

GESCHICHTE

- Reichsbahn auf Rügen
- Schmalspurbahnen der DB
- Strecke Essen – Münster



FAHRZEUGE

- E 69 in Heidelberg
- ČSD-Schienenbusse
- Die letzten Köf III

LOKMagazin

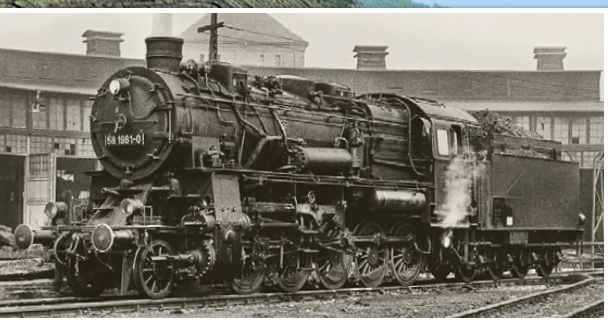
9/2017 September | EUR 7,90

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

LOKMagazin

AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE

WWW.LOKMAGAZIN.DE



Fahrzeugporträt:
Alles über die
preußische G12



VT 23/24 der DB

So veränderte er den Nahverkehr



Echtes Bahnerlebnis! In Vorbild und Modell

eisenbahn
Modellbahn magazin

9 September 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 603 EUR 7,50 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

Diesel-Paradies Ulm – Lindau



Großer Wandel: Was sich auf der „Südbahn“ alles ändert

**Steilstrecken-Einheitslok
Baureihe 85
in Vorbild & Modell**

Mit exklusiven Farbzeichnungen zum Ausklappen: 85 001 & 85 007

Getestet: Das bietet die neue 85 007 von Roco in H0



Jetzt neu am Kiosk!

EUR 8,25 (A) - Sfr. 12,00 (CH) - EUR 8,70 (BeNeLux)

DR der Achtziger in H0



Ostalgie pur auf Modulen

Landsberg und Lübeck
Vorbildgetreue Anlagen in H0 & Z
ÖBB-Klassiker im H0-Test
4061/1046 von Rivarossi und Roco
50 Jahre Museumsbetrieb
Deutsche Veteranen bei der MBS

125 Jahre D-Zug
Premiere Berlin – Köln



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

Die Loks der Baureihe 62 ...

... gehörten zu den Pechvögeln der Eisenbahngeschichte. Sie sahen wunderbar aus, brachten ihre Leistung, aber niemand konnte sie gebrauchen! Erst standen sie bei Henschel in Kassel auf dem Werkshof und die Reichsbahn nahm sie nicht ab. Da wird man im wahrsten Sinne des Wortes reif für die Insel: Einige von ihnen verfrachtete man per Schiff nach Rügen. Dort pendelten sie dann schon vor dem Bau des Rügendamms zwischen Altefähr und Saßnitz. Zum Glück machte Carl Bellingrodt dort einmal Urlaub – Arbeitsurlaub – und schuf einige seiner wohl schönsten Bilder. Eines davon sehen Sie unten.

Mehr zu Rügen finden Sie ab Seite 74, Florian Dürr war kürzlich dort. Ihnen wie stets an dieser Stelle Freude und Genuss beim Blättern und Lesen in unserem *LOK Magazin*!

Herzlich, Ihr

Rudolf Heym



Schöner kann man Eisenbahn nicht in Szene setzen:
Am 21. Juni 1932 hatte Carl Bellingrodt den Hang oberhalb des Bahnhofes Lietzow erklettert und die Anfahrt der 62 006 aufgenommen. Rauch und Dampf wirken wie komponiert, das Licht spielt mit und über allem thront das Schlösschen

Carl Bellingrodt/
Slg. W. Schmitz



DB Cargo: Abkehr vom Sparkurs

8



Privatbahnen:
Der neue Desiro für den RRX

14

LOKMagazin
www.lok-magazin.de

Heft
September
2017

9



AKTUELL

DB

- DB Cargo: Abkehr vom Sparkurs 8
- S-Bahn München: Modernisierung geplant 11

Privatbahnen

- RRX: Desiro HC RRX erstmalig vorgestellt 14

Bahnindustrie

- Stadler: FLIRT in neuen Varianten 18

Museum

- EF Witten: Friedrich wird aufgearbeitet 20

Österreich

- Nightjet: Probleme im Betriebsablauf 24

Schweiz

- Südostbahn: Einstieg in den Fernverkehr 28

Weltweit

- Großbritannien: Elektrifizierung abgesagt 30

Mit zwei Loks

- Güterzüge nach Blankenstein (Saale) 110

Rubriken

- Leserbriefe, Händler, Impressum 112
- Vorschau 114

TITEL

Unauffällige Quadratschädel

Heute sind Triebzüge fast das alleinige Transportmittel im Reisezugverkehr. Um 1960 war das völlig anders: Ein vierachsiger Diesel-VT für den Regionalverkehr war etwas absolut Neues, noch dazu mit Luftfederung und Neigetechnik 32

Zum Titelbild

Wegen ihrer Markanten Kopfform wurden die Triebzüge der Baureihe 624 – hier aufgenommen in Eller – auch Quadratschädel genannt



Robin Fell/Sg. Eisenbahnstiftung

74 Die Eisenbahn auf der Insel Rügen



Wo fährst Du noch? Reihe 335

70



Die Strecke Essen – Haltern

88

FAHRZEUGE

Im Krieg und im Frieden

Die preußische G 12 wird 100 Jahre alt – ein Porträt. War sie die erste Einheitslok? War sie eine Kriegslok? Andreas Knipping räumt mit diversen Klischees auf

44

2015: Denkmal

Eine kleine Dampfspeicherlok der Firma Hohenzollern von 1911 und ihr Schicksal

56

Fern der Heimat

Eigentlich waren die fünf Bo-Elloks der Baureihe E 69 eng mit ihrer Heimatstrecke Murnau – Oberammergau verbunden. Doch dann mussten zwei nach Heidelberg zum Rangieren. Und das klappte erstklassig!

58

Die Blechkiste

Erinnerungen an die Neubautenderloks der Baureihe 65.10 der Reichsbahn

64

Yellow Submarine

RegioNova: Die tschechischen Umbautriebwagen der Baureihe 814

66

Es gibt noch immer Arbeit

Serie: Wo fährst Du noch? Dieses Mal geht es um die Kleinloks der Reihe 335

70

GESCHICHTE

Erweitertes Festland

Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs auf der Insel Rügen bis in unsere Tage

74

Das historische Bild

220 030 in Lübeck im Sommer 1982

86

An den Rand des Münsterlands

Die S-Bahn an Rhein und Ruhr und ihre Geschichte – die S 9 von Gelsenkirchen-Buer Nord bis nach Haltern

88

Schwarzes Gold

Die Eisenbahn im Lugau-Oelsnitzer Revier – der Steinkohlenbergbau in der DDR und das interessante Museum

94

233 Kilometer

Geschichte aller Schmalspurbahnen, die nach dem Ende des Krieges unter der Regie der Bundesbahn weiterführen

98

Dünen-S-Bahn

Zwischen Frankreich und Belgien fuhren direkt an der Küste Saisonzüge

108

Rücktitel

144 035 verlässt den Ersinger-Tunnel

116

Der Roßberger mit TRAXX

Bis vor einigen Monaten war der Roßberger Kieszug (Roßberg – Kressbronn) noch eine Leistung von DB Cargo. Zeitweise setzte die Güterbahn hier die letzten verbliebenen Güterzugloks der Baureihe 225 ein. Inzwischen wird der Zug inzwischen von Rail Cargo Austria befördert, diese hat das Eisenbahnunternehmen IGE mit der Traktion beauftragt. Am 6. Juli 2017 bespannt 285 106 den „Roßberger“ (Foto bei Meckenbeuren). In Ausnahmefällen setzt die IGE aber auch eine Gravita vor dieser Leistung ein

Matthias Imhof



Betrunkener Lokführer

■ Zu abrupt ging zwei Reisenden das Anfahren und Bremsen eines Lokführers auf der Fahrt von Aachen nach Stolberg vorstatten. Als sie ihn auf sein Fahrverhalten ansprachen, wirkte er stark berauscht. Ein Alkoholtest, den die herbeigerufene Polizei durchführte, ergab einen Wert von mehr als zwei Promille. Für den Lokführer war der Dienst damit vorbei, auch die Fahrerlaubnis wurde ihm entzogen.

AWA

Verspätung wegen Pistole

■ Für ein Großaufgebot an Polizei und SEK sorgte ein betrunkenen Passagier eines EC Prag – Kiel. Mit einer – wie sich erst später herausstellte – Plastikpistole bedrohte er Mitreisende und Personal. Nachdem der Zug in Herzberg gestoppt wurde, konnte der mittlerweile in einem Wagen eingesperrte Mann festgenommen werden. Mit zwei Stunden Verspätung ging die Fahrt nach dem Vorfall endlich weiter.

AWA



Horia Radulescu

Vom Sattel an die Theke

■ Vom Sattel an die Theke – diesen für Eisenbahnreisen eher ungewöhnlichen Weg verkürzt nun die Rumänische Staatsbahn CFR dank eines neuen Speisewagens mit Fahrradabteil. CFR baute einen WRlee 89-76 IC-Bistro-Speisewagen um; dieser gehört zu einer Serie bis 2003 aus Görlitzer Y/B B 20-50 (Bj. 1982-84) umgebauten Waggons. Der Wagen bietet seither auch Platz für Fahrräder. Es dürfte der einzige Wagen mit einer solchen Kombination sein.

HR



Besonders im Stahlverkehr kam es bei DB Cargo zuletzt zu Kapazitätsengpässen. Ein Jahr zuvor, am 8. Juli 2016, rollte es noch, als 185 252 bei Rönkhausen (Strecke Hagen – Siegen) einen Coilzug befördert F. Dürr

DB CARGO

Abkehr vom Sparkurs

Fehlendes Personal, keine Loks und Wagenmangel – bei DB Cargo summierten sich die strukturellen Probleme im Juni massiv: Tagelang standen die Räder von Güterzügen still. Jetzt rückt die DB-Gütertochter vom radikalen Sanierungskurs ab, will mehr Stellen schaffen und neue Loks kaufen

Seit dem Verkauf von rund 200 Loks der Baureihen 151 und 155 an Railpool/Toshiba zum Jahreswechsel, dem Beschluss, noch in diesem Jahr 350 Mitarbeiter zu entlassen sowie der Umstellung von neun Produktionszentren auf nur noch drei Produktionskorridore häufen sich bei DB Cargo die Probleme aufgrund fehlenden Personal, Lok- und Wagenmangel. Der negative Höhepunkt wurde im Juni 2017 erreicht. Hunderte Züge standen deutschlandweit teilweise tagelang in Ausweichgleisen. Im Kaliverkehr für die K+S-Gruppe mussten zahlreiche Züge an Konkurrenten wie Railbox oder Erfurter Bahnservice (EBS) abgegeben werden, da DB Cargo nicht im Stande war, die Leistungen selbst zu fahren. Auch andere Branchen sind von den mangelnden Kapazitäten DB Cargos betroffen, etwa der kombinierte Verkehr und die Stahlindustrie. Letztere moniert eine be-

reits seit Jahresbeginn nicht ausreichende bzw. vertragsgemäße Versorgung mit Leerwagen. Dies führte zu einer kurzfristigen Verlagerung von Gütern auf den Lkw bis hin zu Anlagenstillständen. Mitte Juli hat sich die Situation etwas verbessert. DB Cargo versucht seither, den Rücklauf zu beschleunigen, die Waggons für die Stahlindustrie in der Instandhaltung zu bevorzugen und zudem neue Wagen zu beschaffen. Besonders Waggons, welche im Transport für die Stahlindustrie benötigt werden, wurden in den letzten Jahren vermehrt verschrottet.

Ende des Sparkurses

Die massiven Kundenbeschwerden, die gute Konjunktur und Trassenpreissenkung durch den Masterplan Schienengüterverkehr brachten DB Cargo trotz anhaltender Verluste nun zum Umdenken. Anstatt den eigenen Sanierungskurs fortzuführen,

will die DB-Gütertochter im operativen Geschäft keine Stellen abbauen, sondern zusätzliche Stellen und Transportkapazitäten schaffen. Gelingen soll dies mit der Bestellung von bis zu 100 Loks im Gesamtwert von 370 Millionen Euro bei Siemens. Die Rede ist in Presseberichten von 60 plus optional 40 Siemens-Vectron. Zusätzlich ist die Bestellung von 4.000 Güterwaggons geplant. Im Personalbereich sollen laut GDL insgesamt rund 360 Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer, Werkstattmitarbeiter und Wagenmeister neu eingestellt werden. Auch die Betriebsräte und die EVG begrüßen den Kurswechsel, kritisieren aber den Schlingerkurs der Güterbahn. „Es gibt noch viele hausgemachte Schwierigkeiten, die beseitigt werden müssen, damit das Unternehmen wieder in die Erfolgsspur geführt werden kann“, so der EVG-Vorsitzende Alexander Kirchner. AWA



In den NRW-Sommerferien verkehren hier keine Züge: Am 7. Juli 2017 fährt 422 001 bei Bochum-Dahlhausen noch als S 3 Oberhausen Hbf – Hattingen (Ruhr) Mitte an der Ruhr entlang

Matthias Müller

DB NETZ

Bauarbeiten und Umleiter im Ruhrtal

Während der Sommerferien in Nordrhein-Westfalen vom 15. Juli bis zum 28. August 2017 wird der Streckenabschnitt der S 3 nach Hattingen (Ruhr) umfassend modernisiert. Neben den Bauarbeiten am Bahnhof Bochum-Dahlhausen werden zwischen Essen-Steele und Hattingen Gleise und Weichen erneuert. In diesem Zeitraum entfallen die S-Bahnen zwischen Essen Hbf und Hattingen (Ruhr) zeitweise auf verschiedenen Streckenabschnitten. Während zwischen Essen Hbf und Essen-Steele auf die Züge der S 1 nach Dortmund Hbf verwiesen wird, ist zwischen Essen-Steele und Hattingen während der Bauarbeiten ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Während der Bauarbeiten zwischen Essen und Hattingen (Ruhr) wird die Bedienungsfahrt nach Herbede außerplanmäßig über Witten und Wengern Ost geführt. Zwischen Wengern Ost und Herbede verkehren ansonsten keine Güterzüge, lediglich die Sonderfahrten der Ruhrtalbahn von Bochum-Dahlhausen nach Hagen Hbf sind auf diesem Abschnitt unterwegs. Mangels Umsetzungsmöglichkeiten wird der Zug dabei mit je einer Lokomotive an den beiden Zugenden bespannt. Der Zug verkehrt planmäßig von Wanne-Eickel aus und bedient noch zwei Anschlüsse der Schrott- und Stahlindustrie nahe des ehemaligen Haltepunktes Henrichshütte und zwischen Blankenstein (Ruhr) und Herbede. Eingesetzt werden Lokomotiven der Baureihen 261 und 294.

MMÜ

261 102 ist am 17. Juli 2017 unweit der Ruine Hardenstein mit ihrem umgeleiteten Güterzug auf dem Weg nach Witten

Matthias Müller



DB | NEWS

Sonderzüge zur BR-Radltour

Anlässlich der 28. Radltour des Bayerischen Rundfunks (BR) vom 29. Juli bis 5. August 2017 hat das DB-Regionetz Südostbayernbahn Sonderzüge für die Etappe von Gunzenhausen nach Sonthofen eingesetzt. Etappenorte der Radltour 2017 waren Gunzenhausen, Nördlingen, Gersthofen, Landsberg am Lech, Memmingen und Sonthofen. Die Gesamtstrecke von circa 450 Kilometern war auf sechs Tagesetappen aufgeteilt.

MMÜ

Wesel – Bocholt ab 2019 elektrisch

Die DB wird die Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt (Bocholter Bahn, KBS 421) im Dezember 2019 in Betrieb nehmen. Bis dahin werden auch alle Bahnhöfe entlang der Strecke barrierefrei ausgebaut und zwischen Wesel und Hamminkeln die Geschwindigkeit auf 100 km/h angehoben. Ursprünglich war die Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke für 2018 vorgesehen, doch das Planfeststellungsverfahren hatte sich verlängert.

FFÖ

Instandhaltungsstützpunkt Lichtenfels eröffnet

Nach rund 18-monatiger Bauzeit konnte die DB am 1. Juli 2017 den neuen Instandhaltungsstützpunkt in Lichtenfels eröffnen. Für rund 6,5 Mio. Euro entstanden auf dem ehemaligen Bw-Gelände ein Verwaltungsgebäude, Werkstätten und Lagerflächen.

FFÖ



Am 17. Juli 2017 treffen sich zwei 473/473-Garnituren im Bahnhof Pinneberg. Nach 15 Jahren waren die Triebzüge baubedingt für ein Wochenende wieder planmäßig dort anzutreffen

Erik Körschenhausen

DB | NEWS

DB Netz: Oberleitung im Pegnitztal
Ende Juni begann DB Netz mit der Vorplanung für die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz durch das Pegnitztal, die als Projekt des Vordringlichen Bedarfs in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen wurde. Gleichzeitig ist die Ausrüstung mit ETCS sowie die Verlängerung von Überholgleisen für Güterzüge mit 750 Metern Länge vorgesehen. Ergebnisse der Vorplanung werden Ende 2019 erwartet. AWA

S-Bahn Berlin: 15 Jahre Ringbahn
Berlins S-Bahn-Ring mit den Linien S 41 und S 42 wird im Jahr 2017 bereits 15 Jahre alt. Im Jahr 2002 waren die letzten Lücken in den Ringlinien endgültig wieder geschlossen worden. Nach dem Mauerbau 1961 und der Stilllegung auf West-Berliner Seite 1980 war der Zugbetrieb auf dem Ring für viele Jahre unterbrochen gewesen. FFÖ

Anzeige

Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter
www.lokmagazin.de/abo

Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

DB REGIO

Großer Umbau am Bahnhof Altona

Die Deutsche Bahn setzt die Sanierung der Hamburger Tunnelstationen fort. In den Sommerferien wurde die S-Bahnstation Altona im neuen Look fertiggestellt. Wegen der Restaurierung der über 100 Jahre alten Brücken am Lessingtunnel in Altona fahren in den Sommerferien keine S-Bahnen zwischen Altona und Othmarschen, Holstenstraße und Diebsteich. Mitte Juli 2017 kamen nach rund 15 Jahren wieder S-Bahn-Triebzüge der Baureihe 472/473 nach Pinneberg. Wegen Bauarbeiten in Hamburg-Altona wurde die Linie S 21 über Dammtor vom normalen Endpunkt Elbgaustraße nach Pinneberg verlängert. Damit kamen die einstigen Stammfahrzeuge wieder in den Nordwesten des Hamburger S-Bahn-Netzes. EK

DEUTSCHE BAHN

Besseres Halbjahresergebnis

Für die Deutsche Bahn verläuft das Geschäftsjahr 2017 bisher deutlich besser als geplant. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2017 erwirtschaftete der Konzern ein Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) von 1,8 Millionen Euro. Dies entspricht einer Steigerung von 17,1 Prozent. Die Bahn legte am 26. Juli ihre Halbjahresbilanz vor. Bahnchef Richard Lutz erhöhte aufgrund der guten Zahlen die Umsatz- und Gewinnprognose für das Jahr 2017. Ende März hatte Lutz, der seit 2010 das Finanzressort leitet, vorsichtig von einem EBIT von gut 2,1 Milliarden Euro gesprochen. Ende Mai hatte er angedeutet, dass die Zahlen besser ausfallen könnten. „Den Rückenwind aus dem letzten Jahr haben wir mitgenommen. Wir sind im Aufwind“, sagte er. Gut entwickelten sich im ersten Halbjahr vor allem der Fernverkehr, die Logistik-Gesellschaft DB Schenker sowie der Auslands-Personenverkehr von DB Arriva. Im Fernverkehr rechnet die Bahn bis Jahresende mit einem neuen Fahrgastrekord. Auch bei der angestrebten höheren Pünktlichkeit der Fernzüge ist die DB auf Kurs. Im ersten Halbjahr lag die Quote bei 81,1 Prozent und damit über dem Ziel für das Gesamtjahr (81 Prozent). „Unser Regional- und Fernverkehr stimmt sich viel enger als früher mit der Infrastruktur ab“, sagte Lutz. Die DB manage Baustellen inzwischen so, dass der Fernverkehr möglichst wenig davon beeinträchtigt werde. LM



Die S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 420 sind wieder im Münchner Stammstreckentunnel anzutreffen. 420 465 und 420 470 erreichen als S 2 am 24. Juni 2017 in München Hauptbahnhof (tief) Frederik Buchleitner

S-BAHN MÜNCHEN

Modernisierung der Fahrzeugflotte

Die S-Bahn München modernisiert ihre Fahrzeugflotte. In den kommenden drei Jahren wird der Innenraum aller 238 Fahrzeuge der Baureihe 423 umgestaltet. Angesichts der stark wachsenden Bevölkerung im Großraum München sollen die Platzkapazität in den Fahrzeugen erhöht und die Betriebsstabilität verbessert werden. So soll beispielsweise ein offeneres Raumkonzept mit breiteren Durchgängen den Passagierfluss verbessern. Um die Stärke der Fahrzeugflotte während der Modernisierungsphase zu halten, setzt die S-Bahn München künftig wieder mehr Triebzüge der Baureihe 420 ein. Zusätzlich zu den heute bereits verkehrenden 15 Fahrzeugen werden weitere 21 gebrauchte Fahrzeuge in die Flotte der Münchner S-Bahn integriert. Die ersten vier dieser Gebrauchtfahrzeuge sind seit Juni in München (Siehe auch LM 8/2017), werden seit 24. Juni 2017 auf der S-Bahn-Linie 2 eingesetzt und befahren dank der nachträglich eingebauten Einrichtung für Linienzugbeeinflussung (LZB) auch wieder den Stammstreckentunnel. LM

NBS LAUFACH – HEIGENBRÜCKEN

Weiterhin Nachschub im Spessart

Auch nach der Stilllegung der alten Spessarttrampe Laufach – Heigenbrücken mussten schwere Güterzüge im Spessart nachgeschoben werden. Vor allem bei feuchter Witterung blieben in den vergangenen Wochen Güterzüge auf einer Steigung vor der neu eröffneten Umfahrungsspange (NBS) liegen und benötigten zum Teil Schubunterstützung. Am regnerischen 28. Juni 2017 rollte ein 3.500 Tonnen schwerer Güterzug nach Laufach zurück, nachdem er die Steigung nicht bewältigen konnte. Zwei Schubloks – geschoben wurde mit Loks der Baureihe 185 – brachten den Zug dann schwingvoll in die neue Umfahrungsspange. Am 6. Juli 2017 wartete ein Zug in Laufach ab, bis die Schienen wieder trocken waren, um die Fahrt fortsetzen zu können. Auch am 26. Juli und am 1. August blieben Züge in der Steigung stecken. Die neue Umfahrungsspange Laufach – Heigenbrücken ging Ende Juni in Betrieb. Zwischen Laufach und der Gleisverschwenkung in die NBS verfügt die Altstrecke aber noch über die steilen Neigungsverhältnisse der Spessarttrampe. AW/LM

DB | NEWS

Baurecht für die Südbahn

Die DB hat für die Elektrifizierung der Südbahn das Baurecht auf allen Planfeststellungsabschnitten erhalten. Damit liegt die DB im Zeitplan und kann die Baumaßnahmen im Frühjahr 2018 offiziell starten. Erste Arbeiten beginnen dann zwischen Ulm und Laupheim West. Hier gibt es zwischen 10. September und 21. Dezember 2018 eine komplette Streckensperrung mit Schienenersatzverkehr. Auch zwischen Laupheim West und Aulendorf starten 2018 die Bauarbeiten. Auf dem Abschnitt Aulendorf – Friedrichshafen – Lindau sind für kommendes Jahr keine Maßnahmen vorgesehen. FFÖ

Ausbau Knoten Frankfurt (Main)

Am 14. Juni 2017 fiel der offizielle Startschuss für den Ausbau des Knotens Frankfurt (Main) Hauptbahnhof. Erstes Projekt ist der zweigleisige Ausbau des Homburger Damms zwischen Frankfurt-Höchst und Hauptbahnhof, das 130 Mio. Euro kostet und 2021 abgeschlossen sein soll. Stufenweise folgen weitere Projekte im Rahmen des Programms „Frankfurt RheinMain Plus“. Neben der Erweiterung des Knotens Stadion sind auch Maßnahmen im südlichen Hauptbahnhof vorgesehen. FFÖ

Bahnhof Fröndenberg modernisiert

Nach zwei Jahren Bauzeit ist im Juni 2017 der modernisierte Bahnhof Fröndenberg eröffnet worden. Dort wurden der Bahnsteig und die Unterführung erneuert. Außerdem hat DB Netz AG die Signaltechnik angepasst, um den Anschluss von Dortmund in Richtung Menden sicherzustellen. MMÜ

BAUREIHEN | TICKER

Baureihe 120

Bei der Baureihe 120 waren Ende Juli 2017 Abstellungen zu registrieren. Die DB-Fernverkehr-Elloks 120 122 und 120 154 wurden am 26. Juli 2017 mit einem PbZ nach Hamm zum Stillstandsmanagement überführt und dort abgestellt. 120 122 ist mit Fristablauf zugestellt, 120 154 ist mit einem größeren Trafoschaden in Hamm abgestellt. LM

Baureihe 185

Seit einigen Wochen sind wieder angemietete Lokomotiven von der Lok-Leasinggesellschaft MRCE bundesweit für DB Cargo im Einsatz: Seit 28. Juni 2017 fahren die Elloks 185 555, 567 und 573 wieder für die Güterbahn, einen Tag später gesellte sich noch 185 551 dazu. Seit 11. Juli 2017 führt DB Cargo außerdem die drei Leihmaschinen 185 637, 639 und 679 in ihrem Fahrzeugbestand. SI

Baureihe 425

DB Regio wird über Dezember 2019 hinaus für sieben weitere Jahre (optional noch ein weiteres Jahr) die RB-Linie 27 Mönchengladbach – Köln – Koblenz betreiben. Hierfür erhalten die Triebzüge der Baureihe 425 ein umfangreiches Re-Design. Das sieht zum Beispiel eine neue Sitzpolsterung, Steckdosen, Videoüberwachung, Fahrgastzählsysteme und ein neues Fahrgastinformationssystem vor. AWA



Im Mai und Juni 2017 fanden regelmäßig Personalschulungsfahrten auf den neuen RAB-245 statt. Mitte Juni war 245 036 zu Schulungszwecken mit einem IRE bei Biberach unterwegs nach Ulm Franz Bentele

BAUREIHE 245

Planeinsatz in Ulm angelaufen

Seit 31. Juli 2017 sind die drei seit April an die DB-Regio-Tochter RAB Ulm ausgelieferten Maschinen der Baureihe 245 planmäßig auf der Südbahn (Ulm – Friedrichshafen – Lindau) im Einsatz. Eine Lok erreicht seither dreimal täglich den Bodensee und bespannt anstelle einer 218 die Doppelstockzüge der Relation Stuttgart – Lindau auf der Dieselmagistrale. Montag bis Freitag werden die Züge 4205, 4213, 4214, 4223, 4224 sowie 4234 nun mit den neuen Loks gefahren. Zum Fahrplanwechsel im Dezember ist geplant, den heute viertägigen Umlauf der Baureihe 218 vor den Doppelstockzügen komplett auf die Baureihe 245 umzustellen. Dies stellt allerdings einen momentanen Planungsstand dar, der sich bis im Dezember nochmals ändern kann. FBE

BAUREIHEN-NEWS



Baureihe 3442

Mitte Juli erhielt DB Regio mit 3442 200 und 3442 203 die ersten von 16 Talent 2 der Baureihe 3442. Diese werden ab Dezember im Netz „Gäu-Murr“ (Crailsheim – Stuttgart – Freudenstadt/Rottweil – Konstanz) eingesetzt. Wenige Tage nach der Auslieferung wurde mit Probefahrten auf den zu befahrenden Strecken begonnen. Am 11. Juli 2017 passiert ein solches Fahrzeug Böblingen AWA, Foto: Michael Dostal



Baureihe 102

Am 15. Juni 2017 wurde eine sechstellige Garnitur der neuen München-Nürnberg-Express-Doppelstockwagen von Skoda zusammen mit den Loks 102 001 und 102 002 nach Deutschland überführt. Kurze Zeit später starteten Testfahrten um Nürnberg. Im Juli absolvierte die Zuggarnitur mehrere Testfahrten auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim – Stuttgart (Foto bei Hockenheim) AWA, Foto: Charly Kissel



294 797 verlässt am 18. Juni 2017 mit einem schweren Militärzug Grafenwöhr mit dem Ziel Acht in den Niederlanden Matthias Müller

PRESSATH – GRAFENWÖHR LAGER

Starker Militärverkehr

Bis zum Frühsommer herrschte starker Militärverkehr auf der Anschlussbahn nach Grafenwöhr Lager. Aus zahlreichen Mitgliedstaaten der Europäischen Union verkehrten angesichts der weltweit zugespitzten Sicherheitslage an einzelnen Tagen täglich bis zu drei Güterzüge ins oberpfälzische Grafenwöhr. Sie führten zum Teil auch Personenwagen im Zugverband. Während die Züge vom jeweiligen Abgangsbahnhof bis Weiden (Oberpfalz) oder Pressath mit der Baureihe 232 bespannt werden, müssen die Züge nach Grafenwöhr Lager wegen des zu hohen Gewichts der Baureihe 232 von Lokomotiven der Baureihe 294 übernommen werden. Schwere Züge werden daher in zwei Teilen abgefahren. MMÜ

BERLIN – DRESDEN

Ausbau bis Blankenfelde noch 2017

Noch in diesem Jahr beginnt die DB mit den vorbereitenden Maßnahmen zum Ausbau der Dresdner Bahn zwischen Berlin-Südkreuz und Blankenfelde. Die 1875 eröffnete Strecke im Süden Berlins wird heute von der S 2 sowie im Norden auch von Güterzügen befahren. Der Ausbau sieht neben den zwei S-Bahngleisen zwei neue und elektrifizierte Fernbahngleise vor, die auch eine schnelle Verbindung zwischen Berlin Hbf (unten) und dem Flughafen Berlin-Brandenburg ermöglichen sollen. Mittlerweile gibt es für zwei der vier Planungsabschnitte eine Baugenehmigung. Am 29. Juni 2017 hat das Bundesverwaltungsgericht nach einer Klage diese für Abschnitt 1 rechtskräftig bestätigt. FFÖ

GÄUBAHN SINGEN – STUTTGART

Neigetechnik-Ausbau kommt

Auf der Gäubahn Stuttgart – Singen (– Zürich) werden künftig wieder Fernverkehrszüge mit Neigetechnik zum Einsatz kommen. Darauf einigten sich auf Drängen Landes Baden-Württemberg das Bundesverkehrsministerium und DB Netz. Da DB Fernverkehr den Einsatz von Neigetechnikzügen bislang ablehnt, wird es auf Neigetechnik-Züge der SBB hinauslaufen. Ein genauer Zeitplan für den Ausbau besteht noch nicht, allerspätestens soll die Fertigstellung 2030 erfolgen. Die Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich soll dadurch von drei auf zwei Stunden und 15 Minuten sinken. AWA

Lesen Sie noch oder sammeln Sie schon?



GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

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

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

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



Mit dem Triebzug 462 001 für den Rhein-Ruhr-Express drehte Siemens am 12. Juli 2017 einige Runden auf dem Testgelände in Wegberg-Wildenrath. 2018 startet der Planbetrieb mit den Fahrzeugen Bernd Piplack

ABELLIO/NATIONAL EXPRESS

Desiro HC RRX präsentiert

Ende 2018 sollen die neuen Siemens-Nahverkehrszüge vom Typ Desiro HC RRX in den Planeinsatz in Nordrhein-Westfalen gehen. Dann soll der Vorlaufbetrieb zum Rhein-Ruhr-Express aufgenommen werden. Im Juli 2017 boten Hersteller und Besteller schon mal einen Einblick in das neue Fahrzeug

Rund 18 Monate vor dem Start des Planeinsatzes hat der Bahntechnik-Hersteller Siemens umfangreiche Tests an den neuen Fahrzeugen für den Rhein-Ruhr-Express (Baureihe 462) gestartet. Sieben Fahrzeuge sollen in den kommenden Monaten in Betrieb gesetzt werden. Zuerst steht ein umfangreiches Testprogramm im Siemens-Prüf- und Validationscenter (PCW) im nordrhein-westfälischen Wegberg-Wildenrath auf dem Programm. Später absolvieren die Züge weitere Testfahrten im öffentlichen Bahnnetz. Siemens war im März 2015 von den am RRX-Projekt beteiligten Zweckverbänden mit der Lieferung von 82 Desiro-HC-RRX-Elektrotriebzügen beauftragt worden.

Präsentation im PCW

Am 12. Juli 2017 präsentierte Siemens gemeinsam mit Vertretern der Aufgabenträger in Wegberg-

Wildenrath die ersten RRX-Triebzüge der Baureihe 462. Dabei handelt es sich um eine auf der Desiro-Plattform basierende Neuentwicklung für den Rhein-Ruhr-Express (Desiro HC RRX). Jede Zügeinheit besteht aus vier Wagen. Die angetriebenen End- bzw. Steuerwagen verfügen jeweils nur über ein Deck, die beiden Mittelwagen sind als Doppelstockwagen ausgeführt. Die Züge sind in den Farben Weiß, Grau, Schwarz und Orange gehalten.

Einblicke ins Innere

Das Design des RRX setzt sich auch im Fahrgastraum fort, in den Siemens im PCW ebenfalls Einblicke gewährte. Der Innenraum verfügt über großzügige Sichtachsen und Fensterfronten, die Sitzflächen erscheinen Schmutz- und Verschleißresistent. Die Mehrzweckabteile sind barrierefrei, geräumig und mit

Klappsitzen ausgestattet. Der Führerstand wirkt angemessen groß und die Anordnung der Instrumente übersichtlich und ergonomisch.

Werkstatt in Dortmund

In Dortmund wird aktuell eine Werkstatt für RRX-Züge gebaut. Siemens wird die Züge insgesamt 32 Jahre lang warten. Der Hersteller garantiert mindestens 99-prozentige Verfügbarkeit. Der Zug versorgt die Service-Einrichtung ständig mit Zustandsdaten. Mit vorausschauender Instandhaltung können Fehler schon behoben werden, bevor sie entstehen. Die Spitzengeschwindigkeit von bis zu 160 km/h und Fahrerassistenzsysteme für vorausschauendes Bremsen und Beschleunigen sollen für einen optimalen Verkehrsfluss auf den zum Teil hochbelasteten Strecken im Rhein-Ruhr-Gebiet sorgen. AW



Rechtzeitig für die Sonderzüge zum „Schlagermove“ in Hamburg kam Euro-Express-Ellok 110 169 aus der Lackierkammer. Am 15. Juli 2017 rollt sie frisch lackiert bei Brock-Ostbevern Richtung Elbe

Stefan Klein

EURO-EXPRESS

110 169 in Hausfarben lackiert

Der Sonderzugveranstalter Euro-Express (EE) hat die Ellok 110 169 im Juli 2017 umlackiert. Im Mai 2017 hatte EE dem vorherigen Eigentümer DB Systemtechnik die Lok abgekauft. Zunächst zog sie noch im verkehrsroten Lack die Sonderzüge des Unternehmens aus Münster. In der 28. Kalenderwoche wurde die Maschine im ehemaligen Bw Mönchengladbach umlackiert. Seither fährt sie in den EE-Hausfarben umher, die an die früheren TEE-Farben erinnern. Die Lok wurde im Jahre 1957 unter der Fabriknummer 3629 bei der Firma Krupp gebaut und an die damalige Deutsche Bundesbahn übergeben.

SK

Die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) verlängert noch bis Ende August wochenends NEB 61191 über Rheinsberg hinaus bis zum Bahnhof Stechlinsee am ehemaligen Kernkraftwerk Rheinsberg. Die NEB spricht damit vor allem Ausflügler an, denn das Gebiet um das 1995 stillgelegte AKW ist ein ausgewiesenes Wanderrevier. 650 539 und 650 549 warten am 9. Juli 2017 im Bahnhof Stechlinsee auf Fahrgäste für die Rückfahrt nach Rheinsberg

Bodo Schulz



PRIVATBAHNEN | NEWS

evb: Pinker 628 abgestellt

Am 29. Juli 2017 lief die Frist für den letzten weiß-pink lackierten 628 154 (VT 154) der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) ab. Vor seiner Hinterstellung in Bremervörde pendelte er regelmäßig auf der Strecke Rotenburg – Verden – Nienburg – Minden. Diese Leistungen werden nun von den letzten beiden verbliebenen evb-628, 628 150 und 628 151 im blau-weißem Unternehmensdesign erbracht.

AWA

Tests mit Vectron DE

Mit der Mindener Kreisbahn (MKB) und der zu Enercon gehörenden e.g.o.o. testeten bzw. testen zwei weitere Unternehmen die Vectron DE. Für die Probefahrten wurde die weiß lackierte 247 905 ausgewählt. Nachdem die Diesellok ab Mitte Juni von der MKB im Güterverkehr eingesetzt wurde, erfolgte am 3. Juli 2017 der Wechsel zur Privatbahn e.g.o.o., die sie längerfristig testen möchte.

AWA

ELBA: Heros-218 gemietet

Nach 218 256 ist seit Juni auch die zweite 218 von Heros Rail Rent an ELBA Logistik vermietet. 218 117 war zuvor bei HSL Logistik im Einsatz. Bei Loks tragen nach vor die Lackierung in den Heros-Farben rot, silber und schwarz und kommen hauptsächlich in der Gleisbaulogistik zu Einsatz.

AWA



Bei Neandertal ist der Bayernbahn-Triebzug 133 239 am 18. Juli 2017 als Verstärkerzug unterwegs. Noch bis Ende August setzt die Regiobahn wegen der Totalsperre Wuppertal VT 2E als Verstärker ein Axel Witzke

PRIVATBAHNEN | TICKER

Widerspruch gegen Vergabe

Ein unterlegener Bieter hat Klage gegen die Vergabe des Netz 3a (Stuttgart – Schwäbisch Hall-Hessental – Nürnberg) an Go-Ahead durch die NVBW und die BEG eingereicht. Nun muss die Vergabekammer Karlsruhe über die Erteilung des Zuschlags entscheiden. MMÜ

DLB: Neuer alex-Wagen im Einsatz

Seit Anfang Juli wird der erste von insgesamt 29 modernisierten alex-Wagen der Die Länderbahn (DLB) im regulären Betrieb eingesetzt. Es handelt sich um ehemalige Trenitalia-Wagen (Bauart Bmz) mit elf Abteilen. Die ersten Einsätze erfolgten im Nord-Netz nördlich von München. AWA

Lokomotion: Alle Vectron sind da

Mitte Juli konnte die Auslieferung der acht Vectron für Lokomotion abgeschlossen werden. Die letzte Maschine, 193 777, erhielt abweichend vom Rest eine senfgelbe Grundlackierung mit roten und blauen Streifen. AWA

MRB: Probleme mit 1440

Anfang Juli 2017 kam es erneut zu Abstellungen der Triebzüge der Baureihe 1440 der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB). Ursache waren wieder Probleme an den Radläufen, die vom Hersteller Alstom behoben werden mussten. AWA

REGIOBAHN

VT 2E im Planeinsatz

Anlässlich der in diesem Jahr in Düsseldorf gestarteten Tour de France fuhr die Regiobahn am 1. und 2. Juli auf der von ihr betriebenen S 28 zwischen Düsseldorf Hbf und Mettmann Stadtwald diverse Verstärkerzüge. Zum Einsatz kamen die beiden Ex-AKN VT 2E der Bayern Bahn, VT 2.39 und VT 2.42. Die beiden Triebzüge werden auch für die kurzfristig eingelegten Zusatzzüge zwischen Düsseldorf und Mettmann (nach Wuppertal weiter mit Bus) während der Total-sperrung in Wuppertal herangezogen. Diese verkehren montags bis freitags seit 17. Juli und noch bis 29. August. Am 18. Juli 2017 teilte der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit, dass die Regiobahn die S 28 (Kaarst – Mettmann) bis 2036 weiterbetreiben soll, ab 2021 dann auch bis nach Wuppertal. AWA

CAPTRAIN

Ganzzüge für Claas ab Harsewinkel

Seit Juni bedient Captrain den Gleisanschluss des Landmaschinenherstellers Claas in Harsewinkel (Strecke Gütersloh – Lengerich). Captrain transportiert seither Fertigprodukte wie Feldhäcksler von Harsewinkel nach Bremerhaven, von wo aus die Maschinen per Schiff nach Übersee weitertransportiert werden. Mit Last-Mile-Loks der Baureihe 187 befördert Captrain die Landmaschinen durchgehend vom Claas-Werk in Harsewinkel bis zu den Entladepunkten. „Die schnellen Umlaufzeiten führen zu einer deutlichen Effizienzsteigerung unserer Logistik“, sagt Claas-Logistikleiter Nils Schuelper. Claas und Captrain prüfen derzeit weitere Destinationen. DB Cargo hatte die Bedienung von Claas 2016 aufgegeben. LM



312 021 der AHG überführt zwei mit Gips beladene Talns-Wagen nach Küchwald. Dort übernimmt DB Cargo den Ganzzug nach Großkorbetha
Markus Bergelt

AHG INDUSTRY

Fahrten auf der Chemnitztalbahn

Von der Chemnitztalbahn (ex-KBS 527 Wechselburg – Küchwald) wird heute noch ein zwei Kilometer langes Reststück zwischen Küchwald und Chemnitz-Glösa als Anschlussbahn für das Heizkraftwerk Chemnitz Nord II genutzt. Die Zustellung der Wagen übernimmt das Unternehmen AHG Industry GmbH & Co. KG. Feste Fahrzeiten gibt es auf der Anschlussbahn nicht, im Frühsommer führen die Gipszüge planmäßig dienstags 14:40 Uhr ab Küchwald nach Großkorbetha mit Baureihe 265. Die beladenen Wagen hierfür werden im Regelfall montags oder dienstags vormittags zwischen ca. 7 und 10 Uhr vom unteren Anschluss des Heizkraftwerkes über das Reststück der Chemnitztalbahn nach Küchwald gefahren. Die Rangierfahrten vollziehen dabei einen Richtungswechsel kurz vor dem ehemaligen Bahnhof Chemnitz-Glösa. Die Kleinlok schiebt immer nur zwei beladene Wagen nach Küchwald hoch. Somit sind dann fünf bis sechs Fahrten pro Ganzzug nötig. Eine derzeit in der Werkstatt befindliche V60 der AHG kann bis zu fünf Wagen bewegen.

MB

PRIVATBAHNEN | NEWS

SPNV nach Dinkelsbühl?

Die Strecke Dombühl – Dinkelsbühl soll für den Regionalverkehr ausgeschrieben werden. Das Leistungsvolumen beträgt rund 300.000 Zugkilometer pro Jahr, einige Züge sollen nach Ansbach durchgebunden werden. Der Betrieb kann frühestens 2019 aufgenommen werden. Zuvor soll die Infrastruktur der BayernBahn Betriebs-GmbH instandgesetzt werden.

MMÜ

Tierische Lokführersuche

Nach zahlreichen anderen Unternehmen nutzen seit kurzem auch CFL Cargo und ITL eine ihrer Loks als Werbefläche zur Personalrekrutierung. Auf den Seitenflächen von 185 512, die von Alpha Trains an CFL Cargo Deutschland vermietet ist, wurden Ende Juni Folien mit einem großen Hai und dem Slogan „Wir beißen nicht“ angebracht. Auch ITL bedient sich auf der Suche nach neuem Personal der Tierwelt; Die firmeneigene 185 532 zierte seit Anfang Juli ein brüllender Löwe mit dem Spruch „Dompteur gesucht“. AWA

225 073 in neuem Lack

Die jetzt hauptuntersuchte AIXRail-Diesellok 225 073 (HU-Datum: 20. Juni 2017) ist seit Mitte Juli 2017 in einem neuen Design im Einsatz. In der Werkstatt Mönchengladbach der Centralbahn erhielt sie eine hellgrün-graue Lackierung. Die Lok war in diesem Jahr vom Aachener Unternehmen AIXRail erworben worden.

AWA

DAMPFLOK ÖL

Gut geölt geht's in die Spur | Premium Kräutlerliqueur 18 % Vol.



RITTERGUTS MANUFAKTUR GmbH & Co.KG | LANGE STR. 69 | 27232 SULINGEN | TEL. 04271-5005



Strukton-Lok 303 001 hat mit den neuen Syntus-FLIRT 7402 und 7401 bei Oldenzaal am 13. Juni 2017 die deutsche Grenze überquert. Ab Dezember 2017 werden sie um Zwolle im Einsatz sein

Guus Ferreé

STADLER-FLIRT

Verkaufserfolg in neuer Variante

Der Bestseller FLIRT (Flinker Leichter Intercity- und Regional-Triebzug) hat sich bereits über 1.400 Mal verkauft. Am 15. Juni 2017 präsentierte der Schweizer Bahnhersteller in Bussnang eine neue Entwicklung, den ersten bimodalen FLIRT. Er wird in der italienischen Region Valle d'Aosta fahren

Die FLIRT-Triebwagen des Schweizer Bahnherstellers Stadler kann man mit gutem Gewissen einen Bestseller nennen. Mehr als 1.400 Züge wurden in den vergangenen Jahren in insgesamt 17 Länder verkauft. Der Begriff FLIRT ist ein Akronym und steht inzwischen für Flinker Leichter Intercity- und Regional-Triebzug, nachdem das „I“ ursprünglich für Innovativ gestanden hatte. Am 15. Juni 2017 präsentierte Stadler in Bussnang

eine Neuheit. Für den Einsatz im italienischen Valle d'Aosta fertigte Stadler den ersten FLIRT mit bimodalem Antrieb. Das umweltfreundliche Fahrzeug ist für elektrifizierte Strecken mit drei kV Gleichstrom sowie für nicht-elektrifizierte mit einem diesel-elektrischen Antrieb ausgerüstet. Die Region Valle d'Aosta hat im Mai 2015 fünf bimodale FLIRT (BMU) bestellt. Nach zwei Jahren Entwicklungs- und Bauzeit folgen nun Zulassungsfahrten. Das erste Fahrzeug wird im Mai 2018 den Betrieb auf der Strecke Aosta – Turin aufnehmen.

Dezember 2017 sollen insgesamt 16 FLIRT den Verkehr zwischen Enschede, Zwolle und Kampen übernehmen. Ebenfalls in die Niederlande fahren werden die neuen FLIRT für das Teutoburger-Wald-Netz. Acht Mehrsystem-FLIRT₃ werden ab Dezember 2017 benötigt, um im Stundentakt als RB 61 von Bielefeld nach Hengelo zu fahren. Die Fahrzeuge gehören Alpha Trains und werden vom Betreiber Alpha Trains angemietet. GF/LM



Mehrsystem-FLIRT für das Teutoburger-Wald-Netz

Sven Klein

Neue FLIRT auch für Syntus

Auch in den Niederlanden setzt man inzwischen auf FLIRT-Triebwagen: Am 13. Juni erreichten die ersten zwei FLIRT₃-Triebzüge für Syntus die Niederlande. Die vierteiligen Triebzüge 7401 und 7402 wurden von Konstanz nach Amersfoort gebracht. Ab



FLIRT mit bimodalem Antrieb für die Region Valle d'Aosta

Stadler



An der Côte d'Azur fahren bereits Régio 2N-Triebzüge (Foto bei Anthéor). Insgesamt 83 solcher Fahrzeuge wird die SNCF bald auch in der Region Île-de-France auf der Linie N und dem RER D einsetzen Florian Dürr

BOMBARDIER

Régio 2N-Züge für Île-de-France

Ende Juni 2017 hat die französische Staatsbahn SNCF beim Hersteller Bombardier insgesamt 83 Doppelstocktriebzüge vom Typ Régio 2N geordert. Die SNCF bestellte die Fahrzeuge im Auftrag der Pariser Verkehrsbehörde Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF). Die Régio-Triebzüge sollen ab Ende 2019 auf der Linie N und dem RER D zum Einsatz kommen. Sie bieten für über 1.000 Fahrgäste Platz und sind Teil von 341 bisher bei Bombardier bestellten Triebzügen der Plattform OMNEO/Régio 2N in Frankreich. Der jetzige Teilauftrag hat einen Wert von rund 867 Millionen Euro. Die SNCF setzt die Fahrzeuge unter anderem schon in der Region Lille und an der Côte d'Azur im Nahverkehr ein. FFÖ

BOMBARDIER

Massive Stellenstreichungen

Beim Zughersteller Bombardier Transportation soll jeder vierte Arbeitsplatz in Deutschland wegfallen. Der Konzern kündigte an, in den nächsten drei Jahren bis zu 2.200 seiner 8.500 Arbeitsplätze hierzulande zu streichen. „Wir müssen uns neu aufstellen“, sagte Deutschlandchef Michael Fohrer nach einer Aufsichtsratssitzung in Hennigsdorf. Das Kontrollgremium billigte einvernehmlich Eckpunkte für einen Konzernumbau. Die sieben deutschen Werke sollen erhalten bleiben, sich aber stärker spezialisieren, um wettbewerbsfähiger zu werden, hieß es. Derzeit stehen in Europa alle marktteilnehmer der Bahnbranche angesichts der Konkurrenz aus China unter Druck. Insidern zufolge steht eine Konsolidierung bevor; Bombardier und Siemens sollen seit Monaten Gespräche über eine Fusion führen. Vom Stellenabbau sind 700 Leiharbeiter betroffen. Betriebsbedingte Kündigungen sind bis Ende 2019 ausgeschlossen. Klar ist, dass der größte Standort Hennigsdorf in Brandenburg sowie Görlitz in Sachsen am stärksten betroffen sein werden. LM

INDUSTRIE | NEWS

Stadler: EURO4000 für Alpha Trains

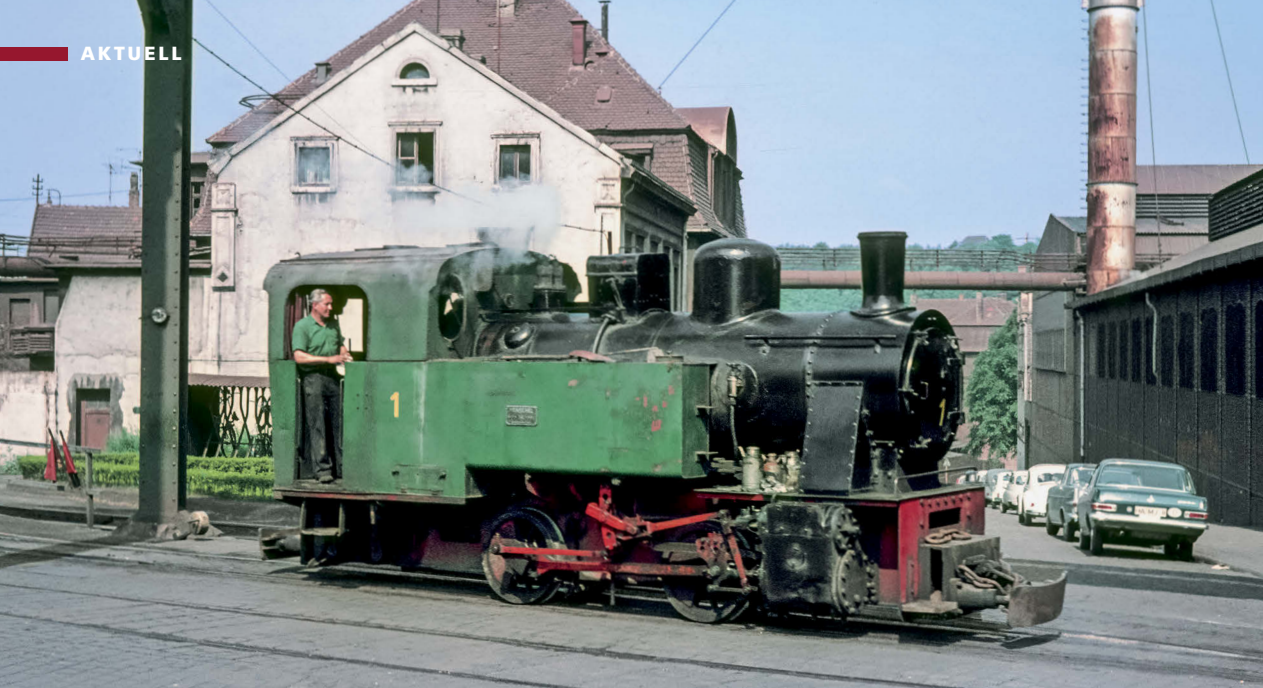
Am 31. Mai 2017 hat Stadler sechs EURO4000-Lokomotiven an die Leasinggesellschaft Alpha Trains ausgeliefert. Vier der neuen im Werk Albuixech gebauten Lokomotiven gehen an das Logistikunternehmen Medway. Sie sind für den grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen Portugal und Spanien vorgesehen. FFÖ

Siemens: Acht Vectron für ELL

Ende Juni 2017 hat Siemens einen Auftrag zum Bau von acht Vectron für European Locomotive Leasing (ELL) erhalten. Damit sind bei Siemens nun insgesamt 507 Vectron für 31 Kunden in 14 Ländern bestellt worden. Die neuen Mehrsystemloks werden an die tschechische Staatsbahn vermietet und im Personenverkehr zwischen Berlin und Prag eingesetzt. FFÖ

Bombardier: 750 Aventura-Wagen

Bombardier hat zusammen mit MTR und FirstGroup einen Auftrag zur Lieferung von insgesamt 750 Wagen des Typs Aventura unterzeichnet. Die Kosten in Höhe von rund 1 Milliarde Euro trägt die Investmentgruppe Rock Rail. Die Wagen sollen als fünf- und zehnteilige Triebzüge beim South Western Franchise in Großbritannien eingesetzt werden. Ab 2019 sind damit als Einsatzgebiete die Windsor-, Reading- und West London-Nahverkehrslinien vorgesehen. FFÖ



In den 60er-Jahren war Lok Friedrich im harten Alltagsbetrieb der Hasper Hütte unverzichtbar. Später fristete sie ein Dasein als Spielplatzlok. Jetzt wird sie restauriert

Peter W. Hauswald/Slg. EF Witten

EISENBahnFREUNDE WITTEN

Aufarbeitung für Lok „Friedrich“

Die Eisenbahnfreunde Witten arbeiten derzeit eine Werkslokomotive der Klöckner Hütte in Hagen-Haspe auf. Die kleine 900-Millimeter-Dampflok soll künftig in der Bahnhofshalle des Wittener Hauptbahnhofs aufgestellt werden und an die lange Bahn-Tradition der Stadt an der Ruhr erinnern

Viele Jahre lang beförderte die Henschel-Dampflok „Friedrich“ (Henschel & Sohn 1949, Fab.Nr. 27119) Lasten auf 900-Millimeter-Gleisen über die Werkbahn der Klöckner Hütte in Hagen-Haspe zwischen den Hochöfen und stahlverarbeitenden Betrieben. Nach ihrer Ausmusterung fristete sie zunächst ein Dasein als Spielplatzlok und gelangte 1984 zur Sauerländer Kleinbahn in Hüinghausen, wo es aber nie zur Aufarbeitung kam. Nach einer langen Odyssee ist sie nun in den Händen der Eisenbahnfreunde Witten (EfW), wo Rainer Wiegand und Klaus Tillmann die Lok derzeit restaurieren.

Denkmal in Bahnhofshalle

Die Lok ist Kern des EfW-Projektes „Unsere Dampflok für das Wittener Stadttor“. Das sieht vor, die restaurierte Lok in der umgebauten Bahnhofshalle des Witte-

ner Hauptbahnhofs aufzustellen. Hier soll sie an die lange Eisenbahngeschichte der Stadt erinnern. Doch bis dahin ist noch einiges an Arbeit notwendig. Am 8. Juli galt es, die „Hochzeit“, also die Zusammenführung von Kessel und Fahrgestell, zu feiern. Zuvor war seit November 2016 im Bahnwerk Gelsenkirchen-Bismarck das Fahrwerk einer sehr aufwendigen Instandsetzung unterzogen worden. Viele Bleche mussten ausgetauscht

werden, darunter auch beide Frontbleche mit Pufferbohlen, die historisch korrekt mit dem Rahmen vernietet wurden. Besonders aufwendig und kostspielig gestaltet sich die Erneuerung des Triebwerks und der Steuerung. Daher bitten die EfW um Spenden (IBAN: DE103 606 059 101 018 104 23, BIC: GENODED1SPE, Stichwort: Friedrich), damit die Dampflok bald Bahnreisende im Wittener Bahnhof begrüßen kann. LM

Hochzeit in Gelsenkirchen-Bismarck: Seit 8. Juli 2017 sind Kessel und Fahrgestell der Lok Friedrich wieder vereint

Jens Grünebaum





Am 14. Juli 2017 hat 41 1150 nach einer Runde durch das Ries wieder den Bahnhof Nördlingen erreicht. Im September 2017 hat die Lok Fristablauf und wird bei Fahrten durch 18 478 ersetzt

Andrew Thompson

BAYERISCHES EISENBAHMUSEUM NÖRDLINGEN

41 1150 hat Fristablauf

Die Nördlinger "Mikado" 41 1150 (Schichau 1939) hat zum 4. September 2017 Fristablauf. Am 14. Juli gab es daher noch eine letzte größere Ausfahrt mit einem Sonderzug auf der Ringstrecke Nördlingen – Gunzenhausen – Treuchtlingen – Donauwörth – Nördlingen. Vorerst wird die 41er beim Bayerischen Eisenbahnmuseum durch die wieder aufgearbeitete 18 478 abgelöst. Die letzte große Hauptuntersuchung hatte 41 1150 im Jahr 2009 erhalten.

AT

HISTORISCHE EISENBAHNFahrzeuge LÜBECK E.V.

628 201 in mintgrün-weißem Lack

Der Verein Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck e.V. hat den Dieseltriebwagen 628 201 übernommen. Die Vereinsmitglieder versetzten das Fahrzeug wieder in den Auslieferungszustand samt mintgrün-weißer Lackierung. Der Triebwagen steht nun für Sonderfahrten zur Verfügung. Zur Region Schleswig-Holstein hat 628 201 einen besonderen Bezug: Er war am 26. April 1987 eines der Ausstellungsfahrzeuge, als der Einsatz der „Regionalschnellbahn Schleswig-Holstein“ im Bahnhof von Süderbrarup gefeiert und die ersten Triebwagen der Reihe 628.2 der Öffentlichkeit präsentiert wurden.

AW/LM

ILZTALBAHN

Streckenjubiläum mit Inselbetrieb

Anlässlich des 125-jährigen Streckenbestehens der Ilztalbahn und des Streckenfestes in Freyung fanden am 8. und 9. Juli 2017 Sonderfahrten mit einem zweiteiligen Schienenbusgespann 798/998 im Inselbetrieb zwischen Kalteneck und Freyung statt. Da die Strecke nach dem Hangrutsch bei Patraching noch nicht komplett abgenommen war, musste die Garnitur bis Kalteneck leer zugeführt werden. Ein Schienenersatzverkehr zwischen Passau Hbf und Kalteneck wurde nicht angeboten.

MMÜ

TERMINE

02.09.2017

Schienenkreuzfahrt durch den Pott

Mit einer Schienenbusgarnitur der Baureihe VT 98 aus den 50er Jahren geht es durch das Ruhrgebiet bis zum Weltkulturerbe Zollverein.
Info: eisenbahnmuseum-bochum.de

02.09.2017

FD Thüringer Land

01 118 verlässt FFM-Südbahnhof um 7 Uhr Richtung Hanau, Schlüchtern, Gemünden und Schweinfurt.
Info: historische-eisenbahn-frankfurt.de

02. + 03.09.2017

Im VT 98 durch die Prignitz

798 610 der EGP fährt am Samstag von Pritzwalk nach Priemerburg, in den Damerower Forst und nach Stuer. Sonntags Fahrt von Meyenburg über Pritzwalk und Neustadt (Dosse) nach Neuruppin und zurück. Info: eisenbahnsonderfahrten.de

09.09.2017

Dampfsonderfahrt nach Freyburg

52 8154 fährt mit ihrem Reisezug ab Leipzig mit Zustiegen in Pegau, Zeitz, Großkorbetha und Weißenfels zum Winzerfest nach Freyburg.
Info: dampfbahnmuseum.de

09. + 23. 09.2017

Rebenbummler

Der Rebenbummler fährt mit dem historischen Triebwagen VT28 als Zugfahrzeug ab Breisach nach Endingen am Kaiserstuhl, wo die Altstadt besucht werden kann.
Info: eisenbahnfreunde-breisgau.de



Auf der Rückfahrt von Rielasingen nach Etwilen fährt der Dampftriebwagen kurz nach dem Schweizer Grenzbahnhof Ramsen durch ein Sonnenblumenfeld (18. Juli 2017)

Andrew Thompson

TERMINE

16.09.2017

Feuerwerksexpress

Im Sonderzug mit 01 150 ab Krefeld geht es über Viersen, Mönchengladbach, Rheydt, Erkelenz, Geilenkirchen, Herzogenrath, Aachen, Stolberg, Eschweiler und Düren nach Sankt Goar zum Großfeuerwerk „Rhein in Flammen“. Info: eng-ev.de/termine

23.09.2017

Frankenland-Express

Bewirtschafteter Sonderzug mit 01 519 ab Tübingen Hbf. Über Waiblingen und Crailsheim geht es zum Zielbahnhof Neuenmarkt/Wirsberg. Dort Treffen mit 23 1097 aus Glauchau. Info: efz-ev.de

23.09.2017

VT 628 nach Staßfurt und Egeln

Sonderfahrt mit 628 von Braunschweig Hbf über Wolfenbüttel und Wernigerode nach Staßfurt zum Eisenbahnfest im Traditionsbahnbetriebswerk. Info: www.vt08.de

24.09.2017

Sonderfahrten nach Trossingen

Zum Kilbemarkt pendeln T3 und T5 zwischen den Trossinger Bahnhöfen. Info: trossinger-eisenbahn.de

30.09.2017

Thüringenrundfahrt

Mit 03 2155 ab Weimar über Meiningen und die Pfefferminzbahn. Info: thueringer-eisenbahnverein.de

MUSEUMSBAHN ETZWILEN – SINGEN

Dampftriebwagen in Deutschland

Am 18. Juli verkehrte der Dampftriebwagen CZm 1/2 Nr. 31 (Esslingen 1902) auf einer Sonderfahrt von Zürich HB über Winterthur und Etwilen nach Rielasingen, kurz vor Singen (Hohentwiel). Möglich sind Besuche von historischen Schweizer Fahrzeugen in Baden-Württemberg, weil die Bahnstrecke Etwilen – Singen seit 2006 der Stiftung SEHR & RS gehört, die dort seit 2007 einen touristischen Betrieb bis Rielasingen ermöglicht. Der Güterverkehr auf dem deutschen Abschnitt war schon 1996 eingestellt worden, zwischen Ramsen und Etwilen in der Schweiz ruht er seit 2004. SEHR & RS hofft, in Zusammenarbeit mit der Stadt Singen bis 2020 auch wieder bis Singen fahren zu können. Dazu sind noch Sicherheitskonzepte zu genehmigen, die Finanzierung steht bereits. AT

Seit 20 Jahren pendelt der Bundenthaler als Ausflugszug auf der Strecke Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach. Anlässlich des Reaktivierungsjubiläums fuhren Ende Juli 2017 Schienenbusse ins Wieslautertal. Werktäglich fünf Pendelfahrten im Zweistundentakt wurden ab Neustadt (Wstr.) angeboten. Am 21. Juli 2017 erreicht 798 622 den Haltepunkt Hinterweidenthal Ort

Jan Luca Herrmann



MUSEUM | TICKER

772 345 verunglückt schwer

Bei einem Zusammenstoß mit einem Gülle-Traktor ist die „Ferkeltaxe“ 772 345, derzeit eingestellt bei Erfurter Bahnservice, bei Wendisch Priborn (Bahnstrecke Güstrow – Meyenburg) entgleist und auf einer Fahrzeugseite schwer beschädigt worden. Es entstand ein Sachschaden von etwa 22.000 Euro. Verletzt wurde niemand. AWA

DB Museum: 332 298 als Denkmallok

Die ozeanblau-beige 332 298 des DB Museums Koblenz steht seit 1. Juli als Denkmallok vor dem Bahnhofsgebäude im niederbayerischen Bogen auf einem kurzen Gleisrest aufgestellt. Die Köf wurde am Vortag per Tieflader in Koblenz abgeholt. AWA

Bahnpark Augsburg weiter gesperrt

Die Aufsichtsbehörden wollen weiter keinen Museumsbetrieb auf gewidmeten Flächen für Eisenbahnbetriebszwecke im Bahnpark Augsburg genehmigen. Der Bahnpark musste Veranstaltungen absagen. Ein Gutachten soll die behördlichen Zuständigkeiten jetzt klären. Auf dessen Grundlage will der Bahnpark versuchen, eine Perspektive für die Wiedereröffnung zu schaffen. AWA

Seit 8. Juli 2017 gibt es wieder einen zweiten Umlauf mit Triebwagen auf der Selketalbahn (187 013 bei Stiege, 11. Juli 2017)

Michael Sperl

HARZER SCHMALSPURBAHNEN**Fahrplankürzungen aufgehoben**

Seit 8. Juli 2017 setzt die Einsatzstelle Gernrode neben ihrer Dampfzuggarnitur wieder einen zweiten Umlauf ein, der vorerst einschichtig als Triebwagen gefahren wurde. Im ursprünglichen Jahresfahrplan sollte dieser Umlauf mit längerer Dienstzeit bis in den Abend und von Donnerstag bis Samstag als Dampfzug fahren, dies ist noch nicht möglich. Die seit April 2017 wegen Personalmangel bestehenden Fahrplankürzungen auf der Selketalbahn sind damit seit 8. Juli fast vollständig aufgehoben und der zwischenzeitlich im Bereich Gernrode – Harzgerode eingesetzte historische Saurer-Alpenbus nicht mehr im Einsatz. LM

Unverzichtbares Wissen!

topaktuell · umfassend · übersichtlich



160 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95613-033-5
€ [D] 20,-



160 Seiten · ca. 400 Abb.
ISBN 978-3-86245-029-9
€ [D] 20,-

Faszination Technik



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



1116.044 ist mit EN 467 am 16. Juli 2017 mit 175 Verspätungsminuten bei Frankenmarkt auf dem Weg von Zürich nach Wien. Eine Panne hatte zuvor in Bludenz für Verzögerungen gesorgt

Manuel Leitner

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

Betriebsprobleme beim Nightjet

Die Nightjet-Verbindungen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) erfreuen sich größter Beliebtheit. Bereits im April vermeldete die ÖBB mehr als 500.000 verkaufte Tickets. Doch betrieblich läuft noch nicht alles rund. Baustellen und komplexe betriebliche Abläufe sorgen für Verspätungen

Der zum vergangenen Fahrplanwechsel neu organisierte Nachtzugverkehr läuft nach Angaben der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) gut, die Fahrgastzahlen liegen über den Erwartungen. Bereits vier Monate nach der Premiere im Dezember 2016 waren eine halbe Million Nightjet-Tickets verkauft worden. Besonders die neue Nachtzugverbindung zwischen Innsbruck und Hamburg läuft gut, die meisten Tickets entfallen auf die Strecke Zürich – Hamburg.

Verspätungen sind Alltag

Doch die Nightjet-Züge sind häufig verspätet, zum Ärger der Fahrgäste oftmals sogar mehrere Stunden. Grund dafür sind oft die aufwendigen Zugteilungen in den Zwischenbahnhöfen, aber auch Verzögerungen in den Ausgangsbahnhöfen. So übertragen sich Verspätungen schnell auf alle verknüpften Züge, die auf Kurswagen warten müssen. Spit-

zenreiter sind stets die Verbindungen aus Rom und Mailand sowie aus Hamburg und Düsseldorf. Verspätungen von einer Stunde oder mehr in Wien gehören bei diesen Relationen fast zur Tagesordnung.

Baustellen behindern Züge

Die Verbindung Wien – Zürich – Wien leidet permanent unter den Bauarbeiten auf der Korridorstrecke der DB bei Rosenheim, weshalb der EN 466/467 immer wieder über Zell am See umgeleitet oder beim Grenzeintritt verspätet von der DB an die ÖBB übergeben wird. Die Verbindung München – Budapest verlängert sich noch den ganzen Sommer lang an einigen Tagen um bis zu 54 Minuten. Weitere Einschränkungen stehen bereits im Kalender, so werden bei der Semmeringbahnsperre von 11. September bis 1. Oktober 2017 alle Italien-Nightjet-Verbindungen auf die Kronprinz-Rudolfs-

Bahn über Waidhofen an der Ybbs umgeleitet.

Umrüstung läuft

Rund die Hälfte der Wagen sind inzwischen umgerüstet, bis Jahresende soll die gesamte Flotte das blaue Nightjet-Design tragen. Die ÖBB plant zudem die Anschaffung neuer Züge, insbesondere für den Italien-Verkehr. Ab 2020/2021 sollen neue Sitz-, Liege- und Schlafwagen durch die Nacht rollen. Ab diesem Zeitpunkt soll dann auch auf allen Verbindungen ein Fahrradtransport möglich sein, derzeit ist dieser nur in den Verbindungen nach Berlin, Hamburg und Düsseldorf möglich. Zum kommenden Fahrplanwechsel soll die neue Zugkategorie Nightjet (NJ) offiziell die bisherigen Euro-Night (EN) der ÖBB ersetzen. Klassische EN-Züge verkehren in Österreich dann nur noch von den sogenannten Nightjet-Partnern (Partnerbahnen). MLE



4024.115 ist bei Mühldorf-Möllbrücke von Mallnitz nach Spittal-Millstättersee unterwegs. Die Tauernbahn bleibt laut dem neuen Bahnpaket weiter vom Kärntner S-Bahn-Netz unberührt

Markus Inderst

VERGABEENTSCHEID VERKÜNDET

Kärntner Bahnpaket beschlossen

Die Kärntner Landesregierung hat Ende Juni 2017 im Rahmen der 97. Sitzung die einstimmige Beschlussfassung über den neuen Verkehrsdienst-Vertrag mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bekanntgegeben. Der Vertragsabschluss beinhaltet Nahverkehrsleistungen in Höhe von 4,9 Millionen Bahnkilometern jährlich ab dem Jahr 2020. Für die Abwicklung des S-Bahn-Verkehrs ist weiterhin die Verkehrsverbundgesellschaft „Kärntner Linien“ zuständig. Die S-Bahn-Linien sind in die Relationen S 1 (Friesach – St. Veit an der Glan – Klagenfurt – Villach – Spittal an der Drau – Lienz), S 2 (St. Veit an der Glan – Feldkirchen – Villach – Rosenbach), S 3 (Weizelsdorf – Klagenfurt – Völkermarkt-Kühnsdorf – Wolfsberg) und S 4 (Villach – Hermagor) unterteilt. Nicht ins S-Bahn-Netz aufgenommen ist die Tagesrandverbindung auf der Tauernbahn von Spittal-Millstättersee nach Mallnitz-Obervellach.

Mit dem neuen Verkehrsdienstvertrag, der eine Direktvergabe an die ÖBB darstellt, hat sich das Land Kärnten den Einsatz neuer Elektrotriebwagen gesichert. Gefordert werden barrierefreie Züge mit mehr Sitzplätzen, Klimaanlage und Steckdosen – eine Beschreibung, die sowohl zu neuen Siemens-Cityjet-Triebwagen (Reihe 4744) als auch auf Talent-3-Triebwagen passt. Das Land denkt wohl an den Einsatz neuer Talent-3-Triebwagen, wird aber mit dem Fahrplanwechsel ab Dezember 2017 schon neue Siemens-Cityjet-Züge erhalten. Diese werden auf der S-Bahnlinie 1 zum Einsatz kommen. Bereits Anfang Juli war eine Cityjet-Doppelgarnitur aus ET 4746 und ET 4744 zu Evaluierungsfahrten in Kärnten zu Gast. Kärnten hat das Ziel, ab 2023 das erste voll elektrifizierte Bundesland in Österreich zu sein, wobei dies in Vorarlberg schon längst der Fall ist! De facto bedeutet die Ankündigung die Elektrifizierung der Dieselstrecken im Gailtal (Arnoldstein – Hermagor) und Klagenfurt – Weizelsdorf. Der Abschnitt Klagenfurt – Wolfsberg wird im Zuge des Baues der Koralmbahn elektrifiziert, hinter Wolfsberg wird weiter mit Dieselloks gefahren.

MI

ÖSTERREICH | NEWS

Sanierung Mühlkreisbahn

Die Strecke von Linz-Urfahr nach Aigen-Schlögl war vom 10. bis 28. Juli 2017 für den Gesamtverkehr gesperrt. Im Zuge der Bauarbeiten war die Gleislage erneuert und das Schotterbett gereinigt worden. Die Mühlkreisbahn wird seit der Sperrung und mit der späteren Abtragung der Linzer Eisenbahnbrücke vom ÖBB-Restnetz isoliert betrieben.

MI

Spange Horn kommt

Um den Bezirkshauptort Horn im Kamptal besser zu erschließen, haben Land und die ÖBB Ende Juni 2017 beschlossen, nördlich von Eggenberg eine von der Franz-Josefs-Bahn abzweigende und drei Kilometer lange neue Gleisverbindung nach Horn zu bauen und die bestehende Kamptalbahn auf acht Kilometern zu elektrifizieren. Horn ist dann direkt von Wien aus mit elektrischen Zügen erreichbar. Das würde die Anbindung der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich verbessern. Die Franz-Josefs-Bahn erschließt den Norden Niederösterreichs. Täglich pendeln viele vom Wald- und Weinviertel in die Bundeshauptstadt Wien und verdienen dort ihren Lebensunterhalt. Die Reisezeiten der ab Absdorf-Hippersdorf eingleisigen Strecke sorgen bei Pendlern aber immer wieder für Unmut. Eine gewundene Trassierung mit vielen Kurven sorgt zusätzlich für längere Fahrzeiten.

MI



ET 4020 258 ist am 3. Juli 2017 auf der Fahrt von St. Pölten nach Klosterneuburg-Weidling. Bei Kritzendorf passiert der Zug einen idyllisch gelegenen kleinen Fischteich

Paul Gregor Liebhart

ÖSTERREICH | TICKER

Wolfurt: Zweiter Bauabschnitt fertig

Seit Ende Juni 2017 ist der zweite Bauabschnitt des Ausbaus im Vorarlberger Güterzentrum Wolfurt in Betrieb genommen worden. Neben zwei neuen Containerkränen entstanden unter anderem rund zwei Kilometer Gleise, Service- und Werkstattgebäude sowie Abstellmöglichkeiten für Container. Der gesamte Ausbau begann im Januar 2015 und soll im August 2018 abgeschlossen sein.

FFÖ

Westbahn: 4010 008 zurück geführt

Nachdem die Westbahn für ihre neuen Triebzüge die Zulassung erhalten hat und seither auch der Westshuttle zwischen Wien-Westbahnhof und Wien Hbf verkehrt, wurde am 19. Juni 2017 der einzige neue sechsteilige ET 4010 wieder in die Schweiz zum Hersteller Stadler geschickt. Der Triebzug kam über den Grenzübergang Kufstein nach Österreich und wurde in St. Margrethen an die SBB übergeben. Auf der Arlberggrampe zwischen Landeck-Zams und Bludenz war die Garnitur als außergewöhnliche Sendung mit betrieblichen Einschränkungen unterwegs.

MI

„Le Majestic“ wieder unterwegs

Auch in diesem Jahr bietet der Charterreisen-Anbieter „Le Majestic“ aus Wien wieder Fahrten mit seinem exklusiven Zug an. Dieser verkehrt im Sommer an mehreren Tagen von Linz nach Salzburg und von dort nach Passau und umgekehrt.

MI

WIENER S-BAHN-LINIE 40

Umlaufänderungen und Bauarbeiten

Auf der Wiener S-Bahn-Linie 40 kommen seit Dezember 2016 neben den Fahrzeugen der Reihe 4020 auch die neuen ÖBB-Nahverkehrs-züge vom Typ Desiro Mainline (ÖBB-Markenname Cityjet) zum Einsatz. In der Hauptverkehrszeit tagsüber fahren weiterhin S-Bahn-Züge der Reihe 4020 in Einfachtraktion. Aktuell werden acht Triebzüge der Reihe 4744/4746 Cityjet auf der Franz-Josefs-Bahn eingesetzt. Vier Züge fahren im REX-Verkehr Richtung Sigmundsherberg und Gmünd, vier weitere kommen auf der Linie S40 sowie bei Verstärkerzügen zum Einsatz. Am Wochenende wird die dritte S-Bahn-Talent auf der S40 bei einzelnen Zügen ebenso eingesetzt. In den Sommermonaten kam es bedingt durch Bauarbeiten ab 1. Juli zwischen Wien Franz-Josefs-Bahnhof und Klosterneuburg-Weidling zu einem Schienenersatzverkehr. Die REX-Züge mehrerer Linien hielten im Bahnhof Klosterneuburg-Weidling, um einen Anschluss von/nach Wien zur S-Bahn-Linie herzustellen.

PGL

ROLLENDE LANDSTRASSE

Steigende Nachfrage und mehr Züge

Seit 3. Juli 2017 verkehren von Wörgl aus in Richtung Brenner statt der zuletzt 16 nun 18 Zugpaare der Rollenden Landstraße (ROLA). Die Rail Cargo Group, die Güterverkehrssparte der ÖBB, hat damit auf die steigende Nachfrage nach Gütertransporten auf der Schiene reagiert. Durch die Aufstockung des Wagenangebots können mit 648 LKW 12,5 Prozent mehr zusätzliche LKW täglich transportiert werden. Hintergrund für diese Entwicklung ist ein sektorales Fahrverbot, das den Transport bestimmter Güter auf einem Teil der Innatal-Autobahn verbietet. Der Auslastungsgrad des Brennershuttles ist seit Mai von 81,8 auf 93 Prozent gestiegen. Im Vergleich zum Vorjahr war im Mai 2017 ein Anstieg der ROLA-Auslastung mit Gütern des sektoralen Fahrverbots um 70,6 Prozent zu beobachten.

MMÜ



Gleicher Loktyp, aber unterschiedliche Designs: 471 500 der GySEV und die Leihlok 193 246 der ELL (Sopron, 23. Mai 2017)

Erich Nährer

GYSEV

Weitere Vectron ausgeliefert

Siemens hat am 23. Mai 2017 die ersten von fünf neuen Vectron-Lokomotiven an die österreichisch-ungarische GySEV feierlich in Sopron übergeben. Nachdem die restlichen Maschinen bis zum Jahresende auszuliefern sind, wurde nun eine weitere Maschine nach Sopron zum Kunden überstellt, welche bereits in den aktuellen Hausfarben der GySEV lackiert ist. Bei der 471 001 handelt es sich wie schon bei 471 002 um die Wechselstrom-Variante, die für die Länder Ungarn, Österreich und Deutschland schon zugelassen ist und für einen Einsatz in Tschechien, der Slowakei und Rumänien noch auf die Zulassung wartet. Die bisher vorgestellten bzw. ausgelieferten 471 500 bis 502 entsprechen dem Typ Vectron MS und sind außer in Deutschland und Österreich auch in Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Rumänien, Kroatien und Slowenien einsetzbar. MI

ÖSTERREICH | NEWS

RJ nach Neusiedl

Die ÖBB bieten im Sommer zwei neue Railjet-Verbindungen von Salzburg zum Neusiedler See über St. Pölten an. Der Zug verkehrt an Wochenenden und Feiertagen während der Sommerferien vom 1. Juli bis 3. September 2017. Somit bestehen in der Ferienzeit direkte Reisemöglichkeiten von Salzburg, Vöcklabruck, Attnang-Puchheim, Wels, Linz, St. Valentin, Amstetten, St. Pölten oder Tullnerfeld zum Neusiedler See. Die Railjet-Verbindungen eignen sich dabei sogar für einen Tagesausflug aus dem Salzburger Land oder aus Oberösterreich. MMÜ

Tunnelbau Semmering

Am 30. Juni 2017 begannen beim dritten und letzten Bauabschnitt des Semmering-Basistunnels die Bauarbeiten. Der sieben Kilometer lange Tunnelbereich Grautschenhof liegt zwischen Spital am Semmering und Mürzzuschlag. Man arbeitet mit Bagger und Sprengungen. Die Eröffnung ist 2026 geplant. FFÖ

Die besten Reiseziele für Eisenbahnfans und die ganze Familie



192 Seiten · ca. 190 Abb.
ISBN 978-3-95613-236-0
€ [D] 15,-

Faszination Technik



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



Wie hier am frühen Morgen des 24. August 2016 auf dem Zürichsee-Damm bei Rapperswil werden die rot-silbernen Flirt der Südostbahn ab 2020 auch am Gotthard und zwischen Bern und Chur anzutreffen sein – dann allerdings als Fernverkehrs- und nicht als Nahverkehrszug

Felix Förster

SCHWEIZERISCHE SÜDOSTBAHN

Ab 2020 über den Gotthard

Die Schweizerische Südostbahn und die Schweizerischen Bundesbahnen haben sich am 7. Juli 2017 auf ein gemeinsames Fernverkehrskonzept geeinigt. Die Südostbahn fährt ab 2020 auf den Linien Bern – Chur und Basel – / Zürich – Gotthard – Lugano/ – Locarno. Die BLS guckt in die Röhre

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sind derzeit Halter sämtlicher Fernverkehrskonkzessionen in der Schweiz; diese laufen jedoch Ende 2017 aus. Die Schweizerische Südostbahn (SOB) hatte bereits angekündigt, sich um solche Konzessionen zu bewerben und ein eigenes Fernverkehrsangebot auf die Schiene zu bringen. In ersten Stellungnahmen war ein eigenwirtschaftliches Angebot geplant. Am 7. Juli 2017 überraschten SBB und SOB mit einer gemeinsamen Medienmitteilung über eine Kooperation: Die SOB wird ab Dezember 2020 zwei Linien der SBB im „Co-Branding“ betreiben. Hierbei wird die SOB das Rollmaterial stellen, aber unter der Konzession der SBB fahren.

Über den Gotthard

Bei den Strecken handelt es sich um die Linie Zürich – Zug – Arth-Goldau bzw. Basel – Luzern – Arth-Goldau, die weiter über die Gotthard-Bergstrecke nach Bellinzona und Lugano/Lo-

carno geführt werden soll, sowie um die Verbindung Bern – Burgdorf – Langenthal – Olten – Zürich – Pfäffikon – Ziegelbrücke – Sargans – Chur. Für die Kunden bringen diese Verbindungen deutliche Verbesserungen. So gibt es aus Basel, Zürich und Luzern wieder umsteigefreie Verbindungen über die Gotthard-Bergstrecke. Auch die Züge werden den Reisenden mehr bieten. Die SOB zieht ihre Option auf weitere Züge jenes Typs (FLIRT 3 in Fernverkehrsausführung), wie sie für den

neuen Voralpen-Express (ebenfalls von SOB betrieben) bereits bestellt sind. Und auch für die Mitarbeiter beider Bahnen sieht es gut aus: Es wird keinen Stellenabbau geben, mögliche Personalwechsel werden langfristig geplant und mit den betroffenen Personen besprochen. Verlierer dieser Konstellation ist möglicherweise die BLS, welche sich ebenfalls um Fernverkehrskonkzessionen bewirbt und sicher die von Bern ausgehende Strecke nach Zürich auch sehr gerne übernommen hätte.

JSR



Die Grafik zeigt die Front des zukünftigen Voralpen-Express. Solche Fahrzeuge sollen ab 2020 auch auf den neuen SOB-Linien zum Einsatz kommen

SOB

GRIMSELTUNNEL

Richtplananpassung verabschiedet

Die Regionalkonferenz Berner Oberland Ost hat Ende Juni 2017 die Richtplananpassung für die angedachte Grimselbahn einstimmig gutgeheissen. Anfang des Monats erschien ebenso ein Bericht des Bundesrates, der die Umsetzung des Grimseltunnels für möglich hält. Hintergrund für diesen Bericht war die Untersuchung, inwieweit verschiedene Infrastrukturen zu kombinieren sind. Im Falle der Grimselbahn umfasst dies das Hochspannungsnetz und die Eisenbahn. Denn während Planungen für den unterirdischen Ausbau der Hochspannungsleitungen unter dem Grimselpass durchgeführt wurden, kam auch die Idee der schmalspurigen Grimselbahn auf. Sie soll in etwa 15 Jahren die Netze der Zentralbahn im Berner Oberland und der Matthorn-Gothard-Bahn im Wallis verbinden. Seit Dezember 2016 ist das Projekt bereits im Richtplan des Kantons Bern integriert.

FFÖ

STRECKENSPERRE BUCHS SG – FELDKIRCH (A)

Umleitungen durch das Rheintal

Zum dritten Mal seit dem Jahr 2010 fanden auf der einspurigen ÖBB-Strecke Buchs SG – Feldkirch (A) umfangreiche Bauarbeiten statt. Um diese zügig durchführen zu können, wurde die ganze Strecke von 29. Mai bis 2. Juli 2017 komplett gesperrt. Dies bedingte zahlreiche Umleitungen im Personen- und Güterverkehr. Die Railjet-Züge und das EC-Zugpaar 162/163 wurden zwischen Zürich HB und Feldkirch (A) durch Busse ersetzt. Zwei Nightjet-Zugpaare wurden via St. Margrethen umgeleitet. Der Nahverkehr zwischen Buchs SG und Feldkirch (A) wurde ebenfalls durch Busse ersetzt. Der Güterverkehr wurde ebenfalls über St. Margrethen umgeleitet. Auf der 19 Kilometer langen Verbindung von Buchs nach Feldkirch wurden in den Teilabschnitten Tisis (A) – Schaanwald (FL) und Buchs SG – Schaan (FL) im 24-Stunden-Baubetrieb Gleise erneuert, Schwellen ausgetauscht sowie Schotterbett und Untergrund saniert.

RH



ÖBB-1116 216 hat ihren Zug am 8. Juni 2017 im Bahnhof St. Margrethen umfahren. Gleich geht's weiter nach Buchs

Remo Hardegger

SCHWEIZ | NEWS

Gothard-Basistunnel: Kieszugverbot

Nachdem im Gotthard-Basistunnel nach der Durchfahrt von Zügen mit offenen Schüttgütern regelmäßig starke Staubbelastung, Sichtbehinderungen und Fehlalarme der Brandmelder auftraten, besteht seit Ende Juni ein Verbot für diese Züge im Tunnel. Zuvor versuchte es die SBB mit einer Geschwindigkeitsverringerung, was jedoch erfolglos blieb. Seither müssen betroffene Züge den Weg über die alte Bergstrecke nehmen. Betroffen sind die Kieszüge von Hüntwangen nach Bodio, Lugano Veduggio und Cadenazzo. AWA

Neue Fahrbahn am Lötschberg

Die BLS erneuern zwischen 2018 und 2022 die Fahrbahn im Scheiteltunnel der Lötschberg-Bergstrecke. Die alten Holzschwellen in einem Schotterbett werden durch eine feste Fahrbahn ersetzt. Damit können nun beide Gleise im 14,6 Kilometer langen Tunnel von Güterzügen mit Vier-Meter-Eckprofil befahren werden. Autoverlad und Regionalverkehr sollen nur wenig beeinträchtigt werden.

FFÖ

SOB: Automatisierung geht voran

Die Schweizerische Südostbahn (SOB) hat beim Bundesamt für Verkehr ein Gesuch zur Finanzierung einer Ausschreibung zum „automatisierten Fahren“ (Automatic Train Operation (ATO)) eingereicht. Der Ansatz der SOB beruht darauf, ATO mit bestehender Infrastruktur und vorhandenen Fahrzeugen umzusetzen, was keine großen Investitionen und einen knappen Zeitplan ermöglichen würde. Als erste Pilotstrecke ist Mogelsberg – Wattwil (später bis Nesslau) vorgesehen. 2019 plant die SOB erste Tests, ab 2020 einen schrittweisen Betrieb.

FFÖ

Ausbau St. Gallen-St. Fiden

Für rund 5,9 Mio. Franken bauen die SBB die Abstellanlagen in St. Gallen-St. Fiden aus. Unter anderem werden zwei bestehende Abstellgleise auf über 400 Meter nutzbare Länge erweitert. Grund ist der geplante Einsatz von 400 Meter langen Doppelstockzügen zwischen Zürich und St. Gallen. Die Bauarbeiten dauern bis September 2017.

FFÖ

BOB-Bilanz 2016

Die zur Jungfraubahngruppe gehörende Berner Oberland-Bahn (BOB) AG verzeichnete im Jahr 2016 einen Verkehrsertrag von 16 Millionen Franken. Die dazugehörige Schnigge-Platte-Bahn beförderte 26 Prozent mehr Fahrgäste als noch 2015.

FFÖ



Diesel-Fernzüge, so wie hier bei Dawlish, werden auch weiterhin ein gewohntes Bild in Großbritannien bleiben, nachdem ein Elektrifizierungsprogramm zusammengeschumpft wurde

First Group/Rob Thomas

GROSSBRITANNIEN

Neue Züge statt Elektrifizierung

Das Elektrifizierungsprogramm für Hauptstrecken in Großbritannien fällt deutlich teurer aus als bislang angenommen. Jetzt zog das britische Verkehrsministerium die Reißleine, sagte Bauprojekte ab und will statt dessen Zweisystemzüge entwickeln und bauen lassen, um Verkehre zu beschleunigen

Das britische Verkehrsministerium hat unmittelbar vor Beginn der parlamentarischen Sommerpause Konsequenzen aus den großen Verzögerungen und Kostensteigerungen bei der Elektrifizierung mehrerer Hauptstrecken gezogen: Nachdem die Elektrifizierung der Great Western Main Line (London Paddington – Cardiff) nun 2,8 Milliarden Pfund statt rund 874 Millionen Pfund kosten sollte, wird der Fahrdrat nun bereits in Cardiff enden. Künftig sollen Zweisystemzüge eingesetzt werden und ab Cardiff mit Dieselantrieb bis Swansea weiterfahren. Dafür sollen die neuen Hitachi-Triebwagen entsprechend modifiziert werden. Das Ministerium argumentiert, die Fahrgäste erhielten so viel früher schnellere Verbindungen und würden

außerdem nicht von Störungen und Umleitungen während der Bauphase des auch „optisch störenden Fahrdrates“ behelligt. Schon Anfang 2017 hatte ein Gutachten empfohlen, die Elektrifizierungspläne auf den Prüfstand zu stellen. Auch auf der Midland Mainline soll durch Zwei-System-Triebwagen die Elektrifizierung zwischen Kettering, Nottingham und Sheffield überflüssig werden. Für den Lake District baut Betreiber Northern bereits Züge der Baureihe 319 zur Zwei-System-Baureihe 769 um und prüft den Einsatz von Hybridzügen auf der Strecke Windermere – Oxenholme.

Empörung in Wales

In Wales und anderen Landesteilen reagierten regionalen Politiker und Bevölkerung empört

und warfen - wie die Labour-Opposition - der Regierung Wortbruch vor. Der amtierende Verkehrsminister Chris Grayling betonte dagegen, die Regierung investiere soviel in die Eisenbahnen wie zuletzt im viktorianischen England. Außerdem wurden die Bauaufträge für den ersten 225 Kilometer langen Abschnitt (London Euston - Birmingham) der Hochgeschwindigkeitsstrecke HS2 von London nach Schottland im Umfang von 6,6 Milliarden Pfund vergeben, die 2026 fertig gestellt sein soll. Für den 69 Kilometer langen Abschnitt zwischen Birmingham und Crewe steht die Umweltverträglichkeitsprüfung bevor, während für die nördlichen Abschnitte Crewe - Manchester und Birmingham Leeds/York nun die genauen Trassen feststehen. FM



Vielleicht eine der letzten Fahrten? Am 27. Mai 2017 verlässt BB 67591 mit TER 31839 Saales – Straßburg den Bahnhof Schirmeck F. Löffelholz

FRANKREICH

Weiterer BB 67400-Einsatz fraglich

Mit drei Umlaufplantagen waren die Straßburger Dieselloks der Baureihe BB 67400 in der ersten Jahreshälfte nur noch eine Randerscheinung im elsässischen Regionalverkehr. Montags bis samstags, mit Ausnahme der Ferien, kamen sie in verkehrsstarken Zeiten auf den Strecken nach Saales, Barr und Lauterburg mit RRR-Wageneinheiten zum Einsatz. Im Lauf der Sommerferien wurden sechs weitere Triebwagenzugänge in Straßburg erwartet: Drei fabrikneue B 83500, zwei bereits im Einsatz stehende B 84500 aus Lothringen sowie ein X 76500 aus der Champagne. Somit scheint ein weiterer Einsatz der aus den 70er-Jahren stammenden Dieselloks nach den Sommerferien, die am 3. September enden, äußerst fraglich. FL

ISRAEL

Bahnnetz soll deutlich wachsen

Im Juni hat die israelische Eisenbahngesellschaft IR ihren Strategieplan 2040 vorgestellt. Bis zum Jahr 2040 soll sich die Gleislänge des Netzes von derzeit 1232 km auf 2572 km mehr als verdoppeln. Künftig soll es 120 statt 68 Bahnhöfe geben und entsprechend auch der Fuhrpark auf fast die dreifache Größe anwachsen. Geplant ist unter anderem der vierspurige Ausbau der von Tel Aviv ausgehenden Strecken nach Haifa und Avalon, sowie der Strecken Lod – Beer Sheva und Ashkelon – Pleshet Junction. FM

Eine Besonderheit in der mährischen Stadt Brno (Brünn) ist das mehrere Kilometer lange Anschlussgleis von Bahnhof dolní nadrazi zum Messegelände, das im Straßenplanum entlang dem Fluss Svratka verläuft. Am 24. Juni 2017 befuhr ein Sonderzug mit der Dampflokomotive 433.001 die Strecke zum Messegelände Shaun Wallace



WELTWEIT | NEWS

Philippinen: Neue Bahnprojekte

Die philippinische Regierung hat die Mittel für den Bau eines 2.000 Kilometer langen Eisenbahnnetzes auf der Insel Mindanao in den Haushalt eingestellt. Damit können Vorarbeiten und Flächenankäufe für die Bahn von Tagum City nach Digos City beginnen. Der Bau soll 2018 starten, die Strecke bis 2020 in Betrieb gehen. FM

China: Schneller Nachtzug

Die chinesische Eisenbahngesellschaft CRC hat auf der Verbindung Peking – Shanghai 16-teilige Triebwagen mit Schlafwagen für 800 Passagiere in Betrieb genommen. Bei bis zu 250 km/h legt der Zug die Strecke in rund zwölf Stunden zurück. FM

DB Arriva in Südschweden

DB Arriva fährt für weitere acht Jahre die Verkehre auf dem südschwedischen Schienennetz Pågatågen im Bereich der Städte Malmö, Helsingborg und Trelleborg. Das Unternehmen hat von der Verkehrsbehörde der Region Skåne nach einer Ausschreibung einen Vertrag für die Zeit von Dezember 2018 bis Dezember 2026 erhalten. LM

Indien: Solarzug in Betrieb

Die staatliche Eisenbahngesellschaft Indian Railways (IR) hat am 14. Juli 2017 einen Zug mit Solarzellen auf den Wagendächern in Betrieb genommen. Per Photovoltaik werden Beleuchtung und Informationsdisplays im Zug mit Strom versorgt. LM

Dänemark: Elloks kommen später

Bei den Dänischen Staatsbahnen DSB wird sich die Inbetriebnahme der Elektrolokomotiven, die die betagten Diesellokomotiven der Baureihe ME ablösen sollen, um mindestens neun Monate verzögern. Jetzt soll die erste der 26 zu beschaffenden Lokomotiven im Mai 2020 geliefert werden. Bis Anfang 2021 sollen dann sieben Lokomotiven in Betrieb genommen werden. Der Rest der Lokomotiven soll danach geliefert werden. RH

Japan: Züge für 360 km/h

Die japanische Eisenbahngesellschaft JR East plant die Beschaffung von 360 km/h schnellen Hochgeschwindigkeitszügen. Ein bis 2019 fertiggestellter Testzug soll Federungen erhalten, mit dem das Entgleisungsrisiko während eines Erdbebens gesenkt wird. Eine spezielle Kopfform soll Schneean-sammlungen auf der Außenhaut verhindern. FM



Unauffällige Quadratschädel

40 JAHRE IM EINSATZ ■ Die Nahverkehrstriebwagen der Baureihen 624 und 634 waren ideale Konstruktionen für das flache Land. Erst 2005 beendeten die letzten „Quadratschädel“ den Dienst bei der Deutschen Bahn

Die Moselstrecke gehörte zu den ersten Einsatzregionen der Serienfahrzeuge des VT 24.6. Am 2. Juli 1966 trifft eine dreiteilige Garnitur zur Mittagszeit gerade im Bahnhof Eller ein

Robin Fell/Sig. Eisenbahnstiftung



Den auf Dampflocks hoffenden Eisenbahnfotografen waren die 624er selten ein Bild wert. Am 25. März 1973 machte Wolfgang Bügel im noch winterlichen Falls eine Ausnahme

Joachim Bügel/Slg. Eisenbahnstiftung

Gegen Ende der 50er-Jahre hatte die Deutsche Bundesbahn bereits große Fortschritte bei der Modernisierung und Verjüngung ihres Fahrzeugparks erzielt. Mehr und mehr zeitgemäße Fahrzeuge standen ihr für die unterschiedlichsten Bereiche des Personenverkehrs zur Verfügung. Was allerdings noch fehlte, war ein Verbrennungstriebwagen mittlerer Leistung für den Nah- und Bezirksverkehr auf weniger stark belasteten, nicht elektrifizierten Haupt- und Nebenbahnen. Mit ihm wollte die DB ihre Vorkriegstriebwagen ersetzen und die Lücke zwischen den VT 95/VT 98 und den Schnelltriebwagen VT 08,5 schließen. Aus dieser Aufgabenstellung ergab sich der Projekttitel „VTm“, was im DB-Sprachgebrauch für „Brennkrafttriebwagen mittlerer Leistung“ stand.

Die Prototypen entstehen

Im Herbst 1959 erteilte die DB daher der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) und der Waggonfabrik Uerdingen den Auftrag zum Bau von jeweils zwei dreiteiligen Baumustern. Gefordert waren Fahrzeuge in Stahl-Leichtbauweise mit einem unterflur anzubringenden Antrieb, die mit bis zu 120 km/h verkehren sollten. Bestehen sollten die Einheiten jeweils aus zwei völlig identischen Triebköpfen (VT) und einem beidseits kurzgekuuppeltem Mittelwagen (VM). Damit war das Lastenheft seitens der DB grundsätzlich festgelegt, für die Bauausführung betonte man ganz bewusst die Firmeninitiative der beiden Hersteller. Den am besten geeigneten Grundentwurf und die vorteilhaftesten Komponenten wollte man nach ausgiebiger Erprobung einer anschließenden Serienbe-

schaffung zugrunde legen. Schon hieraus mussten sich – so die Überlegungen der DB – in den Grundzügen ebenso wie im Detail mal mehr, mal weniger deutlich voneinander abweichende Prototypen ergeben, weshalb man für die Baumuster beider Firmen eigene Baureihennummern vorsah. Die beiden Einheiten der MAN sollten als VT 23,5, die Uerdinger Triebwagen als VT 24,5 eingereiht werden.

Deutliche Unterschiede außen und innen

Im Sommer 1961 lieferte zunächst die MAN ihre Einheiten VT 23 501/VM 23 501/VT 23 502 sowie VT 23 503/VM 23 502/VT 23 504 an die Bundesbahn ab, wenige Tage später folgten die Uerdinger VT 24 501/VM 24 501/VT 24 503 und VT 24 502/VM 24 502/VT 24 504. In ihrem grundsätzlichen Aufbau ähnelten sich die vier Prototypen, wiesen in einigen Bereichen jedoch auch recht deutliche optische Unterschiede, besonders in der Gestal-

■ Zur ausführlichen Erprobung stationierte die Bundesbahn alle vier Prototypen im Bw Bielefeld.

tung der Kopfparten auf. Während die beiden, nur zu den Seiten hin abgerundeten Fahrzeugenden bei den MAN-Baumustern bereits die später übernommene Gestaltungsform aufwiesen, waren sie bei den VT 24,5 auch in Richtung Dach und Frontschürze abgerundet. Dazu hatten die Uerdinger Züge noch bis weit unter den Wagenkasten reichende Seitenwandschürzen.

Ähnlich wie bei den „Silberling“-Steuerwagen war der knapp bemessene Führerstand auf der



Kurz nach seiner Ablieferung ist einer der neuen VT 24.6 Mitte der 60er-Jahre am Haltepunkt Haueda an der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Warburg – Hofgeismar – Kassel) porträtiert worden Ulrich Hesse/Archiv ALBA

rechten Fahrzeugseite angeordnet, während in der Mitte der Front eine breite Tür bei mehreren im Betrieb miteinander gekuppelten Einheiten den Übergang der Reisenden und des Schaffners während der Fahrt sicherstellen sollte – hier hatten MAN und Uerdingen unterschiedliche Ausführungen entwickelt.

Auch die Gestaltung der Einstiege und des Innenraums wich bei den VT 23.5 und VT 24.5 deutlich voneinander ab: Die MAN-Fahrzeuge hatten im Sinne eines schnellen Fahrgastwechsels zwei breite Doppelschiebetüren-Mitteleinstiege sowie einen EndEinstieg hinter dem Führerstand. Bei den Uerdinger Triebzügen hingegen gab es nur einen Doppelschiebetüren-Mitteleinstieg, dafür aber an jedem Fahrzeugende einen Einzeltüren-Einstieg. Entsprechend gruppierte sich die Inneneinrichtung.

Dank der großen Fenster (beim VT 23.5 Schiebefenster mit Mittelsprosse wie bei den modernen 26,4-Meter-Reisezugwagen, beim VT 24.5 solche wie beim VT 08.5/VT 12.5, jedoch mit größerer lichter Weite) zeigten sich die mit pastellfarbenem Kunststoff ausgekleideten Fahrgastabteile lichtdurchflutet. Die in den Triebwagen angeordneten 1.-Klasse-Abteile wiesen eine Sitzanordnung 0 + 3 mit ausziehbaren Sitzen auf, die 2. Klasse in VT und VM hatte die normale Aufteilung 2 + 2, beim Gestühl gab es jedoch Unterschiede.

Viel Freiheit bei der Motorleistung

Hinsichtlich der Motorleistung hatte die DB ganz bewusst nur einen groben, von 350 bis 500 PS reichenden Rahmen abgesteckt – zumal sich unterflur zu montierende Motoren dieser Leistungsstufe

damals erst in der Entwicklungs- oder Erprobungsphase befanden. So sollten wahlweise der 350 PS leistende 6-Zylinder-Reihenmotor MB 846 Bc mit Aufladung von Daimler-Benz, der 12-Zylinder-Boxermotor D 2850 MiU ohne Aufladung von MAN mit 450 PS oder der ebenfalls zwölfzylindrige 470-PS-Motor T RHS 518 B 12 mit Aufladung der Motorenwerke Mannheim (MWM) zum Einbau gelangen können. Zur ausführlichen Erprobung und zum Vergleich der Konstruktionen stationierte die DB alle vier Einheiten im Bw Bielefeld, das sie in einem gemeinsamen Plan mit V 100-bespannten „Silberling“-Garnituren einsetzte. Auch wurden VT 23.5 und VT 24.5 einer Reihe weiterer Versuche unterzogen, die unter anderem auch den Aufwand des Ein- und Ausbaus aller Maschinenanlagen aufzeigen sollten.

Die Serie – das Beste aus zwei Baumustern

Basierend auf diesen Erfahrungen entwickelten MAN und die Waggonfabrik Uerdingen in Zusam-

VT 24.6 (dreiteilig): HAUPTDATEN

Achsanordnung	B'2' + 2'2' + 2'B'
Gesamtlänge über Puffer	79.460 mm
Länge Triebwagenkasten	25.990 mm
Länge Mittelwagenkasten	25.700 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Gröte Breite	2.820 mm
Größe Höhe über Schienenoberkante	4.000 mm
Höhe Fußboden über SO	1.200 mm
Leistung	2 x 450 PS
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

Die Bauart Uerdingen ...



Bis Ostfriesland erstreckte sich das Einsatzgebiet der Baureihe 624. Am 24. September 1977 ist das Vorserienfahrzeug 624 501 als N 7430 bei Papenburg unterwegs

Joachim Bügel

menarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt München die VT 23.5 und VT 24.5 zur neuen Serienbauart VT 24.6 weiter, von der die DB 1963 40 dreiteilige Garnituren bestellte. Bei ihnen wurden die bestbewährten Elemente der Prototypen miteinander kombiniert. So orientierte sich die von beiden Herstellern gemeinsam gefertigte Serienausführung optisch an den etwas kantigeren MAN-Prototypen, während sie die Türenanordnung und Innenraumgestaltung von den Uerdinger VT 24.5 übernahmen. Auch die Serienfahrzeuge hatten daher in jedem der beiden VT je zwei geschlossene 1.-Klasse-Abteile mit sechs Sitzplätzen am hinteren Wagenende sowie 56 Großraum-Plätze der 2. Klasse, der VM bot nochmals 88 Reisenden eine Sitzgelegenheit. Die kunstlederbezogenen Sitze entsprachen denen der „Silberlinge“.

Schalldichte Wagenübergänge

Übernommen wurden auch die bewährten automatischen Scharfberg-Kupplungen zwischen Trieb- und Mittelwagen sowie die schalldichten Übergänge. An den Zugenden hingegen wurden normale Zug- und Stoßvorrichtungen verbaut, um auf Strecken mit geringerem Verkehr vereinzelt auch Güterwagen, etwa Milkesselwagen, mitnehmen zu können.

Hatte sich die DB bei der Erprobung der Vorserienfahrzeuge zunächst noch die Option zur Bildung nur zweiteiliger Garnituren

(VT+VT) offengehalten, so wurde die Serienausführung dann doch gleich als dreiteilige Einheit (VT+VM+VT) bestellt – mit der Option, diese um einen weiteren Mittelwagen zu ergänzen. Als Standardantrieb entschied man sich daher für den mittlerweile zum Typ M 3650 M1U weiterentwickelten 450-PS-MAN-Dieselmotor, der die höchste Literleistung und das geringste spezifische Gewicht aufzuweisen hatte und aufgrund der fehlenden Abgasaufladung die geringsten Unterhaltungskosten versprach. Die Leistungsübertragung vom Motor zum Getriebe erfolgte über Gelenkwellen.

Wie schon die Vorserienfahrzeuge erhielten die VT 24.6 Laufgestelle der Bauart „München-Kassel“ in der Normalausführung mit 2,5 Meter Achsstand. Die scheibengebremsen Laufradsätze mit 900 Millimeter Laufkreisdurchmesser entsprachen jenen, die bereits bei den TEE-Triebzügen des Typs VT 11.5 zum Einsatz kamen. Dank Mehrfachsteuerung konnten bis zu drei Zügeinheiten von einem Führerstand aus gefahren werden.

Im Betriebseinsatz

1964 begann die Ablieferung der 40 bestellten dreiteiligen Einheiten, die sich bis Mai 1966 hinzog. Beheimatet wurden die Serienfahrzeuge zunächst in Braunschweig (VT 24 601–606, 629–634; dorthin wurden auch die Prototypen umstationiert), Trier (607–620),



MAN-Werbung (1962)

Slg. Oliver Strüßer

... und die Serie



Zu den fünf ersten Heimdienststellen gehörte auch das Bw Nürnberg. VT 24 643 (vorn) und VT 24 644 (Schluss) stehen am 21. April 1968 als P 4617 in Neuhaus an der Pegnitz

Heinz Hangarter/Slg. Eisenbahnstiftung

Frankfurt (Main) (621–628), Nürnberg (635–652) und Osnabrück (653–680). Lackiert waren sie in einem etwas vom normalen RAL 3004 abweichenden Rotton, auch waren die Zierstreifen im Gegensatz zu den üblichen DB-Gepflogenheiten hellgrau statt beige.

Ihre Betriebsnummern VT 24 601–680 und VM 24 601–640 durften die Serienfahrzeuge allerdings nicht allzu lange tragen. Mit der Einführung des neuen DB-Nummernsystems wurde aus den Triebwagen 1968 die neue Baureihe 624 mit den

■ Der VT 24.6 war zunächst in Braunschweig, Trier, Frankfurt, Nürnberg und Osnabrück zuhause

Ordnungsnummern 601 bis 680, die VM wurden zur Baureihe 924 (Ordnungsnummern 401–445). Auch die vier Vorserienzüge wurden umgezeichnet, bei ihnen entfiel aber nun die Unterscheidung in zwei verschiedene Baureihen. Die Uerdinger wurden zu 624 501–504 und 924 501–502, ihre MAN-Geschwister reichte man im Anschluss daran als 624 505–508 sowie 924 505–506 ein. Im Laufe der Jahre wurden sie mehr und mehr der Serienausführung angeglichen.

Luftfederung und Neigetechnik

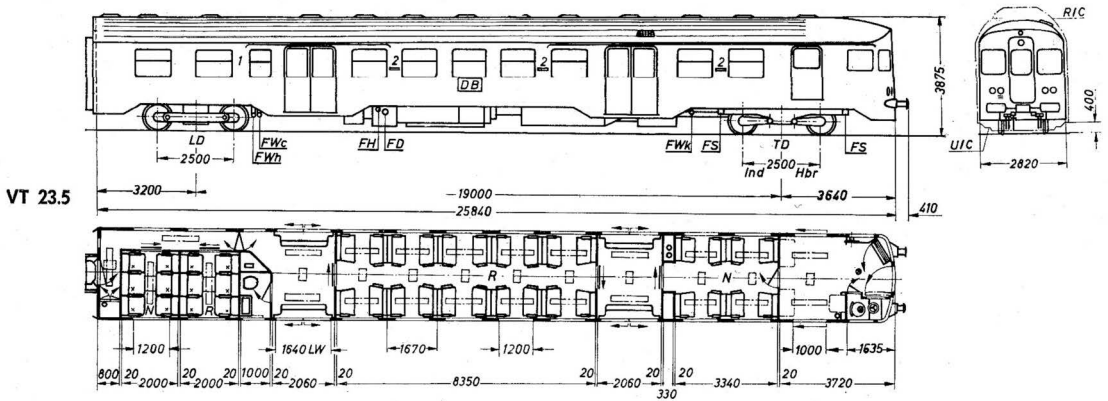
In enger Zusammenarbeit mit den Firmen MAN und Knorr-Bremse hatte die DB bereits 1965 erste Versuche mit einer gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung aufgenommen. Sie basierte auf

neuen Laufdrehgestellen mit steuerbaren Luftfedern und sollte eine um 25 Prozent höhere Geschwindigkeit bei Fahrten im Gleisbogen ermöglichen. Die Bewährung im Betriebsalltag wollte man an den neuen VT/VM 24.6 erproben; dazu erhielt der gerade in der Fertigung befindliche Mittelwagen VM 24 622 versuchsweise zwei dieser Sonderdrehgestelle.

An ihnen wurden anstelle der sonst üblichen Stahlfederung auf beiden Seiten in der Drehzapfen-Querebene zwei Luftfederbälge zwischen den Längsträgern des Drehgestells und dem Wagenkasten angeordnet. Dadurch stützte sich dieser nun unmittelbar auf die Federbälge ab. Alle senkrechten, Quer- und Drehbewegungen zwischen den Drehgestellen und dem Wagenkasten wurden durch Verformung der Luftfeder aufgenommen.

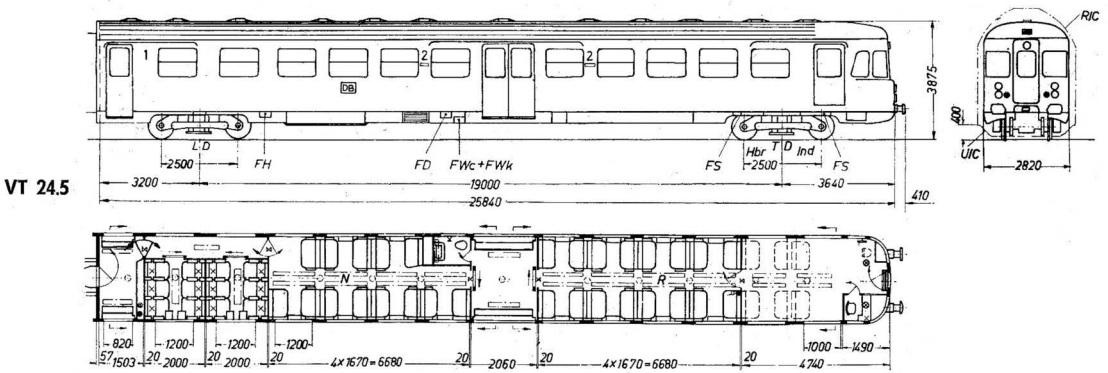
Neigewinkel nur zweieinhalb Grad

Die sonst bei Krümmungsfahrten unweigerlich auftretenden Fliehkräfte wollte man mit der neuen Technik durch gezieltes Kippen des Wagenkastens zur Innenseite kompensieren und so zugleich eine Komforterhöhung erzielen. Ein Kontaktpendel und Rotationspumpen sorgten bei Erreichen des Gleisbogens selbsttätig dafür, dass die äußeren Luftfedern sich stärker mit Luft füllten als die inneren und das Fahrzeug dadurch die gewünschte Neigung einnahm. Um dabei mit den Fahrzeugaußenseiten die Grenzen des Lichtraumprofils nicht zu überschreiten, wurde die Neigung konstruktiv auf einen Winkel von maximal 2° 52' begrenzt.



Der direkte Vergleich der Triebwagen der Baureihen VT 23.5 und VT 24.5

BZA München/Slg. Oliver Strüber (2)



Unterschiede gab es in der äußeren Gestaltung (Front, Türen) und bei der Innenraumaufteilung

Ende September 1965 wurden zwischen München und Herrsching erste Probefahrten unternommen. Das Grundprinzip konnte überzeugen und wurde in den folgenden Jahren weiterentwickelt. 1967 konnten weitere Versuche erfolgreich absolviert werden. Bald darauf entschloss sich die DB zur Umrüstung von insgesamt 13 dreiteiligen Einheiten.

1969 kamen die ersten sieben derart umgerüsteten und für 140 km/h zugelassenen Garnituren in den Betriebsdienst, ihnen sollten in den folgenden Jahren noch sechs weitere Einheiten folgen.

Umrüstung und ein früher Nachfolger

Umgebaut worden waren jedoch nur die Triebwagen, die Mittelwagen stammten aus einer 1968 in Auftrag gegebenen Nachlieferung über 15 Wagen, die direkt ab Werk mit Neigeeinrichtung ausgestattet waren und das vorhandene Muster ergänzten. Mit den beim Umbau der VT „übriggebliebenen“ Mittelwagen ließen sich nun die oftmals vom Betriebsdienst gewünschten vierteiligen Einheiten zusammenstellen.

Aufgrund der abweichenden Bauweise teilte die DB die umgerüsteten Triebwagen der neu geschaffenen Baureihe 634 zu, behielt jedoch die angestammten Ordnungsnummern 603, 607, 608, 610, 613, 614, 617–619, 621, 627, 633, 651–659, 661 sowie 663–666 bei.

Analog dazu wurden die Mittelwagen als Baureihe 934 bezeichnet, sie trugen die Ordnungsnummern 422 (Baumuster), 441–450, 506 (Umbau aus dem MAN-Vorserienfahrzeug) und 561–565 (mit je zwei zusätzlichen 1.-Klasse-Abteilen). Beheimatet waren sie aber weiterhin bei ihren angestammten Dienststellen Braunschweig, Trier und Nürnberg.

Weiterbauen? Oder etwas Neues wagen?

Zu Beginn der 70er-Jahre zeichnete sich das baldige Ausscheiden der letzten Vorkriegstriebwagen aus dem DB-Bestand immer deutlicher ab. Für die dadurch zusätzlich anfallenden Aufgaben reichten die 40 Serien- und vier Vorserientriebzüge bei weitem nicht aus. Die DB trug sich daher mit dem Gedanken eines Anschlussauftrages.

Die mittlerweile gesammelten Erfahrungen mit den 624 und besonders den 634 führten zu einer darauf basierenden und technisch eng verwandten Weiterentwicklung. Als Baureihe 614 bezeichnet rollten die ersten beiden Vorserienmuster 1971 an. Auch sie waren als dreiteilige Triebzüge ausgeführt, hatten aber von Anfang an die Wagenkasten- neigung mit an Bord. Optisch unterschieden sie sich deutlich von ihren Vorgängern: Unter Verzicht auf die ohnehin nur selten genutzte Übergangseinrichtung hatte man die im Eisenbahnerjargon auch als „Quadratschädel“ bezeichneten Fronten der 624er im Stil der Zeit großzügig neu gestaltet und mit zwei großen Scheiben ausgestattet.

Um bei schneller Kurvenfahrt den Neigungswinkel innerhalb des Lichtraumprofils noch optimieren zu können, wurde zudem das obere Drittel der Außenwände nach innen geneigt. 1973 begann die Serienlieferung (25 Dreiteiler), denen ab 1975 noch einmal 15 (alle ohne Neigetechnik) folgten.

Bewährung der 624 und 634 im Alltag

Die 624er und 634er hingegen hatten sich zu diesem Zeitpunkt im Betriebsdienst längst bewährt, weitgehend unauffällig versehen sie vor allem Nahverkehrs- und Eilzugdienste. Vereinzelt wurden ihnen aber auch Schnellzugehren zuteil. Mit dem Fortschreiten der Elektrifizierung reduzierten sich jedoch die Einsatzbereiche und die Triebzüge wurden weitgehend aus den hochwertigen Leistungen zurückgezogen.

So kam es bald zu einer ersten Konzentration in der Beheimatung der Triebzüge; Frankfurt und Nürnberg (Neulieferung von 614ern) gaben ihre Bestände bereits 1973 respektive 1974 an die Dienststellen in Braunschweig, Osnabrück und Trier ab. Allein in Osnabrück waren am Jahresende 1974 somit 21 Triebzüge der Baureihe 624 stationiert.

■ Es hatte sich herausgestellt, dass der Wartungsaufwand für die Luft-Neigetechnik zu groß war.

niert, Braunschweig kam auf zehn 624 (darunter alle Prototypen) und vier 634er, die restlichen Fahrzeuge wurden von Trier aus eingesetzt. Allerdings hatte 634 663 nach einem Unfall bereits 1972 z- gestellt und etwas später ausgemustert werden müssen.

Drei Jahre später hatte sich das Bild noch weiter zugunsten Osnabrücks verschoben, waren doch im Zuge der Lieferung neuer 614er die Braunschweiger Fahrzeuge dorthin abgegeben worden. Neben den roten gab es auch schon erste, im neuen DB-Lackierschema Blau-Beige lackierte Garnituren, sowohl bei den 624ern wie auch bei den 634ern. Bei den meisten waren schon nach wenigen Einsatzjahren anlässlich von Hauptuntersuchungen die im Betriebsdienst kaum genutzten Türen und



September 1965: Tests mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung des Mittelwagens VM 24 622 zwischen München und Herrsching. Während der Triebwagen (links) der Überhöhung entsprechend schräg steht, ist der Mittelwagen durch die Luftfeder gerade gestellt

Archiv ALBA

Übergangseinrichtungen an den Fronten entfernt worden; nur wenige Fahrzeuge behielten sie für Sonderzugeinsätze noch bis zu ihrer Modernisierung in den frühen 90er-Jahren.

Mitte 1978 gab es in Braunschweig wieder drei 624er-Einheiten, denen bald weitere folgen sollten, denn auch Trier gab jetzt seine Bestände ab. So ergab sich am Jahresende 1980 ein bereinigtes Bild: Alle 624er trugen nun die Heimatanschrift „Bw Osnabrück“, ebenso fünf 634er; ihr Einsatzgebiet erstreckte sich über weite Teile Ostwestfalens, das Oldenburger und das Münsterland sowie das nördliche Ruhrgebiet – einige Eilzugleistungen führten sie sogar bis Düsseldorf, Neuss und Düren. Die übrigen luftgefederten Fahrzeuge waren in Braunschweig stationiert, wo sie die 614-Flotte an der Weser, im Harz und der Lüneburger Heide unterstützten.

Neigung? Nutzen zu gering ...

Apropos Luftfederung: Mittlerweile war sie zum einzigen Unterscheidungsmerkmal zwischen den beiden Baureihen geworden. Längst nämlich hatte sich herauskristallisiert, dass bei den 634/934 der Aufwand für die Unterhaltung und den Betrieb der gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung in

keinem rechten Verhältnis zu dem damit zu erzielenden Nutzen stand. Bis 1979 wurde die Neigetechnik daher bei allen Fahrzeugen (übrigens auch den 614er-Prototypen) wieder ausgebaut. Die luftgefederten Drehgestelle mit ihren gegenüber den Regeldrehgestellen der Baureihe 624 besseren Laufeigenschaften blieben ihnen jedoch erhalten.

Regelmäßig Sonderleistungen

Ab Mitte der 70er-Jahre hatte sich Osnabrück dank der Vermarktungserfolge der dortigen Generalver-

tretung auch zu einer Hochburg für 624/634-Sonderleistungen entwickelt. Um in dieser Hinsicht den Fahrgästen noch mehr bieten zu können, wurden zwei der Mittelwagen zu Gesellschaftswagen mit Bewirtungsmöglichkeit umgebaut und mit den neuen Nummern 934 200 und 201 bezeichnet. Auch der Braunschweiger 934 562 war für den gleichen Zweck hergerichtet worden, er erhielt später die Nummer 934 202.

Auch in den folgenden Jahren konzentrierte sich die Beheimatung der beiden Baureihen auf



Mangel an Mittelwagen zwang die BD Nürnberg ab 1984 zur Kombination von 614-Triebköpfen mit Mittelwagen der Vorgängerbauart: Die Garnitur 614 022+934 445+934 443+614 021 am 7. Juni 1985 als Nt im Bahnhof Fürth

Hans Schmidt/Stg. Oliver Strüber

NÜRNBERG: 934-614-KOMBINATIONEN

Aufgrund der engen konstruktiven Verwandtschaft zwischen den 624/634/924/934 und ihren Nachfolgern 614/914 waren baureihenübergreifende Kombinationen der Fahrzeugteile möglich – ab 1984 machte sich dies die DB in der Praxis zu Eigen. Von Nürnberg aus sollten künftig vierteilige 614-Garnituren auf den Strecken Fürth – Cadolzburg, Siegelsdorf – Markt Erlbach und Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach eingesetzt werden. Da es keinen Überhang an Mittelwagen gab, griff man auf acht in Osnabrück und Braunschweig nicht benötigte 934er zurück. Drei neue „bunte“ Garnituren wurden auf diese Weise zusammengestellt:

– 614 021+934 443+934 445+614 022,
– 614 023+934 441+934 442+614 024,
– 614 025+934 444+934 448+614 026.
„Bunt“ bezog sich dabei nicht nur auf die unterschiedlichen Wagenquerschnitte, sondern auch auf die Farbgebung, bestehend aus kieselgrau-orangen 614ern und roten oder blau-beigen 934ern. Die freigebliebenen 914er-Mittelwagen wurden anderen 614er-Garnituren zugeschlagen, 934 422 und 565 dienten als Reserve.

Später kam es auch zu veränderten Zusammenstellungen. Zum Sommerfahrplan endeten diese Einsätze, die 934 wurden in Nürnberg zunächst z-

gestellt, 1993/94 jedoch reaktiviert und größtenteils bald darauf wieder nach Osnabrück umbeheimatet. Lediglich 934 442 blieb als 914-Reserve bis 2005 in Nürnberg und ging dann nach Braunschweig.

In Ausnahmefällen praktizierte man ähnliche Kombinationen in den 80er-Jahren auch in Braunschweig, wo ebenfalls ein großer 614-Bestand beheimatet war – für Sonderleistungen wurde hier vereinzelt ein 934 einer 614/914-Garnitur beigegeben; es gab auch Kombinationen 614+914+934+634. Noch seltener, jedoch belegt, ist die Einreihung eines 914 zwischen zwei 634er ...

OS

die Standorte Osnabrück und Braunschweig – im Winterfahrplan 1981 sogar fast artrein, denn nun waren alle 634 in der Stadt an der Oker versammelt. Als Ergänzung kam 624 625 hinzu, um die nach der Ausmusterung von 634 663 ungerade Triebkopfszahl auszugleichen. Doch schon der Sommerfahrplan 1982 brachte erneute Verschiebungen im Bestand: Um für die 29 in Osnabrück planmäßig benötigten 624/634-Garnituren einen ausreichenden Reservebestand zu haben, gab Braunschweig wieder drei 634-Einheiten (inklusive des 624 625) dorthin ab. Seine eigenen 634-Garnituren sollten hingegen fortan laut Plan nur noch zweiteilig (VT+VT) fahren, was zu einem Überbestand an Mittelwagen führte. 1983 wurden acht davon nach Nürnberg abgegeben (siehe unten). Bald darauf änderte die DB jedoch ihre Meinung und setzte die Braunschweiger 634 auch wieder dreiteilig ein, was nach der Abgabe der Mittelwagen zu Fahrzeugengpässen führte.

Von zwei zu drei Standorten

Das Beheimatungsroulette zwischen Osnabrück und Braunschweig setzte sich auch in den Folgejahren weiter fort. So wurden nach der Ablieferung neuer 628.4 nach Braunschweig im Laufe des Jahres 1993 alle 624 und 634 in Osnabrück zusammengezogen. Besonders präsent waren sie nun im Münsterland, etwa auf den Strecken von Münster nach Gronau, Coesfeld, Rheda-Wiedenbrück oder Bielefeld. Doch auch bis weit ins Oldenburger Land hinein sowie in Westfriesland waren sie in jenen Jahren anzutreffen.

Anfang der 90er-Jahre hatte das AW Kassel anlässlich anstehender Hauptuntersuchungen damit begonnen, beide Baureihen zu modernisieren. Dabei wurden sie auf City-Bahn-Standard umgebaut und in der neuen mintgrün-lichtgrauen Nahverkehrsfarbe lackiert.

Zugunsten zusätzlicher Sitzplätze entfielen die bislang hinter den Führerständen angeordneten Gepäckräume. Die Sitze erhielten einen türkisen Stoffüberzug und hellviolette Sitzgestelle, die Innenwände eine neue Verkleidung mit blauen und beige Platten. Auch die Fenster wurden durch eine neue, besser schließende Bauart ersetzt, bei den meisten Fahrzeugen verzichtete man bei rund der Hälfte der Fenster auf die Öffnungsmöglichkeit. Später erhielten einige Garnituren auch noch den neuen verkehrsroten Lack.

Einbrüche zur Jahrtausendwende

Das Jahr 2000 brachte den Einsätzen der bewährten und beinahe noch in kompletter Anzahl im Betrieb stehenden Triebzügen dann allerdings Einbrüche: In Ostwestfalen übernahm die Eurobahn nach einer Ausschreibung durch den Verkehrsverbund OstWestfalenLippe am 28. Mai des Jahres die Nahverkehrsleistungen auf der RB 73 Bielefeld – Lemgo und der RB 71 Bielefeld – Herford – Rah-



Die nach Cottbus umbeheimateten 624er hatten einen Kasten für die Zuglaufschilder. Eine Garnitur verlässt im August 2004 Seebad Ahlbeck Malte Werning

den. Auf der Baumbergebahn Münster – Coesfeld und der Strecke Münster – Gronau gewann die DB zwar die Ausschreibung, musste dort aber nun moderne Talent-Triebwagen der Baureihe 643 zum Einsatz bringen.

Zum Jahresende ging zudem im Zuge einer ersten großen Neuausschreibung des SPNV in Niedersachsen das Netz „Weser-Ems“ an die NordWestBahn (NWB). Damit verloren die 624/634 auch ihre angestammten Dienste auf den Strecken nach Wilhelmshaven, Esens und Delmenhorst. Die Folge waren große Fahrzeugüberbestände in Osnabrück. So stationierte die DB alle 634 und auch eine größere Anzahl 624 wieder nach Braunschweig um, wo sie wie zuvor ihre moderneren Nachfolger der Baureihe 614 unterstützten und dabei halfen, lokbespannte Züge abzulösen. Neben den bereits früher von ihnen befahrenen Strecken im Harz und Weserbergland kamen jetzt auch Einsätze zwischen Hannover und Soltau sowie auf den Verbindungen Uelzen – Soltau – Bremen, Leer – Nieuweschan sowie Emden Hbf – Emden Außenhafen hinzu.

2001 erstmals im Osten im Einsatz

Auch das Werk Cottbus erhielt 2001 sechs dreiteilige 624-Einheiten aus Osnabrück als Ersatz für bislang mit der Baureihe 219 bespannte Wendezüge. Sie kamen unter anderem auf der Ostbahn sowie den Strecken Cottbus – Forst, Cottbus – Hoyerswerda und Angermünde – Stettin (Szczecin) zum Einsatz. Einzelne Leistungen führten sie auch nach Usedom, ab und an kam auch der Wochenendzug Berlin – Wernigerode hinzu. Als einzige 624 bekamen sie an den Frontseiten noch einen Kasten für Zuglaufschilder.

Das Ende naht

In Osnabrück hingegen hielt der Verlust angestammter Einsatzstrecken an, die zu einer weite-



Jahrelang gehörten die Signalbrücke und 624er zum gewohnten Bild in Bad Harzburg. Der mintgrüne Vorserien-Dreiteiler mit 624 503 am Zugende verlässt am 24. Mai 1998 die Kurstadt

Peter Weiß/Archiv ALBA

ren Verschiebung der Bestände führten. Ende Dezember 2002 übernahm als erstes die Prignitzer Eisenbahn (PEG) den Betrieb auf den Strecken Oberhausen – Duisburg-Ruhrort und Oberhausen – Bottrop – Dorsten. Das große „Aufräumen“ begann dann jedoch im Jahr darauf, als die NWB und die Eurobahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 alle Leistungen auf den ostwestfälischen Dieselstrecken übernehmen. Mit einem Schlag war der Großteil der Osnabrücker 624 arbeitslos.

Das letzte, aber ebenfalls befristete Rückzugsgebiet der Osnabrücker 624 waren ab Ende 2003 die Strecken Unna – Neuenrade, Dortmund – Iserlohn und Dortmund – Coesfeld – Gronau – Enschede. Letztere ging zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 ebenfalls an die PEG, auf den beiden anderen Strecken waren bereits ab Herbst 2004 immer mehr 628 und 643 als Ersatz für 624 in die Umläufe integriert worden. Mitte Dezember 2004

schieden dann die letzten 624 aus dem Osnabrücker Bestand. Während einige Garnituren in den nächsten Jahren noch als Betriebsreserve in Osnabrück und Münster hinterstellt waren, wurden die restlichen noch betriebsfähigen Fahrzeuge Anfang 2005 in Dortmund-Scharnhorst gesammelt und dann zur Abstellung nach Karlsruhe gefahren.

Die Gnadenfrist für die letzten Braunschweiger 634 dauerte noch genau ein Jahr länger: Hier beendeten die neu abgelieferten Triebwagen der Baureihe 648 die Einsätze ihrer bewährten Vorgänger. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 wurden die letzten von ihnen abgestellt. Gleichzeitig ersetzte die DB auch ihre Cottbusser Fahrzeuge durch dorthin umstationierte 628.

Neues Leben in Polen

Die DB hoffte auf Verkäufe und stellte einen Großteil ihre ausgemusterten Einheiten 2005/06 erst einmal auf nicht benötigten Gleisen der Rangierbahnhöfe Karlsruhe und Hamm (Westf) ab. Und tatsächlich gelang es, einige Einheiten ins Ausland zu verkaufen. Ende 2004 übernahm die Woiwodschaft Westpommern sieben der Cottbusser und Osnabrücker Dreiteiler. In Polen behielten sie ihren letzten DB-Anstrich in Verkehrsrot, trugen nun jedoch die neuen Baureihenbezeichnungen SA 110 (Triebwagen) und SA 112 (Mittelwagen). Nach anfänglichen Problemen mit der polnischen Zulassung führen sie ab Mai 2005 von Kolberg (Kolobrzeg) aus auf der Strecke nach Gollnow (Goleniów) sowie zwischen Ruhnow (Runowo Pomorskie) und Neustettin (Szczecinek). Dabei wurden sie sowohl als Drei- wie auch als Zweiteiler eingesetzt. 2012 schied der letzte von ihnen aus dem Dienst. Ein Verkauf der nicht mehr benötigten



Der blau-beige 624 646 vor der Abfahrt nach Coesfeld (Münster, 8. August 1986) Hans Schmidt/Stg. OS



Die letzten Einsätze führten die Osnabrücker 624 im Jahr 2004 auch auf die Hönnetalbahn. Im Bahnhof Binolen traf 624 615 auf das bis zuletzt im Einsatz stehende Vorserienfahrzeug 624 501 Hermkes/Archiv ALBA

Fahrzeuge an benachbarte Woiwodschaften war aufgrund der mit der DB geschlossenen Verträge nicht möglich, ebensowenig die Weitergabe an interessierte Vereine in Polen. 2013 wurden bis auf zwei Garnituren alle Fahrzeuge verschrottet; eine davon steht heute im Eisenbahnmuseum Greifenberg (Gryfice).

Ausgewandert nach Siebenbürgen

Einen weiteren – allerdings auch den letzten – Verkauf konnte das DB Stillstandsmanagement im September 2009 verbuchen. Auf Vermittlung des Züricher Unternehmens Helvetic Rolling Stock (Heros) übernahm die rumänische Transferoviar

■ Im Dezember 2005, zum Planwechsel, wurden die letzten 634 der Deutschen Bahn abgestellt.

Grup (TFG) insgesamt elf dreiteilige Einheiten, die vor Ort bei der zum Unternehmen gehörenden Firma Remarul aufgearbeitet, modernisiert und den rumänischen Vorschriften angepasst wurden. Unter den neuen Nummern 76-2401 bis 76-2411 stehen sie seit 2011 für die Transferoviar Calatori im Einsatz und werden in der Walachei rund um Cluj eingesetzt. Dort sind mittlerweile übrigens auch einige ihrer DB-Nachfolger der Baureihe 614 unterwegs. Und wie bei der DB: Ablösen werden sie die ehemaligen 624er allerdings vorerst nicht, nur ergänzen.

Keine erhaltene Garnitur

Nachdem sich allerdings für die restlichen, von der DB noch in Karlsruhe hinterstellten 624 keine weiteren Verkaufschancen mehr abzeichneten, wurden sie zum Jahresende 2009 zur Verschrottung

freigegeben. Auch bei den Betriebsreserven wurde der Bestand mit Fristablauf mehr und mehr ausgedünnt.

Für zumindest eine 624er-Garnitur schien sich 2009 ein zweites Leben als Museumsfahrzeug abzuzeichnen, doch die Pläne zerschlugen sich – auch weil es seitens der DB am benötigten Platz für die Unterstellung und den benötigten Finanzmitteln für eine Unterhaltung oder gar Aufarbeitung mangelte.

Stattdessen übernahm das DB-Museum 2011 mit 614 005+914 003+614 006 einen der moderneren Nachfolger in seinen Nürnberger Museumsbestand. Auch eine Rückholung zumindest einer der rumänischen Einheiten erscheint äußerst unrealistisch. So bleiben die 624/634 auch in dieser Hinsicht das, was sie während ihrer Betriebszeit immer schon waren: Unspektakulär, unscheinbar und wenig beachtet ...

Oliver Strüber



Einsatz in Rumänien: Am 24. Juli 2017 steht ein 624er im Bahnhof Bukarest Nord

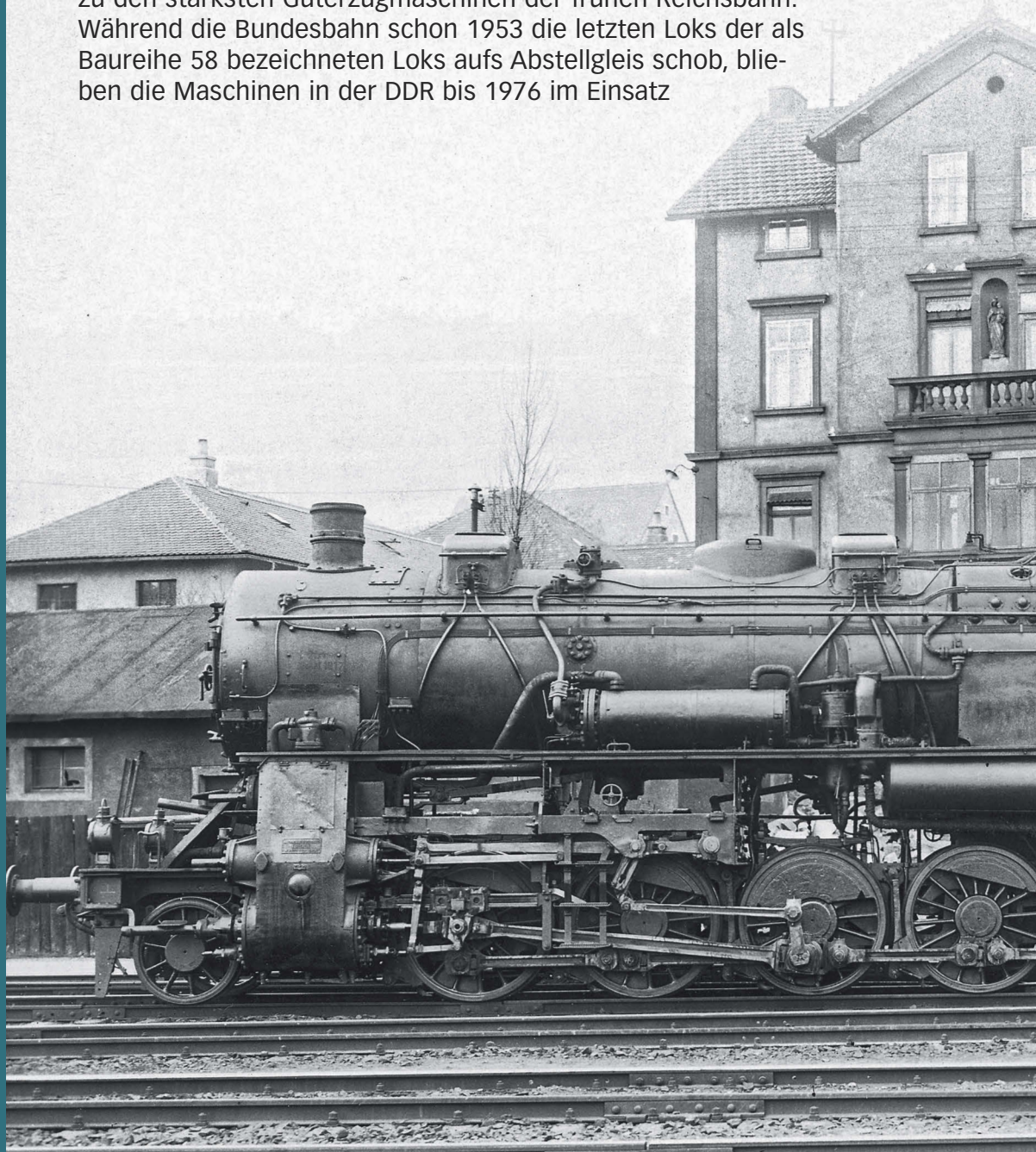
Horia Radulescu



100 JAHRE PREUSSISCHE G 12

Im Krieg und im Frieden

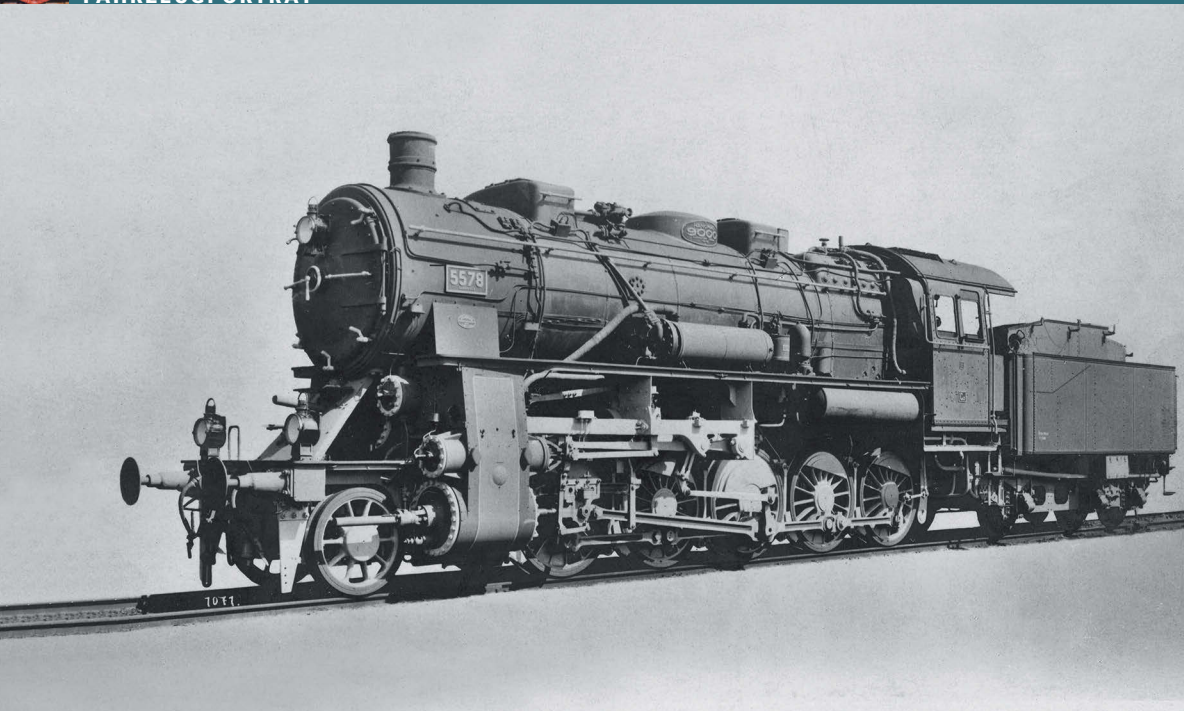
KRÄFTIGE DRILLINGE ■ Die ab 1917 beschaffte G 12 gehörte zu den stärksten Güterzugmaschinen der frühen Reichsbahn. Während die Bundesbahn schon 1953 die letzten Loks der als Baureihe 58 bezeichneten Loks aufs Abstellgleis schob, blieben die Maschinen in der DDR bis 1976 im Einsatz



Die zweite für Baden gebaute G 12 mit der Reichsbahnnummer 58 202 wurde in Würzburg fotografiert. Sie war von der Maschinenfabrik Karlsruhe 1918 gebaut worden, verblieb 1945 in Polen und wurde dort 1957 ausgemustert

Slg. A. Knipping





Die 1919 gebaute 5578 ELBERFELD wurde als 9000. Hanomag-Lok mit einem besonderen Fabrikschild und mit einem Erinnerungsfoto gewürdigt. Als 58 1393 wurde sie 1950 von der DB ausgemustert Slg. A. Knipping

Die Güterzuglok hatte seit den 1840er-Jahren bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts schon eine lange Entwicklung genommen. Der Klassiker war der laufachslose Dreikuppler gewesen. Ab etwa 1890 hatten die Länderbahnen ihn entweder mit einer Laufachse zur 1'C oder mit einer vierten Kuppelachse zur D vergrößert.

Die weitaus größte deutsche Bahnverwaltung in Preußen hatte beide Varianten gepflegt (G 5/G 7), und zwar jeweils sowohl in Zwillings- als auch in Verbundausführung.

Auf manchen Strecken wünschte man sich mit Blick auf ein ausreichendes Reibungsgewicht auch schon eine Lokomotive mit fünf angetriebenen Radsätzen. Zunächst befürchtete man eine mangelnde Bogenläufigkeit und wich auf komplizierte Systeme einer geteilten Antriebseinheit aus.

Genau zum Beginn des 20. Jahrhunderts hatte dann der Österreicher Karl Gölsdorf einen verblüffend einfachen Fünfkuppler vorgestellt, der mit seitenbeweglichen Radsätzen enge Gleisbögen befahren konnte und zugleich einen bemerkenswert stabilen Lauf bewies.

Doch die meisten deutschen Länderbahnen zeigten keine Eile bei der Beschaffung von Gölsdorf-Fünfkupplern. Württemberg und Sachsen begannen damit 1905, Bayern und Preußen warteten bis 1910. Die preußische G 10, eine zeitgemäße Heißdampflok mit dem bereits bewährten Kessel der P 8, war zu Beginn des Ersten Weltkrieges im August 1914 trotz ihrer fünf gekuppelten Radsätze nicht die stärkste preußische Güterzuglok. Diese

Position nahm vielmehr die vierachsige G 8.1 ein. Auch sie wurde aber dem beginnenden Generationenwechsel im Güterwagenpark nicht gerecht. Seit 1910 wurden Wagen mit zehn und 15 Tonnen Ladegewicht durch solche mit 20 Tonnen ersetzt.

Hinwendung zum Drillingstriebwerk

Die Sieges euphorie des August 1914 wich schnell der Mühsal und dem Elend eines über alle Erwartungen hinaus intensivierten und verlängerten Krieges. Unersättliche Fronten in Frankreich und Belgien und wenig später in Russisch-Polen, Lettland und auf dem Balkan forderten Nachschub; die Produktion in der Heimat und den besetzten Gebieten lief auf Hochtouren. Die Forderung nach einer stärkeren und zugleich schnelleren Güterzuglok wurde unabweisbar. Nachdem man schon seit 1914 mit gutem Erfolg eine Variante der 2'C-Schnellzuglok mit Drillingstriebwerk beschafft hatte (S 10.2), wählte man ein solches auch für die ab 1915 gebaute schwere Güterzuglok. Die Aufteilung der Antriebsenergie auf drei Triebwerke versprach größere Laufruhe und die Schonung der Treibstangenlager. Die Kesselbauart der so entstandenen G 12.1 entsprach noch der vom Maschinendezernenten Robert Garbe (1912 in den Ruhestand getreten) bevorzugten Form mit langer schmaler Feuerbüchse zwischen den Rahmenwangen. Diese Bauform bewährte sich etwa bei P 8 und G 10 mehrtausendfach, warf aber für immer größere Kessel auch Probleme auf, weil die Heizer mit der Bedienung des von 2,62 Meter (P 8 und G 10) auf



Die G 12.1 war die größte bis dahin in Deutschland gebaute Güterzuglokomotive. Der Blechrahmen und darin ein langer, schmaler Rost (wie bei P 8 und G 10) war bei ihr ins Extreme getrieben

Slg. A. Knipping (2)

3,22 Meter (G 12.1) verlängerten Rostes an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gerieten.

Noch immer mit Blechrahmen

Problematisch war auch die Beibehaltung des flächigen Blechrahmens, der die Überprüfung und Schmierung des Innentriebwerks erschwerte. Die Bestellungen der bis dahin größten deutschen Güterzuglokomotive in den Jahren 1915 bis 1917 hielten sich denn auch in Grenzen. Die KPEV übernahmen 21

Maschinen und die Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen deren zwölf. Sachsen ließ 1917 eine geringfügig veränderte Bauart mit größeren Heizflächen in 20 Exemplaren bauen und reihte sie als XIII H ein.

Im Nummernsystem der Reichsbahn erschienen (nach einer Verminderung durch die Waffenstillstandsabgaben) die preussischen Exemplare als 58 001–015 und die sächsischen als 58 101–114. Alle wurden schon um 1930 ausgemustert.

Sonderling 58 1001 mit nur 1.250 mm Treibraddurchmesser: Die Maschine wurde am Ablaufberg in Soest verwendet und wegen ihrer Ursprungsbestimmung für die Bagdadbahn als „Soester Türke“ bezeichnet





Die 58 1894 vertritt in unserer Bilderfolge die G 12 mit Kohlenstaubfeuerung in der Variante der 20er-Jahre. Gut erkennbar ist auf dem Tender die maschinelle Vortriebsanlage

Slg. A. Knipping

Deutsche Autoren waren sich stets darüber einig, dass die Lokomotive mit dem zu langen Rost und dem schwer zugänglichen Innentriebwerk fast eine Fehlkonstruktion auf dem Wege zur „richtigen“ G 12 war. Aber die französische Ostbahn war mit den ihr zugeteilten sächsischen Waffenstillstandsloks so zufrieden, dass sie 1926–1932 nicht weniger als 203 Exemplare nachbauen ließ! Sie liefen als Reihe 150 E der SNCF teilweise bis nach dem Zweiten Weltkrieg.

Übrigens hieß die 1'E von 1915 noch nicht von Anfang an G 12.1, sondern sie erhielt mit dem Erscheinen der ausgereifteren 1'E von 1917 diese Bezeichnung und gab die gegossenen Gattungsschilder „G 12“ an diese ab.

Übergangstype „G 12 CFOA“

Die Anatolische Eisenbahn (CFOA) im verbündeten Osmanischen Reich war für die in Fertigstellung begriffene Bagdadbahn ebenfalls an einer 1'E interessiert. Die wiederum bei Henschel entstandene Konstruktion war gekennzeichnet durch nur 1.250 Millimeter große Treib- und Kuppelräder und ebenfalls durch ein Dreizylindertriebwerk. Abwei-

chend von preußischen Gewohnheiten wählte man jedoch einen Barrenrahmen. Möglicherweise schon aufgrund der Erfahrungen mit der G 12.1 setzte man den Stehkessel breit über den beiden hinteren Kuppelradsätzen und konnte darin einen fast quadratischen Rost unterbringen.

Gebaut wurden zunächst zehn Exemplare, von

■ Die KPEV übernahmen 21 Loks der Baureihe G 12.1, die Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen zwölf. Sachsen ließ zudem 20 Stück mit größeren Heizflächen bauen

denen nur fünf in die Türkei geliefert wurden, die anderen jedoch auf dringenden Wunsch des deutschen Feldeisenbahnchefs an die Militär-Generaldirektion Brüssel für den Besatzungsbetrieb in Belgien. Von diesen Exemplaren kam eine zur Deutschen Reichsbahn und erhielt trotz erheblicher Abweichungen die Nummer 58 1001 an der Spitze der regulären G 12.

Drei weitere Exemplare verblieben nach dem Ersten Weltkrieg in Belgien, wurden 1931 nach Luxemburg verkauft und nach der Annexion dieses Landes durch Nazideutschland als 58 601–603 eingereiht. 1919 wurden dann noch weitere fünf Loks in die Türkei geliefert, sodass es die „G 12 CFOA“ auf 15 Exemplare brachte.

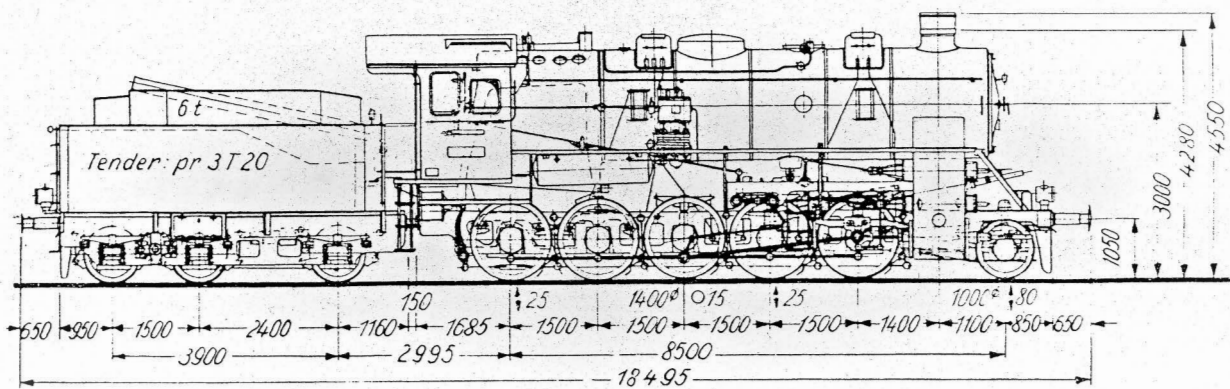
Barrenrahmen und Belpaire-Kessel: G 12

Das preußische Ministerium der Öffentlichen Arbeiten befasste sich schon seit Anfang 1916 mit Vorschlägen für eine von allen Länderbahnen gemeinsam zu beschaffende Güterzuglok, die sowohl im Besatzungsbetrieb insbesondere auf der Neubaustrecke Aachen – Tongern als auch im Krieges- und späteren Friedensbetrieb im Heimatgebiet zu

G 12: STÜCKZAHLEN

Entsprechend den politischen und militärischen Vorgaben wurde die G 12 von mehreren Bahnverwaltungen parallel beschafft. Es wurden 1.479 Maschinen gebaut, und zwar in folgender Aufteilung:

Stück	Baujahre	Verwaltung
1.158	1917–22	Preußen und Militär-Generaldirektion Warschau
118	1917–19	Elsass-Lothringen
98	1918–21	Baden
62	1919–24	Sachsen
43	1919–22	Württemberg



Zeichnung der Baureihe 58-2-3,4,5,10-21 aus dem DR-Merkbuch für Triebfahrzeuge 1964. Zu sehen sind die wichtigsten Abmessungen der Güterzuglok, die hier mit einem 3T20-Tender dargestellt ist

Slg. OS

verwenden sein würde. Die Achsfahrmasse sollte 16 Tonnen nicht überschreiten; die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h betragen; die Lok sollte 700 bis 750 Tonnen auf einer Steigung von zehn Promille mit 20 km/h befördern. In nähere Erwägung gezogen wurden eine Eh₂ und eine i'Eh₃.

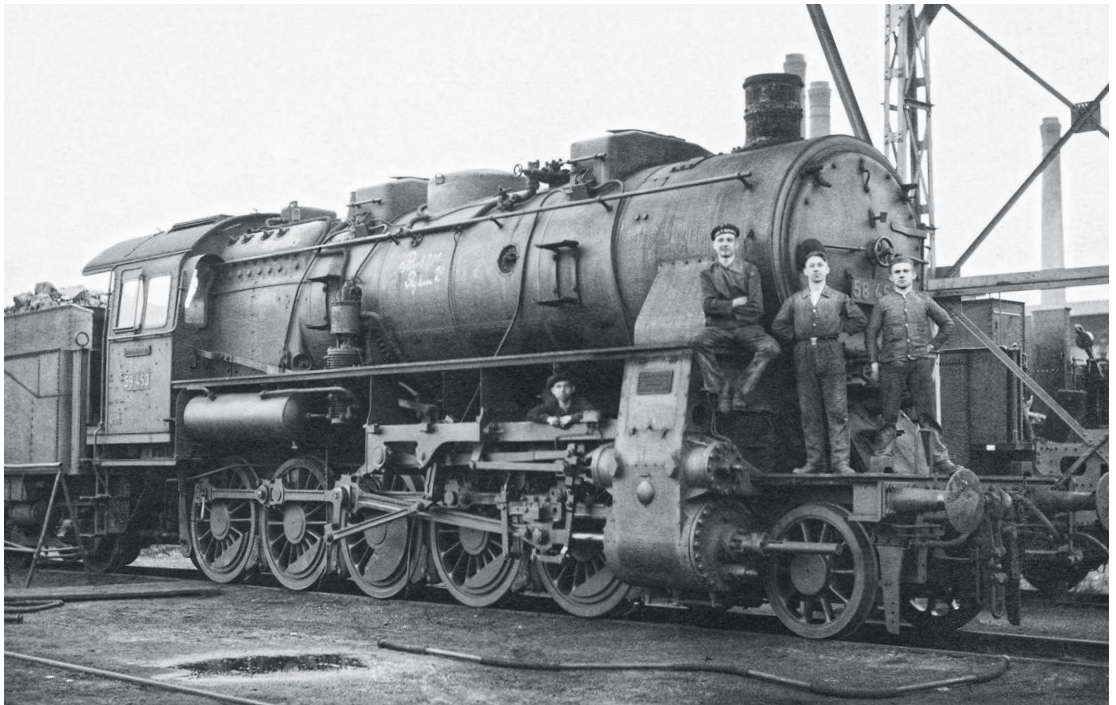
Unter dem Eindruck von Untersuchungen des später im Versuchswesen der Deutschen Reichsbahn federführenden elsass-lothringischen Konstruktionsdezernenten Friedrich Fuchs über die

Radreifenabnutzung von E und i'E fiel die Wahl auf die letztgenannte. Die grundsätzliche Bauart orientierte sich an der „G 12 CFOA“, allerdings vergrößerte man die Treib- und Kuppelräder wie bei der G 12.1 auf 1.400 Millimeter. Der Stehkessel wurde mit waagerechter Decke nach Belpaire ausgeführt.

Erstmals beschaffte die KPEV eine Lok mit Barrenrahmen. Die Laufachse war unter Verzicht auf ein Krauss-Helmholtz-Gestell als Bisselachse aus-

Die 58 453, gebaut von Hartmann in Chemnitz, ist eine sächsische G 12 oder XIII H. Von 1951 bis 1956 fuhr sie mit Kohlenstaubfeuerung. 1968 wurde sie von DR ausgemustert

Slg. A. Knipping





geführt. Sie hatte nach jeder Seite 80 Millimeter Spiel, die zweite und die fünfte Kuppelachse jeweils 25 Millimeter. Die Spurkränze des Treibradsatzes waren um 15 Millimeter geschwächt.

Die Steuerung für den Innenzylinder wurde durch zwei Wellen von der Außensteuerung übertragen. Alle drei Triebwerke arbeiteten auf den mittleren Kuppelradsatz. Der dreiachsige Tender bedeutete einen Rückschritt gegenüber dem vierachsigen der G 12.1.

Mit ihrer hohen Kessellage (drei Meter über Schienenoberkante), den entsprechend hoch angesetzten Umlaufblechen und dem Profil des Belpaire-Stehkessels bot die G 12 einen ungewohnten Anblick. Eine den Arbeitsbedingungen des Personals entgegenkommende Innovation war der Kipprost.

Konstruktionen haben ihre Urheber: Die G 12 war die erste Lokomotive, die unter Verantwortung des 1856 geborenen Bauartdezernenten Hinrich Lübken entstand, des 1912 berufenen Nachfolgers von Robert Garbe (1847–1932). Die P 10 (DRB 39.0) und T 20 (95.0) tragen seine gestalterische Handschrift. Diese Typen beeindruckten sämtlich auch äußerlich mit einem kraftvollen und ausgewogenen Erscheinungsbild.

Soweit die Ablieferung über den März 1920 hinausreichte, hat man als Empfänger die Reichsbahn zu registrieren. Am Bau wurden die Firmen AEG, BBC Mannheim, Borsig, Hanomag, Hartmann, Henschel, Graffenstaden, Krupp, Linke-Hoffmann, Esslingen, Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe, Rheinmetall und Schichau beteiligt. Henschel führte mit 433 Loks.

Kriegslok G 12? Einheitslok G 12?

Die G 12 war entgegen mancher Zuschreibung weder eine Kriegslok noch eine Einheitslok. Für die erstgenannte Eigenschaft fehlten ihr Robustheit und Einfachheit. Hinter den Fronten des Ersten Weltkrieges verwendete man vorrangig ältere Nassdampfloks aus Beute- und aus Heimatbeständen. Die G 12 war für den Militärbetrieb viel zu kostbar. Auch erlangte sie während des Krieges kaum mehr zahlenmäßige Bedeutung.

Und eine Einheitslok war die G 12 auch nicht, denn immer hatten die bestellenden Bahnen und die Hersteller bei der Detailausführung große Freiheiten. Nicht umsonst gliederte die Reichsbahn die badischen, sächsischen, württembergischen und

13. April 1974: Gleich wird der D 561 aus Berlin mit der 58 1345 Schwarzenberg im Erzgebirge erreichen. Die Lok ist seit Zwickau am Zug. Eine G 12 vor D-Zügen? Das konnte nur die DR!

Gert Schütze



G 12: DRG-NUMMERN

Herkunft	DRG-Betriebsnummern
badische G 12	58 201–225, 231–272, 281–303, 311–314
sächsische XIII H	58 401–462
württembergische G 12	58 501–543
preußische G 12	58 1002–2143





In Thüringen gab es einige G 12 mit vierachsigen Tendern. Die Erfurter 58 1961 erhielt auch noch die EDV-Nummer an der Front, hier 1970 aufgenommen im Bw Sangerhausen

Slg. Gustav Nagel



In Oelsnitz (Erzgeb) stand am 26. August 1978 die die Rekolok 58 3003

H. F. Mittelbach/Slg. A. Knipping



Kurz vor dem Ende der knapp sechs Dienstjahrzehnte der G 12 treffen wir am 30. April 1975 die 58 1522 des Bw Aue auf der Drehscheibe von Johanngeorgenstadt

Andreas Knipping

preußischen G 12 in gesonderte Nummernreihen. Nach Abgabe von 16 Waffenstillstandsloks wurden die im Kasten unten angegebenen Loks in das neue System der Baureihen integriert.

Aus der G 12 wurden kleinere Güterzugloks abgeleitet. Durch Weglassung einer Kuppelachse und Verkürzung des Kessels gewann man die G 8.3 (eine 1'Dh3, DRB 56.1), durch Verzicht auch auf das Innentriebwerk dann die erfolgreichere Gattung G 8.2 (1'Dh2, DRB 56.20-29). Am Versuchswesen der 20er-Jahre war die G 12 mit dem Umbau von sechs Maschinen auf Kohlestaubfeuerung beteiligt.

Konkurrenten und Nachfolger

Die G 12 war nach der württembergischen Gattung K (1'Fh4v, DRB 59.0) und der bayerischen G 5/5 (Eh4v, DRB 57.5) die stärkste Güterzuglok der DRB und im Gegensatz zu diesen Gattungen in großer Stückzahl vorhanden. Die 1926 als Nachfolgerinnen erschienenen Einheitsbauarten 43 und 44 (1'Eh2 und 1'Eh3) machten der G 12 mangels größerer Bestellungen zunächst keine Konkurrenz. Die K.Bay.Sts.B. hatte als einzige große Länderbahn (zu Gunsten der G 4/5, 1'Dh4v, DRB 56.8-11) auf die Bestellung der „Preußin“ verzichtet, doch mussten schon in den 20er-Jahren viele G 12 in den nord-bayerischen Mittelgebirgen aushelfen.

1937 begann die Reichsbahn unter den Vorzeichen von Aufrüstung und Kriegsvorbereitung mit der Großserienbeschaffung der 44, deren Grund-

G 12: VERTEILUNG 1933

Die Verteilung der G 12 auf die Rbd'en 1933 zeigt eine Konzentration auf Bereiche mit steigungsreichen Strecken:

Direktion	Zahl	wichtigste Bahnbetriebswerke
Breslau	75	Arnsdorf, Brockau, Liegnitz, Sagan
Dresden	174	Adorf, Chemnitz-Hilbersdorf, Dresden-Friedrichstadt, Reichenbach, Zwickau
Erfurt	148	Arnstadt, Eisenach, Gera, Gerstungen, Meiningen, Saalfeld, Weißenfels, Zeitz
Frankfurt	99	Bebra, Dillenburg, Frankfurt (Main) 2, Friedberg, Fulda, Hanau
Halle	123	Altenburg, Aschersleben, Cottbus, Engelsdorf, Güsten, Halle 1, Leipzig-Wahren
Karlsruhe	158	Karlsruhe Rbf, Mannheim, Villingen
Kassel	194	Göttingen, Kassel, Nordhausen, Northeim, Ottbergen, Paderborn, Seesen, Soest, Treysa
Köln	26	Aachen West, Köln-Kalk
Nürnberg	80	Ansbach, Bamberg, Nürnberg Rbf, Würzburg (mit 50 Exemplaren Spitzenreiter im ganzen Reichsgebiet!)
Oppeln	3	Beuthen, Gleiwitz
Osten	30	Glogau, Nürnberg
Regensburg	16	Hof, Regensburg, Weiden
Stuttgart	65	Aalen, Crailsheim, Freudenstadt, Heilbronn, Kornwestheim, Tübingen
Trier	40	Ehrang
Wuppertal	114	Altenhundem, Hagen Gbf, Hagen-Vorhalle, Kreuztal, Schwerte, Siegen, Wuppertal-Vohwinkel

**14. April 1973: Die 36-031 der JŽ (ex 58 1594) im slowenischen Bahnhof Bohinjka Bela**

Andreas Knipping

konzept als 1'Eh3 durchaus an die G 12 erinnerte, der sie mit ihrer auf der Basis von 20 Tonnen Achsfahrmasse schwereren Ausführung überlegen war. Sie löste im schweren Güterzugdienst auf Mittelgebirgsstrecken ihre nun etwas zu langsam geworden ältere Schwester ab, ohne sie jedoch entbehrlich zu machen. In der Leistung in etwa vergleichbar mit der 58 waren die im Krieg gelieferten 1'E-Baureihen 50 und 52.

Gegensätzliche Nachkriegsschicksale

Wie fast alle Lokomotiven mit Innenzylindern wurde die 58 aus dem Kriegseinsatz in besetzten Gebieten insbesondere in der Sowjetunion ausge-

nommen. Zahlreich wurde sie hingegen nach Bulgarien und Jugoslawien verliehen. Nach 1945 fand man in der amerikanischen und britischen Zone Deutschlands überproportional viele Einheitsloks der Baureihen 44 und 50, sodass auf die 58 (und auf die Kriegsloks 42 und 52) schnell verzichtet werden konnte. In der französischen Zone gab es noch relevante Einsätze, bevor dann die Zusammenarbeit mit der nunmehrigen Bizone eine Überführung von ausreichend 50ern möglich machte. Schon am 1. Juni 1953 konnte die DB ihre letzte G 12 ausmustern.

Ganz anders in der sowjetischen Zone. Die 1945 gezählten 497 Exemplaren waren auch ein Jahrzehnt später in der nunmehrigen DDR noch unentbehrlich. 55 Exemplare wurden auf Braunkohlenstaubfeuerung System Wendler umgebaut.

Die G 12 wurde sogar in das Rekonstruktionsprogramm einbezogen, bei dem es sich eigentlich um den Neubau von Lokomotiven unter Verwendung vorhandener Rahmen und Radsätze handelte. 56 Exemplare erhielten 1958 bis 1963 im Raw Zwickau einen neuen geschweißten Kessel mit Verbrennungs-

1'E-GÜTERZUGLOKS IM VERGLEICH

	G 12.1	G 12	58.30	44
Treibraddurchmesser (mm)	1.400	1.400	1.400	1.400
Lauferraddurchmesser (mm)	1.000	1.000	1.000	850
Zylinderdurchmesser (mm)	560	570	570	550
Kolbenhub (mm)	660	660	660	660
Kesseldruck (bar)	14	14	16	16
Rostfläche (m ²)	3,28	3,88	3,71	4,55
Verdampfungsheizfläche (m ²)	195,63	192,43	172,3	237,67
Überhitzerheizfläche (m ²)	77,72	68,42	65,4	100,00
Dienstgewicht (ohne Tender, t)	101,1	95,7	97,2	110,2
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	65	65	70	80



Die Museumslok 58 311 zu Ostern 1987 auf der Sauschwänzlebahn im Südschwarzwald

Andreas Knipping

kammer und 16 statt 14 bar Druck, neue Zylinder, eine von der 5. Kuppelachse abgeleitete neue Steuerung für das Innentriebwerk, Mischvorwärmer, Windleitbleche sowie neue Führerhäuser und vierachsige Tender verschiedener Bauarten. Sie hießen nun 58 3001–3056. Die „G 12 Reko“ war nach der 44 die stärkste Güterzuglok der DR. 1970 waren die Loks in Dresden, Gera, Glauchau, Leipzig-Engelsdorf, Saalfeld und Weißenfels beheimatet.

Ebenfalls 1970 besaß die DR noch etwa 130 Exemplare der Ursprungsbauart. Beheimatet waren sie in Altenburg, Aue, Berlin-Lichtenberg, Dresden, Falkenberg, Gera, Gotha, Karl-Marx-Stadt, Nordhausen, Nossen, Reichenbach, Riesa, Röblingen, Saalfeld, Weißenfels, Zeitz und Zwickau. 1976 wurde beim Bw Aue die letzte abgestellt. Im selben Jahr verließen auch die ersten 58.30 den aktiven Dienst. Im Februar 1981 kam beim Bw Glauchau das Ende für die letzten Reko-58.

Die G 12 im Ausland

Nachdem auch die Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen schon ab Werk G 12 bekommen hatten, besaßen selbstverständlich auch die Verwaltung Alsace-Lorraine, und ab 1939 die SNCF solche Lokomotiven. Erst 1957 schieden die letzten nummern 150 C der Ostregion aus. Die Bulgarischen Staatsbahnen BDZ hatten im Zweiten Weltkrieg

Leihloks der DRB bekommen, deren vollständige Rückführung beim schnellen deutschen Rückzug aus dem Balkan 1944 nicht möglich war. Deshalb verblieben insgesamt 127 Reichsbahnloks in Bulgarien. Die G 12 war hieran mit 42 Exemplaren beteiligt, die als Reihe 13 eingereiht wurden.

Für deutsche Eisenbahnfreunde einfacher erreichbar waren die 49 Exemplare, die der Balkanfeldzug in Jugoslawien hinterließ und die bei den

■ Am 1. Juni 1953 musterte die Bundesbahn die letzte G 12 aus. Bei der DR blieben die fast 500 Maschinen weiter unentbehrlich

Jugoslawischen Eisenbahnen JZ unter der Reihenbezeichnung 36 bis etwa 1975 in Slowenien eingesetzt wurden. In Polen schließlich verblieben mindestens 131 Loks, bei den PKP als Reihe Ty 1 geführt. Klein, aber recht langlebig war das Grüppchen der G 12 in Österreich, wo sich drei Exemplare als Schneepflug- und Stromausfallreserve für die Arlbergbahn bis 1961/64/66 hielten. Die Reihenbezeichnung bei den ÖBB lautete 658. In Deutschland museal erhalten sind die 58 261, 311, 3047 und 3049. Die jugoslawische 36-013 (ex 58 1226) steht im Eisenbahnmuseum Ljubljana.

Andreas Knipping



Am 25. Oktober 2015 war die festliche Einweihung des Denkmals in Leverkusen-Hitdorf

Jürgen Uhlmann (2)

HOHENZOLLERN-LOK VON 1911

2015: Denkmal

BEI HENKEL RANGIERT ■ Ein Leben auf dem Werkshof – so sieht meist das Schicksal einer Speicherlok aus

Technikschätze haben für uns heute deswegen so einen informativen und bewundernswerten Status, weil sie Zeugnis dafür ablegen, was vor vielen Jahren handwerklich und technisch möglich war. Auch die Qualität der Produkte setzt uns immer wieder in Erstaunen. So ergeht es auch der „Persil-Lok“, deren Name schon verrät, wo das alte Schätzchen seine Runden gedreht hat. Genau, im Henkel-Werk in Düsseldorf ab 1911. Gebaut wurde sie auch in Düsseldorf, nämlich bei Hohenzollern unter der Fabriknummer 3307.

Diese feuerlose Lok war ideal für die Rangierfahrten im Henkel-Werk, da in diesem chemieintensiven Betrieb Dampf in ausreichender Menge zur Verfügung stand und von der Lok keine Brandgefahr ausging.

Wer 1911 „geboren“ wurde, kann auf ein bewegtes Leben zurück schauen. Unsere Jubi-

larin versah bei Henkel ihren Dienst stets zuverlässig. Später rangierte sie nach einem kurzen Intermezzo am Niederrhein im Werk der Vereinigten Verpackungsgesellschaft in Monheim-Blee, bis sie Ende der 70er-Jahre ausgemustert wurde

Zuerst auf Kinderspielfeld

Danach wurde sie für die Platzierung auf einem Kinderspielfeld in Hitdorf vorbereitet. Dort setzten ihr Wind und Wetter arg zu, sodass die Lok äußerlich kunterbunt restauriert wurde. Sie verharnte aber weiterhin an ihrem Standort. 1995 gelangte sie auf die Denkmalliste – ihre Rettung.

Im März 2012 beschloss die Kommune, die Lok erhaltungswürdig aufarbeiten zu lassen und bestimmte, dass sie als Denkmal in Hitdorf aufgestellt wird. 2014 begannen die Restaurierungsarbeiten unter Federführung

der Gemeinschaft der Henkel-Pensionäre (GdHP). Dank der Bereitschaft der GdHP, der Baufirma Paeschke und des Denkmalamtes konnte die Lok mit vereinten Kräften wieder in alter Pracht – zumindest äußerlich – hergerichtet werden.

Hitdorf hat die Enthüllung der Lok am 25. Oktober 2015 gebührend gefeiert. Stolz und verdientermaßen steht sie seither am Kreisverkehr Ringstraße/Heerweg im Leverkusener Ortsteil Hitdorf.

Jürgen Uhlmann



Freundlich grüßt die „Persil-Frau“, die Henkel-Werbeikone, vom Führerstand

12x Lok Magazin + Geschenk

Ihr Willkommens-
geschenk
GRATIS!

Ce 6/8 II »Krokodil«

Das legendäre »Krokodil« war 1919 eine der leistungsstärksten Lokomotiven der Welt und zog schwere Güterwagen über die steile Gotthardstrecke. Das Exklusiv-Modell von Editions Atlas Collections verfügt über alle Merkmale des Originals, etwa die typischen langen Nasen. Maßstab 1:87



Ce 6/8 II Nr. 14253 (1919)

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 ersten Jahr jederzeit abbestellen und erhalte zuviel bezahltes Geld zurück!



Mein Lok Magazin-Vorteilspaket

☒ JA, ich möchte mein Lok Magazin-Vorteilspaket

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 das Modell »Ce 6/8 II Krokodil«**. Versand erfolgt nach Bezahlung der ersten Rechnung. Ich kann das Abo nach dem ersten 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. 620LM61702-62189334



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 08105/38339

Datum/Unterschrift

Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an:
Lok Magazin Leserservice, Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching oder per Fax
an 0180-532 16 20 (14 ct/min.), per E-Mail: leserservice@lokmagazin.de

www.lokmagazin.de/abo

* Preise inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten
 ** Exklusiv-Modell von Editions Atlas Collections
 *** Gültig bis 10.09.2017

HEIDELBERG UND DIE E 69

Fern der Heimat

RANGIERDIENST ■ Zwei der kleinen Elloks der Baureihe E 69 verschlug es ab 1955 aus Bayern für rund ein Jahrzehnt nach Heidelberg. Im großen und neuen Bahnhof gab es für sie viel zu tun



Mit den beiden E 69 gelang es der DB ab Sommer 1955, im Rangierdienst des gerade eben neu eröffneten Heidelberger Hauptbahnhofs auf Dampflokomotiven zu verzichten. Am 22. Juli 1956 stellt E 69 03 eine lange Zugarnitur bereit

Carl Bellingrodt/Slg. Waldemar Schmitz





E 69 02 hat am 2. März 1958 keine Mühe mit der Bereitstellung des gemischtklassigen Kurswagens in Heidelberg. Nach anfänglicher Skepsis wollte kein Rangierer mehr die kleinen Loks missen

Dr. Rolf Brüning

Die Geschichte der kleinen zweiachsigen Elloks der Baureihe E 69 ist ziemlich eng verwoben mit jener der oberbayerischen Ammergaubahn. Diese im Jahr 1900 eröffnete Stichstrecke von Murnau nach Oberammergau betrieb die Localbahn Actiengesellschaft in München (LAG) ab 1905 elektrisch mit Einphasenwechselstrom (5.500 Volt/16 Hertz). Zwischen 1906 und 1930 beschaffte die LAG fünf Elloks (LAG 1 bis 5), die nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn die neuen Bezeichnungen E 69 01–05 erhielten. Das abweichende Stromsystem wurde jedoch beibehalten.

In der Heimat unnötig?

In den 50er-Jahren stellte die Deutsche Bundesbahn die Strecke auf das landesübliche Stromsystem von 15 kV bei 16 2/3 Hz um. Für unsere fünf kleinen Loks brach eine Zeit der Ungewissheit an.

Lediglich für die leistungsstärkste, die E 69 05, sah die Bundesbahn in ihren ersten Überlegungen noch eine Weiterverwendung vor, dazu wurde sie 1953 im Ausbesserungswerk München für den Betrieb im regulären DB-Stromsystem umgerüstet und ab Ende des Jahres zunächst im Bahnhof Murnau, später dann im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen im Rangierdienst eingesetzt.

Nach der Umstellung des Stromsystems auf ihrer Stammbahn am 27. Juni 1954 waren E 69 01 bis

04 zunächst im Murnauer Lokbahnhof abgestellt. E 69 01 wurde im Herbst 1954 ausgemustert und später in München als Denkmal aufgestellt.

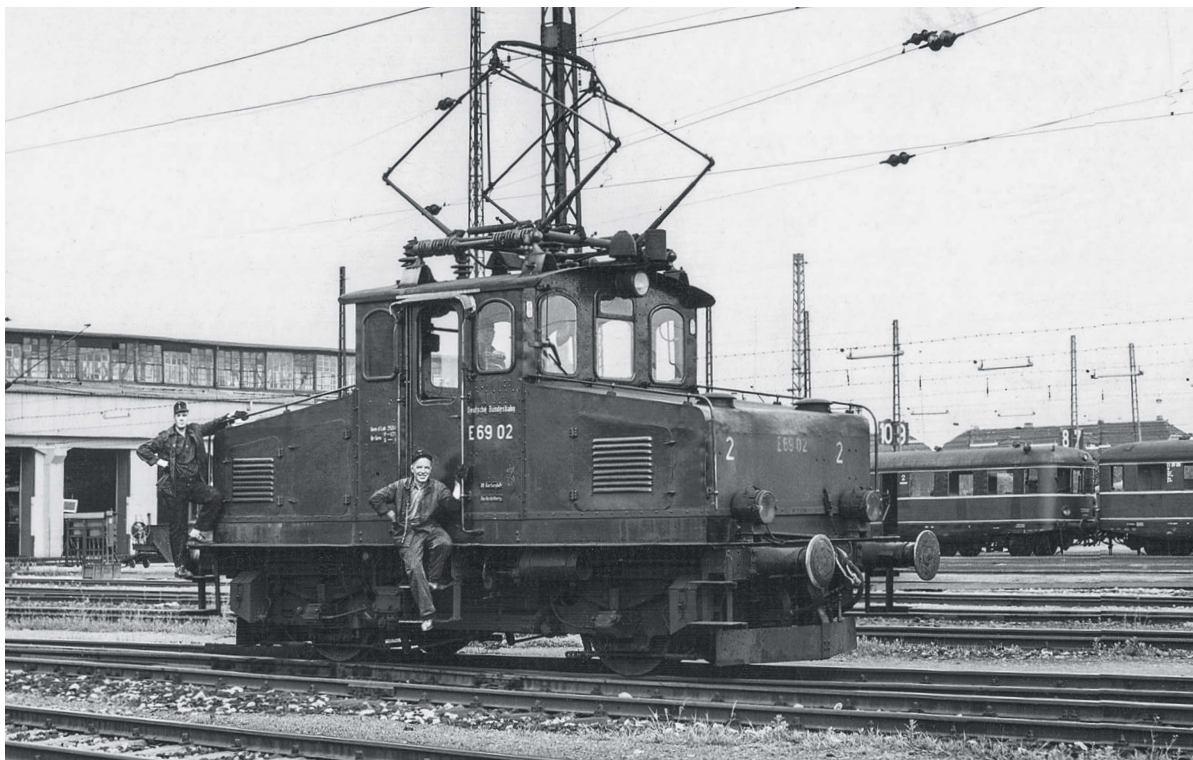
Elloks waren mit der fortschreitenden Elektrifizierung bei der DB Anfang der 50er-Jahre dennoch sehr gefragt. Nach guten Erfahrungen mit dem Umbau der E 69 05 wurden auch die verbliebenen drei Maschinen umgerüstet. Auf ihrer Stammstrecke Murnau – Oberammergau hatte man für sie allerdings kaum Verwendung – eine erneute Umstellung der Oberammergauer Bahn auf reinen E 69-Betrieb hatte die Bundesbahn nicht mehr vorgesehen und für die anfallenden Einsätze reichte die E 69 05 aus.

Neue Heimat Heidelberg

Zum Fahrplanwechsel am 24. Mai 1955 sah die Bundesbahndirektion München daher zumindest für zwei der Loks neue Aufgaben vor: E 69 03 sollte künftig in Rosenheim, E 69 04 in Freilassing den Rangierdienst versehen.

Doch es kam anders: Schon am 20. Juni 1955 löste E 69 04 ihre Schwester beim Rangieren in Rosenheim ab, bevor sie selbst am 5. Juli 1955 wieder nach Murnau zurückkehrte, um dort fortan die E 69 05 zu unterstützen.

Für die beiden weitgehend baugleichen Maschinen E 69 02, die nun aus Murnau abgezogen wurde, und E 69 03 hatte die DB in der Zwischenzeit



Nach kurzer Zeit war das Heidelberger Personal stolz auf seine beiden kleinen Elloks – dieses Foto vom 9. Juli 1963 mit der E 69 02 vor dem dortigen Bw-Schuppen mag als Beweis dienen Hans Schmidt/Slg. Brinker

jedoch ein anderes Einsatzgebiet gefunden: Im neuen, gerade eben erst am 5. Mai 1955 eröffneten und gleichzeitig elektrifizierten Heidelberger Hauptbahnhof bestand Bedarf an flinken kleinen Maschinen, um die dort bis dahin noch beim Rangieren eingesetzten Dampfloks ablösen und den Bahnhof so komplett rauchfrei machen zu können. Zunächst jedoch ging ihre Reise noch einmal ins AW München, wo beide Loks – wichtig für ihr künftiges Einsatzgebiet – eine Rangierfunkeinrichtung eingebaut bekamen.

Nun sogar mit Sifa!

Am 15. Juli trafen beide Loks in Heidelberg ein. Da E 69 03 bei ihrer Umrüstung auf das normale DB-Stromsystem bereits eine Umstellung der Bordanlage, der Sifa und der Batterie von sechs auf 24 Volt erfahren hatte, konnte sie dort umgehend an die Arbeit gehen. Die noch nicht umgebaute E 69 02 diente zunächst als Reserve, bis auch bei ihr vor Ort eine 24-Volt-Batterie und eine neue Sifa eingebaut werden konnten. Gleichzeitig erhielt sie Scheibenwischer und Windschutzscheiben am Türfenster der Führerstandsseite. Am 28. August 1955 ging auch sie in Betrieb. Bis Ende November wurden nach diesem Muster bei ihrer Schwester die noch fehlenden Umrüstteile eingebaut.

Hatte das Heidelberger Rangierpersonal angesichts der putzigen kleinen Maschinchen anfangs

noch seine Vorbehalte, so verflogen diese rasch. Beide E 69 bewährten sich in ihrem neuen Aufgabengebiet hervorragend. Selbst den Verschub von bis zu 15 Wagen langen Zuggarnituren meisterten sie tagesin, tagaus fast rund um die Uhr zuverlässig. Rund 5.000 Kilometer pro Monat legten sie auf diese Weise auf den ausgedehnten Heidelberger

Rückblende: Noch ist ihr künftiges Schicksal nicht entschieden: Rund einen Monat nach der Umstellung der Ammertalbahn auf das normale DB-Stromsystem steht die E 69 02 Ende Juli 1954 im Lokbahnhof Murnau neben E 69 04 Slg. Oliver Strüber





Am späten Mittag des 18. Juli 1958 hat E 69 03 mit einem „Silberling“ am Bahnsteig 2 gerade eine kurze Rangierpause eingelegt Hans Schmidt/Slg. Brinker

Gleisanlagen des Hauptbahnhofs zurück. Ausfälle waren so gut wie keine zu beklagen.

Unerwartete Probleme, neue Farben

Allerdings machte den Stromabnehmern die mit Schadstoffen aus dem Industriegebiet rund um Heidelberg und Mannheim angereicherte Luft zu schaffen – mehrmals kam es zu Explosionen der Durchführungsisolatoren.

Statt des SBS 9 verbaute man daher bei beiden Loks den Stromabnehmertyp SBS 39, für dessen etwas nach hinten versetzte Montage neue Blechwinkel auf dem Dach angeordnet werden mussten. Im Rahmen einer Unfallausbesserung nach einer Entgleisung wurden diese Arbeiten im Februar 1957 im AW Esslingen an E 69 02 durch-

geführt. Etwas später erhielt auch die E 69 03 den SBS 39.

Im Herbst des Jahres 1959 stand für die E 69 03 eine Hauptuntersuchung mit E3-Revision an, die im AW München-Freimann durchgeführt wurde. Zeitgleich weilte die Murnauer E 69 05 dort. Gemäß ihres gerade überarbeiteten Farbschemas sollten die bislang grünen elektrischen Rangierloks der DB anlässlich von Hauptuntersuchungen nun rot mit gelbem Zierstreifen lackiert werden. In diesem Farbleid verließen beide Loks am 8. Dezember 1959 das AW. Sowohl Heidelberg als auch Murnau hatten nun ein unterschiedlich lackiertes Lokpärchen mit je einer roten und einer grünen Lok – ein Unterscheidungsmerkmal übrigens, das die Loks während ihrer gesamten weiteren Einsatzzeit beibehalten sollten.

Arbeit wie immer – bis Mai 1961 ...

Im Heidelberger Rangierdienst waren E 69 02 und 03 auch in den frühen 60er-Jahren weiterhin in der Zugzusammenstellung und -trennung unentbehrlich. Im Gegensatz dazu wurden ihre in den letzten Jahren ohnehin nicht mit allzu viel Arbeit versorgten Murnauer Schwestern ab dem Sommerfahrplan 1960 auf ihrer Stammstrecke von neuen E 41 mit „Silberling“-Wendezügen noch weiter ins Abseits gedrängt. Diese lösten nicht nur die ET 85 und ET 90 komplett ab, sondern nahmen auch den E 69 viele Leistungen ab.

Infolgedessen konnte E 69 05 ab Ende November 1960 für zwei Monate als Ersatz für eine abgezogene E 60 nach Treuchtlingen umbeheimatet werden. Anfang Februar 1961 kehrte sie wieder an den Alpenrand zurück.

■ Ende Oktober 1964 waren schließlich wieder alle vier E 69 in Oberammergau vereint.

In den folgenden Jahren waren dann jedoch die Heidelberger Maschinen mehrfach vom Pech verfolgt. Anfang Mai 1961 fiel zunächst E 69 03 nach einem Kabelbrand für mehrere Wochen aus, bevor sie am 9. November desselben Jahres nach einer Flankenfahrt mit einer P 8 umstürzte und dabei schwere Schäden davontrug. Ihre Ausmusterung drohte, doch verzichten konnte und wollte man in Heidelberg nicht auf die Lok.

Nur eine einsatzfähig

So entschied sich das AW Freimann letztlich doch für eine Aufarbeitung, die drei Monate in Anspruch nahm. Ende Februar kehrte die dringend für das Rangiergeschäft benötigte Lok nach Heidelberg zurück. Ihre Schwester E 69 02 verunfallte am 14. Dezember 1962 ebenfalls und auch an ihr galt es, in den folgenden Wochen größere Schäden zu beseitigen, sodass wieder nur eine Lok zur Verfügung stand. Wenige Wochen, nachdem E 69 02

GERETTET: E 69 HEUTE

Es muss schon als eine Besonderheit gelten, wenn alle Loks einer Baureihe nach ihrer Ausmusterung der Nachwelt erhalten bleiben. Im Falle der E 69 trifft dies zu; zwei Fahrzeuge sind sogar wieder betriebsfähig.

E 69 01	Lokwelt Freilassing
E 69 02	DB Museum Nürnberg
E 69 03	DB Museum Koblenz-Lützel, betriebsfähig
E 69 04	Denkmallokal Bahnhof Murnau
E 69 05	Bayerischer Localbahn-Verein, betriebsfähig



Kleine Lok – große Wagen: Im Vergleich mit Güter- und vor allem mit Reisezugwagen wird die Kürze der E 69 erst richtig offenbar. In Heidelberg trug E 69 03 das Rufzeichen „R 2“

Hans Schmidt/Slg. Brinker

repariert war, entgleiste E 69 03 im Juni 1963 erneut. Doch auch sie wurde anschließend im AW Esslingen aufgearbeitet.

Wieder vereint in Murnau

Bedingt durch den teilweisen Abzug der E 41 bekamen E 69 04 und 05 auf der Ammertalbahn ab Februar 1962 wieder mehr Leistungen zugeteilt, im Sommer des Jahres wurde für sie sogar wieder ein zweitägiger Umlauf aufgestellt. Neben dem Güterverkehr waren die beiden Loks nun auch wieder für den gesamten Personenverkehr zuständig. Reserven für eventuelle Ausfälle oder anstehende Fristarbeiten gab es nicht, und so erscheint die Entscheidung der DB nur konsequent, ab dem Fahrplanwechsel im Sommer 1964 wieder alle E 69 in Murnau zusammenzuziehen. Als – leistungsfähigerer – Ersatz für E 69 02 und 03 wurden die Münchener E 60 05 und 06 nach Heidelberg umbeheimatet. Sie sollten in den folgenden Jahren das Heidelberger Rangiergeschehen prägen.

Schon am 20. Mai 1964 verließ E 69 02 die Stadt am Neckar, um im AW Freimann zunächst eine E2-Revision über sich ergehen zu lassen. Am 29. Mai 1964 kam für E 69 03 der letzte Heidelberger Arbeitstag und schon am 1. Juni 1964 stand sie wieder zwischen Murnau und Oberammergau im Einsatz. Mit dem Eintreffen der hauptuntersuchten E 69 02 waren schließlich ab Ende Oktober 1964 erneut alle vier noch im DB-Betriebsbestand befindlichen E 69 in Murnau vereint. Hier blieben sie nun, hier erlebten sie 1968 die Umzeichnung

in das neue DB-Nummernschema und vermittelt auch in den 70er-Jahren noch ein gutes Stück bayerisches Lokalbahn-Flair. Nach dem Ausscheiden der meisten anderen Altbauelloktypen avancierten die ältesten beiden der kleinen Loks zuletzt zu den dienstältesten Maschinen im DB-Bestand.

Als erste wurde 169 004 im April 1977 ausgemustert, mit ihrem Fahrmotor konnte 169 003 wieder flott gemacht werden. Die drei verbliebenen verrichteten in den folgenden Jahren weiterhin treu ihre Dienste im Ammertal. Im Frühjahr 1980 erhielten alle drei Maschinen anlässlich des Jubiläums „75 Jahre elektrisch“ in Murnau noch einmal eine Neulackierung, bevor sie im folgenden Sommerfahrplan – wie anlässlich der im Zehnjahresrhythmus stattfindenden Passionsspiele üblich – aus dem Reisezugplan genommen und durch 141 ersetzt wurden.

Schluss im Sommer 1982

Anschließend kehrten sie für eine letzte Fahrplanperiode noch einmal in den regulären Planeinsatz zurück. Ab Sommer 1981 zählten dann nur noch Übergaben auf ihrer Stammstrecke sowie zwischen Garmisch und dem Grenzbahnhof Griesen an der Außerfernbahn zu ihrem Repertoire, ergänzt um einzelne Sonderleistungen.

Am 22. November 1981 schied 169 005 aus dem Dienst. Ihre beiden Kolleginnen hielten noch ein halbes Jahr länger durch, bevor beide schließlich am 29. Juli 1982 ebenfalls ausgemustert wurden.

Oliver Strüßer



82 Kilometer bis nach Güsten liegen vor der 65 1083 am 22. September 1968 mit dem P 632. Es ist 10:57 Uhr in Belzig und eigenartig trüb: An jenem Tag gab es eine partielle Sonnenfinsternis Alle Fotos Hans-J. Lange

BAUREIHE 65.10

Die Blechkiste

ERINNERUNGEN ■ Schön war sie nicht gerade, die DR-Neubautenderlok. Aber nach anfänglichen Problemen funktionierte sie recht ordentlich

Bei der Leipziger Herbstmesse 1954 konnte man die 65 1001 und die 25 001 bestaunen. Das war der Startschuss für das Neubauprogramm ostdeutscher Regelspurdampfloks. Es dauerte nur sechs Jahre und endete 1960 mit der Auslieferung der 50 4088.

Das große Problem der 65.10 und aller Neubauloks war, dass die DDR über nur ganz rare Steinkohlenvorkommen verfügte (sie auch ab Seite 104), und dass es keine Möglichkeiten zur Herstellung solider Barrenrahmen gab. Auch aus dieser Not heraus entwickelte der Osten ein hohes Niveau in der Schweißtechnik von Blechen. Trotzdem wirkte die neue Lok irgendwie behelfsmäßig zusammen-

gewurstelt, besonders, wenn man sie beispielsweise mit der 66er der DB vergleicht oder mit den 60 Stück der tschechischen Reihe 477. Die 65.10 war dagegen eine einfache Blechkiste.

Nicht gerade schön, aber alltagstauglich

Zum Glück funktionierte sie dann im Alltag nach der Beseitigung diverser Kinderkrankheiten ganz ordentlich. Ab 1967 bekamen die Loks den Gieslschornstein, was ihre bis dahin eher mäßige Verdampfungsleistung steigerte. Auch war die Mischvorwärmanlage nun bahnhofsfest. Versuche mit dem Heißdampfregler hatte man längst aufgegeben. Die Sandkästen waren auf den Kesselscheitel gewandert, der nun natürlich vollgestopft aussah und nicht so schön aufgeräumt wie bei der 65er der Bundesbahn. Aber es ging nicht um Schönheit, sondern um tägliches Funktionieren.

Eigentlich fuhren die Loks überall im Süden der DDR bis zu einer imaginären Linie von Haldensleben im Westen bis Eberswalde im Osten. Ausnahmen bestätigen die Regel: Das Bw Angermünde hatte 1971 für einige Wochen zwei Loks im Bestand als Aushilfe zur Überbrückung der Zeit bis zum Einsatz der ersten 110er.



Gerade in ihren letzten Einsatzjahren mutierte die 65.10 zur Allzwecklok: So rollt die 65 1044 auf der Saalebahn bei Göschwitz am 3. Juli 1976 mit einem langen Güterzug nach Jena

Hans-Joachim Lange hat die Maschinen oft vor die Linse bekommen, wie diese kleine Auswahl belegt. Interessant ist dabei, dass sie vor allen nur denkbaren Reisezugwagen im Einsatz waren, die die Deutsche Reichsbahn am Laufen hatte, und das waren wirklich viele!

1971 waren noch alle 88 Lokomotiven einsatzbereit, auch die 65 1004, die einmal versuchsweise mit Kohlenstaubfeuerung ausgestattet und 1962 auf Rostfeuerung zurückgebaut worden war. Die Lok war in diesem Jahr von Kamenz in das Bw Arnstadt versetzt worden und fuhr hinauf nach Ilmenau und Großbreitenbach.

Letzte Einsätze in Thüringen

Arnstadt und Saalfeld setzten zuletzt noch 65.10 ein, 1978 war das. Bilder der 65 1042 aus Ilmenau belegen das oder Motive mit der Saalfelder 65 1073 vor dem Erfurter Personenzug. Während erstere vorbildlich geputzt unterwegs war, sah man der Saalfelder Maschine ihr bevorstehendes Ende und das Desinteresse deutlich an.

Zur letzten Heimat der Baureihe 65.10 wurde das Bw Altenburg. Die Periode des Winterfahrplans 1977/78 war die letzte Einsatzzeit. Legendär waren die Schichtzüge der Wismut-Bergarbeiter in der Relation Gera – Ronneburg – Altenburg. Da durften die Loks noch einmal genau das zeigen, wofür sie einst konzipiert worden waren. Mit einem fünfteiligen Doppelstock-Gliederzug zogen die 65.10 die langen Rampen nach Ronneburg hinauf, untermalt vom hellen und scharfen Ausfuffschlag des Giesls. Offizielles Ende war am 30. September 1978.

Was bleibt? Drei gibt es noch: 65 1008, 65 1049 und 65 1057. Für die 65 1008 muss man nach Pasedalk in das dortige Museum fahren. 65 1057 wird in Basdorf betreut, und die 65 1049 steht im historischen Bw Arnstadt. Mit eigener Kraft fahren kann keine einzige mehr.

Rudolf Heym

Im Juni 1960 beschleunigt die 65 1053 in Dresden Hauptbahnhof einen Zug aus Altenberger Wagen



Yellow Submarine

GELB UND GÜNSTIG ■ RegioNova lautet das Schlagwort für die zwei- und dreiteiligen Reko-Triebzüge in Tschechien. Ihre Entwicklung ist ein gutes Beispiel dafür, was man mit bescheidenen Mitteln erreichen kann

Die tschechische Bahnwelt gilt seit je her als bunt. Während des letzten Jahrzehnts hat die Vielfalt an farbenfrohen Fahrzeugen noch mehr zugenommen, einerseits durch den Markteintritt von vielen privaten Betreibern im Personenverkehr, andererseits durch die stetige Weiterentwicklung der eigenen Hausfarben bei der Tschechischen Staatsbahn (CD). Insbesondere im Regionalverkehr sind die modernisierten Schienenbusse vom Typ RegioNova nicht mehr wegzudenken. Aus wenig wurde viel gemacht – und dann auffällig lackiert!

Der Ur-Typ

Beginnend im Jahr 1973 mit der Vorstellung des Prototypen M 151.0001 bei Tatra Vagonka in Studenka haben die spartanischen Schienenbusse der späteren Reihe 810/811 den Regionalverkehr in Böhmen und Mähren nachhaltig geprägt. Auch

heute noch tuckern die nicht sonderlich bequemen, aber irgendwie kultigen Zweiachser über die vielen ländlichen Lokalbahnen und gewährleisten dabei ein wirtschaftliches Angebot in Randregionen. Trotz vieler Neubaufahrzeuge mit Drehgestellen haben sich die „Brotbüchsen“ landesweit halten können. Und das in zwei Varianten: einerseits in der ursprünglichen Form der Serienauslieferung von 1975 bis 1982, andererseits durch ein radikales Umbauprogramm. Das zwischen 2005 und 2012 von Pars Nova in Sumperk ausgeführte Redesign ist sowohl vom technischen Umfang wie auch der Anzahl adaptierter Fahrzeuge bemerkenswert und verdient eine genauere Betrachtung.

„Esmeralda“ als Versuchsmuster

Bereits 2001 wurde der experimentelle Prototyp 912 001 mit Beiwagen 812 613 als Versuchsträger auf die Schienen geschickt. Die umgebauten Fahr-

Zugkreuzung und Anschlussgewährung in Lededko am 12. September 2011: Zwei originale „Brotbüchsen“ (810 608 links und 810 217) begegnen dem Reko-Gespann 814/914 105

Rudolf Heym





Die Farben der Natur und die des damals noch neuen Triebwagenspanns harmonieren gut: Es ist der 13. Oktober 2008, und der 810/910 016 wird in Vilemov erwartet (Dolní Poustevna – Rumburk) Rudolf Heym

zeuge hatten neben der auffälligen und namensgebenden hellgrün-weißen Lackierung auch ein ganz neues Gesicht mit gefälliger Frontpartie erhalten. Im Triebwagen „Esmeralda“ wurde ein Niederflurmitteleinstieg sowie ein Behinderten-WC eingebaut, um den kurzen Regionalzug zumindest teilweise barrierefrei zu machen. Der Beiwagen „Kassandra“ blieb ganz hochflurig. Das etwas kuriose aber pragmatische Konzept vermochte zu überzeugen und konnte sich ab 2002 auch im Regeldienst durchsetzen.

Es folgte daher der Entscheid, ein umfangreiches Serienprogramm den Versuchsträgern folgen zu lassen. Als Teil dieser weitreichenden Moderni-

sierung entstand ab 2005 beim später von Skoda übernommenen Pars-Werk die Reihe 814.

Kurzkupplung und Steuerwagen

Innerhalb von sieben Jahren wurden nicht weniger als 209 „Duo“- (814 001–199, 814 301–310) sowie 26 „Trio“-Züge (814 201–252) ausgeliefert. Neben der CD übernahm auch der private Betreiber „Železnice Desna“ die zweiteilige Garnitur 814 501.

Anders als bei den Prototypen setzte man bei der Serie nun auf fest kurzgekuppelte Einheiten, um die Anzahl der benötigten Führerstände zu reduzieren. Von den Spenderfahrzeugen wurden praktisch nur der Rahmen und die Radsätze ver-



Das Versuchsmuster „Esmeralda“ bestand noch aus zwei Einzelfahrzeugen. Das Bild entstand im November 2007 im Bahnhof Praha-Zlín während der Fahrt in Richtung Hostivice

Shaun Wallace



26 dreiteilige Garnituren wurden hergestellt. Sie wurden beginnend mit 814.201 in das Nummernsystem integriert. Hier steht ein Zug im Hauptbahnhof von Prag



Ab Herbst 2008 wurde das Najbrt-Farbschema eingeführt. Es kommt mit den Farben Hell- und Dunkelblau und Weiß aus. Das Bild des Zweiteilers 814/914 007 entstand im August 2016 in Ostromer A. Thompson (3)

wendet, alles andere wurde neu gestaltet. Auch blieb nun der Triebwagen hochflurig, was mit dem Unterflurmotor viel einfacher war, und der Steuerwagen wurde dafür niederflurig.

Die ursprünglichen Liaz-Motoren wurden von Dieselaggregaten von MAN ersetzt, dazu kamen Getriebe von Voith. Die Federung wurde verstärkt, trotzdem konnte das Image einer „Schüttelkutsche“ nicht ganz abgelegt werden. Als markante Verbesserung darf der Einbau von neuen Fenstern bezeichnet werden, denn anders als beim Original lassen sich diese nun vollständig öffnen, einerseits zur Freude von Eisenbahnfans, andererseits zur besseren Temperaturregulierung im Sommer.

Gelb, grün und blau

Beim Rollout wurden die Fahrzeuge in einem knalligen Dunkelgelb präsentiert, ergänzt mit grünen Wellen. Witzige Spitznamen wie „Yellow Submarine“, in Bezug auf das bekannte Lied der Beatles, oder „Bageta“ in Anspielung auf die lang gezogene Form der dreiteiligen Ausführung, ließen nicht lange auf sich war-

ten. Mit der Einführung des Najbrt-Schemas ab Herbst 2008 und den neuen CD-Hausfarben dunkelblau, hellblau und weiß, wurden einige auch umlackiert, doch es überwiegt bis heute noch das Gelb.

Obwohl die RegioNova-Triebwagen seither auch durch diverse Neubauzüge wie RegioSpider, RegioShark oder RegioPanter bei der CD ergänzt wurden, haben sie weiterhin auf peripheren Stichstrecken ihr festes Stammgebiet. Selbst in der Hauptstadt kommen sie auf dem Prager Semmering, der Buschtehrader Bahn nach Kladno oder im Moldautal zum Einsatz. „Esmeralda“ und „Kasandra“ werden von Frühling bis Herbst an Wochenenden als Ausflugszug von Prag nach Slany eingesetzt und bieten dabei auch viel Platz für Fahrräder.

Dank der niedrigen Betriebskosten, dem flexiblen Einsatzkonzept und dem barrierefreien Zugang, ist die Baureihe 814 gut gewappnet für künftige Einsätze und dürfte für mindestens eine Generation noch den Regionalverkehr in Tschechien mit prägen.

Andrew Thompson



Bequeme Sitze, allgemein viel Platz und Fenster zum Öffnen



Erstklassig geputzt leuchtet 335 107 von DB Cargo Mannheim neben dem freundlich grüßenden VT 412 der Waldbahn (der ehemalige WEG-NE81) in der Sonne, aufgenommen am 23. März 2017 in Schorndorf

BAUREIHE 335

Es gibt noch immer Arbeit

NOCH SIND 36 AKTIV ■ Am 22. Februar 1978 wurde mit der 333 251 die letzte von 571 Kleinlokomotiven von der Bundesbahn abgenommen. Immer noch sind Maschinen der inzwischen als 335 bezeichneten Baureihe im Einsatz

Als Ersatz für die klassischen Kleinloks der Leistungsgruppe I und II beschaffte die Bundesbahn Ende der 50er-Jahre die Köf III. Im Jahr 1959 und 1960 begann mit der Lieferung von acht Prototypen der Einsatz der neuen Kleinlokkategorie. Ihr Antrieb erfolgte über Rollenketten wie bei den Loks älterer Baujahre.

Die später als Baureihe 331 und 332 bezeichneten Maschinen wurden ab den 90er-Jahren verstärkt ausgemustert und sind 2002 gänzlich aus dem Einsatzbestand der DB ausgeschieden.

Nun mit Gelenkwelle

Die Firma Gmeinder begann 1965 gemeinsam mit dem Bundesbahnbauamt München die Entwicklung einer verbesserten Variante. Von den bis dahin gebauten 331/332 unterschied sich die Maschine wesentlich durch den erstmals bei einer Köf III verwendeten Gelenkwellenantrieb. Nach der etwa zweijährigen Probezeit in Nürnberg wur-

de die noch als Köf 12 001 bezeichnete Maschine dann 1967 durch die DB abgenommen und im neuen Baureihenschema als 333 001 gelistet.

Von 1968 bis 1977 wurden in mehreren Serien insgesamt 251 Loks der Reihe 333 geliefert. Verbesserungen an der Kühlanlage führten beim 1973 gebauten Lieferlos (ab 333 102) zum veränderten Aussehen der Frontpartie.

Ausgezeichnet hat sich die robuste Maschine durch eine einfache Konstruktion mit einem über dem zweiten Radsatz angeordneten Endführerstand und dem darin mittig angebrachten Führertisch für beide Fahrtrichtungen. Im Vorbau ist die Maschinenanlage mit Kühleinrichtung untergebracht.

In den vergangenen Jahren kam es zur Modernisierung von Komponenten. Bei elf Loks ist heute ein moderner Caterpillar-Motor vom Typ C9.3 eingesetzt. Die Leistung wurde technisch bedingt aufgrund des Getriebes jedoch reduziert. Gemäß heu-



Die ehemalige Kornwestheimer 332 255 dient immer noch im alten Farbschema als Werks-Köf von DB Regio, am 26. Dezember 2016 abgestellt neben der Radsenke im Werk Stuttgart-Stadtpark

Peter Garke (2)

tigem Standard verfügen die modernisierten Loks über eine Anlage zur Abgasnachbehandlung.

Es ist eine indirekt wirkende Knorr-Druckluftbremse zum Bremsen für den ganzen Zug installiert. Lediglich die Räder der Lok selbst bremsen die direkt wirkende Zusatzbremse. Zum Feststellen dient eine mechanische Kurbelhandbremse, die auf einen Radsatz wirkt.

Nur wenige Maschinen erhielten nachträglich die Sicherheitseinrichtungen Sifa, Indusi und Zugfunk. Nach dem erfolgreichen Testbetrieb begann 1988 die Ausrüstung zahlreicher Maschinen mit Funkfernsteuerung. Im Zuge dessen wurden die solcherart modifizierten Maschinen als neue Baureihe 335 im DB-Bestand eingruppiert.

Einige Loks sogar reaktiviert

Mit der Umrüstung erfolgte zeitgleich die Ausstattung mit einer fernsteuerbaren, automatischen Rangierkupplung, um den Rationalisierungseffekt zu optimieren. Der Bedarfsrückgang führte im Jahr 2001 jedoch zur Demontage der Fernsteuerung bei 24 Lokomotiven.

Die 332 kam dagegen nicht mehr in den Genuss einer Fernsteuerung und wurde deshalb durch die DB schon ausgemustert. Es existieren jedoch noch einige Maschinen als Geräte zum Verschieben in Werkanlagen. Lediglich die Baureihe 335 befindet sich immer noch im Bestand der Deutschen Bahn beim Bereich Cargo.

Einige der noch vorhandenen 335 waren schon einmal ausgemustert und wurden wieder reaktiviert. Nach dem Ausscheiden der 335 142 in Mannheim am 10. Mai 2017 und der Nürnberger 335 070 am 14. Juni 2017 sind noch 36 Lokomotiven bei DB Cargo vorhanden (siehe Übersicht). Die meisten Maschinen haben Revisionen aus den Jahren 2015 bis 2017 und können somit dem Betrieb noch lange Jahre dienen. Nur bei etwa zehn Loks liegt die letzte Hauptuntersuchung länger zurück.

Während die weit älteren V 60 noch heute, re-motorisiert und mit Funkfernsteuerung, allgegenwärtig im Rangiergeschäft bei der Deutschen Bahn im Einsatz sind, gibt es nur mehr sehr begrenzte Einsätze für die leistungsschwächere 335 im gesamten Netz der Bahn. Diese sind heute, mit jeweiliger Konzentration auf einige Einsatzstellen,

335: BESTAND AM 16. JUNI 2017

335 009	335 120	335 141	335 164
335 066	335 121	335 144	335 177
335 103	335 122	335 150	335 210
335 107	335 124	335 152	335 227
335 109	335 129	335 154	335 232
335 112	335 131	335 155	335 234
335 114	335 133	335 156	335 248
335 116	335 136	335 160	335 249
335 118	335 138	335 163	335 251



In München verrichtet eine 335 Rangierdienst im DB-Werk München Hbf. Am 6. Juli 2016 galt es für die Kleinlok, einen Bauzug an der Donnersberger Brücke Richtung Hauptbahnhof zu schieben Moritz Leipinger

weiträumig verteilt. Die Verwendung erstreckt auf den leichten Rangierdienst und die Bedienung von Anschlussgleisen im Cargo-Bereich.

Vermietet an Betriebe

Ansonsten sind die letzten 335er eigentlich nur noch im DB-internen Rangierbetrieb aktiv. Sie erledigen Rangieraufgaben von Reisezug garnituren in Abstell-, Reinigungs- und Waschanlagen. Zwölf der noch zum Cargo-Bestand zählenden Exemplare sind als Werksmaschinen in Einrichtungen der

Die engen Radien des Gleisanschluss Bauknecht in Schorndorf kann nur eine 335 befahren. 335 107 ist am 23. März 2017 mit der Bedienung beschäftigt



Triebfahrzeug- und Wagenausbesserung eingesetzt. Somit bleiben sie Öffentlichkeit und Eisenbahnfreunden meist verborgen. Zudem gibt es auch noch bahninternen Maschinen, die lediglich als Gerät zu solchen Einsätzen kommen, aber nicht mehr dem Fahrzeugbestand angehören.

Auch die Vermietung von 335 an Industriebetriebe für den Rangierdienst gibt es im Bahnalltag. In der Papierfabrik in Ettringen (Bahnstrecke Gesertshausen – Türkheim) kommt eine Maschine derartig zum Einsatz, wurde jedoch auch schon einmal durch eine 294 vertreten. In Schwandorf in der Oberpfalz dient ebenfalls eine 335 für einen privaten Nutzer.

Im AW oder in der Waschanlage

Die Zementfabrik in Harburg (Schwaben) hatte lange Zeit ebenfalls eine 335 für die Bedienung ihres Gleisanschlusses, hier wurde aber in letzter Zeit eine 363 eingesetzt. In den verschiedenen Cargo-Niederlassungen sind aktuell noch einige Maschinen eingesetzt. Für die sechs in Frankfurt vorhandenen Loks (335 009, 103, 118, 122, 152 und 154) gibt es nur noch Rangiereinsätze in Kassel und Trier. Vier 335 befinden sich aktuell in Ausbesserung bzw. sind nur als Reserve vorhanden.

Die München zugeteilten Maschinen (335 066, 116 und 120) ziehen Wagenparks durch die Reisezug-Waschanlage am Münchner Hirschgarten. Außerdem kommt es noch zum planmäßigen Ein-



In Offenburg wurden am 4. Mai 2017 diese drei Fahrzeuge aufgenommen: 335 177 von DB Cargo Mannheim und die Freiburger 146 115 mit Bnrdz 451.9 50 80 84-34 151-2 (beide schadhaft)

Peter Garke (2)

satz einer Leihlok bei der Papierfabrik Ettringen (bei Türkheim).

Mannheim sind aktuell fünf Loks (335 107, 131, 138, 164 und 177) zugewiesen. Zwei Maschinen sind in der Regel in Offenburg. Dort versehen sie den Rangierdienst mit Reisezugwagen und in der Güterwageninstandsetzung, eine Maschine wird als Reserve vorgehalten.

Die beiden anderen sind als Reserve in Kornwestheim und als Rangierlok in Schorndorf für die Bedienung des Gleisanschlusses der Fa. Bauknecht im Einsatz.

Hamburg, Dortmund, Nürnberg

Die Hamburger Loks (335 109, 129, 136, 160 und 210) versehen Rangierleistungen in Maschen, Eidelstedt, Langenfelde und Billwerder. In Duisburg (335 121, 124, 144, 156 und 163) dienen lediglich zwei Maschinen für den Rangierdienst in Dortmund Bbf und Krefeld-Linn.

Nürnberg sind noch drei Maschinen (335 141, 150 und 155) zugeteilt. Eine Maschine ist in Schwandorf an ein privates Unternehmen vermietet. Eine weitere ist im Werk Nürnberg Rbf eingesetzt.

Als Werksloks in Betriebshöfen und Servicestellen der Lok- und Güterwageninstandhaltung von DB Cargo in Nürnberg Rbf, Magdeburg-Rothensee, Hagen-Vorhalle, Leipzig-Engelsdorf, Seelze, Maschen, Braunschweig, Halle (Saale) und Osnabrück sind die folgenden 335 im Einsatz: 335 112, 114,

133, 141, 210, 227, 232, 234, 248, 249 und 251. Die 335 066 hingegen diente lange Zeit im Werk München West zum Rangieren und ist immer noch dort als Reserve vorhanden.

Ins Museum?

Durch den Bedarfsrückgang bei DB Cargo wurden viele 333 bzw. 335 arbeitslos und abgestellt. Im Lauf der Jahre kam es neben der Verschrottung auch zum Verkauf der arbeitslosen Maschinen. Für private EVU, Industriebetriebe und auch Museumsbahnen bot sich dabei die günstige Gelegenheit eine Gelenkwellen-Köf für den eigenen Bedarf zu sichern.

Peter Garke

335: HAUPTDATEN

Länge über Puffer	7.830 mm
Achsanordnung	B
Achsstand	2.800 mm
Größte Geschwindigkeit	45 km/h
Fahrzeughöhe	3.305 mm
Anfahrzugkraft	55 kN
Raddurchmesser	950 mm
Leistung MWM	177 kW
Leistung CAT	194 kW
Gewicht	22 t
Achsdruck	11 t
Bremsbauart	Knorr

EISENBAHN AUF RÜGEN

Erweitertes Festland

DIE ENTWICKLUNG DES NORMALSPURNETZES ■ Landwirtschaft und Tourismus trieben den Bau von Bahnstrecken auf Rügen voran. Lange blieb das Gleisnetz auf der Ostseeinsel isoliert. Mit dem Bau des Rügendamms in den 30er-Jahren änderte sich das und die Insel wurde zum erweiterten Festland



Das geht im Norden mal schnell: Ein Unwetter zieht auf. Bevor das richtig loslegte, kam die 03 0085 mit dem D 270 „Meridian“ (Belgrad – Malmö) durch Lietzow. Rechts die 120 095 und im Dunst dahinter das bekannte Schlösschen (1. Mai 1979)

Wolfgang Bügel/Slg. Eisenbahnstiftung



Markante Kreidefelsen, die schon den Romantiker Caspar David Friedrich zur Malerei inspirierten, scheinbar endlose Buchen- oder Kiefernwälder und Wasser, allerorten: Die Insel Rügen ist an Naturschönheiten nicht arm. Hunderttausende Touristen lockt die Ostseeinsel deshalb alljährlich an. Sie genießen zum Beispiel den Charme mondäner Badeorte wie Sellin, Baabe, Binz oder Göhren im Südosten der Insel oder entspannen in einem der ruhigen kleinen Dörfer im eher landwirtschaftlich geprägten Nordwesten.

Landwirtschaft und Tourismus waren es auch, die den Bau der Eisenbahn auf der Ostseeinsel zum Ende des 19. Jahrhunderts vorantrieben. Am 1. Juli 1883 eröffnete die Preußische Staatsbahn KPEV die Strecke Altefähr – Bergen (Rügen) als Nebenbahn. Zum Festland wurden Güterwagen seinerzeit mit einer Fähre übergesetzt; Fahrgäste gingen zu Fuß an Bord des Schiffes, um in Stralsund, wo die Fähre auf dem Festland anlegte, wieder den Zug zu besteigen.

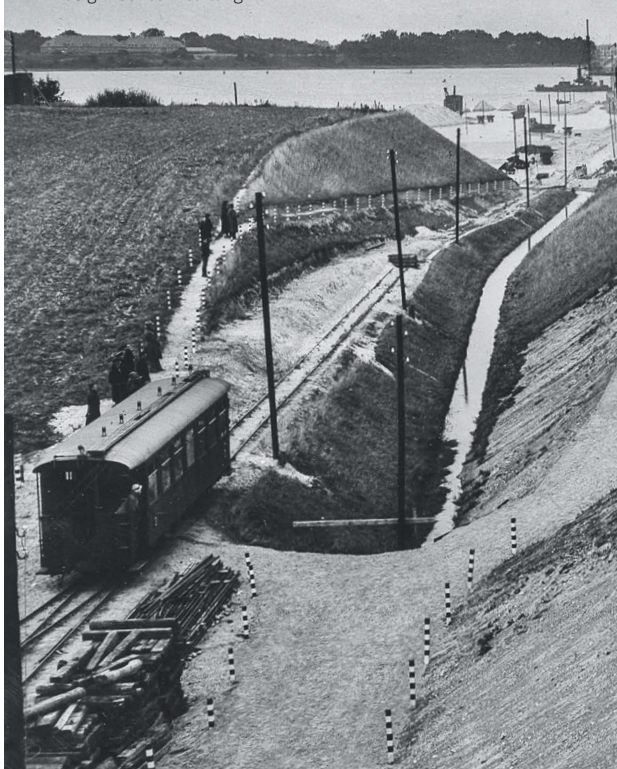
Immer schon Sprungbrett nach Schweden

Das Netz der Staatsbahn auf Rügen wuchs nun schrittweise. Ab 1889 war die fürstliche Residenz in Putbus per Bahn zu erreichen, im Jahr darauf auch Lauterbach. 1891 wurden schließlich auch Crampas und Saßnitz erschlossen, von wo aus Postschiffe die Transportkette bis nach Trelleborg in Schweden erweiterten.

Am 1. Mai 1897 wurde die Strecke vom Bahnhof Saßnitz um zwei Kilometer zum Saßnitzer Hafen verlängert. Mit einer Neigung von bis zu 27 Pro-

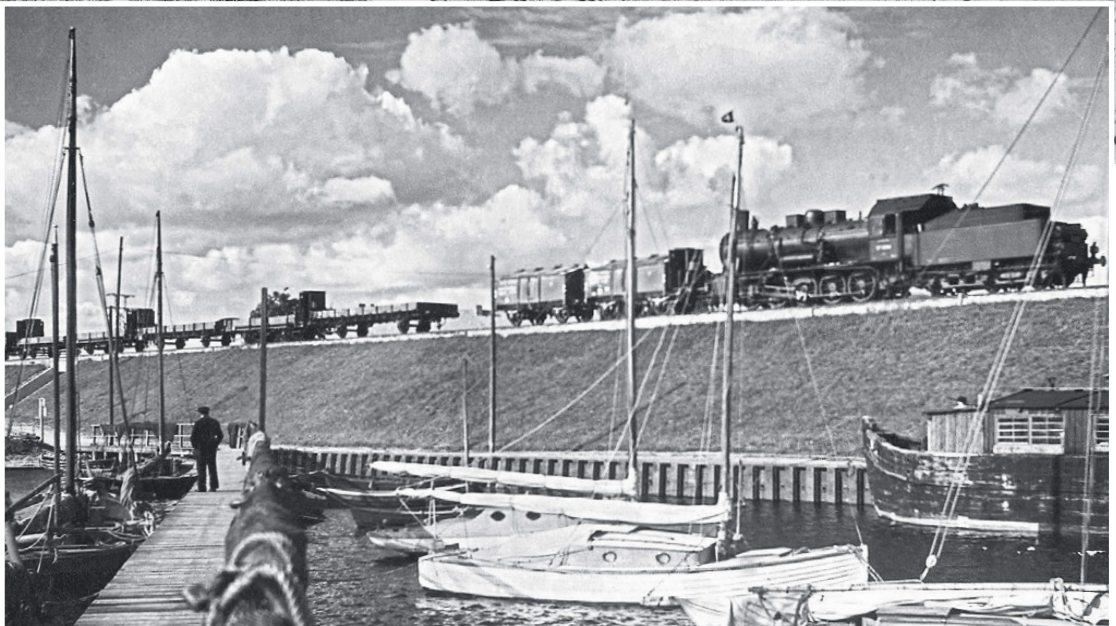
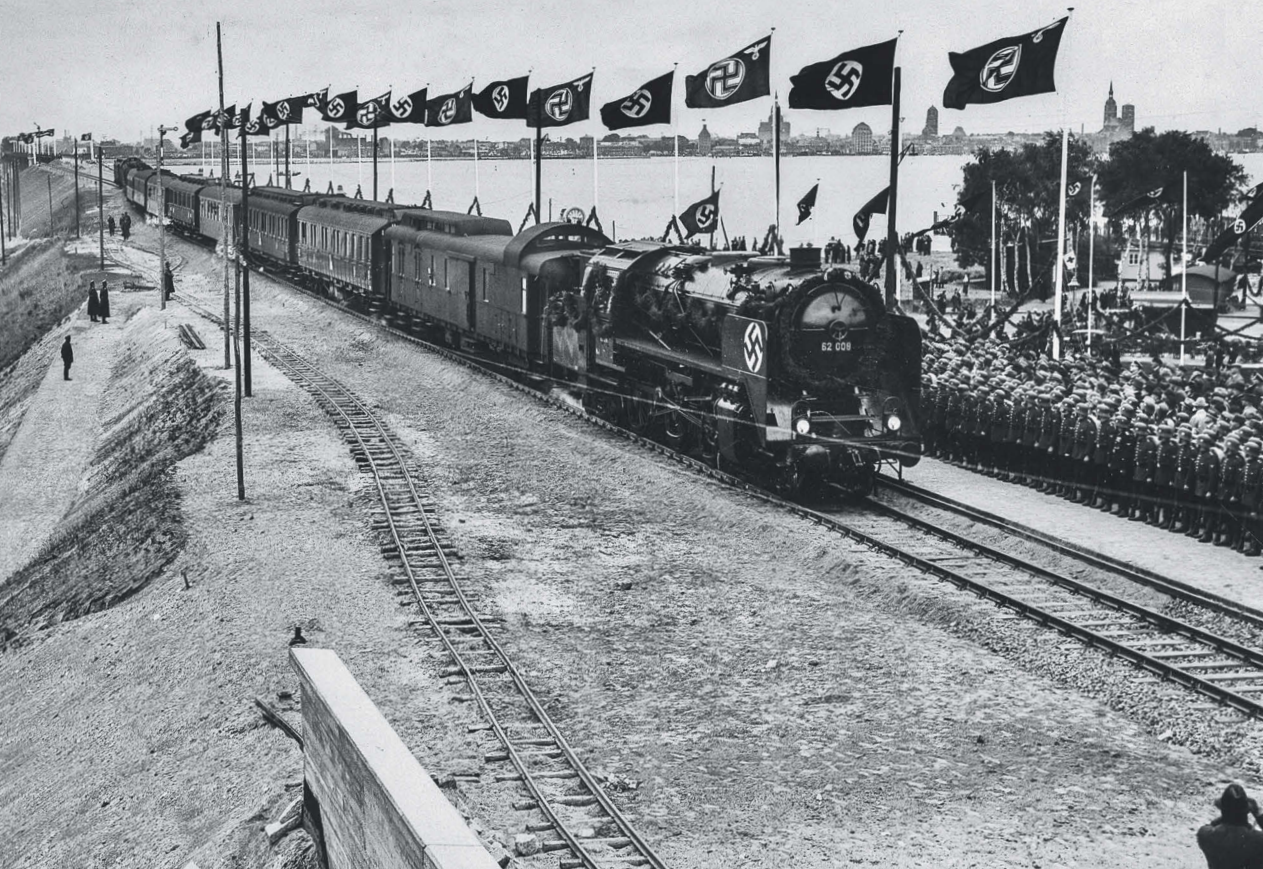
Am 5. Oktober 1936 ist alles noch ganz frisch: Die 62 008 überquert den Rügendam, im Hintergrund die Silhouette von Stralsund. Links unten steht ein Wagen der Rügenschken Kleinbahn. Die Nationalsozialisten inszenierten den Tag als einen Sieg ihrer Ideologie

RVM/Slg. Eisenbahnstiftung



Im Hafenbahnhof Saßnitz steht am 15. August 1933 die 62 009. Die Loks waren ideal für die vergleichsweise kurzen Strecken auf Rügen und exakt für solche Aufgaben konzipiert

Slg. Hans-J. Lange



Nun ist zumindest schon das Gras gut angewachsen: 57 1496 (Bw Stralsund) mit einem Bauzug auf dem neuen Rügendamm nahe der Ziegelgrabenbrücke bei Stralsund.

RVM/Slg. Eisenbahnstiftung



Rügens Eisenbahnen im DR-Kursbuch des Jahres 1957

Slg. R. Heym

mille wurde ein Höhenunterschied von gut 30 Metern auf rund zwei Kilometern Strecke überwunden. Damit handelte es sich bei der Stichbahn um eine echte Steilstrecke an der Ostseeküste!

Die Badeorte im Südosten und die landwirtschaftlich genutzten Gegenden im Norden und Südwesten der Insel erschlossen die Schmalspurstrecken der Rügenschon Kleinbahnen, die zwischen 1895 und 1896 entstanden. Sie sorgten schnell für steigende Übernachtungszahlen in Seebädern wie Binz oder Sellin.

verbessern, setzte man auf damals modernste Technik und errichtete auf Kap Arkona, am nördlichsten Punkt der Insel Rügen, eine Funkbetriebsstelle, die gerichtet Funkwellen abstrahlte und den Schiffen damit mehr Orientierung bot.

Doch der Wunsch nach einer festen Sundquerung blieb und wurde weiter entwickelt. Im Jahr 1911 übergab das für Eisenbahnen, Wasserstraßen und das Bauwesen zuständige preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Denkschrift mit Vorschlag zum Bau einer Eisenbahnbrücke.

Schon zu jener Zeit wurden mehrfach Forderungen für eine feste Querung des Strelasundes laut und sogar erste Pläne vorgestellt. Ab 1897 verkehrten Schnellzüge von Berlin bis Saßnitz. Drei Wagen konnten auf den Fähren von und nach Rügen übersetzen. Ab Saßnitz ging es für die Reisenden mit dem Postschiff weiter nach Schweden.

Als Nachtteil erwies sich im Verkehr zwischen Norddeutschland und Skandinavien die zweimalige Brechung der D-Zug-Linie. Zudem stellte die 1904 eröffnete Fährverbindung Warnemünde – Gedser eine massive Konkurrenz zum Postschiff ab Saßnitz dar.

Fähre nach Schweden

1909 nahm deshalb die Eisenbahnfähre von Saßnitz nach Trelleborg in Schweden den Betrieb auf und ermöglichte umsteigefreie Verbindungen in den Norden. Um die Navigation und Betriebssicherheit der Schiffe zu

RÜGEN: EISENBAHNSTRECKEN

Strecke	Eröffnung	Einstellung
Altefähr – Bergen (Rügen)	01.07.1883	
Bergen (Rügen) – Putbus	15.08.1889	
Putbus – Lauterbach	15.05.1890	
Bergen (Rügen) – Saßnitz	01.07.1891	
Putbus – Binz	21.07.1895	
Binz – Göhren	21.03.1896 – 13.10.1899	
Altefähr – Putbus	04.07.1896	PV + GV 03.12.1967
Bergen – Wittower Fähre	21.12.1896	PV: 18.12.1969; GV: 19.01.1970 Trent – Wittower Fähre, 25.09.1971 Bergen – Trent
Fährhof – Altenkirchen	21.12.1896	PV + GV: 10.09.1968
Saßnitz – Saßnitz Hafen	01.05.1897	01.12.2000
Buhrkow Abzweig – Bug	01.11.–16.12.1918	abschnittsweise zwischen 1920 und 1955
Stralsund – Altefähr (Rügendamm)	05.10.1936	
Lietzow – Binz	15.05.1939	
Borchtitz – Mukran	1986	



03 0058 kommt am 7. Juni 1975 mit drei Kurswagen nach Malmö des D 316 „Berlinaren“ von Berlin Ostbahnhof in der Nähe von Sagard vorüber. Hinten blinkt das Wasser des Jasmunder Boddens Hans-J. Lange

Spätere Pläne zum Bau einer Holz-Eisenbahnbrücke erfuhren Kritik von Seiten der Befürworter des aufkommenden Kraftverkehrs, die ihre Interessen darin zu wenig berücksichtigt sahen. Doch die Schlachten des Ersten Weltkrieges durchkreuzten alle diese Pläne und machten sie zunichte.

90 Mal am Tag hin und her!

Mit deutlich steigenden Passagier- und Frachttonnagezahlen in den 20er-Jahren wurden die Nachteile des isolierten Eisenbahnnetzes auf der Insel Rügen immer deutlicher spürbar. Nach dem Krieg hatte man das neue Fährschiff „Altefähr“ aufs Wasser gesetzt. Doch die Züge wurden immer länger. 1929 nutzten 185.000 Reisende das Trajekt, das bis zu 90 Mal täglich hin und her fuhr.

Konkret wurde das Projekt einer festen Strelasundquerung 1930 mit der Gründung eines Vereins, der den Brückenbau fördern wollte. Die Pläne sahen eine feste Brücke zwischen Rügen und der dem Festland vor Stralsund vorgelagerten Insel Dänholm vor. Zwischen Dänholm und der Hansestadt wurde eine Klappbrücke geplant. Der Schiffsverkehr im Strelasund sollte in den Ziegelgraben zwischen Stralsund und dem Dänholm verlegt werden.

Diese Pläne kamen nun zur Ausführung. 1932 begannen die Erdarbeiten auf der Seite des Festlands. Vom Bahnhof Stralsund wurde eine Verbindungskurve Richtung Rügendamm gebaut, außer-

dem entstand eine direkte Zufahrt aus Richtung Süden, zunächst nur für Güterzüge. Der Stralsunder Hauptbahnhof wurde im Bereich der südlichen Einfahrt erweitert. Der Bahnhof Stralsund Rügendamm wurde neu erstellt.

Die Nationalsozialisten trieben den Bau des Rügendamms weiter voran. Die Klappbrücke zwischen dem Dänholm und dem Festland wurde realisiert. Inselfeitig musste in Altefähr ein neuer Bahnhof gebaut werden, der vier Meter höher an-

■ Am 5. Oktober 1936 wurde der Rügendamm zwischen Stralsund und Altefähr eröffnet.

gelegt wurde als die alte Anlage am Fähranleger. Am 5. Oktober 1936 konnte der Rügendamm zwischen Stralsund und Altefähr dem Betrieb übergeben werden. Die bis dahin existierende Trajektverbindung zwischen dem Stralsunder Hafen und Altefähr wurde aufgegeben, die Reisezeit nach Rügen verkürzte sich um gut eine Stunde. Die Ostseeinsel wurde zum erweiterten Festland.

Gigantomanie in Prora

Den Nazis kam dies gerade recht, denn sie hatten Großes vor auf Rügen. Nördlich des Seebades Binz ließ die NS-Organisation „Kraft durch Freude“ das KdF-Bad Rügen erbauen. 20.000 Menschen sollten dort nach Vorstellung des NS-Regimes gleich-

Im Sommerfahrplan 1955 (Foto vom 13. Mai 1955) richtete die DR die Verbindung FT 129/130 „Saßnitz-Express“ zwischen Saßnitz und München ein. Das Zugpaar verkehrte zweimal wöchentlich nur im Sommer und hatte keinen Verkehrshalt in der DDR

Dreyer/Slg. Eisenbahnstiftung





Am 28. Mai 1985 liegt im Hafen von Saßnitz das DR-Fährschiff „Rügen“. Im Hintergrund steuert die gerade einmal zwei Monate im Einsatz befindliche neue Fähre „Saßnitz“ den Hafen an

Hans-J. Lange

zeitig einen streng durchdeklinierten, einwöchigen Erholungsurlaub in einem 4,5 Kilometer langen Gebäude am Sandstrand des Prorer Wieks verbringen – um danach möglichst ausgeruht wieder für Führer und Vaterland bereit zu sein. Die Anreise sollte aus allen Richtungen des Deutschen Reiches per Bahn möglich sein.

Die Deutsche Reichsbahn errichtete zu diesem Zweck eine Nebenbahn von Lietzow nach Binz mit einem Bahnhof Prora in unmittelbarer Nähe des Gebäudekomplexes. Das KdF-Seebad hätte hunderttausende Urlauber angezogen, und alle wären mit der Bahn an- und abgereist.

Doch der „Koloss von Prora“ wurde in seinem geplanten Umfang nie vollständig fertiggestellt. Die Bahnstrecke nach Binz hingegen eröffnete am 15. Mai 1939 ihren Betrieb.

Im Mai 1945 die Brücken gesprengt

Der Zweite Weltkrieg brachte nicht nur den Bau des KdF-Bades ins Stocken, auch die erst knapp ein Jahrzehnt existierende Eisenbahnverbindung zum Festland über den Rügendamm wurde unterbrochen, nachdem Wehrmachtssoldaten die beiden Brückenbauwerke Anfang Mai 1945 gesprengt hatten. Das hatte gravierende Folgen für den Bahnverkehr auf Rügen. Weil nicht genug Kohlen auf die Insel gelangten, musste der Verkehr massiv eingeschränkt werden. Die Rü.K.B. fuhr zeitweise nur wenige Züge an einzelnen Tagen, die Heizer verfeuerten vereinzelt sogar Holz.

Erst im Oktober 1947 konnte der Betrieb über den Rügendamm wieder aufgenommen werden. Das führte zu einem raschen Anstieg der Reisen- und Tonnagemengen. 1949 übernahm die

Deutsche Reichsbahn auch das Schmalspurnetz auf Rügen. Nicht nur landwirtschaftliche Erzeugnisse, Dünger und Kohlen galt es dort zu transportieren, auch der Tourismus nahm durch den Aufbau eines Feriendienstes des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes stark zu. Zahlreiche Erholungsheime Volkseigener Betriebe entstanden. In den Sommermonaten war nirgends mehr ein freies Zimmer zu haben. Jeder vermietete, zur Not die eigenen Räume. Geflügeltes Wort aus jener Zeit: „Schwine rut, Sachsen rin!“

Deshalb richtete die Reichsbahn mehrere saisonale Schnellzugverbindungen nach Rügen ein. Putbus und Binz waren die Ziele der Züge, die Urlauber aus allen Teilen der DDR an die Ostsee brachten.

Reduzierung des Schmalspurnetzes

Die sorgten dann auch für volle Züge beim „Rasenden Roland“, der Dampf-Kleinbahn zwischen Putbus und Göhren. Im Jahr 1960 transportierten die Schmalspurbahnen laut Zahlen der Rbd Greifswald noch rund 800.000 Reisende und 105.000 Tonnen Güter.

Doch die zunehmende Individualmotorisierung, parallel verlaufende Omnibusverkehre und die Verlagerung von Gütertransporten auf die Straße brachten das Ende für den Großteil der Kleinbahnstrecken auf Rügen. Als erste verlor Altfähr – Putbus am 3. Dezember 1967 den Gesamtverkehr.

Es folgte am 10. September 1969 der Abschnitt Fährhof – Altenkirchen der Nordstrecke. Am 18. Dezember 1969 stellte die Rbd Greifswald den Personenverkehr zwischen Bergen und Wittower Fähr-



Wie bergig es bei Sassnitz ist, zeigt dieses Foto. Wir schreiben das Jahr 1975. Noch sind die 03.10er unangefochten im Einsatz. Hinten stehen ungarische Erstklass-Wagen des D 271 „Meridian“

Hans-J. Lange

re ein und beendete den Güterverkehr zwischen Trent und Wittower Fähre.

Die Bedienung des Gütertarifpunktes Trent endete erst am 25. September 1971, am Ende jenes Jahres war der Streckenabschnitt vollständig demontiert. Was von dem einstigen, rund 100 Kilometer langen

Und so sah 1975 der Alltagsverkehr für Insulaner aus: 110 790 und 360 vor dem P 9114 Stralsund – Saßnitz in der Nähe von Bergen

Hans-J. Lange



Schmalspurnetz danach und bis in die Gegenwart noch blieb, war die Bäderbahn nach Göhren.

Viel internationaler Verkehr

Auf der Hauptstrecke Stralsund – Saßnitz wurde bereits in den 50er-Jahren das Vorkriegs-Transportniveau wieder erreicht. Verantwortlich dafür war unter anderem der Hafen Saßnitz, von wo aus vier- oder fünfgleisige Fährschiffe Waggons über die „Königslinie“ nach Schweden verschifften. Dort rollte der internationale Verkehr. D-Züge mit klangvollen Namen wie der D 316/317 „Berlinaren“ oder der D 129/130 „Saßnitz-Express“ bedienten die Relation Berlin – Malmö (– Stockholm), wobei die Züge bis Bergen (Rügen) im Binnenverkehr genutzt werden konnten.

Auch beim Güterverkehr stieg die Transportmenge stetig an, nachdem dieser bei Kriegsende fast zum Erliegen gekommen war, weil die Schweden die Häfen für deutsche Schiffe schlossen. 1964 wurden über 1,3 Millionen Tonnen Güter in Saßnitz umgeschlagen, 1976 waren es schon 3,2 Millionen. Hinzu kamen landwirtschaftliche Produkte, Kreide und Nahrungsmittel aus Saßnitz, das für seine Fischproduktion bekannt war.

Für einen neuerlichen Anstieg des Transportaufkommens sorgte der Neubau des Hafens Mukran bei Saßnitz. 1986 eröffnete die Reichsbahn den Abzweig von Borchtitz zum neuen Fährhafen



Bei der Elektrifizierung immer dabei war der Jugendklubzug „Ernst Thälmann“, gebildet aus den Fahrzeugen 175 005, 405, 305 und 006. Das Bild entstand in Bergen (Rügen) am 28. Mai 1989

Hans-J. Lange

südwestlich von Saßnitz. Auf einem 340 Hektar großen Areal entstand dort der heute größte Eisenbahnfährhafen in Deutschland für die Verbindung Mukran – Klaipeda in Litauen, damals noch eine Sowjetrepublik.

24 Kilometer Breitspur auf Rügen

In Mukran befinden sich die einzigen Gleisanlagen in russischer Breitspur (1.520 Millimeter) in Mitteleuropa. Der Normalspuranteil im Hafenbahnhof beträgt 48 Kilometer, der Breitspuranteil 24 Kilometer Gleislänge. Umlade- und Umspuranlagen wurden angelegt, um den Warenverkehr zwischen der DDR und der Sowjetunion zu erleichtern. Auch wollte man Polen umgehen, wo es in jener Zeit schon politisch rumorte.

Der Hafen Mukran war eines der letzten großen Verkehrsprojekte der Deutschen Demokratischen Republik. Mit seiner Eröffnung einher ging die Elektrifizierung eines großen Teils des Normalspurnetzes auf der Insel Rügen. Die Oberleitung zwischen Stralsund und Saßnitz ging 1989 unter Strom, der elektrische Betrieb wurde am 27. Mai 1989 aufgenommen.

Inzwischen erwies sich der Rügendamm als Nadelöhr. Allein das Umschlagvolumen, das von Saßnitz und Mukran ausging, brachte 1988 bereits 4,8 Millionen Tonnen Güter auf die Schiene und hätte noch mehr gesteigert werden können. Doch die

eingleisige Strecke über den Strelasund bremste die Kapazitäten aus. So gab es bald Pläne für einen Brückenneubau und eine zweigleisige Linienführung. Doch sie gelangten nie zur Ausführung, denn die Transportmengen nahmen nach der Wende langsam ab.

Die Eisenbahn auf der Insel Rügen hat heute nicht mehr die Bedeutung, die ihr noch zu DDR-

Der Fährhafen Mukran und die Elektrifizierung der Insel Rügen waren mit die letzten großen Verkehrsprojekte der DDR.

Zeiten zukam. Der Verkehr hat merklich abgenommen. Gründe dafür finden sich neben einer Verkehrsverlagerung auf die Straße unter anderem auch im sinkenden Transportaufkommen der von Mukran ablegenden Fähren. Die Stichstrecke vom Bahnhof Saßnitz nach Saßnitz Hafen wurde bereits im Jahr 2000 stillgelegt, nachdem der Fährverkehr ins benachbarte Mukran verlegt worden war. Die Zeit der internationalen D-Züge auf Rügen war damit bald beendet.

Wer braucht Mukran noch?

Doch auch die Verladung von Eisenbahnwaggons auf Schiffe in Mukran ist inzwischen auf ein Mini-



Auf den Gleisen des Fährhafens Mukran herrscht 2017 mehr Stillstand als Bewegung. Die Deutsche Bahn hat dort am 7. Juni 2017 unter anderem Güterzugloks, Diesel-ICEs und Modus-Wagen abgestellt

mum zurückgegangen. Seit die EU Sanktionen gegen Russland verhängt hat, sind die Breitspurgleise im Fährhafen verwaist. Lediglich der saisonal eingesetzte Berlin-Night-Express (D 300/301), der im August Berlin mit Malmö verbindet, wird noch per Schiff übergesetzt. Ansonsten nutzt die Deutsche Bahn das Areal in Mukran zur Abstellung nicht genutzter und ausgemusterter Fahrzeuge

Größter Beliebtheit erfreut sich zur Sommerzeit der Rasende Roland (Sellin, 13. Juni 2017) Florian Dürr



(DB-Stillstandsmanagement). Im Juni 2017 sind in Mukran neben einer Reihe von Elloks der Baureihen 151 und 155 zum Beispiel CNL-, Modus- und Doppelstockwagen und Diesel-ICE (ICE-TD, Reihe 605) hinterstellt.

ICEs kann man auf Rügen indessen auch noch im Einsatz erleben. Ziel aller Fernverkehrsverbindungen, die Stralsund Richtung Rügendamm verlassen, ist der Bahnhof Binz. Nachdem eine noch bis 2016 existierende Nachtzug-Verbindung (Komet) eingestellt wurde, erreichen nur noch IC- und ICE-Züge das Ostseebad.

Die PRESS auf Rügen aktiv

Im Regionalverkehr bedient DB Regio die Strecken nach Binz und Saßnitz als RE 9 mit Stadler-FLIRT. Auf der Strecke Bergen – Putbus – Lauterbach pendelt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn (PRESS) mit einem Regioshuttle. Sie betreibt auch den „Rasenden Roland“, den verbliebenen Rest der schmalspurigen Rügenschon Kleinbahnen zwischen Göhren, Putbus und Lauterbach. Die als Dampf-Touristikbahn betriebene Strecke erfreut sich nach wie vor in den Sommermonaten größter Beliebtheit bei den Touristen in den Badeorten und auf der Halbinsel Mönchgut.

Der Güterverkehr hat mit dem Bedeutungsverlust des Fährhafens Mukran für den Bahntransport an Intensität deutlich abgenommen. Dort kann heute nur noch bescheidener Verkehr beobachtet werden, nachdem 2014 auch die Verschiffung von Güterwagen nach Trelleborg in Mukran eingestellt wurde. Feste Fahrzeiten hat die Überführung von



Bei Sassnitz wird Kreide für industrielle Zwecke abgebaut und in Ganzzügen zum Endkunden transportiert. Am 14. Juni 2017 hat EGP-151 170 bei Borchtitz einen Kreidezug nach Bergen am Haken Florian Dürr (4)

Fahrzeugen vom und zum Stillstandsmanagement in Mukran dienstags und donnerstags. Auch „richtige Güterzüge“ gibt es noch. Regelmäßig gelangen Röhrenzüge dorthin, allerdings als Sonderleistung.

Das Kreidewerk Rügen in Klementelwitz unweit des Bahnhofs Lancken wird von privaten Bahngesellschaften bedient. Montags, mittwochs und freitags fahren jeweils abends Kreidezüge ab Lancken zum Bahnhof Peitz Ost, wo das Material im Kraftwerk Jänschwalde gebraucht wird. Wegen knapper Gleislängen in Lancken wird zunächst ein Teil der Wagen nach Bergen überführt und dort abgestellt. Dann fährt die Lok zurück und holt die übrigen Wagen. Die Zuführung der Leerwagen ins Kreidewerk erfolgt morgens früh. Für die Traktion ist die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) zuständig.

Sie setzt sehr häufig die Ellok 151 170 dafür ein. Vom einstigen Glanz, den der Rügendamm dem Bahnverkehr auf der größten deutschen Insel verschaffte, ist also nicht mehr so viel übrig geblieben. Eine Reise wert ist Rügen mit Dampfkleinbahn, Fern- und Güterzügen in einer tollen, wasser- und walddreichen Landschaft aber auch jetzt noch. Am besten mit der Bahn!

Florian Dürr

Am 15. Juni 2017 zog ausnahmsweise keine 298, sondern MEG 804 den Wagen-EK nach Mukran



AKTUELL: GÜTERZÜGE

Überführung von Fahrzeugen vom und zum Stillstandsmanagement in Mukran

EK 53162 Stralsund 10:19 Uhr – Mukran 11:14

EK 53163 Mukran 12:48 Uhr – Stralsund 13:38

Di + Do mit 298

Kreidezüge der EGP

DGS 95323

Lancken ab 17:25 Uhr – Bergen Rügen 17:46/20:14 – Peitz Ost an 4:38

Mo + Mi + Fr mit EGP-151

DGS 95319

Peitz Ost ab 21:05 Uhr – Lancken an 4:46

Di + Do mit EGP-151

Lübeck-Kücknitz 1982



Der 12. Juli 1982 war ein freundlicher Sommertag mit einem wolkenlosen Himmel. Die 220 030 vom Bw Lübeck hatte Dienst vor einer Garnitur aus drei „Silberlingen“. Gerade kommt sie von Travemünde heran und überquert

die neu errichtete Brücke in der Nähe von Lübeck-Kücknitz.

Nun fragt man sich, warum ausgerechnet hier diese kleine Senke mit einer solch großen Stahlkonstruktion überspannt wurde? Da hilft nur ein



Bodo Schulz

Blick auf eine zeitgenössische Karte. Und siehe da: Hier wurde eine vierspurige Umgehungsstraße, die B 75, gebaut. Offenbar hatte die Deutsche Bundesbahn in weiser Voraussicht seinerzeit schon die Brücke errichtet.

Krauss-Maffei hatte die Lok 1956 geliefert. In Lübeck war sie von 1973 bis 1984 beheimatet. Danach wurde sie verkauft nach Frankreich und tat bei verschiedenen Privatbahnen noch Dienst vor Arbeitszügen. 1999 wurde sie zerlegt. *R. Heym*

GELSENKIRCHEN-BUER NORD – HALTERN

An den Rand des Münsterlands

LANGE NICHT VERWIRKLICHT ■ Erst spät wurde die Strecke Gelsenkirchen-Buer Nord – Haltern gebaut, erst spät begann der S-Bahn-Verkehr. Und doch ist der nördliche Abschnitt der S-Bahn-Linie S 9 heute ein wichtiges Bindeglied im System der S-Bahn Rhein-Ruhr

Mit insgesamt 90 Kilometer Länge ist die S 9 heute eine der längsten S-Bahn-Linien im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Als Nord-Süd-Strecke verbindet sie das Stammbahnnetz der S-Bahn im Ballungszentrum Ruhrgebiet mit dem Tor zum Münsterland im Norden und dem

Tal der Wupper im Süden. Wie bei den meisten heute von S-Bahnen befahrenen Strecken im Revier liegen auch ihr ursprünglich mehrere verschiedene Strecken zugrunde, deren Geschichte zum Teil bis weit in die Frühzeit der Eisenbahnen zurückreicht. Während sich im mittleren Bereich zwischen Gelsenkirchen und Essen-Steele auch andere Linien des Nah- und Fernverkehrs dazugesellen, werden heute sowohl der Nord- wie auch der Südabschnitt im Personenverkehr ausschließlich von S-Bahnen bedient – dies allerdings noch nicht allzu lange.

Lange Planung – und doch kein Bau

Gerade der nur rund 20 Kilometer lange Nordabschnitt bildet eine Besonderheit, wurde die Strecke von Gelsenkirchen-Buer Nord bis zum Abzweig Marl Lippe, etwas südlich von Haltern gelegen, doch erst reichlich spät, nämlich erst 1968, von der DB gebaut. Verwirklicht wurden dabei allerdings deutlich weiter in die Vergangenheit zurückreichende Pläne.

Man schrieb den 14. April 1903, als interessierte Leser in der Essener Volkszeitung einen Artikel über die Notwendigkeit einer die ausgedehnten



Am 27. September 1969 wurde die V 9 feierlich in Betrieb genommen. In Marl-Drewer empfing eine große Menschenmenge den von der E 10 438 gezogenen Eröffnungszug

Wolf-Dietmar Loos



Der Haltepunkt Marl Mitte wurde erst 1974 zusammen mit dem benachbarten Einkaufszentrum eröffnet. Eine Zeit lang waren auf der Strecke auch Elektrotriebwagen der Baureihe 430 eingesetzt. Gut zu erkennen ist rechts das Planum für das nie verwirklichte zweite Gleis

Wolf-Dietmar Loos

Kohlefelder nordöstlich von Essen erschließenden Eisenbahnstrecke lesen konnten. Der Vorschlag stieß auf Interesse – nicht nur bei der Stadt Essen, sondern auch am Sitz der Königlichen Eisenbahndirektion (KED) Essen. Damals schien man noch sorgfältig Zeitung zu lesen!

Schon bald darauf tauchten die ersten Pläne auf: Die neue Verbindung sollte am Essener Hauptbahnhof beginnen und über Stoppenberg und Al-

nativ Verbindungskurven zu bereits bestehenden Bahnstrecken vorschlug.

Mit diesem Bescheid allerdings wollten sich die Städte Buer, Gelsenkirchen und Essen nicht abfinden und erarbeiteten einen gemeinsamen neuen Vorschlag einer Bahnverbindung. Doch auch die-

■ Wie bei den meisten S-Bahn-Linien im Ruhrgebiet bilden auch bei der S 9 viele historische Eisenbahnstrecken die Basis.

tenessen zur Zeche Nordstern und ihrer Zechenbahn führen. Von dort plante man die Fortsetzung über Horst, Gladbeck oder Buer sowie Marl nach Haltern. Im Mai 1904 wurde der Entwurf beim preußischen Ministerium für öffentliche Arbeiten vorgelegt. Dort allerdings wurde er zum Jahresbeginn 1905 unter Verweis auf die gerade im Bau befindliche Hamm-Osterfelder Bahn abgewiesen, während man für den Süabschnitt in Essen alter-



Seit 2009 werden die im Stundentakt verkehrenden Züge der S 9 aus den S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 422 gebildet: 422 519 ist am 2. August 2011 soeben in Haltern eingetroffen

Oliver Strüber



Auch vor den Regionalbahnen der Linie RB 42 machten Graffiti-Sprayer nicht Halt. Mit derart verunstalteten Wagen wartet 216 034 am 17. Oktober 1997 in Haltern auf die Rückfahrt nach Wuppertal Wolf-Dietmar Loos

ser wurde 1908 seitens des preußischen Ministeriums abgelehnt, ebenso weitere Vorstöße in den folgenden Jahren. Stattdessen begann die KED Essen 1911 auf Weisung des Ministeriums mit den Vorarbeiten zum Bau einer Strecke von Buer Süd nach Haltern. Deren Finanzierung schien durch das Eisenbahnanleihegesetz von 1914 gesichert. Streitigkeiten gab es nur – wie so oft – um die genaue Streckenführung, denn hier sah sich Gladbeck bei der bisherigen Streckenplanung zwischen Buer Süd und Buer Nord vernachlässigt und forderte stattdessen eine Einbindung des Bahnhofs Gladbeck Ost. Der bald darauf beginnende Erste Weltkrieg vereitelte das Bauvorhaben.

Ein neuer Anlauf: Verkehrsband V 9

Erst 1927 kam das Projekt wieder auf die Tagesordnung der Deutschen Reichsbahn. Im Rahmen des Ausbauprogramms Ruhrgebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk (SVR) erhielt die Strecke in der 1914 festgelegten Trassierungsvariante die Bezeichnung „Verkehrsband Nr. 9“ oder kurz „V 9“. Zusätzlich sollte nun noch eine Verbindungskurve von Horst zum Gelsenkirchener Hauptbahnhof sowie von dort zum Bahnhof Bochum-Präsident gebaut werden.

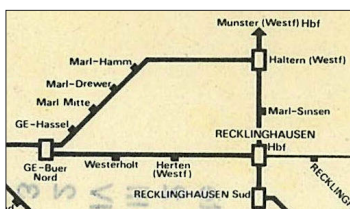
Allerdings sollte es bis 1937 dauern, bevor die ersten Bauarbeiten im Essener Stadtgebiet sowie am Hbf Gelsenkirchen beginnen konnten. Das Vorhaben scheiterte erneut am Kriegsbeginn.

Ganz in Vergessenheit geriet das Projekt jedoch auch nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges nicht. Hier war es vor allem die in jenen Jahren aufstrebende Chemiestadt Marl mit den chemischen Werken Hüls, die sehr um einen direkten Bahnanschluss bemüht war. Bislang hatte es für sie nur den ortsfernen Bahnhof Marl-Sinsen an der „Rollbahn“ Wanne-Eickel – Hamburg gegeben.

■ Beibehalten wurde die Bedienung im Stundentakt, da die Einleisigkeit eine dichtere Zugfolge nicht zuließ.

Eine Weiterverfolgung des V 9-Planes schien auch aus dieser Hinsicht erstrebenswert. So nahm sich die Bundesbahn des Vorhabens wieder an und begann 1957 mit den erneuten Vorarbeiten. Nun konzentrierte sich die Planung allein auf den Nordostabschnitt von Gelsenkirchen-Buer Nord über Marl nach Haltern; die westliche Fortsetzung nach Essen wurde aufgegeben.

Noch im selben Jahr begannen die Bauarbeiten. Um verschiedene andere Verkehrswege niveaufrei zu kreuzen sowie die Einfädelung in die Rollbahn realisieren zu können, waren in den darauf folgenden Jahren umfangreiche Erdarbeiten erforderlich. So sollten insgesamt elf Jahre ins Land ziehen, bevor am 27. September 1968 das lange ge-



Schematischer Plan (Kursbuch Westfalen/Ruhr 1980/81) Slg. MHZ



In den 60er-Jahren hatte Marl Ambitionen, zur Großstadt zu werden. Die Hochhäuser, an denen 212 328 am 14. Mai 1989 in Marl Mitte vorüberfährt, künden davon

Wolf-Dietmar Loos

plante Vorhaben endlich abgeschlossen und die Strecke unter großer Anteilnahme der Bevölkerung feierlich eröffnet werden konnte. Die Ehre, den aus drei „Silberlingen“ bestehenden Eröffnungszug zu führen, wurde der blauen „Bügel-falte“ E 10 438 zuteil. Entstanden war eine 16,8 Kilometer lange, weitgehend eingleisige und für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zugelassene Hauptbahn, die im Bahnhof Gelsenkirchen-Buer Nord aus der Strecke Oberhausen-Osterfeld – Gladbeck – Lünen – Hamm (Westf) abzweigt. An ihr wurden die Haltepunkte Gelsenkirchen-Hassel, Marl-Drewer sowie Marl-Hamm neu eingerichtet.

Ab Kilometer 14,8 verläuft die Strecke zweigleisig, aber auf unterschiedlichen Trassen, um an der Abzweigstelle Lippe (heute Marl Lippe) zwischen Haltern und Marl-Sinsen die niveaufreie Ein- und Ausfädelung in die und aus der Rollbahn zu ermöglichen.

Sehr variabel bei starker Belegung

Die Signalisierung wurde von Anfang an so ausgeführt, dass beide Gleise in beide Fahrtrichtungen genutzt werden können; die Rollbahn ist im Bereich zwischen hier und dem Bahnhof Haltern für Gleiswechselbetrieb ausgelegt. Da die Züge unserer Strecke in der Regel am Hausbahnsteiggleis in Haltern halten, kann so bei starker Streckenbelegung der Rollbahn das mehrmalige Kreuzen der Hauptgleise im Bahnhof vermieden werden. Von Anfang

an war das auf der zunächst unter der Kursbuchnummer 234b geführten Schienenverbindung eingesetzte Fahrzeugmaterial sehr vielfältig. Jahrelang dominierten mit der Baureihe 212 bespannte und aus „Silberlingen“ gebildete Nahverkehrs-Wendzüge als Linie N 9 mit dem Zuglauf Haltern – Gelsenkirchen-Buer Nord – Gladbeck West – Bottrop – Essen Hbf. Einige Züge wurden auch über die nicht elektrifizierte Strecke bis Velbert oder Wuppertal-Vohwinkel durchgebunden – der Grund für die planmäßige und umlauffechnisch nicht anders zu handhabende Bespannung mit einer V 100 auf der elektrifizierten Strecke. Ergänzt wurden sie durch Eilzüge mit dem Laufweg Münster – Duisburg, die noch bis in die 1990er-Jahre zum Einsatz kamen und teilweise über Krefeld bis nach Aachen durchgebunden wurden. In diesen Diensten waren anfangs neben lokbespannten Garnituren immer wieder auch die Elektrotriebzüge der Baureihe 430 (bis 1968 ET 30) zu sehen.

Neuer Haltepunkt in Marl

Das Verkehrsaufkommen entwickelte sich rege, die Züge waren meist gut besetzt. Zusammen mit dem in unmittelbarer Nachbarschaft eröffneten Einkaufszentrum Marler Stern ging am 24. Oktober 1974 der neue Haltepunkt Marl Mitte in Streckenkilometer 9,3 in Betrieb. Ihn hatte die DB großzügig geplant und bereits für ein für später vorgesehenes zweites Gleis ausgelegt; dieses wurde je-

DIE STATIONEN HEUTE

km Bezeichnung

0,6	Gelsenkirchen-Buer Nord
3,9	Gelsenkirchen-Hassel
9,3	Marl Mitte
13,2	Marl-Hamm
26,0	Haltern am See



Zur niveaufreien Einfädelung in die „Rollbahn“ Wanne-Eickel – Hamburg wird unsere Strecke ab Kilometer 14,8 zweigleisig und verläuft auf verschiedenen Trassen. 216 029 vor dem Abzweig Marl-Hamm

doch nie gebaut. Dafür trat ab dem 23. Mai 1982 der Stundentakt in Kraft.

Im Laufe der Jahre hielten andere Fahrzeuggenerationen Einzug auf der Strecke – so trat in den 1990er-Jahren die Baureihe 216 an die Stelle der bislang eingesetzten 212er. An den n-Wagen-Wendzügen änderte sich außer der Lackierung nichts, nur waren aus den bisherigen Nahverkehrszügen nun Regionalbahnen geworden, die mit der Liniennummer RB 42 als Haard-Bahn in der Regel durchgehend zwischen Haltern und Wuppertal verkehrten.

Zum Beginn des Sommerfahrplans am 24. Mai 1998 wurde unsere Strecke zeitgleich mit der Einführung des Integralen Taktfahrplans in NRW als S 9 Haltern – Essen-Steele Ost in das S-Bahn-Netz des VRR aufgenommen.

Wichtige Änderungen für S-Bahnbetrieb

Dazu wurden ihre Bahnanlagen im Vorfeld für die neuen Aufgaben ertüchtigt und alle Bahnsteige mit Ausnahme desjenigen in Marl Mitte auf eine Höhe von 96 Zentimetern angehoben. Aufgrund der geringen Entfernung zum Haltepunkt Marl Mitte wurde die ohnehin deutlich schwächer frequentierte Station Marl-Drewer in diesem Zusammenhang geschlossen. In Gelsenkirchen-Buer Nord entstand ein neuer Haltepunkt in Kilometer 0,6 an der Königswiese mit besseren Umsteigemöglichkeiten zum örtlichen Busverkehr, dafür wurde die bishe-



Mit 143ern und x-Wagen begann das S-Bahn-Zeitalter auf der S 9. Auf dem Weg nach Essen-Steele Ost verlässt 143 578 am 14. Februar 1999 den Bahnhof Haltern

Wolf-Dietmar Loos (2)

rige Personenverkehrszugangsstelle im Bahnhof an der Hamm-Osterfelder Bahn aufgegeben. Dieser dient seither nur noch als Betriebsbahnhof, nachdem bereits 1992 der örtliche Güterverkehr zum Erliegen gekommen war. Beibehalten wurde die Bedienung im Stundentakt, eine Taktverdich-



Der Haltepunkt Marl-Hamm, den 420 686 am 18. Dezember 2007 erreicht, liegt direkt neben der A 43. Vor der Aufnahme des S-Bahn-Betriebes wurde der Bahnsteig modernisiert

Wolf-Dietmar Loos (2)



Ende Mai 1982 wurde der Stundentakt auf der Strecke eingeführt

PLANUNG FÜR DIE ZUKUNFT

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 hatte der VRR neben anderen S-Bahn-Linien auch die Bedienung der S 9 für einen 15-Jahreszeitraum neu ausgeschrieben. Im Sommer 2016 ging Abellio Rail NRW als Sieger aus dieser Ausschreibung hervor. Somit wird künftig mit dem Stadler FLIRT 3 XL in Langversion erneut eine neue Fahrzeuggeneration auf der S 9 zum Einsatz gelangen. OS

tung der S 9 war aufgrund der weitgehenden Einleisigkeit unseres Streckenabschnitts nicht möglich.

Seit 2009 fahren Züge der Reihe 422

In den 90er-Jahren wurde die in Essen-Steele abzweigende Strecke nach Wuppertal-Vohwinkel elektrifiziert und die S 9 nach Abschluss der Arbeiten ab dem 14. Dezember 2003 auf den Laufweg Haltern – Wuppertal Hbf ausgedehnt. Seither trägt sie die Streckennummer 450.9. Kamen hier in den ersten Jahren des S-Bahn-Verkehrs zunächst x-Wagen mit Loks der Baureihe 143 zum Einsatz, so wurden diese später durch altgediente Triebwagen der Baureihe 420 abgelöst. Seit 2009 ist die S 9 auf moderne 422 umgestellt.

Neben dem S-Bahn-Verkehr wird die Strecke heute nur noch im Güterverkehr zum Chemiepark Marl (früher Chemische Werke Hüls) bedient. Dazu war 1971 im Streckenkilometer 11,37 die Abzweigstelle Marl CWH (heute Ausweichanschlussstelle) eingerichtet worden.

Hier zweigt aus der Strecke eine mittlerweile zu RBH Logistics gehörende einleisige, nicht elektrifizierte Verbindungskurve zum werkseigenen Übergabebahnhof ab. Züge vom und zum Chemiepark werden daher auch unter Fahrdracht bis heute ausschließlich mit Dieselloks bespannt. Nur selten kommen heute noch durchgehende Güterzüge auf die Strecke.

Oliver Strüber



Am 27. Mai 2017 überquerte der VT 514 der City-Bahn-Chemnitz die Betonmauer in Oelsnitz

Rudolf Heym

LUGAU-OELSNITZER REVIER

Schwarzes Gold

SPURENSUCHE ■ In Oelsnitz im Erzgebirge erinnert ein Museum an den Abbau der Steinkohle in der DDR

Die einzig nennenswerten Steinkohlenvorkommen der DDR lagen im Döhlener Becken (südlich von Dresden), im Zwickauer und im Lugau-Oelsnitzer Revier. Sie waren mit denen an Rhein und Ruhr oder in Oberschlesien nicht vergleichbar. Im Gebiet um Lugau und Oelsnitz wurde die Förderung 1971 eingestellt, 1978 war in Zwickau „Schicht im Schacht“. Die wenigen Flöze waren fast komplett ausgekohlt.

Zwei sehr erfolgreiche Strecken

Immerhin hat aber der Abbau – er begann im großen Stil in Lugau und Oelsnitz nach 1855 – wesentlich zur Prägung und Entwicklung dieser Gegend Mittelsachsens hin zu einer Industrielandschaft beigetragen. Zwei Nebenlinien wurden abzweigend von der wichtigen sächsischen Hauptstrecke Dresden – Werdau gebaut:

- Lugau – Wüstenbrand (eröffnet 1858, 1878 verlängert bis Hohlteich, 1906 umbenannt in Neuoelsnitz);
- Stollberg (Sachsen) – Oelsnitz (Erzgeb) – St. Egidien (1878).

Beide erschlossen das Abbaugebiet der Steinkohle. Auf der erstgenannten war anfangs gar kein Personenverkehr vorgesehen. Man verließ sich einfach noch darauf, dass die Bergleute auf eigene

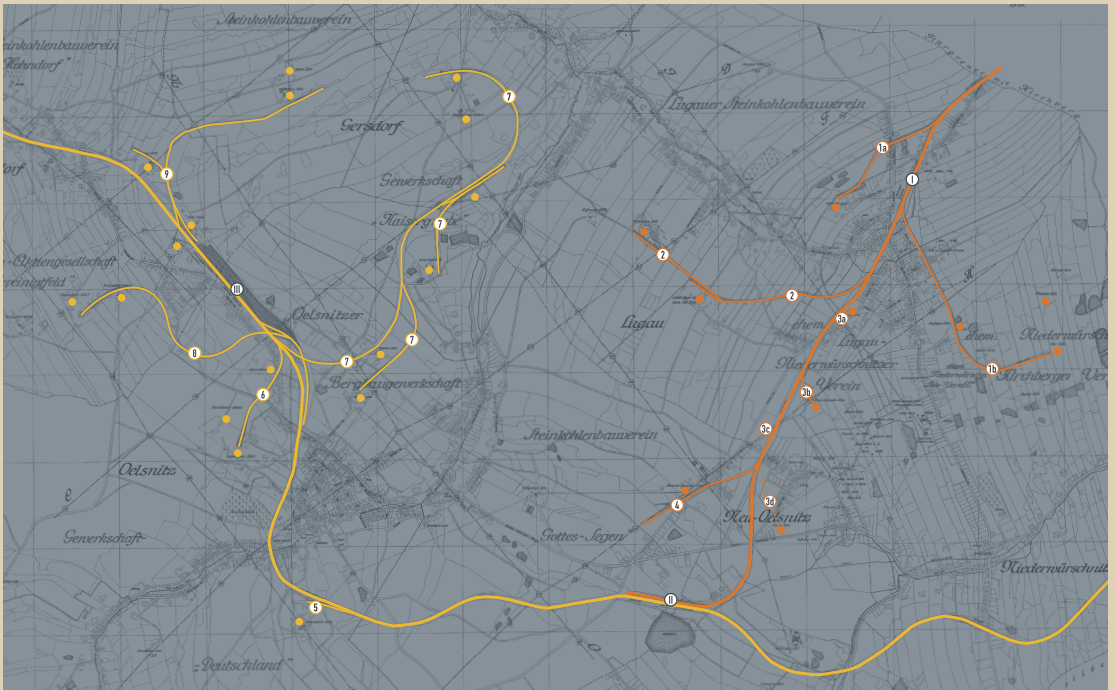


Und so sah der oben abgebildete Viadukt 1911 aus, dahinter die Grube Vereinsglück

Slg. Heino Neuber

Textfortsetzung auf Seite 97

DAS BERGBAUMUSEUM OELSNIETZ (ERZGEBIRGE)



Die Gleisanlagen im Revier: orange – Staatsbahnstrecke nach Wüstenbrand (I – Bahnhof Lugau), gelb – Strecke St. Egidien – Stollberg (II – Bf Neuoeelsnitz, III – Bf Oelsnitz).
 1a – Zechenbahn (ZB) Victoria-Schacht, 1b – ZB D-Schacht, Otto-Schacht, Johannis-Schacht, 2 – ZB Gottes-Segen-Schacht und Vertrauen-Schacht, 3a – Anschluss (AS) Carl-Schacht, 3b – AS Alter-Wewald-

Schacht, 3c – Sammelplatz, 3d – AS Gühne-Schacht, 4 – ZB Kaiserin-Augusta-Schacht, 5 – AS Vereinsglück-Schächte, 6 – ZB Deutschland-Schacht, 7 – ZB Hedwig-Schacht, Friedens-Schacht, Concordia-Schächte und Kaisergruben-Schächte, 8 – ZB Vereinigtfeld-Schächte, 9 – ZB Helene-Schacht, Ida-Schacht, Pluto- und Merkur-Schacht

Sig. Bergbaumuseum Oelsnitz

Sachsens „Schwarze Diamanten“

Das Bergbaumuseum Oelsnitz, das Museum des Sächsischen Steinkohlenbergbaus, ist eines der größten seiner Art. Am originalen Standort vermittelt es eindrucksvoll und unterhaltsam die Geschichte der „Schwarzen Diamanten“ Sachsens. Zu entdecken gibt es einen markanten Förderturm, ein Anschauungsbergwerk, interessante Ausstellungen und eindrucksvolle Inszenierungen, historische, vorführbare Technik oder

den Bergbauspielplatz „Zwergenschacht“.

Der Steinkohlenwald

Die alten Industriegebäude des früheren Bergwerkes beherbergen heute wertvolle Zeugnisse des Sächsischen Steinkohlenbergbaus. In der einmaligen Inszenierung eines Steinkohlenwaldes unternehmen Besucher eine Zeitreise in die Vergangenheit: Dabei entdecken sie, wie der Rohstoff Steinkohle vor 300

Millionen Jahren entstanden ist. Weiter führt die Geschichte zu den Anfängen ihres Abbaus im Mittelalter über ihre Bedeutung für die Industrialisierung bis hin zur Förderung des letzten sächsischen Kohlenhutes. Am Beispiel der drei großen sächsischen Reviere Zwickau, Döhlener Becken und Lugau-Oelsnitz erfahren Besucher von der schweren und gefährlichen Arbeit der

Textfortsetzung auf Seite 96

Historischer Hintergrund

1844 entdeckte der Zwickauer Bergfaktor Karl Gottlob Wolf das erste abbauwürdige Steinkohlenflöz im Lugau-Oelsnitzer Revier. Es begann ein reger Bergbau. Auf Eigenlöhnerbetriebe folgten um 1850 Aktiengesellschaften und Gewerkschaften,

die den Abbau effektiver betreiben konnten. Der Einsatz von Dampfmaschinen und die Entwicklung der Eisenbahn förderten die Entwicklung. Besonders die Region um Chemnitz (das „sächsische Manchester“) profitierte von den nahen Steinkohlevorkommen.

1971 wurde der letzte Kohle-Hunt im Lugau-Oelsnitzer Revier gefördert. Anschließend begann der Aufbau des Museums als Traditionsstätte für den sächsischen Steinkohlenbergbau im Kaiserin-Augusta-Schacht (ab 1946 Karl-Liebknecht-Schacht). Die Eröffnung des Museums war 1986.

DAS BERGBAUMUSEUM OELSNITZ (FORTSETZUNG)



Genau hier ist heute das Museum angesiedelt: Die 52 7058 rangiert 1968 am Karl-Liebknecht-Schacht. Zur Erinnerung an die Dampfzeit steht exakt hier heute die 52 8199

Slg. Bergbaumuseum Oelsnitz

„Kohlekumpel“, von Höhen und Tiefen der Kohlegewinnung, von Unglücken und Katastrophen, von sozialen und technischen Errungenschaften, aber auch vom Leben der Bergarbeiter und ihrer Familien.

1.500-PS-Maschine unter Tage

Während einer Museumsführung geht es hinab in die Welt der Bergleute: Im Anschauungsbergwerk erleben Besucher historische Abbau- und Fördertechnik in Funktion und erhalten Einblicke in den harten Alltag untertage. Schließlich fasziniert das Herzstück des Museums, die liegende Dampf-Fördermaschine mit ihren 1.500 PS. Sie gilt als die größte erhaltene und noch funktionsfähige Dampfmaschine in Sachsen. Die lebendige Vorstellung der Geschichte und Tradition des

sächsischen Steinkohlenbergbaus wird durch zahlreiche Erlebnisangebote ergänzt. Das Museum hält allein für Kinder und Jugendliche etwa 20 unterschiedliche Möglichkeiten bereit, darunter Schatzsuchen, Dunkelführungen oder Geocaching-Touren.



DR-Streckenkarte 1967

Slg. RH

Zudem ist seit dem Jahr 2014 ein einzigartiger Bergbau-Erlebnisspielplatz, der „Zwergenschacht“, eröffnet worden. Er ist Spiel- und Lernort zugleich. Das Museum ist als familienfreundliche Freizeiteinrichtung zertifiziert. Im Jahreslauf finden im Museum vielfältige Veranstaltungen und Aktionen statt. Das reicht vom Ferienprogramm über Kabarett-, Musik- und Vortragsabende bis hin zu Dampftagen, Bergbau-Erlebnistagen, Kinderfesten und Adventsveranstaltungen. Untergebracht in einem einzigartigen architektonischen Ensemble am authentischen Ort ist das Museum mit einer Begleitausstellung Bestandteil der 4. Sächsischen Landesausstellung Industriekultur im Jahr 2020.

HEINO NEUBER

www.bergbaumuseum-oelsnitz.de



Blick über den Bahnhof Oelsnitz (Erzgeb) in Richtung Stollberg zu Beginn der 60er-Jahre

Günter Meyer

Faust zur Arbeit kamen. Die Strecken gehörten um 1900 zu den rentabelsten in Sachsen überhaupt.

Zusätzlich eröffnete 1913 die meterspurige Überlandstraßenbahn von Hohenstein-Ernstthal nach Oelsnitz ihren Betrieb, deren wichtigste Aufgabe der Berufsverkehr war.

Ein dichtes Netz von Anschlussbahnen

In den Bahnhof Oelsnitz (Erzgeb) mündeten einmal die Staatskohlenbahn mit dem offiziellen Streckenkürzel OeK (für Oelsnitz – Kaisergrube) mit den Anschlüssen nach der Oelsnitzer Bergbaugewerkschaft (Hedwig- und Friedens-Schacht), den Concordia-Schächten in Oelsnitz und den Kaisergruben-Schächten in Gersdorf; die Zweigbahnen nach den Vereinigtfeld-Schächten in Hohndorf, nach den Deutschland-Schächten in Oelsnitz, nach Pluto- und Merkur-Schacht des Gersdorfer Steinkohlenbauvereins und nach dem Ida- und Helene-Schacht in Hohndorf. Wer aufmerksam in Oelsnitz und Lugau unterwegs ist, erkennt noch überall Spuren des einstigen Bergbaus und Reste von Dämmen, Widerlagern und Bauwerken.

Ist das eine Staumauer?

Ein Beispiel: In Mittelloelsnitz wurde bei Bau der Bahn ein 85 Meter langer Steinbogenviadukt über das Hegebachtal errichtet. Durch Bergschäden kam es zu Setzungen, sodass 1926 die ersten beiden Bögen über die Straße zubetoniert werden

mussten, die restlichen drei über das Bachbett füllte man 1953 auf. Solcherart Setzungen sind typisch für alle Gegenden der Welt, wo unter Tage gearbeitet wird oder wurde.

Der früher dem Kohlen- und übrigen Güterverkehr dienende Bahnhof in Oelsnitz wurde 2015 im Rahmen der sächsischen Landesgartenschau in einen Erholungspark umgewandelt. Zwei Gleise blieben dem Personenverkehr, den die City-Bahn Chemnitz abwickelt. *Rudolf Heym/Heino Neuber*



Ein Garten: Die exakte Gegenseite von heute zu dem Motiv oben, das Stellwerk steht noch

R. Heym

DIE SCHMALSPURBAHNEN DER BUNDESBAHN

233 Kilometer

NIEDERGANG AUF RATEN ■

Insgesamt elf Schmalspurbahnen übernahm die DB nach dem Krieg. Mit Ausnahme der Inselbahn Wangerooge scheiterten alle Versuche, die Strecken flott für die Zukunft zu machen



Ein Personenzug auf der Bottwartalbahn im November 1965. 99 651 hat unter anderem den einzigen Neubau-Personenwagen der Bahn im Schlepp

Otto Blaschke

Neben einem engmaschigen Netz an regelspurigen Haupt- und Nebenbahnen übernahm die Deutsche Bundesbahn 1949 von ihrer Vorgängerin, der Deutschen Reichsbahn, auch 233 Kilometer Schmalspurbahnen. Der Großteil der Strecken lag im Gebiet des 1952 gegründeten Bundeslands Baden-Württemberg, aber auch in Rheinland-Pfalz, in Bayern und auf der Nordseeinsel Wangerooge konnte man in schmalspurigen DB-Reisezügen unterwegs sein.

Das Verhältnis der Strecken mit 750-Millimeter- und 1.000-Millimeter-Spur hielt sich ungefähr die Waage; allen Bahnen gemeinsam war die Ausstattung mit weitgehend überaltertem Lokomotiv- und Wagenmaterial. Nicht weniger als 42 Dampflokomotiven, die 16 (!) verschiedenen Unterbauarten der Baureihe 99 angehörten, und sechs Triebwagen der Baureihen ET 196 und ET 197 standen als Triebfahrzeuge zur Verfügung.

Wenige neue Fahrzeuge

Der Wagenpark stammte teilweise noch aus der Zeit der Jahrhundertwende. Schon die Reichsbahn hatte nicht viel in ihre Schmalspurbahnen investiert, die einzigen modernen Lokomotiven waren in Sachsen verblieben. Nur zwischen Nagold und Altensteig rollten ein paar an die regelspurigen Eilzugwagen erinnernden Schmalspur-Reisezugwagen aus den 30er-Jahren.

Auch die Investitionen der DB in ihre Schmalspurbahnen hielten sich in engen Grenzen, wenn gleich über Stilllegungen zunächst noch nicht gesprochen wurde.

Für die Modernisierung des Verkehrs auf den beiden pfälzischen Strecken beschaffte die Bundesbahn 1952 drei zweimotorige Gelenk-Diesellokomotiven der Baureihe V 29. Sie konnten den Niedergang dieser Bahnlinien aber nicht verhindern, zumal im Winter teilweise Dampfloks als Heizloks in den Zügen mitlaufen mussten.

■ Der Wagenpark stammte teilweise noch aus der Zeit der Jahrhundertwende.

Nachdem Mitte der 50er-Jahre der Zugverkehr dort eingestellt worden war, kamen die neuen Loks auf anderen DB-Meterspurstrecken zum Einsatz.

Die baden-württembergischen Strecken wurden noch in den 60er-Jahren teilweise mit modernen Traktionsmitteln ausgestattet. Mit Fördergeldern des Landes Baden-Württemberg ließ die Bundesbahn bei Gmeinder in Mosbach zwei meterspurige Dieselloks der Baureihe V 52 und drei ansonsten baugleiche 750-Millimeter-Maschinen der Baureihe V 51 bauen.

Ein Sonderling unter den DB-Schmalspurbahnen war die Straßenbahn von Ravensburg nach

August 1969: Der Junge ist begeistert von der Köf 329 501. Pferdeäpfel künden vom anderen wichtigen Transportsystem der Insel Wangerooge. Ausgeladen wird natürlich per Hand

Hans-Jürgen Vorsteher





Man schreibt das Jahr 1950: In Mutterstadt dampft der Personenzug nach Meckenheim nach kurzem Halt wieder los. Die Strecke ist zu jener Zeit bereits verkürzt, in Ludwigshafen fährt die Straßenbahn dpa

Baienfurt. Für diese Strecke beschaffte die Bundesbahn 1954 bei der Firma DUEWAG zwei vierachsige Großraum-Triebwagen, welche als ET 195 001 und 002 eingereiht wurden.

Ein Inselbetrieb im wahrsten Sinne des Wortes war (und ist noch immer) die meterspurige Wangerooer Bahn, die zwischen 1952 und 1959 mit drei Kleinloks verdieselt wurde. Hinzu kam noch der Gelegenheitskauf einer weiteren Köf von der Inselbahn Juist im Jahr 1971.

Tolle neue Wagen

Auch ein paar neue Wagen wurden beschafft, wiederum mit finanzieller Unterstützung des Landes Baden-Württemberg. Die Strecke Mosbach – Mudau erhielt 1964 vier moderne Drehgestell-Sitzwagen und einen dazu passenden Halbgepäckwagen; zahlreiche Teile des Umbauwagen-Programms fanden Verwendung, man blieb aber bei offenen Einstiegsplattformen.

Noch moderner sah das Einzelstück für die 750-Millimeter-Spur aus, das schon 1961 im AW Limburg gebaut worden war: Mit seinen geschlossenen Plattformen und den Gummiwulst-Übergängen an den Enden (die nie auf einem anderen Gummiwulst trafen) wirkte das Unikat wie ein zünftiger Schmalspur-Schnellzugwagen. Wangerooe hatte bereits 1959 sechs neue Reisezugwagen erhalten, die sich ebenfalls stark an das Umbauwagen-Pro-

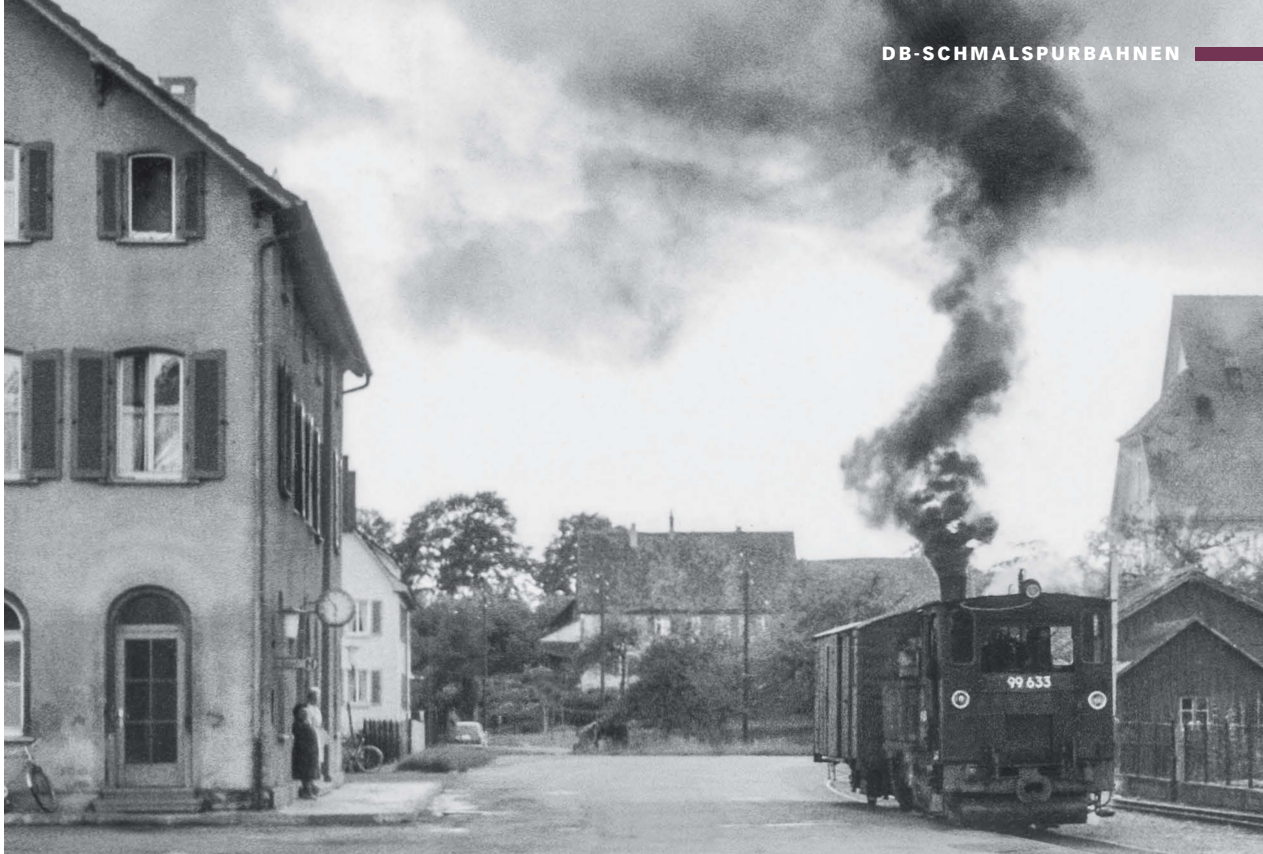
gramm anlehnten. Neue Güterwagen wurden nicht beschafft, sieht man vom Neubau einer Reihe von Rollböcken zur Aufnahme normalspuriger Güterwagen ab.

Die Rettung war das nicht

Doch diese letztlich halbherzigen Modernisierungen konnten den Fortbestand der Strecken nicht sichern, zumal es nirgends geschwindigkeitssteigernde Maßnahmen gab. Konkurrenz durch den aufkommenden Straßenverkehr, manchmal aber auch ungünstige Linienführung oder missliebige Politik der DB oder seitens der Kommunen, machten den Schmalspurbahnen den Garaus.

Das Prozedere war fast überall gleich: Zug um Zug wurde aus dem Fahrplan gestrichen und durch Buskurse ersetzt. Einige Zeit blieb noch der Schüler- und Berufsverkehr auf der Schiene, bis auch hier der Bus und der zunehmende Individualverkehr die Oberhand gewannen. Manchmal rollten Güterzüge noch ein paar Jahre über die mehr und mehr zuwachsenden Strecken, bis die endgültige Stilllegung und der Streckenabbau folgten.

Letzte DB-Schmalspurbahn auf dem Festland war das „Öchsle“ zwischen Warthausen und Ochsenhausen, bei dem schließlich 1983 der letzte Güterzug verkehrte. Immerhin blieb die Strecke als Museumsbahn erhalten. Noch heute tagtäglich befahren wird die Wangerooer Inselbahn – sie ist



Mallet-Dampflokomotive 99 633 steht am 24. Juli 1968 mit ihrer kurzen Fuhre auf dem Bahnhofsvorplatz von Bad Schussenried. Ein Jahr später war Schluss auf der Federseebahn

Walkenhorst

konkurrenzlos, denn für die Strecke vom Schiffsanleger in den Ort gibt es keine Alternative, weder eine Straße noch einen Fußweg.

Die Strecken

Ludwigshafen-Mundenheim – Meckenheim, Speyer – Neustadt (Haardt)

Mit den Strecken vom Ludwigshafener Vorort Mundenheim nach Meckenheim und dem „Pfefferminzbähnle“ von Speyer nach Neustadt schafften es zwei Meterspurstrecken des Pfälzer Schmalspurnetzes zur Bundesbahn. Der 1949 noch rege Personenverkehr war auf Schüler und die arbeitende Bevölkerung ausgerichtet. Er wurde von betagten Lokomotiven abgewickelt, die aus Preußen, Bayern, der Pfalz sowie von den Heeresfeldbahnen stammten; sie schleppten jeweils uralte zweiachsige Personenwagen durch die Lande.

Rationalisiert wurde der Betrieb ab 1952 mit den neuen V 29. Doch nur wenige Jahre später war Schluss: Am 2. Oktober 1955 verließ der letzte Zug Meckenheim, am 2. Juni 1956 endete der Betrieb zwischen Speyer und Neustadt.

Ravensburg – Baienfurt

Die 1887 eröffnete und 1911 elektrifizierte Meterspur-Lokalbahn war die einzige Straßenbahnstrecke der DB. Betagte Elektro-Triebwagen wickelten einen überaus umfangreichen Pendelverkehr

zwischen den Städten ab – bereits 1949 gab es halbstündlichen Taktverkehr von frühmorgens bis spät in die Nacht hinein.

Die 1954 bei DÜWAG beschafften Großraum-Triebwagen sollten den Fortbestand der Strecke sichern, doch der Stadt Ravensburg war die Tram wegen geplanter Straßenausbauten ein Dorn im Auge. Trotz stets hoher Fahrgastzahlen und dem Wunsch der Deutschen Bundesbahn, die Bahn weiter zu betreiben, wurde sie 1959 stillgelegt.

Bad Schussenried – Buchau – Riedlingen

Diese in Teilstücken zwischen 1896 und 1916 eröffnete 750-Millimeter-Bahn zählte schon zu Reichsbahnzeiten zu den Sorgenkindern der Verantwortlichen: Die prognostizierten Fahrgastzahlen und Gütermengen wurden nie erreicht. So wurde die Strecke, auf der immer nur Dampflokomotiven vornehmlich württembergischer Bauart zum Einsatz kamen, bereits recht früh stillgelegt.

Mit Ablauf des Sommerfahrplans 1960 stellte die DB den Gesamtverkehr auf dem Abschnitt Kappel (bei Buchau) – Riedlingen ein. 1964 endete der Personenverkehr auf der Reststrecke, und im Mai 1969 rollten die letzten Güterzüge an der Reichsabtei Schussenried vorbei.

Heute erinnert nur noch die als Denkmal in Buchau aufgestellte 99 637 an die Schmalspurbahn durchs Kanzachtal. 99 633, eine weitere einst



1952 wurde dann auf der pfälzischen Meterspurstrecke von Ludwigshafen-Mundenheim nach Meckenheim die V 29 951 vorgestellt. Trotzdem war schon 1955 Schluss mit dieser Schmalspurbahn dpa

hier eingesetzte Lok, dampft inzwischen wieder beim Öchsle.

Biberach – Warthausen – Ochsenhausen

Als sehr zählebig erwies sich die als „Öchsle“ bekannte 750-Millimeter-Bahn, die zwischen 1899 und 1900 in Betrieb genommen wurde. Zwischen Biberach und Warthausen verlief die Schmalspurbahn parallel zur Hauptbahn Ulm – Friedrichshafen, in Warthausen wurde diese Strecke schienengleich gekreuzt. Der nach dem Zweiten Weltkrieg stark aufkommende Personen- und Güterverkehr

SOMMER 1958: PERSONENVERKEHR

KBS 1949	Strecke	Zugpaare	
		werktags	sonn-/feiertags
279 b	Ludwigshafen-Mundenheim – Meckenheim	8 (Sa: 7)	5
282 k	Neustadt (Haardt) – Speyer	5,5 1)	4
302 n	Nagold – Altensteig	4,5 2)	0,5 2)
306 d	Biberach – Ochsenhausen	2,5 3)	0
306 e	Schussenried – Riedlingen	3,5 4)	1,5 4)
306 k	Ravensburg – Baienfurt	31 5)	33,55
321 g	Mosbach – Mudau	4	2
322 b	Lauffen (Neckar) – Leonbronn	4 6)	2,5 6)
323 d	Heilbronn Süd – Marbach	3,5 7)	2,5 7)
424 f	Regensburg-Reinhausen – Würth (Donau)	4,5 8)	4,5 8)
1000 n	Wangerooge – Ostanleger	o. A.	o. A.

Angegeben sind jeweils Zugpaare, welche die Gesamtstrecke befahren. Weitere Anmerkungen:

- | | | |
|--|--|--|
| 1) 5 Züge von, 6 Züge nach Speyer; weitere Züge auf Teilstrecken | von, 1 Zug nach Schussenried; weitere Züge auf Teilstrecken | feiertags 2 Züge von, 3 nach Lauffen; weitere auf Teilstrecken |
| 2) Mo-Sa 4 Züge von, 5 Züge nach Nagold; sonn-/feiertags kein Zug von, 1 Zug nach Nagold | 5) werktags 30 Züge von, 32 Züge nach Ravensburg; sonn-/feiertags 35 Züge von, 32 Züge nach Ravensburg (tagsüberfast jede halbe Stunde); z. T. weitere Züge auf Teilstrecken | 7) werktags 3 Züge von, 4 Züge nach Heilbronn Süd; sonn-/feiertags 2 Züge von, 3 nach Heilbronn Süd; weitere Züge auf Teilstrecken |
| 3) 2 Züge von, 3 Züge nach Biberach; weitere Züge auf Teilstrecken | 6) Mo-Fr 3, Sa 4 Züge von Lauffen; Mo-Sa 5 Züge nach Lauffen; sonn-/ | 8) jeweils 5 Züge von, 4 Züge nach Regensburg; ein weiterer Zug auf Teilstrecke |
| 4) werktags 4 Züge von, 3 Züge nach Schussenried; sonn-/feiertags 2 Züge | | |



Mit der V 29 953 landete eine Schwesterlok der links gezeigten Maschine zur Walhallabahn in Bayern. Dort rangierte sie noch im Sommer 1968 im Bahnhof Donaustauf

Christoph von Natzmer

normalisierte sich schnell, und die krümmungs- und steigungsreiche Trassenführung nach Ochsenhausen wurde schon bald dem Personenverkehr zum Verhängnis. Der auf direktem Wege verkehrende Bahnbus nahm der kleinen Bahn die Durchgangsreisenden weg, sodass im Jahr 1964 nur noch ein Personenzugpaar auf der Strecke verblieb, das am 31. Mai 1964 schließlich eingestellt wurde. Gleichzeitig wurde das Teilstück Warthausen – Biberach stillgelegt und abgebrochen.

Besser sah es hingegen im Güterverkehr aus, der sich noch knapp 20 Jahre halten sollte: 1953 hatte die Firma Liebherr in Ochsenhausen die Produktion von Kühlschränken aufgenommen, die dort in regelspurige Güterwagen verladen wurden. Diese Güterwagen transportierte man mittels Rollbock nach Warthausen, wo sie auf die Normalspurstrecke übergingen.

Anfang der 80er-Jahre erhielten die beiden Dieselloks der Baureihe 251 noch eine Hauptuntersuchung, doch die Strecke war nach Angaben der DB so sanierungsbedürftig, dass sie nur mit unverhältnismäßig hohem Kostenaufwand saniert werden könne. So rollte 1983 der letzte Güterzug über das „Öchsle“. Heute herrscht wieder (Museums-)Personenverkehr: Mit geringen Mitteln wurde die Strecke hierfür „auf Vordermann“ gebracht.

Nagold – Altensteig

Meterspurig war die am Rande des Schwarzwalds liegende Strecke von Nagold nach Altensteig ausgeführt. Sie verlief zum größten Teil in Randlage

einer Straße und wurde 1891 in Betrieb genommen. Der zunehmende Individualverkehr sorgte zu DB-Zeiten dafür, dass die eingesetzten 99er und V 29 mit Warnbaken ausgestattet werden

Auf der 750-mm-Bahn von Biberach nach Ochsenhausen fuhren bis 1983 Güterzüge

Martin Weltner





Uralte C-Kuppler mit DB-Laternen: 99 7203 zur Abfahrt bereit in Mosbach 1964

Gerd Kleinewefers

mussten, um sie für die Fahrer von Autos, Motorrollern und Lkw besser bemerkbar zu machen.

Am 30. September 1962 verkehrte der letzte Personenzug, und am 22. Mai 1967 erlitt den Güterverkehr das gleiche Schicksal, allen Protesten der verladenden Wirtschaft zum Trotz. Die Strecke, die auch gern von der deutschen Lokindustrie für Probefahrten meterspuriger Exportfahrzeuge genutzt wurde, verschwand schnellstens zugunsten der Verbreiterung der parallelen Bundesstraße. Heute erinnern noch einige privat genutzte Bahnhofsgebäude an das „Altensteigerle“.

Heilbronn Süd – Marbach

Die als Bottwartalbahn bekannte Strecke war stets eine florierende Schmalspurbahn. Im Gegensatz zu den meisten anderen war sie keine Stichbahn, sondern eine Verbindungsbahn mit Normalspuranschluss an beiden Endbahnhöfen. Zudem war sie die erste 750-Millimeter-Strecke in Württem-



In Heilbronn Süd teilten sich noch 1968 Normal- und Schmalspurloks den Wasserkran

U. Gunzenhäuser

berg, zwischen 1891 und 1900 konnte der Betrieb auf den verschiedenen Teilstücken aufgenommen werden.

Von Talheim bis Heilbronn Süd war die Strecke auf rund zehn Kilometer Länge dreischienig ausgeführt, das Normalspurgleis führte anschließend weiter zum Heilbronner Hauptbahnhof.

Betriebsmittelpunkt war der Bahnhof Beilstein mit Bahnbetriebswerk und umfangreichen Abstellanlagen. Nach Stilllegung des Personenverkehrs auf den anderen baden-württembergischen Schmalspurbahnen wurde deren Personenwagenpark in Beilstein zusammengezogen und zum großen Teil dort verschrottet.

1966 endete auch im Bottwartal die Ära des Personenverkehrs, und 1969 fuhren die letzten Rübenzüge auf der Strecke. Neben einer Diesellok der Baureihe 251 wurden bis zur Betriebseinstellung Dampflokomotiven auf der Bottwartalbahn eingesetzt.

Lauffen (Neckar) – Leonbronn

Auch das Zabergäu hatte seine Schmalspurbahn: Die am 27. August 1895 eröffnete Strecke von Lauffen nach Güglingen, die wenig später bis Leonbronn verlängert wurde; hier fuhr 1901 der erste Zug. Das Kursbuch von 1949 zeigt noch sehr regen Personenverkehr, doch schon 1954 hatte man sich auf Zugleistungen am Morgen und am Abend konzentriert, ausgerichtet auf den Berufsverkehr. Der Güterverkehr konnte zwischen 1954 und 1964 sogar verdoppelt werden, sodass die DB die Strecke nicht stilllegte, sondern auf Normalspur umbauen ließ. Dies war auch ein Erfolg der eifrig um ihre Bahn kämpfenden Anlieger und Güterkunden. So verkehrte am 3. Mai 1964 der schmalspurige Abschiedszug, am 27. September 1964 wurde der Regelspurbetrieb aufgenommen, der mittlerweile aber auch schon wieder Geschichte ist.

Auf der Zabergäubahn kamen während der Schmalspurära ausschließlich Dampfloks zum Einsatz: In den letzten Betriebsjahren dominierten kräftige Fünfkuppler, Nachbauten der sächsischen VI K (Baureihe 99.67).

Mosbach – Mudau

Die erstmals private Meterspurstrecke vom badi-schen Mosbach nach Mudau war die Schmalspurbahn, in welche die DB das meiste Geld investierte. 1964 endete mit Inbetriebnahme der beiden Dieselloks V 52 901 und 902 der Dampfbetrieb, und im selben Jahr wurden fünf nagelneue Reisezugwagen – erbaut im AW Neuaubing – in Dienst gestellt, die alle Vorkriegswagen ersetzten. Dennoch wurde der Personenverkehr im Lauf der Jahre immer weiter ausgedünnt, schon Ende der 60er-Jahre gab es nur noch ein Reisezugpaar: Morgens von Mudau nach Mosbach und am Abend zurück, daneben verkehrte ein Güterzugpaar über die Gesamtstrecke und eines nach Krumbach.



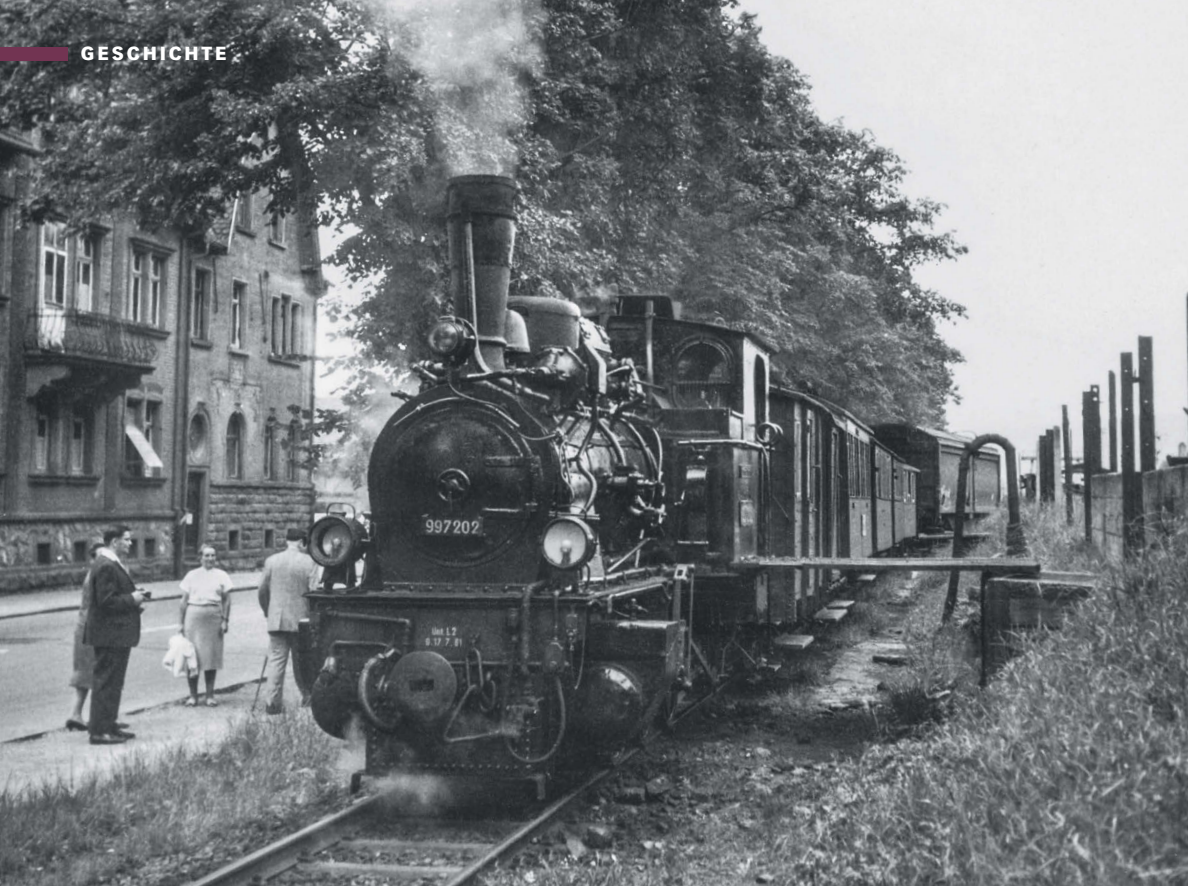
Ernsthaften Güterverkehr bewältigte die Meterspurbahn zwischen Nagold und Altensteig. Im Juni 1965 rangiert die 99 193 (mit der Warnbake rechts vorn für den Straßenverkehr) in Ebhausen

Herbert Stemmler



Neue Dieselloks auf Wangerooge. Vorne die beiden aus Rumänien importierten Gebrauch-Dieselloks 399 105 und 106, hinten die Schöma-Neubauten 399 107 und 108 am Ortsbahnhof

Hans-Wolfgang Rogl



Am 14. Juli 1962 entstand das Foto der 99 7202 mit ihrem winzigen Schild in Mosbach. Borsig hatte diese Lok 1904 geliefert. Am 10. März 1965 wurde sie ausgemustert

Slg. Rudolf Heym

Doch auch dieser modernisierten und durchrationalisierten Strecke konnte sich die DB entledigen. Die Elektrifizierung der Hauptbahn Neckarelz – Osterburken – Würzburg hätte eine Anhebung der Brücke der Schmalspurbahn unweit von Mosbach bedingt; diese Kosten wollte die DB aber nicht mehr tragen und legte die Strecke mit Ablauf des Sommerfahrplans 1973 trotz aller Proteste still. Die Loks konnten verkauft werden, die Reisezugwagen fanden auf Wangerooge eine neue Heimat.

Regensburg – Wörth (Donau)

Die Walhallabahn war die einzige Schmalspurstrecke in Bayern, die noch zur DB kam. Zwischen 1889 und 1903 wurden die Meterspurgleise verlegt, die ursprünglich aus der Regensburger Innenstadt bis Wörth an der Donau führten. Nach einem 1933 erfolgten Rückbau aus der Innenstadt begannen die Züge in Regensburg-Reinhausen.

Dem Rückgang des Verkehrs in den 50er-Jahren konnte die DB auch nicht mit dem Einsatz von zwei V 29 begegnen, die nach Stilllegung der letzten Pfälzer Strecken nach Bayern umstationiert wurden. Auch hier fuhr zuletzt nur noch ein Reisezugpaar täglich an der monumentalen Walhalla vorbei, bestehend aus einer V 29 und zweiachsigen Lokalbahnwagen. Doch damit war am 1. Oktober 1960 Schluss. Am 31. Dezember 1968 fuhr auf der

Walhallabahn der letzte Güterzug, gezogen von einer V 29, die sich noch mit der neuen Computer-nummer 299 schmücken durfte ...

Inselbahn Wangerooge

1897 verkehrte auf Wangerooge der erste Dampfzug auf meterspurigen Gleisen. Als die DB die Inselbahn übernahm, waren sowohl der West- als auch der Ostanleger noch per Bahn zu erreichen, der Wangerooger Bahnhof diente sozusagen als Durchgangsstation. Die immer stärkere Versandung des östlichen Anlegers sorgte Ende der 50er-Jahre für seine Stilllegung, auch die teilweise auf Pfahljochen geführte Strecke dorthin wurde abgebaut – seitdem ist der Wangerooger Bahnhof ein Kopfbahnhof.

1952 begann die Modernisierung des Rollmaterials mit der Anlieferung der ersten Diesellok, die zunächst als V 11 901 bezeichnet wurde, wenig später aber nur noch „Kleinlok-Status“ genoss und zur Köf 99 501 mutierte. Weitere Dieselloks folgten, 1968 allesamt als Baureihe 329 bezeichnet.

Im selben Jahr wurde mit der 99 211 die letzte Dampflok als Denkmal am Leuchtturm unweit des Bahnhofes aufgestellt. Auch der Park der Reisezugwagen wurde 1959 mit sechs Neubauwagen aus dem AW Limburg aufgefrischt, schließlich kamen auch die Mosbacher Neubauwagen nach Wanger-



August 1969: Vom Anleger her ist ein Zug im Ortsbahnhof Wangerooge eingetroffen. Die Köf 329 503 wirkt fast verloren vor den Wagen im ganz typischen Bundesbahn-Flair dieser Zeit

Hans-Jürgen Vorsteher

ooge. Mit dem Kauf weiterer Fahrzeuge, u. a. von anderen Inselbahnen, wurde der Fahrzeugpark bis zur Gründung der Deutschen Bahn AG 1994 ständig erweitert. Als einzige Schmalspurbahn ging die Inselbahn auch zur DB AG über.

Die Bahn wird heute noch rege genutzt. Der Fahrplan ist tideabhängig, das heißt, auf die Schiffsfahrzeiten bei Ebbe und Flut ausgerichtet. Auch der Güterverkehr auf Wangerooge war und ist beachtlich.

Martin Weltner

BUNDESBahn AUF SCHMALER SPUR

Bis auf die Meterspurstrecke vom heutigen Anleger bis zum Bahnhof Wangerooge sind alle DB-Schmalspurbahnen stillgelegt. Die Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten Daten:

KBS	Strecke	Länge	Traktion	Spurweite	Einstellung	
					PV	GV
1949		km		mm		
279 b	Ludwigshafen-Mundenheim – Meckenheim	14,5	D, V	1.000	1955	1955
282 k	Neustadt (Haardt) – Speyer	29,1	D, V	1.000	1956	1956
306 k	Ravensburg – Baienfurt	6,5	E	1.000	1959	1959
306 e	Kappel – Riedlingen	19,8	D	750	1960	1960
306 e	Kappel – Bad Schussenried	9,5	D	750	1964	1969
306 d	Biberach – Warthausen	3,2	D	750	1964	1964
306 d	Warthausen – Ochsenhausen	19,0	D, V	750	1964	1983
323 d	Heilbronn Süd – Marbach	34,2	D, V	750	1966	1969
322 b	Lauffen (Neckar) – Leonbronn	20,3	D	750	1964	1964
302 n	Nagold – Altensteig	15,4	D, V	1.000	1962	1967
321 g	Mosbach – Mudau	28,1	D, V	1.000	1973	1973
424 f	Regensburg-Reinhausen – Wörth (Donau)	22,0	D, V	1.000	1960	1968
1000 n	Wangerooge – Ostanleger	5,4	D, V	1.000	1960	1960

Es bedeuten: KBS = Kursbuchstreckennummer; PV = Personenverkehr, GV = Güterverkehr (zugleich Gesamtverkehr); D = Dampftraktion, V = Dieseltraktion, E = elektrische Traktion



Gerade ist der internationale Wenzug angekommen: Lok 66 485 hat Adinkerque erreicht und wartet auf Fahrgäste nach Dunkerque. Heute hält links neben dem Bahnsteig die „Kust-Tram“

DUNKERQUE – DE PANNE

Dünen-S-Bahn

SAISONBETRIEB ■ Zwischen Belgien und Frankreich gab es im Sommer an Wochenenden bis 1992 direkt an der Küste einen kleinen Grenzverkehr

Im Alltagsgeschehen spielte der Personenverkehr auf der Schiene zwischen Belgien und Frankreich am Rande der Dünenlandschaft des Westhoochs 1992 schon lange keine Rolle mehr. Die Strecke, die 1870 von Dunkerque bis Veurne eröffnet und zehn Jahre später bis Gent weitergeführt worden war, hatte bereits 1958 ihre letzten grenzüberschreitenden Reisezüge erlebt. Seither war für die Personenzüge beider Bahnverwaltungen jeweils vor der Grenze Endstation. Doch die Gleise lagen noch in funktionstüchtigem Zustand und dienten sporadisch nachbarschaftlichem Güterverkehr, der bis 2002 – einige Quellen nennen das Jahr 2005 – andauerte.

Saisonverkehr an Wochenenden

Es ist schwierig und müßig, exakt zu ermitteln, auf welcher Seite der Grenze Ende der 80er-Jahre der Gedanke geboren wurde, den internationalen Verkehr in der Saison erneut aufleben zu lassen. Tatsächlich aber fuhren in den Sommermonaten der Jahre 1989 bis 1992 an Wochenenden und Feiertagen als besondere Attraktion endlich wieder

Personenzüge über die Grenze. Das sollte kein dauerhaftes Angebot bleiben. Doch in den wenigen Jahren, in denen dieser ungewöhnliche Grenzübergang möglich war, wurde er reichlich genutzt.

Je nachdem, woher der Fahrgast anreiste – ausreichend Zeit war gegeben für eine Erkundung des mondänen Bades DePanne in Belgien oder der beeindruckenden Jugendstil- und Hafenstadt Dunkerque in Frankreich. Für die knapp 20 Kilometer benötigte der Wenzug mit Unterwegshalten in Bray-Dunes und Leffrincoucke 40 Minuten. Die Nachfrage war enorm und am Schalter in DePanne entstanden immer wieder Warteschlangen, um das internationale Billet zu ergattern.

Erhaltene Architekturen

Eine interessante Besonderheit ist mit dem Ort Bray-Dunes verbunden. Zwischen 1903 und 1933 verkehrte hier eine private Schmalspurbahn, die für eine Verbindung des Ortes Hondshoote im Hinterland mit dem Strand von Bray-Dunes sorgte. Das Empfangsgebäude des Endbahnhofs in Strandnähe erwarb die Kommune frühzeitig und richtete schließlich ihre Tourismusinformation dort ein.

Und noch ein Gebäude im Ort hat eine Renaissance erlebt: Das Bahnhofsgebäude der Normalspurbahnstrecke mit seinem markanten Spitzgiebel beherbergt heute nach seiner Renovierung die örtliche Mediathek.

Es gibt Pläne, die Strecke wieder zu beleben. Unter Hinweis darauf, dass neun Zehntel der Verbindung von Brüssel nach Calais elektrifiziert sind und ein durchgehender Verkehr nur durch das feh-



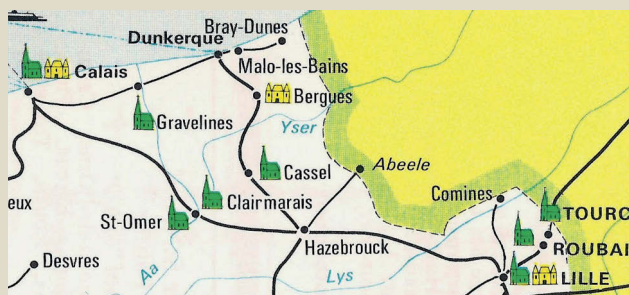
Idyll mit belgischer Lok 5122: Der Abstellbahnhof von DePanne/Adinkerque 1992. Nur an Sommer-Wochenenden kamen damals noch Züge aus Frankreich hier durch

Alle Abbildungen Andreas Mausolf

lende Glied in der Kette am Westhoek unmöglich gemacht wird, setzen sich Verkehrs- und Umweltverbände für einen Lückenschluss ein.

Auf französischer Seite kommt die Bedeutung der Strecke für den Hinterlandverkehr des Hafens von Dunkerque hinzu. Im Rahmen der Hafenentwicklung misst das französische Umweltministerium einer Bahnanbindung in Richtung Belgien hohe Priorität zu.

Nicht zuletzt, um den Anwohnern der Grenzregion attraktivere Verkehrsangebote zu unterbreiten, als dies derzeit der Fall ist, setzt sich auch eine Initiativgruppe vor Ort für dieses Projekt ein.



Endbahnhof Bray-Dunes, rechts gelb Belgien

Wenig Lust in Belgien

Doch das Interesse der Verantwortlichen in Belgien ist eher gering. Der Eisenbahn-Infrastrukturbetrieb hat jüngst sogar am Ende der Rangiergruppe des Bahnhofs von Adinkerque die Einfädelung des zur Grenze führenden Gleises unterbrochen. Ein Befahren in Richtung Frankreich ist nicht mehr möglich.

Man käme im Übrigen auch nicht weit, denn bereits kurz darauf ist das Gleis direkt an der Grenze erneut durchtrennt und im Anschluss hat die Natur längst wieder massiv Besitz von der Trasse ergriffen. Doch das wären natürlich alles ganz leicht lösbare Probleme, bestünde der politische Wille, wieder internationalen Verkehr auf diese Route zu bringen.

Die belgische Politik macht es sich derzeit noch leicht: Es verkehre schließlich ein Bus zwischen Dunkerque und DePanne und das sei genug, heißt es immer wieder. Doch hier sind zwei Länder und



Die Grenze heute: Unkraut auf den Gleisen ...

zwei Bahnunternehmen betroffen – die Verhandlungen sind noch keineswegs abgeschlossen. Vorerst bleiben wohl nur Erinnerungen an grenzüberschreitende Fahrten am Rande der Dünen des Westhoeks von vor 25 Jahren ...

Andreas Mausolf

SAALFELD – BLANKENSTEIN

Mit zwei Loks

ZUR PAPIERFABRIK ■ Güterverkehr auf Nebenstrecken ist rückläufig. Doch es gibt Ausnahmen: Täglich rollen Züge durch das Thüringer Schiefergebirge



261 093 und 261 014 sind am 9. Mai 2016 in Blanksenstein (Saale) mit Rangierarbeiten beschäftigt. Weil der Güterzug in Wurzbach die Fahrtrichtung wechselt, wird er in der Regel von zwei Loks befördert

Im südlichen Thüringen zwingt sich das Flüsschen Sormitz zwischen die Hänge des Thüringer Schiefergebirges. Die Bahnstrecke Saalfeld – Blankenstein (Saale) folgt dem Gewässer über eine größere Distanz und wurde nach diesem Flüsschen benannt.

Auf der Nebenbahn kann man noch heute reichlich Güterverkehr erleben. An Werktagen wird dreimal täglich von Saalfeld aus die Papier- und Zellstofffabrik in Blankenstein (Saale) bedient, samstags einmal. Seit dem 7. April 2017 wird auch wieder Holz per Bahn angeliefert, die neue Entladeanlage macht es möglich. Die Firma Mercer in Ebersdorf-Friesau wird zudem derzeit zweimal werktags angefahren, ab September sollen es drei tägliche Leistungen dorthin werden.

In Hockeroda zweigt die Strecke von der Hauptbahn Saalfeld (Saale) – Lichtenfels ab. Die Strecke verläuft dabei zunächst in unmittelbarer Nähe zur Straße im reizvollen Sormitztal, um schließlich auf die andere Talseite zu wechseln. Nach wenigen Kilometern ist Leutenberg erreicht. Der Bahnhof ist mittlerweile modernisiert. Es finden häufig Zugkreuzungen statt. In einer engen Linkskrümmung

windet sich die Bahn nun weiter durch das immer enger werdende Tal, passiert einige sehr fotogene Fachwerkhäuser und läuft – zahlreiche unbeschränkte Bahnübergänge kreuzend – dem Bahnhof Lichtentanne (Thür) entgegen, der sich abgelegen mitten im Wald befindet. Zunächst auf einem Damm, dann oberhalb der Straße steil ansteigend wird über den mittlerweile recht zugewachsenen Wurzbacher Viadukt der Bahnhof Wurzbach (Thür) erreicht.

Früher durchgehend bis Hof

Hier müssen die Züge wegen der Spitzkehre die Fahrtrichtung wechseln. Und dann geht es weiter steil bergan auf die Höhen des Thüringer Schiefergebirges. Unterhalb von Heinersdorf vollführt die Trasse einen weiten Linksbogen, und immer noch hält die Steigung an. Vorbei an Unterlemnitz, dessen Bahnhof aus Richtung Bad Lobenstein als Keilbahnhof konzipiert ist – dort zweigt die Bahn nach Ebersdorf-Friesau (früher bis Triptis) ab – läuft die Strecke nun talwärts in einer langgezogenen Linkskrümmung auf Bad Lobenstein mit seinen umfangreichen Gleisanlagen zu. Der Bahnhof verfügt



261 062 (nicht sichtbar als Schiebelok) und 261 019 sind am 30. Mai 2016 bei Hockeroda mit dem Nachmittagszug auf dem Weg nach Blankenstein (Saale)

Alle Fotos Matthias Müller

noch über Formsignale. Am Berghang entlang führt die Trasse anschließend über Harra dem heutigen Endpunkt der Strecke in Blankenstein (Saale) entgegen. Von dort aus konnte man einst weiter nach Marxgrün an der Nebenbahn Hof – Bad Steben reisen.

Manchmal mit drei 261ern

Die Züge werden dabei wegen der starken Steigungen und der Spitzkehre in Wurzbach (Thür) mit je einer Gravita an beiden Zugenden bespannt. Bei starker Last werden gelegentlich auch drei 261er eingesetzt. Im Einsatz sind Schiebewand-, Holztransport- und Kesselwagen. Vom Bahnhof Blankenstein (Saale) aus werden die Züge von einer

bahnatmosphäre aus. Die gesamte Strecke wird noch im Personenverkehr durch die Erfurter Bahn bedient. Es fahren weiß-grün-rote RS 1 RegioShuttle (Baureihe 650) von Stadler. *Matthias Müller*

■ Der früher so fotogene Wurzbacher Viadukt ist inzwischen leider fast ganz zugewachsen.

Werkslok ins Fabrikgelände gezogen. Der Endbahnhof strahlt mit seinem sehenswerten Empfangsgebäude, dem beschränkten Bahnübergang und seinen Sandbahnsteigen noch richtige Neben-



Ein typisches Motiv aus dem Sormitztal bei Hockeroda, wo der Grund noch weit und eben ist



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



9. Juli 1989: Die 132 232 (Bw Saalfeld) durchfährt mit dem D 307 Berlin Stadtbahn – Nürnberg als Umleiter Treuenbrietzen Hans-J. Lange

■ **Zum Beitrag „Aufregende Zeiten“ im Heft 7/17:**

Bernd Kuhlmann ist auf Seite 82, oben, ein kleiner Fehler unterlaufen. Er schreibt über die Laufwege der Züge von und nach Berlin, dass die Interzonenzüge über Treuenbrietzen und die Verbindungskurve bei Jüterbog gefahren seien.

Das ist nicht richtig. Die 2,4 Kilometer lange militärstrategische Kurve, DR-Strecken-Nr. 29 501, Abzw Jüterbog Neues Lager, W13 – Abzw Dennenwitz, W2, ist zwar am 1. April 1950 in Betrieb gegangen. Die Interzonenzüge von und nach Frankfurt (M) und Nürnberg fuhren jedoch über Belzig – Wiesenburg – Dessau.

In den Fahrplanabschnitten Winter 1955/56 bis Sommer 1957 fuhr der D 1/2 Frankfurt (Main) – Berlin Stadtbahn über Sangerhausen – Güsten – Barby – Wiesenburg – Belzig, also über die Kanonenbahn.

Wegen einer ZOE (Zentrale Oberbauerneuerung) zwischen Wolfen und Bitterfeld wurden im Spätsommer 1989 über mehrere Wochen die Interzonenzüge tatsächlich über Treuenbrietzen und die Verbindungskurve bei Jüterbog geführt. Ich bin damals extra dorthin gefahren und habe mir das angesehen.

Die besagte Verbindungskurve, DB-Strecken-Nr. 6513, wurde übrigens per 4. Juli 1995 stillgelegt und dürfte heute längst abgebaut worden sein.

Hans-Joachim Lange, Dessau

■ **Zum Beitrag „Verträumte Strecken“ im Heft 8/17:**

Der Artikel von Dr. Münzer bedarf noch einiger Ergänzungen. 1905 gab es einen durchgehenden Personenzug 212 von Jünke-

HÄNDLERVERZEICHNIS: HIER ERHALTEN SIE DAS LOK MAGAZIN

Modellbahn-Spitzner

08468 Reichenbach Albertstr. 16

LokoMotive Fachbuchhandlung GmbH

10777 Berlin Regensburger Str. 25

Modellbahnen & Spielwaren M. Turberg

10789 Berlin Lietzenburger Str. 51

Modellbahn-Pietsch

12105 Berlin Prühßstr. 34

Buchhandlung Bernd Kohrs

22927 Großhansdorf Eilbergweg 5A

Buchhandlung Mahnke

27265 Verden Große Str. 108

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

rath (Abfahrt 4:50 Uhr) nach Straßburg, Ankunft dort 14:31 Uhr, mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen.

1913 bestand eine Schnellzugverbindung zwischen Straßburg (ab 10:23) und Köln (an 17:18) mit einem Kurswagen von Basel (ab 7:40). 1914 existierte die gleiche Verbindung noch, jedoch endete der Zug nunmehr in Dortmund um 19:30 Uhr. 1921 verkehrte ein D-Zug mit Speisewagen von Köln ab 8:00 – über Gerolstein – nach Straßburg (an 18:15 Uhr).

1939 gab es einen Eilzug von Saarbrücken (7:09) über Trier nach Köln (9:52) – ohne Halt durch die Eifel zwischen Trier und Köln! 1943 fuhr ein D-Zug von Straßburg (ab 9:03) nach Köln (an 16:39).

Helmut Schiffhauer, Konz

■ Zum Beitrag „Pop ist in!“ im Heft 7/17:

Wir, die Stoom Stichting Nederland, haben mit viel Freude den Beitrag gelesen. Sie haben völlig recht mit den Titel: „Pop ist in!“ Es trifft auf uns zu – wir fahren mit Dampfzügen deutscher Bauart quer durch die Niederlande. Dabei haben wir überlegt, wie wir eine Bindung mit Rotterdam herstellen könnten. Die Stadtfarben sind Grün und Weiß.

Die Lösung haben wir gefunden: Pop-Art! Historisch zu verantworten und passend zur Stadt Rotterdam. Einen unserer Bm238-Reisezugwagen haben wir deshalb restauriert und in kieselgrau und chromoxydgrün neu lackiert. *Robbie Bergsma, Stoom Stichting Nederland*



Der neu lackierte Pop-Wagen der Stoom Stichting Robbie Bergsma

■ Zum Beitrag „Letzter Versuch“ im Heft 8/17:

Herrlich die Erinnerungen von Hans-J. Lange! Vor allem das hemdsärmelige Auftreten des DDR-Nationalpreisträgers Hans Wendler spricht Bände ...

Horst Sydow, Berlin

■ Korrektur zum Heft 8/17:

Das Foto auf der Seite 12 unten links wurde in Greven aufgenommen und nicht in Emsdetten. Wir bedanken uns bei Peter Lorenz! *Redaktion*

Modellbahnen Mössner

79261 Gutach Landstr. 16 A
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto
 80634 München Schulstr. 19
Eisenbahn Treffpunkt Schweickhardt
 86391 Stadtbergen Wankelstr. 5
Buchhandlung Jakob
 90402 Nürnberg Hefnersplatz 8
Ritzer Modellbahnen
 90419 Nürnberg Bucher Str. 109
Modellspielwaren Helmut Sigmund
 90478 Nürnberg Schweiggerstr. 5
Friedrich Pustet
 94032 Passau Nibelungenplatz 1
Buchhandlung Kleinschmidt
 95028 Hof Ludwigstraße 13
Schöningh Buchhandlung
 97070 Würzburg Franziskanerplatz 4
Andreaskreuz – EB-Fachbuchhandlung
 99084 Erfurt Andreasstraße 11

Österreich

Buchhandlung Herder
 1010 Wien Wollzeile 33
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 Gläubigeridentifikationsnummer 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 432 | 9/2017 | September 2017 | 56. Jahrgang

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

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

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

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

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

Junior Producerin: Amira Füssel

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

Geschäftsführung: Clemens Hahn

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

Mediabberater: 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 urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Gerichtsstand ist München.

ISSN: 0458-1822 | 10813

TITELTHEMA

Die Post im Zug



Hans Schmidt/Sig. Oliver Strüber

Postbeförderung auf der Schiene war ein alltägliches Geschäft. Die zunehmende Verlagerung auf die Straße schränkte die Einsätze immer mehr ein, trotz neuer Angebote und eigener Post-IC. 1997 war alles vorbei, doch seit 2000 fahren Päckchen und Pakete wieder Bahn – in Containern.

GESCHICHTE

Das Bw Eilsleben



F. Köhler

Das Bw Eilsleben gehörte zu den kleinsten der DR. An der Hauptstrecke Magdeburg – Helmstedt gelegen, betreute das Werk hauptsächlich die Triebfahrzeuge für die abzweigenden Nebenstrecken. Die Vielfalt war groß, und bis in die 80er-Jahre hinein wurden auch noch Dampfloks eingesetzt.

FAHRZEUGPORTRÄT

Baureihe E 52



Sig. Hermann Brennecke

Für den schweren Personenzugdienst beschaffte die DRG ab 1924 eine 2'BB2'-Lokomotive in traditioneller Bauweise mit Stangenantrieb. Ab 1927 liefen sie als Baureihe E 52. Zur DB kamen noch 29 Loks – die letzten schieden 1973 aus dem Bestand. Erhalten geblieben ist nur eine ...

GESCHICHTE

Leipzig – Altenburg



Sig. Rudolf Heym

Die alte Residenzstadt Altenburg leistete sich einen architektonisch erstklassigen Bahnhof und eine Straßenbahn dorthin – so wichtig war ihr die Anbindung an das neue Verkehrsmittel. Vor 175 Jahren, im Herbst 1842, kam der erste Zug aus Leipzig an. Er endete aber noch woanders ...

X SO SIEHT UNSER PLAN AUS. ÄNDERUNGEN SIND IMMER MÖGLICH. UND – NICHT VERPASSEN: DAS LOK MAGAZIN 10/2017 ERSCHEINT AM 15. SEPTEMBER 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:

144 035 verlässt am

17. Mai 1983 mit

N 6034 den Ersinger

Tunnel Richtung

Karlsruhe

Michael Dostal

Jetzt
am
Kiosk!

150.
Ausgabe

**Extra: Streckenkarten im Großformat
Das Streckennetz von DB und DR 1968**

BAHN EXTRA 5.2017 SEPTEMBER / OKTOBER € 12,90

150. Ausgabe mit GEWINNSPIEL
Über 50 Preise zu gewinnen!

DB und DR 1968–71
„Epochenwechsel“ in West und Ost

TRAKTIONSWECHSEL
Wie Diesel- und Elloks die Dampfloks verdrängen

COMPUTER-NUMMERN
Die Umnummerung bei DB und DR und die Folgen

VOM F-ZUG ZUM IC
So wandelte sich der Fernverkehr der DB

SCHMALSPURBAHNEN: So wurden sie aufs Abstellgleis geschickt

MEILENSTEIN ROLLBAHN: Wie die DB die Elektrifizierung ihrer Magistralen abschloss

BETRIEB IM UMBRUCH: Ausbauen und Stilllegungen bei DB und DR

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



Neue Nummern - eine neue Ära

Mehr als zwei Jahrzehnte war die Bundesbahn mit ihrem Bezeichnungsschema für Triebfahrzeuge gut ausgekommen – dem Schema der Reichsbahn aus den 20er-Jahren. Doch zeigten sich in den frühen 60er-Jahren die Grenzen des Systems. Die neuen Züge des länderübergrei-

fenden Personen- und Güterverkehrs machten eine einheitliche Bezeichnung über die verschiedenen Bahnverwaltungen hinweg erforderlich. Der Internationale Eisenbahnverband UIC hatte daher ein rein nummernbasiertes Bezeichnungsschema für Eisenbahnwagen entwickelt. Für die DB

bot es die Chance, den Schriftverkehr mit Lochkarten zu rationalisieren. Die Triebfahrzeugbezeichnungen mit Nummern und Buchstaben eigneten sich dafür hingegen noch nicht. Auch dort brauchte es ein neues Schema ...

Weiter in der neuen **Bahn Extra!**

