sich jedoch bis 1995 nicht realisieren, weshalb die Sonderzüge in diesem Jahr wieder im größeren Umfang verkehrten; auch nach Ham-

burg und Oldenburg wurden wieder Züge angeboten. 1996 fuhren zur CeBIT insgesamt 117 Züge, zur Hannover-Messe 90 Züge.

Das Zeitalter des Messebahnhofs ging unterdessen seinem Ende entgegen. Hannover bereitete die Weltausstellung EXPO 2000 vor, die wesentlich auf dem Messegelände stattfinden sollte. Für den dabei erwarteten Besucherandrang sollte auch eine S-Bahn-Verbindung zur Messe entstehen. Überlegungen, den vorhandenen Messebahnhof zu einem Durchgangsbahnhof umzubauen, wurden aus Kostengründen verworfen. Stattdessen entschied sich die Deutsche Bahn AG, den an der

## ERINNERUNGEN – DIE HANNOVER-MESSE AUS SICHT EINES EISENBAHNFANS

Für Eisenbahnfreunde der Region waren die Hannover-Messe und später auch die CeBIT hochinteressante Zeiten. Ein bzw. zwei Mal im Jahr

herrschte auf dem Gelände an der Messe ordentlich Betrieb. Morgens trafen die Züge kurz nacheinander ein; anschließend mussten sie umgestellt

und nachmittags zur Rückfahrt bereitgestellt werden. Dazu wurde meist eine Rangierlokomotive vorgehalten.



Im Sonderzug „CeBIT-Express“ laufen am 24. März 1990 der Kanzelwagen des Henschel-Wegmann-Gegenzugs und ein Schürzenwagen

Schöne Motive konnten wir Fans nicht erwarten, da es im Bahnhofsgelände ziemlich schnell eng wurde. Das Besondere lag vielmehr in der Vielzahl der eingesetzten Fahrzeuge. Um Garnituren für die Messe-Sonderzüge zu bekommen, reichte der Fahrzeugbestand der Deutschen Bundesbahn und später auch der Deutschen Bahn AG häufig nicht aus. So konnte man fast immer Überraschungen erleben. Leihfahrzeuge von ausländischen Bahnverwaltungen kamen zum Einsatz, nach der Wende auch verstärkt DR-Reisezugwagen. Exoten aus Museumsbeständen waren ebenfalls anzutreffen. Bei den Triebfahrzeugen verhielt es sich ähnlich. Es gab kaum eine Baureihe, die im Laufe der Jahre nicht im Messeverkehr vertreten war.

VOLKER WITTIG





**Der neue Messebahnhof (Hannover Messe/Laatzen) diente während der EXPO 2000 als Halt für alle Fern- und Sonderzüge (oben, mit dem niederländischen ICE-3-Zug 406 053 am 23. Juli). Der alte Messebahnhof zierte noch den Titel der Bundesbahn-Broschüre von 1987/88 (unten)**

Volker Wittig (o.), Slg. MHZ (u.)

Nord-Süd-Strecke gelegenen früheren Haltepunkt Laatzen als neuen Standpunkt zu verwenden. In zwei Bauabschnitten errichtete sie dort Ende der 90er-Jahre einen vollkommen neuen Messebahnhof. Im Jahr 1998 stand er erstmals den Besuchern der CeBIT und der Hannover-Messe zur Verfügung. Die endgültige Fertigstellung und Eröffnung folgte am 22. März 2000, rechtzeitig vor Beginn der EXPO am 1. Juni des Jahres.

### ... und der aktuelle Stand

Der neue Messebahnhof wird seitdem als „Hannover Messe/Laatzen“ bezeichnet. Er liegt direkt an der Schnellfahrstrecke Hannover – Fulda – Würzburg/Frankfurt, so dass Regelzüge für Messebesucher ohne großen Aufwand zusätzliche Halte einlegen können. Auch Sonderzüge halten seitdem hier; sie werden dann auf nahe gelegenen Bahnhöfen wie zum Beispiel Hildesheim, Elze, Braunschweig und zum Teil sogar Wülfel abgestellt.

Der alte Messebahnhof wurde demgegenüber 1997 zum letzten Mal für die beiden großen Messen als Zielbahnhof genutzt. Am letzten Betriebstag der Industrie-Messe kamen noch historische Fahrzeuge zu Besuch, etwa E 44 119, V 200 116 und

01 150. Im August 1998 wurde der Bahnhof abgebrochen; das Gelände diente als zusätzliche Ausstellungsfläche für die EXPO 2000.

Heute sind die Gleise und Bahnanlagen des alten Messebahnhofs fast vollständig entfernt. Das einzige Zeugnis stellt ein Rest des Verbindungsgleises vom Bahnhof Wülfel dar, der kurz vor dem ehemaligen Straßenübergang Karlsruher Straße durch einen Prellbock gesichert wird. Das Gleis liegt in der Straße und wird noch einige Meter fortgeführt, endet dann allerdings kurz vor dem Parkplatzgelände.

Seit dem Wechsel zum neuen Standort Hannover Messe/Laatzen läuft der Besucherverkehr zur CeBIT und zur Hannover-Messe überwiegend mit Regelzügen. Es gibt aber auch noch einige Sonderzugleistungen. Im Frühjahr 2017 beispielsweise kam während der CeBIT wie bei der Hannover-Messe ein im Fahrplan ausgewiesener „Messe-IC“ von und nach Stuttgart zum Einsatz. Die Tradition des Sonderzugverkehrs zur Hannover-Messe lebt also fort – wenngleich in einem kleinen Rahmen.

Josef Mauerer/Volker Wittig/GM



# Bald auch über den Gotthard?

**IM SCHATTEN DER ALPEN** ■ Nicht nur 50-Promille-Steigungen, sondern auch Vorspann- und Sandwich-Betrieb sind typisch für die Schweizerische Südostbahn. In Zukunft möchte das Unternehmen sogar über die Gotthard-Bergstrecke fahren



**Sandwich-Traktion:** Auf dem Weg nach Luzern durchqueren die Re 446 018 und 017 (früher SBB) die Wiesen bei Biberbrugg. An dieser Stelle endete früher der Schubbetrieb aus Richtung Zürichsee

Felix Förster

Die heutige Südostbahn (SOB) entstand 2001 aus der damals eigenständigen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT). Die ehemalige SOB betrieb das heutige Südnetz zwischen Gotthardbahn und Zürichsee, die BT das Ostnetz zwischen Toggenburg, Alpstein und Bodensee. Nach wie vor sind beide Netze getrennt, ist die dazwischenliegende Strecke Wattwil – Rapperswil doch Eigentum der SBB.

Die Geschichte der Südostbahn begann Mitte des 19. Jahrhunderts am Zürichsee, als das aufstrebende Industriestädtchen Wädenswil seine Bedeutung für den Verkehr zum Pilgerort Einsiedeln verstärken wollte. Entgegen der anfänglichen Planung einer Straße schlug der Kantonsingenieur Kaspar Wetli eine Eisenbahn vor.

Da auf rund acht der insgesamt 16,7 Kilometer knapp 400 Höhenmeter überwunden werden mussten, projektierte Wetli zwischen Wädenswil und Schindellegi-Feusisberg eine 50-Promille-Steigung. Zur Überwindung schlug er das Wetli-Walzenradsystem vor, das dem Prinzip eines Zahnradsystems ähnelt. Gegen Ende 1871 erfolgte die erste Vergabe der Baulose.

Wegen Streiks und Finanzierungsschwierigkeiten konnten erst 1876 Probefahrten mit dem System Wetli stattfinden. Diese waren allerdings keineswegs zufriedenstellend. Die Hauptprobe endete für zwei Mitfahrer gar tödlich, als die Bremsen versagten und die Lok mit 120 km/h in den Bahnhof Wädenswil raste!

Daher wurde die Strecke am 1. Mai 1877 mit reinem Adhäsionsbetrieb eröffnet und anschließend mit vier täglichen Zugpaaren aus angemietetem Rollmaterial der Schweizerischen Nordostbahn befahren.

## Anschluss an die Gotthardbahn

Die Wädenswil-Einsiedeln-Bahn (WE) fusionierte bereits 1889 mit der Zürichsee-Gotthard-Bahn zur Schweizerischen Südostbahn (SOB). Der Zweitgenannten gehörte schon die 1878 eröffnete Strecke auf dem Seedamm zwischen Rapperswil und Pfäffikon über den Zürichsee. Die SOB trieb nun eine Strecke von Pfäffikon nach Arth-Goldau an der Gotthardbahn voran, für welche auch 1889 mit den Bauarbeiten begonnen worden war. Von Pfäffikon sollte die Strecke mit 50 Promille Steigung Sams-





kant Isidor Grauer-Frey setzte sich daher für eine Eisenbahnstrecke von St. Gallen nach Rapperswil zur Südostbahn ein. Einen ersten Schritt tätigten die SBB mit dem Bau des mehr als acht Kilometer langen Rickentunnels zwischen Wattwil und Kaltbrunn, also zwischen Toggenburg und Zürichsee.

### Viele aufwendige Kunstbauten

Die 1904 gegründete Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) trieb nun die Schienenverbindungen von Romanshorn nach St. Gallen-St. Fiden und St. Gallen-Wattwil voran. Die durch zahlreiche Tobel und Bergrücken gekennzeichnete Voralpenlandschaft machte etliche Viadukte und Tunnel notwendig, was die 1905 am Wasserfluh-Tunnel begonnenen Arbeiten rund fünf Jahre dauern ließ.

Ebenso entstand in zwei Jahren Bauzeit zwischen St. Gallen und Herisau der Sitterviadukt, die heute mit 99 Metern höchste Eisenbahnbrücke der Schweiz. Zeitgleich mit dem Rickentunnel konnte die BT im Jahr 1910 auch ihre Strecken eröffnen. Nur zwei Jahre später wurde die 1870 eröffnete SBB-Strecke von Wattwil nach Ebnat-Kappel durch die BT nach Nesslau-Neu St. Johann verlängert.

**ihre letzte Fahrt unternahm die Dampflokomotive „Thurgauer Leu“ am 26. September 1965. Die Aufnahme entstand im Bahnhof Degersheim**

DPA/Archiv Alba



tagern erreichen und dort auf die WE treffen. Von dieser zweigte die neue Strecke in Biberbrugg ab und stieg nach dem Hochtal von Rothenthurm mit bis zu 52 Promille in Richtung Zugersee hinab, wo sie in Arth-Goldau auf die Gotthardbahn traf. Die Eröffnung war bereits am 8. August 1891.

Die SOB hatte besonders beim Pilgerverkehr nach Einsiedeln eine große Bedeutung. Allein 1911

■ Die Hauptprobe endete gar für zwei Mitfahrer tödlich, als die Lok mit 120 km/h zu Tal raste!

beförderte sie über 40.000 Wallfahrer mit Extrazüge! Bis zur Jahrhundertwende oblag der SOB außerdem ein Großteil des Verkehrs zwischen Zürich und der Gotthardstrecke. Nach der Eröffnung der direkten SBB-Verbindung von Thalwil nach Arth-Goldau im Jahr 1897 verlor sie allerdings die entsprechenden Verkehre.

Währenddessen tat sich auch etwas zwischen Toggenburg und Bodensee: Gegen Ende des 19. Jahrhunderts bemühte sich die Ostschweiz um eine direkte Verbindung zum Gotthard. Der Fabri-



**Im Sommer 1996 teste die Südostbahn die Ex-DR-Eloks der Reihe 242 der Firma Lokkoop. Mit dem „Zürcher Zug“ (Einsiedeln – Zürich-Altstätten) legen sie in Horgen einen Halt ein**

Hans-Peter Lepper/Archiv Alba

Noch bis 1917 unterlag das BT-Netz der Betriebsführung durch die SBB. Das Rollmaterial hingegen stellte die BT selber.

Schon 75 Jahre vor der Fusion kooperierten die SOB und BT: 1926 fuhren die ersten direkten Kurswagen von Romanshorn nach Arth-Goldau. Im selben Jahr beschaffte die BT zwei Benzintriebwagen, um in verkehrsschwachen Zeiten sparsamer zu fahren. In den 30er-Jahren tat sich bei beiden Bahnen einiges: So pachtete die BT die Strecke Wattwil – Ebnet-Kappel und elektrifizierte in den Jahren 1931 und 1932 ihr bestehendes Streckennetz. Parallel wurden die Be 4/4 beschafft, die ersten laufachslosen Streckenloks der Schweiz. Gegen Ende des Jahrzehnts elektrifizierte auch die angeschlagene und kurz vor dem Konkurs stehende SOB ihre Strecken, während anfänglich noch ein Dieselmotriebetrieb im Gespräch gewesen war. Ab 1940 konnte sie die markanten „Glaskasten“-Triebwagen der Gattung CFZe 4/4 einsetzen.

### DR-Loks und NPZ

Ab Ende der 40er-Jahre modernisierten SOB und BT gleichermaßen ihre Stations- und Sicherungsanlagen und ihr Rollmaterial. In diesem Rahmen wurde die Haltestelle Altmatt zur ersten fernbedienten Station der Schweiz umgebaut.

Von 1959 bis 1979 beschafften SOB und BT insgesamt zwölf baugleiche Hochleistungspendelzüge BDe 4/4. Ebenso stellte die BT in Eigenregie 1961 und 1965 zwei Vorortpendelzüge her. Zwei

Jahre später übernahm die SOB die Re 4/4 41 aus der von den SBB bestellten Serie Re 4/4<sup>II</sup>.

Drei weitere Loks folgten 1983 bis 1985 aus der Re 4/4<sup>III</sup>-Bestellung der SBB, welche allerdings 1995 durch die Re 446 015–018 ersetzt wurden.

Bei der BT wurden 1982 die vierteiligen NPZ (Neuer Pendelzug) RBDe 566 071–076 und 1987 mit den Re 456 091–096 die weltweit ersten Umrichterlokomotiven mit GTO und Asynchronmotoren beschafft.

Bei der SOB kamen ab 1990 Reisezugwagen des Typs EW IV und die beiden von der Deutschen Reichsbahn angemieteten 243 922 und 250 252 zum Einsatz. Die beiden DR-Loks wurden äußerlich lediglich durch den SOB-Schriftzug ergänzt und waren drei Jahre im Einsatz. Ab Mitte der 1990er-Jahre und bis zur Jahrtausendwende hatten außerdem ehemalige DR-Loks der Baureihe 242 ein Gastspiel auf der SOB. Sie gehörten einer Allianz aus SOB, Mittelthurgaubahn und dem Reisebüro Mittelthurgau. Noch 1995 gelangten die NPZ RBDe 566 081–084 zur SOB.

### Fusion und neuer Voralpen-Express

Bereits 1982 fuhren alle zwei Stunden Züge zwischen Romanshorn und Luzern, die ab 1992 unter dem Namen „Voralpen-Express“ (VAE) unterwegs waren. Sechs Jahre später gründeten die SBB, BT und SOB eine entsprechende Gesellschaft.

Ein wichtiges Datum ist der 1. Januar 2001, als die SOB und BT zur Schweizerischen Südostbahn





Die SOB-Strecken führen über viele markante Viadukte – so wie hier in Lichtensteig. Zum gewohnten Bild auf vielen Ostschweizer Strecken gehören die SOB-FLIRT-Triebzüge (RABe 526 053, 24.8.2016) Felix Förster

AG fusionierten. Nachfolgend wurde der 1992 auf der 50-Promille-Rampe Samstagern – Schindellegi begonnene Ausbau auf zwei Gleise konsequent weitergeführt. Mit dem Infrastrukturabtausch zwischen den SBB und der SOB wurde das SOB-Netz auf 112 Kilometer erweitert: Während die SBB den Bahnhof St. Gallen vollständig übernahmen, ging die Strecke Lichtensteig – Wattwil – Ebnat-Kappel in das Eigentum der SOB über.

### FLIRT und Ringzug kommen

Zur Modernisierung des Rollmaterials beschaffte die SOB zwischen 2007 und 2008 elf FLIRT-Triebzüge von Stadler. Zwölf weitere folgten ab 2012. Diese dienten nicht nur dem Ersatz der alten NPZ, sondern auch für den Betrieb der neuen Ringlinie S4 der S-Bahn St. Gallen (St. Gallen – Buchs SG – Sargans – Ziegelbrücke – St. Gallen) ab Dezember 2013. Zur selben Zeit endete der Schubbetrieb für den Voralpen-Express auf den 50-Promille-Rampen des Südnetzes, welcher vor allem bei Verstärkungswagen notwendig war. Nicht selten waren dabei die bis zu 54 Jahren alten BDe 4/4 anzutreffen.

Heute wird der Voralpen-Express (VAE) auf seiner gesamten Strecke St. Gallen – Luzern in Sandwichbetrieb geführt: An den Enden des nicht für eine Verstärkung vorgesehenen Zuges hängt jeweils eine Lok der Baureihe Re 446 und 456 beziehungsweise ein RBDe 566 081–084, die dafür einem „Refit“ unterzogen wurden. Diesbezüglich beschaffte die SOB Ende 2014 den NPZ 174 der

SBB. Ab 2019 ist auch mit dem Sandwich-Betrieb Schluss: Von da an übernehmen endgültig Triebwagen den SOB-Verkehr. Dazu beschaffte die SOB sechs achteilige FLIRT für den VAE und fünf vierteilige Züge. Diese dienen als VAE-Verstärker wie auch als Regionalverkehrstriebwagen.

### Wie fahren die Züge heute?

Der aktuelle Fahrplan sieht neben dem stündlichen VAE auf dem Ostnetz die erwähnte ebenfalls stündlich verkehrende Ringlinie S4 und die S8 Nesslau-Neu St. Johann – Schaffhausen, welche stündlich (zwischen St. Gallen und Schaffhausen halbstündlich) durch Turbo geführt wird, vor. Zudem ist zwischen Herisau und St. Gallen die S81 mit Turbo-GTW unterwegs. Auf dem Südnetz

### SOB: DIE STRECKEN

Seit der Fusion 2001 und dem Infrastrukturabtausch 2006 mit den SBB verfügt die Südostbahn über folgende Strecken:

Abschnitt	Länge in km
Romanshorn – St. Gallen St. Fiden	19,1
St. Gallen – Wattwil – Nesslau-Neu St. Johann	44,5
Rapperswil – Pfäffikon SZ (Seedamm)	4
Pfäffikon SZ – Arth-Goldau	34,6*)
Wädenswil – Einsiedeln	16,7

\*) Davon 6,1 km gemeinsam mit Wädenswil – Einsiedeln



verkehren neben dem VAE die stündliche S<sub>31</sub> Arth-Goldau – Biberbrugg und die halbstündlichen S<sub>40</sub> Einsiedeln – Rapperswil und S<sub>13</sub> Einsiedeln – Wädenswil. Während der Fahrgast im VAE in Einheitswagen I (Revvivo-Wagen) und NPZ-Zwischenwagen Platz nimmt, ist er in die anderen SOB-Regionalverkehrslinien in Stadler-FLIRTs unterwegs. Im Juli 2016 präsentierte die SOB ein Konzept, welches einen deutlichen Ausbau des Be-

triebs vorsieht: Man möchte die beiden bisher von den SBB betriebenen Verbindungen Chur – St. Gallen – Wil (Rheintal-Express) und St. Gallen – Wil – Zürich (IR) miteinander verknüpfen und so Direktverbindungen zwischen Rheintal und Zürich anbieten. Zudem strebt die SOB die Übernahme des Verkehrs auf der Gotthard-Bergstrecke an. So soll eine stündliche Verbindung Lugano – Bellinzona – Göschenen – Art-Goldau entstehen. Abwechselnd würden die Züge weiter Richtung Zürich und Luzern – Basel verkehren. Für Rollmaterial in naher Zeit wäre auch gesorgt: Die Bestellung von neuen FLIRT enthält auch eine Option über 40 weitere Triebzüge. Eine Entscheidung durch das Bundesamt für Verkehr über den künftigen Betrieb der genannten Verbindungen steht allerdings noch aus.

#### SOB: FAKTEN UND ZAHLEN

Länge Streckennetz	123 km
Spurweite	1.435 mm
Gleislänge	139 km
Maximale Steigung	52 Promille
Kleinster Radius	143 m
Anzahl Brücken	177
Anzahl Tunnels	19
Fahrgäste 2015	12 Millionen

#### Güterverkehr auf der SOB

Nicht nur im Personenverkehr ist die SOB aktiv, sondern auch zahlreiche Güterzüge sind heute auf



**Zwischen Steinerberg und Arth-Goldau schlängelt sich der VAE hinunter ins Tal des Lauerzersees. Dabei eröffnet sich der Blick auf den Großen wie Kleinen Mythen (im Hintergrund)** Felix Förster



dem gesamten Netz anzutreffen. Auf dem Südnetz ist jeweils dienstags und donnerstags ein Güterzug von Uetikon nach Einsiedeln und zurück zum Rangierbahnhof Limmattal unterwegs. Auf dem Ostnetz trifft man diverse Güterzüge nach Herisau, St. Gallen-Haggen und Häggenschwil-Winden, die mehrmals die Woche unterwegs sind.

Die Südostbahn transportiert vor allem Kies, Sand, Zement, landwirtschaftliche Produkte und überführt Baufahrzeuge der Firma Vanoli zu deren Unterhaltungswerk in Samstagern. Bis auf die Rangierarbeiten übernehmen BLS Cargo, SBB Cargo und ab und zu auch DB Cargo die Traktion der Züge.

Besonders interessant: Da der Schiebetrieb nicht mehr praktiziert wird, trifft man auf den 50-Promille-Rampen kurze Güterzüge mit Doppeltraktion, manchmal sogar mit Dreifachtraktion (Zughakenlast maximal 800 Tonnen) an!

*Felix Förster, mit freundlicher Unterstützung von Stefan Schönenberger*

SCHWEIZERISCHE SÜDOSTBAHN



**Für das steigungsreiche Streckennetz beschaffte die SOB ab 1949 die Hochleistungstriebwagen vom Typ BDe 4/4 mit bis zu 1.600 PS** BBC/Archiv Alba



**Mehrere Ex-DR-Loks betrieb die Firma Lokkoop auf dem SOB-Netz. In Samstagen zeigt sich Ae 476 012 im September 1998** Peter Vögele/Archiv Alba (2)



**Güterverkehr bei der SOB: Einen Kieszug aus Schindellegi-Feusisberg haben Ae 477 911 und 910 am 24. September 1998 am Haken**

# D 13086 Venedig – Hamburg



Auf der Nord-Süd-Strecke bei Kreiensen entstand am frühen Vormittag des 10. Juli 1984 diese Aufnahme einer 110 vor dem D 13086 Venedig – Hamburg-Altona. Im Hintergrund ist die Greener Burg zu erkennen. Rechts leuchtet aus dem Wald auch der Greener Viadukt im Verlauf

der Strecke Kreiensen – Ottbergen heraus. In diesem Reisebüro-Sonderzug sind sowohl Liegewagen des Alpen-See-Express als auch des TUI-Ferien-Express eingereiht.

Hinter der Lok laufen drei Wagen der Gattung Bctm256, erkennbar am großen Abstand der drei





Johannes Poets

mittleren Fenster auf der Gangseite. Auf der Abteilseite befinden sich dort drei sogenannte Vorzugsabteile, die sich bei Nachtfahrt halbieren lassen, sodass jeweils zwei Dreier-Abteile entstehen. Es folgen die komfortableren Liegewagen der Gattung Bcvmh des TUI-Ferien-Express, deren Abteile nur

vier statt sechs Liegeplätze aufweisen. Zudem ist jedes Abteil mit einem Kindersitz und einem Kinderbett ausgestattet. Neben zehn Vierbett-Abteilen ist in jedem TUI-Wagen zusätzlich ein Zweibett-abteil mit Waschbecken vorhanden. Angenehmes Reisen vor 30 Jahren!  
*Johannes Poets*



# Trauerspiel endlich vorbei?

**REAKTIVIERUNG** ■ Jahrelang wucherten die Gleise von Nordenham Friedrich-August-Hütte bis Nordenham-Blexen zu. Jetzt will ein Investor die Bahnstrecke aus dem Dornröschenschlaf erwecken



Gleisreste in Blexen: Im Hintergrund ragt das „Weserschloss“ hervor, das frühere Empfangsgebäude des nördlichsten Punktes der Weserbahn





**Derzeit geht's nur bis zur Friedrich-August-Hütte, ab Jahresende wieder weiter. Im August 2015 passierte 294 870 mit einem Zug von der Hütte kommend das Einfahrsignal in Nordenham**

Alle Fotos Andreas Mausolf

Bereits im Februar 1980 kam das Aus für den Personenverkehr auf einer im Grunde bedeutsamen Strecke. Präziser formuliert: Die über den Bahnhof Nordenham hinausgehenden sieben Kilometer bis Nordenham-Blexen verloren ihren Personenverkehr. Damit konnte die Weserfähre Blexen – Bremerhaven nicht mehr mit dem Zug erreicht werden. In der Region wurde dies damals als schwerer Schlag für die „Weser-Pendler“ gewertet.

Bis 1998 gab es zwischen Friedrich-August-Hütte und Blexen noch Güterverkehr, dann wurde auch dieser aufgegeben und die Strecke verwahrloste zusehends. Lediglich zwischen Nordenham

und Friedrich-August-Hütte verblieb der Güterverkehr auf der Schiene.

### Auf einmal ist wieder Bedarf da

Die Rahmenbedingungen in Blexen veränderten sich in den letzten Jahren grundlegend. Firmen siedelten sich neu an, doch das Interesse der DB an einer Wiederaufnahme des Güterverkehrs nach Blexen wurde nicht geweckt. 2015 drohte das Eisenbahnbundesamt an, ein Stilllegungsverfahren zu betreiben, würde sich binnen zwei Jahren kein Investor für die brachliegende Strecke finden.

Die Suche hat nun zum Erfolg geführt: Durch Vermittlung des niedersächsischen Wirtschaftsmini-



Die letzten Züge nach Brexen: Triebwagen der Baureihe 624 im Jahr 1979 an der Friedrich-August-Hütte

nisteriums erwarb die zur Deutschen Eisenbahn-Service AG (DESAG) gehörende Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH aus Braunschweig die knapp vier Kilometer lange Strecke und beabsichtigt, sie noch in diesem Jahr wieder zu nutzen. Das wäre die Wiedergeburt nach fast zwei Jahrzehnten.

An eine Wiedereinführung des Personenverkehrs sei – so ein Vertreter der Infrastrukturgesell-

schaft – in absehbarer Zeit nicht gedacht. Ob irgendwann auch einmal wieder Personenverkehr möglich sein wird? Dann würde aus dem „gar nicht so schlechten Ende“ vielleicht doch noch ein gutes Ende des Trauerspiels. Für eine deutlich angestiegene Zahl von Menschen, die in der Region nun beschäftigt sind, erwüchse so ein attraktives Verkehrsangebot.

*Andreas Mausolf*

## HUDE – NORDENHAM – BLEXEN



Bis Nordenham fährt die Nordwestbahn, Blexen ist noch außen vor



Streckenkarte von 1975 Sig. MHZ

Während die Strecke nach Nordenham bereits 1875 in Betrieb ging, erfolgte die Eröffnung der Verbindung nach Blexen erst 1905. Die Strecke von Bremen über Hude und Brake nach Nordenham ist heute im RSB-Netz Bremen/Niedersachsen als RS 4 integriert. Die Nordwestbahn setzt Fahrzeuge der Baureihe 440 ein. Die Häfen Brake und Nordenham sorgen für starkes Güteraufkommen.

Die Strecke zweigt in Hude von der Verbindung Bremen – Oldenburg ab. Von Nordenham (km 43,6) führt die Strecke nur für den Güterverkehr bis zur Friedrich-August-Hütte (km 46,5) weiter. Der nun verkaufte Streckenabschnitt reicht von der Friedrich-August-Hütte bis zum Endbahnhof Blexen (km 50,2).



# Faszination Straßenbahn!



Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter  
[www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

[www.strassenbahnmagazin.de/abo](http://www.strassenbahnmagazin.de/abo)



1.200 Tonnen betrug die Höchstlast des „Kupferzuges“ von Oberröblingen nach Helbra. Im Sommer 1978 waren 44 0570 und 0338 mit ihm beschäftigt, hier neben der Straße von Allstedt Martin Heller



**DAMPF-ENDE IM BW SANGERHAUSEN**

# Montag ist Schluss

**1983 GING DAS FEUER AUS ■** Die ölgefeuerten 44er waren das Markenzeichen des Bahnbetriebswerks Sangerhausen in Sachsen-Anhalt. Ihre Einsätze im Güterzugdienst auf der Blankenheimer Rampe sind längst legendär. Am Ende mischte dann noch die Reko-52er im Betriebsdienst etwas mit





heim. Im Winterfahrplan 1979/80 setzte das Bw Sangerhausen in den Dienstplänen 703 bis 706 je drei Maschinen der Baureihe 44 ein. Jeder Umlauf sah auch Schiebedienst auf der Blankenheimer Rampe vor.

### Vier Umläufe für die 44er

Die drei „Jumbos“ des Plans 703 kamen mit Durchgangsgüterzügen unter anderem nach Halle (Saale) und Nordhausen. Der Dg 50415 führte die Loks bis nach Güsten, wo sie als Rückleistung den Lgo 58819 übernahmen.

Die spektakulärste Leistung der 44er war jedoch der 1.800 Tonnen schwere Gipszug Gdg 56407 Niedersachswerfen – Wolfen, genannt „der Gips-er“, der von einer Lok des Plans 703 bis nach Halle (Saale) gebracht wurde. Auf der Rampe nach Blankenheim schob eine Maschine aus dem Plan 706 nach. Eine der drei 44er des Plans 703 diente zugleich als Bereitschaft für die Oberdispatcher-Leitung (ODL).

Der Plan 704 umfasste neben Güterzügen nach Dieskau (bei Halle), Karsdorf (Werkbahnhof des Zementwerkes), Naumburg, Nordhausen und Röblingen auch Nahgüterzüge nach Artern und Bad Frankenhausen. Weitere Wendebahnhöfe waren außerdem Güsten und Staßfurt.

Besondere Erwähnung verdient der Lgo 58813, den die Maschinen von Staßfurt bis Neudietendorf bei Erfurt brachten.

Ähnlich sah auch das Aufgabengebiet der im Plan 705 eingesetzten Maschinen aus. Sie waren täglich in Angersdorf, Halle (Saale), Nordhausen, Roßleben und Sollstedt zu sehen. In Roßleben und Sollstedt übernahmen die Loks Kalizüge. Mit Nahgüterzügen im Schlepp kamen sie nach Artern und Sömmerda. Übergaben nach Großrudestedt sowie Leistungen nach Güsten (N 60405) und Staßfurt (Dg 51492) ergänzten den Dienstplan.

Der Aktionsradius der „Jumbos“ im Plan 706 war hingegen deutlich kleiner. Sie bespannten vornehmlich Nah- und Durchgangsgüterzüge nach Artern, Karsdorf und Rottleberode Süd.

### Der Erzpendedel nach Helbra

Eine Maschine des Planes 706 übernahm den sogenannten Erzpendedel zwischen Niederröblingen und Helbra. Der VEB Mansfeld-Kombinat „Wilhelm Pieck“ betrieb in Niederröblingen den Bernhard-Koenen-Schacht. Dieser lieferte neben dem Thomas-Münzer-Schacht in Sangerhausen den volkswirtschaftlich wichtigen Kupferschiefer, der in der Rohhütte Helbra verarbeitet wurde.

Der Anschlussbahnhof der Rohhütte wurde am 1. November 1961 in Betrieb genommen. Für die Rohstoffversorgung der Hütte pendelten täglich drei Ganzzüge, bestehend aus vierachsigen offenen Güterwagen, zwischen Niederröblingen und Helbra. Eine 44er brachte planmäßig die 1.200 Tonnen schweren Erzzüge Gdg 57411, Gdg 57413

**D**as Bw Sangerhausen war im Jahr 1980 noch eine Hochburg der Dampf-Traktion. Am 1. Januar 1980 waren in der Dienststelle im Schatten der großen Halden des Kupferbergbaus noch 20 ölgefeuerte 44er stationiert. Die „Jumbos“ bildeten das Rückgrat im schweren Güterzugdienst auf der Strecke Nordhausen – Sangerhausen – Halle (Saale).

Ihnen oblag dabei auch der Schiebedienst auf der Rampe zwischen Sangerhausen und Blanken-



Am Westportal des Blankenheimer Tunnels wartete Stephan Dietzel am Silvestertag 1976 auf Dampf und hatte Glück: 44 0106 kam. Rechts steht vor den Signalen die Tafel „Nachschieben einstellen“ Stephan Dietzel

und Gdg 57415 nach Helbra und übernahm dort die Leerzüge 58700, 58702 und 58704 zurück nach Niederröblingen. Der vierte Erzpendel Gdg 57417/ Lgo 58706 verkehrte nur zwischen dem Thomas-Münzer-Schacht in Sangerhausen und Helbra.

Der Fahrplanwechsel am 1. Juni 1980 brachte kaum Veränderungen für die Einsätze der Baureihe 44 im Bw Sangerhausen, das am 1. Juli 1981 insgesamt 21 „Jumbos“ in seinen Unterlagen führte. Dieser Bestand erschien bei einem planmäßigen

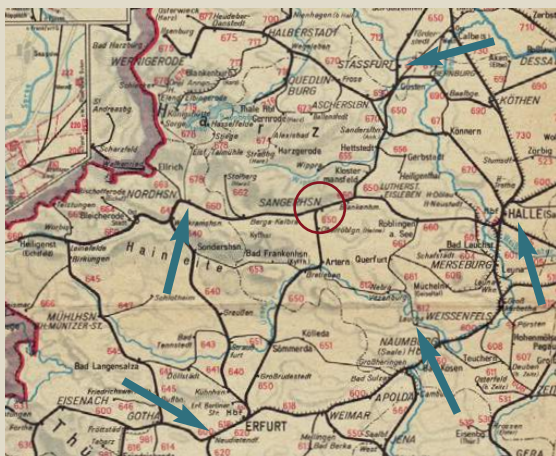
Bedarf von zwölf Maschinen – ohne Reserve- und Dispoloks – auf den ersten Blick als ausreichend. In der Praxis sah dies jedoch anders aus. Die Reserven der Lokleiter waren oft sehr knapp bemessen und die Schlosser in der Werkstatt hatten alle Hände voll zu tun. Dies war neben dem Einsatz der Baureihe 44 im schweren Güterzugdienst auch dem extrem harten Speisewasser in Sangerhausen geschuldet. Die Kessel verursachten einen sehr hohen Instandhaltungsaufwand.

### Manchmal wurde es eng

Wie prekär die Situation manchmal war, zeigt sich beispielhaft am 1. Juli 1980: Von den insgesamt 21 Maschinen der Baureihe 44 waren nur 13 einsatzfähig. 44 0389 hatte die Rbd Erfurt als Dampfspender vermietet. 44 0505 und 44 0789 standen in der Werkstatt und konnten aufgrund fehlender Ersatzteile nicht repariert werden. 44 0018 wartete auf ihre bevorstehende L5 im Raw Meiningen (20.07.–31.07.1980).

Zur Instandsetzung in Meiningen befanden sich 44 0225 (L0; 19.06.–17.09.1980); 44 0040 (L7; 06.05.–17.07.1980), 44 0286 (L5; 19.06.–15.07.1980) und 44 0378 (L6; 28.05.–08.07.1980).

Die 1980 von der HvM erlassene Anordnungen zum Einsparen von schwerem Heizöl hatte für das Bw Sangerhausen zuerst keine Konsequenzen. Da es keinen adäquaten Ersatz für die ölgefeuerten 44er gab, blieben die Dienst- und Umlaufpläne des



So weit kamen die Sangerhäuser 44er: Nordhausen, Neudietendorf, Halle, Karsdorf und Stassfurt





**Der Klassiker, und ganz einfach: Vom Straßenrand der F 86 aus konnte eigentlich nichts schief gehen. Am 27. November 1981 lieferte die 44 0225 eine opto-akustische Schauvorführung erster Güte** Detlef Winkler

Bw Sangerhausen auch nach dem Fahrplanwechsel am 28. September 1980 nahezu unverändert. Die schweren Drillinge waren unangefochten die Nummer eins im schweren Güterzugdienst in Sangerhausen. Die Eisenbahner gingen davon aus, dass sie – entsprechend den Planungen der Rbd Erfurt – bis zum Abschluss des Traktionswechsels mit ihren „Jumbos“ fahren würden. 21 Loks der Baureihe 44 trugen am 1. Februar 1981 den Schriftzug „Bw Sangerhausen“ an ihren Führerhäusern, davon waren jedoch 44 0487 und 0056 als Dampfspender an den VEB Harzer Gipswerke in Rottleberode vermietet.

### Nur die 132 kann die 44er verdrängen

Gleichwohl waren die Vorzeichen des bevorstehenden Traktionswechsel nicht zu übersehen. Bereits seit dem Fahrplanwechsel am 30. September 1979 setzte Sangerhausen im Dienstplan 707 eine Maschine der Baureihe 132 ein. Als Planlok fungierte 132 188, für deren Unterhaltung das Bw Nordhausen verantwortlich war und das bei Bedarf auch eine Ersatzlok stellte. Ab 1. Juni 1980 stand im Plan 707 mit 132 361 eine zweite Großdiesellok in Sangerhäuser Diensten. Mit der 132 wurden in erster Linie schwere Güterzüge nach Angersdorf (bei Halle), Niedersachswerfen und Mücheln bespannt. Die beiden Maschinen nutzte das Bw Sangerhausen auch, um weitere Personale für den Einsatz auf der Baureihe 132 auszubilden.

Der im Frühjahr 1981 deutlich verschärfte Sparkurs beim schweren Heizöl zwang die Tb-Gruppe des Bw Sangerhausen, mit dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1981 den Einsatz der Baureihe 44 einzuschränken. Lediglich in den Plänen 703 bis 705 wurden noch je drei „Jumbos“ eingesetzt. Der Dienstplan 706 wurde auf eine Lok verringert.

Einige Schubleistungen, die Nahgüterzüge nach Artern, Bad Frankenhausen und Sömmerda sowie die Übergaben nach Großrudstedt, fassten die Technologen im Plan 706a zusammen, in dem zwei Dieselloks der Reihe 112 zum Einsatz kamen.

### Noch immer Schwerstarbeit

Trotz dieser Einschränkungen war das Aufgabenfeld der Baureihe 44 noch immer beachtlich. Der Plan 703 stellte die tägliche ODL-Reserve. Dazu kamen Leistungen nach Angersdorf (TGag 47349), Röblingen und Nordhausen sowie der N 60405 nach Güsten und der 1.600 Tonnen schwere Kalizug TGag 48757 Sollstedt – Frankfurt (Oder), der bis Sangerhausen von den „Jumbos“ gebracht wurde.

Im Plan 704 führen die Maschinen nach Artern, Halle (Saale), Röblingen, Roßleben und Rottleberode Süd. Den bis zu 2.000 Tonnen schweren Kalizug Gag 57462 Roßleben – Wismar brachten die Sangerhäuser Loks bis nach Staßfurt. Der Dg 50415 Nordhausen – Güsten und der Kohlenstaubzug Gag 56433 für das Karsdorfer Zementwerk er-



**Die 44er vom Bw Sangerhausen waren stets in einem hervorragenden Pflegezustand. Charakteristisch waren dabei die Laternen, wie hier bei der 44 0623 (17. August 1977)**

Constabel/Slg. Rudolf Heym



**Die selbe Lok wie oben war 1982 auf Rostfeuerung zurückgebaut und zog nie wieder schwere Lasten: 44 1623 am 22. April 1982 in Eilsleben**

Slg. D. Winkler

gänzten den Plan. Ähnlich sahen die Aufgaben der im Plan 705 eingesetzten Loks aus. Im Nahbereich fuhren sie nach Artern und Rottleberode Süd. Vor Ganz- und Durchgangsgüterzügen kamen sie auch bis Güsten (Dg 5041), Karsdorf (Gag 56250), Merseburg (Gdg 56497) und Neudietendorf (Lgo 58813).

Der Plan 706 bestand in erster Linie aus den Erzpendeln zwischen Niederröblingen und Helbra. Dank dieses weit gefächerten Aufgabenbereiches waren die monatlichen Laufleistungen der Sangerhäuser 44er beachtlich. Sie legten im Durchschnitt

zwischen 7.500 und 7.700 Kilometern zurück. Mit dem Fahrplanwechsel am 27. September 1981 kürzte die Tb-Gruppe abermals die Umläufe der Baureihe 44, von der jetzt nur noch acht Maschinen benötigt wurden. Doch auch deren Zeit lief nun ab, da auch das Bw Sangerhausen bis zum 31. Dezember 1981 alle ölgefeuerten Dampfloks abstellen musste. Geeigneter Ersatz in Form der Baureihe 132 fehlte jedoch! Das Bw Sangerhausen verfügte im September 1981 lediglich über 132 188 und 132 361, die formal noch zum Bw Nordhausen gehörten. Erst am 26. September 1981 übernahm man mit 132 046 seine erste eigene 132er.

### **Unfassbar: Die 52.80 solls richten!**

Angesichts der angespannten Triebfahrzeug-Situation in Sangerhausen wies die HvM der Dienststelle im Herbst 1981 einige Exemplare der Baureihe 52.80 zu. Den Reigen eröffnete 52 8003 am 15. Oktober 1981, einen Tag später folgte 52 8148. Sie lösten die im Plan 706 eingesetzte 44 0278 ab.

Mit Wirkung zum 1. November 1981 gab das Bw Sangerhausen den Einsatz der ölgefeuerten 44er auf und erstellte völlig neue Dienstpläne. Für die Baureihe 52.80 galt nun der dreitägige Plan 706. Dieser bestand aus dem Erzpendel zwischen Niederröblingen und Helbra, Schiebeleistungen nach Blankenheim sowie Nah- und Durchgangsgüterzü-





**Es wird ein Geheimnis der Sangerhäuser Heizer von damals bleiben, was die eigenwillig-schnittige Schattierung der Tenderseitenwand zu bedeuten hatte: 44 0378 am 17. April 1981**

Lokbildsammlung Trunk

gen nach Artern, Roßleben und Rottleberode Süd. Außerdem übernahm eine Lok zwischen Mitternacht und 5:30 Uhr das Vorheizen der Reisezüge im Bahnhof Sangerhausen. Dafür standen zunächst nur zwei Reko-52er zur Verfügung! Erst zwischen dem 4. und dem 12. November 1981 wurde der Bestand um 52 8014, 8081 und 8096 aufgestockt. Damit konnte der Plan ab 6. November 1981 gattungsrein gefahren werden.

Daraufhin überstellte das Bw die 44 0193, 0546, 0040, 0286, 0378 und 0570 mit Wirkung zum 15. November 1981 dem Schadpark.

### Anfang 1982 noch immer drei 44er aktiv

Da noch immer nicht genügend Dieselloks verfügbar waren, mussten weiterhin vier 44er in einem Dienstplan eingesetzt werden. Der sah Güterzüge nach Artern, Güsten, Halle (Saale), Karsdorf, Röblingen, Roßleben, Rottleberode Süd und Staßfurt vor. Nach der Zuführung von 132 112 aus Falkenberg (24.11.1981) verfügte die Tb-Gruppe in Sangerhausen lediglich über zwei eigene und zwei Leihloks der Baureihe 132.

Erst im Dezember 1981 trafen dann 132 028 (12.12.1981), 132 542 (20.12.1981), 132 590 (29.12.1981) und 132 616 (31.12.1981) ein. Außerdem wurden die beiden Leihloks 132 188 und 132 361 formal zum 15. Dezember 1981 nach Sangerhausen umgesetzt.



**Unfassbar damals: Die 52 8003 war aus Kamenz in das Bw Sangerhausen gekommen**

Paul Recknagel

Damit waren zwar am 1. Januar 1982 acht 132er im Bw Sangerhausen stationiert, für eine vollständige Ablösung der Baureihe 44 reichte das jedoch noch nicht. So standen am 1. Januar 1982 noch 44 0056, 0304 und 0504 unter Dampf und konnten weiterhin vor ihren Güterzügen beobachtet werden.

Erst als 132 052 (09.01.1982), 132 069 (11.01.1982) und 132 621 (11.01.1982) eingetroffen waren, konnten die Lokleiter die Dienstpläne 703, 704 und 705



Am Block Steinberg auf der Riestedter Rampe: 44 0504 am 12. März 1977. Es ist wieder einer der „Kupferpendel“ nach Helbra, hier mit zehn Vierachsern, also etwa 800 Tonnen Last

Andreas Wagner

#### BAUREIHE 44 IM BW SANGERHAUSEN (AB 1980)

Nummer	vor 1968	vom Bw	von	bis	zum Bw	Bemerkung
44 0193	44 193	Meiningen	14.02.1980	14.11.1981	z-Park	
44 0225	44 225	im Bestand	01.01.1980	27.02.1982	Rückbau	ab 25.01.1982 zur L5 in Meiningen
44 0504	44 504	im Bestand	01.01.1980	06.05.1982	Rückbau	ab 05.04.1982 zur L5 in Meiningen
44 0546	44 546	im Bestand	01.01.1980	14.11.1981	z-Park	
44 0647	44 647	Wittenberge	29.08.1981	31.05.1982	z-Park	
44 0678	44 687	Nordhausen	03.06.1980	15.06.1982	Rückbau	ab 14.05.1982 zur L5 in Meiningen
44 0789	44 789	im Bestand	01.01.1980	29.10.1982	Rückbau	ab 20.09.1982 zur L5 in Meiningen
44 0989	44 989	im Bestand	01.01.1980	30.06.1982	Rückbau	ab 15.05.1982 zur L5 in Meiningen
44 0018	44 1018	im Bestand	01.01.1980	27.08.1980	Nordhausen	
44 0040	44 1040	im Bestand	01.01.1980	14.11.1981	z-Park	
44 0056	44 1056	im Bestand	01.01.1980	28.04.1982	Rückbau	ab 11.03.1982 zur L5 in Meiningen
44 0093	44 1093	Gera	01.07.1981	11.06.1982	Rückbau	ab 19.04.1982 zur L5 in Meiningen
44 0101	44 1101	im Bestand	01.01.1980	12.11.1980	Nordhausen	
		Nordhausen	20.11.1980	12.04.1982	Rückbau	ab 10.03.1982 zur L5 in Meiningen
44 0106	44 1106	im Bestand	01.01.1980	27.05.1982	Rückbau	ab 23.04.1982 zur L5 in Meiningen
44 0194	44 1195	im Bestand	01.01.1980	17.10.1981	z-Park	
44 0278	44 1278	im Bestand	01.01.1980	10.10.1982	verkauft	
44 0286	44 1286	im Bestand	01.01.1980	14.11.1981	z-Park	
44 0304	44 1304	im Bestand	01.01.1980	24.01.1982	z-Park	
44 0338	44 1338	im Bestand	01.01.1980	15.10.1981	z-Park	
44 0378	44 1378	im Bestand	01.01.1980	14.11.1981	z-Park	
44 0389	44 1389	im Bestand	01.01.1980	10.02.1982	z-Park	
44 0570	44 1570	im Bestand	01.01.1980	14.11.1981	z-Park	
44 0623	44 1623	im Bestand	01.01.1980	25.02.1982	Rückbau	ab 25.01.1982 zur L5 in Meiningen





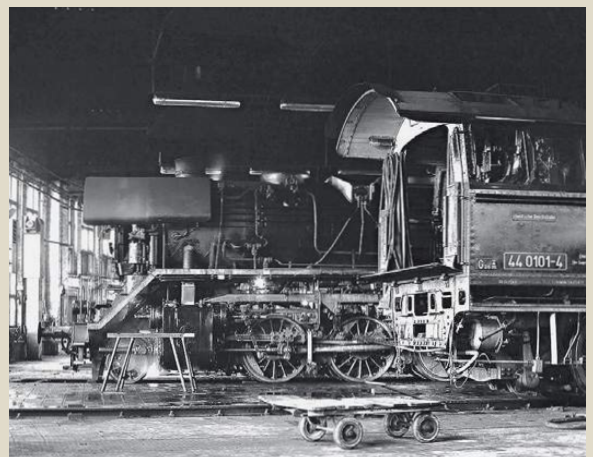
Im April 1982 musste sich dann die 52 8094 mit dem „Kupferpendel“ abquälen. Am Übergang der F 86 hat auch sie zehn Vierachser am Haken und kommt deutlich schlechter voran als die 44er links Gert Schütze

ausschließlich mit Maschinen der Baureihe 132 besetzen. 44 0304 bespannte am 10. Januar 1982 ihren letzten Güterzug auf der Strecke Sangerhausen – Erfurt. Zwei Maschinen der Baureihe 44 standen noch bis zum 22. Januar 1982 als Heizloks unter Dampf. Wenig später verstärkten die aus Reichenbach übernommenen 132 315 und 132 597 (10.02.1982) den Triebfahrzeugpark des Bw Sangerhausen, wo nun die Baureihe 132 das Rückgrat im schweren Güterzugdienst bildete. Dennoch war der Traktionswechsel damit noch nicht beendet. Zum Leerfahren der noch vorhandenen Heizölbestände wurden im Frühjahr 1982 letztmalig 44 0687, 44 0989 und 44 0093 angeheizt. Ab 11. März 1982 übernahmen sie zeitweise einen dreitägigen Dienstplan der Baureihe 132. Nach gut vier Wochen wurden die drei am 8. April 1982 abgestellt. Den Schlussstrich unter den Einsatz der Baureihe 44 im Bw Sangerhausen zog 44 0093, als sie am 18. April 1982 mit eigener Kraft ins Raw Meiningen gebracht wurde.

### Rohrrisse und Triebwerksschäden

Im Plan 706 setzte das Bw Sangerhausen weiterhin planmäßig drei Maschinen der Baureihe 52.80 ein. Die am 1. Januar 1982 vorhandenen sechs Loks reichten dafür jedoch nicht aus, sodass im März

1982 noch die Saalfelder 52 8022 in den Südharz umgesetzt wurde. Trotz dieser Maßnahme standen im Frühjahr 1982 nur selten genügend Reko-52er für die Zugförderung zur Verfügung. Die 52.80 war natürlich kein Ersatz für die ölgefeuerten 44er, wie sich sehr schnell zeigte. Dies führte beispielsweise dazu, dass die Planlast der Erzzüge nach



In den „heiligen Hallen“ warten 44 0101 und eine weitere 44er auf eine Reparatur (1979) Paul Recknagel



**Auf der Rampe zum Blankenheimer Tunnel am 19. August 1981: 44 0193 zieht und eine weitere 44er schiebt. Das 180er-Tele der Pentacon-Six verdeutlicht gewisse Unebenheiten in der Gleislage** Rudolf Heym (2)

Helbra auf 800 Tonnen verringert werden musste. Dennoch waren die Triebwerke der Maschinen einem erheblichen Verschleiß unterworfen. Dazu zehrte das harte Speisewasser in Sangerhausen an der Substanz der Kessel. Erschwerend kam hinzu, dass das Raw Meiningen im Herbst 1981 fehlerhaf-

te Rohre eingebaut hatte. Infolge eines Walzfehlers rissen diese und die Loks mussten dem Werk zwecks umfangreicher Kesselarbeiten zugeführt werden. Daher standen 52 8003 (Nacharbeit; 24.03.–16.04.1982), die 52 8014 (Lo; 05.04.–27.04.1982), 52 8081 (Nacharbeit 02.03.–19.03.1982), 52 8096 (Lo; 25.01.–18.02.1982; 22.06.–31.07.1982) und 52 8148 (Nacharbeit 24.03.–30.06.1982) im ersten Halbjahr 1982 längere Zeit im Raw Meiningen.

Im Sommer 1982 blieb der Umlauf der Baureihe 52.80 weitgehend unverändert. Lediglich das Vorheizen der Reisezüge entfiel. Zur selben Zeit übernahm das Bw Sangerhausen leihweise die Saalfelder 01 1514. Diese sollte ursprünglich an das Bw Güsten übergeben werden, doch dessen Personal weigerte sich, die nach einem Unfall nur notdürftig reparierte Lok zu übernehmen. Sangerhausen nutzte die Gelegenheit und setzte 01 1514 im Juni und Juli 1982 als Heizlok ein.

### **Sinnvolle Arbeit für die Reko-52er finden**

Zu diesem Zeitpunkt liefen in Sangerhausen angesichts der Vorgaben der vorgesetzten Dienststellen, Kraftstoff einzusparen, die Bemühungen, den Einsatz der Baureihe 52.80 auszuweiten. Auf der Suche nach einem geeigneten Einsatzgebiet für die Reko-52er stießen die Eisenbahner auf die 14,9 Ki-



**Die 44 1093 wurde Museumslok: Bild vom Februar 1986 in Eisfeld mit Sonderzug nach Sonneberg**





**15. Februar 1982: 52 8003 hat den „Kupferpendel“ von Oberröblingen im Schlepp, und kurz vor dem Bahnhof Sangerhausen geht es noch einmal ordentlich bergan – da hilft nur Schwung**

Rudolf Heym

lometer lange Nebenbahn Berga-Kelbra – Stolberg (Harz). Dort setzte das Bw Sangerhausen eine Maschine der Baureihe 110/112 im Reisezugdienst ein. Auch die Güterzüge auf dieser Strecke lagen im Verantwortungsbereich der Dienststelle.

Der Kohlenvorrat der Baureihe 52.80 reichte für den Einsatz aus. Im Bahnhof Stolberg (Harz) gab es außerdem noch einen funktionierenden Wasserkran, der sehr weiches Wasser lieferte! Der ab 26. September 1982 geltende Dienstplan 706 umfasste nun vier Maschinen der Baureihe 52.80. Die ersten drei Plantage bestanden im Wesentlichen aus den Erzzügen auf der Relation Niederröblingen – Helbra, Schiebeleistungen auf der Blankenheimer Rampe sowie Güterzügen nach Artern, Roßleben und Rottleberode Süd. Mit dem Zugpaar Dg 50415/Dg 52792 kam die Baureihe 52.80 nun auch bis Nordhausen.

Dazu gesellten sich von nun an Reisezüge auf der Stolberger Bahn. Die Züge durch das Thyratal bestanden meist aus vier oder fünf zwei- und dreiachsigen Reko-Wagen sowie einem zweiachsigen Packwagen. In Richtung Stolberg fuhr die Lok immer Schornstein voran. Der Einsatz der Baureihe 52.80 im Thyratal sprach sich binnen kürzester Zeit bei den Eisenbahnfreunden herum, die nun in Scharen in den Südharz reisten. Bis zum 30. September 1982 setzte die Rbd Erfurt noch 52 815,

8126 und 8173 nach Sangerhausen um. Zwar standen den Lokleitern damit zehn Maschinen der Baureihe 52.80 zur Verfügung, doch der permanente Fahrzeugmangel blieb. Ursache dafür war der überdurchschnittlich hohe Schadbstand, eine Folge des harten Speisewassers und der vielen Triebwerksschäden.

Der Einsatz im Bw Sangerhausen zehrte an der Substanz der Maschinen, von denen drei im Südharz ihre Laufbahn beenden mussten: 52 8022 wurde bereits am 23. August 1982 abgestellt. Die 52 8081 und 52 8094 folgten Anfang März 1983.

### **Ablösung der 52.80 durch die 118**

Zu diesem Zeitpunkt bemühte sich die Tb-Gruppe des Bw Sangerhausen bereits intensiv um eine Ablösung für die Baureihe 52.80, deren Bestand bis zum 1. April 1983 auf 13 Exemplare anstieg. Davon standen aber sechs auf „w“, waren schadhaft oder wurden im Raw Meiningen instandgesetzt. Dazu gehörten 52 8014 (Lo; 05.04.–30.09.1983), 52 8164 (Lo; 20.12.1982–30.04.1983) und 52 8173 (L7 14.03.–30.04.1983). Aus dem Raw Meiningen war lediglich 52 8126 zurück. Sie wurde nach einer Flankenfahrt am 5. Februar 1983 im Bahnhof Berga-Kelbra in Meiningen repariert (L5; 01.03.–31.03.1983).

Wenig später kündigte sich die Ablösung in Form der Baureihe 118 an. Nach einem probeweis-



**Mal keine schwere Schufferei, sondern gemütlicher Dienst mit gutem Harzer Speisewasser: 52 8115 am 31. Oktober 1982 auf dem Weg nach Stolberg im Thyratal bei Rottleberode**

Joachim Volkhardt

sen Einsatz der 118 214 (15.04.–26.04.1983) verringerte die Rbd Erfurt schrittweise die Anzahl der Reko-52er. Bis zum 15. Mai 1983 schrumpfte der Bestand auf neun Maschinen. Einen Tag später waren letztmalig vier Reko-52er im Einsatz. Bis zum Fahrplanwechsel am 26. Mai 1983 trafen im Bw Sangerhausen 118 236 und 118 262 ein, die umgehend die Aufgaben der Baureihe 52.80 übernahmen. Nach

dem Erscheinen der 118 353 spielten die Reko-52er keine Rolle mehr.

### Schluss an einem Montag

Ab 29. Mai 1983 verblieben der Baureihe 52.80 nur noch die Leistungen auf der Strecke Berga-Kelbra – Stolberg (Harz). Dafür stand 52 8116 unter Dampf, die nach einer Planausbesserung am 13.

### BAUREIHE 52.80 IM BW SANGERHAUSEN

Lok	vom Bw	von	bis	zum Bw	
52 8003	Kamenz	15.10.1981	03.06.1983	Görlitz	
52 8014	Görlitz	12.11.1981	30.09.1983	Görlitz	ab 05.04.1983 zur L0 im Raw Meiningen
52 8022	Saalfeld	06.03.1982	19.02.1983	Z-Park	
52 8030	Angermünde	08.03.1983	22.04.1983	Angermünde	
52 8066	Schöneweide	09.03.1983	07.06.1983	Wustermark	
52 8068	Haldensleben	01.10.1982	07.06.1983	Wustermark	
52 8081	Bautzen	07.11.1981	19.05.1983	Z-Park	
52 8094	Bautzen	12.12.1981	27.09.1983	Z-Park	
52 8096	Zittau	04.11.1981	20.07.1983	Halle P	
52 8115	Nordhausen	23.09.1982	13.04.1983	Senftenberg	
52 8126	Brandenburg	15.09.1982	19.07.1983	Angermünde	
52 8140	Brandenburg	05.10.1982	09.11.1982	Nordhausen	
52 8148	Senftenberg	16.10.1981	28.07.1983	Bautzen	
52 8164	Nordhausen	05.05.1982	30.04.1983	Brandenburg	ab 20.12.1982 zur L0 im Raw Meiningen
52 8173	Haldensleben	10.09.1982	30.04.1983	Haldensleben	ab 14.03.1983 zur L7 im Raw Meiningen
52 8179	Nordhausen	12.06.1982	05.08.1982	Nordhausen	





**Kräftezehrender Schiebedienst: 44 0115 hat am 7. August 1979 einem Zug die Rampe hinauf nach Blankenheim nachgeholfen. Jetzt geht es wieder zurück – hinab nach Sangerhausen**

Rudolf Heym

Juni 1983 von 52 8148 abgelöst wurde. Diese beendete schließlich am Montag, dem 20. Juni 1983, mit dem P 18517 von Stolberg (Harz) nach Berga-Kelbra den planmäßigen Dampflokeinsatz im Bw Sangerhausen.

Am 30. Juni 1983 führte die Tb-Gruppe noch die 52 8014, 8094, 8096, 8126 und 8148 in ihren Unterlagen. Mit der formalen Umsetzung der 52 8014 nach Görlitz am 30. September 1983 endete nach nicht einmal zwei Jahren das Gastspiel der Baureihe 52.80 im Bw Sangerhausen.

### Aus der 44 1093 wird eine Museumslok

Gleichwohl waren auch in der Folgezeit einige Dampfloks in der Rosenstadt zu Hause. Ab 4. Oktober 1983 wurde 44 1093, die offizielle Museumslok der DR, von Eisenbahnern des Bw Sangerhausen betreut. In den folgenden Jahren war die Maschine auf zahllosen Lokausstellungen zu sehen und bespannte viele Sonderzüge. Ab 1991 bewies sie auf mehreren Plandampf-Veranstaltungen, dass sie noch nicht zum alten Eisen gehörte. Erst im Sommer 1992 musste sie Sangerhausen verlassen und war fortan mit den anderen Museumsfahrzeugen der Rbd Erfurt in Arnstadt stationiert.

Neben der 44 1093 führte das Bw Sangerhausen noch andere Dampfloks in seinen Unterlagen, die jedoch lediglich in den Wintermonaten als Wärme-

spender benötigt wurden. Ab Herbst 1983 übernahm die 44 1453 diese Aufgabe, die 1987 durch die 44 1687 ersetzt wurde. Bereits ein Jahr zuvor hatte das Bw Sangerhausen von der Einsatzstelle Göschwitz (Bw Saalfeld) die 41 1125 übernommen. Eigentlich sollte die Lok im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke Halle (Saale) – Sangerhausen (– Nordhausen) Betonmischzüge bespannen.

### Pech mit der 41 1125

Hinter den Kulissen hatten Freunde der Dampfloks in leitenden Positionen mit der 41 1125 noch etwas anderes vor: Sie sollte als „stille“ Traditionsloks betriebsfähig unterhalten werden und später für Sonderfahrten zur Verfügung stehen. Doch das Vorhaben scheiterte leider. Nach einem Wasserschlag war die Maschine nicht mehr betriebsfähig. Als ihre Kesselfrist abgelaufen war, wurde sie im Sommer 1988 z-gestellt.

Die als Heizlok genutzte 44 1687 hatte erst im Juni 1991 ausgedient. Ihre Aufgaben übernahm ab Juni 1991 als Leihlok des Bw Nordhausen 44 1397, die erst am 16. Oktober 1991 offiziell nach Sangerhausen umgesetzt wurde. Da die Dienststelle auch im Winter 1991/92 eine Heizlok benötigte, verblieb 44 1397, die ab 1. Januar 1992 die neue Betriebsnummer 044 397-8 trug, noch eine Gnadenfrist. Erst am 25. März 1992 wurde die Lok aus den Bestandslisten gestrichen.

Dirk Endisch



## 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 alte LSF 071 aus Blankenburg links und die neue Schweizer Schneefräs Schleuder in Schierke am 9. Februar 2006**

Andreas Krause

■ **Zum Beitrag „Hoch kommen wir. Aber wann?“ im Heft 3/17:**

Mit Interesse habe ich den Bericht von Guus Ferrée über die Schneeschleuder LSF 071 gelesen. Das Aufmacherbild des Beitrags offenbart das Dilemma der Konstruktion: Der Schnee türmt sich vor dem Räumkopf auf, ohne dass die Propeller in der

Lage sind, alles zu fassen und zur Seite zu befördern.

Beschafft wurde die LSF vornehmlich für das Beräumen der Bahnhöfe. Erst Anfang der 90er-Jahre stand dann als Aufgabe der Brocken.

Das FEW Blankenburg selber sah das Produkt im Abschlussbericht durchaus kritisch. Man hat-

te das Beste aus den damaligen Möglichkeiten gemacht.

Dennoch hat die LSF 071 der Bahn unschätzbare Dienste geleistet. Ihre letzte Räumfahrt fand am 9. Februar 2006 statt. Die Schneelage war noch ärger als ein Jahr zuvor. Den drei Meter hohen Verwehungen an der Teufelskanzel hatte die LSF nichts mehr entgegenzusetzen und man musste aufgeben, ohne den Gipfel erreicht zu haben.

Von Wernigerode startete an diesem Tag die neue Schneefräs-schleuder 99-09-82 mit der Lok 199 872 und einem Reisezugwagen zur Jungfernfahrt. In Schierke begegneten sich die beiden Dienstzüge. Die LSF verließ den Brocken nun vermutlich für immer. Mühsam, aber doch Stück für Stück konnte der Wall mit der neuen Maschine bezwungen werden. Die Vertreter des Herstellers, der Firma ZAUGG, Eggiwil, staunten damals nicht schlecht, was der Harz auf „nur“ gut 1.000 Meter über dem Meer Mensch und Maschine abverlangen kann.

Andreas Krause

## HÄNDLERVERZEICHNIS: HIER ERHALTEN SIE DAS LOK MAGAZIN

### Modellbahn-Spitzner

08468 Reichenbach Albertstr. 16

### 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

### Roland Modellbahnstudio

28217 Bremen Wartburgstr. 59

### 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 Meckelstr. 59

### Technoshop Modelleisenbahn

46238 Bottrop Scharnhölzstr. 258

### Buchhandlung Scheuermann

47051 Duisburg Sonnenwall 30

### Fachbuchhandlung Jürgen Donat

47058 Duisburg Ottlienplatz 6

### WIE – MO

48145 Münster Warendorfer 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 Hünnerbein

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 Harrassowitz

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 Epplerstr. 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

### Bauer Modelleisenbahnen

74613 Öhringen Marktstr. 7





**Keiner braucht sie mehr: Die lange Reihe der in Würzburg abgestellten 144er, aufgenommen am 6. Juni 1983**

Ulf Degener

#### ■ Zum Heft 3/17:

Danke für die guten Artikel im Heft 3 – E 44, Baureihe 52, u8er, alles was „zum Reinfressen“. Ein schönes Heft – wenn da nicht die Bilder und Zeichnungen über den Falz wären! Warum drehen sie die nicht einfach? Viele Magazine machen das. Würden sie ein Familienfoto mit Knick gut finden?

*Erhard Kretzschmar, Elsterwerda*

#### ■ Zum Beitrag „Stangenlok mit Schiffsdiesel“ im Heft 4/17:

Ich möchte hierzu folgenden Bemerkungen abgeben: Auf Seite 41 steht, dass es nur noch zwei

erhaltene V 65 zu bewundern gibt. Das ist nicht richtig. Es gibt auch noch die V 65 02, die Fahrten macht bei der Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa.

*Rainer Abend*

#### ■ Zum MPSB-Beitrag „Die Größte der Kleinsten“ im Heft 4/17:

Da ist ihnen ein sehr guter Beitrag gelungen! Es ist heute kaum noch vorstellbar, mit welch einfachen Mitteln man große Transportleistungen auf der Schiene vollbringen kann. Stattdessen kommt wohl bald der Giga-Liner auf der Autobahn. Am besten unbemannt.

*Thomas Kleine*

#### 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

#### Andreaskreuz – EB-Fachbuchhandlung

99084 Erfurt Andreasstraße 11

#### Österreich

##### Buchhandlung Herder

1010 Wien Wollzeile 33

##### Modellbau Pospischil

1020 Wien Novaragasse 47

##### 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-Eisenbahnbüchershop

8200 Brugge 2 Stationslaan 2

##### van Stockum Boekverkopers

2512 GV Den Haag Westeinde 57

Nr. 428 | 05/17 | Mai | 56. Jahrgang

**LOKMagazin**

Internet: [www.lok-magazin.de](http://www.lok-magazin.de)

Gegründet von Karl-Ernst Maedel †

#### Redaktionsanschrift

Postfach 40 02 09, 80702 München

Tel. +49 (0) 89 13 06 99 720

Fax +49 (0) 89 13 06 99 700

[redaktion@geramond.de](mailto:redaktion@geramond.de)

#### Herausgeber

Rudolf Heym, [rudolf.hey@geramond.de](mailto:rudolf.hey@geramond.de)

#### Redaktion

Michael Hofbauer (Chefredakteur), Martin Weltner,

Florian Dürr, Thomas Hanna-Daoud

#### Junior Producerin

Amira Füssel

#### Redaktionsassistentz

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 Saßmann, Joachim Volkhardt, Malte Werning

### ABO - HOTLINE

Leserservice, GeraMond-Programm

Tel. 0180 – 532 16 17 (14 ct/min)

Fax 0180 – 532 16 20 (14 ct/min)

[leserservice@lok-magazin.de](mailto:leserservice@lok-magazin.de)

#### Gesamtanzeigenleitung

Thomas Perskowitz, [thomas.perskowitz@verlagshaus.de](mailto:thomas.perskowitz@verlagshaus.de)

verlagshaus.de, Tel. +49 (0) 89 13 06 99 527

#### Anzeigenleitung LOK MAGAZIN

Selma Tegethoff, [selma.tegethoff@verlagshaus.de](mailto:selma.tegethoff@verlagshaus.de)

Tel. +49 (0) 89 13 06 99 130

[www.verlagshaus-media.de](http://www.verlagshaus-media.de)

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017

Litho: Cromika, Verona (Italien)

Druck: LSC Communications Europe

Verlag:



GeraMond Verlag GmbH

Infanteriestraße 11a, 80797 München

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

#### Geschäftsführung

Clemens Hahn

#### Leiter Marketing & Sales Zeitschriften:

Andreas Thorey

#### Vertrieb Zeitschriften

Dr. Regine Hahn

#### Vertrieb/Auslieferung Handel

MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:



AUTO CLASSIC SCHIFF CLASSIC TRAKTOR XL

TRAKTOR CLASSIC FLUGZEUG CLASSIC

MODELLFAN FLUGMODELL

CLAUSEWITZ MILITÄR & GESCHICHTE

Preise: Einzelheft EUR 7,90 (D), EUR 8,90 (A), CHF 15,80 (CH),

bei Einzelversand zzgl. Versandkosten; Jahresabpreis

(12 Hefte) EUR 85,20 (incl. MWST., im Ausland zzgl. Versand).

Die Abgebühren werden unter der Gläubiger-Identifikations-

nummer DE63220000314764 des GeraNova Bruck-

mann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils

zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Voraus-

gabe angekündigt wird. Die Mandats-Referenznummer ist

die auf dem Adress-Etikett eingedruckte Kundennummer.

**Erscheinen und Bezug:** LOK MAGAZIN erscheint monat-

lich. Sie erhalten LOK MAGAZIN in Deutschland, Österreich

und der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten

Zeitschriftenkiosken, im Fachbuchhandel sowie beim Verlag.

© by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr

enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrecht-

lich 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.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Rudolf Heym;

Verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz; beide

Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISSN 0458-1822 | 10813

GERA NOVA BRUCKMANN  
VERLAGSHAUS

## TITELTHEMA

## Retro-Loks



Axel Witzke

Langeweile auf Gleisen? Trostlose Rohrpost-Eisenbahn? Nein! Zu den oft verkehrsroten Fahrzeugen der DB gesellt sich eine beachtliche Zahl von Loks in Retro-Farben – bordeauxrote 155er oder ozeanblau-beige 215er und andere. Die Zahl dieser Loks steigt, die Farbvielfalt wird größer.

## GESCHICHTE

## Über den Brenner

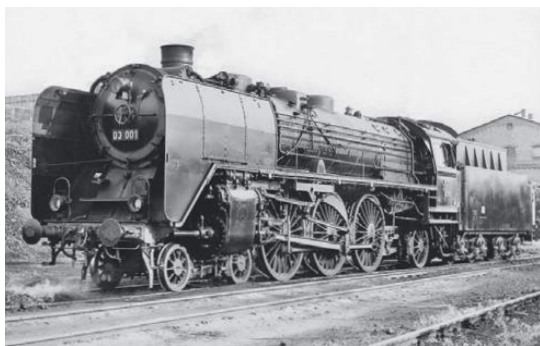


Markus Inderst

Die Eisenbahn über den Brennerpass wurde einst von der österreichischen Südbahngesellschaft errichtet. Als niedrigste Alpenquerung Europas hatte sie stets große politische Bedeutung. Der Südteil fiel nach 1918 an Italien. Die Strecke wird seither von zwei Staatsbahngesellschaften betrieben.

## FAHRZEUGPORTRÄT

## Baureihe 03



Rudolf Heym

Die „leichte Schwester der 01“ wurde ab 1930 ausgeliefert. Bis 1938 entstanden 298 Exemplare. Zusammen mit der 01 prägten sie über Jahrzehnte hinweg das Bild des deutschen Schnellzugdienstes, auch nach dem Krieg in West und Ost. Unser Autor Andreas Knipping resümiert ihren Weg.

## GESCHICHTE

## Düsseldorf – Essen



Dr. Rolf Brüning

Die Strecke Düsseldorf – Kettwig – Essen stellt die Keimzelle des heutigen S-Bahn-Netzes an Rhein und Ruhr dar. Mit der Linie von Düsseldorf-Garath nach Ratingen Ost fing 1967 alles an. Unser Beitrag beleuchtet die Geschichte dieser landschaftlich abwechslungsreichen Bahnverbindung.



**NICHT VERPASSEN:  
DAS LOK MAGAZIN 6/2017  
ERSCHEINT AM 19. MAI 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:

**Quer durch Berlin:  
Mit einem leeren  
Reisezug vom  
Bahnhof Lichtenberg  
war 03 2243 im Jahr  
1978 am Ostkreuz  
auf dem Weg nach  
Schöneweide**

Martin Weltner



# GOTTHARD 2016

Elegante Herrenarmbanduhr zu Ehren eines Jahrhundertbauwerks

Präzises Quarz-Uhrwerk

Stopuhr-Funktion

Hochwertiges Saphirglas

Aus Edelstahl

Jede Uhr wird auf der Rückseite einzeln nummeriert



Uhrengehäuse Ø:  
ca. 40 mm  
Armband für  
Handgelenkumfang:  
ca. 18–23 cm

Produkt-Nr.: 578-FAN18.01

Produktpreis: € 249,90  
(zahlbar auch in 5 Monatsraten zu  
je € 49,98), zzgl. € 8,95 Versand

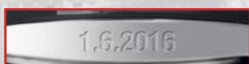
Abbildung vergrößert



Gravur der individuellen  
Ausgabenummer auf  
der Rückseite



Ihre Uhr kommt in  
einer edlen Präsentbox  
zu Ihnen nach Hause



Mit graviertem Eröffnungsdatum  
an der Gehäusesseite

## Zu Ehren des längsten Eisenbahntunnels der Welt

Mit Leidenschaft und Tatkraft schufen Schweizer Ingenieure ein 57 Kilometer langes Denkmal, das ganz Europa miteinander verbindet. Nach 17-jähriger Bauzeit entstand der längste Eisenbahntunnel der Welt – der am 1. Juni 2016 eröffnete Gotthard Basistunnel. Mit der Armbanduhr „GOTTHARD 2016“ wollen wir dieses einzigartige Jahrhundert-Bauwerk gebührend ehren. Das Zifferblatt zeigt einen modernen Schnellzug vor einer Grafik der verschiedenen Bauetappen, und auf dem Uhrengehäuse ist das Eröffnungsdatum eingraviert.

Die Herrenarmbanduhr „GOTTHARD 2016“ erscheint exklusiv bei The Bradford Exchange und ist nicht im Handel erhältlich. Die Authentizität Ihres Exemplars wird durch ein Echtheits-Zertifikat belegt. **Reservieren Sie am besten gleich heute!**

**www.bradford.de**

Für Online-Bestellung  
Referenz-Nr.: **79291**

The Bradford Exchange Ltd. • Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark  
kundenbetreuung@bradford.de • Telefon: **069 1729 7900**

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

**PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 79291**  
Mit 120-TAGE-Rückgabe-Garantie

**Zeitlich begrenztes Angebot:** Antworten Sie bis zum **06. Juni 2017**

☐ **Ja**, ich reserviere die Armbanduhr „Gotthard 2016“

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

**X**

Unterschrift

Telefon für eventuelle Rückfragen

**Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):**

☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung  
☐ Ich zahle in fünf bequemen Monatsraten

BRADFORD EXCHANGE

**Bitte einsenden an: The Bradford Exchange**  
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark  
Österreich: Senderstr. 10 • A-6860 Wollurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

