



STRECKEN & BETRIEB

- DR-Gmp im Nordharz
- Flieden – Gemünden
- DB-Dampf-Langläufe



FAHRZEUGE & GESCHICHTE

- Die TWINDEXX-Story
- Reichsbahn-Erbe nach '45
- 86er bei der Rbd Halle

LOKMagazin

12 | 2020 Dezember | EUR 7,90

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

LOKMagazin

AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE

WWW.LOKMAGAZIN.DE

DB-Mehrsystem-Ellok 184



Preußisches Erfolgsmodell G 81

Warum die 55²⁵ für
DB und DR so lange
unverzichtbar war



4 194091 607906

12

Die Geschenkidee für Schienen-Freunde



Als
Dankeschön
erhalten Sie eine
**Prämie Ihrer
Wahl!**

Verschenken Sie 12
Ausgaben **Lok Magazin** –
zu Weihnachten,
zum Geburtstag oder
einfach nur so!

Mit Geschenkkurkunde
zum Überreichen
und Prämie für Sie.



Echtleder-Taschenschirm

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



Verkehrsschild Dampflok

Mit diesem originalgetreuen Verkehrsschild »Dampflok« holen Sie sich ein Stück Bahngeschichte nach Hause. Es handelt sich um ein hochwertiges Emailleschild mit den Maßen 25 x 25 x 25 cm.



Smartwatch CONNECT – schwarz

Touch-Display mit Zeit- und Datumsanzeige, Bluetooth-Version 3.0, Playerfunktion, unterstützte Musikformate: MP3 und MP4, Foto-Funktion, Schrittzähler, Slot für SIM und SD Karten, Taschenrechner, Material: Silikon, Metall und Glas.

Gleich bestellen unter
www.lok-magazin.de/geschenkabo

Rudolf Heym
Herausgeber



5.303 Exemplare ...

... waren von der preußischen G 8¹ gebaut worden! Und trotzdem sah ich als Kind nie eine, denn bei uns in Thüringen fuhren sie nicht. Dunkel entsinne ich mich an eine 55²⁵ in Berlin-Lichtenberg, die dort rangierte, während wir im Nachtzug an die Ostsee fuhren. So um 1965 muss das gewesen sein.

Ein einfacher D-Kuppler, nur 55 km/h schnell, so erfolgreich? Sie stammte noch aus der „langsamen“ Welt, der Zeit um den Ersten Weltkrieg. Wie verrückt diese Zeit aber auch war, zeigt die Tatsache, dass mit der Weltwirtschaftskrise ab 1929 von den etwa 3.000 vorhandenen Loks der Baureihe über 1.000 nicht mehr gebraucht wurden. So eng liegen Auf und Ab manchmal zusammen. Parallelen zur Gegenwart? Mehr als man denkt ...

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

Herzlich, Ihr

Rudolf Heym



Im Juni 1967 gehört 55 3788 zum Bestand des Bw Duisburg-Wedau

Dr. Walter Abriel



Per Bahn
zum BER 16



Österreich:
Güterverkehr mit 2143 28

LOKMagazin
www.lok-magazin.de

40

Heft
Dezember
2020

12



PERSPEKTIVEN

Über den See

Bahnbrücken über Flüsse sind so ungewöhnlich nicht. Doch dass eine Bahnlinie einen See quert, ist zumindest in Deutschland eher selten, aber sehenswert 6

Frage des Monats

Brauchen wir eine verpflichtende Sitzplatzreservierung im Fernverkehr? 12

Das historische Bild

Der ICEexperimental auf Tournee 1985 50

Jetzt und einst

Ein Bahnübergang in Coburg 70

Globetrotter auf Schienen

Projekt Fernweh: 17 Monate lang reisten Lena Kessler und Bernd Hasenfratz per Eisenbahn um die Welt 108

Schlusspunkt

44 1486 in Güsten im Februar 1993 115

RUBRIKEN

Leserbriefe, Händler, Impressum 106

Vorschau 114

AKTUELL

Deutschland

Deutsche Bahn: Neue Bahn zum BER 16
SEL: Baureihe 181 mit Planleistung 22

Österreich/Schweiz

ÖBB: Karawankentunnel gesperrt 28
BLS: Votum für Lötschberg-Vollausbau 32

Weltweit

Frankreich: Bahnhof Rouen zieht um 34

Museums- & Touristikbahnen

OSE: 52 8141 wieder unter Dampf 36

Zum Titelbild

Am 28. September 1969 präsentiert sich 055 528 im Bw Dillenburg in einem äußerlich bemerkenswert gepflegten Zustand



Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung

Die Baureihe 55²⁵ blieb bei DB und DR lange unverzichtbar



78

Gmp-Nostalgie im Nordharz



56

Die Baureihe 184 beim Bw Saarbrücken



STRECKEN & BETRIEB

Die Gütermagistrale

Strecke des Monats: Flieden – Gemünden (Main). Umfangreiche Ausbaumaßnahmen verändern das Gesicht dieser Bahn 64

Spuren einer Hundertjährigen

1920–2020: Innovative Technik – was blieb bis heute von der Reichsbahn? 72

Gelassenheit

Besuch bei der Schmalspurbahn auf der Insel Rügen im Winter 1978 88

Meisterleistungen

Rekord 702 Kilometer: Zu den Profi-Jobs bei der frühen Bundesbahn gehörten Langläufe von Schnellzugdampflok im Fernreiseverkehr. In solchen Diensten leisteten Personale und Loks Bemerkenswertes 90

Ferienhaus

Urlaub im Stellwerk in Ringelstein 97

Gmp-Nostalgie

Vergessene Bahn: Noch bis in die 1990er-Jahre hinein fuhren in Sachsen-Anhalt gemischte Züge. War es das letzte Refugium dieser Zugattung? 100

FAHRZEUGE

Unverwüstlich gut

Die preußische G 8^I, ein einfacher Heißdampf-Vierkupppler, war eine der erfolgreichsten deutschen Loks. Über 5.000 Stück wurden von ihr gebaut 40

Lok-Tausch

Die Reichsbahndirektion Halle setzte noch in den 1970er-Jahren einige 86er ein. Stationiert waren sie in Torgau und Gerbstedt. Rolf Greinke besuchte sie an beiden Orten und fotografierte sie 52

Vier Systeme – drei Länder

Nur vier Exemplare gab es von den Viersystem-Lokomotiven der Baureihe 184. An den Flüssen Mosel und Saar verbrachten sie ihre besten Jahre 56

Ich glotz' TV

Eine Heizlok mit Fernseher gab es einst in einem Dachpappwerk in Staßfurt 63

Doppelstöckig und flexibel

Im Porträt: TWINDEXX. In den vergangenen zwei Jahrzehnten kam die Entwicklung von Dosto-Triebzügen große Schritte voran. Jürgen Hörstel mit einem Fazit 78

Mit der Bahn über den See

Bahnbrücken über Flüsse sind so ungewöhnlich nicht. Doch dass eine Bahnlinie einen See quert, ist zumindest in Deutschland eher selten, bietet dafür aber sehr interessante Motive





Zwischen Finnentrop und Olpe wurde in den 1960er-Jahren das Flüsschen Bigge aufgestaut und die durch das gleichnamige Tal verlaufende Bahnstrecke verlegt. Gleich mehrfach überquert sie seither den so entstandenen Biggeseesee. Am 18. Juni 1978 passiert 211 229 mit E 3222 bei Olpe die Brücke zwischen dem Vorstau-becken (links) und dem Biggeseesee. Rechts ist der Bahndamm der Strecke Olpe – Dieringhausen zu erahnen

Georg Wagner



Auch der Schluchsee im Schwarzwald ist ein Stausee. Bahnreisende gelangen über die Dreiseenbahn Titisee – Seebrugg, die nur wenige Meter vor dem Bahnhof Schluchsee eine kleine Bucht des Gewässers überquert, in die bei Urlaubern beliebte Region im Hochschwarzwald. Am Abend des 28. Juli 1978 überquert N 4558 von Seebrugg nach Freiburg die Brücke über den Schluchsee, während Badegäste die letzten Sonnenstrahlen genießen

Dr. Dietmar Beckmann





Erst im September 1956 wurde der Streckenabschnitt zwischen Saarmund und Golm des Berliner Außenrings fertiggestellt. Die Bauarbeiten waren nicht ganz anspruchslos, galt es doch hier den von der Havel durchflossenen Templiner See zu überqueren. Noch heute ist dieser Streckenabschnitt vor allem für den Güterverkehr von Bedeutung. Am 27. August 2020 rollt die Metrans-Ellok 386 035 mit einem Containerzug über die Seequerung

Florian Dürr



Brauchen wir eine Pflichtreservierung im Fernverkehr?

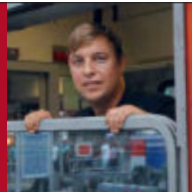
Ja

Lok Magazin-Redakteur
Thomas Hanna-Daoud



Nein

Lok Magazin-Redakteur
Florian Dürr



Eine zeitweilige Hilfe

Es war Anfang Oktober an einem Sonntagnachmittag in einem ICE Frankfurt (Main) – München: Nach dem Fahrtrichtungswechsel in der Mainmetropole waren nahezu alle Sitzreihen der beiden ICE-3-Garnituren belegt. Wer bei einem der folgenden Halte zustieg – in Aschaffenburg etwa oder Würzburg –, musste auf frei gewordene Plätze hoffen, sich in den Gangbereich zurückziehen oder zu anderen Reisenden dazu setzen.

Gerade Letzteres löst in Corona-Zeiten nicht selten Unbehagen aus. So auch in diesem ICE: Die aus Nahverkehrszügen bekannte Aufforderung, zueinander Abstand zu halten und sich gleichmäßig im Zug zu verteilen, war schlicht nicht mehr umsetzbar. Nicht wenige zogen den „isolierten Stehplatz“ einem Sitzplatz vor, um eine Ansteckungsgefahr möglichst zu vermeiden. Aber muss es soweit kommen? Bieten sich nicht Optionen an, mit denen Reisende die Vorsichtsregeln zum Corona-Virus befolgen und komfortabel unterwegs sein können? Bislang überließ die DB die Verantwortung weitgehend den Kunden: Wer im Internet eine Fahrkarte buchte, bekam angezeigt, ob „sein“ Zug stark ausgelastet ist.

In Zeiten, in denen die Zahl der Infizierten ansteigt, sollte die Bahn AG meines Erachtens einen Schritt weiter gehen. Eine Pflichtreservierung im Fernverkehr wäre eine vorübergehende Hilfe. Sie schafft eine „Umverteilung“ der Fahrgäste im Zug und verhindert gerade auf längeren Distanzen engere Kontakte. Das muss freilich nicht pauschal gelten. Die Reservierung kann für bestimmte Strecken, bestimmte Auslastungen oder nach anderen Kriterien „portioniert“ werden. Ebenso bedarf es eigener Regelungen, etwa für die Reservierungskosten oder für Bahncard-100-Besitzer. Ich gebe zu, das ist nicht leicht zu handhaben. Aber der Nutzen überwiegt, nämlich, in schwieriger Lage die Beförderung zu gewährleisten. Mit weniger Risiko und weniger Unbehagen.

Löst die Probleme nicht

Zugegeben: Der Gedanke, dass mit einer Pflichtreservierung die für Fahrgäste bisweilen undankbaren Diskussionen um Sitzplätze im IC oder ICE endlich ein Ende haben, klingt verlockend. Doch die Probleme für Bahnreisende in der Covid-19-Krise löst sie nicht.

Dagegen sprechen zum Beispiel systemische Gründe. Denn wer die Sitzplatzreservierung zur Pflicht erhebt, nimmt dem Kunden die Flexibilität. Die Möglichkeit zur freizügigen Nutzung von Zügen ist aber auch ein maßgeblicher Unterschied zum Wettbewerb in der Luft, an den man wahrscheinlich einen Teil der Kunden verlieren würde. Und nicht zuletzt stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, wo die rund 50.000 Bahncard-100-Kunden, die für diese Ungebundenheit alljährlich eine nicht unerhebliche Summe hinblättern, einen Platz finden sollen.

Dagegen spricht auch, dass es immer wieder dazu kommt, dass Reisende ihren Anschluss verpassen. Eine Reservierung kann ab Dezember nicht mehr umgebucht werden. Und selbst wenn man dafür eine Lösung schaffen würde, dürfte die nächste Verbindung nicht ausgebucht sein.

Abstand wahren heißt zwar das Gebot der Stunde, doch das lässt sich auch anders befolgen als mit einer Pflichtreservierung. Die Bahn tat dafür in den zurückliegenden Monaten schon viel, verlängerte Bahnen und steuerte Auslastungen über Buchungssysteme. Das sorgte zumindest teilweise für Entspannung.

Doch der Fernverkehr ist nicht das Problem, denn die Ansteckungsgefahr ist in überfüllten S- oder Regionalbahnen in der Hauptverkehrszeit ungleich höher. Hier ist aber nicht nur die Bahn gefordert, es sind auch die Arbeitgeber. Denn sie haben es in der Hand, ihre Beschäftigten – sofern möglich – flexibler arbeiten zu lassen oder gleich ins Homeoffice zu schicken und damit die Überfüllung zu reduzieren.

Seit Mitte Oktober steigt in Deutschland die Zahl der mit dem Corona-Virus Infizierten wieder massiv an. Das wirft Fragen für das öffentliche Leben auf, zum Beispiel für den Reiseverkehr auf der Schiene. Wie lässt sich dabei eine möglichst sichere Fahrgast-Beförderung erreichen? In dem Zusammenhang kommt die Option der Pflichtreservierung wieder ins Gespräch. Doch sie ist umstritten ...

**Entspannt reist, wer einen Sitzplatz hat.
Doch sollte eine Reservierung für
Fernverkehrskunden zur Pflicht werden?**

Oliver Lang/DB AG





Fernverkehr für 33 Cent

■ Bahnfahren in Tschechien ist von Haus aus günstiger als hierzulande, dafür ist nicht nur der Wettbewerb zwischen der Staatsbahn ČD und den Privatbahnen RegioJet und Leo Express auf der „Preiskampfroute“ Prag – Ostrava verantwortlich. Im Herbst hat Leo Express noch einmal an der Preisschraube gedreht und ließ die Sparpreise für die Gesamtstrecke bei umgerechnet 33 Cent beginnen.

AWA

Falsch geparkt

■ Vergesslich präsentierte sich der französische Abgeordnete Jean Lassalle am 20. September 2020. Auf dem Weg zum Rugby-Spiel seiner Söhne in Bedous nahe der Grenze zu Spanien parkte er sein Auto auf einem nahe gelegenen Bahnübergang, und vergaß dabei, dass er nach eigenen Angaben zwei Jahre zuvor die Strecke bei der Wiedereröffnung eingeweiht hatte. Der Bahnverkehr war kurzzeitig unterbrochen.

AWA

Stilreiner Württemberger

Weil die sonst üblicherweise mitgeführte Köf 6169 und ein Wagen für den Kohlentransport in Weissach geblieben sind, verkehrt am 13. September 2020 der Museumszug der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e.V. (GES) in einer stilreinen Garnitur. Hinter Lok 16 liefen die zweiachsigen Personenwagen 3, 6 und 9, der vierachsige Wagen 22 sowie der Packwagen 73. Mit solchen Zügen führten die Hohenzollerischen Landesbahnen bis vor 50 Jahren den Personenverkehr durch

Zeno Pillmann



Holger Drosdeck

Kirchenglocken on Tour +

■ Die IG Preßnitztalbahn e. V. führte am 5. September 2020 einen besonderen Bahntransport durch. Drei neue Bronzeglocken für die Jöhstadter St.-Salvator-Kirche wurden auf einem Flachwagen in den regulären Zügen der Museumsbahn befördert. Damit wollten Kirchengemeinde und Eisenbahner den historischen Glockentransport von 1918 nachstellen, als drei Eisenhartgussglocken die zuvor für Kriegszwecke demontierten Bronzegussglocken ersetzen.

AWA



Seit 31. Oktober halten Züge im neuen Bahnhof Flughafen BER – Terminal 1-2. Ein neues Angebot ist der FEX (Foto) Volker Emersleben

FLUGHAFEN-EXPRESS BERLIN

Im Taktfahrplan zum BER

Ende Oktober 2020 nahm der Flughafen Berlin-Brandenburg nach einiger Verzögerung endlich seinen Betrieb auf. Zur Eröffnung wurde er auch in das Nah- und Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn einbezogen. Die Bahn nahm dazu eine neue Strecke in Betrieb und führte einen Expresszug ein

Nach einer Eröffnungsfahrt einen Tag zuvor rollen seit 26. Oktober 2020 Züge zum neu eröffneten Flughafenbahnhof unter dem Flughafen Berlin-Brandenburg, der am 31. Oktober 2020 den Betrieb aufnahm. Zur Anbindung des neuen Hauptstadt-Flughafens wurden eigens zwei neue Bahnhöfe gebaut: der unterirdische Flughafenbahnhof „Flughafen BER – Terminal 1-2“ sowie der Bahnhof Waßmannsdorf, der den Schönefelder Ortsteil an das S-Bahnnetz anbindet.

Vollbetrieb seit 31. Oktober

Ab 26. Oktober wurde nach und nach zunächst der S-Bahn-Betrieb (Linien S9, S45) hochgefahren, seit 31. Oktober halten auch Züge des Regional- (RE7, RB14, RB22, FEX) und des Fernverkehrs (IC-Linie 17 Warnemünde – Berlin – Dresden; mit Stadler-KISS gefahren) am Flughafenbahnhof. Der bisherige Bahnhof „Flughafen Berlin-Schönefeld“ heißt jetzt „Flughafen BER – Ter-

minal 5“ und verlor mit der Inbetriebnahme des neuen Airports einen Großteil seiner Halte. Er wird seither nur noch von der S9 bedient.

Ganz neu: Der FEX

Zu den Neuerungen im Angebot in Berlin zählt der Flughafenexpress (FEX) zwischen Berlin Hbf und Flughafen BER – Terminal 1-2. Der FEX fährt zwischen 4 Uhr und Mitternacht im Halbstundentakt und hält auch in Berlin Gesundbrunnen und am Ostkreuz. Zum Einsatz kommen Züge mit vier Doppelstockwagen, die über besonders viel Stauraum für Gepäck verfügen.

DB Regio hält dafür fünf Fahrzeuggarnituren mit jeweils einer Lok der Baureihe 147 und vier Doppelstockwagen vor. Davon werden drei Garnituren für den laufenden Betrieb (ca. 20 Stunden pro Tag) benötigt. Eine Garnitur wird als „heiße“, ständig mit einem Triebfahrzeugführer besetzte Betriebsre-

serve für den Störfall vorgehalten. Dieser Zug steht im DB-Regio-Werk Berlin-Lichtenberg bereit. Die fünfte Garnitur dient als Instandhaltungsreserve.

Ausweitung geplant

Bis Dezember 2022 werden beim FEX 20 Doppelstockwagen (Baujahr 1997) eingesetzt, wobei die Mittelwagen Hocheinstiegsfahrzeuge aus Nordrhein-Westfalen sind und die Steuerwagen als Tiefeinstiegsfahrzeuge aus Baden-Württemberg herangeschafft wurden. Alle Wagen verfügen über eine Klimatisierung und wurden im Werk Wittenberge für das neue Einsatzgebiet vorbereitet. Mit erfolgter Vergabe des Netzes Elbe-Spree im Januar 2019 ist der Betrieb der Linie FEX auch ab Dezember 2022 abgesichert. Mit der für 2025 vorgesehenen Inbetriebnahme der Dresdner Bahn ist die Ausweitung des FEX-Angebotes auf einen 15-Minuten-Takt vorgesehen.

VE/LM



Erhielt einen Sonderpreis: Bahnhof Rottenbach in Thüringen P. Bötsch

ALLIANZ PRO SCHIENE

Bahnhöfe ausgezeichnet

Das Branchenbündnis Allianz pro Schiene hat erneut den Bahnhof des Jahres gekürt. Sieger 2020 ist der Bahnhof Altötting. Die Jury zeigte sich beeindruckt von dem „rundum gelungenen Angebot für alle Bahnreisenden“ nach der umfassenden Sanierung und unterstrich den Service für Radfahrer (z.B.) Umkleidekabine). Das bürgerliche Engagement zum Erhalt des Bahnhofs Rottenbach in Thüringen war der Jury der Allianz einen Sonderpreis wert.

LM/PM

DUISBURG – ESSEN

A-40-Brücken werden abgerissen

Nach dem Lkw-Brand unter mehreren Eisenbahnüberführungen über die A 40 in Mülheim (Ruhr) am 17. September 2020 müssen drei Brücken abgerissen werden. Ab 2. Dezember 2020 soll zunächst eine Behelfsbrücke eingebaut werden, damit zum Jahreswechsel wieder Züge auch Richtung Duisburg fahren können. Über eine vierte, bei dem Feuer unbeschädigt gebliebene Brücke ist seit 28. September zumindest wieder ein Verkehr in der Reiserichtung Duisburg – Essen möglich. Für den Abriss der beiden Brücken und den Einbau der Hilfsbrücke für die bereits abgerissene Brücke 3 wird die hochbelastete Strecke Duisburg – Essen vom 2. bis 14. Dezember 2020 im Bereich der Brücken gesperrt bleiben.

MM

- Brücke 1** Alte Zechenbahnbrücke
Stillgelegt und nicht ans Eisenbahnnetz
angeschlossen
- Brücke 2** Güterzuggleis
Oberhausen ↔ Mülheim-Styrum
Status: Muss abgerissen werden
- Brücke 3** Fern- und S-Bahn
Essen → Duisburg
Status: Bau einer Hilfsbrücke bis Ende 2020
- Brücke 4** S-Bahn
Oberhausen ↔ Essen
Status: Muss abgerissen werden
- Brücke 5** Fern- und S-Bahn
Duisburg → Essen
Status: Eisenbahnverkehr läuft

© Deutsche Bahn | 20. Oktober 2020

DEUTSCHLAND | NEWS

DB Regio gewinnt Netz Donau-Isar

DB Regio hat am 12. Oktober 2020 den Zuschlag im Vergabeverfahren Donau-Isar erhalten. Das Netz umfasst ab Dezember 2024 den RE München Hbf – Landshut – Passau inkl. einzelner Verstärkerfahrten München Hbf – Regensburg, den RE München Flughafen – Regensburg und die RB Landshut – Freising (– München Hbf). DB Regio beschafft sechs vierteilige Mireo für den Flughafenexpress und 25 vierteilige Desiro HC für die restlichen Leistungen. Mit Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München fallen die RB-Leistungen heraus und werden in das S-Bahn-Netz integriert.

AWA

Entgleisung im Bahnhof Dreileben-Drackenstein

Schwerwiegende Folgen hatte die Entgleisung einer Überführungsfahrt auf der Strecke Magdeburg – Hannover am 16. Oktober 2020. Die Alstom-Werklok 214 006 hatte an jenem Tag zwei ICNG (Intercity Nieuwe Generatie) der Niederländischen Eisenbahnen NS am Haken, als sie offenbar wegen eines Bremsversagens an mehreren Halt zeigenden Signalen vorbeirollte. Die Fuhre wurde an einer Schutzweiche beim Bahnhof Dreileben-Drackenstein auf einen Prellbock geführt. Die Lok entgleiste, stürzte um und geriet in Brand; der Lokführer konnte sich leicht verletzt aus dem Triebfahrzeug befreien. Der gezogene ICNG-Zug entgleiste ebenfalls und wurde schwer beschädigt. Die Strecke blieb nach dem Unglück tagelang gesperrt. Die Ermittlungen zum genauen Unfallhergang dauern an.

LM

Erste Pläne für Ausbau Ulm – Augsburg

Am 16. Oktober 2020 hat die Deutsche Bahn nun in Augsburg erste Planungsergebnisse für den Aus- bzw. Neubau der Bahnstrecke zwischen Ulm und Augsburg vorgestellt. Gezeigt wurden vier Trassierungsräume zwischen Lech und Iller, innerhalb derer nun eine Streckenführung gesucht wird. Denkbar sind verschiedene Varianten, angefangen bei einem Ausbau der Bestandsstrecke bis hin zu einer eventuellen Neubaustrecke in bestimmten Abschnitten.

LM

DEUTSCHLAND | TICKER

Wieder Zugbetrieb im Volmetal

Seit Ende September 2020 verkehren die Züge der RB 52 Volmetal-Bahn wieder durchgehend bis Lüdenscheid. Zuvor war die Strecke seit 30. Mai 2020 vier Monate lang wegen Brückenbauarbeiten bei Eilpe und Hagen-Delstern gesperrt gewesen. MMÜ

Gersprenztalbahn: Keine Reaktivierung

Eine Reaktivierung der 3,2 Kilometer langen Gersprenztalbahn Reinheim – Groß-Bieberau in Hessen ist wirtschaftlich nicht rentabel. Die in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie kommt auf einen Nutzen-Kosten-Faktor von lediglich 0,3 und täglich 150 neuen Fahrgästen. AWA

Studie zu Lemgo – Barntrup

Der Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe lässt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Reaktivierung der Bahn Lemgo-Lüttfeld – Barntrup prüfen. AWA

Ausbau Kiel – Lübeck

DB Netz plant den Ausbau der Strecke Kiel – Lübeck für 120 bzw. 140 km/h zur Fahrzeitreduzierung und Schaffung eines zusätzlichen Pendelzugs Kiel – Preetz. Die Arbeiten sollen von Juli bis November 2022 stattfinden. AWA

RDC fährt Winter-Nachtzug

Auch nach Ende der Sommersaison am 9. November 2020 bietet RDC den Alpen-Sylt Nachtexpress weiterhin an. Nach mehrwöchiger Pause werden zwischen dem 18. Dezember 2020 und 9. Januar 2021 sieben Zugpaare Westerland (Sylt) – Bad Gastein für Winterurlauber verkehren. AWA

Staudenbahn nicht vor 2024

Die Reaktivierung der Staudenbahn Gessertshausen – Langenneufnach verzögert sich wegen Problemen bei der Finanzierung weiter. Inzwischen wird Dezember 2024 als Starttermin gehandelt. AWA

Ausschreibung für SFS-Regionalverkehr Stuttgart – Ulm

Ende September 2020 startete die Ausschreibung für den Regionalverkehr auf der Neubaustrecke (Stuttgart –) Wendlingen – Ulm. Die Betriebsaufnahme ist im Dezember 2022 vorgesehen. Zu Beginn wird ein Stundentakt Ulm – Merklingen und ein Zweistundentakt Ulm – Wendlingen gefahren. In der zweiten Stufe wird auf einen Stundentakt Ulm – Wendlingen gewechselt. Gefordert wird 200 km/h-schnelles Material mit ETCS. AWA



Seit Oktober 2020 ist der Bahnhof Buchen (Odenwald) vollständig barrierefrei ausgebaut (Foto vom 8. Oktober 2020)

Volker Emersleben

MILTENBERG – SECKACH

Madonnenlandbahn wird barrierefrei

Das DB RegioNetz Westfrankenbahn (WFB) hat den umgebauten Bahnhof Buchen (Odenwald) an der Madonnenlandbahn Miltenberg – Seckach am 19. Oktober 2020 an die Bevölkerung übergeben. Der Bahnhof war in den vergangenen Monaten für alle Reisenden modernisiert und barrierefrei ausgebaut worden. Insgesamt investierte die WFB rund 1,2 Millionen Euro. Mit der Fertigstellung des Hausbahnsteigs (Bahnsteig 1) im Oktober ist der Bahnhof Buchen (Odenwald) nun komplett barrierefrei. Der Bahnsteig 2 und der Haltepunkt Buchen Ost wurden bereits im vergangenen Jahr entsprechend ausgebaut. Alle Bahnhöfe und Haltepunkte auf der Madonnenlandbahn (bis auf Hainstadt, hier folgt der Bau in 2021/2022) sind damit barrierefrei. LM

DB CARGO

Neue Leistung Oradea – Stuttgart

Das auf Reinigungstechnik spezialisierte Unternehmen Kärcher mit Sitz in Winnenden bei Stuttgart hat die Transporte für Zulieferteile aus Rumänien von der Straße auf die Schiene verlegt. In Zusammenarbeit mit DB Cargo und der österreichischen Spedition Walter werden seit Sommer 2020 Lkw-Auflieger fünfmal pro Woche mittels einer neuen Direktverbindung von Oradea nach Stuttgart Hafen transportiert und am dortigen DUSS-Terminal umgeschlagen. Richtung Rumänien wird dazu über die Remsbahn, Aalen, Nürnberg und Passau gefahren. Die Rückleistungen verkehren über Passau, München Nord und Kornwestheim nach Stuttgart Hafen. Ab dem bzw. bis zum ungarischen Grenzbahnhof Hegyeshalom bespannt eine 185 von DB Cargo den Zug. PG

Mit 500 Minuten Verspätung ist 185 269 mit Zug 40646 aus Oradea am 11. Oktober bei Ebersbach unterwegs nach Stuttgart

Peter Garke





247 906 der EGP durchfährt mit einem leerem Rübenzug nach Jübek am 14. Oktober 2020 Neumünster. Im Rahmen eines Pilotprojektes kehren Zuckerrübentransporte 2020 auf die Schiene zurück

Andreas Staal

EISENBAHNGESELLSCHAFT POTSDAM

Rübentransporte in Norddeutschland

In diesem Jahr gibt es im Rahmen eines Pilotprojekts wieder Zucker-
rübentransporte innerhalb Deutschlands. Die Eisenbahngesellschaft
Potsdam (EGP) fährt seit dem 12. Oktober 2020 für die Transportge-
sellschaft Schleswig-Holstein zwischen Jübek und Uelzen. Im dortigen
Hafen werden die Rüben aus den Containern auf Lkws umgela-
den und zum nahegelegenen Nordzucker-Werk gebracht. Wöchentlich
verkehren bis zum Jahresende zwei bis drei Zugpaare, bespannt von
einem Diesel-Vectron der Baureihe 247. Insgesamt werden rund 40.000
Tonnen Zuckerrüben von der Straße auf die Schiene verlagert.

AWA

FERNVERKEHR IN DIE SCHWEIZ

DB und SBB erweitern Bahnangebot

Die Deutsche Bahn AG (DB) und die Schweizerischen Bundesbah-
nen (SBB) verbessern das Angebot im internationalen Personenver-
kehr zwischen Deutschland und der Schweiz: Am 15. Oktober 2020
wurde ein Memorandum of Understanding signiert, wonach der zu-
nehmenden Nachfrage Rechnung getragen werden soll. Teilweise
sind im Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz in den letz-
ten Jahren Zuwächse von rund 25 Prozent im Fernverkehr zu ver-
zeichnen. Bereits mit Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird das
Angebot zwischen München und Zürich auf zwölf Verbindungen
täglich erweitert. Die Reisezeit verkürzt sich um rund 40 Minuten.
Ab 13. Juni 2021 soll dann erstmals der XXL-ICE 4 zwischen Ham-
burg und Chur zum Einsatz kommen. Geplant sind zudem zusätzli-
chen Direktverbindungen von Hamburg ins Tessin mit der Option
auf eine Weiterführung bis Mailand sowie neue Verbindungen von
Deutschland ins Wallis. Die SBB wollen zudem zusätzliche Girono-
Hochgeschwindigkeitszüge (RABe 501) im Verkehr zwischen
Deutschland und der Schweiz einsetzen.

MMÜ

DEUTSCHLAND | NEWS

Zweites Gleis für Weddeler Schleife

Der zweigleisige Ausbau der rund 21 Kilometer langen Weddeler Schleife,
die von Weddel kurz hinter Braun-
schweig bis Fallersleben kurz vor
Wolfsburg führt, steht vor dem
Durchbruch. Die Bundesregierung hat
in dem im Bundestag eingebrachten
Haushaltsplan-Entwurf 2021 für 2020
bis 2024 insgesamt bis zu 114 Millio-
nen Euro für das Projekt eingeplant.
Damit wäre die Finanzierung komplett
gesichert. Der Baubeginn ist für das
Frühjahr 2021 geplant. Mit einer Fertig-
stellung wird Ende 2023 gerechnet.
Dann sollen die Regionalzüge zwischen
Braunschweig und Wolfsburg im
Halbstundentakt verkehren. Auch der
Fern- und Güterverkehr profitiert.

AWA

DB Cargo fährt für DHL

DB Cargo fährt seit Mitte Oktober 2020
Containerzüge für DHL auf der Relation
Großbeeren (bei Berlin) – Frankfurt
(Main). Die Relation ist nun regelmäßig
sonntags eingeplant. An den
Wochenenden in der Vorweihnachts-
zeit möchte DHL in diesem Jahr mehr
Züge fahren lassen, um Sendungen von
Samstag auf Montag in die
Zustellregionen befördern zu können.
Geplant sind die Verkehre ab Mitte
Dezember zwischen diversen KV-
Terminals im Land.

AWA

DEUTSCHLAND | TICKER

InnoTrans abgesagt

Die Messe Berlin hat die wegen der anhaltenden Covid-19-Pandemie bereits vom September 2020 in den April 2021 verschobene Schienenfahrzeugtechnik-Ausstellung InnoTrans erneut abgesagt. Die nächste InnoTrans soll somit erst zum nächsten regulären Turnustermine vom 20. bis 23. September 2022 stattfinden. LM

Fahrgastrechte-Reform

Bahnreisende werden künftig keine Entschädigung bei Verspätungen oder Ausfällen aufgrund von höherer Gewalt mehr erhalten. Das EU-Parlament und die Mitgliedstaaten beschlossen die umstrittene Reform der Fahrgastrechte am 1. Oktober 2020. AWA

Wieder Nachfrageeinbruch im Personenverkehr

DB Fernverkehr registrierte aufgrund der Verschärfung der Pandemielage seit Anfang Oktober 2020 und durch den Appell der Bundesregierung, auf Reisen vorübergehend zu verzichten, einen Nachfragerückgang in IC-, EC- und ICE-Zügen. Zuvor habe man noch bis Ende September 2020 eine Zunahme der Fahrgast-Zahlen bis auf rund 75 Prozent der Buchungen aus der Vor-Corona-Zeit verzeichnet, teilte das Unternehmen auf LM-Anfrage mit. Bis Ende Oktober sei dieser Wert jedoch wieder auf 50 Prozent zurückgefallen. Aufgrund der Lockdown-Maßnahmen im November 2020 rechnete DB Fernverkehr bei Redaktionsschluss mit einem weiteren Rückgang. Der private Fernzugbetreiber Flixtrain hat den Betrieb seiner Linien am 3. November 2020 aufgrund der Pandemie-Gegenmaßnahmen bereits zum zweiten Mal in 2020 vorübergehend eingestellt. LM

DB Regio statt RAB

24 Jahre nach Gründung der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) aus Ulm wird das in dieser Form (Bahn und Bus unter einem Dach) einzigartige DB-Unternehmen aufgespalten. Die Zugsparte, die Regionalverkehrslinien rund um Ulm betreibt, geht an DB Regio Baden-Württemberg. AWA

Leo-Express insolvent

Nachdem die Zusammenarbeit mit FlixTrain im Streit beendet wurde, hat am 12. Oktober 2020 die Deutschland-Tochter der tschechischen Leo-Express Insolvenz anmelden müssen. Fraglich ist, ob nun der geplante Einstieg in den deutschen Regionalverkehr umgesetzt werden kann. AWA



Die Umgestaltung des Bahnhofs Gerolstein läuft im Oktober 2020 auf Hochtouren, die Bahnsteigdächer sind schon demontiert K. Kampelmann

KÖLN – TRIER

Sperre wegen Umbauarbeiten

Wegen Brücken-, Gleis- und Kabelarbeiten war die Eifelbahn Köln – Trier zwischen Blankenheim (Wald) und Kall vom 12. September bis 4. Oktober gesperrt und ein Schienenersatzverkehr SEV mit Bussen eingerichtet. Kurze Zeit später begannen für die Dauer der Herbstferien in NRW und Rheinland-Pfalz Stellwerksarbeiten mit Weichen-erneuerungen im Raum Köln, sodass fast alle Züge des RE22, RE12 und der RB24 in Hürth-Kalscheuren endeten. Weiterhin erhält der Hausbahnsteig des Bahnhofs Gerolstein derzeit an Gleis 1 einen neuen, barrierefreien Bahnsteig mit höher liegenden Bahnsteigkanten, da dieser nicht nutzbar war. Die üblicherweise dort haltenden nordwärts fahrenden Züge mussten den Bahnsteig an Gleis 2 anfahren, wofür ein Sonderfahrplan ausgehängt wurde. Folgen sollen auf gleiche Weise noch die Bahnsteige 2 und 3 sowie ein Ersatz der Personenunterführung durch eine Überführung. Der Abschluss der Modernisierung in Gerolstein ist für Frühjahr 2021 vorgesehen. KK

Um die Mittagszeit wird von Montabaur aus Goldhausen an der Bahnstrecke Limburg-Staffel – Siershahn bedient. Bei herrlichem Sonnenschein kehrt 261 080 am 14. Oktober 2020 mit dem kurzen Güterzug nach Montabaur zurück

Matthias Müller



EINSTEIGER ANGEBOT



**2 Ausgaben für nur € 10,—
(statt € 25,80)***

Die schönsten Seiten der Bahn im Großformat. Jede Ausgabe mit einem interessanten Schwerpunktthema, detailliert geschildert, opulent bebildert.

Online bestellen unter
www.bahn-extra.de/einsteiger





Bei Wulfsmoor ist 181 204 am 1. Oktober 2020 mit dem stark verspäteten DGS 60997 Neumünster Gbf – Duisburg-Ruhrort Hafen auf dem Weg ins Ruhrgebiet. Nordliner mietet 181 für diese Relation an Nils Wieseke

SCHLÜNB EISENBAHNLOGISTIK & NORDLINER

KV-Züge mit Baureihe 181.2

Die 181.2 ist zurück im Planverkehr. Seit Anfang Oktober 2020 mietet Nordliner regelmäßig Maschinen beim jetzigen Eigentümer Schlünß Eisenbahnlogistik (SEL) für KV-Züge zwischen Norddeutschland und dem Ruhrgebiet an. Damit haben die SEL-Zweisystemloks wieder planmäßige Leistungen

Seit 1. Oktober 2020 gibt es wieder feste Leistungen für die Baureihe 181.2, allerdings nicht bei DB Fernverkehr, sondern bei Nordliner. Das hannoversche Eisenbahnverkehrsunternehmen fuhr an diesem Tag mit mehrmonatiger Verspätung den ersten Intermodalzug der Relation Neumünster Gbf – Duisburg-Ruhrort Hafen. Für das KV-Terminal in Neumünster ist es der

erste Verkehr. Gefahren werden die drei wöchentlichen Zugpaare im Nachtsprung. Die hierfür verwendeten Tragwagen wurden am 24. September von Abeltz nach Neumünster überführt. Nordliner mietet für die Bespannung Loks der Baureihe 181.2 bei Schlünß Eisenbahnlogistik (SEL). Der Premierenzug – wie die nachfolgenden Züge in puncto Auslastung noch ausbau-

fähig – wurde von der blauen 181 204 bespannt. Außerdem steht die rot-beige 181 215 zur Verfügung. An 181 213 wurde am 30. September die Hauptuntersuchung bei Baltic Port Services in Sassnitz-Mukran abgeschlossen. Im Rahmen ihres Werkstattaufenthalts erhielt die Lok einen Neulack in Ozeanblau-Beige (vgl. LM 9/20). Noch am gleichen Tag absolvierte sie ihre erste Fahrt. Wie so häufig in den Folgewochen bespannte sie dabei einen Autologistikzug.



An 181 213 wurde am 30. September 2020 die Hauptuntersuchung bei Baltic Port Services in Sassnitz-Mukran abgeschlossen

Jens Büttner/dpa

181 211 erworben

Keine Autos, sondern eine Lok am Zughaken hatte 181 213 am 2. Oktober. Sie überführte den Neuzugang 181 211 aus dem Stillstandsmanagement Leipzig-Engelsdorf zur Hauptuntersuchung und Neulackierung nach Sassnitz-Mukran. Damit verfügt SEL nun über vier Ex-DB-181.2. AWA



Am 16. September 2020 ist 642 311 bei Rabitz auf Präsentationsfahrt durch die Lausitz unterwegs. Er ist der erste modernisierte Desiro für das von der Länderbahn betriebene Ostsachsennetz

Frank Möckel

DIE LÄNDERBAHN

Modernisierter Desiro vorgestellt

Die Länderbahn (DLB) stellte am 15. September 2020 mit 642 311 den ersten modernisierten Desiro für das unter der Marke Trilex betriebene Ostsachsennetz vor. Der Triebzug hatte am 11. Februar 2019 eine schwere Kollision mit einem Baum erlitten und wurde danach umgebaut und modernisiert. An den folgenden Tagen war er auf Präsentationfahrt auf dem Ostsachsennetz. Dabei konnte man ihn in den Bahnhöfen Bautzen, Görlitz, Zittau, Liberec und Dresden besichtigen. Neben einem neuen Außendesign in den Farben Orange-Weiß, das das aktuelle Grün-Weiß ersetzt, wurden auch im Innenraum Modernisierungen durchgeführt. So verfügt der Zug nun unter anderem über Fenster mit Wärmeschutzfolien sowie Anzeigen für Fahrgastinformationen

AWA/FMÖ

LANDESNABVERKEHRSGESELLSCHAFT NIEDERSACHSEN

Neue Loks und Wagen für Metronom

Die zwei von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) bei Bombardier bestellten TRAXX-Elloks der Baureihe 147.5 erhielten Ende September 2020 die Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt. 147 543 und 544 sind in den Farben Blau, Gelb, Silber und Schwarz lackiert. Mitte November werden sie in den Einsatz für Metronom gehen. Bereits seit September verstärkt die blau-gelbe 146 519 des Leasingunternehmens Akiem den Metronom-Fuhrpark. Außerdem hat die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen Ende September die Beschaffung von zwölf doppelstöckigen Steuer- und zwei Mittelwagen bei Bombardier bekannt gegeben. Mit diesen kann Metronom ab Herbst 2020 auf der RB 31 (Lüneburg – Hamburg) und RB 41 (Bremen – Hamburg) die Wagenparks ihrer Züge von sechs auf sieben Wagen verlängern. Außerdem soll in Hamburg ein Reservezug stationiert werden.

AWA

DEUTSCHLAND | NEWS

Erste Integrale bei der Regiobahn eingetroffen

Aufgrund der Absage der Elektrifizierung der Regiobahn Kaarst – Düsseldorf – Mettmann – Wuppertal hatte die Regiobahn im April 2020 zwölf gebrauchte Dieseltriebzüge ausgeschrieben. Fündig wurde sie bei der Bayerischen Oberlandbahn, deren 17 Dieseltriebzüge vom Typ Integral im Sommer durch neue Lint-Triebzüge ersetzt wurden. Ende September trafen nun die ersten drei der 22 Jahre alten Integrale bei der Regiobahn in Mettmann ein.

FFÖ

Mehr FLIRT für Abellio

Bei Abellio Rail NRW sind die ersten FLIRT 3XL, die eigentlich für die Regiobahn bestellt wurden (siehe LM 10/20), in den Einsatz gegangen. Sie tragen daher abweichend eine schwarz/rot/weiße Lackierung.

AWA

SWEG präsentiert LINT

Der SWEG ersetzt zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember die HZL-RS1 durch 18 fabrikneue LINT 54. Am 15. Oktober 2020 fand die Präsentation in Gammertingen statt. Die Auslieferung begann im September. Erste Fahrten im Regelbetrieb starten im November.

AWA

DB-BAUREIHEN | TICKER**Baureihe 218**

Die 2013 an die MEG verkaufte 218 390 ist wieder in den DB-Bestand zurückgewechselt. DB Fernverkehr setzt sie von Niebüll aus ein. AWA

Baureihe 412

Am 13. Dezember startet der Regaleinsatz der ICE-4-Siebenteiler, wofür zuletzt Schulungen und Tests erfolgten. Ab Mitte November ist ein Testbetrieb auf der Linie 10 Berlin – NRW mit Flügeln in Hamm geplant. AWA

Baureihe 232

Baubedingt verkehrt seit 19. Oktober und noch bis 29. November das Güterzugpaar EZ 45175/6 Kornwestheim – Wolfurt (an Mo – Fr) mit einer 232 über die Bodenseegürtelbahn. AWA

Baureihe 1440

Mit Auslieferung der letzten beiden Fahrzeuge ist der 1440-Fuhrpark der S-Bahn-Nürnberg seit 30. September 2020 vollständig. AWA

Baureihe 640

Unzuverlässig laufen die SOB-640. Das Ersatzkonzept, bei dem am Wochenende zwischen Traunreut und Traunstein teils Busse fahren, läuft nun bis 12. Dezember 2020. AWA



Vorlaufbetrieb im Allgäu: Am 25. Oktober 2020 nähert sich der Link III 633 037 von DB Regio Bayern mit RB 57667 Oberstdorf Peter Schrickler

BAUREIHE 632/633**Alle PESA Link ausgeliefert**

Die Auslieferung der Link-Triebzüge des Schienenfahrzeugherstellers PESA Bydgoszcz SA (PESA) an die Deutsche Bahn (DB) ist abgeschlossen. Für drei Einsatzgebiete hatte die DB insgesamt 72 Fahrzeuge des polnischen Bahntechnik-Unternehmens geordert, davon 23 zweiteilige Triebzüge der Baureihe 632 sowie 49 dreiteilige der Baureihe 633. Das letzte Fahrzeug wurde im September an DB Regio abgeliefert. Es vervollständigte den Bestand von DB Regio Bayern, nachdem das Dreieich- und das Sauerlandnetz bereits seit einiger Zeit von Link-Triebzügen bedient werden. Im Allgäu erfolgt derzeit auch ein Probebetrieb mit der jetzt vollständigen Flotte von 26 Dreiteilern der Baureihe 633. Die ersten Fahrten im Fahrgasteinsatz fanden dort auf den Linien München – Kempten und Kempten – Ulm (LM berichtete) statt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember gehen die PESA-Triebzüge auch in Bayern in den planmäßigen Betrieb. LM

BAUREIHEN-NEWS**Baureihe 146**

Beim Bh Dresden-Altstadt gibt es seit Mitte Oktober 2020 eine vierte Werbe-TRAXX. Zur Eröffnung einer neuen Dauerausstellung zur Geschichte des Schienenverkehrs im Verkehrsmuseum Dresden wurden die Seitenflächen von 146 025 mit Werbung für das Museum beklebt. Zu sehen ist das im Museum ausgestellte Exponat der „Saxonia“. Die Beklebung wurde überwiegend am 16. Oktober 2020 (Foto) in der Altstädter Werkstadt durchgeführt. Alexander Wilkens

**Baureihe 605**

Die Deutsche Bahn verschrottet weitere Triebzüge der Baureihe 605. Die Diesel-ICE waren nach ihrem Abzug aus dem Betrieb auf der Vogelfluglinie Hamburg – Kopenhagen zunächst beim Stillstandsmanagement in Mukran abgestellt. Weil Verkaufsversuche erfolglos blieben, werden die ICE TD nun dem Verwerter Bender in Opladen zugeführt. Am 20. Oktober 2020 überführt 145 052 bei Bockum-Hövel die Züge 605 507 und 605 514 ins Rheinland Stefan Klein



Die Kübler Heavy Rail GmbH hat für Amprion einen Tragschnabelwagen für Lasten bis zu 500 Tonnen gebaut

Raphale Foidl/Amprion

AMPRION

Neuer Tragschnabelwagen

Der Übertragungsnetzbetreiber Amprion in Dortmund hat am 6. Oktober 2020 einen eigenen Tragschnabelwagen in Betrieb genommen. Der 32-achsige Eisenbahnwagen für die Transporte von Großtransformatoren wurde von der Kübler Heavy Rail GmbH aus Michelfeld gebaut. Er ist über 50 Meter lang, rund 4,2 Meter hoch und drei Meter breit. Er wiegt leer 220 Tonnen. Er soll die kommenden 40 Jahre seinen Dienst leisten. Der Tragschnabelwagen kann alle Transformatortypen transportieren, die Amprion neu installiert, darunter Transformatoren und rotierende Phasenschieber mit bis zu 500 Tonnen Transportgewicht. Ein veralteter Transportwagen wird dafür ausgemustert.

LM/PM

VTG RAIL LOGISTICS DEUTSCHLAND

Vier Eurodual für Tochter Retrack

VTG Rail Logistics Deutschland erhält ab dem ersten Quartal 2021 bis zu vier von Stadler gebaute Eurodual-Zweikraftloks. Die bei European Loc Pool (ELP) gemieteten Loks werden beim Tochterunternehmen Retrack zum Einsatz kommen. Die Loks verfügen über eine Leistung von 2,8 Megawatt im Dieselmotor und sechs Megawatt im elektrischen Betrieb und erhalten das blau-weiße Design, dass die Fahrzeuge des EVU Retrack üblicherweise tragen.

AWA

BAUREIHE 650

Geänderte Einsätze am Bodensee

Am 14. September 2020 startete die letzte Etappe beim Südbahn-Ausbau. Noch bis 19. Dezember verkehren keine Züge zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Um den beiden Betreibern DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) und Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) aufwändige Überführungsfahrten zu ersparen, wurden die Einsätze der RS1 (Baureihe 650) für die Dauer der Sperrung geändert. Zwischen Aulendorf und Ravensburg fährt die RAB mit ihren verkehrsroten RS1. Die blauen BOB-650 erhielten ein neues Einsatzgebiet und übernehmen den Großteil der Leistungen Friedrichshafen – Lindau, sowie Einzelleistungen zwischen Friedrichshafen und Überlingen.

AWA

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)



Am 16. September 2020 ist 185 169 für DB Systemtechnik Minden mit ST 92988 Mannheim Rbf Gr E Süd – Minden, gebildet aus drei mit DAK ausgestatteten Wagen, bei Hermannspegel unterwegs. Jens Mittwoch

DEUTSCHLAND | TICKER

Dosto auf der Brenzbahn

Nachdem am 9. September 2020 Testfahrten mit 218 419 durchgeführt wurden, fährt seit Mitte Oktober das Zugpaar 22390/3 zwischen Ulm und Aalen mit Doppelstockwagen. Das Zugpaar war lange eine n-Wagen-Leistung.

AWA

Werbelok bei evb

223 032 der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) ist seit Kurzem mit einer Ganzreklame für den Güterkunden Sägewerk Schwaiger unterwegs. Bei ihren ersten Einsätzen fuhr sie Holzzüge in Bayern.

AWA

HSL mietet ER 20

Seit Kurzem fährt ER 20-014 des Leasingunternehmens Beacon Rail Leasing nicht mehr für die Länderbahn (DLB), sondern für HSL Logistik. Die Güterbahn setzt die Diesellok, die noch die alte schwarze MRCE-Lackierung trägt, vorrangig zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg ein.

AWA

WFL: 114 im Abellio-Ersatzverkehr

Seit Ende September 2020 kommt die im Frühjahr von Wedler Franz Logistik erworbene 114 006 im Abellio-Ersatzverkehr zwischen Tübingen und Stuttgart zum Einsatz. Nach LM-Informationen zieht sich WFL (im Gegensatz zu TRI) allerdings zum Fahrplanwechsel aus dem Abellio-Ersatzverkehr zurück.

AWA

Weitere Werbe-TRAXX bei IGE

185 685 wurde anlässlich eines Probestuges in Berlin am 28. September (LM 11/20) mit einer Vollbeklebung versehen. Die bunte TRAXX fährt damit nun im Güterverkehr für die IGE.

AWA

DB SYSTEMTECHNIK

Testfahrten mit DAK-Prototypen

Nachdem die Deutsche Bahn bei DB Systemtechnik in Minden am 31. August 2020 die Prototypen für die Digitale Automatische Kupplungen (DAK) präsentierte, starteten jüngst Testfahrten, die bis März 2021 andauern werden. Im Rahmen des bis Ende 2022 laufenden „Pilotprojekts zur Demonstration, Erprobung und Zulassung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) für den Schienengüterverkehr“ wurden zwölf Güterwagen mit Kupplungs-Prototypen von den vier Herstellern CAF, Dellner, Faiveley Transport (Wabtec) und Voith ausgerüstet. In der zweiten Projektphase wird bis Ende 2022 die Betriebstauglichkeit eines ausgewählten Kupplungstyps getestet. AWA

HESSISCHE LANDESBAHN/AKN EISENBahn

LINT statt VT2E und VTA

Die Hessische Landesbahn (HLB) und die AKN Eisenbahn (AKN) setzen derzeit Transdev-LINT-Triebzüge als Ersatz für reparaturbedingt nicht verfügbare Altfahrzeuge ein. Seit Oktober 2020 sind zwei LINT 41 in Farbgebung der ehemaligen Transdev-Tochter Ostseeland Verkehr GmbH (OLA) zwischen Frankfurt (Main) und Königstein (Taunus) unterwegs. Sie springen dort für VT2E ein, deren Motorblöcke derzeit überholt werden. Bereits seit Ende August befindet sich 648 366, ebenfalls ein Transdev-Fahrzeug, bei der AKN. Dort gleicht er den Fahrzeugmehrbedarf aus, der auch hier durch die derzeitige Modernisierung der VTA-Dieseltriebzüge entsteht.

MAP/AWA

Gasteinsatz bei der HLB: Transdev-648 300 in Königstein Matthias Pieren



NÄCHSTER HALT: Ausgabe 12



**Jeden
Monat neu
am Kiosk!**

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.strassenbahnmagazin.de/abo



VILLACH – ROSENBACH – JESENICE

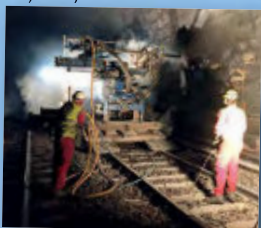
Karawankentunnel gesperrt

Der acht Kilometer lange Karawankentunnel ermöglicht die derzeit einzige Schienenverbindung zwischen Kärnten und Slowenien. Bis Mitte 2021 ist das zentrale Bauwerk für Sanierungsarbeiten gesperrt. Diese sollen unter anderem die Kapazität der Strecke deutlich erhöhen

Der Karawankentunnel zwischen Rosenbach und Jesenice (Strecke Villach – Ljubljana) ist zentraler Bestandteil der einzigen Schienenfernverbindung zwischen dem Bundesland Kärnten und Slowenien. Der knapp acht Kilometer lange Tunnel wurde 1906 im Rahmen der zweiten Alpentransversale über die Tauern errichtet, die als Konkurrenzlinie zur Südbahn entstand und bei Inbetriebnahme bereits zweigleisig ausgebaut war.

Der Tunnel ist nicht nur bahntechnisch, sondern auch sicherheitstechnisch in die Jahre gekommen. Ein Problem ist vor allem der geringe Querschnitt, sodass in den vergangenen Jahren im Tunnel ein Begegnungs-

verbot herrschte. Zudem wurde die Höchstgeschwindigkeit von zuvor 80 km/h stellenweise auf



Sanierungsarbeiten im Karawankentunnel ÖBB

70 km/h (österreichischer Streckenteil) und sogar 50 km/h (slowenischer Teil ab Staatsgrenze bis Tunnelportal Süd, Kilometer 637,3 bis 633,6) herabgesetzt. Diese Maßnahmen erwiesen sich als Bremschuh nicht nur im Reiseverkehr, sondern auch im Güterverkehr, da pro Stunde maximal vier Züge den Tunnel passieren durften.

Sperre bis Juli 2021

Aber auch der bautechnische Zustand machte eine Sanierung des Bauwerkes notwendig. Um den 7.975 Meter langen Tunnel auf den Stand der Technik zu brin-

gen, ist dieser seit 5. Oktober 2020 und noch bis 10. Juli 2021 gesperrt, die Restarbeiten dauern bis September 2021. Zentraler Bestandteil ist der Umbau des zweigleisigen Bahntunnels in einen eingleisigen. Damit wird ein größeres Umgrenzungsprofil bei gleichem Tunnelquerschnitt hergestellt. Zudem können Rettungswege angelegt, Brandchutzmaßnahmen umgesetzt und Leitungen für Kommunikationssysteme verlegt werden. Außerdem können nach Fertigstellung Züge mit bis zu 120 km/h durch den Tunnel fahren. Der Flaschenhals wäre damit beseitigt. Die denkmalgeschützten Tunnelportale bleiben unangetastet, das Tunnelgewölbe erhält aber eine neue Entwässerung. Die ÖBB investieren 73 Millionen Euro, weitere Mittel werden durch Slovenske železnice (SŽ) aufgebracht. MI

Am 30. August 2015 bespannte die SŽ-Lok 541-016 den D 314 nach Villach, aufgenommen bei Einfahrt in Rosenbach. Der Reiseverkehr wird während der Sperre im Schienenersatzverkehr geführt M. Inderst





Regelmäßig können 2016 aus Wels in Schärding beobachtet werden. Am Nachmittag des 17. August 2020 ist 2016 065 mit Verschubarbeiten in Schärding Vbf beschäftigt

Jana Müller

VERSCHUBBAHNHOF SCHÄRDING

Reichlich Betrieb mit Welser 2016

Neben dem vormittäglichen Verschubgüterzug aus Ried im Innkreis gelangt von Montag bis Freitag eine weitere Lokomotive der Baureihe 2016 von Wels nach Schärding. Der Verschubbahnhof von Schärding befindet sich zwischen Schärding und der Haltestelle Gopperding, die bereits seit mehreren Jahren nur noch von Zügen von und nach Ried im Innkreis bedient wird; Züge von und nach Wels und Linz halten hier inzwischen nicht mehr. Im Bahnhof werden Schotterzüge aus Allerding bereitgestellt. Von hier aus findet auch die Bedienung der Schotterverladestelle Allerding mit der 2016 aus Wels statt. Abgefahren werden die Schotterwagen entweder über Wels oder über Ried im Innkreis. Außerdem befinden sich am Verschubbahnhof eine Holzverladestelle und weitere Anschlussgleise. JMÜ

FELDBACH – BAD GLEICHENBERG

Personenverkehr abbestellt

Obwohl die für 2019 angekündigte Einstellung der Gleichenberger Bahn nicht vollzogen wurde, droht nun wohl ein endgültiges Aus für den Personenverkehr auf der Bahnlinie in der Südoststeiermark. Das Landhaus in Graz hat für die Strecke ab dem kommenden Fahrplanwechsel keine Personenverkehrsleistungen mehr bestellt. Die Landesverwaltung präferiert stattdessen ein Buskonzept. Auch eine angedachte Betriebsform mit Themenzügen steht auf wackeligen Beinen. Unklar ist auch die künftige Finanzierung der Streckenerhaltung, da für saisonierte Verkehre nicht mit Finanzmitteln aus dem Mittelfristigen Investitionsprogramm für Privatbahnen zu rechnen ist. Ungeachtet der Einstellung des Personenverkehrs weist die Bahnlinie momentan einen hohen Güterverkehr auf: Täglich werden bis zu 2.000 Tonnen Schotter für die Koralmbahn abgefahren. MI

ÖSTERREICH | NEWS

IBE auf Null gesenkt

Die abgelaufene Staatshilfe für die eigenwirtschaftlich geführten Fernverkehrszüge von ÖBB und Westbahn mündet nach der Zustimmung der EU in eine kostenlose Benutzung des Schienennetzes (Infrastrukturbenutzungsentgelt, IBE). Diese Regelung gilt nur für das Netz der ÖBB Infrastruktur für ausschließlich eigenwirtschaftliche Verkehre im Zeitraum vom 8. Oktober bis 31. Dezember 2020. Von dieser Staatshilfe profitieren erstmals die Güterverkehrs-EVU sowie weiterhin ÖBB und Westbahn für die Verkehre zwischen Wien und Salzburg, aber auch Regiojet. AWA

Modernisierung Goisern Jodschwefelbad

Aufgrund der Modernisierungsarbeiten an der Haltestelle Goisern Jodschwefelbad auf der Salzkammergutbahn musste die Strecke vom 26. September bis 9. Oktober 2020 zwischen Steeg-Gosau und Bad Ischl gesperrt werden. In dieser Zeit werden die Gleis-, Weichen- und Oberleitungsanlagen erneuert. Außerdem wird ein Mittelbahnsteig errichtet. Die gesamten Arbeiten an der Haltestelle sollen bis Sommer 2021 fertiggestellt sein. JMÜ



Noch pendelt der Ganzzug der Fa. Kaindl mit der SLB Taurus E 91 werktäglich zwischen Salzburg-Liefering und Hütttau. Am 20. Oktober 2020 ist der Zug zwischen Pass Lueg und Sulzau unterwegs Gunter Mackinger

ÖSTERREICH | TICKER

NÖVOG und RhB kooperieren

Die Niederösterreichische Bahnen (NÖVOG) und die Rhätische Bahn (RhB) aus der Schweiz haben am 22. September 2020 eine Partnerschaft im Bereich Marketing und Vertrieb vereinbart. AWA

RoLa wird billiger

Als Anreiz zur Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene hat die ÖBB zum 1. Oktober 2020 die Preise der Rollenden Landstraße (RoLa) auf der Brennerachse gesenkt. Das neue Preissystem sieht eine Senkung des Basispreises für LKW unter 40,5 Tonnen (9 Euro) und Rundlaufabgabe (6 bis 9 Euro) vor. Die Preise starten damit bei 82 Euro. AWA

4090-Triebköpfe zerlegt

Die Salzburger Lokalbahn hat von der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) die gesamte 4090-Flotte übernommen. Diese bestand aus den drei Triebköpfen 4090, den drei Mittelwagen 7090 und dem Steuerwagen 6090. Da sich die angedachte Verwendung der Steuerwagen als Erprobungsträger für einen Brennstoffzellenzug der Zillertalbahnen zerschlug, ließ die SLB die im Betriebsareal Tischlerhäusl bei Zell am See abgestellten Fahrzeuge entkernen. Die verbliebenen Torsos wurden Mitte September 2020 an Ort und Stelle zerlegt. Die Mittelwagen und der Steuerwagen werden sukzessive als Personenwagen für die Pinzgauer Lokalbahn umgestaltet. MI

SALZBURGER LOKALBAHNEN

Kaindl Shuttle geht an RCA

Die ÖBB-Tochter Rail Cargo Austria übernimmt nach dem Ausstieg der SLB den Betrieb und die Traktion des sogenannten Kaindl-Shuttle zwischen Klessheim und Lungötz. Im Jahr 2003 konnte der damalige Salzburger Verkehrslandesrat und heutige Landeshauptmann von Salzburg Dr. Wilfried Haslauer diese damalige Innovation im Schienengüterverkehr aus der Taufe heben. Das Neue daran war, dass der Werksverkehr der Kaindl Holz Industrie zwischen deren 70 Kilometer auseinanderliegenden Werken in Klessheim bei Salzburg und Lungötz auf die Schiene verlagert wurde. Damit wird seit inzwischen 17 Jahren der Beweis erbracht, dass auch Kurzstreckenverkehr auf der Schiene wirtschaftlich darstellbar sind. Möglich wurde dies durch intensive Zusammenarbeit von Salzburger EisenbahnTransportLogistik GmbH (SETG) und Salzburger Lokalbahnen (SLB). Jährlich werden damit dem Salzburger Zentralraum und der Tauernautobahn 11.000 Lkw-Fahrten erspart. Ende 2020 will sich die Salzburg AG als Betreiber der Salzburger Lokalbahnen aus dem Cargo-Geschäft abseits der eigenen Stammstrecke allerdings zurückziehen. Noch unklar ist, was mit der 2008 bei Siemens beschafften Taurus-Ellok E 91 (1216 940) passiert. GM

LANDESVERKEHRSREFERENTENKONFERENZ

Uniformträger sollen gratis fahren

In Österreich ist eine Diskussion um die kostenlose Beförderung von Uniformträgern im öffentlichen Verkehr aufgekommen. Dadurch soll das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste verbessert werden. Zu uniformierten Autoritätspersonen gehören etwa Heeresangehörige, Polizistinnen und Polizisten oder Rettungskräfte. Vor einer möglichen Umsetzung sind offene Fragen zu klären. Einen entsprechenden Beschluss hat die Landesverkehrsreferentenkonferenz gefasst. FFÖ

ÖSTERREICH | NEWS

Tauernbahn gesperrt

Aufgrund von Bauarbeiten vom 10. bis 12. Oktober 2020 musste die Tauernbahn zwischen Schwarzach-St. Veit und Böckstein gesperrt werden. Es wurden Modernisierungs- und Erhaltungsarbeiten durchgeführt. Auf dem betroffenen Abschnitt wurden Schienenersatzverkehrsbusse eingesetzt. Die Fahrzeiten der Fernverkehrszüge mussten angepasst werden. Nachtzugverbindungen wurden zum Teil umgeleitet. JMÜ

RCG kooperiert weiter mit Gebrüder Weiss

Die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) und die Gebrüder Weiss Holding AG mit Sitz in Lauterach wollen ihre Kooperation beim gemeinsamen Güterzug „Orange Combi Cargo“ (OCC) fortsetzen. Beide Seiten unterzeichneten einen entsprechenden Vertrag, der die Zusammenarbeit für die kommenden drei Jahre regelt. Der Zug verkehrt täglich zwischen Wien und Bludenz mit einem Zwischenhalt in Hall in Tirol. In den vergangenen zwölf Jahren wurden damit rund 180.000 Lkw-Fahrten auf die Schiene verlagert. Mit der geplanten Integration der Leistung in das TransNET Intermodal der RCG, das eine Erweiterung der Strecke bis Rumänien oder in die Türkei ermöglicht, soll auch eine Steigerung der Fahrtfrequenz einhergehen. JMÜ



Die Österreichischen Bundesbahnen haben 1116 182 mit einer neuen Werbebeklebung versehen. Verteidigungsministerin Tanner und ÖBB-Chef Matthä taufte am 22. Oktober 2020 den Bundesheer-Taurus. Die Motive auf der Lok spiegeln militärische Einsatzbereiche des Bundesheeres wider

Carina Karlovits/ÖBB

PRODUKTIONSSTÜTZPUNKT WIENER NEUSTADT**Reihe 2143 im Güterverkehr**

Der Nahgüterverkehr rund um den Eisenbahnknoten Wiener Neustadt wird planmäßig mit Lokomotiven der Reihe 2016 abgewickelt. Die Strecken werden dabei sternförmig bedient, angefahren werden Ziele wie Weissenbach-Neuhaus, Ortmann, Gloggnitz und die innere wie äußere Aspangbahn. Wesentliches Ladegut ist in den meisten Fällen der Holztransport. Am Produktionsstützpunkt Wiener Neustadt ist neben Loks der Reihe 2016 auch noch die Vorgängerreihe 2143 stationiert. Aktuell befinden sich die 2143 011, 029, 030, 033, 035, 040, 044, 045, 051, 053, 064 und 068 im ÖBB-Bestand, die als Reserveloks vorgehalten werden, sofern sie betriebsbereit sind. Die grüne 2143 040 ist noch betriebsfähig und kommt im Linienstern von Wiener Neustadt laufend zum Einsatz. MI

Die ehemalige Nostalgielok 2143 040 bespannt am 14. September 2020 den Vershubgüterzug 76167 von Weissenbach-Neuhaus nach Wiener Neustadt (Foto bei Sollenau)

Markus Inderst



SCHWEIZ | TICKER

Neue SBB-Konzernstruktur

Zum Mai 2021 passen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ihre Konzernstruktur des Teilbereichs Personenverkehr an. Künftig wird es mit „Produktion P“ und „Markt P“ zwei Divisionen geben. Sie sind auch in der Konzernleitung vertreten, wodurch der Personenverkehr deutlich an Einfluss gewinnt. FFÖ

Neueröffnung Flamatt – Laupen

Zurzeit wird die Strecke Flamatt – Laupen, eine Stichlinie der Strecke Bern – Freiburg, umfassend modernisiert und ist deshalb voll gesperrt. Die Bauarbeiten sind rund drei Monate hinter dem Zeitplan, sodass die Neueröffnung der Linie, welche durch die Berner S2 bedient wird, nun für April 2021 vorgesehen ist. FFÖ

Ende der Drittverkaufsstellen

Bisher wurden in der Schweiz Fahrkarten auch über sogenannte Drittverkaufsstellen, oftmals Kioske oder kleine Supermärkte in Bahnhofsgebäuden, vertrieben. Ende 2020 soll bei den SBB damit nun definitiv Schluss sein. Dann soll dieser Vertriebszweig gänzlich eingestellt werden. FFÖ

Capricorn-Triebzug getauft

Die Rhätische Bahn (RhB) hat Anfang Oktober 2020 den ersten ihrer neuen Flügeltriebzüge des Typs „Capricorn“ auf den Namen Piz Ela, einen Berg an der Albulabahn, getauft. Auf den 3111 folgen alle anderen 55 Triebzüge, die künftig auf die Namen von Bündner Bergen getauft werden. Die aktuelle Planung sieht vor, dass alle Capricorn bis zum Sommer 2024 in Betrieb stehen sollen. FFÖ

Neuer Bahnhof in Boll-Utzingen

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) hat Anfang Oktober den neuen Bahnhof Boll-Utzingen in Betrieb genommen. Er liegt auf der Linie Bern – Worb und ersetzt den alten gleichnamigen Bahnhof an einem anderen Standort, der nun zurückgebaut wird. FFÖ

TILO: Neue FLIRT 3 eingetroffen

TILO, als Betreiber der grenzüberschreitenden S-Bahn Tessin/Lombardie, erhält von Stadler sieben zusätzliche FLIRT-Triebzüge. Die neuen Elektrotriebzüge der dritten Flirt-Generation haben im September ihre Zulassung erhalten und waren sogleich im Fahrgastbetrieb anzutreffen. Ab Dezember stehen alle Neufahrzeuge im Einsatz. FFÖ



Die Meiringen-Innertkirchen-Bahn steht vor dem Verkauf; die Zentralbahn möchte sie in ihr Netz integrieren

Lucas Seematter

MEIRINGEN-INNERTKIRCHEN-BAHN

Zentralbahn will MIB kaufen

Die Zentralbahn (ZB) möchte die Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) vom derzeitigen Besitzer Kraftwerke Oberhasli (KWO) erwerben und ab Januar 2021 betreiben. Eine entsprechende Absichtserklärung wurde Mitte September unterzeichnet. Aktuell laufen die Übergabeverhandlungen. Die nur fünf Kilometer lange und meterspurige MIB schließt in Meiringen an das ZB-Netz an, weist allerdings mit Gleichstrom ein anderes Stromsystem auf. Die KWO möchten die Bahnlinie veräußern, da sie nicht mehr zum Kerngeschäft des Unternehmens zählt und der regulatorische Aufwand für einen Bahnbetrieb weiter wächst. Die Zentralbahn bietet sich als direkter Nachbar für eine Übernahme geradezu an. Sie möchte nun im Rahmen einer Studie abklären, ob eine Durchbindung der Regionalzüge Interlaken Ost – Meiringen nach Innertkirchen mittelfristig sinnvoll ist und welche Maßnahmen dafür nötig wären. FFÖ

BLS

Votum für Lötschberg-Vollausbau

Aktuell laufen die Planungen für den zweigleisigen Ausbau des Lötschberg-Basistunnels (LBT) auf Hochtouren. Demnächst soll das Plangenehmigungsverfahren für den sogenannten Teilausbau, bei dem am Ende 28 von 35 Kilometern des Tunnels zweigleisig sind, anlaufen. Die Bauarbeiten würden laut der BLS von 2025 bis 2031 andauern. Zugleich bemüht sich die BLS um den direkten doppelgleisigen Vollausbau des Basistunnels. Die Arbeiten würden in diesem Fall von 2026 bis 2033 andauern. Die BLS sehen bei diesem Schritt langfristig geringere Kosten und eine Vermeidung einer Tunnelsperre im Zuge des Teilausbaus. Die Entscheidung, ob der LBT etappenweise (politisch bereits beschlossen) oder in einem Zug zweigleisig ausgebaut wird, obliegt dem Parlament im Jahr 2023. Die BLS bereitet die Pläne für beide Möglichkeiten bis dato vor. FFÖ

Mehr Zeit für mein Hobby!

Lassen Sie sich dazu Ihre Lieblingszeitschrift **gratis und sicher** nach Hause liefern!

In Zeiten wie diesen bleibt auch wieder mehr Zeit zum Lesen. Wählen Sie die passende Zeitschrift zu Ihrem Hobby und machen Sie es sich zuhause gemütlich.

Die erste Ausgabe ist gratis!

Unter www.verlagshaus24.de/hobby finden Sie über 25 Magazine zur Auswahl.



Gleich Gratis-Ausgabe auswählen und bestellen unter www.verlagshaus24.de/hobby
Oder rufen Sie uns an unter 08105/388329 (Mo – Fr 8:00 bis 18:00 Uhr) und nennen Sie uns Ihren Aktionscode 620VH62727



Der Bahnhof von Rouen (Rouen Gare Rive Droite) bietet kaum noch Wachstumsmöglichkeiten. Er soll durch einen neuen Bahnhof am anderen Ufer der Seine ersetzt werden, wo ein neues Stadtviertel entsteht Wolfgang Hugo (2)

FRANKREICH

Bahnhof Rouen wechselt die Seite

Der Bahnhof „Rouen Gare Rive Droite“, hetiger Hauptbahnhof der französischen Stadt Rouen, ist am Ende seiner Kapazitäten angekommen. Die Stadt plant nun eine Verlegung der zentralen Bahnhaltestelle auf das andere Ufer der Seine, wo ohnehin gerade ein neues Stadtviertel entsteht

Rouen an der Seine, die Hauptstadt der Normandie, soll einen neuen Hauptbahnhof bekommen. Der bisherige, seit 1928 in dieser Form bestehende Hauptbahnhof „Rouen Gare Rive Droite“ ist zu klein, zwischen zwei Tunneln gelegen, die Bahnsteige sind zu kurz. Der Bahnhof ist seit 1975 Monument historique, der Innenraum, der geschickt die Ströme der Reisenden kanalisiert, wurde 1988 renoviert und beeindruckt durch seine Weite und die Wandmosaiken mit Motiven von Rouen und der Seine.

Zwar wurden bereits beim Ausbau des Bahnhofs 1928 die Bahnsteige zwischen den Tunneln von 198 auf 410 Meter verlängert, wozu das Tunnelportal von Beauvoisine um 124 Meter und das von Saint-Maur um 88 Meter verlegt wurden. Aber es bleiben dennoch sehr enge Platzverhältnisse. Bei Dieselbetrieb leiden zudem auch die Be-

wohner in der dicht bebauten Nachbarschaft stark. Als multimodaler Umsteigepunkt für einen Ballungsraum von einer halben Million Menschen ist er insgesamt zu unpraktisch und hat wegen dichter Bebauung im Umfeld wenig Perspektiven.

Entwicklungsfläche am linken Seineufer

Im Gegensatz dazu bietet die von der Stadt Rouen geplante Bebauung auf der anderen Seite der Seine, dem Rive Gauche, alle Möglichkeiten moderner Stadtentwicklung: Dort gibt es große Flächen, es entstehen Öko-Viertel und die Stadt wächst homogen. Hier soll der neue Bahnhof „Nouvelle Gare Rive Gauche Saint-Sever“ entstehen.

Stadt und Planer geben sich hoffnungsvoll: Es wäre die einmalige Chance, die historische Altstadt von Rouen auf dem rechten Seine-Ufer (übertagt von

dem 151 Meter hohen Vierungsturm der Kathedrale, dem höchsten Kirchturm Frankreichs) durch ein modernes linkes Seine-Ufer zu ergänzen, wo ohnehin 90 Hektar vom gemischten Hafen- und Industriegebiet derzeit zu einem „multifunktionalen“ Viertel umfunktioniert werden.

Das Vorhaben ist auch Teil der „Ligne nouvelle Paris-Normandie“, einem Verkehrsprojekt den Verkehr zwischen Paris und der Normandie verbessern soll und zu den neun vordringlichsten Bahn-Projekten im Land zählt. Derzeit steht 2030 als realistisches Datum für die Vollen- dung der Baumaßnahmen im Raum. Die Region Normandie investiert derzeit massiv in die Verbesserung des regionalen Bahnverkehrs. Sie erneuert die Infrastruktur und erwirbt auch 40 neue Omneo-Doppelstockzüge von Bombardier. WOH



Ab Dezember in Betrieb: Flughafenbahnhof in Bukarest Mircea Dorobantu

RUMÄNIEN

Neuer Flughafenbahnhof Bukarest

Nach weniger als 18 Monaten Bauzeit wurde am 21. September 2020 der neue, zweigleisige Kopfbahnhof vor der Ankunftshalle des Internationalen Flughafens Bukarest Henri Coandă feierlich eröffnet. Der Bahnhof verfügt über eine verglaste Halle und über eine Y-Weiche und ist nicht elektrifiziert. Die eingleisige, drei Kilometer lange Verbindungsstrecke zur Magistrale M700 verläuft teilweise auf Betonpfeilern. Die Fahrzeit bis zum Bukarester Nordbahnhof beträgt etwa 17 Minuten. Die Strecke soll im Dezember 2020 in Betrieb gehen, infolge der COVID-19 Pandemie zunächst aber nur mit eingeschränktem Fahrplan.

HR

UNGARN

Rollout der CRRC-Hybridlok

CRRC Zhuzhou Locomotive Co Ltd. (CRRC ZELC) hat im feierlichen Rahmen den Rollout der ersten Hybridlok „Bison“ für Rail Cargo Hungaria absolviert. Im Jahr 2019 war der Auftrag an den chinesischen Lokhersteller gegangen. Gefertigt werden die für Ungarn entwickelten und bestellten Loks im CRRC-Werk in der Provinz Hunan in China. Die Hybridlok weist eine Leistung von 5,6 Megawatt und ein Dienstgewicht von knapp 90 Tonnen auf und kann unter den Wechselstromfahrlösungen 15 kV/16,7 Hz sowie 25 kV/50 Hz eingesetzt werden. Für die Last-Mile-Funktion steht der 140 km/h schnellen Hybridlok eine Lithiumbatterie mit 350 Kilowatt Leistung und 300 Kilovoltampere Kapazität zur Verfügung. Die Lok ist 2.950 Millimeter breit und 19.470 Millimeter lang. Die neuen Lokomotiven für Rail Cargo Hungaria sind für den südosteuropäischen Güterverkehr bestimmt und werden von Ungarn aus auch in Kroatien, Serbien, Rumänien, Nord-Mazedonien, Griechenland und Bulgarien eingesetzt. Mit der Inbetriebnahme werden Mietloks ersetzt.

MI



Die Bison-Hybridlok für Rail Cargo Hungaria kann unter Wechselstromfahrlösung fahren und hat außerdem einen Akku an Bord

CRRC

WELTWEIT | NEWS

Amtrak fordert Hilfe

Amtrak fordert vom US-amerikanischen Staat knapp fünf Milliarden US-Dollar zur Kompensation der pandemiebedingten Einnahmeverluste. Die monatlichen Verluste liegen zurzeit bei 250 Millionen Dollar, was an den um 80 Prozent zurückgegangenen Fahrgastzahlen und Einnahmen liegt. Ohne die Staatshilfen droht Amtrak mit der Entlassung von zehn Prozent der Belegschaft und erheblichen Service- und Angebotsausdünnungen.

FFÖ

Tschechien: Neue Baureihe 817

Im Oktober 2020 hat GW Train Regio die Genehmigung für den Einsatz der beiden vor längerer Zeit aus Polen übernommenen, zweiteiligen SA109-Dieseltriebwagen erhalten. In Tschechien werden SA109-005 und 011 unter der neuen Baureihenbezeichnung 817 fahren. Im Gespräch ist ein Einsatz im Böhmerwaldvorland, der demnächst starten soll. Die Einheiten führen vor dem Verkauf bei Koleje Śląskie. Insgesamt stellte Kolzám (später Fablok) nur elf Stück der Baureihe SA109 her.

AWA

GB: Wasserstoffzug fährt

Nach fast zweijähriger Entwicklungsarbeit fuhr am 30. September 2020 der erste Wasserstoffzug in Großbritannien. Die Universität Birmingham und die Leasinggesellschaft Porterbrook als Zugeigentümer investierten rund eine Million Euro in das als „HydroFLEX“ bezeichnete Projekt.

AWA

FLIRT für Portugal

Stadler baut für die staatliche Eisenbahngesellschaft Comboios de Portugal (CP) 22 FLIRT-Regionalzüge. Einen entsprechenden Vertrag unterzeichneten die Bahngesellschaft und der Fahrzeughersteller im Oktober. Erstmals baut Stadler den FLIRT damit für den Verkehr auf der iberischen Spurweite von 1.668 Millimetern. Neben zehn elektrischen Triebzügen hat die CP auch zwölf bimodale FLIRT (BMU) geordert, die über ein diesel-elektrisches Traktionssystem verfügen, das in einem zusätzlichen Wagenkasten mitgeführt wird. Damit ist ein Betrieb auch auf Strecken ohne Fahrdrat möglich.

LM/PM



Am 19. August 2020 schiebt die 1930 von SLM Winterthur gebaute Schleuder He 8 zwei Vorstellwagen hinauf zum Rigi. 2021 wird die Vitznau-Rigi-Bahn (hinterer Zug) 150 Jahre alt

Marco Frühwein

MUSEUM | TICKER

SAB streicht Advents-Dampffahrten
Aufgrund der Covid-19-Pandemie müssen bei der Schwäbische Alb-Bahn e.V. in diesem Jahr auch die traditionellen Dampfzugfahrten im Advent ausfallen. Mit der Wiederaufnahme des Dampfbetriebs rechnet der Verein nun zu Ostern 2021. Dann soll auch 97 501 der Zahnradbahn Honau-Lichtenstein e.V. wieder mit von der Partie sein. AWA

LDC verleiht V60-Ost

Der DBV Förderverein Niederlausitzer Eisenbahn e.V. hat 346 203 (beschildert als V 60 002) als Dauerleihgabe vom Lausitzer Dampfloklub e.V. (LDC) übernommen. Die orange ehemalige Reichsbahn-V-60 soll in den nächsten Jahren betriebsfähig aufgearbeitet werden und anschließend auf der Niederlausitzer Eisenbahn zum Einsatz kommen. AWA

Fahrten auf der Granitbahn

Am 4. September 2020 gelangte erstmals ein moderner Nahverkehrstriebwagen auf die Strecke Passau – Hauzenberg, die seit kurzem wieder bis Passau-Rosenau befahrbar ist. 650 706 von agilis Nord verkehrte im Rahmen einer Stadtrundfahrt in Passau nach Passau-Stelzlhof und nach Passau-Rosenau. So konnte erstmals moderner Nahverkehr auf der Strecke präsentiert werden. Im Oktober fanden dann an zwei Wochenenden (10. und 18. Oktober 2020) noch einmal Sonderfahrten mit dem 798 der Passauer Eisenbahnfreunde statt. MMÜ

RIGI BAHNEN AG

Dampflok-Aufarbeitung geplant

Anlässlich des 150. Geburtstages der Vitznau-Rigi-Bahn im Jahr 2021 wird die zuletzt im Verkehrshaus der Schweiz ausgestellte Zahnrad-Tenderdampflokomotive H 1/2 Nr. 7 (Jahrgang 1873) in den Depots der Rigi Bahnen wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Am 15. September 2020 wurde die Lok über den Vierwaldstättersee von Luzern nach Vitznau transportiert. Sie ist Teil der nationalen Mobilitätsammlung des Verkehrshauses und ist nun für drei Jahre an die Rigi Bahnen AG ausgeliehen. Als Ersatzexponat wird im Museum der Triebwagen 3 der Arth-Rigi-Bahn (Jahrgang 1906) ausgestellt. AWA

OSTSÄCHSISCHE EISENBAHNFREUNDE

52 8141 wieder im Einsatz

Die Dampflok 52 8141 der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde (OSEF) ist nach erfolgter Hauptuntersuchung (HU) durch das Dampflokwerk Meiningen (DLW Meiningen) wieder betriebsfähig. Im Rahmen der HU hat die Lok auch wieder einen Giesl-Flachejektor erhalten, mit dem die Maschine schon einmal zwischen August 1965 und Mai 1968 ausgerüstet war. Nach Abschluss der Arbeiten am 14. Oktober 2020 wurde die Maschine in zwei Etappen nach Löbau überführt, wo bereits am 17. und 18. Oktober 2020 die ersten öffentlichen Fahrten durch die Lausitz mit der Maschine durchgeführt wurden. FH



Die Dampflok 52 8141 der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde (OSEF) ist nach erfolgter Hauptuntersuchung (HU) durch das Dampflokwerk Meiningen (DLW Meiningen) wieder betriebsfähig. Im Rahmen der HU hat die Lok auch wieder einen Giesl-Flachejektor erhalten, mit dem die Maschine schon einmal zwischen August 1965 und Mai 1968 ausgerüstet war. Nach Abschluss der Arbeiten am 14. Oktober 2020 wurde die Maschine in zwei Etappen nach Löbau überführt, wo bereits am 17. und 18. Oktober 2020 die ersten öffentlichen Fahrten durch die Lausitz mit der Maschine durchgeführt wurden. FH

Hat wieder einen Giesl-Flachejektor: 52 8141

Frank Heilmann



ET 4042.01 der Nostalgiebahnen in Kärnten gibt sich im Lokpark Ampflwang am 20. September 2020 ein Stelldichein mit den ÖGEG-Fahrzeugen ET 4041.01 und VT 5081.001

Markus Inderst

NOSTALGIEBAHNEN IN KÄRNTEN

4042.01 besucht Ampflwang

Die Nostalgiebahnen in Kärnten (NBiK) holten im September die nach dem Corona-Lockdown ausgefallene Sonderfahrt mit dem 4042.01 ins Salzkammergut und zur ÖGEG nach Ampflwang nach. Der voll besetzte 4042.01 fuhr am 19. September 2020 von Klagenfurt über Gmunden (Mittagspause) bis Timelkam, von wo es mit Dampf-Vorspann zum Lokpark Ampflwang ging. Die Rückführung ins ÖBB-Netz erfolge am 20. September am Zugschluss eines Museumszuges nach Timelkam. Über die Schleife Traun und die Pyhrnbahn ging es anschließend wieder nach Kärnten zurück. MI

EISENBAHMUSEUM UTRECHT

NS20 erhielt Hauptuntersuchung

Die Niederländischen Eisenbahnen (NS) übergaben am 4. Juni 2019 den Triebwagen NS 20 „De Kameel“ an das Eisenbahnmuseum in Utrecht. Danach erhielt das charakteristische Fahrzeug eine neue Hauptuntersuchung. Nachdem diese erfolgreich abgeschlossen wurde, fand am 4. und 6. September 2020 je eine größere „Konditionsfahrt“ statt. Der offiziell als NS20 bezeichnete Triebwagen wurde



1954 als Inspektionstriebwagen für das Management der NS beschafft. Aufgrund seiner beiden Kanzeln, in denen sich jeweils die Führerstände befinden, erhielt das Fahrzeug den Spitznamen „De Kameel“. MHE

**Frisch Hauptuntersucht:
NS20 „De Kameel“**

Marcus Henschel

TERMINE

05.+06.12.2020

Nikolaus-Dampf ab Berlin

Mit 50 3610 von Bln-Lichtenberg nach Eberswalde; Info: berliner-eisenbahnfreunde.de

06.12.2020

Regentalbahn

Winterliches Bahnvergnügen zwischen Gotteszell und Viechtach mit VT 07
Info: www.wanderbahn.de

12.+13.12.2020

Sauerländer Kleinbahn

Dampflok „Bieberlies“ pendelt zwischen Hüinghausen und Köbbinghauser Hammer. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de

19.12.2020

Heide-Express

Mit Diesellok 46-01 geht es von Bleckede nach Lüneburg.
Info: www.heide-express.de

27.-31.12.2020

Jahresausklang im Preßnitztal

Reges Dampflokreiben zwischen Steinbach und Jöhstadt
Info: www.pressnitztalbahn.de

28.12.2020-01.01.2021

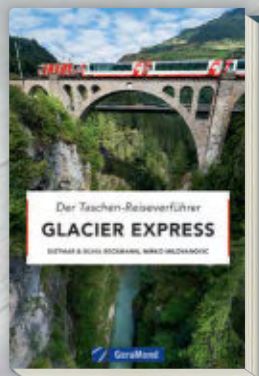
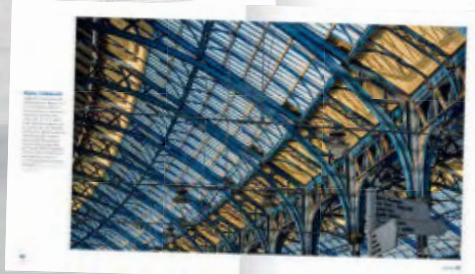
Dreiseisenbahn im Winter

Traditionell dampft 58 311 um Silvester zum Schluchsee.
Info: www.3seenbahn.de

LASSEN SIE AN WEIHNACHTEN TECHNIK-TRÄUME WAHR WERDEN

Seit 1826 im nordenglischen Darlington der erste Bahnhof der Welt eröffnet wurde, hat sich viel getan in der Welt der Eisenbahn. Entsprechend vielfältig sind die Empfangsgebäude: Die Spannweite reicht von den »Kathedralen der industriellen Revolution« (G. K. Chesterton) bis zu romantischen Nebenbahn-Stationen. Alle üben sie einen großen Reiz auf die Menschen aus: Sie signalisieren die Aussicht auf Flucht vor dem Alltag, ferne Ziele... Kommen Sie mit auf eine faszinierende Tour durch die Bahnhöfe auf fünf Kontinenten. Mit vielen Luftbildern.

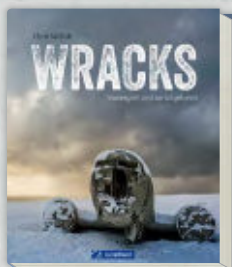
192 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-083-7
€ [D] 39,99



**KOMPAKT, PRÄGNANT
UND INFORMATIV ZUM
NACHSCHLAGEN!**

Durch die Gletscher-Alpen per Bahn – der Weg ist das Ziel, vorbei an schroffen Felsen, tiefen Schluchten und wertvoller Kunst.

160 Seiten · ca. 170 Abb.
ISBN 9978-3-95613-074-8
€ [D] 14,99



Dieser Bildband des Historikers Chris McNab zeigt Wracks jeglicher Art: Schiffe, Flugzeuge, Autos, Lokomotiven ... Eine Sammlung einzigartiger technischer Relikte.

224 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-96453-272-5
€ [D] 29,99



Die Lego-Eisenbahn erlaubt Modellbau der besonderen Art. Selberbauen macht Spaß mit den Modellen der interessantesten Fahrzeuge der deutschen Bahngeschichte: darunter der Adler von 1835, die 18 201 der Deutschen Reichsbahn, die V 100 der DB oder der VT 98 »Schienenbus«. Genaue Schritt-für-Schritt-Anleitungen, viele Tipps, Teilelisten und Bezugsquellen, alles für den erfolgreichen Lego-Modellbau von einfachen bis zu komplexen Aufgaben.

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



Viele unveröffentlichte Aufnahmen aus der Geschichte der Formel 1 und ihrem Umfeld. Dazu kommen unglaubliche Anekdoten und Geschichten.

288 Seiten · ca. 330 Abb.
ISBN 978-3-96453-086-8
€ [D] 59,-



Die Jahre bis 1945 zeigten eine unglaubliche technische und ästhetische Entwicklung der BMW-Autos. Vom Kleinwagen ging die Reise Richtung Traumauto.

416 Seiten · ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-95613-117-2
€ [D] 69,-



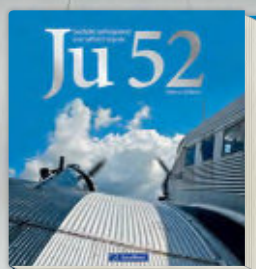
Ein Bildband im Riesensformat mit Bullis von den 1950er-Jahren bis heute. Porträts der Fahrzeuge und ihrer liebenden Besitzer.

240 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-95613-122-6
€ [D] 49,99



Was man sonst bei der Landung nur flüchtig betrachten kann, hier kann man in Ruhe schauen und staunen.

192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96453-089-9
€ [D] 45,-



Entwicklung und Historie einer fliegenden Legende: Die Junkers Ju 52 gilt als Wegbereiter des heutigen modernen Flugzeugbaus.

192 Seiten · ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-86245-756-4
€ [D] 39,99



Betriebswerke sind das Herz der Eisenbahn. Sie sorgen für funktionierende Lokomotiven und Personen- sowie Güterwagen.

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

Finden Sie die schönsten Geschenkkideen jetzt unter www.geramond.de



BAUREIHE 55²⁵

Unverwüstlich gut

PREUSSENS G 8¹ ■ Mehr als 60 Jahre machten sich die Dampfloks der Baureihe 55²⁵ vor Güterzügen und im Rangierdienst nützlich. Die D-Kuppler waren eine Fortentwicklung der G 8¹ mit größerem Kessel und verstärktem Rahmen. Bundesbahn und Reichsbahn setzten noch bis zum Beginn der 1970er-Jahre auf die Länderbahn-Urgesteine



Die Wedauer 055 632 hat am 27. März 1969 mit einer Übergabe aus Duisburg-Hochfeld Nord die Rheinbrücke der Strecke nach Rheinhausen unterquert und biegt in den Rangierbahnhof Hochfeld Süd ein. Diese G8¹ war 1935 mit den Saar-Bahnen zur Reichsbahn gekommen

Herbert Schambach/Slg. Ulrich Budde





Hanomag zeigt auf seiner Werbepostkarte die im Jahr 1915 mit der Fabriknummer 7500 abgelieferte G 8¹. Die KPEV übernahm sie als 5239 Münster, die DRG musterte sie als 55 3310 bereits 1931 aus Slg. Knipping

Um begrenzte Streckenkapazitäten besser auszunutzen, musste man zu Beginn des 20. Jahrhunderts längere und schwerere Güterzüge bilden. Die Wagen fassten jetzt nicht mehr nur zehn oder 15, sondern schon 20 Tonnen. Und man wollte die Geschwindigkeiten der Güterzüge von den traditionellen 20 bis 35 km/h auf doch immerhin 30 bis 45 km/h erhöhen.

Eine markante Steigerung der Transportleistungen bei Wahrung hergebrachter Drehscheibenabmessungen und Gleisbelastungen versprach die vom preußischen Bauartdezernenten Robert Garbe propagierte Heißdampflokomotive. Mit der Entwicklung einer G 8 (gerade Zahlen kennzeichneten fortan Heißdampflok) wurde der Hersteller Vulcan betraut. Der Kuppelraddurchmesser wurde

mit Blick auf gewünschte 55 km/h auf 1.300 Millimeter festgelegt und eine außenliegende Heusinger-Steuerung vorgesehen.

Nicht zum ersten und nicht zum letzten Mal bewies Garbe zu großen Optimismus bei der Installation höherer Leistung in engen Gewichtsgrenzen: Der Preis für nur 14 Tonnen Achsfahrmasse war ein zu schwacher Rahmen, der im Betrieb Risse zeigte und verstärkt werden musste. Der Kolbenhub mit 660 Millimeter war für Preußen der bisherige Höchstwert. Viel zu eng waren mit 150 Millimeter zunächst die Schieberkästen, später auf 220 Millimeter Durchmesser erweitert.

G 8 in Beschaffung und Verbesserung

Die Königlichen Eisenbahndirektionen (KED) wendeten sich der G 8 zunächst nur zögernd zu, nicht verwunderlich, handelte es sich doch um die erste serienmäßige Heißdampflok Deutschlands und wohl sogar der Welt. Von 1902 bis 1904 bezogen lediglich die KED Cassel, Frankfurt, Münster und Saarbrücken zusammen 41 Exemplare.

■ Die G 8 war die erste serienmäßige Heißdampflok Deutschlands – und wohl sogar der Welt

Ihre Bewährung sprach für sich: Im Vergleich zu älteren Loks wie der G 7¹, die auf einer Steigung von 1:200 mit 40 km/h 385 Tonnen bewegen konnte, schaffte die G 8 dort 700 Tonnen! Ab 1910 wurde die G 8 massiv beschafft und erreichte bis 1913 eine Stückzahl von 1.056. Sie hatte übrigens entsprechend dem durchaus genialen Konzept von

TECHNISCHE HAUPTDATEN

KPEV-Gattung	G 8	G 8 ¹
DRB-Baureihe	55 ¹⁶⁻²²	55 ²⁵⁻⁵⁶
Bauart	Dh2	Dh2
Treibraddurchmesser (mm)	1.350	1.350
Zylinderdurchmesser (mm)	2 x 600	2 x 600
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	55	55
Kolbenhub (mm)	660	660
Kesseldruck (bar)	12	14
Rostfläche (m ²)	2,42	2,66
Verdampfungsheizfläche (m ²)	137,5	144,4
Überhitzerheizfläche (m ²)	40,4	51,9
Dienstgewicht Lok ohne Tender (t)	58,4	69,9
mittlere Achsfahrmasse (t)	14	17
Wasservorrat (m ³)	12/16	16,5
Kohlevorrat (t)	5/7	7



In Köln waren zu Bundesbahnzeiten die meisten G 8¹ zu Hause. 55 3160 (Bw Köln Eifeltor) wartet am 24. März 1967 im Bw Deutzerfeld auf ihren nächsten Einsatz in einem der Rangierbahnhöfe

Slg. P. Schricker

Robert Garbe gleich drei Schwesterbauarten mit jeweils fast exakt dem gleichen Kessel, nämlich die 2'B-Schnellzuglok S 6 (DRB 13¹⁰), die 1'C-Personenzuglok P 6 (37°) und die E-Güterzugtenderlok T 16 (94²).

Verstärkte Gleise ebnen den Weg

Zwischen 1907 und 1909 verstärkte die KPEV 7.500 Kilometer Gleis und konnte 800 Kilometer Strecke für eine Achsfahrmasse von 18 Tonnen zulassen. Damit konnten Gewichtsgrenzen gelockert und weitere Verbesserungen der Lokomotivtechnik auch für die G 8 wirksam werden. Bleibende Errungenschaft wurde die Kombination aus Kolben-Speisepumpe und Vorwärmer, beides betriebsfähig geliefert von der Knorr-Bremse AG.

Versuche mit Lentz-Ventilsteuerung und mit „Gleichstrom“-Zylindern (Trennung von Ein- und Ausströmung) hingegen blieben ohne weitere Verbreitung. Die dreiachsigen Tender variierten zwischen zwölf, 15 und 16 Kubikmeter Wasservorrat.

Reichsbahn übernimmt 656 Loks

Nach dem Ersten Weltkrieg verblieben 336 Exemplare der G 8 bei ausländischen Bahnen oder wurden in Erfüllung der Waffenstillstandsverpflichtungen dorthin abgeliefert. Die Deutsche Reichsbahn übernahm 656 Loks als 55 1601 bis 2256 in ihr Nummernsystem.

Mehrere frühe Heißdampf-Gattungen wie P 8 (2'C), T 12 (1'Ct), T 16 (Et) und so auch die G 8 bewährten sich mit ihren gut gewählten Proportionen vorzüglich. Doch unbefriedigende Laufeigenschaften und erhebliche Schadensbefunde erforderten für die weitere Beschaffung eine Stabi-

lisierung durch generelle Verstärkung insbesondere von Lauf- und Triebwerk. Im Falle der Heißdampf-Güterzuglok schritt man 1913 – unmittelbar nach Garbes Pensionierung – zu einer neuen Unterbaureihe, der G 8¹.

Vollendung G 8¹

Auf stabilerem Rahmen war auch der Kessel in allen Dimensionen vergrößert und höher angeordnet. Seine Verdampfungsqualitäten wurden stets gelobt. Mit einem Kesseldruck von 14 anstelle von zwölf Bar drang man in neue Dimensionen vor. Die großzügig dimensionierten Überhitzer Elemente lieferten Heißdampf von 380 Grad Celsius.

Für die nötige Bogenläufigkeit genügte die seitenbewegliche Anordnung nur des hinteren Radsatzes, nachdem bei der G 8 auch noch der zweite Radsatz querverschiebbar gelagert war.

Die bei der G 8 zu sparsam angelegten Gegengewichte in den Rädern wurden auf die für den Massenausgleich notwendige Größe gebracht. Ein neuer Tender für 16,5 Kubikmeter Wasser und sie-

G 8¹: ZAHLEN DER BESCHAFFUNG

Stückzahl	Empfänger
4.934	KPEV bzw. PStEV und Reichsbahn
137	Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen
50	Militärgeneraldirektionen Warschau und Brüssel
10	Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn
6	Industriebahn in Oberhausen
176	Exportlieferungen

ben Tonnen Kohle ergänzte die Neuauflage. Nunmehr waren der Beliebtheit und demgemäß auch der Beschaffung der damals unangefochten stärksten Güterzuglok keine Grenzen mehr gesetzt.

5.313 Exemplare!

Von 1913 bis 1921 beschafften allein KPEV bzw. PSTEV und schließlich Reichsbahn 4.934 Exemplare, weitere 379 Stück produzierte die Lokomotivindustrie für andere Besteller wie die Bagdadbahn,

Rumänien, Polen und sogar die Schwedischen Staatsbahnen.

Mit insgesamt 5.313 gebauten Exemplaren gehört die G 8¹ zu den meistgebauten Lokomotiven der ganzen Welt, in Deutschland nur von der Kriegslok 52 des Zweiten Weltkrieges übertroffen. Die Preußin wurde zur Regelbespannung auf dem für 17 Tonnen Achsfahrmasse zugelassenen Netz, das ständig erweitert wurde, und war allen älteren Güterzugloks überlegen – und zwar mit solcher

ALLTAG IN GREMBERG

Rangierdienst mit der 55²⁵

Der Bahnübergang (BÜ) Porzer Ringstraße beim Rangierbahnhof Gremberg war für Eisenbahnfreunde wie Joachim Biemann in den 1960er-Jahren ein herrlicher Ort zum Verweilen. Die geschlossenen Schranken waren für den Autofahrer ein ausgesprochenes Ärgernis, für den jungen Eisenbahnfreund Biemann waren sie aber das „Eisenbahnparadies“, wie er es in einem Text auf seiner Internetseite (www.bahnen-im-rheinland.de) bezeichnet; bedeuteten sie doch Bahnbetrieb pur. Zahlreiche Zugfahrten aus und in den Rangierbahnhof am südöstlichen Stadtrand der Domstadt passierten die Eisenbahnkreuzung. Zusätzlich überquerten auch ungezählte Rangierfahrten den BÜ, für die in Gremberg in jenen Jahren die Baureihe 55²⁵ zuständig war.

Genau genommen, so erinnert sich Joachim Biemann, war die 55 für einen großen Teil der Zeiten mit geschlossenen Schranken verantwortlich. Sie mussten den Übergang passieren, um sich als Abdrücklok etwa hinter die in der nördlichen Einfahrgruppe

eingefahrenen Güterzüge zu setzen. Zum Rangierdienst der Baureihe 55 gehörte zudem die Überführung fertig zusammengestellter Züge in die südliche Ausfahrgruppe.

Bei vollem Betrieb gab es in den 1960er-Jahren also alle paar Minuten eine 55er am Bahnübergang zu sehen. „In Gremberg wurde immer schön gleichmäßig abgedrückt“, erinnert sich Biemann. Trotzdem konnte es heftig krachen, wenn die Wagen in den Richtungsgruppen trotz automatischer Gleisbremsen und der Arbeit der Hemmschuhleger mit lautem Krachen aufeinanderprallten.

Joachim Biemann recherchierte später umfassend zu den letzten G 8¹ der Bundesbahn, die er an der Porzer Ringstraße im Jugendalter beobachtete. Der Autor und Eisenbahnhistoriker Bernhard Terjung berichtete ihm, was man über die Rangierqualitäten der G 8¹ sagte: „Was die 55er nicht wegzieht, das braucht man mit einer anderen Lok – auch der 50er – gar nicht erst zu versuchen.“ Zudem sei die Lok für den Rangierdienst in Gremberg einfach praktisch dimensioniert gewesen: „Mit ihrem Tender hielt die

55er eine Dienstschrift durch, ohne Vorräte ergänzen zu müssen.“

Gremberg als Refugium der DB-55

Ende 1967 besaß die Deutsche Bundesbahn 91 Loks der Baureihe 55, davon waren 22 Maschinen in Gremberg stationiert (davon acht z-gestellt). Nachdem bis Ende 1971 die 55 aus der BD Essen verschwunden war, war die BD Köln ein Jahr lang Refugium der letzten DB-55 (seit 1. Januar 1968: 055), die fast alle dem Bw Gremberg angehörten. Der Autor Hansjürgen Wenzel nennt in einem Aufsatz zum Thema „Die DB 1972“ einen sparsamen maschinentechnischen Dezernenten der Direktion Köln als Ursache für das lange Überleben der Baureihe 55 im Rheinland. Er vertrat laut Wenzel die Auffassung, man dürfe die Lok trotz ihres hohen Alters nicht abstellen, solange sie noch ihr Geld hereinfahren könne. Zudem, so Wenzel weiter, habe man hier wie andernorts älteren Lokomotivführern die Umschulung auf Diesellok nicht mehr zumuten wollen.

Neben dem Rangierdienst versahen die Gremberger 55 auch einige Streckenleistungen vor Nahgüter- und Übergabezügen. In solchen Diensten erreichten sie etwa Siegburg und Lohmar an der Nebenbahn nach Overath. Abgelöst wurden die preußischen Vierkuppler erst nach und nach von modernen Dieselloks der Baureihe V 90, die ab 1967 im Bw Köln-Nippes stationiert wurden. Die vierachsigen Rangierloks sahen sich in der gleichen Leistungsklasse wie die 55. Ganz so eindrucksvoll wie die bullige G 8¹ wirkten sie aber nicht mehr auf die Eisenbahnfreunde. Trotzdem ist der Bahnübergang Porzer Ringstraße noch heute bei Bahnfotografen ein beliebter Ort zum Verweilen, Fotografieren und Beobachten des Betriebs.



Viel Betrieb 1968: 55 5589 am BÜ Porzer Ringstraße

Joachim Biemann

LM

Radikalität, dass sie sogar die 1'E-Nassdampflok in Elsass-Lothringen verdrängte. Der Kriegseinsatz ab 1914 stärkte ihren Ruf auch bei deutschen und einheimischen Eisenbahnern in den Besatzungsgebieten.

Kraftpaket im Kriegseinsatz

In Belgien, Nordfrankreich, Russisch-Polen, dem Baltikum, Serbien und Rumänien mussten die Feld-eisenbahner oft mit dreiachsigen Nassdampfpfeifen aus Baujahren zurück bis 1860 arbeiten, de-

■ Die G 8' war die wichtigste Kriegslok für Rüstungswirtschaft und Frontnachschub

nen gegenüber die G 8' ein bewundertes Kraftpaket war. Sie, und nicht wie oft geschrieben, die erst 1917 aufgetretene und zurückhaltend beschaffte G 12 war die Kriegslok für Rüstungswirtschaft und Frontnachschub.

Es kann nicht verwundern, dass ihre Beliebtheit zu einer besonders hohen Abgabequote führte, in Richtung Westen aufgrund des Waffenstillstandes von 1918 und in Richtung Osten aufgrund der Gebietsabtretungen entsprechend dem Vertrag von

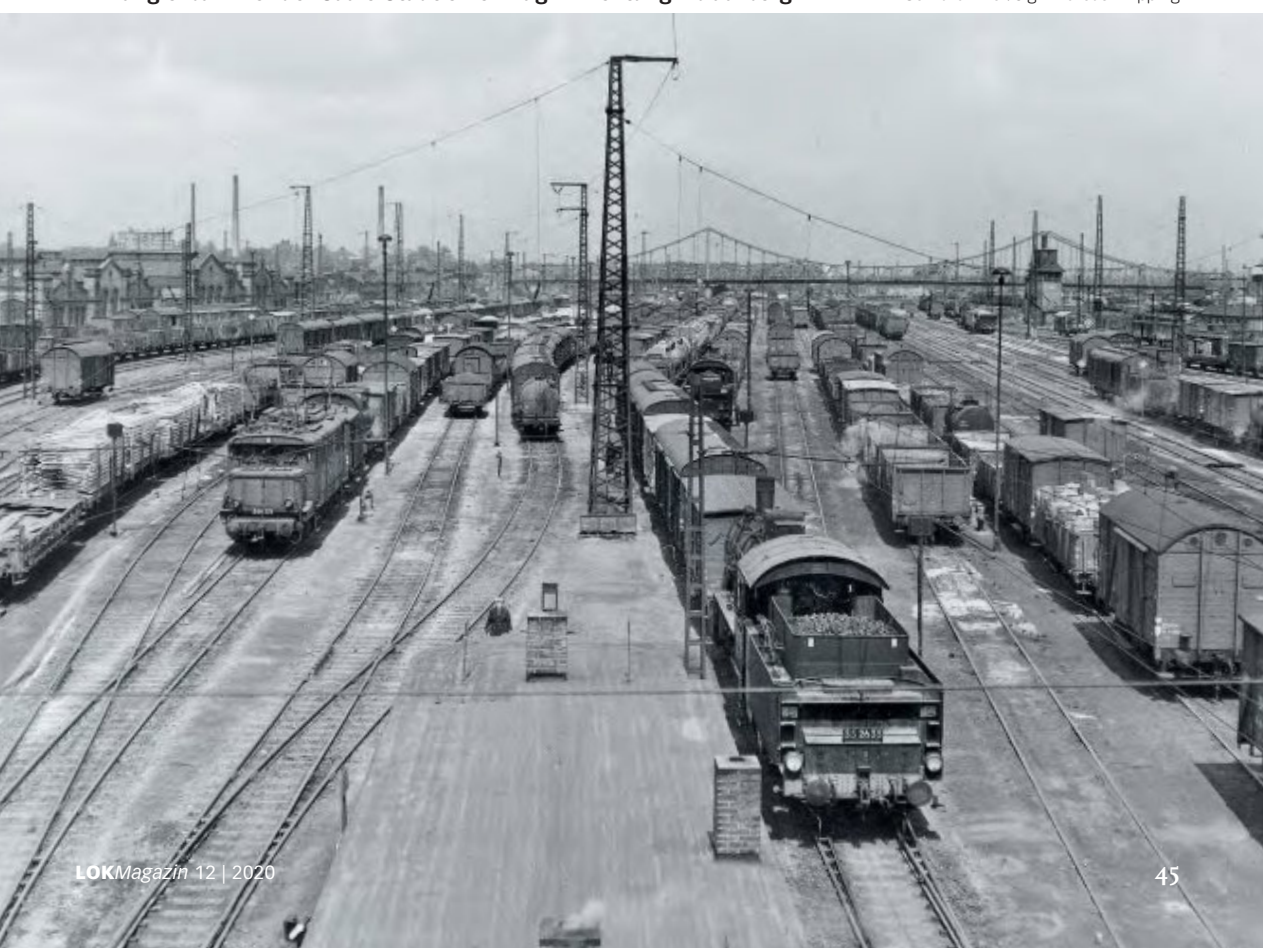


55 2980 wartet am 29. Mai 1968 vor der Drehscheibe der G8'-Hochburg Duisburg-Wedau Kreidt/Arch. ALBA

Versailles. Im Ergebnis wurden 1.868 Maschinen im Krieg zerstört oder danach abgegeben, bevor sie die Deutsche Reichsbahn in ihren Umzeichnungsplan als 55 2501 bis 3366, 3368 bis 5622 (für die preußischen) und als 5801 bis 5810 sowie 5851 bis 5852 für die oldenburgischen Loks aufnehmen

Vor der markanten Silhouette der Berliner Brücke schleppt die 55 2635 des Bw Halle G am 15. Mai 1961 im Rangierbahnhof der Saale-Stadt einen Zug in Richtung Ablaufberg

Gerhard Illner/Slg. Andreas Knipping



konnte. Man mag die ähnlich aussehende und mit der Achsfolge E größere G 10 für die stärkere Nachfolgerin der G 8¹ halten. Dieser Eindruck täuscht! Die G 10, später 57¹⁰, brachte nur 15 Tonnen Achsfahrmasse auf die Gleise und war damit und mit dem Zwölf-Bar-Kessel der P 8 die schwächere Schwester für Strecken mit altem Oberbau.

Sinkender Stern zur Reichsbahnzeit

Die 1920 gebildete Deutsche Reichsbahn vergab mit billigem Inflationsgeld riesige Nachbestellungen unter anderem der preußischen G 8², G 10 und G 12, alsbald eingereiht als 56²⁰, 57¹⁰ und 58¹⁰. Die 56 und 58 mit ihren vorderen Laufachsen waren für 65 km/h zugelassen und wurden für 55¹⁶ und 55²⁵ zur ernsthaften Konkurrenz. Schon recht

eng wurde es für den Hauptstreckendienst mit laufachslosen Lokomotiven, als in den 1920er-Jahren die durchgehende Druckluftbremse für Güterzüge eingeführt wurde und damit deren spürbare

■ Die Weltwirtschaftskrise ließ ab 1929 über 1.000 Loks der Baureihe 55²⁵ einfach überflüssig werden

Beschleunigung möglich war. Nachdem der Güterverkehr längst die kriegswirtschaftliche Hypertrophie der Jahre 1914 bis 1918 hinter sich gelassen hatte, brach er mit der Weltwirtschaftskrise ab 1929 dramatisch ein. Der 55²⁵ ging es schwer an den Kragen. Der bis Ende 1929 mit 3.120 Maschi-

Wenn die Ansprüche der Reisenden an Geschwindigkeiten gering erscheinen, kann man auch vor Personenzügen eine G 8¹ einsetzen: 55 5168 des Bw Leipzig-Wahren zieht im Februar 1968 den P 2382 von Leipzig nach Meuselwitz. Die tolle Aufnahme mit der prachtvollen Telegrafeneileitung entstand zwischen Großschocher und Krauthain Hans-

Joachim Simon/Archiv Ludger Kenning



nen stabile Bestand verminderte sich bis 1933 auf 2.035. Viele ältere Länderbahngattungen starben damals ganz aus. Nach 1930 fuhren kaum mehr Nassdampfloks im Streckendienst.

Geografie der Einsatzgeschichte

Selbstverständlich kann die Verwendung einer ausgesprochenen Massengattung nur im Überblick skizziert werden. Entsprechend dem Charakter der Lokomotiven ist auch nicht von Langläufen und Höchstleistungen zu berichten, sondern von schlichtem Alltag.

Auffällig ist zunächst, dass die Vierkuppler im Gegensatz zu anderen modernen preußischen Gattungen in Baden, Württemberg und Bayern kaum Fuß fassten und sonst nur in Sachsen heimisch

wurden. Wir betrachten die wichtigsten Einsatzgebiete.

In der Rbd Essen waren zum Jahresende 1932 insgesamt 332 Loks der Baureihe 55²⁵ beheimatet. Auch in der Nachkriegszeit 1946 war ihre Präsenz mit 104 Exemplaren noch beträchtlich. In dieser Direktion wurde die letzte 055 erst im August 1971 abgestellt. In der Rbd Köln finden wir im Mai 1938 in 18 Bahnbetriebswerken 185 G 8¹. Im Sommer 1965 besaß die BD Köln 108 Veteranen 55²⁵. In der Rbd Wuppertal am östlichen Rand des rheinisch-westfälischen Industriegebiets waren im Mai 1938 25 Loks der Baureihe 55²⁵ stationiert.

Einen typischen Großraum mit Rangierbahnhöfen, Häfen und innerstädtischen Verbindungsstrecken deckte auch die Rbd/BD Hamburg ab, sodass





Für Nahgüterzüge auf Nebenstrecken reichte die niedrige Höchstgeschwindigkeit der 55²⁵ aus. Am 12. Mai 1961 rangiert 55 4848 des Bw Euskirchen in Schleiden an der Olefthalbahn H. G. Hesselink/Slg.A. Knipping

wir im Februar 1933 insgesamt 99 Stück 55²⁵ vorfinden.

In der Rbd/BD Frankfurt (Main) liefen im Dezember 1936 bei elf Betriebswerken 131 Exemplare der 55²⁵. Auch hier beobachteten wir Langlebigkeit bis 1969.

Die Rbd Halle setzte im Januar 1936 bei 14 Betriebswerken 119 G 8¹ ein. Erst 1969 nahm die 55²⁵ ihren Abschied. Umfassenden Güterzugdienst auf Strecken mit geringen Steigungen erledigten 1930 bei der Rbd Hannover: 46 G 8¹ beim Bw Hildesheim und 50 beim Bw Stendal! 1965/66 war in Lehrte, Löhne, Minden, Göttingen und Northeim Feierabend. In der Rbd Magdeburg finden wir 1930 allein in den Betriebswerken Buckau und Ro-

thensee 70 Maschinen der 55²⁵. Nach Wiederbe-gründung der 1931 aufgelösten Direktion 1945 finden wir die 55²⁵ in vielen Betriebswerken zuletzt bis 1971.

Heute kaum mehr bekannt ist die Rbd Osten mit Sitz in Frankfurt (Oder). Wir blicken nur kurz mal 1930 in Statistik und Schuppen von Frankfurt Vbf und staunen über 54 Stück 55²⁵.

Abschied als Rangierlok

Im weitläufigen Streckendienst ließ man nach 1945 den Einheitsloks und den zur Baureihe 56 umgebauten G 8¹ mit einer vorderen Laufachse den Vortritt. Aber wo es auf Güterbahnen innerhalb der Industriegebiete auf Geschwindigkeit

G 8 UND G 8¹ IM ZWEITEN WELTKRIEG

So unglaublich das Projekt eines Vernichtungs- und Eroberungskrieges im Osten aus politischer und ethischer Sicht war, so unglaublich naiv wirken die logistischen Vorbereitungen für dieses irrsinnige Verbrechen. Die Panzer würden so schnell vorankommen, dass nennenswerte Eisenbahnanstrengungen nicht erforderlich sein würden ...

Es kam anders, und alsbald musste der ganze Nachschub des Ostfeldzuges von preußischen Länderbahnlokomotiven erledigt werden – die dann ab November 1941 im Winterbetrieb einfroren und kaputt gingen. Im Frühjahr 1942 war fast der Gesamtbestand von 486 Loks 55¹⁶

und 1.330 Loks 55²⁵ auf das umgespurte Netz in den besetzten Sowjetgebieten abgeordnet. Bereits am 1. Januar 1943 warteten von beiden Gattungen zusammen 215 „Ostschad-loks“ auf ihre Ausbesserung im Reich.

Aber damit noch nicht genug an abenteuerlicher Lokomotivlogistik auf dem vermeintlichen Weg zur Weltherrschaft: Das schon in der Vorbereitung des Angriffs verschärfte Maschinendefizit führte zur Anordnung des Reichsverkehrsministers vom 9. August 1940, massenhaft Loks aus Belgien und Frankreich heranzuschaffen. Formal wurde eine „Anmietung“ aus den besetzten Ländern deklariert.

In sechs „Wellen“ bis 1942 wurden für den unersättlichen Kriegsbetrieb nicht weniger als 4.985 Leih- und Mietloks aus Frankreich, Belgien, Luxemburg, Italien und den Niederlanden nach Deutschland und seine östlichen Besatzungsgebiete gebracht.

Dazu gehörten 728 G 8 und G 8¹ aus der Waffenstillstandsabgabe von 1918. Die altfranzösischen Lokomotiven besaßen Linkssteuerung für den traditionellen Linksbetrieb; die preußischen Gattungen waren dort großenteils entsprechend umgebaut worden. Mit außerdem fremdartigen Armaturen, Druckluftbremsen und Beschriftungen waren die Leihloks im Betrieb nur wenig beliebt.



Streckenleistungen sind auch im Jahr 1969 für die G 8¹ noch an der Tagesordnung – ein Klassiker waren die Übergaben in Siegburg. Dort rangiert 055 848 mit ihrem Güterzug gerade im Bahnhof Helmut Dahlhaus

nicht ankam, blieb die 55 unentbehrlich. Nahezu gleichrangig mit der 94 wurde sie auch an Ablaufbergen eingesetzt. Zwar konnte sie mit einem Reibungsgewicht von 55,5 Tonnen im Vergleich zu den 69 Tonnen der Tenderlok nicht ganz mithalten, doch schätzte man ihre größeren Vorräte.

Die G 8 ging bei der DB bereits 1953

Bei der DB wurde die 55¹⁶ schon 1953 verabschiedet. Die 55²⁵ wurde von 519 Exemplaren im Sommer 1950 kontinuierlich vermindert. 1962 finden sich die wendigen kurzen Maschinen noch in den Direktionsbezirken Essen, Frankfurt, Hannover, Kassel, Köln und Nürnberg. Die Großstadt mit der höchsten Dichte an G 8¹ pro Tausend Einwohner war damals übrigens Duisburg (0,063) gefolgt von Köln (0,058): Die Bahnbetriebswerke Duisburg-Wedau (12), Hbf (11) und Ruhrort Hafen (9) beheimateten 32 dieser Loks. Im deutlich größeren Köln kamen die Bw Köln Eifelort (17) und Gremberg (31) auf 48. Neben dem schweren Rangierdienst war sie mancherorts wie in Dillenburg und Nürnberg

■ Ob Schiebelok, Rangier- oder Streckendienst: Die DB schonte die G 8¹ bis in die 60er-Jahre nicht

im Güterzugdienst tätig; in Aachen gehörte auch der Schiebedienst auf der Rampe nach Ronheide zu ihren Aufgaben.

Am 1. Oktober 1964 zählten noch 200 Exemplare zum Erhaltungsbestand, am 1. Juni 1968 noch deren 56. Im neuen Nummernplan der Bundesbahn war die 55²⁵ noch mit der EDV-Nummer 055 vertreten. Das baldige Ende schien in jenem Schlüsseljahr der Bundesrepublik schon besiegelt,

doch der anschließende Wirtschaftsaufschwung verhalf der betagten Preußin zu einer kurzen Gnadenfrist. Noch brauchte man das anspruchsvolle und kräftige Arbeitstier. Die Ablaufberge der großen Rangierbahnhöfe wie Hohenbudberg, Gremberg, Köln-Kalk und Duisburg-Wedau wurden zu ihren letzten Rückzugsgebieten.

Dazu kamen noch Übergabezüge zu Zechenschlüssen des Ruhrgebiets und des Aachener Reviers sowie zu Industriebetrieben des Kölner Raums. Erst die komplette Verdieselung des Rangierbetriebes mit der Baureihe 290 versetzte ihr schließlich den Todesstoß. Am 18. Oktober 1972 unternahm die 1915 gebaute 55 3538 des Bw Gremberg, inzwischen 055 538-3, ihre letzte Fahrt.

DR vermindert Bestände ab 1964

Bei der DR hielt sich die 55¹⁶ bis 1969. Die in Ostdeutschland nach Ausmusterung von Kriegsschadloks verbliebenen 223 Stück der Baureihe 55²⁵ konzentrierten sich im Wesentlichen auf die Regionen um Leipzig und Halle, wo sie in den großen Rangierbahnhöfen unersetzlich waren. Auch der Raum Magdeburg gehörte zu den Einsatzschwerpunkten. Auf den Nebenbahnen der gleichnamigen Börde leistete die 55²⁵ auch viele Kilometer im Streckendienst.

Die DR konnte die bewährten Vierkuppeler erst ab 1964 vermindern und zwischen 1967 und 1971 fast alle abstellen. Abgelöst wurden sie vielerorts erst einmal durch jüngere Dampfloks. Mit der endgültigen Verabschiedung kam man dem „westdeutschen Klassenfeind“ um einige Wochen zuvor, als nämlich am 30. Juni 1972 die letzte fahrende 55²⁵, nämlich 55 2970, in Halberstadt aufs Abstellgleis rollte. In einigen noch aktiven Heizloks erlosch das Feuer ebenfalls 1972. *Andreas Knipping/GM*

Auf Tournee



Ein ICE als „historisches Bild“ – warum eigentlich nicht? Wir schreiben Spätherbst 1985, und während in der DDR die Eisenbahnfreunde den letzten Regelspur-Dampfloks im täglichen Betrieb nachjagten, konnte man auf DB-Gleisen bereits die Zukunft des Schienenverkehrs auf den Film bannen.

Und diese Zukunft hieß Hochgeschwindigkeitsverkehr! Um ein passendes Fahrzeug für den Einsatz auf den neuen Schnellfahrstrecken zu entwickeln, unternahmen die Bundesbahn und die deutsche Lokindustrie große Anstrengungen. Seit 1979 in Planung, konstruierten und bauten Krupp,

Henschel und Krauss-Maffei ab 1983 am mechanischen Teil der Triebköpfe des neuen Zuges, während sich Siemens, AEG und BBC um die Elektrik kümmerten. MBB baute hingegen zunächst zwei, später einen weiteren Mittelwagen. Im Frühjahr 1985 unternahmen die Triebköpfe ihre ersten Gehversuche, im Sommer konnten sie die fertiggestellten Mittelwagen bei MBB in Donauwörth abholen. Daran schlossen sich im Jubiläumsjahr der deutschen Eisenbahn zahllose Versuchsfahrten an.

Optisch war die Form des späteren ICE1 bereits weitgehend gefunden, nicht in die Serienfertigung schafften es übrigens die formschlüssigen Wagen-



Martin Weltner

übergänge, die sich leider als viel zu teuer in der Herstellung erwiesen. Offiziell der Öffentlichkeit vorgestellt wurde der Zug, bestehend aus 410 001, 810 001, 002, 003 und 410 002, am 26. November 1985 in Bielefeld mit einer Publikums-Rekordfahrt, bei der 317 km/h erreicht wurde.

Im Dezember 1985 ging der fünfteilige Zug auf Deutschland-Tournee, um auf den wichtigsten Bahnhöfen des späteren ICE-Netzes präsentiert zu werden. Bei einer dieser Fahrten, die von Karlsruhe entlang des Rheins über Freiburg nach Basel SBB führte, war Martin Weltner mit dem Fotoapparat in den Weinbergen zwischen Freiburg und

Schallstadt unterwegs und konnte den Zug zwischen lauter 103, 110, 140, 260 und SWEG-Schienenbussen ablichten – 35 Jahre ist das jetzt her.

Was ist aus dem Zug geworden? 1998 wurde der ICEExperimental, mittlerweile offiziell als ICE V bezeichnet, abgestellt und im Jahre 2000 ausgemustert. Ein Triebkopf und ein Mittelwagen blieben in Minden beim ehemaligen BZA erhalten, der zweite Triebkopf zählt zum Bestand des Deutschen Museums in München, die beiden anderen Mittelwagen, die ebenfalls erhalten werden sollten, fielen nach jahrelanger Abstellzeit in Nürnberg der Verschrottung anheim.

Martin Weltner

VON TORGAU NACH GERBSTEDT

Lok-Tausch

HHE-ERINNERUNGEN ■ In der Rbd Halle gab es zwei Einsatzorte für die Baureihe 86: Torgau und Gerbstedt. Mitunter tauschte man die Loks

Auf meinem Regal steht ein Lokschild, eines der 86 061. Diese Maschine fuhr uns viele Jahre von meinem Heimatdorf nach Torgau, zu Schule, Arbeit oder Einkauf. Ihre letzten Einsatzjahre verbrachte sie jedoch beim Bw Halle, im Lokbahnhof Gerbstedt. So ging das mit vielen Torgauer 86ern, allein elf tauchten irgendwann auch im Mansfeldischen auf. Man gehörte zur sel-

ben Reichsbahndirektion Halle und so ist es nicht weiter verwunderlich, dass einzelne Loks nach einer Ausbesserung oder als Aushilfe den Standort wechselten.

Gerbstedt, Betriebsmittelpunkt der ehemaligen Halle-Hettstedter-Eisenbahn (HHE), ist für Torgauer natürlich unbekannt. Doch spätestens nach der Lektüre von K. E. Maedels „Bekenntnisse eines Eisenbahnarren“ und durch meine Halleschen Eisenbahnfreunde änderte sich das.

Die HHE war die heimatische Kleinbahn K. E. Maedels, sie führte von Halle-Klaustor über Salzmünde und Gerbstedt nach Hettstedt im Mansfelder Kupferrevier. Einen Abzweig gab es, von Gerbstedt nach Friedeburg an der Saale.

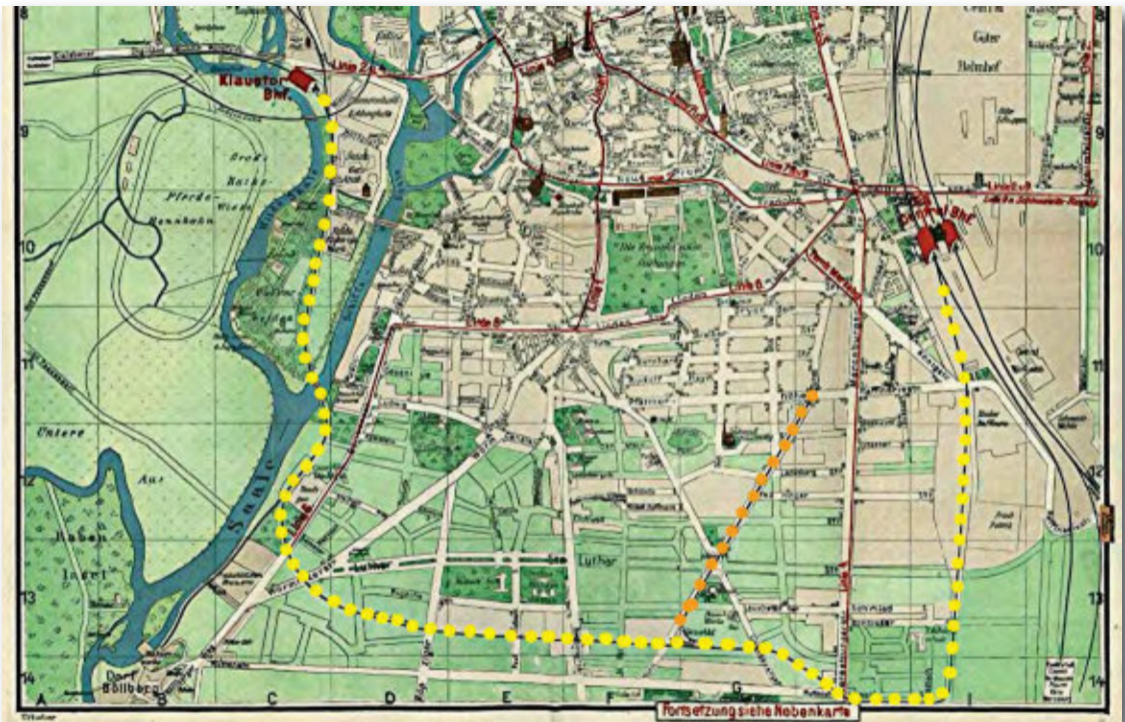
Nur der Westteil überlebte

In Halle verband die zur HHE gehörende Hafenbahn den Bahnhof Klaustor mit dem Hauptbahnhof. Im Bahnhof Turmstraße der Hafenbahn gab es sogar noch eine interessante meterspurige Anschlussbahn zu diversen Werken, insgesamt also ein höchst spannender, abwechslungsreicher Betrieb. Ab 1968 reduzierte er sich im Westteil auf einen Restbetrieb von Hettstedt bis Heiligenthal. Dort konnte man jedoch durchaus noch Kleinbahnatmosphäre erleben.

Während vor dem Kriegsende ELNA-Loks dominierten, übernahmen später Loks der Baureihe 86



Gerbstedt im Mai 1972: Die Einheitsloks 86 1435 und 1722 und perfekt dazu passende Wagen vor dem Empfangsgebäude aus der Kleinbahnzeit. Oben das erhaltene Schild der 86 061 Alle Fotos und Karten Rolf Greinke



Pharusplan von Halle aus dem Jahr 1918. Die Hafenbahn ist gelb markiert, und die meterspurige Industriebahn orange. Der Bahnhof Kloster im Westen war der Ausgangspunkt der Halle-Hettstedter Bahn



86 1061 am 23. April 1976 mit einem kurzen Nahgüterzug nach Heiligenthal. Die alte Landstraße ist gepflastert. Erstaunlicherweise ist das heute in der Gegend noch oft so, die Bahn dagegen ist tot



Trotz 86er-Einheitslok der Inbegriff von Kleinbahn: Der Bahnhof Gerbstedt im April 1976. Die 86 1573 steht zur Fahrt nach Hettstedt bereit, rechts der Lokschuppen mit Wasserturm, dahinter Güteranlagen

den Betrieb. Offenbar führten das Güteraufkommen und die recht steigungsreiche Strecke zum Einsatz der stärkeren 1'Dr'-Maschinen.

Das ging dann bis zum Ende des Dampfbetriebes in den 1970er-Jahren so. Kleinbahnflair und

Dampfbetrieb mit „Donnerbüchsen“ zog die Eisenbahnfotografen an.

In Gerbstedt eingesetzte Lokomotiven der Baureihe 86 waren: 012, 013, 061 x, 187, 193, 205, 223, 309, 330 x, 332, 350, 360, 435, 436 x, 438 x, 440,



Strecken nordwestlich von Halle um 1910, rot hinterlegt die Halle-Hettstedter Eisenbahn



Zwischen Gerbstedt und Heiligenthal ist ein Höhenzug zu überwinden. Die 86 1738 ist eine aus der Serie von Loks in Übergangs-Kriegs-Ausführung (Foto vom Juni 1973)

453, 501, 511, 553 x, 573 x, 615, 621, 624, 722, 723, 724 x, 736, 738, 742, 743, 754, 756 x, 760, 771 x, 775, 776, 800 x (mit x gekennzeichnete waren zeitweise auch in Torgau in Betrieb).

Auf dem Weg nach Hettstedt passierte die Bahn viele Halden des uralten Kupferbergbaus. Martin Luther besuchte in Mansfeld die Lateinschule. Schon sein Vater war selbstständiger Hüttenmeister gewesen. Die schmalspurige Mansfelder Gewerkschaftsbahn beförderte ganz in der Nähe das Erz in die Hüttenbetriebe.

Die ELNAs der HHE bildeten für mich einen weiteren Bezugspunkt. Schon 1960 wurden sie fern der Heimat eingesetzt. 91 6477, eine weitere ELNA und ein Triebwagen bestritten den Verkehr auf der Kleinbahn von Mockrehna nach Schildau, 92 6482 und 92 6483 den verbliebenen Güterverkehr zwischen Annaburg und Prettin. Beide Strecken waren beliebte Fahrradziele im Teenageralter. Die 91 wirkte in ihrer süddeutschen Krauss'schen Optik besonders ungewohnt.

Verein kämpft für Museumsbetrieb

Die Reststrecke der HHE stellte erst 2002 den Betrieb ein. In Halle kümmert sich ein Verein „Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn“ um die Einrichtung eines Museumsbetriebs. Ein erster Erfolg ist die Reaktivierung des Stücks vom Heide-

bahnhof nach Halle-Döhlau. Große Schwierigkeiten machen dabei ungeklärte Verhältnisse zwischen dem Denkmalstatus und dem inzwischen privaten Eigentum der Strecke zwecks Abbau und Verwertung. Viel Erfolg dem rührigen Verein beim Erhalt der Relikte dieser interessanten Eisenbahn! Wer sich eingehender mit der Geschichte der Halle-Hettstedter Eisenbahn befassen möchte, dem sei noch verraten, dass an einem neuen Buch gearbeitet wird.

Rolf Greinke

HALLE-HETTSTEDTER EISENBAHN

Von der HHE 1949 übernommene ELNA-Loks

91 6476	HHE 151	ELNA 5	Krauss 1924
91 6477	HHE 152	ELNA 5	Krauss 1924
91 6478	HHE 153	ELNA 5	Krauss 1924
91 6479	HHE 154	ELNA 5	Krauss 1924
92 6477	HHE 182	ELNA 6	Krauss 1922
92 6478	HHE 183	ELNA 6	Krauss 1922
92 6479	HHE 184	ELNA 6	Krauss 1922
92 6481	HHE 187	ELNA 6	Hohenzollern 1927
92 6482	HHE 186	ELNA 6	Hohenzollern 1927
92 6483	HHE 185	ELNA 6	Hohenzollern 1927

BAUREIHE 184 BEIM BW SAARBRÜCKEN

Drei Loks für drei Länder

AN MOSEL UND SAAR ■ 23 Jahre lang setzte das Bahnbetriebswerk Saarbrücken die Baureihe 184 im Raum Trier ein. Die Mehrsystemloks hatten dort einen übersichtlichen Umlauf und ein ideales Einsatzfeld



Man nannte sie auch Europaloks, die fünf Viersystemlokomotiven der Baureihe 184 der Deutschen Bundesbahn. Zu diesem Beinamen waren sie gekommen, weil sie sowohl für den Einsatz im deutschen (15 kV, 16,7 Hz) und französischen (25 kV, 50 Hz) Wechselstromsystem als auch im belgischen und französischen Gleichstromnetz (3 bzw. 1,5 kV) ausgelegt waren. Mitte der 1960er-Jahre hatte Krupp auf Wunsch der Bundesbahn die E 410 entwickelt, nachdem sich das elektrifizierte Streckennetz der Bundesbahn bis an die Grenzen zu Frankreich (bereits seit 1959), Belgien und den Niederlanden ausgedehnt hatte.

Strategisch sinnvoll wurden die 1965 gebauten Maschinen an das Bahnbetriebswerk Köln-Deutzerfeld abgeliefert. Mit ihnen sollte nun der Lokomotivwechsel an der Grenze eingespart werden. Ein Einsatz im belgischen Gleichstromnetz vor Schnellzügen zwischen Köln und Lüttich begann 1969 und endete bereits im Jahr 1971. Der Grund dafür waren Spannungsschwankungen im Gleichstromnetz der Belgischen Bahn, die zu Schäden bei der 184 führten.

Seit 1979 in Saarbrücken beheimatet

Fortan setzten die Rheinländer die Loks im Nahverkehr um Köln und vor wenigen Fernzügen ein. Da im nationalen Dienst jedoch kein wirtschaftlicher Einsatz der Baureihe möglich war, wurden die fünf Loks im Jahr 1979 nach Saarbrücken umstationiert. Dort hatte man als Heimatdienststelle der Zweisystemloks der Baureihe 181, die in einigen Komponenten baugleich zur 184 ist, bereits Erfahrung in der Unterhaltung von Mehrsystemloks.

Von nun an machten sich die 184er auf den elektrifizierten Strecken im Dreiländereck von Deutschland, Frankreich und Luxemburg nützlich. Hier konnte auf die Nutzung des störanfälligen Gleichstromteiles der 184 verzichtet werden. Wie der Alltag für die Loks im Dreiländereck aussah, zeigt ein für diese Baureihe typischer dreitägiger Umlauf vom Sommer 1985. Zu dieser Zeit waren nur noch die drei Maschinen, 184 001 bis 184 003, im Einsatzbestand. Die Lokomotiven 184 111 und 184 112 waren bereits 1983 (112) und 1984 (111) ausgemustert worden.

Am 24. Juni 1985 ist die Saarbrücker 184 002 in ihrem Heimatbetriebswerk an einer Front gerade neu lackiert worden. In jenen Jahren waren die Viersystemloks nur noch unter Wechselstrom in Luxemburg und Frankreich im Einsatz, nach Belgien fuhren sie nicht mehr

Bilder und Grafiken dieses Beitrags: Joachim Bertsch

Da der Bedarf laut Plan gleich dem Bestand der Lokomotiven war, musste bei Ausfall oder Wartung einer 184 mit Ersatzlokomotiven gerechnet werden. So war es üblich, dass in den Umläufen mindestens eine 215 des Bw Trier oder eine 181.2 aus Saarbrücken „mitschwammen“. Die 215 profitierte somit von ihrer Zulassung in Frankreich und Luxemburg.

■ 1985 dominieren die Einsätze im Güterverkehr auf der Strecke von Ehrang nach Apach (F)

Da das Einsatzgebiet der 184 sich an den Flussläufen von Mosel und Saar orientierte (siehe auch Grafik links), war die Bewältigung von großen Steigungen nicht an der Tagesordnung. So konnte die von der Leistung und Zugkraft gegenüber der 184 schwächere Baureihe 215 problemlos als Ersatz herangezogen werden.

Einsatz ab Ehrang, Wartung in Saarbrücken

Die Elloks der Baureihe 184 wurden durch das Bahnbetriebswerk Ehrang eingesetzt, die Wartung erfolgte in Saarbrücken. Zur Anbindung an das Heimat-Bahnbetriebswerk sah der Umlauf fast tägliche Reisezüge von und nach Saarbrücken/Dillingen vor. In anderen Fahrplanjahren fand dieser Austausch auch über Güterzüge statt. Das Haupteinsatzgebiet der Europaloks waren allerdings grenzüberschreitende Güter- und Reisezüge aus dem Raum Trier nach Apach in Frankreich.

Im Jahr 1985 dominieren die Einsätze der Baureihe 184 auf der Strecke von Ehrang nach Apach. Typische Leistungen waren internationale Güterzüge, die in Ehrang auf 184 umgespannt wurden. Klassisch waren Güterzüge von Köln-Gremberg nach Woippy bei Metz in Frankreich, die mit einer DB-140 bis Ehrang gebracht wurden, von dort mit einer 184 bis Apach fuhr und weiter mit einer SNCF-Lokomotive bis Woippy geschleppt wurden.

Heimatreue Viersystemer

Mit dem Raum Trier war ein ideales Einsatzgebiet gefunden. Es konnten die zu spannenden Güterzüge nach Frankreich und Luxemburg mehrheitlich mit Mehrsystemloks gefahren werden. Bei Ausfällen dieser technisch komplexen Lokomotiven standen Dieselloks jederzeit zur Verfügung. Während ihrer Zeit in Saarbrücken sind die Loks der Baureihe 184 im Plandienst nie wesentlich



Krupp warb 1966 mit der Europalok Slg. O. Strüber



Im Oktober 1987 ist 184 001 bei Palzem mit einem Leerreisezug aus Apach Richtung Trier unterwegs. Auf der Rückfahrt wurden Angehörige des französischen Militärs in die Heimat befördert

über diesen Raum hinausgekommen. Allenfalls ein Güterzug zum etwas weiter entfernten Rangierbahnhof Koblenz-Lützel war möglich. Zudem sind Sonderzüge für Ausflugsreisende mit der 184 dokumentiert, die von Luxemburg nach Koblenz und von dort weiter nach Süden zu touristischen Zielen am Rhein fuhren.

Über die deutsch-französischen Systemgrenzen in Apach (Obermoselstrecke Thionville – Trier)

oder Forbach (Forbacher Bahn Saarbrücken – Metz) hinaus wurden die Loks in der Regel ebenfalls nicht beobachtet. Dafür war der Bestand von maximal fünf Maschinen einfach zu gering für einen wirtschaftlichen Umlaufplan.

Forbach und Apach sind und waren wichtige Übergänge für den Schienengüterverkehr zwischen den Nachbarn Deutschland und Frankreich. Während Forbach eher den Verkehr von und nach

SIGNALHORN DES SCHRECKENS: EINE BEGEGNUNG MIT 184 003 IN TRIER WEST

Als ich im Juni 1985 auf einer Fototour im Dreiländereck unterwegs war, hatte ich auch eine Porträtaufnahme einer 184 vor dem Nah-

güterzug im Bahnhof Trier West eingeplant. Da mich der Lokführer als Fotografen erkannt hatte, schaltete er die Spitzenlichter ein und lud mich

freundlicherweise zu einer Besichtigung des Führerstandes ein. Während dieser technischen Einführung bemerkte der Lokführer, wie sich potenzielle Diebe an meinem am Rand der Rangierbahnhofs geparkten Fahrrad zu schaffen machten. Bevor ich mich überhaupt über diese Tatsache erschrecken konnte, betätigte der Lokomotivführer das Horn, und die vermeintlichen Diebe nahmen postwendend zur Flucht ihre Beine unter die Arme. Dabei war es sehr förderlich, dass der Meister im Führerstand anstelle des DB-Signalhorns das wesentlich lautere französische auswählte – ein exklusives Feature einer Mehrsystemlokomotive.

JBE

**25. Juni 1985:
184 003 mit
dem Ng 67559
von Trier West
nach Ehrang ist
zur Abfahrt
bereit. Mit dem
laut tönenden
französischen
Signalhorn
verjagte der
Lokführer zuvor
Fahrraddiebe**





Am 26. Juni 1985 rollt 184 001 mit dem langen gemischten Güterzug 41507 von Apach nach Ehrang bei Wehr an der Mosel entlang. Der Fotografenstandpunkt liegt inmitten eines Weinbergs ...

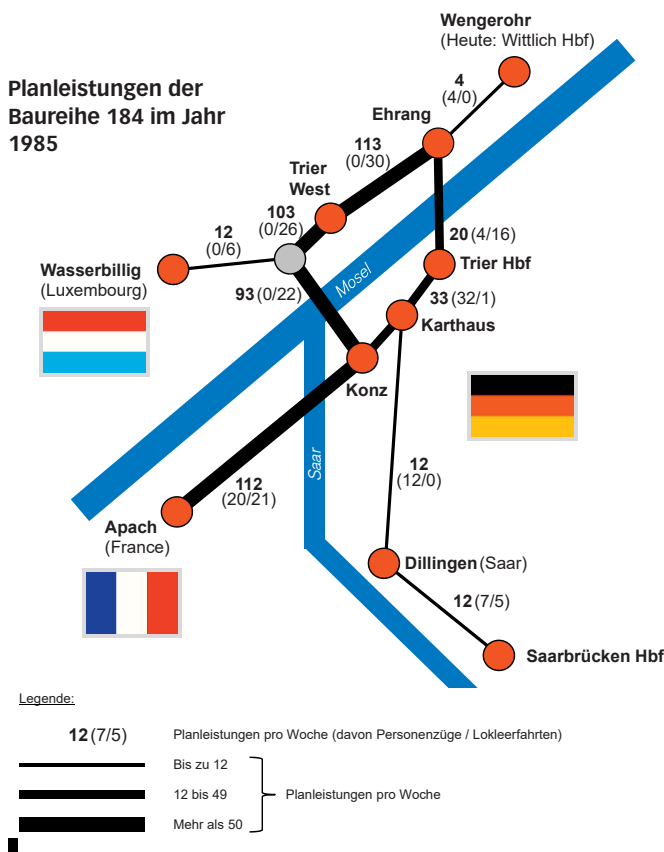
Süden bis zur Mainlinie abdeckt (Bayern, Baden-Württemberg), ist für Apach der Norden (inklusive des Skandinavienverkehrs) und besonders der Westen von Deutschland als Ziel- und Quellgebiet von Bedeutung. So fuhren die Züge von Apach überwiegend zu Zielen nördlich, jene aus Forbach dafür vornehmlich zu Zielen südlich der Mainlinie.

Umspannen in Apach

In dem an der Mosel in Frankreich gelegenen Bahnhof Apach wurden die Güterzüge nach Frankreich auf Maschinen der SNCF umgespannt. Der Systemwechsel vom deutschen auf das französische Stromsystem war nahe des Nordkopfes des Bahnhofs, sodass die 184 nur eine sehr geringe Distanz unter SNCF-Fahrleitung zurücklegte.

Die von Apach weiter ins Landesinnere Frankreichs verkehrenden Güterzüge hatten meist nur noch einen kurzen Laufweg vor sich. Oft endete die Fahrt nach rund 60 Kilometern im großen Rangierbahnhof von Woippy. Von dort wurden die

Planleistungen der Baureihe 184 im Jahr 1985





Am 25. Juni 1985 hält 184 001 mit dem N 5634 von Trier Hbf nach Apach in Wasserliesch

Ersatzlok? Eine 215 ...

Am 25. Juni 1985 ist die 184 001 mit dem Güterzug 44550 von Ehrang nach Apach auf der Trierer Weststrecke in Richtung Frankreich unterwegs



Wagen auf Züge zu weiteren Rangierbahnhöfen in Frankreich weiterverteilt. Fotografen konnten mit ein wenig Glück auf die auf ihre Gegenleistung wartende 184 im Bahnhof Apach mit der Kirche

■ Deutsche Lok auf französischem Boden vor Luxemburger Kulisse – so entsteht ein Dreiländer-Bild

des Ortes Schengen in Luxemburg fotografieren – jenem Ort, wo am 14. Juni 1985 das gleichnamige Abkommen zur Abschaffung der stationären Grenzkontrollen unterzeichnet wurde. Eine deutsche Lokomotive auf französischem Boden vor Luxemburger Kulisse – so entsteht ein Dreiländer-Bild in jenem Jahr, in dem die Weichen für mehr Bewegungsfreiheit in Europa gestellt wurden.

Viele Leistungen über die Weststrecke

Züge von Ehrang nach Apach hatten in Trier die Wahl zwischen zwei Laufwegen. Neben der Route über den Hauptbahnhof von Trier führt eine zweiter Weg über die 19 Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Trier-Ehrang über Trier West bis nach Igel, auch Trierer Weststrecke genannt. Sie entlas-



Im französischen Grenzbahnhof Apach lässt sich 1985 die DB-Europalok mit der Kirche des luxemburgischen Örtchens Schengen aufnehmen

tet den Trierer Hauptbahnhof. Diese Strecke dient seit 1983 ausschließlich dem Güterverkehr; in den kommenden Jahren sollen auch wieder Regionalzüge über diese Strecke geführt werden. 1985 konnten die Güterzüge jederzeit auch über Trier Hauptbahnhof verkehren.

Zusätzlich gab es auch wenige Leistungen nach Luxemburg. Eine Besonderheit waren Militärreise-

Am 24. Juni 1985 bespannt die Trierer 215 048 einen Bedarfs-Montanzug mit französischen Wagen über die Trierer Westbahn in Richtung Grenze. Da für den dreitägigen Umlauf der 184 ein Bestand nur von drei Maschinen zur Verfügung steht, ist es nicht selten, dass eine Trierer 215 eine 184 vertritt





immer an der Mosel entlang zog sich das Haupteinsatzgebiet der Baureihe 184: Am 24. Juni 1985 befährt 184 001 mit dem Nahgüterzug 67559 von Trier West nach Ehrang die Trierer Weststrecke (Ehrang – Igel)

züge an Freitagen und Sonntagen von und nach Frankreich. Auch standen sogenannte Fülleistungen, wie ein Nahgüterzug von Trier West nach Ehrang, auf dem Programm.

In diesem Stil ging der Einsatz der Baureihe im Raum Trier bei weiter sinkendem Bestand bis 2002 weiter. In jenem Jahr wurde mit 184 003 die letzte Vertreterin dieser Baureihe bei der DB AG ausgemustert. Im DB Museum Koblenz-Lützel blieb sie bis in die Gegenwart erhalten.

23 Jahre im Dreiländereck

Die Baureihe 184 hielt sich somit 23 Jahre beim Bahnbetriebswerk Saarbrücken und war damit deutlich länger im Raum Trier unterwegs als im ursprünglich zgedachten Einsatzgebiet im Raum

■ **Aufgrund hoher Wartungskosten waren Mehrsystemloks im Inland nicht wirtschaftlich einsetzbar**

Köln. Die Praxis des zweimaligen Lokwechsels in Ehrang und Apach bei den internationalen Güterzügen war der Tatsache geschuldet, dass ein durchgängiger Einsatz von Mehrsystemlokomotiven unwirtschaftlich war. Die Gründe dafür waren die

damals deutlich höheren Investitions- und Wartungskosten von Mehrsystemlokomotiven gegenüber den Maschinen, die nur im Bundesbahn-Netz unterwegs waren.

Zudem lag der strategische Schwerpunkt Anfang der 1970er-Jahre beim Aufbau von Intercity- und schnellen Güterzugnetzen, von deren Priorität klassische DB-Werbebotschaften wie „Jede Stunde jede Klasse“ oder „Unsere Güterzüge sind nun mit 120 km/h unterwegs“ kündeten. So wurde die Beschaffung der Baureihen 103 und 151 priorisiert, größere Investitionen in Mehrsystemlokomotiven blieben dagegen aus.

Heute kein Problem mehr

Inzwischen sind die Anschaffungs- und Wartungskosten von international einsetzbaren Mehrsystemlokomotiven gegenüber „normalen“ Elloks deutlich gesunken. Deshalb wird ein Güterzug von Köln-Gremberg nach Woippy mit einer Lok der Baureihe 185 oder einer französischen BB 37000 befördert. So findet in Apach allenfalls ein kurzer Halt zum Personalwechsel statt. Somit verkehren die Güterzüge heute effizient und nahezu ohne Schlagbäume, eine gute und nachhaltige Entwicklung, die im Jahr 1985 ihren Anfang nahm.

Joachim Bertsch



Sämtlicher Triebwerksteile und einer Treibachse beraubt diente 65 1070 ab 1974 in Staßfurt als Heizlok. Die Antenne auf dem Führerhausdach erlaubte ungestörten Fernsehempfang im Inneren

Martin Weltner

65 1070 ALS HEIZLOK

„Ich glotz' TV“

HEIMELIGER ARBEITSPLATZ ■ Die Verwendung ausgedienter Dampflokomotiven als Heizanlagen war in der DDR nicht selten. Manchmal richtete sich das Personal richtig gemütlich ein ...

Als das VEB Dachpappenwerk Staßfurt im Jahre 1974 eine Heizlok benötigte, kaufte es von der Reichsbahn die 65 1070 des Bw Güsten und stellte sie auf einem Gleisstumpf am südlichen Ende Staßfurts neben dem Werk auf. Da die Lok nur noch heizen, aber nicht mehr fahren sollte, waren sämtliche Triebwerksteile ausgebaut worden und bei der DR verblieben. Um das Ausschlacken zu erleichtern, wurde außerdem die vierte Treibachse entfernt – der jetzt etwas hohe Achsdruck interessierte niemanden. Aus Gründen des Umweltschutzes wurde der Rauch der Lok über eine neu installierte und rund zehn Meter hohe Schornsteinanlage abgeführt. Zur problemlosen Speisung des Kessels war die Maschine an das örtliche Wassernetz angeschlossen, Kohle wurde über ein elektrisch betriebenes Förderband in den Kohlenkasten der Lok geladen.

Und da der Dienst des Kesselbedieners nicht gerade abwechslungsreich war, wurde in dem Führerstand ein Fernsehgerät installiert, die Antenne befestigte man – deutlich sichtbar – hinter dem Führerhaus am Kohlenkasten. So ließ es sich arbeiten: Wasser nachspeisen, ein paar Kohlen auflegen und gleichzeitig das Sandmännchen oder den „schwarzen Kanal“ anschauen – frei nach Nina Hagens Hit von 1978: „Ich glotz' TV.“

Verschleierte Identität

Ihre Identität hat die Lok übrigens jahrelang verborgen, trug sie doch fälschlich die Schilder von 65 1027, einer Maschine, die schon 1975 im RAW Halle zerlegt worden war. Die Heizlok 65 1070 überlebte sogar noch die Wende, wurde aber im Oktober 1993 zerlegt, wobei die Staßfurter Eisenbahnfreunde noch einige Ersatzteile für ihre Museumslok 65 1049 retten konnten.

Martin Weltner

LEBENS LAUF 65 1070

Hersteller	LKM Babelsberg
Fabriknummer/Baujahr	121070/1957
Abnahme	09.07.1957
Bw Halle P	09.07.1957 – 21.09.1967
Aschersleben	22.09.1967 – 31.12.1968
Güsten	01.01.1969 – 13.11.1974
Ausmusterung und Verkauf an VEB Dachpappenwerk Staßfurt	31.11.1974; zerlegt vor Ort 10.1993



FLIEDEN – GEMÜNDEN (MAIN)

Die Gütermagistrale

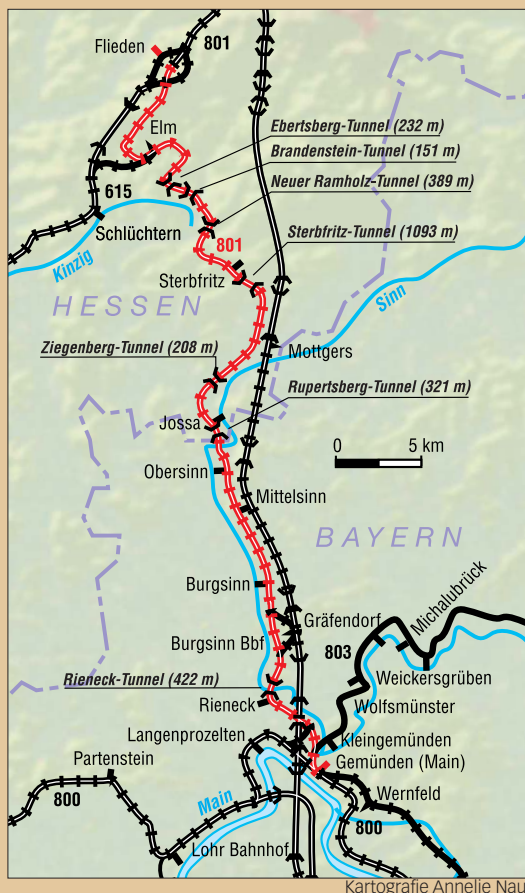
ZWISCHEN MAIN UND KINZIG ■ Umfangreiche Arbeiten stehen unmittelbar und in den folgenden Jahren auf der Strecke Flieden – Gemünden an. Der zur legendären Nord-Süd-Strecke zählende Abschnitt wird sein vertrautes, aber teilweise in die Jahre gekommenes Antlitz demnächst massiv verändern

LOK Magazin-Serie
Strecke des Monats
 Flieden – Gemünden (Main)



FLIEDEN – GEMÜNDEN (MAIN)

Kursbuchstrecke	801
Streckenlänge	56,3 km
Spurweite	1.435 mm
Stromsystem	15 kV/16,7 Hz
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h



151 053 durchfährt am 30. Juni 2015 mit dem Kalizug GC 48985 Neu Hof (Kreis Fulda) – Moosbierbaum den Bahnhof Sterbfritz. Der Bahnsteig dort ist nur über die Gleise erreichbar Rainer Nenninger (3)

Zweigleisig, elektrifiziert und viel Verkehr: Die Strecke Gemünden (Main) – Jossa – Schlüchtern/– Flieden ist eine echte Hauptbahn. Als Teil der Nord-Süd-Strecke (Hannover – Würzburg bzw. Frankfurt) erfuhr die Linie nach dem Zweiten Weltkrieg einen Aufschwung, nachdem sich die Verkehrsströme in den westlichen Besatzungszonen statt von West – Ost zu Nord – Süd verlagerten. Als 1988 die Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg (als Teilabschnitt der HGV-Linie Hannover – Würzburg) eröffnet wurde, wechselte ein Teil des Fern- und Güterverkehrs auf die Neu-

bautrasse. Heute fahren alle Fernzüge zwischen Fulda und Würzburg über die HGV-Linie, die oft in Sichtweite der Altstrecke verläuft. Auf Letzterer dominiert zwischen Flieden und Gemünden deshalb der Güterverkehr neben Regionalzügen von DB Regio im Stundentakt.

Es tut sich was!

Wer in den vergangenen Wochen einmal mit einer Regionalbahn zwischen Schlüchtern und Würzburg unterwegs war, wird so manche interessante Entdeckung gemacht haben. Die Strecke



440 320/820 als RB 58035 am 29. Juli 2020 bei Burgsinn, rechts die Schnellfahrstrecke



Der Bogen einer Feldwegüberführung bei Jossa ist sehr nahe am Lichtraumprofil zur Oberleitung

Auch in Jossa wird wie in Sterbfritz der schienen-
gleiche Übergang zum Bahnsteig 2 verschwinden



wird in den kommenden Jahren grundlegend modernisiert und rationalisiert. Bereits 2008 wurde der 389 Meter lange Ramholz-Tunnel durch einen Neubau ersetzt. Im gleichen Zeitraum wurde der 1.093 Meter lange Sterbfritz-Tunnel totalsaniert. An seinem südlichen Portal befindet sich heute ein Sammelplatz, von dem aus Rettungskräfte mit Zweibege-Fahrzeugen in den Tunnel einfahren können.

Dringend saniert werden müssen jedoch auch die weiteren fünf Tunnel, namentlich der Ebertsberg-Tunnel (232 m), der Brandenstein-Tunnel



(151 m), der Ziegenberg-Tunnel (208 m), der Rupertsberg-Tunnel (321 m) sowie der Rieneck-Tunnel (422 m). Hier hat der Zahn der Zeit kräftig an den Gewölben gezehrt. Spätestens 2024 werden diese Bauwerke in einer rund zwölfmonatigen Streckensperrung saniert oder durch jeweils einen Neubau ersetzt.

Umleitungen im November 2020

Vom 1. bis zum 30. November 2020 werden zwei Brücken über die Sinn südlich von Rieneck, in Höhe der Ortschaft Schaippach, durch Neubauten



30. Juli 2020: Ein Vectron von WLC Cargo mit dem DGS 42941 Weddewarder Tief – Enns (A) kurz vor dem Jossa-Viadukt Rainer Nenninger

ersetzt. Diese wurden zuvor unmittelbar neben dem Bahndamm aufgebaut. Während dieser knapp vierwöchigen Totalsperrung fallen die Regionalzüge zwischen Schlüchtern, Jossa und Gemünden (Main) aus und werden durch Busse ersetzt. Der Güterverkehr wird in den Tagstunden größtenteils über Aschaffenburg umgeleitet. Nachts wird der Güterverkehr zwischen Fulda und Würzburg über die Schnellfahrstrecke geführt. Dafür wird der ICE-

Verkehr in den frühen Morgenstunden und späten Abendstunden über Aschaffenburg geleitet.

Alles neu im Stellwerk Flieden

Die Fahrzeit zwischen Fulda und Würzburg wird statt sonst 33 Minuten deutlich darüber liegen, je nachdem, ob es eine Direktverbindung ist (ca. 1:45 Stunden) oder mit Umstieg in Hanau bzw. sogar in Frankfurt (Main) Hbf. Betroffen sind die ICE Züge morgens bis etwa 9 Uhr und abends ab etwa 19 Uhr in dem betroffenen Abschnitt. Auch im kommenden Jahr wird am künftigen Elektronischen



Die Tunnel zwischen Gemünden und Flieden werden saniert. Bereits 2008 wurde der Ramholz-Tunnel durch einen Neubau ersetzt, den 185 638 am 15. Juni 2012 mit einem VIAS-DGS verlässt Rainer Nenninger (2)



Bevor die Strecke in Gemünden in das Sinntal abbiegt verläuft sie einige Meter parallel zur Linie nach Aschaffenburg. Am 24. April 2019 überquert 193 640 mit einem KV-Zug Richtung Flieden die Saale P. Bötsch



Im November 2020 werden südlich von Rieneck zwei Brücken erneuert. Am 6. August 2020 passiert die Mannheimer 187 155 mit EZ 51199 Seelze Rbf – Nürnberg Rbf die Baustelle (km 52,4)

Stellwerk (ESTW) Flieden kräftig gebaut. Bereits im Mai 2019 wurde mit der ersten von insgesamt drei Baustufen begonnen, die sich bis April 2020 erstreckte. Dabei wurden die künftig notwendigen Kabelkanäle gebaut und neue Kabel verlegt. Ursprünglich sollten diese Arbeiten bereits zum Jahresende 2019 abgeschlossen sein. Da im Sommer 2019 fast alle Baumbestände entlang der Strecke durch den Eichenprozessionsspinner befallen waren, mussten zur Beseitigung der Nester zeitweise die Bauarbeiten eingestellt werden.

In der Bauphase 2, die von Januar bis September 2020 dauerte, wurde die neue Leit- und Sicherungstechnik montiert. Hinzu kam der Neubau von Weichenheizungen. Ebenfalls fanden Arbeiten an der Oberleitung statt.

In der dritten Bauphase, die im Oktober 2020 begann und bis voraussichtlich April 2021 dauert, finden die Abnahmeprüfungen der Leit- und Sicherungstechnik statt.

Keine schienengleichen Übergänge mehr

Im Bahnhof Flieden werden ab November 2020 Veränderungen des Spurplans vorbereitet. Hierbei kommt es zum Einbau einer neuen Weichenverbindung und zu einer Verlängerung von Gleis 6. Diese Arbeiten sollen bis 2022 andauern.

Das neue ESTW Flieden soll künftig auch den Bahnhof Jossa steuern. Dazu ist allerdings auch

der Bau eines neuen Bahnsteigs erforderlich. Bisher erreichen die Reisenden Gleis 2 über einen höhengleichen Schienenübergang, der durch den Fahrdienstleiter Jossa gesichert wird. Wann diese

■ In Jossa und Sterbfritz sichert der Fahrdienstleiter noch den Zugang zu den Bahnsteigen

Arbeiten stattfinden sollen, ist aktuell noch nicht bekannt. Gleiches gilt auch für den Bahnhof Sterbfritz, der ebenfalls einen höhengleichen Bahnsteigzugang zum Gleis 3 hat.

Fotografen: Bald ist alles dicht!

Nicht zu vergessen ist bei einem solchen Projekt natürlich auch die Errichtung von Lärmschutzwänden. Diese werden das Landschaftsbild erheblich verändern. Fotografen sollten sich der Strecke dringend annehmen. Auch die fotogene Feldwegüberführung zwischen Jossa und Altengronau wird wohl bald der Vergangenheit angehören. Aktuell ist die Strecke unmittelbar entlang des Gleises gut freigeschnitten. Landschaftsaufnahmen sind in der stark bewaldeten Gegend möglich und nicht immer gleich mit dem Pkw zu finden. Dafür gilt es, die entsprechenden Abschnitte größtenteils zu erwandern.

Rainer Nenninger

Dass das oberfränkische Coburg heute im DB-Netz gut eingebunden ist, erkennt man auf Höhe der Frankenbrücke nicht sofort. Nur ein Gleis verläuft dort, sprießen des Grün begleitet die Züge, etwa den Agilis-RegioShuttle auf dem Weg nach Lichtenfels und Bayreuth (o., Juli 2020).

Die voluminöse Straßenbrücke, 1993 eröffnet, dominiert die Szenerie, die im März 1989 deutlich mehr von der Bahn geprägt war (gr. Foto). Damals befand sich an der Stelle die Schlachthofkreuzung mit dem Posten 131. Am frühen Abend hatte 110 228 mit einem Eilzug nach München den Coburger Personenbahnhof verlassen; kurz nach dem Bahnübergang passierte der Zug noch den Güterbahnhof und fuhr weiter nach Lichtenfels. Ein N-/D-Zugpaar nach München/Innsbruck und drei Eilzugpaare waren in jenen Jahren das Gros der überregionalen Verbindungen. Coburg lag im Zonenrandgebiet nahe der innerdeutschen Grenze und im Bundesbahn-Netz etwas abseits; die Strecken nach Thüringen waren nach 1945 gekappt worden. An das frühere Verkehrsaufkommen erinnerte am Posten 131 das zweite Streckengleis, es war indes im März 1989 schon stillgelegt. Auch der Bahnübergang sollte so nicht mehr lange existieren. Um die häufig entstehenden Staus zu beseitigen, ließ Coburgs Magistrat bald eine Überführung bauen. Die Frankenbrücke entstand und sonst änderte sich ebenfalls vieles. Noch 1989 wurde die innerdeutsche Grenze geöffnet, 1991 bekam Coburg wieder einen Bahnanschluss nach Thüringen.

Heute halten in der Stadt sogar ICE-Züge der Route Berlin – München/– Wien. Nur die Suche nach dem einstigen Posten 131 gestaltet sich knifflig; an dem Platz steht eine Auffahrt zur Brücke, was man erst mit Abstand sieht. *Text/Bilder: MHZ*

Jetzt & Gint



Coburg



DEUTSCHE REICHSBAHN 1920–2020

Spuren einer Hundertjährigen

WAS BLIEB? ■ Unter dem Eindruck des verlorenen Krieges stand die erste gesamtdeutsche Eisenbahn 1920 organisatorisch und ökonomisch vor vielen Herausforderungen. Umso bemerkenswerter ist, dass die Reichsbahn wichtige Impulse im deutschen Eisenbahnwesen setzte. Zum Teil bis in die Gegenwart

Er dürfte eine der augenscheinlichsten Hinterlassenschaften der Reichsbahn sein: der Begriff S-Bahn und das dazugehörige Signet, das weiße S auf grünem Grund. Die Reichsbahndirektion Berlin führte beides offiziell am 1. Dezember 1930 für die schon länger bestehenden „Stadt-, Ring- und Vorortbahnen“ Berlins ein. Vermutlich sollte die Abkürzung „Stadtschnellbahn“ bedeuten – Näheres dazu ist nicht bekannt, auch der Erfinder des Logos bleibt im Dunkeln. Doch hatte die Reichsbahn damit ein prägnantes Emblem für städtische Schnellbahnsysteme auf Eisenbahnbasis geschaffen. Sie übernahm es 1934 für die „Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn“ – und es fand nach 1945 in West- und Ostdeutschland in etlichen Ballungsräumen Verbreitung. Ohne die S-Bahn ist der Bahnbetrieb in vielen deutschen Großstädten heute nicht vorstellbar.

Start in schwerer Zeit

So wie hier gibt es etliche Bereiche, in denen Innovationen und Maßnahmen der Reichsbahn nach 1945 fortwirkten. Sie prägten die deutschen Bahnen auf Jahrzehnte hinaus, zum Teil haben sie heute noch Bestand. Dabei waren die Rahmenbedingungen für die erste gesamtdeutsche Bahnverwaltung alles andere als günstig.

Bei ihrer Gründung im Jahr 1920 stand die Reichsbahn vor der gewaltigen Aufgabe, aus sieben Länderbahnen, deren Fahrzeugbeständen, Personal, Betriebsabläufen ein einheitliches Ganzes zu schaffen. Parallelen gab es freilich zwischen den Bahnen, doch auch gravierende Unterschiede. Dazu kam in den 1920er-Jahren der Druck durch Inflation und Reparationsleistungen; später schränkten der Vorrang der Kriegsrüstung und die Vorgaben der nationalsozialistischen Regierung – von der sich die Reichsbahn auch bereitwillig vereinnahmen ließ – die Spielräume ein.



Ein DRG-Erbe: das S-Bahn-Logo, Symbol für schnellen Vorortverkehr (München-Fasanerie) K. Graf

Nicht zuletzt musste sich die Staatsbahn wachsender Konkurrenz insbesondere von Seiten des Straßenverkehrs erwehren.

Rationalisierung

In mancherlei Hinsicht haben diese ungünstigen Bedingungen die Innovationen der Reichsbahn gestützt – Stichwort Rationalisierungsbestrebungen. Zum Teil konnten die Mitarbeiter in den Planungsbüros auch auf Vorleistungen der Länderbahnen zurückgreifen und diese weiterentwickeln. Doch gibt es gleichermaßen Errungenschaften, die weitgehend oder ganz aus

der Reichsbahn-Zeit herrühren und von ihr auf den Weg gebracht wurden.

Einheitsdampflok und frühe Dieselloks

Eine der wesentlichen Leistungen in puncto Rationalisierung bestand darin, den aus verschiedensten Bauarten und sehr unterschiedlichen technischen Prinzipien und Entwicklungsstufen bestehenden Fahrzeugpark zu einem zukunftsfähigen Bestand zu formen. Das bedeutete Bereinigung des Vorhandenen und Entwicklung neuer eigener Fahrzeuge. Im Lokomotivbau ist das eng verknüpft mit der Arbeit des 1921 vom Reichsverkehrsministerium eingesetzten „Engeren Ausschusses für Lokomotiven zur Vereinheitlichung der Lokomotiven“. Im Ergebnis schuf er die Einheitslokomotiven, die trotz mancher technischen Nachteile leistungsfähige, mit vertretbarem Kostenaufwand zu unterhaltende Maschinen waren. Darüber hinaus gaben speziell die Schnellzuglokomotiven 01 und 03 dem Unternehmen das Gesicht, das Zeiteinheiten überdauern sollte; für ein paar Generationen war die 01 die Lokomotive schlechthin. Einheitsdampfloks waren auch im Betrieb der Nachfolgeverwaltungen noch über zwei Jahrzehnte unersetzlich.

Weiterhin bestimmte die Reichsbahn technische Richtungen, welche die weitere Entwicklung





Speziell die Schnellzuglok 01 wurde zu einem Symbol der Reichsbahn weit über das Jahr 1945 hinaus. Die im Bw Deutzerfeld aufgenommene 01 008 gehörte 1973 zu den letzten 01 der DB Bellingrodt/Slg. Schrickler

prägten. 1935 entstand als „Produkt“ des Reichsbahnzentrallamts München und der Industrie auf der Basis verbesserter Strömungsgetriebe mit der V 140 001, vormals V 16 101, eine dieselhydraulische Streckenlok mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit und 1.030 kW Leistung. Die nach dem Ende des Krieges reaktivierte Lokomotive bewährte sich so gut, dass beide deutsche Bahnverwaltungen auch nach 1945 bei ihren Entwicklungen auf die hydrodynamische Kraftübertragung setzten – im Gegensatz zu vielen anderen Bahnen, die das diesel-elektrische Prinzip bevorzugten. Die Entwicklung reicht bei der Bundesbahn von der V 80 bis zur heute noch aktiven 218; die Reichsbahn in der DDR folgte diesem Prinzip bei ihren Neubeschaffungen V 100 und V 180.

Triebwagen

Nachdem die Länderbahnen mit Dampf- und Akkumulatorentriebwagen Erfahrungen gesammelt hatten, entwickelte die Reichsbahn mehrere Typen zwei- und vierachsiger Dieseltriebwagen, sei es, um den Betrieb auf Nebenbahnen zu rationalisieren, sei es, um überregionale Verbindungen zu beschleunigen und im Vergleich mit einem lokbespannten Zug kostengünstiger zu betreiben. Auch diese Entwicklung setzten Deutsche Bundesbahn und Reichsbahn der DDR nach 1945 fort.

Nicht zuletzt führte der Sparzwang zu Reichsbahnzeiten zur Entwicklung von Kleinlokomotiven. Das Zustellen und Abholen von Güterwagen

im Einzelwagenladungsverkehr hatte sich schon bei den Länderbahnen als umständliches und kostspieliges Unterfangen erwiesen. Um die Abläufe zu beschleunigen, beschaffte die Reichsbahn spezielle Triebfahrzeuge für derartige Aufgaben. Diese Kleinlokomotiven wurden ab 17. Januar 1931 offiziell so bezeichnet und erhielten den Stammbuchstaben K als Bauartbezeichnung. Die Differenzierung der Unterarten geschah durch Klein-

■ Die Diesellok V 140 001 war der Grund dafür, dass nach 1945 die Hydraulik die Richtung bestimmte

buchstaben; so handelte es sich bei der Köf um eine Kleinlok mit Dieselmotor (Öl) und Flüssigkeitsgetriebe (f).

Die Kleinlokomotiven waren regelspurig, wurden zentral beschafft und waren für den Dienst auf Bahnhöfen und auf freier Strecke bestimmt. Man unterschied die Leistungsgruppe Lg I bis einschließlich 39 PS Motorleistung und die Lg II ab 40 PS. Eine später projektierte Lg III im Bereich von 120 bis 150 PS Motorleistung kam kriegsbedingt nicht mehr zur Ausführung.

Die Bundesbahn führte das Konzept der Köf im großen Stil weiter, mit verschiedenen neuen Bauarten und dann auch mit der Leistungsgruppe III. Die Reichsbahn der DDR beschaffte dagegen kleine zweiachsige Dieselloks, die in Leistung und



17 091 diente zu Versuchen mit elektrischer Zugbeeinflussung Ende der 1920er-Jahre Bellingrodt/Slg. PSM

Konstruktion den Kleinloks vor 1945 wenigstens ähnelten.

Konzepte und Ideen

Über die reine Fahrzeugtechnik hinaus wirkten – und wirken – verschiedene betriebliche bzw. administrative Entschlüsse der Reichsbahn nach. So baute die DRG (ab 1937: DRB) in den 1930er-Jahren mit ihren Schnelltriebwagen erstmals eine Netzstruktur für einen Fernschnellzug-Betrieb auf. Zunächst auf Berlin ausgerichtet, wurde das Angebot später durch andere Verbindungen im Reich ergänzt, 1939 aber mit Kriegsbeginn eingestellt. Die Bundesbahn griff mit ihren F-Zügen diesen

Das erfolgreiche Prinzip Kleinlok führte die DB fort. Einige Exemplare benötigt man immer noch (Foto: Köf 6638 in München Ostbahnhof) Johnny Loschert



Gedanken 1951 wieder auf und führte die Idee später im IC-Netz, in einigen Grundsätzen gar im ICE-Netz fort.

Während sich in der föderalistisch strukturierten Bundesrepublik die Netzstruktur anbot, kam in der zentralistischen DDR von 1960 an das System der nun auf Ost-Berlin ausgerichteten Schnellverbindungen zu neuen Ehren. Bedient wurden die Relationen mit Zügen des Städteschnellverkehrs bzw. ab 1976 mit dem Städteexpress. Anders als vor 1945 führten nun oftmals lokbespannte Züge.

Ein dauerhaftes Erbe der Reichsbahn stellen schließlich die Nummernschemata für Lokomotiven, speziell für Elloks, dar. Der Bestand von 1920 umfasste 20.000 Lokomotiven, die nach acht verschiedenen Systemen bezeichnet und nummeriert waren. Dafür schuf Reichsbahn-Oberinspektor Schulze bis 1925 ein Schema aus Stamm- und Ordnungsnummern, in das sich alle künftig neu beschafften Dampf- und Elloks einfügen ließen. Später folgte noch ein System für Diesellokomotiven sowie Diesel- und Elektrotriebwagen. Die Bezeichnungspläne der Reichsbahn hatten bis 1967 (in der Bundesrepublik) bzw. 1970 (in der DDR) Bestand, die danach eingeführten computerbasierten Nummernschemata bauten zumindest in ihren Grundzügen darauf auf: Gibt es doch auch bei ihnen die Baureihen- und die Fahrzeugnummer.

Diese Tradition trug dazu bei, dass nach der deutschen Wiedervereinigung die Fahrzeuge der DR weitgehend problemlos in das Nummernsystem der DB integriert werden konnten. Bei der Bezeichnung der Ellokbaureihen orientiert man sich übrigens immer noch an der Reichsbahn-Tradition: Niedrige Stammnummern gehören den schnellen Lokomotiven, 40er-Nummern stehen eher für Maschinen des gemischten Betriebs und ab 50 aufwärts handelt es sich um Elektrolokomotiven des Güterverkehrs.

Fortschritte bei der Infrastruktur

Mögen diese Innovationen direkt auffallen, so stehen andere „Vermächtnisse“ der Reichsbahn etwas im Hintergrund – ohne weniger bedeutsam zu sein. So wurden nach 1920 Fortschritte auf dem Gebiet des Sicherungswesens erzielt, die noch heute Sicherheit im Bahnbetrieb gewährleisten. Seit Beginn des Eisenbahnzeitalters war zum Beispiel das Überfahren Halt zeigender Signale durch das Lokpersonal eine gravierende Gefahrenquelle. Schon vor dem Ersten Weltkrieg hatten die deutschen Bahnverwaltungen nach Lösungen gesucht, konnten jedoch nach damaligem technischen Entwicklungsstand nur mechanische Einrichtungen installieren.

Ab 1925 unternahm die Reichsbahn Versuche zur Zugsicherung, wobei sie auch Fortschritte der Elektrotechnik nutzte. Sie experimentierte mit verschiedenen Verfahren, von denen sich die Induktive Zugsicherung (Indusi) durchsetzte. Bei ihr wer-



Im Jahr 2003 fährt eine 155 bei Ebensfeld unter einer von der Reichsbahn errichteten Fahrleitung. Diese Version mit den markanten Auslegern war typisch für das elektrische Netz Süddeutschlands Peter Schricker

den Fahrzeuge, die ein Halt zeigendes Signal überfahren, durch magnetische Auslösung zwangsweise gebremst.

Die erste Serienbauart entstand 1934 (Indusi 134); ein Jahr später besaßen bereits 4.500 Kilometer Strecke, 147 Lokomotiven und 18 Schnelltriebwagen diese Ausrüstung. Die Bundesbahn über-

men unterschiedlicher Elektrofirmen verwendet. Ähnlich wie bei Lokomotiven und Lokbezeichnungen strebte die Reichsbahn hier eine Vereinheitlichung an, die sie in Form einheitlicher Regelwerke realisierte.

Regeln für die Fahrleitung

Zum 1. März 1926 gab sie Vorschriften über die Ausführung und die Festigkeitsberechnungen der Fahrleitungen für Wechselstromfernbahnen heraus. Die Bestimmungen legten beispielsweise fest, dass das Tragseil aus Bronze zu bestehen und im Querschnitt 50 Millimeter im Quadrat aufzuweisen habe, während der beweglich nachzuspannen-

■ Die „Indusi“ ist ein Kind der noch jungen Reichsbahn, 1934 ging die erste Bauart in Serie

nahm die Technik und entwickelte sie weiter, die Reichsbahn der DDR zog ab 1960 nach. Abgesehen von den Schnellfahrstrecken mit eigenen Systemen sind die Indusi-Magneten an Fahrzeugen und an Strecken heute allgegenwärtig.

Ebenfalls aus der Zeit der Reichsbahn stammen Erkenntnisse bzw. Vorgaben zur Konstruktion von Oberleitungsanlagen. Als Herausforderung gilt seit den Anfangsjahren des elektrischen Betriebs auf Vollbahnen eine stabile Installation des auf Wind und Temperaturschwankungen sensibel reagierenden Fahrdrachts. Diese muss sicherstellen, dass der Stromabnehmer auch bei höheren Geschwindigkeiten den Kontakt zur stromführenden Leitung beibehält und eine kontinuierliche Energieübertragung gewährleistet ist. Beim Beginn der Elektrifizierung von Bahnstrecken wurde eine Vielzahl von mehr oder minder tauglichen Systeme-

Innovative Schlichtheit: Als Notmaßnahme für den Krieg gebaut, diente die 52er später jahrelang in vielen Ländern dem zivilen Verkehr Hubert/Sig. Schricker





20. September 1987: Ty 2 479 in Pakoslawice (früher Bösdorf). 1944 war sie als 52 5298 an die Reichsbahn geliefert worden und tat ab 1946 für die PKP Dienst. 1991 wurde sie in Nysa (Neiße) ausgemustert R. Heym

de Rillenfahrdrabt bei einem Querschnitt von 100 Millimetern im Quadrat aus Kupfer bestehen soll.

Eine umfassende Vereinheitlichung mit für das gesamte Reich gültigen Einheitszeichnungen versuchte die Fahrleitungsvorschrift von 1930 – wobei, dem Fortschritt folgend, bald weitere Vorschriften aufgelegt wurden. Eine einheitliche Bauform hat die Reichsbahn jedoch trotz aller Regelungen nicht verwirklicht. Vielmehr behielten die drei elektrischen Netze Eigenheiten, wie unterschiedliche Konstruktionen der Ausleger oder der Isolatoren.

Bundesbahn und die Reichsbahn in der DDR setzten das Prinzip von Regelfahrleitungen fort, die sie den wachsenden technischen Anforderungen anpassten. Sie übernahmen dabei zugleich Bauvorgaben aus den Regelwerken der Vorkriegs-Reichsbahn wie die Materialbeschaffenheit und die Befestigung des Fahrdrabts generell auf Zug sowie die Nachspannweite von 1.500 Metern. Auch alle anderen von der Reichsbahn verfassten oder fortgeschriebenen Dienstvorschriften erlebten zeitgemäße Anpassungen, soweit man sie benötigte.

Die Kriegslok hilft beim Aufbau

Selbst jenseits der deutschen Grenzen hinterließ die DRB ihr Erbe. Beispielhaft dafür mag die Kriegslok der Baureihe 52 stehen. Die vereinfachte, anspruchslose Dampflokomotive sollte der Reichsbahn ab

1942 dazu dienen, die Transporte für den Eroberungskrieg in Osteuropa sicherzustellen – sie kam außerdem bei Deportationen und anderen Verbrechen des NS-Regimes zum Einsatz. Mit dem Rückzug von Wehrmacht und Reichsbahn blieben zahllose 52er zwischen Minsk und der Atlantikküste zurück, wo sie nach 1945 teilweise über 40 Jahre lang im zivilen Verkehr wertvolle Dienste leisteten. Ein Vermächtnis und sozusagen eine freundliche „Umdeutung“ des Verkehrszwecks, hatten doch die Verantwortlichen bei der Reichsbahn mit den Maschinen ganz anderes im Sinn gehabt.

Überblick über das Erbe

Die Liste nachwirkender Reichsbahn-Innovationen ließe sich noch erheblich verlängern, schon allein, weil sie viele weitere Fachgebiete einbezieht. Von Dauer sind etwa die Ausrüstung der Güterwagen mit der Druckluftbremse und die Einführung von Lichtsignalen sowie des Signalbegriffs „Langsamfahrt erwarten“ (Vr 2) am Vorsignal im Jahr 1935.

Die Mehrzahl hat freilich der technische, wirtschaftliche und organisatorische Wandel längst überholt, beispielsweise die Entwicklung des Culemeyer-Straßentransports. Und die meisten Kleinlokomotiven sind der massiven Reduzierung des Einzelwagenverkehrs durch die DB AG zum Opfer gefallen, einige wenige allerdings sind noch als Werkloks geschätzt.

Peter Schrickler/GM

Regionale Eisenbahnstrecken entdecken



TWINDEXX VARIO

Doppelstöckig und flexibel

TRIEB- UND WAGENZÜGE ■ Mit den TWINDEXX-Vario-Triebzügen gelang dem Hersteller eine clevere Kombination der Vorteile von Einzelwagen mit jenen von Triebzügen. Die DB setzt die Doppelstockwagen aber auch in Kombination mit Elloks ein – das allerdings mit teilweise wechselhaftem Erfolg





Ein Vorteil der angetriebenen TWINDEXX-Endwagen sind die variablen Zuglängen. Sechsteilige Kombinationen von DB Regio sind zwischen Nürnberg und München im Einsatz. Am 1. Juni 2019 legt 445 071 in Solnhofen im Altmühltal zwischen Eichstätt und Treuchtlingen einen Halt ein
Fotos, sofern nicht anders angegeben: Dr. Jürgen Hörstel

Für starke Verkehrsströme setzen viele Bahngesellschaften Doppelstockwagen in lokbespannten Zügen ein. Konzeptideen mit motorisierten Endwagen gab es zwar schon in den 1990er-Jahren, aber erst neue platzsparende Lösungen bei der Drehstromantriebstechnik brachten den Durchbruch, wie beim TWINDEXX Vario von Bombardier.

Ein Blick in die Doppelstock-Geschichte

Zu den Klassikern der Doppelstockwagen aus früheren Epochen zählen diejenigen der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), die ab 1936 zwischen Hamburg und Travemünde fuhren. Die Deutsche Bundesbahn beschaffte nach dem Zweiten Weltkrieg nur wenige Doppelstockwagen, ganz im Gegensatz zur DDR, wo der VEB Waggonbau Görlitz ab 1949 zahlreiche doppelstöckige Wagen für die Deutsche Reichsbahn und auch für osteuropäische Nachbarländer baute.

Um auf überlasteten Verbindungen die Platzkapazitäten zu erhöhen, kamen in den 1980er-Jahren auch bei der DB wieder Überlegungen für Doppelstockwagen auf. Das Görlitzer Waggonwerk – inzwischen ein Unternehmen der Deutschen Waggonbau AG (DWA) – begann nach der Wende, auch für die Deutsche Bundesbahn bzw. nach der Bahnreform für die DB AG größere Stückzahlen von Doppelstockwagen zu bauen.

Die Frage, ob Triebwagen oder lokbespannte Züge wirtschaftlicher sind, ist bei den Bahnen schon lange und mit immer wieder wechselnden Tendenzen Gegenstand der Diskussionen. Obwohl es Triebwagen auch bei der Deutschen Bundesbahn in den 1950er-Jahren gegeben hatte, war der klassische lokbespannte Zug bis in die 1980er-Jahre vorherrschend. Auch zu jenen Zeiten gab es bereits Flügelzugkonzepte mit Triebwagen, bei denen mehrere Fahrzeuge nach gemeinsamer Fahrt auf verschiedene Zugläufe aufgeteilt wurden. Ein Beispiel waren die Dieseltriebwagen der Reihen

612/613 („Eierköpfe“) in ihren letzten Jahren im Eilzugverkehr zwischen Hamburg, Flensburg und Kiel, wobei die Garnituren im Bahnhof Neumünster geteilt bzw. vereinigt wurden. Dieses Konzept lebte dort erst mit dem TWINDEXX Vario Ende 2017 übrigens wieder auf.

Die Einführung der ICE-1-Triebzüge mit Triebköpfen und Mittelwagen verdrängte im DB-Fernverkehr viele klassische lokbespannte Intercity-Züge. Das Antriebskonzept mit Triebköpfen blieb beim ICE 2 noch ähnlich, während es bei den folgenden Generationen (ICE 3, ICE-T und ICE 4) mit über den Zug verteilten Antrieben in Richtung Triebzug tendierte. Im Regional- und Nahverkehr gab es schon länger Wendezüge, die betrieblich auch als feste Einheiten wie Triebwagen behandelt werden konnten. Nur das schnelle, aufkommensabhängige Stärken oder Schwächen der Garnituren war mangels automatischer Kupplungen nicht so einfach möglich.

Triebzug oder Wagengarnitur?

Durch die nach der Regionalisierung aufkommenen Verkehrsausschreibungen von Streckennetzen kam es immer mehr zur Ablösung der älteren lokbespannten Züge durch neue Triebwagen. Die zunehmende Dominanz der Triebwagen im Personenverkehr verdankt sich dabei auch der Aufteilung der DB in verschiedene Teilgesellschaften für die jeweiligen Verkehrsarten, sodass der früher übliche verkehrsartübergreifende und flexible Einsatz von Lokomotiven im Reisezug- und Güterverkehr zur Ausnahme wurde.

Bei Triebwagen lässt sich die angebotene Sitzplatzkapazität je nach Fahrzeugtyp meist nur durch neue Zugbildung in größeren, festen Stufen ändern, während dies bei lokbespannten Wagengarnituren in etwas feineren Stufen möglich, dafür aber mit höherem Rangieraufwand verbunden ist. Beide Varianten haben somit ihre betrieblichen Vor- und Nachteile.

Doppelstockhälfte der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) im LHB-Museum bei Alstom in Salzgitter



DR-Klassiker: DBvq im Eisenbahnmuseum Weimar beim Thüringer Eisenbahnverein TEV



Wie man „motorisierte Einzelwagen“ zwischen lokbespannten Zügen einerseits und Triebwagen oder Triebköpfe wie beim ICE andererseits begrifflich einordnen könnte, wurde immer wieder diskutiert. Dies führt dann zu Begriffen wie „motorisierte Steuerwagen“ für Fahrzeuge, die auch als Triebwagen oder Triebkopf bezeichnet werden könnten. Vielleicht trifft es der „angetriebene Endwagen“ besser?

■ Die rasante Entwicklung bei den Doppelstockfahrzeugen begann in der ersten Hälfte der 1990er-Jahre

Jedenfalls sind derartige Fahrzeuge nun auch Bestandteil des Konzepts TWINDEXX Vario von Bombardier, womit sich die Vorteile von lokbespannten Zügen und Triebwagen verbinden sollen. Ähnliche Ideen hatte die Waggonbau Görlitz GmbH als Unternehmen der Deutschen Waggonbau AG bereits in den 1990er-Jahren entwickelt (siehe Kasten).

Die neue Generation TWINDEXX Vario

Die DWA-Ideen und die daraus entwickelten Konzepte scheinen aus heutiger Sicht vielleicht etwas zu früh umgesetzt worden zu sein. Dank einer rasanten Entwicklung gab es gut zwei Jahrzehnte später platzsparendere, effizientere und damit wirtschaftlichere Lösungen für die Drehstromantriebstechnik. Einige Grundprinzipien aus den 1990er-Jahren sind indessen im TWINDEXX-Vario-Konzept von Bombardier erkennbar.

Nach zahlreichen im inzwischen zu Bombardier gehörenden Görlitzer Werk gebauten Doppel-

stockwagen wurde 2008 unter dem Namen „Dosto 2010“ eine neue Generation eingeführt. Anfang 2009 schlossen Bombardier und DB AG einen 1,5-Milliarden-Euro-Rahmenvertrag für bis zu 800 Doppelstockwagen in verschiedenen Varianten ab. Beim ersten Abruf im Januar 2011 wurde die Bezeichnung TWINDEXX eingeführt und zur Unterscheidung zu den TWINDEXX-Doppelstockwagen für die SBB seit Dezember 2011 als TWINDEXX Vario bezeichnet. Die Bezeichnung soll auf das flexible Konzept der neuen Generation hinweisen, variabel in der Zuglänge, mit verschiedenen Einstiegshöhen, lieferbar als Triebwagen oder Wendezug und als Regional- oder Fernverkehrsvariante.

Es handelte sich um eine Neukonstruktion auf Basis der bewährten Doppelstockwagen, ergänzt mit neuartigen Varianten wie zum Beispiel „angetriebenen Endwagen“ oder automatischen Kupplungen, durch die Flügelzugkonzepte wie mit herkömmlichen Triebwagen möglich wurden. Die antriebslosen Mittel- und Steuerwagen laufen auf Drehgestellen vom Typ Görlitz IX, die motorisierten Endwagen erhalten Triebdrehgestelle vom Typ FlexCompact.

Die Höchstgeschwindigkeit liegt standardmäßig bei 160 km/h, kann aber optional auf 189 km/h gesteigert werden. Diese ungerade Grenze resultiert aus den „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems Fahrzeug des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems“ (TSI) und den deutlich strengeren EU-Zulassungsbestimmungen ab 190 km/h.

Die schnellere Variante, ein Fernverkehrstriebwagen für 200 km/h, wird als TWINDEXX Express bezeichnet.

Die ersten TWINDEXX-Wagen in Schleswig-Holstein – im damals neuen, grau-grünen NAH.SH-Design – wurden noch in lokbespannte Züge eingereiht (Rendsburg, 1. Juni 2016)





Die TWINDEXX des „Main-Spessart-Netzes“ kommen an Wochenenden auch auf der Werntalbahn zwischen Gemünden und Schweinfurt zum Einsatz, hier mit 445 050 am 21. April 2018 bei Reuchelheim



Im Obergeschoß der 2. Klasse eines TWINDEXX-Triebzuges der Baureihe 446

Eine wesentliche Neuerung dieser Wagen ist der sogenannte Wired Train Bus (WTB) als zentrale Steuerungs- und Diagnoseeinheit der zahlreichen rechnergesteuerten Komponenten im Zug, darunter Klimaanlage, Heizung, seitenselektive Türsteuerung und Informationsdisplays.

Die ersten 18 TWINDEXX-Mittelwagen der DB wurden für das „RE-Kreuz Bremen“ mit den Linien Norddeich – Bremen – Hannover und Bremerhaven – Bremen – Osnabrück geliefert. Dort ergänzten sie die bereits vorhandenen 90 Doppelstockwagen, wodurch zur Abdeckung des gestiegenen Verkehrsaufkommens die Züge auf bis zu sieben Wagen verlängert werden konnten. Im Untergeschoß können diese je nach Bedarf teilweise oder

komplett in Fahrradwagen umgerüstet werden. Ebenso zur Bauart TWINDEXX Vario gehören die seit Ende 2015 auf den Linien Norddeich – Leipzig und Köln – Dresden im Einsatz befindlichen 27 IC2-Doppelstockzüge mit je fünf Wagen und Loks der Baureihe 146.5.

Neben diesen sowie weiteren 17 Zügen mit Loks der Reihe 147.5, die für die IC-Linien Stuttgart – Zürich und Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg vorgesehen waren, erfolgte im März 2017 eine Bestellung weiterer 25 IC2 für den Fernverkehr. Wegen

■ **Der TWINDEXX verknüpft die Vorteile von Triebwagen und lokbespannten Wagenzügen**

technischer Probleme stoppte die DB allerdings Anfang 2020 die Abnahme weiterer Züge. Inzwischen scheinen sich die Planungen verändert zu haben, denn nach Lokführer-Schulungen im Sommer 2020 im Raum Hannover sollen die mit 147.5 bespannten IC2 voraussichtlich ab Dezember 2020 auch auf der IC-Linie Norddeich – Leipzig zum Einsatz kommen, wodurch die freiwerdenden Garnituren mit 146.5 auf die Linie Köln – Norddeich wechseln können.

Neben den Wagen für die Netze in Deutschland werden TWINDEXX-Vario-Mittelwagen auch ins Ausland geliefert, wie zum Beispiel nach Israel. Die Israel Railways hatten schon seit 1999 Doppelstockwagen von Bombardier erhalten und erweitern die Flotte aktuell auf fast 590 Stück. Dazu passende Elloks liefert ebenfalls Bombardier als

TWINDEXX-VORLÄUFER: DOPPELSTOCK-ELEKTRO-TRIEBZUG „MERIDIAN“

Der „erste“ 445, der Prototyp „Meridian“ von 1998, hier bereits abgestellt im Jahre 2005 bei Bombardier in Hennigsdorf



Erstmals 1994 präsentierte die Deutsche Waggonbau AG (DWA) ihr Konzept für einen flexibel zusammenstellbaren Doppelstock-Elektro-Triebzug (DET), der aus einem Triebwagen mit 1.600 kW Antriebsleistung, einem oder mehreren Mittelwagen (mit oder ohne Antrieb) sowie einem Steuerwagen bestehen sollte. Vorgesehen waren zwei- bis fünfteilige Einheiten, vom „DET 101“ mit einem Trieb- und einem Steuerwagen über den „DET 201“, der mit einem mit 800 kW angetriebenen Mittelwagen ergänzt wurde, bis hin zum vierteiligen „DET 320“ und dem fünfteiligen „DET 420“, bestehend aus zwei Trieb-, einem angetriebenen sowie zwei nicht angetriebenen Mittelwagen mit Sitzplatzanzahlen von 372 bis 1.104.

Die Antriebsleistung sollte für alle Varianten eine Beschleunigung von $1,0 \text{ m/s}^2$ sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ermöglichen.

Das Land Sachsen eng involviert

1996 bildete sich die „Arbeitsgemeinschaft Doppelstock-E-Triebzug“ aus DWA Görlitz (1998 durch Bombardier übernommen), Siemens und Adtranz, um mit Eigenmitteln und finanzieller Unterstützung der DB AG sowie des Landes Sachsen einen dreiteiligen Doppelstock-Triebwagenzug als Prototypen zu bauen. DWA war dabei für den mechanischen, Siemens und Adtranz waren für den elektrischen Teil verantwortlich. Das Land Sachsen hatte



Prospekt der Waggonbau Görlitz GmbH für das Doppelstock-ET-Konzept der 1990er-Jahre

Slg. JHÖ

bereits konkrete Vorstellungen für Einsätze in den S-Bahn-Netzen Dresden und Leipzig/Halle. Das damalige Modulkonzept ähnelte dem von 1994 mit motorisierten Endwagen (1.600 kW), zusätzlichen angetriebenen Mittelwagen mit halber Leistung (800 kW) sowie antriebslosen Mittel- und Steuerwagen.

Erstmals auf der Berliner Messe Innotrans 1998 wurde der Prototyp mit den Endwagen 445 001/501 und dem antriebslosen Mittelwagen 845 001 unter dem Namen „Meridian“ gezeigt. Abgeleitet von den bekannten Doppelstockwagen der DWA Görlitz war dieser in Aluminium- statt Stahlbauweise hergestellt worden, rund 82 Meter lang und 179 Tonnen schwer.

Auch eine Dieselselversion geplant

Bei 3.600 kW Antriebsleistung in den beiden Endwagen sollten eine Beschleunigung von bis zu $1,0 \text{ m/s}^2$ sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreicht werden. Auch die

Kombination mit den herkömmlichen Doppelstock-Mittel- und Steuerwagen mit Mittelpufferkupplung sah das Konzept vor, dabei flexibel zwei-, drei- oder vierteilige Varianten sowie auch eine dreiteilige diesel-elektrische Version und eine so genannte Doppelstock-Lok mit 4.500 kW und 300 kN Anfahrzugkraft in Drehstromantriebstechnik. Wegen der höheren Leistung musste hier jedoch das Untergeschoss vollständig mit technischen Einbauten belegt werden, sodass die je nach Ausstattung 56 bis 64 Sitzplätze nur im Oberdeck eines Endwagens angeboten werden konnten.

Technik zu sperrig

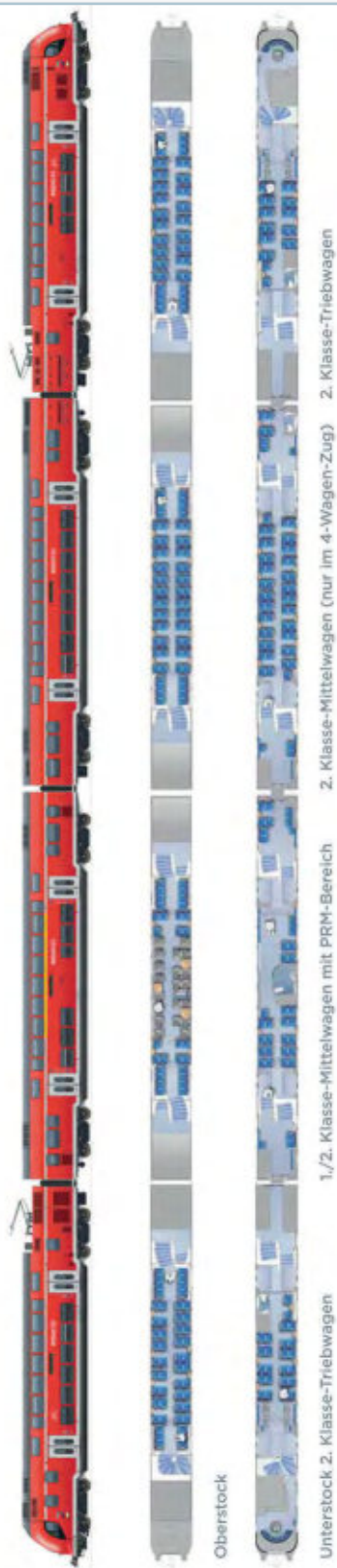
Allerdings wurde schon auf der Innotrans 1998 erkennbar, dass durch die voluminösen Komponenten aus dem Lokomotivbau in den Endwagen des 445 nicht mehr viele Sitzplätze möglich waren. Die Türen waren folgerichtig schon auf nur eine (zwar breite) Türspur geschrumpft, was wiederum die Eignung dieses Zuges für einen S-Bahn-Betrieb reduzierte.

Auch wenn mit diesem Prototypen noch Testfahrten rund um Dresden und Leipzig stattfanden, kam der Zug trotz erteilter EBA-Zulassung bei der DB nicht mehr in den Plandienst, wurde 2003 an den Hersteller zurückgegeben, im Bombardier-Werk Hennigsdorf bei Berlin abgestellt und drei Jahre später verschrottet.



Bombardier

Zeichnung und Raumaufteilung eines vierteiligen TWINDEXX für das Netz „Main-Neckar-Ried“



HAUPTDATEN 4-/6-WAGEN-ZUG

Konfiguration	4-Wagen-Zug	6-Wagen-Zug
Länge (mm)	105.550	159.150
Antriebsleistung (MW)	4,6	4,6
Anfahrzugkraft (kN)	362	362
Sitzplätze	425	695
1. Klasse	25	25
2. Klasse	400	670
Fahrradplätze	48	80
Rollstuhlplätze	2	2
Türen	16	24
Standard-WC	3	5
Universal-WC	1	1

Anmerkung: Alle Daten gelten für die Züge der Netze „Main-Spessart“ und „Ringzug West“. Quelle: Bombardier

Version der TRAXX 3. Daneben wird der Markenname TWINDEXX auch für die Doppelstocktriebzüge TWINDEXX Swiss Express verwendet, die die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 2010 in drei Varianten als IR oder IC bestellt hatten.

Die DB-Regio-Einsatzgebiete

Neben den Einzelwagen und den IC2 steht die Bezeichnung TWINDEXX Vario aber vor allem für die neuen angetriebenen Endwagen, mit denen

■ Israel hat seit 1999 insgesamt 590 Doppelstockwagen erhalten und ist damit Exportpartner Nr. 1

sich triebwagenartige Züge mit ein oder zwei End- und mehreren antriebslosen Mittelwagen zusammenstellen lassen. DB Regio erhielt in den letzten Jahren Fahrzeuge für die RE-Linie Hamburg – Neumünster – Flensburg/– Kiel (NAH.SH) und die RE-Netze „Nord-Süd“ (Rostock – Berlin – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg), „Main-Spessart-Netz“ (Frankfurt – Würzburg – Bamberg), „Ringzug West“ (Nürnberg – Augsburg/– München) sowie das „Main-Neckar-Ried-Netz“ (Frankfurt – Mannheim).

Während die neuen Mittelwagen schon frühzeitig in den Einsatz gingen, wurden die ersten motorisierten Endwagen erst nach einer längeren Test- und Zulassungsphase im Sommer 2017 zu Schulungszwecken an DB Regio ausgeliefert. Mitte September 2017 erfolgte die offizielle Zulassung zunächst nur für Einfachtraktion in den Netzen „Nord-Süd“, „RE Hamburg – Flensburg/Kiel“, „Main-Spessart“ und „Ringzug West“. Im September 2017 begannen Schulungsfahrten in Schleswig-Holstein, kurz danach auch im Großraum Rostock.

Zulassungen für die Mehrfachtraktion und für die Triebwagen des „Main-Neckar-Ried-Netzes“ folgten Ende 2017, sodass der planmäßige



Die TWINDEXX in Schleswig-Holstein und Hamburg tragen das Design des Aufgabenträgers NAH.SH, werden aber von DB Regio betrieben. 445 042 ist am 24. Mai 2018 bei Hamburg Dammtor unterwegs

Einsatz in den oben genannten Netzen ab Fahrplanwechsel im Dezember 2017 bzw. schrittweise im Laufe des Jahres 2018 beginnen konnte.

Stärken, schwächen, trennen

Fünf vierteilige Doppelstock-Triebzüge erhielt DB Regio Nordost für die RE-Linie Rostock – Berlin – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg zur Ergänzung lokbespannter Züge. Der während der Sommersaison erhöhte Sitz- und Fahrradstellplatzbedarf soll

jeweils durch Einstellen eines fünften Mittelwagens abgedeckt werden – ein gutes Beispiel für die Kombination der betrieblichen Möglichkeiten von Triebwagen und die Vorteile eines flexiblen Einzelwagenkonzepts.

Ebenfalls Ende 2017 begannen die ersten von 16 vierteiligen Einheiten den 160 km/h schnellen Regionalexpress-Verkehr in Schleswig-Holstein zwischen Hamburg, Neumünster und Flensburg/Kiel. Die dort eingesetzten Einheiten bestehen aus

TECHNISCHE HAUPTDATEN DER EINZELWAGEN			
	Trieb-/Endwagen	Mittelwagen	Mittelwagen
Wagenklasse	2.	1./2.	2.
Länge (mm)	25.975	26.800	26.800
Breite (mm)	2.784	2.784	2.784
Höhe (mm)	4.631	4.631	4.631
Drehgestell	FLEXX Compact Heavy FCH	FLEXX Load Görlitz IX Do	FLEXX Load Görlitz IX Do
Achsfolge	Bo'Bo'	2'2'	2'2'
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	160	160	160
Antriebsleistung (MW)	2,3		
Anfahrzugkraft (kN)	181		
Sitzplätze	91	108	135
davon Klappsitze	23	29	31
Fahrradplätze	16	–	16
Rollstuhlplätze	–	2	–
Lichte Weite Türen (mm)	1.300	1.300	1.300
Standard-WC	1	–	1
Universal-WC	–	1	–
Anmerkung: Diese Daten gelten für die Züge der Netze "Main-Spessart" und "Ringzug West". Quelle: Bombardier			



Die Schweizerischen Bundesbahnen setzen den TWINDEXX Swiss Express ein. Im September 2016 steht der erste fertiggestellte Triebzug zur Inbetriebnahme bei Bombardier in Hennigsdorf bereit



Auch Israel Railways erhält TWINDEXX-Wagen, allerdings für lokbespannte Züge. Vor der Verladung auf das Schiff sind am 9. April 2018 zwei Wagen im Bereich des Hafens der Hansestadt Bremen abgestellt



Auch der IC2 basiert auf dem TWINDEXX: Im Juli 2020 unternimmt 147 573 eine Schulungsfahrt mit einer IC2-Garnitur und ist dabei bei Völksen zwischen Hameln und Hannover unterwegs

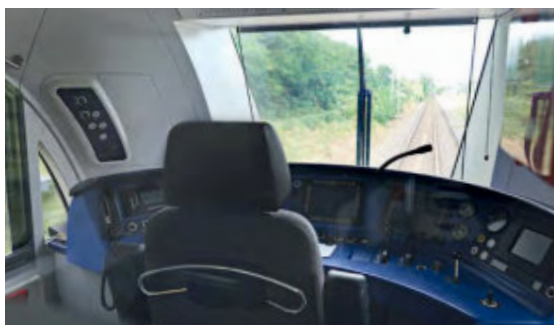
zwei Mittelwagen und zwei mit je 2,3 Megawatt angetriebenen Endwagen der Baureihe 445. Mit der Scharfenberg-Mittelpufferkupplung wird ein Flügelzugkonzept ermöglicht, bei dem in Neumünster die Doppelheiten aus Hamburg für die Weiterfahrt nach Kiel bzw. Flensburg getrennt und in der Gegenrichtung wieder vereinigt werden.

Abweichend vom verkehrsroten DB-Design tragen die Triebwagen aber das NAH.SH-Design in Hellgrün-Dunkelgrau, das allerdings bei Lieferung auch schon wieder veraltet war, nachdem der Aufgabenträger NAH.SH und das Land Schleswig-Holstein ein neues Design in Türkis/Dunkelblau mit dem Slogan „Schleswig-Holstein. Der echte Norden“ entwickelt hatten. Dieses findet sich zum Beispiel auf den TRAXX-Dieselloks der Baureihe 245.2 für die Marschbahn Hamburg – Westerland.

Die schon zuvor im „Main-Spessart-Netz“ zwischen Frankfurt, Würzburg und Bamberg verkehrenden Doppelstockzüge mit den Baureihen 111 und 146 wurden bis etwa Mitte 2018 durch zwölf vierteilige Einheiten abgelöst, die aus 24 neuen angetriebenen Endwagen und den bereits im Einsatz befindlichen Mittelwagen zusammengestellt worden waren. Dabei sind im Umlauf aufkommensabhängig auch Doppelheiten vorgesehen.

Die Flotte für den „Ringzug West“ Nürnberg – Augsburg/– München besteht neben drei vierteiligen aus 15 sechsteiligen TWINDEXX-Vario-Doppelstock-Garnituren.

Das im „Main-Neckar-Ried“-Netz mit den Laufwegen Frankfurt (Main) – Biblis – Mannheim und Frankfurt – Darmstadt – Mannheim/– Heidelberg



Blick in den TWINDEXX-Führerstand im Steuerwagen eines IC2-Zuges (Foto bei Magdeburg)

F. Dürr

vorgesehene Flügelzugkonzept in Neu-Edingen-Friedrichsfeld konnte nach entsprechender Anpassung der Signalanlagen durch DB Netz umgesetzt werden. Wichtigster Unterschied zu den anderen Netzen: Die 24 Einheiten, davon sieben Drei- und

■ Die Variationsmöglichkeiten sind in der Tat groß und machen dem Produktnamen alle Ehre

17 Vierteiler, sind für Bahnsteighöhen von 76 Zentimeter vorgesehen und werden daher zur Unterscheidung von der Baureihe 445 als Baureihe 446 bezeichnet. Seit Dezember 2017 kamen die ersten Garnituren nach und nach auf der RB 68 Frankfurt (Main) – Heidelberg – Wiesloch-Walldorf zum Einsatz.

Dr. Jürgen Hörstel



In klassischer „Fotografierpose“ steht die 99 4633 im März 1978 im Endbahnhof Göhren. Der Stettiner Vulcan hatte die Lok 1925 als Heißdampf-type Mh mit der Bahnnummer 53 geliefert

RÜGEN IM WINTER 1978

Gelassenheit

SCHNEE AN DER SEE ■ Man braucht eine Weile, um die Insel zu erreichen. 1978 und mit dem Zug galt das erst recht! Georg Fladt-Stähle erzählt ...

Rügen ist immer eine Reise wert. Die Ostsee, Wind und Wetter, die Insulaner mit ihren Eigenheiten – und dazu ein Leckerbissen für Eisenbahn-Enthusiasten: der „Rasende Roland“. Wer ist eigentlich auf die Idee gekommen, Kleinbahnen derartige Spottnamen zu geben?

Der Weg von Thüringen, wo ich, eigentlich aus Stuttgart stammend, bei einer Familie zu Gast war, nach Norden war ein Erlebnis. Mit der 03 von Gera nach Leipzig, von dort mit der 03 nach Berlin, und dann im Nachtzug nach Stralsund, mit der 01.5.

In Putbus erwacht der Morgen, es riecht nach Schnee und Dampf, und die wackere 99 4633 ist schon zum Leben erwacht. Es soll aber noch ein Weilchen dauern bis zur Abfahrt. Das Zugpersonal geht indes einem besonderen Dienstgeschäft nach: Aus Körben versorgen sie die Wagen mit Briketts und heizen die Kanonenöfen in den Comparte-



Ausgesprochen formschön ist auch die Frontpartie der D-Kuppler 99 4631–4633

ments ein. Es ist Anfang März, vom Frühjahr keine Spur. Aber der Zug ist gut besetzt, und die Leute haben einiges Gepäck. Die Schmalspurbahn ist, wie viele andere großen und kleinen Strecken in der DDR, keine Attraktion, sondern Alltag – die Fahrgäste sind auf dem Weg in die Ferien, zu einem der heiß begehrten Plätze in einem FDGB-Heim, auch im Winter.

Viel Zeit für Pflege

Reisen bildet. Die Fahrt durch den Winter auf der Insel lehrt Ruhe und Gelassenheit. Das ist auch im Endbahnhof Göhren zu spüren. Lokführer und Heizer kümmern sich liebevoll um ihr Maschinchen – kaum zu glauben, aber es ist eine „richtige“ Lokomotive. Und sie hat Geschichte: 1913/14 beschaffte die Provinzialverwaltung Pommern für sechs Schmalspurstrecken acht Vierkupppler bei Vulcan in Stettin, davon zwei für die Rügenschke Kleinbahn, und weil sie sich bewährten, wurden 1925 zwei nachbestellt, davon eine für Rügen. Nach 1945 blieben nur die Rügener Loks auf dem Gebiet der späteren DDR, ab 1949 bezeichnet als 99 4631–4633. 4632 und 4633 bekamen 1992 im Raw Görlitz neue Kessel und Zylinder.

Zeit für einen kurzen Spaziergang. Und wieder eine Überraschung: Warum sollten die Häuser an der Ostsee nicht auch mit Reet gedeckt sein, wie im Westen, an der Nordsee? Und die Leute schnacken Platt, na klar.

Zeit für den Rückweg. Aber mit dem Bus. Der ist ein Schmuckstück, ein sehr gepflegtes Exemplar des IFA H6 (wenn die Erinnerung nicht trügt), mit der Einstiegstür hinter der Vorderachse und dem charakteristischen „Latz“ am Kühler. Es handelt sich um Schienenersatzverkehr. Der Grund ist bald ausgemacht: Bei Garftitz wechselt die Bahnmeisterei Schwellen aus. Transportmittel ist ein veritabler Bauzug, mit Diesellok und diversen Wagen. Mögen Lokhistoriker die Details klären: Die Maschine heißt 100 901 ...

Die Reisegesellschaft nutzt die Gelegenheit und verlässt den Bus an geeigneter Stelle, um den nächsten Zug zu erwischen. Mittlerweile schneit es nach Kräften, aber das ist ein kleiner Höhepunkt: Der „Rasende Roland“ im tief verschneiten Wald beim Haltepunkt Jagdschloss. Fast ein Kalendermotiv, und akustisch ein Genuss. Im Zug nach Putbus macht sich eine gewisse Müdigkeit bemerkbar, und zurück in Stralsund braucht es mehrere Gläser Grog, um die Kälte wieder zu vertreiben. Dabei lässt sich gut den Bildern im Kopf nachhängen, und der Alltag in der DDR, der hier zu erleben war, bietet Stoff für lange Diskussionen.

Schön, dass der „Rasende Roland“ immer noch lebendig ist. Vor allem ist diese liebenswerte Schmalspurbahn heute ohne Formalitäten bei den „Organen“ zu erreichen. Rügen war aber schon damals eine Reise wert, auch wenn sie nur einen Tag dauerte.

Georg Fladt-Stähle



Gleisbauarbeiten in Garftitz, im Einsatz dabei ist die Diesellok 100 901

Alle Fotos Georg Fladt-Stähle

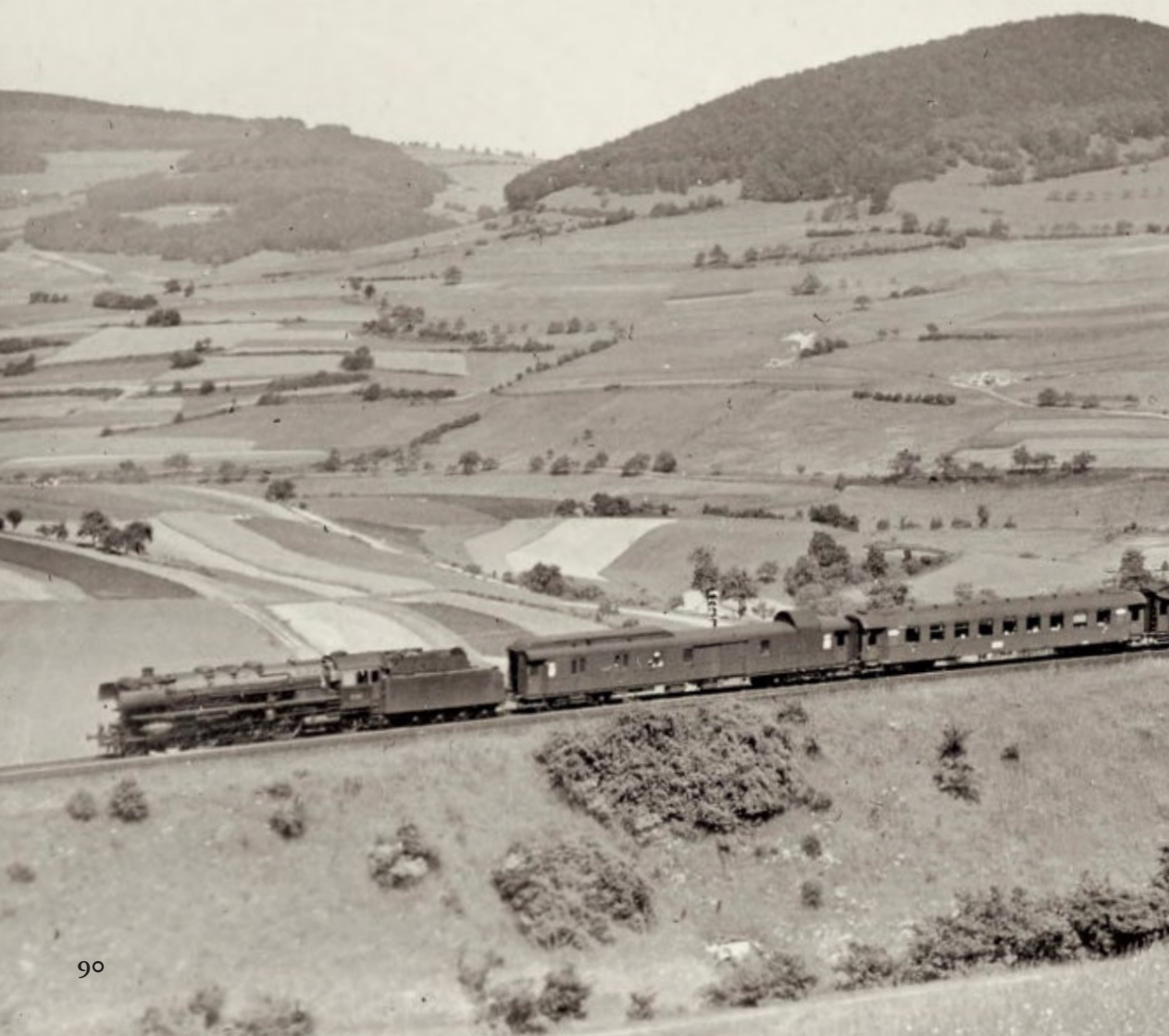


Dichtes Schneetreiben im März 1978. Der Zug steuert auf den Haltepunkt Jagdschloss zu

DAMPFLOK-LANGLÄUFE BEI DER DB

Meisterleistungen von Mensch und Maschine

REKORD: 702 KILOMETER! ■ Zu den Profi-Jobs bei der frühen Bundesbahn gehörten Langläufe von Schnellzugdampflok im Fernreiseverkehr. In solchen Diensten leisteten Personale und Loks Bemerkenwertes. Die Höchstleistungen waren vor allem den schwierigen Bedingungen der Nachkriegszeit geschuldet



01, E 17, E 18, 01¹⁰, 03, 38¹⁰ und 78⁰ lautet die Bespannungsfolge des D 173 auf seinem langen Weg von München bis Emden Süd. Der längste Abschnitt reicht von Würzburg bis Hannover und wird hier 1951 von der 01 1094 des Bw Bebra bewältigt. Die wunderbare Landschaftsaufnahme zeigt an dritter Position im Zug noch einen preußischen Oberlichtwagen

Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping





01 209 vom Bw Köln Bbf bringt den F 9 aus Basel bei Rheindiebach flussabwärts. In Köln wird sie auf den F 21 nach Dortmund wechseln und damit auf 374 Kilometer ab Mannheim kommen C. Bellingrodt/Slg. A. Knipping

Schon bald nach Mitte des 19. Jahrhunderts fuhren Schnellzüge über lange Strecken. Wenn nun die Wagenreihe von Berlin bis Königsberg oder von München bis Würzburg durchlief, hätte der Gedanke nahe gelegen, auch die Lokomotive für eine solche Distanz am Zug zu lassen. Doch bei den noch langen Fahrzeiten und den bescheiden dimensionierten Tendern und Kesseln hatte sich nach 80 oder 100 Kilometern der Kohlenvorrat erschöpft; zudem war der Rost verschlackt. Besonders auch zu Zeiten einer noch engen Zuweisung der Lokomotiven an die Personale war klar, dass beispielsweise nach drei oder vier Stunden Fahrzeit ab Berlin beziehungsweise München (Stand 1880) in Schneidemühl beziehungsweise Treuchtlingen die Ablösung von Ma-

schine, Lokführer und Heizer fällig war. Immerhin: Wir sprechen schon von Läufen über 245 beziehungsweise 137 Kilometer. 1906 lauteten die Rekordwerte für Preußen bereits Cöln – Hamm mit 323 Kilometer und Stendal – Dortmund mit

■ Der Kipprost war die Innovation der Technik der Reichsbahn, die andere Durchläufe erlaubte

357 Kilometer. Innovation war nun der Personalwechsel in Dortmund beziehungsweise Hannover.

Die technische Neuerung der Reichsbahnzeit war der Kipprost. Er machte es dem geschickten Heizer möglich, während der Fahrt eine gewisse Menge Schlacke in den Aschkasten zu entsorgen. Bei nun auch erheblich schnellerer Fahrt konnte beispielsweise die 03 nun schon auf Abschnitten wie Berlin – Breslau (353 km), Hannover – Würzburg (357 km), Frankfurt (Main) – München (413 km) oder gar Hamburg-Altona – Köln (450 km) am Zug bleiben.

Neustart 1951

In Krieg und erster Nachkriegszeit konnte es nur darum gehen, mit maßlos verlängerten Fahrzei-

SEITENBLICK ZUR DR

Die Netzstruktur der Reichsbahn in der nur halb so großen DDR erlaubte kaum vergleichbare Langläufe. Immerhin kann aus dem beispielhaften Sommerfahrplan 1960 folgende kurze Hitparade oberhalb von 300 Kilometer beigebracht werden, jeweils gültig für mehrere Zugpaare:

Bespannungsabschnitt	Baureihe	Heimat-Bw	km
Berlin Ostbf – Hamburg-Altona	01	Wittenberge	301
Berlin Ostbf – Saßnitz Hafen	03	Stralsund	303
Berlin Ostbf /-Lichtenberg – Warnemünde	01	Rostock	304
Leipzig – Pasewalk	03	Leipzig West	323
Cottbus – Stralsund	23 ¹⁰	Cottbus	355
Leipzig – Stralsund (wenige Verkehrstage)	03	Leipzig West	422



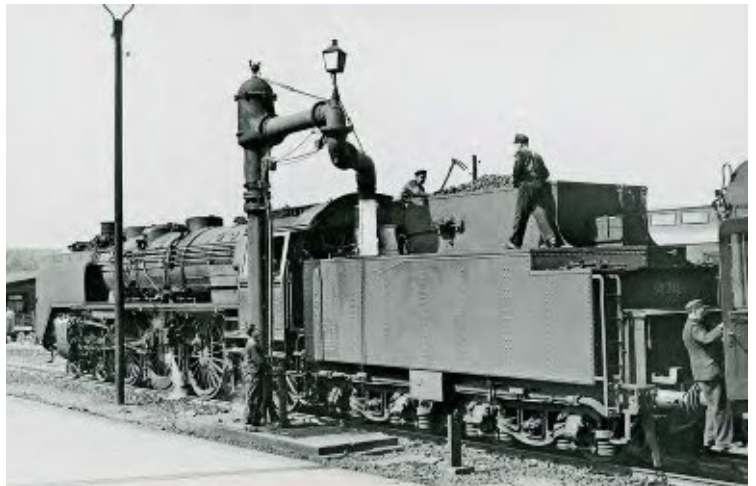
Auch bei Eilzügen gab es Langläufe. Im Sommer 1951 führt 03 1043 bei Niederbreisig den E 714 Dortmund – Frankfurt, eine 343-Kilometer-Leistung. Die Garnitur besteht nur aus Prototypen Carl Bellingrodt/Slg. A. Knipping

ten die Züge irgendwie vorwärts zu bringen. Schon 1951 änderten sich die Vorzeichen radikal. Das D-Zug-Netz der DB war wieder auf den Vorkriegsumfang ausgebaut – und es wurde nun durch das ambitionierte System der F-Züge ergänzt. Trotz aufwendiger Reaktivierung der ehemaligen Stromlinienloks war der Bestand an 01, 01¹⁰, 03, 03¹⁰, 05, 18⁵ und 39 äußerst knapp. Sogar die 41 musste aushelfen.

Ein Neubau von Dampfschnellzugloks war fachlich bereits umstritten und jedenfalls nicht rasch möglich. An der kommenden Baureihe 10 wurde eher zögernd und an der schnellaufzugtauglichen V 200 eifrig gezeichnet; und die weitere Elektrifizierung der Fernstrecken auf der finanziellen Basis von Krediten der Bundesländer und der Rohstoffbasis des Kupfers aus Feuerbüchsen ausgemusterter Dampflokomotiven kam in Schwung.

Aber zunächst mussten den vorhandenen Dampflokomotiven – und ihren Personalen – beispiellose Leistungen abverlangt werden. Zur optimalen Ausnutzung des Bestandes gehörte es, die Lokomotiven über

möglichst lange Abschnitte am Zug zu behalten. Dafür dankbar waren auch die Fahrplanbearbeiter, wenn sie in so hoch belasteten Bahnhöfen wie Mannheim, Würzburg, Bebra oder Hamm keine Zeitreserven für den Lokwechsel einplanen mussten. Es bedarf keiner speziellen Darlegung, dass Lokführer und Heizer im Langlaufsystem echte



Ein unverzichtbares Hilfsmittel für Dampflokläufe schon ab 200 Kilometer war der Gelenkwasserkrane am Bahnsteig. Die im Mai 1952 mit dem F 4 „Merkur“ betraute 03 240 bekommt in Osnabrück ihr Lebenselixier und neues Personal. Die Pause wird auch zum Vorziehen der Kohlen genutzt Carl Bellingrodt/Slg. A. Knipping

Profis sein mussten. Das Vorziehen der Kohle aus den Tendern (immerhin noch nicht unter der tödlichen Gefahr aus den Oberleitungsdrähten) und die zuverlässige Dampfproduktion auch bei schon reichlicher Schlacke auf dem Rost, reichlich frisch-lufthemmender Asche im Aschkasten und reichlicher Lösche in der Rauchkammer mussten dem Heizer zuverlässig gelingen. Er musste genau wissen, auf welchem Abschnitt mit geringerem Dampfbedarf er das Feuerbett ganz kurz durch den Kipprost entlasten durfte. Von Ölfeuerung war noch keine Rede.

Der Lokführer musste punktgenau an den Wasserkränen auf den Bahnsteigen von Karlsruhe, Koblenz, Treuchtlingen, Fulda, Göttingen, Münster oder Bremen anhalten können. Einen zweiten Versuch hatte er nicht, wenn der Fahrgastwechsel seines Zwölf-Wagen-Zuges schon begonnen hatte. Und in den wenigen Minuten musste die Kontrolle aller Achs- und Stangenlager kompromisslos gelingen, wenn noch 200 Kilometer bevorstanden.

Die legendären 702 km

Das Zugpaar F 3/4 „Merkur“ wurde für den bereits beträchtlichen Besspannungsabschnitt zwischen Köln und Hamburg-Altona (458 Kilometer) den drei Lokomotiven der Baureihe 05 des Bw Hamm anvertraut. Der Lokwechsel im extrem belasteten Hauptbahnhof Köln in einem Zeitfenster von gerade einmal acht Minuten war stets lästig. Es waren die Lokführer selbst, die dem Bundesbahnrat Dipl.-Ing. Leopold Prinz zu Schaumburg-Lippe bei der Oberbetriebsleitung West in Bielefeld vorschlugen, einfach bis Frankfurt weiterzufahren. Ich habe noch im Ohr, wie der (1910 geborene und 2006 verstorbene) Eisenbahner und Lokomotivfreund mit Leib und Seele sich selbst mit den trockenen Worten zitierte: „Könnt Ihr haben!“ Und so kam es dann zu dem in Europa wohl nie überbotenen Langlauf Hamburg-Altona – Bremen – Osnabrück – Münster – Hamm – Dortmund – Essen – Düsseldorf

– Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Frankfurt über 702 Kilometer. Man arbeitete – wohl auch einmalig – mit einem überlappenden Personalwechsel. Zwischen Duisburg und Dortmund teilten sich vier Mann auf dem Führerstand die Mühe der Feuerführung, des Kohlevorziehens und der Entschlackung. Wasser genommen wurde in Köln und Os-

LANGLÄUFE IM SOMMERFAHRPLAN 1955

Nachstehend aufgeführt sind die Leistungen ab 350 Kilometer, und zwar ohne einige Saison-, Militär-, Eil- und Expresszüge. Soweit bei identischen Abgangs- und Zielbahnhöfen unterschiedliche Entfernungen ausgewiesen sind, sind die unterschiedlichen Fahrmöglichkeiten insbesondere in den Räumen Rhein/Ruhr und Rhein/Main/Neckar maßgeblich.

Zug	Besspannungsabschnitt	Baureihe	Heimat-Bw	km
F 2	Hamburg-Altona – Köln	05	Hamm	478
F 3	Frankfurt (M) – Hamburg-Altona	03 ¹⁰	Dortmund Bbf	702
F 4	Hamburg-Altona – Frankfurt (M)	03 ¹⁰	Dortmund Bbf	702
F 9	Mannheim – Köln (Lokübergang auf F 21 weiter nach Dortmund)	01	Köln Bbf	374
F 11	Aachen – Hamburg Hbf	01 ¹⁰	Osnabrück Hbf	524
F 12	Hamburg Hbf – Aachen	01 ¹⁰	Osnabrück Hbf	524
F 21	München – Frankfurt (M)	01	Würzburg	414
F 21	Köln – Dortmund (Lokübergang aus F 9 aus Mannheim)	01	Köln Bbf	374
F 23	Ludwigshafen – Dortmund	03 ¹⁰	Dortmund Bbf	370
F 24	Dortmund – Ludwigshafen	03 ¹⁰	Dortmund Bbf	370
F 33	Dortmund – Hamburg-Altona	03 ¹⁰	Hamburg-Altona	361
F 53	Würzburg – Hannover	01 ¹⁰	Bebra	356
F 54	Hannover – Würzburg	01 ¹⁰	Bebra	356
D 76	Hamburg-Altona – Kassel	01	Hannover	360
D 79	Würzburg – Hannover	01 ¹⁰	Bebra	356
D 80	Hannover – Würzburg	01 ¹⁰	Bebra	356
D 82	Hamburg Hbf – Bebra	01	Hannover	367
D 83	Bebra – Hamburg-Altona	01	Hannover	374
D 84	Hamburg-Altona – Bebra	01	Hannover	374
D 85	Frankfurt (M) – Hannover	01 ¹⁰	Bebra	352
D 88	Hamburg-Altona – Bebra	01	Hannover	374
D 89	Bebra – Hamburg-Altona	01	Hannover	374
D 95	Köln – Hamburg-Altona	01 ¹⁰	Osnabrück Hbf	457
D 96	Hamburg-Altona – Köln	03	Osnabrück Hbf	457
D 97	Köln-Deutz – Hamburg-Altona	03	Osnabrück Hbf	472
D 103	Hamm – Hamburg-Altona	03	Hannover	362
D 104	Hamburg-Altona – Hamm	03	Hannover	362
D 105	Stuttgart – Hof	01	Hof	356
F 107	Mannheim – Emmerich	01	Köln Bbf	389
F 108	Emmerich – Mannheim	01	Köln Bbf	389
D 109	Köln – Braunschweig	01	Hamm	385
D 112	Braunschweig – Köln	01	Hamm	385
D 118	Oebisfelde – Köln	01 ¹⁰	Hagen-Eckesey	386
D 171	Karlsruhe – Krefeld	01	Koblenz Mg	364
D 173	Würzburg – Hannover	01 ¹⁰	Bebra	356
D 174	Hannover – Würzburg	01 ¹⁰	Bebra	356
D 203	Mannheim – Dortmund	01	Koblenz Mg	374
D 204	Dortmund – Ludwigshafen	01	Koblenz Mg	370
D 208	Dortmund – Ludwigshafen	03 ¹⁰	Dortmund Bbf	376
D 247	Stuttgart – Hof	18 ⁶	Nürnberg Hbf	372
D 269	Ludwigshafen – Dortmund	01	Koblenz Mg	370
D 270	Dortmund – Ludwigshafen	01	Köln Bbf	370
D 275	Bebra – Hamburg-Altona	01	Hannover	374
D 276	Hamburg-Altona – Bebra	01	Hannover	374
D 284	Bremerhaven-Lehe – Kassel	01	Hannover	363
D 311	Aachen – Bremen	01 ¹⁰	Osnabrück Hbf	412

nabrück. 1953 ging die Aufgabe an die 03¹⁰ des Bw Dortmund Bbf über. Ab 1957 fuhr die V 200.

Großer Sommer 1955

Aussagekräftiger als alle Worte ist das amtliche Verzeichnis der Bespannungsabschnitte im Sommerfahrplan 1955, also aus der letzten Blütezeit des

Dampfbetriebes (siehe Kasten). Darin finden wir nicht weniger als 231 durchgehende Dampfleistungen von mehr als 250 Kilometer Länge. Eine Vielzahl unpaariger Läufe beweist die Sorgfalt bei der Umlaufplanung. Nur damit erreichte man die bislang nie dagewesenen Tagesleistungen der Lokomotiven. Zielmarke war Mitte der 1950er-Jahre eine monatliche Laufleistung der Lokomotiven von 16.000 Kilometer. Drei Dortmunder 03¹⁰ schafften im Sommer 1955 den Rekordwert von 26.000 Kilometer.

Nicht nur Langläufe dienten diesem Ziel. Die ausgefeilte Verknüpfung von Leistungen schickte die Maschinen weit herum. In unterschiedlichen Fahrplanperioden kamen beispielsweise 01 aus Treuchtlingen bis München-Trudering und Aachen, 03 aus Hamburg-Altona bis Westerland und Osnabrück und 03 aus Köln bis Emmerich, Kranenburg, Aachen, Osnabrück, Trier sowie Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg.

Elektrifizierung und V 200 nagen am Langlauf

Alle Entscheidungsträger in Bundesverkehrsministerium und Hauptverwaltung waren sich einig über den provisorischen Charakter des extrem angespannten Dampflokdienstes (wie auch des Ft-Einsatzes von Vorkriegsdieseltriebzügen). Allein zwischen dem Beginn des Sommerfahrplans 1955 und dem Jahresende 1957 gingen die Abschnitte Basel – Karlsruhe, Heidelberg/Mannheim – Mainz/Frankfurt und Würzburg – Aschaffenburg sowie die Ruhrachse Düsseldorf – Duisburg – Dortmund – Hamm unter Fahrdraht. Zur selben Zeit begann nach guter Bewährung der fünf Probeexemplare die Serienlieferung der V 200.

Innerhalb der nur zwei Jahre 1958 und 1959 wurde die Elektrifizierung der Diagonale Passau – Frankfurt abgeschlossen und ging die gesamte Achse Basel – Karlsruhe – Mainz – linke Rhein-strecke – Köln – Düsseldorf – Ruhrgebiet in elektrischen Betrieb. Innerhalb von nur eineinhalb Jahren bis zum Beginn des

D 312	Bremen – Aachen	01 ¹⁰	Osnabrück Hbf	412
D 369	Ludwigshafen – Dortmund	01	Koblenz Mg	370
D 370	Dortmund – Ludwigshafen	01	Koblenz Mg	370
D 381	Bebra – Lübeck	01	Hannover	393
D 382	Lübeck – Bebra	01	Hannover	393
D 384	Hamburg-Altona – Bebra	01	Hannover	374
D 385	Bebra – Oldenburg (Lokübergang auf E 349 nach Wilhelmshafen)	01	Hannover	408
D 396	Hamburg-Altona – Köln	01 ¹⁰	Osnabrück Hbf	460
D 407	Wiesbaden – Münster	03	Wiesbaden	361
D 408	Münster – Wiesbaden	03	Wiesbaden	361
D 469	Frankfurt (M) – Hannover	01 ¹⁰	Bebra	352
D 470	Hannover – Frankfurt (M)	01 ¹⁰	Bebra	352
D 502/501	Braunsch. – Neuß – Köln – Hamm	01	Hamm	547
D 503	Ludwigshafen – Köln (Lokübergang auf D 803 nach Dortmund)	01	Koblenz Mg	370
D 504	Köln – Heidelberg (Lokübergang von D 804 aus Dortmund)	01	Koblenz Mg	388
D 507	Ludwigshafen – Duisburg (Lokübergang auf D 607 nach Dortmund)	03 ¹⁰	Dortmund Bbf	376
D 511	Bebra – Büchen – Lübeck	01 ¹⁰	Bebra	397
D 512	Lübeck – Büchen – Frankfurt (M)	01 ¹⁰	Bebra	557
D 522	Hamburg-Altona – Köln-Deutz	03	Osnabrück Hbf	472
D 573	Kassel – Hamburg-Altona	01	Hannover	360
D 574	Hamburg-Altona – Kassel	01	Hannover	360
D 607	Duisburg – Dortmund (Lokübergang von D 507 aus Ludwigshafen)	03 ¹⁰	Dortmund Bbf	376
D 673	München – Frankfurt (M)	01	Würzburg	414
D 803	Köln – Dortmund (Lokübergang von D 503 aus Ludwigshafen)	01	Koblenz Mg	370
D 804	Dortmund – Köln (Lokübergang auf D 504 nach Heidelberg)	01	Koblenz Mg	388

TAGESLAUFLEISTUNGEN IM SOMMER 1955

1955 bei der OBL West beziehungsweise 1956 bei der OBL Süd fuhren durchschnittlich pro Tag mehr als 700 Kilometer (ggf. differenziert nach unterschiedlichen Laufplänen des jeweiligen Bw:

Baureihe	Bw	km
03 ¹⁰	Dortmund Bbf	1053
01 ¹⁰	Osnabrück Hbf	874
01	Hannover	818/807
01	Köln Bbf	799
01	Osnabrück Hbf	799/796
01 ¹⁰	Bebra	774/730
01	Würzburg	770/743
01 ¹⁰	Offenburg	765
03	Köln-Deutzerfeld	757
01	Offenburg	750
05	Hamm	743
01 ¹⁰	Kassel	727
03 ¹⁰	Hamburg-Altona	715
01	Braunschweig Hbf	703
01	Kassel	703



Dieses Bild von 1957 kündigt bereits von veränderten Vorzeichen: 01 1085 hat inzwischen einen neuen Kessel und speziell für die Nord-Süd-Strecke auch eine Ölfeuerung erhalten, mit der ihr und den Personen die Führung des F 211 „Italien-Skandinavien-Express“ auf der langen Etappe von Frankfurt bis nach Lübeck leichter fällt. Die Aufnahme entstand bei Gilfershausen nahe Bebra

Carl Bellingrodt/Slg. A. Knipping

Sommerfahrplans 1961 folgte die Elektrifizierung auch der rechten Rheinstrecke, erstreckte sich der Fahrdrat von Frankfurt bereits bis Fulda. So gerät denn die nunmehrige Liste der Dampfumläufe schon recht knapp. Technologisch ist zu beachten, dass die 01¹⁰ und 03¹⁰ inzwischen mit Neubaukesseln ausgestattet waren und ein Großteil der 01¹⁰ auf Ölfeuerung umgestellt war. Der Hochleis-

tungsdienst von Dampflokomotiven vor Schnellzügen war nun bereits eine weitgehend norddeutsche Angelegenheit.

1968 keine Langläufe mehr

Und natürlich blieb die Zeit nicht stehen. Der Sommerfahrplan 1963 brachte den elektrischen Betrieb auf der für Schnell- und Güterzüge im gesamten DB-Netz schwierigsten Strecke Würzburg – Hannover. Mit der Elektrifizierung Köln – Hagen – Dortmund/Hamm gingen der Dampflok 1964 weitere Schnellzugleistungen verloren.

Auf den bis 1964/65/68 mit Dampf befahrenen Abschnitten von Hannover nach Bremen/Hamburg/Hamm war noch angestrengt zu fahren, doch von Langläufen keine Rede mehr.

Es blieben der Durchlauf Hof – Stuttgart mit 01 vor D 248 bis 1967 und die große Diagonale Ruhrgebiet – Hamburg. Doch mit der Elektrifizierung bis Osnabrück 1966 war ihr mit Dampf zu befahrender Abschnitt auf 244 Kilometer verkürzt, sodass die Epoche der Langläufe damit ihr Ende fand. *Andreas Knipping*

LANGLÄUFE IM SOMMER 1961

Zugnummer	Bespannungsabschnitt	Baureihe	Heimat-BW	km
F 11	Köln – Hamburg Hbf	01 ¹⁰ Öl	Osnabrück Hbf	464
D 47	Wiesbaden – Münster	01	Koblenz-Mosel	352
D 48	Münster – Wiesbaden	01	Koblenz-Mosel	352
D 74	Hamburg-Altona – Kassel	01	Hannover	360
D 94	Hamburg-Altona – Köln	01 ¹⁰ Öl	Osnabrück Hbf	458
D 96	Hamburg-Altona – Köln	01 ¹⁰ Öl	Osnabrück Hbf	458
D 100	Hamburg-Altona – Köln	01 ¹⁰ Öl	Osnabrück Hbf	458
D 177	Kassel – Hamburg-Altona	01	Hannover	360
D/E 247	Stuttgart – Hof	01	Hof	369
D/E 248	Hof – Stuttgart	01	Hof	369
E 295	Wiesbaden – Kranenburg	01	Koblenz-Mosel	318
D 381	Bebra – Büchen – Lübeck	01	Hannover	395
D 382	Lübeck – Büchen – Bebra	01	Hannover	395
D 393	Köln – Hamburg-Altona	01 ¹⁰ Öl	Osnabrück Hbf	454
D 394	Hamburg-Altona – Köln	01 ¹⁰ Öl	Osnabrück Hbf	454
D 395	Dortmund – Hamburg-Altona	01 ¹⁰ Öl	Osnabrück Hbf	350
D 396	Hamburg-Altona – Dortmund	01 ¹⁰ Öl	Osnabrück Hbf	350
D 529	Aachen – Kreiensen	03 ¹⁰	Hagen-Eckesey	381
D 530	Kreiensen – Aachen	03 ¹⁰	Hagen-Eckesey	381



Das mustergültig renovierte Stellwerk in Ringelstein wird heute als Ferienhaus genutzt. Dem Eisenbahnfreund fehlt jetzt nur noch etwas Zugverkehr auf den Gleisen davor

Garrelt Riepelmeier (2)

STELLWERK RINGELSTEIN

Ferienhaus

URLAUB IM STELLWERK ■ Die Bahn im Almetal liegt seit Jahrzehnten im Dornröschenschlaf. Nur das Stellwerk in Ringelstein erwachte daraus: Seit 2019 kann man dort Urlaub machen

Die insgesamt knapp 60 Kilometer messende Almetalbahn wurde im Oktober 1898 mit dem rund 22 Kilometer langen Abschnitt Paderborn – Büren eröffnet. Ab April 1901 war ein durchgehender Verkehr bis Brilon Wald möglich. Die seit den 1950er-Jahren vom „Heckeneilzugpaar“ Bremen – Bielefeld – Paderborn – Büren – Brilon – Marburg – Frankfurt befahrene Strecke verlor ihren Personenverkehr zwischen Büren und Brilon Wald Ende September 1974.

Das Teilstück Büren – Ringelstein wies seit Mai 1965 keinen Güterverkehr mehr auf und Mitte April 1975 endete dieser auch im Abschnitt Ringelstein – Alme. Ab Mai 1981 gab es gar keinen Personenverkehr mehr und auch Güter rollten nur noch über kurze Abschnitte. Paderborn – Büren wurde



Am 15. September 2016 war der inzwischen arbeitslos gewordene Fuhrpark des Waldbahn Almetal e. V. in Ringelstein abgestellt

1999 von der Westfälischen Almetalbahn GmbH (WAB) aus Altenbeken übernommen, nach sporadischen Museums- und Güterverkehren kam es dort aber im Sommer 2006 zum kompletten Rückbau aller Gleise.

Tourismusverkehr in reizvoller Landschaft

Davon unbenommen war der landschaftliche und touristische Reiz der im südlichen Abschnitt weiter vorhandenen Strecke. Und er wurde genutzt:



Mit einem umgebauten Straßenbahn-Triebwagen, dessen Stromversorgung mit einem Generatorwagen gesichert wurde, boten Dortmunder Straßenbahnfreunde in den 1980er-Jahren Fahrten auf der Strecke an. Am 21. Juni 1986 wurde dabei das Foto aufgenommen

Josef Högemann

Nachdem schon ab 1980 Dortmunder Straßenbahnfreunde mit einem umgebauten Triebwagen Fahrten angeboten hatten, war im März 1988 aus dem zwischenzeitlich gegründeten „Westfälische Almetalbahn e. V.“ der „Waldbahn Almetal e. V.“ hervorgegangen, der ab 2002 Fahrten mit VT 98 zwischen Brilon und Büren anbot.

Zur Heimat des Vereins wurde der Bahnhof Ringelstein bei Büren-Harth, der im Zuge des Baus einer 1936 eingerichteten Munitionsanstalt deutliche Erweiterungen erfahren, infolge der Aufgabe des Anschlussgleises 1962 aber einige Gleise und sein am nördlichen Bahnhofskopf vorhandenes mechanisches Stellwerk verloren hatte. Nach Abzug des Fahrdienstleiters am 3. Juni 1973 stand auch sein südliches Pendant leer, während das Empfangsgebäude sowie der Lokschuppen in Privatbesitz gelangten.

Museumsbetrieb bis 2014

Der Verein kümmerte sich jahrelang um die Pflege der Anlagen und Fahrzeuge. Vor dem Hintergrund der Ungewissheit bezüglich künftiger Nutzungsmöglichkeiten (Auslaufen des Pachtvertrags der RWE-Tochter Amprion für den als Anschlussbahn zum Trafotransport genutzten Streckenabschnitt Büren – Thülen Rekostein mit Rückgabe an die DB

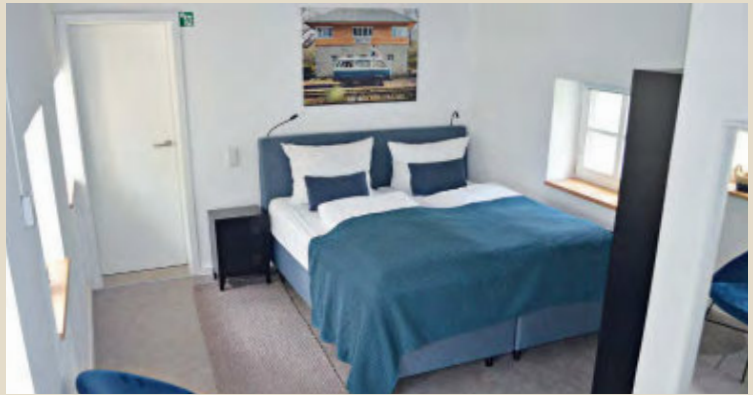
AG zum Jahresende 2014) sowie anstehender Hauptuntersuchungen an beiden Schienenbussen fand der Museumsverkehr aber im Herbst 2014 sein Ende. So wurden das VT 98-Doppel 798 729 und 766 sowie der KlV 53 0749 samt Beiwagen Kla 03 0790 im Februar 2017 an die EVG-Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH nach Linz abgegeben. Lediglich der ehemalige 3yg-Bauzugwagen 60 80 99-26 261-0 blieb als Vereinsdomizil seiner Heimat treu.

Stellwerk als Kleinod

In eine ungleich positivere Zukunft schaute bald darauf das 1941 am Bahnübergang Eichenweg gebaute Bruchstein-Stellwerk Ri, das nach nur 22 Dienstjahren außer Betrieb gegangen und anschließend dem Verfall Preis gegeben war. Zu seinem „Retter“ wurde der seit früher Kindheit von dem Gebäude faszinierte ortsansässige Unternehmer David Berg. Erst 24-jährig erwarb er den be-



Zwei impressionen aus dem Inneren: Oben das Obergeschoss, unten das Schlafzimmer im leicht erhöhten Erdgeschoss Garrelt Riepelmeier (2)



reits in Privatbesitz befindlichen Bau 2015 mit dem festen Vorsatz, daraus ein exklusives Ferienhaus zu machen – und musste dabei die Erfahrung vieler Haus(um)bauer machen: Es dauerte wesentlich länger und wurde erheblich teurer als geplant.

Lampenhalterungen aus Umlenkrollen

Nach gut drei Jahren, in denen neben den umfangreichen und vom Denkmalschutz begleiteten Arbeiten auch ein erheblicher bürokratischer Aufwand zu erledigen gewesen war, konnte das ganzjährig zu mietende Objekt am 1. August 2019 die ersten Gäste aufnehmen. Dass sich die Mühen und Investitionen in jeder Hinsicht gelohnt haben, offenbart sich heutigen Besuchern bereits beim ersten Anblick des äußerst gepflegt wirkenden Anwesens: Fenster, Türen, Holzverschalung und Dach sind neu und auch das Innere der sich über zwei Etagen erstreckenden und 55 Quadratmeter großen Wohnung steht dem in nichts nach.

Auf zwei Personen ausgelegt befinden sich im leicht erhöht liegenden Erdgeschoss je ein Schlaf- und Badezimmer. Der

erste Stock ist über eine Steintreppe erreichbar und präsentiert sich – als ehemaliger Arbeitsplatz des Fahrdienstleiters – als lichtdurchfluteter Mehrzweckraum mit Küche, Ess- und Wohnbereich. Aufgrund der eher dezenten Ausstattung mit eisenbahntypischen Exponaten und Details dürften sich hier auch weniger bahnaffine Gäste wohlfühlen. Auch technisch zeigt sich das Objekt als gelungene Kombination aus Nostalgie und Moderne: Lampenhalterungen aus alten Umlenkrollen und der Kaminofen erinnern an vergangene Zeiten, während Deckenheizungen, zwei Fernseher und WLAN die Gegenwart repräsentieren.

Erwähnung verdient natürlich auch die Umgebung mit der nur wenige Meter nördlich fließenden Alme, dem Auen-Radweg, Wanderwegen im Ringelsteiner Wald und der Burgruine Ringelstein. Bahnfans dürfte jetzt nur noch eines zum Glück fehlen: Die seit Anfang 2019 neu diskutierte Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Strecke Paderborn – Büren mit einer Durchbindung zum seit Dezember 2011 wieder bedienten Bahnhof Brilon Stadt mit Anschluss an die Obere Ruhrtalbahn.

Garrelt Riepelmeier

URLAUB IM STELLWERK

Kontakt:

Ferienhaus
Stellwerk Ringelstein
Eichenweg 6
33142 Büren

www.stellwerkringelstein.com

OSTERWIECK – HEUDEBER-DANSTEDT

Gmp-Nostalgie

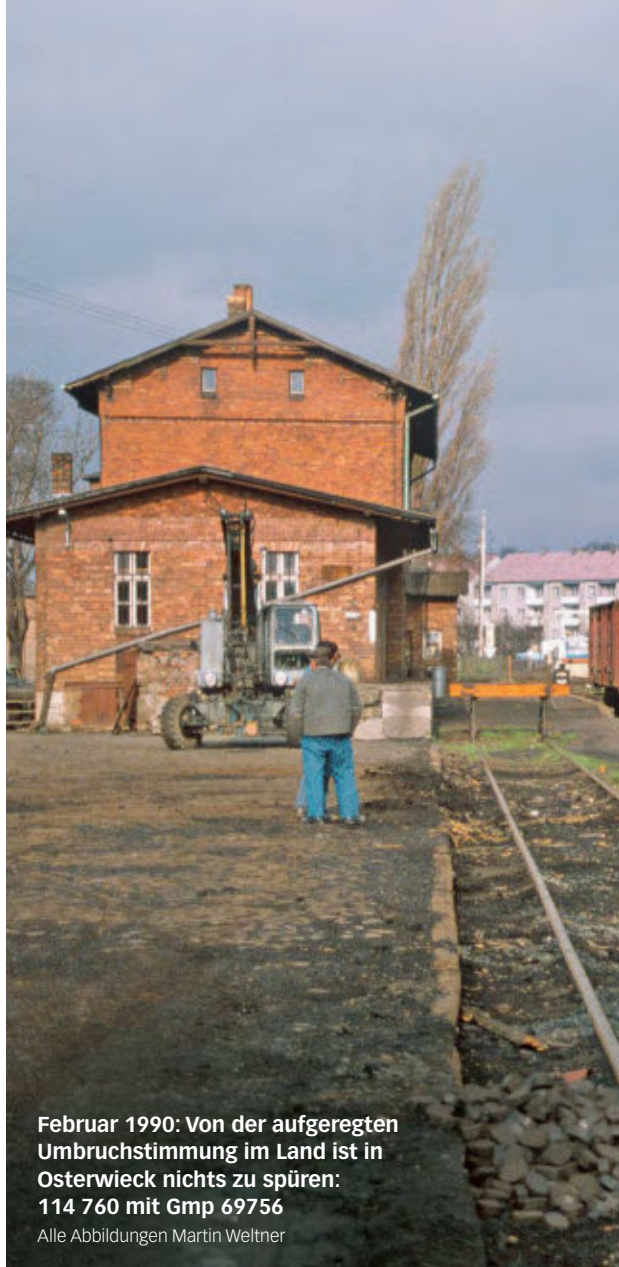
2002 STILLGELEGT ■ Noch bis in die 1990er-Jahre hinein fuhren in Sachsen-Anhalt gemischte Züge. War es das letzte Refugium dieser Zuggattung?

Die Grenzöffnung im Herbst 1989 ermöglichte nicht nur DDR-Bürgern ungeahnte Reisefreiheiten, auch der westdeutsche Eisenbahnfreund konnte jetzt spontan und ohne Formalitäten ins Reichsbahn-Land einreisen, wo es noch so viel zu entdecken gab, ganz unabhängig vom Ende des planmäßigen Dampfbetriebs auf Regelspurgleisen im Jahr zuvor.

Der Zweite Weltkrieg und die anschließende Teilung Deutschlands sorgten vor allem zwischen den heutigen Bundesländern Niedersachsen und Sachsen-Anhalt für die Durchtrennung zahlreicher Eisenbahnstrecken, wobei dieses Schicksal sowohl Haupt- als auch Nebenbahnen sowie einige Privatbahnen ereilte. So traf es auch den 1869 eröffneten Streckenabschnitt Vienenburg – Heudeber-Danstedt, Teil einer zweigleisigen Hauptbahn Braunschweig/Kreiensen – Halberstadt, die West- und Mitteldeutschland verband und nicht nur im Güterverkehr große Bedeutung hatte: Noch Anfang 1945 fuhren hier vier Schnellzüge, bis die Grenzziehung einen durchgehenden Zugverkehr unmöglich machte, trotz aller Bemühungen noch bis 1949, die Strecke wieder nutzbar zu machen. Auf westdeutscher Seite wurde das kurze Streckenstück von Vienenburg bis zur neuen



Ausgedient: Bahnhof Osterwieck mit abgestelltem Güterzugbegleitwagen (1990)



Februar 1990: Von der aufgeregten Umbruchstimmung im Land ist in Osterwieck nichts zu spüren: 114 760 mit Gmp 69756

Alle Abbildungen Martin Weltner

Grenze nicht mehr benutzt, auf ostdeutscher Seite wurde der Abschnitt von Schauen, dem letzten Bahnhof vor der Grenze, bis Wasserleben ebenfalls stillgelegt. Schon kurz nach Kriegsende war auf sowjetische Anweisung hin das zweite Streckengleis demontiert worden.

Konstrukt aus Haupt- und Nebenbahn

Was mit dem Abschnitt Wasserleben – Heudeber-Danstedt der Hauptbahn geschah, dazu hier mehr: In Wasserleben zweigte die private Osterwieck – Wasserleber Eisenbahn ab, die mit der Streckenergänzung über Hornburg nach Börssum als Einheit zu sehen ist; 1908 konnte der Zugbetrieb auf der rund 21 Kilometer langen Nebenbahn aufgenommen werden. 1945 war aber auch hier



LOK Magazin-Serie
Vergessene Strecke
 Osterwieck – Heudeber-Danstedt

Schluss mit dem durchgehenden Zugverkehr, die neue Grenze durchschnitt die Strecke zwischen den Bahnhöfen Hornburg und Bühne-Rimbeck. Auf westdeutscher Seite wurde das Teilstück nach Hornburg noch bis 1978 von den Hornburger Verkehrsbetrieben bedient. Auf ostdeutscher Seite wurde der Zugbetrieb neu geordnet: Die Züge fuhrten dabei von Bühne-Rimbeck, dem letzten Bahnhof an der Grenze, über Osterwieck bis Wasserleben auf der ehemaligen Privatbahn und weiter auf der Hauptbahn bis Heudeber-Danstedt, wo in Richtung Halberstadt oder Wernigerode/Ilsenburg umgestiegen werden konnte.



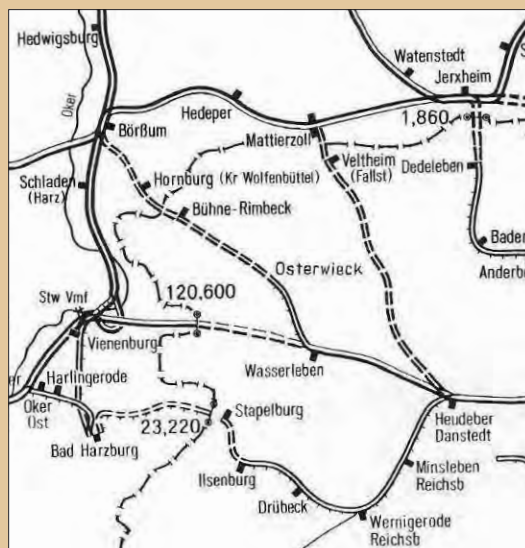
Bahnhof Bühne-Rimbeck, einst letzter Bahnhof vor der Grenze zur Bundesrepublik



Zwei LVT, 171 015 und 020, beide bestens gepflegt, standen für den Planeinsatz zur Verfügung

OSTERWIECK – HEUDEBER-DANSTEDT

Kursbuchstrecke	677(DR), 327 (DB AG)
Spurweite	1.435 mm
Streckenlänge	
Heudeber-Danstedt – Wasserleben	8,1 km
Wasserleben – Osterwieck West	6,4 km
Eröffnung	
Heudeber-Danstedt – Wasserleben	1. Januar 1869
Wasserleben – Osterwieck	19. Mai 1882
Stilllegung	28. September 2002



Stg. Martin Weltner

„Scheibchenweise“ wurde die Strecke in den Folgejahren verkürzt: 1962 wurde Bühne-Rimbeck – Hoppenstedt auf Busbedienung umgestellt, 1971 folgte der Abschnitt Hoppenstedt – Osterwieck. Jetzt stabilisierte sich der Verkehr, angeboten wurden je nach Fahrplanabschnitt bis zu zwölf Zugpaare, die vor allem dem Schüler- und Berufsverkehr dienten.

1984 konnte das Angebot sogar noch einmal ausgebaut werden, denn von diesem Zeitpunkt an fuhren die Triebwagen sogar wieder ein Stück weiter in Richtung Westen bis Osterwieck West, einem gut einem Kilometer vom Osterwiecker Bahnhof entfernte Haltepunkt ohne Weichen, dem

■ Der Personenverkehr wurde 1984 sogar noch um einen guten Kilometer ausgeweitet

finalen Endpunkt der Strecke. Mitarbeiter eines Industriebetriebes mussten jetzt nicht mehr so weit laufen, um mit der Bahn nach Hause fahren zu können.

Betrieblich war nur in Osterwieck „etwas los“, im ehemaligen Privatbahn-Bahnhof – die OWE gehörte seit 1949 zur Deutschen Reichsbahn – gab es ein stattliches Empfangsgebäude mit angebautem Güterschuppen, umfangreiche Gleisanlagen und einen Lokschuppen samt Werkstatt. Der ehemalige Abzweigbahnhof Wasserleben war mittlerweile fast sämtlicher Gleise beraubt worden und wies nur noch ein Durchgangsgleis auf; der Verkehr Osterwieck – Heudeber-Danstedt wurde kreu-



Schnee im nördlichen Harzvorland: Gmp 68756 bei Wasserleben im Januar 1991



Die Halberstädter 114 760 war die Stammlok der Strecke. Der LOWA-Wagen (erstes Gattungszeichen C4üp-54) dürfte der letzte seiner Art gewesen sein, der Anfang der 1990er-Jahre noch im Einsatz stand



Güterzug mit 114 760 in Osterwieck West, die Wagen werden einem nahegelegenen VEB zugestellt



171 015 in Osterwieck West, hier endete der Personenverkehr



„Festessen“ für Modellbahner: 114 760 mit Gmp 69756 zwischen Osterwieck und Wasserleben (Juni 1990)

zungsfrei durchgeführt. Der Großteil des Reisezugverkehrs wurde von LVT mit und ohne Beiwagen gefahren, die schon in den 1960er-Jahren die meist von einer Dampflok der Baureihe 64 geführten lokbespannten Personenzüge abgelöst hatten, der spärliche Güterverkehr wurde mit Gmp (Güterzug mit Personenbeförderung) abgewickelt, wobei im Kursbuch die Eigenart auffällt, dass nur die Züge in Richtung Heudeber-Danstedt entsprechende Zugnummern (69xxx), die Rückleistungen aber normale Personenzugnummern aufwiesen.

Bis 2002 täglich acht Zugpaare

So wurde noch bis in die frühen 1990er-Jahre hinein verfahren, die Gmp bestanden aus einer 114 als Zuglok, den wenigen Reisenden stand ein LOWA-Mitteleinstiegswagen zur Verfügung, damals schon das älteste Rollmaterial, das für den

Personenverkehr bei der DR zur Verfügung stand. Am Zugschluss hingen ein paar Güterwagen, die ab Heudeber-Danstedt anderen Güterzügen beigegeben wurden. Stammlok für die Züge war zu Beginn der 1990er-Jahre die Halberstädter 114 760, gebaut 1974 und ausgemustert im Jahre 2004, die nicht in einem Halberstädter Umlaufplan lief, sondern nur von Osterwieck aus eingesetzt wurde.

Noch im Jahre 1991 war dann Schluss mit den gemischten Zügen, offiziell endete am 31. Dezember 1994 der Güterverkehr.

Noch ein paar Jahre Gnadenfrist hatte der Personenverkehr. Am 28. September 2002 fuhren zwischen Heudeber und Osterwieck die letzten Triebwagen, wobei das Angebot mit acht täglichen Zugpaaren bis zum Schluss ordentlich blieb. Ein Jahr später wurde die Strecke offiziell stillgelegt.

Martin Weltner

677 Heudeber-Danstedt–Osterwieck (Harz) und zurück																
km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	16412	16414	16416	16418	16420	16424	16422	16466	16424	16426	16458	16428		
0,0	Heudeber-Danstedt 675	ab	X5.00	6.20	8.59	11.00	13.01	14.10	15.11	16.44	17.37	19.25	22.13	23.18		
5,0	Langeln x	↓	5.08	6.28	9.07	10.08	13.09	14.21	15.18	16.55	17.45	19.33	22.21	23.25		
8,1	Wasserleben	↓	5.13	6.33	9.12	11.13	13.14	14.28	15.26	17.03	17.50	19.38	22.26	23.32		
13,3	Osterwieck (Harz)	↓	5.22	6.46	9.21	11.22	13.23	14.36	15.34	17.11	17.58	19.47	22.36	23.40		
14,5	Osterwieck West	an	X5.26	6.50	9.25	an	13.27	an	15.38	an	18.02	19.51	22.40	23.44		
km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	16411	16413	16415	69763	16417	69765	16419	16421	16465	16423	16425	16457	16427	
0,0	Osterwieck West	ab	X4.18	5.42	7.26	8.06	9.46	11.50	12.29	14.39	15.37	16.13	18.24	18.43	19.53	22.43
1,2	Osterwieck (Harz)	↓	4.27	5.50	7.31	8.06	9.51	11.50	12.29	14.39	15.37	16.13	18.24	18.43	19.53	22.43
6,9	Wasserleben	↓	4.37	5.58	7.40	8.18	10.00	12.00	12.37	14.47	15.45	16.21	18.38	18.57	20.06	22.56
9,5	Langeln x	↓	4.41	6.03	7.45	8.27	10.05	12.07	12.42	14.52	15.53	16.26	18.43	19.02	20.11	23.01
14,5	Heudeber-Danstedt 675	an	X4.50	6.11	7.54	8.36	10.13	12.18	12.50	15.00	16.03	16.34	18.50	19.10	20.19	23.10

‡ nicht am 24. u. 31. XII.

von und nach Halberstadt

1 nicht am 24. u. 31. XII.

0 von und nach Halberstadt

Die Fahrplankarte: Von Osterwieck nach Heudeber-Danstedt fuhren die Gmp's mit 69er-Nummern



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



1967: Anschriften und Schilder der Altonaer 01 1103 Franz Bastian

■ Zum Beitrag „Auf nach Sylt!“ im Heft 8/2020:

Beim Sylt-Artikel hätte ich mir noch ein, zwei Bilder von 01.10 und 03 gewünscht. Die Marschbahn war die letzte Strecke der DB mit wirklich schweren D-Zügen (mit 44 bis 60 Achsen) und der Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h. In Rheine waren die Züge bis auf D 734/735 kürzer bei höchstens 120 km/h.

Das Bild mit 23 044 des Bw Trier vor E 575 zeigt die Regelbelastung. Das Bw Trier hatte für D- und Eilzüge in den 1950er-Jahren P 8, ab Mai 1958 die Baureihe 23. Erst ab Mai 1963 kamen 03 nach Trier, die bereits ab 1964 sukzessive durch 01 abgelöst wurden.

Die Züge E 575 und 576 wurden bis Mai 1967 bis Gießen bespannt, danach bis Frühsommer 1968 nur bis Koblenz (ab Koblenz bis Gießen mit V 160). Nach einer Pause von Sommer 1968 bis Anfang 1970 kamen vor dem „Westerländer“ (E 1570/1571) nochmals Ehranger 001 bis Koblenz zum Einsatz.

Dr. Joachim Ludwig

■ Zum Beitrag über die Strecke Berlin – Dresden im Heft 9/2020:

Das Heft war wieder sehr interessant. Schön, dass solche Fachleute wie Walter Menzel (Hinweis der Redaktion: Beitrag über Schmalspurwagen) zu Wort kommen!

Ein paar Anmerkungen zu Berlin – Dresden: Die Bahnhöfe mit nur einem Bahnsteig wegen Einsparung der Übergänge für Personen sind für Güterzugloführer höchst lästig, weil man mitunter Halt bekommt und dann dem „Bummelzug“ frontal gegenüber steht.

Zur Frage des Autors, wo wohl die Steinkohle (und der Koks) in den blauen PKP-Wagen hin wollen: ins Ruhrgebiet (oder nach Salzgitter)! Durch eine

Sperrung in Roßlau Gbf rollt der Verkehr derzeit über Berlin und Magdeburg (oder Leipzig, was aber mühseliger ist).

Ulrich Taube, Brandenburg

■ Zum Beitrag über die City-Bahn im Heft 9/2020:

Mit großem Interesse habe ich den Artikel über die City-Bahn gelesen. Da ich in Rösrath wohne, habe ich die Entwicklung der Strecke von Köln ins Oberbergische miterleben können. Daher bin ich mir ziemlich sicher, dass auf der Seite 74 das Foto oben rechts nicht den Park & Ride-Parkplatz in Overath, sondern in Rösrath zeigt.

Karl Vogel, Rösrath

■ Zum Beitrag über Berchtesgaden – Königsee; 9/2020:

Sicher, aus heutiger Sicht wäre die Strecke absolut erhaltungswürdig, vielleicht auch als Museumsbahn.

Aber: Gleiskörper und Oberleitungsanlagen waren gepflegt, dennoch in die Jahre gekommen. Die Trieb- und Beiwagen waren damals schon museumsreif und beispielsweise für Mütter mit Kinderwagen sowie für

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 Prühlstr. 34

Spielwaren Toll

21217 Seevetal Am Felde 4

Buchhandlung Mahnke

27265 Verden Große Str. 108

Buchhandlung Decius

30159 Hannover Marktstr. 52

Train & Play KG

30159 Hannover Breite Str. 7

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

Körperbehinderte, und die gab es als Kriegsfolgen noch reichlich, kaum zu erklettern. Abhilfe war in allen Fällen nicht in Sicht. Dazu kommt die Wetterlage: Plötzlich auftretende heftige Gewitter, außerdem der „Salzburger Schnürlregen“ führten im Sommer dazu, dass die Triebwagen oft genug „frische Luft spazieren führen“, während sie bei gutem Wetter hoffnungslos überfüllt waren.

Da war der Omnibus einfach flexibler, konnte bei Bedarf öfter fahren. Dass die Busse im Verkehr öfter steckenblieben, ist eine andere Sache. Es war halt der Fortschrittsglaube jener Zeit, dem die Schiene zum Opfer fiel. Die BD München hatte es sich mit ihrer Entscheidung aber nicht leicht gemacht.

Sven Hamann, Köln

■ Zum „Abschied von der Insel“ im Heft 10/2020:

Der Festlandsbahnhof in Reutin wird nicht nur für den Fortbestand der Lindauer Fernverkehrsverbindung hergerichtet. Vielmehr verbessert er für die ortsansässige Festlandsbevölkerung den Zugang zum SPNV deutlich. Auch die angedachten Bahnsteige in Lindau-Aeschach an der KBS 970 werden hier ihr Übriges tun. Der Parkplatz am Hergatter Bahnhof wird nicht ohne Grund von Lindauern angefahren. Bleibt zu hoffen, dass

sich das in Zukunft noch mehr zu Gunsten der Bahn auszahlt.

Die auf Seite 113 abgebildete Liniennetz-Grafik stellt nicht den Zustand ab Dezember 2020 dar, sondern ein mögliches Zielszenario, wobei es für REX Bludenz und RE Friedrichshafen mehrere Varianten gibt. Die einzelnen Stufen bis zum Erreichen des Ziels hängen von diversen Infrastrukturmaßnahmen, Verkehrsvertragslaufzeiten usw. ab.

Thomas Kunze

■ Leserpost allgemein:

Es ist selten, dass man nach einer Kontaktaufnahme Antwort bekommt und noch viel seltener eine so freundliche. Deshalb möchte ich mich bei Ihnen bedanken!

Wie Sie war ich (nunmehr mit 88 Jahren) nie Eisenbahner, aber immer „großer Liebhaber“ und habe deshalb auch für die Fehler, die Ihnen manchmal unterlaufen, jederzeit Verständnis.

Jochen Deweiß, Leipzig

■ In Sachen Corona:

Bin ich der einzige Eisenbahnfreund, der Probleme hat, 1,50 Meter Abstand zu halten? Einfacher und „normaler“ für uns wären 1.435 Millimeter, oder in Russland gern auch 1.524 Millimeter. Zumindest heißt für mich Lokdown, ich kann mich mit meiner Lieblingslokk beschäftigen ...

Walter Rothschild

Buchhandlung Albert Müller
70597 Stuttgart Epplstr. 19C
Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt
71334 Waiblingen Biegelwiesenstr. 31
Osiandersche Buchhandlung GmbH
72072 Tübingen Waldhörnlestraße 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

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

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

Preise: Einzelheft EUR 7,90 (D), EUR 8,90 (A), Sfr 15,80 (CH) bei Einzelversand zzgl. Versandkosten;
Jahresabopreis (12 Hefte): EUR 89,90 (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten).

Die Abgebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE632200000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

REDAKTION

(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)

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

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

ANZEIGEN

selma.tegethoff@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 471|12/2020|Dezember 2020|59. Jahrgang

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

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

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

Redaktion: Michael Hofbauer (Chefredakteur),
Peter Schrick, Thomas Hanna-Daoud

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Felix Förster, Oliver Strüder,
Dr. Jürgen Hörstel, Georg Wagner, Alexander Wilkens,
Andreas Knipping, Dr. Dietmar Beckmann, Heinz Göttlich,
Joachim Bertsch, Rolf Greinke, Martin Weltner,
Rainer Nenninger, Garrett Riepelmeier, Georg Fladt-Stähle

Redaktionsassistentin: Brigitte Stuilber

Producerin: Joana Pauli

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

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Oliver Märten

Gesamtanzeigenleitung Media: Bernhard Weller
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenverkauf: Selma Tegethoff,
selma.tegethoff@verlagshaus.de

Anzeigendisposition: Hildegund Roeßler,
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

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

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: Westlead Central Europe, Polen
Litho: ludwigmedia, Zell am See, Österreich

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

PROJEKT FERNWEH

Globetrotter auf Schienen

EISENBAHN ALS ABENTEUER ■ Fast eineinhalb Jahre lang reisten Lena Kessler und Bernd Hasenfratz um die Welt. Als Fortbewegungsmittel nutzten sie die Eisenbahn. Ihre Erlebnisse zeigen sie in einem faszinierenden Buch

Lena Kessler (Jahrgang 1983) und Bernd Hasenfratz (Jahrgang 1980) aus Ravensburg sind waschechte Globetrotter. Der Drang nach Freiheit und Abenteuer zieht sie regelmäßig hinaus in die Welt. Eisenbahnreisen sind für die beiden ein Synonym für Fernweh – gepaart mit der Neugier auf den Alltag anderer Länder



Der Amtrak Coast Starlight aus Los Angeles hat sein Ziel Seattle fast erreicht, als er den 4.392 Meter hohen Vulkan Mount Rainier passiert. Dieser malerische Blick eröffnet sich den Fahrgästen im Zug nicht ganz so; der Fotograf steht am gegenüberliegenden Ufer von Fox Island





Bei Lyle im US-Bundesstaat Washington verläuft die Bahnstrecke direkt am Columbia River entlang. Hier trifft man auf beeindruckend lange Containerzüge, die von mehreren Dieselloks gezogen werden

Die Jobs sind gekündigt, die Wohnung ist aufgelöst. Der klapprige Opel Corsa erzielt mickrige 50 Euro für die Reisekasse. Alle Überbleibsel des früheren Lebens werden sorgfältig in Kartons gepackt oder auf dem Flohmarkt verhökert. Die Wochenenden gelten der Recherche und Organisation. Wie bekommt man einen Zweitreisepass? Welche Dokumente benötigt das Arbeitsamt bis wann? Welcher Kollege übernimmt welche Projekte? Eine Reise um die Welt will gut

■ Sie sind voller Neugier auf fremde Menschen, Länder, Sprachen und Köstlichkeiten

geplant sein. Der Aufwand für den Ausstieg aus dem geregelten Alltag ist für Lena Kessler und Bernd Hasenfratz unerwartet groß. Doch je mehr Punkte auf der langen Checkliste abgehakt werden können, desto stärker wächst bei den beiden Reisebloggern aus Ravensburg das Verlangen nach Freiheit und Abenteuer. Sie sprechen daher immer öfter vom „Projekt Fernweh“. Sie sind voller Neugier auf fremde Menschen, Länder, Sprachen und Köstlichkeiten und wollen endlich in die Welt hinausziehen. Irgendwann steht der letzte Arbeitstag im Kalender und die Bürotür fällt letztmals ins Schloss. Es ist an der Zeit, das neue Lebenskapitel Weltreise aufzuschlagen.

Jetzt ist endlich die Zeit für das „Projekt Fernweh“ gekommen. 17 Monate sind Lena Kessler und Bernd Hasenfratz individuell und ohne Masterplan für die Zeit danach um die Welt gereist. Die bevorzugte Art der Fortbewegung war dabei die Bahn. „Auch wenn Bahnfahrten im Ausland meistens länger dauern und umständlicher als hierzulande sind, so schwören wir doch auf diese Art der Fortbewegung“, schreiben die beiden in ihrem Buch mit dem Titel „Projekt Fernweh“ über ihre Weltreise, welches im GeraMond-Verlag erschienen ist. Denn es steht außer Frage, dass die Kombination aus Schienenabenteuer und Individualität abseits der Touristenströme ein Garant für großartige Geschichten und eindrucksvolle Bilder ist. Das Buch sei der Versuch, die spannendsten Erlebnisse, Eindrücke und Momentaufnahmen aus der Perspektive von mit dem Rucksack reisenden Bahnfans wiederzugeben.

In Argentinien bis ans Ende der Welt ...

Und so reisten Lena Kessler und Bernd Hasenfratz um den gesamten Globus, tuckerten mit dem dicken Daimler auf Gleisen durch Boliviens Andenhochland und mit einem Dampfbzug bis ans Ende der Welt in Argentinien. Die Reiseblogger sausten durch Japan mit der „Concorde auf Schienen“ und auf Kambodschas Gleisen durch das Unterholz. Bei ihren Zwischenstopps erlebten sie zahlreiche Geschichten – mal heiter, mal nachdenklich. Und



Das Pilgerfest „Bishwa Ijtema“ ist das weltweit zweitgrößte Zusammentreffen muslimischer Gläubiger. Viele nutzen die Bahn als Transportmittel. Die große Zahl der Pilger überfordert jede Bahnhofs-Infrastruktur

Im thailändischen Samut Songkhram bieten die Händler rechts und links der Bahnstrecke ihre Waren feil. Wenn der Zug kommt, müssen sie die Markisen rasch zusammenklappen und die Gleise räumen







Der „Tren del fin del mundo“ dampft von Ushuaia, der südlichsten Stadt der Welt, zu einem Nationalpark. Stolz prangt die argentinische Flagge an der Spitze der Lok

bleiben von den Herausforderungen des Reisens nicht verschont. Beim Besuch des Pilgerfests „Bishwa Ijtema“ in Bangladesh, zu dem alljährlich Millionen mit dem Zug anreisen, zieht sich Bernd

■ Die oft mühsame Bahnreise abseits der Touristenströme ist ein Garant für gute Geschichten

Hasenfratz zum Beispiel eine heftige Magen-Darm-Erkrankung zu, nachdem er den an einfachen Garküchen am Straßenrand gebratenen und frittierten Snacks nicht widerstehen konnte. Auch das gehört dazu.

Die „Droge Fernreise“ macht abhängig

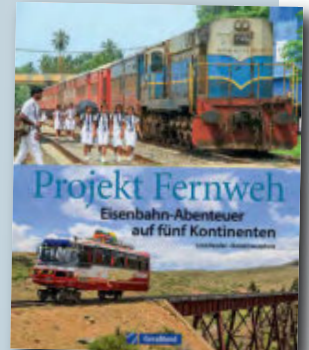
Zurückblickend war es für die beiden die „Reise unseres Lebens“ – die allerdings weitergeht. Denn der Trip habe sie „abhängig gemacht von der ‚Droge Fernreise‘“. Und so werden sie regelmäßig rückfällig, frei nach der Maxime: Nach der Reise ist vor der Reise. Die Ferne ist für Lena Kessler und Bernd Hasenfratz zum Zweitwohnsitz geworden. Und das Fortbewegungsmittel der Wahl ist immer noch die Eisenbahn.

LM/GM

Großes Bild Seite 112: Abenteuerliche Bahnfahrt in Bolivien: Von Cochabamba fährt ein auf Drehgestelle gesetzter Mercedes-Benz-Bus dreimal die Woche nach Aiquile

SCHMÖKERN, STAUNEN, SCHENKEN

Der faszinierende Bildband „Projekt Fernweh“ ist jetzt zum Sonderpreis von nur 14,99 Euro erhältlich. 192 Seiten und weit über 200 Abbildungen, mit überraschenden Eisenbahn-Erlebnissen und -Emotionen aus aller Welt. Ein perfekter Begleiter für gemütliche Lese- und Schmökerabende zuhause und ein ideales Geschenk für alle, denen Eisenbahn mehr bedeutet, als von A nach B zu kommen! (ISBN 978-3-95613-036-6)



Sie erhalten das Buch am bequemsten und sichersten direkt über den Verlags-Shop www.verlagshaus24.de. Dort finden Sie übrigens fast 5.000 Bücher aus den unterschiedlichsten Themenwelten!

STRECKEN & BETRIEB

Kurswagenverkehr



Henning Folz

Kurswagen stellen eine umsteigefreie Verbindung zwischen zwei Bahnhöfen her. Inzwischen ein seltenes Phänomen, waren sie früher ein ganz normaler Bestandteil des Bahnverkehrs. Wir Blicken auf dieses interessante Thema, auf die betrieblichen Umstände und kramen die eine oder andere Kuriosität hervor

FAHRZEUGE

Mit der 111 nach Österreich



Stefan Wittich

110 Loks der ersten beiden Bauserien der 111 wurden dem Bw München Hbf in den 70er-Jahren zugewiesen. Die Konzentration der Loks im Süden führte zwangsläufig dazu, dass die 111 auch auf einigen ÖBB-Strecken über zwei Jahrzehnte hinweg allgegenwärtig waren

FAHRZEUGE

Die Privatbahn-V-100



Stefan Högemann

Neben der DB-Version entwickelte MaK auch eine V 100 für Privatbahnen (V 100 PA). Die Konstruktion der Lok gleicht der Bundesbahnausführung in wesentlichen Komponenten. Mindestens neun der zehn Maschinen haben bis heute überlebt, wechselten jedoch zum Teil mehrfach den Besitzer

STRECKEN & BETRIEB

Buchholz – Lüneburg



Thomas Bade

Die Strecke Lüneburg – Buchholz entstand als Teil einer Route von den Nordsee-Hafenstädten Bremerhaven und Wilhelmshaven in die Hauptstadt Berlin. Ein Teil der Strecke dient heute noch als Güterzug-Zulauf zum Rbf Maschen. Der Rest ist inzwischen verschwunden



SO SIEHT UNSER PLAN AUS. ÄNDERUNGEN SIND IMMER MÖGLICH. UND – NICHT VERPASSEN: DAS LOK MAGAZIN 1/2021 ERSCHEINT AM 18. DEZEMBER 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

Rüdiger Heyn

Herausgeber LOK MAGAZIN

Schlusspunkt:
Im Februar 1993
führte 44 1486 einen
Güterzug von Güsten
nach Ilsenburg. Im
ersten Wagen konnten
Eisenbahnfreunde
mitfahren

Martin Weltner



Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell

12 Dezember 2020 – 58. Jahrgang, Heft Nr. 642 EUR 7,80 (D)

eisenbahn
Modellbahn magazin

eisenbahn
Modellbahn magazin

2'CT'-Schnellzug-Dampflok

Das war das Erfolgsgeheimnis der Pacifics

Jetzt neu am Kiosk!

„Retroloks“ beim Vorbild und in Modell:
Im klassischen Lack
Farben vergangener Epochen und was dahinter steckt

Bunte Idee vor 25 Jahren

Fahrplan je nach Tide
Die Nebenbahn Jever – Harle
Kirow, Ardelt, Goliath
Drei H0-Schienenkrane im Test

Vorbildgerechter DR-Betrieb in H0

Hbf und Bw: Wie es vor 50 Jahren in Arnstadt dampfte und brummte

Das Konzept, die Fahrzeuge und was daraus wurde

So werden Motive individuell

EUR 8,60 (A) - 9,90 (C) - 12,50 (D) - EUR 5,20 (B) (L) - EUR 5,50 (N)

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.eisenbahnmagazin.de/abo

