



FAHRZEUGE

- Die letzten Dresdner 01
- Gnadenfrist für 611er
- DT 59 vom Raw Dessau



GESCHICHTE

- DB-Strecken in der Eifel
- Berlin: So entstand der BAR
- Mittlere Ruhrtalbahn

LOKMagazin

8/2017 August | EUR 7,90

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

LOKMagazin

AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE

WWW.LOKMAGAZIN.DE

Lokführer auf der

E 41

Freud' und Leid mit
den „Knallfröschen“



Fahrzeugporträt Diesel-Vectron

Wie sich die
Baureihe 247.9
bei der
DB bewährt



4

194091 607906

08

Echtes Bahnerlebnis! In Vorbild und Modell

eisenbahn
Modellbahn magazin

8 August 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 602 EUR 7,50 (D)

eisenbahn
Modellbahn magazin

Segmentanlage
mit viel Betrieb

H0-Zeitreise nach Ostpreußen

Jetzt neu
am Kiosk!

„Stars“ der DB-Nebenbahnen:
Heckeneilzüge
Laufwege, Fahrzeuge, Modellumsetzung

Innofreight-Verkehr
Wie die Container-
Logistik funktioniert

Abschied im Spessart
So endete der Schiebebetrieb
Zentralen von Digitrax
Für wen lohnt sich der Einsatz?
Zugpferde für H0-Güter
Class 77 im Test Verglichen & gemessen

Einfach & günstig
So gestalten Sie realistische
Strand- und Wasserflächen

EUR 6,25 (A) · 5,97 (2,50 CHF) · EUR 8,70 (B+M+U+V)

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





Rudolf Heym
Herausgeber

Man denkt immer, ...

... jetzt kann einen nichts mehr überraschen. Und dann kommt es doch anders. Sie haben bei DB Cargo eine neue Diesellok. Ganz wenige sind es erst, vier Stück. Vectron DE (dieselelektrisch) ist die Firmenbezeichnung, sie fahren mit Betriebsnummern ab 247 901. Sie sehen, wie viele neuzeitliche Dieselloks, aus wie Elloks ohne Stromabnehmer, weil es ja die Elloks der Vectron-Reihe schon gibt. So weit, so gut. Zufällig fährt fast jeden Tag eine davon vor meiner Haustür. Na ja: Und neugierig bin ich schon! Was mich am meisten verblüfft: Sie ist unfassbar leise! Wenn sie in Neudietendorf mit ihrem Kesselwagenzug – er hat sicher 2.000 Tonnen – anfährt, hört man beinahe nichts. Da die meisten dieser Wagen inzwischen auch sehr leise rollen, bin ich jedes Mal fasziniert. Ein Güterzug, der keinen Krach macht? Das gibt es doch nicht. Oder geht das nur mir so, der noch 44er in Doppeltraktion vor Kieszügen oder tschechische „Bardotkas“ ohne Schalldämpfer erlebt hat?

Sei es, wie es sei: Die Eisenbahn bleibt interessant! Ihnen wie stets an dieser Stelle Freude und Genuss beim Blättern und Lesen in unserem *LOK Magazin*!

Herzlich, Ihr

Rudolf Heym



Im Frühjahr wurden noch Lokführer geschult auf dem Vectron DE. Mit dem über die Strecke Oebisfelde – Magdeburg umgeleiteten EZ 51223 (Seelze – Magdeburg) erreicht 247 906 den Bahnhof Flechtingen am 28. März 2017

Felix Seraphin



Deutsche Bahn: Umleiter im Altmühltal 11



Privatbahnen:
Westerwaldbahn gibt Güterverkehr auf 14

LOKMagazin
www.lok-magazin.de

Heft
August
2017

8



AKTUELL

DB

- DB AG: Reaktion auf Güter-Masterplan 8
- ICE 4: Laufinstabilitäten bei Testfahrten 12

Privatbahnen

- Westerwaldbahn: Ende des Güterverkehrs? 14
- Staudenbahn: NE 81 fährt am Wochenende 16

Bahnindustrie

- Siemens: Finnland-Zulassung für Vectron 18

Museum

- Döllnitzbahn: Wieder nach Kemmlitz 20
- SPNV-Nord: Dampfspektakel um Trier 21

Österreich

- Westbahn: Neuer Shuttle zum Wiener Hbf 24

Schweiz

- Léman 2030: Bahnausbau am Genfer See 28

Weltweit

- Frankreich: Neue Schnellfahrstrecken 30
- Polen: Dieselloks auf der Ostbahn 31

Rubriken

- Leserbriefe, Händler, Impressum 112
- Vorschau 114

TITEL

Mit Freud' und Leid ...

Die leichten Nahverkehrs-Elloks der Reihe 141 führen in der gesamten Bundesrepublik. Unser Autor Jens Grünebaum hatte täglich mit ihnen zu tun und erzählt aus seiner Lokführerzeit in Hagen-Eckesey 32

Zum Titelbild

Zp9 in St. Goarshausen am 6. August 1998: Wenige Jahre später stellte die DB AG die letzten „Knallfrösche“ ab



Dirk Höllerhage

72 Streckensterben: Bahnen in der Eifel



104 Die Mittlere Ruhrthalbahn



58 Was wurde aus den Dresdner 01ern?



FAHRZEUGE

Leiser Saubermann

Die Baureihe 247. Noch sind es nur sieben Stück, die hierzulande im täglichen Einsatz stehen. Wer die Loks sieht, ist fasziniert, wie leise sie selbst unter Volllast laufen

44

Baujahr 2014

Eine kleine Firma im Norden Tschechiens beschäftigt sich mit dem Neubau von Dampflok. Wir stellen ein Produkt vor

52

Galgenfrist in Ulm

Serie: Wo fährst Du noch? Nur noch in diesem Jahr werden die Neigetechnikzüge der Baureihe 611 unterwegs sein

54

Schluss 1977? Nicht ganz ...

Im Herbst 1977 endete der Plandienst der Baureihe 01 zwischen Dresden und Berlin. Doch es war für einige der Loks keineswegs das Ende ihrer Einsätze

58

Letzter Versuch

Der Reichsbahn in der DDR verblieb mit dem DT 59 ein sehr eleganter Dampftriebwagen. 1955 wollte man ihn wieder flott machen. Der Versuch scheiterte auf der ganzen Linie. Hans-J. Lange war dabei und erzählt

68

GESCHICHTE

Verträumte Strecken

Rechts und links der Eifelbahn von Köln nach Trier gab es einst ein dichtes Netz von Strecken. Das ist lange vorbei

72

Auf Torf

Die niedersächsische Nebenbahn Bohmte – Schwegermoor

84

Grenze dicht

Die Geschichte des Großen Berliner Außenrings bis zum Mauerbau 1961

88

Das historische Bild

Charlottenburg 1990 mit Interregio

98

Revier-Idyll

Die Strecke Hattingen – Essen

100

Fürs Papier

In Rechtenstein in Baden-Württemberg gibt es eine winzige Feldbahn

106

Kunst oder Straftat?

Graffiti an Zügen: Was denken Sie?

108

Rücktitel

110 621 im Striegistal 1984

116

Containerzug mit Steuerwagen

Das Unternehmen TRI (Train Rental International) hat im AW Wittenberge einen gebrauchten Steuerwagen mit Karlsruher Kopf umbauen lassen. Am 7. Juni 2017 wird er von Köln nach München überführt. Kurzerhand hängt man den Personenwagen an den Containerzug DGS 41859 (Köln Eifeltor – Trieste Campo Marzio), der von einer wendezugfähigen 151 des Unternehmens Lokomotion befördert wird und ohnehin in München einen kurzen Halt einlegt. Die Stellung des Steuerwagens und die Abläufe an den Bahnhöfen erlauben es, dass der Containerzug „Steuerwagen voraus“ bis München fährt (Foto bei Bornheim zwischen Köln und Bonn) Sven Jonas



Unter die Haut

■ Reisen ohne Fahrkarte: Was in Deutschland noch Zukunftsmusik ist, ist in Schweden jetzt Realität. Rund 2.000 Kunden der schwedischen SJ haben sich einen reiskorngroßen Chip unter die Haut ihrer Hand spritzen lassen und verzichten seitdem auf Bezahlkarten. Benötigt wird dann noch eine App, die ihre Kundennummer überträgt. Im Zug muss dem Zugbegleiter lediglich die Hand hingehalten werden.

AWA

Fotoverbot für RhB?

■ Ende Mai sorgte die Schweizer Gemeinde Bergün für Aufsehen, als sie ein Fotoverbot für das Gemeindegebiet bekanntgab. Auch für Fotos der weltbekannten Rhätischen Bahn (RhB) sollten künftig fünf Franken Strafe fällig werden. Nach einem großen negativen Medienecho ruderte die Gemeinde zurück, es habe sich um eine Marketingaktion gehandelt. Damit sind auch künftig für (Bahn-)Fotografen Fotos möglich.

AWA



Michael Volkmann

Letzter „Reisezug“

■ Am 24. Juni 2017 wurde ein bis dahin in Heigenbrücken (alt) abgestellter Bn-Wagen an seinen endgültigen Bestimmungsort auf Höhe des Sportplatzes Hain gebracht. Der Wagen soll dort auf einem kurzen Gleisstück an die alte Spessartrampe Laufach – Heigenbrücken erinnern. Als Zugfahrzeug musste ein Zweiwegefahrzeug dienen, da die Strecke bereits an beiden Enden abgebunden war. Es war nach 163 Jahren der letzte „Reisezug“ über die alte Spessartrampe. MV



Am 15. Mai 2017 kehrt 294 804 mit einem Güterzug aus Rothenburg (Tauber) zurück. Einzelwagenverkehr sind hoch defizitär, DB Cargo erhofft sich positive Effekte aus dem Masterplan des Bundes Matthias Müller

MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Neue Chancen für DB Cargo?

Überwiegend positiv wurde Ende Juni der von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vorgestellte Masterplan Schienengüterverkehr von der Bahnbranche aufgenommen. Auch die Deutsche Bahn begrüßt das Maßnahmenpaket, steht aber praktisch schlechter da, als bisher

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat am 23. Juni 2017 ein Maßnahmenpaket zur Belegung des Schienengüterverkehrs vorgestellt. In dem im Rahmen einer branchenübergreifenden Initiative erarbeiteten Masterplan Schienengüterverkehr sind zehn Maßnahmenpakete enthalten. Im Vordergrund stehen eine leistungsfähige Infrastruktur, die umfassende Nutzung von Innovationspotenzialen und die Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen. Es werden fünf Sofortmaßnahmen festgelegt. So will der Bund die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr deutlich senken. Dafür sollen im Haushalt 2018 insgesamt 350 Millionen Euro bereitstellen. Der Gütertransport auf der Schiene wird dadurch billiger. Auch dem Ausbau der Infrastruktur wird eine hohe Priorität zugemessen. So sollen die wichtigsten Verbindungen des deutschen Bahnnetzes für Züge mit einer Länge von 740 Metern angepasst werden, sodass auch Güterzüge der europäischen Standardlänge pro-

blemlos verkehren können. Ein weiteres wichtiges Thema ist die Digitalisierung und die Automatisierung von Transport- und Verladeprozessen. So ist unter anderem ein Testfeld für die Digitalisierung und Automatisierung der Zugbildung im Schienengüterverkehr geplant. Das Konzept für ein Bundesprogramm Schiene 4.0 schließlich soll Innovationsprojekte zur Digitalisierung und Automatisierung des Schienenverkehrs fördern.

DB begrüßt Masterplan

Die Deutsche Bahn begrüßte das Maßnahmenpaket. „Mit dem Masterplan werden wir einen erheblichen Innovationsschub auf die Schiene bringen und selber unsere Hausaufgaben erfüllen. Automatisiertes Kuppeln, autonomes Rangieren, mit dem Internet verbundene, intelligente Güterwagen sowie eine bessere Ausbildungslandschaft für unser Personal werden den Schienengüterverkehr deutlich attraktiver machen“, sagte DB-Verkehrsvorstand Berthold Huber in

Berlin. Die Güterverkehrstochter DB Cargo schreibt derzeit rote Zahlen und gilt als Sorgenkind der Bahn. Auch die Maßnahmen, die die Eisenbahninfrastruktur betreffen, sieht die DB positiv. Die Ausbauplan und die Effekte der Digitalisierung würden die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes steigern“, sagte DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla. Für das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen markiert der Masterplan eine Trendwende in der Bahnpolitik: Nach langer Zeit ergreift das Bundesverkehrsministerium wieder die Initiative und bringt strukturelle Maßnahmen auf den Weg – und wendet sich eben nicht, wie bisher oft der Fall, direkt an die DB AG. Die Deutsche Bahn hat damit entsprechend weniger Gestaltungsspielraum. Neben der DB hoffen demnach auch privaten Bahnen auf spürbare Effekte des Masterplans. Ob und wie die sich allerdings einstellen werden, bleibt abzuwarten. Ebenso, ob und wie das Paket nach der Bundestagswahl tatsächlich durchgesetzt wird. LM



642 185 hat am 16. Juni 2017 den neuen Halt Inselstadt Malchow verlassen und passiert den Bahnhof Malchow ohne Halt. Der Betrieb auf der Südbahn ist für die kommenden Jahre gesichert

Florian Dürr

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Betrieb auf Nebenbahnen gesichert

Für zwei Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern ist die Zukunft vorerst gesichert. Für die Bahnstrecke Waren (Müritz) – Malchow als Teil der ehemaligen Mecklenburgischen Südbahn und die Kleinseebahn Neustrelitz – Mirow sind Finanzierungsmodelle gefunden worden, die einen Weiterbetrieb in den kommenden zehn Jahren ermöglichen sollen. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember wird der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte für zehn Jahre Aufgabenträger für die Südbahn sein. Das Land Mecklenburg-Vorpommern unterstützt den Landkreis bei der Finanzierung. Vom ersten bis zum dritten Jahr stehen für den Betrieb jährlich 650.000 Euro und vom vierten bis zum zehnten Jahr jährlich 420.000 Euro zur Verfügung. Derzeit wird die Linie mit 642 von DB Regio bedient, gegen Mittag fährt ein Güterzug von DB Cargo mit 298. Für den Betrieb auf der Kleinseebahn, derzeit fährt die Hanseatische Eisenbahn dort mit LVT-S (VT 504), wird das Land auch weiterhin im vollem Umfang aufkommen. Der Erhalt beider Verbindungen war bislang nur bis Ende des Jahres gesichert.

LM

DEUTSCHE BAHN

Brandanschläge auf Bahnstrecken

Am 19. Juni 2017 kam es zu mehreren Bränden an Kabelschächten der Deutschen Bahn. Betroffen waren die Bundesländer Berlin, Sachsen (Leipzig), Niedersachsen (Bad Bevensen), Hamburg und Nordrhein-Westfalen (Dortmund und Köln). Das teilte das Präsidium der Bundespolizei in Potsdam mit. Nachdem auf der Webseite Indymedia.org eine Gruppe mit dem Namen „Shutdown G20 – Hamburg vom Netz nehmen!“ ein Bekennterschreiben veröffentlicht hatte, schloss die Bundespolizei politisch motivierte Brandstiftung bei Redaktionsschluss nicht aus und übergab die Ermittlungen deshalb an den Staatsschutz. Vielerorts kam es wegen der Kabelbrände zu Verspätungen und Zugausfällen. Erst am 20. Juni bekamen Techniker die Lage wieder weitgehend in den Griff, sodass es nur noch wenige Störungen gab, zum Beispiel auf der RE-Linie Hamburg Hbf – Lübeck, bei der Berliner S-Bahn, zwischen Köln-Mülheim und Opladen sowie im Raum Leipzig und Dresden.

LM

DB | NEWS

Spatenstich in Merklingen

Für den in letzter Minute geplanten Bahnhof Merklingen auf der schwäbischen Alb im Verlauf der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm wurde der erste Spatenstich ausgeführt. Ab 2022 sollen IRE-Züge hier halten und die Albregion an die große weite Bahnwelt anschließen. Nach dem Muster des NBS-Bahnhofs Kinding (NBS Nürnberg – Ingolstadt) erfolgt auch hier der Bau eines Bahnhofs auf der grünen Wiese. Zwei je 215 Meter lange Bahnsteige sollen für den Fahrgastwechsel zur Verfügung stehen. Die Anbindung für die Nutzer soll mit Bussen und PKW erfolgen, für die etwa 400 Parkplätze gebaut werden. Die Kosten von etwa 45 Millionen Euro übernehmen fast ausschließlich das Land Baden-Württemberg und die Anrainerkommunen. Die DB AG beteiligt sich nur mit einem geringen Restbetrag.

PG

Stuttgart: S 2 nach Bernhausen

Der regionale Planungsausschuss hat eine Verlängerung der S-Bahn-Linie 2 im Netz der S-Bahn Stuttgart zugestimmt. Ab 2022 soll die Linie von der heutigen Endstation Bernhausen bis in das rund vier Kilometer entfernte Neuhausen verlängert werden. Aktuell wird für die Erweiterung das Genehmigungsverfahren durchgeführt. Die Reaktivierung der ehemaligen Trasse der Filderbahn mit einem Haltepunkt in Sielmingen soll insgesamt mindestens 125 Millionen Euro kosten. Im Auftrag des Verbands Region Stuttgart (VRS) erfolgt die Planung durch die Stuttgarter Straßenbahn (SSB).

PG



Am 5. Juni 2017 legt 218 460 mit RE 21449 in Scharbeutz einen Halt ein. Der Zug ist wegen einer Stellwerksstörung mit 116 Minuten Verspätung unterwegs und wird bereits in Lübeck enden

Garrelt Riepelmeier

DB | NEWS

Baurecht für Elektrifizierung

Das Eisenbahnbundesamt hat Anfang Mai die Planfeststellung für die Elektrifizierung des Abschnitts Buchloe – Türkheim auf der Strecke München – Lindau erteilt. Damit liegt nun das Baurecht für den zweiten der 21 Planfeststellungsabschnitte vor. Die Elektrifizierung der Gesamtstrecke soll bis 2020 abgeschlossen sein. FFÖ

Sperrung der Moselbahn

Vom 6. Mai bis 2. Juni 2017 kam es auf der Moselstrecke auf dem Abschnitt Bullay – Cochem zur Totalsperre. Hintergrund waren vorbereitende Maßnahmen an Gleisen und Oberleitung für die anstehende Modernisierung und Verbreiterung des Petersberg隧nells. Ab 3. Juni ging außerdem der bereits erneuerte Kaiser-Wilhelm-Tunnel probeweise in Betrieb. FFÖ

Anzeige

Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter
www.lokmagazin.de/abo

Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

DB REGIO

218 387 und 460 im Norden

Seit Anfang Mai sind die purpurrote 218 387 von DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Kurhessenbahn und die ozeanblau-beige 218 460 von DB RegioNetz Verkehrs GmbH, WestfrankenBahn für DB Regio Schleswig-Holstein im Einsatz. Vorrangig dienen sie der Bespannung des morgendlichen IRE 18447, welcher aufgrund von Bauarbeiten auf der Schnellfahrstrecke vom 15. Mai bis 31. Juli montags, sowie im August auch unter der Woche über die nicht-elektrifizierte Stammbahn zwischen Stendal und Rathenow geführt wird. Dabei fuhren sie bislang sowohl einzeln als auch in Doppeltraktion. Die planmäßige 182 wird kalt mitgeschleppt. Direkt im Anschluss erfolgt die Rückfahrt nach Hamburg als Lz. Neben den Einsätzen vor dem IRE wurden die Loks an einzelnen Tagen auch schon mit Doppelstockzügen zwischen Hamburg, Lübeck und Kiel bzw. Puttgarden eingesetzt. AWA

NEUFAHRNER KURVE

Bauarbeiten am künftigen Abzweig

Vom 3. Juni bis 6. Juni 2017 wurde das Gleis von Neufahrn in Richtung Freising aufgrund von Bauarbeiten gesperrt. Nördlich der Autobahn A92 wurde ein bereits neu gebautes Gleis mit einer Verschwenkung an das bestehende Gleis angebunden. Das neue Gleis liegt östlich des bisherigen Gleises. Bei dieser Maßnahme geht es darum, Platz für die beiden Gleise der Neufahrner Kurve zu schaffen, die zwischen den beiden Gleisen der Hauptlinie München – Landshut (Niederbay.) liegen werden. Während der Arbeiten war der Streckenabschnitt nur eingleisig befahrbar, die S-Bahnen wurden zwischen Neufahrn und Freising durch Busse ersetzt. Alle S-Bahnen der Linie S1 verkehrten in dieser Zeit zum Flughafen. Mit der zweigleisigen, elektrifizierten Neufahrner Kurve sollen die Strecke München – Regensburg und die S-Bahn-Strecke Neufahrn – München-Flughafen miteinander verknüpft werden. Damit wird die Region Ostbayern umsteigefrei an den Flughafen München angebunden. Die Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel 2018 vorgesehen. MMÜ



Die Umleitung macht's möglich: Bei Solnhofen rollt 101 131 am 15. Juni 2017 mit ICE 1005 Richtung München. Die ehemalige Metropolitan-Garnitur trifft man in der Regel nicht im Altmühltal an

Charly Kissel

DEUTSCHE BAHN

Umleiter durchs Altmühltal

Wegen Baumaßnahmen zwischen Augsburg, Donauwörth und Treuchtlingen kam es vom 31. Mai bis 15. Juli 2017 zu umfangreichem Umleiterverkehr über die Altmühlbahn, die planmäßig ohne Fernverkehr ist. In diesem Zeitraum wurden viele der ansonsten über Augsburg verkehrenden ICs und ICEs über die Strecke Treuchtlingen – Ingolstadt umgeleitet, darunter auch mit einem Zugpaar der neue ICE 4. In der Zeit vom 13. bis 19. Juni, als für Brückensanierungen der Abschnitt Treuchtlingen – Otting-Weilheim gesperrt war, wurde fast der gesamte Fern- und Güterverkehr sowie die Zugpaare des aus 612 gebildeten Allgäu-Franken-Express (RE Nürnberg – Oberstdorf/Lindau) führen in dieser Zeit über Ingolstadt und die Altmühlbahn. Mit der Murrbahn erhielt über Pfingsten eine weitere ansonsten fernverkehrslose Strecke umfangreichen IC-Verkehr. Brückenbauarbeiten auf der Remsbahn sorgten vom 6. bis 19. Juni für die Umleitung der zweistündlichen IC der Linie Karlsruhe – Nürnberg und der Güterzüge. Zu Problemen kam es ab dem 15. Juni, als zwischen den Bahnhöfen Gaildorf West und Schwäbisch Hall-Hessental die letzten drei Wagen eines Güterzuges entgleisten. Dabei wurden rund fünf Kilometer Gleis beschädigt. Bei Redaktionsschluss sollte der Betrieb am 1. Juli wieder aufgenommen werden. AWA

DEUTSCHE BAHN

Unwetter behindern Zugverkehr

Heftige Gewitter, Regen und Sturmböen haben den Bahnverkehr in Norddeutschland am 22. Juni 2017 teilweise zum Erliegen gebracht. Die Deutsche Bahn musste den Zugverkehr auf den Fernverkehrsstrecken Hamburg – Hannover, Hamburg – Berlin, Hamburg – Bremen und Berlin – Hannover zeitweise einstellen, weil umgestürzte Bäume die Trassen blockierten. Für gestrandete Reisende stellte die Bahn in den Bahnhöfen Hamburg, Hannover, Bremen und Kassel-Wilhelmshöhe Hotelzüge bereit. Von Sperrungen waren Haupt und Nebenstrecken in ganz Norddeutschland betroffen, darunter die Strecken Magdeburg – Braunschweig und Magdeburg – Stendal. LM

DB | NEWS

Mühldorf – Tübingen: Zweites Gleis

Am 22. Mai wurde nach rund zweijähriger Bauzeit feierlich das zweite Gleis zwischen Mühldorf und Tübingen im bayrischen Chemiedreieck in Betrieb genommen. Für den zweigleisigen Ausbau des elf Kilometer langen Abschnitts von Altmühldorf bis Tübingen mussten zahlreiche Straßenbrücken und Eisenbahnüberführungen neu gebaut werden. Gleichzeitig erhielt der Bahnhof Mühldorf neue, fernverkehrs-taugliche Bahnsteige. AWA

Münster Hbf eröffnet

Am 24. Juni 2017 weihte die DB feierlich den modernisierten Hauptbahnhof von Münster ein. Für rund 76 Millionen Euro wurden neben der Personenunterführung auch die Bahnsteige erneuert. Zudem erhielt der täglich von 68.000 Fahrgästen genutzte Bahnhof ein neues Empfangsgebäude mit einer großzügigen, lichtdurchfluteten Empfangshalle. FFÖ

Ausbau Berlin – Rostock geht weiter

Seit 22. Mai und noch bis 10. Oktober finden zwischen Oranienburg und Nassenheide umfangreiche Bauarbeiten statt. Der rund sieben Kilometer lange Abschnitt ist Teil der Ausbaustrecke Berlin – Rostock, die bereits weitgehend für 160 km/h und schwere Güterzüge mit bis zu 25 Tonnen Achslast ertüchtigt ist. Für die Arbeiten wird die meiste Zeit ein Streckengleis gesperrt. Lediglich vom 16. bis 23. September ist eine Totalsperre notwendig. Erneuert werden Oberleitung und Oberbau. AWA

BAUREIHEN | TICKER

Baureihe 247.9

Im Juni führte DB Cargo Probefahrten mit den Vectron-Loks der Baureihe 247.9 auf der steigungsreichen Strecke Coswig – Nossen – Rhäsa im Kesselzugverkehr durch. Allerdings ohne Erfolg: Am 15. Juni blieb 247 906 liegen. Erst mit Schublok konnte der Zug an sein Ziel gebracht werden. AWA

Baureihe 420

Seit 24. Juni 2017 fahren S-Bahn-Triebzüge der Baureihe 420 samstags und sonntags mehrere Umläufe auf der S 2 Altomünster/Petershausen – Erding. Auch über Dezember 2019 hinaus ist mit einem Einsatz der Baureihe 420 zu rechnen. Die am 17. Juni von der BEG veröffentlichte Ausschreibung für den Betrieb der S-Bahn München bis 2027/2034 ist auf den bisherigen Betreiber DB Regio zugeschnitten und lässt Gebrauchtfahrzeuge mit einem Baujahr ab 1993 zu, was sich auf die Baureihe 420 bezieht. AWA

Baureihe 189

Siemens verkaufte im Mai seine letzten beiden, zuletzt für Tests und Vermietungen genutzten, 189. Neuer Besitzer der weiß lackierten 189 822 und 823 ist DB Cargo. Als erste Maschine wurde 189 822 am 24. Mai von Nürnberg nach Gremberg überführt. Bereits zuvor erhielt sie auf den Frontseiten einen „DB-Keks“. AWA



Hochfrequente Vibrationen beim ICE 4 gefährden laut DB den Start des Regelbetriebs im Dezember 2017 nicht

Jürgen Hörstel

ICE 4

Laufinstabilitäten im Testbetrieb

Im Rahmen des mehrmonatigen Probebetriebs des ICE 4 wurde mit zunehmender Laufleistung der beiden bereits fahrenden Testzüge ein hochfrequentes Vibrieren festgestellt. Die Laufinstabilitäten treten bei einzelnen Wagen und bei Geschwindigkeiten über 230 km/h auf. Wie die Bahn mitteilte, arbeiten der Hersteller Siemens und die DB daran, den Fehler abzustellen. Die Bahn weist in einer Mitteilung jegliche Sicherheitsbedenken von sich. Auch gefährde das Vibrationsproblem weder die Zulassung noch die im Dezember 2017 geplante Aufnahme des Regelbetriebes mit dem ICE 4. Die genaue Ursache wollte die DB nicht nennen. Schwingungen im Wagenkasten entstehen zum Beispiel, wenn Hohlstellen auf der Radlauffläche entstehen und auf verformte Schienenprofile treffen. Zum Beispiel bei Kurvenfahrten kann dadurch der Wellen- bzw. Sinuslauf der Radsätze behindert werden. LM

BAUREIHEN-NEWS



Baureihe 111

Im Nordwesten Nordrhein-Westfalens leisten Loks der Baureihe 111 noch Dienste vor n-Wagen-Leistungen im Plan der RB 65. Dabei handelt es sich um Züge zu den Hauptverkehrszeiten. RB 10563 (Foto in Emsdetten) verlässt Rheine um 6:18 Uhr Richtung Münster, zurück kommt er als RB 10580 (ab Münster 16:13 Uhr). Die übrigen Züge der RB 65 fährt die private Westfalenbahn Klaus Meyer



Baureihe 628

Das DB Regionetz Kurhessenbahn will sich im Winter von seinen 628ern trennen. Doch bis dahin bleiben die Fahrzeuge, die für den Fahrradtransport geeignet sind, unverzichtbar. Anlässlich der am 11. Juni 2017 stattfindenden Eder-Bike-Tour wurde damit auch wieder ein Zugangebot auf der Edertalbahn Frankenberg – Battenberg etabliert (Foto bei Battenberg vom 12. Juni 2016) Matthias Müller



294 612 bedient am 26. Mai 2017 den Gashändler in Marktbreit. Der Warenaustausch findet jeweils nachmittags statt

Matthias Müller

MAINLÄNDEBAHN MARKTBREIT

Bedienung am Nachmittag

Zwischen 14.00 und 16.00 Uhr gelangt eine Lokomotive der Baureihe 294 an Werktagen außer Samstagen von Würzburg-Zell aus auf die Mainländebahn in Marktbreit. Der Anschluss befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Main, nachdem das Anschlussgleis in starkem Gefälle von der Hauptstrecke Würzburg – Ansbach im Bahnhofsbereich Marktbreit abzweigt. Bedient werden ein Gas- und ein Stahlhändler. Dieser erhält in unregelmäßigen Abständen zudem von der BayernBahn Stahlganzzüge. Die Anschlussbahn verfügt über eine Umfahrmöglichkeit. Häufig wird der Zug jedoch bereits von Marktbreit Bahnhof ins Anschlussgleis geschoben.

MMÜ

BAUREIHE 218

Wieder im Donautal unterwegs

Weiterhin nicht verzichten kann die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee wegen anhaltenden Triebwagenmangels und knapper Kapazitäten im Fahrradtransport auf die Baureihe 218 und n-Wagen. Seit dem kleinen Fahrplanwechsel fährt eine solche Garnitur mit separatem Fahrradwagen vom Typ Dduu wieder jenen Umlauf, aus dem sie im vergangenen September verabschiedet wurde. Dabei werden bis 15. Oktober am Wochenende und feiertags folgende Züge gefahren: IRE 3204/3206 Ulm 08:16 – Neustadt (Schwarzw) 11:25; RE 22304 Neustadt (Schwarzw) 11:32 – Rottweil 12:48; RE 22311 Rottweil 13:09 – Neustadt (Schwarzw) 14:25; IRE 3213 Neustadt (Schwarzw) 14:32 – Ulm 17:41. In den baden-württembergischen Sommerferien vom 27. Juli bis 9. September wird täglich gefahren. Ersetzt wird die Baureihe 612 (bzw. deren Ersatz 611).

AWA

DB NETZ

Arbeiten am Katzenbergtunnel

In zahlreichen Nächten im Juni fanden umfangreiche Instandhaltungsarbeiten im Katzenbergtunnel und Arbeiten im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn statt. Dadurch kam es zu Umleitungen zwischen Haltingen und Schliengen über die alte Rheintalstrecke.

FFÖ

Lesen sie noch oder sammeln sie schon?



GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Diese hochwertigen Acryl-Sammelmassetten 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)



Bald Geschichte? Am 28. August 2015 wartet das Westerwald-Krokodil V 26 der WeBa in Scheuerfeld auf den Abfahrtraum Richtung Bindweide. Die Zukunft der Doppellok ist derzeit ungewiss

Florian Dürr

WESTERWALDBAHN

Ende des Güterverkehrs?

Die Westerwaldbahn will das Güterverkehrsgeschäft aufgeben. Damit könnte das Ende von zwei Strecken in Rheinland-Pfalz kommen: Die Holzbachtalbahn (Altenkirchen – Selters) und die Stammstrecke Scheuerfeld – Bindweide könnten bald ganz ohne Betrieb da stehen. Es droht die Stilllegung

Die Westerwaldbahn (WeBa) will sich aus ihrem bestehenden Güterverkehrsgeschäft weitgehend zurückziehen. Geplant ist demnach die Kündigung der Transportverträge mit DB Cargo für den Schützzug, den die WeBa im Auftrag der DB von Betzdorf über die Holzbachtalbahn (Altenkirchen – Siershahn) bis zur Firma Schütz nach Selters befördert. Hintergrund der Kündigung ist der schlechte Zustand der Infrastruktur der Holzbachtalbahn, die sich im Eigentum der WeBa befindet. Nach Recherchen der Rhein-Zeitung entspricht der Sanierungszustand auf der Strecke einem Betrag von rund zwölf Millionen Euro. Soviel würde die Wiederherrichtung der Gleise kosten. Zwar würde das Land diese Maßnahmen fördern. Doch die Rahmen-

bedingungen sowie Einsprüche von einem Schütz-Konkurrenten erschweren das Vorhaben, sodass als Alternative nur die Stilllegung bleibt. Bei Redaktionsschluss stand ein entsprechender Beschluss des Altenkirchener Kreistages noch aus. Vom Schützzug will sich die WeBa aber schon im Dezember 2017 trennen.

Alternativlose Stilllegung?

Dass die Holzbachtalbahn bis Selters dann wirklich eingestellt wird, ist aber noch nicht sicher. Zum einen hat DB Cargo Interesse angemeldet, den Schützzug künftig selbst zu befördern. Zum anderen könnten auch andere Eisenbahnunternehmen die Strecke befahren wollen, damit ein Nutzungsbedürfnis anzeigen und die Streckenstillle-

gung somit verhindern. Die WeBa kündigte zudem an, den Güterverkehr auf ihrer Stammstrecke (Betzdorf –) Scheuerfeld – Bindweide bereits zum 31. Juli 2017 einzustellen. Dort befördert die WeBa derzeit noch Güterwagen im Werksverkehr der Firma Schäfer. Das Unternehmen soll darüber unterrichtet sein. Das würde auch das Aus für das „Westerwald-Krokodil“ bedeuten, zwei 1956 gebaute Jung-Loks (Typ R 30 B), die in Doppeltraktion als V 26 im WeBa-Bestand geführt werden. Sie werden im Werksverkehr neben der WeBa DH 1004 auf der Stammstrecke eingesetzt. Was mit den Fahrzeugen passieren soll und ob die WeBa-Werkstatt in Bindweide von den Stilllegungsplänen auch betroffen ist, war bei Redaktionsschluss noch unklar. LM



Drei 151 hat HSL von der DB übernommen. 151 017 fährt am 26. April 2016 mit einem Containerzug nach Hof durch Neumark im Vogtland. HSL stellt grobenteils auf TRAXX um; die 151 bleiben erhalten Daniel Wolf

HSL

Ab 2018 fast nur noch mit TRAXX

Seit Ende Mai 2017 mietet HSL Logistik 186 241 von Alpha Trains für den Einsatz vor Zügen von und nach Polen über den Grenzübergang Frankfurt/Oder. Ab 2018 wird das Unternehmen mit Ausnahme der drei eigenen 151 nur noch auf TRAXX setzen. Entsprechend andere Loks wurden (Re 421) bzw. werden (Prima) an die jeweiligen Vermieter zurückgegeben. Für Rangiertätigkeiten hat HSL die Lok 363 824 (Ex-DB) erworben. Am 15. Juni 2017 war in Gotha die Übergabe der nun im braunen Unternehmensdesign lackierten V 60. AWA

In Maxhütte-Haidhof wird die Firma Thyssen Dück vormittags von einer DB-Cargo-294 aus Regensburg bedient. Der Anschluss zweigt von der Nebenbahn Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld ab. Die Werkslok der Firma Thyssen Dück stellt am 29. Mai 2017 am Schrottplatz in Maxhütte E-Wagen bei

Matthias Müller



PRIVATBAHNEN | NEWS

VIS wartet Abellio-LINT

Die Verkehrs Industrie Systeme GmbH Halberstadt (VIS) wird auch künftig die im Dieselnetz Sachsen-Anhalt eingesetzten Fahrzeuge warten. Im Dezember 2018 wird auf den Strecken Transdev (HEX) durch Abellio Rail Mitteldeutschland abgelöst. Mit VIS hat Abellio Mitte Juni einen Vertrag über die Wartung der 54 LINT 41 abgeschlossen. Dieser läuft 14 Jahre. AWA

HZL: NE81-Einsatz endet

Nach rund einem Jahr Einsatz beim Ringzug der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) auf der Strecke Immendingen – Blumberg-Zollhaus endete am 31. Mai 2017 der Einsatz von 626 413 „VT 413“ der Schwäbischen Albahn (SAB). Der NE81 erhält nun eine neue Hauptuntersuchung. Eine Rückkehr zur HzL ist angedacht. AWA

Uwe Adam verkauft Loks

Uwe Adam hat zwei seiner V 100-Ost verkauft. 202 364 (Ex Adam 21) wurde im April an die SKL Umschlagservice Magdeburg verkauft. Im Mai folgte 202 466 (Ex Adam 20), die seither für Lokführerdienstleistungen Olof Stille fährt. Beide Loks sind bordeauxrot lackiert. AWA



Die Bahnstrecke Gessertshausen – Markt Wald wird 2017 wieder im Wochenendverkehr von der Stauden-Verkehrsgesellschaft (SVG) bedient. Zum Einsatz kommt der frisch lackierte VT 08 der SVG Alexander Bauer

PRIVATBAHNEN | TICKER

Lokomotion mietet Loks an

Seit Ende Juni 2017 setzt Lokomotion 193 615 und 616 von MRCE ein. Die beiden Vectron tragen schwarzen MRCE-Lack und waren zuvor bei DB Cargo hauptsächlich im Kohleverkehr in Nordostdeutschland im Einsatz. AWA

Metronom: Werbe-1440 bei Enno

Seit Mitte Juni wirbt 1440 108, der von Metronom im Enno-Netz rund um Braunschweig eingesetzt wird, für den diesjährigen Tag der Niedersachsen. Dieser findet vom 1. bis zum 3. September in Wolfsburg statt. AWA

WFL: 228 501 fährt wieder

Nach abgeschlossener Hauptuntersuchung ist 228 501 (ex Buna 204) von Wedler Franz Logistik seit 8. Juni 2017 wieder im Einsatz. AWA

Metrans testet TRAXX 3

Wie bereits einige andere Unternehmen testet seit Mitte Mai auch Metrans die LastMile-TRAXX 3. 187 301 kommt seitler oft vor Containerzügen in Nord- und Süddeutschland zum Einsatz. AWA

Nobeg mit KSW-DE 1002

Nobeg Reinold Eisenbahndienstleistungen hat im Mai 272 008 (Lok 41, MaK DE 1002) der KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein erworben. Sie erhält nun eine Hauptuntersuchung. AWA

STAUDEN-VERKEHRSGESELLSCHAFT

Wochenendverkehr mit NE 81

Seit Mitte Mai 2017 läuft wieder der von der Stauden-Verkehrsgesellschaft (SVG) eigenwirtschaftlich betriebene Samstags-Verkehr auf der Staudenbahn zwischen Augsburg und Markt Wald sowie der an bestimmten Verkehrstagen angebotene Sonntags-Ausflugsverkehr. Hier kommt hauptsächlich der erst im Februar 2017 von der HU in Viechtach zurückgekehrte ehemalige VT 08 (NE 81) der Regentalbahn zum Einsatz. Das Fahrzeug erhielt eine neue Lackierung in den Farben der Staudenbahn. Bei großem Andrang wird er durch den Beiwagen VB 02 verstärkt. Vorhanden ist auch noch das Schwesterfahrzeug VT 02, das aber derzeit hauptsächlich im Bauzugverkehr eingesetzt wird. 2021 wird die Staudenbahn zwischen Gessertshausen und Langenneufnach für den Schienenpersonenverkehr reaktiviert. Sie ist Teil der Ausschreibung Dieselnetz Augsburg II. AB

RHEIN-NECKAR EISENBAHNSERVICEGESELLSCHAFT

363 168 für Kieswerk Mertz

Seit Mai ergänzt 363 168 den Bestand des im Aushub-, Sand- und Kiestransport tätigen Unternehmens Heinrich Mertz Kies- und Sandwerke. Die Lok wurde von der Rhein-Neckar Eisenbahnservicegesellschaft (RNE) gekauft, erhielt eine Hauptuntersuchung und wurde bei der Firma Bäcker Rail Design in Siegen in den Unternehmensfarben Grau-Gelb lackiert. Die Lok wird vorrangig als Rangierlok in Stuttgart zum Einsatz kommen. Die Langläufer des Unternehmens werden seit wenigen Wochen neben den von Mertz angemieteten Maxima auch von Class 66 von Heavy Haul Power International (HHPI) bespannt. AWA



Am 4. August 2016 fährt ein Güterzug mit der schwarzen Lok der Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) in den Bahnhof Flandersbach ein. Inzwischen hat DB Cargo die Leistungen der MVG übernommen Matthias Müller

MÜLHEIMER VERKEHRSGESELLSCHAFT

Abschied aus dem Angertal

DB Cargo hat mittlerweile auch an Werktagen außer Samstagen wieder die Traktion der Kalkzüge nach Beverwijk übernommen. Damit endet der Lokomotiveinsatz der Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) im Angertal. DB Cargo setzt vor den Kalkzügen nach Beverwijk vor allem Lokomotiven der Baureihe 232 ein, jedoch kommen auch Lokomotiven der Baureihen 247 und 265 zum Einsatz. MMÜ

INFRALEUNA

Neuer Übergabebahnhof in Betrieb

Am 29. Mai 2017 wurde der neue Übergabebahnhof Leuna Nord von InfraLeuna, der Infrastrukturgesellschaft am Chemiestandort Leuna, in Betrieb genommen. Er befindet sich westlich des Personenbahnhofs Leuna-Werke Nord. Die neue Anlage soll den bisherigen Übergabebahnhof Großkorbetha entlasten und zudem als Alternative bei Störungen dienen. Rund 8,1 Millionen Tonnen Güter werden derzeit jährlich von InfraLeuna an andere Bahnen übergeben. AWA

HAMBURG-KÖLN-EXPRESS

Wieder mit 182.5 als Zuglok

Der Hamburg-Köln-Express (HKX) hatte zuletzt 120 204 von DB Regio als Zuglok angemietet. Seit dem 15. Juni 2017 sind nun aber wieder zwei 182 von MRCE für den HKX im Einsatz. Am 16. Juni 2017 wurde die DB-Ellok deshalb wieder zurückgegeben. Somit besteht der HKX nun wieder aus schwarzen Loks und BTE-Wagen. AW

PRIVATBAHNEN | NEWS

GoAhead im Netz 3a

Vorbehaltlich der Einspruchsfrist für unterlegene Bieter wird GoAhead ab Dezember 2019 für 13 Jahre den Betrieb im Netz 3a auf der Strecke Stuttgart – Schwäbisch Hall-Hessental – Crailsheim – Nürnberg, der den zweistündlichen RE umfasst, übernehmen. Zum Einsatz werden FLIRT 3XL von Stadler kommen. Der Vertrag umfasst rund 1,4 Millionen Kilometer jährlich. AWA

NWB: FLIRT 3 in Bremen

Seit einigen Wochen kommt ein FLIRT 3-Nahverkehrstriebzug im Netz der von der Nordwestbahn (NWB) betriebenen Regio-S-Bahn Bremen-Niedersachsen zum Einsatz. Er ergänzt dort die Triebzüge der Baureihe 440. Der Triebzug ist einer von zwei FLIRT 3, die als Reservefahrzeuge von Transdev beschafft wurden. AWA

V 160 002 fährt wieder

Die im Besitz von Albert Merseburger befindliche Vorserienlok V 160 002 („Lollo“) ist seit 31. Mai 2017 wieder im Einsatz, nachdem sie instandgesetzt wurde. Im Juni bespannte sie zeitweise den „Aluzug“ Spellen – Koblenz. AW



Überführung der Finnland-Vectron 3310 und 3309 vom Siemens-Werk in München-Allach nach Lübeck zur Verschiffung nach Finnland. 139 558 wartet mit dem DbZ 93269 in Röhrmoos auf eine Überholung U. Miethe

INDUSTRIE | TICKER

Siemens: Tests mit RRR-Desiro-HC

Seit Mai 2017 führt Siemens am Testring Wegberg-Wildenrath Testfahrten mit dem ersten fertiggestellten Desiro-HC (462 001) für den Rhein-Ruhr-Express durch. Noch 2018 sollen die ersten Fahrzeuge im Fahrgastbetrieb zum Einsatz kommen. AWA

Stadler: EuroDual in Rumänien

Im Mai 2017 wurde der Prototyp der EuroDual-Lokomotive, von der die Havelländische Eisenbahn zehn Maschinen bestellt hat, vom Stadler-Werk in Valencia ins rumänische Făurei überführt. Auf dem dortigen Testring finden in den kommenden Monaten ausgiebige Tests statt. AWA

Siemens: Hupac bestellt Vectron

Das Schweizer Unternehmen Hupac gab Anfang Juni 2017 die Bestellung von acht Vectron MS bekannt. Sie sind für den Einsatz auf dem Rhein-Alpen-Korridor zwischen den Niederlanden und Italien vorgesehen und werden hierfür auch mit TECS ausgestattet. Start der Auslieferung der 160 km/h schnellen Maschinen soll im Frühsommer 2018 sein. AWA

Stadler: Wartung für GoAhead

Stadler Pankow hat den Auftrag zur Instandhaltung von insgesamt 45 FLIRT-Triebzügen der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland erhalten. Die drei- bis sechsteiligen Triebzüge wurden im Mai 2016 bei Stadler bestellt und sollen ab Juni 2019 auf den Stuttgarter Netzen Los 2 und 3 zum Einsatz kommen. Für die anschließende Wartungsdauer von 13,5 Jahren errichtet GoAhead ein neues Betriebswerk auf einem Areal in Esslingen. FFÖ

SIEMENS

Finnland-Zulassung für Vectron

Der Breitspur-Vectron von Siemens hat die Zulassung in Finnland erhalten. Damit können die ersten acht von insgesamt 80 Wechselstrom-Lokomotiven für die finnische Bahn VR den Betrieb aufnehmen. Die als Sr3 bezeichneten Vectron sind bis zu 200 km/h schnell und haben zwei Diesel-Power-Module. Der erste kommerzielle Einsatz fand zwischen Tampere und Helsinki statt. Die Auslieferung aller Loks soll 2026 abgeschlossen sein. FFÖ

STADLER

Deal mit Caltrain spruchreif

Die rund 84 Kilometer lange Caltrain-Vorortbahnstrecke von San Francisco nach San Jose in den USA wird elektrifiziert. Die Trump-Regierung hat Ende Mai Mittel in Höhe von 647 Mio. US-Dollar zugesagt, während weiterhin viele Schienenprojekte durch radikale Einschnitte beim Verkehrshaushalt vor dem Aus stehen. In Kalifornien war auf allen politischen Ebenen intensiv um das Projekt gerungen worden, denn inzwischen gelten die Vorortzüge als überfüllt, während die Pendler ins Silicon Valley in immer längeren Staus stehen. Damit ist nun auch die Unterschrift unter den schon länger ausgehandelten Vertrag über die Lieferung von 16 sechsteiligen, elektrischen KISS-Doppelstocktriebzügen für die Verbindung gesetzt worden. Die Züge sollen ab 2020 fahren. FH/LM



Der Deal ist sicher: Stadler liefert insgesamt 16 KISS-Doppelstocktriebzüge an Caltrain für den Vorortverkehr ins Silicon Valley Stadler

**Jetzt
am
Kiosk!**

EXTRA: Zugbildungspläne
Fernreisezüge für den Urlaubsverkehr 1966 - 1992



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

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.bahn-extra.de/abo



Mit der Bahn in den Urlaub

»Urlaubszüge bei DB und DR« lautet der Untertitel der aktuellen Ausgabe *Bahn Extra*. Ob in die Sommerfrische, zum Skiurlaub oder zum mehrtägigen Städtebesuch, mit Bundesbahn und Reichsbahn war alles möglich. *Bahn Extra* stellt Ihnen den Urlaubsreiseverkehr der beiden Bahngesell-

schaften vor: die Zugangebote, die Betriebsabläufe, die Ferienzeile. Ein Heft voller Daten, Fakten, Nostalgie. Fahren Sie mit in den Nachtzügen von »Komet« bis »Meridian«, erkunden Sie die Autoreisezug-Verbindungen in Ost und West und staunen Sie über Sonderpreise, Sonderzüge und Kurio-

sitäten bei der Fahrt mit der Bahn in den Urlaub. So verfolgen Sie die interessantesten Zugläufe in den Jahren von 1950 bis 1993.

Von solchem Zauber berichtet die aktuelle Ausgabe *Bahn Extra*. Kommen Sie mit auf eine Zeitreise – im wahren Sinne des Wortes!



Doppelausfahrt in Nebitzschen: Da sich die zwei Strecken nach Kemmlitz und Glossen hier teilen, erhielten die Züge dorthin am Eröffnungswochenende ihren Abfahrtsauftrag gleichzeitig

Jürgen Albrecht

DÖLLNITZBAHN

Wiedereröffnung nach Kemmlitz

Die Döllnitzbahn hat den seit 2006 gesperrten Streckenteil nach Kemmlitz am 9. Juni 2017 wiedereröffnet. Im Jahr 2006 war auf diesem Streckenteil der Betrieb auf Grund des schlechten Zustandes der Trasse eingestellt worden. Jetzt können die Züge wieder bis Kemmlitz Ort fahren

Am 9. Juni 2017 hatten die Freunde der Döllnitzbahn gleich zwei Gründe zum Feiern. Am Nachmittag dieses Tages startete ab Mügeln ein Sonderzug, bestehend aus dem Zittauer Triebwagen, einem Personenwagen, dem neuen Aussichtswagen und der 199 030 der DBG in Richtung Nebitzschen. An Bord waren Ehrengäste, die sich in unterschiedlichster Form für den Erhalt und den weiteren Ausbau der Döllnitzbahn engagieren. Im Bahnhof Nebitzschen wurde dann durch Vertreter vom Land Sachsen, dem Landkreis, den Bürgermeistern der Anliegergemeinden, Vertretern der Döllnitzbahn und der Sparkassenstiftung feierlich das grüne Band zur Streckenfreigabe nach Kemmlitz durchschnitten. Im Jahr 2006 wurde auf diesem Streckenteil der Döllnitzbahn der Betrieb auf Grund des schlechten Zustandes der Trasse eingestellt. Nun ist es wieder möglich, wenn auch gegenwärtig nur bis zum Haltepunkt Kemmlitz

Ort, diesen Streckenteil zu befahren. Der zweite Höhepunkt an diesem Tag war die Taufe des neuen Aussichtswagens im Bahnhof Glossen. Assistent vom Oschatzer Pfarrer a.D. Berthold Zehme, wurde das Fahrwerk des Wagens vom Geschäftsführer der Döllnitzbahn GmbH, Ingo Neidhardt mit etwas Sekt betäubelt.

Bald auch nach Wernsdorf?

Die Streckenerweiterung nach Wernsdorf wird bei der Döllnitzbahn immer realistischer. Der Plan ist nicht neu und vor zwei Jahren trat man damit schon einmal an die Öffentlichkeit. Seit diesem Zeitpunkt herrschte allerdings Schweigen zu diesem Thema, aber im Hintergrund wurde weiter intensiv an dem Vorhaben gearbeitet. Der Oschatzer Oberbürgermeister Andreas Kretschmar und Ingo Neidhardt sind jetzt mit einer Kostenschätzung und einem Realisierungszeitraum der Baumaßnahme an die Öffentlichkeit

gegangen. Demnach sind die Rahmenbedingungen so günstig, dass das Projekt machbar ist. Klar ist aber auch, dass es ohne eine Mitfinanzierung des Vorhabens durch den Freistaat Sachsen nicht realisiert werden kann. Die Kostenschätzung beläuft sich auf 4,5 Millionen Euro für den Wiederaufbau der 4,6 Kilometer langen Strecke zwischen Glossen und Wernsdorf. Endpunkt der Strecke wäre dann allerdings nicht mehr der alte Bf Wernsdorf, da der letzte Streckenabschnitt schon vor Jahren durch den neu angelegten Döllnitzsee geflutet wurde. Der neue Endpunkt soll den Namen Wernsdorf-Döllnitzsee erhalten. Straßenfahrzeuge sollen von dort den Anschluss nach Wernsdorf und zum Jagdschloss herstellen. Als günstigster Realisierungszeitraum werden die Jahre 2018 bis 2020 benannt. Die Strecke von Mügeln nach Neichen über Wernsdorf wurde nie entwidmet, es besteht also Planungsrecht für Bahnzwecke. JA



Der Traditionsverein Kleinbahn Jerichower Land I präsentierte am 24. Juni 2017 auch seinen als 99 4721 bezeichneten B-Kuppler (Henschel, 22619). Die Lok ist derzeit nicht betriebsfähig

Heinz-Jürgen Reiß

TRADITIONSVEREIN KLEINBAHN JERICHOWER LAND I

Fotofahrt mit 99 4721

Der Traditionsverein Kleinbahn Jerichower Land I veranstaltete am 24. Juni 2017 einen Fotofahrt auf dem wiederaufgebauten Streckenabschnitt beim Bahnhof Magdeburgerforth in Sachsen-Anhalt. Der Verein hat es sich zur Aufgabe gemacht hat, die 750-mm-spurige Kleinbahn des Kreises Jerichow I, die bereits Mitte der 1960er-Jahre stillgelegt und abgebaut wurde, zum Teil wieder aufstehen zu lassen. Nach vielen Jahren der Arbeit ist neben den Bahnanlagen im Bahnhof Magdeburgerforth ein Streckenabschnitt zum Haltepunkt Lumpenbahnhof und in die andere Richtung zum Haltepunkt Lindenstraße befahrbar. Bei dem Fototag gab es Fahrten mit dem Personenzug zwischen den beiden derzeitigen Endhaltepunkten. Außerdem wurde die kleine Dampflokomotive 99 4721 präsentiert, die allerdings noch nicht aus eigener Kraft fahren kann. Beim Bahnhofsfest am 23. und 24. September 2017 soll eine sächsische IV K auf der Kleinbahnstrecke fahren.

HJR

SPNV-NORD

Dampfspektakel um Trier geplant

Der rheinland-pfälzische SPNV-Aufgabenträger SPNV-Nord plant für 2018 eine Neuauflage des Dampfspektakels, bei dem über mehrere Tage hinweg entweder Regelzüge durch Dampfzüge ersetzt oder Sonderfahrten in einem entsprechenden Fahrplankonzept angeboten werden. Die letzte Veranstaltung dieser Art auf dem Gebiet des SPNV-Nord fand 2010 statt. Über das verlängerte Wochenende um den 1. Mai werden nach derzeitigem Stand etwa zehn historische Loks und 25 Reisezugwagen rund um Trier eingesetzt werden. Das Konzept sieht die sternförmige Befahrung der Strecken nach Gerolstein (Eifelbahn), Luxemburg (Mosel-Syretal-Bahn), Saarbrücken (Saarstrecke), Nennig (Obermoselbahn) und Bullay (Moselbahn) vor. Da der Kaiser-Wilhelm-Tunnel nördlich von Bullay aufgrund der fehlenden technischen Ausrüstung der Züge nicht durchfahren werden kann, ist ein TEE-Zubringer aus Koblenz geplant. Zudem sind Bahnhofsbesteigungen geplant.

AWA

TERMINE

04. + 05. + 06.08.2017

Mit 86 1333 nach Barth

Mehrmals täglich bespannen 86 1333 und 112 708 einen Pendelzug von Stralsund nach Barth, wo die Segel- und Hafentage stattfinden. Info: pressnitztalbahn.com

05.08.2017

Dampf-Fahrttag beim Vulkan-Express

Mit der Mallet-Dampflokomotive 11sm geht es nach Engeln. Info: vulkan-express.de

05. + 06.08.2017

Fahrttage beim Pollo

Brandenburgs einzige schmalspurige Kleinbahn bietet das Flair einer Eisenbahn der 1960er-Jahre. Die Züge verlassen Mesendorf um 10, 12.30 und 15 Uhr. Abfahrt in Lindenberg ist um 11.30, 14 und 16.30 Uhr. Info: pollo.de

12.08.2017

Dampfsonderfahrt zur Hanse Sail

01 509 und 243 005 bringen einen Sonderzug zur Hanse Sail nach Warnemünde, der größten maritimen Veranstaltung in Mecklenburg-Vorpommern. Info: lokschuppen4.de

12. + 26.08.2017

Dampfzugfahrten im Hasetal

Dampflokomotive „Niedersachsen“ schnauft durchs Hasetal. Info: eisenbahnfreunde-hasetal.net

13.08.2017

Dampf im Mindener Land

Fahrten mit dem preußischen Dampfzug von Nammen nach Hille. Info: museumseisenbahn-minden.de



Bei der Museumsnacht in Arnstadt am 10. Juni 2017 war sie der Star der Veranstaltung: 120 274 ist nach umfassender Aufarbeitung wieder betriebsfähig

Volker Thalhäuser

TERMINE

18.08.2017

Heizhausexpress

Sonderzugfahrt ab Chemnitz nach Döbeln. Von dort wird die im Dezember 2015 stillgelegte Strecke nach Meißen und weiter nach Dresden befahren. Über die Sachsen-Franken-Magistrale geht es zurück nach Chemnitz. Info: sem-chemnitz.de

19. + 20.08.2017

Erzgebirgische Aussichtsbahn

Fahrten von Schwarzenberg über Schleittau bis nach Annaberg-Buchholz unt. Bf anlässlich des Schwarzenberger Altstadt- und Edelweißfestes. Info: erzgebirgische-aussichtsbahn.de

27.08.2017

Unstrut-Schrecke-Express

Fahrt mit einem historischen Triebwagen von Erfurt Hbf über Sömmerda und Artern nach Roßleben. Dort gibt es ein Erlebnisprogramm im Unstruttal mit Wandern in die Hohe Schrecke oder Rudern auf der Unstrut. Info: unstrut-schrecke-express.de

26. + 27.08.2017

Elloktreffen der ehemaligen DR

Das DB Museum Halle versammelt zum großen Eisenbahnfest Elloks der ehemaligen DR. Neben Führerstandsmitfahrten auf Dampf- und Elloks gibt es Gastfahrzeuge, Führungen durch das Museum und einen Souvenirverkauf. Info: dbmuseum.de

EISENBAHMUSEUM ARNSTADT

120 274 fährt wieder

Die im Eisenbahnmuseum Arnstadt hinterstellte Diesellok 120 274 ist wieder betriebsfähig. Der Förderverein Bahnbetriebswerk Arnstadt hat die Maschine umfassend aufarbeiten lassen; unter anderem war sie 2015 auf der Radsatzdrehbank der Erfurter Bahn zu Gast. Die Lok aus der Lokomotivfabrik Oktober-Revolution/Woroschilowgrad aus dem Jahr 1969 ist bereits seit einigen Wochen betriebsfähig. Nach dem Einbau der Indusi (PZB90) gibt es damit wieder eine interessante betriebsfähige Diesellok auf deutschen Gleisen, die auch uneingeschränkt vor Reisezügen einsetzbar ist. VT

Am 17. Juni 2017 war es soweit: Die ersten Züge rollten über den wiedereröffneten südlichen Streckenabschnitt der Weisseritztalbahn von Dippoldiswalde bis Kurort Kipsdorf. Sachsens stellvertretender Ministerpräsident und Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Martin Dulig, durchschnitten gemeinsam mit Vertretern des Landes und der Kommunen in Dippoldiswalde das Band für die Inbetriebnahme – fast genau 15 Jahre, nachdem das August-Hochwasser 2002 einen Großteil der Strecke zerstört hatte (Foto: 17. Juni 2017 in Kurort Kipsdorf)

Michael Sperl



MUSEUM | TICKER

VGH: Busersatzverkehr nach Hoya

Aufgrund von Straßenbauarbeiten in Hoya wurde vom 6. Juni bis zum Sommerferienbeginn am 21. Juni auf der Strecke Eystrup – Hoya der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya montags bis freitags ein Busersatzverkehr auf der Schiene durchgeführt, um vor und nach Schulbeginn die Schüler zum Schulzentrum in Hoya zu befördern. Die zwei Zugpaare wurden von den Kaffkieker-Triebwagen des Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) aus Bruchhausen-Vilsen gefahren. Bereits 2013 gab es schon einmal einen solchen Verkehr. AWA

Wipperliese: Ausschreibung geplant

In Zusammenarbeit mit dem Landkreis Mansfeld-Südharz plant die Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt (NaSA) derzeit die Ausschreibung der „Wipperliese“ Klostermansfeld – Wippra. Der Verkehr auf der Strecke sollte ursprünglich Ende 2014 komplett eingestellt werden, doch durch die Initiative vor Ort konnte in der Sommersaison ein Ausflugsverkehr am Wochenende etabliert werden. Gefahren wird mit Triebwagen der Kreisbahn Mansfelder Land (KML) Dieser soll nun bis 2022 fortgesetzt werden. Die Finanzierung übernimmt das Land. AWA

Bereits 2013 erlitt die Ilztalbahn einem Hangrutsch. Damals gab es einen Inselbetrieb mit 798 776 (Fischhaus, 15. Juni 2013)

M. Müller

ILZTALBAHN

Aufräumarbeiten angelaufen

Nach dem Hangrutsch auf der Ilztalbahn in Patraching Ende April konnten Mitte Juni die Aufräumarbeiten beginnen. Beim Start der Arbeiten wurde ein Zeitraum von drei bis vier Wochen für die Arbeiten prognostiziert. Der für den 13. Mai 2017 geplante Saisonstart war wegen des Hangrutsches abgesagt worden, auch die angekündigten Dampfzugfahrten fielen aus. Bis Mitte Mai mussten zunächst Untersuchungsergebnisse abgewartet werden, die der Sanierung vorausgingen. Davor war auch kein Abtragen des Erdmaterials möglich, da ein Nachrutschen verhindert werden sollte. Die Wiedereröffnung und damit der Saisonstart sind für Mitte Juli geplant. MMÜ/AWA



135 Jahre
DB Museum

GROSSES SOMMERFEST

DB Museum Halle (Saale)
26. / 27. August 2017, jeweils 10 bis 18 Uhr

Viele betriebsfähige Dampf- und Elektrolokomotiven, darunter die schnellste betriebsfähige Dampflok der Welt (18 201).

Führerstandmitfahrten auf Dampf- und Diesellokomotiven

Deutsche Bahn Stiftung gGmbH
 DB Museum
 Volkmannstraße 39
 06112 Halle (Saale)

In freundlicher Zusammenarbeit mit:



TRADITIONSGEMEINSCHAFT
Bw Halle e.V.

Foto: DB Museum/Mike Belms

www.dbmuseum.de/halle



Seit Juni erreichen Züge der WESTbahn erstmals auch den Wiener Hauptbahnhof (Foto mit 4110 112 am 14. Juni 2017). Ab Dezember sollen deutlich mehr Fahrten angeboten werden

Herwig Luttenberger

WESTBAHN

Frontalangriff auf die ÖBB

Neue Fahrzeuge, mehr Betrieb: Bei einer Pressefahrt am 19. Mai 2017 hatten die Vertreter der privaten WESTbahn einiges zu erzählen. Seit Juni pendeln die neuen KISS2-Triebwagen innerhalb Wiens. Ab Dezember 2017 soll damit das Fahrtenprogramm in Österreich deutlich erweitert werden

Das private österreichische Bahnunternehmen WESTbahn will sein Fahrtenprogramm zum kommenden Fahrplanwechsel erweitern. Das Vorhaben ist als Frontalangriff auf die parallel verkehrende ÖBB zu sehen: Die Westbahn will ab 10. Dezember 2017 einen umfassenden integrierten Takt zwischen Wien und Salzburg anbieten.

Züge im 30-Minuten-Takt

Alle 30 Minuten verkehrt dann ein Zug in jede Richtung. Konkret bedeutet dies, dass das bestehende Angebot zwischen Salzburg und Wien so ausgeweitet wird, sodass zwischen Salzburg und St. Pölten ein echter 30 Minuten Takt existieren wird. In St. Pölten teilen sich dann die Linien; die Züge fahren entweder zum Wiener Westbahnhof oder zum Wiener Hauptbahnhof.

Dazu nimmt die Westbahn bis Dezember insgesamt zehn neue KISS2-Doppelstock-Triebzüge von Stadler in Betrieb. Davon wird eine Garnitur sechsteilig sein und als 4010 008 bezeichnet. Die sechsteilige Nachlieferung mit 526 Sitzplätzen verfügt über die einteiligen Schwenkschiebetüren, die auch die neun vierteiligen 4110 erhalten, die jedoch nur über 326 Sitzplätze verfügen.

Moderne Fahrzeuge: KISS2

Die neuen Triebwagen weisen gegenüber den bisherigen sieben Fahrzeugen einige Neuerungen auf, die sich vor allem in druckertüchtigten Fahrzeugen und im Serviceangebot widerspiegeln. Mit dem Einsatz der neuen Züge werden die anderen Fahrzeuge im Innenraum nach und nach neu möbliert. Vier

neue KISS2 waren Anfang Juni bereits an die Westbahn ausgeliefert. Damit konnte Mitte des Monats als Vorgriff zum Fahrplanwechsel der „WESTshuttle“ ins Leben gerufen werden. Diese neue Zugverbindung stellt seit her Anschlüsse von Wien Hbf nach Wien-Meidling und Wien-Westbahnhof her.

„WESTshuttle“ seit Juni

In Wien-Westbahnhof ist vorerst ein Umsteigen in die Züge nach Salzburg vorgesehen. Der Start war ursprünglich schon für den 1. Juni 2017 geplant, der Betrieb konnte jedoch erst mit der Zulassungserteilung für die neuen Triebwagen am 14. Juni 2017 aufgenommen werden. Die WESTbahn hat in fünfeinhalb Jahren rund 23,6 Millionen Fahrgäste transportiert. Allein 2016 waren es fünf Millionen Fahrgäste. Mit



Südlich von Randegg fährt die 2016 007 mit dem Güterzug 72162 am 18. Mai 2017 dem Endbahnhof Gresten entgegen. Wegen des hohen Frachtaufkommens wurde die Strecke einst umgespurt Markus Inderst

RAIL CARGO AUSTRIA

Güterverkehr nach Gresten

An der Strecke Wieselburg an der Erlauf – Gresten sorgen einige Betriebe für beträchtliches Transportaufkommen, das zwei tägliche Güterzüge rechtfertigt. Das erste Zugpaar verkehrt am frühen Morgen, das zweite Zugpaar verlässt Wieselburg gegen 11 Uhr und fährt nach Gresten, das gegen 15 Uhr wieder verlassen wird.

MI

ÖBB-REIHE 5047

Hochburgen in Oberösterreich

Nachdem die ÖBB acht Triebwagen der Reihe 5047 an die GySEV verkauft und zwei Triebwagen abgestellt hat, sind noch 90 Fahrzeuge im Einsatz. Sie sind in Krems, Wiener Neustadt, Linz und Rottenegg stationiert und kommen auf Nebenbahnen in Ober- und Niederösterreich zum Einsatz. Als reine 5047-Hochburgen gelten die Erlaufalbahn, die Traisenbahn, das Kamptal und das Schweinbarther Kreuz. Die 5047 sind sowohl in der Ursprungslackierung als auch in rot/grau im Einsatz. 5047.090 trägt ein Sonderdesign. Die grün-gelben GySEV-5047 fahren zwischen Wiener Neustadt und Sopron. MI



5047.022 und 021 als REX 7020 bei Purgstall, 18. Mai 2017 M. Inderst

ÖSTERREICH | NEWS

Brenner-Werbelok

Die Brennerbahn feiert dieses Jahr das 150-jährige Bestehen. Mit der Eröffnung wurde der Lückenschluss zwischen der Nordtiroler Bahn und der Südtiroler Bahn hergestellt. Aus Anlass dieses Jubiläums gestaltete die ÖBB in Zusammenarbeit mit einem Modellbahnhändler aus Salzburg eine entsprechende Themenlok. Als Werbeträger wurde die 1116 159 auserkoren, die vor RJ-Zügen im Einsatz ist und somit regulär nie die Brennerstrecke befahren wird. Fehlende Doppelsprachigkeit der italienischen Ortsnamen auf der Werbefolierung hat zunächst Verwirrung gestiftet und für Ärger in Südtirol gesorgt. Nachdem zahlreiche Zeitungsberichte dies als Affront ansahen, wurde das Design nochmal nachgebessert.

MI

Stilllegung an der Donau

Auf der niederösterreichischen Seite wurde im Juni 2017 der Bescheid zur Stilllegung der Donauuferbahn zwischen Weins-Yspersdorf und Emmersdorf ausgestellt. Daraus geht hervor, dass die Anlagen bis 2019 abgetragen und die Tunnel zugemauert werden müssen. Damit wird die durchgängige Donauuferbahn zwischen St. Valentin und Krems an der Donau dauerhaft unterbrochen.

MI



1041.02 hat am 16. Mai 2017 Schiebedienst. Im Bild drückt sie den STEC 96108 bei Micheldorf an der Pyhrnbahn den Berg hinauf, Zuglok ist die nicht sichtbare 386 006 von Metrans

Manuel Leitner

ÖSTERREICH | TICKER

Umbau in Rankweil

Die Erneuerung des Bahnhof Rankweil in Vorarlberg ist auf der Zielgeraden. Nach Inbetriebnahme des Hausbahnsteigs 2015 und des Inselbahnsteigs sowie der Liftanlagen im Jahr 2016 folgt nun das neue Bahnhofsgebäude. Nach dem Abriss des alten Gebäudes bis Ende Juli soll der Neubau im Juni 2018 bezugsfertig sein. FFÖ

Direktvergabe in Tirol

Das Land Tirol hat in einer Direktvergabe die Personennahverkehre ab 2020 für zehn Jahre an die ÖBB Personenverkehrs AG übertragen. Ab dann sollen bis zu 19 neue Talent-3-Triebwagen von Bombardier zum Einsatz kommen. Im Brennerverkehr ist eine grenzüberschreitende Führung der Regionalzüge von Mals über Bozen nach Innsbruck mit sechs mehrsystemfähigen ETR 170 vorgesehen. MI

Erneuerung der Kamptalbahn

Von 15. Mai bis 14. Juni 2017 fanden umfangreiche Gleiserneuerungsarbeiten auf der Kamptalbahn (Krems – Sigmundsherberg) zwischen Kamegg und Stallegg statt. Zwischen Langenlois und Horn führte die ÖBB Sichtraumarbeiten durch. Die eingesetzten Gleisbaumaschinen – eine Reinigungsmaschine, ein Umbauzug, eine Stopfmaschine sowie Zweiwegebagger – arbeiteten Tag und Nacht, zu Beeinträchtigungen im Bahnverkehr kam es nicht. Es wurden 600.000 Euro in die Strecke investiert. MMÜ

METRANS

Nostalgieloks im Planverkehr

Die Firma Metrans bedient sich bei Ihren Containerzügen in Österreich beim EVU Rail Profi Austria (RPA). Metrans selbst ist in Österreich kein eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen, da es an RPA seit 2013 die Mehrheitsanteile (80 Prozent) besitzt und dies ein zugelassenes EVU am Netz der ÖBB Infrastruktur ist. Zum Einsatz kommen in der Alpenrepublik bei allen Metrans-Zügen Loks der Baureihe 386. Interessanter sind bei steilen Strecken und schweren Zuggewichten die Nachschiebeleistungen mit Nostalgielokomotiven des Lokhalters PLoK, der mittlerweile ebenfalls zu Metrans gehört und einige Altbauloks wie die 1020.44, 1041.02 oder die 1141.21 im Einsatz hat. So kommen auf der Semmering-, der Summerauer- und der Pyhrnbahn bei den schweren Metrans-Zügen regelmäßig bewährte Altbaulokomotiven im Nachschiebedienst zum Einsatz. MLE

Am 13. Mai 2017 war die Elektrolokomotive E 41 der elektrifizierten Lokalbahn Feldbach–Bad Gleichenberg vor einem Personenzug im Einsatz. Anlass für diese seltene Betriebssituation war ein Vereinsausflug, für den der Sonderzug 8617 von Feldbach nach Bad Gleichenberg eingesetzt wurde. Die Ellok wird in erster Linie im Güterverkehr auf der Strecke eingesetzt

Dietmar Zehetner



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 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

www.lokmagazin.de/abo

* Preise inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten
 ** Single Volume, keine sonstigen Geschenke
 *** Gültig bis 10.10.2017/22.09.2017



La Plaine zwischen Genf und Bellegarde liegt kurz vor der französischen Grenze und ist Endpunkt der Regionalzüge aus Genf. Bald soll bis hierhin der Viertelstundentakt im Raum Genf reichen

Felix Förster

LÉMAN 2030

Bahnausbau am Genfersee

„Léman 2030“ nennt sich das größte Infrastrukturprojekt der SBB im kommenden Jahrzehnt. Verdoppelung der Kapazitäten und ein Viertelstundentakt sind die Ziele des umfangreichen Ausbaus im Genferseebogen, der 2030 abgeschlossen sein soll und viele Verbesserungen bringen wird

Zwischen Genf, Renens und Lausanne setzen die Schweizerischen Bundesbahnen zurzeit ihr umfangreiches Infrastrukturprojekt „Léman 2030“ um. Im vergangenen Jahrzehnt haben sich auf der Achse Genf – Lausanne (bis zu 1,5 Mio. Einwohner) in der Südwestschweiz die Fahrgastzahlen von 25.000 auf 50.000 tägliche Passagiere verdoppelt – und bis 2030 soll diese Zahl abermals auf 100.000 Fahrgäste steigen. Daher setzen sich die Kantone Genf und Waadt, das Bundesamt für Verkehr und die SBB für einen dichteren Takt und die Verdoppelung der Kapazitäten ein.

Bahnhofsausbau geplant

Um dieses Ziel zu erreichen, sind umfangreiche Infrastrukturausbauten nötig. Zum einen betrifft dies den Knoten Lausanne: Zwischen Lausanne und Renens laufen bereits die Arbeiten für ein viertes Gleis bis 2020 und eine Überwerfung bis nächstes Jahr, um die Züge aus Richtung Bern konfliktfrei nach Genf ab-

leiten zu können. Im Bahnhof Renens, wo die Strecken aus Yverdon/Vallorbe (F) und Genf nach Lausanne zusammentreffen, entstehen ein neues Stellwerk und ein neuer Bahnsteig (noch bis 2019). Ergänzt werden die Arbeiten durch die Modernisierung des Bahnhofs Lausanne bis zum Jahr 2025. Dort sind zudem Bahnsteigverlängerungen auf 420 Meter und drei neue Unterführungen geplant. Am Westkopf entstehen außerdem vier 400 Meter lange Abstellgleise für Fernverkehrszüge. Am südlichen Ende des Genfersees wird mit Inbetriebnahme des CEVA-Projekts (Aus- und Neubau der Strecke Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (F)) im Jahr 2019 der schon jetzt beengte Genfer Hauptbahnhof Cornavin keine weiteren Kapazitätserweiterungen mehr zulassen. Deshalb entstehen zwischen 2024 und 2031 eine neue Abstellgruppe und zwei unterirdische Gleise mit zugehörigem Bahnsteig – 17 Meter tief unter den heutigen Gleisen 7 und 8. Südlich von Genf werden

außerdem die Haltepunkte auf der Strecke nach La Plaine modernisiert und verlängert. Nördlich Richtung Coppet erfolgen ebenfalls Ausbaumaßnahmen an den Regionalverkehrshaltestellen und die Errichtung eines Überholgleises für Güterzüge.

Knoten mit 15-Minuten-Takt

Das gesamte Projekt Léman 2030 kostet rund 3,5 Milliarden Franken und soll bis ins nächste Jahrzehnt fast vollständig abgeschlossen sein. Mit den Ausbaumaßnahmen werden im Raum Genf ein Viertelstundentakt der Regionalzüge zwischen La Plaine, Annemasse, Coppet und Genf ermöglicht. Im Raum Lausanne soll die S-Bahn Waadt auf dem Abschnitt Cossonay und Cully ebenfalls alle 15 Minuten verkehren. Auch bei den RE-Verbindungen sind Fahrplanverdichtungen geplant. Schon jetzt ist die zwei- bis dreigleisige Achse Genf – Lausanne mit je nach Abschnitt bis zu 26 Zügen pro Stunde (in der HVZ durchaus mehr) sehr gut ausgelastet. FFÖ

SBB CARGO

Zwei neue 189-Werbeloks

Seit Mitte Juni sind 189 990 „ES 64 F4-090“ und 189 994 (ES 64 F4-094) des Leasingunternehmens MRCE mit grau-grünen Werbefolien versehen. Beide Maschinen werben für die Zusammenarbeit zwischen SBB Cargo, VTG Rail Logistic und Novelis. Die Unternehmen sind für den Aluminiumtransport für Novelis zwischen Sierre (CH) und Göttingen (DE) verantwortlich, welche unter der Woche täglich verkehren. In der Schweiz führt der Laufweg planmäßig über Lausanne – Triage und Biel. Vor diesen Zügen werden die Loks hauptsächlich eingesetzt. Zudem erhielt 189 990 das Wappen von Göttingen, 189 994 jenes von Sierre. AWA

SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN

Ausblick auf den Fahrplan 2018

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird es nach Ankündigungen der SBB einige kleine Änderungen geben: Die halbstündlichen IR Genf – Brig sollen einmal pro Stunde ohne Halt zwischen Genf und Lausanne verkehren, dafür halten die IR Genf – Luzern häufiger. Der RE Freiburg – Palézieux entfällt. Des Weiteren sind ein Frühzug Basel – Luzern – Lugano, ein Zugpaar Zürich – Venedig und ein ebenfalls tägliches Zugpaar Frankfurt – Mailand mit ETR 610 vorgesehen. Außerdem planen die SBB viele Baumaßnahmen, die örtlich Totalsperren und Angebotsreduzierungen erfordern. FFÖ

SÜDOSTBAHN

Ausverkauf beim Voralpenexpress

Der von der Schweizerischen Südostbahn (SOB) betriebene Voralpen-Express (St. Gallen – Luzern, kurz VAE) wird in den kommenden Jahren mit neuem Fahrzeugmaterial ausgestattet. Die hierfür bestellten Züge sollen 2019 in Betrieb gehen. Schon heute bietet die SOB das komplette Material des „alten“ VAE zum Kauf an. Verkauft werden alle zehn Loks der Reihen 446 und 456 sowie 40 Wagen, darunter 31 klimatisierte „Revvivo“-Wagen, die 1997 als Fast-Neubau aus früheren Einheitswagen entstanden. Für Revvivo-Wagen werden je nach Rest-Laufleistung bis zur nächsten Revision zwischen 20.000 und knapp unter 50.000 Franken aufgerufen; bei den Loks reichen die Preise von 290.000 Franken für eine 446 bis zu 750.000 Franken für eine 456. Nicht im Angebot sind die Triebwagen der Reihe 561. JSR

456 094 befördert den VAE am 7. Juli 2016 bei Biberbrugg nach Luzern. Die SOB will sich von den Fahrzeugen trennen

Jörn Schramm



SCHWEIZ | NEWS

RhB-Bilanz 2016

Die RhB zieht aus dem Geschäftsjahr 2016 eine positive Bilanz. Das Ergebnis lag bei 358.000 Franken. Die Nachfrage im Personenverkehr stieg um vier Prozent, während im Güterverkehr ein Zuwachs von 3,3 Prozent zu verzeichnen war. Hingegen ging der Autoverlad Vereina um 0,6 Prozent zurück. FFÖ

Studie zu Waldenburgerli

Das Schweizer Unternehmen Prose prüft zurzeit einen autonomen Betrieb auf der Waldenburgerbahn zwischen Liestal und Basel. Die Baselland Transport AG (BLT) möchte bis 2022 die gesamte Strecke auf 1.000 mm umspuren und vollständig erneuern, was auch die Signalisierung und das Rollmaterial betrifft. Dabei kam die Machbarkeitsstudie für einen fahrerlosen Betrieb ins Gespräch. FFÖ

WRS: 430 112 in blau

Seit Anfang Juni ist Re 430 112 von Widmer Rail Services (WRS) in ungewohnten Farben unterwegs. Bevor sie am 6. Juni 2017 die Werkstatt verließ, wurde sie in den Wochen zuvor blau lackiert. Auf den Seitenflächen wird auffällig auf den neuen Eigentümer hingewiesen. WRS hatte die zuvor rot lackierte Lok im März von Crossrail gekauft. Darüber hinaus mietet WRS die drei weiteren, zuvor von Crossrail eingesetzten Re 430 seit April an. Es handelt sich um Re 430 111, 114 und 115, welche noch alle ihre Crossrail-Lackierung tragen. AWA

Viertes Gleis im Rhonetal

Mitte April haben die SBB das vierte Gleis zwischen Visp und St. German auf der Simplonstrecke in Betrieb genommen. Damit können die Kapazitäten und Fahrplanstabilitäten zwischen Visp und dem Abzweig zum Südportal des Lötschberg-Basistunnels erhöht werden. FFÖ

Umbau in Göschenen

SBB und MGBahn erhöhen im Bahnhof Göschenen an Gleis 1 und 11 die Bahnsteige. Dies erfolgt allerdings nur sporadisch an einzelnen Stellen und soll nur eine Übergangslösung sein: Bis 2023 sind umfangreiche Baumaßnahmen von SBB und MGBahn am gesamten Bahnhof geplant. FFÖ



Ein TGV aus Bordeaux ist bei Beaumont auf der Altstrecke unterwegs nach Paris. Seit 2. Juli 2017 nehmen die Züge den Weg über die deutlich schnellere Neubaustrecke

D. Bordier/DPA

FRANKREICH

Zwei neue Schnellfahrstrecken

Die SNCF haben am 2. Juli 2017 den Betrieb auf zwei Schnellfahrstrecken aufgenommen. Die rund 300 Kilometer lange Neubaustrecke Tours – Bordeaux (Sud-Europe-Atlantique) und die 182 Kilometer lange Strecke Bretagne – Pays de la Loire sorgen für teilweise massive Fahrzeitgewinne

Schneller und komfortabler von Paris in Frankreichs Westen geht es mit der Neubaustrecke nach Bordeaux. Ab 2. Juli verkehren die TGV auf der 303 Kilometer langen Neubaustrecke Tours – Bordeaux (SEA, Sud-Europe-Atlantique). Damit dauert die Fahrt Paris – Bordeaux nur noch 2:04 Stunden (statt 3:14 h) und die von Toulouse nach Paris nur noch 4:09 Stunden (statt 5:24 h).

Doppelstock-TGV im Einsatz

Verstärkt kommen neue TGV L'Océane zum Einsatz, die Doppelstockzüge haben 556 Plätze haben (plus 22 Prozent), davon 158 in der 1. Klasse. Für mehr Komfort sollen neuartige Sitze in der 1. Klasse, mehr Holz, Steckdosen sowie ein neues Bar-Konzept im Obergeschoss sorgen. 40 der 64 TGV-Doppelstockgar-

nituren Euroduplex von Alstom sind neu, 24 renovierte werden nach und nach zugeführt.

Schneller in die Bretagne

Ebenfalls am 2. Juli 2017 ging die Neubaustrecke BPL (Bretagne – Pays de la Loire) in Betrieb. Sie verlängert die 1989 eröffnete TGV Strecke in Richtung Atlantik um 182 Kilometer bis nach Rennes. Dadurch verkürzt sich die Fahrzeit von Paris nach Rennes um etwa eine halbe Stunde auf 1:30h, die Fahrt von Nantes nach Paris um zehn Minuten auf etwa zwei Stunden, je nach Zwischenaufenthalten. In der Bretagne feierte man der Eröffnung der neuen Strecke zuletzt entgegen. In Rennes, Hauptstadt der Bretagne, feiern Politik und Wirtschaft das Ereignis. Benoit Quéro und seine Truppe insze-

nieren „Attention au départ“ (Achtung, Zugabfahrt) vor dem Alten Parlament der Bretagne, dazu gibt es drei Ausstellungen im Kulturzentrum Champs Libres, darunter „LGV 1:25“, Anspielung auf die neue Bestzeit Rennes – Paris auf der NBS.

TGV als Multiplikator

Bis nach Brest, dem westlichsten TGV-Bahnhof, reicht der Reigen der Feste. In Lorient, nun weniger als drei Stunden von Paris entfernt, wurde ein neuer Bahnhof eingeweiht. Er ist Teil eines 15 Hektar-Entwicklungsgebiets in der Stadtmitte, wo 120 Millionen Euro investiert und jährlich 2,5 Millionen Fahrgäste gezählt werden. Saint-Malo wirbt damit, dass das Seebad jetzt im „TGV direct“ in 2:15 Stunden zu erreichen ist. WHO



SU 42 508 ist am 21. Mai 2017 mit R 80423 (Gorzow – Kostrzyn) nahe Bogdaniec mit einem Doppelstockwagen unterwegs Frank Heilmann

POLEN

Wieder Dieselloks auf der Ostbahn

Wegen Sanierungsarbeiten an dem rund zwei Kilometer langen Stadtviadukt in Gorzow (Landsberg) ist der Eisenbahnverkehr zwischen Gorzow Wielkopolski und Gorzow Wielkopolski Wschodni für knapp zwei Jahre unterbrochen und wird im Schienenersatzverkehr durchgeführt. Auf dem westlichen Teilstück der ehemaligen Ostbahn in Polen zwischen Kostrzyn (Küstrin) und Gorzow (Landsberg) setzt man deshalb wieder lokbespannte Züge ein. Dies geschieht, weil bei Polregio ex Przewozy Regionalne, dem größten regionalen Anbieter von Schienenpersonennahverkehr in Polen, akuter Triebwagenmangel herrscht. Zum Einsatz kommen derzeit wechselweise folgende vier Lokomotiven der Reihe SU 42: SU 42 508, SU 42 504, SU 42 518, SU 42 522. Die Züge mit den Loks der Reihe SU 42 bestehen alle nur aus einem Doppelstockwagen der Bauart Görlitz der Gattung B16 mnopux.

FH

KENIA

NBS Nairobi – Mombasa eröffnet

Am 30. Mai 2017 wurde in Kenia die 472 Kilometer lange, eingleisige Normalspurstrecke von der Hafenstadt Mombasa in die Hauptstadt Nairobi eröffnet. Insgesamt wurden 609 Kilometer Gleis neu verlegt – überwiegend parallel zur existierenden Meterspurstrecke und der Hauptstraße. Die neue Strecke mit 40 Bahnhöfen verfügt aber über größere Radien und ist weniger steil trassiert. Dadurch ist eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h für Personenfernzüge möglich, die die Reisezeit von Nairobi nach Mombasa von zwölf auf rund vier Stunden verkürzt. Außerdem sollen jährlich 22 Millionen Tonnen Fracht befördert werden, wodurch sich die Frachtkosten für den Landweg für einen Container auf 480 US-Dollar halbieren sollen. Die Baukosten beliefen sich auf ca. 3,42 Mrd. US-Dollar, von denen 90 Prozent durch eine chinesische Bank getragen wurden. Bis 2021 soll die Strecke außerdem auf rund 1.300 Kilometer Länge anwachsen bis zur ugandischen Grenze. Im Endausbau soll die Strecke durch Uganda den Victoria-See umrunden und weiter über Kigali in Ruanda nach Bujumbura in Burundi führen. Ferner ist ein Abzweig von Kampala (Uganda) nach Juba im Südsudan geplant.

FM

WELTWEIT | NEWS

Stockholm: City-Tunnel eröffnet

In Stockholm ist am 10. Juli 2017 der neue City-Tunnel für den S-Bahn-Verkehr in Betrieb gegangen. Rund vier Kilometer lang ist die neue Strecke, durch die alle Züge der sogenannten Pendeltoag-Linien C35 bis C38 fahren werden. An der Tunnelstrecke liegen die beiden neuen Haltestellen Odenplan und Centralen, die jeweils Umsteigemöglichkeit zur U-Bahn bieten werden. Mit der Auslieferung weiterer Neubautriebwagen vom Typ Coradia Nordic werden künftig auch alle älteren ASEA-Triebwagen ausgemustert werden.

DBU

Leo Express nach Krakau

Im Mai erhielten die FLIRT-Triebzüge von Leo Express die Zulassung für Polen, nachdem sie für den dortigen Einsatz modernisiert wurden. Das Unternehmen möchte ab 1. September eine tägliche Verbindung Prag – Bohumin – Katowice – Krakau anbieten. Die Abfahrt in Prag ist nachmittags, zurück geht es über Nacht. Die ursprünglich angedachte Verbindung nach Warschau wurde nicht genehmigt.

AWA

Modus-Wagen für Gabun

Die Gabuner Société d'Exploitation du Transgabonais erhält für den Einsatz auf der 669 Kilometer langen Strecke Libreville – Franceville ehemalige Modus-Wagen von DB Regio. In einem ersten Schritt wurden Ende Mai neun Wagen nach Afrika transportiert. Die Aufarbeitung fand bei Electroputere VFU in Paşcani (Rumänien) statt. Dabei wurden die Wagen grundlegend modernisiert und erhielten eine blau-gelbe Lackierung. Vier wurden zu Wagen 1. Klasse mit 2+1-Bestuhlung umgebaut, fünf zu 2. Klasse-Wagen mit 2+2-Bestuhlung. Darüber hinaus wurden Steckdosen, WLAN und ein Fahrgastinformationssystem installiert. Weitere elf Wagen sollen Ende des Jahres folgen, darunter auch Speise- und VIP-Wagen.

AWA

DSB: IC2 verkauft und ins Museum

Die Dänischen Staatsbahnen DSB haben 15 Dieseltriebzüge der Baureihe IC2 an ein ausländisches Bahnunternehmen „ohne Garantieverpflichtungen“ verkauft. Details wollte die DSB nicht nennen. Die DSB hatten die Züge wegen zahlreicher technischer Probleme, die der Hersteller nicht in den Griff bekommen hat, im vergangenen August endgültig aufs Abstellgleis gestellt. Eine Zuggarnitur wurde vom DSB-Museum Odense übernommen.

RH



BAUREIHE 141

Mit Freud' und Leid ...

BIS 2006 IM EINSATZ ■ Die Baureihe 141 lief in Kiel ebenso wie in München. Mit ihren 16,6 Tonnen Achslast konnten sie auch im Nebenbahndienst eingesetzt werden. Unser Autor Jens Grünebaum hat sie viele Jahre lang gefahren



Auf der Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen) hielten sich die „Knallfrösche“ der Baureihe 141 recht lange im Dienst vor Regionalzügen. Am 3. Mai 2001 überquert 141 253 mit RB 73767 (Au/Sieg – Hagen) den Fluss Lenne bei Werdohl

Dirk Höllerhage

Mit der 141 001 wurde 1956 das erste Exemplar der neuen Ellokbaureihe abgeliefert. Das ist nun über 60 Jahre her, Grund genug, sich an diese Arbeitstiere des Nahverkehrs zu erinnern.

Eigentlich hätte sie ja gar nicht entstehen sollen, denn der Fachausschuss der Deutschen Bundesbahn entschied sich für nur zwei Grundtypen von

Elektroloks, die eine Weiterentwicklung der Baureihe E 44 für den Personenzugdienst und des Sechssachsers E 94 für den Güterzugdienst darstellten. Die Personenzuglok erhielt zunächst noch den Arbeitstitel E 46, wurde aber dann im weiteren Planungsstadium in E 10 umbenannt. Hierfür war die höhere Höchstgeschwindigkeit der Lok maßgebend, durch sie in den Bereich der Schnellzugloks kam. Ab 1952 wurden fünf verschiedene Vorauslokomotiven geliefert.

Das war sehr weise und weitsichtig, denn bei der Erprobung der neuen E 10.0 stellten die Verantwortlichen fest, dass ihr Typenprogramm dringend erweitert werden musste. So kamen die Güterzuglok E 40 und die leichte Personenzuglok E 41 hinzu.

Der alte Traum der einheitlichen Loks

Die neuen Baureihen wurden in ihren Bauteilen und Fahrwerken weitestgehend vereinheitlicht, doch bei der E 41 wurden Brücken- und Kastenaufbau entsprechend der Leichtbauweise anders ausgeführt. Ebenfalls gab es kleine Änderungen am Drehgestellrahmen und an den Bremszylindern und deren Gestänge. Bei der elektrischen Ausrüstung wurden der Transformator, die Steuerung der Fahrmotoren und die Lüfter entsprechend der geringeren Leistung anders ausgeführt. Weiterhin wurde in die E 41 ein völlig anderes Schaltwerk eingebaut: Im Gegensatz zum Hochspannungsschaltwerk N 28 h oder N 28 i wurde bei ihr das BBC-Niederspannungsschaltwerk NU 28 r installiert.

Der Spitzname „Knallfrosch“

Charakteristisch für die E 41 – sie wurde ab 1968 zur 141 – war bis zum Schluss das Knallgeräusch beim Anfahren. Dabei handelt es sich um eine Art Abrissfunken am Lastschalter im Schaltwerk. Zur Erklärung: Beim Hochschalten wurde die Motorspannung durch Umschalten auf Trafoanzapfungen schrittweise auf 500 V erhöht. Während der Umschaltzeit von etwa 0,2 Sekunden unterbrach einer der vier Lastschalter den durch die Motoren bedingten Strom. Der Wähler schaltete dann stromlos auf die nächste Anzapfung um und der Lastschalter schloss danach wieder. In jedem Lastschalter konnten bis zu 2.000 A Motorstrom fließen. Dieser Strom wurde beim Schaltvorgang unterbrochen. Nach dem Öffnen stand am Lastschalter eine Spannung von 1.000 V. Dadurch entstand das Knallgeräusch.

Das Problem hätte man durch einen Überschaltwiderstand beheben können, doch die Bundesbahn entschied sich dagegen.

Damit die Lok auch auf elektrifizierten Nebenbahnen eingesetzt werden konnte, sollte die Achslast 15 Tonnen nicht zu sehr überschreiten.

In meinem Heimat-Bw Hagen tauchten die E 41 im Jahr 1964 mit der Elektrifizierung auf. Neben den V 100 wurde sie in Hagen-Eckesey bald für die

HENSCHEL

LOKOMOTIVEN moderner Bauart

Dieselhydraulisch von 120-4000 PS
Diselelektrisch von 950-2000 PS
Elektrische Lokomotiven



Elektrische Ba' 80' Mehrzwecklokomotive E 41 der Deutschen Bundesbahn
Gleisgewicht: 66400 kg, Stundenleistung: 3200 PS

für wirtschaftlichen Einsatz auf Voll- und Nebenbahnen, sowie für Industrie, Bergbau, Hafenbetriebe usw.

Das bei dieselhydraulischen Lokomotiven angewandte Baukastenprinzip gestattet eine weitgehende Austauschbarkeit wichtiger Bauteile
Henschel-Lokomotiven laufen in allen Erdteilen



Dieselelektrische Ba' 80' Henschel-GM-Lokomotive
Typ 12 für die Österreichische Bundesbahn

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



Werbung mit E 41 103 (1961)

Slg. Jens Grünebaum



Die leichte und die schwere Einheits-Ellok, 1964 in Hagen-Eckesey vor der Lokleitung

Helmut Wolff

Fotografen zur „Landplage“. Für die Hagener Lokführer gehörte die leichte Einheits-Ellok zum Standard-Ausbildungsprogramm. Es gab ja auch kaum eine elektrifizierte Strecke, wo der „Knallfrosch“ nicht im Personenzugverkehr anzutreffen war.

Eine der unbeliebtesten Schichten war sicherlich das elendige Pendeln zwischen Witten Hbf und Dortmund Hbf im S-Bahn-Vorlaufverkehr. Da

■ Charakteristisch für die E 41 war das Knallgeräusch, ein hörbarer Abrissfunken am Lastschalter

gab es wirklich Schöneres: Eine Tour über die Ruhr-Sieg-Strecke war interessant oder die Fahrten nach Köln. Auch Hamm, Münster, Rheine, Essen, Duisburg, Emmerich und Paderborn waren nicht zu verachten. All das waren Wendepunkte der Hagener Maschinen!

Ersatz für die 110? Von mir aus ...

Besonders in Erinnerung geblieben ist mir eine Schicht aus dem Herbst 1993 nach Köln: Pünktlich um 4:44 Uhr in der Frühe melde ich mich in der Lokdienstleitung. Meine Maschine steht im „Lok-Bi-Gleis“ – so wurden die Gleise direkt in der Ausfahrt zum Hauptbahnhof bezeichnet: Gleis des Lok-Betriebsinspektors.

Die planmäßig vorgesehene 110 hatte einen Defekt und war noch in der Hagener Werkstatt. Somit wurde kurzerhand vom Lokleiter eine irgendwie greifbare 141 in den Umlauf eingeschert. Für die

Kölner Züge war das eigentlich nicht so schön, weil sie meistens aus fünf Wagen bestanden. Für das Bergische Land war das dann schon ein ordentlicher Kraftakt für die „Kleine“.

Da es um diese Uhrzeit natürlich noch dunkel ist, hole ich schnell die Taschenlampe raus, um das Fahrwerk zu inspizieren, dann geht es rauf auf den „Bock“. Doch beim Aufsteigen fällt mir doch meine Lampe aus dem Kittel! Mist, so etwas darf doch nicht passieren, und das gerade heute, wo auch noch einer der größten „Stinkstiefel“ Lokleitung hat! Na ja, egal, denke ich mir, du wirst schon alles im Maschinenraum finden.

Draußen dunkel, drin auch

Doch das ist einfacher gesagt als getan! Wegen des fehlenden Seitenfensters ist es im Maschinenraum stockfinster. So vergeht schon einmal eine Zeit, bis ich an der Batterieschalttafel die richtigen Ks – Kleinselbstschalter – eingelegt habe, damit die Dunkelleuchten angehen. Sehr viel heller ist das auch nicht ...

Dann das Stromabnehmer-Einstellventil finden, verlegen und weiter. Ach Gott – die Sifa hatte ich noch gar nicht eingeschaltet, also wieder runter. Doch unten ist keine mechanische Sifa zu finden, also hat die Lok eine elektronische im Maschinenraum. Nur wo? Es arbeitet im Kopf. So viele Schichten habe ich kurz nach der Ausbildung nun auch noch nicht gefahren und bisher war sie immer draußen. Ich überlege kurz, ob ich nicht doch in die Lokleitung gehe, um mir eine neue Lampe zu holen, aber ich lasse es lieber bleiben wegen der



Völlig unbeliebt bei unserem Autor waren Pendeleinsätze zwischen Dortmund und Witten, da gab es viel schönere Touren! 1988 entstand dieses Foto mit der 141 272 in Witten Hauptbahnhof

Jens Grünebaum



Auch auf der Frankenwaldbahn waren die „Knallfrösche“ heimisch. Am 28. Februar 1993 verlässt 141 009 mit dem aus DR-Wagen gebildeten N 6721 (Probstzella – Lichtenfels) Kronach Hans-Joachim Müller/Archiv ALBA

„Starbesetzung“. Irgendwie finde ich den Absperrhahn auf die Schnelle nicht.

Plötzlich vernehme ich neben der Lok Schritte, und ein netter älterer Kollege fragt: „Junge, was ist los? Du hast doch schon Postenzeit.“ Mensch Conrad, denke ich, dich schickt der Himmel! „Ich finde den Sifa-Absperrhahn nicht.“ Conrad Schmidt ist ein alter Fuchs, schaut nur auf die Loknummer und sagt: „Ach ja, bei der haben sie den Hahn verlegt.“ Sicherem Schrittes geht er in den Maschinenraum. Schon macht es „zisch“ und alles ist gut.

Ich erzähle noch kurz von meinem Missgeschick mit der Lampe, er lächelt und gibt mir seine. „Auf geht’s“, meint er nur, „oder möchtest du Verspätung machen?“ Geht eben nichts über gute Kollegen! Also noch schnell den Vorbereitungsdienst zu Ende gemacht und dann Vorziehen zur Ausfahrt.

Die Postenzeit war ja schon überschritten, der Weichenwärter fragt natürlich, warum ich mich so spät für den 3102 nach Köln melde, die Rangierer würden schon warten. Danach läuft aber alles wie am Schnürchen, doch diese Schicht sollte noch eine sehr unangenehme Überraschung für mich parat haben ...

In Köln geht (fast) alles schief

Nach der Ankunft in Köln fahre ich mit dem Wendezug in die Abstellgruppe im Betriebsbahnhof.

Dann geht es erst einmal schnell in die Kantine. Nach dem Schreck in der Morgenstunde ist mir jetzt nach einem Kaffee und einem frischen Brötchen. Das hebt die Stimmung: Gut gelaunt hole ich nach dem kleinen Frühstück meine Sachen von der Lok und begeben mich zum Steuerwagen. Alles verstauen, dann aufrüsten und schauen, ob alles funktioniert. Doch was ist das? Das Schaltwerk läuft nicht auf. Sifa nicht eingeschaltet? Kurze Überprüfung – alles in Ordnung! Doch es läuft wieder nicht. Also schnell zur Lok, ob dort alles gut ist. Mir fällt nichts Negatives auf. Also wieder nach vorn – ohne Erfolg.

Dafür haben wir jetzt keine Zeit!

Ich verständige die Werkstatt. Auf nette, aber bestimmte kölsche Mundart kommt von dort: „Jung – da hämma jetzt ke Ziet für!“ Schöne Abfuhr. Was nun? Lokleitung anrufen: Der Lokleiter bittet mich freundlich, die 141 ans andere Ende zu setzen – eine wunderbare Sache im Betriebsbahnhof! Das gibt in jedem Fall eine Verspätung. Gut, dass ich nicht allzu lange in der Kantine war.

Wenigstens einen Rangierer haben sie mir aber schon geschickt, der dann nach Rücksprache mit mir die Lok vom Zug abkuppelt. Der Weichenwärter auf dem Tower ist über unser Vorhaben, um den Zug zu fahren, natürlich überhaupt nicht begeistert! „Ein IC muss bereitgestellt werden und



Während 141 383 am 8. Dezember 2002 in Altenbeken mit ihrem Zug wartet, rauscht auf der anderen Seite des Bahnsteigs Einheitslok-Schwester 140 368 mit einem Güterzug vorbei

Jens Grünebaum



Ozeanblau-beige 141, mintgrüne Silberlinge und ein verkehrsroter ABn – eine zeittypische Regionalexpress-Garnitur der DB AG ist am 26. März 2000 bei Hohenlimburg auf dem Weg nach Hagen

Jens Grünebaum



Im oberbayerischen Bad Kohlgrub kreuzen sich 141 009 und 141 015 (13. Juli 1996) U. Meis/Archiv ALBA

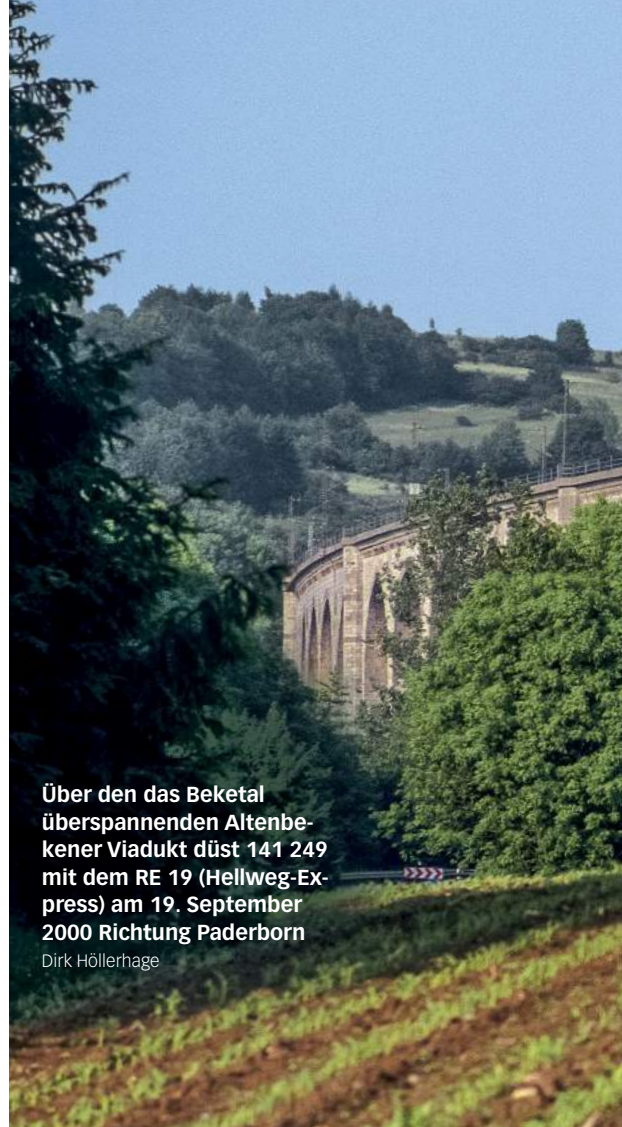
wir haben auch noch anderes zu tun.“ Doch dann geht es irgendwann los.

Nachdem wir den Wagenpark wieder startklar und eine Bremsprobe ausgeführt haben, fahre ich mit 20 Minuten plus in Richtung Kölner Bahnhofshalle. Die Reisenden schauen den jungen Lokführer nicht gerade freundlich an ...

Der Zugführer war unterdessen in der Kantine am Hauptbahnhof geblieben und fährt mich unfreundlich an, warum ich so spät käme, er hätte in Hagen Feierabend. Ich entgegne nur: „Ach, ich nicht, und nun mach hin!“ Die große Klappe hätte

E 41: BEHEIMATUNGEN

Bahnbetriebswerk	Jahre
Bebra	1963–1992
Braunschweig	1999–2006
Dortmund Bbf	1957–1971, 1995–2004
Frankfurt (Main) 1	1958–2003, 2005–2006
Frankfurt-Griesheim	1964–1967
Freiburg	1963–1967
Garmisch	1958
Hagen-Eckesey	1964–1995
Hamburg-Eidelstedt	1965–2002
Hannover	1963–1965
Ingolstadt	1960–1966
Karlsruhe	1957–1959
Kiel	2002–2005
Koblenz-Mosel	1959–1961
Köln-Deutzerfeld	1959–1967
Mainz Hbf	1959–1985
Mannheim	1986–2000
München Hbf	1956–1983, 2001–2005
Nürnberg Hbf	1977–2001
Offenburg	1957, 1962–1986
Osnabrück	1966–1971
Saarbrücken	1960–2003
Seelze	1965–1999
Stuttgart	1957–1983
Trier	2002–2005
Würzburg	1963–1983



Über den das Beketal überspannenden Altenbekener Viadukt düst 141 249 mit dem RE 19 (Hellweg-Express) am 19. September 2000 Richtung Paderborn

Dirk Höllerhage

ich mir wohl verkniffen, wenn ich gewusst hätte, was an diesem Spätherbsttag noch passiert ... Als wir die Hohenzollernbrücke passiert haben und nach dem Halt in Köln-Mülheim versuche ich,

■ Im Gefälle vor Ennepetal habe ich den Faktor Laub völlig falsch eingeschätzt ...

ein wenig Zeit gut zu machen. Immer lange laufen lassen und erst sehr spät bremsen. Und genau das soll sich noch rächen ...

Bis Schwelm habe ich auf diese Weise tatsächlich fünf Minuten hereingeholt und bin mächtig stolz. Doch im Gefälle vor Ennepetal habe ich den Faktor Laub völlig falsch eingeschätzt. Die Lok und auch der Wagenzug setzen sich bei der ersten Bremsung „auf den Arsch“, sprich: Wir schlittern nur so dahin! Bremse mit Bremsventil und Lösezug ausgelöst – nochmal einbremsen und wieder



das selbe. Am Bahnsteig habe ich noch 60 km/h drauf! Anhalten? Fehlanzeige ...

Mit klappernden Rädern an Lok und Wagenzug rolle ich mit geringer Geschwindigkeit weiter bis Hagen Hauptbahnhof. Unterwegs verständige ich schon einmal das Tagebuch, dass der Park getauscht werden muss. Über das Theater am Hagerer Bahnsteig muss ich wohl nicht groß berichten. Bloß weg hier, denke ich. Ich bringe den Zug in die Abstellgruppe und fahre dann mit der Lok ins Bw.

Da ist natürlich ein Protokoll fällig

Am Meldeposten sagt der Lokleiter, dass ich gleich hochkommen soll, wenn ich die Lok abgestellt habe. Mir dämmert: Unser „B1“ hat Sehnsucht nach mir! Das Papier fürs Protokoll steckt sicher schon in der Schreibmaschine.

Ich bin dann rauf und habe ihm die ganze Geschichte erzählt. Und irgendwie war ich froh, danach endlich Feierabend zu haben. Die Werkstatt



141 248 war in den Farben des „Karlsruher Zuges“ lackiert (Hagen Hbf, 1. Mai 1994)

Michael Hubrich



Am 19. Oktober 2001 zieht 141 121 ihren Zug bei Treis-Karden nach Trier. Die Ablösung der „Knallfrösche“ im Moseltal durch Triebwagen der Baureihe 425/426 stand zu der Zeit unmittelbar bevor

Dirk Höllerhage



Mit einer bunten Silberling-Garnitur überquert 141 326 am 1. Mai 1994 die Ruhrbrücke in Wetter. Am Schluss hängt der Steuerwagen des „Karlsruher Zuges“, dem 141 248 (S. 39) zugeordnet war

Michael Hubrich



Im Keilbahnhof Guntershausen bei Kassel trennen sich die Main-Weser-Bahn und die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn nach Bebra. Am 15. November 2001 legt 141 228 mit einer RB einen kurzen Halt ein Dirk Höllerhage

hat dann tatsächlich einen Fehler an der Lok gefunden. Somit war wenigstens meine Ehre ein wenig wieder gerettet! Später hatte ich mit der 141 nie wieder Probleme ...

Schluss-Kapitel in Hagen-Eckesey

Wenn man heute mal die Möglichkeit hat, in die Eckeseyer Lokhalle zu schauen, fällt die Erinnerung schwer, dass hier noch vor gut 20 Jahren geschäftiges Treiben herrschte. Die Loks der Baureihe 141 kamen ununterbrochen zur Nachschau, zum Bremsen nachstellen oder zum Bremsklotzwechsel in die Werkstatt. Aufgrund der fehlenden E-Bremse war solch eine 141 oft zweimal pro Woche in ihrer Heimatdienststelle.

Dahinter steckte ein enormer logistischer Aufwand, der aber auch ohne Computer reibungslos funktionierte. Lokführer, Lokdienstleiter, das Bau-reihentagebuch und die Steuerungsmeister sprachen noch miteinander! Wenn die Maschine am Meldeposten im Gleis 73 ankam und der Lokführer die Daten an die Lokleitung übermittelt hatte, ging es in Richtung Schiebebühne. Hier übernahm die Werkstatt die Lok. Mit einer Köf wurde die 141er dann auf den jeweiligen Arbeitsstand geschoben. Die Bremsklotz-Kolonnen hatte vielleicht den härtesten Job: Vier, fünf Sätze Bremssohlen in einer Schicht, das ging schon in die Arme!

Wurde die Lok früher gebraucht, rief der Lok-leiter schon durch den Hallenlautsprecher. Die Werk-

meister wurden unruhig. Die Köf wartete schon in Lauerstellung, und ab ging es wieder auf die Bühne unter den Fahrdrähten und danach wieder los ins tägliche Rennen. Tja, wenn man heute in Eckesey steht, ist dieses Gewusel schon kaum mehr vorstellbar.

Ein funktionierendes System

Mit der Aufteilung der Geschäftsbereiche gelangte der „Springbock“ – so lautete ein anderer Spitzname der 141 – zu DB-Regio. Somit wurden 1995 alle 141 nach Dortmund abgegeben. Doch durch den dortigen Werkstattumbau gelangten die Loks immer wieder nach Hagen zu den gewohnten Reparaturen.

Durch den nochmaligen Einsatz auf der Ruhr-Siegstrecke waren sie selbst nach der Jahrtausend-wende quasi bis zur Schließung des Werkes an der Eckeseyer Straße immer mal wieder hier. Es ist

E 41: HAUPTDATEN

Länge über Puffer	15,66 m
Treibraddurchmesser	1.250 mm
Nennleistung	2.400 kW (3.264 PS)
Größte Zugkraft je Fahrmotor	55 kN max. 2 Minuten
Dauerzugkraft	25 kN
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Dienstgewicht	67 t



Insgesamt sieben Maschinen der Baureihe 141 erhielten eine orange Lackierung und wurden in den 80er- und 90er-Jahren bei der S-Bahn Nürnberg zusammen mit x-Wagen eingesetzt Volker Emersleben/Archiv ALBA

wunderbar und ich bin stolz, dieses sehr gut funktionierende System von Mensch und Maschine noch miterlebt zu haben, denn viel ist aus dieser Zeit nicht erhalten geblieben.

Die Nahverkehrslok schlechthin

Zwischen Elbe und Isar waren die Maschinen in allen Ballungsgebieten vor Personenzügen anzutreffen, nachdem sie seit Mitte der 60er-Jahre vom Einsatz vor Schnellzügen (E 41 001 bis E 41 071 verfügbaren) anfangs sogar über den bei der Bundesbahn üblichen blauen Anstrich für Schnellzugloks) abgezogen wurden. Insgesamt 27 Bahnbetriebswerke beheimateten die Loks dieser Baureihe und setzten sie vorwiegend im Wendezugdienst ein. Auch Güterzugleistungen waren nicht unüblich. Aufsehen

erregten die sieben Lokomotiven, die für die S-Bahn Nürnberg eine entsprechende orange Lackierung erhielten.

Nach der Wiedervereinigung kamen einige Loks der Baureihe auch in Thüringen zum Einsatz. Auf

■ Nach der Wiedervereinigung kamen einige Loks der Baureihe 141 auch in Thüringen zum Einsatz.

der Saalebahn erreichten sie unter anderem Camburg, Naumburg und Göschwitz.

Nicht immer waren die Maschinen bei Eisenbahnfreunden gern gesehen. Als die „Knallfrösche“ die urigen Elloks der Baureihe 169 (E 69) auf

E 41: AUSBILDUNGSFAHRSTAND IN WITTEN

Etwas sehr interessantes von der Baureihe aus Hagener Zeiten ist bis in die Gegenwart erhalten geblieben: Zu Ausbildungszwecken bauten die Hagener und Dortmunder Werkstatt einen so genannten Ausbildungsfahrstand mit Niederspannungsschaltwerk. Es handelt sich dabei um ein Fahrpult, ein Gerätegerüst, Schalttafel, Schaltwerk und Hauptschalter. Platz fand dieser im neuen Sozialgebäude, welches 1972 anstelle des alten

Rundschuppens gebaut worden war. Hier hatte auch die Ausbildungsgruppe der E-Traktion ihre Unterrichtsräume.

Strompläne ausgemalt

PowerPoint-Präsentationen waren zu dieser Zeit noch nicht existent. Es gab zwar Lehrfilme, doch diese konnten alleine den Schulungsbedarf nicht decken. Schaltpläne wurden von Hand bunt gemalt, um den Lauf des Stromes und die Steuerung zu verstehen. Was

lag also näher, als die Kollegen am „fast-Original“ üben zu lassen? Im Kellergeschoss gab es dafür einen eigenen Unterrichtsraum, der auch in den 70er- und 80er-Jahren rege genutzt wurde. Danach geriet er so langsam in Vergessenheit. Auch nach Schließung des Werkes blieben die Ausbildungsgruppe und der kurz vor der Jahrtausendwende eröffnete Fahr-Simulator der Baureihe 145 in Eckesey. Doch 2014 verkaufte



Rolf Lutter (links) und unser Autor Jens Grünebaum an dem 141-Fahrstand, der aus Hagen nach Witten gebracht wurde und dort (siehe Kasten unten) besichtigt und bedient werden kann

Manuel Hartmann

der oberbayerischen Lokalbahn Murnau – Oberammergau ablösen, war die Empörung groß.

Ab 1987 begann die DB mit der Ausmusterung der Baureihe 141. Bis in die 90er-Jahre zog man vor allem jene aus dem Betrieb, die größere Schäden, starke Korrosion oder hohen Verschleiß aufwiesen.

Die hatten ihr Geld verdient

Beschleunigt wurde die Abstellung der „Knallfrösche“ erst ab der Jahrtausendwende. Zunächst lösten noch an anderer Stelle freigesetzte Loks der Reihen 110 und 143 die 141er ab. Die Indienststellung der modernen Nahverkehrszüge der Baureihen 425 und 426 brachte dann den endgültigen Niedergang. Im Betriebshof Dortmund Bbf endete der Einsatz der Baureihe 141 im Jahr 2004.

Zuletzt unterhielten noch die Betriebshöfe Braunschweig und Frankfurt (Main) bis 2006 Maschinen. Die Braunschweiger 141 083 ging im Februar 2006 außer Dienst. Und die vier Frankfurter Maschinen (141 400, 401, 402 und 439) verdienen ihr Gnadenbrot in Nordhessen.

Dort bespannten sie bis Mitte Juni als Ersatz für RegioTrams zwischen Kassel und Melsungen Nahverkehrszüge. Danach wurden sie von Frankfurt aus nochmal vor den Zügen des Mittelhessenexpress nach Kassel und Dillenburg eingesetzt.

Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 gingen diese Leistungen an 425 über. Die vier Frankfurter 141 wurden am 29. Dezember 2006 zugestellt. Damit war das Kapitel der „Knallfrösche“ bei der DB beendet.

Jens Grünebaum

die Bahn das komplette Gebäude und bis auf den Simulator mussten wir den Standort räumen. Unzählige Akten wurden nun gesichtet und bei Bedarf gesichert, Schränke ausgeräumt. Doch was war das im Keller für eine verschossene Tür?

Der geht nach Witten!

Den Schlüssel hütete wie ein Augapfel ein Hagener Urgestein der Ausbildungsgruppe – Gott sei Dank,

kann man heute sagen. Nach Rücksprachen mit unseren Vorgesetzten war die Entscheidung schnell getroffen: Der alte Ausbildungsfahrstand zieht um, die Eisenbahnfreunde Witten bieten diesem Relikt aus längst vergangenen Tagen heute eine neues zu Hause. In Hagen wurde der Fahrstand dann komplett zerlegt, weil er nun über das Treppenhaus abtransportiert werden musste. In Witten wurde das Puzzle nach ein-

jähriger Bastelarbeit von Rolf Lutter, Meik Nowotny und mir wieder zusammengesetzt. Anfang 2016 war dann das berühmte Zischen und Klappern des Schaltwerkes der 141 aus den Clubräumen der Eisenbahnfreunde Witten zu vernehmen. Dort kann er an Tagen der offenen Tür oder nach Rücksprache betriebsfähig bewundert werden oder sogar zu Ausbildungszwecken genutzt werden!

Jens Grünebaum



BAUREIHE 247.9

Leiser Saubermann

VECTRON DE ■ Über 270 in Betrieb befindliche Elloks zeugen vom Erfolg des Siemens-Plattformkonzeptes Vectron. Nun ist auch die diesel-elektrische Version zu haben. Seit Anfang 2017 setzt unter anderem DB Cargo mehrere Maschinen ein



DB Cargo setzt die angemieteten Vectron DE vorwiegend in Sachsen-Anhalt ein. 247 906 verlässt am 28. März 2017 mit EZ 51223 nach Magdeburg den Bahnhof Flechtingen

Felix Seraphin



247 904 im Bahnbetriebswerk Nördlingen am 15. Dezember 2016. Die BayernBahn hatte die Lok Ende 2016 für einige Wochen angemietet, um sie eingehend zu erproben

BayernBahn

Das Vectron-Plattform-Konzept mit verschiedenen Leistungsklassen für Reise- und Güterzugverkehr stellte Siemens offiziell erstmals 2010 vor. Knapp 20 Jahre zuvor bildete der Europrinter-Prototyp 127 001 die Basis für die im Rahmen des DB-Beschaffungsprogramms ab 1996 an DB Cargo gelieferte Baureihe 152. Dies setzte sich wenig später – ab 1999 – im Konzept der ES64-U2 fort (in der ÖBB-Version besser bekannt als „Taurus“). Danach folgten die Mehrsystem-Varianten ES64-F4 (bei der DB als Reihe 189) sowie die ES64-U4, die wiederum die gefällige Taurus-Form erhielt. Daneben wurden zwischen 2002 und 2011 rund 180 Dieselloks unter dem Namen „Eurorunner“ (Siemens-Bezeichnung ER20) für

verschiedene Unternehmen gebaut. Darunter waren allein 100 Loks für die ÖBB („Hercules“).

Im Auslandsgeschäft kamen noch spezielle Eurorunner-Varianten für den Iran, für Litauen (sechssachsig, Breitspur) oder Vietnam („Asiarunner“, sechssachsig, Schmalspur) hinzu. Und die französische Baureihe BB 75000 von Alstom enthält wesentliche elektrische Komponenten des Siemens-Eurorunners.

Erfahrungen mit dem Eurorunner

Die traditionsreiche Lokfabrik in München-Allach realisierte mit dem Vectron-Konzept eine Plattform für Lokomotiven, deren Technik Einsätze in möglichst vielen europäischen Ländern ermöglichen und die aktuellen rechtlichen Vorgaben, z. B. hinsichtlich Crash-Sicherheit und bei Dieselloks bezüglich Abgasnormen, berücksichtigen kann.

Durch modularen Aufbau können Basisvarianten mit zahlreichen optionalen Ausstattungen kombiniert werden. Auf der Grundlage der Erfahrungen vor allem mit dem Eurorunner wurde daher auch eine diesel-elektrische Version konzipiert, die erstmals auf der Innotrans 2010 in Berlin präsentiert wurde. Vom ER20 übernommen wurden z. B. die Zugkraftübertragung über Drehzapfen, der gleischonende Ritzelhohlwellenantrieb, die geraden Seitengänge und die Anordnung der Komponenten im Maschinenraum. Neu waren das demontierbare, Crashenergie-verzehrende Frontend, der im Ma-

VECTRON DE: HAUPTABMESSUNGEN

Radsatzanordnung	Bo'Bo'
Gewicht	ca. 82–88 t *
Länge	19.975 mm
Breite	3.024 mm
Höhe	4.223 mm
Dieselmotorleistung	2.400 kW
Anfahrzugkraft	275 kN
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Tankvolumen	4.000 l
Spurweite	1.435–1.668 mm *

* je nach Ausstattung



Die 247 902 ist inzwischen in verkehrsroter Bekleidung bei der Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn im Einsatz. Aber auch in Weiß machte sie eine durchaus gute Figur

Jürgen Hörstel

schinenraum angeordnete Bremswiderstand sowie die auf 160 km/h erhöhte Geschwindigkeit.

Im Vorfeld der Entwicklung wurden für die DE-Variante auch alternative Antriebskonzepte mit bis zu vier Dieselmotoren untersucht. Angesichts typischer Einsatzszenarien, bei denen z. B. vor Güterzügen bei Beharrungsfahrt ab etwa 70 km/h alle Motoren benötigt werden würden, kam Siemens zu der Erkenntnis, dass sich das Ein-Motorenkonzept über einen sehr weiten Leistungsbereich als deutlich verbrauchsgünstiger erweist.

MTU-Motor mit Abgasrückführung

Herzstück des Vectron DE ist der Dieselmotor vom Typ 16V 4000 R84, der vom Motorenhersteller MTU Friedrichshafen geliefert wird. Die Bandbreite der MTU-Motoren reicht von 20 bis 9.000 Kilowatt (kW), im Bahnbereich von 315 bis 3.000 kW. Der Motor des Vectron ist eine Weiterentwicklung der MTU-Serie 4000, die seit 1996 in über 2.000 Strecken- und Rangierlokomotiven im Einsatz ist. Er leistet 2.400 kW. Ein typisches Merkmal des Motors ist die Abgasrückführung (AGR), bei der ein Teil des Abgases zurück in den Brennraum geleitet wird. Dadurch wird die Entstehung von Stickoxiden wesentlich reduziert.

Eine alternative Lösung wäre die Nachbehandlung mit der sogenannten „Selective Catalytic Reduction“ (SCR). Während die Abgasrückführung ohne zusätzliche Betriebsstoffe auskommt, wird

bei der SCR-Lösung Harnstoff in den Abgasstrom eingespritzt. Dafür würden ein separater Tank für den zusätzlichen Betriebsstoff, Pumpen, Verrohrung und eine Heizung nötig.

Der Vectron-Motor nutzt daher die Abgasrückführung, um NOx-Emissionen von vornherein weitgehend zu vermeiden. Damit werden die Anforderungen der seit 2012 gültigen Europäischen Richtlinie EU97/IIIB eingehalten, die eine Reduktion der Partikelemission um 88 Prozent sowie eine Verringerung des Stickoxid-Ausstoßes (NOx) um 40 Prozent gegenüber den vorherigen Standards fordert.

Den Ruß-Ausstoß minimiert

Zur Reduktion der Partikelemission ist ein Filter nötig, der beim Vectron DE in dem für den Schalldämpfer notwendigen Volumen realisiert wurde. Das Filtersystem basiert auf einer keramischen, porösen Wabenstruktur, auf der sich beim Durchströmen der Abgase Partikel als Ruß ablagern, der schließlich abbrennt. Überwacht und geregelt wird der gesamte Filterprozess vom Motormanagement.

Die Anforderungen der europäischen Vorschrift „TSI Noise“ bezüglich der Außengeräusche der Loks werden wie beim Eurorunner deutlich unterschritten.

Als Hauptbetriebsbremse dient die elektrische Bremse, bei Einsatz der Druckluftbremse sorgen



Der Arbeitsplatz des Lokomotivführers im Vectron DE

Jürgen Hörstel

die Scheibenbremsen für geringstmögliche Schallemissionen. Die Bremsenergie der dynamischen Bremse wird für die Hilfsbetriebeversorgung und für die Zugstromversorgung im Personenverkehr genutzt. Je nach Randbedingungen können dadurch bis zu zehn Prozent Energie gespart werden, und zwar zusätzlich zu dem im Vergleich zu dieselhydraulischen Lokomotiven fünf bis zehn Prozent besseren Wirkungsgrad des dieelektischen Antriebs mit Drehstromtechnik.

Ultracaps und Start-Stopp-Automatik

Zum Starten von Dieselmotoren nutzt Siemens schon seit Jahren als erstes Unternehmen wartungsfreie Hochleistungskondensatoren (sogenannte Ultracaps) anstelle schwerer Starterbatterien. Typischerweise läuft der Dieselmotor mehr als 50 Prozent seiner Einsatzzeit im Leerlauf, davon entfällt ein Großteil auf den Stillstand der Lokomo-

■ Stiller Saubermann: Die Grenzwerte für Lärmemissionen unterschreitet der Vectron DE deutlich

tive. Unnötige Lärm- und Abgasemissionen sowie Betriebskosten werden durch eine Start-Stopp-Automatik deutlich reduziert. Wenn die Lok steht, wird der Hauptdieselmotor abgeschaltet und eine

„Auxiliary Power Unit“ (APU), ein Dieselmotor kleinerer Leistung, übernimmt die Energieversorgung mit einem wesentlich effizienteren Betriebspunkt als der Großdieselmotor im Leerlauf. Das APU-Aggregat ist so dimensioniert, dass auch der Bremskompressor betrieben werden kann, sodass die Lok aufgerüstet bleibt, der besetzte Führerstand klimatisiert und die Bremsbereitschaft erhalten bleibt. Ein Wiederauffüllen der Druckluftbehälter durch den Hauptdieselmotor vor Beginn der Weiterfahrt kann somit entfallen. Nach der Fahrtfreigabe kann der Triebfahrzeugführer die Bremse lösen und die Fahrt unverzüglich fortsetzen.

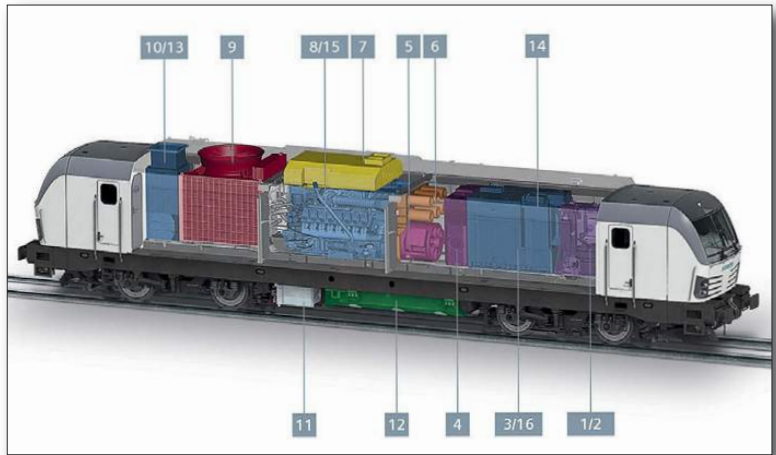
Kasten, Antrieb und sonstige Funktionen

Der Fahrzeugkasten entspricht mit einer Festigkeit von 1.500 kN Zugkraft sowie 2.000 kN Druckkraft den gleichen Konstruktionsprinzipien wie bei den elektrischen Vectron-Lokomotiven und besteht wie das Frontend aus einfach schweißbaren Standardstählen. Das Crashkonzept folgt mit einem tauschbaren Frontend und auswechselbaren Deformationselementen dem internationalen TSI-Standard.

Der verwendete Ritzelhohlwellenantrieb ist ein teilabgefederter Antrieb, bei dem der Motor über Fahrmotorträger und Gummipendel elastisch im Drehgestellrahmen aufgehängt ist. Die Drehgestelle des Eurorunners wurden für den Vectron DE

- 1 – Druckluftausrüstung
- 2 – Hauptluftbehälter
- 3 – Stromrichter
- 4 – ZEV-Container (optional)
- 5 – Generator
- 6 – Verbrennungsluftfilter
- 7 – Partikelfilter
- 8 – Dieselmotor
- 9 – Kühlanlage
- 10 – Bremswiderstand
- 11 – Batterien
- 12 – Kraftstofftank
- 13 – Zugsicherungsschrank
- 14 – Lüfter und Kühler
- 15 – Vorwärm-/Warmhaltegerät
- 16 – Hilfsbetriebegeüst

Siemens



weiterentwickelt. Der Ritzelhohlwellenantrieb ist grundsätzlich für Höchstgeschwindigkeiten bis zu 200 km/h geeignet. Beim Vectron DE erlaubt aber bereits die maximale Geschwindigkeit von 160 km/h den problemlosen Einsatz im Regionalverkehr.

Der Maschinenraum aus drei separaten Kammern verfügt über zwei gerade Seitengänge und genügend Platzreserven z. B. für weitere Zugsicherungspakete oder Ausrüstungsoptionen.

Ausgesprochen leise

In der mittleren, besonders schallisolierten Kammer befindet sich das „Powermodul“ aus Motor und Generator. Dieses ist elastisch auf Schwingungsdämpfern gelagert. An den beiden Kammern hinter den Führerräumen sind auf der einen Seite die Kühlanlage, Bremswiderstände und der Zugsicherungsschrank untergebracht („Kühlerkammer“), auf der anderen Seite die Stromrichter, Hilfsbetriebegeüst, Druckluftgerüst und Hauptluftbehälter sowie optional der Container für die Zugenergieversorgung („E-Kammer“).

Der Generator als Teil des „Powermoduls“ befindet sich in einer besonders schallisolierten Kammer. Die Antriebseinheit ist zusätzlich elastisch auf Schwingungsdämpfern gelagert

Jürgen Hörstel

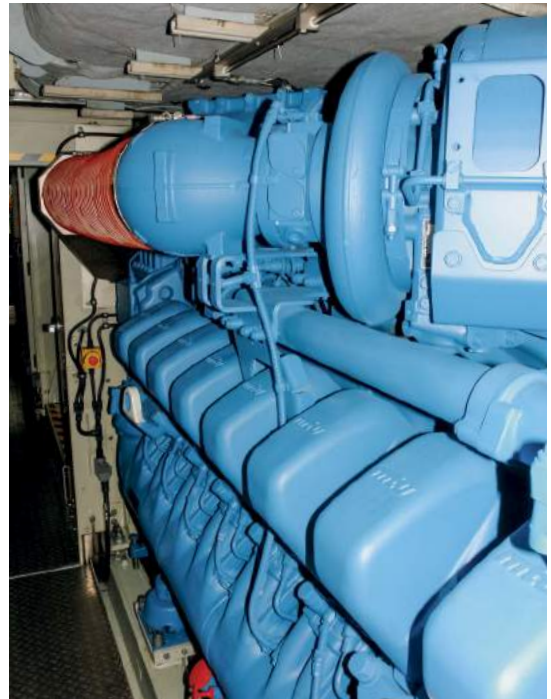


Bei der Güter- und Reisezugversion konnten gleich große Tankvolumina realisiert werden. Normalerweise fasst der Tank 4.000 Liter, aber auch 5.000 Liter für eine größere Reichweite wären möglich.

Wie seine Schwesterloks ist auch der Vectron DE mehrfachtraktionsfähig, und zwar mit allen anderen Vectron-Lokomotiven ebenso wie mit den übrigen modernen Diesel- und Elloks von Siemens. Dabei stehen diverse Optionen für Mehrfachtraktions- und Wendezugsteuerung (Verfahren ZWS, ZMS, ZDS, WTB), Abfertungsverfahren

Herzstück des Vectron DE ist der Dieselmotor vom Typ 16V 4000 R84, der vom Motorenhersteller MTU Friedrichshafen geliefert wird

Jürgen Hörstel





In Neudietendorf wartet das Personal der 247 906 die Überholung des ICE 1650 nach Wiesbaden (411 068 „Ellwangen“) ab, bevor es mit dem Kesselwagenzug zum Tanklager Emleben weiter geht

Rudolf Heym



InfraLeuna setzt seit Frühjahr 2017 die 247 907 mit auffälliger Beklebung ein. Mit Zug 99606 aus Zeitz ist die Lok am 18. Mai 2017 bei Schkortleben auf dem Weg ins Leuna-Werk unterwegs

Helmut Sangmeister



Seit Frühjahr 2017 für DB Cargo im Einsatz ist die 247 904, die am 24. März 2017 bei Bernburg einen kurzen Kesselwagenzug Richtung Köthen schleppt

Kai-Michael Neuhold/DB AG

(SAT, TAV, TBo), Zugzielanzeige und Fahrgastinformationssystem zur Verfügung. Eine Rangierfunkfernsteuerung ist optional erhältlich.

Fahrzeugflotte, Zulassung und Einsätze

Der erste diesel-elektrische Vectron wurde 2010 gebaut und als 247 901 auf der Fachmesse Innotrans in Berlin präsentiert, wo er auch auf den Messen 2012 und 2014 zu Besuch war. Während der Innotrans 2014 wurde die Zulassung dieser Lokbaureihe für Deutschland bekanntgegeben, ein knappes Jahr später folgte die Zulassung für die Güterzugversion in Österreich.

Ende 2014 gab es kurzfristige (Probe-)Einsätze der 247 901 bei Transpetrol bzw. Bräunert Eisenbahnverkehr GmbH & Co. KG, bevor die Lok Anfang 2015 als „PCW 9“ an das Siemens-Prüfcenter Wegberg-Wildenrath abgegeben wurde.

2015 wurden 247 902 bis 904 gebaut und bei mehreren EVU zu Testzwecken eingesetzt, u. a. bei der Wiener Localbahnen Cargo (WLC), bei der Rail Transport Service RTS, bei der ITL Eisenbahngesellschaft oder der Erfurter Bahnservice Gesellschaft EBS.

247 902 kam 2016 auch bei der InfraLeuna zum Einsatz, was inzwischen zur Bestellung einer Lok (247 907) geführt hat, die im März 2017 ausgeliefert wurde. 2016 folgten zwei weitere Maschinen (247 905 und 906).

Seit Februar 2017 sind die vier Loks 247 902 bis 904 sowie 247 906 langfristig an DB Cargo vermietet und für Einsätze in den Räumen Halle/Leipzig und Magdeburg vorgesehen, wo sie unter

anderem die Lokbaureihen 232 und 265 ersetzen sollen. Dabei kommen die Loks mit Nahgüterzügen bis nach Seelze bei Hannover.

Ausblick

Im Vergleich zu den Vectron-Elloks ist es bei den dieselelektrischen Maschinen bisher bei geringen Stückzahlen geblieben. Neben der Konkurrenz durch etablierte oder neue Wettbewerber ist dies sicherlich auch durch die nicht einfache Marktsituation zu begründen. Bei der DB gab es mehrere, aber immer wieder gestoppte Ausschreibungen für größere Diesellok-Serien. Dabei reduziert sich nicht nur in Deutschland generell das Potenzial lokbespannter Züge gerade auf nicht elektrifizierten Strecken durch den zunehmenden Triebwageneinsatz. Und im Güterverkehr kämpfen die Unternehmen mit äußerst knappen Margen gegen den Lkw, was auch durch schwankende Dieselpreise nicht erleichtert wird, sodass Investitionen in neue Fahrzeuge gut überlegt sein müssen. Wenn sich die Loks bei DB Cargo bewähren, dürften aber der spätere Kauf und auch Nachbestellungen nicht ausgeschlossen sein.

Jürgen Hörstel

VECTRON DE: DIE FLOTTE (STAND 6/2017)

Nr.	Baujahr/F-Nr.	Einsatz
247 901	2010/21761	PCW 9, Siemens-Prüfcenter Wegberg-Wildenrath
247 902	2015/21762	Seit Februar 2017 an DB Cargo vermietet
247 903	2015/21949	Seit Februar 2017 an DB Cargo vermietet
247 904	2015/22002	Seit Februar 2017 an DB Cargo vermietet
247 905	2016/22003	Vorführlök
247 906	2016/22004	Seit Februar 2017 an DB Cargo vermietet
247 907	2017/22005	Auslieferung an InfraLeuna März/April 2017



Im Oktober 2016 war die O & K-Nachbaulok auf der Karst-Museumsbahn bei Prag unterwegs Bernhard Studer

O & K-NACHBAU

Baujahr 2014

FELDBAHNLOK ■ Wer braucht eine Dampflok? Im tschechischen Zamberk sucht man Kunden. Ein Beispiel

Im nahe der polnischen Grenze gelegenen Zamberk, etwa auf halbem Weg von Prag nach Katowitz, betreiben die Gebrüder Bednar eine mechanische Werkstatt. Diese „1. Koliner Lokomotiv-Gesellschaft für die Reparatur und den Bau von Dampflokomotiven“ beschäftigt eine Handvoll Mitarbeiter und ist im Areal einer sehr großen, seit längerem stillgelegten Fabrik untergebracht. Aber nicht nur Dampflokomotiven stehen im Fokus der rührigen Tschechen. Die Firma restauriert und repariert auch stationäre Maschinen sowie Schienen- und Straßenfahrzeuge jeder Art. Der Werkstatt angegliedert ist ein Technik-Museum, das „Muzeum starych stroju“.

Erster Neubau 2014

2014 wurde hier die kleine Feldbahn-Dampflok komplett neu gebaut – eine dreiachsige 40-PS-Tenderlok für 600 Millimeter Spurweite, originalgetreu, nach Plänen von Orenstein & Koppel. Eine kleine Sensation! Technisch und handwerklich ist die kleine Lok hervorragend gelungen.

Nach der Vision der Koliner Lokomotiv-Gesellschaft soll es nicht bei dieser einen Replik bleiben. Geplant ist der Nachbau weiterer O & K-Feldbahnloks, aber auch anderer Typen und in anderen Spurweiten. Das Angebot richtet sich an Touristik- und Erlebnisbahnen im In- und Ausland. Noch wartet man allerdings auf den ersten kommerziellen Kunden. Über die Vorstellungen zum Preis einer solchen Lokomotive hält sich Radek Bednar, der uns durch die Anlage führt, bedeckt. Er widerspricht aber nicht, als wir spekulieren, eine betriebsbereite Lokomotive dürfte je nach Ausstattung zwischen 125.000 und 150.000 Euro kosten.

Auf einer Museumsbahn im Einsatz

Das Brot-und-Butter-Geschäft der kleinen Firma sind Revisionsarbeiten, die für verschiedene Kunden im In- und Ausland ausgeführt werden. In einer Werkhalle wird an zwei Feldbahnloks gearbeitet, im Außengelände schleift ein Mitarbeiter den Rost von der Zweikuppler-Lok der Kindereisenbahn Kosice.

Im Herbst 2016, bei unserem nächsten Besuch, begegnen wir der schönen O & K-Lok erneut. Für kurze Zeit ist sie an die Touristenbahn im „Museum der Förderung und des Transports von Kalkstein im Böhmischem Karstgebiet“ ausgeliehen. Dort, unweit von Svaty Jan pod Skalou, am westlichen Stadtrand von Prag gelegen, führt sie Touristenzüge. Nach Betriebsschluss setzt sie sich für uns vor einen Lorenzug. Alles absolut stilecht und sehr glaubhaft.

Bernhard Studer

Die besten DVDs aus dem Programm: Jetzt für Sie zum Sonderpreis!

Jetzt bis zu
66%
sparen!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



Die beiden Video-Klassiker jetzt in Top-Qualität auf zwei neu bearbeiteten DVDs! Alles über die Funktionsweise und die so kompliziert erscheinende Bedienung einer Dampflokomotive. Die beeindruckende Technik der »schwarzen Giganten« wird auch für den Laien nachvollziehbar. Eindrucksvolle Betriebsaufnahmen legendärer Dampflokomotiven im Bahnhof, dem Bw oder vor Zügen auf der Strecke ergänzen diese sowohl lehrreichen als auch sehenswerten DVDs.

1925 – 1975 · ca. 160 Min.
DVD: Best.-Nr. 31504
statt € 39,95 **€ 19,99**

**Lieferung
nur solange
der Vorrat
reicht!**



1964 – 1996 · ca. 97 Min.
DVD: Best.-Nr. 45908
statt € 19,95 **€ 9,99**



2001 · ca. 45 Min.
DVD: Best.-Nr. 31502
statt € 19,95 **€ 9,99**

**nur wenige
Exemplare
verfügbar**



2014 · ca. 80 Min.
DVD: Best.-Nr. 45931
statt € 19,99 **€ 9,99**



2011 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 45918
statt € 19,95 **€ 9,99**



2012 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 45919
statt € 19,95 **€ 9,99**



1985 – 2000 · ca. 107 Min.
DVD: Best.-Nr. 31512
statt € 29,95 **€ 9,99**

**€ 20,-
sparen**

✂ Ja, ich bestelle folgende DVDs auf Rechnung:

Coupon ausschneiden und einsenden an:

☒ GeraMond Kundenservice, Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching

Anzahl	Best.-Nr. (fett gedruckt)	Titel	Preis in €

**Ab € 15,- Bestellwert
versandkostenfrei**

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.geramond.de/agg oder unter Telefon 08105388 329

Vor-/Nachname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

E-Mail (für Rückfragen und weitere Infos)

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

Datum/Unterschrift

X

WA.Nr. 6200808328

* 14 Ct./Min. aus dt. Festnetz
** Ab Rechnungswert € 15,- und nur innerhalb Deutschlands;
sonst in D zzgl. Porto € 2,95, ins Ausland abweichend

GeraMond

Noch schneller geht's per:



0180.532 16 17*



0180.532 16 20*



www.geramond.de



BAUREIHE 611

Galgenfrist in Ulm

VOM HOCHRHEIN BIS AN DIE BRENZ ■ Eigentlich sollten ihre Einsätze längst beendet sein. Doch der Mangel an passenden Ersatzfahrzeugen beschert den Triebzügen der Baureihe 611 in Oberschwaben unverhoffte Restlaufzeiten

Die Neigetechnik-Dieseltriebzüge der Baureihe 611 wurden von der Deutschen Bundesbahn als Nachfolger der „Pendolino“-Baureihe 610 in Auftrag gegeben. Nachdem sich die 610er bei der Bundesbahn bewährten, bestellte die Bahn bei Adtranz (ehemals ABB Daimler Benz Transportation, Daimler Chrysler Rail Systems, nun Bombardier) 50 Triebzüge der Baureihe 611.

Als wesentlicher Unterschied zu den Vorgängern wurden die Triebzüge nicht mit der hydraulischen Neigetechnik (FIAT), sondern mit einer Neuentwicklung von Adtranz (Neicontrol-e) ausgestattet. Diese entstammte aus der Rüstungstechnik und war ursprünglich für die Bordwaffenstabilisierung beim Kampfpanzer Leopard entwickelt worden. Die Technik sollte wartungsärmer und kos-

LOKMagazin-Serie
Wo fährst Du noch?
 Baureihe 611



Begehrtes Fotomotiv: 611 045 passiert am 28. Dezember 2017 das Einfahrsignal Löffingen

talbahn (KBS 727) und auf der Brenzbahn (KBS 757). Dabei hätte die Ära der Fahrzeuge in Ulm schon längst beendet sein sollen.

Bereits Ende 2016 sollten die 50 Triebzüge der Baureihe 611 aus dem Dienst gehen und die verbleibenden Leistungen von Fahrzeugen der Baureihe 612 übernommen werden.

Dann wurde alles auf das Frühjahr 2017 verschoben. Am „schicksalsträchtigen“ Freitag, dem 13. Januar 2017, führte 612 109 die Einheiten 611 013, 611 015, 611 026, 611 032, 611 037, 611 040, 611 042 und 611 049 als Lt 71544 von Ulm nach Mukran zum Stillstandsmangement. Die Abstellung der

Am 27. Februar 2017 haben 611 033 und 611 034 als IRE 3048 nach Basel Aulendorf verlassen



17. August 2011: Bei Kisslegg-Weiherbach war der 611 027 als RB 22850 auf dem Weg nach Stuttgart. Oberschwaben ist auch heute noch ein Haupt Einsatzgebiet dieser Baureihe

Axel Witzke (3)

tengünstiger sein. Genau das war sie dann allerdings nicht. So kam es immer wieder zu größeren Problemen mit der Neigetechnik und zu Rissen in Fahrwerksteilen. Das zwang zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit und zur zeitweisen Abschaltung der Neigetechnik. Die weitere Fertigung der Baureihe 611 wurde dann verworfen, als Nachfolger wurden die Triebzüge der Baureihe 612 bestellt.

Überführung nach Mukran zur Abstellung

Alle 611er sind derzeit beim Betriebshof Ulm beheimatet. Von dort aus versehen sie Einsätze unter anderem auf der Südbahn (KBS 751), auf der Höllen-



Mit rund eineinhalb Stunden Verspätung ist 611 004 als IRE 3051 am 30. Mai 2017 aus Basel in Friedrichshafen Stadt eingetroffen. Zuletzt befanden sich die Fahrzeuge in einem vernachlässigten Zustand Fritz Traser



Auf der östlichen Höllentalbahn wird der Gesamtverkehr derzeit noch mit 611 abgewickelt. Als RE 22311 nach Neustadt (Schwarzw) überquert ein 611 den Viadukt bei Lenzkirch

Axel Witzke (2)



Die Strecke Neustadt (Schwarzw) – Donaueschingen wird demnächst elektrifiziert. 611 und Formsignale gehören dann der Vergangenheit an: 611 045 am 28. Dezember 2016 als RE 22306 im Bahnhof Löffingen

gesamten Baureihe wurde allerdings mangels genügend zur Verfügung stehender 612 kurzfristig ausgesetzt.

Der Umbau der 612er dauert länger

Hintergrund sind Verzögerungen bei der Umgestaltung der Baureihe 612. Die Ulmer 612er werden nicht nur in den Landesfarben Baden-Württembergs (Gelb-Weiß) lackiert, sondern auch modernisiert und erhalten unter anderem eine Rampe für mobilitätseingeschränkte Personen sowie veränderte Raumaufteilungen. Dieser Umbau und die damit verbundene Neuzulassung ziehen sich stärker in die Länge als ursprünglich angenommen.

Dennoch ist aktuell wieder Bewegung in den Ulmer Triebfahrzeugpark gekommen, da die ersten nachbestellten Loks der Baureihe 245 eingetroffen sind. Kurzfristig kann es deshalb zu Umstellungen in den Stammleistungen der Baureihe 611 kommen. Da in Ulm ein extrem angespannter Fahrzeugbestand bei allen Neigetechnikzügen besteht, laufen oft planmäßige Doppel- oder Dreifachtraktionen als Solo-VT. Die für bogenschnellen Betrieb ausgerüsteten 611er sind an dem blauen Aufkleber im Führerstandsfenster erkennbar.

Ab Herbst in das Oberallgäu?

In Kempten ist zwischenzeitlich ein 611 mit abgelaufenen Fristen für die Ausbildung von Triebfahrzeugführern eingetroffen. Hier könnten die Fahr-

zeuge noch eine letzte Gnadenfrist verbringen: Ab Dezember 2017 sollen in Kempten Züge der Baureihe 611 im Allgäuer Regelzugdienst anzutreffen sein und dort auch viermotorige Dieselloks der Baureihe 245 freisetzen.

Möglich und notwendig wird das, weil der polnische Bahntechnik-Hersteller Pesa für die für das Netz Allgäu bestellten LINK-Triebwagen keine Zulassung bekommt und nicht pünktlich ausliefern kann. Auf lange Sicht wird das Allgäu also das letzte Reservat der Baureihe 611 sein.

Mit dem 611 011 steht im DB Museum Koblenz-Lützel bereits ein Fahrzeug zur musealen Erhaltung.

Axel Witzke

611: LEISTUNGEN DES BH ULM

Im Juni 2017 war die Baureihe 611 auf folgenden Strecken anzutreffen:

Ulm – Friedrichshafen, Friedrichshafen – Singen, Singen – Basel, alle IRE zwischen Ulm und Basel

Donaueschingen – Neustadt (Schwarzwald), Villingen – Rottweil, Ulm – Tuttlingen: als RE meist bis nach Rottweil sowie alle IRE bis nach Ulm, damit wird der Gesamtverkehr auf der östlichen Höllentalbahn (KBS 727) mit 611 gefahren

Ulm – Aalen: IRE- und RE-Gesamtverkehr, einzelne RB-Leistungen von Ulm aus in die Donau-Alb-Region

DRESDEN UND DIE 01

Schluss 1977? Nicht ganz ...

WECHSELVOLLE SCHICKSALE ■ Fünf Einheitsloks der Baureihe 01, die bis 1977 im Plandienst in Dresden liefen, sind bis heute erhalten geblieben



Der Rangierer hat abgekuppelt,
aus Dresden kam am 3. April 1977 die
01 2137 im Berliner Ostbahnhof
am Bahnsteig B an

Udo Kandler

An veröffentlichte Umlaufpläne mit dampfgeführten Zügen war vor 40 Jahren noch nicht zu denken. Aber man wusste, dass in Berlin die 52er in allen Spielarten fuhr, vor einigen D-Zügen noch die Lokomotiven der Baureihe 01 und 03. Alles andere fand sich dann schon. Und die Vertreter der Baureihen 01 und 01.5 fuhren zumeist nach Dresden. So viel war klar.

Am 17. September 1977 stand ich in Radebeul Ost: „25 Jahre Verkehrsmuseum Dresden“ feierten die Deutsche Reichsbahn und der Modelleisenbahnverband mit einer großen Fahrzeugausstellung. Zur selben Zeit donnerten die schweren Schnellzüge mit zehn, zwölf und mehr Wagen durch die Karl-May-Stadt. 01 2066 und 01 2050 erfasste ich in ihrem heruntergekommenen äußeren Zustand. Da glänzten die 01 2204 und 01 1512 deutlich besser, als sie zur Mittagszeit mit ihrem DMV-Sonderzug aus Berlin in den Bahnhof rollten. Genau sieben Tage später fuhr der letzte Zug mit einer 01 zwischen Berlin und Dresden.

Vom Diesel zur 01

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges entwickelte sich langsam auch wieder ein Schnellverkehr zwischen Dresden und Berlin. Neben vielen Einzelexemplaren der Baureihen 03.10, 07 oder 08

dominierten vor allem Lokomotiven der Baureihe 18.0 des Bw Dresden Altstadt das Bild. Durch die jüngeren Reko-Loks der Reihe 22 oder Neubauloks 23.10 entspannte sich die Situation nur teilweise. Ersatz war schon längst für die schnelleren und schweren Züge erforderlich.

1959/1960 kamen 03er in den Umlauf, die vor allem die Fahrzeiten bei einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h deutlich verkürzen konnten. Im September 1964 setzte sich der erste Traktionswechsel mit einem zweitägigen Umlauf der V 180 des Bw Dresden-Pieschen wirkungsvoll

■ Weil V 180 und 03 die Leistungsgrenzen erreichten, griff man wieder auf die 01 zurück

in Szene. Doch schon zwei Jahre später stellte die Rbd Dresden fest, dass sowohl die 03 als auch die V 180 ihre Leistungsgrenzen erreicht hatten. Höhere Zuggewichte waren nicht mehr mit Tempo 120 pünktlich zu fahren. Was blieb?

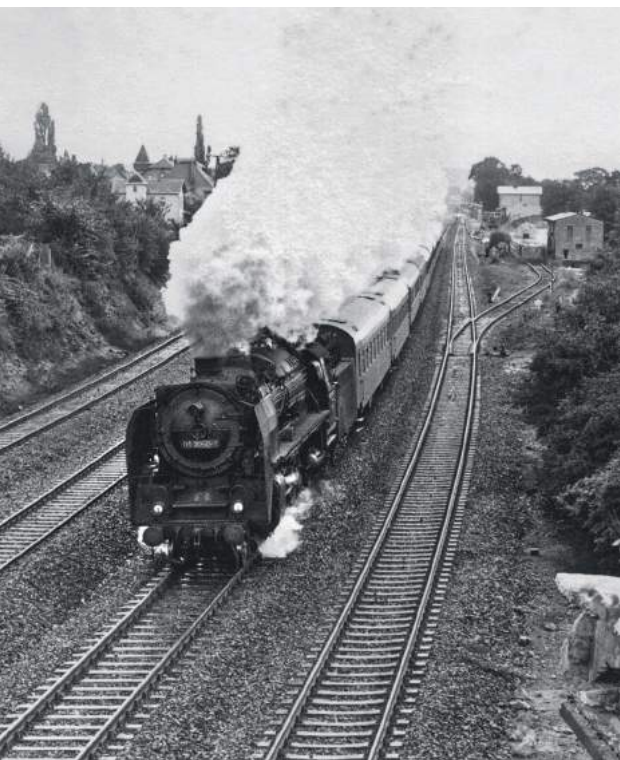
Die „Rolle rückwärts“! Statt eines zielstrebigem weiteren Traktionswechsels kehrte man zur altbewährten 01 zurück. Das Bw Dresden erhielt nun Loks der Baureihe 01 in der klassischen Version.

30. 40

Fernverbindungen

30 Berlin-Dresden (-Bad Schandau) und zurück

km	Zug Nr	0 373	0 1219	0 1071	0 75	0 671	0 71	0 679	0 77	0 1815	0 371	0 1925	0 437	0 925	0 1275	0 379
	Klasse	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	2	1.2	2	1.2	1.2	1.2	1.2
0	Berlin Ostbf	ab	R	R	S	S	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
	Bln-Lichtenberg	ab	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
	Bln-Schönefeld	ab	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
19	Flughafen Bln-Schönefeld	ab	0.58	3.11	6.56	7.42	7.51	9.21	10.08	12.32	13.32	14.01	14.49	15.43	15.43	17.07
	Potsdam Hbf	ab	0.58	3.11	6.56	7.42	7.51	9.21	10.08	12.32	13.32	14.01	14.49	15.43	15.43	17.07
112	Doberslug-Kirchhain	300	1.59	4.53	8.37	9.28	9.58	11.08	12.15	14.20	15.31	16.06	17.22	16.59	17.44	18.56
132	Elsterwerda	300	1.59	4.53	8.37	9.28	9.58	11.08	12.15	14.20	15.31	16.06	17.22	16.59	17.44	18.56
151	Großhain Berl Bf	300	1.59	4.53	8.37	9.28	9.58	11.08	12.15	14.20	15.31	16.06	17.22	16.59	17.44	18.56
186	Dresden-Neust	300	1.59	4.53	8.37	9.28	9.58	11.08	12.15	14.20	15.31	16.06	17.22	16.59	17.44	18.56
189	Dresden Hbf	300	1.59	4.53	8.37	9.28	9.58	11.08	12.15	14.20	15.31	16.06	17.22	16.59	17.44	18.56
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Dresden Hbf	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08	18.42	19.38
	Bad Schandau	310	4.38	6.03	8.51	9.41	10.21	11.38	12.38	14.38	15.54	16.38	17.38	17.08		



Eine Woche vor dem Ende: Die 01 2050 am 17. September 1977 in Weinböhla

Rolf Greinke

Am 4. Januar 1967 kam aus Berlin die 01 114. Die weiteren Zugänge 1967 und 1968 sind der Tabelle (nächste Seite) zu entnehmen.

Von den fünf Maschinen kamen im Sommerfahrplan 1967 drei 01 in den planmäßigen Einsatz. Im Folgejahr waren vom Gesamtbestand mit sieben Lokomotiven vier im Regeldienst eingesetzt. Vornehmlich galt es, die schweren D-Züge nach Berlin zu bespannen. Bis 1970 gab es auch noch vereinzelte Leistungen nach Leipzig. In den nächsten Jahren waren zumeist zwei bis drei im planmäßigen Einsatz. Hinzu kam eine Reservelok.

Veränderungen im Bestand waren nur wenige zu vermelden. Nach längerer Abstellzeit kam nach einer L7-Instandsetzung 1975 die 01 2069 wieder unter Dampf. Hingegen wurde die 01 2057 nach ihrem Unfall – sie fuhr in Dresden Hbf auf den Prellbock – sofort am 28. August 1975 abgestellt und aufgrund ihres insgesamt schlechten Zustands ausgemustert.

Großartige Leistungen

Bereits zu Beginn des Sommerfahrplans im Mai 1976 sollte die neue Baureihe 132 die 01 ablösen. Doch noch fehlten ausreichend Triebfahrzeuge. Im Verlauf des Sommers kam im „komplexen Fahren“ die erste 132 nach Dresden – Dresdner Lokführer besetzten eine Berliner Maschine. Das Ende war eingeläutet.

Ein Ende des Dampfbetriebes vor den schweren D-Zügen mit so klingenden Namen wie „Meridi-

BAUREIHE 01 IM BW DRESDEN

Lok	von BW	von-bis	an BW/Bemerkung
01 005	Magdeburg Hbf	04.07.1968–31.10.1968	Magdeburg Hbf
01 016	Magdeburg Hbf	05.02.1969–18.05.1971	Berlin Ostbahnhof
01 036	Magdeburg Hbf	13.07.1968–21.11.1968	Magdeburg Hbf
01 050	Berlin-Schöneweide Berlin-Ostbahnhof	19.04.1969–25.04.1969 07.05.1973–20.02.1978	Berlin-Schöneweide z, ausgemustert 20.08.1980
01 054	Magdeburg Hbf	27.03.1970–09.07.1970	Wittenberge
01 057	Berlin-Ostbahnhof	03.05.1968–28.11.1975	z, abgestellt 28.08.1975, ausgemustert 22.06.1976
01 066	Magdeburg Hbf	18.04.1970–20.02.1978	z
01 069	z-Park	31.07.1969–20.02.1978	z
01 089	Magdeburg Hbf	11.07.1968–12.07.1968	Magdeburg Hbf
01 114	Berlin-Ostbahnhof	04.01.1967–15.05.1970	Berlin-Schöneweide
01 118	Berlin-Ostbahnhof Berlin-Ostbahnhof Berlin-Ostbahnhof	09.02.1967–29.05.1970 04.02.1972–26.03.1972 27.05.1972–26.06.1978	Berlin-Schöneweide Berlin Ostbahnhof z
01 120	Magdeburg Hbf Rostock	24.02.1967–10.12.1970 21.12.1970–20.11.1977	Rostock Karl-Marx-Stadt
01 137	Berlin-Ostbahnhof Saalfeld	16.06.1968–20.02.1978 21.10.1981–27.02.2000	z abgestellt, dann historisches Triebfahrzeug
01 165	Berlin-Ostbahnhof	26.04.1975–29.04.1975	Berlin-Ostbahnhof
01 204	Erfurt P Saalfeld	09.06.1967–10.03.1980 12.03.1981–26.10.1981	Saalfeld Wismar
01 207	Erfurt P	18.01.1967–21.02.1978	z
01 226	Berlin-Schöneweide	19.04.1969–25.04.1969	Berlin-Schöneweide
01 515	Berlin-Ostbahnhof	20.12.1971–03.01.1972	Berlin-Ostbahnhof

Anmerkung: Fett gedruckte Loks erlebten das Ende des Plandienstes 1977 im Herbst zwischen Berlin und Dresden (egal ob unter Dampf oder abgestellt)

an“, „Istropolitan“, „Metropol“ oder „Balt-Orient“ – oder ganz einfach Städtesschnellverkehr D 1071/1076 oder D 673 schien nun in Sicht. Das waren in der Regel bis zu 14 Wagen mit rund 550–600 Tonnen Wagenzugewicht. Für die rund 180 Kilometer Strecke waren zumeist 2:20 Stunden Fahrzeit vorgesehen. Innerhalb des Berliner Stadtgebietes ging

■ Mit den damals 50 Jahre alten 01ern erbrachten die Personale bis heute unerreichte Leistungen

es noch langsam. Zusteigehalt in Zentralflughafen Berlin-Schönefeld, ein Zwischenstopp in Doberlug-Kirchhain und noch einmal der Halt in Dresden Neustadt senkten etwas die durchschnittliche Geschwindigkeit. Die Personale erbrachten Leistungen und Fahrzeiten bei dauerhaftem Tempo von 120 km/h, die heute noch unerreicht sind. Und die 01er waren schon knapp 50 Jahre alt!

Der große Abschied im September 1977

Erforderliche Reparaturen im Bw und im Raw setzten im Herbst 1977 die 01 2120 (lose Radreifen), 2050, 2069 und 2137 außer Gefecht. So konnten sie am großen Abschiedsrennen nicht mehr teilnehmen.

Die letzten Leistungen erbrachten in der Nacht vom 24./25. September 1977 (Fahrplanwechsel) die

01 2207 mit dem D 271 und die 01 2204 mit dem D 373. Am Folgetag präsentierten sich die 01 2050, 2066, 2118, 2120, 2204 und 2207 sowie die 50 1815 vor dem Rundschuppen den Fotografen.

Damit war eine der größten Schnellzugleistungen beendet. Bei der Deutschen Reichsbahn liefen zwar noch die Reihen 01, 01.5, 03 und 03.10 vor einigen Personen- und Schnellzügen, aber in der Summe war es der tiefste Einschnitt.

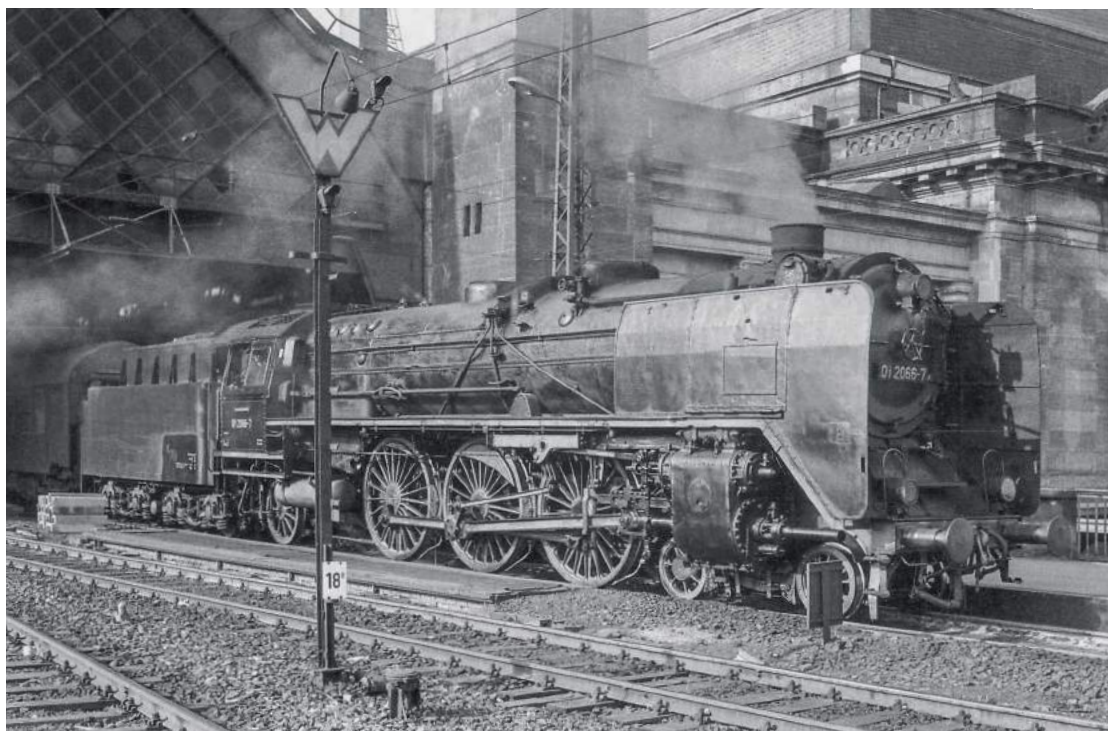
Mit dem Aus der 01 im Bw Dresden kamen alle edlen Renner rasch „auf den Rand“. Zunächst standen die 01 2050, 2066, 2118 und 2207 am Schuppen 4, dem Rechteckschuppen, abgestellt. In den Rundschuppen 1 kam die heimliche Traditionslokomotive 01 2204 neben den Museumslokomotiven 03 001 und 62 015.

Die Wirren der Planwirtschaft zeigen auf, dass die 01 2069 und 2137 nach Lo-Aufarbeitungen im Raw Meiningen am 1. Oktober 1977 zurückkehrten. Die 01 2069 blieb als Reserve noch fünf weitere Tage unter Dampf.

Die Heizloks

Wieder unter Dampf war die 01 2120, die im November 1977 für einige Zeit als Heizloks für warmes Duschwasser nach Karl-Marx-Stadt umstationiert wurde. Sie kam aber nicht wieder in den Betriebseinsatz zurück.

Im Februar 1978 folgte dann die Streichung der restlichen 01er aus dem Betriebspark. In Dresden-



Es war immer ein herrliches Bild, wenn ein D-Zug aus Berlin den Hauptbahnhof Dresden erreicht hatte und die Zuglok – in diesem Fall 01 2066 – vor der gewaltigen Sandsteinkulisse stand

Wolfgang Nitzsche

Meiningen, den 25.04.1979	
Deutsche Reichsbahn	
Ausmusterungsprotokoll 61/79	
Triebfahrzeug Nr.	01 2120 - 2
Fertigungs-Nr.	1417
des Triebfahrzeuges bzw. der Baugruppe	
Hersteller	F. Krupp, Essen
Baujahr	1934
Bauart	01
Indienststellung	1935
Standort	Karl-Marx-Stadt
Reichsbahndirektion	Dresden
Heimat-Raw	Meiningen
Abgestellt seit	22.02.1979

Der 01 2120 war keine Zukunft beschieden, 1979 wurde sie ausgemustert

Slg. Volkmar Kubitzki

Pieschen, einem einstigen Bw, vor allem bekannt für seine Dieseltriebwagen, standen die 01 2050 und 2069 lange abgestellt. Die 01 2207 verkaufte man am 1. Dezember 1978 an den VEB Wohnungsbaukombinat Gera als Wärmespender. Bis 1981 soll sie in Gera-Langenberg genutzt und kurz darauf vor Ort zerlegt worden sein. Ihre großen Windleitbleche erhielt noch die Nossener 50 1002.

Der bekannteste Dampfspender war wohl die Nummer 78, die einstige 01 2066. Zum 15. Mai 1978 mietete der VEB Waschmittelwerk Genthin für den Betriebsteil Nauen die 01 an. 1979 folgte der Umbau zum Dampfspender bei der DR und die for-

melle Umsetzung. Für die Fetttrennung stand die einstige 01 ein Jahrzehnt neben dem Bahnhof Nauen. Nach 1989 wurde sie vom Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen (BEM) gerettet.

Bis zum 22. Dezember 1979 hatte die 01 2137 noch Fristen. Dennoch stand sie im Bw Dresden abgestellt, von einer weiteren Instandsetzung zurückgestellt. Also „z“. Sie war in einem schlechten Zustand. Auf Anforderung einer Schnellzuglokomotive für die Rbd Magdeburg schickte daher das Bw Dresden ihr „schlechtestes Exemplar“ ...

Für die Sonderzugleistungen zur Leipziger Messe benötigte das Bw Halberstadt für seine 03 Ersatz. Am 30. Mai 1978 gehörte dann die 01 2137 zum Bestand. Mit einer entsprechenden Kesselfristverlängerung durch das Bw Halberstadt stand einem weiteren Einsatz bis zum 21. Dezember 1980 nichts im Wege. Neben den Sonderzügen kam die 01 auch vor beschleunigten Personenzügen bis nach Magdeburg zum Einsatz.

Renaissance in Saalfeld

Vom 9. Dezember 1980 bis zum 27. Januar 1981 weilte die 01 2137 zur L7 im Raw „Helmut Scholz“ in Meiningen. Doch sie kam nicht in den Harz zurück – es ging direkt nach Saalfeld.

Aufgrund der planmäßigen Instandhaltungen hielt Halberstadt mit der aus Güsten gekommenen 01 2114 eine weitere hochrädrige Maschine vor. Doch diese kam dann im September 1979 nach Magdeburg-Rothensee zum Heizen.



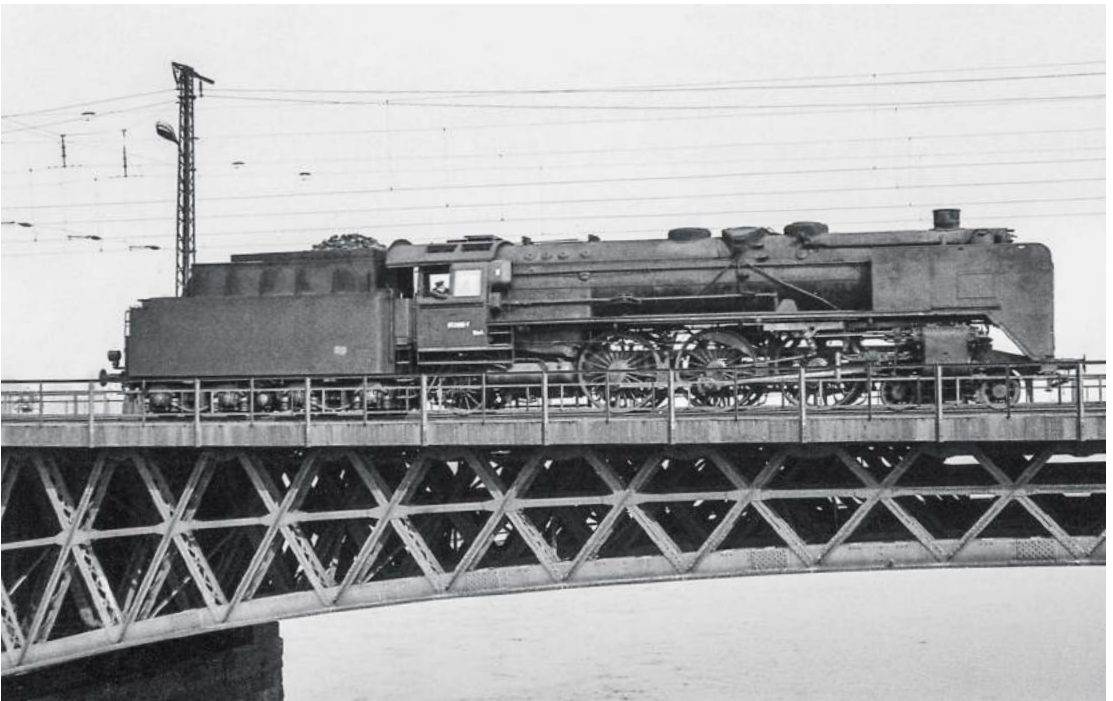
Von ihrer neuen Heimat Halberstadt aus fuhr die 01 2137 Züge im Harzvorland und nach Magdeburg. Hier steht sie am 26. Februar 1979 in Magdeburg zur Rückfahrt bereit

Martin Weltner



Völlig neue Aufgaben warteten auf die 01er in Saalfeld: Auch der Güterzug 50460 gehörte dazu. Im Mai 1980 mühte sich die 01 2114 mit ihm bei der Abfahrt in das Saaletal herum

Herbert Schneider



Abschied von der großen Bühne: Mit provisorischer Beschilderung machte sich am 24. April 1978 die 01 2066 in Dresden auf den Weg nach Nauen zum VEB Seifen- und Fettgewinnung

Wolfgang Nitzsche



16. April 2016: Ein voll besetzter Sonderzug vor Freital im Plaeschen Grund nach Tharandt Th. Pütz

DRESDNER 01: WEITERE STATIONEN

01 2066

Dresden	18.04.1970–20.02.1978	z
Nauen	15.05.1978–1990	Heizlok VEB Waschmittelwerk Genthin, BT Nauen
BEM Nördlingen	08.1993–	

01 2114

Dresden	04.01.1967–15.05.1970	
Schöneweide	16.05.1970–23.12.1970	
Ostbahnhof	16.05.1970–04.02.1974	
	z 05.02.1974–20.05.1975	
Ostbahnhof	21.05.1975–09.01.1978	
Güsten	09.01.1978–05.09.1978	abgestellt
Halberstadt	05.09.1978–14.09.1979	
Magdeburg	15.09.1979–09.04.1980	Heizlok Rothensee
Saalfeld	10.04.1980–15.08.1981	
Eisenach	16.08.1981–09.04.1984	z, Vacha Hzl

01 2118

Dresden	27.05.1972–26.06.1978	z
Magdeburg	06.02.1980–10.07.1980	Hzl
Saalfeld	11.07.1980–05.11.1981	+ 07.11.1981,
	12.11.1981 verkauft an HEF	

01 2120

Dresden	21.12.1970–20.11.1977	
Karl-Marx-Stadt	23.11.1977–25.03.1977	Heizlok

01 2137

Dresden	16.06.1968–20.02.1978	z, 11/77 abgst.
Halberstadt	30.05.1978–26.01.1981	
Saalfeld	27.01.1981–30.10.1981	
Dresden	31.10.1981–27.08.2000	hist. Fahrzeug

01 2204

Dresden	09.06.1967–10.03.1980	9/77 abgst.
Saalfeld	11.03.1980–11.03.1981	
Dresden	12.03.1981–26.10.1981	
Wismar	27.10.1981–15.06.1982	z, +
	23.07.1982; 16.06.1982 verkauft an Falz (St. Wendel/Hermeskeil)	

Im Februar des folgenden Jahres 1980 kam für die in Magdeburg auf Ausbesserung wartende Lok die 01 2118 aus Dresden hinzu. Auch 01 2114 rollte zur L6 nach Meiningen ab und wurde zum 9. April 1980 im Bw Magdeburg endgültig ausgetragen. Bis zum Juni 1980 gehörte nun die 01 2118 noch zum Park von Magdeburg. Nach der L5 im Raw Meiningen folgte der Austrag im Juli 1980. Auch sie kam von Meiningen direkt nach Saalfeld.

Waren bis 1977 bzw. 1978 die Hochburgen der kohlengefeuerten 01 die Direktionen Dresden und Berlin, kehrte nun die Rbd Magdeburg zurück in das 01-Geschehen. Denn neben den zuvor erwähnten 01 2114, 2118 und 2137 waren, wenn auch nur zu Heizdiensten, die 01 1511 und 1514 im Jahr 1979 in Stendal. Später kam sogar noch die 01 1512 in der Rbd Magdeburg hinzu.

Das Öl ist alle ...

Saalfeld – was für ein Zauberwort Anfang der 80er-Jahre! Ölgefeuerte 01.5 und 44er zogen die schweren Züge im Saaletal sowie in Richtung Gera – Leipzig. Doch die DR sah sich in der Energiekrise gezwungen, schweres Heizöl einzusparen. Allein im Bw Saalfeld sollten es 6.000 Tonnen sein, von insgesamt 25.000 Tonnen bei der DR. Da für die 44er kein Ersatz verfügbar war, mussten die 01er weichen. Im März 1980 entschied die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft der DR, dass im Bw Saalfeld ein Umlauf mit vier Rostloks der Baureihe 01 zu erstellen sei. Sieben Lokomotiven waren dafür dem Bw zu überstellen.

Bereits am 9. März 1980 kam die 01 1512 aus Berlin, am 11. März die Traditionslok 01 2204 aus Dresden. Eine Museumslokomotive im Regeleinsatz – das löste seinerzeit noch Unverständnis aus. Schnell wurde daraus Begeisterung!

Es folgten die 01 1511, 1514 und 1518 sowie 01 2114. Einige Wochen später kamen aus dem Raw Meiningen die 01 2118 und 2137 hinzu. Nach und nach konnten dadurch die ölgefeuerten 01.5 abgestellt werden. Vor dem bekannten D 504 wie vor den Eilzügen E 800, 802, 805 und 807, zahlreichen Personenzugleistungen sowie auch Füllleistungen mit Güterwagen waren sie regelmäßig zu sehen. Besonders der schlechte Zustand der 01.5er war Anlass für viele Ausfälle und Reparaturtage. Auch mit der 01 2114 lief es nicht besser. Schäden am Kreuzkopf und anderen Triebwerksteilen zwangen wiederholt zur Reparatur.

Die Wirren der Planwirtschaft

Im Dienstplan 301 liefen im Herbst 1980 zum Beispiel die 01 2118, 2204, 1514 und 0510. Ganz ohne ölgefeuerten Maschinen ging es noch immer nicht. Weitere 01.05 ergänzten die Einsätze. Dramatisch war der Jahreswechsel 1980/1981. Da wiederholt Kohlenlieferungen ausblieben, erlosch nach und nach in den rostgefeuerten Rennern das Feuer. Letzte Fahrten bzw. Einsätze als Heizlok mit min-

Ausfuhrmeldung Die rot umrandeten Nummern bitte in allen Dokumenten und Schriftverkehr angeben

1. Verkäufer **Intrac-Handelsgesellschaft mbH, 1100 Berlin, Pestalozzistr. 5-8**

2. Frachtempf. **siehe Käufer!**

3. Notify-Adresse
Vertreter

4. Transportort **PKW** Versanddatum **bis 15.03.1982**

5. Exp.-Vertr.-Nr. / AHB-Kontor (5) J. Vorg. Nr. (3) Teill. (3) **71-134/26401**

Rechnungs-Nr.

Imp.-Vertr.-Nr.

Kauf.-Auftr.-Nr.

Abk.-Nr./Anr.-Jahr **1982** Pos.-Nr./Unterkr. gültig bis

Imp.-Liz.-Nr.

6. Käufer **Herr Bernd Falz Forsthaus Leiterowoller D 0690 St. Wendel 1**

7. Lieferbeding. **persönliche Mitnahme!**

Zahlungsbeding. **entfällt!**

Bestimmungshafen-ort/station

8. Markierung und Nummer Anzahl und Art der Verpackung – Warenbezeichnung – Code Gewicht brutto Kubatur m³ Gewicht netto

Spezifikation (Beschreibung) der Ware	Code	Menge u. Einh.	Preis in per Einheit	gesamt
Lokbuch für die Dampflok Nr. 01 2204		1 Stck.		ohne Wert!
Lokbuch für die Dampflok Nr. 50 9014-8		1 Stck.		(kostenlose Nach-
Lokbuch für die Dampflok Nr. 82 1423-4		1 Stck.		lieferung)
Lokbuch für die Dampflok Nr. 82 2093		1 Stck.		ohne Handelswert
		4 Stck.		

Eintragung beendet!

1982 wurde nicht nur die 01 2204 in den Westen verkauft, sondern es wurden gleich noch vier Betriebsbücher mitgegeben, als Geschenk, „ohne Handelswert“, wie hier vermerkt ist

Sig. Volkmar Kubitzki

derwertigen Kohlen sind aus dem März 1981 dokumentiert.

Unter der Überschrift „Wieder in Dresden“ in der Eisenbahner-Zeitung „Fahrt frei“ prangte ein Leserfoto von der Heimfahrt der 01 2204 vor einer Reko 01 vor dem E 800 Saalfeld –Leipzig am 12. März 1980. Doch die Freude währte nur kurz. Noch immer musste die DR Energie in Form von Dieselkraftstoff einsparen. Warum aber die HvM auf die Idee kam, dem Bw Wismar die bestens gepflegte Dresdner 01 2204 als Heizlok zu überstellen, bleibt ein Rätsel. Immerhin nutze die Leitung des Bw Wismar den Sparkurs und erstellte einen Umlauf von Personen- und Eilzugleistungen nach Rostock – Stralsund. Mit kurzen Unterbrechungen zog die 01 2204 vom 10. November 1981 bis zum Frühjahr 1982 ihre Züge.

Das endgültige Ende

Kaufverhandlungen über die 01 2204 führten noch zu Abschiedsfahrten am 23. April und am 8. Mai 1982. Die Intrac-Handelsgesellschaft in Berlin, ein



Die 01 2137 hat am 8. Mai 1993 auf dem Weg nach Eisenach Mechterstädt passiert

Josef Högemann

Zweimal die selbe Lok ...



Verwandlungskünstlerin 01 2066: Für eine Plandampfveranstaltung in der Pfalz wurde die Lok 2009 in 01 045 umdekoriert. Das Foto zeigt sie am 21. September 2009 bei Winnweiler

Thomas Pütz



Abschied: Sonderfahrt am 8. Mai 1982 von Wismar nach Wittenberge, hier in Karow (Meckl)

M. Reimer

staatlicher Vorläufer der Devisenbeschaffung, veräußerte neben zahlreichen edlen Rössern auch die 01 2204. Neuer Besitzer war Herr Falz aus St. Wendel. Unter Dampf fuhr die 01 am 15. und 16. Juni 1982 von Wismar über Magdeburg – Sangerhausen – Erfurt nach Gerstungen. Seit Jahren steht sie im Museum von Hermeskeil.

Bereits im Jahr 1981, genau zum 5. November, folgte die Ausreihung und sieben Tage später der

Verkauf der Saalfelder 01 2118. Die Historische Eisenbahn Frankfurt (HEF) hatte diese Lokomotive erworben. Im März 1982 wurde ihr Einsatz auf Nichtbundeseigenen Anlagen genehmigt. Sie war im Bw Saalfeld die letzte Altbau-01, die noch fallweise im Frühjahr 1981 im Plandienst lief oder

■ Einige 01 blieben erhalten.
Das BEM Nördlingen etwa rettete 01 519 und 01 2066

verschiedene Sonderzüge bespannt hatte. Der DMV in Erfurt organisierte zum 5. September 1981 noch eine Abschiedsfahrt von Arnstadt nach Saalfeld.

Da die 01 2114 bereits der Einsatzstelle Vacha des Bw Eisenach als Heizlok zur Verfügung stand, war im Herbst 1981 neben der 01 2118 noch die 01 2137 im Bw Saalfeld vorhanden. Nach heftigen Diskussionen zur Abgabe der 01 2204 nach Wismar, sah sich die HvM der DR gezwungen, dem Bw Dresden eine neue Traditionslokomotive zu überstellen. Am 30. Oktober 1981 strich man die Lok in Saalfeld und ihre Heimat war fortan Dresden Altstadt.

Kapitel Museum

Die politische Wende in der DDR und die Öffnung der DB AG für viele Eisenbahnverkehrsunterneh-



Das Foto vom 17. Oktober 1993 zeigt die Pacific noch in ihrem fast originalen DR-Outfit. Diese Aufnahme entstand seinerzeit in Paderborn am Beginn der Steigung nach Altenbeken

Josef Högemann

men brachte auch einige oier zurück auf die Staatsbahngleise.

01 2118 der HEF ist heute noch aktiv. Das wird durch die regelmäßigen Hauptuntersuchungen im Werk Meiningen garantiert.

Das BEM Nördlingen suchte nach der Wende in der DDR nach einer Schnellzuglok. Rettete man zunächst die 01 519, erwarb das BEM letztlich die 01 2066. Während der Tender in einem guten Zustand von Nauen über Berlin-Schöneweide nach Meiningen überführt wurde, musste das Projekt des Aufbaus unter Leitung von Detlev Megow gänzlich neu geplant werden. Neben Teilen des Staßfurter Dampfspenders 01 024 konnten die Nördlinger vor allem in Berlin-Schöneweide 1992 zahlreiche Baugruppen der 44 2350 gewinnen.

Ein Jahr später stand 01 2066 nach ihrer Hauptuntersuchung wieder unter Dampf. Vom Standort Nördlingen startet sie zu zahlreichen Fahrten. Im vergangenen Jahr standen zum alljährlichen Dresdner Dampflokfest zum 90-jährigen Jubiläum der Baureihe 01 die 01 2066 als „FDJ-Jugendlok“ und 01 2118 neben ihrer einstigen Dresdner „Schwester“ 01 2137. Heute ist in Dresden selbst leider keine Normalspurlok mehr unter Dampf.

Die 01 2204, Dresdens erste Traditionslok, ist, wie erwähnt, seit Jahren im Schuppen in Hermeskeil abgestellt. Anfragen zur betriebsfähigen Aufarbeitung scheiterten bisher an unterschiedlichen

Betriebsbogen		Dampflokomotive Nr. 01 2204	
12.4.1972		bis 23.11.1979	
(Tag der Inbetriebnahme nach der HU)			
Raw	Baujahr	Lauffleistungsnorm	
ningen	1936		
Rbd	Rbd	Rbd	
bis	von	bis	von
von	bis	Bw	von
		Dresden	12.4.72 23.11.79
		Bw Saalfeld	11.3.80
		Lauffleistungsnorm	

Am 11. März 1980 wurde die 01 2204 zur Saalfelderin, nicht ihr letzter Ortswechsel ...

Slg. V. Kubitzki

Ansichten zwischen Besitzer und möglichen Betreibern.

Auch Teile der der 01 2114 blieben erhalten. Sie war 1967 die erste im Reigen der Dresdner Renner gewesen. Nach ihrem Einsatz als Heizlok in Vacha bis 1984 kamen nach der Zerlegung in Meiningen zahlreiche Großteile, wie auch Achsen, zur Aufarbeitung der 01 0509 im Frühjahr 1985 zur Wiederverwendung.

Michael Reimer



DAMPFTRIEBWAGEN 59

Letzter Versuch

UMBAU IM RAW DESSAU ■ Hans-Joachim Lange war dabei, als man versuchte, den DT 59 endlich flott zu bekommen. Leider ohne Erfolg ...

Ab und an ist zu lesen, dass im Raw Dessau für den Dampftriebwagen DT 59 einen neuer Kessel gebaut worden sei. Das ist nicht richtig. Der ursprüngliche Kessel wurde lediglich repariert und auf Kohlenstaubfeuerung umgebaut.

1955 arbeitete ich als Schlosser in der Brigade Nagel im Raw Dessau. Neben anderen Schlosserarbeiten bogen wir hauptsächlich Rohre von 20 bis ca. 200 Millimeter Durchmesser. Damit sie beim Biegen den vollen Querschnitt behielten, wurden sie mit körnigem Sand gefüllt und dieser dann verdichtet. In einem Gasofen erhitzen wir die Rohre auf Rotglut, kühlen die zu weit erwärmten Bereiche bis an die Biegemarken ab und verformen sie. Die starken Rohre bogen wir mit Hilfe des Hallen-

krans. Eines Morgens stand das Kesseloberteil des DT 59 in unserem Bereich. Meine Erinnerungen an die genaue Kesselkonstruktion sind inzwischen verflogen, denn seither sind über 60 Jahre ins Land gegangen. Ich nahm deshalb beim Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde Einsicht in dort vorhandene, alte Unterlagen.

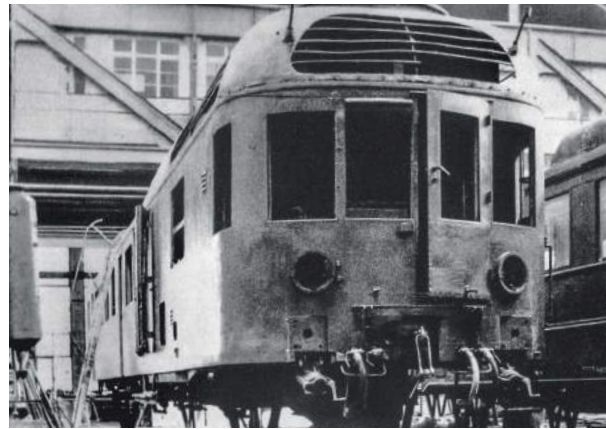
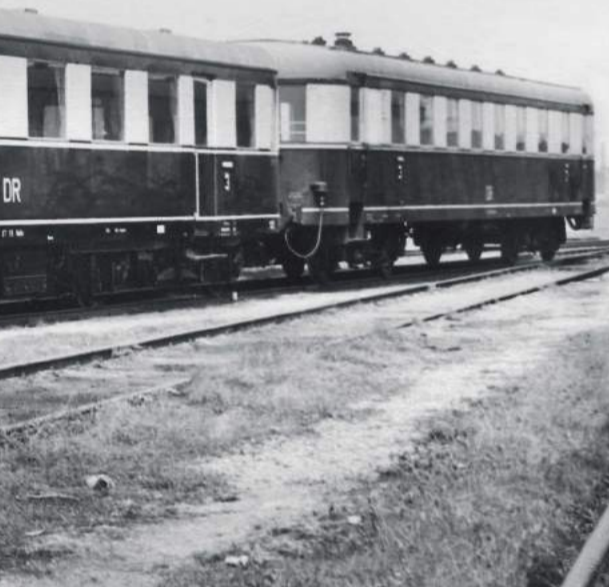
Der Dampftriebwagen DT 59 (BC4idT) wurde 1937 in der Waggonfabrik Wismar gebaut. Borsig entwickelte für ihn einen Hochdruck-LaMont-Kessel mit Braunkohlen-Schwelkoksfeuerung. Zwei weitere Prototypen sollten Borsig-Kessel mit Steinkohlenteeröl- und Steinkohlen-Stückfeuerung erhalten. Dazu kam es jedoch nicht mehr.

Er sollte mit Heimstoffen auskommen

Es blieb bei dem Baumuster DT 59, mit dem die Verwendbarkeit heimischer Brennstoffe nachgewiesen werden sollte. Im Gegensatz zu den ölgefeuerten Doble-Dampftriebwagen DT 57 und 58 (Bauart Henschel) konnte beim DT 59 die schwere Dampferzeugeranlage (Kessel allein 3,1 Tonnen!) nur über einem Laufdrehgestell installiert werden. Die beiden Dampfmaschinen lagen mit Tatzlagern auf den Achswellen des hinteren Drehgestelles auf und hingen andererseits am Drehgestellrahmen.

Der DT 59 nach seiner Fertigstellung im Raw Dessau 1956

Slg. Hans Müller (Dessau)



Der DT 59 während seiner Genralreparatur im Raw Dessau (Oktober 1955) Werkfoto Deubrecht/Slg. H.-J.Lange

ten also das obere Rohrpaket aus dem Kesselsegment. Das ging sehr schlecht, da sich der innere Kesselmantel (Material: Rheinmetall S 12, XCrNi-Si9,9) infolge Hitzeeinwirkung verzogen hatte.

Zu Hilfe kam uns plötzlich ein unbekannter Eisenbahner in Uniform, der gleich zur Brechstange griff. Es war Hans Wendlers Schatten, der Lokführer Ernst Höhne.

Extrem harter Stahl

Von dem Rohrbündel mussten wir zur Gewinnung der Ersatzstücke für die Schadstellen einen Ring entfernen. Für einen Schnitt durch das Rohr 30 x 4 benötigten wir drei bis vier Sägeblätter. Einen

Die dadurch notwendigen, langen, beweglichen Dampfleitungen waren ständige Stör- und Verlustquellen.

Ansonsten hatte der DT alle dampfloktypischen Bauteile, wie zwei dampfbetriebene Knorr-Kesselspeisepumpen und eine Dampf-Luftpumpe. Dazu kam der mit Frischdampf betriebene Turbogenerator, das abdampfbetriebene Lüftergebläse mit gekoppeltem Rostantrieb und ein Kondensator. Die Anfeuerungszeit aus dem kalten Zustand des Kessels auf etwa 100 bar und 400 °C betrug nur etwa zehn bis zwölf Minuten, beim „Schnellhochfahren“ sogar nur sechs Minuten!

Der Triebwagen konnte von beiden Endführern oder von einem Steuerwagen – in diesem Fall Befehlswagen – aus gefahren werden. Die Übertragung der Befehle erfolgte elektrisch. Das bedingte eine Anzahl von Reglern, Magnetventilen und sonstigen Steuerungseinrichtungen.

Unerwartete Hilfe

Wir hatten also den Kessel aufzuarbeiten. Der Triebwagen hatte viele Jahre im Freien gestanden. Dabei war der Dampfkessel nicht ordentlich entwässert worden. Das spiralförmig aufgewinkelte Rohr war an einigen Stellen aufgerissen. Wir würg-

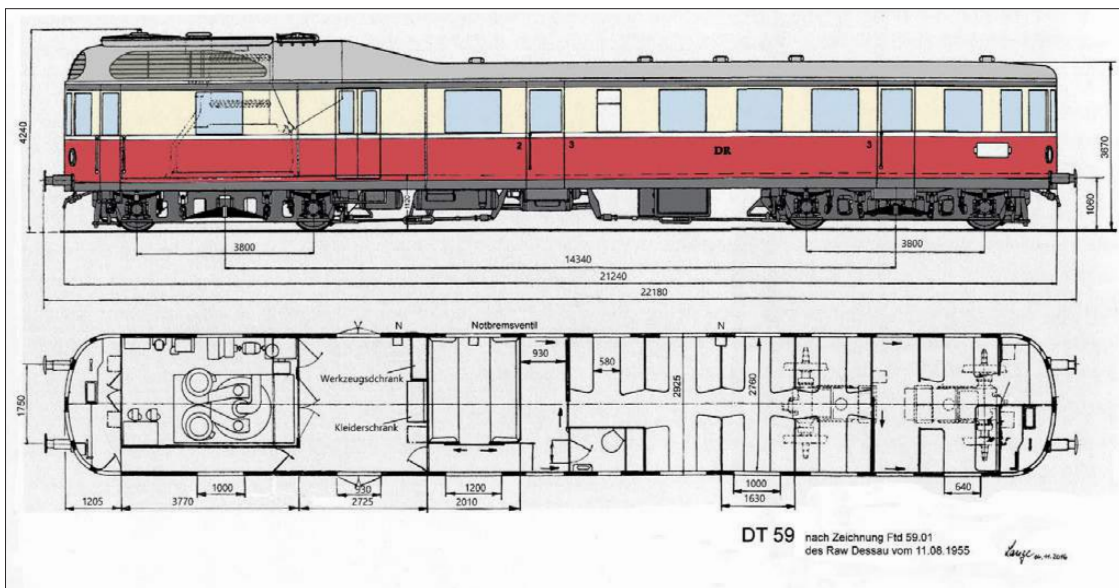
DT 59: HAUPTDATEN

Kesselanlage

Kesselleistung	2,5 bis 3 t Dampf/h
Dampfdruck	100 bis 120 bar
Sicherheitsventil bläst ab bei	130 bar
Dampftemperatur	400 bis 450 °C
Rohrlänge (ein Rohr!)	460 m
lichte Weite Rohr	22 bis 25 mm
Rohrmaterial	Chrom-Molybdänstahl
	13 Cr/Mo 4.4 der Fa. Krupp,
Wasserinhalt im Regelbetrieb	0,2 m ³
Strahlungsheizfläche	4,15 m ²
Berührungsheizfläche	21,5 m ²
Überhitzerheizfläche	8,5 m ²
Brennstoff	Braunkohlenschwelkoks
Menge	4 m ³ , etwa 2,5 t
Körnung	3 bis 8 mm

Maschine

Bauart	Zweizylinder-Verbund, eine je Drehgestellachse
Zylinderdurchmesser	100 mm HD, 175 mm ND
Leistung	112,5 kW
Drehzahl bei 110 km/h	1,200 U/min
Kraftübertragung	Ritzel/Zahnrad, im Stillstand auskuppelbar



Die Übersichtszeichnung des DT 59 mit den wichtigsten Abmessungen

Werner Dietmann

Trennschleifer gab es damals noch nicht. Wir reparierten die Rohrschlange und setzten sie wieder in den Kesselmantel ein. Eine andere Kolonne demontierte den Wanderrost nebst Antrieb, baute den Staubbrenner ein und mauerte den Feuer- raum aus. An Stelle des Schwelkokses fasste der Bunker nun etwa 2–2,5 Tonnen Kohlenstaub. Da-

mit sollte der DT 400 bis 500 Kilometer weit fahren können.

Richtig schmuckes Fahrzeug

Im Zuge dieser Generalreparatur änderte das Raw auch einiges im Inneren des Wagens: Die Sitz- platzteilung in der 3. Klasse wurde vom engen 3/2

HANS WENDLER: ALLES UNSINN, DAS MACHT BEI MIR DER LOKFÜHRER!

Mein Vater, Walter Lange, damals Leiter des Konstruktionsbüros, berichtete:

1955 tauchten im Werk zwei neue Gesichter auf. Der Technische Leiter kam mit ihnen zu mir und stellte sie mir vor. Es handelte sich um die Herren Wendler und Höhne aus Berlin. Der Name Wendler war mir im Zusammenhang mit dem Umbau von Dampfloks auf Kohlenstaubfeuerung bekannt. Höhne war ein alter Lokführer und mit Wendler sehr vertraut. Auf den Abstellgleisen des Raw stand seit dem Kriegsende, neben verschiedenen Fahrzeug-Einzelgängern und den Doble-Dampftriebwagen, auch der DT 59. Im Versuchsamt Grunewald wurden mit ihm vor dem Krieg eine Reihe von Testfahrten durchgeführt. Ein Einsatz im Regelbetrieb erfolgte jedoch wegen fehlender Bahnfestigkeit nicht. Wendler hatte den DT 59 für den Umbau auf Kohlenstaubfeuerung ausgewählt. Sein gutes Verhältnis zum Verkehrsministerium führte zur

Auftragserteilung, den DT 59 wieder aufzuarbeiten und den Kessel auf Kohlenstaubfeuerung umzubauen. Die notwendigen Gelder wurden dem Raw Dessau zugeteilt.

Ein fataler Fehler

Die Maschinenanlage des Triebwagens hatte ursprünglich eine recht komplizierten Steuerung. Beim Umbau auf Kohlenstaubfeuerung vereinfachte Wendler fatalerweise dieses System. Sowohl Wendler als auch Höhne waren vom Erfolg ihres Projektes völlig überzeugt. Ein kompetenter Beratungsteilnehmer, der sie auf die Wichtigkeit der ursprünglichen Kesselsteuerung besonders hinwies, wurde von Wendler mit den Worten: „Alles Unsinn, das macht bei mir der Lokführer!“ abgekanzelt. In Anbetracht meiner Erfahrungen mit solchen „Erfindern“ hielt ich mich sehr bedeckt. Die sind von ihren Ideen so besessen, dass Ihnen ohnehin nicht zu helfen ist. Der Technische Leiter bat mich, Wendler bei seiner Arbeit

tatkraftig zu unterstützen, da die planmäßige Fertigstellung des Triebwagens für das Werk sehr wichtig sei. Wir fertigten die erforderlichen Zeichnungen und Wendler war mit uns zufrieden. Die Werkstatt arbeitete den Wagen auf und Mitte 1956 stand er für die Probefahrten bereit.

Am Ende wieder Abstellgleis

Der Dampftriebwagen machte Wendler allerdings keine Freude. Mit der Vereinfachung der ursprüngliche Steuerung fehlte das Regelglied zur zügigen Feuerungsanpassung an den jeweiligen Dampfbedarf. Nach etlichen Probefahrten gab Wendler auf und der DT 59 kam wieder auf den Rand. Etwas Gutes brachte er uns. Das Raw konnte ihn noch 1956 abrechnen und erfüllte seinen Jahresplan. Wendler und Höhne fassten keinen weiteren Dampftriebwagen mehr an und verschwanden schnell wieder aus dem Raw Dessau.

in 2/2 umgebaut und man ersetzte die Holzbänke durch Flachpolstersitze. Der Triebwagen bot danach sechs Sitzplätze in der 2. Klasse und 34 (plus fünf Klappsitze) in der 3. Klasse.

Im Juni 1956 wurde der DT 59 mit Neulackierung im üblichen creme/rot fertig gestellt. Bei den folgenden Einstellungs- und Testfahrten mussten immer wieder Nacharbeiten ausgeführt werden. Besonders die langen Frischdampf- und Abdampfleitungen, die noch aus den 30er-Jahren stammten, zeigten laufend Undichtigkeiten und führten zu Dampf- und Kondensatverlusten.

Nie bahnfest geworden

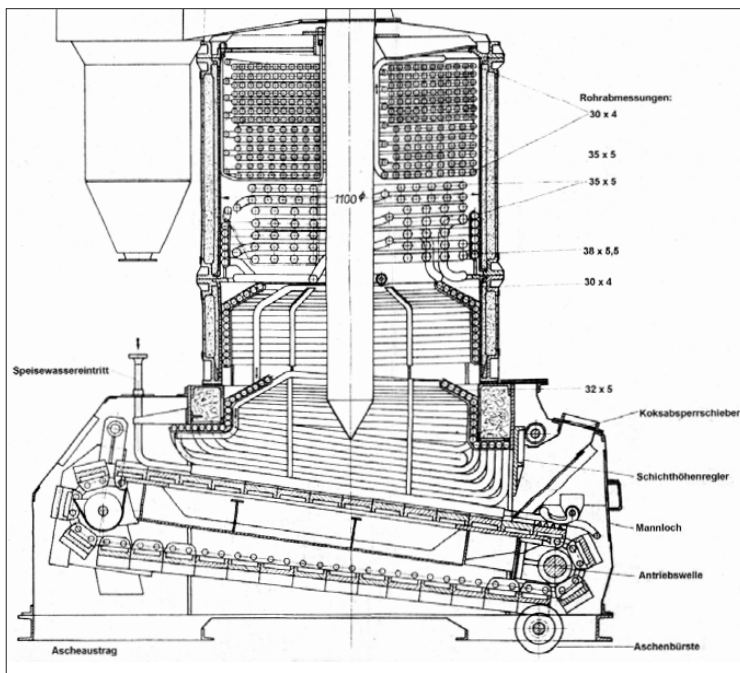
Insgesamt fuhr der DT 59 mit viel Engagement der beteiligten Raw-Schlosser 3.400 Streckenkilometer. Zweifelhaft ist, ob er die alle mit eigener Kraft geschafft hat. Aus dem Raw ist bekannt, dass die werkseigene Kleinlok den DT 59 einmal sogar von Köthen heimschleppen musste. Kein Wunder, denn der Speisewasservorrat von 0,5 m³ war trotz Kondensatrückkühlung sehr knapp.

Im Gegensatz zu dem Großwasserraum-Kessel einer Dampflok hat der LaMont-Kessel kein Speichervermögen. Der Dampf muss zeitgleich erzeugt werden, wenn er gebraucht wird (deshalb geht es ja auch so schnell). Kurz vor der Abfahrt hieß es, den Kessel hochfahren. Verzögerte sich die Abfahrt, blies das Sicherheitsventil ab. Dies durfte sich nur wenige Male wiederholen, dann war das Speisewasser aufgebraucht und aus dem schönen Triebwagen wurde eine „Kutsche ohne Pferde“.

Der Kohlenstaub backte mitunter im Bunker an und rutschte nicht mehr nach. Es kam zur Brückenbildung. Hier halfen nur Schläge mit einem Hammer oder einem ordentlichen Schraubenschlüssel gegen die Bunkerwandung. Das plötzliche Nachsacken des Staubes führte mitunter zu Kohlenstaubverpuffungen. Der Staub drang dabei aus allen Ritzen von Bunker und Kessel. Vom Führerstand bis zum Polsterabteil zog dann eine schwarze Wolke durch die Räume.

Fehlkonstruktion, Fehlentscheidung

Bereits beim Bau war der DT 59 den 410-PS-Einheitstriebwagen technisch unterlegen. Eine gewisse Berechtigung hatte er lediglich als Versuchsträger für den Einsatz heimischer Brennstoffe. 1955 stand der Deutschen Reichsbahn wieder Dieselkraftstoff in ausreichender Menge zur Verfü-



Die ursprüngliche Bauart des Kessels im DT 59 von 1937. In etwa zehn Minuten war er auf 120 atü hochgefahren!

Hans-J. Lange

gung. Es war eine Fehlentscheidung, einen Dampftriebwagen, der bis zum Ende des Krieges wegen unreifer Technik keine müde Mark verdient hatte, wieder zu reaktivieren. Der erfolgte Umbau auf Kohlenstaubfeuerung erwies sich dabei als weiterer Fehlgriff.

Deshalb rollte er in seinem schönen, neuen Lack wieder auf ein Abstellgleis. 1959 baute das Raw ihn zum Steuerwagen VS 147 379 um. 1968 folgte ein weiterer Umbau in den VB 147 601. 1974/75 wurde er schließlich verschrottet.

Hans-Joachim Lange

DT 59: DIE PROBEFAHRTEN

Jahr	Anzahl	Strecke
1956	1	Dessau – Wolfen – Dessau
	10	Dessau – Köthen – Dessau
	3	Dessau – Bitterfeld – Dessau
	2	Dessau – Belzig – Dessau
	2	Dessau – Lutherstadt Wittenberg – Dessau
	1	Dessau – Blankenburg (Harz) – Dessau
	3	Dessau – Köthen – Dessau
1957	1	Dessau – Berlin-Rummelsburg – Dessau
	1	Dessau – Berlin-Karlshorst
	6	Berlin-Karlshorst – Frankfurt (Oder) – Berlin-Karlshorst
	1	Berlin-Karlshorst – Wriezen – Berlin-Karlshorst
	1	Berlin Ostbahnhof – Weißenfels
	1	Weißenfels – Dessau

EISENBAHNEN IN DER EIFEL

Verträumte Strecken

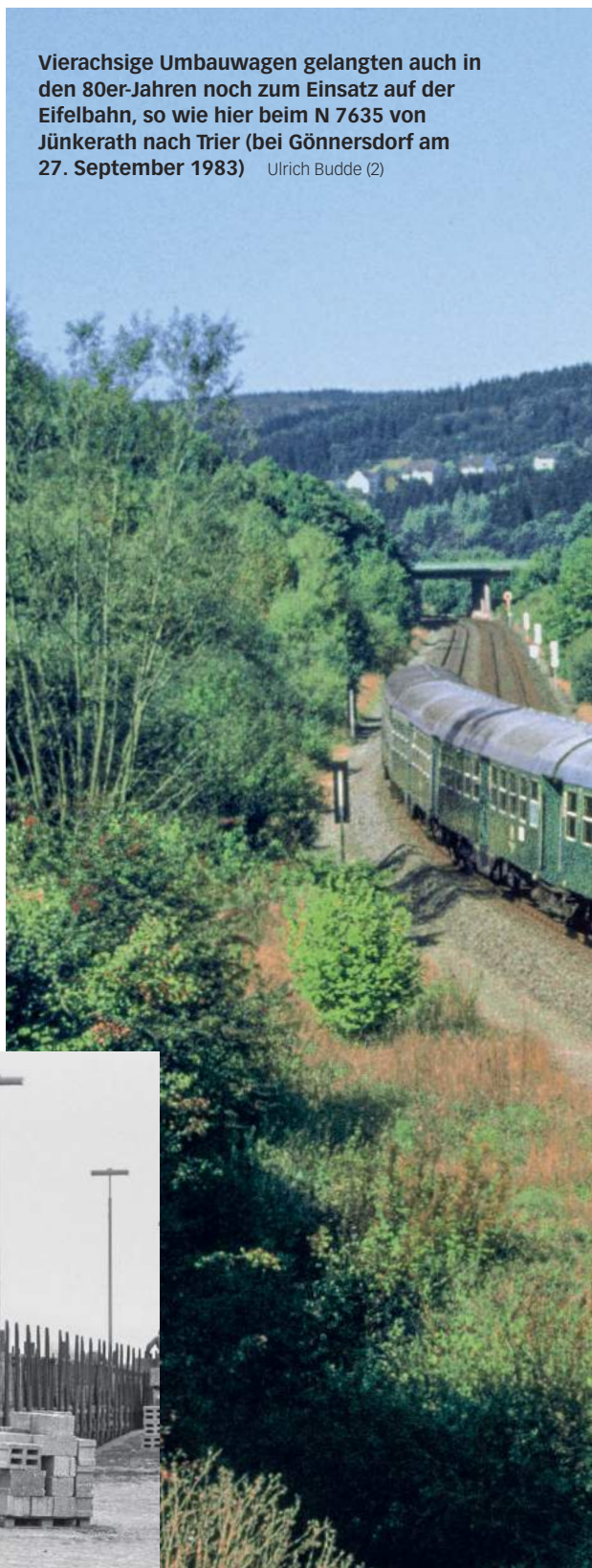
NIEDERGANG 1970 BIS 1990 ■ Die Eifel wurde erst spät von der Bahn erschlossen. Nach einer großen Stilllegungswelle wird heute nur noch die Hauptbahn Köln – Trier bedient

Zu den Regionen Deutschlands, die für die Erschließung mit dem Verkehrsmittel Eisenbahn eine besondere Herausforderung darstellen, zählt die Eifel. Diese Landschaft, gelegen im Winkel zwischen Rhein und Mosel, ist Teil des Rheinischen Schiefergebirges. Die maximale Höhe des Gebirges beträgt 747 Meter. Mehr als 600 Meter tiefer ziehen beide Flüsse ihren Weg. Tief eingeschnittene Täler zahlreicher Bäche und kleinerer Flüsse reichen weit in das Gebirge hinein.

Häufig eignen sich diese Täler wegen schmaler Sohlen nicht zur Besiedlung und schon gar nicht zur Aufnahme von Eisenbahnlinien. Stattliche Höhendifferenzen zwischen Bahnstationen und namensgebenden Orten sind nicht selten, andererseits sind ungünstige Neigungsverhältnisse oft anzutreffen. Vor allem dort, wo die Bahnen nicht in Tälern geführt werden konnten, bedurfte es der Anlage vieler kostenträchtiger Brückenbauwerke, Tunnels, Dämme oder Einschnitte.

In Kraft steht am 30. März 1971 die 094 720 – im Hintergrund das imposante Empfangsgebäude im Stil der Neorenaissance

Vierachsige Umbauwagen gelangten auch in den 80er-Jahren noch zum Einsatz auf der Eifelbahn, so wie hier beim N 7635 von Jünkerath nach Trier (bei Gönnersdorf am 27. September 1983) Ulrich Budde (2)







Eine Schienenbus-Garnitur verlässt am 19. September 1980 den verwunschenen Bahnhof Müllernborn an der Strecke Gerolstein – Prüm. Acht Tage später wird hier der Personenverkehr eingestellt

Udo Kandler

Die zentralen Teile der Eifel weisen vielfach flächigen Charakter auf. Geringe Bodenfruchtbarkeit und die Konzentration abbauwürdiger Bodenschätze – Vulkangesteine, Schiefer und Ton – wesentlich auf den östlichen Bereich, nämlich das Maifeld bei Mayen sowie das Brohltal, bedingen schließlich eine bis in die Gegenwart niedrige Bevölkerungsdichte und schon deshalb bescheidene Nachfrage nach Transportleistungen.

Den Bereich, welchen die hier folgenden Ausführungen betreffen, umsäumen vor allem die Eisenbahnlinien (Luxemburg –) Deutsche Grenze – Trier – Koblenz, die linke Rheinstrecke zwischen Koblenz und Bonn sowie die Linie Bonn – Euskirchen. Unbehandelt bleibt die nordwestliche Fortsetzung der Eifel, das Venn.

Am Anfang stand die Eifelbahn

Gewissermaßen das Herz der Strecken in der Eifel bildet die Hauptbahn von Köln über Euskirchen nach Trier, vollendet 1871, auch Eifelbahn genannt. Erst seit 1875 besteht die direkte Verbindung zwischen Kalscheuren südlich von Köln und Euskirchen, zuvor war der Umweg über Düren einzuschlagen.

Maximale Neigungen von 1:60 sowie engste Radien von 300 Metern begrenzten von vornherein die Leistungsfähigkeit der bald mit dem zweiten Gleis versehenen Strecke. Und: Ihr relativ später Bau trug wesentlich dazu bei, dass die Eifel wirt-

schaftlich gegenüber benachbarten Landschaften zunehmend zurückblieb. Mit der Fertigstellung der Moselstrecke 1879 setzte eine Bedeutungsmin- derung der Eifelbahn zugunsten der Verbindung Köln – Trier über Koblenz ein.

Als zweite Hauptbahn in der Eifel, die gleich- falls bald ein zweites Gleis erhielt, entstand bis 1880 die Strecke von Andernach nach Mayen Ost.

In den folgenden Jahrzehnten erhielt die Eifel ein recht dichtes Nebenbahnnetz. Umfang und

■ Das Herz der Strecken in der Eifel bildet die Hauptbahn von Köln über Euskirchen nach Trier.

Ausbauzustand wurden durch die seit der Reichs- gründung 1871 stets gegebene Bedrohung durch Frankreich, die mit dem französisch-russischen Bündnis von 1892 konkreter wurde, mitbestimmt. Zwecks Erleichterung eines zügigen Aufmarsches im Kriegsfall, der dann auch 1914 eintrat, wurde die bereits 1888 vollendete Nebenbahn von Remagen nach Adenau wenige Jahre vor dem Krieg im Abschnitt Remagen – Dümpelfeld zweigleisig aus- gebaut und von da als zweigleisige Nebenbahn über Jünkerath nach Weywertz im heutigen Belgi- en verlängert. Auch bei den anderen Nebenbah- nen, waren Belange der Landesverteidigung zu berücksichtigen.



Malerisch schmiegt sich der Ort Monreal in das enge Elztal: 1975 passiert eine 50er mit einem kurzen Güterzug auf den Gleisen der Eifelquerbahn den Ort mit seinen Fachwerkbauten

Manfred Ritter



Am 31. März 1971 wurde der Nahgüterzug von Koblenz-Lützel nach Münstermaifeld mit der 050 108 aus dem Bahnbetriebswerk Mayen bespannt, hier bei der Ausfahrt in Polch

Ulrich Budde

Nur lokale Bedeutung besaßen zwei schmalspurige Kleinbahnen – die Brohltalbahn von Brohl am Rhein nach Kempenich sowie die Strecke von Philippsheim an der Eifelbahn nach Binsfeld, beide primär für die Abfuhr von Bodenschätzen konzipiert.

Ein dichtes Streckennetz im Niedergang

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges hatte das Eisenbahnnetz der Eifel schwere Schäden erfahren. Nicht wieder aufgebaut wurde die Nebenbahn Hillesheim – Gerolstein. Die Strecke Blankenheim Wald – Ahrdorf konnte zwar seit 1951 wieder durchgehend befahren werden, aber lediglich zwischen Blankenheim Wald und Mülheim (Eifel) wurde der Reisezugverkehr wieder aufgenommen. Der Wiederaufbau der weiteren verbleibenden Strecken zog sich bis 1953 hin.

Soweit die Eifelbahn in der französischen Besatzungszone lag, büßte sie auf längeren Abschnitten als Reparationsleistung dauerhaft das zweite Gleis ein. 1966 wurde das zweite Streckengleis der Hauptbahn Andernach – Mayen Ost westlich von Niedermendig aufgegeben.

Auf den Nebenbahnen entfiel mit Ausnahme des Abschnittes Remagen – Walporzheim das

zweite Gleis, weiterhin verlor die Strecke Dümpelfeld – Jünkerath zwischen diesem Ort und Lissendorf ihr eigenes Gleis und die Züge benutzten fortan die Eifelbahn mit.

Der eigentliche Niedergang des Netzes hatte 1961 mit der Einstellung des Gesamtverkehrs zwischen Blankenheim und Ahrdorf sowie des Reisezugverkehrs zwischen Polch und Münstermaifeld begonnen. Weitere Einstellungen des Reisezugverkehrs folgten, sodass 1970 westlich der Eifelbahn nur noch auf der Stichbahn Kall – Hellenthal und zwischen Gerolstein und Pronsfeld Reisezüge rollten. Weiterhin wurde der Güterverkehr der Abschnitte Bleialf – Ihren (1966) und Edingen – Igel (1968) aufgegeben, zwischen Blankenheim Wald und Blankenheim blieb das frühere Streckengleis vorerst als Industriestammgleis erhalten.

Brohltalbahn gerettet

Bezeichnend für das geringe Verkehrsaufkommen fast aller 1970 noch vorhandener Nebenbahnen dürfte sein, dass der Zugleitbetrieb zur Anwendung gelangte. Verschwunden war bis 1970 auch die Philippsheimer Kleinbahn. Hier war der Verkehr 1965 eingestellt worden. Auf der Brohltalbahn gab es seit 1961 keinen Reisezugverkehr mehr. 1974

wurde der oberste Abschnitt stillgelegt, seitdem fristet die Bahn ein Dasein als Transporteur von Phonolith sowie – seit 1977 – als rege genutzte Touristikstrecke.

Dieser Niedergang des Eifelbahnnetzes setzte sich in den 70er- und 80er-Jahren fort: Schon im Sommer 1972 verkehrte der letzte Reisezug zwischen Prüm und Pronsfeld. Mit Ablauf des Winterfahrplanes 1972/73 endete der Reisezugverkehr der Strecke Dümpelfeld – Jünkerath, die Einstellung des Güterzugverkehrs folgte hier zum Teil im selben Jahr, auf dem Restabschnitt Hillesheim – Jünkerath 1982. Der Anschlussverkehr Blankenheim Wald – Blankenheim hörte 1976 auf.

Noch Glück gehabt!

Wäre das „betriebswirtschaftlich optimale Netz“ der Deutschen Bundesbahn vom Frühjahr 1976 Realität geworden, so hätte es in der Eifel nur noch zwischen Andernach und Mayen Zugverkehr gegeben! Unbeschadet von den Widerständen gegen diese Konzeption gingen die Verkehrseinstellungen weiter: Schluss mit Reisezügen war 1980 zwischen Gerolstein und Prüm, im folgen-



Die Eifel und ihre Bahnen im DB-Kursbuch von 1965

Slg. R. Heym

den Jahr zwischen Wittlich und Daun sowie Kall und Hellenthal. 1983 trat Gleiches ein zwischen Koblenz und Mayen.

Die Reisezüge der Ahrtalbahn endeten seit 1985 in Kreuzberg. Seit Herbst 1988 rollten keine Reisezüge mehr auf dem kurzen Abschnitt Wengerohr – Wittlich.

Einstellungen des vor allem in der Westeifel schon 1970 sehr bescheidenen Güterverkehrs auf weiteren Nebenbahnen kamen hinzu, sodass die Strecken bzw. Abschnitte Kerben – Mayen Ost und Polch – Münstermaifeld (1983), Hönningen – Adenau (1985), Pronsfeld – Bleialf und Pronsfeld – Waxweiler (1987), Daun – Wittlich, Ochtendung – Kerben, Wolsfeld – Edingen (1988) und zuletzt Pronsfeld – Neuerburg (1989) ihren Gesamtverkehr einbüßten. 1991 sollte noch die Einstellung des Reisezugverkehrs auf der Eifelquerbahn zwischen Mayen West und Gerolstein folgen.

Militärtransporte in das Venn

Eine Sonderrolle nahm die bei Losheimergraben die Grenze nach Belgien passierende, einst zweigleisige Nebenbahn von Jünkerath ein: Zwar wurde hier der Güterverkehr am 8. Oktober 1981 eingestellt, aber wegen der Rolle der Strecke für Militär-

transporte ins Venn erfolgte nach umfangreichen Sanierungsarbeiten im Oktober 1986 die Wiedereröffnung.

Eifelbahn mit Fernreiseverkehr

Hier war fast durchgängig ein relativ einfaches Angebotsmuster anzutreffen: Zwei Schnellzugpaare, dazu meist drei Eilzugpaare sowie ein in der Eifel eher bescheidenes Angebot im Nahverkehr mit teils weniger als zehn Zugpaaren an Werktagen, dass allerdings mit zunehmender Nähe zu Köln einen größeren Umfang besaß. Die Schnellzüge verkehrten bis 1982 in der Relation Köln – Trier.

Dann wurden sie für ein Jahr zu Eilzügen degradiert, um seit 1983 erneut, nun zuschlagfrei, zu fahren. Im Rahmen dieser Änderungen ersetzte Trier Saarbrücken als südlichen End- bzw. Anfangsbahnhof, dafür ging es im Norden grundsätzlich bis Münster, zeitweise bzw. an bestimmten Wochentagen bis Emden oder gar Norddeich. Auch erhielten diese D-Züge ein eher eilzugmäßiges Haltestellenmuster.

Grundsätzlich boten bei Reisegeschwindigkeiten um 70 km/h zwischen Köln und Trier die Schnellzüge gegenüber der alternativen Verbindung zwischen beiden Städten über Koblenz kaum



Am 26. Oktober 1980 befährt eine Sonderfahrt die einst bis nach St. Vith führende Strecke Pronsfeld – Bleialf (Foto bei Habscheider Mühle). Nach der Stilllegung 1987 verschwand diese Strecke

Wolf-Dietmar Loos

zeitliche Vorteile. Erst recht galt dies für die noch langsameren Eilzüge.

Der Reisezugverkehr abseits der Eifelbahn

Hier hielten sich die Frequenzen im Reisezugverkehr mit im allgemeinen deutlich weniger als zehn Zugpaaren am Tag in bescheidenem Rahmen. Seit Sommer 1975 gab es auf den meisten Nebenbahnen an Feiertagen „bahnfrei“, zum Teil war das schon zuvor so gewesen. Der Samstagsverkehr unterlag damals rigiden Einschränkungen. Die lange

Zeit dichte Bedienung des vier Kilometer langen Streckenabschnittes von der Kreisstadt Wittlich zum Knoten Wengerohr an der Moselbahn mit bis zu 20 Zugpaaren an Werktagen wurde vor ihrer völligen Aufgabe 1988 nachhaltig reduziert.

Zwei Strecken hoben sich stets von den übrigen Linien ab: Die untere Ahrtalbahn, namentlich der Abschnitt Remagen – Ahrweiler, wies dank des an ihm gelegenen Kurortes Bad Neuenahr eine Bedienungshäufigkeit mit bis zu 20 täglichen Zugpaaren auf und behielt ihren Feiertagsverkehr. Auf der

EIFEL: ZUGDICHTHE

Reisezugverkehr der Bahnen in der Eifel 1970 bis 1990 (außer Strecke Köln – Trier)

Verkehrstage Jahr	a	sa 1970	so	a	sa 1980	so	a	sa 1990	so
Euskirchen – Bad Münstereifel	7	5	5	6	4	–	6	3	–
Bad Münstereifel – Euskirchen	7	5	5	6	4	–	6	3	–
Kall – Hellenthal	8	4	5	3	2	–	–	–	–
Hellenthal – Kall	8	5	5	3	2	–	–	–	–
Remagen – Adenau									
Remagen – Ahrweiler	20	15	11	17	14	11	19	15	15
Ahrweiler – Kreuzberg	12	9	10	10	10	10	16	14	14
Kreuzberg – Adenau	9	8	7	5	4	4	–	–	–
Adenau – Remagen									
Adenau – Kreuzberg	9	9	6	5	4	4	–	–	–
Kreuzberg – Ahrweiler	12	10	9	11	11	10	17	16	14
Ahrweiler – Remagen	19	16	18	18	15	11	21	17	15
Jünkerath – Adenau									
Jünkerath – Hillesheim	6	5	–	–	–	–	–	–	–
Hillesheim – Dümpelfeld	4	3	–	–	–	–	–	–	–
Dümpelfeld – Adenau	3	2	–	–	–	–	–	–	–
Adenau – Jünkerath									
Adenau – Dümpelfeld	3	2	–	–	–	–	–	–	–
Dümpelfeld – Hillesheim	4	3	–	–	–	–	–	–	–
Hillesheim – Jünkerath	6	5	–	–	–	–	–	–	–
Pronsfeld – Prüm – Gerolstein									
Pronsfeld – Prüm	2	2	2	–	–	–	–	–	–
Prüm – Gerolstein	5	4	4	1	1	–	–	–	–
Gerolstein – Prüm – Pronsfeld									
Gerolstein – Prüm	5	5	4	1	1	–	–	–	–
Prüm – Pronsfeld	2	2	2	–	–	–	–	–	–
Andernach – Mayen Ost – Gerolstein									
Andernach – Mayen Ost	11	9	9	10	6	–	14	8	–
Mayen Ost – Daun	5	4	4	6	3	–	2	–	–
Daun – Gerolstein	7	6	4	6	4	–	4	–	–
Gerolstein – Mayen Ost – Andernach									
Gerolstein – Daun	6	6	4	7	4	–	4	–	–
Daun – Mayen Ost	5	4	4	6	3	–	2	–	–
Mayen Ost – Andernach	10	9	9	10	6	–	14	8	–
Koblenz – Mayen Ost	7	6	–	4	–	–	–	–	–
Mayen Ost – Koblenz	7	5	–	4	–	–	–	–	–
Wengerohr – Daun									
Wengerohr – Wittlich	19	17	12	18	10	–	–	–	–
Wittlich – Gillenfeld	4	4	4	4	2	–	–	–	–
Gillenfeld – Daun	6	5	4	6	4	–	–	–	–
Daun – Wengerohr									
Daun – Gillenfeld	5	4	4	5	3	–	–	–	–
Gillenfeld – Wittlich	4	4	4	4	2	–	–	–	–
Wittlich – Wengerohr	21	18	13	17	8	–	–	–	–

Verkehrstage: Werktags außer Sa (=a); Samstags (=sa); Sonn- und Feiertags (=so)

Nach 1945 büßte die Eifelbahn abschnittsweise im Süden das zweite Streckengleis ein. So bei Kyllburg, wo am 30. April 1981 gerade der E 2136 Münster – Saarbrücken mit der Trierer 215 040 fährt

Joachim Seyferth





Auch in Jünkerath gab es ein imposantes Empfangsgebäude, hier am 5. August 1997 mit einem der Pendolino davor

Wolfgang Kreckler



Am 25. Juli 1979 trifft ein Schienenbus aus Wittlich in Daun ein. 290 277 wartet mit einem Güterzug auf die Rückfahrt nach Wengerohr

Dr. Ullrich Huckfeldt



In Bad Münstereifel ist gerade Zug 7823 aus Euskirchen eingetroffen. Zuglok 211 232 war lange beim Bw Köln 1 stationiert

Wolf-Dietmar Loos

Hauptbahn Andernach – Mayen Ost, später zusammen mit dem kurzen Stück Mayen Ost – Mayen West, blieb wegen reger Nachfrage aufgrund des dichter besiedelten Maifeldes und der ca. 15.000 Einwohner zählenden ehemaligen Kreisstadt Mayen wenigstens an Werktagen ein ansehnliches Angebot von ca. zehn und mehr Zugpaaren erhalten.

Güterverkehr

Für den Durchgangsverkehr besaßen die Strecken schon lange keine Bedeutung mehr. Nur fallweise, z. B. 1970 im Vorfeld der Elektrifizierung der Moselbahn, wurden Ferngüterzüge in geringem Umfang über die Eifelbahn geführt. Die Bedienung der Nebenbahnen in der Westeifel fand bereits in den 70er-Jahren vielfach nur an einzelnen Wochentagen statt. So überrascht nicht, dass es auf der südlichen Eifelbahn werktäglich als Sammler und Verteiler nur eines Nahgüterzugpaares bedurfte, das die ganze Strecke zwischen dem Rangier-

■ **Bekannte Güterkunden waren die Bitburger Brauerei, der Gerolsteiner Sprudel oder die Tongruben bei Satzvey sowie das Militär.**

bahnhof Ehrang und Jünkerath zurücklegte. Hinzu kamen Nahgüterzüge zwischen Ehrang und Stationen südlich von Gerolstein.

Nördlich von Jünkerath, in Richtung Köln, sah es ähnlich aus. Aufkommensstarke Kunden waren insgesamt entlang der Eifelbahn und in ihrem Umfeld rar, zu nennen sind u. a. die Bitburger Brauerei, der Gerolsteiner Sprudel, Tongruben bei Satzvey und – vor allem in Form von Sonderleistungen – das Militär. Auf den übrigen Strecken in der Eifel blieb umfangreicher Güterverkehr beschränkt vor allem auf die Strecke Andernach – Mayen Ost u. a. dank diverser Steinbrüche und vielfach auf den Mineralvorkommen fußenden Verarbeitungsindustrien, auf die untere Ahrthalbahn mit dem Apollinaris-Sprudel in Bad Neuenahr-Ahrweiler als wichtigem Frachtkunden sowie auf den Bereich um Wittlich, wo einige Firmen in Bahnhofsnähe auf freier Strecke Gleisanschlüsse besaßen. Schließlich trug ein größerer Basaltbruch bei Ochtendung wesentlich zur Aufrechterhaltung des Güterverkehrs auf dem Rest der von Koblenz ins Maifeld führenden Nebenbahn bei. Zwischen Mayen Ost und Andernach verkehrten 1970 je nach Richtung zwei bzw. drei Nahgüterzüge. Übergaben, mit denen von Andernach aus Teile des Abschnittes bedient wurden, kamen hinzu.

Nach der Einführung des Knotenpunktsystemes im Güterverkehr existierten in der Eifel zunächst die Knotenbahnhöfe Mayen Ost und Gerolstein. Schon 1985 lagen alle für die Eifel zuständigen



Die Strecke Kall – Hellenthal verläuft in Olef im Straßenplanum. Bei der Durchfahrt bedarf es der Sicherung durch den Zugführer – und das kostet Zeit (211 088 mit N 7804, 23. Juli 1979)

Dr. Ullrich Huckfeldt

Knotenbahnhöfe – Euskirchen, Bonn, Andernach, Koblenz-Lützel, Wengerohr und Ehrang – in Randlage. Von ihnen wieder büßten einige in den folgenden Jahren diese Funktion ein.

Nach der Konzentration der Stückgutabfertigung auf rund 400 Bahnhöfe bei der DB 1976 blieben in der Eifel Abfertigungen in Kall, Gerolstein, Bitburg, Wittlich, Mayen Ost und Ahrweiler. Mit der Einführung von „Stückfracht 88“ endete zu Beginn des Jahres 1988 die Schienenbedienung der Stückgutbahnhöfe Kall, Mayen Ost (zunächst nur im Versand) und Ahrweiler. Weitere Einschränkungen folgten später.

Vielfalt des Rollmaterials

Im Jahr 1970 gehörte die Dampftraktion schon weitgehend der Vergangenheit an. Auf den nördlichen Strecken kamen Dampflokomotiven – überwiegend aus Köln Eifeltor oder Gremberg – in erster Linie vor Militärzügen zum Einsatz, 55er waren auf der Strecke nach Münstereifel anzutreffen. Auf der südlichen Eifelbahn gab es einzelne Personenzugleistungen mit Dampflokomotiven der Reihe 23 und 50, vor allem aber beförderte eine 44 das

in den Nachmittags- und Abendstunden verkehrende Nahgüterzugpaar Ehrang – Jünkerath bis/ab Gerolstein. Diese Dampfdienste endeten vollständig bis Mitte der 70er-Jahre.

Eine Hochburg des Dampfbetriebes bildete 1970 der Bahnhof Mayen Ost samt den von hier ausstrahlenden Strecken. Das dortige Betriebswerk beheimatete für den Streckendienst ausschließlich Dampfloks, Ende der 60er-Jahre Maschinen der Reihe 50. Sie wurden im Zuge der Hochkonjunktur um 1970 teilweise abgezogen und durch neu zugewiesene 86er und 94er ersetzt, für wenige Monate war nacheinander damals sogar zweimal eine 78er hier stationiert. Die „bunte“ Phase endete zwar schon 1971, aber bis zum Ende des Dampfbetriebes im Mai 1975 waren die wieder zahlreichen 50er noch häufig vor Güterzügen oder den wenigen lokbespannten Reisezügen anzutreffen.

Charakteristisch für hochwertige Dienste auf der Eifelbahn waren in den 70er- und 80er-Jahren Diesellokomotiven der V 160-Familie, bis um 1980 vorzugsweise 216er des Bw Trier, später 215er des selben Bw, aber auch von Dienststellen aus dem Kölner Raum. Ansonsten war die Eifel bei lokbe-

spannten Zügen grundsätzlich „V 100-Land“. Bezeichnenderweise fand sich nur in den 70er-Jahren noch die Beheimatung einer Gruppe dieser Fahrzeuge in der Eifel, nämlich im Bw Gerolstein. Ansonsten und nach der Auflösung des dortigen Bestandes 1977 waren die in der Eifel eingesetzten 211/212 in den Betriebswerken Trier, Koblenz-Mosel und vor allem den diversen Dienststellen des Kölner Raumes beheimatet.

290er versahen den Güterzugdienst auf der Strecke Wittlich – Daun und bedienten zeitweise über Daun hinaus auch einzelne Bahnhöfe der Eifelquerbahn Mayen – Gerolstein.

Mitte der 70er-Jahre gelangten im höherwertigen Reisezugdienst der Eifelbahn in geringem Umfang Triebwagengarnituren der Reihe 624 des

Bw Trier zum Einsatz. Größere Bedeutung erlangte eine umfangreichere Gruppe der Reihe 634, die dem Bw Trier bis 1980 zur Verfügung stand.

Schienenbusse bis 1977

Vielfach waren auf Haupt- und Nebenstrecken in der Eifel Schienenomnibusse anzutreffen, dabei bis zu ihrem generellen Einsatzende bei der DB 1980 auch Fahrzeuge der Reihe 795. Stationiert waren sie nicht nur in den um die Eifel gelegenen Bahnbetriebswerken, sondern auch in den beiden Eifel-Bw Mayen Ost – bis 1975 – und Gerolstein – bis 1977. Beide Dienststellen beendeten mit der Abgabe der Schienenbusse die Triebfahrzeugunterhaltung. Die Schienenbusse dominierten lange Zeit bei der Bedienung der meisten Strecken mit

EIFELBAHN: REISEZUGVERKEHR

Entwicklung des Reisezugverkehrs Köln – Trier 1970 bis 1990

Verkehrstage Zuggattung	Werktags außer Sa (=a)			Samstags (=sa)			Sonn- und Feiertags (=so)		
	N	E	D	N	E	D	N	E	D
Richtung Trier									
1970									
Köln – Euskirchen	12	7	2	9	4	2	9	4	2
Euskirchen – Kall	14	6	2	9	5	2	10	3	2
Kall – Jünkerath	12	3	2	7	4	2	7	3	2
Jünkerath – Gerolstein	7	3	2	6	4	2	5	3	2
Gerolstein – Trier	8	3	2	7	3	2	4	3	2
1980									
Köln – Euskirchen	13	7	2	8	4	2	8	4	2
Euskirchen – Kall	12	4	2	6	2	2	5	3	2
Kall – Jünkerath	11	3	2	7	2	2	5	3	2
Jünkerath – Gerolstein	9	3	2	5	2	2	5	3	2
Gerolstein – Trier	8	3	2	7	2	2	4	3	2
1990									
Köln – Euskirchen	16	4	2	12	2	2	11	2	2
Euskirchen – Kall	13	5	2	8	2	2	5	4	2
Kall – Jünkerath	11	5	2	8	3	2	5	4	2
Jünkerath – Gerolstein	8	5	2	5	3	2	4	4	2
Gerolstein – Trier	8	4	2	6	3	2	4	3	2
Richtung Köln									
1970									
Trier – Gerolstein	7	3	2	6	3	2	4	3	2
Gerolstein – Jünkerath	8	3	2	7	3	2	7	3	2
Jünkerath – Kall	11	4	2	7	3	2	7	3	2
Kall – Euskirchen	15	6	2	10	3	2	8	3	2
Euskirchen – Köln	14	5	2	11	3	2	10	3	2
1980									
Trier – Gerolstein	8	3	2	6	3	2	4	3	2
Gerolstein – Jünkerath	8	3	2	6	3	2	3	3	2
Jünkerath – Kall	10	4	2	8	3	2	5	2	2
Kall – Euskirchen	10	6	2	6	9	2	4	3	2
Euskirchen – Köln	12	7	2	10	4	2	7	4	2
1990									
Trier – Gerolstein	8	4	2	6	3	2	3	5	2
Gerolstein – Jünkerath	8	4	2	6	2	2	3	5	2
Jünkerath – Kall	10	6	2	8	2	2	3	5	2
Kall – Euskirchen	12	6	2	8	2	2	3	5	2
Euskirchen – Köln	17	5	2	12	2	2	8	5	2



Mehrfach bedurfte es der Anlage von Tunnels im schwierigen Terrain der Eifel, so auch bei Kyllburg. Den Tunnel verlässt gerade 215 135 (Bw Trier) mit D 2135 Trier – Münster (29. März 1991)

Wolf-Dietmar Loos

Ausnahme der Eifelbahn und der Nebenbahn Remagen – Adenau, einige Nebenstrecken wurden im Reisezugverkehr ausschließlich von Schienenomnibussen befahren. Ende der 80er-Jahre kündigte sich zwischen Andernach und Mayen die neue Bahn an: Zum Sommer 1989 übernahmen Diesellokomotiven der Reihe 628, beheimatet in Limburg, den Reisezugverkehr.

Hinsichtlich der Reisezugwagen war die ganze Palette dessen, was auf DB-Strecken vergleichbarer Bedeutung damals gängig war, auch hier anzutreffen. Bis weit in die 70er-Jahre hielten sich die Umbau-Dreischser, gefolgt vielfach von den vierachsigen „Verwandten“, Vorkriegseilzugwagen waren lange anzutreffen. In den 80er-Jahren dominierten naheliegenderweise „Silberlinge“ in vielen Zügen, auf der Ahrtalbahn waren sie als Drei-Wagen-Wendezugseinheiten schon seit den 70er-Jahren Standard.

Die Anlagen: Stagnation oder Verfall

Trotz allen Niederganges hielten sich auf den weiterhin befahrenen Strecken die Rückbauten bei den Anlagen in Grenzen. Ein gewisser Verfall namentlich in den ehemaligen Betriebswerken Jünkerath und Kreuzberg an der Ahr, beide bereits vor 1970 geschlossen, aber auch in Mayen Ost und Gerolstein war unübersehbar. Einzelne Bahnhöfe an Nebenbahnen wurden schon vor deren Stilllegung

geschlossen oder zumindest die Gleisanlagen vereinfacht – so etwa bei diversen Stationen zwischen Mayen Ost und Gerolstein. Unverändert gepflegt präsentierten sich um 1990 viele der noch aus der Bahnbautezeit stammenden Empfangsgebäude etwa in Auw, Speicher, Kyllburg, Gerolstein und Jünkerath an der Eifelbahn. Reich war auch noch der Bestand an Güterschuppen und Nebengebäuden verschiedenster Art. Modernisierungen hielten sich angesichts der ungesicherten Zukunft der Linien in Grenzen. Bezeichnenderweise datiert die letzte Inbetriebnahme eines größeren Druckkastenstellwerkes – in Gerolstein – in das Jahr 1970.

Andererseits: Ganz ohne Neuanlagen blieben auch diese beiden Jahrzehnte nicht: An der Eifelquerbahn wurde 1972 im Bahnhof Ulmen ein Anschluss vergrößert, 1975 erhielt ein Spanplattenwerk in Kaisersesch einen auch lange rege genutzten Gleisanschluss, 1987 erfolgte die Anlage einer Flüssiggasumschlaganlage in Utzerath. Im Folgejahr 1988 bekam der Bahnhof Kruft zwischen Andernach und Mayen Ost ein neues Ausziehgleis – klares Indiz für den noch als zukunftsfruchtig angesehenen Güterverkehr.

Vor diesem Hintergrund bildete die Eifel mit ihrem dahinschmelzenden Netz für Eisenbahnfreunde ein in vieler Hinsicht interessantes Ziel – es hätten freilich gerne einige Züge mehr fahren dürfen!

Dr. Lutz Münzer

BOHMTÉ – SCHWEGERMoor

Auf Torf

MOMENTAUFNAHME ■ Die Sachlage bei einer Kleinbahn in Niedersachsen, die vor der Stilllegung steht

Zu den landschaftlich reizvollsten Kleinbahnen Niedersachsens zählte zweifelsohne die Wittlager Kreisbahn (WKB), welche zur Zeit ihrer größten Ausdehnung von Holzhausen-Heddinghausen über Bohmte (Eröffnung 9. August 1900) nach Damme (1. Juli 1907) führte. Die spätere Eröffnung des Abschnitts von Bohmte über Schwegermoor nach Damme war vor allem auf die moorigen Böden zurückzuführen, auf denen die Strecke trassiert wurde.

Der am nördlichsten gelegene 6,6 Kilometer lange Abschnitt von Schwegermoor über Südfelde nach Damme wurde – als bisher einziger – am 17. Mai 1963 stillgelegt und abgebaut. Die staatlich betriebene Weiterführung von Damme nach Holdorf an der Strecke von Delmenhorst nach Hesepe, die vor allem vom Dammer Erzbergbau lebte, ist inzwischen ebenfalls längst Geschichte.

Gerade noch erholt nach Gnadenfrist

Insgesamt durchlebte die WKB in jenen Jahren schwere Zeiten. Von 1962 bis 1971 verlor sie beispielsweise den gesamten Reiseverkehr. Seit 1988 firmiert das Unternehmen unter dem Namen Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO). In der zweiten Hälfte der 90er-Jahre war der Verkehr derart zurück gegangen, dass die Einstellung des Gesamtbetriebs bereits beschlossen war. Im Rahmen einer Gnadenfrist konnte sich die VLO jedoch erholen, was nicht zuletzt an neuen Güterkunden und der Steigerung von Frachtmengen bei Bestandskunden lag.

Diese befinden sich jedoch im Wesentlichen südlich von Bohmte. Entlang der Strecke wurden dort vielerorts neue Betriebe angesiedelt. Mit der Firma Agro zwischen Wittlage und Bad Hilsede kam auch ein aufkommensstarkes Unternehmen mit neuem Gleisanschluss dazu. Ihren landschaftlichen Reiz hat die Bahn (bis auf den Abschnitt Holzhausen – Heddinghausen) durch die erneuerten Streckenabschnitte und die Industrieansiedlungen weitgehend verloren. Doch sich darüber zu beschweren wäre müßig, denn ohne sie gäbe es die VLO wohl gar nicht



Streckenende Bruchheide 2016

mehr. Wem nützt schon eine stillgelegte Kleinbahn in unbesiedelter Landschaft?

Der nördliche Abschnitt

Eine ähnliche Frage stellt sich inzwischen für den nördlichen Teil der Strecke. Abgesehen von ein wenig Industrie am Stadtrand von Bohmte blieb die Gegend dort vornehmlich landwirtschaftlich geprägt. Mit einer Ausnahme: Von Anfang an war die industrielle Torfgewinnung in Schwegermoor ein bedeutender Verfrachter. Das wäre vielleicht auch heute noch so, wenn nicht

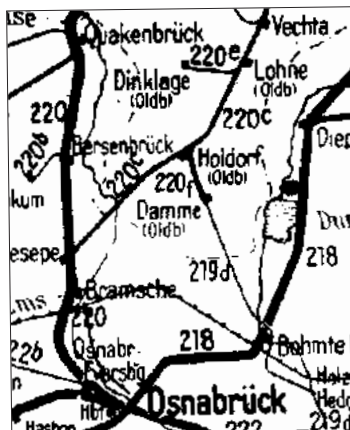


Geheimnisvoller Morgennebel: Ein kurzes Stück der Strecke wird noch heute befahren: Lok 2 brachte am frühen Morgen des 14. Oktober 2011 ein paar Waggons mit Drahtrollen nach Bruchheide

Alle Fotos Stefan Högemann



eben jener Torf vor mehr als zehn Jahren neben veralteten Oberbaustoffen das technische Ende der Strecke eingeläutet hätte. Aufgrund des moorigen Untergrunds hatte sich die Gleislage seit den 90er-Jahren stetig verschlechtert. Schwegermoor war zu jener Zeit ein beliebtes Ziel der Züge der Museums-Eisenbahn Minden vom Standort Preußisch Oldendorf. Aus Sicherheitsgründen – eben wegen der schlechten Gleislage – endete der Verkehr dorthin jedoch Anfang 2000. Bis zum 20. August 2004 konnten noch



Karte aus den 50er-Jahren

RH

leichte Übergaben zum Torfwerk in Schwegermoor fahren. Dann war auch damit Schluss.

Die Gleislage hatte sich zu sehr jener angeglichen, die das noch heute ein Betrieb stehende, ausgedehnte und landschaftlich äußerst reizvolle Feldbahnnetz des Torfwerks Schwegermoor besitzt. Hier ist es nicht besonders schlimm, wenn hin und wieder Wagen auf schiefen Gleisen einfach umfallen und später bei Gelegenheit von einem Bagger wieder aufgerichtet werden. Auf der Kleinbahnstrecke ist das natürlich undenkbar.



Das Streckenende in Schwegermoor am 27. April 2013 mit dem T 1 der Museums-Eisenbahn Minden

Daher entschloss sich das Unternehmen zu einer technischen Sperrung anstelle der Stilllegung, um sich die Option einer späteren Wiederinbetriebnahme offen zu halten. Mit Blick auf die einsame Lage der Strecke war dies ein durchaus nobles Ziel. Wohl kaum ein anderes Unternehmen hätte an einer solchen Infrastruktur festgehalten, sondern stattdessen ein Freistellungsverfahren nach Paragraph 23 AEG eingeleitet, womit die Trasse effektiv auf ewig verloren wäre.

Es schien, als wäre die VLO hiermit auf dem richtigen Weg. Unter den umfangreichen Torfvor-

kommen rund um Schwegermoor gibt es eine ebenfalls bedeutende Kieslagerstätte. Schräg gegenüber des Torfwerks wurde jüngst ein Kieswerk angelegt. Es ergaben sich jedoch rechtliche Probleme im Genehmigungsprozess, weswegen die Förderung bis zum März 2017 noch nicht anlief.

Kies mit der Bahn abfahren?

Wie heute üblich, sprachen sich die Menschen in den umliegenden Ortschaften schon früh gegen die mögliche verkehrliche Mehrbelastung aus. Glücklicherweise war es diesmal nicht drohender Bahnlärm, der den „Wutbürger“ auf den Plan rief. Vielmehr wurde in der geplanten Bahnverladung eine Entlastung der Orte vom Lkw-Verkehr gesehen. In der Diskussion war unter anderem eine Verschiffung des Schüttguts im Bereich des Hafens Wehrendorf am Mittellandkanal, welcher ebenfalls einen Anschluss an die VLO-Strecke besitzt. Seit März 2017 ist man sich da einig.

Neben den Genehmigungsproblemen hat eine weitere Entwicklung die Entscheidung der VLO begünstigt, am 16. Juni 2016 einen Stilllegungsantrag nach Paragraph 11 AEG zu stellen. Neben der DB waren auch andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) in den Verdacht geraten, im Rahmen technischer Sperrungen faktische Stilllegungen zu vertuschen. Besonders kritisiert wurde hier die vornehmlich in den östlichen Bundesländern und Bayern tätige Deutsche Regional-Eisenbahn (DRE bzw. BRE).

Spurensuche

Doch zurück zur VLO: Diese stehen vor dem selben Problem, eine „nur“ technisch gesperrte Strecke mit riesigem Instandhaltungsrückstand im Bestand zu haben. In der ersten Zeit nach der Sperrung hatte sich die VLO noch um Grünschnitt bemüht, inzwischen ist die Trasse jedoch stark zugewachsen. vielerorts findet man große Sträucher und junge Bäume im Gleis. Bei einem Besuch im Juli 2016 war es nicht mehr möglich, die Strecke abzuwandern, so dicht war das Gebüsch bereits. Zahlreiche Stichproben ergaben jedoch, dass die

TECHNISCHE SPERRUNG ODER STILLLEGUNG?

Mit den nebulösen Ereignissen um die ebenfalls seit vielen Jahren technisch gesperrte Strecke der Vorwohle-Emmerthaler-Verkehrsbetriebe (VEV) hatte es auch in Niedersachsen einen Fall gegeben, bei dem nicht zuletzt wegen der im stärker werdenden detaillierten Berichtserstattung von Lokal- und Fachpresse auch das Landeseisenbahnamt (LEA) nicht mehr wegschauen konnte. Dieses drängte schließlich auf die offizielle Stilllegung. Noch vor einigen Jahren

wäre dies reine Formsache gewesen. Die Strategie dahinter war stets die gleiche: Man lässt eine Strecke so weit verlottern, dass sie niemand mehr haben will, weil die Instandsetzung unbezahlbar geworden ist.

Inzwischen hatten Gerichte jedoch in mehreren Urteilen entschieden, dass im Rahmen der Ausschreibung zur Stilllegung einer Strecke diese im betriebsbereiten Zustand zu übergeben ist. Das hatte zur Folge, dass einige

Strecken zu einem deutlich negativen Kaufpreis an den neuen Eigentümer gingen, die „Mitgift“ jedoch war stets an Maßnahmen zur Wiederbefahrung gebunden. Im Falle der VEV scheint die Übernahme zumindest für den Abschnitt Bodenwerder-Kemnade – Emmerthal geglückt. Nachdem ein Probegüterzug bereits verkehrte, sollen die Sanierungsarbeiten noch in diesem Jahr beginnen.



Als die Lok 1 am Morgen des 18. Oktober 2001 zwei Wagen zur Beladung zum Torfwerk in Schwegermoor brachte, war die Strecke zumindest noch für Güterzüge befahrbar

Gleisanlage noch komplett erhalten zu sein scheint. Lediglich in der Zufahrt zum Torfwerk wurde ein kurzes Stück überteert.

Das Beispiel Voßberg

Besonders interessant war die Lage am früheren Bahnhof Voßberg. Diese kleine, mitten im Wald gelegene Station ist ohne Vorkenntnisse eigentlich nicht mehr auszumachen. Nur an zwei kreuzenden Sandwegen schauen die Schienenköpfe auf einem kurzen Stück aus dem Boden heraus. Der Bahnhof selbst, der sein einziges Nebengleis schon vor der Sperrung verlor, ist heute eine Holzlagerplatz. Unter dem Schlamm ist schemenhaft das Kopfsteinpflaster der früheren Ladestraße erkennbar. Wühlt man westlich des Weges zwischen den Baumstämmen tief genug im dichten Gras, stößt man jedoch auf zwei Schienenköpfe.

In der Ausschreibung steht, dass außer am Endpunkt Schwegermoor auch in Hunteburg ein Umfahrgleis zu finden sei. Im Juli 2016 war das Unterholz hier fast undurchdringbar. Hatten die Düngerrückstände aus den benachbarten Lagerhallen hier ihre Wirkung entfaltet? Ein wohl vor Jahren provisorisch aufgeschütteter Erdwall scheint auch Teile der südlichen Weiche verschüttet zu haben. Dennoch: Auch dieses Gleis konnte gefunden werden. Hier scheint also niemand vorher schon

unauffällig Schrotterlöse durch den Verkauf von Oberbaumaterialien erzielt zu haben.

So sinnvoll ein Vorgehen gegen langfristige technischen Sperrungen auch sein mag: Der VLO kann sicherlich nicht vorgeworfen werden, durch mangelnde Instandhaltung eine Strecke loswerden zu wollen. Hier wurde in den letzten Jahren kaum etwas unversucht gelassen, auch diesen Abschnitt für die Zukunft zu sichern. Es fehlt eben das nötige Geld. Sollte sich im Rahmen der Ausschreibung nach Paragraph 11 AEG kein Übernahmekandidat melden, wird die VLO kein Freistellungsverfahren einleiten, in der vagen Hoffnung, doch eines Tages die Strecke – zum Beispiel für Kiestransporte – zu reaktivieren. So zumindest ließ es das Unternehmen in der Vergangenheit in der Presse verlauten.

Der Restverkehr

Schaut man sich die noch betriebene Strecke an, so scheint es der VLO Recht zu geben. Mit gebrauchten Oberbaumaterialien hat man diese fast komplett durchgearbeitet und für viele Jahre fit gemacht. Und komplett ist der Ast nach Schwegermoor auch nicht verloren. Bis zu einem Anschließer in Bohmte-Bruchheide (bei km 2,2 in Richtung Schwegermoor) rollen regelmäßig Übergaben mit Drahtrollen – ebenfalls auf runderneuertem Oberbau.

Stefan Högemann



Oben: In Grünau kreuzt seit 1952 der Berliner Außenring die Strecke Berlin – Görlitz. Am 23. Juni 1960 biegt ein Schnellzug vom Ring kommend auf die Görlitzer Bahn nach Schöneeweide ein. Die Strecke darüber führt in Richtung Wuhlheide/Ostbahnhof/Biesdorfer Kreuz Gerhard Illner/Eisenbahnstiftung

BAR UND WESTBERLINER ISOLATION

Grenze dicht

ERST RING, DANN MAUER ■ Die DDR wollte West-Berlin vom Bahnverkehr isolieren. 1961 folgte der Mauerbau

Die Berliner Blockade und der UGO-Streik (siehe LOK Magazin 7/2017) hatten deutlich gezeigt, wie mit Ereignissen rund um West-Berlin der Eisenbahnverkehr in der ganzen Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) behindert wurde. Die in die westlichen Sektoren Berlins führenden Strecken waren während der Blockade unterbro-





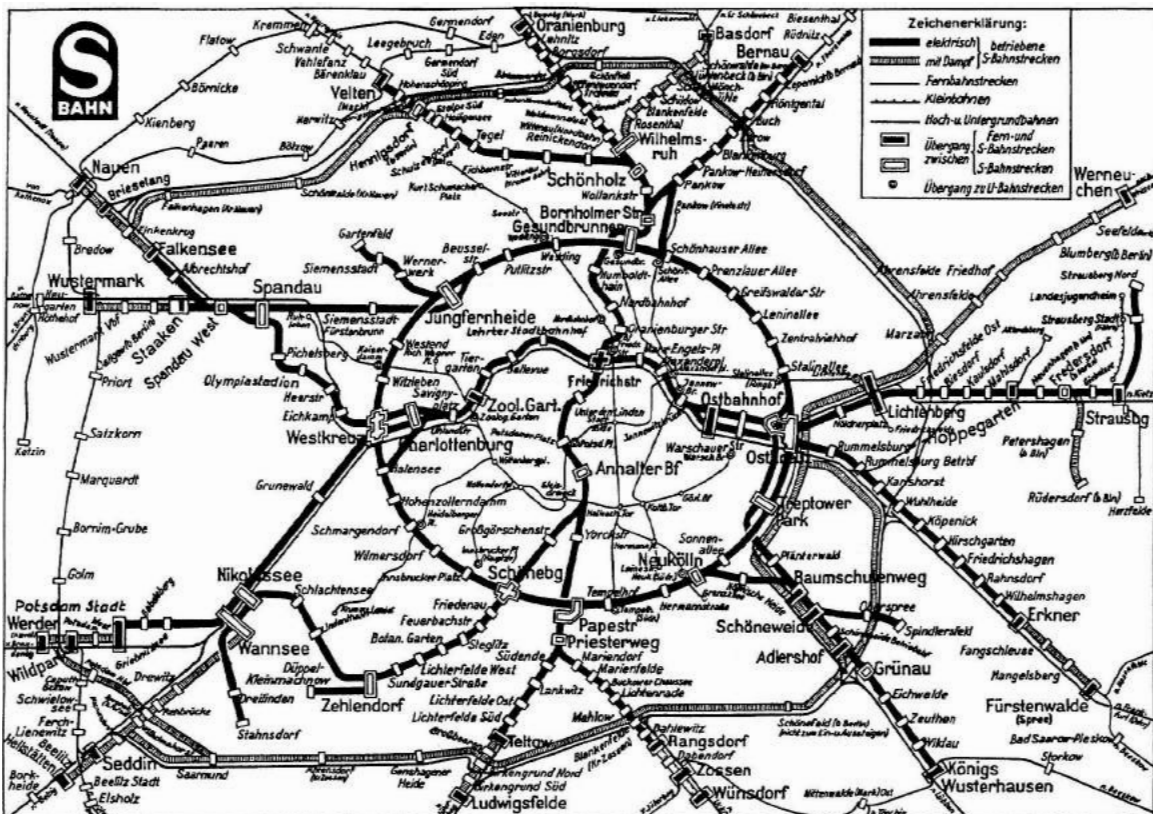
Links: Mit dem Bau des Berliner Außenrings (BAR) wurde ab 1951 die Umfahrung West-Berlins vorangetrieben. 1956 sind die Arbeiten zwischen Saarmund und Golm an der Querung des Templiner Sees in vollem Gange. Man beachte den Anteil der Frauen!

Erich Preuß/Historische Sammlung der DB AG

chen, Möglichkeiten zum Umfahren der Westsektoren fehlten 1948 noch. So wurde der 1940 erbaute Güteraußenring (GAR) von Teltow nach Berlin-Grünau zu einer wichtigen Transportstrecke für die Reichsbahn – ihn aber hätten die westlichen Alliierten ebenso an drei, ihr Gebiet querenden Stellen unterbrechen können: zwischen Teltow und Osdorf, bei Lichtenrade und zwischen Groß Zienhofen und Schönefeld.

Neue Verbindungskurven

Aus diesen Gründen suchten die Sowjets und später die DDR-Führung nach Möglichkeiten, West-Berlin zu umfahren, abzugrenzen und zu isolieren. Diese Maßnahmen begannen noch vor der Berliner Blockade und sollten schnell und mit geringem Aufwand zu verwirklichen sein. Schon am



Das S- und U-Bahn-Netz sowie die Vorortstrecken in und um Berlin im Jahr 1960. Mit dem Mauerbau wurden alle durchgehenden S- und U-Bahn-Strecken an den Sektorengrenzen gekappt

Slg. Bernd Kuhlmann

15. Juni 1946 wurde eine Verbindungskurve von (Werder/Havel –) Kuhfort nach Golm eröffnet, um Güterzüge in Richtung Westen nicht durch West-Berlin, sondern über die 1902 gebaute Umgehungsbahn (nach 1961 zweigleisig ausgebaut und in den Berliner Außenring/BAR integriert) zum/vom Rangierbahnhof Wustermark leiten zu können.

Görlitzer Bahnhof abgeklemt

Die Sowjetische Militäradministration (SMA) drängte zudem darauf, die aus Richtung Cottbus kommenden Züge nicht mehr zum in West-Berlin gelegenen Görlitzer Bahnhof zu fahren, sondern zum damaligen Schlesischen Bahnhof (heute Ostbahnhof). Nachdem am 4. Mai 1947 eine neue Verbindungskurve Berlin-Grünau – Abzweig Adlergestell (heute im Grünauer Kreuz aufgegangen) gebaut worden war, verkehrten alle Fernzüge der Görlitzer Bahn zum/vom Schlesischen Bahnhof. Der Vorortverkehr zum Görlitzer Bahnhof wurde am 30. April 1951 mit Verlängerung der elektrischen S-Bahn nach Königs Wusterhausen eingestellt.

Um von der Stadtbahn – und damit aus West-Berlin – Schnellzüge nach Süden in Richtung Halle/Leipzig und weiter nach Erfurt – Bebra leiten zu

können, wurde am 1. Mai 1948 die Verbindungskurve vom an der Strecke nach Bitterfeld gelegenen Abzweig Dennewitz nach Jüterbog Neues Lager in Richtung Treuenbrietzen – Seddin – Berlin-Wannsee in Betrieb genommen. Schnellzüge über längere Strecken einer Nebenbahn zu fahren, das gehört auch mit in die Rubrik „Hecken-Eilzüge“.

Privatbahn einbezogen

Im Süden Berlins baute man noch während der Berliner Blockade die erst im Sommer 1947 demonitierte Strecke der privaten Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn (N.M.E.) von Schöneicher Plan zum neuen Abzweig Zoa an der Dresdner Bahn wieder auf und nahm sie am 3. Januar 1949 in Betrieb. Zum selben Termin wurde in Schönefeld (b Bln) zwischen dem Güteraußenring und der privaten N.M.E. eine Verbindungskurve eröffnet.

Über eine weitere neue Verbindungskurve zwischen Mittenwalde (Mark) Ost und Schöneicher Plan konnten seit dem 7. Dezember 1949 von Zossen oder gar von Jüterbog über die ehemalige Militärbahn kommende Züge Berlin-Grünau erreichen – entweder über Schönefeld (b Bln) (in der Nähe des heutigen Bahnhofs Flughafen Berlin-Schönefeld) oder über Königs Wusterhausen.



Über mehrere Jahre setzte die Reichsbahn auch ihre in Budapest gebauten VT 12.14 zwischen Berlin Stadtbahn und Hamburg ein (Bild aus Hamburg Hbf vom 15. Mai 1961)

Joachim Claus/Slg. Eisenbahnstiftung

Bereits 1948 hatte ein sowjetischer Baustab begonnen, neue Strecken zwischen Berlin-Karow und Abzweig Schönwalde (Asw) sowie zwischen Wensickendorf und Oranienburg/Fichtengrund anzulegen. Mit dem Wiederaufbau des erst 1947 demontierten GAR-Abschnitts Biesenhorst – Warftenberg – Berlin-Karow bis zum 1. April 1950 war ein Eisenbahnring um Berlin geschlossen, da in

■ In Friedrichstraße rüstete man 1952/53 auch die Ferngleise mit Stromschiene aus, um später zwei getrennte S-Bahn-Netze mit Kontrollen verbinden zu können.

Oranienburg die Umgebungsbahn begann. Damit wurden wieder Schnellzüge über Nebenbahnen geleitet, dieses Mal des ostzonalen Binnenverkehrs.

Schritt um Schritt zur Trennung

Zwischen 1950 und 1956 entstand schließlich der Berliner Außenring, der auch ausgebaute Teile der Umgebungsbahn und des Güteraußenringes integrierte.

Abschnittsweise war er zunächst noch eingleisig; erst seit 1961/62 war er durchgehend zweiglei-

sig befahrbar (Ausnahme: Eichgestell – Biesdorfer Kreuz erst seit 1984).

Doch die auf Abgrenzung zur westlichen Hemisphäre bedachte DDR errichtete nicht nur den Berliner Außenring zum Umfahren West-Berlins, sondern bereitete mit kleinen Schritten auch die Teilung Berlins besonders im S-Bahn-Verkehr vor: Am 10. August 1951 nahm die Reichsbahn in Ostkreuz die bei Kriegsende stillgelegte Nordkurve wieder in Betrieb, um S-Bahn-Züge aus den nördlichen Vororten auf die Stadtbahn leiten zu können. Am 25. Dezember 1952 elektrifizierte die DR aus den gleichen Gründen die Gütergleise zwischen Berlin-Pankow und Schönhauser Allee, um ein Umsteigen der Ostberliner S-Bahn-Reisenden im Bahnhof Gesundbrunnen in den Westsektoren zu verhindern.

Im Bahnhof Berlin Friedrichstraße rüstete man 1952/53 auch die Ferngleise mit Stromschiene aus, um später zwei getrennte S-Bahn-Netze mit Kontrollen verbinden zu können. Zudem verkehrten ab dem 17. Mai 1953 (bis 4. Mai 1958) auf den S-Bahn-Strecken von Berlin Friedrichstraße nach Falkensee, Potsdam, Oranienburg und Velten (Mark) sogenannte „Durchläufer“, die auf den S-Bahnhöfen in West-Berlin nicht hielten. Doch war dies noch nicht alles – systematisch wurde hinter den Kulis-

BERLIN: OST-WEST-ÜBERGÄNGE

**Kontrollpassierpunkte (KPP) um Berlin
von Februar 1952 bis zum Mauerbau im August 1961**

Güterverkehr

Berlin-Rummelsburg
Berlin-Schöneeweide
Berlin-Pankow
Schildow
Ahrensfelde

Erkner	Kontrolle nur von Grenzpolizei
Hoppegarten (Mark)	
Schönfließ	
Schönefeld (b Bln)	
Königs Wusterhausen	
Schönwalde (b Bln)	

Griebnitzsee	Interzonenverkehr
Dallgow (b Bln)	Kontrolle von
Teltow	Leergüterzügen
Drewitz	und Triebfahrzeugen
Potsdam (Stadt)	durch die
Griebnitzsee	Transportpolizei

Personenverkehr

Hennigsdorf Süd bzw. Stolpe Süd	nur im S-Bahn-Verkehr
Griebnitzsee	

Eichwalde	seit 17. Mai 1953
Stahnsdorf	seit 11. September 1954
Mahlow	seit 4. Oktober 1954
Albrechtshof	seit 4. Oktober 1954
Hohen Neuendorf	seit 4. Oktober 1954
Zepernick	seit 4. Oktober 1954
Hoppegarten (Mark)	seit 4. Oktober 1954

Bernau (b Bln)	nur Personen- und Schnellzüge
Schönefeld (b Bln)	des Fernverkehrs

Schönfließ
Ahrensfelde Friedhof
Eichwalde
Erkner
Hoppegarten (Mark)

Griebnitzsee	
Drewitz	über den Mauerbau hinaus
Falkensee	noch bis Dezember 1961
Ludwigsfelde	für Reisezüge von/zum
Großbeeren/Teltow	Anhalter Bahnhof
Rangsdorf/Mahlow	nur bis Mai 1952

Hinweise:

Interzonenreisende der DDR und der BRD durften in Drewitz, Griebnitzsee und Falkensee aus- und einsteigen. Auf den Kontrollbahnhöfen des Fernreiseverkehrs durfte nicht aus-, ein- und umgestiegen werden, ausgenommen Fluggäste in Schönefeld (b Bln), heute Flughafen Berlin-Schönefeld.

Im Juni 1962 ist 78 009 mit einem Zug aus neuen Umbaudreischern im Bahnhof Berlin-Karlshorst zu sehen. Seit dem Mauerbau 1961 musste die Seddiner Lok den Umweg über den Außenring nehmen, damit das West-Berliner Gebiet umfahren werden konnte

ZBDR/Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG



sen derweil die weitere Spaltung Berlins und Deutschlands vorbereitet.

Einreiseverbot für West-Berliner in die DDR

Zunächst hatte man jedoch 1951 verschiedene S-Bahn-Strecken von West-Berlin in das angrenzende Umland verlängert: am 7. Juli 1951 nach Teltow, am 3. August 1951 nach Staaken, am 14. August 1951 nach Falkensee sowie am 28. August 1951 von Jung-

fernheide über Berlin-Spandau nach Staaken bzw. Falkensee; zugleich schloss man den Lehrter Bahnhof für den Personenverkehr. Jetzt boten sich beim Umsteigen zwischen Vorort- und S-Bahn-Verkehr bessere Kontrollmöglichkeiten für die DDR-Organen. Im Februar 1952 wurden schließlich rund um Berlin auf allen Zufahrtswegen sogenannte Kontrollpassierpunkte (KPP) eingerichtet. Mit beiden Maßnahmen bereitete die DDR das ab 1. Juni 1952



geltende Einreise- und Aufenthaltsverbot für West-Berliner Einwohner für das Gebiet der DDR vor.

Reiseverkehr in den Osten verlagert

Kurz zuvor, am 18. Mai 1952, waren der Anhalter und der Stettiner Personenbahnhof (jetzt Nordbahnhof) sowie der Fernbahnsteig in Gesundbrunnen für den Reiseverkehr geschlossen worden. Alle bisher dort endenden und beginnenden Fernreise-

züge wurden nach dem Bau weiterer Verbindungskurven um Berlin nach in Ost-Berlin gelegenen Bahnhöfen umgeleitet.

Der Rangierbahnhof Berlin-Lichtenberg ist deshalb zum Reisezugbahnhof umgebaut worden, weil der Ostbahnhof als (künftiger) Kopfbahnhof nach dem Westen nicht genügend Kapazität besaß; auch Baumschulenweg und Berlin-Schöneweide wurden genutzt: Seit März 1953 hielten, begannen



Am 2. August 1961 erreicht die Wittenberger 01 208 mit dem D 164 (Berlin-Ostbahnhof – Hamburg-Altona) den Grenzbahnhof Büchen. Zehn Tage später wird die Mauer gebaut ...

W. Hollnagel/Eisenbahnstiftung

und endeten alle Reise- und Vorortzüge des DDR-Binnenverkehrs auf Bahnhöfen außerhalb der Westsektoren, selbst das Durchfahren West-Berliner Gebietes war untersagt.

Vom geleugneten Vorhaben zur Mauer

All diese Maßnahmen waren nur erste Schritte hin zu einer noch weitreichenderen Abschottung der

Westsektoren vom Berliner Umland. Allerdings: Die Absicht, eine Mauer zu bauen, leugnete die DDR-Führung bis zuletzt. Bereits 1955 soll Walter Ulbricht geplant haben, schlagartig die noch offene Grenze zu West-Berlin zu schließen und in der DDR alle Geldscheine umzutauschen. Der West-Berliner Sender RIAS (Rundfunk im amerikanischen Sektor) berichtete über dieses Vorhaben, und die DDR dementierte wie üblich in solchen Fällen. Trotzdem fand am 13. Oktober 1957 in der DDR ein Geldumtausch statt, bei dem bereits 1955 gedruckte neue Banknoten ausgegeben wurden.

Im Januar 1961 setzte Ulbricht eine aus hochrangigen Parteifunktionären bestehende Arbeitsgruppe ein, zu der auch Offiziere der Nationalen Volksarmee, der Bereitschaftspolizei und der Grenztruppen hinzugezogen wurden. Hinter verschlossenen Türen erarbeiteten sie das künftige Sperrsystem und ermittelten den Materialbedarf an Stacheldraht, Betonsäulen, Altschienen, Baumaterial überhaupt sowie an Maschinen und Geräten. Die sowjetische Botschaft in Berlin und selbst Moskau kannten diese Aktivitäten, trotzdem stimmten sie dem Mauerbau zum damaligen Zeitpunkt nicht zu. Noch am 15. Juni 1961 erklärte Ulbricht auf einer Pressekonferenz: „Niemand hat die Absicht, eine Mauer zu errichten!“

Erst die Konferenz der kommunistischen Parteichefs des Warschauer Vertrages (besser als „War-



Potsdamer Platz am 14. August 1961: Soldaten der NVA spannen Stacheldraht

Slg. B. Kuhlmann



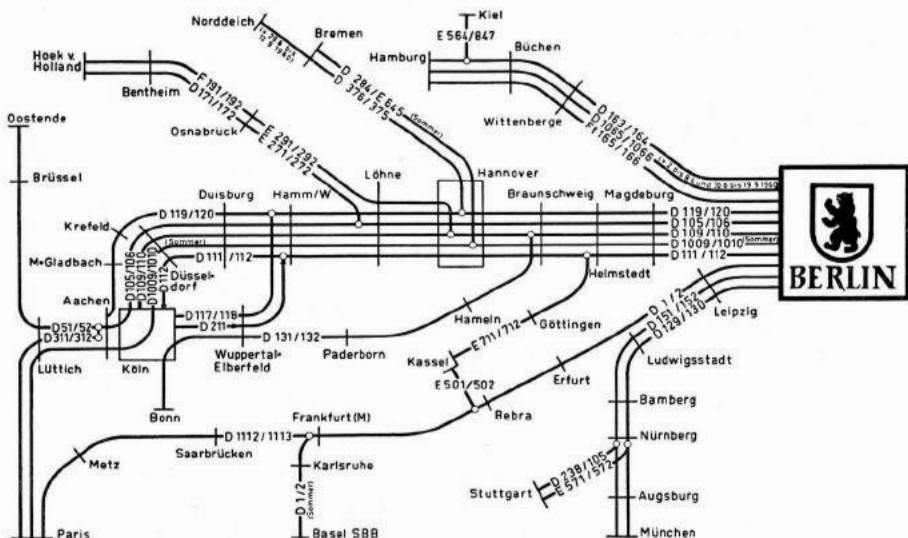
Die im Bahnbetriebswerk Berlin-Lichtenberg beheimatete 38 1523 ist am 17. April 1964 mit einem Güterzug auf dem Berliner Außenring unterwegs

Gerhard Illner/Eisenbahnstiftung



BERLIN *ist immer eine Reise wert!*

Die Reisezugverbindungen mit Berlin im Fahrplanjahr 1960/61



Reisezugverbindungen Bundesrepublik – West-Berlin im Jahr vor dem Bau der Mauer

Slg. Bernd Kuhlmann



Nach der Schließung der Kopfbahnhöfe hielten die Züge des Berlinverkehrs nur noch an den Stationen der Stadtbahn. Der Bahnhof Zoo avancierte dabei zum „Hauptbahnhof“ West-Berlins; 1950 fehlte ihm freilich noch die Verglasung

Sig. Oliver Strüßer

schauder Pakt“ bekannt) vom 3. bis 5. August 1961 gab offiziell schließlich grünes Licht für den Mauerbau. Der sowjetische Staatschef Nikita Chruschtschow selbst fällt diese Entscheidung am 20. Juli 1961 während seines Urlaubs auf der Krim, um den ökonomischen Zusammenbruch der DDR zu verhindern.

Ulbricht: Wir machen das allein!

Im Gästehaus des Ministeriums für Nationale Verteidigung (MfNV) der DDR, im Schloss Wilkendorf bei Strausberg, bereiteten vom 9. August 1961 bis zum 12. August 1961, sechs Uhr, unter strengster Geheimhaltung elf ausgewählte Stabsoffiziere den Einsatz zum Abriegeln West-Berlins vor. Vorgesehen war, zwei der besten Divisionen der NVA einzusetzen, die 1. Mot.-Schützendivision aus Pots-

dam und die 8. Mot.-Schützendivision aus Schwerin. Hinzu kam die Mobilmachung der gesamten NVA für eventuell nötige Unterstützungsmaßnahmen. Zwar hätten auch sowjetische Panzer-Regimenter in Bereitschaft gestanden, doch Ulbricht hatte ausdrücklich gewünscht, dass vorwiegend DDR-Kräfte einschließlich der Kampfgruppen das Abriegeln vornehmen sollten.

Um den Sperrmaßnahmen ein demokratisches Mäntelchen umzuhängen, brauchte Ulbricht auch die Zustimmung des DDR-Ministerrates. Die Volkskammer hatte am 11. August 1961 einem (vom SED-Politbüro) bewusst vage formulierten Ermächtigungsgesetz der Regierung einen Freibrief ausgestellt, Maßnahmen gegen die Massenflucht zu ergreifen. Doch nicht alle Minister waren loyale SED-Kader, sondern auch Vertreter der machtlosen Blockparteien, und diesen misstraute Ulbricht.

Um kein Risiko einzugehen, bat Ulbricht die Minister und weitere Spitzenfunktionäre kurzfristig zu einem „Beisammensein“ in das Gästehaus der DDR-Regierung am Döllnsee, acht Stunden vor Beginn der Grenzsperrung.

Erst gegen 21:30 Uhr – Erich Honecker hatte das Haus längst in Richtung Berlin Mitte verlassen – offenbarte Ulbricht seinen Gästen in einer gerade einberufenen Sitzung: „Aufgrund der Volkskammer-Beschlüsse werden heute Nacht zuverlässige Sicherungen an der Grenze vorgenommen.“ Keiner protestierte, alle waren überrumpelt worden, denn Ulbricht hatte die ausgearbeiteten Anweisungen für die Grenzschließung an diesem 12. August 1961 schon um 16 Uhr unterschrieben – noch bevor die ersten Gäste am Döllnsee eintrafen ...

Der 13. August 1961

Die auf Abgrenzung bedachte DDR schloss mit dem in den frühen Morgenstunden des 13. August 1961 beginnenden Bau der Berliner Mauer die letzten Schlupflöcher zu den drei Westsektoren. Zunächst sperrten Posten der Volkspolizei, der Kampfgruppen und der Nationalen Volksarmee West-Berlin ab. Dann entstanden Stacheldrahtzäune entlang der Sektorengrenze, die in den folgenden Wochen durch Mauern ersetzt wurden. Mit dem pioniermäßigen Ausbau der Sperranlagen wurden sie schließlich zur „modernen Grenze“. Im Westen hatte man zwar mit Maßnahmen der DDR gerechnet, aber die Möglichkeit verdrängt, dass West-Berlin vollständig vom Osten abgeriegelt werden könnte.

Im Rahmen der Baumaßnahmen wurde Berlin zunächst an seinen Außengrenzen weiträumig abgesperrt, um Schaulustige und die letzten Fluchtwilligen abzuhalten. Um die neue Grenze undurchlässig zu machen, brauchte man Material, aber auch Bauarbeiter, und die wiederum sollten bewacht werden. Von einem Tag auf den anderen waren Baustofftransporte und Baumaßnahmen in nie geahnter Größe nötig.



Grenzbahnhof Helmstedt, Halt für den Interzonenzug Köln – Berlin in den frühen 50er-Jahren. Nach 1961 waren die Grenzbahnhöfe die letzten Haltebahnhöfe vor Berlin

Hugo Plassmeier/Sig. Brinker



Mit der 01 506 vom Bw Berlin Ostbahnhof kommt der D 105 Paris – Moskau in Berlin-Nikolassee heran. Die Lok ist seit Helmstedt am Zug und wird am Ostbahnhof abspannen

Hans-Jürgen Eggerstedt

Auch die Eisenbahnstrecken waren den neuen politischen und betrieblichen Bedingungen anzupassen, entsprechend auszubauen und nach den Westsektoren zu unterbrechen.

In der Nacht bis zum Morgen des 14. August 1961 wurde der S-Bahn-Verkehr in Ost- und West-Berlin unterbrochen, die Züge endeten und begannen fortan jeweils an den letzten Stationen vor den Sektorengrenzen. Trotz des über Nacht gespaltenen Netzes der S-Bahn funktionierte sie in West und Ost bald erstaunlich reibungslos, denn es gab bereits seit 1953 vorbereitete Fahrpläne für eine geteilte S-Bahn. Auch die Alliierten- und die Interzonenzüge rollten in diesen Tagen des August 1961 nahezu planmäßig, wenngleich mitunter lange Kontrollzeiten zu Verspätungen führten.

Die Geburt der „Sputnik“-Züge

Mit dem Mauerbau traten neue, den Interzonen- und Berlin-Verkehr betreffende Vorschriften in Kraft: Sämtliche Interzonenzüge wurden für DDR-Bürger gesperrt, sofern sie nicht über die einzige noch zugelassene Grenzübergangsstelle Berlin Friedrichstraße ein-/ausstiegen; auch auf Unterwegsbahnhöfen in der DDR durften keine Reisen der Interzonenzüge mehr zu- und aussteigen. Die in Berlin endenden und beginnenden Interzonenzüge behandelte man in Berlin-Rummelsburg, sie verkehrten bis zum Grenzbahnhof Berlin Friedrichstraße als Leerzug.

Zugleich war auch der übrige Zugbetrieb in und um Berlin bis zum Morgen des 14. August –

einem Montag – neu zu organisieren, damit der Berufsverkehr einigermaßen bewältigt werden konnte. Für die Bewohner der Randgebiete wurde alles anders, denn sie mussten fortan auf Umwegen um West-Berlin herum reisen („Sputnik“-Verkehr). Um das eingemauerte West-Berlin umfahren zu können, war der teilweise noch eingleisige Berliner Außenring in den folgenden Monaten vollständig zweigleisig auszubauen. Dazu kam eine Vielzahl weiterer Maßnahmen, wie der Bau von Kontrollgruppen für den Güterzugverkehr von/nach West-Berlin in Seddin Süd, Drewitz, Wustermark Rbf und Staaken sowie der sicherungstechnische Ausschluss von Zugdurchfahrten auf den neuen Grenzbahnhöfen Staaken, teilweise Griebnitzsee, Drewitz und Berlin Friedrichstraße.

Es gab nur wenige leitende Angestellte der DR, die in diese Ereignisse vorher eingeweiht waren, insgesamt sollen es fünf gewesen sein, u. a. der Minister für Verkehrswesen, Erwin Kramer, und der damalige Präsident der Reichsbahndirektion Berlin, Otto Arndt. Nicht informiert war der Vizepräsident für die S-Bahn, Friedrich Kittlaus, weil er parteilos war und in West-Berlin wohnte.

Die DDR perfektionierte dann von Jahr zu Jahr das Grenzregime, das gerade den Bahnverkehr zwischen beiden deutschen Staaten in einem bisher nicht gekannten Ausmaß betraf. Jetzt mutierten die einstigen Übergabebahnhöfe zu „Grenzbahnhöfen“, die zu Festungen ausgebaut wurden.

Bernd Kuhlmann

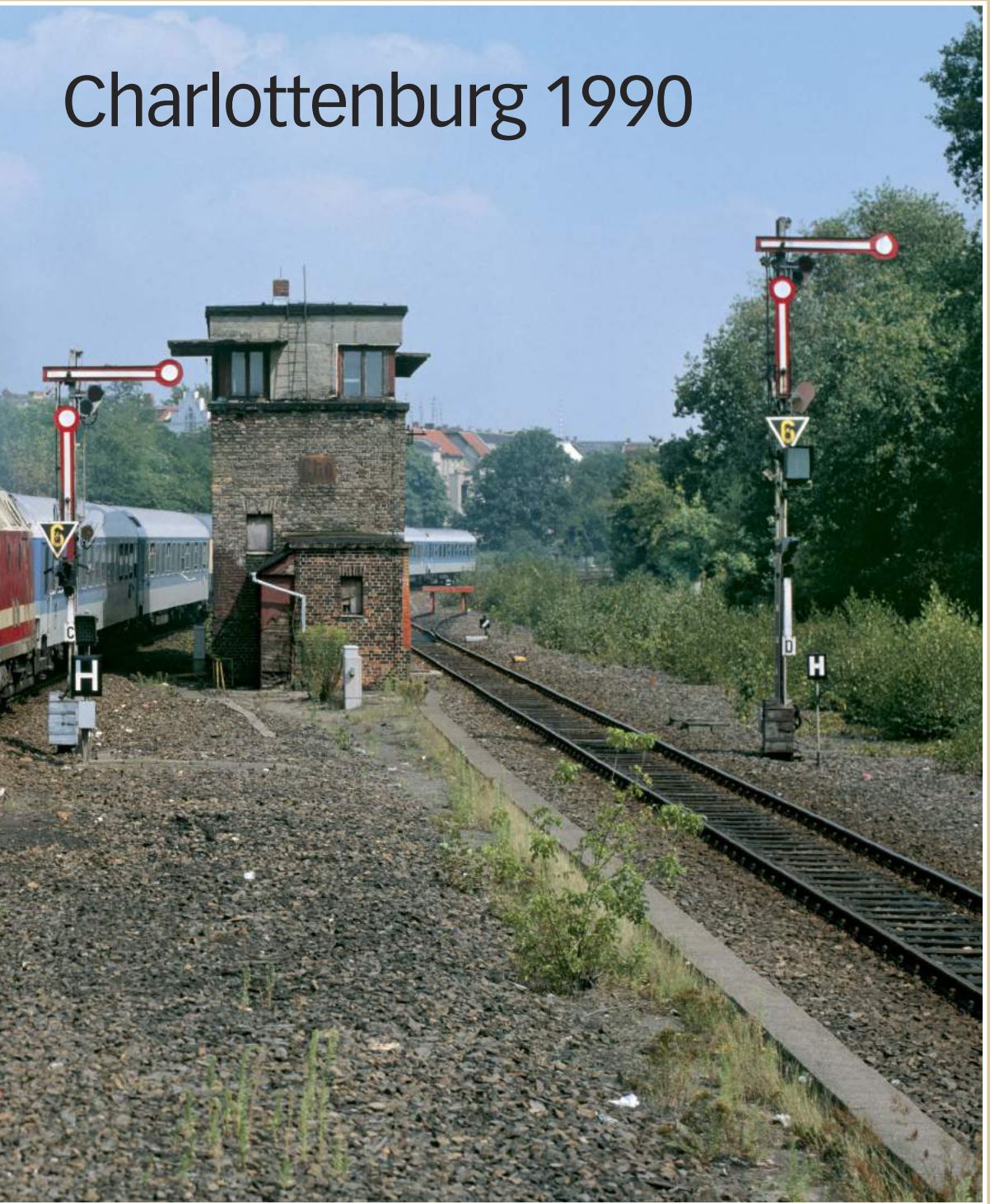


Das war damals neu: Seit dem Fahrplanwechsel am 27. Mai 1990 war Berlin an das Netz der Interregio-Züge angeschlossen. Und so konnte Bodo Schulz am 1. August 1990 in Charlottenburg am Wärterstellwerk „Cho“ an der östlichen

Einfahrt diesen Zug in Richtung Köln aufnehmen. Die Traktion wird von zwei Dieselloks der Baureihe 119 bewerkstelligt, es sind die 119 026 und 004.

Alles ist noch richtig alte Eisenbahn. Hölzerne Schwellen, Formsignale. Gusseiserne Schilder an

Charlottenburg 1990



Bodo Schulz

den Dieselloks. Diese wirken mit den ungeschickt angeordneten Abständen zwischen den Ziffern wie eine Strafarbeit aus der Lehrlingswerkstatt.

Dem Produkt Interregio war kein langes Leben beschieden. Obwohl jeder, der mit diesem Zug

fuhr, das angenehme Reisen (viel Platz, zu öffnende Fenster!) lobte, gab es schon 1996 Pläne zur Streichung diverser Verbindungen, die in der Folgezeit auch Schritt für Schritt umgesetzt wurden. Im Mai 2006 war Schluss.

Rudolf Heym

ESSEN – HATTINGEN

Revier-Idyll

MITTLERE RUHRTALBAHN ■ Seit 1974 fährt die S-Bahn von Essen nach Hattingen. Dabei folgt sie dem Fluss, der der Region seinen Namen lieh

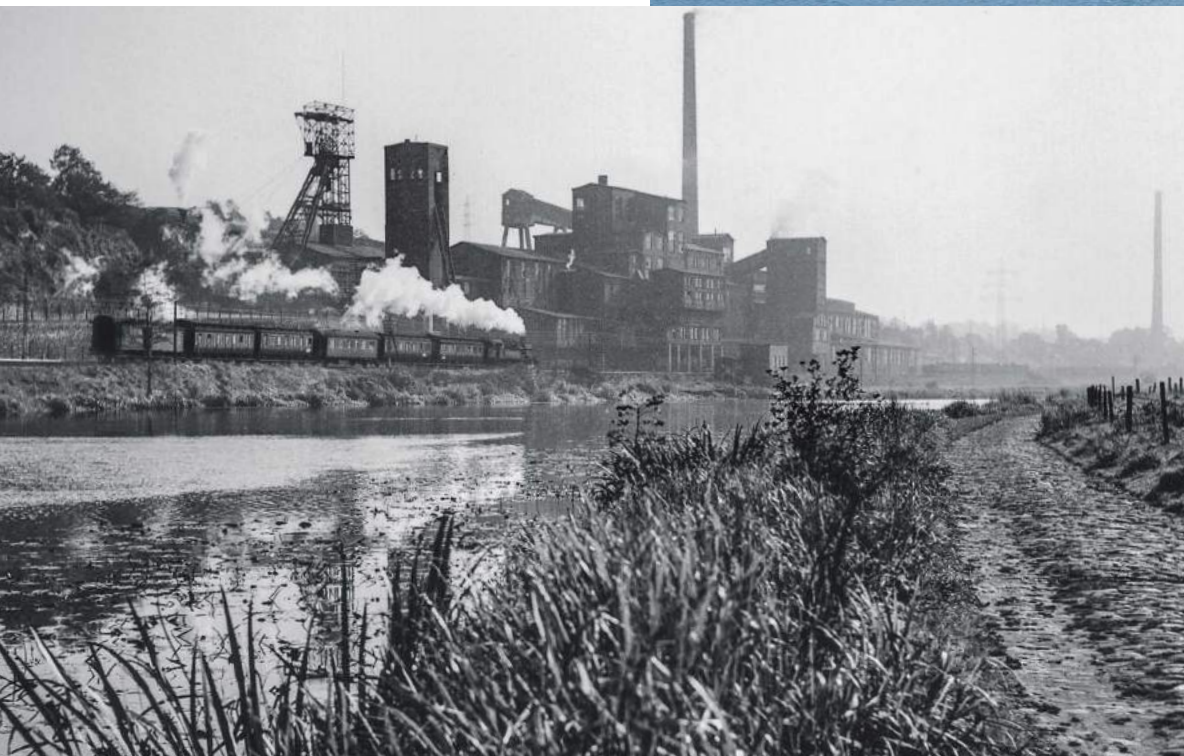
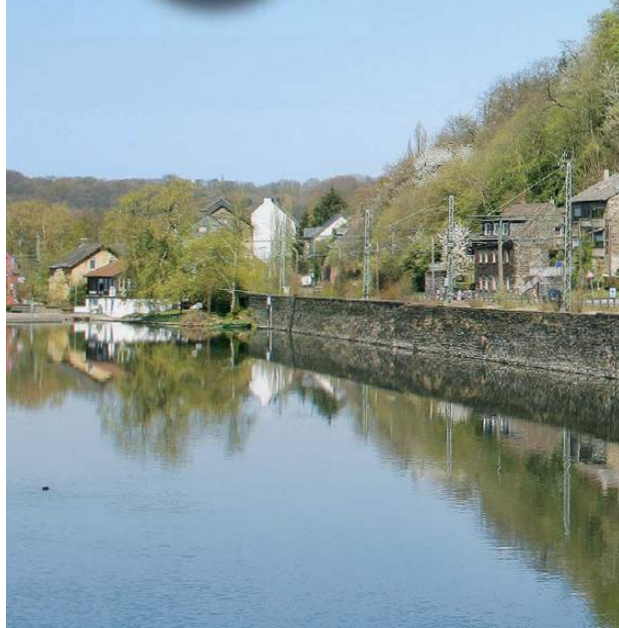
Wer sich heute in die S 3 Oberhausen – Hattingen setzt und mit ihr die gesamte Strecke fährt, könnte den Eindruck gewinnen, diese Verbindung existiere in dieser Form schon seit vielen Jahrzehnten. Doch wie viele andere heutige S-Bahn-Strecken auch ist sie ein erst mit der Einführung des S-Bahn-Betriebes entstandenes Konstrukt, das heute von der DB im Kursbuch unter der Streckennummer 450.3 geführt wird.

Vier historische Teilstrecken

Neben verschiedenen Anschlussstrecken, die das Bestehen unseres Schienenweges über Generationen hinweg in nicht unbedeutender Weise beeinflussen, liegen der heutigen S 3 vier Strecken(-abschnitte) zugrunde, die alle auf das Wirken der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) zurückge-

1955 passiert eine 78 mit ihrem Personenzug die Zeche Dahlhauser Tiefbau auf dem Weg nach Hattingen

Stadt Bochum, Referat für Kommunikation





Zwischen Essen-Steele Ost und Hattingen folgt die S 3 auf fast der gesamten Länge dem Lauf der Ruhr. In Bochum-Dahlhausen ist am 17. April 2010 ein 422 in Richtung Hattingen unterwegs

Oliver Strüber

hen: An den nordwestlichen Abschnitt von Oberhausen Hauptbahnhof bis Mülheim-Styrum (heutige Strecken-Nummer 2183) schließt sich bis Essen-Steele Ost ein Teil der Hauptstrecke Duisburg – Dortmund an (unsere S-Bahn-Gleise tragen hier die Nummer 2291). Hinter Essen-Steele Ost wiederum wechselt die S 3 auf die Trasse der einstigen Verbindung Essen-Überruhr – Bochum-Langendreer (heute Strecke 2165). Ab Bochum-Dahlhausen folgt mit der ursprünglich aus Essen-Kettwig (über Essen-Werden, Essen-Kupferdreh, Essen-Überruhr und Altendorf) kommenden Ruhrthalbahn eine weitere historische Strecke, deren Verlauf wir bis Hattingen (Ruhr) folgen (Strecke 2400). Das allerletzte Teilstück bis Hattingen (Ruhr) Mitte schließlich ist ein erst 1987 eröffneter Streckenneubau (Strecke 2292).

Zwischen Essen-Steele Ost und Hattingen bildet die werktags im 20-Minuten-Takt fahrende S 3

heute das einzige Angebot im Schienenpersonenverkehr – sieht man einmal von den anlässlich der zweimal jährlich stattfindenden Museumstage im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen durchgeführten Sonderfahrten nach Essen Hbf ab. Der Güterverkehr ist schon längst passé, nur gelegentliche Überführungsfahrten zur Westfälischen Lokfabrik Reuschling in Hattingen bringen noch etwas Abwechslung in den ansonsten von den modernen S-Bahn-Triebwagen dominierten Betriebsalltag.

Zunächst eine Kohlenschleppbahn

Schon im frühen 19. Jahrhundert entstand die erste Schienenverbindung im mittleren Ruhrtal. Beim Hasenwinkler Kohlenweg handelte es sich allerdings nicht um eine Eisenbahn im heutigen Sinne, sondern um eine mit Pferden betriebene schmalspurige Kohlenschleppbahn, die die Zechen Sonnenschein und Hasenwinkel in (Bochum-)Weit-



Neue Hochhäuser und alte Dampfloks: Aus Hattingen kommend fädelt sich die 50 654 mit einem langen Güterzug am 23. April 1966 in Essen-Steele in die aus Bochum kommende Strecke ein

Wolfgang R. Reimann

mar mit der Ruhr in Dahlhausen verband. Für sie hatte die Hütte Gute Hoffnung in Oberhausen-Sterkrade bereits 1811 gusseiserne Schienen und Förderwagen geliefert.

Etwas weiter westlich entstand aus der bereits seit 1831 bestehenden Pferdebahn von Nierenhof nach Hinsbeck (heute Essen-Kupferdreh) die 1847 eröffnete normalspurige Prinz-Wilhelm-Eisenbahn (PWE) von (Essen-)Überruhr nach (Wuppertal-)Vohwinkel.

Die erste Eisenbahn-Aktiengesellschaft auf deutschem Boden übertrug aber bereits 1854 die Betriebsführung ihrer Strecke auf die BME, zum 1. Januar 1863 übernahm diese die PWE. Das machte Sinn, konnte die BME doch so ihr im Entstehen begriffenes Eisenbahnnetz an der Ruhr weiter ausbauen und mit ihrer Strecke im Tal der Wupper verbinden. Zielstrebig verlängerte man die PWE daher bis 1865 in nordöstlicher Richtung über die Ruhr bis (Essen-)Steele, womit der Anschluss an die 1862 eröffnete BME-Strecke Witten – Bochum – Steele – Essen – Mülheim – Oberhausen hergestellt war. Zudem war Steele (später Steele Hbf, heute Essen-Steele Ost) seit 1863 mit der Inbetriebnahme einer am nördlichen Ruhrufer entlang führenden Strecke auch mit Dahlhausen und dem Hasenwinkler Kohlen-

weg verbunden. Zur Vermeidung des aufwendigen Umladens in Dahlhausen wurde die „englische Kohlenbahn“ in den Folgejahren auf Normalspur umgebaut und 1870 zum Anschluss weiterer Zechen (Prinz Regent, Dannenbaum) in nordöstlicher Richtung bis Laer verlängert.

Das Netz im Ruhrtal wächst

In der Zwischenzeit verlängerte die BME ihre Strecke entlang der Ruhr von Dahlhausen aus weiter in südliche Richtung über Hattingen (Ruhr) bis zur 1854 in Betrieb gegangenen Henrichshütte in Welper, um diese auf der Schiene mit Kohlen versorgen zu können. Am 28. Dezember 1869 wurde der Betrieb aufgenommen; neben dem Güterverkehr gab es jetzt auch Personenverkehr Steele – Hattingen. Fünf Jahre später vergrößerte sich die Bedeutung Dahlhausens als wichtiger Knotenbahnhof im Güterverkehr noch mehr, als die BME Anfang 1874 ihre neue Strecke Überruhr – Dahlhausen eröffnete. Sie verlief auf der südlichen Seite des Flusses über Altdorf und querte kurz vor Dahlhausen die Ruhr. Wenige Monate später, am 1. Juni 1874, war auch die östliche Streckenverlängerung von der Henrichshütte über Wengern Ost bis nach Hagen-Vorhalle fertig. Damit stieg das Verkehrsaufkommen



Kartenausschnitt aus dem DB-Kursbuch von 1957 Sig. Oliver Strüber



Mit einem Zug aus Dreiaxler-Umbauwagen steht eine 78 am 27. April 1967 in Hattingen (Ruhr) am südlichen Bahnsteig vor dem Empfangsgebäude. Heute ist dort der S-Bahn-Bahnsteig

Wolf-Dietmar Loos

im Güterverkehr weiter an, demgegenüber stand der Personenverkehr stets im Schatten.

Vom Bahnhof Hattingen aus, der damit zum Keilbahnhof wurde, nahm zudem ab dem 20. Mai 1884 eine weitere Strecke ihren Ausgang. Von der Rheinischen Eisenbahn (RhE) – einer Konkurrentin der BME – geplant, aber erst von den Preußischen Staatsbahnen fertiggestellt, führte sie über Bredenscheid, Sprockhövel, Bossel und Schee nach (Wuppertal-)Wichlinghausen, wo Anschluss an die Wuppertaler Nordbahn der RhE und über Wuppertal-Oberbarmen auch an die Stammstrecke der früheren BME bestand. Auch sie war in erster Linie für die Kohlenabfuhr gedacht, doch konnte sich auch ein teils reger Personenverkehr etablieren.

Ausbau und Konsolidierung

1893 – nun schon unter Regie der Preußischen Staatsbahnen, die 1882 die verstaatlichte BME übernommen hatten – erhielt die Strecke Dahlhausen – Henrichshütte ihr zweites Gleis, 1910 auch der sich westlich anschließende Abschnitt bis Steele. Zu diesem Zeitpunkt platzte auch der Güterbahnhof in Dahlhausen am Zusammenlauf der drei Strecken aus allen Nähten – eine großzügiger dimensionierte Anlage samt eigenem Bahnbetriebswerk (das heutige Eisenbahnmuseum) wurde nötig. Ende 1912 war die

Planung abgeschlossen, 1913 begann der Bau, der auch die Verlegung der Personenzugstrecke Steele – Dahlhausen auf einen der Ruhr näheren und hochwassergeschützten Damm und den Bau eines neuen Empfangsgebäudes und neuer Stellwerke umfasste. Trotz des zwischenzeitlich ausgebrochenen Ersten Weltkriegs konnten die Arbeiten Ende 1916 fertiggestellt werden.

Dank der vielen Zechen- und Industrieanschlüsse überstand die Ruhrtalbahn die schwierige Nachkriegssituation und die Zeit der französischen Besetzung des westlichen Ruhrgebiets („Regiebahnen“) ohne größere Beeinträchtigungen. Auch der Personenverkehr zwischen Steele und Hattingen konnte sich bald wieder etablieren; bis in die 30er-Jahre hinein verkehrten sogar durchgehende Eilzüge Düsseldorf – Mettmann – Wuppertal-Mirke – Wuppertal-Wichlinghausen – Schee – Hattingen und weiter unter Nutzung der Mittleren Ruhrtalbahn bis Essen Hbf.

S 3: STATIONEN

km	Bezeichnung
129,5	Essen Hbf
134,1/1,1	Essen-Steele
135,3/2,3	Essen-Steele Ost
4,1	Essen-Horst
7,0/45,2	Bochum-Dahlhausen
49,3/0,4	Hattingen (Ruhr)
1,2	Hattingen (Ruhr) Mitte

Vier Brücken gesprengt

Der Zweite Weltkrieg brachte den Eisenbahnen im mittleren Ruhrort größere Zerstörungen. Die Bombardierung der Möhnetalsperre am 17. April 1943 führte zu großen Überschwemmungen, auch der Dahlhausener Güterbahnhof stand tagelang unter Wasser. Während der schweren alliierten Bombenangriffe auf



Wie zu Zeiten der Eröffnung: Im Oktober 1985 war 420 700 nochmals im Ruhrtal eingesetzt W. R. Reimann



Die ersten 143 an der Ruhr waren noch mit DR-Logos ausgestattet. Die 143 604 trug dieses auch noch am 27. Februar 1994 Wolf-Dietmar Loos (2)

das Ruhrgebiet dienten die über Dahlhausen führenden Strecken (nach Weitmar/Langendreer und Hattingen/Hagen-Vorhalle) immer wieder dem Umleiterverkehr.

Rund drei Wochen vor Kriegsende sprengte die Deutsche Wehrmacht alle vier zwischen Steele und Hattingen über die Ruhr führenden Eisenbahnbrücken, was erhebliche Einschränkungen des Betriebes nach sich zog. Erst 1946 konnten die Strecken wieder durchgängig befahren werden.

Zur Jahreswende 1946/47 wurde der Personenverkehr südlich der Ruhr zwischen Übrücker und Altendorf wieder aufgenommen, konnte jedoch an die Vorkriegsleistungen nicht mehr anknüpfen. Zum 31. Mai 1959 wurde er auf dem gesamten

Streckenabschnitt von Übrücker bis Dahlhausen eingestellt.

Stark abhängig vom Bergbau

In der vom Bergbau und der Montanindustrie geprägten Region im mittleren Ruhrtal war die Eisenbahn stark von diesem Wirtschaftszweig abhängig. So führte das in den 50er-Jahren beginnende Zechensterben zu einem erheblichen Rückgang der Gütertonnagen auf der Mittleren Ruhrtalbahn.

Nach der bereits Jahre zuvor erfolgten Fördereinstellung auf den anschließenden Zechen wurde der Güterverkehr auf der in Dahlhausen abzweigenden Strecke nach Bochum-Weitmar 1969 eingestellt und das verbleibende Reststück bis zu

■ Das Zechensterben und ein Rückgang der Gütertonnagen sorgten für Streckenstilllegungen

einem Industriebetrieb in ein Anschlussgleis umgewandelt. Das Heizkraftwerk in Weitmar wurde fortan nur noch von Langendreer aus beliefert, später von Bochum Nord aus.

Im östlichen Abschnitt der Mittleren Ruhrtalbahn hatte der Personenverkehr stets nur eine geringe Bedeutung. Zum 23. Mai 1971 wurde er zwischen Hattingen und Wengern Ost eingestellt, nun bedienten Bahnbusse die Verbindung Essen Hbf – Hattingen – Hagen Hbf. 1979 kam auch das Aus für den Personenverkehr zwischen Hattingen und Wuppertal-Wichlinghausen, 1984 endete hier darüber hinaus der Güterverkehr. Zwei Jahre zuvor war bereits der Güterverkehr zwischen Herbede und Wengern Ost eingestellt worden. Dieses Teilstück der Ruhrtalbahn wurde 1988 an den Kommunalverband Ruhr (KVR) verkauft, um so für den Museumsbetrieb erhalten zu bleiben.

2005 wurde auch das Streckenstück Hattingen – Herbede vom Regionalverband Ruhr (RVR), dem Nachfolger des KVR, übernommen, nachdem auch der restliche Güterverkehr nach der schrittweisen Stilllegung der Henrichshütte (1987 Hochöfen und Walzwerk, 1993 Stahlwerk, 2003 Schmiede) weggefallen war. Seither fahren auf diesem Streckenabschnitt nur noch die Museumszüge der heutigen Ruhrtalbahn.

S-Bahn nach Hattingen

Schon bei den grundlegenden Planungen für die Ausbaustufe I der S-Bahn Ruhrgebiet in den 60er-Jahren spielten neben der durchgehenden West-Ost-Verbindung von Düsseldorf nach Dortmund – der späteren S 1 – für die Verbesserung des Verkehrsangebotes verschiedene Nord-Süd-Verbindungen als Ergänzungsstrecken des Nahschnellverkehrsnetzes eine wichtige Rolle. Als künftige S-Bahn-Linie S 3 rückte dabei auch die Verbindung



Von den Anhöhen der Ruhr sieht man den Hattinger Bahnhof, links hinten die ausgedehnten Anlagen der Henrichshütte. Eine 141 mit einem S-Bahn-Wendezug aus „Silberlingen“ befährt 1976 die Brücke

Oberhausen – Essen Hbf – Essen-Steele – Hattingen in den Fokus der Planer.

Zu Beginn der 70er-Jahre begannen die Ausbauarbeiten an der Strecke zu deren Ertüchtigung für den S-Bahn-Betrieb; hierzu erhielt der Westabschnitt zwischen Mülheim-Styrum und Essen-Steele Ost ein eigenes Gleispaar für die S-Bahn. Desse Inbetriebnahme erfolgte in einzelnen Abschnitten: am 23. September 1973 zunächst zwischen Mülheim-Styrum und Mülheim-Eppinghofen (seit Anfang 1974 Mülheim Hbf) und am 11. März 1974 zwischen Mülheim Hbf und Essen West sowie zwischen Essen Hbf und Essen-Steele. Nachdem auch der Abschnitt von Essen-Steele Ost nach Hattingen ausgebaut (umfangreiche Umbauten in Bochum-Dahlhausen und Hattingen) und bis zur Henrichshütte mit Fahrdrat ausgestattet war, konnte der S-Bahn-Betrieb zum Fahrplanwechsel am 25. Mai 1974 zwischen Oberhausen Hbf und Hattingen aufgenommen werden.

Tunnelbahnhof Hattingen

Wegen der abseitigen Lage des Hattinger Bahnhofs zur Innenstadt und zum Zentralen Omnibusbahnhof verlängerte die DB ihre Strecke in den 80er-Jahren

um 1,2 Kilometer bis zur neuen Tunnel-Endstation Hattingen (Ruhr) Mitte (eröffnet am 3. Juli 1987). In diesem Zusammenhang wurde im Bahnhof Hattingen (Ruhr) ein neuer S-Bahn-Bahnsteig auf der Südseite des Empfangsgebäudes angelegt.

Zur Eröffnung der S 3 setzte die DB hier ihre Züge der Baureihe 420 ein; schon bald fuhren jedoch auch 141er mit „Silberling“-Wendezügen. Ablösung kam ab 1981 in Gestalt der neuen x-Wagen-Generation mit Loks der Baureihe 111. In den 90er-Jahren ersetzten auch auf der S 3 – wie auf allen anderen Linien der S-Bahn Rhein-Ruhr – die von der Reichsbahn übernommenen Loks der Baureihe 143 die 111er. Sie wurden ihrerseits ab 2009 von neuen 422er-Triebzügen abgelöst.

Doch auch deren Tage sind gezählt: Bei einer paketweisen Neuausschreibung der Nahverkehrsleistung auf mehreren Linien im Revier konnte sich Abellio Rail NRW im Sommer 2016 durchsetzen. Ab dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 werden auf der S 3 für den Ausschreibungszeitraum von 15 Jahren neue Züge vom Typ Stadler FLIRT 3 XL zum Einsatz kommen. Die DB-Ära auf der Ruhrtalbahn ist damit erst einmal beendet ...

Oliver Strüber



S 3-Verlängerung – Prospekt der BD Essen von 1987 Slg. Oliver Strüber



So gemütlich geht es zu, wenn die Feldbahnliebhaber einen Fahrtag veranstalten

Hans-Joachim Knapfer (3)

FELDBAHN RECHTENSTEIN

Fürs Papier

MIT DEM BULLDOG ■ Scurril in jeder Hinsicht war und ist die 1903 in Betrieb genommene Feldbahn

Autofahrer, kommst du im Donautal in das schwäbische Rechtenstein, gib acht auf das unscheinbare, gerade zwei Fuß breite Gleis im Rinnstein der Straße: Es könnte ein Zug – oder was es auch sei – entgegenkommen.

Ursprünglich waren hier zwar richtige, schwer bepakte Lorenzüge mit einer gartenhausartigen Elektrolok unterwegs. Heute sind es wieder Feldbahnzüge, sogar mit Personenbeförderung auf Sitzloren und mit anständigen Dieselloks davor. Dazwischen fuhr über 20 Jahre lang hier eine Art Gummi-Bahn auf Schienen.

Doch der Reihe nach: 1903 entstand in Rechtenstein direkt am Flussufer eine Holzstofffabrik, die Rohmaterial für die Papierindustrie herstellte, den so genannten

Feinschliff. Holz wurde unter Zusatz von Wasser zu feinem Faserbrei gemahlen und die Masse getrocknet. Die so entstandene, immer noch 50 Prozent Wasser enthaltende Pappe nahm dann blockweise gefaltet ihren Weg per Feldbahn auf 600 Millimeter Spurweite zum Staatsbahnhof Rechtenstein, von dem aus umgekehrt das Rohholz in handlichen Rundlingen zum Werksgelände rollte. Als Zwischenlager diente eine große Halle mit Freigelände gegenüber dem Bahnhof, der an der Donautalbahn Ulm – Tuttlingen liegt. Anfangs eine Niederlassung der Papierfabrik Scheer bei Sigmaringen, ging das Werk später an die selbstständige Firma Reitter.



Der Stromabnehmer war fast höher als die Lok ...

1968 ein Zusammenstoß

1911 hielt der elektrische Strom im Werk seinen Einzug, gleichzeitig wurde die etwa 600 Meter lange Feldbahn elektrifiziert. Die zweiachsige Ellok lieferte die Maschinenfabrik Esslingen; sie ähnelte stark den in Blaubeuren im Zementwerk eingesetzten Loks. Der Strom kam ursprünglich vom nächsten Donaukraftwerk; seit Anfang der 40er-Jahre produzierte ihn das Holzstoffwerk mit Wasserkraft. Als um 1968 ein Lkw die Ellok rammte, war es um den elektrischen Betrieb geschehen; heute ist



1990: Der Bulldog ist mit seiner Fuhrre vom Bahnhof her an der einzigen Weiche im Werk eingetroffen

die Lok längst verschrottet. Seither oblag einem gewöhnlichen Traktor die Aufgabe der „Zuglok“. In den ersten Jahren tuckerte er neben dem Lorenzug her, den er buchstäblich wie am Schnürchen zog, später traute man sich, mit der Zugmaschine direkt über das im Straßenpflaster eingelassene Gleis zu holpern, die Loren im Schlepp. Die fragmentarische Oberleitung wandelte sich zum bloßen Stromversorgungskabel für den Lagerplatz.

1993 stellte das Werk wegen der schwierigen Wettbewerbssituation die Produktion ein. Bis dahin sah die Ortsstraße zweimal am Tag, meist kurz vor der Mittagspause und vor Feierabend, die gewohnte Prozession: Mit Schrittgeschwindigkeit knatterte der Traktor – im Schwäbischen schlicht Bulldog genannt – mit einem Dutzend Loren los und narrete auf der schmalen Ortsdurchfahrt die Kraftfahrer: Nicht genug, dass ein Traktor auf der – in Richtung Werk – falschen Straßenseite entgegenkam, der „spielte“ auch noch Eisenbahn!

Rangieren? Nun ja ...

Obwohl sich am fabrikseitigen Ende die beladene und die bereits von der vorigen Fahrt entladene Garnitur trafen und wenig-

stens eine Weiche vorhanden war, brauchte es diese zum Rangieren nicht: Der Traktor zog einfach die leeren Wägelchen seitlich aus dem im Betonboden eingelassenen Gleis, holperte mit dem Gespann eisenklirrend wie ein Schlossgespenst um die vollen Loren herum und gleiste die Schlange beim stumpfen Passieren der Weiche wieder ein.

Was in Württemberg möglich ist

Modellbahnern dürfte dieses Prinzip der „Soll-Eingleisungsstelle“ bekannt sein. Obwohl dieses Spektakel seit Ende der Holzstoffproduktion der Vergangenheit angehört, gibt es die kurze Strecke, die reizvoll vor der steil aufragenden Felskulisse des Ortes verläuft, noch immer: Der aufgeschlossene Besitzer hat sie privaten Feldbahnfreunden aus Oberschwaben zur Verfügung gestellt. Seither sind zwei Dieselloks in der Halle stationiert und kommen für Vergnügungsfahrten zum Einsatz. Den Straßenverkehrsbehörden scheint die rechtliche Einstufung dieses Kuriosums übrigens so ominös zu erscheinen, dass sie weitblickenderweise auf jede Warnbeschilderung verzichtet haben ...

Hans-Joachim Knupfer



Fahrtermine der Feldbahn:
www.rechtenstein.de/Aktuelles/
Geschichte der Holzstofffabrik:
www.reitter-wasserkraft.de
Anfahrt per Zug zum Bahnhof
 Rechtenstein: www.naldo.de



Tägliche Normalität in Berlin: Besprühter S-Bahn-Zug der Baureihe 481/482 im Bahnhof Friedrichstraße (Bild von 2015)

Alle Fotos Marc Schnell

GRAFFITI

Kunst oder Straftat?

EIN TEURER „SPASS“ ■ Züge sind bevorzugte Objekte der Sprayer. Viele sagen: Die Täter verfolgen und hart bestrafen! Marc Schnell hat für uns recherchiert

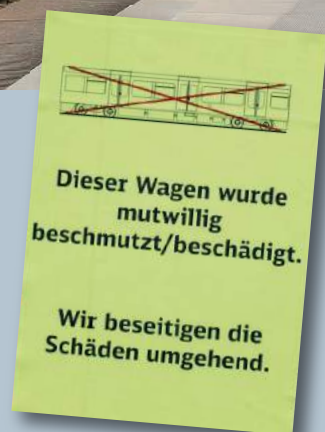
Ich traute meinen Augen kaum, als ich vor einiger Zeit bei einem Spaziergang durch Moabit am S-Bahnhof Beusselstraße (Ringbahn) einen sechsteiligen S-Bahn-Zug der Reihe 481/482 sah, dessen vorletzter Wagen von oben bis unten komplett zugesprayt war. Statt der gewöhnlichen Traditionsfarben der Berliner S-Bahn – Rubinrot und Ockergelb – trug dieses Fahrzeug einen provokant eigewilligen Anstrich.

Zum Glück hatte ich meine Kamera dabei, mit der ich das nicht für die Ewigkeit bestimmte, aus meiner Sicht wahrlich gelungene „Graffiti-Kunstwerk“ dokumentieren konnte. Als alter Eisenbahnfreund, der sich auch für das aktuelle Betriebsgeschehen auf Deutschlands Schienen erwärmen kann, hatte ich mich über die rein zufällige Begegnung sehr gefreut. Nicht alle Tage stößt man bei der heutigen Eisenbahn auf derart aufwändig gestaltete Wagenkästen oder Blickfänge.

Graffiti (italienisch, Mehrzahl von Graffito) steht als Sammelbegriff für thematisch und gestalterisch unterschiedliche und sichtbare Elemente, zum Beispiel Bilder, Schriftzüge oder Zeichen, die mit verschiedenen Techniken auf sichtbare Oberflächen erstellt werden. Solcherart Graffiti leisteten im 20. Jahrhundert Beiträge zur bildenden Kunst. Der Franzose Jean Dubuffet (1901–1985) ließ sich etwa von Straßengraffiti anregen, mit denen Kinder und andere Akteure ihre Gedankenwelt spontan in der Öffentlichkeit zum Ausdruck brachten.

Anfänge in New York

Seit den frühen 80er-Jahren brachten in New York Graffiti-Maler, sogenannte „Writer“, Farbsprühdosen-Bilder in Schriftform auf U-Bahnzügen auf, um damit u. a. ihren Unmut über soziale Missstände auszudrücken. Aus dieser Szene ging später der bekannte Keith Haring (1958–1990) mit seinen ori-





Ob sich einzelne Fahrgäste über solche „Werke“ an den Zügen, wie hier im Bahnhof Zoo, noch aufregen? Und wieso sind gerade Eisenbahnfahrzeuge so beliebte Objekte für die Sprayer?

ginellen Karikaturen hervor. Statt der U-Bahn-Züge bevorzugte der Künstler jedoch leer stehende Werbeflächen in den Stationen, die er mit ungewöhnlichen Figuren ausfüllte. Mehrmals wurde er dabei von der Polizei aufgegriffen.

Gemälde oder Schmiererei?

In den europäischen Großstädten sind Graffiti inzwischen fast nicht mehr wegzudenken. Kritiker sagen, dass ihr schöpferisches Potenzial von einst durch massenhafte, einfallslose Nachahmung zur sinnlosen leeren Geste verkommen sei. Die Entfernung von Graffiti, u. a. an Zügen kostet Millionen und ist aufwendig. Das illegale Besprayen wird strafrechtlich verfolgt. Je nach Schwere der Tat kann man als Verursacher mit einer Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren rechnen.

Trier versus Berlin

Bewusst wahrgenommen habe ich Graffitis an Zügen der Deutschen Bahn um die Jahrtausendwende in Trier. Damals war ich noch mit dem analogen Fotoapparat unterwegs, um Lokomotiven und Züge im Moselstädtchen und seiner Umgebung aufzunehmen. Dabei fiel mir auf, dass nicht nur ältere Fahrzeuge, wie etwa renovierte „Silberlinge“, mit Graffiti verziert waren, sondern auch – aber eher selten – modernere, wie etwa die damals neu beschafften Drehstromtriebzüge der Baureihen

425/435. Als störend habe ich diese illegalen Kunstwerke oder Schmierereien nie empfunden, nahm diese als zeitgenössisches, den Schienenverkehr betreffendes Phänomen wahr, das dokumentiert werden wollte.

Seit 2004 wohne ich in Berlin. Die Anschaffung einer Digitalkamera 2012 und meine Lebensumwelt, der Wedding, motivierten mich, mit dem Fotoapparat wieder öfter loszuziehen und dabei auch Bahnhöfe aufzusuchen.

Die Mauer und ein Trabi, darüber der blaue Sommerhimmel – Gesundbrunnen 2015





Am 2. April 2015 rollt ein Zug der Reihe 480 in den Bahnhof Wedding ein. Mit „TBA“ hat hier ein Sprayer seine Initialen hinterlassen. Vom großen „Gemälde“ bis zu solchen Kürzeln reichen die Botschaften



Schnappschüsse aus dem Berliner S-Bahnalltag



Hinsichtlich der Graffiti an Schienenfahrzeugen stellte ich fest, dass in der Bundeshauptstadt andere Maßstäbe gelten als in Trier. Ich gewann schnell den Eindruck, dass die Sprayer-Szene in Berlin bei ihren Aktionen professioneller und mit größerem Aufwand vorgeht, denn mehrmals begegnete mir auch komplett gestaltete Wagen mit zum Teil sehenswerten Ergebnissen.

Eine produktive Schaffensphase der Szene bestand wohl während des lang anhaltenden Eisenbahnerstreiks 2014. In dieser Zeit standen viele Berliner S-Bahn-Züge ungeschützt draußen im Freien herum und waren den Aktivitäten der Subkultur schutzlos ausgesetzt. Während dieser Periode konnte man vermehrt Graffiti unterschiedlicher Qualität an den Fahrzeugen antreffen. Ich selbst hielt mich in dieser Zeit oft am Bahnhof Gesundbrunnen auf, um die Ergebnisse zu dokumentieren.

Graffiti prägen die Epoche

Der östliche, an der Swinemünder-Brücke gelegene Bereich vom Gleis 5 des Bahnhofes Gesundbrunnen (Wedding) ist als Foto-Standort für Graffiti-Aufnahmen gut geeignet. Von dort aus ließ und lässt sich meistens bei guten Lichtverhältnissen der dichte S-Bahn-Verkehr der Linien S 1, S 2, S 41 und S 42 uneingeschränkt fotografieren. Und so entsteht gleichzeitig auch eine bunte Sammlung



Die Szene schreckt auch vor ICE-Zügen nicht zurück, hier ein professionell besprühter Wagen im Bahnhof Gesundbrunnen am 21. Juli 2016. Was allein die Farben gekostet haben?

der teils großformatigen „Werke“ an den Zügen. Seltenheitswert haben nach wie vor komplett – von oben bis unten – gestaltete Wagenkästen.

In vielerlei Hinsicht ist die Dokumentation dieser kurzlebigen „Kunstwerke“ für Eisenbahnfreunde der Epoche VI eine durchaus lohnenswerte Angelegenheit. In der Monotonie des alltäglich wiederkehrenden Erscheinungsbildes Berliner S-Bahn-Züge (und auch anderer Fahrzeuge der zeitgenössischen Bahn!) in den bekannten Farben – einmal abgesehen von den mit Werbefolien beklebten Fahrzeugen – bilden die farbenfrohen, teils gut gemachten Graffiti einen abwechslungsreichen Kontrast. Sie sind natürlich auch – verständlicherweise – ein Ärgernis für viele Fahrgäste und für die Deutschen Bahn. Oder haben sich die meisten Fahrgäste lange daran gewöhnt? Diese „Schere im Kopf“ ist immer gegenwärtig.

Eine Frage der Zeit?

Es ist erstaunlich, welche Risiken und Mühen die Szene trotz Sicherheitstechnik, Bewachung und ihr drohenden Strafen auf sich nimmt, um ans Werk zu gehen, zumal ihre teils sehr aufwendigen Ergebnisse früher oder später wieder vollends entfernt werden.

Die Gefahr terroristisch motivierter Anschläge in Deutschland könnte dahin führen, dass künftig die Sicherheitsstandards zur Bewachung von Zü-

gen der Deutschen Bahn erhöht werden. Ob dann die Graffiti verschwinden werden, steht völlig offen. Oder steigert das den Reiz für die Akteure erst recht?

Möglich ist auch, dass das Phänomen, das sich zwischen Kunst und Vandalismus bewegt, aufgrund eines aus heutiger Sicht wenig vorstellbaren, aber vielleicht doch stattfindenden Wandels – sich von selbst verflüchtigt und der Vergangenheit angehören wird. Möglich ist alles ... *Marc Schnell*

Gewöhnungseffekt: Vor allem jüngere Leute nehmen kaum noch Notiz von den Graffiti





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



„Oberhof, Oberhof! Bahnhof der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft.“ Sonderfahrt mit der 95 027 am 15. September 1984

R. Heym

■ Zum Beitrag „Menschenleer“ im Heft 6/17:

Der Bahnhof Oberhof ist in seiner ganzen Anlage der Inbegriff von schöner, alter Eisenbahn. Schade, dass ihn keiner mehr recht zu brauchen scheint. Was

war da früher für ein Betrieb! Ich entsinne mich, dass bei Bauarbeiten am Tunnel alle Züge in Oberhof endeten bzw. begannen, und man in Bussen hinüber nach Crawinkel fuhr, wo es dann wieder per Zug wei-

terging. Auch diese Strecke ist tot! Schade in jeder Hinsicht.

Harald Schefflein, Sonneberg

■ Zum Beitrag „Besuch aus den Niederlanden“ im Heft 6/17:

Der Bericht suggeriert, dass es erst nach dem II. Weltkrieg eine direkte Verbindung von Bad Wildungen über das Ruhrgebiet in die Niederlande gegeben hat. Tatsächlich existierte bereits 1939 ein Lauf von und nach Arnheim mit dem Paar E 175/176 (Bad Wildungen an 16:48/ab 17:23). Wann diese Verbindung aufgenommen wurde, weiß ich nicht.

Meinolf Drüll, Biebergemünd

■ Zum Porträt der Baureihe 03 im Heft 6/17:

Zum Foto der 03 295 in Leipzig 1964: Zwei Fakten zum Datum 8. August 1964 (Urheberangabe) stören mich:

1. Die Lok war zu dieser Zeit im Bw Leipzig West beheimatet. Soweit in Ordnung.
2. Zur nach den Schattenwürfen möglichen Uhrzeit ca. 6:30 Uhr

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 Prühlstr. 34

Buchhandlung Bernd Kohrs

22927 Großhansdorf Eilbergweg 5A

Buchhandlung Mahnke

27265 Verden Große Str. 108

Buchhandlung Decius

30159 Hannover Marktstr. 52

Train & Play KG

30159 Hannover Breite Str. 7

Pfankuch Buch

38100 Braunschweig Kleine Burg 10

Goethe-Buchhandlung

40549 Düsseldorf Willstätterstr. 15

Buchhandlung Emil Müller

42287 Wuppertal Meckelstr. 59

Technoshop Modelleisenbahn

46238 Bottrop Scharnhölzstr. 258

Buchhandlung Scheuermann

47051 Duisburg Sonnenwall 30

Fachbuchhandlung Jürgen Donat

47058 Duisburg Ottilienplatz 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 Eisenb.-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

Service rund ums Buch Uwe Mumm

75180 Pforzheim Hirsauer Str. 122

gab es keinen Zug mit einer Doppelstockeinheit. Der von mir besagte D 201 hatte nach dem Kursbuch 1. und 2. Klasse, konnte also keine DGB-Einheit haben. Ich habe mich dann für den D 201 entschieden, möglicherweise war ein Ersatzwagenzug dran oder man hatte das im laufenden Fahrplan geändert. Das ist aber an sich selten.

Die Auflösung: Geht man nun vom Datum 9. August 1967 aus, so war die Lok tatsächlich im Bw Leipzig Süd beheimatet. Und der Zug ist dann der E 321 nach Frankfurt (Oder), den die 03 bis Cottbus bespannt hat.

Dieser E 321 hatte nur die 2. Klasse und demzufolge eine DGB-Einheit. Die Abfahrt war 6:48 Uhr. Alles stimmt. Und die Ursache wäre etwas, was uns allen schonmal passiert ist: Ein Beschriftungsfehler.

Wolfgang Müller, Leipzig

■ Zum Beitrag „Ins Bergische“ im Heft 7/17:

Die Serie über die Geschichte der heutigen S-Bahnlinien an Rhein und Ruhr gefällt mir sehr. Bin gespannt, was da noch alles zu Tage gefördert wird.

Hilmar Groß, Dortmund

Früher haben Sie die Kartenausschnitte oft viel zu klein

abgedruckt, ich konnte trotz Lesebrille nichts erkennen. Das sieht jetzt auf der Seite 98 besser aus. *Stefan Kunze, per E-Mail*

■ Zum Beitrag „Ein Tunnel für die Emscher“ im Heft 6/17:

Die Eisenbahn besteht nicht nur aus ICEs, 218ern und großen Bahnhöfen. Sie sollten in jeder Ausgabe solch einen außergewöhnlichen Betrieb vorstellen, der sich am Rand des großen Systems schienengebundenen Verkehrs bewegt.

Gerhard Taft, Bad Münstereifel

■ Zum Beitrag „Zweiter Frühling für CARL?“ im Heft 6/17:

Die Beiträge von Rolf Löttgers lese ich immer gern. Er ist absoluter Fachmann, bringt die Fakten, schreibt aber darüber hinaus herrlich kurzweilig. Gern mehr von ihm!

Dieter Bäseler, Karlsruhe

■ Zum Beitrag „Montag ist Schluss“ im Heft 5/17:

Schöne Erinnerungen an die 44er auf der Rampe hinauf nach Blankenheim. Ist das alles schon so lange vorbei? Was waren die Loks immer erstklassig geputzt. Die liefen doch wie Uhrwerke. Da reicht keine Sonderfahrt heran! *René Hüfner, Bad Lausick*

Modellbahnen Mössner

79261 Gutach Landstr. 16 A

Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto

80634 München Schulstr. 19

Eisenbahn Treffpunkt Schweickhardt

86391 Stadbergen Wankelstr. 5

Buchhandlung Jakob

90402 Nürnberg Hefnersplatz 8

Ritzer Modellbahnen

90419 Nürnberg Bucher Str. 109

Modellspielwaren Helmut Sigmund

90478 Nürnberg Schweigergerstr. 5

Friedrich Pustet

94032 Passau Nibelungenplatz 1

Buchhandlung Kleinschmidt

95028 Hof Ludwigstraße 13

Schöningh Buchhandlung

97070 Würzburg Franziskanerplatz 4

Andreas Kreuz – EB-Fachbuchhandlung

99084 Erfurt Andreasstraße 11

Österreich

Buchhandlung Herder

1010 Wien Wollzeile 33

Buchhandlung Nikolaus Mauritz

1020 Wien Novaragasse 44/Lokal 1

Technische Fachbuchhandlung

1040 Wien Wiedner Hauptstr. 13

Leporello – die Buchhandlung

1090 Wien Liechtensteinstr. 17

Leykam Buchhandels GmbH

8010 Graz Stempfergasse 3

Belgien und Niederlande

B.V.S. – Shop-Eisenbahnbüchershop

8200 Brugge 2 Stationslaan 2

van Stockum Boekverkopers

2512 GV Den Haag Westeinde 57

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

✉ Lok Magazin ABO-SERVICE

Postfach 1280, 82197 Gilching

☎ Tel.: 0180 5321617*

☎ oder 08105 388329 (normaler Tarif)

☎ Fax: 0180 5321620*

✉ E-Mail: leserservice@lok-magazin.de

☎ www.lok-magazin.de/abo oder

☎ www.lok-magazin.de/archiv

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

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

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63220000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzugs erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Voraussage angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

REDAKTION

(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)

✉ Lok Magazin

Infanteriestr. 11a, D-80797 München

☎ www.lok-magazin.de

☎ redaktion@geramond.de

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

ANZEIGEN

selma.tegethoff@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 431 | 8/2017 | August 2017 | 56. Jahrgang

Lok Magazin, Tel.: +49 89 130699-720

Infanteriestr. 11a, D-80797 München

Herausgeber: Rudolf Heym,

rudolf.hey@geramond.de

Verantwortlicher Redakteur: Florian Dürr

(verantwortlich für den redaktionellen Inhalt)

Redaktion: Michael Hofbauer (Chefredakteur),

Martin Weltner, Thomas Hanna-Daoud

Redaktionsassistentin: Brigitte Stüber

Ständige Mitarbeiter: Dirk Endisch, Friedhelm Ernst,

Thomas Feldmann, Markus Inderst, Andreas Knipping,

Hans-J. Lange, Dr. Rolf Löttgers, Uwe Miethe, Wolfgang

Jüllmann, Eduard Süßmann,

Oliver Strüber, Joachim Volkhard, Malte Werning

Junior Producerin: Amira Füssel

Verlag: GeraMond Verlag GmbH

Infanteriestr. 11a, 80797 München

www.geramond.de

Geschäftsführung: Clemens Hahn

Gesamtanzeigenleitung: Thomas Perskowitz

(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Mediabroker: Selma Tegethoff,

selma.tegethoff@verlagshaus.de,

Tel. +49 (0) 89 13 06 99 528

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017

www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:

Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb, Unterschleißheim

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften:

Andreas Thorey

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: LSC Communications Europe

Druckvorstufe: Cromika, Verona

Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher

Genehmigung des Verlages. Alle Angaben in dieser

Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom

Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung

übernommen werden.

© 2017 by GeraMond Verlag

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge sind urheber-

rechtlich 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.

ISSN: 0458-1822 | 10813

TITELTHEMA

Neues Konzept: VT 23/24



G.Bothe/Sig. D.Bothe

Aus heutiger Sicht, da fast der gesamte Reisezugverkehr von Triebzügen gefahren wird, erscheint es mutig, wie sich in den 60er-Jahren die Bundesbahn daran machte, mit den komfortablen Dieseltriebzügen der Baureihen VT 23 und VT 24 gegen die Übermacht lokbespannter Züge anzugehen.

GESCHICHTE

Eisenbahn auf Rügen



BJW Bai

Am 5. Oktober 1936 wurde in Anwesenheit des Reichsbahn-Generaldirektors Julius Dorpmüller der Bahnbetrieb über die neue Strelasundquerung eröffnet. Nun war Rügen verkehrstechnisch keine Insel mehr. Doch die Eisenbahngeschichte dort hatte schon viel früher begonnen.

FAHRZEUGPORTRÄT

100 Jahre preußische G 12



Rudolf Heym

1917 – im vorletzten Jahr des Ersten Weltkrieges – schlug die Geburtsstunde der preußischen Güterzuglokomotive der Gattung G 12. Ein Drillingstriebwerk, die bullige und kompakte Form und die Belpaire-Feuerbüchse wurden ihr Markenzeichen. Bis 1976 liefen die letzten im Erzgebirge beim Bw Aue.

FAHRZEUGE

Baureihe 118 in Thüringen



Rudolf Heym

Ein Vierteljahrhundert lang prägte die Baureihe 118 das Bild des Eisenbahnverkehrs in Thüringen. Die Loks zogen D-Züge im Saaletal, Eilzüge, Personenzüge auf Steilstrecken und waren auch vor Güterzügen zu sehen. 1997 endeten ihre Einsätze – ein Rückblick in Wort und Bild.



**NICHT VERPASSEN:
DAS LOK MAGAZIN 9/2017
ERSCHEINT AM 18. AUGUST 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:

110 621 mit Personenzug Roßwein – Hainichen – Niederwiesa – Karl-Marx-Stadt im Striegistal bei Böhrigen am 2. August 1984

Rudolf Heym

Faszination Straßenbahn!



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

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.strassenbahnmagazin.de/abo



