



#### STRECKEN & BETRIEB

- Almetalbahn einst & jetzt
- Gotteszell – Viechtach
- Diesel-Ära beim Raw Halle



#### FAHRZEUGE

- ETR 610 im Porträt
- 213 in Thüringen
- DRB-Loks „im Osten“

# LOKMagazin

AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE

WWW.LOKMAGAZIN.DE

**Die Höllentalbahn**  
Freiburg – Donaueschingen



## Die große Zeit der E 11

So war der Alltag auf  
der ersten Neubau-  
Ellok der DR

**Steilste Hauptbahn Deutschlands:**  
Wie groß die Betriebsvielfalt war



**PLUS F-Zug-Netze mit allen Fahrzeiten**  
Alle Züge, alle Bahnhöfe: Grafische Fahrpläne von 1954 und 1968/69

**Jetzt  
am  
Kiosk!**



Oder Testabo mit Prämie bestellen unter  
[www.bahn-extra.de/abo](http://www.bahn-extra.de/abo)



## Schneller, besser, komfortabel

Kurz vor dem Kapitel der Fernfahrplankarten wandte sich die Deutsche Bundesbahn im Gesamtkursbuch zum Sommerfahrplan 1951 an ihre Kunden. „Beachten Sie bitte!“ titelte sie und zählte anschließend einige Neuerungen auf, die zum Mai des Jahres eingeführt wurden. Zuerst ging es um „die

neuen Schnellverbindungen (,) die durch Einsetzen von Triebwagen und leichten Dampfzügen sowie durch erhebliche Beschleunigung einiger F- und D-Züge geschaffen worden sind.“ Diese „bieten Ihnen besonders günstige, bequeme und zuverlässige Reisemöglichkeiten zwischen den Großstädten und

Wirtschaftszentren des Bundesgebietes“. So vermeldete das Kursbuch eine bemerkenswerte Innovation im hochwertigen Reisezugverkehr: den F-Zug des Binnenverkehrs, wenngleich dieser noch nicht übermäßig vom D-Zug abgegrenzt wurde.

Weiter im neuen **Bahn Extra!**

**Rudolf Heym**  
Herausgeber



## Ich hatte Gänsehaut ...

... und musste manche Träne verdrücken. Am 18. September 2020 wurde auf dem Zwickauer Hauptfriedhof Matthias Szymanowski beerdigt. „Szymmi“ war sein ganzes Leben Eisenbahner gewesen, einer mit Leib und Seele, einer mit einem großen Herzen, ein Freund. Gut 70 Eisenbahner gaben zusammen mit seiner großen Familie „Szymmi“ das letzte Geleit. Jeder Zug, der im Zeitraum der Beisetzungszeremonie den Friedhof passierte, piffte lange, ein letzter Gruß der aktiven Eisenbahner für ihn.

In diesen Momenten lag etwas unbeschreiblich Schönes in der Luft. Es war das sagenumwobene Zusammengehörigkeitsgefühl der Eisenbahner, auch in harten Zeiten und über Unternehmensgrenzen hinweg. Es war einfach wunderbar und eine Ehre, dort als Teil dieser Familie dabei sein zu dürfen.

Ruhe in Frieden, lieber Matthias!

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, viel Freude und Gewinn beim Blättern, Schauen und Lesen in unserem *LOK Magazin*!

Herzlich, Ihr

*Rudolf Heym*



**Matthias Szymanowski mit Enkel Ferdinand daheim in Zwickau. Um was geht es bei den beiden? Klar, um die Eisenbahn ...**  
Th. Szymanowski



Deutsche Bahn:  
Vectron Dual  
Mode bestellt

16



Österreich: iLINT im Testbetrieb

29

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

Heft  
**November**  
2020

11



## PERSPEKTIVEN

### Deutschlandreise

Die Deutsche Bahn lädt mit einer Plakat-Kampagne zu Urlaubszielen in Deutschland ein. Natürlich ist sie dort auch präsent ... 6

### Frage des Monats

Tests mit Öko-Diesel: Ist herkömmlicher Dieselmotorkraftstoff demnächst ersetzbar, Frau Much? 12

### Das historische Bild

Norddeich Mole 1975: V 200 statt 01<sup>10</sup> 52

### Jetzt und einst

Alt Paka am Fuß des Riesengebirges 80

### Die Kurzen und die Langen

Für Geschäftsreisende legte die DB zum Sommer 1951 die leichten F-Züge ein. Der Beginn eines interessanten Kapitels ... 108

### Schlusspunkt

III 121 mit RE vor den Toren Düsseldorfs 115

## RUBRIKEN

Leserbriefe, Händler, Impressum 106

Vorschau 114

## AKTUELL

### Deutschland

DB Cargo: Vectron Dual Mode bestellt 16  
Deutsche Bahn: DB-Werk Cottbus wächst 22

### Österreich/Schweiz

ÖBB: Ausbau der Nordbahn 28  
NEAT: Ceneri-Basistunnel eröffnet 32

### Weltweit

RegioJet: Expansion in Osteuropa 34

### Museums- & Touristikbahnen

Windbergbahn: Teilstrecke befahrbar 38

### Zum Titelbild

11. September 1976: 211 055 im Hauptbahnhof Leipzig mit Versuchslackierung



Axel Mehnert



**40**  
Die großen  
Jahre der E 11



98

Vergessene Strecke:  
Almetalbahn



82

Die Höllentalbahn  
einst und heute

## STRECKEN & BETRIEB

### Rolle rückwärts

Strecke des Monats: Gotteszell – Viechtach  
Wenn extra eine Ministerin aus München in  
den Bayerischen Wald kommt, liegt etwas in  
der Luft. Führt die Bahn weiter? 54

### IV K-Besuch

99 1568 weilte im September im Ybbstal 57

### Die Monte-Bahn

Seit 1893 gab es eine Zahnradbahn auf  
Madeira, von Funchal hinauf nach Monte 66

### Endlich vereinigt

Die Höllentalbahn war Zeit ihres Bestehens  
in den steilen Abschnitt ab Freiburg und den  
eher flachen nach Donaueschingen betrieb-  
lich geteilt. Seit Ende 2019 ist das vorbei 82

### Alles anders

Das Raw Halle in den Jahren ab 1968:  
Nun wurden Dieselloks repariert, aber auch  
Drehgestelle gefertigt und vieles mehr 94

### Rückzug in Raten

Vergessene Strecke: Die Almetalbahn von  
Paderborn nach Brilon Wald wurde in  
mehreren Schritten eingestellt 98

## FAHRZEUGE

### 900 Kilometer Tages-Spitzenleistung

Die großen Jahre der E 11: Sie war die erste  
Elektro-Eigenkonstruktion für die Reichs-  
bahn nach 1945. Joachim Volkhardt kennt die  
Loks in- und auswendig 40

### Vom Exot zum Dauergast

Im Porträt: Die ETR 610 der Schweizer  
Bundesbahnen gelangen bald noch häufiger  
planmäßig auf deutsche Strecken – Zeit für  
eine Vorstellung der Renner 58

### Die ideale Lok?

Auf „ihre alten Tage“ kamen die DB-Diesel  
der Reihe 213 in Thüringen zum Einsatz.  
Leider währte das nicht sehr lange ... 68

### Kein Wasser mehr!

Am 2. Januar 1974 blieb eine P 8 in Trossin-  
gen liegen. Martin Weltner war dabei ... 74

### Frostschutz für die Frontloks!

Erst 1941, mitten im tiefsten Winter, fiel auf,  
dass die alten Preußenloks an der Ostfront  
völlig ungeeignet waren. Zu spät! 76

### Braun oder hellgrau?

Wagen-Aufarbeitung in Zittau 104

# Deutschlandreise

Urlaub im eigenen Land ist heuer die Devise. Auch die Deutsche Bahn beteiligt sich daran und lädt mit einer Plakat-Kampagne zu Urlaubszielen in der Bundesrepublik ein. Und natürlich ist sie dort auch präsent ...



Die Skyline von Frankfurt am Main verhalf der Stadt schon zu manchem Vergleich mit New York, wie im Sommer 2020 auf Plakatwänden (l.). Nach „Mainhattan“ kommt man natürlich auch mit Zügen der DB – zum Beispiel über die Osthafenbrücke zu Füßen der Europäischen Zentralbank, hinter der sich das Miteinander von Altstadt und Wokenkratzern besonders gut zeigt (gr. Foto, August 2020)

Tim Himmighofen (gr. Foto)/DB AG





Ein Wiederseh'n mit Spree-Athen ... offeriert die DB mit ICE, einigen Regionalverbindungen und auf der Stadtbahn auch mit der S-Bahn. Kurz vor der Station Hackescher Markt passiert der 481er-Triebzug die Museumsinsel mit ihren ans antike Griechenland angelehnten Bauten

H. Krause (gr. Foto)/DB AG



**Sehnsucht nach Athen?  
Aber das ist Berlin!**

Deutschland neu entdecken.  
**Mit dem ICE.**

Diese Zeit gehört wieder Dir.  
[bahn.de/entdeckedeutschland](http://bahn.de/entdeckedeutschland)






**Sehnsucht nach Venedig?  
Aber das ist Hamburg!**

Deutschland neu entdecken.  
Mit dem ICE.

Diese Zeit gehört wieder Dir.  
bahn.de/entdeckedeutschland



Von der italienischen Lagunenstadt ist Hamburg rund 1.300 Kilometer entfernt und als Venedig des Nordens mag die Alsterstadt wohl nicht ganz gelten. Aber ein paar Anklänge gibt es doch, zum Beispiel mit den größeren und kleineren Wasserwegen. Und mit ICE oder ICE ist man außerdem schnell da. An der Oberhafenbrücke (Foto) haben die Reisenden das Zentrum fast schon erreicht

Ullrich Korte (gr Foto)/DB AG



# Ist Diesekraftstoff demnächst ersetzbar, Frau Much?

Die Deutsche Bahn erprobt derzeit Öko-Diesel, um klimaschädliche CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren und herkömmlichen Diesel zu sparen. Nach erfolgreichen Versuchen mit dem advanced TrainLab 605 017 sind die Tests nun auf das Sylt Shuttle ausgedehnt worden. *LOK Magazin* fragte Expertin Manuela Much von der Deutschen Bahn, was dahinter steckt – und ob Diesel bald ersetzbar ist

**D**ie Deutsche Bahn möchte bis 2050 ein klimaneutrales Unternehmen werden. Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken, will die DB bis 2038 ihre Verkehre auf elektrifizierten Strecken vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien betreiben. Allerdings sind 39 Prozent des deutschen Bahnnetzes derzeit nicht elektrifiziert. Da auch langfristig nicht überall Fahrdrähte hängen wird, sucht die DB nach Alternativen zum Dieselantrieb, etwa Batteriebetrieb, Wasserstoffantrieb oder alternative Kraftstoffe.

So experimentiert die DB derzeit mit Öko-Diesel, der die CO<sub>2</sub>-Emissionen nach eigenen Angaben um 90 Prozent reduziert. Der Versuchs-

■ **Öko-Diesel reduziert die CO<sub>2</sub>-Emissionen nach DB-Angaben um bis zu 90 Prozent**

zug 605 017 (advanced TrainLab) fährt bereits seit einiger Zeit damit. Und im Oktober 2020 ist der Sylt Shuttle zwischen Westerland und Niebüll, der neben Fahrgästen auch Autos auf die Nordsee-Insel bringt, ebenfalls testweise mit Öko-Diesel unterwegs. *Lok Magazin* sprach mit der Projektverantwortlichen Manuela Much von der Deutschen Bahn über die Erfahrungen mit den alternativen Kraftstoffen.

**LM:** Frau Much, woraus besteht Öko-Diesel?

**Manuela Much:** Bei der DB testen wir aktuell zwei verschiedene Sorten von Öko-Diesel. Der eine Kraftstoff besteht zu 100 Prozent aus hydriertem Pflanzenöl (HVO). Das bedeutet, Rest- und Abfallstoffe wie zum Beispiel Altspeisefette werden chemisch so aufbereitet, dass sie ohne Probleme verwendet werden können. Der andere Kraftstoff (R33 Blue Diesel) enthält hydriertes Pflanzenöl nur zu 26 Prozent; weitere sieben Prozent sind Bio-Diesel, der Rest ist herkömmlicher Diesekraftstoff.

**LM:** Sie haben diese Kraftstoffe bereits getestet. Was haben Sie dabei herausgefunden?

**Manuela Much:** Zuerst haben wir beide Öko-Diesel auf einem Motorenprüfstand getestet. Nachdem dort keine Einschränkungen hinsichtlich der Motorleistung und -verträglichkeit festzustellen waren, haben wir den Test in unserem Versuchszug advanced TrainLab fortgesetzt. Auch dort liefen die Motoren mit beiden Varianten des Öko-Diesel reibungslos. Zwei der insgesamt vier Motoren des Versuchszugs liefen zum Vergleich parallel weiter mit herkömmlichem Diesel. Referenzmessungen zeigten keine negativen Effekte.

**LM:** Wie verändert sich die Reichweite der Fahrzeuge beim Einsatz von Öko-Diesel?

**Manuela Much:** Wir stellen bei der Reichweite der Fahrzeuge keinen Unterschied fest.

**LM:** Entsteht Modifikationsbedarf bei mit Öko-Diesel betriebenen Fahrzeugen?

**Manuela Much:** Technisch gibt es grundsätzlich keinen Modifikationsbedarf, da der Öko-Diesel den allgemeinen Normen für Diesekraftstoff (DIN EN 590) beziehungsweise für synthetische Kraftstoffe entspricht (DIN EN 15940).

**LM:** Welche Erkenntnisse versprechen Sie sich von den Tests beim Sylt Shuttle?

**Manuela Much:** Die Lokomotiven des Sylt Shuttle fahren mit anderen Motoren als der Versuchszug. Außerdem werden beim Sylt Shuttle im realen Betrieb mit einem langen und schweren Zug höhere Lasten bewegt. Wir wollen sehen, wie sich der Öko-Diesel unter diesen Bedingungen bewährt.

**LM:** Sind noch weitere Tests geplant?

**Manuela Much:** In Baden-Württemberg wird DB Regio in den nächsten Monaten in der Nähe von Ulm den Betrieb von zwei Triebfahrzeugen der



**Unter anderem mit einem Triebwagen der Baureihe 650 testet DB Regio demnächst Öko-Diesel (Foto: DB-650 101 bei Uhlindingen-Mühlhofen, 20. August 2017). Auch andere Bahnunternehmen setzen auf diesen Fahrzeugtyp. Könnte Öko-Diesel auch für NE-Bahnen attraktiv sein?** Florian Dürr

Baureihen 612 und 650 mit dem 33-prozentigen Öko-Diesel erproben.

**LM:** Ist ein Umstieg auf diese alternativen Kraftstoffe auch bei älteren Fahrzeugen denkbar?

**Manuela Much:** Technisch spricht nichts dagegen, den Kraftstoff auch in älteren Baureihen zu testen. Ältere Lokomotiven der Baureihe 218 sind auch für das Sylt Shuttle im Einsatz.

**LM:** Wo liegen die Grenzen des Öko-Diesels?

**Manuela Much:** Die Grenzen des Öko-Diesels liegen derzeit noch in der Verfügbarkeit. Es ist

aktuell nicht möglich die gesamte Flotte der DB damit zu betreiben. Zudem ist der Öko-Diesel zwar in der Herstellung, aber nicht in der Verbrennung CO<sub>2</sub>-emissionsreduzierend.

**LM:** Die Deutsche Bahn möchte bis 2050 klimaneutral werden. Warum dauert das noch 30 Jahre?

**Manuela Much:** Dieses Ziel kann nicht nur mit alternativen Kraftstoffen erreicht werden. Grundsätzlich ist es das Ziel der DB, den Verbrauch von Dieselmotoren zu senken und den Anteil alternativer Kraftstoffe und Antriebsarten hochzufahren. Parallel werden weitere Strecken elektrifiziert, damit der Anteil der mit Ökostrom gefahrenen Kilometer steigt. Es ist nicht genau planbar, in welchen konkreten Etappen sich der Technologiemix in den nächsten Jahren entwickelt. Und es ist nicht vorhersehbar, wie schnell neue Technologien wie beispielsweise Wasserstoff für den regulären Schienenbetrieb zur Verfügung stehen.

**LM:** Ist der Dieselmotorkraftstoff perspektivisch ersetzbar?

**Manuela Much:** Es gibt keine universelle Lösung zum Dieselmotorsatz auf der Schiene, da die Alternativen in Abhängigkeit der betrieblichen, topografischen und leistungsmäßigen Gegebenheiten des Verkehrs gewählt werden müssen. Deshalb kann nur ein Mix der verschiedenen Alternativen den Diesel ablösen. Ein Beispiel: Ein Triebzug mit Batterie/Wasserstoff kann im Regionalverkehr die Lösung sein, während im schweren Güterverkehr auf derselben Strecke eine Streckenelektrifizierung oder eben der alternative Kraftstoff die Alternative ist. Das Gespräch führte Florian Dürr

## ZUR PERSON

Manuela Much ist Expertin für alternative Antriebe und alternative Kraftstoffe bei der Deutschen Bahn AG. Dort verantwortet sie unter anderem die Erprobungen alternativer Kraftstoffe auf dem Versuchszug 605 017 der Deutschen Bahn, dem advanced TrainLab.



# Auslauf für 244 044

Liebevoll pflegen Mitarbeiter des AW Dessau die DB-Museumslok E44 044 (244 044). Am 6. September 2020 bekommt die Maschine wieder etwas Auslauf und bringt einen Fotogüterzug von Leipzig bis nach Falkenberg (Elster) oberer Bahnhof (Foto bei Rehfeld). Mit besetzten Stellwerken, alten HL-Lichtsignalen, Stahlgittermasten und WSSB-Schrankenanlagen bietet diese Strecke ein wunderbar stimmiges Umfeld für die Altbauellok Frank Möckel



## 343 Kilometer SEV

■ Der Fahrzeugmangel bei den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen treibt hin und wieder kuriose Blüten. Am 23. August 2020 fuhr DB Regio den planmäßig aus einem Desiro-Doppel gebildeten Kulturzug Berlin – Breslau nur einteilig, um die Nachfrage zu bedienen, wurde kurzerhand ein zusätzlicher Bus organisiert. Pech für Streckensammler, denn an diesem Wochenende wurde der Zug über Frankfurt (Oder) umgeleitet. AWA

## Schlägerei nach Telefonat

■ Die Telefonkonferenz eines Fahrgastes im ICE endete am 2. September 2020 in einer Schlägerei. Fast eineinhalb Stunden telefonierte ein 31-Jähriger trotz mehrfacher Beschwerden von Reisenden und Zugpersonal. Ein 51-Jähriger verlor die Geduld und klappte den Laptop des Dauertelefonierers zu, der sich mit einem Schlag ins Gesicht revanchierte. Für Beide war die Fahrt daraufhin in Würzburg unfreiwillig beendet. AWA



## alexa mit Dieselantrieb

■ Für Aufsehen sorgte die pinke alex-Ellok 183 005 „alexa“, mit der die Länderbahn seit dem Weltfrauentag 2020 für Gleichberechtigung wirbt und sich mehr Weiblichkeit auf dem Führerstand wünscht. Inzwischen gibt es auch ein Dieselpendant: Seit Sommer ist die Lok 223 065 ebenfalls als „alexa“ unterwegs, allerdings im gewöhnlichen mintgrün-gelb-weißen Markendesign, ohne Werbebotschaft und damit weniger auffällig als ihre elektrisch angetriebene Schwestermaschine. FD

DB Cargo hat mit Siemens einen Rahmenvertrag über 400 Vectron Dual Mode geschlossen (im Bild die Prototypen 248 001 und 002 in Donauwörth, 2019)

Uwe Miethe



## DB CARGO BESTELLT 100 VECTRON DUAL MODE

# Neue Loks für den Nahbereich

DB Cargo kauft bei Siemens in den kommenden Jahren bis zu 400 Vectron Dual Mode. Die Auslieferung der ersten 100 Maschinen startet im Jahr 2023. Die Zweikraftloks sollen die Nahbereichsbedienung emissionsärmer machen und die Arbeit der Personale angenehmer gestalten

DB Cargo kauft bei Siemens in den kommenden Jahren bis zu 400 neue Zweikraftloks vom Typ Vectron Dual Mode (Baureihe 248). Einen entsprechenden Rahmenvertrag hat die Gütertochter der DB mit Siemens Mobility abgeschlossen. In einem ersten Schritt wurden 100 Loks abgerufen. Die Auslieferung soll im Jahr 2023 starten.

### Angepasste Version

Die Vectron-Dual-Mode-Lokomotiven für DB Cargo unter-

scheiden sich von den Prototypen 248 001 und 002. Die DB-Version ist leichter (84 statt 90 t), verfügt über einen schwächeren Dieselmotor (1.119 statt 2.400 kW) und einen kleineren Tank (1.500 statt 2.700 l). Außerdem erhalten die Loks Funkfernsteuerung, automatische Rangierkupplungen sowie Rangierbühnen. Nächtliches Arbeiten erleichtern eine Kamera, eine Umfeldbeleuchtung sowie eine Beleuchtung des Berner Raums (Bereich zwischen Kupp-

lung und Puffer zweier sich berührender Eisenbahnfahrzeuge).

Weitere Ausstattungsmerkmale sind die Möglichkeit zur Umschaltung zwischen Oberleitungs- und Dieselbetrieb während der Fahrt, das automatische Aufrüsten, die teilautomatische Bremsprobe, eine Vorwärmanlage und eine Start-Stopp-Automatik. Bei den Zugsicherungssystemen ist PZB verbaut, ETCS folgt voraussichtlich ab 2025.

Beschafft werden die Vectron Dual Mode vorrangig für die Nahbereichsbedienung von in der Regel nicht elektrifizierten Anschlüssen im Vor- und Nachgang an Streckenfahrten. Dabei können auch problemlos schwerere Übergabefahrten, für die heute leistungsstärkere Diesel- und Elloks eingesetzt werden, abgedeckt werden. Außerdem wird vor allem auch das „Dieseln unter Oberleitung“ mit V 90 und Gravita reduziert. AWA



**Visualisierung der Vectron Dual Mode für DB Cargo: Besondere Merkmale der DB-Version sind automatische Kupplungen und Rangierbühnen**

Grafik: Siemens AG



4746 549 am 16. September 2020 in Königsbrück

Lars Brüggemann

## ALTERNATIVE ANTRIEBE BEIM VVO

# Entscheidung soll 2021 fallen

Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) möchte auf den nicht elektrifizierten Strecken im Dresdner Vorortverkehr statt mit Diesel- mit Akku- oder Wasserstoffzügen fahren. Der VVO untersucht derzeit alternative Antriebsmöglichkeiten für die Strecken von Dresden nach Kamenz und Königsbrück, von Heidenau nach Altenberg sowie von Pirna nach Sebnitz. „Damit für den Aufbau der nötigen Infrastruktur, egal ob für Wasserstoff- oder Batteriezüge, ausreichend Zeit bleibt, wollen wir bis Ende 2021 eine Entscheidung treffen“, sagte VVO-Geschäftsführer Burkhard Ehlen. Am 16. September 2020 veranstalteten der VVO und Siemens in diesem Zusammenhang eine Präsentationsfahrt mit dem Batterietriebzug Cityjet eco (Siemens Desiro ML). Sie war Teil des Programms der Landeshauptstadt Dresden zur Europäischen Woche der Mobilität.

LB

## DAMPFEISENBAHN WESERBERGLAND

# 364 762 mit neuer HU im Einsatz

Für Fahrten zwischen Stadthagen, Rinteln und Hameln hat die Dampfeisenbahn Weserbergland (DEW) im April 2019 die Diesellok 364 762 von der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) übernommen. Im Juni 2020 erhielt die Maschine nun eine neue Hauptuntersuchung (KKE 12.6.2020) und steht der DEW seither wieder zur Verfügung. In erster Linie befördert der Dreikuppeler Kesselwagen von und nach Hameln, die auf der Strecke Rinteln – Stadthagen bis zur nächsten Hauptuntersuchung abgestellt werden. In Hameln befindet sich das Werk der Franz Kaminski Waggonbau GmbH, dass sich auf Kesselwagen spezialisiert hat. Die neue Lok der DEW wurde 1960 als V 60 762 an die Bundesbahn abgeliefert und im Juni 2005 bei der Deutschen Bahn abgestellt und an die RSE verkauft.

MM



**364 762 steht am 14. August 2020 in Stadthagen. Nach ihrer Hauptuntersuchung setzt die DEW sie im Wagenabstellverkehr von und nach Hameln ein**

Martin Menke

## DEUTSCHLAND | NEWS

# AIXrail: Mehrere Neuzugänge

Die von AIXrail übernommene 362 798 ist am 21. August 2020 im Anschluss an die Hauptuntersuchung in den aktiven Dienst zurückgekehrt. Dabei hat sie auch ihr Farbkleid des Vorbesitzers HSL Logistik gegen das des neuen Eigentümers getauscht. Bereits seit Ende Juli 2020 ist der vorerst noch verkehrsrote Neuzugang 218 485 nach Motorinstandsetzung für das Unternehmen im Einsatz. Außerdem wurde 218 461 übernommen, die derzeit in Brieske aufgearbeitet wird.

AWA

## Werbe-1440 bei MRB

Seit Ende August 2020 gibt es bei Transdev Mitteldeutschland erstmals einen Triebzug der Baureihe 1440 mit Werbung. 1440 832 trägt bunte Folien, die auf die Bewerbung von Chemnitz als Kulturhauptstadt hinweisen, und fährt auf den Strecken Dresden – Hof und Chemnitz – Elsterwerda.

AWA



VMS/Brumm

## Mireo-Probetrieb bei S-Bahn Rhein-Neckar

Am 14. September 2020 startete der Probetrieb der Mireo (Baureihe 463) bei der S-Bahn Rhein-Neckar. Gefahren wird dabei montags bis freitags das morgendliche RB-Zugpaar 38806/38819 zwischen Mannheim und Biblis. Nach Bedarf übernehmen die neuen Fahrzeuge auch weitere Leistungen auf dieser Relation sowie zwischen Karlsruhe und Mannheim. Für den 12. Oktober war bei Redaktionsschluss die Ausweitung des Probetriebs bis nach Heidelberg, Bensheim und Schwetzingen geplant. Nach Sinsheim, Eppingen und Aglasterhausen sind erste Probefahrten ab Anfang November vorgesehen. Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 startet der Regelbetrieb.

AWA

## DB-BAUREIHEN | TICKER

## Baureihe 147

Neben den in LM 9/2020 genannten Zügen fahren die Stuttgarter 147 auch das IRE-Zugpaar 16646/7 (TS – RK). AWA

## Baureihe 193

Nach der verkehrsroten 193 318 erhielt Anfang September mit der weißen 193 365 ein weiterer DB-Vectron die schwarze Vollbklebung "I am the backbone of the economy". AWA

## Baureihe 245

Der seit Längerem angedachte Einsatz der Baureihe 245 mit Dosto auf der IRE-Linie Ulm – Basel als 612-Ersatz wird ab 2022 realisiert. AWA

## Baureihe 463

Zum 6. September 2020 endete der vorübergehende Einsatz der Desiro HC (Baureihe 462) auf der Strecke Freiburg – Breisach. Den Sonntagsbetrieb haben nun die planmäßigen Mireo (Baureihe 463) übernommen. AWA

## Baureihe 474

Am 27. August 2020 hat die S-Bahn Hamburg GmbH mit 474 046 ihre erste digital gesteuerte S-Bahn vorgestellt. Bis Oktober 2021 sollen insgesamt vier Fahrzeuge hergerichtet werden. LB



**Neues Fahrzeug zwischen Velgast und Barth: 640 018 verlässt am 29. August 2020 den Endhaltepunkt in Richtung Velgast**

Heiko Focken

## BAUREIHE 640

## LINT 27 an der Boddenküste

Mit einem knappen dreiviertel Jahr Verzögerung wurde Ende August 2020 der Pendel Velgast – Barth an der vorpommerschen Ostseeküste auf einen Triebwagen der Baureihe 640 umgestellt. 640 018 heißt das in Rostock beheimatete Stammfahrzeug, welches für DB Regio den RE- und IC-/ICE-Bahnhof Velgast etwa stündlich mit dem Städtchen Barth und den dort startenden Linienbussen auf die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst verbindet. Man darf gespannt sein, ob die 65 Sitzplätze des kleinen Triebwagens auch an schönen Sommerwochenenden ausreichend sind. Das Schweriner Verkehrsministerium hatte erst im November 2019 – einen Monat vor dem Fahrplanwechsel und dem Auslaufen des Vertrages mit dem vorherigen Betreiber Usedomer Bäderbahn – die Vergabe für sechs Jahre an die DB Regio AG bekannt gegeben. Die kurzfristige Entscheidung des Landes führte auch zu der genannten Verzögerung beim Einsatz des 640. Ersatzweise kamen Rostocker Desiros auf der elf Kilometer langen Strecke zum Einsatz. HF

## BAUREIHEN-NEWS



## Baureihe 143

Nur kurz währte der in LM 10/2020 berichtete Mieteinsatz der bordeauxroten 143 250 bei DeltaRail. Mitte September 2020 ging die Lok – nun wieder für die DB Regio – auf mehrtägige Überführungsfahrt durch Nord- und Ostdeutschland. Zum Abschluss überführte sie am 20. September die 143 009, 143 925, 112 159 und zwei Dosto-Wagen von Dresden nach Halle (Foto in Weißig). Bei Redaktionsschluss fuhr die Lok auf der Hallenser S7. AWA/Foto: Johannes Mühle



## Baureihe 120

Die letzte 120 im Planeinsatz bei der Deutschen Bahn hat eine Fristverlängerung erhalten. 120 203 steht bei DB Regio in Rostock im Einsatz. Ihre Frist wäre im September 2020 abgelaufen. Nach der Verlängerung ist die Maschine der Abstellung noch ein (letztes?) Mal von der Schippe gesprungen und darf bis 7. September 2021 weitere Züge der RE-Linie 1 zwischen Rostock, Schwerin und Hamburg befördern (Foto in Rostock Hbf, 28. August 2020). Heiko Focken



Die von Railpool an TXL vermietete Elok 193 996 trägt seit Kurzem eine auffällige Beklebung. Mit dem DGS 43949 (Wanne-Eickel – Wien) kommt sie am 2. September 2020 durch Gemünden am Main Timo Albert

## TX LOGISTIK

### Zwei neue Werbe-Vecton

TX Logistik hat Mitte August 2020 zwei ihrer Vectron-Eloks mit grüner Werbung bekleben lassen. Wie bereits die Grundfarbe erahnen lässt, greifen die Aufschriften bei beiden Loks das Thema Klima auf. Die von ELL gemietete 193 281 fährt unter dem Slogan „The future is rail – green deal on track“. „Ökologik – keine Füße, kein Abdruck“ ist das Motto von 193 996, die aus dem Railpool-Bestand stammt. Oft anzutreffen sind die Loks vor den Zügen des kombinierten Verkehrs zwischen Nordrhein-Westfalen und Italien oder Österreich. AWA

## TRANSDEV REGIO OST

### Fahrzeugprobleme im Dieselnetz

Auch ein Jahr nach der Notvergabe des VVO-Dieselnetzes schafft es Transdev Regio Ost nicht, einen zuverlässigen Betrieb anzubieten. Bei Redaktionsschluss Ende September war erneut ein Großteil der 15 Fahrzeuge umfassenden Desiro-Flotte nicht einsatzbereit, sodass auf drei der vier Strecken (Dresden – Königsbrück, Heidenau – Altenberg und Pirna – Sebnitz) abschnittsweise im SEV gefahren werden musste. Größtes Problem ist der Wartungsstau, den Transdev noch immer nicht abgearbeitet hat. Als Ersatzfahrzeug kam im September ein DB-642 zum Einsatz. Dazu gesellte sich ab Monatsmitte 643 115 (VT 0008), der zuletzt bei der Bayerischen Oberlandbahn fuhr. Die Fahrzeugprobleme machten sich auch beim diesjährigen Ausflugsverkehr auf der Seenlandbahn (Dresden –)Kamenz – Hosenabemerkbar. Teilweise mussten bereits am Startbahnhof Fahrgäste zurückbleiben, da nur in Einzeltraktion gefahren wurde. AWA

## DEUTSCHLAND | NEWS

### KISS für Nordbahn

Zur Kapazitätserweiterung setzt die Nordbahn ab Dezember 2022 zwei KISS ein. Die Dosto-Züge stammen aus der Bestellung für das E-Netz Ost, wo sie in den ersten Jahren überzählig sind. Die KISS sollen einzelne Umläufe in der Hauptverkehrszeit übernehmen. AWA

### Jubiläums-TRAXX

Anlässlich der zehnjährigen Zusammenarbeit zwischen RTB Cargo und dem Leasingunternehmen Railpool wurde 186 423 Mitte August 2020 mit einer Komplettbeklebung versehen. Diese zeigt mehrere ineinandergreifende Uhrwerke, die die kontinuierliche Zusammenarbeit symbolisieren sollen. Zum Einsatz kam die TRAXX in den ersten Wochen vorrangig auf der Ost-West-Achse Polen – Deutschland – Niederlande. AWA

### 151 für Railsystems RP

Mit 151 079 hat Railsystems RP jüngst erstmals eine Lok der Baureihe 151 erworben. Die Maschine war zuvor längere Zeit im Stillstandsmanagement Chemnitz abgestellt. AWA

## DEUTSCHLAND | TICKER

**Erste LINT für Kempten**

Mitte August 2020 trafen die ersten LINT für das „Dieselnetz Ulm“ mit den Strecken Ulm – Memmingen und Ulm – Weißenhorn (Vertragsstart Dezember 2020) beim Bh Kempten ein. Insgesamt erhält DB Regio zwölf LINT 54 und acht LINT 41. AWA

**Nürnberg: 146 ersetzen 111**

Das Bh Nürnberg hat zum 5. September 2020 aus Freiburg 146 222 als 111-Ersatz in den Netzen Ringzug Ost und Donau Isar Express übernommen. 146 222 soll nicht der einzige Neuzugang dieser Baureihe in Nürnberg bleiben. AWA

**Mehr ET 490 für Hamburg**

Bei der S-Bahn Hamburg waren Anfang September 2020 von den 82 bestellten ET 490 bereits 72 Fahrzeuge ausgeliefert. Die restlichen zehn Einheiten sollen bis November folgen. Es ist geplant, Anfang 2021 die Option über 64 weitere ET 490 zu ziehen. AWA

**BEMU-Talent ab 2021**

Der geplante Test des ersten Oberleitungs-Batterie-Hybrid(BEMU)-Talent-3 von Bombardier im Regelbetrieb verzögert sich. Dieser soll nach letztem Stand erst 2021 beginnen. Zum Einsatz soll der Prototyp im Netz der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) kommen. AWA

**ODEG: Desiro ML-Flotte vollständig**

Seit 25. August 2020 ist die Desiro ML-Flotte für das Netz „Ostseeküste Ost“ der Ostdeutschen Eisenbahn (ODEG) mit der Lieferung des siebten Zuges vollständig. Ab Frühjahr 2021 folgt die Erweiterung aller dreiteiligen Fahrzeuge um einen zweiten Mittelwagen (mit 1. Klasse). AWA

**RHC: MaK DE 1024 verschrottet**

Die seit Jahren abgestellten Dieselloks DE 11 und DE 13 von RheinCargo (RHC) wurden Mitte August 2020 in Köln verschrottet. Damit existiert nur noch eine von ursprünglich drei Loks des Typs MaK DE 1024 (Baureihe 240): Die an Voith verkaufte DE 12 steht ebenfalls seit Jahren nicht fahrfähig in Kiel abgestellt. AWA

**WFL kauft y-Wagen**

Wedler Franz Logistik (WFL) hat erstmals y-Wagen („Halberstädter“) erworben. Diese stammen von DB Regio und waren zuletzt abgestellt. Seit Mitte August 2020 sind fünf der neun Wagen im Abellio-Ersatzverkehr um Stuttgart im Einsatz. AWA



**Am 13. September 2020 bringt 120 145 der WRS Deutschland 182 600 im Schlepp bei Meerbusch-Bösinghoven nach Karlsruhe** E. Pempelforth

**WRS DEUTSCHLAND****Erste 120 in Blau**

120 145 von WRS Deutschland, Tochter der Schweizer Widmer Rail Services (WRS), ist seit Mitte September 2020 als erste WRS-120 im blauen Firmendesign unterwegs. Die zuvor verkehrsrote Maschine war Ende August 2020 in die Werkstatt der Firma Baltic Port Services in Mukran zur Umgestaltung eingerückt. Das neue Design umfasst einen weißen Latz (analog der orientroten 120 zu DB-Zeiten) und gelb-weiße Firmenlogos auf den Front- und Seitenflächen. Neben 120 145 verfügt das Unternehmen auch über 120 154 und 120 204, die aber beide nicht einsatzfähig sind. AWA

**IGE****Neue Werbe-TRAXX aus der Schweiz**

Seit Mitte September 2020 mietet das Eisenbahnunternehmen IGE die Ellok 482 047 aus dem Bestand von International Rolling Stock Investment an. Sie trägt die auch bei 187 315 angebrachte „Jim Knopf“-Werbung, mit der neue Lokführer gesucht werden. Zuvor erhielt die Ex-SBB-Cargo-Lok in Bellinzona eine Revision sowie eine weinrote Neulackierung. AWA

**482 047 der IGE befördert am 16. September 2020 den Zuckerrüben-Leerzug DGS 41684 nach Straubing (Foto bei Bad Bellingen)** Heinz Göttlich



# Jetzt als Heft und eMag lesen!



## Meine Vorteile im Jahresabo +digital:

- ✓ Ich spare gegenüber dem Kioskpreis und zahle nur 80 Cent zusätzlich pro eMag-Ausgabe!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag frei Haus\*, das eMag sogar 3 Tage vorher.
- ✓ Ich kann das eMag auf bis zu 3 Endgeräten gleichzeitig lesen.

**Ihr Geschenk  
Gratis!**

### City Schirm Echtleder- Taschenschirm

Sportliches Design und qualitative  
Perfektion unter einem Dach!  
Zuverlässiges Qualitätsgestell, hoch-  
flexibel im Wind, Designer-Griff  
aus Echt-Leder und integrierter  
Auf-/Zu-Taste.  
Hülle: Robustes Polyester-Gewebe  
in Schwarz mit Innenfutteral  
und praktischem Reißverschluss.



\* nur im Inland

**Jetzt online bestellen und die erste eMag-Ausgabe kostenlos lesen!**

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



Das Werk Cottbus der DB Fahrzeuginstandhaltung soll in den kommenden Jahren unter anderem auch zu einem Kompetenzzentrum für Hybridtechnik ausgebaut werden Max Lautenschläger/DB AG

## DB FAHRZEUGINSTANDHALTUNG

# Werk Cottbus wird ausgebaut

Das Werk Cottbus der DB Fahrzeuginstandhaltung soll bis 2026 zum modernsten Bahninstandhaltungswerk in Europa ausgebaut werden. Die DB möchte unter anderem die schwere Instandhaltung ihrer ICE-4-Züge in die Lausitz verlegen und dort ein Hybrid-Kompetenzzentrum aufbauen

Das Werk Cottbus der DB Fahrzeuginstandhaltung soll deutlich ausgebaut werden. Das 1874 gegründete Ausbesserungswerk ist mit seinen 420 Mitarbeitern Kompetenzzentrum für dieselhydraulische und dieselelektrische Schienenfahrzeuge. Bis zum Jahr 2026 soll der Standort nach DB-Angaben zum modernsten und umweltfreundlichsten Bahninstandhaltungswerk in Europa ausgebaut

werden. Mit Baubeginn 2023 wird das Bahnwerk um eine neue ICE-Halle für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebzügen (ICE 4), um eine Halle für die Umrüstung und Instandhaltung von Dieselfahrzeugen auf Hybridtechnik mit Elektroantrieb sowie um ein Technologiezentrum zur Hybridforschung erweitert. Ergänzt wird die Anlage um moderne Lehrwerkstätten für 100 Auszubildende. Bis zum

Jahr 2026 sollen so 1.200 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

## Ausbau mit Bundesmitteln

Das Werk ist das erste große Vorhaben, das auf Basis des Strukturstärkungsgesetzes des Bundes finanziert wird. Damit möchten Bund und Länder die vom Kohleausstieg betroffenen Regionen (Cottbus liegt im Braunkohlerevier Lausitz) stärken. Bei einem Pressetermin vor

Ort am 17. September 2020 unterstrich DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla auch noch einmal, dass die Bahnstrecken von Cottbus nach Polen, Dresden, Berlin, Leipzig und Görlitz in den kommenden Jahren massiv ausgebaut und zum Teil elektrifiziert werden sollen. LM/PM



## VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND

## Covid-19-Krise hemmt Exporte

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. warnt vor langfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen der Covid-19-Krise auf den internationalen Bahnmarkt. „Als globale Exportindustrie sehen wir die Auftragsperspektiven auf dem Weltmarkt mit Sorge, weil öffentliche Investitionen in Schienenprojekte teils zurückgefahren, verschoben oder zur Disposition gestellt werden“, sagte VDB-Hauptgeschäftsführer Dr. Ben Möbius. „Wir müssen für 2021 mit einem doppelten Bild rechnen: weiterhin stabile Märkte in Europa, aber eine deutliche, prolongierte Eintrübung im Export.“ Zur Exportperspektive hat der VDB eine Mitgliederbefragung durchgeführt. Ergebnis: Rund 77 Prozent der Mitglieder rechnen mit negativen Folgen: Export und ausländischer Auftragseingang würden bis März 2021 wahrscheinlich stark oder zumindest leicht sinken im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt (März 2020). Mit einer stabilen Erholung der internationalen Nachfrage würden 27 Prozente der Befragten nicht vor dem zweiten Halbjahr 2021, 20 Prozent sogar erst ab 2022 rechnen. Die Bahnindustrie in Deutschland generiert 40 bis 50 Prozent ihres Umsatzes im Export.

LM

## NETZWERK EUROPÄISCHER EISENBAHNEN

## NE-Bahnen gegen Staatshilfe für DB

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) als Zusammenschluss privater Güter-EVU hat die EU-Kommission aufgefordert, die geplanten Staatshilfen für den DB-Konzern im Zuge der Covid-19-Pandemie zu untersagen. Das NEE sieht in der beschlossenen Eigenkapitalerhöhung der DB mit fünf Milliarden Euro durch den deutschen Staat eine unzulässige Beihilfe und „eine schwerwiegende Wettbewerbsverzerrung“. Vor allem die Gütersparte der DB wird kritisiert, weil deren Defizite nicht aus der Pandemie resultieren, sondern aus davon unabhängigen strukturellen Problemen. So bestehe laut NEE die Gefahr, dass die Finanzhilfe für die staatseigene DB Preise unterhalb der Kosten ermögliche. Daher fordert das NEE ebenfalls Staatshilfen für private EVU. Ansonsten solle die EU-Kommission die Staatshilfen untersagen.

FFÖ

**Protestzug der NEE: Am 28. September 2020 fahren 20 Loks mehrerer Bahnunternehmen laut pfeifend durch Berlin (Foto in Wilmersdorf), um für fairen Wettbewerb zu demonstrieren**

Sebastian Kohlhoff

## DEUTSCHLAND | NEWS

## Elztalbahn fährt 2021

Die Elztalbahn nördlich von Freiburg wird für die Integration in die Breisgau-S-Bahn elektrifiziert und modernisiert. Die Wiederinbetriebnahme wurde nun aufgrund von Verzögerungen beim Bau und der Auslieferung von Talent-3-Triebzügen von Dezember 2020 auf Juni 2021 verschoben. Möglichst ab Frühjahr 2021 sollen Elektrotriebzüge jedoch schon bis Waldkirch (Streckenkilometer 7,1) verkehren. FFÖ

## Berlin: S15 kommt 2021

Die Berliner S-Bahn soll im Sommer 2021 eine neue Nord-Süd-Verbindung bekommen. Auf der künftigen S 15 hat nun der Gleisbau begonnen. Alexander Kaczmarek, Konzernbevollmächtigter der DB für Berlin, erläuterte Medien gegenüber das künftige Betriebskonzept: „Vier-Wagen-Züge werden den Hauptbahnhof, Wedding und Gesundbrunnen im Zehn-Minuten-Takt miteinander verbinden.“ In wenigen Jahren soll die S-Bahn dann auch direkt unter dem Berliner Hauptbahnhof halten. Bis 2029 soll darüber hinaus die derzeit stillgelegte Siemensbahn mit dem neuen Siemens-Campus wieder mit der S-Bahn angefahren werden. LM

## Bahn nach Wörlitz sicher

Der Betrieb der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn ist für weitere 15 Jahre gesichert. Das Land Sachsen-Anhalt stellt jährlich 300.000 Euro zur Verfügung.

AWA





**215 024 hat am 17. September 2020 nach der Panne in Niederlahnstein abgetragenen Aushub zur Firma Bahnlog in Homburg (Saar) gebracht und passiert auf dem Rückweg Dillingen (Saar)**

Patric Kaufmann

## DEUTSCHLAND | TICKER

### DB Netz: Digitalisierung bis 2035

Zur Digitalisierung der Stellwerkstechnik haben der Verband der Bahndustrie in Deutschland (VDB), das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die Deutsche Bahn am 2. September 2020 ein „Memorandum of Understanding“ unterzeichnet. Die Digitalisierung der Stellwerkstechnik soll demnach bereits bis zum Jahr 2035 statt wie bisher geplant 2040 erreicht werden. AWA

### Trassenpreise steigen

DB Netz hat Ende August die geplanten Trassenpreise für den Fahrplan 2022 bekannt gegeben. Sie sollen im Durchschnitt um rund zwei Prozent gegenüber 2021 steigen. Für den Fernverkehr ist eine Erhöhung von 4,6 Prozent und für den Nahverkehr um 1,8 Prozent vorgesehen. Im Güterverkehr sinken sie um 0,6 Prozent. AWA

### UEX: 2021 nach Garmisch und Wien

Der „UrlaubsExpress“ (UEX) von Train4you bietet in der Saison 2021 neu Züge nach Garmisch-Partenkirchen und Wien an. Garmisch-Partenkirchen wird durch die Verlängerung des Innsbruck-Zuges über Mittenwald erreicht. Gefahren wird an „diversen Verkehrstagen“ vom 14. Mai bis 2. Oktober 2021. Wien wird vom 19. September bis 23. Oktober 2021 fünfmal per Autozug von Düsseldorf und Hamburg aus angebunden. AWA

## DB NETZ

# Pannen sorgen für Behinderungen

Am 30. August 2020 entgleiste im Bahnhof Niederlahnstein der Kesselwagenzug DGS 49077 (Rotterdam Pernis – Basel SBB Rb) des EVU Laeger & Wöstenhöfer, gezogen von 193 496 (HUPAC/BLS Cargo). Von den insgesamt 18 mit Diesel befüllten Waggons sind sechs umgekippt bzw. umgefallen und schlugen Leck. Nach Angaben der Bundespolizei liefen dabei 150.000 Liter Diesel aus. Die Aufräumarbeiten gestalteten sich kompliziert. Das mit Diesel verseuchte Erdreich musste abgetragen werden. Erst ab 7. September konnte der Zugverkehr auf den Strecken um Niederlahnstein nach und nach wieder aufgenommen werden. Ebenfalls zu massiven Behinderungen im Bahnverkehr sorgte der Brand eines Tank-LKW am 17. September 2020 auf der Autobahn 40 unter den Eisenbahnbrücken in Mülheim-Styrum. Durch die enorme Hitzeentwicklung wurden die Brücken teilweise stark beschädigt. Der Bahnverkehr zwischen Duisburg und Essen über die Brücken ist vorerst unterbrochen. AWA/LM

## FLIXTRAIN

# Kooperation mit LeoExpress beendet

Die Zusammenarbeit zwischen LeoExpress und Flixbus ist beendet. Laut des Geschäftsführers des ehemaligen Betreibers der Linie Stuttgart – Berlin habe Flixbus am 19. März 2020 gebeten, den Betrieb aufgrund niedriger Nachfrage einzustellen. Nachdem LeoExpress den Wunsch geäußert habe, den Betrieb wieder aufzunehmen, habe Flixbus den Vertrag einseitig gekündigt. Am 20. August 2020 wurden die zuletzt in Stuttgart abgestellten Wagen mit 193 247 nach Berlin abgefahren. Die Linie Stuttgart – Berlin wird vorerst auch unter anderem Betreiber nicht wieder aufgenommen. AWA



Unter anderem im Bereich Karpfham (Foto) wurden auf der Strecke Mühldorf – Passau Langsamfahrstellen eingerichtet

Jana Müller (2)

## PASSAU – NEUMARKT-SANKT VEIT

### Haarrisie auf der Rottalbahn

Nachdem bei einer Messzug-Fahrt Haarrisie in den Schienen festgestellt wurden, mussten auf der Rottalbahn (Passau – Neumarkt-Sankt Veit) zwischen Eggenfelden und Pocking zahlreiche Langsamfahrstellen eingerichtet werden. Dies führt zu erheblichen Änderungen im Zugangebot: Während zwischen Mühldorf und Eggenfelden sowie zwischen Pocking und Passau der Zugverkehr aufrecht erhalten wurde, musste zwischen Eggenfelden und Pocking bis zum 26. Juli 2020 ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Seit 27. Juli verkehren zweistündlich wieder durchgehende Regionalbahnen von Mühldorf nach Passau mit um eine Stunde verlängerter Fahrzeit. Die Beseitigung der Haarrisie und Oberbaumängel wird frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 abgeschlossen sein. JMÜ

## GARCHING – FREILASSING

### Umleitungen im Güterverkehr

Wegen Bauarbeiten mussten alle Züge im Abschnitt Freilassing – Garching Ende August und Anfang September auf Teilabschnitten durch Busse ersetzt werden. Während der Streckensperrung wurden der gewöhnlich über diese Strecke verkehrende Müllzug Mühldorf – Weiderting sowie die Bedienung des Anschlusses der Stadt Traunstein über München und Rosenheim umgeleitet. Zum Einsatz kam vor diesen Zügen die Baureihe 294. Der Müllzug zur Anschlussstelle Weiderting wird ansonsten mit der Baureihe 266 bespannt. MMÜ

294 766 bringt am 24. August 2020 den über Rosenheim umgeleiteten Müllzug nach Weiderting (Foto in Traunstein)



# Lesen sie noch oder sammeln sie schon?



**15%  
gespart**  
bei 5 Acryl-Kassetten

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

€ 79,95

Best.-Nr. 51014

Jetzt online bestellen unter:

**verlagshaus24.de**

oder **Telefon 0180-532 16 17**

(14 Cent/Minute von 8-18 Uhr)



**Güterzüge zwischen Gronau und Münster sind sehr selten. 232 668 schafft mit GT 68687 am 14. September 2020 Uranhexafluorid zunächst nach Hagen-Vorhalle**

Guus Ferrée

## DEUTSCHLAND | TICKER

**DB Regio gewinnt Dieselnetz Mitte**  
DB Regio hat das niedersächsische Dieselnetz Mitte gewonnen. Im Dezember 2021 löst das Unternehmen die aktuellen Betreiber erixx auf den Strecken Bremen – Uelzen und Hannover – Buchholz und Nordwestbahn auf den Strecken Bünde – Hildesheim und Hildesheim – Bodenburg ab. Der Vertrag läuft bis Dezember 2029. Zum Einsatz kommen weiterhin 36 LINT 41 aus dem LNVG-Fahrzeugpool. AWA

## Abellio Rail NRW: S9 bis Recklinghausen

Mit einem Dreivierteljahr Verspätung infolge von Personalmangel setzte Abellio Rail NRW zum 11. September 2020 die stündliche Verlängerung der S9 über Bottrop Hbf hinaus bis Recklinghausen Hbf um. Die geplanten Zwischenhalte Hertens-Westerholt und Gelsenkirchen-Buer Nord baut die DB Station & Service erst 2024. AWA

## S-Bahn zum BER

In Abstimmung mit den Ländern Berlin und Brandenburg sowie mit der Flughafengesellschaft dem Verkehrsverbund nimmt die S-Bahn Berlin einen Vorlaufbetrieb zum Flughafen BER rund eine Woche vor dem offiziellen Eröffnungstermin auf. Zunächst verkehrt die S9 ab dem 26. bis zum 28. Oktober im 20-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten. Ab 29. Oktober fahren beide Flughafen-S-Bahnlinien (S9 und S45) im Vollbetrieb – und dies jeweils im 20-Minuten-Takt. LM

## DB CARGO

# Letzte Uranzüge nach Amsterdam

Begleitet von einem Bölkow-Polizeihubschrauber und vielen Beamten auf dem Motorrad und im Streifenwagen fuhr DB-Cargo-Diesellok 232 668 am 14. September 2020 von Gronau nach Hagen-Vorhalle. Am Zughaken: GT 68687, bestehend aus insgesamt zwölf Rilns-Schiebepanwagen, die mit Fässern voller Uranhexafluorid beladen waren. Diese kamen aus der 1985 in Betrieb genommenen Urananreicherungsanlage von Urenco in Gronau. Ziel des Sonderzuges war der Westhafen von Amsterdam, wo die Fässer auf ein russisches Schiff umgeladen werden. Empfänger ist die russische Firma Rosatom, das die Fässer in Angarsk lagert.

Bis Februar 2020 fuhr die Benthheimer Eisenbahn (BE) mit ihrer D20 oder G2000 diese Züge. Nachdem die BE ihre Lizenz für DB-Gleise verloren hat (LM berichtete), übernahm DB Cargo diese Leistungen. Einmal im Monat befördert sie einen Zug mit Uranhexafluorid nach Hagen-Vorhalle. Von dort geht es weiter zum Rangierbahnhof Kijfhoek in den Niederlanden und schließlich zum Umschlag im Westhafen von Amsterdam. Die russischen Schiffe transportieren auch strahlendes Transportgut aus der britischen Urananreicherungsanlage in Capenhurst sowie „Restmüll“ von Urenco aus Almelo (Niederlande).

Der Transport am 14. September war der vorletzte aus einer Reihe von Fahrten, die aus einem im Mai 2019 abgeschlossenen Vertrag mit Rosatom über den Transport von 6.000 Tonnen Uranhexafluorid resultierten. Die DB-Cargo-Fuhre wirkt dabei wie ein Trojanisches Pferd: Weil die Waggons mit den roten Planen unauffällig sind, ist dieser Zug bei Atomgegnern in den Niederlanden kaum bekannt. Zuvor waren zwischen 1995 und 2009 strahlende Güter aus Gronau auf der Schiene abgefahren worden. Nach Protesten beunruhigter Bürger wurden die Transporte eingestellt. Güterzüge zwischen Gronau und Münster sind selten. Inzwischen können (Güter-)Züge aus Deutschland nicht mehr über Enschede hinaus weiterfahren, weil dort ein Prellbock den Weg versperrt. GF



**182 506 ist am 22. September 2020 zur Abnahme der Umrichteranlage Leutkirch als Testzug ST 94061 (Leutkirch – Kißlegg) bei Freiholz unterwegs. Ab Ende 2020 wird hier planmäßig elektrisch gefahren** DB AG

## AUSBAUSTRECKE MÜNCHEN – LINDAU

### Elektrischer Testbetrieb gestartet

Nachdem nach zweieinhalb Jahren Bauzeit die letzten Arbeiten an Gleisen und Oberleitungsanlagen der Ausbaustrecke München – Memmingen – Lindau abgeschlossen worden waren, begannen am 22. September 2020 Messfahrten für den elektrischen Betrieb. Zur Abnahme der Umrichteranlage von DB Energie in Leutkirch führte DB Systemtechnik Messfahrten zwischen Leutkirch und Aichstetten sowie Leutkirch und Kißlegg mit 182 506, 145 018, 145 044 und 145 023 durch. Im Zugverband befand sich auch 218 456, die für die Zuführung der Elloks aus Ulm benötigt wurde. „Wir wollen mit diesen ersten Fahrten messen, ob in den verschiedenen Streckenabschnitten ausreichend Spannung in der Bahn Oberleitung vorhanden ist“, erklärte ein Bahnsprecher. Ab Anfang Oktober 2020 sollten zudem Messfahrten für den Neigetechnikbetrieb und für die Oberleitung mit ETR 610 der SBB durchgeführt werden. AWA/LM

## SPNV IN MITTELDEUTSCHLAND

### Abellio fordert Nachschlag vom Land

Nachdem es vor Jahren in Bayern mit Agilis einen ähnlichen Fall gab, fordert nun mit Abellio Rail Mitteldeutschland erneut ein SPNV-Betreiber öffentlich Nachzahlungen von den Aufgabenträgern. Die Rede ist von einem zweistelligen Millionenbetrag pro Jahr, die der Betreiber der Netze Dieselnetz Sachsen-Anhalt Los A und B und Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz vom Land fordert. Bemerkenswert ist zum einen, dass es sich dabei um Bruttoverträge ohne Erlösrisiko handelt, und zum anderen, dass Abellio jeweils erheblich günstiger als die Konkurrenz geboten hat und sich somit die derzeitige Lage größtenteils selbst zuzuschreiben hat. Generell läuft das Geschäft für Abellio in Deutschland alles andere als zufriedenstellend: 2019 wurden 32,8 Millionen Euro Verlust gemacht. Ein großer Kostenblock dabei: Strafzahlungen wegen Schlechtleistung. AWA

## DEUTSCHLAND | NEWS

### Neues europäisches Trailerzug-Netz

Das britische Unternehmen Helrom hat damit begonnen ein Netz von Zugverbindungen für LKW-Sattelaufleger in Europa aufzubauen. Dank neuer Verladetechnologien können auf den Transportwagen auch nicht kranbare Aufleger transportiert werden und das Be- bzw. Entladen nimmt nur drei Minuten je Aufleger in Anspruch. Nur eine LKW-Zugmaschine sowie eine feste Ladefläche am Gleis sind erforderlich. Bis zu 40 Aufleger sollen je Zug transportiert werden. Im Juni startete Helrom zunächst einen Probezug zwischen dem Containerterminal in Wien-Freudenau und Duisburg. FFÖ

### Keolis-Rückzug in NRW

Keolis Deutschland (Marke „Eurobahn“) nimmt nicht an der aktuell laufenden Folgeausschreibung zum RE 13 „Maas-Wupper-Express“ Hamm – Düsseldorf – Eindhoven teil. Damit endet die Zeit auf der Linie für das stark gebeutelte SNCF-Tochterunternehmen im Dezember 2025. Noch Ende 2019 soll Keolis seinen Mitarbeitern mitgeteilt haben, dass die Bestandsnetze verteidigt werden sollen. Die DB plant hingegen, sich mit der Tochter Regionalverkehre Start Deutschland zu bewerben und hat hierfür Mehrsystemzüge ausgeschrieben. LM



Mit maximal 120 km/h rollten die beiden Grampetcargo-Ellok 1142 696 und 656 am 5. September 2020 mit dem Ganzzug 93074 bei Tallesbrunn über die schnurgerade Nordbahn Richtung Wien Markus Inderst

## WIEN NORDBAHNHOF – BRECLAV

# Ausbau zur Hochleistungsstrecke

Es klappt eine Lücke zwischen der Bedeutung der Bahnstrecke Wien – Břeclav und ihrem tatsächlichen Ausbaustand. Deshalb plant die ÖBB Infrastruktur GmbH nun die Ertüchtigung der wichtigen Verbindung in die Tschechische Republik. Bis zu 200 km/h schnell sollen die Züge ab 2028 fahren

Die 78 Kilometer lange Nordbahnstrecke von Wien Nordbahnhof nach Břeclav gilt als die älteste Bahnlinie Österreichs. 1837 begann mit ihrer Eröffnung das Zeitalter der Dampfeisenbahn im Kaiserreich. Heute gilt sie als Hauptverkehrsweg zwischen Österreich und der Tschechischen Republik, der mehr als 95 Prozent des gesamten Schienengüterverkehrs zwischen beiden Staaten aufnimmt.

### Schnurgrader Verlauf

Eine Besonderheit der Nordbahn ist ihr fast schnurgerader Verlauf auf den Teilstrecken Wien-Süßenbrunn – Gänserndorf, Weiskendorf – Angern sowie Angern – Hohenau. Diese bauliche Besonderheit eignete sich in der Vergangenheit ideal für Schnellfahrten; sogar DB-Fahrzeuge wie die 182 001 oder eine Vorserien-120 durften sich hier beweisen.

Aber auch der ÖBB-Taurus wurde bis zur Fertigstellung der Schnellfahrstrecken entlang der Westbahn hier entsprechenden Tests unterzogen.

Der Planverkehr erlaubt jedoch aufgrund zahlreicher Bahnübergänge und einer alten Fahrleitungsbauart nur gemächliche Fahrzeiten. Während die Schnellzüge im tschechischen Abschnitt bis zur Grenze mit bis zu 160 km/h verkehren dürfen, zuckeln sie in Österreich in der Regel mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h dahin. Nur zwischen Drösing und Stillfried sind auf einem 17,7 Kilometer langen Abschnitt Fahrten mit bis zu 140 km/h erlaubt.

### Ausbau bis 2028

Die ÖBB Infrastruktur AG plant deshalb in den kommenden sieben Jahren die technische Ertüchtigung der Strecke. Die

Nordbahn soll Hochleistungsstrecke werden. Nach Anpassung der Fahrleitungsanlagen und Umbau der Schienenwegkreuzungen soll der Abschnitt von Wien bis Angern für 160 km/h ertüchtigt werden, nördlich davon für 200 km/h.

### Übergänge verschwinden

Von 18 Eisenbahnkreuzungen sollen nach jetzigem Planungsstand elf durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden, die anderen sieben werden aufgelassen. Zudem ist der Bau von neuen Personendurchgängen sowie die barrierefreie Ausführung der Bahnsteiganlagen geplant. Überdies sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Der Baubeginn ist für 2022 vorgesehen. Die ÖBB wollen die Bauplanungen in den Anrainergemeinden mit Informationsveranstaltungen vorstellen. MI



Anlässlich einer Evaluierungsfahrt fährt 654 101/601 als SLP 95911 am 9. September 2020 bei Tattendorf nach Wiener Neustadt M. Leitner

## ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

### Erneut iLINT-Tests in Niederösterreich

Die ÖBB testen noch bis Ende November 2020 den Wasserstoff-Triebzug Coradia iLINT von Alstom. 654 101/601 wurde dafür angemietet. Erste Testfahrten hatten bereits ohne Fahrgäste am 3. und 4. Dezember 2019 mit 654 102 auf der Semmering- und Aspangbahn stattgefunden. Coronabedingt wurden geplante Versuche im Frühjahr unterbrochen und erst am 20. August 2020 mit 654 101 fortgesetzt. Der Triebzug ist während der Testphase in Wiener Neustadt stationiert und befährt von dort aus seit dem 12. September im Fahrgastbetrieb die umliegenden Strecken nach Wien Hbf, Puchberg am Schneeberg, Gutenstein und Aspang. In Wiener Neustadt wurde für den Testbetrieb eigens eine mobile Tankanlage errichtet. Bisher waren Wasserstoffzüge vor allem auf flachen Strecken in Norddeutschland und den Niederlanden im Einsatz. Die Testfahrten über anspruchsvoll trassierte, teils steigungsreiche Strecken im gebirgigen Süden von Niederösterreich stellen eine weitere Herausforderung für den Wasserstoffzug dar. MLE

## ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

### Rola-Begleitwagen mit Refit

Die Begleitwagen der der Rollenden Landstraße (RoLa) der ÖBB werden derzeit im TS-Werk St. Pölten im Rahmen von planmäßigen Ausbesserungsarbeiten modernisiert. Dabei wird der Innenraum neu gestaltet. Zudem fallen die Fahrzeuge durch die geänderte Lackierung in hellgrauer und verkehrsroter Farbgebung auf. Die roten Flächen sind als Parallelogramm umgesetzt und weisen die Schriftzüge „Rola“ und „Your Truck on Track“ auf. Indessen haben die ÖBB eine Markterkundung für neue Begleitwagen gestartet. Gesucht sind speziell ausgestattete Personenwagen mit Liegeabteilen für 28 Personen, Waschräumen und Küchenabteil. Sie sollen für den Einsatz mit 160 km/h (optional 200 km/h) in Deutschland, Österreich, Italien und Slowenien zugelassen sein. 2019 wurden laut Verkehrsbericht des Landes Tirol auf den RoLa-Relationen Wörgl – Brennersee und Wörgl – Trento über den Brenner insgesamt 124.873 LKW transportiert, 18.284 LKW weniger als 2018. AWA/MI/FFÖ

## ÖSTERREICH | NEWS

### Brücke wird erneuert

Mit Unterstützung von Bund und Land kann auf der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg noch im Herbst 2020 die Gitterbrücke in Bad Wimsbach-Neydharting erneuert werden. Die Baumaßnahme ist zentraler Bestandteil der Ertüchtigung der Strecke zu einer modernen Nahverkehrsachse. Die Arbeiten werden im Oktober und November 2020 vollzogen und erfordern teilweise Schienenersatzverkehr. Geplant und gesteuert wird das Vorhaben vom Streckenbetreiber Stern & Hafferl. GM

### Haager Lies wird zum Radweg umgebaut

Die rund 22 Kilometer lange ehemalige Bahnstrecke Lambach – Haag am Hausruck, die im Volksmund auch als „Haager Lies“ bekannt ist, wird zum Radweg. Darauf haben sich die sechs Anliegergemeinden Haag am Hausruck, Weibern, Gaspoltshofen, Bachmanning, Aichkirchen bei Lambach und Neukirchen bei Lambach geeinigt. JMÜ

### Tag der S-Bahn in Oberösterreich

Am 19. September 2020 wurde im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche in Oberösterreich der Tag der S-Bahn ausgerufen. Alle Linien der S-Bahn-Linien in Oberösterreich (S1 Linz Hbf – St. Valentin – Steyr – Garsten, S2 Linz Hbf – Wels, S3 Linz Hbf – Pregarten, S4 Linz Hbf – Kremsmünster – Kirchdorf und S5 Linz Hbf – Eferding) konnten an diesem Tag kostenlos genutzt werden. Im Dezember 2016 wurde die S-Bahn in Oberösterreich eingeführt. Seitdem stieg die Fahrgastzahl auf den Linien S1, S2, S3 und S4 bis ins Jahr 2019 um acht Prozent. Weitere Erweiterungen der S-Bahn sind geplant. JMÜ

### Land übernimmt Betrieb der Citybahn

Am 7. September 2020 übernahm das Land Niederösterreich die Betriebsführung der Citybahn Waidhofen von den ÖBB. Die Zentrale der Mariazellerbahn ist künftig für die Betriebsüberwachung zuständig. Die Citybahn fährt ab Dezember 2020 im Halbstundentakt und nur noch auf verkürzter Strecke bis zur Pestalozzistraße. FFÖ

## ÖSTERREICH | TICKER

**Vectron-Tests für 230 km/h**

Siemens unternimmt seit August 2020 in Österreich Versuchsfahrten mit Vectron-Eloks. Erprobt wird dabei der Einsatz der Loks mit 230 km/h; die derzeitige Höchstgeschwindigkeit beträgt 200 km/h. Hierfür werden die eigens umgebaute 193 780, Rh 1016 und ein ÖBB-Messwagen genutzt. AWA

**Koralmbahn-Bau südlich von Graz**

Im September 2020 starteten die Bauarbeiten an einem neuen Abschnitt der Koralmbahn südlich von Graz. Zwischen Feldkirchen und Weitendorf entsteht eine 13 Kilometer lange Neubaustrecke, die zu drei Kilometern in Tunneln oder im Trog verläuft. Der Rohbau steht bis 2023 an. Die Eröffnung soll 2025 stattfinden. Die Koralmbahn soll dann Graz mit Klagenfurt verbinden und die Fahrzeit von derzeit drei Stunden auf eine verkürzen. FFÖ

**Keine S-Bahn FLACH**

Die Bevölkerung Liechtensteins hat am 30. August 2020 bei einer Volksabstimmung gegen eine S-Bahn votiert. 62,3 Prozent der abgegebenen Stimmen lehnten den hierfür nötigen Ausbau der Strecke Feldkirch – Buchs ab. Der Abstimmung waren jahrelange gemeinsame Planungen und Abstimmungen zwischen Österreich, Schweiz und Liechtenstein vorausgegangen. Mit dem „Nein“ Liechtensteins ist die Umsetzung des Projektes nun aber völlig offen. Ein Fernverkehrshalt in Nendeln ist damit ebenfalls in weite Ferne gerückt. AWA

**4020 212 und 4020 301 sind am 15. September 2020 bei Göllersdorf als SB 29549 nach Wiener Neustadt Hbf unterwegs. Die Schnellbahn-Oldtimer sollen erst 2025 aus dem Dienst scheiden**

Manuel Leitner

## ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

## Spatenstich für Nightjet-Werkstätte

Die ÖBB haben am 21. August 2020 mit dem feierlichen Spatenstich den Bau einer 40 Millionen Euro teuren Instandhaltungshalle in Wien-Simmering eingeleitet. Sie wird zweigleisig und 235 Meter lang. In ihr sollen die neuen Nightjet-Zuggarnituren der ÖBB gewartet werden. Bislang sind 13 Einheiten bestellt. Zusätzlich wollen die ÖBB eine halbe Milliarde Euro in 20 weitere Züge investieren. AWA

## ÖBB-REIHE 4020

## Unverzichtbare Schnellbahnoldtimer

Rund 60 Triebzüge der Baureihe 4020 bilden noch immer das Rückgrat auf den Schnellbahnlinien S1, S3, S4, S40 und S80 im Raum Wien. Eigentlich hätten die betagten Schnellbahnoldtimer auf den Linien S3 und S4 inzwischen durch Talent-Triebwagen der Reihe 4024 abgelöst werden sollen, die in Vorarlberg ihrerseits durch fabrikneue Talent-3-Triebzüge ersetzt werden. Doch weil die neuen Züge für das Vorarlberger S-Bahn-Netz noch immer keine Zulassung erhalten haben, ändern sich die Pläne. Nun will man die Einsätze auf die Linien S1, S40 und S80 reduzieren und ab 2023 – sofern die ausgeschriebenen neuen Nahverkehrstriebwagen pünktlich eintreffen und zugelassen sind – mit nur noch etwa 15 Garnituren die Linien S4 (Pendler Stockerau – Absdorf-Hippersdorf – Tullnerfeld) und S40 bedienen. Die komplette Ausmusterung ist laut heutigen Planungsstand für 2024/2025 vorgesehen. Durch die Angebotsausweitung im Verkehrsverbund Ostregion (Umfang: rund 1,5 Millionen Zugkilometer) und die dafür fehlenden Triebzüge aus Vorarlberg sollen vorübergehend wieder einige Triebwagen der Reihe 4020 aus dem Stillstandsmanagement reaktiviert werden. Einige Fahrzeuge werden auch mit PZB 90 aufgewertet. Die Triebwagenreihe 4020 ist bei den ÖBB seit 1978 bei der Wiener Schnellbahn, in Vorarlberg, Tirol und in Oberösterreich im Einsatz. Nach über 40 Jahren nagt an den dreiteiligen Garnituren allerdings der Zahn der Zeit. Etwa die Hälfte der ursprünglich 120 Garnituren wurde bereits abgestellt. MLE



# NÄCHSTER HALT: Ausgabe 11



**Jeden  
Monat neu  
am Kiosk!**

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter  
[www.strassenbahnmagazin.de/abo](http://www.strassenbahnmagazin.de/abo)





Am 4. September 2020 durchfährt 193 518 mit dem ersten Güterzug von SBB Cargo International (Containerzug 40875) den soeben feierlich eröffneten Ceneri-Basistunnel

Dario Häusermann/SBB CFF FFS

## NEAT-ALPENTRANSVERSALE

# Ceneri-Basistunnel eröffnet

Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnel am 4. September 2020 ist die Flachbahn durch die Schweizer Alpen vollendet. Im Probebetrieb fahren nun Güterzüge durch das 15,4 Kilometer lange Bauwerk im Tessin. Im Dezember 2020 wird auch der fahrplanmäßige Betrieb aufgenommen

Mit der am 4. September 2020 gefeierten Eröffnung des 15,4 Kilometer langen Ceneri-Basistunnels, der von Camorino bei Bellinzona nach Vezia bei Lugano führt, hat die Schweiz die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) vollendet. Der erste Zug

war der von SBB Cargo International mit einem Vectron gefahrene Containerzug 40875. Zuvor ging in der Nacht auf den 1. September der Tunnel von der Erstellerin AlpTransit Gotthard AG an die SBB als Betreiberin über. Knapp drei Wochen zuvor hatte

das Bundesamt für Verkehr (BAV) den SBB die Bewilligung für den im September gestarteten Probebetrieb mit 4.000 bis 5.000 kommerziellen Güter- und Personenzügen erteilt. Der reguläre Betrieb beginnt dann mit dem kommenden Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020.

**Auch der Fernverkehr nimmt künftig den Weg durch den Tunnel. Die Ceneri-Bergstrecke bleibt aber weiter bestehen**

SBB CFF FFS



## Mehr Kapazität

Mit dem Ceneri-Basistunnel kann die Güterzuglänge auf 750 Meter und das Zuggewicht auf 2.000 beziehungsweise 2.100 Tonnen ohne Vorspann- und Schubdienste gesteigert werden. Zudem ermöglicht der Tunnel ein ausgeweitetes Regionalverkehrsnetz im Tessin mit neuen RE-Direktverbindungen Locarno – Lugano mit Reisezeiten von nur noch 22 statt 55 Minuten. Die Kapazität des Tunnels liegt bei vier Güter- und sechs Personenzügen je Stunde. AWA/FFÖ



**Die Zeit der Meterspurzüge zur Cailler-Schokoladenfabrik in Broc-Fabrique neigt sich dem Ende entgegen. Die Vorarbeiten zur Umspurung der Strecke laufen (Foto in Broc-Fabrique, 4. Juni 2015)** Florian Dürr

## FREIBURGISCHE VERKEHRSBETRIEBE

### Umspurung nach Broc-Fabrique

Die Freiburgischen Verkehrsbetriebe (TPF) haben am 15. Juni 2020 mit den Bauarbeiten zur Umspurung ihrer Strecke zwischen Bulle und Broc-Fabrique begonnen. Zunächst wurden an der Meterspurstrecke Aufschüttungsarbeiten am Damm vorgenommen. Erst im April 2021 starten die Arbeiten am Oberbau, um die Linie Ende 2022 in Normalspur in Betrieb zu nehmen.

FFÖ

## SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN

### Nightjet-Netzausweitung ab 2021

Am 15. September 2020 stellten SBB und ÖBB offiziell ihre Pläne zum Ausbau des Nightjet-Netzes vor (siehe auch LM 10/2020). In einem ersten Schritt ab Dezember 2021 wird der neue Zug Zürich – Basel – Köln – Amsterdam eingeführt, der mit gemieteten Wagen von RDC gefahren wird, da die 13 neuen Nightjet-Wagen erst ab 2022 in den Einsatz gehen. Ab dem Fahrplan 2023 planen die beiden Bahnen zudem die Trennung des Flügelzuges Zürich – Basel – Hildesheim – Hamburg/Berlin zur Kapazitätserweiterung. Ab diesem Zeitpunkt soll der Hamburger Zugteil eigenständig fahren, während ein neuer Zug Wagen nach Berlin und Dresden – Prag führen wird. Die Zugteilung/-vereinigung erfolgt in Leipzig. Noch in Abstimmung befinden sich die geplanten Linien Zürich – Bern – Brig – Rom und Zürich – Genf – Barcelona. Finanziert wird das neue defizitäre Angebot aus dem Klimafonds der SBB.

AWA

## HAFENBAHN BASEL

### Südanbindung nach Muttenz fertig

Nach drei Jahren Bauzeit wurde Ende August 2020 eine neue Gleisverbindung zu den Häfen Birsfelden und Muttenz bei Basel in Betrieb genommen. Die sogenannte Südanbindung bindet die Hafenanlagen direkt an den Rangierbahnhof Muttenz an und ergänzt die bestehende Gleisverbindung.

FFÖ

## SCHWEIZ | NEWS

### Le Locle – Les Brenets: Einstellung in 2025

Die von der Transports Publics Neuchâtelois betriebene Meterspurstrecke Le Locle – Les Brenets soll eingestellt werden. Stattdessen soll die Strecke künftig mit Elektrobussen betrieben werden, die auch einen Teil der Bahntrasse befahren.

AWA

### Litzirüti – Arosa gesperrt

Für die Sanierung des Arosertunnels ist der Abschnitt Litzirüti – Arosa der RhB noch bis zum 29. November 2020 gesperrt. Eine weitere Sperrung ist von April bis November 2021 geplant.

FFÖ

### BLS AG: EW III nur noch bis 2021 in Betrieb

Die Einheitswagen III, ehemalige Swiss-Express-Wagen der SBB, sollen nach den Plänen der BLS AG nur noch bis Dezember 2021 im Einsatz bleiben. Dann steht der Ersatz durch neue FLIRT-Triebzüge an. Rund 50 EW III sind aktuell noch in Betrieb und verkehren regulär auf den RE-Linien Bern – La Chaux-de-Fonds und Interlaken Ost – Spiez – Zweisimmen.

FFÖ

**Die EW III der BLS stehen vor der Ablösung**  
BLS



### BLS: FLIRT-Rollout

Am 9. September 2020 haben Stadler und die BLS den ersten von 58 FLIRT für die BLS präsentiert. Im Rahmen des Rollouts wurden die neuen Züge auf den Namen MIKA getauft. Einsatzstart ist 2021.

AWA

### Chaos in Bern

Eine abgerissene Fahrleitung zwischen Bern und Bern Wankdorf hat den Ost-West-Verkehr am 2. Oktober 2020 massiv behindert. Ein ICE (IC61 Basel – Interlaken) war bei der Ausfahrt aus dem Berner Hauptbahnhof mit abgerissenen Stromabnehmer liegengeblieben. Dadurch kam es bis zum Abend zu Behinderungen.

LM



Ein neuer Farbtupfer in der Vectron-Flotte von RegioJet ist die zuvor an Rail Force One vermietete MRCE-193 627. Am 16. August 2020 steht sie in Praha hl.n. mit Ex 1041 nach Bratislava hl.st. Johannes Mühle

## TSCHECHIEN

# RegioJet expandiert international

Das tschechische Unternehmen RegioJet lässt sich von der Covid-19-Pandemie nicht stoppen. Während andere private Fernverkehrsanbieter die Expansion erstmalig auf Eis legen, befinden sich die „Gelben“ mitten in den Planungen zum Netzausbau abseits des tschechischen Heimatmarktes

Das tschechische Bahnunternehmen RegioJet expandiert weiter ins Ausland. Seit 31. Juli 2020 fährt RegioJet im Rahmen der Verlängerung der Züge Prag – Wien nach Budapest (LM 10/2020). Bereits im Dezember 2020 soll – ebenfalls ab Wien – eine weitere osteuropäische Hauptstadt hinzukommen: Ein Nachtzug mit Zugteilen aus Prag und Wien/Bratislava soll dann nach Warschau und Przemyśl an der polnisch-ukrainischen Grenze fahren. In Bohumín findet die Zugvereinigung und -trennung statt. In Polen hat RegioJet bereits eine Lizenz und möchte ebenfalls ab Dezember 2020 zwei Zugpaare zwischen Warschau und Krakau fahren.

Für den in diesem Jahr kurzfristig eingeführten Nachtzug Prag – Rijeka, der tschechische Bürger zum Urlaub nach Kroatien bringen sollte, endete die verlängerte Saison am 27. Sep-

tember. Der Zug wurde sehr gut angenommen. Laut RegioJet lag der durchschnittliche Besetzungsgrad bei mehr als 90 Prozent bei einer Kapazität von 500 bis 560 Reisenden. Über eine halbe Million Tschechen verbrachten laut kroatischem Tourismusverband den Sommerurlaub in Kroatien, somit nutzten sechs Prozent die RegioJet-Züge zur An- und Abreise. Da sich der Betrieb auch wirtschaftlich lohnte, arbeitet RegioJet bereits an einer Fortführung des Angebots.

## Wagen der DB erworben

Um die Mehrverkehre abdecken zu können, hat sich RegioJet erneut bei DB Fernverkehr bedient: Neben weiteren ehemaligen 1. Klasse-Wagen der Gattung Apmz (LM berichtete) hat sich das Unternehmen einige Ex-CNL-Liegewagen mit Radabteil (BDcm) für den Einsatz nach Rijeka und Košice gesichert.

Im slowakischen Regionalverkehr musste RegioJet hingegen einen Rückschlag hinnehmen. Auf der Strecke Bratislava – Komárno schaffte die slowakische RegioJet-Tochter innerhalb von neun Jahren eine Ver fünffachung der Fahrgastzahlen auf rund vier Millionen Reisende. Zwischendurch wurde das Unternehmen Opfer seines eigenen Erfolgs, glich dies aber durch den Einsatz von bei DB Regio erworbenen 628 und Doppelstockzügen wieder aus.

In einer diskussionswürdigen Ausschreibung, deren Ergebnis das slowakische Verkehrsministerium Ende September 2020 bekannt gab, verlor RegioJet nun gegen die ZSSK und die österreichischen ÖBB. Diese werden für zwei Jahre Dieselloks (ÖBB-2016 und ZSSK-754) mit einem bunten Mix an Reisezugwagen sowie Dieseltriebzüge der Baureihe 840 einsetzen. AWA



**Eurostar (Foto: Triebzug 3108 am 15. August 2020 in der Londoner Waterloo Station) leidet unter Fahrgastrückgängen** McPhoto-Pater/dpa

## FRANKREICH/GROSSBRITANNIEN

### Eurostar erheblich in Bedrängnis

Durch die Covid-19-Pandemie ist der grenzüberschreitende Verkehr des Bahnunternehmens Eurostar durch den Ärmelkanaltunnel in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten gerutscht. Zwischen März und Mai 2020 gingen die Fahrgastzahlen gegen null – nur noch ein tägliches Zugpaar wurde angeboten. Nach einer kurzen Erholung sorgte Mitte August eine Anordnung seitens Großbritanniens, die Einreisenden aus Frankreich, Belgien und den Niederlanden eine zweiwöchige Quarantäne vorschreibt, abermals für einen Einbruch der Fahrgastzahlen. Liquiditätsprobleme sind nun die Folge, weshalb zurzeit Verhandlungen mit den Banken des Unternehmens zwecks Umschuldung laufen.

FFÖ

## NORWEGEN

### Milliarden für 254 neue Züge

Norske tog will bis 2033 insgesamt 254 neue Züge beschaffen. Die staatliche Aktiengesellschaft war im April 2017 aus dem NSB-Konzern (heute Vy) herausgelöst worden und hat das rollende Material für den Personenverkehr übernommen. Von den 254 Neufahrzeugen sollen 187 ältere Züge ersetzen. Weitere 67 Züge sind nach Angaben von Vy erforderlich, um das Fahrgast-Wachstum abzudecken. Derzeit läuft die Ausschreibung für neue Lokalzüge. Zunächst sollen 30 Einheiten bestellt werden. Außerdem besteht eine Option auf 170 weitere Züge. Vy will zugunsten von nur noch drei verschiedene Zugtypen nach Angaben der Zeitung Aftenposten Elloks der Baureihe EL 18, Dieselloks der Baureihe Di4, Elektrotriebzüge der Baureihen BM 69, BM70, BM 72, BM73 sowie die Dieselloks BM93 und BM 92 vollständig ausmustern.

RHZ

**Neue Regionalzüge sollen in Norwegen betagte BM 69 (Foto mit 69662 in Oslo Sentralstasjon, 2016) mittelfristig ersetzen** Richard Holtz



## WELTWEIT | NEWS

### Polen: Bauarbeiten an der Ölbahn

Der Eisenbahnverkehr zwischen Kostrzyn und Barnowko ist seit September und bis voraussichtlich Ende November 2020 eingestellt. Grund sind Gleisbauarbeiten und die Erneuerung einer Blechträgerbrücke zwischen Kresnica-Sarbinowo und Cychry. Das Bahnunternehmen ORKOL befördert regelmäßig Ölzüge aus Barnowko über diese Strecke (siehe LM 10/2020). DG

### Dänemark: Anbindung des Flughafens Aalborg

Die Bahnverbindung zum Flughafen Aalborg wurde Mitte September von ersten Testfahrten frequentiert. Die rund drei Kilometer lange Strecke führt von Lindholm zum Flughafen. Sie soll derzeitigen Planungen zufolge im Dezember 2020 in Betrieb gehen. JMÜ

### Russland: Wieder Züge nach Murmansk

In Russland ist Ende Mai 2020 im Verlauf der Bahnstrecke nach Murmansk aufgrund starken Schmelzwassers eine Brücke eingestürzt. Die Hafen- und Großstadt war danach nicht mehr auf dem üblichen Schienenweg erreichbar. Innerhalb kürzester Zeit wurde deshalb eine sechs Kilometer lange Umfahrstrecke errichtet und der Zugverkehr wieder aufgenommen. FFÖ

### DSB: Erste Vectron

Die ersten drei Vectron für die dänische Staatsbahn DSB sind fertig. Vom 13. auf den 14. September 2020 überführte RailAdventure EB 3201 – 3203 nach Dänemark. Am 15. September wurde die Dänemark-Zulassung erteilt. Die letztendlich 20 Maschinen werden vor allem im Regionalverkehr mit Doppelstockwagen und im Fernverkehr zwischen Dänemark und Deutschland zum Einsatz kommen. AWA

### NS: Vectron für Nightjet

Am 15. September 2020 starteten die Testfahrten für die Verlängerung eines bislang in Düsseldorf endenden Nightjet nach Amsterdam ab 13. Dezember 2020. Hierfür mieten die Niederländischen Eisenbahnen NS nun bei ELL Vectron-Elloks. Bei den Tests kam 193 766 zum Einsatz. AWA



**Sybic mit schwarzer Front: BB 26158 R schiebt TER 35023 Nancy – Strasbourg am 20. Juli 2020 bei Arzwiller, wo der Rhein-Marne-Kanal parallel zur Eisenbahnstrecke führt, durch die Vogesen**

Joachim Bertsch

## WELTWEIT | TICKER

### Großbritannien: Neuer Aventura für West Midlands Trains

Im Rahmen einer kleinen Feier wurde im September der erste fertiggestellte Triebzug der Reihe 730/0 im Bombardier-Werk in Derby vorgestellt. Die neuen Züge verfügen über automatisierte Klimaanlage, kostenloses WLAN, Stromversorgung und USB-Anschlüsse sowie Plätze für Rollstühle und Fahrräder.

JMÜ

### Frecciarossa 1000 für Spanien

Hitachi Rail und Bombardier werden für den Einsatz in Spanien 23 neue Frecciarossa 1000 bauen. Diese sollen ab März 2022 im spanischen Hochgeschwindigkeitsverkehr vom Konsortium ILSA (Trenitalia und Air Nostrum) auf den Strecken Madrid – Barcelona, Madrid – Valencia/Alicante und Madrid – Malaga/Sevilla eingesetzt werden.

AWA

### NS baut Strecken aus

Die Niederländischen Eisenbahnen NS arbeiten zurzeit an einer Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf den Strecken Richtung Belgien und Deutschland. Ab 2024 sollen auf den Relationen nach Berlin und Brüssel schnellere Züge eingesetzt werden, weshalb auch infrastrukturseitig Maßnahmen für kürzere Reisezeiten anvisiert werden, worunter auch die teilweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h fällt. Nach Berlin und Brüssel soll jeweils eine halbe Stunde Fahrzeit gewonnen werden.

FFÖ

## FRANKREICH

### Sybic mit schwarzer Front

Die Sybic-Universallokomotive BB 26000 der SNCF ist in einer weiteren Lackierungsvariante unterwegs. Die Region „Grand Est“ setzt künftig 20 Loks dieses Typs vorwiegend im Regionalverkehr ein. Dafür wurden sechs weitere Lokomotiven in die Region verlegt und werden nach und nach mit schwarzem Lack auf den Schrägen der Front versehen. Bei den bereits vorhandenen 14 Maschinen ist dieser Teil blau lackiert. Die neuen Maschinen werden nach und nach im Werk Nevers neu lackiert und mit einer zeitmultiplexen Wendezugsteuerung ausgestattet, worauf auch das „R“ (für „Réversibilité“) hinter der Loknummer hinweist. Der Einsatz der Maschinen der Region Grand Est erfolgt hauptsächlich vor TER-Zügen der Relation Nancy – Strasbourg – Basel. Der SNCF-Sybic-Bestand ist im Wandel: Stand September 2020 sind von 234 gelieferten Maschinen noch 165 im Einsatzbestand. Loks in der ursprünglichen orange-grauen Lackierung (noch 34 Stück, ausschließlich im Güterzugdienst) werden durch Revisionen und Ausmusterungen mehr und mehr zur Rarität.

JBE

## SCHWEDEN

### Direkter Fischzug Narvik – Malmö

Nach einigen Probeläufen soll im Herbst 2020 der wöchentliche, später tägliche Betrieb eines direkten Güterzuges zwischen Narvik und Malmö beginnen. Durch die neue Direktverbindung wird sich die Transportzeit, vor allem für Fisch, erheblich verkürzen. Bisher verkehrten die entsprechenden Fischzüge von Narvik nach Oslo, wo die Fracht umgeschlagen wurde. Für den Export nach Kontinentaleuropa bietet sich Malmö als neuer und zusätzlicher Umschlagpunkt hingegen besser an. Der Fischzug nach Malmö soll zusätzlich zu den Zügen der Relation Narvik – Oslo verkehren, da das Frachtaufkommen an Meeresfrüchten für den Export stark steigt. Aufgrund fehlender Fracht nimmt der Güterzug auf seiner Rückleistung von Malmö nach Narvik einen Umweg über Oslo in Kauf.

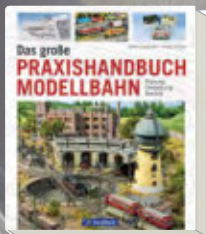
FFÖ

# OHNE BAHN- BETRIEBSWERK GEHT NICHTS!

NEU

Detaillierte Luftaufnahmen zeigen die Betriebswerke und Ausbesserungswerke in ungeahnter Genauigkeit. Der verblüffende Blick von oben wird genial ergänzt durch ausgewählte historische Aufnahmen sowie Gleispläne. So wird auch so mancher Vergleich zwischen einst und jetzt ermöglicht. Nicht nur Bahnfans haben ihre wahre Freude. Auch Modellbahner können viele Anregungen entnehmen.

192 Seiten · ca. 200 Abb.  
ISBN 978-3-96453-274-9  
€ (D) 45,-



Weitere Eisenbahntitel finden Sie unter [WWW.GERAMOND.DE](http://WWW.GERAMOND.DE)



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**  
ODER DIREKT UNTER [GERAMOND.DE](http://GERAMOND.DE) \*

\* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

 **GeraMond**

## MUSEUM | TICKER

**99 568 zu Gast in Österreich**

Im September 2020 war die sächsische IV K 99 568 des Partnervereins IG Preßnitztalbahn e.V. zu Gast beim Verein Österreichische Gesellschaft für Lokalbahn (ÖGLB). Dieser betreibt seit 30 Jahren die erhalten gebliebene Bergstrecke der Ybbstalbahn Kienberg-Gaming – Lunz am See. Anlässlich dieses Jubiläums bespannte die Gastlok an allen vier September-Wochenenden den „Ötscherland-Express“. AWA

**Ballenberg Dampfbahn 2020 ohne weitere Fahrten**

Die Ballenberg Dampfbahn plant im Jahr 2020 keine Fahrten mehr mit ihren historischen Zügen durchzuführen. Aufgrund der aktuellen Corona-Situation und den dadurch im Rückstand stehenden Arbeiten habe man sich zu diesem Schritt entschieden. Der Verein Ballenberg Dampfbahn führt regelmäßig mit eigenen Dampfloks und Personenzügen historische Züge auf dem meterspurigen Netz der Brünigbahn und Meiringen-Innertkirchen-Bahn. FFÖ

**HSB planen Wasserstoff-Dampfloks**

Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) wollen ab 2025 eine mit Wasserstoff statt Kohle betriebene Dampfloks einsetzen. Eine Machbarkeitsstudie soll im März 2021 vorliegen. AWA

**Muldentalbahn Glauchau – Rochlitz vor dem Aus**

Noch vor wenigen Monaten verkündete die MB Muldentalbahntrasse Invest als neuer Eigentümer des rund 37 Kilometer langen Muldentalbahn-Abschnitts Glauchau – Rochlitz, auf der stillgelegten Strecke perspektivisch Ferkeltaxen einsetzen zu wollen. Auch die Schienentrabifahrten der Sächsischen Eisenbahnfreunde sollten weiterhin erhalten bleiben. Nachdem der Streckeneigentümer den Pachtvertrag für den Schienentrabi überraschend zum 31. Oktober 2020 kündigte, ist nun auch die Zukunft der Trasse ungewiss. Das Unternehmen bietet seit Kurzem verschiedene Abschnitte der Strecke zum Verkauf an. AWA

**DB Museum: 103 245 zurück in Koblenz-Lützel**

Mit mehreren Monaten Verspätung verließ 103 245 des DB Museums nach Abschluss der Restarbeiten nach der Hauptuntersuchung am 20. August 2020 das Werk Dessau. Als Tzfz 5464 ging es zurück ins Museum Koblenz-Lützel. AWA



**Am 12. September 2020 pendelt der gut ausgelastete 772 342 des Lausitzer Dampfloks Clubs zwischen Luckau und Lübben** H. Kreschinski

**DBV FÖRDERVEREIN NIEDERLAUSITZER EISENBAHN****Fahrten Lübben – Luckau**

Seit 9. September 2020 kann der Teilabschnitt Lübben – Luckau der Niederlausitzer Eisenbahn nach jahrelanger Pause und erfolgreicher Abnahme durch die Aufsichtsbehörde wieder im Museumsbahnbetrieb befahren werden. Die Strecke ist die Heimatstrecke des DBV Fördervereins Niederlausitzer Eisenbahn e.V., die Infrastruktur gehört der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE). Bereits drei Tage später, am 12. September, wurden mit dem vom Lausitzer Dampfloks Club e.V. eingesetzten verkehrsroten 772 342 Pendelfahrten durchgeführt, die restlos ausverkauft waren. Der Verein plant bereits weitere Fahrtage. AWA

**WINDBERGBAHN E.V.****Teilstrecke wieder befahrbar**

Am 5. und 6. September 2020 hat der Windbergbahn e.V. einen Sonderzugbetrieb auf einem Teilstück der Strecke Freital Ost – Pösendorf aufgenommen. Damit hat sich der Verein im Jahr seines 40-jährigen Bestehens wohl vorerst sein schönstes Geschenk selbst gemacht. Aktuell kann vom Bahnhof Dresden-Gittersee (Streckenkilometer 5,6) aus Richtung Freital bis kurz vor dem Bahnübergang Bannewitzer Straße (km 3,5) gefahren werden. Damit ist die Windbergbahn, die als die erste deutsche Gebirgsbahn (erbaut 1856) gilt, auf rund zwei Kilometern wieder befahrbar. Gefahren wurden die Sonderzüge in Sandwich-Kombination mit den Loks Kö 4500 dem original Windberg-Aussichtswagen Dresden 70 252 der Wagengattung C sowie der Kleinlok 323 270. FH

**Wieder Züge auf der Windbergbahn: Kö 4500 erreicht mit einem Sonderzug am 6. September 2020 Dresden-Gittersee**

Frank Heilmann





Anlässlich des 120. Geburtstages der Waldviertler Schmalspurbahn bespannte die nach einer Aufarbeitung wieder einsatzfähige Diesellok 2091.02 den Museumszug Wackelstein-Express

WSV

## WALDVIERTLER SCHMALSPURBAHNVEREIN

### 2091.02 fährt wieder

Nach mehrjähriger Abstellung und umfangreichen Reparaturarbeiten ist die Diesellok 2091.02 (Baujahr 1936) wieder einsatzfähig. Die liebevoll aufgearbeitete Lokomotive steht nun als Reserve für den Museumszug Wackelstein-Express zur Verfügung und kommt bei besonderen Anlässen zum Einsatz. Für die Aufarbeitung des zweiten Fahrmotors läuft eine Spendenaktion. Auch die rote 2091.09 erhielt im Frühjahr 2020 eine umfangreiche Neulackierung, die sie in den Zustand der Auslieferung nach dem Umbau im Jahr 1980 zurückversetzte. An der 2092.04 wird ebenfalls fleißig gearbeitet, die optische Aufarbeitung und die Sanierung des Fahrwerks sind bereits abgeschlossen. Nun folgt die Aufarbeitung des Fahrmotors. PGL

## DEPOT UND SCHIENENFAHRZEUGE KOBLENZ

### Re 4/4 II von SBB Cargo erworben

SBB Cargo hat Re 4/4 II 11173 an den Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF) verkauft. Die Überführung nach Koblenz erfolgte am 15. August 2020. Beim DSF ergänzt die Lok den bestehenden Schnellzug aus den 70er- und 80er-Jahren bestehend aus Einheitswagen I sowie dem Post- und Gepäcksteuerwagen DZt 911. Die rot lackierte Maschine war zuletzt abgestellt und als strategische Reserve vorgehalten. Kurz vor der geplanten Außerbetriebnahme am 25. Juli 2020 ging sie noch einmal in den Dienst. Re 4/4 II 11173 befindet sich noch nahezu im Originalzustand. Da die Klimaanlage nie nachgerüstet wurde, kann man die Lok vollständig in ihr tannengrünes ursprüngliches Erscheinungsbild zurückversetzen. Dabei erhält sie auch statt der rechteckigen Scheinwerfer wieder die originalen runden Stirnlampen. AWA

## TERMINE

01.11.2020

### Prignitzer Kleinbahnmuseum

Der „Pollo“ bietet drei Pendelfahrten von Mesendorf nach Lindenberg mit Diesellok. Info: [www.pollo.de](http://www.pollo.de)

08.11.2020

### Grünkohlexpress im Extertal

Vier Stunden kulinarisches Vergnügen hinter V 65 auf der Fahrt von Bösingfeld nach Dörentrup Info: [www.extertalbahn.de](http://www.extertalbahn.de)

15.11.2020

### Museumsbahn Schönheide

Die Schmalspurbahn lädt zu Herbstfahrten mit Dampf ins Erzgebirge. Info: [www.museumsbahn-schoenheide.de](http://www.museumsbahn-schoenheide.de)

20.11.2020

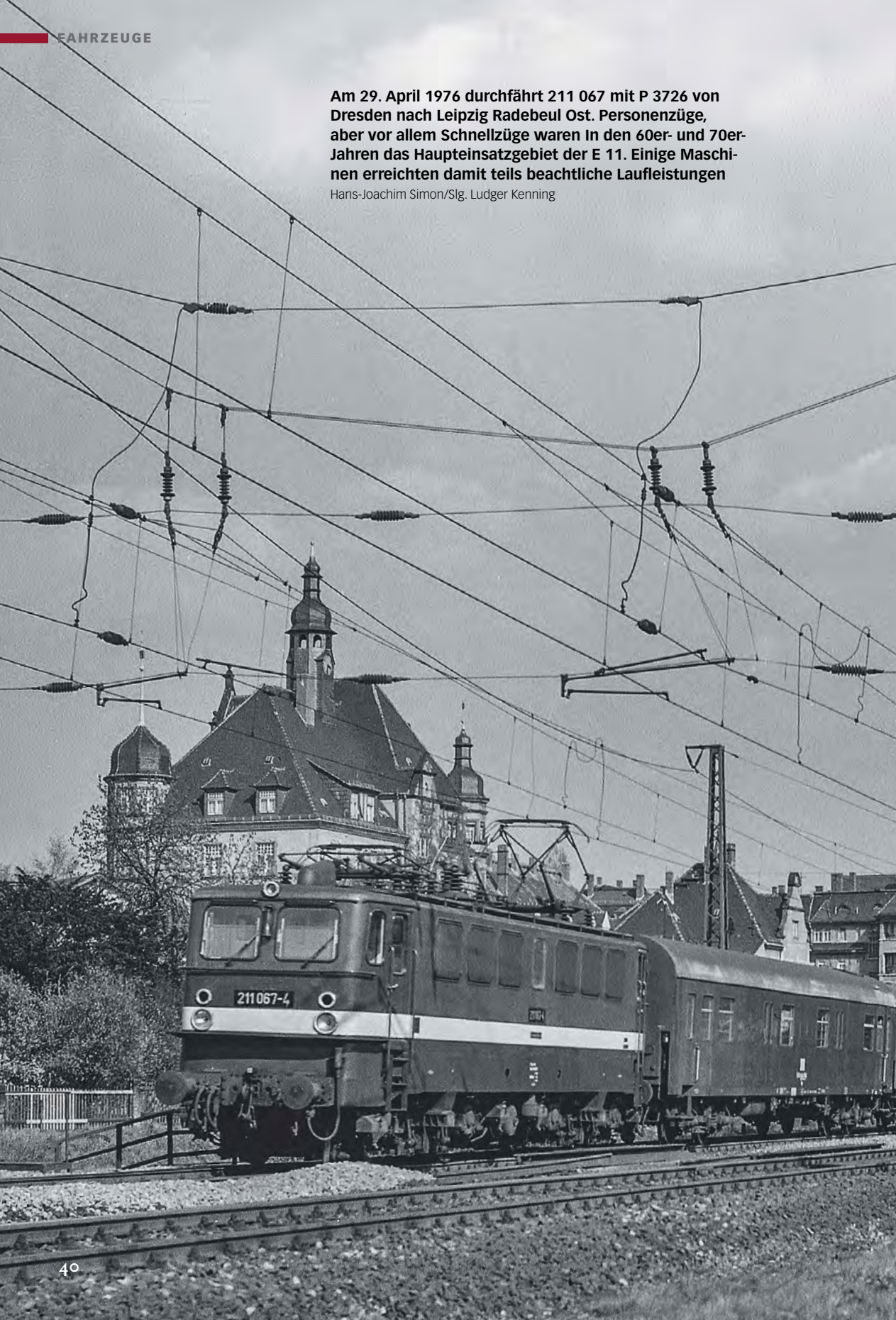
### Ilztalbahn

Schienenbussonderfahrt von Passau nach Freyung mit zahlreichen Fotohalten auf der reizvollen Bayerwaldstrecke. Info: [www.dgeg.de](http://www.dgeg.de)

29.11.2020

### Pingel-Anton

78 468 und der Nikolaus pendeln dreimal zwischen Osnabrück und Mettingen. Info: [www.eisenbahn-tradition.de](http://www.eisenbahn-tradition.de)



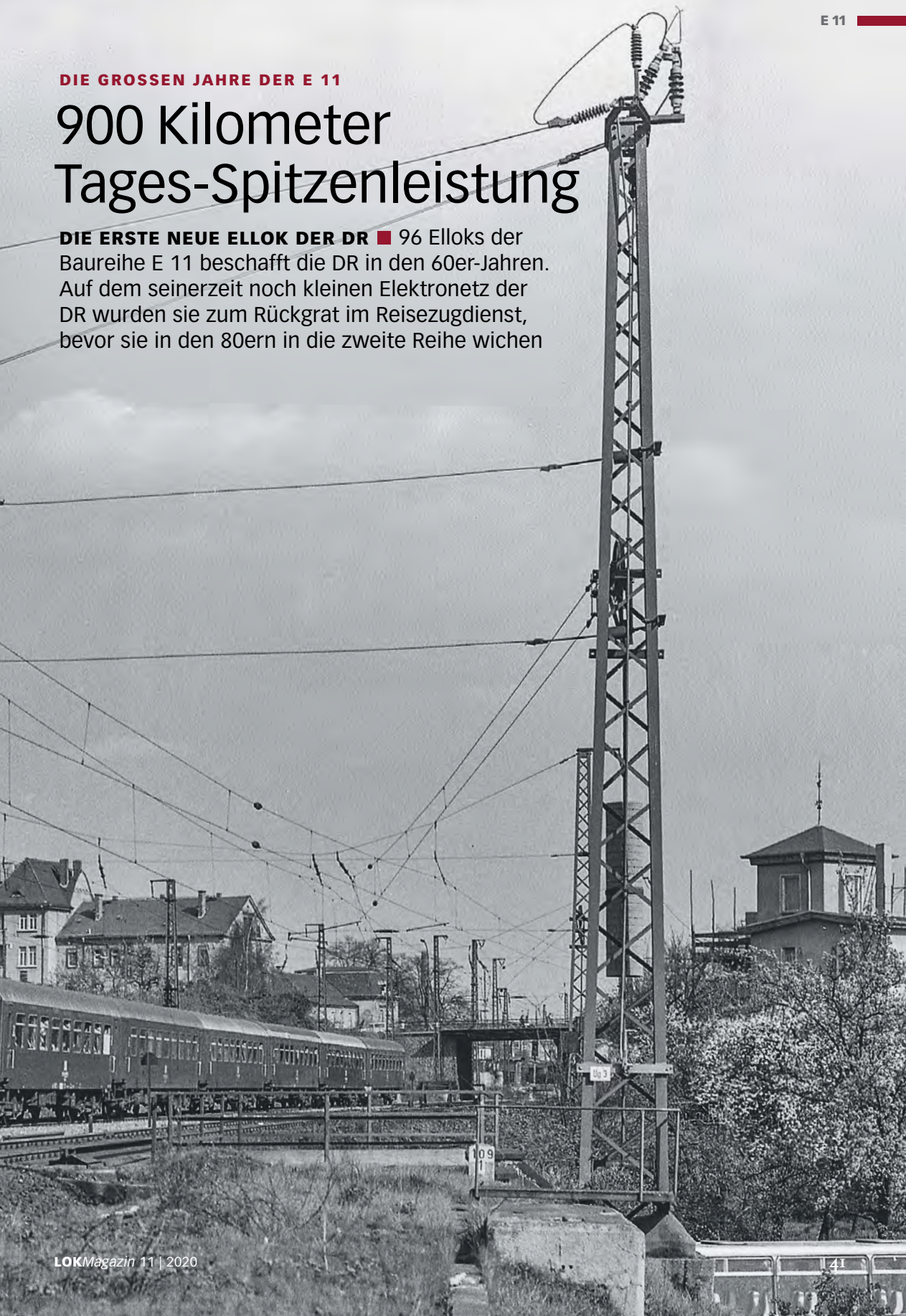
**Am 29. April 1976 durchfährt 211 067 mit P 3726 von Dresden nach Leipzig Radebeul Ost. Personenzüge, aber vor allem Schnellzüge waren in den 60er- und 70er-Jahren das Haupteinsatzgebiet der E 11. Einige Maschinen erreichten damit teils beachtliche Laufleistungen**

Hans-Joachim Simon/Slg. Ludger Kenning

DIE GROSSEN JAHRE DER E 11

# 900 Kilometer Tages-Spitzenleistung

**DIE ERSTE NEUE ELLOK DER DR** ■ 96 Elloks der Baureihe E 11 beschafft die DR in den 60er-Jahren. Auf dem seinerzeit noch kleinen Elektronetz der DR wurden sie zum Rückgrat im Reisezugdienst, bevor sie in den 80ern in die zweite Reihe wichen





**Hellgraues Dach, dunkelgrüner Lokkasten, schwarzer Rahmen und rotes Fahrwerk: E 11 002 in Dessau im Jahr 1961. Die Lüftergitter liegen noch waagerecht bei E 11 001 und 002**

Karlheinz Leyer/Archiv Frank Leyer

**I**n den Wirren der Nachkriegsjahre war lange nicht klar, wie es mit dem elektrischen Zugbetrieb in Mitteldeutschland weitergehen wird. Die Besatzungsmacht hatte 1946 sämtliche Fahrleitungsanlagen demontieren lassen und die Elloks in die Sowjetunion abtransportiert.

Als man im Jahr 1955 wieder mit dem elektrischen Betrieb begann, nutzte man zunächst die mühsam wieder hergerichteten und im Ausbesserungswerk Dessau aufgearbeiteten Triebfahrzeuge aus der Vorkriegszeit. Das waren Lokomotiven der Baureihen E 44, E 94, E 04; später auch die noch in geringen Stückzahlen vorhandenen E 17, E 18 und E 95.

### Vorerst nichts Neues

Während man bei der Deutschen Bundesbahn bereits in großem Stile neue elektrische Lokomotiven beschaffen konnte, traf man zwischen Magdeburg, Halle, Dessau und Leipzig ausschließlich Altbaueloks an. Selbst die Aufarbeitung von zehn Loks der Baureihe E 77 mit Stangenantrieb oder von Einzelgängern wie der E 05 oder E 21 wurde in Ermangelung neuer elektrischer Typen in Angriff genommen.

Mit Beginn der sechziger Jahre trieb man die Elektrifizierung bei der DR weiter voran und brauchte dazu weitere elektrische Triebfahrzeuge.

Nun kam man zwangsläufig an der Beschaffung neuer Elloks nicht vorbei.

Relativ schnell sollte eine vierachsige Drehgestelllok ähnlich der bundesdeutschen E 10 entstehen. Bereits Anfang der fünfziger Jahre hatte LEW in Hennigsdorf, die frühere AEG-Lokfabrik, eine vierachsige Reisezuglok für die polnische Staatsbahn konstruiert und davon 25 Stück als EU 04 an die PKP ausgeliefert. Damit hatte man erste Erfah-

■ **Ursprünglich sollte die E 11 bis zu 140 km/h laufen können, was aber konstruktiv nicht gelang**

rungen bei der Konstruktion und Fertigung relativ moderner Fahrzeuge sammeln können.

Folgerichtig wurde begonnen, ein neues Triebfahrzeug zu konzipieren, welches mit den technischen Möglichkeiten der DDR-Industrie zu fertigen war. Mit der E 11 entstand eine vierachsige Drehgestellbauart, die für eine Dauerleistung knapp unter 3.000 kW und für 140 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt war.

Der von LEW Hennigsdorf entwickelte Gummi-Kegelringfederantrieb kam leider nicht zur Einbaureife, sodass die Serienloks mit klassischem Antrieb über Tatzlager ausgeliefert wurden, was die



**Die Loks der zweiten Bauserie ab der E 11 043 besaßen je sechs Lüftungsgitter an den Seitenwänden. Das Foto der 211 047 entstand am 25. Mai 1975 im Leipziger Hauptbahnhof**

Axel Mehnert

Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h begrenzte. Es wurden zunächst die Baumuster E 11 001 und 002 gefertigt, die LEW bis zum 30. Dezember 1960 zur Ablieferung bereitstellen konnte. Diese beiden Loks wurden im Jahr 1961 abgenommen und im Bahnbetriebswerk Halle P beheimatet. Es folgten Messfahrten, die Betriebserprobung und eine Probezerlegung. Relativ schnell zeigte sich, dass die E 11 keine Universalloks werden konnte und man entschloss sich, bei der Serienfertigung neben der E 11 auch eine Variante mit veränderten Parametern und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit als E 42 in Dienst zu stellen. Davon wurden in der Folge insgesamt 292 Fahrzeuge gebaut.

### Vom Betrieb sehnlichst erwartet

Die Serienfertigung begann im November 1962 mit der E 11 003. Für Züge mit Höchstgeschwindigkeiten oberhalb der damals für Personenzüge üblichen 90 km/h hatte man dringenden Bedarf. Die E 04 mit einer Dauerleistung von 2.010 kW war für schwere Schnellzüge dauerhaft überfordert. Die vierfach angetriebenen Typen E 17, E 18 und E 21 standen nur in wenigen Exemplaren zur Verfügung.

Folgerichtig wurden die E 11 zunächst den Bahnbetriebswerken Leipzig Hbf West und Halle P zugeteilt. In den sechziger Jahren gab es dann



**Die geschmückte E 11 012 am 5. Mai 1965 im BW Leipzig Hbf West**

W. Ilgner/Slg. Matthias Hengst

auch Stationierungen in Bitterfeld und Weißenfels. Von Anfang an wurden die E 11 auch von Magdeburger Personalen besetzt, in Magdeburger Bahnbetriebswerken aber erst einige Zeit später auch beheimatet.

Zweite Lieferserie mit kleinen Änderungen

Mit fortschreitender Elektrifizierung wurden E 11 dann auch in Zwickau und Erfurt stationiert. In diese Zeit fällt auch die Indienststellung weiterer Lokomotiven. Die Lieferserie ab E 11 043 wies Än-

derungen des mechanischen und elektrischen Teiles auf. Nach der Erprobung des neuen verkehrsroten Anstriches der Lok 211 029 und von Versuchsanstrichen bei der 211 054 und 055 wurden die Serienloks ab 211 057 mit einem Anstrich in Verkehrsrot mit weißer „Bauchbinde“ ausgeliefert, der dann auch für alle anderen Streckenloks der modernen Traktionsarten zur Norm wurde. Die anderen E 11 verloren ihre grüne Farbe später bei der fälligen Hauptuntersuchung im Raw Dessau. Die letzte von LEW Hennigsdorf ausgelieferte Lok – es

HOLZROLLER: WOHER STAMMT DER BEGRIFF?

Der Begriff „Holzroller“ – für die Elloks der Baureihe E 11/E 42 – hat unterschiedliche Bewandnisse. So richtig zum Tragen kam er, als die Loks der Baureihe 243 aufkamen. Nun erst wurde klar, wie hart der Gang der E 11/E 42 war, insbesondere der der beiden Vorserienmaschinen. Es fühlte sich an, als seien die Loks aus Hartholz gefertigt und dazu noch ohne jegliche Federung!

Dennoch waren die „Holzroller“ im Gegensatz zum Dampflokbetrieb ein Fortschritt. Allerdings waren diese Maschinen **regelrechte Oberbauzerstörer**. Die Federungen der E 11/ E 42 setzen sich primärseitig durch zwei pro Radsatzgehäuse senkrecht angeordnete mit Öl geschmierte Führungsbuchsen zusammen. Die Buchsen der Federführung nehmen die Ringfedern oberhalb des Drehgestellrahmens auf und sind durch

Gummifedern im Radsatzlagergehäuse (zur Minderung von Eigenschwingungen und Fahrgeräuschen) verbunden. Der zweite Teil der Federung – auch als Sekundär- oder auch Ober-Rahmenfederung bezeichnet, setzt sich aus Blattfedern zusammen, die mit einem Wiegebalken elastisch verbunden sind.

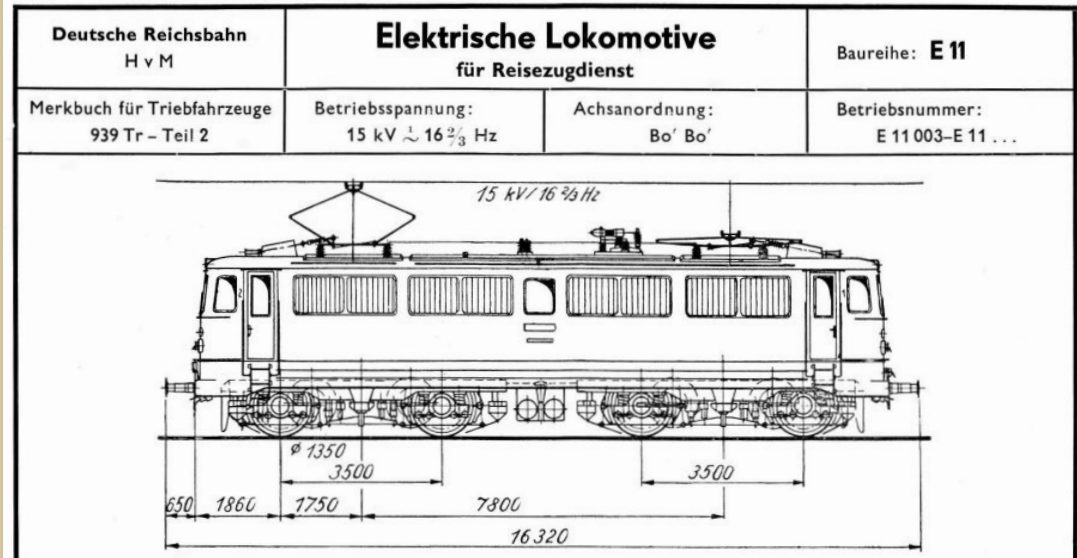
Diese Konstruktion birgt an sich schon Nachteile, die im praktischen Betrieb bei hohen Geschwindigkeiten und Unebenheiten am Oberbau zu häufigen Zuglaufstörungen führten.

Ein praktisches Beispiel dafür stand lange in den beiden durchgehenden Hauptgleisen von und nach Berlin im Bahnhof Muldenstein (km 126,2) an. Dort kam es bei 120 km/h ständig zur **Lokhauptschalter-Auslösung** durch das ungewollte Öffnen einer oder beider Hilfgangtüren. Personale des Bw Halle P, die mit der E 11 auf dieser

Strecke unterwegs waren, ließen sich dazu auch etwas einfallen. Vor der Fahrt wurden die Führung und der Schließkeil der Hilfgangtüren nochmals gefettet. Zusätzlich wurden in Eigeninitiative Vorreiber mit Vierkant durch die dazu aufgebohrten Türen eingesetzt. Das war die erfolgreichste Methode und senkte automatisch die Anzahl von Zuglaufstörungen!

Ein Fahren im Sitzen auf den anfänglich eingebauten **ungedämpften Bürodrehstühlen** war einfach unzumutbar. Erfahrene Lokführer standen auf, wenn die Stellen mit schlechtem Oberbau näher kamen. Erst mit der Einführung sogenannter „Move“-Schwingsitze (ab 1970), die sowohl eine Federdämpfung als auch die Höhenverstellung ermöglichten, war das Problem gelöst.

WOLFGANG TREIKE



Zeichnung mit den Hauptabmessungen der Serienloks ab E 11 003

Slg. Rudolf Heym

war die 211 096 – wurde am 12. Januar 1977 im Bw Halle P in Betrieb genommen.

### Was war nun die große Zeit der E 11?

Man muss sich vergegenwärtigen, dass das elektrifizierte Netz der DR in den sechziger Jahren keine große Ausdehnung hatte. Die längste elektrisch be-

fahrene Strecke war damals Leipzig – Magdeburg mit 120 Kilometer Länge. Im Jahr 1968 konnte man nach Erfurt und ab 1970 nach Dresden elektrisch fahren. Auch diese Relationen waren rund 120 Kilometer lang. Einzig der Durchlauf einiger Zugpaare zwischen Magdeburg und Erfurt über Halle (Saale) brachte es auf 192 Kilometer pro



25. April 1978, Hauptbahnhof Leipzig: 211 005, hinter ihr steht noch die 242 005! Axel Mehnert



Hauptbahnhof Leipzig im Sommer 1972: 211 029 im neuen Versuchsanstrich Joachim Volkhardt



Die 4-1314 war einmal 211 026 (Anhaltinisches Braunkohlenwerk Delitzsch Südwest) G. von Hartwig



Im Magdeburger Hauptbahnhof hat am 12. Juli 1980 die 211 048 DB-Wagen am Haken Axel Mehnert



Ausbesserungswerk Dessau 1993: Die 109 070 sieht nun optisch wie eine DB-Lok aus Axel Mehnert



Am 30. Januar 1975 leistete die 211 026 der VES-M-Lok 218 031 Vorspann (Leipzig Hbf) Axel Mehnert



Fahrt. Zwischen Reichenbach und Dresden kam die E 11 wegen der dortigen Neigungsverhältnisse praktisch kaum zum Einsatz. Der Lückenschluss zwischen Roßlau und Magdeburg war dann auch das Ende der Elektrifizierung bei der DR auf lange Zeit.

Die „Elfer“, wie sie von den Personalen genannt wurden, fuhren eigentlich fast alle Schnellzüge. Sie kamen natürlich umlaufbedingt auch vor Personen- und Expressgutzügen zum Einsatz.

Einige Maschinen setzte man ab 1969 im Wendezugbetrieb der Leipziger S-Bahn ein. Der herzförmig angelegte Ring war der erste S-Bahn-Betrieb außerhalb Berlins. Anders als in der Hauptstadt musste man vorhandene Eisenbahn-

strecken mitnutzen. Wegen fehlender geeigneter Triebwagen setzte man speziell für den S-Bahnbetrieb hergerichtete Wendezüge ein, die aus LOWA-Wagen der Bauart E5 gebildet waren. Hierzu bekamen drei Lokomotiven einen blauen Anstrich, der zu den in den Leipziger Stadtfarben lackierten Wagenzügen passte.

Aber immerhin: Der verbesserte Oberbauzustand Ende der sechziger Jahre ermöglichte es, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf etlichen elektrifizierten Strecken endlich weitestgehend auch auszufahren.

Der Blick in Kursbücher von 1971 zeigt zwischen Halle und Erfurt Fahrzeiten von 69 Minuten für 108 Kilometer ohne Halt. Zwischen Leipzig



**Am 13. Mai 1980 kommt 211 070 mit einem D-Zug aus zwölf Wagen heran. Hinten sind Burg Saaleck und die Rudelsburg zu erkennen, das Gleis ganz links schwenkt im Rücken des Fotografen ab ins Saaletal, während der Zug in Richtung Erfurt fährt**

Hans-Joachim Simon/Slg. Ludger Kenning

und Dresden-Neustadt brauchte man im Jahr 1971 70 Minuten ohne Halt für eine Strecke von 116 Kilometern! Hier war die 211 – so hieß sie seit der im Jahr 1970 erfolgten Umzeichnung im neuen Nummernsystem der DR – in ihrem Element!

Die Lokomotiven waren damals weitestgehend in einem guten Unterhaltungszustand und bei ordentlichem Oberbau gab es trotz des Tatzlagerantriebes relativ gute Laufeigenschaften. Im Jahr



**Frontpartie der E 11 mit dem Signalhorn zwischen den beiden Fenstern**

Volker Emersleben

1979 erreichten einzelne 211er monatliche Laufleistungen von über 14.000 Kilometern. Eine Alternative im Schnellzugdienst gab es vorerst nicht, bis im Jahr 1974 die drei Baumuster der bei LEW in Hennigsdorf entwickelten sechssachsigen Neubaulok der Baureihe 250 ausgeliefert und ab 1977 in Serie gefertigt wurden. Sie waren vorwiegend

### ■ Im Jahr 1979 erreichten einzelne 211er monatliche Laufleistungen von über 14.000 Kilometern

für den schweren Güterzugdienst vorgesehen. Hier gab es einen riesigen Bedarf an Lokomotiven, der durch die wenigen vorhandenen Altbauellöke der Baureihe 254 (ehemals E 94) in keiner Weise abzudecken war. Da die Lokomotiven für Höchstgeschwindigkeiten von 125 km/h ausgelegt waren, wurden sie auch im Schnellzugdienst erprobt.

Ein Alltagseinsatz der 250 im Schnellzugdienst kam allerdings nur in ausgewählten Relationen (z.B. Dresden – Reichenbach) oder bedingt durch Lücken im Lokumlauf zum Tragen. In den Dienststellen Reichenbach und Erfurt wurden zunehmend auch Tfz-Umläufe des Reisezugdienstes mit der Baureihe 250 bestückt und die 211 dafür in andere Betriebswerke umgesetzt. Die Loks der Baureihe 211 blieben auch weiterhin das Rückgrat des Schnellzugdienstes im elektrifizierten DR-Netz.

### Der zweite Elektrifizierungsschub

Als Folge der Energiekrise und des sich verteuernenden Dieselkraftstoffes musste die Deutsche Reichsbahn zum Ende der siebziger Jahre konzeptionell umsteuern und erneut Strecken elektrifizieren. Dies sollte in weit größerem Umfang als vor 1970 geschehen. Ziel war zunächst, den Berliner Raum von Leipzig/Halle aus und danach auch von Dresden her zu erreichen. Dass dazu auch neue Elektroloks gebaut werden mussten, war klar. Abermals wurde LEW Hennigsdorf beauftragt, eine vierach-

sige Neubaulok zu entwickeln, die später als Baureihe 212/243 auch in großen Stückzahlen gebaut wurde.

Bis dahin war im Schnellzugdienst weiter die Baureihe 211 gefragt, die nun zunehmend auch in Richtung Berlin unterwegs war. Zunächst ging es elektrisch bis Jüterbog und von Dresden aus bis Elsterwerda. So wurden einzelne schnellfahrende Züge bis dorthin elektrisch gefahren; später spannte man diese auch in Ludwigsfelde oder Brenitz-Sonnenwalde auf Dieselloks um.

Im Mai 1984 erreichte der Fahrdrakt mit Berlin-Schöneweide erstmals einen der damaligen Berliner Fernbahnhöfe. Wenig später kamen Elektroloks auch nach Lichtenberg und bis in den Ostbahnhof.

### Völlig neue Einsatzgebiete

In Schöneweide wurden nun auch Loks der Baureihe 211 beheimatet, die mit Personal der verschiedenen Berliner Dienststellen besetzt wurden und mit Reisezugleistungen sowohl Leipzig als auch Erfurt

## WINTERFAHRT MIT DER 211 002



**Der Autor unseres Beitrages, Joachim Volkhardt, hat die 211er gefahren, auch die Vorserienlok 211 002**

**W**ährend meiner Lokführerausbildung im Bw Halle P waren in der Mitte der achtziger Jahre auch Belehrungsfahrten auf der klassischen DR-Ellok 211/242 angesagt. Diese fanden weitestgehend im Personen- und Güterzugdienst statt. Man sollte aber vor der praktischen Prüfung einmal einen Schnellzug selbst gefahren haben.

Als die elektrischen Lokomotiven des Bw Halle P ab Juni 1984 mit Personen- und Schnellzügen Berlin-Schöneweide und im Herbst auch Lichtenberg erreichten, entstanden attraktive

Lokumläufe und Dienstschnitten mit der 211. Die Züge der Relation Saalfeld – Berlin fuhren von Camburg bis Berlin-Schöneweide mit Ellok durch und so kam man schnell auf über 900 Lokkilometer pro Tag.

Der Dienstplantage 1 im Dienstplan 5 sah vor, dass wir in Halle (Saale) Hbf ablösen, um mit D 501 nach Camburg zu fahren. Von dort ging es mit dem Gegenzug D 504 zurück nach Berlin-Schöneweide. Den D 507 nach Saalfeld hatten wir am Abend bis Halle zu befördern, wo wir wieder abgelöst wurden. Das waren pro Dienstschnitt

insgesamt 468 Kilometer, die sich mein Kollege und Dienstplanleiter Dieter Nagel und ich an einem Wintertag des Jahres 1995 vorgenommen hatten.

Als wir uns kurz nach 7:00 Uhr in der Lokleitung zum Dienst meldeten, lag die Quecksilbersäule des Thermometers bei zehn Grad unter Null! Auch erfuhren wir, dass die Baumusterlok 211 002 unsere Zuglok sein wird. Der Lokleiter meinte nur: „Na, dann zieht Euch mal warm an“. Wir fuhren mit der S-Bahn zum Hauptbahnhof und lösten den Lokführer des leicht verspäteten D 501 am Bahnsteig 3 ab.

Dass wir auf einer der Baumusterloks saßen, hörten wir am Kompressorengeräusch. Es hörte sich an wie auf einer E 44. Zeit, um es uns gemütlich einzurichten, hatten wir nicht. Das Ausfahrtsignal zeigte grünes Licht und nach dem Abfahrtsignal ging es gleich los. Fahrstufe 2 – ein Ruck – und der Zug setzte sich in Bewegung. Noch freuten wir uns auf unsere fast 500 Kilometer, wenn es auch kalt, laut und dunkel auf unserem Führerstand war. Zunächst hatten wir freie Fahrt und erreichten bald Merseburg. Anschließend ging es vorbei an den Leunawerken, die bei den herrschenden Minusgraden eine gespenstische Kulisse abgaben.

Kurz hinter Leunawerke Nord gab es einen dumpfen Hieb und ein kleines Blitzlichtgewitter. Wegen schlechter Gleislage war der Hauptschalter gefallen. Ich musste das Schaltwerk ablaufen lassen und anschließend konnte der Hauptschalter wieder eingelegt werden.

Kurz vor Großkorbetha erreichten wir mit 120 km/h noch einmal unsere Höchstgeschwindigkeit – dann lag der P 3004 vor uns. Nach Halten in Weißenfels und Naumburg, wo wir den

und Dresden erreichten. Dazu kam die Bespannung der Wendezüge auf dem südlichen Berliner Außenring.

Aber auch von Magdeburg aus erreichte man im September 1984 elektrisch den Bahnhof Stendal, wo die Züge der Relation Leipzig – Rostock für längere Zeit das Triebfahrzeug wechselten. Ab Erfurt fuhren fortan viele Züge elektrisch bis Arnstadt.

Im Jahr 1985 war die Strecke Berlin – Rostock-Warnemünde elektrifiziert. Auch hier kam die Baureihe 211 zum Einsatz und wurde nunmehr

auch in Berlin-Pankow und Neustrelitz beheimatet. Beachtlich waren einige Langläufe der Neustrelitzer 211er. So wurde z. B. das Zugpaar D 408/409 durchgehend zwischen Rostock und Leipzig gespannt.

### Bis zu 900 Kilometer am Tag

Mit der Neuelektrifizierung erhöhten sich in dieser Zeit die Laufleistungen der Baureihe 211 erheblich. Bereits im Jahr 1983 erreichte man mit einem Loktag im Dienstplan 20 des Bw Halle P über 900 Ki-

Personenzug überholten, erreichten wir mit einiger Verspätung Camburg. Dort übergaben wir unseren Zug an eine Diesellok. Auf dem Nachbargleis dampfte die 41 1150 vor sich hin, die auf den verspäteten P 3003 nach Saalfeld wartete.

Zunächst hatten wir unsere Lok im Camburger Lokfahrgleis „an der Mauer“ abgestellt und uns in der Mitropa-Gaststätte den obligatorischen „Broiler“, das Brathähnchen, und einen heißen Kaffee einverleibt. Danach überprüften wir die Maschine von außen. Da die Entwässerungshähne des Hauptluftbehälters zugefroren waren, durften wir eine Fackel entzünden und das Ganze etwas erwärmen.

Mit unserem D 501 fuhren wir zunächst pünktlich ab, mussten am Abzweig Saaleck aber auf einen verspäteten Schnellzug nach Leipzig warten. Noch schaffte es die kleine Führerstandsheizung, uns etwas Wärme zu spenden. Die auf dem Bahnsteig in Naumburg warteten Fahrgäste sahen schon ein wenig mehr nach Kälte aus. Abfahrtsignal! Zusatzbremse lösen – Fahrschalter auf, Fenster zu! Die Fenster der Baumusterlok wurden wie bei den „Donnerbüchsen“ mit Lederriemen hochgezogen und dann verriegelt! Wir konnten die 120 km/h Höchstgeschwindigkeit zwar mehrfach erreichen, aber bis Halle gab es auf 65 Kilometern acht Langsamfahrstellen!

In Halle Süd zeigte sich dann aber ein rotes Signal. Schienenbruch! An solch kalten Tagen war das damals nicht unnormal. Nach Sonnenaufgang entdeckte man die Schienenbrüche und musste etwas unternehmen. Wir hatten Glück, denn es ging bald weiter und wir erreichten mit 30 Minuten Verspätung Halle. Nun sollte der D 504 ohne Halt bis Berlin-Schönefeld fahren.

Das ging auch weitestgehend gut; nur einmal hatten wir eine verzögerte Signalfreigabe. Auf der Strecke nach Berlin konnte unsere „Elfer“ zeigen, was in ihr steckt. Die Fahrstufe 12 bemühte ich öfters, denn beim Beschleunigen gab es nichts zu verschenken. Noch waren wir recht zufrieden, denn es rollte den Umständen entsprechend gut.

### AN DIESEM ABEND HABE ICH LANGE ZUM DUSCHEN GEBRAUCHT

Aber langsam wurde es kalt und meinen Kollegen Dieter hielt es nicht mehr auf seinem wackeligen Begleiterstuhl. Bei der relativ hohen Geschwindigkeit zeigten sich auch die Nachteile des Tatzlagerantriebes und man wurde auf dem Führerstand anständig durchgeschüttelt. Dazu kam bei der 211 002 ein spezieller Makel. Ihre mechanische Anfahrhilfe war wegen der Abnutzung ausgebaut worden und das Raw Dessau hatte die Öffnungen nicht verschlossen. Dadurch zog fortwährend kalte Luft in den Führerstand ein, was langsam richtig unangenehm wurde.

Tatsächlich kamen wir noch zu einer vernünftigen Zeit in Berlin-Schöneweide an, wo wir unseren Zug nach Ankunft in die Abstellgruppe zurück schoben und ins Bw fuhren. Dort stieß eine Heizlok der Baureihe 52 dicke Rauchwolken in den Winterhimmel und wir nutzten die kurze Zeit zu einem Gang in die Kantine des Bw. Dort war es nicht besonders warm und auch etwas schmutzig. Aber etwas essen und trinken konnten wir dort; mussten aber bald wieder zurück zu unserer Lok, um sie nicht zu sehr auskühlen zu lassen. Der D 507 wurde zeitig genug bereit

gestellt. Es kam auch ein Rangierer, der Kupplung, Luftschlauch und Heizung verband. Die Bremsprobe verlief ohne Probleme. Es dämmerte schon, als wir mit dem Zug pünktlich Berlin verließen. Nach der Anfahrt gab es wieder einen lauten Knall. Der Hauptschalter war gefallen und der Zeiger des Manometers vom Hauptluftbehälter senkte sich bedrohlich nach unten. Der Zug war gerade vom Bahnsteig weg und nun das! Was tun?

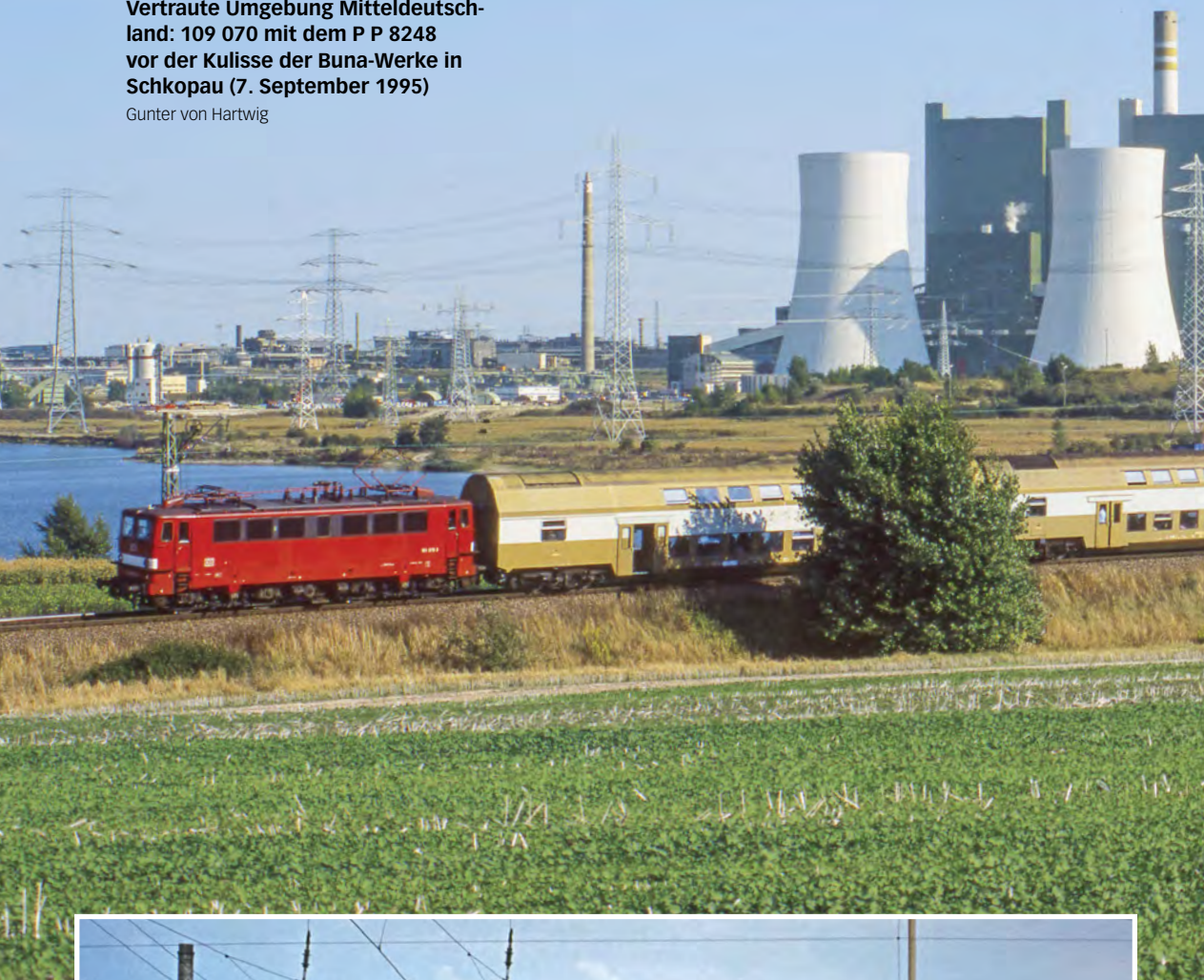
Ehe ich die Möglichkeiten der Hauptschalterauslösungen gedanklich sondiert hatte, war Dieter Nagel in den Maschinenraum gestürzt und schien mit einem harten Gegenstand an die Führerhausrückwand zu schlagen. Tatsächlich hatte sich das dort liegende Sicherheitsventil „aufgehängt“ und der Trick mit dem leichten Schlag half! Der Hauptschalter konnte wieder eingelegt werden und der Zug blieb nicht liegen.

Inzwischen war es dunkel geworden und beim Halt in Schönefeld wehte uns ein eisiger Ostwind um die Ohren. Bald ging es weiter. Uns schien nun von allen Seiten kalte Luft in den Führerstand einzudringen. Mein Kollege trat von einem Bein auf das andere und ich bewegte die Zehen in meinen harten Filzstiefeln, die mir ein anderer Kollege am Morgen schnell noch geborgt hatte. Wenn nur unser D 507 rollte und uns unser Zugpferd nicht in Stich ließ! Jüterbog – Wittenberg – Bitterfeld, bald war es geschafft! Nie habe ich den Feierabend so herbeigesehnt wie an diesem Januarabend auf dem zugigen Führerstand der 211 002. Sie hat uns aber wirklich nicht in Stich gelassen! Wir erreichten Halle mit nur wenigen Minuten Verspätung und waren froh, bald im Bw einzutreffen und unter die heiße Brause zu schlüpfen. An diesem Abend habe ich lange zum Duschen gebraucht ...

JOACHIM VOLKHARDT

**Vertraute Umgebung Mitteldeutsch-  
land: 109 070 mit dem P P 8248  
vor der Kulisse der Buna-Werke in  
Schkopau (7. September 1995)**

Gunter von Hartwig



**Richtig gut sah die E 11 im blauen Lack aus! Das Motiv vom Haltepunkt Leipzig Ost verkörpert die alte Eisenbahn, eingebettet in ihre Umgebung, eine untergegangene Welt (August 1970)** D. Bätzold/Sig. Axel Mehnert



Am 29. Mai 1994 ist der letzte Planeinsatz einer 109 vom Bw Halle P, hier in Großheringen E. Ebert

Am 14. Juni 2006 steht im DB-Werk Dessau die Lok 109 028 der PE CARGO bereit Axel Mehnert



lometer pro Tag! Tagesleistungen um die 800 bis 900 Kilometer fand man Mitte der achtziger Jahre in etlichen Lokumläufen.

Die damit einhergehenden erhöhten Belastungen wirkten sich natürlich auf den technischen Zustand der Lokomotiven aus, die inzwischen ja teilweise 25 Jahre alt waren.

### Die 211 rückt ins zweite Glied

Auch die Lokomotivführer wünschten sich einen baldigen Umstieg auf die modernen Loks der Baureihe 243, deren Serienfertigung im Jahr 1984 begann und die fortan in größeren Stückzahlen bei LEW in Hennigsdorf produziert wurden.

Folgerichtig wanderte die 211 am Ende der achtziger Jahre in „untergeordnete Dienste“ ab. Es wurden speziell für sie Umläufe mit Personen-, Post- und Expressgutzügen erstellt. Die bisherigen Hochburgen der 211 gaben Maschinen an andere Bahnbetriebswerke ab.

Ab 1989 wurden die Baureihe 211 auch noch im Bahnbetriebswerk Stralsund beheimatet, wo aber nur noch Personenzüge gefahren wurden. Die großen Jahre der „Elfer“ waren nun endgültig vorbei. Der Rückgang der Verkehrsleistungen in den Jahren nach der politischen Wende im Herbst 1989 und die damit verbundene Ausmusterung der inzwischen als 109 bezeichneten Fahrzeuge war nur eine Frage der Zeit.

Die letzten planmäßigen Relationen waren die Stadtexpresszüge Halle – Eisenach und die Berufszüge für die Chemiebetriebe rund um Halle. Auch bei einigen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen durften sich einige Loks noch ein Gnadenbrot verdienen.

Der letzte planmäßig bespannte Zug der DB war am 23. Mai 1998 der P 8252 von Merseburg nach Halle-Nietleben. Die geschmückte 109 089 durfte nach fast 50 Jahren die Ära der E 11 würdig beenden.

*Joachim Volkhardt*

# V 200 statt 01<sup>10</sup>





Georg Wagner

Umgeben von einem bunten Potpourri typischer Siebziger-Jahre-PKW setzt sich 220 081 mit der klassischen Wagengarnitur des schweren D 734 nach Köln in Bewegung. Gleich kreuzt sie die noch durch eine Kurbelschranke gesicherte Hafenstraße. Es ist der denkwürdige 1. Juni 1975 – Tag eins ohne Dampflokeneinsatz vor regulären Schnellzügen bei der DB. Am 31. Mai hatte 012 081 mit D 714 aus München zwischen Rheine und Norddeich den letzten planmäßigen Dampfschnellzug der Bundesrepublik befördert. Am 1. Juni nahm 012 061 mit einem Sonderzug Abschied von der Mole. Gut zwei Jahre donnerten noch die ölgefeuerten Baureihen 042 und 043 vor schweren Güterzügen durchs Emsland. D 734 diente übrigens schon seit April 1975 immer wieder für Personalschulungsfahrten, sodass vor diesem Zug die Pacifics im Mai gar nicht mehr regelmäßig fuhren.

220 081 (Foto) war vor ihrem Dienst im flachen Norddeutschland auf der Schwarzwaldbahn unterwegs. Durch deren Elektrifizierung und die Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Würzburg und Neckarelz zum 1. Juni 1975 waren bei den Bw Villingen und Würzburg alle 220 frei geworden, von denen man zwischen März und September 26 Stück ins Bw Oldenburg umstationierte. Die einstige Vorzeigelok der Bundesbahn übernahm die letzten Leistungen der Rheiner Öl-Renner.

Doch die neue Aufgabe vor den schweren D-Zügen bekam den runden Roten mit dem schwarzen V anfangs nicht besonders gut. Bis Mitte Juli zählte man neun Lokausfälle mit starker Folgeverspätung. Dennoch etablierten sich die V 200 im Norden und übernahmen sukzessive bis 1977 auch die Güterzüge. Mit der Elektrifizierung der Emslandstrecke im Jahr 1980 verloren sie ihr Haupteinsatzgebiet und wurden bis 1984 ausgemustert. *Peter Schricker*

GOTTESZELL – VIECHTACH

# Rolle rückwärts

**ZUGVERKEHR BLEIBT ERHALTEN** ■ Auch nach dem Ende des Probetriebs im Jahr 2021 werden zwischen Gotteszell und Viechtach weiterhin Personenzüge rollen. Das ist das Ergebnis eines beispiellosen Vorganges



LOK Magazin-Serie  
**Strecke des Monats**  
 Gotteszell – Viechtach

**G**ellende Pfiffe und Buhrufe musste Kerstin Schreyer (CSU), die bayerische Verkehrsministerin, am 7. September 2020 bei einem Besuch in Regen über sich ergehen lassen. Die Reise in die Kreisstadt im Bayerischen Wald hatte sie auf sich genommen, um dort auf die Landrätin und Politiker zu treffen – und die Wogen zu glätten. Denn zwei Wochen vorher war aus ihrem Ministerium eine Pressemitteilung veröffentlicht worden, aus der hervorging, dass der 2016 probeweise wieder aufgenommene Schienenpersonenverkehr auf der im Landkreis Regen gelegenen Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach zum September 2021 eingestellt wird.

## Stilllegung? Nicht mit uns!

Die knapp gehaltene Botschaft aus München kam für die Menschen im Bayerischen Wald völlig überraschend und schlug ein wie eine Bombe. Politiker reagierten verblüfft, Bahnbefürworter brachten eine Petition gegen die Einstellung des Zugbe-

**Abschnittsweise folgt die Strecke Gotteszell – Viechtach dem Fluss Schwarzer Regen. Am 13. August 2020 strebt 650 075 als Zug 87072 bei Schnitzmühle Viechtach entgegen** Florian Dürr

triebs auf den Weg. Eine Region wehrte sich und setzte ein Zeichen. Die Botschaft ist Eindeutig: Stilllegung? Nicht mit uns!

Die Worte des Protests waren deutlich genug, um auch die Ministerin, die das Ganze aus dem Sommerurlaub beobachten musste, zu erreichen. Kurzerhand trat sie am Tag ihrer Rückkehr aus den Ferien deshalb die Reise zu einem Fachstellengespräch im Landratsamt in Regen an, um sich zu entschuldigen und zu verkünden: Der Zug fährt vorläufig weiter.

## Rolle rückwärts

Was aussieht, als sei die Verkehrsministerin in ihren Entscheidungen sehr sprunghaft, ist das Ergebnis eines beispiellosen Prozesses aus Missverständnissen und Kommunikationspannen.



**Der Bahnhof Viechtach verfügt wegen der dort angesiedelten Länderbahn-Werkstatt über umfangreiche Gleisanlagen**

Florian Dürr

### GOTTESZELL – VIECHTACH

Länge 24,8 km

Spurweite 1.435 mm

Kursbuchstrecke 908

Höchstgeschwindigkeit 50 km/h

#### Eröffnung

26. Oktober 1890 (Gotteszell – Viechtach;  
Fortführung bis Blaibach 2. Januar 1928)

#### Einstellung

PV Blaibach–Viechtach 2. Februar 1991

PV Gotteszell – Viechtach 30. April 1991

#### Wiederaufnahme PV

12. September 2016



Antonie Neu

**Verlauf der Strecke Gotteszell – Viechtach im Bayerischen Wald: Ihr Reiz liegt auch darin, dass sie zwischen Viechtach und Böbrach völlig allein mit dem Schwarzen Regen im Tal verläuft. Bis in die 1990er-Jahre führte sie noch weiter bis Blaibach**

Schreyer erklärte, im Ministerium seien Fehler gemacht worden, und bedauerte, dass man in mehreren Instanzen verpasst habe, die Tragweite der Entscheidung zu erkennen. Zudem betonte sie, dass ihr wichtige Unterlagen nicht vorgelegt worden seien. All dies habe bei ihr zu einem Umdenken geführt – und zum Entschluss, die Entscheidung zu revidieren.

So werden auch über September 2021 hinaus weiter Regioshuttle der Waldbahn die idyllische Bahnstrecke zwischen Gotteszell und Viechtach bedienen. Zu diesem Zeitpunkt endet der Probebetrieb, den das Land 2016 auf den Weg gebracht hatte, um das Fahrgastpotenzial auf der Strecke auszuloten. Für die Bahnbefürworter ist das ein Teilerfolg. Sie haben lange dafür gekämpft, dass wieder Züge nach Viechtach fahren.

### 25 Jahre ohne SPNV

Rund 25 Jahre hatte der Personenverkehr auf der 1890 von der Lokalbahn AG eröffneten und später

bis Blaibach (an der Bahnstrecke Cham – Bad Kötzing) verlängerten Strecke geruht. 1991 hatte die Regentalbahn, die die Strecke seinerzeit betrieb, aufgrund von Unwetterschäden den Reiseverkehr eingestellt.

Bis Viechtach, wo die Regentalbahn eine große Werkstatt betrieb (heute gehört sie der Länderbahn), fuhren noch bis 2001 Güterzüge. Zu jener Zeit war die Strecke zwischen Viechtach und Blaibach bereits einem Radweg gewichen. Der Südabschnitt zwischen Gotteszell und Viechtach blieb jedoch erhalten und wurde für Überführungsfahrten zur Werkstatt weiter instandgehalten. Außerdem nutzt der Verein Wanderbahn die Strecke seit den 1990er-Jahren für Fahrten mit seinem Esslinger Triebwagen an Wochenenden.

Landkreis, Anliegerkommunen, Wanderbahn und Regentalbahn setzten sich aber für eine Wiederbelebung der Strecke im Personenverkehr ein. Nachdem eine Reaktivierung im Rahmen der Ausschreibung des Waldbahn-Netzes 2010 scheiterte,



**Die Regentalbahn setzt in den 60er-Jahren unter anderem einen Dessauer Triebwagen ein. Der T 03 rollt am 20. Juli 1969 bei Teisnach durch das idyllische Tal am Schwarzen Regen entlang**

Dieter Höltge/Slg. M. Höltge

gelang es den Befürwortern, ab 2016 einen zunächst auf zwei Jahre begrenzten Probebetrieb auf den Weg zu bringen, der im Mai 2018 bis 2021 verlängert wurde. Finanziert wird dieser vom Land Bayern, zehn Prozent der Gesamtkosten trägt der Kreis, der sich zuvor mit einem Bürgerentscheid seines Handelns versichert hatte.

### **Die Hürde: 1.000 Fahrgäste pro Werktag**

Seit 12. September 2016 pendeln nun die gelbgrünen Regioshuttle der Waldbahn (einer Tochter der Länderbahn, in der auch die Regentalbahn aufgegangen ist) zwischen Gotteszell und Viechtach. Der Probebetrieb soll eine langfristige Potenzialprognose ermöglichen: Sie muss nachweisen, dass auf der Strecke eine Nachfrage von mehr als 1.000 Fahrgästen pro Werktag zu erwarten ist.

Auf der Strecke Gotteszell – Viechtach lag diese Zahl nach Angaben des Verkehrsministeriums bislang aber in jedem Jahr bei deutlich unter 500 Fahrgästen pro Werktag. Das hatte die Behörde im August 2020 dazu veranlasst, das Aus für den Probebetrieb im September 2021 zu verkünden.

Dabei war allerdings ein ganz entscheidender Punkt außer Acht gelassen worden: Die Landkreise Passau, Deggendorf, Freyung und Regen sowie die Stadt Passau planen nämlich die Gründung eines Verkehrsverbunds mit aufeinander abgestimmtem Streckennetz und einheitlichem Tarifsysteem. Dazu soll zunächst eine Verbundstudie erstellt werden.

Verkehrsministerin Kerstin Schreyer hatte bei ihrem Besuch in Regen erklärt, von diesem über-

geordneten Verkehrsgutachten für den ÖPNV im Landkreis Regen erst im Nachgang zur Entscheidung erfahren zu haben.

### **Verkehr bis auf weiteres**

Deshalb hatte die Ministerin am 7. September 2020 den Vorschlag gemacht, den Verkehr auf der Waldbahnstrecke 4 (WBA 4) zwischen Gotteszell und Viechtach mindestens bis zum Ende der Verbundstudie aufrechtzuerhalten. Auch wenn man davon ausgehen müsse, dass sie mehrere Jahre in Anspruch nimmt, sei die Studie eine wichtige Grundlage für einen dauerhaften Betrieb auf der WBA 4.

Bei den Demonstranten auf dem Regener Stadtplatz, bei denen sich die Ministerin im Anschluss

■ **Pfiffe und Buhrufe verhallten, am Ende klatschten sogar einige Besucher auf dem Stadtplatz**

an das Fachgespräch entschuldigte, stieß die Ankündigung auf breite Zustimmung. Die lauten Pfiffe und Buhrufe verhallten, am Ende klatschten sogar einige der Anwesenden. Für die Strecke ist die Zukunft vorerst gesichert. Am 1.000-Personen-Kilometer-Kriterium will das Land indes derzeit nicht rütteln. Für Kreise und Bahnbefürworter könnte der Kampf um den Erhalt des Personenverkehrs auf der Strecke Gotteszell – Viechtach deshalb noch lange nicht vorbei sein. *Florian Dürr*

99 1568 IN ÖSTERREICH

# IV K-Besuch

**GASTEINSATZ IM YBBSTAL ■ 99 1568**  
der IG Preßnitztalbahn weilte im September 2020 in Österreich. Auf der Museumsbahn Ybbstal-Bergstrecke war die IV K ein echter Blickfang

Vor 30 Jahren gelang es der Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahn (ÖGLB), die 760-Millimeter-Schmalspurbahn von Lunz am See nach Kienberg-Gaming vor dem Abbruch zu bewahren. Auf der 17,5 Kilometer langen Ybbstalbahn-Bergstrecke richtete sie einen beliebten Museumsbahnbetrieb ein. Zum Jubiläum im Jahr 2020 gönnte sich der Verein nun ein besonderes Geschenk: Vom 5. bis 27. September 2020 weilte 99 1568 der IG Preßnitztalbahn e.V. aus Jöhstadt zu einem Gasteinsatz in Österreich. Gefahren wur-

de mit dem IV K-Besuch aus Sachsen an den vier Wochenenden im September, wobei man am 5. September 2020 das große Jubiläum feierte. Am 6. September sowie an zwei darauffolgenden Wochenenden bespannte die Maschine die Museumszüge auf der Bergstrecke. Am letzten September-Wochenende (26./27. September) fanden gemeinsam mit der Dampflokomotive U1 (Ex-ÖBB 298.51) ein Zweizugbetrieb sowie Doppeltraktionen statt.

## Nur noch teilweise befahrbar

Die Ybbstalbahn-Bergstrecke war einst Teil der zwischen 1894 und 1898 errichteten Ybbstalbahn Waidhofen/Ybbs – Kienberg-Gaming. 1988 wurde die Strecke Lunz am See – Kienberg-Gaming eingestellt und später von der ÖGLB übernommen. 2012 erweiterte diese ihre Museumsbahnstrecke um den Teilschnitt Lunz am See – Göstling, der heute aber nur noch bis zur Station Klein Großau als Schienenradstrecke genutzt wird. In den kommenden Jahren soll die gesamte Strecke saniert werden. Bereits im Jahr 2020 fanden dazu umfangreiche Maßnahmen im Bahnhof Kienberg-Gaming und Grünschnitt statt. *Paul Gregor Liebhart*

**Vorbereitungen für den kommenden Fahrtag: Am 11. September 2020 steht 99 1568 (als 99 568 beschildert) vor dem Heizhaus Kienberg-Gaming**

*Paul Gregor Liebhart*







ETR 610 DER SBB

# Vom Exot zum Dauergast

**„ASTORO“ EROBERT DEUTSCHE SCHIENEN** ■ Eigentlich für den internationalen Verkehr bestimmt, kommen ETR 610 der SBB erst seit 2017 in das DB-Netz. Ende 2020 übernehmen die Dreisystem-Fahrzeuge den Fernverkehr zwischen München und Zürich. Damit werden die „Habichte“ mit ihrem markanten Design zu Dauergästen auf Deutschen Schienen

Noch sind ETR 610 eine exotische Erscheinung auf deutschen Gleisen. Am 23. August 2020 rollt der mit einem Drei-Länder-Design beklebte 503 022 „Johann Wolfgang von Goethe“ als ECE 451 von Frankfurt(M) Hbf nach Milano Centrale bei Schliengen durch das Markgräflerland

Heinz Göttlich





**Blick über die Schulter des Lokomotivführers im Führerstand eines ETR 610. Mit der rechten Hand – genauer: dem Zeigefinger – bedient er den Joystick der Geschwindigkeitssteuerung**

Armin Schmutz

**A**uf deutschen Gleisen war er bislang noch ein Exot. Denn nur selten trifft man einen ETR-610-Triebzug der Schweizerischen Bundesbahnen, den diese auch als RABe 503 und „Astoro“ bezeichnen, im Netz der Deutschen Bahn an. Immerhin: Seit Dezember 2017 verkehrt ein ETR 610 täglich als Eurocity-Express (ECE) zwischen Frankfurt (Main) und Mailand und sorgt damit für etwas mehr Fahrzeugvielfalt auf der Rheinschiene. Doch spätestens ab 13. Dezember 2020 wird man über den Exotenstatus nochmal nachdenken müssen. Dann wird der Zug im Taktverkehr als Eurocity zwischen Zürich und München verkehren und zumindest in der bayerischen Landeshauptstadt zum gewohnten Alltagsbild gehören. Grund genug, dem ETR 610 etwas mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

### Platz für 422 Fahrgäste

Beim ETR 610 handelt sich um einen siebenteiligen Dreisystem-Triebzug (3 kV DC, 15 kV AC und 25 kV AC) mit Neigetechnik für den schnellen Personenfernverkehr in der Schweiz, in Deutschland und in Italien. ETR steht übrigens für Elettro Treno Rapido, was übersetzt etwa „schneller Elektrotriebzug“ bedeutet. Hersteller der Fahrzeuge ist Alstom, gebaut wurden und werden sie in Italien. In einem Zug der zweiten Serie finden insgesamt 422 Fahrgäste (erste Serie ursprünglich 430) Platz, davon 108 in der 1. Klasse und 18 im Bordrestaurant. Bei einer Dauerleistung von 5.500 kW errei-

chen die 187,4 Meter langem ETR 610 eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Um in Italien, in Deutschland und der Schweiz einsetzbar zu sein, verfügen sie über die Sicherungssysteme ERTMS, SCMT, LZB, PZB, ZUB und Signum.

Der ETR 610 reiht sich entwicklungsgeschichtlich in die vom italienischen Fahrzeughersteller FIAT Ferroviaria entwickelten Pendolino-Züge ein und gilt als Vertreter der sogenannten vierten Generation. In dieser Tradition stellt er gewissermaßen eine Weiterentwicklung des ETR 460 der FS dar. Von diesem waren – in verschiedenen Ausführungen – insgesamt 82 Exemplare in sieben Län-

■ Im Gegensatz zu seinen Vorgängern besitzt der ETR 610 eine langgezogene „Nase“

der verkauft worden. Äußerlich unterscheidet sich der ETR 610 von seinem Vorgänger erheblich. Im Gegensatz zu dessen kantigen Stirnfront besitzt der „Astoro“ einen langgezogenen windschnittigen Vorbau, der nicht nur aerodynamische Vorteile, sondern auch höhere Crash-Sicherheit bietet.

### Zwei Traktionseinheiten

Die Antriebstechnik ist beim ETR 610 auf mehrere Wagen verteilt. Das Fahrzeug besteht im Prinzip aus zwei technisch voneinander unabhängigen Teilen. Die beiden sogenannten Traktionseinhei-



Einmal täglich ist ein ETR 610 in Frankfurt (Main) Hauptbahnhof zu sehen. Am 30. August 2019 war es 503 013 aus der zweiten Serie, der als ECE 52 eintraf. Er trägt das Kantonswappen des Wallis

Florian Dürr

ten umfassen die Wagen 1 bis 4 und 5 bis 7. Alle Komponenten der Antriebstechnik sind damit mindestens zweimal vorhanden.

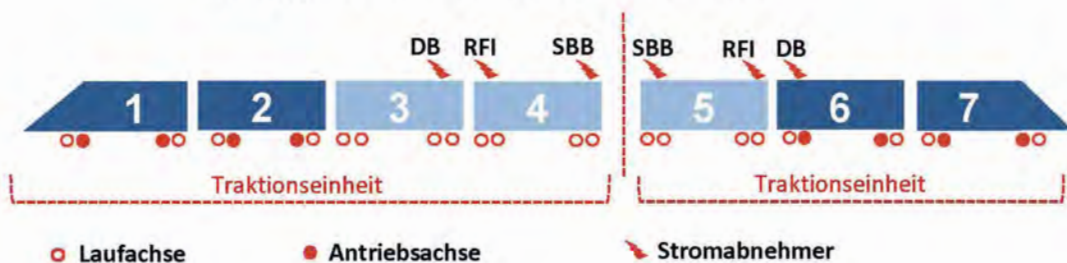
Die beiden ersten und die beiden letzten Wagen (Wagen 1, 2, 6 und 7) enthalten die Antriebsmotoren. In jedem der Drehgestelle befindet sich einer von ihnen. Angetrieben wird aber jeweils nur die innere Achse. Auf diese Weise verfügt der ETR 610 über insgesamt acht Antriebsmotoren. Zusätzlich laufen im Zug noch drei antriebslose Zwischenwagen, zwei in der ersten (Wagen 3 und 4) und einer in der zweiten (Wagen 5) Traktionseinheit. In zwei von ihnen (Wagen 4 und 5) wurde die Transformatoren der jeweiligen Einheit untergebracht. Die

insgesamt sechs Stromabnehmer befinden sich auf den Wagen 3, 4, 5 und 6. Dabei stehen je zwei für das 3-kV-Gleichstrom-Netz in Italien, die SBB-Oberleitung und den DB-Fahrdraht zur Verfügung. Die beiden SBB-Stromabnehmer werden zusätzlich auch auf den mit 25 kV/50 Hz elektrifizierten italienischen Hochgeschwindigkeitsstrecken genutzt.

### Einsatzgeschichte

Die Rolle des Erstbestellers des ETR 610 fiel der „Cisalpino AG“ zu. Dieses von der italienischen Staatsbahn FS, den SBB und der BLS gemeinsam für den alpenquerenden Personenverkehr gegrün-

### Konfiguration ETR 610 / RABe 503



Ungewöhnlich ist der Aufbau des Siebenteilers. Durch seine Konfiguration ergibt sich die seltene Achsformel: (1A)'(A1)' + (1A)'(A1)' + 2'2' + 2'2' + 2'2 + (1A)'(A1)' + (1A)'(A1)'

Grafik: Stefan Wittich



dete Unternehmen war mit seinem bis dahin vorhandenen Fahrzeugpark nicht immer glücklich. Die Neigezüge ETR 470 von „FIAT Ferroviaria“ erwiesen sich als sehr störanfällig. Außerdem reichte die Kapazität bei weitem nicht aus, um der Nachfrage gerecht zu werden. Cisalpino musste um die Jahrtausendwende auf verschiedenen Relationen deshalb in erheblichem Umfang Züge mit Loks und Wagen einsetzen.

### Tauglich für vier Stromsysteme

Zudem galt es, eine Fahrzeugflotte aufzubauen, die den Anforderungen des im Bau befindlichen Gotthard-Basis-Tunnels (GBT) gerecht werden würde. Die Cisalpino AG bestellte daher 2004 insgesamt 14 Pendolino-Triebzüge der neu entwickel-

ten Baureihe ETR 610. Wie schon die ETR 470, die zuvor bis nach Stuttgart eingesetzt wurden, mussten die neuen Triebzüge für Deutschland, die Schweiz und die beiden italienischen Stromsysteme tauglich sein. Der bisherige Lieferant „FIAT Ferroviaria“ war zu diesem Zeitpunkt bereits im Alstom-Konzern aufgegangen, der das Werk in Savigliano in der Nähe von Turin übernommen hatte. Die Auslieferung der Fahrzeuge erfolgte 2008.

Die ETR 610 trugen anfangs das silbergraue Cisalpino-Design. Ihre ersten Einsätze führten sie zunächst über den Lötschberg und den Simplon nach Italien. Zu diesem Zeitpunkt war bereits absehbar, dass FS/Trenitalia und SBB fortan wieder getrennte Wege gehen würden. Die ETR 610 wurden deshalb 2009 nach der Auflösung der „Cisal-



**Ein Einsatzgebiet der ETR 610 ist die EC-Linie Genève – Milano Centrale. Am 26. Mai 2017 schlängelt sich ein Zug bei Saint-Saphorin im Lavaux am Ufer des Genfersees entlang**

Dario Haeusermann/SBB

pino AG“ zu gleichen Teilen zwischen den Partnern aufgeteilt.

Bei den Schweizern landeten auf diese Weise die ETR 610 005, 006, 007, 009, 010, 013 und 014. Dort erhielten die sieben Fahrzeugen nach dem Schweizer Nummernschema die Baureihenbezeichnung RABe 503. Ferner verlieh die SBB ihnen den Namen „Astoro“, der sich aus „Astore“, dem italienischen Wort für „Habicht“ ableitet.

Nur die Fahrzeuge der SBB fanden anschließend als Züge von Genf und Basel aus nach Mai-



**ETR 610-Einsätze ab Dezember 2020: Hinzu kommt die Verbindung Zürich – München** Grafik: Stefan Wittich

#### TECHNISCHE HAUPTDATEN ETR 610

|                         |                                     |
|-------------------------|-------------------------------------|
| Hersteller              | Alstom                              |
| Höchstgeschwindigkeit   | 250 km/h                            |
| Leermasse               | 450 t                               |
| Radsatzfahrmasse        | 17,3 t                              |
| Fahrmotoren             | 8                                   |
| Dauerleistung           | 5.500 kW                            |
| Maximale Anfahrzugkraft | 226 kN                              |
| Stromsysteme            | 25 kV/50 Hz, 15 kV/16,7 Hz, 3 kV DC |
| Spurweite               | 1.435 mm                            |
| Länge über Kupplung     | 187,4 m                             |
| Breite                  | 2,830 m                             |
| Drehgestellachsabstand  | 19 m                                |

land und Venedig eine dem ursprünglichen Einsatzzweck entsprechende Verwendung. Die sieben Triebzüge von Trenitalia fuhren stattdessen im Wechsel mit den ETR 600 nur im inneritalienischen Verkehr – vorwiegend als „Frecciargento“ zwischen Rom und Venedig.

#### Zweite Serie

Im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Gotthard-Basis-Tunnels und die inzwischen zugelassenen Doppel-Traktionen stieg der Bedarf an ETR 610. Die SBB bestellten deshalb zusätzliche acht Garnituren, denen 2017 weitere vier folgten. Der SBB-Bestand erhöhte sich damit auf insgesamt 19 Züge. Dank der zusätzlichen Reserven konnte man die älteren Fahrzeuge inzwischen überholen lassen.



**Mit Eröffnung des Gotthard-Basistunnels verschwanden die ETR 610 von der Bergstrecke. Bei Wassen arbeitet sich am 10. Mai 2015 noch eine Garnitur die berühmte Gebirgsbahn hinauf**

Florian Dürr



**Die ETR 675 besitzen – obwohl weitgehend baugleich zum ETR 610 – eine andere Stirnfront. Das Bild zeigt einen der Züge am 14. September 2019 als „Italo“ nördlich von Verona**

Stefan Wittich



**Seit 2016 fahren auch wieder die vorübergehend nur in Italien eingesetzten ETR 610 in die Schweiz. Am 20. März 2016 steht ETR 610 011 als EC 14 nach Zürich in Milano Centrale zur Abfahrt bereit**

Stefan Wittich

Der gestiegene Fahrzeugbedarf bei Inbetriebnahme des Gotthard-Basis-Tunnels – über die alte Bergstrecke fuhren zuvor noch die ETR 470 der dritten Pendolino-Generation – zwang nun auch

## ■ Die Expresszüge Frankfurt – Mailand befahren auf der Hin- und Rücktour verschiedene Strecken

wieder Trenitalia, ihre bis dahin im Binnenverkehr verwendeten ETR 610 in die Schweiz einzusetzen.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 kam dann der Einsatz der RABe 503 als Eurocity-Express (ECE) von Mailand nach Frankfurt und damit erstmals wieder eine direkte Verbindung zwischen Deutschland und Italien durch die Schweiz.

Die neue Zuggattung Eurocity-Express wurde in Deutschland geschaffen, um die Verbindung tariflich den ICE gleichstellen zu können. Kurioser Weise nimmt der Zug auf dem Hinweg nach Frankfurt die Route über Lötschberg und Simplon, während der Gegenzug zurück nach Italien durch den Gotthard-Basis-Tunnel und über Luzern fährt.

Inzwischen wird ein Teil des Italienverkehrs der SBB vom neuen Stadler-Hochgeschwindigkeitszug RABe 501 „Giruno“ übernommen. Dadurch stehen ausreichend ETR 610 für den Verkehr zwischen Zürich und München zur Verfügung. Als Fernziel sind sogar wieder direkte Verbindung von der Bayerischen Landeshauptstadt nach Mailand im Gespräch. So wandelt sich die Rolle des RABe 503 in Deutschland schrittweise vom Exoten zum verlässlichen Dauergast.

Stefan Wittich

## WEITERE VARIANTEN DES „PENDOLINO“

**Z**eitgleich mit den ersten Dreisystemzügen der Baureihe ETR 610 entstand unter der Bezeichnung ETR 600 auch eine Zweisystem-Variante, die von Trenitalia in einer Stückzahl von zwölf Exemplaren für den inneritalienischen Verkehr beschafft wurde.

Zu der vierten Generation der FIAT/Alstom-Pendolino gehören aber auch die 20 Exemplare der ED 250 der polnischen PKP und die 13 gemeinsam mit dem Hersteller CAF für Spanien

gefertigten Serie 114 der Renfe. Beide Fahrzeuge sind den ETR 600/610 äußerlich und technisch sehr ähnlich, verfügen aber über keine Neigetechnik. Während es sich beim ED 250 der PKP um einen Dreisystem-Zug handelt, ist das spanische Fahrzeug nur für 25 kV/50 Hz ausgelegt und darüber hinaus nur eine vierteilige Einheit. Im Jahr 2016 beschaffte auch das private italienische EVU Italo/NTV insgesamt 22 Züge aus dieser Fahrzeugfamilie. Diese ETR 675 haben ebenfalls keine Neigetechnik

und zeichnen sich durch eine veränderte Stirnfront aus.

| Bezeichnung        | Zahl | EVU          |
|--------------------|------|--------------|
| ETR 600            | 12   | Trenitalia   |
| ETR 610 (1. Serie) | 14   | Cisalpino    |
|                    | (7)  | (Trenitalia) |
|                    | (7)  | (SBB)        |
| RABe 503 (ETR 610) | 8    | SBB          |
| RABe 503 (ETR 610) | 4    | SBB          |
| ED 250             | 20   | PKP          |
| Baureihe 114       | 12   | Renfe        |
| ETR 675            | 22   | Italo/NTV    |



Blick auf das Stationsgebäude des einstigen Bahnhofs Monte und das Viadukt

Alle Bilder Dr. Jürgen Uhlmann

## CAMINHO DE FERRO MADEIRA (CFM)

# Die Monte-Bahn

**1943 STILLGELEGT** ■ Seit 1893 gab es eine Zahnradbahn auf Madeira, von Funchal hinauf nach Monte, ab 1912 verlängert bis Terreiro da Luta

**B**ei einem Besuch in Funchal, der Hauptstadt der portugiesischen Inselgruppe Madeira, bietet sich ein Abstecher zum Nachbarort Monte an. Von hier hat man aus rund 550 Metern Höhe einen fantastischen Blick über die Stadt und die Bucht. Zudem locken hier zum einen die berühmten Babosas, die mit dem Schlitten die Touristen ins Tal befördern, und zum anderen die Kirche „Unserer lieben Frau“, die dem letzten österreich-ungarischen Kaiser und König Karl I. dereinst im Exil die letzte Ruhe gab.

Gleich „um die Ecke“ dieser eng beieinander liegenden Sehenswürdigkeiten erblickt man einen mit alten Platanen besetzten Platz, zu dem ein aus Natursteinen gemauerter Viadukt führt. Dieser gibt sich sogleich als Eisenbahnbauwerk zu erkennen. Heute wird er von Autos befahren, früher fuhr hier die Zahnradbahn in den Bahnhof von Monte ein. Am alten Bahnhofsgebäude ist das Stationsschild gut lesbar erhalten geblieben.

Nicht auf dem ebenen Platz, sondern entlang der weiter steil ansteigenden Straße war der Bahnsteig der Bahn angelegt, was auf den zweiten Blick nicht wundert, denn der Kessels der Lokomotive war geneigt wegen der starken Steigung und stand dort in etwa waagerecht.

## Bergbahn für Feriengäste

Für die Engländer war Madeira schon im 19. Jahrhundert ein beliebter Ferienort. Die faszinierende Vegetation und die frische Luft lockten die Gäste an. Die feine Gesellschaft wollte die Aussicht von Monte unbeschwert genießen. So musste eine Bergbahn her! 1893 nahm sie den Betrieb auf, zunächst nur bis Monte.

Die gute wirtschaftliche Situation der Bahngesellschaft ermöglichte 1912 eine Verlängerung bis nach Terreiro da Luta auf 850 Metern über dem Meer. Damit konnten weitere Regionen am Berg erschlossen werden. Zugleich war damit die maximale Ausdehnung der Bahn erreicht.

## B-Kuppler ohne Kupplung

So überwand die Bahn auf einer Länge von 3,911 Metern nun also stolze 850 Meter Höhenunterschied. Ermöglicht wurde das mit einem Riggenbach-Zahnstangensystem, mit dem die Bahn auf meterspurigen Gleisen und eigener Trasse in die Höhe fuhr. An zwei Haltestellen gab es Ausweichmöglichkeiten, um die Berg- und Talfahrten gleichzeitig durchführen zu können. Zwischen



Ein gut besetzter Zug fährt bergan in Richtung Monte, im Hintergrund Funchal und das Meer



Das Foto von der Seite zeigt gut den einfachen B-Kuppler mit Riggenbach-Zahnradantrieb



Das Schild am früheren Bahnhof Monte mit der Höhenangabe ist noch vorhanden

Lok und dem Personenwagen – es durfte stets nur mit einem Wagen gefahren werden – gab es keine Kupplung, da die Lok immer talseitig fuhr und der Wagen neigungsbedingt auf Druck anlag.

### Ende im Zweiten Weltkrieg

Das Rollmaterial umfasste fünf Loks, die alle als B-Kuppler ausgeführt wurden, wobei vier Exemplare bei der Maschinenfabrik Esslingen und eine bei SLM-Winterthur gebaut wurden. Dazu kamen fünf Personenwagen für je 60 Fahrgäste und ein Gepäckwagen für den Material- und Gütertransport. Mit dieser bescheidenen Ausstattung hat die Bahngesellschaft sehr erfolgreich gewirtschaftet. 1919 markierte eine Kesselexplosion den ersten Unfall, bei dem es Tote und Verletzte gab. Einen weiteren Imageverlust bedingte eine Entgleisung im Jahr 1932, die erneut Opfer forderte. Mit dem Zweiten Weltkrieg kam es zu einem touristischen Totalausfall, der das wirtschaftliche Ende der Bahn einläutete.

1943 wurden die Gleisanlagen nebst Zahnstangen und das Rollmaterial demontiert und nach England verfrachtet, wo das Eisen zum Bau von kriegswichtigem Gerät verwendet wurde.

Bedingt durch die rapide Ausdehnung von Funchal auch an den Hängen in Richtung Monte ist die alte Trassenführung verschwunden. In Funchal denkt man inzwischen wieder über eine Zahnradbahn auf die Höhen nach. Ob sie einmal Realität wird? Wer weiß ... *Dr. Jürgen Uhlmann*



Dieser Zwei-Wagenzug ist fast ein Symbol der deutschen Vereinigung! Wir schreiben den 23. September 1995, und in Suhl steht der 14797 nach Schleusingen bereit (Abfahrt 17:10 Uhr)

Alle Fotos Rudolf Heym

### BAUREIHE 213

## Die ideale Lok?

**LETZTER HÖHEPUNKT** ■ Die Baureihe 213 hätte die Retterin der thüringischen Steilstrecken werden können. Doch niemand fuhr mehr Zug ...

**D**ie Zahl 23 spielt hier eine Rolle, zufällig. Im September 1974 fuhr zum letzten Mal planmäßig eine 94er mit einem Personenzug über den Suhler Friedberg hinüber nach Schleusingen, es war die 94 1292. 23 Jahre später wurde auf eben dieser Strecke der Personenverkehr eingestellt, das war 1997. Ich war beide Male dabei, und es war jedes Mal traurig. Und nun sind schon wieder 23 Jahre vergangen.

Man könnte jetzt Sprüche ablassen in der Richtung: Kinder, wie die Zeit vergeht! Aber das ist es nicht, was mir durch den Kopf geht. Karl-Ernst Maedel, der erste Herausgeber unseres Magazins, hat das in seiner Weisheit schon in den 1960er-Jahren in etwa so formuliert: Es wird eine Zeit kommen, da wird man nicht mehr der letzten P 8 nachlaufen, sondern einer Diesellok ...

Genau so ist es! Ich war wirklich ein großer Fan der alten 94er. Aber irgendwann hatte ich mich mit der sechssachsigen 118er auch angefreundet, was solls. Die Schleusinger Loks waren immer erstklassig geputzt und passten gut in den mir so vertrauten Thüringer Wald.

### Fremdlinge?

Doch dann kam die Zeit nach der Wende, und da waren auf einmal völlig neue Geräusche: ein satter, kräftig tiefer Motorensound und bis dahin unbekannte Pfeiftöne. Die Steilstrecken-213er aus dem



**Den Viadukt von Angelroda überquert am 11. September 1995 die Regionalbahn 14706 von Ilmenau nach Erfurt. Ein „echter Silberling“ und ein mintgrüner Steuerwagen bilden die Garnitur**

Westen hielten Einzug im Thüringer Wald. Und was soll ich sagen: Ich mochte diese Lokomotiven auf Anhieb. Sie passten ideal zu den in aller Regel Zwei-Wagenzügen. Ganz besonders, wenn sie wirklich im Wendezugmodus fuhren, also bergwärts schoben, war das, wie es in der Anfangszeit auf den Steilrampen gewesen sein muss, als die preußischen T 26 ihre Züge bergan schoben. Herrlich! Auch von ihrer „Größe“ her passten sie besser vor die Züge als die 118 (nun 228).

### **Ab 1995 nach Meiningen**

Werfen wir einen Blick zurück: Wie kam es zum Einsatz der 213 in Thüringen? Kurz nach ihrer Gründung sah die Deutsche Bahn den dringenden Bedarf zur Ablösung der Baureihe 228 auf den Steilstrecken des Thüringer Waldes. Die „Babelsbergerinnen“ waren inzwischen in die Jahre gekommen und als zweimotorige Großdieselloks nicht gern gesehen bei den Verantwortlichen. Als

passenden Ersatz erkannte man die im Westen nicht mehr benötigten, aber erst kurz zuvor mit einer neuen Hauptuntersuchung fit gemachten ehemaligen V 100.20 der Baureihe 213. Zwischen März und Mai 1995 wurden vorerst sieben von ihnen zum Betriebshof Meiningen umstationiert.

Im Sommerfahrplan 1995 gab es schon einen sechstägigen Umlauf mit einer Tagesleistung von durchschnittlich 337 Kilometern. Befahren wurden die Strecken Erfurt – Themar (KBS 566), Suhl – Schleusingen (KBS 568), Meiningen – Themar – Eisfeld (KBS 569), Meiningen – Zella-Mehlis (KBS 570) und Meiningen – Rentwertshausen (KBS 815).

Weil die sieben Lokomotiven nicht ausreichten, liefen weiterhin 228er in den Plänen mit. Auch war die Handhabung der 213er für die früheren DR-Personale zuerst einmal ungewohnt.

Am 21. August 1995 trafen schließlich auch die letzten drei 213er in Thüringen ein (213 332, 334, 340 vom früheren Bw Köln-Deutzerfeld).



**Irgendwie passte die 213 – speziell die türkise Variante – ideal in den Thüringer Wald. Hier ein Bild von der Ortspassage in Stützerbach mit dem RE 4738 von Themar nach Erfurt am 6. August 1995**

Eingesetzt wurden die 213er in der Regel mit kurzen Zwei-Wagenzügen, bestehend aus einem modernisierten „Silberling“ und einem Steuerwagen der Bundesbahn-Bauart, teilweise noch im originalen Pfauenaugenmuster, teils schon als „Mintlinge“. Nur zwischen Suhl und Schleusingen liefen anfangs aus bremstechnischen Gründen weiterhin Bghw-Wagen, aber auch andere Abteil-Reisezugwagen aus Ost und West hinter den 213ern.

### **Alle zehn Loks nach Erfurt**

Schon zum Sommerfahrplan 1997 endete aber der Gesamtbetrieb zwischen Suhl und Schleusingen, in der Schlussphase kamen dort nochmals 228 zum Einsatz. Ein Jahr darauf musste aus technischen Gründen auch der Zugverkehr zwischen Ilmenau und Themar eingestellt werden. Damit bestand in Südthüringen und damit im Betriebshof Meiningen kein Bedarf mehr für die Teilstreckenloks, sie wurden daher am 24./25. Mai 1998 geschlossen nach Erfurt abgegeben. Zum Sommerfahrplan 1998 befanden sich somit alle zehn 213er

(213 332–341) beim Betriebshof Erfurt, wo man zwei Umläufe für je drei Maschinen mit 312 bzw. 543 (!) Kilometern täglicher Laufleistung aufgestellt hatte. Der erste Umlauf umfasste die Reisezüge der KBS 594 Großheringen – Sömmerda – Straußfurt, und der zweite deckte mit einer Aus-

■ **Am 3. Februar 1999 endeten die Einsätze der 213 in Thüringen, alle Loks waren nun in Karlsruhe**

nahme sämtliche Züge zwischen Erfurt Hauptbahnhof und Ilmenau ab.

Das Erfurter 213-Gastspiel währte allerdings nur kurz: Schon im September 1998 wurden 213 334 und 339–341 nach Karlsruhe abgegeben. Drei der verbliebenen Maschinen verrichteten weiterhin den Plandienst zwischen Erfurt und Ilmenau Bad. Zum 3. Februar 1999 wurden auch diese drei Loks ebenfalls nach Karlsruhe abgegeben. Damit endeten die 213-Einsätze in Thüringen.



23. Februar 1997: Wenige Wochen vor dem Ende des Verkehrs auf der „Friedbergbahn“ war dann wieder eine V 180 im Einsatz. 228 751 überquert die Brücke in Hirschbach auf der Fahrt nach Suhl

| 568 Suhl – Schleusingen |                        | Friedbergbahn       |       |       |       |       |       | ↓ 568 |
|-------------------------|------------------------|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                         |                        | Alle Züge 2. Klasse |       |       |       |       |       |       |
| Zug                     |                        | RB                  | RB    | RB    | RB    | RB    | RB    |       |
|                         |                        | 14781               | 14785 | 14787 | 14795 | 14797 |       |       |
| km                      |                        | 1                   | 2     | 3     | 4     | 5     |       |       |
|                         | Erfurt Hbf             | 570                 | 4 23  | 5 29  | 9 10  | 13 32 | 15 32 |       |
|                         | Arnstadt Hbf           |                     | 4 46  | 6 00  | 9 30  | 13 55 | 15 55 |       |
|                         | Suhl                   |                     | 5 32  | 6 46  | 10 20 | 14 46 | 16 56 |       |
| von                     |                        |                     |       |       |       |       |       |       |
| 0                       | Suhl (426 m)           | 5 36                | 7 18  | 10 24 | 15 20 | 17 10 |       |       |
| 2                       | Suhl-Neudorf           | 5 38                | 7 18  | 10 26 | 15 22 | 17 12 |       |       |
| 2                       | Suhl-Friedberg (570 m) | 5 46                | 7 26  | 10 34 | 15 30 | 17 20 |       |       |
| 9                       | Hirschbach (Thür)      | 5 51                | 7 31  | 10 39 | 15 35 | 17 25 |       |       |
| 12                      | Erfurt (Thür)          | 5 55                | 7 35  | 10 41 | 15 39 | 17 29 |       |       |
| 13                      | St. Kilian             | 5 57                | 7 37  | 10 43 | 15 41 | 17 31 |       |       |
| 16                      | Schleusingen           | 6 01                | 7 41  | 10 49 | 15 45 | 17 35 |       |       |
| nach                    |                        |                     |       |       |       |       |       |       |
|                         | Schleusingen           | 6 03                | 7 54  | 10 50 | 16 05 | 17 46 |       |       |
|                         | Themar (329 m)         | 6 16                | 8 09  | 11 05 | 16 20 | 18 01 |       |       |
| Zug                     |                        | RB                  | RB    | RB    | RB    | RB    |       |       |
|                         |                        | 14780               | 14782 | 14786 | 14792 | 14796 |       |       |
| km                      |                        | 1                   | 2     | 3     | 4     | 5     |       |       |
|                         | Themar (329 m)         | 566                 | 5 47  | 8 49  | 12 49 | 16 48 |       |       |
|                         | Schleusingen           |                     | 5 56  | 9 03  | 13 03 | 17 02 |       |       |
| von                     |                        |                     |       |       |       |       |       |       |
|                         | Schleusingen           | 4 47                | 6 18  | 9 09  | 13 09 | 16 10 |       |       |
|                         | St. Kilian             | 4 50                | 6 21  | 9 12  | 13 12 | 16 13 |       |       |
|                         | Erfurt (Thür)          | 4 54                | 6 25  | 9 16  | 13 16 | 16 17 |       |       |
|                         | Hirschbach (Thür)      | 4 58                | 6 29  | 9 20  | 13 20 | 16 21 |       |       |
|                         | Suhl-Friedberg (570 m) | 5 05                | 6 36  | 9 27  | 13 27 | 16 28 |       |       |
|                         | Suhl-Neudorf           | 5 11                | 6 42  | 9 33  | 13 33 | 16 34 |       |       |
|                         | Suhl (426 m)           | 5 13                | 6 44  | 9 35  | 13 35 | 16 36 |       |       |
| nach                    |                        |                     |       |       |       |       |       |       |
|                         | Suhl                   | 5 16                | 7 04  | 10 03 | 13 46 | 17 02 |       |       |
|                         | Arnstadt Hbf           | 6 12                | 8 00  | 11 02 | 14 26 | 18 00 |       |       |
|                         | Erfurt Hbf             | 6 29                | 8 25  | 11 25 | 14 45 | 18 25 |       |       |

Die Zahl in Klammern hinter der Bahnhaltsbezeichnung gibt die Höhenlage (Höhe über dem Meer) an.

Ⓢ = \* außer Ⓢ  
Ⓢ = 0 bis 9  
nicht 5.VI., 25., 26.XII.,  
1.I., 6., 8.IV., 27.V.

Ⓢ = nicht 25.XII., 1.I.

Ⓢ = nicht 31.X.

Die Fahr-  
plantabelle  
der Strecke  
568 für  
1995/1996.  
Ein Jahr  
später war  
Schluss



Am 31. Mai 1997 war die letzte Fahrt über den Friedberg. Viele waren noch einmal gekommen, doch das täuschte nicht darüber hinweg, dass im Alltag kaum noch jemand mitfuhr. „Schiebelok“ war 213 336

### 213: ALLE ZEHN LOKS AUF EINEN BLICK

| erste Nummer | ab 1968 | in Dienst | Ausmusterung   | heute                                       |
|--------------|---------|-----------|----------------|---------------------------------------------|
| V 100 2332   | 213 332 | 1966      | 26.10.2001     | Rheinische EB Linz                          |
| V 100 2333   | 213 333 | 1966      | 30.09.2007     | Rheinische EB Linz                          |
| V 100 2334   | 213 334 | 1966      | 27.09.2000 Hof | Rennsteigbahn „Marion“                      |
| V 100 2335   | 213 335 | 1966      | 30.09.1999 Hof | EB Neckar-Schwarzwald-Alb Rottweil          |
| V 100 2336   | 213 336 | 1966      | 05.09.2001 Hof | Rheinische EB Linz                          |
| V 100 2337   | 213 337 | 1966      | 30.09.2007     | Rheinische EB Linz Ersatzteilstender        |
| V 100 2338   | 213 338 | 1966      | 05.09.2001     | Mittelweserbahn, vermietet an Rennsteigbahn |
| V 100 2339   | 213 339 | 1966      | 30.09.1999 Hof | M & W Holz GbR, Salem                       |
| V 100 2340   | 213 340 | 1966      | 02.10.2000 Hof | AVG                                         |
| V 100 2341   | 213 341 | 1966      | 26.10.2001 Hof | Mittelweserbahn                             |



**Heute ein Trauerspiel von Verfall und Niedergang, damals noch ein liebevoll gepflegter Kleinstadtbahnhof: Schleusingen am späten Nachmittag des 19. Juli 1996 mit der Regionalbahn aus Suhl**

Aber auch das Werk Karlsruhe gab seine 213er schon im Mai 1999 nach Hof weiter, dort wurden aber 213 335 und 339 schon bald z-gestellt, die übrigen Loks bedienten nun vor allem die Stichstrecke Nürnberg Nordost – Gräfenberg (mangels Steuerwagen im „Sandwich“) und gelegentlich die Nebenbahnen in Oberfranken und die Strecke Roth – Hilpoltstein.

### Sie werden noch gebraucht

Im Herbst 2000 wurden auch 213 334 und 340 ausgemustert, im Jahr darauf schließlich 213 332, 336, 338 und 341; die Leistungen nach Gräfenberg übernahmen Desiros der Reihe 642.

213 333 und 337 gingen per 14. März 2002 an die DB SüdOstBayernbahn (SOB) in Mühldorf, wo sie die Müllzüge Frontenhausen-Marklkofen – Kastl (Obb) bespannten. Sie und auch viele der anderen Lokomotiven erlebten nun noch diverse Eigentümerwechsel und Vermietungen.

Glaubt man den Angaben im weltweiten Netz, sind wohl alle – bis auf eine, die 213 337 – auch heute noch betriebsbereit. Dabei blieb die 213 334 – bei der Rennsteigbahn und mit auffälliger Lackierung und beziehungsreichen Beschriftungen zum Thema Steilstrecke versehen – ihrem letzten Einsatzgebiet Thüringen treu.

*Oliver Strüber und Rudolf Heym*

**Im extra sanierten Einschnitt am Suhler Friedberg bei 67 Promille Steigung: 213 338 (März 1995)**



# Kein Wasser mehr!

**PANNE IN TROSSINGEN** ■ Bis in die Endzeit des Dampfbetriebs setzte die DB ihre Loks auch noch vor Reisezügen ein. So konnte dann jeder zusehen, wenn etwas schief ging. Besonders peinlich, wenn das Wasser alle war ...

**D**en Jahreswechsel 1973/74 verbrachte ich im Raum Rottweil, wo die DB noch drei alte preußische P 8 (Baureihe 038) und mit der 078 246 die letzte T 18 einsetzte. Zusätzlich liefen auch noch einige Loks der Baureihen 050–053. Das Einsatzgebiet reichte noch von Böblingen bis hinunter nach Tuttlingen, auch Tübingen, Freudenstadt und Hausach wurden angefahren.

Der intensivste Dampfbetrieb wurde aber auf der rund 27 Kilometer langen Strecke Rottweil – Villingen geboten, wo die Loks nicht nur im Güterzug-, sondern auch im Personen- und Eilzugdienst angetroffen werden konnte. Interessant in diesem Zusammenhang auch das Rottweiler „Umlaufplan-Roulette“ – so ganz sicher konnte man seinerzeit nicht sein, welche Baureihe vor welchem Zug zu sehen war. Am 2. Januar 1974 – endlich waren die Feiertage mit ihrem eingeschränkten Dampfbetrieb vorbei – stiefelte ich morgens bei miesem Winterwetter von der Jugendherberge zum Bahnhof Villingen, um mit dem P 3906, einer sicheren Dampfleistung, nach Rottweil zu fahren. Zumindest meine Stimmung hellte sich merklich auf, als ich vor dem Zug die 038 382 entdeckte. Im Jahr 1974 planmäßig in einem von einer P 8 bespannten Zug zu fahren, das hatte schon etwas ...

trieb vorbei – stiefelte ich morgens bei miesem Winterwetter von der Jugendherberge zum Bahnhof Villingen, um mit dem P 3906, einer sicheren Dampfleistung, nach Rottweil zu fahren. Zumindest meine Stimmung hellte sich merklich auf, als ich vor dem Zug die 038 382 entdeckte. Im Jahr 1974 planmäßig in einem von einer P 8 bespannten Zug zu fahren, das hatte schon etwas ...

## Wasser fassen in Trossingen

Ich nahm ganz vorn im ersten von vier Umbau-Dreiecksern Platz, deren Last ja für eine P 8 keine besondere Anstrengung bedeutete. Pünktlich ging es mit kräftigen Auspuffstößen los, und nach einigen Zwischenhalten wurde Trossingen auf die Minute erreicht. Hier war eine Kreuzung mit einem Gegenzug angesagt, und der Heizer unserer P 8 wollte den Aufenthalt nutzen; um den Kessel mit



038 382 hat den Bahnhof Trossingen erreicht und wünscht allen Reisenden noch „Frohe Weihnachten!“

frischem Wasser zu speisen. Doch nichts ging mehr, es kam kein Wasser, und mit Erschrecken stellte das Personal jetzt fest, dass der Wasserbehälter des Tenders leer war, aber so richtig leer! Was nun tun?

### Eine Hilfslok muss her!

Auf dem seinerzeit natürlich noch mit Bundesbahnen besetzten Bahnhof kam nun so etwas wie Hektik auf, in Windeseile verlegten die Eisenbahner einen besseren Gartenschlauch von einer Wasser-Entnahmestelle im Empfangsgebäude zum Tender, durch den wenigstens etwas kühles Nass in den 21,5 Kubikmeter fassenden Tender lief. Doch zum Speisen des Kessels reichte das natürlich nicht aus, es war nicht viel mehr als der berühmte Tropfen auf den heißen Stein.

Also wurde in Rottweil eine Hilfslok angefordert. Und da man dort mehrere 50er unter Dampf im Bw stehen hatte, kam nach einer guten halben Stunde 052 953, mit dem Kabinentender voraus fahrend, als Leerlok nach Trossingen. Sie wurde vor die dürstende P 8 gespannt und nach der Bremsprobe ging es mit einer knappen Dreiviertelstunde Verspätung Rottweil entgegen, was dann problemlos erreicht wurde ...

Dort konnte sich 038 382 unter einem Wasserkran erst einmal wieder richtig „betrinken“. Scha-



**Mit einem Schlauch versucht das Personal, wenigstens etwas Wasser aufzufüllen**

Martin Weltner (3)

den genommen hatte die Lok auch nicht, in den nächsten Tagen war sie wieder im Zugdienst zu sehen. Nicht überliefert ist übrigens, wer der Schuldige an der Misere war, welches Personal vergessen hatte, nach Fahrtende den Tender der Lok mit Wasser zu füllen.

Martin Weltner



**Vorsichtig rollt die aus Rottweil angeforderte 052 953 an die P 8, um den P 3906 weiterzufahren**

## LÄNDERBAHNLOKS IM RUSSISCHEN WINTER

# Frostschutz für die Frontloks!

**DER ERSTE RUSSLAND-WINTER** ■ Zahlreiche Lokomotiven stellte die Deutsche Reichsbahn ab 1941 für Hitlers Angriff auf die Sowjetunion zur Verfügung. Als im Oktober 1941 die Temperaturen drastisch sanken, bahnte sich ein Desaster an

**D**er frühe Nachmittag des 5. Januar 1942 gestaltete sich für den Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium (RVM) Wilhelm Kleinmann ungemütlich. Er notierte:

*„Um 14:00 Uhr wurde ich vom Hauptquartier angerufen und mir mitgeteilt, daß der Führer mich persönlich sprechen wolle. Der Führer erklärte mir, daß auf der Strecke von Brest nach Minsk 90 % aller Lok eingefroren seien und daß nach ihm zugegangenen Meldungen 50 % der Lok, die in der letzten Zeit übergeben worden seien, ohne Frostschutz seien. Der Führer verlangt umgehende Meldung, worauf das zurückzuführen ist und will die Namen der Schuldigen genannt haben.“*

## Hitler selbst hatte abgewiegt

Plötzlich also kam von oberster Stelle die Forderung nach Frostschutz für Lokomotiven zwecks Verwendbarkeit im russischen Winter! Im Sommer 1941 hatte Hitler mit den Worten „Es wird keinen Winterkrieg geben“ und „Der russische Winter, das ist doch nur ein Schlagwort“ allein schon die Versorgung der Truppe mit warmer Kleidung verweigert. Der Krieg gegen die als wehrlos eingeschätzte Sowjetunion sollte binnen etwa zwei Monaten siegreich abgeschlossen sein. Inzwischen zeigte sich ein ganz anderes Bild: Der Angriff hatte sich in ein verlustreiches Ringen verwandelt, in dem die Reichsbahn mit ihren bereitgestellten Lokomotiven auf Dauer eingebunden war, ohne darauf technisch und betrieblich vorbereitet zu sein.

Der Staatssekretär gab die Forderung nach „schleunigster Aufklärung“ weiter. Nun nahm die dienstliche Kommunikation ihren Lauf. Zunächst einmal listete man die beanstandeten Lokomotiven geordnet nach entsendender Reichsbahndirektion auf. Auch bemühte sich das Reichsverkehrsministerium bereits um erste Erklärungsversuche. Der Arbeitskräftemangel um Weihnachten 1941 wurde als Hauptursache ausgemacht.

Sodann hatten die einzelnen Reichsbahndirektionen das Wort zu den zwischen 15. und 31. Dezember 1941 zu den Hauptbahndirektionen Nord (Minsk) und Mitte (Kiew) abgegebenen Lokomotiven. Ihre 13 Briefe und Telegramme an „Deutsche Reichsbahn, Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums, Berlin W 8, Voßstraße 35“ sind Zeitdokumente. Aus ihnen ist ersichtlich,

dass der Frostschutz in mehreren Stufen angeordnet worden war. Unklar ist nur, wann dies genau geschah: am 22. Oktober oder erst am 27. November 1941? Auf alle Fälle erst in der Kälteperiode hatte das Reichsbahnzentralamt Berlin die Verkleidung der Luft- und Speisepumpen mit Holzkästen verfügt. Und am 23. Dezember 1941, als schon zahllose Lokomotiven mit Frostschäden abgestellt waren, hatte das Zentralamt die Anordnung zur „Verkleidung und Isolierung der Ölröhre, der Heizeinrichtungen für Speisepumpen und Vorwärmer sowie die Anbringung von Windschutzbrettern für die Wasserschläuche zwischen Lok und Tender“ folgen lassen.

Ergänzend sei erwähnt, dass nahezu ausschließlich preußische Länderbahn-Schleppenderlokomotiven ostwärts in Marsch gesetzt worden waren. Die 38<sup>10</sup>, 55<sup>0</sup>, 55<sup>7</sup>, 55<sup>16</sup>, 55<sup>25</sup>, 56<sup>2</sup>, 56<sup>20</sup> und 57<sup>10</sup> mit ihren relativ niedrigen Achsfahrmassen zwischen 15 und 18 Tonnen erschienen für die großenteils schwachen und durch die hastige Umpurung nochmals destabilisierten Gleise in den Eroberungsgebieten geeignet. Mit einer niedrigen Achsfahrmasse hätte sich auch die speziell unter den Vorzeichen der Kriegsplanung bestellte und laufend beschaffte Baureihe 50 empfohlen, doch wollte man diese wertvollen Neubauten schonen und wegen der erwarteten hohen Verlustquote hinter der Ostfront eher die alten Länderbahnloks opfern.

## Schutz absolut unzureichend

Weder diese noch die Einheitsloks boten den Personalen im östlichen Winterbetrieb erträgliche Arbeitsbedingungen. An den zum Tender hin offenen Rückseiten der Führerstände waren die Lokführer und Heizer eisigem Wind und Schneesturm schutzlos ausgesetzt. Die traditionellen Vorhänge nützten nichts. Dieses Problem wurde erst mit dem geschlossenen Führerhaus der Kriegslok 52 gelöst.

Die Stellungnahmen der Direktionen schwanken zwischen dünnen Auskünften und weitschweifigen Entschuldigungen. So verweist die RBD Erfurt am 10. Januar 1942 darauf, dass die „Anordnung zweiteiliger Holzkästen für Luft- und Speisepumpen“ (RZA Berlin, 27. November 1941) bei allen in der zweiten Dezemberhälfte „an die be-



setzten Ostgebiete abgegebenen Lokomotiven“ durchgeführt worden sei. Die gleichzeitig vorgesehene Verkleidung und Isolierung der Ölröhre sei bei 38 1693, 1923, 3135, 55 3561, 3969, 57 3170 der Bahnbetriebswerke Gera, Naumburg und Weißenfels ausgeblieben. Die Frostschutzmaßnahmen laut Rundschreiben RZA Berlin vom 23. Dezember 1941 (Verkleidung von Rohren und Wasserschläuchen) hätten infolge der Kürze der Zeit bis zur Abgabe am 27. Dezember nicht berücksichtigt werden können. Die RBD Essen ignoriert am 9. Januar 1942 die Verfügung vom 23. Dezember und begnügt sich mit der Auskunft, alle zwischen 12. und 24. Dezember 1941 abgegebenen 38<sup>10</sup>, 55<sup>o</sup> und 55<sup>25</sup> der Bw Dortmunderfeld, Duisburg Hbf, Essen Hbf, Hamm, Oberhausen Hbf, Osterfeld Süd, Ruhrort Hafen und Wanne-Eickel seien entsprechend RZA-Schreiben vom 27. November 1941 mit Frostschutz ausgerüstet gewesen.

Über Zustand und Abgabe von genau zwei Lokomotiven an die RBD Königsberg, nämlich 38 2602 des Bw Kirm und 38 3569 des Bw Darmstadt, füllte ein Abteilungspräsident der RBD Mainz in zwei Briefen im Januar 1942 volle vier Seiten. Darin steht, dass die Loks mit eigenem Personal zum Ziel-Bw zu überführen waren. Sie waren mit dem Kennwort „Lokzug Mainz 8 an RBD Königsberg, Bw Königsberg, Telegramm Mineis 125 Nr. 3325 vom 23. Dezember 1941“ zu beschildern. „Leitweg RBD Frankfurt, Erfurt, Halle, Osten, Danzig und Königsberg. Durchlaufdirektionen werden um Stellung eines streckenkundigen Begleiters und um umgehende Weiterleitung gebeten.“

### Schreiner nicht da ...

Schon leicht komisch liest sich die Erläuterung, dass das Bw Kirm seinen einzigen „in Bus bei Waldböckelheim 20 km von Kirm entfernt und 3 km Fußweg auswärts wohnenden Schreiner benachrichtigen ließ, der aber nicht anwesend war.“ Deshalb konnte auch die dortige Lok nicht sofort ausgerüstet werden. Außerdem habe es sich um die ersten P 8 gehandelt, nachdem Frostschutzmaßnahmen bislang nur für die G 8, G 8<sup>i</sup>, G 8 Umbau und G 10 gefordert worden sei-

■ „Der russische Winter, das ist doch nur ein Schlagwort“, hatte Hitler noch 1941 getönt

en. Der Mitarbeiter der RBD vermerkte noch, er könne „keinem Beteiligten ein eigentliches Verschulden vorwerfen“. Die von Hitler verlangte Suche nach den Schuldigen hatte sich totgelaufen. Dass zwischen dem Heiligen Abend und Silvester irgendwo Teile fehlten oder ein Schreiner nicht auffindbar war, konnte sogar im paranoiden Weltbild des „Führers“ nicht als strafbarer Hochverrat interpretiert werden. Sicherlich hatte er auch über-

sehen, dass die inzwischen zu mehreren Hundert schadhaft abgestellten Lokomotiven nicht nur unter dem Frost, sondern auch unter

Entgleisungen auf schlechtem Oberbau, unter Kampfhandlungen und unter Pflegedefiziten gelitten hatten. Am 20. Februar 1942 verstärkte er den Druck auf den Parteigenossen Kleinmann durch Drohung mit der Gestapo, Ende Mai trat dieser in den Ruhestand.

### Endlich Frostschutz! Bei Tauwetter ...

Recht pünktlich zu Beginn der Tauwetterperiode trafen dann viele frisch ausgerebesserte und umfassend frostgeschützte Länderbahnlokomotiven in den besetzten Sowjetgebieten ein, etwa gleichzeitig mit zahllosen Pelzmänteln und Filzstiefeln aus der „Reichswintersachensammlung“. Zwangsweise aus Belgien und Frankreich beigebrachte Lokomotiven von oftmals begrenztem betrieblichem

Wert füllten mehr schlecht als recht die Lücken in der Heimat. Die waren groß. Im April 1942 beispielsweise hatte die RBD München ihren gesamten Bestand an 38<sup>10</sup> (15 Stück), 55<sup>25</sup> (4), 56<sup>2</sup> (3) und 57<sup>10</sup> (56) sowie zehn von 15 Maschinen der Baureihe 55<sup>o</sup> nach „Osten“ verliehen. Dem standen im Jahr 1942 nur 50 Neuanlieferungen der Reihen 44 (3), 50 (42) und 86 (5) gegenüber. Das bedeutet zum Jahresende prinzipiell 38 dem Betriebsmaschinendienst fehlende Lokomotiven. Auch die aus dem Westen herangezogenen „Leihloks“ mussten zum Teil an die Ostbahn im Generalgouvernement weitergegeben werden.

Reichsweit zählte man am 1. Januar 1943 allein von der Baureihe 57<sup>10</sup> genau 332 „schadhaft im Reich abgestellte Ostlok“. Im Auftrag



**Der russische Winter stellte die Feldeisenbahner vor gewaltige Probleme** Slg. EB-Stiftung



**Im EAW Gomel rüsten Arbeiter unter Behelfsbauten eine preußische T 9<sup>3</sup> sowie weitere Länderbahnloks mit provisorischen Frostschutzeinrichtungen für den bevorstehenden Wintereinsatz aus** Slg. Andreas Knipping

des Rüstungsministeriums arbeiteten da der Hauptausschuss Schienenfahrzeuge und die Industrie bereits fieberhaft an der umfassend frostgeschützten Kriegslokomotive Baureihe 52 ...

### Dramatik in Zahlen

Doch den vom ersten Tage an chancenlosen Angriffs- und Vernichtungskrieg hatten Hitler und sein Reich längst ersichtlich verloren. Wie sehr unterdessen die Abordnung von Lokomotiven in den

Betrieb der Deutschen Reichsbahn in ihrem Kerngebiet eingriff, belegen einige Zahlen. Ende 1940 besaß die Reichsbahn 23.534 Normalspurloks. Die Abgabe in Richtung Osten begann schon während der intensiven Angriffsvorbereitung gegen die Sowjetunion im ersten Halbjahr 1941 und beschleunigte sich im Laufe des Sommers. Die Summe der im besetzten Sowjetgebiet beheimateten Loks wuchs von 2.075 am 7. Oktober 1941 über 6.096 (31.07.1942), 7.445 (30.09.1942) auf 8.853 Maschi-

### FROSTSCHUTZ: ABER WIE?

Jeder höhere deutsche Offizier hatte vor Beginn des Russlandfeldzuges ein umfangreiches Buch über Land und Leute in der Sowjetunion erhalten. Darin war zu lesen, dass im kontinentalen Klima des Ostens zwischen November und Februar mit Temperaturen bis hinunter zu minus 35° Celsius nebst starkem Wind und heftigem Schneefall zu rechnen ist. Nicht etwa ein Jahrhundertwinter, sondern genau diese Erscheinungen folgten der Schlammperiode, die im Oktober den Nachschub auf der Straße fast völlig zum Erliegen gebracht hatte. Am 4. Dezember 1941 meldete die Heeresgruppe Mitte minus 25° C, am 5. Dezember minus 35° C.

Nicht zufällig hatte man seit Beginn des Eisenbahnzeitalters die Lokomotiven während längerer Betriebspausen und insbesondere über Nacht in Schuppen untergebracht, in denen ihr Ruhefeuer und bei Bedarf stationäre Öfen für Temperaturen oberhalb des Gefrierpunktes sorgten. Die abziehende Rote Armee hatte die Lokomotivschuppen planmäßig abgebrannt oder gesprengt. Damit ergaben sich im Winterbetrieb kaum lösbare Schwierigkeiten für die deutschen Besatzer. Die Schläuche zwischen Tender und Lokomotive und die vielen Rohrleitungen an den Flanken des Kessels zur Versorgung von Luftpumpe, Speisepumpe, Vorwärmer und Turbogenerator waren der Kälte

schutzlos ausgesetzt und platzten unter dem Druck gefrorenen Wassers. Auch konnte der ganze Inhalt des Tenders zu einem einzigen Eisblock werden. Mit offenen Feuern konnte keine ausreichende Abhilfe geschaffen werden. In verschiedenen Verfügungen ab Oktober 1941 ordneten zentrale Dienststellen der Reichsbahn die Holzverkleidung der Pumpen und die Isolierung der Leitungen an. Im Programm „Ostbau 1942“ erhielt die Wiederherstellung von Lokomotivschuppen hohe Priorität. Doch da waren die Transportschlacht im Osten und damit auch der ganze Krieg bereits verloren.

nen am 30. September 1943. Auf diesem Höhepunkt befand sich mehr als ein Drittel des gesamten DRB-Dampflokbestands auf dem östlichen Kriegsschauplatz. Rückzüge verminderten den Bedarf bis zum 30. Juni 1944 auf 4.683 Loks. Und nach der sowjetischen Sommeroffensive 1944 gab es einen „Ostraum“ so gut wie nicht mehr.

### Bilanz mit vielen Lücken

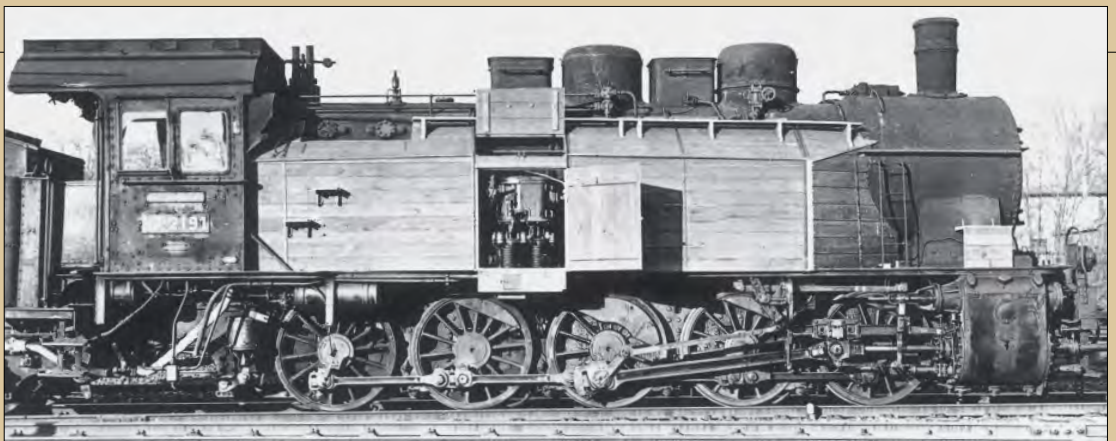
Der Verlust an Lokomotiven durch den „Ostfeldzug“ ist nicht genau zu beziffern, weil niemand präzise die Abgänge nach Kriegsschauplätzen differenzieren konnte. Per Fernschreiben vom 7. Dezember 1944 an alle Mittelbehörden suchte das RVM allein von der Reihe 57<sup>10</sup> nicht weniger als 262 verschollene Exemplare. In den letzten Kriegsmonaten führten die Direktionen lange handschriftliche Listen von „Ostschadloks“. Zur Schlussbilanz bleibt nicht mehr genau feststellbar, welche Lokomotiven nach Totalschaden in fernen Ländern verschrottet wurden und welche auf osteuropäischen Staats- oder Werkbahnen noch ein teilweise langes Nachleben führten. Jedenfalls vermisste die Vierzonen-Reichsbahn zum Beispiel 125 Stück der 55<sup>16</sup>, 800 der 55<sup>25</sup> und 240 der 56<sup>2</sup>. Natürlich blieben auch zahlreiche ehemalige Reichsbahnloks jenseits der 1945 gezogenen Oder-Neiße-Grenze aktiv.

Das Konzept, mit Länderbahnlokomotiven aus dem Ersten Weltkrieg den Zweiten Weltkrieg zu gewinnen, wenn man genügend Bretterverschalungen um die friedensmäßigen Armaturen gena-



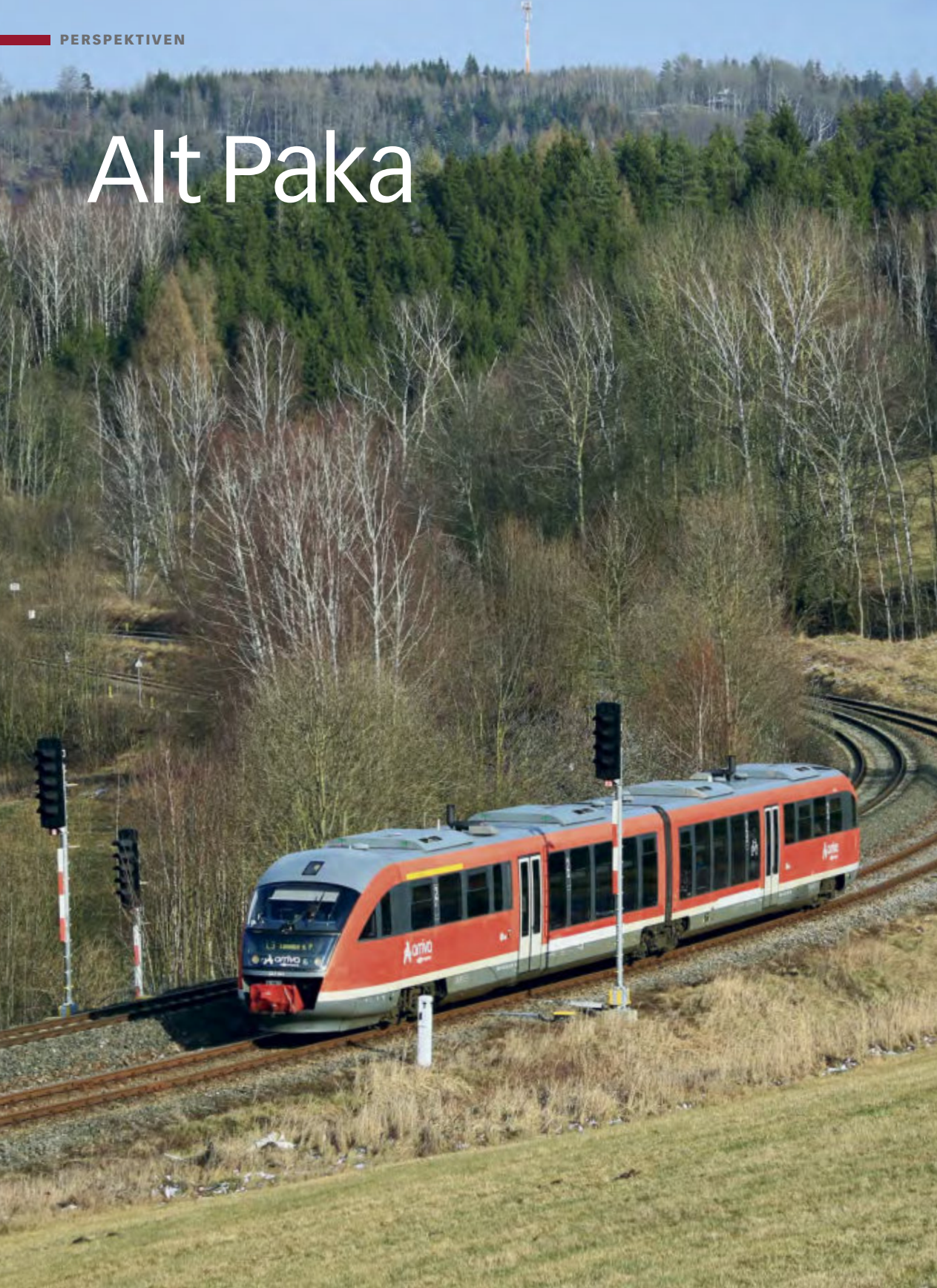
**Weder die G 10 noch die Soldaten der spanischen Blauen Division sind für den Winterkrieg ausreichend gerüstet** Slg. Schricker

gelt hätte, könnte zur Ironie verleiten. Doch solche Gedanken verfliegen angesichts der vielen tausend Soldaten und Zivilisten, die an jedem einzelnen Tag auch des Dezembers 1941 die längst siebenstelligen Opferzahl des Ostfeldzuges vergrößerten. Vor diesem Hintergrund erscheint auch die Beteiligung der Reichsbahn an dem verbrecherischen und blutigsten Unternehmen der Weltgeschichte fragwürdig. Die Reichsbahn-Führung zumindest folgte geflissentlich dem „Führer“. Im Gegensatz dazu könnte man die Antworten der Reichsbahndirektionen vom Januar 1942 womöglich auch schon als Unwillen oder „mangelnde Kriegsbegeisterung“ interpretieren. Wenngleich sich diese nicht nachhaltig auf das Geschehen auswirkten. Oder sind sie doch nur Dokumente eines dilettantisch geführten Angriffskrieges? *Andreas Knipping*



**57 2191 präsentiert fast alle angeordneten Forstschutzeinrichtungen. Die Holzverschalungen isolieren die Lok kaum vor den strengen Minusgraden, denen das Lokpersonal völlig schutzlos ausgesetzt ist** Slg. Knipping

# Alt Paka



**D**er Februar des Jahres 2020 war auch am Fuße des Riesengebirges im nördlichen Böhmen schon recht mild. Ganz wenige Schneereste lagen noch im Schatten der Wälder und Wiesenhänge um die Kleinstadt Stará Paka.

1858 erhielt Stará Paka (Alt Paka) seinen Bahnhof an der Strecke Pardubice (Pardubitz) – Liberec (Reichenberg) der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. Als dann im Jahr 1870 die Österreichische Nordwestbahn ihre Bahn Velký Osek (Groß Wossek) – Trutnov (Trautenau) eröffnete, wurde Alt Paka zum Kreuzungspunkt. 1906 wurde noch die Lokalbahn von Mladá Boleslav (Jungbunzlau) her in Betrieb genommen.

44 Jahre liegen zwischen den beiden Aufnahmen dieser Doppelseite. Unten ist es die 434 2322, die mit einem Gmp nach Lomnice nad Popelkou dampft (18. Mai 1976). Links erledigt diesen Dienst der 642 041.

Gemischte Züge sind längst passé. Arriva fährt mit gebrauchtem Material aus Deutschland, und man muss nicht lange überlegen, welcher Zug schöner ist. Auch ältere 628er fahren dort. Aber es gibt auch noch klassisch-tschechische Triebwagen-Garnituren, für einige Abwechslung ist also gesorgt.

In Lomnice nad Popelkou (Lomnitz an der Popelka) ist übrigens der Schriftsteller Jaroslav Rudiš aufgewachsen, ein Eisenbahnfan durch und durch! Zuletzt sorgte er mit dem Roman „Winterbergs letzte Reise“ für Aufsehen.

*Text und Bilder: Rudolf Heym*

# Jetzt & Einst



HÖLLENTALBAHN FREIBURG – DONAUESCHINGEN

# Endlich vereinigt



**SCHLUSS MIT DEM UMSTEIGEN** ■ Die Verkehrsströme waren stets auf die Endpunkte ausgerichtet. Das bedingte die Brechung vieler Züge in Neustadt (Schwarzw). Nun ist damit Schluss, denn die Strecke ist nach 83 Jahren endlich durchgehend elektrifiziert.



8. Juni 1978: In Kirchzarten begegnen sich 145 158 und 145 155 mit ihren Zügen. Die Elloks der Baureihe 145 mit ihren Widerstandsbremsen für den Steilstreckenbetrieb bestimmten fast 20 Jahre das Bild auf der Höllentalbahn

Jürgen Hörstel



**Das Rückgrat der elektrischen Traktion auf der Höllentalbahn im 50-Hertz-Betrieb waren zu DB-Zeiten fünf Elloks der Baureihe E 244. E 244 11 ist am 21. Mai 1959 bei Neustadt-Hölzlebruck unterwegs** Dr. Rolf Brüning

**E**nde 2019 begann in Titisee-Neustadt eine neue Epoche. Seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 können elektrische Triebfahrzeuge den wichtigen Unterwegsbahnhof Neustadt (Schwarzw) an der Höllentalbahn Freiburg – Donaueschingen in beide Richtungen anfahren oder verlassen. Seither macht sich zum Beispiel die neue Linie S10 der Breisgau-S-Bahn diesen Umstand zunutze und bietet umsteigefreie Reiseverbindungen auf der Schiene zwischen Freiburg (Breisgau) und dem auf der Baar-Hochfläche gelegenen Anschlussbahnhof Donaueschingen an der Schwarzwaldbahn (Offenburg – Konstanz) an, die bis Villingen (Schwarzw) durchgebunden werden.

Das war nicht immer so. Über viele Jahrzehnte hinweg war Neustadt (Schwarzw) ein Umsteigepunkt, an dem viele (Reise-)Züge gebrochen wurden. Die Gründe dafür waren vielfältig, wie ein Blick in die spektakuläre Geschichte der Höllentalbahn zeigt.

### Langer Weg bis zum Bahnbau

Nachdem der Bau der Badischen Hauptbahn von Mannheim nach Basel am 30. Juli 1845 auch Freiburg im Breisgau erreicht hatte, regten sich auch in den benachbarten Tälern des Schwarzwaldes Stimmen, die eine Anbindung an die Eisenbahn forderten. Besonders im von Land- und Forstwirtschaft geprägten Höllental östlich von Freiburg war das Interesse groß. Die Badische Staatsregierung ließ das Begehren prüfen, kam nach Auswertung des Gutachtens jedoch zu einem negativen Bescheid. Den Verantwortlichen schien der Bau

und Betrieb einer Strecke mit großen Steigungen durch das von Freiburg aus gesehen zwar zunächst noch weite und flache, ab Himmelreich jedoch immer engere und steilere Tal technisch noch nicht möglich.

Im folgenden Jahrzehnt sollten sowohl die Bautechnik als auch die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven große Fortschritte machen. Das begünstigte auch die Befürworter einer Eisenbahn durchs Höllental. Nachdem Pläne für eine Adhäsionsbahn in den 1860er-Jahren nicht zur Realisierung kamen, trat bald darauf die vom Ingenieur Müller der Schweizerischen Centralbahn in Olten ins Spiel gebrachte Idee einer die starke Steigung auf direktem Wege überwindenden Zahnradbahn auf den Plan. Diese Idee mündete nach einigem Hin und Her im Februar 1882 in einen Gesetzesentwurf über den Bau einer „normalspurigen, eingleisigen Sekundärbahn mit theilweiser Anwendung von Zahnstangen von Freiburg durch das Höllenthal nach Neustadt“ auf Staatskosten. Per 24. Mai 1882 wurde dem Entwurf seitens der Stände zugestimmt und selbiger zum Gesetz erhoben.

### Steilrampe mit Zahnstange

Damit waren die letzten Hürden beseitigt. Mit der endgültigen Planung der Trasse wurde der schon bei der Verwirklichung der Schwarzwaldbahn so erfolgreiche Bauingenieur Robert Gerwig beauftragt. Gemäß der gesetzlichen Vorgaben mussten die anliegenden Gemeinden das benötigte Gelände kostenfrei zur Verfügung stellen und sich auch an den Baukosten mit 200.000 Mark beteiligen.



**Eine weitere Besonderheit der Höllentalbahn im 50-Hertz-Betrieb der Bundesbahn war der aus einem ET 25 umgebaute ET 255 01, der hier am 21. Mai 1959 bei Hinterzarten zu sehen ist**

Dr. Rolf Brüning

Schon Anfang 1884 konnte mit dem Bau begonnen werden, wofür Arbeiter aus dem italienischen Trentino angeworben worden waren. Sieben Tunnel mussten in den Fels geschlagen und elf größere Brückenbauwerke errichtet werden, das größte davon der Viadukt über die Ravennaschlucht in der Nähe der Station Höllsteig. Überschattet wurden die Arbeiten vom Tode Gerwigs am 6. Dezember 1885, der damit die Fertigstellung nicht mehr miterleben sollte.

Die Höllentalbahn, die zwischen Freiburg und dem Scheitelpunkt der Strecke auf 25 Kilometer Länge einen Höhenunterschied von rund 620 Metern überwindet, war eine technische Meisterleistung.

### ■ Die Wagen für die Steilrampe besaßen zwei Bremssysteme und ein Zahnrad zum Bremsen

Mit einer Steigung von 1:18 im Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Hirschsprung und Hinterzarten galt die Strecke bei ihrer Eröffnung am 21. Mai 1887 als steilste Normalspurbahn Deutschlands. In diesem Abschnitt halfen Zahnstangen des Systems Bissinger-Klose den Lokomotiven der Erstausrüstung (Gattung IX a) bergan, die ihre Züge zunächst den Berg hinauf nachschoben. Alle hier verkehrenden Wagen waren mit doppelten Bremsenrichtungen nach den Systemen Westinghouse (Druckluft) und Hardy (Saugluft) sowie einem Bremszahnrad ausgerüstet. Mit Einführung der badischen VI b wanderten die IX a 1900 in den

reinen Nachschiebedienst ab, ebenso 1910 deren Nachfolgerinnen IX b, während neu gelieferte VI c ab 1914 die Bespannung der Züge übernahmen.

### Die hintere Höllentalbahn verzögert sich

Weil das badische Staatsäckel ziemlich leer war, verzögerte sich der avisierte Weiterbau von Neustadt über die Schwarzwaldhöhen bis Donaueschingen. Ausgeführt wurde deshalb vorerst nur ein kurzes Teilstück von Donaueschingen bis Hüfingen, das am 20. Oktober 1892 als Teil des Streckennetzes der Badischen Staatseisenbahnen fertiggestellt wurde. Damit erhielt auch die 1892/93 eröffnete Bregtalbahn (Hüfingen – Furtwangen) des Badischen Eisenbahnkonsortiums unter Hermann Bachstein (ab 1897 der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft) einen Anschluss an die übrige Eisenbahnwelt.

In den ersten Jahren übernahm sie den Betrieb auf dem kurzen Staatsbahn-Abschnitt, per Vertrag durften die SEG-Züge auch später bis Donaueschingen durchrollen. Die gewundene, die Streckenlänge deutlich vergrößernde, dafür aber Orte wie Kappel, Bachheim und Hausen vor Wald verbindende Durchbindung der Donaueschinger Strecke bis Neustadt hingegen konnte erst am 20. August 1901 in Betrieb genommen werden. Mehrere Kunstbauten verteuerten ihren Bau.

### Umsteigezwang in Neustadt

So wie der Bau schon in zwei über ein Jahrzehnt auseinanderliegenden Etappen erfolgte, so war es auch beim Betrieb der beiden Höllentalbahn-Teile.



**Zweimal Ravensnaviadukt: Die Postkarte (links) zeigt die Zeit des Zahnradbetriebs und die ursprüngliche Stahlkonstruktion. Eine badische IX müht sich als Vorspannlok mit einer VI b bergan nach Hinterzarten. Rund 40 Jahre später, im Mai 1959, hat E 244 31 an derselben Stelle die 1927 von der Reichsbahn erbaute neue Betonbrücke über die Ravennaschlucht bereits überquert**

Sig. OS (l.), Dr. Rolf Brüning (u.)



Reguläre, durchgehende Züge über die gesamte Distanz von Freiburg nach Donaueschingen gab es nicht, was nicht zuletzt an den stets vorherrschenden Verkehrsbeziehungen lag. Im hinteren Höllental war der Verkehr traditionell eher in Richtung Donaueschingen ausgerichtet, im vorderen Talabschnitt auf Freiburg. Wer tatsächlich weiter als bis Neustadt reisen wollte, stieg hier eben in den Anschlusszug um – eine Besonderheit, die bis in die jüngste Vergangenheit Bestand haben sollte, von Ausnahmen abgesehen. Somit kam beiden Streckenteilen im Personenverkehr ebenso wie im Güterverkehr schon von Anbeginn an eine rein regionale Bedeutung zu. Und durchgehende Güterzüge wurden in Anbetracht der starken Steigung aus dem Tal hinauf (bzw. des starken Gefälles hinab) ohnehin nicht über die Höllentalbahn geführt.

### Umbauten und Anpassungen

Weil vor allem im unteren Streckenteil zwischen Freiburg und Kirchzarten bzw. Himmelreich das Verkehrsaufkommen nicht gering war, wurden bereits um 1900 mehrere Bahnhöfe umgebaut und erweitert sowie Planumsverbesserungen an der Strecke durchgeführt. Zudem gab es bereits damals erste Pläne, die Strecke im Bereich Freiburg-Wiehre zu verlegen, wo mehrere Bahnübergänge den Straßenverkehr behinderten. Auch die niveaugleiche Ausfädelung aus der Hauptbahn gen Basel bereitete Probleme.

Die Umsetzung dieses Bauvorhabens verzögerte sich jedoch bis 1934. Unter Regie der Deutschen

### ■ Wer über Neustadt hinaus wollte, stieg dort oft um, und das war bis in den Dezember 2019 so

Reichsbahn wurde in jenem Jahr eine neue, rund 1,5 Kilometer längere, im Freiburger Hauptbahnhof beginnende Trasse samt Überwerfungsbauwerk über die Rheintalbahn und zwei Tunnel sowie ein neuer Bahnhof in Freiburg-Wiehre in Betrieb genommen.

Bereits sieben Jahre zuvor war die bislang im Bogen verlaufende, den gestiegenen Lokgewichten aber nicht mehr gewachsene und nur mit 15 km/h befahrbare Ravennabrücke durch ein im etwas begradigten Streckenverlauf neu errichtetes Steinbogenviadukt ersetzt worden. Im Zuge dessen wurde auch der Ravennatunnel teilweise aufgeschlitzt und auf die Hälfte seiner bisherigen Länge verkürzt. Mit dem Brückenneubau war der Weg auch frei für neue, schwerere Lokomotiven, um den aufwendigen Zahnradbetrieb ablösen zu können. Die passenden Lokomotiven hatte die Reichsbahn im Rahmen ihres Einheitslok-Bauprogramms bereits ins Auge gefasst: Die gewaltigen 1'Er'hzt-Tenderloks der Baureihe 85 kamen ab 1932 auf der Höllentalbahn zum Einsatz, gleichwohl vor Güterwie-



**Die leistungsfähige Baureihe 85 machte ab 1932 den Zahnradbetrieb überflüssig. 85 002 dampft am 21. Mai 1959 bei Hinterzarten dahin** Dr. Rolf Brüning

auch vor Personenzügen und als Nachschiebeloks. Mit ihnen konnte die Reichsbahn endlich auf die Zahnstangenabschnitte verzichten, was den Betrieb ab 1933 erheblich flüssiger gestaltete.

### Elektrifizierung mit 50 Hertz

Doch schon kurz darauf bekamen die Dampfloks Konkurrenz: Die betrieblich herausfordernde Verbindung von Freiburg nach Neustadt (mitsamt des Abzweigs Titisee – Seebrugg) bot sich als ideale Erprobungsstrecke für eine Elektrifizierung mit der vom üblichen System abweichenden Spannung von 20.000 Volt bei einer Frequenz von 50 Hertz an. Die Reichsbahn wollte hier die grundsätzliche Eignung des aus dem normalen Netz bezogenen elektrischen Stroms erproben und dessen Vor- und Nachteile gegenüber dem umgespannten Bahnstrom von 15 kV bei 16 2/3 Hz eruieren.

Am 18. Juni 1936 konnte der elektrische Versuchsbetrieb aufgenommen werden. Zum Einsatz kamen die vier verschiedenen, aus der E 44 abgeleiteten Lokvarianten E 244 01, 11, 21 und 31.

Die erfolgreichen Versuche sorgten in der Fachwelt für großes Aufsehen, speziell in Frankreich, wo man ebenfalls mit einer Frequenz von 50 Hertz operierte. Parallel zu den Tests blieben aber auch die zehn beim Bw Freiburg stationierten 85 der Höllentalbahn treu, sowohl im Güterverkehr als auch für Nachschiebedienste.

### FREIBURG – DONAUESCHINGEN

|                 |                                                    |
|-----------------|----------------------------------------------------|
| Kursbuchstrecke | 727 (2020); 303a (1962)                            |
| Länge           | 76,2 km                                            |
| Spurweite       | 1.435 mm                                           |
| Stromsystem     | 20 kV/50 Hz (1936–1960)<br>15 kV/16,7 Hz (ab 1960) |
| Größte Neigung  | 58 Promille                                        |
| Tunnel          | 15                                                 |



215 079 hat am 8. August 1985 in Neustadt (Schwarzw) den N 3541 von einer 139 übernommen und setzt nun die Reise des Zuges über den nicht elektrifizierten Teil der Höllentalbahn fort

Dr. Dietmar Beckmann (2)

### TITISEE – SEEBRUGG: DIE „KLEINE SCHWESTER“ DREISEENBAHN

Die heute als „Dreiseenbahn“ bezeichnete Verbindung von Titisee nach Seebrugg hat eine lange Vorgeschichte. Über 40 Jahre vergingen zwischen ihrer ersten Projektierung und der Verwirklichung. Der Volksmund verlieh ihr deshalb den spöttelnden Beinamen „Ewigkeitslinie“. Schon 1884 hatte es erste Pläne zu einer Verbindung von Villingen ins Bregtal gegeben. 1908 wurde die Idee wieder aufgegriffen, nun jedoch mit einer weiterführenden Streckenführung

über Titisee und St. Blasien bis an den Hochrhein. Das Projekt wurde allerdings verworfen, dafür gab es 1910/11 neue Pläne zur verkehrlichen Anbindung St. Blasiens von Titisee aus. Sie fanden großherzogliches Gehör, jedoch nur in Form einer ersten Teilstrecke bis Seebrugg.

Am 22. Juli 1912 wurde dem Unterfangen die Konzession erteilt. 1913/14 begannen die Umbauarbeiten am Bahnhof Titisee, doch wegen des Ersten Weltkriegs konnten erst 1920 die

Baumaßnahmen fortgeführt werden. Am 2. Dezember 1926 ging die Strecke endlich als Nebenbahn in Betrieb; der Weiterbau nach St. Blasien unterblieb infolge der Wirtschaftskrise.

Von Anfang an verkehrten die Züge durchgängig von der Dreiseenbahn bis Freiburg; im Winter wurden zudem sehr gut angenommene Skionderzüge eingelegt. Zusammen mit der Höllentalbahn wurde auch die Strecke nach Seebrugg bis 1936 für einen Probebetrieb mit 50 Hz elektrifiziert und ebenso wie diese 1960 auf das normale Stromsystem umgestellt. Mit dem Wegfall des InterRegio „Höllental“ Norddeich Mole – Seebrugg endete 2002 der hochwertige Reisefernverkehr auf der Dreiseenbahn. Seither kommen dort nur noch Züge des Regionalverkehrs zum Einsatz. Seit Ende 2019 ist die Strecke in das Netz der Breisgau-S-Bahn eingebunden. OS

**Ausschnitt der Kursbuchkarte Winter 1984/85** Slg. RH

Als Dt 13374 holt ein 601 am 1. August 1985 Urlauber an den Stationen der Dreiseenbahn ab (Foto in Schluchsee)



In den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs fiel die Höllentalbahn sinnlosen Zerstörungen durch Wehrmacht und Volkssturm zum Opfer. Betroffen davon waren neben dem Ravennaviadukt diverse Tunnel sowie verschiedene kleinere Brücken der hinteren Höllentalbahn. Der Bahnbetrieb war teils für längere Zeit unterbrochen. Von Neustadt aus konnte er bereits am 2. Juli 1945 wieder in die Richtungen Titisee – Hinterzarten/Seebrugg sowie nach Hausen vor Wald und Bonndorf aufgenommen werden, auf der gesamten Strecke nach Donaueschingen am 22. August des Jahres. Bis auch die Strecke nach Freiburg wieder passierbar war, sollte noch ein weiteres Jahr vergehen.



**Neben dem Bahnhof Titisee errichtete die Reichsbahn 1935/36 ein Umspannwerk zur Stromversorgung von Höllental- und Dreiseenbahn** Slg. O. Strüber

### Umstellung des Stromsystems

Die Deutsche Bundesbahn hielt in den 1950er-Jahren am Zweiklang aus Dampf und elektrischem Versuchsbetrieb mit 50 Hz fest. Mit dem ET 255 01 kam nun auch ein hierfür umgerüsteter Triebwagen im Hochschwarzwald zum Einsatz. Als aber der nach dem normalen DB-System verlegte Fahrdrat auf der Badischen Hauptbahn von Basel her kommend Mitte der 1950er-Jahre Freiburg erreichte, stießen hier zwei Stromsysteme aufeinander. Weil das wenig förderlich für einen durchgehen-

den Betrieb war, entschied sich die DB zur Umstellung ihrer 50-Hertz-Strecke auf das übliche Stromsystem. Bereits im Sommer 1959 unternahm sie in nächtlichen Zugpausen erste vielversprechende Versuche mit E 40 119 und E 44 167 auf der behelfsmäßig umgeschalteten Strecke, am 29. Mai 1960 wurden Höllental- und Dreiseenbahn ganz umgestellt.





**Am 16. August 1984 ist ein Triebkopf des 601 defekt, sodass 218 419 dem Dt 13374 (Seebrugg – Dortmund) bis Donaueschingen Vorspann leistet (Foto: Einfahrt in den Bahnhof Döggingen)** Dr. Dietmar Beckmann

Damit endete der planmäßige Einsatz der Baureihe 85 beim Bw Freiburg, nur in der Anfangszeit wurden noch ein paar Maschinen für Hilfsdienste vorgehalten. Der ET 255 und zwei der E 244 wurden umgerüstet, die beiden anderen ausgemustert. Fortan übernahmen speziell für den Betrieb auf der Höllentalbahn mit elektrischer Widerstandsbremse ausgerüstete E 40 (131–137, 163–166) die Bespannung der Züge. Als Höchstlast auf der Steilstrecke durften sie auf Bergfahrt 215 Tonnen bei

Durchfahrt, mit zwischenzeitlichen Halten 180 Tonnen befördern.

### **Auch die E 10 fuhr durch das Höllental**

Allerdings waren die Loks nur in den ersten Tagen für den kompletten Zugdienst hinauf nach Neustadt verantwortlich. Schon wenig später übernahmen Loks der ebenfalls mit Widerstandsbremse ausgerüsteten Baureihe E 44<sup>w</sup> einen Großteil der Leistungen – sie sollten in den folgenden beiden



**Betrieblicher Brechpunkt der Höllentalbahn war lange Zeit der Bahnhof Neustadt (Schwarzw). Durchgehende Züge wurden hier umgespannt. Zu Zeiten des Dampfbetriebs (oben) fuhren badische VI c (im Bild: 75 456) zwischen Neustadt und Donaueschingen. Später bestand Umsteigezwang: Am 28. Oktober 2011 bietet 143 316 mit RB 26938 für Fahrgäste des 611 529 aus Donaueschingen einen Anschluss nach Freiburg**

J.Renaud/Slg. Oliver Strüber (oben), Oliver Strüber(r)

Jahrzehnten den Betrieb auf der mit Fahrdraht überspannten Steilstrecke bestimmen. Nur selten kamen auch andere Loks ins Höllental.

Die Ausnahme bildeten die Touristikzüge von Hamburg oder Dortmund nach Seeburg und Neustadt, die nun durchgehend mit einer E 10 bespannt werden konnten; als Schublok unterstützte die oft schweren Züge eine E 44<sup>w</sup>. 1968 kam noch der „Schwarzwald-Express“ Frankfurt – Seeburg hinzu.

Das Ende des Fahrdrahts in Neustadt markierte in den folgenden Jahrzehnten die betrieblich zementierte Zerteilung der Strecke. Allerdings gab es auch durchgehende Züge. Das Kursbuch 1962 weist in der Fahrtrichtung Freiburg – Donaueschingen etwa sechs durchgängige Eilzüge (u. a. nach Ulm, Stuttgart, Rottweil, München und Konstanz) aus, dazu kamen teilweise nicht täglich verkehrende Personenzüge. Diese durchgängigen Leistungen hatten jeweils etwa sechs bis sieben



Minuten Aufenthalt in Neustadt, der mutmaßlich zum Umspannen genutzt wurde.

### Rückbauten und Verkehrsanpassungen

Der Streckenabschnitt Neustadt – Donaueschingen blieb auch zu Bundesbahnzeiten fahrdrahtfrei. In diesem Bereich reichten bald Schienenbusse für die Beförderung der Reisenden aus. Auch eine drohende Stilllegung schwebte immer wieder wie ein Damoklesschwert über der Strecke. Dank des spärlichen Güterverkehrs – schon seit 1925 werden keine Güterzüge mehr über die Steilstrecke geführt – blieb sie jedoch erhalten.

Auch der Steilstreckenabschnitt von Freiburg hinauf nach Neustadt kämpfte seit den späten



**Im Dezember 2019 übernahmen Coradia Continental (Reihe 1440) der Breisgau-S-Bahn den Gesamtverkehr. Seither geht es im Stundentakt ohne Umsteigen von Freiburg bis Donaueschingen**

Uwe Miethe/DB AG

1960er-Jahren mit rückläufigen Fahrgastzahlen, allerdings nicht in so starkem Maße wie die hintere Höllentalbahn. Hier bot die nach und nach zur Bundesstraße ausgebaut und teils parallel führende Landstraße kaum zeitliche Vorteile gegenüber der Bahnfahrt. Zudem war das Höllental ein beliebtes Ausflugsziel für Wanderer. Diese nutzten Zwischenstationen wie Hirschsprung, Posthalde und Höllsteig als Ausgangs- oder Endpunkt ihrer Wanderungen, allerdings mit sinkender Tendenz.

Um die Attraktivität ihrer Strecke weiter zu steigern, führte die DB hier in den späten 1980er-Jahren den Taktverkehr ein und sparte dabei gleich die kleinen Zwischenhalte ein. Zum Sommerfahrplan 1988 entfielen auch zwischen Neustadt und Donaueschingen mehrere Halte (Unadingen, Bachheim, Hausen vor Wald, Hüfingen).

1979 waren die inzwischen als Baureihe 145 geführten E 44<sup>w</sup> wieder von 139ern (E 40 mit Widerstandsbremse) abgelöst worden, auf der betrieblich immer eng mit der Höllentalbahn verbundenen Dreiseisenbahn kamen ab 1974 zeitweilig auch 141er mit Wendezügen zum Einsatz, vorher waren hier



**Die Firma Schoeller in Neustadt wird noch auf der Schiene bedient. Am 28. Oktober 2011 rollt 294 776 mit einigen Wagen durch Löffingen**

Oliver Strüßer

### ■ Die Integration der gesamten Höllentalbahn in das Netz der Breisgau-S-Bahn ist nun vollendet

auch andere Baureihen wie der ET 85 oder (in Einzelfällen) auch mal die E 32 eingesetzt worden. Neben der Einführung des Stundentakts brachte vor allem die 1994/95 realisierte Einführung der Baureihe 143 mit Doppelstockwagen eine Kapazitätssteigerung des Regionalverkehrs.

Mit der Streichung des mit einer 101 bespannten InterRegio „Höllental“ Norddeich Mole – Sebrugg verlor die Strecke 2002 ihren regulären Fernverkehr. Ein Jahr später musste auch der 1954 von verschiedenen Hoteliers der Region initiierte und zuletzt einziger durchgehend über die gesam-

te Strecke der Höllentalbahn beförderte „Kleber-Express“ München – Freiburg das Zeitliche segnen.

Ende 2016 wurden die 143er durch Loks der Baureihe 146 ersetzt, die in der Lage waren, fünf Doppelstockwagen zu befördern. Die 143er durften nur maximal vier Wagen an den Haken nehmen oder mussten von einer zweiten 143 unterstützt werden. Auf der hinteren Höllentalbahn kamen in den letzten Jahren vor allem 611, seltener 628 oder auch 218 mit n-Wagen zum Einsatz.

### Breisgau-S-Bahn

Schon frühzeitig dachte das Land Baden-Württemberg an eine Einbindung der Höllental- und Dreiseenbahn in das im Aufbau befindliche Netz der Breisgau-S-Bahn. Mit einer Ausdehnung des elektrischen Betriebs auf die hintere Höllentalbahn bis Donaueschingen sollte zudem ein durchgehender Verkehr über die gesamte Höllentalbahn möglich sein.

Während einer Betriebssperrung über mehrere Monate wurden Höllental- und Dreiseenbahn vom 1. März bis 1. Dezember 2018 für den künftigen S-Bahn-Betrieb fit gemacht; dabei verschwanden teilweise auch Altmasten aus der Zeit der Elektrifizierung. Nach Wiedereröffnung der Strecke konnten die neuen S-Bahn-Triebwagen des Typs Alstom Coradia Continental (Baureihe 1440) hier ab De-

zember 2018 im Fahrgastbetrieb getestet werden. Zwischen Neustadt und Donaueschingen dauerte die am 1. Mai 2018 gestartete Elektrifizierung in topografisch anspruchsvollem Terrain länger – seit dem 25. Oktober 2019 ist die Strecke elektrisch befahrbar. Die Güterzüge zur Papierfabrik in Neustadt werden aber auch weiterhin von Loks der Baureihe 294 bespannt.

Zum 15. Dezember 2019 begann der Regelbetrieb auf der mit der Breisacher Bahn verknüpften S 1 mit den in den baden-württembergischen Landesfarben lackierten neuen Triebwagen. Flügelungen wurden dabei in Gottenheim und Titisee vorgesehen. Leider kam es in der Anfangszeit immer wieder zu Problemen, sodass einzelne Züge ausfielen und ein vereinfachter Ersatzfahrplan angeboten werden musste. Seit Juni 2020 fährt die S1 nun wieder nach dem Regelfahrplan. Und mit der S10 (Freiburg – Villingen) haben Reisende jetzt erstmals stündlich die Möglichkeit, die komplette Höllentalbahn ohne Umsteigezwang in Neustadt befahren zu können – ein Vorteil, den letzten Endes nicht nur Urlauber zu schätzen wissen. Ihnen nämlich erlaubt die in mehr als 120 Orten der Region ausgestellte Konus-Gästekarte die kostenfreie Nutzung der Züge. Jetzt ist die in zwei Etappen errichtete Höllentalbahn nach knapp 120 Jahren wirklich zusammengewachsen. *Oliver Strüber*

# Das baue ich selbst!



NEU

192 Seiten · ca. 300 Abb.  
ISBN 978-3-96453-273-2  
€ [D] 27,99



NEU

192 Seiten · ca. 500 Abb.  
ISBN 978-3-96453-088-2  
€ [D] 24,99



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT  
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE\***

\* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.



## RAW HALLE (SAALE)

# Alles anders

**1968 SCHLUSS MIT DAMPF** ■ In Halle musste man sich umstellen: Dampf wurde durch Diesel ersetzt. Immerhin waren es noch Stangen-Loks!

**M**it der Zuweisung der ersten V 36 am 1. Januar 1966 begann die Änderung der Ausrichtung des Reichsbahnausbesserungswerkes Halle. Im August 1966 verließ dann mit der V 36 033 die erste aufgearbeitete Diesellok das Werk (siehe auch LM 10/2020).

Eineinhalb Jahre später folgten die ersten V 15 und ab 1968 die V 22. Sicher gab es gute Gründe, nunmehr kleinere Stangendieselloks zu warten: Vielfältige Erfahrungen in der Unterhaltung der kleinen Dampflokten dürften dabei nützlich gewesen sein, bestimmte Maschinen und Werkzeuge konnten weiter sinnvoll genutzt werden.

Zum Jahresende 1968 wurde mit der 78 503 die letzte im Raw aufgearbeitete Tenderlok an die Reichsbahn übergeben. Insgesamt waren seit 1945 12.187 Dampflokomotiven im Raw Halle ausgebaut worden! Die so entstandenen freien Kapazitäten, etwa 250 Mitarbeiter, konnten durch die neu-

en Dieselloks nicht voll beschäftigt werden und so begann das Raw, im Rahmen der „Konsumgüterproduktion“ Garnituren für Kinderspielplätze, Teppichklopf- und Wäschetrockengerüste, Gartenbänke sowie Antennenmaste herzustellen. Ab 1. März 1970 wurde ein Kooperationsvertrag mit dem VEB Waggonbau Ammendorf realisiert, das Raw übernahm fortan die Drehgestellfertigung für die in Ammendorf für die UdSSR zu bauenden Reisezugwagen. Für die neuen Fertigungsbereiche wurden in der Lokhalle 1 insgesamt 15 Stände sowie Flächen in der Lokhalle 3 freigegeben.

## Immer auf der Suche nach Arbeit

1976, acht Jahre nach der kompletten Umstellung von Dampf zu Diesel, konnte die 3.000. aufgearbeitete Diesellok dem Betrieb übergeben werden. Im selben Jahr wurde das 10.000. Drehgestell an den Waggonbau Ammendorf geliefert.

Trotz aller Erfolge suchte man weiter Arbeit für das Werk. Weitere Schritte zur Auslastung waren die Aufarbeitung von Zylinderköpfen für den Dieselmotor 5 D 49 der Baureihe 130/131/132, die Fertigung von Fahrleitungsmasten sowie die Rekonstruktion von 230 Bahndienstwagen. Außerdem wurden Zuarbeiten für die Fahrleitungsmontagewagen, wo das Raw Wittenberge Finalproduzent war, ausgeführt.

Mit der Energiekrise Anfang der 1980er-Jahre wurde die Baureihenzuschneidung neu geregelt.



Ab 1966 richtet sich das Raw Halle vornehmlich auf die Instandhaltung von Dieselloks aus. Die Neuruppiner V 36 022, spätere 103 022, hatte offensichtlich einen kleinen Unfall

Jens-Peter Fried

Es mussten Kapazitäten für die Dampflokauarbeitung geschaffen werden. Das Raw Meinigen war nun wieder verstärkt für die Unterhaltung zuständig. Für das Raw Halle war damit die Abgabe der 106 und der Zugang der 171/172 (LVT) verbunden.

Durch die Reduzierung der Öllieferungen aus der Sowjetunion stand die DDR 1980 vor riesigen Herausforderungen. Die Ingenieure im Raw bewiesen großen Weitblick und beschritten neue Wege. Sie entkernten eine Lok der Baureihe 101.0 mit allen für den dieselhydraulischen Antrieb nicht mehr benötigten Baugruppen. Unter den Bedingungen der Mangelwirtschaft wurde auf Baugruppen aus dem Straßenbahnbetrieb zurückgegriffen. Fahrschalter, Fahrmotor sowie die Widerstände für die elektrische Bremse kamen von dort. In das ehemalige Strömungsgetriebe wurden eine durchgehende Welle und ein Zahnradgetriebe eingebaut.

Nach reichlich einem Jahr Konstruktion und Fertigung konnte mit der ehemaligen 101 005 der Prototyp als ASF (Akku-Schleppfahrzeug) vorgestellt werden. Nach der Abstellung anfänglicher Schwierigkeiten wurde das Fahrzeug im April 1984 von der Bahnaufsicht abgenommen und übernahm ab 1. Juli 1984 als Werklok mit der Bezeichnung ASF 01 im Raw Potsdam seinen Dienst. Danach wurden noch weitere vier ASF auf Basis einer 101 oder 102 umgebaut. Einige der Fahrzeuge waren nach über zehn Jahren noch im Dienst.

### 1985 – 150 Jahre deutsche Eisenbahn

Das Jubiläum von Nürnberg – Fürth (1835) wurde in der DDR geflissentlich nicht allzu groß herausgehoben. Die Paraden in Nürnberg erzeugten allerdings einen gewissen Ehrgeiz: Das können (und wollen) wir auch!

„40 Jahre Eisenbahn in Volkeshand“ und „150 Jahre erste deutsche Fernbahn“ ließen 1989 das hehre Ziel Realität werden. Ein entsprechend politisch motivierter Auftrag zum Nachbau der ersten in Deutschland gebauten Lok, der SAXONIA, wurde von der Politverwaltung der Deutschen Reichsbahn befürwortet. Unter Leitung von Heinz Schnabel, Abteilungsleiter in der Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft der DR, wurde am 11. Oktober 1985 eine Arbeitsgruppe „Nachbau SAXONIA“ gebildet. Trotz aller Mängel wurde in nur vier Jahren eine betriebsfähige Lok auf die Gleise gestellt.

Der Herbst 1989 und seine Folgen bedeuteten für die Reichsbahn einen gewaltigen Einschnitt. Der Personen- und vor allem der Güterverkehr brachen dramatisch ein, Fahrzeugabstellungen waren die Folge. Damit verstärkte sich der vorhandene Personalüberbestand noch mehr. Die Kleinlokomotiven der Baureihen 100, 101 und 102 standen vor der Ausmusterung, Zuführungen zu den Ausbesserungswerken blieben aus. Abhilfe sollte ein Modernisierungsprogramm für die LVT schaffen.

Zum Jahresende 1994 konnten die Arbeiten an den Baureihen 171 und 172 beginnen. Die umge-



Die ex 102 053 wurde 1984 in Halle zum ASF 2 umgebaut. Nach einer Zeit im Raw Karl-Marx-Stadt kam es in das Bw Engelsdorf und fuhr noch bis 1996 an der Unterflurdrehbank  
Matthias Nieke



Die am Bau beteiligten Mitarbeiter voller Stolz vor der SAXONIA, das Raw war Finalproduzent der Lok. Hinten die Betriebsberufsschule  
Rolf Dieter Just



7. Juli 1993: Der LVT 771 004 erhält noch eine HU, das Rekonstruktionsprogramm für die Baureihe wird erst ein Jahr später umgesetzt  
Norbert Schmitz



In der Lokhalle stehen 1993 neben der Werklok 7 (früher 100 928) das Skelett vom 171 066 und eine Werklok der Baureihe 101

Norbert Schmitz

**Rechts: Acht Jahre nach der Schließung hat die Natur von den Hallen Besitz ergriffen**

Jörg Schulze

bauten Fahrzeuge zeichneten sich äußerlich durch einen lindgrünen Anstrich aus, ansonsten wurden neue MAN-Motoren, die Zugbeeinflussung PZ 80 sowie Zugfunk eingebaut. Am 31. Dezember 1996 verließ der letzte umgebaute LVT die Werktoore in Halle.

Den lindgrünen Fahrzeugen standen die neuen Triebwagen der Baureihen 628, 641, 646 und 650 im Wege, darüber hinaus wurden ihre Einsatzgebiete stillgelegt. Alle LVT wurden bis 2004 ausgemustert bzw. verkauft.

Mit der 312 011 und der 312 013 verließen Anfang 1998 die letzten hauptuntersuchten Lokomotiven das Werk. Danach fanden nur noch Unfallreparaturen und kleinere Ausbesserungen statt.

**Das Ende unter Regie der DB AG**

Noch vor dem Zusammenschluss der beiden Bahnen wurde mit der „Langfristigen Werke Ordnung“ (LWO) das wichtigste Rationalisierungsinstrument zum Personalabbau ins Leben gerufen. Hier waren Werke und Werkstätten standortbezogen in einer Gruppierung zu 50 Werken mit den Untergruppen der Kategorien A, B, C und IP zusammengefasst.

Der Standort Halle bildete einen Schwerpunkt in dem Projekt. Neben den beiden Werkstätten Bw G und Bw P und der Direktion war vor allem das Raw ein Hauptarbeitgeber. Die Rbd Halle (Saale) wurde mit Gründung der DB AG und den neuen Geschäftsbereichen Fernverkehr, Regio, Ladungs- und Stückgutverkehr und Netz überflüssig. Gab es nach 1994 noch verschiedene Verwaltungen am



Standort, zeichnete sich sehr schnell eine Konzentration der Geschäftsfelder in Leipzig ab.

Um den Personalabbau im Werkbereich sozial verträglich zu gestalten, setzte der Vorstand Geschäftsbereich Werke eine Arbeitsgruppe zur Erhaltung von Arbeitsplätzen in Halle ein. Angestrebt wurde eine sozialverträgliche Lösung für die Schließung des Raw sowie Verbesserungen für den Standort Halle.

Im Stammhaus (Typ C), Bezeichnung für das Raw nach 1994, mit seinen Außenstellen Halle P und Halle G, waren nach den Modernisierungsarbeiten für die LVT-Flotte fast alle Möglichkeiten sinnvoller Tätigkeit weggebrochen.

Die nach der Wende eingestellte Drehgestellfertigung wurde mit dem Ziel einer Privatisierung wieder aufgenommen. Am 1. Mai 1998 wurde die „Eisenbahn-Laufwerk Halle GmbH & Co KG“ ge-



gründet. Schon ein Jahr später konnte der neue Standort in Landsberg bei Halle (Saale) bezogen werden. Mit Hilfe einer Anschubfinanzierung hatte der Vorstand 43 Mitarbeiter in die neu gegründete Gesellschaft entlassen. Heute ist der Betrieb

### ■ Die Rettung der Fertigung von Drehgestellen – nun in Landsberg – ist eine kleine Erfolgsgeschichte

in Europa führend und fertigt Drehgestelle für den weltweiten Einsatz in modernen Schienenfahrzeugen – inzwischen mit gut 120 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von 23 Millionen Euro eine kleine Erfolgsgeschichte.

Für DB Regio wurde die Wagenhalle des ehemaligen IfE Halle (Saale) als neue Werkstatt mit ei-

nem Volumen von ca. zehn Millionen Mark bis zum Jahr 2000 umgebaut. Nach der gewonnenen Ausschreibung können heute in dieser Werkstatt die Fahrzeuge der S-Bahn Mitteldeutschland gewartet werden.

Waren zum Zeitpunkt der Wende 1989/90 im Raw 1.500 Mitarbeiter beschäftigt, reduzierte sich die Zahl bis zum Herbst 1994 auf 480. Im September 1998 waren noch 70 übrig geblieben. Die geplante Umsetzung nach Dessau und Delitzsch verzögerte sich durch Einsprüche des Betriebsrates.

Auf dem Gelände des Raw wurde inzwischen ein Teil der Gebäude abgerissen, die verbliebenen verfallen. Heute zählt die Sanierung des 26 Hektar großen Areals im Rahmen des Kohleausstiegs zu den „Leuchtturm“-Projekten der Stadt Halle. Die regionalen Medien berichten ständig über die aktuellen Entwicklungen.

*Hans-Dieter Rammelt*

PADERBORN – BRILON WALD

# Rückzug in Raten

LOK Magazin-Serie  
**Vergessene Strecke**  
Paderborn – Brilon Wald

**ALMETALBAHN** ■ In den 1960er-Jahren begann die schrittweise Einstellung des Verkehrs zwischen Paderborn und Brilon Wald. Noch kurz zuvor nahmen mehrere Langlauf-Eilzüge den Weg über die idyllische Nebenbahn. Heute denkt man über eine Wiederbelebung nach



**I**m vor allem von der Landwirtschaft geprägten südlichen Teil des Landkreises Paderborn lebte ein Großteil der Bevölkerung im 19. Jahrhundert in ärmlichen Verhältnissen. In der Kreisstadt, die seit 1853 an das Eisenbahnnetz angeschlossen war, beklagte man die katastrophalen wirtschaftlichen Verhältnisse in dieser Gegend, wo eine zunehmende Abwanderung der Bevölkerung vor allem ins Ruhrgebiet zu beobachten war.

Jahrelang hatte man sich im Almetal um den Anschluss an das Eisenbahnnetz bemüht. Neben

Paderborn forderte auch die Stadt Brilon, die beim Bau der Oberen Ruhrtalbahn (Schwerte – Warburg) unberücksichtigt geblieben war – eine Bahnstrecke.

## Beginn um die Jahrhundertwende

Doch alle guten Argumente dafür liefen ins Leere, bis die Preußische Regierung am 1. Oktober 1889 der Eisenbahndirektion Kassel endlich den Planungsauftrag für eine solche Nebenbahn erteilte, die von Büren aus eine Zweiglinie nach Geske er-

Weil die Strecke zwischen Paderborn und Büren baustellenbedingt gesperrt ist, befahren Ende 1986 noch einmal Getreidezüge nach Ungarn den Mittelabschnitt Büren – Brilon. Am 12. Dezember 1986 kommt 218 151 mit einer Fuhre aus Gbs-Güterwagen durch den Bahnhof Alme Josef Högemann



halten sollte. Im Frühherbst 1896 begannen in der Gemarkung Büren die ersten Baumaßnahmen. Neben umfangreichen Erd- und Felsarbeiten waren etliche Brücken sowie einige Tunnel zu errichten.

Am 20. Oktober 1898 konnte nach gut zweijähriger Bauzeit als erster der Abschnitt Paderborn – Büren in Betrieb genommen

**Erinnerung an die Eröffnung bis Büren im Jahr 1898** Slg. J. Högemann

werden, gefolgt von Brilon Wald – Brilon Stadt am 1. Juli 1900. Mit dem Lückenschluss Büren – Brilon Stadt war schließlich die Gesamtstrecke ab dem 1. April 1901 betriebsbereit.

Kaum war die Bahn in Betrieb, zeigte sich – wie von vielen befürchtet – eine recht unausgewogene Auslastung. Der Verkehr zwischen Paderborn und Büren



## Im März 1973 steht DE 0902 (WLe) im Bahnhof

**Brilon Stadt** Eckehard Frenz/Slg. Josef Högemann

entwickelte sich erfreulich. Doch zwischen Büren und Brilon Stadt sah es weniger gut aus. Eine Fahrkarte für die Eisenbahn konnten sich hier viele Menschen nicht leisten, einen Berufsverkehr gab es nicht. Immerhin fuhren auf diesem Streckenabschnitt neben den Personenzügen zwei tägliche Güterzüge. Je ein weiteres Paar verkehrte zwischen Paderborn und Büren (Zementindustrie) sowie zwischen Brilon Wald und Brilon Stadt (Anschluss Westfälische Landes-Eisenbahn). Hauptfrachtgüter waren Holz, Kalkstein und Zement.

## Almetalbahn im Eilzugnetz

Noch vor Gründung der Deutschen Bundesbahn am 7. September 1949 in Offenbach (Main) erhielt die Nebenbahn unerwarteten Eilzugverkehr. Das Zugpaar E 151/152 (später E 451/452) verband ab dem 15. Mai 1949 die Städte Bremen und Frankfurt (Main). Die anfangs aus fünf Schürzeneilzugwagen der 3. Klasse und einem vierachsigen Gepäckwagen bestehenden Zugeinheiten waren im Abschnitt Bielefeld – Marburg anfangs mit je zwei Lokomotiven der Baureihe 93,5 bespannt. Aufgrund der geringen Kohle- und Wasservorräte dieser Maschinen verlegte die Deutsche Bundesbahn

■ Um 1960 erlebte die Strecke ihren letzten richtigen Höhepunkt, besonders an Feiertagen

den Lokwechsel zum Winterfahrplan 1950/51 von Bielefeld nach Paderborn und setzte ab Sommerfahrplan 1952 mit wenig Erfolg anstelle der Baureihe 93,5 Personenzuglokomotiven der Baureihe 38,10 ein. Erst 1954 konnte mit der Baureihe 50 das Traktionsproblem gelöst werden. Aufgrund der regen Nachfrage hatte man das Sitzplatzangebot inzwischen um einen weiteren Schürzeneilzugwagen erweitert. Ab 1959 wurden die Züge sogar durch die DSG bewirtschaftet. Sie waren dermaßen beliebt, dass während der Oster- und Weihnachtsfeiertage sogar Vorzüge (!) vonnöten waren.

Ab Sommerfahrplan 1963 kam an Werktagen ein weiteres Eilzugpaar (E 697/698) mit dem Laufweg Paderborn – Brilon Wald – Wennemen – Finntrop – Olpe – Dieringhausen – Köln auf die Almetalbahn. Die aus einer V 100,20 und vier „Silberlingen“ bestehenden Eilzüge, im Volksmund „Kardinals-Express“ oder „Dom-zu-Dom-Express“ genannt, hielten sich aufgrund zu geringer Inanspruchnahme allerdings nur zwei Jahre in den Kursbüchern und liefen letztmalig am 30. Mai 1965. Zur gleichen Zeit erfolgte die Umstellung der Züge Bremen – Frankfurt auf Dieseltraktion. Deren Bespannung erfolgte zunächst mit Lokomotiven der Baureihe V 100,20, ab 1970 dann mit der Baureihe 216.

## PADERBORN – BRILON WALD

|                                                                       |              |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------|
| Kursbuchstrecke                                                       |              |
| Gesamtstrecke                                                         | 238 e (1975) |
| Abschnitt Paderborn – Büren                                           | 345 (1981)   |
| Streckenlänge                                                         | 59,7 km      |
| Spurweite                                                             | 1.435 mm     |
| Eröffnung                                                             |              |
| Paderborn – Büren                                                     | 20.10.1898   |
| Brilon Wald – Brilon Stadt                                            | 01.07.1900   |
| Büren – Brilon Stadt                                                  | 01.04.1901   |
| Stilllegungen                                                         |              |
| Büren – Brilon Wald (PV)                                              | 29.09.1974   |
| Büren – Ringelstein (GV)                                              | 29.09.1974   |
| Ringelstein – Alme (GV)                                               | 14.04.1975   |
| Paderborn – Büren (PV)                                                | 31.05.1981   |
| Alme – Anst Rekostein (GV)                                            | 31.12.1992   |
| Paderborn – Büren (GV)                                                | 31.12.1995   |
| Wiederinbetriebnahme Paderborn – Büren (GV und Sonderreisezugverkehr) | 14.03.2001   |
| Stilllegung Paderborn – Büren (GV und Sonderreisezugverkehr)          | 30.06.2006   |
| Reaktivierung SPNV                                                    |              |
| Brilon Wald – Brilon Stadt                                            | 11.12.2011   |



Die Strecke befuhren im Sommer 1957 noch Eilzüge, deshalb ist sie in der Kursbuchkarte als fette Linie dargestellt. Die in Büren abzweigende Strecke nach Geseke war erst kurz zuvor auf Busbedienung umgestellt worden

Slg. MHZ



**Mit einem Personenzug nach Brilon Wald ist 1943 eine Lok der Baureihe 93 am heute längst aufgelassenen Haltepunkt Gudenhagen eingetroffen. Im Hintergrund der gleichnamige Tunnel**

Slg. Wolf-Dietmar Loos

Einige Jahre lang verkehrte auf der kurzen Teilstrecke Brilon Stadt – Brilon Wald ein weiteres Eilzugpaar. In Zusammenarbeit mit der Westfälischen Landes-Eisenbahn hatte die DB 1957 den „Kiepenkerl-Express“ ins Leben gerufen, der Münster über Soest, Belecke und Brilon Wald mit Bad Wildungen verband. Der vornehmlich dem Ausflugsverkehr dienende Zug bestand aus einem einmotorigen Schienenbus der Baureihe VT 95 mit Beiwagen, der während der Hauptreisezeit im Sommer jeweils durch eine V 100 mit Vorkriegseilzugwagen ersetzt wurde. Doch schon drei Jahre später wurde mit Beginn des Sommerfahrplans 1960 das Zugpaar E 593/594 im Zusammenhang mit der Stilllegung der zur WLE gehörenden Möhnetalbahn Soest – Belecke – Brilon Stadt wieder aus den Fahrplänen genommen.

### Dem Straßenverkehr unterlegen

Die unheilvolle Mischung aus geringer Bevölkerungsdichte, fehlender Industrie und politisch ge-

wollter einseitiger Förderung des Individualverkehrs ließ schon in den 1960er-Jahren erste dunkle Wolken über den Gleisen der Almetalbahn aufziehen. Das „Sorgenkind“ war nach wie vor der Abschnitt Büren – Brilon Stadt mit seinen oft leeren Personenzügen. Infolgedessen sah sich die Bundesbahn veranlasst, hier mit Beginn des Winterfahrplans 1963/64 anstelle von Zügen Omnibusse einzusetzen. Als mit Beginn des Sommerfahrplans 1965 auch noch die durchgehenden Nahgüterzüge von der Strecke genommen wurden und die Bedienung der Bahnhöfe nunmehr jeweils von Paderborn und Brilon Wald aus erfolgte, verblieben zwischen Büren und Ringelstein lediglich noch die Eilzüge. Hinzu kamen gelegentlich Schotterzüge aus Siedlinghausen und etwas Militärverkehr.

Die schwache Auslastung der Strecke rechtfertigte nach Auffassung der DB zumindest im mittleren Bereich keine größeren Investitionen mehr. Und so kam, was kommen musste: Eine schadhafte, nach dem Krieg nur notdürftig instandgesetzte



Seit 1991 belebt das Egger-Werk in Brilon den Südabschnitt der Almetalbahn im Güterverkehr (21. April 2007 mit WLE 21)

Josef Högemann



Ab 2001 fuhr die WAB mit Güterzügen bis Büren (Wewelsburg, 14. März 2001)

J. Högemann

Brücke in der Ortschaft Weine lieferte Anfang der 1970er-Jahre den willkommenen Grund für die Stilllegung des Abschnitts Büren – Brilon Stadt. Das Eilzugpaar Bremen – Frankfurt (Main) verlegte die Bundesbahn mit Beginn des Winterfahrplans 1974/75 auf eine andere Strecke und stellte gleichzeitig auch den Reisezugverkehr zwischen Brilon Wald und Brilon Stadt ein. Zum Sommerfahrplan 1981 endete schließlich auch zwischen Paderborn und Büren der Reisezugverkehr.

Wenig später verpachtete die DB den Streckenabschnitt Büren – Alme an die Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen (VEW). Der Energieversorger benötigte die Bahntrasse, um bei Bedarf einen Transformatorenaustausch im Bürener Umspannwerk vornehmen zu können. Eine Zuführung der bis zu 500 Tonnen schweren Aggregate über Paderborn war aufgrund von Profileinschränkungen nicht möglich, sodass über Brilon Wald gefahren werden musste. Damit war die VEW auch für die Streckenunterhaltung zuständig.

Auf diesem Abschnitt wurde später eine Touristikbahn eröffnet. Zunächst verkehrte ein alter Straßenbahnzug mit Generatorwagen, später dann ein Schienenbus. Im Dezember 1986 verkehrten für zwei Wochen sogar noch einmal Getreidezüge nach Ungarn. Ende des Jahres 1995 stellte die Bahn vor dem Hintergrund eines allgemeinen Rückzugs aus der Fläche den Gesamtverkehr zwischen Paderborn und Büren endgültig ein.

### Reaktivierung nach Brilon

Ende der 1980er-Jahre schien das baldige Ende des Güterverkehrs im Südteil der Strecke bereits greifbar. Doch mit der Ansiedlung des größten europäischen Spanplattenwerks in Brilon (Firma Egger) 1991 nahm der Güterverkehr dort wieder deutlich zu. Gut zehn Jahre später gab es erste Initiativen der Stadt Brilon um eine Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs zwischen Brilon Wald und dem zentrumsnahen Bahnhof Brilon Stadt, doch erst 2008 erhielt Brilon eine Zusage des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Bauen und Verkehr, den Streckenabschnitt in den Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes aufzunehmen. Am 10. Dezember 2011 erfolgte die Wiederaufnahme des Nahverkehrs zwischen den Briloner Bahnhöfen. Das sich anschließende Streckengleis bis zum Spanplattenwerk hat die Firma Egger sanieren lassen. Der Stadtbahnhof wurde jedoch bis auf zwei Gleise zurückgebaut.

### WAB scheitert

1999 veräußerte die Deutsche Bahn den Streckenabschnitt Paderborn – Büren an die Westfälische Almetalbahn GmbH (WAB). Mit Güterverkehr und Ausflugsfahrten wollte sie den Nordabschnitt wiederbeleben und in ein geplantes Stadtbahnssystem für Paderborn einbringen. Nach umfangreichen Investitionen ging die Strecke im Frühjahr 2000



**In den 1980er-Jahren fuhren nach Büren nur noch Güterzüge, und so rollt die 211 015 am 14. August 1986 durch den Bahnhof Brenken mit seinem schönen Backstein-Empfangsgebäude**

Josef Högemann

wieder in Betrieb, doch es blieb bei einzelnen Güterzügen und Fahrten mit Ausflugszügen. Die damit verbundenen Einnahmen standen in keinem Verhältnis zu den anstehenden Investitionen. Und da von Seiten des Bundes, des Landes und der An-

### ■ Die WAB-Wiederbelebung scheiterte, die Einnahmen standen in keinem Verhältnis zum Aufwand

liegergemeinden keinerlei Unterstützung zu erwarten war, sah sich die WAB gezwungen, den Streckenteil zum 30. Juni 2006 stillzulegen. Es folgte bald der Rückbau; mit dem Verkauf von Schienen und Stahlschwellen sollten zuvor getätigte Investitionen in die Strecke refinanziert werden.

### Neue Perspektiven

Eine angedachte Anbindung des Flughafens Paderborn-Lippstadt (nahe dem Ort Wewelsburg) scheiterte aufgrund zu hoher Investitionskosten (mehr als 40 Millionen Euro) und die von den Anliegern jährlich in Millionenhöhe zu leistenden Betriebskostenzuschüsse. Dennoch sollte die Trasse aber in gewidmetem Zustand erhalten bleiben.

2010 konnte in einem Gutachten der Nachweis erbracht werden, dass eine Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Paderborn und Büren volkswirtschaftlich sinnvoll ist.

Immerhin konnte bei der sogenannten standardisierten Bewertung ein Wert von 1,2 erreicht werden. Das Betriebskonzept sah einen Stundentakt zwischen Büren und Paderborn vor, mit Verdichtungen zum Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit. In der Prognose wurde von täglich mindestens 900 Reisenden ausgegangen, sofern die Züge über die Sennebahn bis Bielefeld durchgebunden würden. Der Flughafen sollte aus Kostengründen mit einem Busshuttle ab dem Bahnhof Wewelsburg angebunden werden. Doch die Pläne wurden wieder nicht weiterverfolgt, da erneut hohe Betriebskostenzuschüsse von den Anliegern erwartet wurden. 2012 erwarb der Kreis Paderborn die Trasse, um sich alle Optionen für die Zukunft offenzuhalten.

Aktuell haben der Kreis Paderborn und der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (NPH) einstimmig beschlossen, den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mit einer neuen Machbarkeitsstudie zu beauftragen. Diese soll sich aber nicht nur auf Paderborn – Büren beschränken, sondern die Gesamtstrecke bis Brilon betrachten. Auch wenn der Ausgang des Verfahrens noch offen ist, sind die Realisierungschancen gegenüber 2006 deutlich gestiegen: Die bisherige Forderung des Landes Nordrhein-Westfalen nach einer Bezuschussung des Betriebes durch die Anlieger ist inzwischen abgemildert beziehungsweise ganz entfallen.

Josef Högemann



**Hingucker:** Bei der SOEG in Zittau wurden sieben Länderbahn-Güterwagen muster-gültig restauriert. Am 1. September 2020 sind einige von ihnen in einem Fotozug der Zittauer Schmalspurbahn eingereiht

Alle Fotos: Guus Ferrée

## GÜTERWAGEN-AUFARBEITUNG BEI DER ZITTAUER SCHMALSPURBAHN

# Braun oder hellgrau?

**INTERESSANTE ERKENNTNISSE** ■ In Zittau sind in kurzer Zeit verschiedene historische Güterwagen restauriert worden. Die Aufarbeitung brachte manch' interessantes Details hervor. Doch sie warf auch Streitfragen auf ...

**D**ie Mitarbeiter der Werkstatt der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) in Zittau haben eine echte Spitzenleistung vollbracht: Innerhalb von eineinhalb Jahren haben sie sieben sehr betagte Wagen des Interessenverbands der Zittauer Schmalspurbahnen e.V. (IV) restauriert. Die Teilnehmer der zweitägigen Fotoveranstaltung des Veranstalters Tanago durften die frisch hergerichteten Wagen im Spätsommer begutachten. Am 31. August und am 1. September 2020 fuhren mehrere Fotogüterzüge über die Zittauer Schmalspurbahn: ein Auslauf für die historischen Augenweiden.

Deren Aufbauten hatten in den 1990er-Jahren zum Teil noch als Schuppen oder Taubenschlag in verschiedenen Gärten gedient. Engagierte IV-Mitglieder hatten sie geborgen und zunächst in Oybin gelagert. Bei den Wagenaufbauten handelt es sich

um historisch wertvolle Objekte, die in den 1930er-Jahren bereits ausgemustert und an private Interessenten abgegeben wurden. Allerdings ohne Fahrgestell; diese mussten, wie auch die Bremsen, Kupplungen und Leitungen, von den SOEG-Spezialisten in der eigenen Werkstatt gefertigt werden. Die Wagenkästen wurden indessen bei der Tischlerfirma Gross in Jonsdorf instandgesetzt.

### Hellgraue und braune Farbe

Gross strich die Wagen hellgrau und braun. Somit entsprechen die Wagen den typischen Farbgebungen, die um 1909 üblich waren – also in jenem Jahr, in dem der Deutschen Staatsbahnwagenverband (DWV) den Güterwagenbau zu vereinheitlichen begann. Die dominierende Farbe ab 1909 war Braun. Zuvor waren in Sachsen die Schmalspurwagen üblicherweise hellgrau, die gelbe

Schrift war schattiert. Ab 1909 trugen die nach und nach braun gestrichenen Wagen (vorhandene Farben sollten erst aufgebraucht werden) zunächst schwarze Aufschriften, die wiederum später von weißen abgelöst wurden.

### Diskussion um die Lackierung

Soweit die Theorie. Doch in der Praxis kamen die Experten zu unterschiedlichen Feststellungen. Manche brachten Belege hervor, dass es schon früher braune Wagen gegeben hat. Bei einer Farbumtersuchung am Originalaufbau des Gepäckwagens 1462 – im Jahr 1889 in den Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gebaut – wurden in Oybin ausschließlich braune Farbschichten entdeckt. Das sprach dafür, dass auch vor 1909 braune Wagen auf sächsischen Gleisen unterwegs waren.

Bemerkenswert ist auch: Wichtige Originalteile der teils weit über 100 Jahre alten Wagen konnten weiterverwendet werden. Die Originalteile erlaubten ihrerseits Rückschlüsse auf Abmessungen und Dimensionierung anderer Baugruppen. So erinnert die Restaurierung der Wagen ein wenig an ein Puzzlespiel; am Ende steht ein nahezu perfektes Bild.

### Präsentation bei Fotofahrt

Das wünschten sich auch die Teilnehmer der Tanao-Fotofahrt. Als Zuglok am 31. August und 1. September kam IV K 145 (99 555) des Interessenverbandes zum Einsatz. Die ebenfalls eingeplante I K Nr. 54 musste aufgrund von Problemen mit dem Regler Ende August ins Dampflokwerk Meiningen einrücken. Doch auch die IV K 145, 1908 in Chemnitz gebaut (mit Kesselnr. 261 des Raw Halberstadt) kann einen Hauch von 1910 versprühen.

Besonderes Augenmerk galt selbstverständlich den Wagen. Neben dem vierachsigen GGW 2056 (hellgrau), dem zweiachsigen Gw 1509 (hellgrau) und dem Gepäckwagen 1462 der Gattung 753 (braun) waren auch die zwei vierachsigen OOw-Wagen, die wie alle Wagen mit einer Heberlein-Bremsanlage ausgestattet sind, im Einsatz. Diese

■ Die Restaurierung der Wagen erinnert an ein Puzzlespiel: Am Ende entsteht ein nahezu perfektes Bild

Seilbremse gibt den offenen Wagen ein charakteristisches Aussehen. Neu aufgearbeitet ist auch das Drehschemelwagenpaar 4776 (Gattung 790). Leider konnte der zweite Wagen dieses Paares nicht rechtzeitig fertiggestellt werden, weshalb eine epochengerechte Feuerspritze als Ladung auf den solitären Drehschemelwagen gestellt wurde – als Trostpflaster. In Zukunft soll das Drehschemelwagenpaar einmal mit Holzstämmen beladen werden. Die ergänzend beige stellten, aber bereits seit



OOw-Wagen 4745 mit Heberlein-Seilzugbremse



Gepäckwagen 1462 mit braunem Anstrich



GGW 2056 mit schattierten Anschriften

einigen Jahren wieder betriebsbereiten Wagen 1531 (geschlossene Bauart von 1884) und 4333 (offene Bauart) stellten unter Beweis, dass es in Zittau schon länger mustergültig hergerichtete Museumswagen gibt. Der hellgraue Gw wurde damals als eine der ersten dieses Typs mit provisorischen Sitzbänken ausgestattet, damit er in Hauptverkehrszeiten als Personenwagen benutzt werden kann. Weiterhin waren der vierachsige, hölzerne Personenwagen 651 sowie der grüne 285 mit von der Partie.

Die sächsischen Waggonen (auch Sachsenzug genannt) werden zusammen mit einem DR-Rollwagenzug und einem DR-Personenzug zentraler Bestandteil eines Transportmuseums, das in Zittau-Vorstadt entsteht. Deshalb wird hier neben dem noch zu renovierenden Güterschuppen ein neues, überdachtes Gleis gebaut. Besucher können hier einmal erfahren, wie seinerzeit in der Oberlausitz Güter und Personen befördert wurden. Die Züge sollen selbstverständlich betriebsfähig bleiben und nicht nur im Museum stehen. *Guus Ferrée*



## 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



Am 30. Juli 1977 passiert die 01 2118 mit dem D 1275 „Metropol“ nach Budapest den Bahnhof Rummelsburg. Rechts steht ein VT 137 der „Bauart Ruhr“ von 1938, bei der DR als 184 im Einsatz Dietmar Beckmann

■ **Zum Beitrag über die Strecke Berlin – Dresden im Heft 9/2020:** Als „Rucksackberliner“ (Stahnsdorf) habe ich von September 1970 bis August 1974 in Dresden studiert. In dieser Zeit bin ich häufig die Strecke zwischen Berlin-Schönefeld und Dresden Hauptbahnhof und umgekehrt gefahren.

Besonders in Erinnerung geblieben ist mir eine Fahrt von Dresden nach Berlin, natürlich mit einer 01. Der Zug war rappevoll und ich stand im ersten Wagen an der geschlossenen Durchgangstür mit Blick auf den Tender. Ich weiß nicht mehr den Tag, geschweige denn die Uhrzeit, aber der Zug sollte ohne

Halt von Dresden-Neustadt bis Berlin-Schönefeld fahren. So war es auch und ich habe die ganze Zeit bewundernd auf die Lok geschaut, die mit durchgehend hoher Geschwindigkeit über die Gleise donnerte und wohl erst vor Einfahrt in den Bahnhof Berlin-Schönefeld den Zug das erste Mal gebremst hat. Ich musste

## HÄNDLERVERZEICHNIS: HIER ERHALTEN SIE DAS LOK MAGAZIN

**LokoMotive Fachbuchhandlung GmbH**

10777 Berlin Regensburger Str. 25

**Michas Bahnhof**

10789 Berlin Nürnberger Str. 24 a

**Modellbahnen & Spielwaren M. Turberg**

10789 Berlin Lietzenburger Str. 51

**Modellbahn-Pietsch**

12105 Berlin Prühßstr. 34

**Spielwaren Toll**

21217 Seevetal Am Felde 4

**Buchhandlung Mahnke**

27265 Verden Große Str. 108

**Buchhandlung Decius**

30159 Hannover Marktstr. 52

**Train & Play KG**

30519 Hannover Hildesheimer Str. 428 b

**Buchhandlung Gudrun Lange**

40545 Düsseldorf, Luegallee 33

**Goethe-Buchhandlung**

40549 Düsseldorf Willstätterstr. 15

**Modellbahn + Autoladen**

40878 Ratingen, Bechmer Str. 47

**Modellbahn Axel G. Renken**

45276 Essen, Bochumer Str. 21

**Buchhandlung Emil Müller**

42287 Wuppertal Meckelstr. 59

**Apitz GmbH Modellbahn**

42289 Wuppertal Heckinghauser Str. 218

**Schaten GmbH & Co KG**

44795 Bochum, Rombacher Hütte 10

**WIE – MO**

48145 Münster Warendorfer Str. 21

**Buchhandlung H. Th. Wenner**

49074 Osnabrück Große Str. 69

**J. B. Modellbahnservice**

49078 Osnabrück Lotter Str. 37

**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

**Modellbahn-Galerie**

68229 Mannheim Hirtenbrunnenstr. 4

**Stuttgarter Eisenb.-u.Verkehrsparadies**

70176 Stuttgart Senefelderstr. 71 b

**Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt**

70193 Stuttgart Schwabstr. 96

das einfach mal loswerden! Machen Sie weiter so!

Jürgen Hoffmann

Eine eifersüchtige Konkurrenz zwischen Dresden und Berlin hat es in den Direktionsstuben vielleicht gegeben, am rollenden Rad war davon nichts zu spüren. Man kannte sich, man half sich, wo man konnte und tauschte, wenn es Not tat, auch die Lokomotiven, wobei die Altbau-01 ohnehin wechselseitig in Dresden oder Berlin beheimatet waren.

Im Bw Altstadt hatten man bis zum bitteren Ende eine intakte Infrastruktur für die Instandhaltung der Großen, in Berlin waren die letzten zehn Jahre ein Provisorium. Darüber hinaus war der „Maschinenfürst“ in Dresden klug genug, sich die Reko-01 vom Leibe zu halten, während die Berliner sich förmlich darum rissen. Nicht umsonst wurde die letzte planmäßige Reisezugleistung in Berlin mit der 01 065 gefahren.

Reinhard Schmidt,  
Berlin-Mahlsdorf

Moderne Triebfahrzeuge werden mit einem Fingerkick des Lokführers am Joystick beschleunigt und gebremst. Die Verantwortung aber ist die gleiche wie 1976 auf der 01. Und ich kenne viele Eisenbahner, die ihren Dienst genau so aufopferungs-

voll versehen wie die Männer damals.

Sören Sattler, Demmin

## ■ Zum Beitrag über die „schnellen Bügelfalten“ im Heft 9/2020:

Die für den F 21/22 „Rheinpfel“ zum Sommerfahrplan 1963 eingesetzte neue blau-beige Garnitur war schon ein Blickfang, was durch den Aussichtswagen, den eineinhalb-stöckigen Speisewagen und natürlich die farblich entsprechend angepasste E 10 noch unterstrichen wurde. Als Kind ging ich oft zu unserem an der Strecke Nürnberg – Treuchtlingen gelegenen Haltepunkt, um die Durchfahrt des Luxuszugs zu bewundern. War die farbliche Anpassung der Loks sicher sehr werbewirksam, bleibt die Frage nach dem Sinn der von 150 auf 160 km/h geänderten Übersetzung der E 10.12 (Bügelfalte). Außer auf der Rheintalstrecke dürfte es kaum einen längeren Abschnitt gegeben haben, wo die 160 km/h für den „Rheingold/Rheinpfel“ zu einer Fahrzeitverkürzung geführt hätte. Im Übrigen konnte ich damals beobachten, dass vor allem der südwärts verkehrende F 22 auch häufig von einer blauen E 10 bespannt wurde. Bereits zum Winter 1967/68 wurde der „Rheinpfel“ im Abschnitt Nürnberg – München mit einer E 03.0 (ab Ende 1970 auch 103.1 bis zur Einstellung 1971) geführt.

Erhard Ditz, Hemsbach

### Buchhandlung Albert Müller

70597 Stuttgart Epplestr. 19C

### Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt

71334 Waiblingen Biegelwiesenstr. 31

### Osiandersche Buchhandlung GmbH

72072 Tübingen Waldhornlestraße 18

### Buchhandlung Beneke

72074 Tübingen Gartenstraße 16

### Kiosk Sternplatzpassage

73312 Geislingen Stuttgarter Straße 90

### Bauer Modelleisenbahnen

74613 Öhringen Marktstraße 7

### Modellbahnen Mössner

79261 Gutach Landstraße 16 A

### Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto

80634 München Schulstraße 19

### Buchhandlung Jakob

90402 Nürnberg Hefnersplatz 8

### Modellbahn Ritzer

90419 Nürnberg Kirchenweg 16

### Modellspielwaren Helmut Sigmund

90478 Nürnberg Schweiggerstraße 5

### Bahnhofsbuchhandlung

95028 Hof Bahnhofplatz 8–16

### Schöningh Buchhandlung

97070 Würzburg Franziskanerplatz 4

### Modellbahnfachhandel Maik Kalbe

99867 Gotha, Leinastraße 81

### Buchhandlung Herder

A–1010 Wien Wollzeile 33

### Buchhandlung Nikolaus Mauritz

A–1020 Wien Novaragasse 44/Lokal 1

### Technische Fachbuchhandlung

A–1040 Wien Wiedner Hauptstraße 13

## So erreichen Sie uns

### ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

#### ✉ Lok Magazin ABO-SERVICE

Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching

☎ Tel.: 0180 5321617\*

oder 08105 388329 (normaler Tarif)

☎ Fax: 0180 5321620\*

✉ E-Mail: [leserservice@lok-magazin.de](mailto: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 89,90 (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten).

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt 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](mailto:selma.tegethoff@verlagshaus.de)

## Impressum

Nummer 470 | 11/2020 | November 2020 | 59. Jahrgang

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

Infanteriestr. 11a, D-80797 München

**Herausgeber:** Rudolf Heym,

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

**Verantwortlicher Redakteur:** Florian Dürr

(verantwortlich für den redaktionellen Inhalt)

**Redaktion:** Michael Hofbauer (Chefredakteur),

Peter Schrickler, Thomas Hanna-Daoud

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Heiko Focken, Felix Förster,

Dr. Jürgen Hörstel, Manuel Leitner, Stefan Wittich,

Dr. Rolf Brüning, Alexander Wilkens, Oliver Strüber,

Dr. Dietmar Beckmann, Paul Gregor Liebhart,

Joachim Bertsch, Joachim Volkhardt, Hans-Dieter Rammelt,

Andreas Knipping, Josef Högemann, Guus Ferrée,

Dr. Jürgen Uhlmann

**Redaktionsassistentin:** Brigitte Stuilber

**Producterin:** Joana Pauli

**Verlag:** GeraMond Verlag GmbH

Infanteriestr. 11a, 80797 München

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

**Geschäftsführung:** Clemens Schüssler, Henry Allgaier

**Gesamtanzeigenleitung Media:** Bernhard Weller

(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

**Anzeigenverkauf:** Selma Tegethoff,

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

**Anzeigendisposition:** Hildegund Roeßler,

[hildegund.roessler@verlagshaus.de](mailto:hildegund.roessler@verlagshaus.de),

Tel. +49 (0) 89 13 06 99-551

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020

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

**Vertrieb/Auslieferung:**

Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb, Unterschleißheim

**Vertriebsleitung:** Dr. Regine Hahn

**Druck:** Walstead Central Europe, Polen

**Litho:** Cromika, Verona

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

© 2020 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

## VIELFALT DER F-ZÜGE

# Die Kurzen und die Langen

**DAS NEUE ANGEBOT DER BUNDESBAHN** ■ Speziell für Geschäftsreisende legte die DB zum Sommer 1951 die leichten F-Züge ein. Die Zuggattung „Fernschnellzug“ wurde in der Folge zu einem interessanten Kapitel; nicht nur in puncto Reiseverkehr, sondern auch hinsichtlich des Fahrzeugmaterials



Die Erprobung der Vorserienloks der Baureihe E 10 schließt auch Einsätze vor F-Zügen ein. Am 10. Juli 1955 eilt E 10 004 mit F 20 „Glückauf“ bei Neumarkt (Opf) dahin; der Zug zählt zu den wenigen, für Geschäftsreisende eingerichteten leichten F-Zügen, die auch ins Ausland fahren. Auf dem ein Jahr zuvor herausgegebenen DB-Prospekt zum Fernschnellzugnetz 1954 (unten links) prangt hingegen der neue VT 08<sup>5</sup>

C. Bellingrodt/Slg. O. Strüber, Slg. Stefan Ponzlet (unten)





**Symbole der modernen Bundesbahn, aufgenommen 1958 im Hauptbahnhof von Frankfurt (Main). Mit F 3 „Merkur“ nach Hamburg-Altona passiert die V 200 029 das neue Zentralstellwerk** Reinhold Palm/Eb.-Stiftg.

**E**in neues Angebot für die Geschäftsreisenden hatte die Deutsche Bundesbahn zum Ziel, als sie zum Sommerfahrplan 1951 die neue Zuggattung des F-Zugs aus der Taufe hob. In einem Netz verbanden kurze, schnelle Züge mit modernisiertem oder modernem Wagenmaterial nun die Wirtschaftszentren des Landes. Frühmorgens abfahren, am Vormittag oder Mittag ankommen, am Nachmittag zurückreisen und abends wieder zu Hause sein – das war die Formel, nach der die DB die Fahrpläne für die „leichten F-Züge“ ausgelegt hatte. Die eleganten Garnituren verfehlten ihre Wirkung nicht. Ob, wie anfangs vorgesehen, als Schnelltriebwagen oder, wie es auch oft vorkam, als lokbespannte Garnitur: Sie hoben sich von dem, was es sonst auf DB-Gleisen gab, deutlich ab.

### Ein vielfältiger Zug

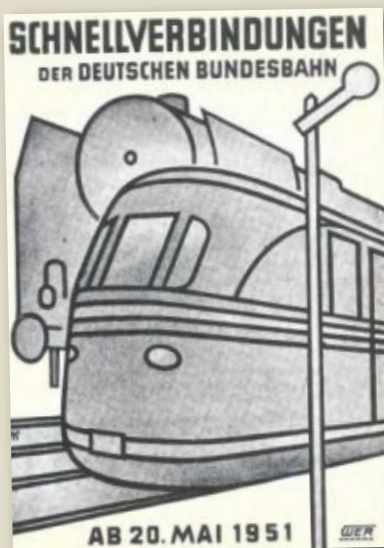
Zwar hatte die Bundesbahn für die neuen Spitzenzüge ihres Fernreiseverkehrs einige Re-

geln aufgestellt. Meist fuhren die Züge ohne Gepäckwagen, boten üblicherweise nur die 2. Klasse (ab 1956: 1. Klasse) und dazu herausragenden Komfort. Aber selbst innerhalb dieses Rahmens

entwickelte sich eine große Bandbreite. Vieles von dem, was die DB in den 1950er- und 1960er-Jahren im hochwertigen Reiseverkehr zum Prestigege-  
winn unternahm, realisierte sie bei Verbindungen, die zu dem Netz der leichten F-Züge gehörten. Das begann bei wieder aufgearbeiteten Vorkriegsfahrzeugen, wie dem Henschel-Wegmann-Zug für den „Blauen Enzian“, und führte zu spektakulären Neuschöpfungen, allen voran den Aussichtswagen für „Rheingold“ und „Rheinpfil“ 1962 und 1963.

### Prägende Zugnamen

Mit den Zugnamen setzte die Bundesbahn ein weiteres Zeichen. Auch wenn die Namen nicht allein bei F-Zügen auftraten, verliehen sie doch gerade dieser Zuggattung eine Aura und prägten sich bei Reisenden



**Die Fahrpläne der Fernschnellzüge (und Schnellverbindungen) gab die Deutsche Bundesbahn 1951 in einer zeitgenössisch illustrierten Broschüre heraus** Slg. Konrad Rothzoll



**Vor allem mit dem 1962 neu eingeführten Aussichtswagen macht der F-Zug „Rheingold“ Furore; man mag sich ausmalen, welch grandioses Erlebnis eine Reise am Rhein damit wird**

Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

**Schon vorher setzt die DB mit dem „Rheingold“ und verwandten Zügen Zeichen. 1953 hat die 03 1001 den F 10 „Rhein-Pfeil“ unter anderem mit renovierten blauen Schürzenwagen am Haken** Bellingrodt/Slg. Strüber





Lange Wagenreihen sind das Merkmal der internationalen F-Züge (Transit-F-Züge). So wie beim F 211 „Italien-Skandinavien-Expreß“ im Juni 1957 mit der 01 1085 auf der Nord-Süd-Strecke C. Bellingrodt/Slg. Brinker



Eine Auswahl der seinerzeit im F-Zug-Betrieb üblichen Triebfahrzeuge zeigt die Fernschnellzug-Übersicht vom Winter 1953/54

Slg. Oliver Strüßer

wie Eisenbahnfreunden nicht selten über den Moment hinaus ein. Zum Teil bis heute.

### Die „anderen“ F-Züge

Es entwickelten sich zwar nicht alle leichten F-Züge des Binnenverkehrs positiv, doch wuchsen manche infolge steigenden Verkehrsaufkommens mit den Jahren um einige Wagen an. Im Allgemeinen blieben es kurze Züge, neben denen seit 1951 noch eine lange Variante verkehrte: die internationalen F-Züge, auch Transit-F-Züge genannt.

Deren Ursprünge lagen nicht selten bei berühmten Luxuszügen, mit denen sie inzwischen aber oft nur noch wenig gemeinsam hatten. Denn mit Blick auf die nach 1945 veränderte Reiseklientel führten die Züge mittlerweile alle drei, ab 1956 die beiden Wagenklassen. Das und die oftmals beachtliche Zahl an Kurswagen verliehen den Garnituren stattliche Ausmaße.

### Vielfalt der Traktionen

Beiden F-Zug-Typen gemein war der zusätzliche Zuschlag, welchen die Bundesbahn für Fernschnellzüge (dafür stand der Buchstabe „F“) erhob. Typisch für beide ist gleichermaßen eine große Bandbreite an eingesetzten Fahrzeugen, nicht zuletzt begünstigt durch die Zeitumstände. Der Betrieb der F-Züge begann kurz vor dem Traktions-



In der Endphase der F-Züge kommen auch im TEE-Verkehr frei gewordene VT 11.5 als F-Züge zum Einsatz. Dieser Triebzug ist 1968 als F-Zug „Intercity“ beschildert (Foto in Frankfurt (M) Hbf) Edgar Fischer/Archiv GM

wandel und nahm die DB-Bemühungen um Moderne mit – gerade und insbesondere bei den leichten F-Zügen des Binnenverkehrs.

So kam es, dass sich bei verschiedenen Zügen nach und nach alle drei Traktionen beweisen durf-

### ■ Bei verschiedenen F-Zügen durften sich nach und nach Loks aller Traktionen beweisen

ten. Die Liste der verwendeten Triebfahrzeuge ist so lang wie prominent. In ihr finden sich 01, 01.10, 03, 03.10, 05, V 200, E 10, E 10.12, E 18, 103, Vorkriegs- sowie Neubautriebwagen. Und das ist lediglich eine aufgezählte Kurzdarstellung.

### Zwischen TEE und Intercity

Nach wenigen Jahren musste der F-Zug seine Position an der Spitze des Reiseverkehrs teilen. Im Juni 1957 nahm der Trans-Europ-Express den Betrieb auf und stand durch seine starke internationale Verknüpfung wohl noch etwas mehr im Rampenlicht. 14 Jahre lang bestand die Koexistenz von TEE und F-Zug, dann ordnete die Bundesbahn ihr Angebot für den Geschäftsreiseverkehr neu.

Zum September 1971 löste der Intercity den F-Zug als hochwertigen (Inlands-)Reisezug ab und verkehrte von nun an neben dem TEE. Die interna-

tionalen F-Züge hatte die DB schon bis spätestens 1969 zu D-Zügen umgewandelt.

Letztlich wurden es also 20 Jahre, in denen die Bundesbahn diese Zuggattung verwendete. Die Welt hat sich in jener Zeit, in welcher der F-Zug verkehrte, massiv gewandelt, vor allem die Welt der Eisenbahn. Der F-Zug wurde ein Teil davon – als Paradezug des Wirtschaftswunders in den 1950er- und frühen 1960er-Jahren sowie im Rahmen der sich immer weiter fortentwickelnden Deutschen Bundesbahn.

Oskar Grodecke

### NOCH MEHR F-ZUG-VIELFALT?

Die neue Ausgabe **BAHN EXTRA** nimmt Sie mit auf eine emotionale Zeitreise zu den F-Zügen. Sie bietet Ihnen Daten, Fakten, Zugporträts, viele seltene Aufnahmen und als Extra eine große **Beilage mit F-Zug-Netz- und Fahrplänen**. Sie erhalten das Heft jetzt am Kiosk oder direkt auf [www.verlagshaus24.de](http://www.verlagshaus24.de)

**BAHN EXTRA 6/2020, Die F-Züge der Bundesbahn, 100 Seiten, ISBN 978-3-95613-148-6**



## STRECKEN &amp; BETRIEB

## Dampf-Langläufe bei der DB



Sig. Andreas Knipping

Spätestens mit dem Start des F-Zug-Systems 1951 ergab sich für die Bundesbahn ein empfindlicher Lokmangel. Da Neubeschaffungen in weiter Ferne lagen, wurde der Bestand intensiv genutzt. Wir begleiten in Zahlen, Wort und Bild die längsten Fahrten von 01, 01<sup>IO</sup>, 03, 03<sup>IO</sup> und 05 bei der DB.

## FAHRZEUGE

## Die TWINDEXX-Story



Florian Dürr

Zwischen Ostsee und Isar wie zwischen Bergstraße und Elbe sind inzwischen die TWINDEXX-Triebzüge der Deutschen Bahn mit ihren motorisierten Steuerwagen (Baureihen 445 und 446) zuhause. Wir porträtieren die schnittigen Doppelstöcker und betrachten die Familiengeschichte.

## FAHRZEUGE

## Baureihe 184 in den 80ern



Joachim Berstich

1979 verlegte man die Loks der Baureihe 184 nach Saarbrücken, von wo aus sie über Jahrzehnte auf den grenzüberschreitenden Strecken nach Frankreich und Luxemburg im Einsatz waren. Anhand eines Umlaufs im Jahr 1985 betrachten wir das Einsatzspektrum der Viersystemloks.

## STRECKEN &amp; BETRIEB

## Schnee an der See



Georg Fladt-Stähle

Im Winter 1978 besuchte Georg Fladt-Stähle die Insel Rügen und die 750-Millimeter-Schmalspurbahn von Putbus nach Göhren. Aus seiner Heimat Thüringen dauerte es eine Zeit, bis man dort ankam. Endlich an der See, entdeckte unser Autor die Gelassenheit des Kleinbahnbetriebs.



**SO SIEHT UNSER PLAN AUS. ÄNDERUNGEN SIND IMMER MÖGLICH. UND – NICHT VERPASSEN: DAS LOK MAGAZIN 12/2020 ERSCHEINT AM 20. NOVEMBER 2020**



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

Herausgeber LOK MAGAZIN

### Schlusspunkt:

**Am 29. August 2020  
erklimmt 111 121 mit  
dem umgekehrt  
gereihten RE 10427  
östlich von Düs-  
seldorf die Steilrampe  
Erkrath – Hochdahl**

Ralf Händler



# Unsere Kalender-Edition

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm, mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und  
Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

# 2021

Fotos der Extraklasse – Mit unseren großformatigen Begleitern durch das Jahr 2021



## Eisenbahn und Landschaft

Mit Loklegenden und Zugklassikern durchs Jahr

Best.-Nr. 552001 • € 12,95



## DB-Dampfloks

Die Blütezeit des Dampfbetriebs

Best.-Nr. 552002 • € 12,95



## Bahnen und Berge

Aktuelle und historische Schienenfahrzeuge zeigen sich im  
Spiegel der Jahreszeiten inmitten majestätischer Alpenkulisse.

Best.-Nr. 552016 • € 16,95



## Dampfbahn-Route Sachsen

Eine bildgewaltige Reise durch Sachsen

24 farbig bedruckte Blätter plus Titelblatt und Legendenblatt

Best.-Nr. 552014 • € 16,95

## Historische Klassiker



## Reise durchs Ruhrgebiet

Eindrucksvolle Bilddokumente  
zur Zeitgeschichte

Best.-Nr. 552003 • € 12,95



## Reichsbahn-Dampf

Spektakuläre und seltene  
Dampfbespannungen

Best.-Nr. 552040 • € 12,95



## Berlin Ost-West

Faszinierende Aufnahmen aus einer  
geteilten Stadt

Best.-Nr. 552004 • € 12,95

Weitere Kalender finden Sie unter [www.vgbahn.de/kalender](http://www.vgbahn.de/kalender)

**VGB**  
VERLAGSGRUPPE BAHN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck  
Bestell-Hotline 08141/534810 • Fax 08141/53481-100 • [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) • [shop.vgbahn.de](http://shop.vgbahn.de)

