



FAHRZEUGE

- LHB-Wagen der DB
- BR 19 „Sachsenstolz“
- ÖBB-Reihe 2045



STRECKEN UND BETRIEB

- Leipzig – Altenburg
- Haste: Dampf trotz Draht
- Sankt Andreasberg

LOKMagazin

2/2018 Februar | EUR 7,90

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

LOKMagazin

AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE

WWW.LOKMAGAZIN.DE

München – Lindau



Wie die Allgäubahn
ihr Gesicht verändert



Ihre Gratisausgabe

Der lange
Weg zu den
EDV-Nummern:

Zäsur vor 50 Jahren

1968: Der Umzeichnungsplan und die Folgen

So haben Sie Österreich noch nie gesehen!

NEU

192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-98613-035-9
€ [A] 45,-

Eisenbahn von oben in Österreich

Märkus Inderst



Faszination Technik

 **GeraMond**

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



Rudolf Heym
Herausgeber

Der Eisenbahnfreund ...

... hat ja ein spezielles Verhältnis zu Zahlen. Ich sprach hier schon davon, dass ich kaum in der Lage bin, mir die Geburtstage in unserer Familie oder Telefonnummern zu merken, aber dass ich noch alle Dresdener Schnellzugloks von 1977 oder Saalfelder 41er von 1986 aufsagen kann. So ist das eben. Wenn sich dann an diesen Nummern etwas ändert, gerät ein Weltbild ins Wanken. Das war 1968 bei der Bundesbahn der Fall: Der Computer, damals noch riesige Rechenmaschinen, forderte seinen Tribut. Der verstand keine Buchstaben, und so wurde aus der E 10 die 110. Das ging ja noch, aber Dampflokfans mussten tapfer sein: Denn dass die geliebte 38 1772 auf einmal 038 772 hieß, war eine Katastrophe! Und die 052 war nicht etwa eine 52er, sondern eine 50er mit einer zweitausender Ordnungsnummer. Logisch, klar, aber schön?

Heute lächeln wir weise. Schnee von gestern? 50 Jahre her! Ihnen wie stets viel Genuss und Vergnügen beim Blättern und Lesen in unserem *Lok Magazin*!

Herzlich, Ihr



1842 fuhr der erste Zug von Leipzig nach Altenburg. 1955 stand Gerhard Illner an dieser Strecke und verewigte die 39 072 mit dem P 2546 an der Blockstelle Markleeberg im Süden von Leipzig. Dieser Zug fuhr allerdings weiter nach Geithain

Gerhard Illner/Slg.
Robin Garn



Strecken & Betrieb:
Der Unfall von Meerbusch

28



Fahrzeuge:
Redesign-612 für Baden-Württemberg endlich zugelassen

64

LOKMagazin
www.lok-magazin.de

Heft
Februar
2018

2



PERSPEKTIVEN

Bewegte Massen

Der Fußball mobilisiert viele. Und die Bahn ja irgendwie auch. Kein Wunder, dass es vielfältige Berührungspunkte gibt

6

Frage des Monats

Erneut ruht bei der Sauschwänzlebahn Blumberg – Weizen der Betrieb. Das wirft die Frage auf: Soll man Strecken für den Naturschutz sperren?

12

Alaaf – Helau – D’r Zoch kütt

Die Narren schwingen das Zepter, auch die Bahn macht mit. Besonders bei der Bundesbahn, aber nicht nur dort widmet man sich mit Freuden dem Karneval und dem Fasching. Und was gibt es dabei zu sehen?

106

Schlusspunkt

Triebwagen Nr. 5 der Trossinger Eisenbahn zwischen Stadt und Bahnhof

116

RUBRIKEN

Leserbriefe, Händler, Impressum 112

Vorschau 114

TITEL

Sieben für alle

1968 führte die Bundesbahn ein neues Bezeichnungssystem für ihre Triebfahrzeuge ein. Es bestand aus zwei Zahlengruppen zu je drei Ziffern und hinter einem Bindestrich folgte eine Kontrollziffer. Das Prinzip wird in unseren Tagen 50 Jahre alt!

14

Zum Titelbild

Die Lehrter 050 229 mit Halbschürze im Bw Braunschweig am 3. Mai 1975. Krupp hatte die Lok 1940 als 50 229 abgeliefert, 1968 erhielt sie die neue Nummer 050 229-4



Dr. Uwe Knoblauch

München – Lindau: Die Elektrifizierung naht

38



Ein Nachmittag in Haste 1968

44



90

LHB-Prototypen als Wiesbaden-City

STRECKEN & BETRIEB

Aktuell

- Eisenbahn-Unglück in Meerbusch 28
- WFB: Doppelstockzug im Maintal 30
- Schweiz: ICE entgleist in Basel 34
- Polen: Plandampf bis 2020 gesichert 36

Grand Finale mit Diesel

Elektrisch von München an den Bodensee?
Bald! Die Strecke wird elektrifiziert – und verliert damit ihre teilweise nebenbahn-ähnliche Infrastruktur endgültig 38

Gute, alte DB!

Ein Nachmittag im Jahr 1968 in Haste: Viel Dampf und Diesel 44

1842 fuhr der erste Zug

Die 40 Kilometer Strecke zwischen Leipzig und Altenburg waren der Beginn der durchgehenden Linie nach Bayern 46

Das historische Bild

01 0520 in Göschwitz 1979 54

Die Steile im Harz

Vergessene Strecken: Die Zahnradbahn in St. Andreasberg war mit Abstand die steilste Normalspurbahn hierzulande 56

FAHRZEUGE

Aktuell

- Redesign-612 jetzt zugelassen 64
- Baureihe 181: Weitere Abstellungen 65
- ÖBB-Reihe 4855 ausgemustert 72
- SBB-RABe 502 zugelassen 74

Heimatreue Schnellzuglok

Lokporträt: Die Baureihe 19.0 war allgemein unter dem Begriff „Sachsenstolz“ bekannt. Ihre Stärke war der mittlere Geschwindigkeitsbereich in den Bergen Sachsens 76

Appenzeller in Spanien

Ein Triebwagen aus der Schweiz wurde zum Restaurant 88

Die ersten IC-Wendezüge

Als 1988 die IC-Linie 1 von Frankfurt (Main) nach Stuttgart verschwenkt wurde, lag Wiesbaden plötzlich im Abseits. Deshalb ersann man Ersatz in Form von Kurzzügen aus umgebauten LHB-Prototypen 90

Heizkessel im Führerstand

Reihe 2045 der ÖBB: Sie waren die ersten nach 1945 beschafften Dieselloks für den Streckendienst. Ihr typisch „amerikanisches“ Aussehen ließ sie aus der Rolle fallen 98

Bewegte Massen

Der Fußball mobilisiert viele. Und die Bahn ja irgendwie auch. Kein Wunder, dass es vielfältige Berührungspunkte zwischen beiden gibt



Fanmeilen sind zu Zeiten der Europa- und Weltmeisterschaften der Nukleus der Fußball-Euphorie. Hier fiebern die Massen mit den Spielern auf dem Feld mit. Inzwischen gibt es deutschlandweit zu den großen Fußballfesten so genannte Public Viewings. In Ellwangen ist 628 346 am 16. Juni 2014 als RB 22541 nach Ulm nur Zaungast, als das WM-Vorrunden-Spiel Deutschland – Portugal übertragen wird. Mit gutem Ende: Das Spiel geht mit 4:0 für die deutsche Nationalelf aus. Es wird der Start in ein denkwürdiges Turnier Joachim Bügel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung





Für Fan-Sonderzüge werden in Nordrhein-Westfalen bis heute n-Wagen-Garnituren vorgehalten. Am 10. März 2007 erwarten Schalke-Fans in Gelsenkirchen Hbf den Sonderzug mit einem Steuerwagen mit Karlsruher Kopf, der sie zum Auswärtsspiel nach Hannover bringt

Michael Hubrich





Der ICE bewegt Massen – aber auch die Stars reisen manchmal im ICE: 411 061 ist der „Werder Bremen Pokalexpress“, der die Bremer DFB-Pokalsieger nach dem 1:0-Erfolg über Bayer Leverkusen am 31. Mai 2009 von Berlin zurück an die Weser bringt. Sogar der Pokal kommt mit; siehe den Führerstand (Aufnahme in Berlin Hbf)

Sebastian Schrader



Soll man Strecken für den Naturschutz sperren?

Nein

Lok Magazin-Redakteur
Martin Weltner



Ja

Lok Magazin-Redakteur
Thomas Hanna-Daoud



Das ist übertrieben!

Jahrelang waren wir glänzende Kinderaugen gewohnt von jungen Fahrgästen, die an den Nikolausfahrten der Sauschwänzlebahn teilnahmen. Das ist leider seit drei Jahren Geschichte. Ein Gericht hat der Touristenbahn „rechtzeitig“ vor der Wintersaison 2015/2016 untersagt, die malerische Strecke zu befahren. Diese führt durch einige Tunnel, und hier taucht das Problem auf: In meinen Augen hyperaktive Umweltschützer haben entdeckt, dass dort Mopsfledermäuse leben, deren Existenz von den durchfahrenden Dampfloks der Museumsbahn bedroht scheint. Interessant ist die Urteilsbegründung: Die Züge dürfen nicht fahren, weil die Bahn „keine wichtige Verkehrsverbindung“ darstelle. Gäbe es im Wuchtal planmäßigen Betrieb, könnten die Züge fahren. Seitdem wird diskutiert: Was ist wichtiger – die Touristenattraktion oder das Wohlergehen der Fledermäuse?

Leider sind die Fronten verhärtet, selbst das Angebot der Bahnbetreiber, die Tierchen umzusiedeln, wie es die Deutsche Bahn mit anderen Tieren bei Neubauprojekten gemacht hat, hat die zuständige Naturschutzbehörde abgelehnt. Und droht den Fledermäusen wirklich das Aus bei ein paar Zugfahrten pro Monat? Ein älterer Zeitzeuge aus Blumberg erinnert sich an seine Arbeit bei der Bundesbahn in den 50er-Jahren. Als Arbeiter in der Gleisbaurotte hat er den täglichen Dampftrieb noch in Erinnerung – schon damals hausten Fledermäuse in den Tunnels und haben dort überwintert, ohne gesundheitlichen Schaden zu nehmen. Meine abschließende Meinung: Man kann es mit dem Tierschutz auch übertreiben!

Das ist eine große Hilfe!

Es vergeht kaum eine Woche, ohne dass uns schlechte Nachrichten zum Thema Umwelt erreichen. Versiegelte Flächen, zerschnittene Regionen, bedrohte Arten, Verschmutzung – die Liste ist lang und beunruhigend. Umso mehr erfreuen einen da gute Neuigkeiten, zum Beispiel der Nachweis der seltenen Mopsfledermaus. Ihr Vorkommen signalisiert einen Hauch von Normalität. Es zeigt, dass sich in Deutschland noch intakte Räume finden, die als Rückzugs- oder Regenerationsgebiet für gefährdete Tiere und Pflanzen dienen können. Dafür Schutzmaßnahmen zu ergreifen, ist keine übertriebene Fürsorge, sondern notwendig und eine große Hilfe, um ein Stück wertvoller Natur zu erhalten.

Selbst bei wichtigen Verkehrsadern scheute man in der Vergangenheit keinen Aufwand, um bedrohte Tierarten zu schonen – siehe die umfangreichen Bauarbeiten für die Großstrappe bei der Neubaustrecke Hannover – Berlin. Im Vergleich dazu hält sich das „Opfer“ bei der Sauschwänzlebahn in Grenzen. Die Sperrung betrifft „nur“ eine Strecke für Nostalgiezüge, noch dazu in den Wintermonaten, in denen sie ohnehin nicht das Gros der Fahrteinnahmen erzielt. Wenn im Frühjahr die Temperaturen wieder steigen und die Sonderfahrtsaison beginnt, hat die Mopsfledermaus ihr Quartier bereits verlassen. Selbst wenn der Übergang nicht ganz so reibungslos verlaufen sollte – dann könnten die Betreiber aus dieser Not immer noch eine Tugend machen, indem sie mit ihren ungewöhnlichen Wintergästen für sich werben. Welcher Geldgeber und welcher Besucher möchte nicht Leute unterstützen, die sich so für das Wohl der Tiere einsetzen?

Ist eine Streckensperrung angebracht? Schreiben Sie uns Ihre Meinung an redaktion@lok-magazin.de

Erneut ruht bei der Sauschwänzlebahn Blumberg – Weizen der Betrieb. Auf Antrag des Regierungspräsidiums Freiburg hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg dort bis 31. März 2018 Fahrten untersagt. Der Grund: In mehreren Tunneln überwintern Mopsfledermäuse. Ein Fall für Diskussionen

Die Mopsfledermaus ist nur wenige Zentimeter groß und steht in Deutschland auf der Roten Liste gefährdeter Arten. Seit einigen Jahren bezieht sie auch Winterquartiere in Tunneln der Sauschwänzlebahn picture-alliance/Blickwinkel/G. Stahlbauer

Mit Lok BB 262 (ex Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn) fahren die Bahnbetriebe Blumberg Sonderzüge zwischen Weizen und Blumberg (Juli 2016). Zurzeit ruht der Betrieb aus Naturschutzgründen

Z. Pillmann, Slg. M. Weltner (S. 12 o. I.), U. Miethe (S. 12 o.r.)



1968: EDV-NUMMERN DER DB

Sieben für alle

UMZEICHNUNG MIT TÜCKEN ■ Vor 50 Jahren stellte die Bundesbahn ihr Bezeichnungssystem aller Triebfahrzeuge komplett um. Sieben Ziffern sollten alle Informationen beinhalten



Eigentlich sollte die Fahrzeug-Umzeichnung Ende März 1968 abgeschlossen sein. Im April 1968 präsentieren sich die noch nicht umgezeichnete 44 1380 mit der bereits mit EDV-Computernummern ausgezeichneten 044 655 (ex 44 1654) in ihrer Heimatdienststelle Ehrang

Robin Fell/Eisenbahnstiftung





Noch 1969 dampfte 57 1387 mit alter Nummer. Das Bild zeigt sie am 1. März 1969 mit einem Sonderzug im Bahnhof Letmathe neben der umgezeichneten 141 275

David Adams/Eisenbahnstiftung

Mehr als zwei Jahrzehnte war die Deutsche Bundesbahn gut mit ihrem gewohnten Bezeichnungsschema für Triebfahrzeuge ausgekommen, einem Schema, das schon ihre Vorgängerin, die Deutsche Reichsbahn, ab den 1920er-Jahren nach und nach für alle ihre Triebfahrzeuge eingeführt hatte. So trugen die Dampflokomotiven traditionell eine zweistellige Baureihennummer von 01 bis 99, der eine drei- oder vierstellige Zifferngruppe als Ordnungsnummer folgte, die das einzelne Triebfahrzeug kennzeichnete. Unterbau-reihen wurden darin – wenn nötig – durch neue Tausender- oder Hunderterstellen unterschieden. Elektrolokomotiven erhielten den Großbuchstaben E der meist zweistelligen Baureihennummer vorangestellt, Lokomotiven mit Verbrennungsmotor ein großes V.

Triebwagen wurden mit ET oder VT, Akkutriebwagen mit ETA gekennzeichnet, bei mehrteiligen Garnituren folgten zur Unterscheidung der einzelnen Teile noch die Kleinbuchstaben „a“ und „b“, gegebenenfalls auch „c“.

Lediglich bei den Kleinloks wich die DB davon ab, sie wurden durch ein „K“ mit einem oder zwei dahintergestellten Kleinbuchstaben („a“ für Akkumulator oder Elektromotor, „b“ für Benzol- oder Benzinmotor, „ö“ für Öl- bzw. Dieselmotor und fallweise danach einem „f“ für Flüssigkeitsgetrie-

be) definiert, im Anschluss daran folgte eine vier- oder fünfstelligen Ordnungsnummer.

Das System bewährte sich und fand in dieser Form Eingang in den Sprachgebrauch, nicht nur beim Fahrpersonal und in den Dienststuben, sondern auch bei den Eisenbahnfreunden. Aufpassen musste man allerdings, dass nicht durch wesentliches Weglassen des oder der vorangestellten Großbuchstaben(s) aus der Diesellok V 65 001 oder

■ Das System zur Bezeichnung der Triebfahrzeuge stammte aus den 1920er-Jahren und verwendete Ziffern und Buchstaben.

dem Triebwagen ET 65 001 plötzlich die 65 001, also eine Dampflokomotive, wurde. Gleiches galt sinngemäß aufgrund der teils mehrfach vergebenen Baureihennummern auch bei Elloks. Die meisten Fehler fielen zwar schnell auf, weil es beispielsweise keine Dampflokomotive der Baureihe 40 oder 25 gab, andere konnten schon einmal „durchrutschen“ und zu Fehldisponierungen und falschen Abrechnungen führen.

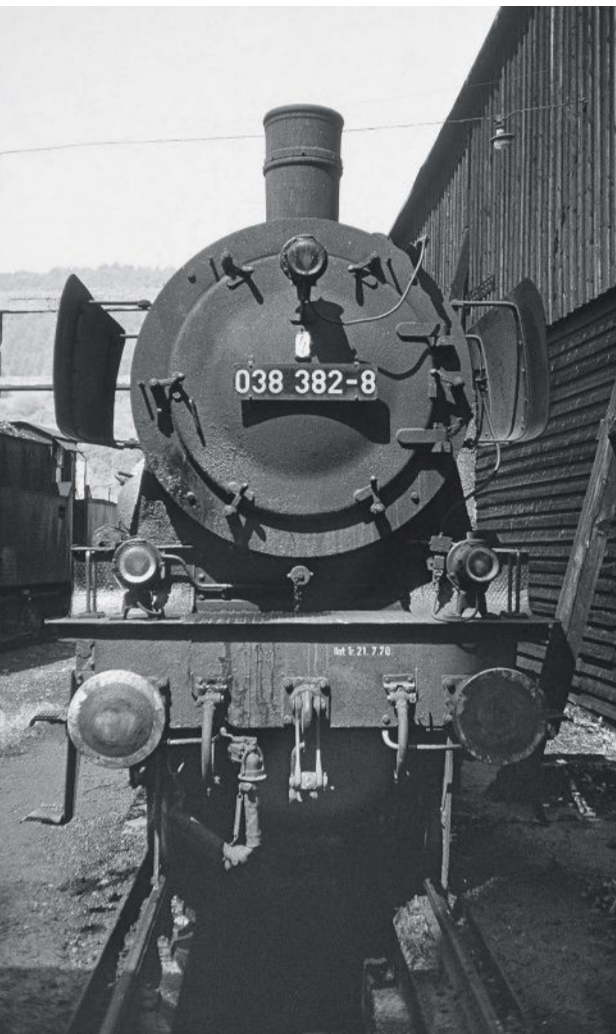
Dennoch: Mit einer „V 200“ oder einer „E 10“ konnten auch viele Nicht-Eisenbahner etwas anfangen, zumal wenn der Sprössling zuhause sich

E41
036

141036-4

Korrekt beschriftet
der Maler die 141 036
nach der Vorgabe
Baureihennummer –
kurzer Abstand –
Ordnungsnummer –
Strich – Kontrollziffer

Slg. Brinker



Ein Beispiel für eine „krumme“ Umzeichnung. Die 038 382 hieß zuvor 38 2383

Martin Weltner

NEUE NUMMERN

Nummerngruppen der DB-Triebfahrzeuge, gültig ab

1. Januar 1968: Die erste Ziffer definierte die Fahrzeugart, die beiden folgenden die Baureihe. Unterbaureihen wurden in der Regel wie bisher durch verschiedene Hunderterbereiche der Ordnungsnummer unterschieden.

- 0 Dampflokomotiven
- 1 Elektrolokomotiven
- 2 Diesellokomotiven
- 3 Kleinlokomotiven
- 4 Elektrotriebwagen
- 5 Akkutriebwagen
- 6 Dieseltriebwagen
- 7 Bahndienstfahrzeuge und Schienenbusse
- 8 Bei-, Steuer- und Mittelwagen zu Elektro- und Akkutriebwagen
- 9 Bei-, Steuer- und Mittelwagen zu Dieseltriebwagen und Schienenbussen

gerade eine solche Lok im Modell als Geburtstags- oder Weihnachtsgeschenk wünschte. Und wer dann bei der nächsten Reise am Bahnhof genau hinschaute, sah auch dort die polierten Lokschilder oder die aufschablonierten Buchstaben- und Zifferkombinationen ...

Auf dem Weg in die Neuzeit

Doch zeichneten sich in den frühen 1960er-Jahren die Grenzen des bislang so gut funktionierenden Systems ab. Zwei wesentliche Faktoren waren ausschlaggebend und beide standen sie – ganz den Zeichen der Zeit verpflichtet – unter dem Aspekt der Rationalisierung und der internationalen Zusammenarbeit im Schienenverkehr.

Gerade die in den 1950er- und frühen 1960er-Jahren neu hinzugekommenen oder stark ergänzten schnellen Züge des länderübergreifenden Personen- und Güterverkehrs (wie die TEE oder TEEM) machten eine einheitliche Verfahrensweise nötig, die vor allem dem freizügigen Fahrzeugtausch dienen sollte. Die bislang von jedem Land unterschiedlich gehandhabte Bezeichnungsweise der Fahrzeuge war dabei ein Hindernis, ließen sich die einzelnen, teils deutlich voneinander abweichenden Nummernsysteme bei einer maschinellen Erfassung in den neu entstandenen Großrechenanlagen nicht miteinander synchronisieren.

Neue Nummern zunächst nur für Wagen

Der Internationale Eisenbahnverband UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) entwickelte daher zu Beginn der 1960er-Jahre ein neues, einheitliches Bezeichnungsschema für alle Eisenbahnwagen, das unter der UIC-Richtliniennummer 438 festgeschrieben wurde. Es arbeitete rein nummernbasiert und bestand aus insgesamt zwölf Ziffern, die Auskunft gaben über das Austauschverfahren, die einstellende Bahnverwaltung, die Bauart und die spezifische Ordnungsnummer des jeweiligen Fahrzeugs. An letzter Stelle trat die sogenannte Selbstkontrollziffer hinzu, mit deren Hilfe der Großrechner Eingabefehler selbstständig erkennen konnte.

Ab 1964 übernahmen die DB und (fast) alle anderen europäischen Bahnen das neue Bezeichnungssystem für den Großteil ihrer Wagen. Nicht umgezeichnet wurden nur solche Fahrzeuge, die im internationalen Verkehr generell nicht zum Einsatz kamen oder kurz vor dem Ende ihres Einsatzzyklus standen.

Auch für die Triebfahrzeuge hatte die UIC ein sehr ähnliches, ebenfalls zwölfstelliges Nummern-

Rechts: Als erster Schritt wurden im Führerstand der Lok Kunststoffschilder angebracht. Auf ihnen war in schwarzer Schrift auf weißem Grund die neu zu vergebende Loknummer zu lesen. Bis Ende November 1967 mussten sie in den Fahrzeugen montiert sein

Gerhard Bothe/Slg. Dietrich Bothe





Fotografen standen mit den neuen Nummern auf Kriegsfuß. Bei der Rottweiler 078 246-6 hatten sie die vorangestellte 0 und die Kontrollziffer schwarz überpinselt, um den alten „Look“ zu erhalten Martin Weltner

schema entwickelt, auf dessen Einführung sich die beteiligten Bahnverwaltungen jedoch nicht einigen konnten. Allzu problematisch war dies aber nicht, da an den meisten Grenzbahnhöfen ohnehin umgespannt wurde und Triebfahrzeugdurchläufe gemessen an der Zahl der Züge insgesamt eher die Ausnahme bildeten.

„Kollege Computer“ tritt an

Mit der Einführung der neuen Wagennummern war nicht nur im internationalen Verkehr das Problem der Disponierung und Abrechnung der Laufleistungen beseitigt worden, auch der DB kamen die neuen Nummern sehr gelegen. Unter dem enormen Kostendruck suchte sie in allen möglichen Bereichen nach Einsparpotenzialen, auch innerhalb der Verwaltung. Und gerade hier bot die Einführung von Großrechenanlagen die Möglichkeit zur Automatisierung und Vereinheitlichung des Schriftverkehrs mithilfe von Lochkarten. Was bislang noch viele einzelne Angestellte und Beamte in verschiedenen Büros oftmals mehrfach mühsam manuell erfasst und ausgewertet hatten, konnte der neue „Kollege Computer“ schneller und effizienter. Günstiger war er obendrein.

Doch wie schon die UIC musste auch die DB zunächst die Voraussetzungen für den Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung, kurz EDV,

schaffen – und dazu gehörte auch ein neues Nummernsystem für die Triebfahrzeuge. So ließen sich mit der damaligen, noch in den Kinderschuhen steckenden EDV-Technik zwar sehr gut Nummernfolgen eingeben und verarbeiten, nicht jedoch Kombinationen aus Buchstaben und Ziffern, wie sie die „modernen Traktionsarten“ aufwiesen.

Dies führte in den frühen 1960er-Jahren dazu, dass mit der Einführung der ersten Großrechenan-

■ **Von der Zwölfstelligkeit rückte man bald ab. Zweimal drei Ziffern und eine zur Selbstkontrolle – das wurde die perfekte Lösung.**

lagen auch nach Möglichkeiten gesucht wurde, die bisherigen Baureihenbezeichnungen in abgewandelter Form zu erfassen – allerdings kochte da jede DB-Abteilung ihr eigenes Süppchen und vergab für ihren eigenen Bedarf eigene Schlüsselzahlen. Allein für die V 100.20 waren es drei verschiedene: in der Finanzrechnung wurde sie als „0100 3“ geführt, in der Werkstättenstatistik und -abrechnung trug sie die Lochkartennummer „102“ und im Zeichnungsdienst die „150“.

Kurzum: Wollte die DB in diesem Bereich modernisieren und rationalisieren, musste sie ein ei-



Nur noch auf dem Papier umgezeichnet wurde die Neubaulok 66 002: Die Lok wurde am 15. September 1967 z-gestellt, ab. 1. Januar 1968 als 066 002-7 geführt, erhielt aber keine Schilder mehr Peter Breiting

genes neues Triebfahrzeugnummernsystem entwickeln, das allgemein in allen Bereichen der Verwaltung und des Betriebsdienstes gültig war.

Vom Arbeitskreis zum fertigen System

Schon 1965 gründete sie dazu den Arbeitskreis „Anlagenwirtschaft Fahrzeuge“, der sich fortan der Entwicklung eines einfach zu handhabenden neuen Nummernschemas widmete, das möglichst viele Elemente des bestehenden Systems übernehmen und so den Übergang erleichtern sollte. Grundlage der Überlegungen bildete – zumindest perspektivisch betrachtet – das zwölfstellige Nummernschema der UIC, dessen zentrale Elemente die DB für ihre eigenen Zwecke übernahm.

Von der Zwölfstelligkeit jedoch rückte man der besseren Handhabbarkeit im Betriebsalltag wegen schnell ab. Schon 1966 stand das Grundgerüst mit jeweils dreistelligen Baureihen- und Ordnungsnummern, jedoch noch nicht in der endgültigen Form. So hatte man zunächst den Nummernbereich von 001 bis 099 für künftige Entwicklungen ausgespart, begann dann mit den Dampflokomotiven (101–199), denen Elektro- (201–299), Diesel- (301–399) und Kleinlokomotiven (401–499) folgen sollten. Die nächste Nummerngruppe war für elektrische und Akkutriebwagen vorgesehen (501–599), die weiteren für Dieseltriebwagen (601–

699), Bahndienstfahrzeuge und Schienenbusse (701–799) sowie Steuer- und Beiwagen zu den jeweiligen Triebwagenbauarten (801–899, 901–999). Die künftige Reihenfolge war damit bereits in den Grundzügen vorgegeben.

Auf Wunsch der innerhalb der Hauptverwaltung der Bundesbahn (HVB) angesiedelten Abtei-

WOHIN MIT DER NEUEN NUMMER?

Anbringung der neuen Loknummern an den Außenflächen der Triebfahrzeuge

Wie bislang auch wurden die Außennummern auf allen vier Seiten der Lokomotiven angebracht, also an den Stirnwänden und Seitenflächen. Die Trieb-, Steuer-, Bei- und Mittelwagen wurden mit zwei Nummern in der Mitte der Seitenwände über dem Längsträger gekennzeichnet. Nur vereinzelt Triebwagen erhielten später auch an den Fronten die neuen Außennummern.

Alle Ziffern erschienen einheitlich im steingrauen Farbton (RAL 7030), nur bei Dieselloks mit sandgelben Zierstreifen (wie der V 60 oder V 65) wurden sie in jener Farbgebung ausgeführt. 1971 wurde für alle Anschriften einheitlich der neue Farbton Kieselgrau (RAL 7032) vorgeschrieben, ab 1974 wurden sie bei Elloks durch die DB-Farbe 110 (elfenbein, RAL 1014) ersetzt.



Manch einer kam durcheinander: So machte das Bw Lehrte aus der 50 1604 kurzerhand „51 604“, die korrekt eigentlich 051 604-7 hätte heißen müssen. Unter Sammlern dürfte ein solcher „Fehldruck“ allerdings einiges wert sein ...

Wächter, Slg. U. Knoblauch/Eisenbahnstiftung

lung für Betriebskostenrechnung wurde der gemeinsame Bereich von elektrischen Triebwagen und solchen mit Akkumulatoren aufgegeben.

Die Dampfloks kriegen die 001 bis 099

Da keine anderen Nummernbereiche mehr verfügbar waren, verzichtete man kurzerhand auf die Aufspaltung des Nummernbereichs von 001 bis 099 und teilte ihn den Dampflokomotiven zu. Alle weiteren Fahrzeuggattungen rutschten dadurch einen Hunderterkreis weiter nach unten, sodass für die Elektrotriebwagen der Bereich von 400 bis 499

Rechts: Aus Angst vor Schilderdieben hatte das Bw Osnabrück Hbf schon Anfang 1968 begonnen, die Lokschilder seiner 01.10 zu entfernen und die Nummern auf der Rauchkammertür aufzumalen.

Für Fotografen war das ein Ärgernis. Später erhielten die Loks erneut Schilder mit neuen EDV-Nummern. Am 24. März 1968 rollt so die 01 1055 mit F 391 durch Osnabrück-Belm Ludwig Rotthowe

und für die Akkutriebwagen jener von 500 bis 599 frei wurde.

Die Baureihenbezeichnungen selbst orientieren sich weitgehend an den bisherigen Nummern, sodass ein gewisser Wiedererkennungswert gegeben war. Damit fanden sich die bisherigen Stammnummern – wenn irgend möglich – in der zweiten und dritten Stelle der Triebfahrzeugnummer wieder. So wurde die E 41 zur 141, die V 160 zur 216, der ETA 150 zum 515 und der VT 95 zum 795. Mit dem sich perspektivisch schon abzeichnenden endgültigen Ausscheiden der Dampflokomotiven konnte die durch die „o“ zu kennzeichnende Triebfahrzeugart anderweitig für eventuelle künftige technische Entwicklungen neu genutzt werden.

Im Anschluss an diese dreistellige Baureihenbezeichnung folgte die ebenfalls dreistellige Ordnungsnummer, die ebenfalls weitestgehend auf die bisherige Nummer Bezug nahm, und – durch einen Bindestrich davon getrennt – die allein für die EDV-Bearbeitung vorgesehene Selbstkontrollziffer (siehe auch das Beispiel unten).

Mit der Verfügung 21.212 Fae 6 wurde das neue Nummernschema seitens des DB-Vorstandes am 23. Juni 1967 beschlossen und seine Einführung zum kommenden Jahresbeginn festgelegt.

Das neue Schema tritt in Kraft

Dem Umstellungsbeschluss folgte eine mehrmonatige Planungs- und Vorbereitungsphase, damit pünktlich zum 1. Januar 1968 die Ablösung des alten Nummernplanes vollzogen werden konnte. Als

SELBSTKONTROLLZIFFER

Die durch einen Bindestrich von den jeweils dreistelligen Baureihen- und Ordnungsnummern getrennte Selbstkontrollziffer sollte dazu dienen, Eingabefehler bei der EDV-Erfassung sofort aufzudecken. Sie errechnete sich durch die Multiplikation der einzelnen Ziffern der sechsstelligen Loknummer mit der Ziffernfolge 121212.

Die aus den Ergebnissen errechnete Zahlenfolge wurde zur Quersumme aufaddiert. Diese Quersumme wurde anschließend von der nächstfolgenden Zehnerzahl abgezogen und ergab so die Kontrollziffer. Endete die Quersumme

auf Null, war auch die Kontrollziffer eine Null.

Was in den Amtsstuben händisch ausgerechnet viel Zeit in Anspruch genommen hätte, erledigte die Großrechenanlage im Hintergrund automatisch direkt bei der Eingabe.

Wurde eine Nummer falsch in der Unterlage eingetragen oder fehlerhaft in die Rechenanlage eingegeben, so wurde die Differenz zwischen der vom Computer errechneten und der eingegebenen Kontrollziffer sofort als Fehler ausgedruckt. Mit dieser selbstständigen Fehlerüberwachung

konnten umfangreiche, manuell auszuführende Prüfarbeiten in den Lockkartenstellen eingespart werden.

Ein Beispiel: Nehmen wir die damals im Bw Koblenz-Mosel stationierte Lok 140 187 (ex E 40 187) heran:

Loknummer	140 187
Ziffernfolge	121 212
Multiplikation	180 2814
Quersumme	1+8+0+2+8+1+4=24
Subtraktion von der folgenden Zehnerzahl	30-24=6
Neue Loknummer mit Kontrollziffer somit	140 187-6





Eigentlich ganz logisch: Aus der 50 3091 wurde die 053 091-5. Da hatte die Reichsbahn im Osten mit ihrem System manchmal mehr Probleme ... Slg. RH

ersten Schritt ließ die HVB neue Kunststoff-Innenschilder für die Führerstände anfertigen, die in den Ausbesserungswerken zugeschnitten und graviert wurden. Auf ihnen war in schwarzer Schrift auf weißem Grund die neu zu vergebende Loknummer zu lesen. Bis Ende November 1967 mussten sie in den Fahrzeugen montiert werden.

„NEUE“ BAUREIHEN

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nummernplanes entstanden mit der Abschaffung der vierstelligen Ordnungsnummern neue Baureihenbezeichnungen, um alle Fahrzeuge einer Baureihe im Nummernsystem unterbringen zu können, etwa bei der Baureihe 50. Bei anderen Baureihen führten signifikante, organisatorisch und betrieblich relevante Unterschiede zur Vergabe abweichender Baureihennummern.

alt	neu		
01.10 Kohle	011	E 40.10	139
01.10 Öl	012	E 44.11	145
41 Öl	042	V 100.10	211
44 Öl	043	V 100.20	212
50	050–053	V 100.23	213
E 10.12	112	V 60 (54 t)	261

Köf II (30 km/h, mechanische Bremse)	321
Köf II (30 km/h, Druckluftbremse)	322
Köf II (45 km/h)	323–324
Köf III (30 km/h)	331
Köf III (45 km/h, Kettenantrieb)	332
Köf III (45 km/h, Gelenkwellenantrieb)	333
Ka (Vorkriegsbauarten)	381
Ka (Nachkriegsbauarten)	382
TVT (einmotorig)	701
TVT (zweimotorig)	702

Noch bis zum Jahresende blieben die alten Schilder oder Anschriften außen an der Lok in gewohnter Weise gültig, dann sollte die Umzeichnung beginnen und bis Ende März 1968 abgeschlossen sein – zumindest für alle elektrischen und Dieselelektrofahrzeuge. Den Dampflokomotiven (von denen man einige Baureihen ohnehin zur Abstellung vorgesehen hatte) gewährte man vorab schon eine etwas längere Umzeichnungsfrist.

Adieu altes Lokschild

Im Zuge der Umzeichnungsaktion wurden die alten Lokschilder mit ihren erhabenen Ziffern abmontiert, alte Aufschriften übermalt und die neuen Loknummern an ihrer Stelle angebracht. In der Regel geschah dies durch Aufkleben vorgefertigter Anschriften-Übertragungsbilder (Durofix), seltener wurden die neuen Nummern auf Schilder aufgeschabloniert (alle Dampflok, 103, 144, 194). Damit hielten sich auch die Kosten für die gesamte Umzeichnung in bescheidenem Rahmen.

■ Bis heute blieb die Gewohnheit, immer wieder mal die alten Kürzel E und V mit zu nennen, sogar bei völlig neuen Fahrzeugen: E 120.

Als Grundlage diente eine hektografisch vervielfaltigte und im Vorfeld im Sommer 1967 an alle Lokeinsatzstellen verteilte Kurzfassung der Umzeichnungsliste. Um die Gesamtarbeit der Umzeichnung breit zu verteilen und in möglichst kurzer Zeit abschließen zu können, wurden damit neben den Betriebs- und Betriebswagenwerken auch die Ausbesserungswerke beauftragt.

Zum Stichtag 1. Januar 1968 standen der DB zur Erfassung und Auswertung neben dem zentralen Rechenzentrum in Frankfurt (Main) noch die Teilmotoren Essen, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Köln, München, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart zur Verfügung.

Am selben Tag wurde auch ein neuer, hierauf abgestimmter Betriebsleistungszettel eingeführt, der die bisherigen Zugdienst- und Lokomotivdienstzettel für die bislang nötigen Uraufschreibungen miteinander vereinigte.

Die Phase des Übergangs

Doch nicht überall ging man mit der gleichen Euphorie und Schnelligkeit an die Umzeichnung heran – der im Vorfeld so optimistisch veranschlagte 31. März 1968 als Abschlusstermin der gesamten Aktion ließ sich nicht halten. Vielerorts fuhren auch im Sommer 1968, ab und an auch noch zu Beginn des Jahres 1969 vereinzelte (Dampf-)Loks mit ihrer alten Nummer herum. Und: Nicht alle in der Umzeichnungsliste noch vermerkten Fahrzeuge oder Baureihen erhielten tatsächlich noch eine neue Nummer; bei einigen überschritt sich der

Zeitraum der Umstellung mit dem ihrer z-Stellung oder Ausmusterung.

Anderswo überblickten mit der Umzeichnung betraute Bw-Mitarbeiter das eigentlich relativ einfach aufgebaute neue System und vor allem die Errechnung der Kontrollziffer nicht. Trotz genauer Vorgaben haperte es an der Umsetzung.

Stilblüten in verschiedenster Form waren die Folge – mal stimmte der Abstand zwischen den einzelnen Nummernblöcken nicht, mal war die Kontrollziffer falsch oder fehlte ganz, mal wurde das altvertraute „E“ oder „V“ erneut vorangestellt. Doch auch diese Schwachstellen wurden im Laufe der Zeit erkannt und ausgemerzt.

Die Macht der Gewohnheit

Noch weit in den 1970er-Jahren sprachen einige DB-Mitarbeiter auch in den internen Unterlagen weiterhin beharrlich von einer „E 103“ oder einem „ET 420“, später sogar von einer „E 120“. Und auch viele damit groß gewordene Eisenbahnfreunde wollten auf das liebgegewonnene Voranstellen des Erkennungsbuchstabens nicht verzichten – allerdings blieb bei ihnen eine V 200 eben eine V 200 und keine 220 oder 221 und eine E 50 eine E 50 und nicht unbedingt eine 150, von den vielfachen Spielarten der V 60 einmal ganz zu schweigen. Und wer sprach bei den Dampfloks schon von einer 001 oder 023?

Der Wegfall der alten Schilder markierte eine deutliche Zäsur im DB-Erscheinungsbild; sie ging bei einigen Baureihen zudem einher mit einer Neuplatzierung der Nummer – die alte Position aber blieb oft noch über Jahre hinweg sichtbar, trotz oder gerade wegen der provisorisch neu aufgetragenen Lackflicken.

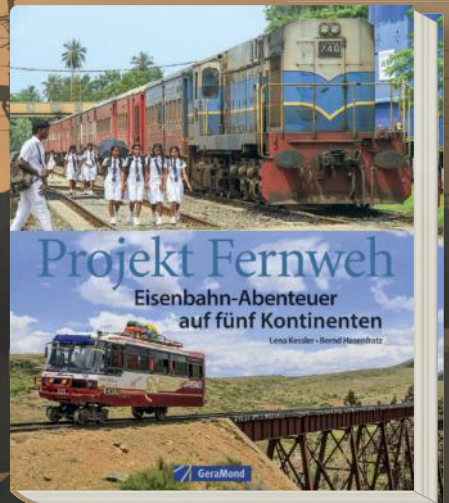
Es war der richtige Schritt!

Viel wichtiger jedoch war der verwaltungstechnische Erfolg der Maßnahme: Nach kürzester Zeit hatte sich das neue System bewährt und der DB auf Verwaltungsebene einen enormen Rationalisierungsschub gebracht. Statt wie bislang bei verschiedenen Dienststellen unterschiedlich gehandhabter Listen und Karteikarten gab es nun ein einheitliches, zentral zu verwaltendes Bestandsmeldewesen. Dass ihre Fahrzeuge nun eben anders hießen als bislang gewohnt, nahm die DB dafür gerne in Kauf.

Es kann allerdings nicht verwundern, dass die alten Lokschilder bei altgedienten Lokpersonalen, noch mehr aber bei Eisenbahnfreunden, heiß begehrt waren. Die DB machte sich das zu Eigen und veräußerte einen Großteil davon zu recht humanen Preisen an Interessierte, wo sie nun Hobbyzimmer oder Partykeller schmückten. Zumindest dort durfte eine E 41 noch eine E 41 sein – und eben keine neumodische 141 ... *Oliver Strüber*

Auf Schienen um den Globus

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



NEU

192 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-95613-036-6
€ [D] 30,-

© Bernd Hasenfratz

Faszination Technik

GeraMond

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



Winterdienst mit 218

Am 15. Dezember 2017 gab es auf der Allgäubahn einen unerwarteten Sondereinsatz: Für eine Schneepflugfahrt Kempten – Röthenbach und zurück zog man 218 425 von DB Regio heran. Eigentlich ist hierfür in diesem Winter eine Ex-DR-V 100 in Kempten stationiert. Doch da die V 100 nicht einsetzbar war, wurde die Sache so gehandhabt, wie es bis vor ein paar Jahren üblich war

Felix Löffelholz

Post im Reisezentrum Zu früh abgefahren

■ Briefmarken und Schreibbedarf kaufen, Lotto spielen, Pakete verschicken – alles Dinge, die man seit 16. November 2017 im Eisenacher Reisezentrum erledigt. Dieses teilt sich seither aus Kostengründen den Platz mit der Deutschen Post. Sogar einen eigenen Schalter bekamen die Postmitarbeiter, denn außerhalb der Öffnungszeiten des DB-Schalters sind sie für die Beratung und den Ticketverkauf zuständig.

AWA

■ Bei der DB ist ein Zug pünktlich, wenn sich die Ankunft um weniger als sechs Minuten verzögert. In Japan kommt es auf jede Sekunde an. Nachdem der Regionalzug Tsukuba-Express am 14. November 20 Sekunden zu früh abfuhr, entschuldigte sich der Betreiber „für die großen Unannehmlichkeiten, die wir unseren Kunden zumuten“. Diese mussten auf den nächsten Zug warten, der vier Minuten später fuhr.

AWA



DB-Info der Zukunft

■ Am Nürnberger Hauptbahnhof ging am 23. November die erste neue „DB Information“ in Betrieb. Unter anderem mit Selbstbedienungsterminals ausgestattet, soll sie helfen, die ständigen Schlangen zu verkürzen. Dafür wurden auch digitale Terminals im Bahnhof aufgestellt, an denen sich Reisende z. B. eine Verspätungsbescheinigung selbst ausdrucken können. Bis 2020 will die DB deutschlandweit alle 82 Informationsstellen austauschen.

AWA



Lorediana La Rocca/DB AG

Bei Meerbusch ist am 5. Dezember 2017 ein National Express-Talent 2 auf der Fahrt von Köln nach Krefeld (RE7) auf einen stehenden Leer-Erzzug aufgefahren. Am 6. Dezember dauern die Aufräumarbeiten an
Arnulf Stoffel/dpa



EISENBAHN-UNGLÜCK IN MEERBUSCH

Zusammenstoß verläuft glimpflich

50 Verletzte, ein zerstörter Talent-2-Triebwagen und einige beschädigte Waggons: Das ist die glimpfliche Bilanz eines Zugunglücks im rheinländischen Meerbusch-Osterath am 5. Dezember 2017. Die Unfallursache ist noch unklar. Fakt ist, dass der Personenzug auf Befehl ein rotes Signal überfuhr

Zu einem schweren Zugunglück kam es am Abend des 5. Dezember vor dem Bahnhof Meerbusch-Osterath zwischen Neuss und Krefeld. Der als DPN 32547 (Rheine – Krefeld) verkehrende 442 361 von National Express (NX) fuhr auf freier Strecke auf den gerade anfahrenen Erzleerzug GM 48714 von Dillingen (Saar) Hochofen nach Rotterdam Maasvlakte Oost auf. Dabei entgleisten die beiden vorderen Wagenelemente des Talent 2 und die drei letzten Wagen des Güterzuges. Durch den Aufprall wurden laut Bundespolizei von den über 180 Fahrgästen mehr als 50 Menschen verletzt, davon einige schwer.

Fahrt trotz Rotausleuchtung

Zur genauen Unfallursache konnte bei Redaktionsschluss noch keine Aussage getroffen

werden. Fest steht, dass der NX-Zug auf Befehl seine Fahrt an einem roten Signal fortsetzte. Der Lokführer hatte eine Schnellbremsung eingeleitet, nachdem er den Güterzug im Gleis vor sich wahrgenommen hatte. Laut Augenzeugen soll er den Führerstand verlassen und Fahrgäste gewarnt haben. Mit seinem Ver-

halten hatte er womöglich einen weitaus verheerenderen Ausgang des Zusammenstoßes verhindert. Die Sperrung des Abschnitts dauerte bis 16. Dezember an, gleichzeitig wurden Bauarbeiten an der Strecke durchgeführt. Die meisten Güterzüge fuhr währenddessen über Mönchengladbach. AWA



Der Lokführer leitete eine Schnellbremsung ein, konnte den Zusammenstoß aber nicht mehr verhindern

Michael Kochems



Die Sanierung des Duisburger Hauptbahnhofs wird erst 2019 starten (Foto vom 28. Mai 2017) M. Wehmeyer

DUISBURG HBF

Umbau startet erst 2019

Ein Aushängeschild ist der Duisburger Bahnhof schon länger nicht mehr. Durch das löchrige Dach tropft der Regen auf die Bahnsteige. Im letzten Jahr kündigte die DB den Umbau des Bahnhofs im oberen Bereich mit seinen Bahnhofsdächern an. Eine Wellenkonstruktion ist dort als neues Dach geplant. Doch bisher hat sich nicht viel getan. Vorbereitende Maßnahmen sind laut der DB seit Mitte 2016 angelaufen. Zu den Maßnahmen zählten Kampfmittelsondierung, Bodengutachten, die Herstellung von neuen Mastfundamenten zur Abfangung der Oberleitung sowie die Erstellung von Technikzentralen. Im Frühjahr hatte die DB die Ausschreibung der Baumaßnahmen für die Umbaumaßnahmen wegen fehlender wirtschaftlicher Angebote aufgehoben. Im Mai 2017 wurde das Investitionsvolumen von 150 Millionen neu ausgeschrieben. Es sollen sich mittlere Unternehmen aus der Region um einzelne Leistungsteile für den Bau der neuen Gleishalle, der Bahnsteige und weiterer Maßnahmen bewerben können. Der Umbau des Hauptbahnhofes soll zu Beginn 2019 starten. Laut einem DB Sprecher steht aber die finale Bestätigung des Starts der Hauptbauleistung noch aus. MWE

Die Sanierung der Bahnhofshalle im Hagener Hauptbahnhof schreitet voran. Leitungen im Untergrund wurden neu verlegt, anschließend wird ein völlig neuer Bodenbelag aufgebracht. Insgesamt werden 32 Millionen Euro investiert

Rainer Bernshausen



DEUTSCHLAND | NEWS

Neue S-Bahn-Linien

Vier Jahre nach der Inbetriebnahme der S-Bahn Mitteldeutschland wurde das Netz zum Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember um drei Linien erweitert. Die neue S 6 verkehrt zwischen Leipzig-Messe, Borna und Geithain, die S 8 auf der Strecke Halle – Bitterfeld – Lutherstadt Wittenberg/Dessau und die neue S 9 zwischen Halle und Eilenburg. Neben einigen Linienänderungen und Fahrplanausweitungen, wird die S5 zeitweise nach Halle verlängert, die S 5X verkehrt wieder stündlich zwischen Halle und Zwickau. FFÖ

KML fährt Wipperliese

Die Kreisbahn Mansfelder Land (KML) wird bis 2022 mit ihren Esslinger-Triebwagen auf der Strecke Klostermansfeld – Wippra (Wipperliese) fahren. Der Landkreis Mansfeld-Südharz, der 2017 die Aufgabenträgerschaft für die Strecke vom Land übertragen bekommen hat, hatte den Betrieb der Strecke ab 2018 europaweit ausgeschrieben. Dabei setzte sich die KML gegen einen weiteren Bewerber durch. AWA

Leo Express wächst

Nachdem Leo Express in Kooperation mit FlixBus seit 24. August 2017 die Locomore-Züge betreibt, will das Unternehmen zusammen mit seinem Tarifpartner eine Wachstumsstrategie einleiten. In einem Interview mit der Wirtschaftswoche gab Leo Express-Chef Peter Köhler an, innerhalb von fünf Jahren das Angebot zu verzehnfachen. Dabei fasst er neben dem Fernverkehr, so etwa zwischen Berlin und Prag, auch den Nahverkehr ins Auge. AWA



2018 ist eine Doppelstock-Garnitur planmäßig am Main unterwegs. Am 12. Dezember 2017 verlässt der kurze Zug mit 218 460 (hinten) und der ersatzweise eingesetzten 218 443 Aschaffenburg Süd Michael Mann

DEUTSCHLAND | TICKER

Direkt-IRE Stuttgart – Oberstdorf

In diesem Winter kommt es zur Neuaufnahme des „Schnee-Express Allgäu“ zwischen Stuttgart und Oberstdorf. IRE 4247/8 verkehrt seit 30. Dezember 2017 bis 31. März 2018 samstags mit einer vierteiligen Dosto-Garnitur. Zwischen Stuttgart und Ulm fährt eine 111, bis/ab Oberstdorf eine 218. AWA

Mehr Kapazität in Imsumer Deich

Der Hafengebäudebahnhof Imsumer Deich in Bremerhaven hat mit 16 Gleisen nun die doppelte Kapazität. Die neuen acht Gleise wurden am 10. Dezember 2017 offiziell eingeweiht. Die Hafengesellschaft bremenports hat 30 Millionen Euro in die Erweiterung investiert. AWA

Rennsteig-Shuttle bis 2028

Der Weiterbetrieb des Rennsteig-Shuttles ist bis Ende 2028 gesichert. Am 1. Dezember 2017 wurden die entsprechenden Verträge mit der Süd-Thüringen-Bahn (STB) als Nachfolger der Erfurter Bahn (EB) unterzeichnet. Nach dem Probebetrieb wird die Strecke nun regulär betrieben. Es verkehren weiterhin samstags, sonntags und an Feiertagen vier Zugpaare mit RS1 (Baureihe 650) von Erfurt zum Rennsteig und zurück. AWA

Verzögerungen bei der Eurobahn

Nicht wie ursprünglich geplant seit 10. Dezember 2017, sondern – laut letztem Stand bei Redaktionsschluss – erst ab 14. Januar 2018 fahren die neuen FLIRT-2-Triebwagen der Eurobahn ab Bielefeld als RB 61 über die deutsch-niederländische Grenze nach Hengelo. Grund für die Verzögerung ist eine fehlende Zulassung in den Niederlanden. GF

ASCHAFFENBURG – MILTENBERG

Doppelstockzug als 642-Ersatz

Seit 10. Dezember 2017 setzt die Westfrankenbahn (WFB) als Ersatz für fünf an die Kurhessenbahn verliehene 642 (642 006, 060, 061, 062, 204) eine Doppelstockwagengarnitur ein. Stammloks sind die WFB-eigene ozeanblau-beigen 218 460 und die zur WFB umbeheimatete 218 430 der Südostbayernbahn (SOB). Diese fahren im „Sandwich“ mit drei (in den Ferien zwei) umbeheimatete Mittelwagen (zwei DABpza 786.0, ein DBpza 751.9). Der montags bis freitags gefahrene Umlauf enthält folgende RB-Leistungen: Aschaffenburg – Miltenberg: RB 23303, 23305, 23313, 23317, 23321, 23325; Miltenberg – Aschaffenburg: RB 23310, 23316, 23320, 23324, 23328 (zurück als Lr 99003). In den ersten Tagen kam es zum vorübergehenden Einsatz der Ulmer 218 443 und 218 496. Grund war, dass 218 430 bis 14. Dezember in Mühldorf zur Reparatur der Zugheizanlage weilte, während am gleichen Tag 218 460 mit Problemen an der Einspritzanlage ins Werk Bremen-Sebaldsbrück überführt wurde. Der Einsatz ist vorerst bis Ende 2018 geplant, wobei es zum Start der Radverkehrssaison im März Umlaufanpassungen geben kann. AWA

RUHRTALBAHN BOCHUM – HAGEN

Neuordnung des Tourismusverkehrs

Auf der Ruhrtalbahn wird auch 2018 weiter ein Tourismusverkehr angeboten. Nachdem Ende 2017 die Zuwendungsvereinbarung auslief, ist diese nun auf 2018 erweitert worden. Da sich die Städte Bochum und Hagen vorerst nicht weiter an der Finanzierung beteiligen werden, wird statt des Laufwegs Bochum-Dahlhausen – Hagen Hbf, welcher seit Ostern 2005 angeboten wird, neu zwischen Hattingen (Ruhr), Wetter-Wengern und Witten Hbf gefahren. An 23 Sonn- und Feiertagen von Mai bis Oktober 2018 werden jeweils drei Zugpaare angeboten. Zum Einsatz kommt die bekannte dreiteilige Schienenbusgarnitur. Durchgeführt werden die Fahrten von der RuhrtalBahn, an dem die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte (DGEG) ihre Beteiligung zum Jahresende aufgegeben hat. Das Unternehmen wird somit eigenständigen Museumsverkehr auf der gleichnamigen Strecke anbieten. AWA



Am 8. August 2016 standen die Formsignale in Hamborn noch: Links die RBH-Lok 803, rechts 294 700 mit einem Zug von Grillo M. Henschel

OBERHAUSEN – WALSUM – SPELLEN

Formsignale entfernt

Auf der Strecke Oberhausen – Walsum – Spellen wurden vor kurzem die Formsignale entfernt und durch Lichtsignale ersetzt. Die Strecke wird im Güterverkehr nach Duisburg-Hamborn, nach Walsum und zum Hafen Emmelsum über die Dinslakener Kreisbahn rege im Güterverkehr frequentiert. Besonders bekannt war die Formsignalgruppe in Duisburg-Hamborn mit den dahinter liegenden Hochöfen, einer typischen Ruhrgebietskulisse. MMÜ

DEUTSCHLAND | NEWS

DB gibt Pünktlichkeitsziel auf

Für das Jahr 2017 hat die Deutsche Bahn AG ihr Ziel, 80 Prozent pünktliche Züge im Fernverkehr zu erreichen, aufgegeben. Grund dafür sind die zahlreichen Baustellen sowie die Herbststürme „Xavier“ und „Herwart“. Bahnchef Richard Lutz nannte die Bauarbeiten am Schienennetz jedoch unvermeidlich. Die Bahn hatte bis zuletzt sogar eine Quote von 81 Prozent pünktlicher Fernzüge für das Gesamtjahr angestrebt. Dabei wertet sie ihre Züge bis zu einer Verspätung von 5.59 Minuten als pünktlich. MMÜ

S-Bahn Dresden: Mehr Fahrten

Ab 3. April 2018 wird montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit der Zehn-Minuten-Takt zwischen Dresden und Pirna eingeführt. Hierfür werden die S1-Verstärker (derzeit Meißen Triebischtal - Dresden Hbf) bis Pirna verlängert. Gefahren wird mit 143 und zwei Doppelstockwagen. Die schrittweise Modernisierung der auf dieser Linie eingesetzten Wagen dauert noch bis voraussichtlich 21. August 2018 und wird im DB-Werk Wittenberge durchgeführt. AWA

Hätten Sie's gewusst?

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



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

Faszination Technik

GeraMond

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



611 530 und 611 047 eilen am 20. März 2009 durch den zurückgebauten Bahnhof in Wehr-Brennet. Bringt eine neue Initiative aus der Politik Schwung in die Elektrifizierungsbemühungen? Peter Garke

DEUTSCHLAND | TICKER

Neue Verbindung nach Karlovy Vary
Seit 10. Dezember 2017 bietet Die Länderbahn („Vogtlandbahn“) in Kooperation mit der tschechischen GW Train Regio an Wochenenden schnelle Umsteige-Verbindungen zwischen Karlovy Vary (Karlsbad) und Leipzig an. Hierfür verkehren zwei neue Schnellzugpaare mit Vogtlandbahn-650 ab Karlovy Vary (Karlsbad) in Tschechien über Klingenthal nach Zwickau Hbf. Dort besteht jeweils ein Fünf-Minuten-Anschluss an eine Express-S-Bahn von DB Regio, die nach Leipzig weiterfährt. Die Gesamtfahrzeit beträgt rund vier Stunden. Damit verkürzt sich die Reisezeit um eine Stunde. Ein spezieller Fahrschein wird unter dem Namen „Karola-Ticket“ (als Erinnerung an den von 1972 bis 1990 verkehrenden gleichnamigen Schnellzug) entlang der Verbindung vertrieben. AWA

Anzeige

Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter
www.lokmagazin.de/abo

BASEL – SINGEN

Neuer Schub für Elektrifizierung?

Bei einem deutsch-schweizerischen Treffen in Konstanz wurde am 29. Oktober 2017 die Schienenverkehrsverbindung in die Ostschweiz wieder thematisiert. Politiker aus den Kantonen Appenzell, St. Gallen, Graubünden und dem Thurgau forderten dabei erneut den Ausbau der Hochrheinstrecke Basel – Singen und erhielten dafür Unterstützung vom baden-württembergischen Verkehrsminister Hermann. Ein Gutachten bescheinigt seit Jahren einen positiven wirtschaftlichen Nutzen und unterstützt sogar eine Kostenbeteiligung der Schweiz mit bis zu 30 Prozent. Trotzdem ist der Zeitpunkt der Realisierung noch ungewiss und die Fahrleitung auf der Strecke Erzingen – Basel auf der deutschen Hochrheinstrecke noch ein Ausbauwunsch bis zum Jahr 2030. PG

ALTENKIRCHEN – SIERSHAHN

DB Cargo statt WEBA nach Selters

Die Firma Schütz in Selters im Westerwald wird seit 11. Dezember 2017 durch DB Cargo bedient. Sie löst die Westerwaldbahn (WEBA) ab, die seit 2006 für den dortigen Güterverkehr zuständig war. Der letzte planmäßige Zug zwischen Kreuztal und Selters verkehrte am 8. Dezember mit zwei DH 1004 der WEBA. Am 11. Dezember wurde noch einmal eine Sonderleitung durch die WEBA gefahren. Noch am gleichen Tag erreichte der erste DB-Cargo-Zug Selters. DB Cargo nutzt im Gegensatz zur WEBA nicht die Holzbachtalbahn im Abschnitt Altenkirchen – Selters, sondern den Weg über Siershahn. Die Wagen werden mit einer Class 66 (Baureihe 266/077) von Koblenz-Lützel über Limburg nach Siershahn gebracht. Dort übernimmt eine Gravita die Wagen bis Selters. Der Verkehr auf der Holzbachtalbahn wird damit massiv reduziert. Gerüchten zufolge soll aber einmal wöchentlich ein DB Cargo-Zug über Altenkirchen fahren. Für die von der WEBA zur Übergabe ausgeschriebene Strecke gab es bislang drei Interessensbekundungen. Ernsthaftes Interesse besteht bei der Lappwaldbahn Service (LWC). Allerdings kam es durch einen Formfehler zu einer Neuausschreibung, so dass sich eine mögliche Übernahme zeitlich verzögert. AWA/LM



Zwischen Ibbenbüren und Brochterbeck wurden Ende November die Gleise umgebaut. Vom 24. November 2017 ist 218 451 der Lappwaldbahn mit einem Schotter-Leerzug bei Ibbenbüren unterwegs Stefan Klein

IBBENBÜREN – GÜTERSLOH

Instandsetzung schreitet voran

Die Instandsetzung der Bahnstrecke Ibbenbüren – Gütersloh schreitet voran. Nachdem auf einem Großteil der Teilstrecke zwischen Ibbenbüren und Brochterbeck mit dem Abzweig zum Hafen bereits der Oberbau durchgearbeitet und die maroden Holzschwellen durch Betonschwellen ersetzt wurden, konnte Ende November mit dem Schottern der Gleise begonnen werden. Zum Einsatz kam die frisch aufgearbeitete 218 451 der Lappwaldbahn. Anfang Dezember war der Abschnitt bis zum Hafen in Saerbeck in Arbeit, damit hier der Güterumschlag wieder aufgenommen werden kann. Im Anschluss daran folgt als nächstes die Reaktivierung über Lengerich nach Bad Iburg. Dort findet 2018 die Landesgartenschau statt, zu der auch Personenzüge fahren sollen. SK

PASSAU – MÜHLendorf

Abbau der Telegraphenmasten

Nach den schweren Sturmschäden an der Telegraphenleitung wurde zwischen Pfenningbach und Neukirchen (Inn) die Telegraphenleitung deinstalliert. Die abgesägten Telegraphenmasten wurden vorübergehend am ehemaligen Bahnhof Pfenningbach gelagert. MMÜ

Nur noch mancherorts stehen an der Rottalbahn Telegraphenmasten: 628 565 am 28. Dezember 2014 bei Engertsham

M. Müller



LOKMagazin 02 | 2018

DEUTSCHLAND | NEWS

Studie zur Bottwartalbahn

Für die Reaktivierung der Bottwartalbahn Marbach (Neckar) – Heilbronn wird Anfang 2018 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Zwei Varianten sollen nun untersucht werden: Eine kurze von Marbach bis Beilstein, und eine lange über die Gesamtstrecke. Mit letzterer könnte umsteigefrei bis in die Heilbronner Innenstadt gefahren werden. Der Personenverkehr auf der Strecke wurden 1966 eingestellt. 2000 wurde der letzte Teilstabschnitt stillgelegt. Seit den 1990er-Jahren gibt es Reaktivierungs-Pläne. Im Frühjahr 2019 ist mit den Ergebnissen zu rechnen. AWA

Modellstrecke Hamburg – Cuxhaven

Die Bahnstrecke Hamburg – Cuxhaven wird als bundesweite Modellstrecke für Rückschnittmaßnahmen dienen. In diesem Jahr musste die Strecke nach Stürmen viermal gesperrt werden. Die DB Netz wird keinen Kahlschlag durchführen, sondern gezielt die gefährdeten Bäume fällen oder zurückschneiden und Büsche und unbedenkliche Bäume stehen lassen, um nicht gegen das Naturschutzgesetz zu handeln. AWA

Lokomotion: Neu bis Bremen

Seit 10. Dezember kommen Lokomotion-Loks planmäßig bis Bremen. Seither ist das Unternehmen für die KV-Züge der Relation Bremen-Grolland – Verona Q. E. auf dem gesamten Laufweg verantwortlich. Bis zum Fahrplanwechsel war RBH Logistics das EVU zwischen Bremen-Grolland und München Nord Rbf – allerdings mit Loks von DB Cargo. AWA



Arbeiter bergen am 30. November 2017 einen Wagen des am Vortag entgleisten ICE im Bahnhof Basel SBB. Teile der Gleisanlagen blieben bis zum 2. Dezember gesperrt

KEYSTONE/Georgios Kefalas/dpa

SCHWEIZ | TICKER

Neue Serviceanlage für Zürcher S-Bahn

Ende November nahmen die SBB die neue Abstell- und Serviceanlage in Pünten bei Winterthur in Betrieb. Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit stehen nun drei Hallengleise samt Logistik- und Dienstgebäude sowie Abstellgleise für 14 Zugkompositionen bereit. Die Investitionen in Höhe von 115 Millionen Schweizer Franken wurden im Rahmen der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn getätigt. FFÖ

Umbau Felsberg abgeschlossen

Nach sechs Monaten Bauzeit konnte die RhB Mitte November den umgebauten Bahnhof Felsberg zwischen Chur und Reichenau-Tamins in Betrieb nehmen. Er verfügt nun über einen mittigen Hochperron samt Personenunterführung. FFÖ

Spatenstich Doppelspur

Am 14. November 2017 war der Spatenstich zum Bau eines neuen, 1,4 Kilometer langen zweigleisigen Teilstücks zwischen Samedan und Bever. Die Doppelspur soll ab Ende 2019 erhöhte Fahrplanstabilität und neue Kreuzungsmöglichkeiten schaffen. So werden die Züge von und nach Chur und von/nach Scuol-Tarasp bis Bever nun unabhängig voneinander verkehren können. Nach der Inbetriebnahme der Doppelspur wird anschließend der Bahnhof Bever modernisiert. Für den geplanten Mittelperron ist die historische Bedachung eines Bahnsteigs von St. Moritz vorgesehen. FFÖ

SCHWEIZ

ICE entgleist in Basel

Aus noch ungeklärten Gründen entgleiste am späten Nachmittag des 29. November 2017 ICE 75 (Hamburg-Altona – Chur) im Bahnhof Basel SBB. Drei Wagen des Zuges sprangen dabei aus den Gleisen. Die rund 500 Fahrgäste konnten den Zug unverletzt verlassen. Da bei dem Vorfall auch ein Fahrleitungsmast beschädigt wurde, kam es zu einer Totalsperrung des Bahnhofs. Während die S-Bahnen bereits wieder am Abend verkehrten, war ein uneingeschränkter Fahrplانبetrieb insbesondere im Fernverkehr erst wieder ab dem 2. Dezember möglich. FFÖ

SCHWEIZ

Durchstich am Bözberg

Am 29. November 2017, hat die Tunnelbohrmaschine die letzten Meter des Bözbergs in Effingen durchstoßen. Die spezielle Geologie erforderte besondere Sicherheitsmassnahmen. Deshalb konnte der Durchstich nicht im Beisein der Medien und Öffentlichkeit erfolgen. Offiziell gefeiert wurde der Durchstich mit geladenen Gästen erst am 13. Dezember 2017. Der Neubau des Bözbergtunnels im Kanton Aargau wird den alten Tunnel im Verlauf der Strecke Zürich – Basel ersetzen. LM

SCHWEIZ

BLS-Werkstattumbau in Spiez

Seit Dezember 2017 sind die Arbeiten an der BLS-Werkstatt in Spiez in vollem Gange. Die bisherigen Gebäude sollen während der zweijährigen Umbauzeit durch zwei neue Hallen ersetzt werden. Auch die Modernisierung von Gleisen und Sicherungsanlagen ist vorgesehen. Ab 2020 plant die BLS, die Werkstätte in Spiez nur noch für leichte Instandhaltungsarbeiten zu verwenden. Schwere Arbeiten sollen in Bönigen konzentriert werden. FFÖ



Bei Presseggersee sind am 6. Dezember 2017 bereits Holzlatten für die Position der neuen Fahrleitungsmasten gesetzt

Markus Inderst

ÖSTERREICH

Vorarbeiten an der Gailtalbahn

Neben anderen Strecken will das Bundesland Kärnten die Gailtalbahn (Arnoldstein – Hermagor) elektrifizieren, um fortan Elektrotriebzüge im gesamten Netz einsetzen zu können. Die ersten Vorarbeiten dazu sind angelaufen. Neben dem Gleiskörper sind Markierungen für den Standort der künftigen Fahrleitungsmaste gesteckt worden. Anhand der Anschriften werden pro Streckenkilometer durchschnittlich 45 Stück benötigt.

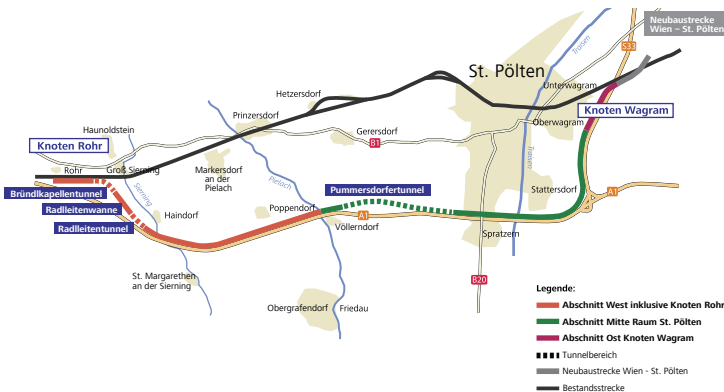
MI

ÖSTERREICH

Umfahrung St. Pölten eröffnet

Mit der Eröffnung der Güterzugumfahrung St. Pölten (GZU) am 1. Dezember 2017 ist ein weiteres Teilstück der viergleisigen Westbahn zwischen Wien und Linz in Betrieb gegangen. Die GZU ist ca. 25 Kilometer lang und verläuft südlich der bestehenden Westbahnstrecke. Sie wird nördlich davon von der Westautobahn A 1 bzw. Schnellstraße S 33 begrenzt. Auf der Neubaustrecke wurden als Kunstbauten 23 Brücken sowie drei Tunnel errichtet.

MI



Lesen Sie noch oder sammeln Sie schon?



Geramond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

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

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

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



Am 18. November 2017 steht im Bahnbetriebswerk Wolsztyn die Lokomotive OL49-59 unter Dampf neben der nicht betriebsfähigen Ty1-76, die als Museumsexponat dient

Andrew Thompson

POLEN

Plandampf bis 2020 gesichert

Der dampfgeführte, subventionierte Regionalverkehr auf den vom westpolnischen Wolsztyn ausgehenden Strecken nach Leszno und Poznan (Posen) ist für die kommenden Jahre gesichert. Der Vertrag der PKP mit dem Marschallamt der Woiwodschaft Wielkopolska gilt bis 2020

Seit dem 15. Mai 2017 verkehren ab dem Bahnbetriebswerk im westpolnischen Wolsztyn wieder die planmäßigen Dampfzüge auf den Strecken nach Leszno und Poznan (Posen). Dank eines dreijährigen Vertrages mit dem Marschallamt der Woiwodschaft Wielkopolska (Grosspolen) ist dieser subventionierte Regionalverkehr mit touristischem Mehrwert nun bis 2020 gesichert. Als Teil der neuen Betriebsstruktur wurde die Stiftung Parowozownia Wolsztyn gegründet. Diese hat von PKP Cargo sowohl das Depot Wolsztyn wie auch das Rollmaterial geschenkt bekommen und zusätzlich das Personal übernommen. PKP Cargo ist an der Stiftung mit 25 Prozent beteiligt. Weiter mit je 25 Prozent in der Stiftung vertreten sind das Marschallamt, die Gemeinde Wolsztyn sowie die lokale Handelskammer. Für den Betrieb der subventionierten Regionalzüge stellt die Stiftung Lokpersonal wie auch Rollmaterial zur Verfü-

gung, während die Zugbegleiter vom zuständigen EVU Koleje Wielkopolskie (KW) sind. Bei KW handelt es sich um die „Hausbahn“ der Woiwodschaft.

Zwei Zugpaare

Von Montag bis Freitag verkehren jeweils zwei Dampflokbepannte Zugpaare auf der Strecke zwischen Wolsztyn und Leszno, sowie Samstags jeweils zwei Zugpaare zwischen Wolsztyn und Poznan. An Sonntagen ruht der planmäßige Dampfbetrieb, wobei die Lokomotiven und das Personal dann oft für touristische Sonderzüge eingesetzt werden. Weil einige der KW-Dieseltriebwagen Ende Oktober bei Unwettern beschädigt wurden, musste im November 2017 der Dampfbetrieb zwischen Wolsztyn und Leszno sogar von zwei auf drei Zugpaare ausgeweitet werden. Für das Fahrplanjahr 2018 ist aber wieder der Basiswert von zwei täglichen Zugpaaren vorgesehen. Bei Bau-

arbeiten auf den Stammstrecken weicht der Plandampf jeweils auf die kürzere Strecke Wolsztyn – Zbaszynek aus, das an der Hauptstrecke Berlin – Warszawa gelegen ist. Für die Planzüge mit Dampfbespannung zahlt das Marschallamt eine monatliche Abgeltung von 400.000 PLN (circa 94.400 Euro). Rechtzeitig zur kalten Jahreszeit im Herbst 2017 konnte die Stiftung von Polregio drei winteraugliche Bp-Wagen mit Webasto-Heizung übernehmen. Neben den öffentlichen Abteilungen erzielt die Stiftung auch Einnahmen durch die Vermietung von Lokomotiven und Personal an den touristischen Anbieter TurKol. Längerfristig erhofft sich die Woiwodschaft den Subventionsbetrag für den Plandampf durch gestiegene Einnahmen aus dem Tourismus, also den Fahrkarteneinnahmen und den Erträgen aus der Vermietung von Sonderzügen außerhalb des Planbetriebes senken zu können. AT



Noch sitzt ein Fahrer im Führerstand der Kopenhagener S-Bahn (Foto an der Haltestelle Emdrup). Doch das Netz soll in den kommenden Jahren auf fahrerlosen Betrieb umgestellt werden

Richard Holtz

DÄNEMARK

Fahrerloser S-Bahnverkehr geplant

Die bislang von den Dänischen Staatsbahnen DSB betriebene Kopenhagener S-Bahn soll auf fahrerlosen Betrieb umgestellt werden. Die dänische Regierung hat im Zusammenhang damit beschlossen, die S-Bahn auszuschreiben. Die Infrastruktur der S-Bahn soll ebenfalls ausgeschrieben werden. Der Verkehr soll dann zum Übergang zum fahrerlosen Betrieb ab 2024 ausgeschrieben werden. Die Vergabe wird dann an einen Operateur erfolgen, der sowohl für die Infrastruktur als auch für den Betrieb verantwortlich ist. Die fahrerlose S-Bahn kann dann auch rund um die Uhr und mit hoher Taktdichte fahren. Interesse hat der ÖPNV-Riese MTR aus Hongkong bekundet, der unter anderem die Stockholmer U- und S-Bahn betreibt. RH

ITALIEN

Machbarkeitsstudie Mals – Bormio

Die autonome Provinz Südtirol hat im Vinschgau eine Vorstudie für eine Verbindung des abgelegenen Vinschgauer Tals zur Lombardei vorgestellt. Auch ein Verbindung in die Schweiz (Scuol) war geprüft worden, ist aber für die Schweiz derzeit nicht prioritär. Obwohl auch verschiedene Straßenvarianten untersucht worden waren, stellte Südtirol klar, dass nur eine Schienenverbindung in Frage komme, die auf dem Erfolg der wieder in Betrieb genommenen Vinschgerbahn aufbaue. Die neue Bahnstrecke müsste 31 bis 33 Kilometer lang sein und dabei viele Kilometer Tunnelstrecke aufweisen. Die Fahrzeit von Bormio und Mals würde zwischen 25 und 30 Minuten lang sein. Die Kosten sind auf 1,1 bis 1,3 Mrd. Euro geschätzt bei Betriebskosten von 5,78 Mio. Euro. Zu klären ist nun, ob die Strecke auch für den Güterverkehr konzipiert werden soll und wie eine Verladestation für Autos realisiert werden könnte. Die Bevölkerung befürchtet allerdings eine erhebliche Zunahme des Autoverkehrs im Tal, der eigentlich durch die Vinschgerbahn eingedämmt werden sollte. In den Alpen wurden in jüngster Zeit mehrere Lückenschlüsse diskutiert. Eine Entscheidung ist noch nicht absehbar. FM

WELTWEIT | NEWS

Neue Strecke in Usbekistan

Am 1. Dezember 2017 wurde nach nur einem Jahr Bauzeit die 355 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen dem östlich von Samarkand gelegenen Navoiy nach Miskin an der Grenze nach Turkmenistan offiziell eröffnet. Die Strecke ist 75 Kilometer kürzer als die bisherige Verbindung über Uchquduq und wird bis zur vollständigen Elektrifizierung zunächst nur mit Dieseltraktion und von Güterzügen befahren. FM

Stabio – Varese vor Eröffnung

Die 17,7 Kilometer lange Schienenverbindung vom schweizerischen Stabio in das italienische Varese ist unter Nutzung einer Güterstrecke und einer Neubaustrecke fertig gestellt und soll am 7. Januar 2018 in Betrieb gehen. Zunächst werden die Züge in Varese enden, doch soll im Juni 2018 die Durchbindung einiger Züge zum Flughafen Mailand Malpensa erfolgen. Ende 2018 wird es dann auch eine Direktverbindung von Malpensa nach Bellinzona und Lugano geben. FM

USA: Zugunglück bei Seattle

Bei einem Zugunglück nahe Tacoma im amerikanischen Bundesstaat Washington sind drei Menschen ums Leben gekommen, über 70 wurden verletzt. Der Amtrak-Zug 501 war nach ersten Ermittlungen zu schnell auf einer modernisierten Strecke unterwegs. Auf einer Brücke über die Interstate 5 entgleisten einige Wagen und stürzten auf die Straße. LM

LOKMagazin-Serie
Strecke des Monats
München –
Memmingen – Lindau

Der EC 195 Zürich – München
kommt bei Bodolz aus Lindau vom
Bodensee herauf. Ab 2020 hängt
hier Fahrleitung DB AG/Uwe Miethe



MÜNCHEN - MEMMINGEN - LINDAU

Grand Finale mit Diesel

ELEKTRIFIZIERUNG STARTET 2018 ■ Mehr als 40 Jahre wurde über einen Ausbau der Strecke von München an den Bodensee geredet. Nun sollen endlich Taten folgen. Die Strecke wird elektrifiziert – und verliert damit ihre teilweise nebenbahnähnliche Infrastruktur endgültig. Der Fahrplan profitiert allerdings

München und Zürich liegen gut 300 Kilometer voneinander entfernt. Die Deutsche Bahn und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bieten täglich mehrere Eurocitys zwischen den beiden Metropolen an. Im Alltagsbetrieb bespannen zwei Dieselloks der Baureihe 218 eine Garnitur aus Schweizer Reisezugwagen auf dem deutschen Abschnitt München – Lindau, der zwischen Geltendorf und der Inselstadt im Bodensee bis heute nicht elektrifiziert ist. Im Kopfbahnhof Lindau muss stets zwischen Diesel- und E-Traktion (Re 4/4 II) umgespannt werden.

Solch eine Fahrt mit der Eisenbahn dauert derzeit mehr als vier Stunden. Damit ist man mit dem Zug deutlich länger unterwegs als mit dem Bus, dem Auto oder gar dem Flugzeug.

So wundert es wenig, dass die Deutsche Bahn zuletzt mehr in die Vermarktung ihrer Fernbusse auf der Relation München – Zürich investierte als in die Bewerbung der zwar langsamen, dafür aber reizvollen Reise mit dem Zug.

Das könnte sich aber bald ändern, weil die Deutsche Bahn die Elektrifizierung und den Ausbau der Strecke München – Lindau derzeit mit Hochdruck vorantreibt. 440 Millionen Euro sollen dort verbaut werden. Die Projektfinanzierung ist abgesichert.

Es wird Ernst mit der Elektrifizierung

„Im Frühjahr 2018 möchten wir die Hauptbauphase mit einem feierlichen Spatenstich beginnen“, blickt Matthias Neumaier, Projektleiter für die Ausbaustrecke München – Lindau bei der DB Netz, zuversichtlich auf das neue Jahr. Er freut sich, dass die Baurechtsverfahren im Zeitplan liegen: Ende

2017 lag fast für alle Planfeststellungsabschnitte des Projekts Baurecht vor. Im März 2018 sollen die Bauarbeiten endlich beginnen.

Geplant sind eine durchgehende Elektrifizierung, ein Ausbau für den Neigetriebetrieb und die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit. Zudem erneuert die DB mehrere Bahnhöfe und Bahnübergänge und stellt Lärmschutzwände entlang der Gleise auf.

Ziel: 2020 elektrisch und geneigt!

Zwischen Buchloe, Memmingen und Leutkirch wird die Strecke vom 23. März bis 10. September 2018 voll gesperrt. Entlang der gesamten Linie wird es in diesem Jahr zudem weitere sechs kürzere Maßnahmen geben. In den Jahren 2019 und 2020

Türkheim vor dem kompletten Umbau: Am 4. Mai 2015 rangiert dort noch die 294 734

Florian Dürr



München – Memmingen – Lindau; von München bis Geltendorf hängt schon der Fahrdraht

DB AG





In Kißlegg wird 2018 ein neue Weiche für schnellere Einfahrten aus Richtung Leutkirch eingebaut. Zudem erhält der Bahnhof neue Bahnsteigzugänge und ein elektronisches Stellwerk (Foto vom 25. Mai 2017)

konzentrieren sich die Baumaßnahmen auf den Abschnitt Leutkirch – Kißlegg – Hergatz – Lindau. 2019 wird der Streckenabschnitt Leutkirch – Hergatz voraussichtlich vom 12. April bis 6. Oktober gesperrt sein. Die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs mit Neigetechnik-Fahrzeugen ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgesehen.

Bis dahin werden 3.500 Oberleitungsmaste im Abstand von 45 bis 70 Metern gesetzt und 281 Kilo-

meter Kettenwerk entlang der Strecke gespannt. In Leutkirch wird ein Unterwerk zur Stromversorgung entstehen. Die Oberleitung wird durchgängig mit einer Energie-Speiseleitung (Feederleitung) ausgestattet, die an Traversen geführt wird.

Begleitend wird die Strecke für bogenschnellen Betrieb mit Neigetechnikfahrzeugen hergerichtet. Dazu müssen die Überhöhungen in den Gleisbö-

■ Die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes mit Neigetechnik ist für Dezember 2020 vorgesehen.

gen geändert und Balisen für die Geschwindigkeitsüberwachung der bogenschnellen Fahrten eingebaut werden. Außerdem werden die Stellwerkstechnik und die Signalanlagen angepasst und 36 Bahnübergänge umgebaut, denn ihre Einschaltstrecken verlängern sich wegen der höheren Fahrgeschwindigkeit deutlich.

Schließlich stehen auch Veränderungen in den Bahnhöfen an. So werden zum Beispiel 2018 die Spurpläne in Kaufering und Türkheim geändert und in weiteren Bahnhöfen die Gleisanlagen für schnelle Einfahrten umgebaut.

So sollen Geschwindigkeitsanhebungen von 30 bis 40 km/h auf bis zu 160 km/h realisiert werden. Mit dem Ausbau und Elektrifizierung der Strecke von Geltendorf über Memmingen und Lindau bis



Wohl bald Vergangenheit: 628 und Telegraphenleitungen zwischen Wangen und Hergatz Alexander Bauer



Als RE 57418 am 17. Juni 2017 die Betriebsstelle Stetten durchheilt, künden die aufgestellten Lichtsignale schon vom baldigen Ende der mechanischen Stellwerkstechnik

Josef Maurer (3)



In Leutkirch ist der Bahnhofsumbau am 25. Mai 2017 im vollen Gange. Am 24. November 2017 wurden die neuen Bahnsteige in Betrieb genommen. Im Bahnhofsgelände befindet sich eine Gastwirtschaft



Einst waren Reisezüge mit n-Wagen vor allem zwischen München und Memmingen noch ein alltägliches Bild. Am 12. Oktober 2014 rollt 218 471 mit dem „Radzug“ bei Bodolz hinab nach Lindau

Florian Dürr (2)

nach Zürich verkürzt sich die Fahrzeit von heute mehr als vier auf künftig weniger als drei Stunden 30 Minuten. Parallel zu den Ausbaumaßnahmen in Deutschland wird auch in Österreich und in der Schweiz gebaut.

Der Zugverkehr im Allgäu wird während der Bauarbeiten nur eingeschränkt möglich sein. Während der sechsmonatigen Sperrung des eingleisigen Streckenabschnitts zwischen Buchloe und Leutkirch im Jahr 2018 werden die Regionalzüge durch Busse ersetzt. Die Fernzüge werden ohne Halt über die Allgäubahn Buchloe – Kempten – Lindau umgeleitet. Das EC-Zugpaar 196/197 legt planmäßig einen Halt in Kempten ein (siehe Übersicht links).

UMLEITER ÜBER DIE ALLGÄUBAHN

Umgeleitet: EC-Züge über die Allgäubahn von März bis September 2017

EC 196	München 7:14 – Buchloe 7:58 – Kempten (Allgäu) Hbf 8:41 – Lindau 9:54 – Zürich 11:53
EC 191	Basel SBB 5:47 – Zürich 7:09 – Lindau Hbf 9:12 – Buchloe 10:48 – München 11:47
EC 193	Zürich 9:09 – Lindau Hbf 11:12 – Buchloe 12:48 – München Hbf 13:44 (nur 17.8. bis 3.9.2017)
EC 194	München 12:11 – Buchloe 13:02 – Lindau Hbf 14:47 – Zürich HB 16:53
EC 195	Zürich 13:09 – Lindau Hbf 15:12 – Buchloe 16:51 – München Hbf 17:47
EC 192	München 16:12 – Buchloe 17:04 – Lindau Hbf 18:54 – Zürich 20:53 – Basel 22:13
EC 190	München 18:14 – Buchloe 19:04 – Lindau Hbf 20:54 – Zürich HB 22:53
EC 197	Basel SBB 16:47 – Zürich HB 18:09 – Lindau Hbf 20:16 – Kempten (Allgäu) Hbf 21:24 – Buchloe 22:02 – München Hbf 22:47

Formsignale und Telegrafmasten weg

Schon länger laufen die Vorabmaßnahmen entlang der Strecke. Einige Bahnübergänge waren bereits im Jahr 2016 erneuert worden. Zwischen Aichstetten und Marstetten-Aitrach sowie zwischen Mooshausen und Tannheim wurden die Gleise 2017 erneuert, auch der Oberbau im für die S-Bahn München elektrifizierten Abschnitt München – Geltendorf wurde in den vergangenen Jahren umfassend überarbeitet.

Am 28. Oktober 2017 gingen die neuen elektronischen Stellwerke (ESTW) zwischen Stetten und Memmingen in Betrieb. In Sontheim und Stetten gehören damit die Formsignale der Vergangenheit an. Weitere, teilweise tiefgreifende Infrastrukturveränderungen werfen ihre Schatten voraus. So soll etwa das große Steinviadukt in Stetten durch



Unweit des Leutkircher Ortsteils Mailand verläuft die Strecke geradeaus Richtung Nordwesten. Oberhalb des früheren Bahnhofs Unterzeil befindet sich Schloss Zeil (links), Sitz der Fürsten von Waldburg-Zeil

ein neues Betonbauwerk ersetzt werden. Im südwestlichen Streckenteil zwischen Hergatz und Wangen stehen sogar noch abschnittsweise Telegrafleitungen. Auch für sie dürfte es der letzte Winter sein. Die letzten Devotionalien einer früheren Eisenbahnepoche weichen den Erfordernissen des modernen Reiseverkehrs auf der Schiene.

Begleitend stehen auch in Lindau umfangreiche Bauarbeiten an; der derzeit nur betrieblich genutzte Bahnhof Reutin soll zum Fernverkehrshalt umgebaut werden. Der Lindauer Inselbahnhof soll dagegen auf wenige Gleise reduziert und nur noch vom Nahverkehr angefahren werden. Außerdem werden mehrere Bahnübergänge aufgehoben.

Pläne gibt es seit 40 Jahren

Schon vor über 40 Jahren plante man die Elektrifizierung der Verbindung München – Lindau. Wie die Allgäuer Lokalpresse im September 1975 berichtete, habe der damalige Bundesbahnpräsident Dr. Wolfgang Vaerst dem schwäbischen FDP-Bundestagsabgeordneten Hansheinrich Schmidt versichert, das die Deutsche Bundesbahn bis 1985 die Strecke Lindau – München auf elektrischen Zugbetrieb umstellen wolle. Nun ja ...

Jetzt stehen die Veränderungen aber unmittelbar bevor und werden das Bild der Eisenbahn dort nachhaltig verändern. Wo heute noch 218-bespann-

te ECs durchs Allgäu dieseln, werden schon bald elektrische Fernverkehrstriebzüge im Zweistundentakt in jeder Richtung verkehren. Geplant ist der Einsatz des SBB-Neigetechnik-Triebzuges RABe 503 (ETR 610). Die Ausschreibung für den Nahverkehr (E-Netz-Allgäu) läuft; mit der Vergabe wird die Entscheidung über die Fahrzeuge fallen.

Warum nicht gleich zweigleisig?

Fraglich erscheint, warum man trotz des groß angelegten Bauvorhabens auf die Verlegung eines zweiten Gleises verzichtet hat. Schon heute kommt es auf dem eingleisigen Abschnitt zwischen Buchloe und Hergatz immer wieder zu Kapazitätsengpässen, da es nur noch wenige Ausweichgleise gibt. Eine spätere Ausweitung des Fahrtenprogramms zwischen den ständig wachsenden Ballungsräumen Zürich und München dürfte nur mit sehr hohem Investitionsaufwand zu stemmen sein.

Dennoch erhöht das Bauvorhaben die Durchlässigkeit der Strecke. Und der angestrebte Zweistundentakt im Fernreiseverkehr zwischen München und Zürich ab 2020 stellt schon eine deutliche Ausweitung des Angebots dar. Bleibt zu hoffen, dass es angenommen wird. Chancen bestünden, wenn die Bahn nicht weiter den IC-Bus, sondern den Zug wieder bewerben würde. *Florian Dürr*



Vor dem Dg 6360 hatte am 10. September 1968 die Mindener 44 1525 Dienst

Alle Fotos Uwe Keil

EIN NACHMITTAG IN HASTE

Gute, alte DB!

HERBST 1968 ■ Der Fahrdraht hängt und nur noch gute zwei Wochen waren Zeit, Dampf- und Dieselloks zu fotografieren. Uwe Keil tat das ...



41 214 (Bw Löhne, mit Neubaukessel) mit dem Sg 5003 auf der Fahrt in Richtung Seelze

Am 10. September 1968 unternahm ich einen Ausflug nach Haste an der Strecke Hannover – Wunstorf – Haste – Minden – Bielefeld – Hamm. Ich wollte noch einmal die ganze Dampfherrlichkeit einfangen, bevor am 29. September 1968 die elektrische Traktion sehr gründlich zuschlagen sollte. Es war auch wirklich herrlich; es herrschte ein überaus dichter Verkehr, insbesondere auch von Güterzügen.

Als erstes kam 44 566 vom Bw Minden mit einem Güterzug in Richtung Hamm. Es dürfte sich um den Dg 6482 gehandelt haben, den die Lok von Peine bis Minden zu befördern hatte. Kurz nach drei Uhr nachmittags kam dann V 200 083 (Bahnbetriebswerk Hamm) vor dem D 115 Köln – Braunschweig (Hannover an 15:31 Uhr) vorbei. Weiter ging es mit 41 214 (Bw Löhne) auf der Fahrt in Richtung Seelze. Sie führte den Sg 5003, der von Hamm bis Hannover-Linden (planmäßig dort an 14:20 Uhr) bespannt wurde.

Die 44 1319 (Bw Minden) war unterwegs mit einem Güterzug in Richtung Seelze. Sie hatte den Dg 6211 am Haken, der von ihr zwischen Hamm und Seelze (an 15:18 Uhr) bespannt wurde.

Es folgte die V 200 066 des Bw Hannover mit dem E 542 Braunschweig – Köln. Kurz darauf lief 44 1525 (Bw Minden) mit dem Güterzug Dg 6360 in Richtung Minden an meiner Fotostelle vorbei. Die Lok bespannte den Zug von Seelze (ab 15:20



Die Kühe blieben gelassen: 01 178 vor dem D 110 mit 500 Tonnen Planlast von Warschau nach Bonn

Uhr) bis Löhne. In der Gegenrichtung kam danach die 44 441 (Bw Minden) mit einem Güterzug nach Seelze durch. Ein Doppelpack mit 44 (44 155 und 44 462, beide Bw Hannover Hgbf) passierte in der Folge mit einem Zug nach Seelze meine Stelle, es muss eine Sonderleistung gewesen sein.

D 110 Warschau – Bonn mit 01

Eine große Überraschung gab es auch. Es näherte sich der D 110 Warschau – Bonn, und zwar nicht mit der planmäßigen V 200, sondern in rascher Fahrt mit der 01 178 des Bw Hannover Hgbf. Der Zug war mindestens mit 120 km/h unterwegs. Sein Buchfahrplan blieb bei mir erhalten. D 110 hatte einen sehr angespannten Fahrplan mit bis zu 135 km/h. Der Zug fuhr ohne einen Halt die Strecke von 109,5 Kilometern bis Bielefeld in 72 Minuten durch, das macht eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 91,3 km/h, und das mit 13 Wagen, planmäßige Last jedenfalls 500 Tonnen. Für den Abschnitt Bielefeld – Hamm mit 66,9 Kilometern in 43 Minuten sind das sogar 93,4 km/h. Das ist schon außerordentlich und damit altherkömmlicher Hauptbahndampf pur! Die Kühe nahmen es gelassen hin ...

Gut 45 Minuten nach dem D 110 kam (wie erwartet) der D 430 „Fehmarn-Express“ von Burg nach Köln, bespannt mit der 01 104 des Bw Hannover Hgbf. Über die Hintergründe der Traktion mit

Dampf soll in einem weiteren Beitrag berichtet werden.

Auch dieser Zug hatte eine knappe Fahrzeit; für die Strecke von 64,4 Kilometern bis Minden standen ab Hannover 44 Minuten Fahrzeit zur Verfügung, macht einen Schnitt von 87,8 km/h, und das bei einer Planlast von 600 Tonnen! Anschließend passierte 44 407 (Bw Hannover Hgbf) mit einem Güterzug in Richtung Minden meinen Beobachtungsposten. Schöne alte Bundesbahn! *Uwe Keil*



44 155 und 44 462, beide Bw Hannover Hgbf, mit einem Güterzug in Richtung Seelze

LEIPZIG - ALTENBURG

1842 fuhr der erste Zug

PIONIERLEISTUNG ■ Knapp 40 Kilometer liegen zwischen dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig und Altenburg. Der Bau der Bahn war in vielerlei Hinsicht revolutionär und weitsichtig

Blick vom Wasserturm auf den Schuppen des Bw Altenburg im Sommer 1956 – es regiert „König Dampf“! Der Giebel des Gebäudes, der zur Strecke Leipzig – Hof weist, wirbt für das „Turn- und Sportfest“ in Leipzig

Gerhard Illner/Slg. Robin Garn



Der Eisenbahnbau in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts brachte der Messe- und Handelsstadt Leipzig am 7. April 1839 den Anschluss an die erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig – Dresden. Das weckte bei der Leipziger Kaufmannschaft sofort das Interesse an weiteren Eisenbahnprojekten. Bereits ein Jahr später war mit der Eröffnung der letzten Teilstrecke der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn am 18. August 1840 eine Verbindung nach Norden und weiter nach Westen hergestellt.

Auch an einer Verbindung nach Süden bestand großes Interesse, sodass sich bereits 1836 ein Komitee für die Vorbereitung einer sächsisch-bayerischen Eisenbahnlinie bildete. Als sich bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn dann der Erfolg einstellte, wurden dessen Aktivitäten verstärkt und trafen auf das Interesse des Königreichs Sachsen, des Herzogtums Sachsen-Altenburg und des Königreichs Bayern. In letzterem plante man eine Eisenbahnlinie von Süden nach Norden, die Anschluss an die neue Bahn finden könnte. Ein Staatsvertrag dazu wurde am 14. Januar 1840 zwischen den genannten Staaten geschlossen, beide Linien sollten im fränkischen Hof an der Saale verbunden werden.

Linienführung über das Vogtland

Nun konnten die Vorarbeiten beginnen, der sächsische Major Kunz, der bereits die Vermessungsarbeiten der Dresdner Strecke geleitet hatte, wurde auch hier damit beauftragt. Die gefundene Linienführung bot auf ca. 70 Kilometer entlang des Pleißetals von Leipzig über Altenburg bis Crimmitschau kaum nennenswerte geographische Schwierigkeiten. Erst danach musste die Bahn auf die Höhen des Vogtlandes geführt werden, was, um das Ziel Hof zu erreichen, das Kreuzen mehrerer Flusstäler erforderte. Die Linie wurde also weiter über Werdau, Reichenbach und Plauen vorgesehen, um bei Gutenfürst an die sächsisch-bayerische Grenze zu gelangen.

Nach einem reichlichen Jahr folgte am 15. Mai 1841 ein Gesetz über die Konzessionierung einer sächsisch-bayerischen Eisenbahn, was am 22. Juni 1841 in Leipzig die Gründung der „Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn-Compagnie“ zur Folge hatte. Unmittelbar darauf war am 1. Juli 1841 Baubeginn zwischen Leipzig und Altenburg.

Eine Kopfstation im Süden Leipzigs

Zu jener Zeit war man sich über die Platzierung des Bahnhofes in Leipzig noch nicht einig. Die eigentlich sinnvolle Lage neben den beiden Kopfbahnhöfen der Dresdner und der Magdeburger Bahn im Norden des Zentrums hätte einen Umweg um die halbe Stadt erfordert, den die Aktionäre aus Kostengründen verwarfen, zumal die Baupreise dort bereits angezogen hatten.

So entschloss man sich zum Bau eines Kopfbahnhofes vor dem Windmühlentor, welches da-

mals die südliche Stadtgrenze darstellte. Hier fand man auf Brachland genügend Raum für einen großzügigen und auch erweiterbaren Bahnhof.

Mit der Planung dieser Anlage wurde der Leipziger Architekt Pötzsch betraut, der auch schon den Dresdner Bahnhof in der Messestadt entworfen hatte. Dabei hatte er die Erfahrung gemacht, dass bereits bei der kleinsten notwendigen Erweiterung Raummot eintrat. Das veranlasste ihn, die Aktionäre zu überzeugen, ein großzügiges Ensemble für den Reiseverkehr, den Güterverkehr, die Werkstätten und die Administration vorzusehen. Das war zu jener Zeit in seiner Gesamtheit erstmalig in Deutschland der Fall.

Zuerst einmal bis Altenburg

Der erste Planungsendpunkt war Altenburg, Residenzstadt des Herzogtums Sachsen-Altenburg. Hätte man die Bahn im Pleißetal weitergeführt, wäre der Bahnhof etwa vier Kilometer östlich vor der Stadt als Durchgangsstation entstanden. Das lehnte die herzogliche Regierung ab und forderte einen Bahnhof in Stadtnähe. Dort versperrte aber ein Höhenzug die direkte Weiterführung nach Süden, was einen Kopfbahnhof erforderte. Mit Rück-

Bahnstrecken südlich von Leipzig (1959) Slg. W. Müller





Macht man heute am Computer: Kolorierte Zeichnung des Bayerischen Bahnhofes in Leipzig vor dem Bau Stadtgeschichtliches Museum Leipzig

sicht auf den altenburgischen Baukostenzuschuss von 900.000 Mark mussten die Aktionäre dem zustimmen. Am 19. September 1842 fuhr der erste Zug von Leipzig nach Altenburg. Die einzige Zwischenstation damals war Kieritzsch, um der etwa sieben Kilometer entfernten Stadt Borna Zugang zur Bahn zu bieten.

Teuer wurde die Bahn erst im Vogtland

Mit dem Weiterbau ab Crimmitschau wurden die finanziellen Mittel der Gesellschaft knapp, zumal sich kein weiterer Geldgeber fand. Insbesondere der Teil zwischen Werdau und Plauen erforderte mehrere kostspielige Talquerungen, von denen die Göltzschtal- und die Elstertalbrücke die bekanntesten sind.

Um die Fertigstellung der Bahn zu gewährleisten, traten die Aktionäre des Unternehmens an den sächsischen Staat heran. Dessen Finanzministerium richtete am 1. April 1847 in Leipzig die „Königl. Direction der Sächsisch-Bayerischen Staatseisenbahn“ (SBSE) als erste derartige in Sachsen ein. Diese Gesellschaft baute nun weiter bis an die Grenze bei Gutenfürst, den jenseitigen Teil baute der bayerische Staat bis Hof und verpachtete ihn dann an die SBSE.

DATEN DER ERÖFFNUNG

19. September 1842 Leipzig – Altenburg

Eröffnung der weiteren Streckenabschnitte

15. März 1844	Altenburg – Crimmitschau
6. September 1845	Crimmitschau – Werdau – Zwickau
31. Mai 1846	Werdau – Reichenbach
20. November 1848	Plauen – Hof
15. Juli 1851	Reichenbach – Plauen

Die Kgl. Direction der SBSE ging am 15. November 1858 in der Kgl. Direction der Sächsischen Westlichen Staatseisenbahnen auf, ebenfalls mit Sitz in Leipzig. Erst mit dem Lückenschluss der Strecke Dresden – Chemnitz bildete man nun die Kgl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen mit Sitz in Dresden, zu der unsere Strecke dann über 50 Jahre gehörte.

1844 mehr als 50 km/h!

Der erste Fahrplan Leipzig – Altenburg gibt für die Länge der Bahn fünf und ein Viertel deutsche Meilen an, das sind 39 Kilometer. Die Fahrzeit der drei täglichen Züge in jeder Richtung betrug eine Stunde und 15

Minuten mit dem erwähnten Zwischenhalt in Kieritzsch. Der Winterfahrplan sah ab 15. Oktober nur noch zwei Zugpaare vor. Der neue Fahrplan ab dem 15. März 1844 enthielt wieder drei Zugpaare Leipzig – Altenburg, davon wurden zwei bis und ab Crimmitschau geführt.

Die Fahrzeit Leipzig – Altenburg betrug nun schon weniger als eine Stunde, was eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h bedeutet. Erstmals wird ein „Anhaltepunkt“ in Böhlen erwähnt. Im Fahrplan findet sich der sinnige Satz: „Die Abfahrtszeiten von den Zwischenstationen sind die frühesten, die eintreten können.“ Sehr gut formuliert, oder?

Ausbau und Kohlentransporte

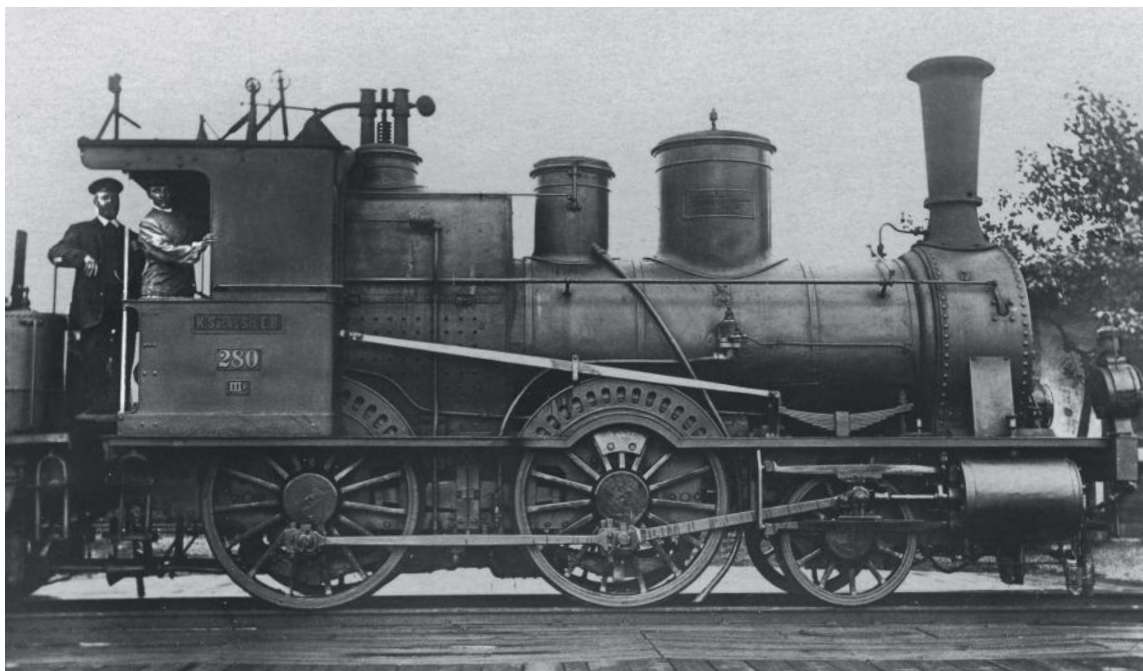
Der zweigleisige Ausbau der Strecke, beim Bau bereits vorgesehen, wurde bald darauf vorgenommen. Die Bahn führte im Jahr 1845 den Faradayschen elektrischen Telegraphenapparat auf der Strecke und in den Bahnhöfen ein.

Die Streckenerweiterung nach Zwickau brachte einen erheblichen Verkehrszuwachs in der Abfuhr der Steinkohlen aus dem Zwickauer Revier nach Norden. Der Kohlenverkehr sollte auch in der Zukunft bestimmend sein, es waren aber später die Braunkohle und deren Verarbeitungsprodukte, nachdem ab 1890 zwischen Kieritzsch und Altenburg deren Förderung in Tagebauen anliefe. In diesem Zusammenhang hatten sich zwischen Böhlen und Altenburg viele Betriebe der Braunkohlenverarbeitung angesiedelt.

Vier wichtige Qualitätssprünge

An der ursprünglichen Strecke Leipzig – Altenburg gab es vier einschneidende Veränderungen:

Erstens: Am 25. September 1878 wurde in Altenburg eine neue Linienführung im Osten der Stadt



Lok 280 der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn, Gattung IIIb, Baujahr 1874, ausgemustert 1912, auf der Drehscheibe vor dem Portikus am 2. August 1908

Aufnahme W. Contius, Sammlung I. Hütter

mit einem 375 Meter langen Tunnel in Betrieb genommen. Ein neuer und größerer Bahnhof verkürzte die Strecke um vier Kilometer und erlaubte die durchgehende Bespannung der Züge in Richtung Süden, was die Attraktivität der Verbindung Berlin – Leipzig – München erhöhte.

■ Für die 39 Kilometer brauchten die ersten Züge im Fahrplan 1842 eine Stunde und 15 Minuten.

Zweitens: Ab 1. Oktober 1912 verkehrten alle durchgehenden Züge vom neuen Leipziger Hauptbahnhof in Richtung Altenburg – Zwickau/Hof, sodass der Bayerische Bahnhof nur noch dem Vort- und Berufsverkehr diente. In den Fahrplänen war „Leipzig Hbf“ nun der nördliche Endpunkt der Strecke von/nach Hof.

Drittens: Der elektrische Betrieb begann ab dem 2. Oktober 1961 auf dem Abschnitt Leipzig Hbf/ Bayerischer Bahnhof bis Böhlen, die Fortsetzung bis nach Altenburg folgte am 15. Januar 1962. Im Vorlauf dazu wurde der Altenburger Tunnel bis 1958 abgetragen und durch einen Einschnitt ersetzt. Dieser blieb bis heute infolge nachrutschender Hangmassen problematisch und wurde in den letzten Jahren mit einem Schutzbauwerk gesichert, das fast dem früheren Tunnel gleichkommt.

Viertens: Der Eröffnung des Leipziger S-Bahn-Tunnels am 13. Dezember 2013 ging die völlige Beseitigung der Bahnanlagen des Bayerischen Bahnhofes voraus. Die Bahnsteige des S-Bahn-Hal-

tepunktes befinden sich nun im Tunnel, dessen südliches Ende liegt unmittelbar dahinter. Die Strecke bleibt bis zum Verlassen des ehemaligen Bahnhofsgeländes im Süden unter Geländeneiveau und teilt sich dann in die Richtungen nach Süden und Osten.

Die beiden ersten Endbahnhöfe

Schon die Schreibweise des „Bayerischen Bahnhofes“ war anfangs nicht einheitlich. Obwohl der bayerische König bereits 1825 die Schreibweise „Bayern“ (statt: „Baiern“) und damit „bayerisch“ festgelegt hatte, war das im Norden noch nicht angekommen. So findet man „bairisch“ (s. o.), „bairsch“ oder auch „bayrisch“ als Adjektiv.

Das erste „Amtliche Bahnverzeichnisses“ von 1925 beseitigte das, und fortan hieß es auch bahnamtlich „Leipzig Bayer Bf“. So wollen wir es hier auch handhaben. Übrigens: Die Sächsische Staatsbahn bezeichnete den Bahnhof in den dienstlichen Unterlagen als „Leipzig I“, „Leipzig II“ war der Dresdner Bahnhof.

Wie oben beschrieben, waren die Anlagen des Bahnhofes vom Architekten für die Zukunft geplant worden. Eine viergleisige Bahnhofshalle mit einer hölzernen Dachkonstruktion, die auf zwischen den Gleisen stehenden gusseisernen Säulen ruhte, hatte zur Stadtseite einen markanten Abschlussbau – Portikus – der an einen römischen Triumphbogen erinnert. Die vier Gleise mündeten davor in einer Drehscheibe, in der ankommende Loks sofort gedreht werden konnten.

Leipzig Bayerischer Bahnhof



An der Stelle der Drehscheibe befindet sich jetzt der Eingang zur S-Bahn-Station. Das Flügelgebäude links wurde 1943/44 zerstört. Die Uhr funktioniert, zeigt aber die falsche Zeit an, es ist 17:18 Uhr Wolfgang Müller

Bahnrechts *) schloss sich das Abfahrtsgebäude und bahnlinks das Ankunftsgebäude mit jeweils einem Längsbahnsteig in der Halle an. Im Gegensatz zum Dresdner Bahnhof sah man hier von Anfang an den Rechtsbetrieb vor.

Auf der linken Seite folgten die Werkstätten für Loks und Wagen, eine Wasserstation, das Anheizhaus sowie eine Gasanstalt für die Beleuchtung des Bahnhofes. Gegenüber befanden sich die Güterab-

fertigung und die Ladegleise. Die Zunahme des Verkehrs erforderte aber laufende Veränderungen. Die Einführung der Verbindungsbahn vom Dresdner Bahnhof 1851, die aus Platzgründen in Richtung Süden erfolgte, brachte eine erhebliche Zunahme des Durchgangsverkehrs.

Zuerst nur für den Güterverkehr gedacht, fand wenige Jahre später auch ein durchgehender Reiseverkehr statt. Ein „Courirzug“ Berlin – Leipzig – Hof – Augsburg – Lindau von 1864 ist dafür ein Beispiel. Nach Einfahrt von der Verbindungsbahn musste dieser Zug ca. 600 Meter in die Bahnhofshalle zurückgedrückt werden, ein sehr umständliches Manöver. Dies entfiel erst 1878 mit der neuen Verbindungsbahn, jetzt konnten die Berliner Züge ohne Lokwechsel bis in den Bayerischen Bahnhof durchfahren, was ab 1891 die Regel wurde.

Die Kohlenstraße gibt es noch heute

Die Reiseverkehrsanlagen wurden durch das Anlegen von Außenbahnsteigen vor dem Empfangsgebäude erweitert, zwei neue Güterabfertigungen für ankommendes und abgehendes Gut errichtet und



204 001 am 27. Mai 1978 anlässlich einer Sonderfahrt unter den Portikus, die Drehscheibe war längst durch eine Weiche ersetzt

Wolfgang Müller

*) „Bahnrechts“ oder „bahnlinks“ ist der amtliche (uralte) Fachbegriff für die Betrachtung der Lage zur Bahn. Er folgt immer der Richtung der Stationierung (laienhaft auch „Kilometrierung“) der Bahn, die Linie Leipzig – Hof ist von Leipzig aus stationiert. Damit ist Leipzig die „Anfangsstation“.



Bayerischer Bahnhof um 1900 mit Drehscheibe und Wärter. Der Mittelpunkt der Scheibe ist gleichzeitig Kilometer 0,00 der Strecke Leipzig – Hof, die Uhr ging damals richtig ...

Stadtgeschichtliches Museum Leipzig

die Werkstätten vergrößert. Auch die öffentlichen Ladegleise mussten erweitert werden und dienten zum großen Teil dem Kohlenverkehr, um die Energieversorgung von Industrie und Bevölkerung zu sichern. Eine parallel dazu verlaufende Straße heißt auch heute noch „Kohlenstraße“.

Im Jahr 1865 wurde der Neubau eines Rechteckschuppens mit 16 Ständen notwendig, bereits

■ Die Anlagen des Bahnhofes waren vom Architekten mit einem großen Weitblick geplant worden.

1875 folgte ein Halbrundschuppen mit 19 Ständen und 1895 dazu ein weiterer mit vorerst zehn Ständen. Letzterer wurde bis 1902 um weitere zehn Stände erweitert. Hier erkennt man die große Bedeutung, die der Bayerische Bahnhof für den Maschinendienst hatte. Für die wichtige Verbindung nach Süden waren hier stets die modernsten Lokomotiven stationiert.

Das endete im Oktober 1912 mit der Eröffnung des Leipziger Hauptbahnhofes. Fortan wurden die maschinentechnischen Anlagen nur noch für den weitaus geringeren Vorortverkehr benötigt, dagegen nahm der Anteil des Güterzugdienstes zu.

Das Bahnbetriebswerk hatte einen großen Wirkungskreis im Süden von Leipzig, zu ihm gehörten 1920 die Lokbahnhöfe in Gaschwitz, Borna, Al-

tenburg, Geithain, Frohburg und Plagwitz-Lindenau. Infolge des Traktionswandels wurde das Bahnbetriebswerk am 1. Januar 1964 in eine Einsatzstelle des Bw Leipzig Hbf West umgewandelt, die aber im Juli 1970 nach dem Bahnhof Leipzig-Stötteritz verlagert wurde.

ANSCHLUSSSTRECKEN: ERÖFFNUNG

20. Juli 1851	Verbindungsbahn vom Dresdner zum Bayerischen Bahnhof in Leipzig
14. Januar 1867	Kieritzsch – Borna als Privatbahn im Staatsbetrieb, 1872 verstaatlicht
18. Juni 1872	Altenburg – Zeitz als Privatbahn im Staatsbetrieb, 1896 verstaatlicht
8. April 1872	Kieritzsch – Borna – Chemnitz als Staatsbahn
7. September 1874	Gaschwitz – Meuselwitz als Privatbahn im Staatsbetrieb, 1886 verstaatlicht
20. August 1878	Neue Leipziger Verbindungsbahn zum Bayerischen Bahnhof
1. September 1879	Plagwitz-Lindenau – Gaschwitz als erste Secundärbahn in Sachsen
17. September 1888	Güterverbindungsbahn Connewitz – Plagwitz-Lindenau
1. Oktober 1907	Anschluss Bayerischer Bahnhof an den Leipziger Gütertarring
1. Oktober 1909	Kieritzsch – Pegau als Nebenbahn
1. Mai 1913	Böhlen bei Rötha – Espenhain als Nebenbahn



Den Bau der neuen S-Bahnlinie hat das Heizhaus 1 überlebt. Obwohl unter Denkmalschutz stehend, machte es am 21. Juni 2017 einen traurigen Eindruck neben der Station „Leipzig MDR“

Wolfgang Müller

Große Bedeutung hatten auch vier wichtige Anschließer: das Gaswerk Leipzig II, der städtische Vieh- und Schlachthof, das Bahnkraftwerk Connewitz und die Großmarkthalle, diese erst ab 1926. Sie sicherten dem Bahnhof neben den öffentlichen Ladestraßen ein hohes Güteraufkommen.

Die betriebliche Modernisierung des Bahnhofes erfolgte nach 1920 durch den Neubau von drei Stellwerken mit elektrisch betriebenen Weichen und Signalen. Dagegen unterblieb (wahrscheinlich aus Platzgründen) die Anlage eines Ablaufberges, sodass die Verteilung der Güterwagen und die Zugbildung im Abstoßbetrieb erfolgen musste.

Ein großes Ärgernis war der Kohlenumschlag auf den Ladestraßen mit seiner Staubentwicklung, der noch durch die Einrichtung eines mechanisierten „Kohleknotens“ nach 1970 verstärkt wurde.

Die weitläufigen Anlagen des Bahnhofes in Nord-Süd-Richtung schnitten die Leipziger Südvorstadt von den östlichen Stadtteilen ab, weil es bis 1922 auf gut drei Kilometern keine Querung der Bahnanlagen – weder für Fußgänger noch für Fahrzeuge – gab. Erst mit dem Bau der Markthalenbrücken über die heutige Richard-Lehmann-Straße wurde dieses Maß auf zwei Kilometer verringert.

Der Bahnhof war der Stadt Leipzig (und den Bodenspekulanten) ein Ärgernis und so strebte sie die Schließung für den Gesamtverkehr an. Dies

scheiterte letztlich immer wieder an seiner Bedeutung sowohl für den Berufsverkehr zu den Industriebetrieben im Süden als auch umgekehrt zu den Arbeitsplätzen in der Innenstadt und am umfangreichen Ortsgüterumschlag.

Die Idee der Prachtstraße

Auch dem Größenwahn der Nazi-Führer stand der Bahnhof im Weg, wollten sie doch eine Prachtstraße vom Stadtzentrum zum Völkerschlachtdenkmal anlegen. Hier verhinderte der von ihnen angezettelte Krieg die Ausführung ...

Durch einen Bombenangriff am 20. Februar 1944 wurden Gebäude und die Bahnhofshalle des Personenbahnhofes getroffen, letztere blieb zwar in Teilen stehen, wurde aber nach Kriegsende zur Holzverwertung abgebrochen. Sie hatte damit 100 Jahre dem Betrieb gedient. Der Portikus, eigentlich der stadtseitige Abschluss der Bahnhofshalle, war seitdem seiner Funktion beraubt.

Der Bayerische Bahnhof blieb aber weiter in Betrieb. Er war bis nach 1992 einer der letzten erhaltenen großen Kopfbahnhöfe aus der Entstehungszeit der Eisenbahnen weltweit!

1993: Aus für den Güterumschlag ...

Die politische Wende im Jahre 1989 leitete den Niedergang des Bahnhofes ein. Der Güterumschlag ging stark zurück. Während der Reisever-



Mit dem P 2526 nach Geithain fährt die 23 1001 des Bw Leipzig Süd am 13. März 1970 am Stellwerk 2 vorbei. Im ehemaligen Bw warten die V 60 1234 und V 75 020 auf das Ablösepersonal

Wolfgang Müller

kehr noch einige Jahre fast unverändert weiterlief, wurde am 16. Januar 1992 der letzte Kohlewaggon entladen. Die Anschlussgleise zum Schlachthof und zur Großmarkthalle wurden geschlossen. Das

■ Den Stadtplanern (und Bodenspekulanten) war der Bayerische Bahnhof stets ein Ärgernis.

Bahnkraftwerk war bereits 1979 stillgelegt worden. Das Fernheizwerk auf Braunkohlenbasis, das in den 70er-Jahren anstelle des Gaswerkes erbaut worden war, wurde ab 1993 auf Erdgas umgestellt. Das bedeutete auch das Ende des Güterverkehrs.

... und für den Personenverkehr

Am Sonnabend, dem 9. Juni 2001, verließ die Ellok 143 355 um 20:50 Uhr mit der RB 27777 nach Altenburg den Bahnhof – es war der letzte Zug in seiner bis dahin über 150-jährigen Geschichte. Danach begann die Beräumung der Gleisanlagen und der Abbruch der Stellwerke. Letztlich blieben die Gebäude des Personenbahnhofes sowie einige Reste der Werkstattegebäude von 1842 stehen. Vom Abbruch verschont blieb auch der Lokschuppen von 1895, der – unter Denkmalschutz stehend – heute ein traurig-ruinöses Bild bietet.

In der Zeit der Jahrtausendwende nahmen die Planungen zu einem S-Bahn-Tunnel vom Haupt-

bahnhof nach dem Bayerischen Bahnhof Gestalt an. Ein ähnliches Projekt aus dem Jahr 1914 war letztlich unter anderem daran gescheitert, dass es keine echte Nord-Süd-Verbindung darstellte. Dies bot sich nun mit dem neuen Projekt an, indem Nahverkehrslinien aus dem Norden gebündelt durch einen „City-Tunnel“ unter der Innenstadt nach Süden geführt werden konnten.

Schwamm drüber!

Erster Spatenstich war am 9. Juli 2003. Die Tunnelbohrmaschine „Leonie“ begann ihre Arbeit unter dem verschobenen Portikus des Bayerischen Bahnhofes am 11. Januar 2007 mit der Herstellung der ersten Tunnelröhre und beendet diese mit dem Durchbruch der zweiten Tunnelröhre am 31. Oktober 2008. Danach begann der Ausbau der Stationen und der Bahnanlagen. Nach weiteren fünf Jahren wurde am 15. Dezember 2013 der Betrieb des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes aufgenommen, womit es nun wieder eine Station mit der nun bahnamtlichen Bezeichnung „Leipzig Bayerischer Bahnhof“ gibt. Das Ganze hat vier Jahre länger als geplant gedauert und mit 960 Millionen Euro auch fast das Doppelte gekostet, aber wie sagt der Sachse: „Schwamm drüber!“

Wolfgang Müller

Den zweiten Teil des Beitrages mit dem Schwerpunkt Altenburg lesen Sie im Lok Magazin 3/2018.



Eine Dampflokomotive und 15 Grad unter Null! Das war schon beeindruckend. Noch viel härter setzten aber derartige Minusgrade der Pentaccon Six zu, mit der die ernsthaften Fotografen in der DDR hantierten. Deren Schlitzverschluss, ein

Stoffvorhang mit einem Metallrahmen, klemmte gerade bei Kälte gern. Die Folge waren zu lang belichtete und dadurch unscharfe Fotos. Die einzige Rettung war das Tausendstel, doch dafür musste genügend Licht da sein.

Göschwitz im Februar 1979



Martin Heller

Ideal war da der Winter mit etwas Sonne und Schnee, so dass reichlich Helligkeit entstand. Und so ist die 01 0520 unter der Brücke der A 4 bei Göschwitz gestochen scharf, obwohl sie hier schon mit gut 70 km/h daherkommt. Im Schlepp hat sie

den P 3003, der am Morgen um 7:27 Uhr in Halle (Saale) mit einer Ellok abgefahren ist. In Camburg übernahm ihn die Dampflok. Hier ist es 9:55 Uhr, um 10:50 Uhr wird der Zug Saalfeld erreichen. So war es im Winter 1979 ...

Rudolf Heym



1959 rollt ein Zug die steile Zahnradstrecke auf dem größten Damm der Bahn hinab, oben grüßt der Galgen-Berg

Foto Stille (2)

LOKMagazin-Serie
Vergessene Strecke
 Zahnradbahn
 St. Andreasberg

ZAHNRADBahn ST. ANDREASBERG

Die Steile im Harz

DAS ENDE KAM 1959 ■ Harz? Da denkt man an die Brockenbahn, an das Selketal, an den 50-Hertz-Betrieb in Rübeland. Doch die mit weitem Abstand steilste Bahn fuhr in St. Andreasberg. Eine kleine Entdeckungsreise ...

Der erste Eindruck täuscht (fast) nie. Sicher war ich über hundertmal im Harz. Das Übliche eben: Dampf. Entweder Selketal oder Harzquerbahn. In jeder Lebens- und Wetterlage. Oder auch mal Rübelandbahn. Aber irgendwann sagt man sich: Muss das heute wieder sein? Gibt es da nicht noch etwas anderes? Wirst du nicht langsam schmalspurig im Kopf, wenn Du immer nur das selbe machst?

Also mal was anderes. Auf nach St. Andreasberg. Eisenbahn gibt es dort schon ewig nicht mehr. Könnte das eventuell doch langweilig werden? Aber mir ist heute danach: Die Neugierde siegt. Lieber einmal träumen bei der Spurensuche als Dampfloks im Hochglanzlack mit Handyknipsern davor.

Und dann folgt eben dieser „erste Eindruck“: Man kommt auf der L 520 aus dem Sperrluttertal von Silberhütte herauf, die Straße vollführt noch einmal eine doppelte 180-Grad-Kehre und plötzlich liegt da der Ort. Und? Man fühlt sich prompt wohl! Die Häuser verstreuen sich über die freien Bergkuppen und Hänge. Weit schweift der Blick. Nichts ist eng oder bedrückend. Offen, weit und dabei gleichzeitig klein und anheimelnd, das beschreibt es am besten. Mein Freund Gert aus Halle hätte gesagt: Nichts beleidigt das Auge. Auch das trifft es.

Ein weiter Blick rundum

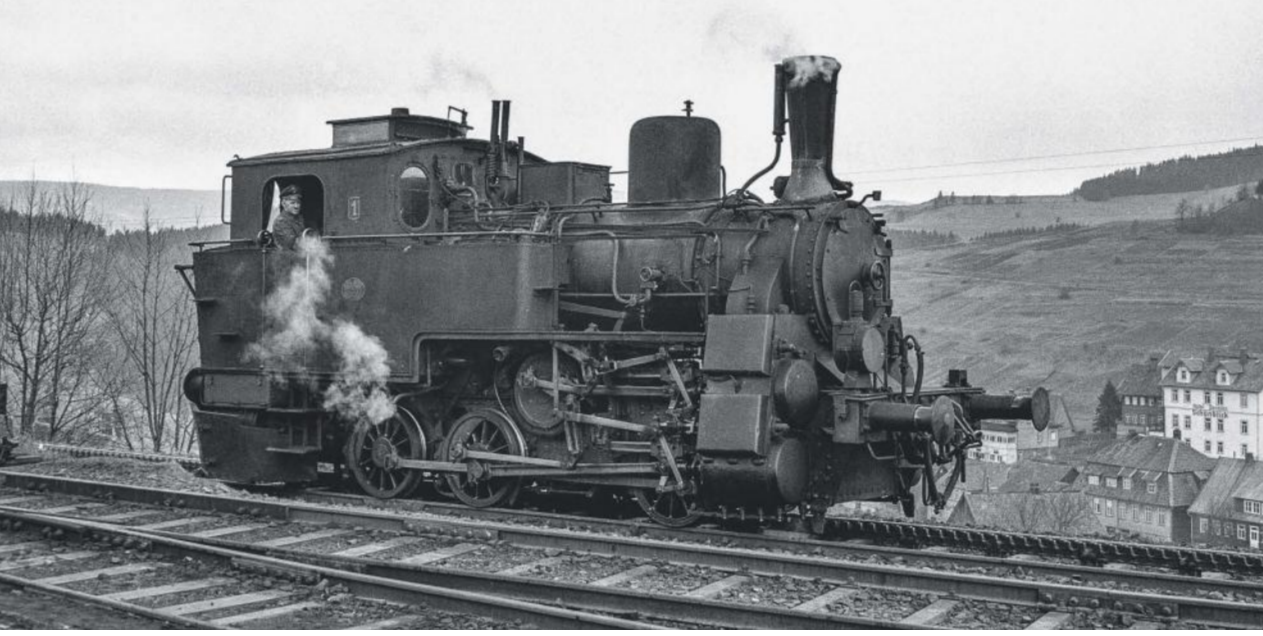
Sie kennen diese Gemeinden, die sich oben auf Bergkuppen ausdehnen. Da ist Licht! Nicht wie unten im Tal, wo sich nachmittags um halb vier die Sonne verabschiedet. Alles passt zusammen.

Wenn man genauer hinschaut, fallen einem natürlich auch die Sünden bundesdeutscher Aufschwung-Architektur der 70er- und 80er-Jahre auf, Wichtigtuerei in Beton, aber die sind in St. Andreasberg klein und gucken sich weg.

Und nun rattert es im Kopf: Die wollten hier oben um 1900 den Anschluss an die große Welt! Da muss irgendwo diese Zahnradbahn gewesen

DIE LOKOMOTIVEN

Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Leistung	Gewicht
1	Jung 1.780/1912	Cn4vzt	320 PS	37 t
2	Jung 1.781/1912	Cn4vzt	320 PS	37 t



Klassische Seitenaufnahme der Lok 1 in der Bergstation. Reibungs- und Zahnraddrive liegen außen direkt übereinander, Zylinderdurchmesser und Hub sind gleich. Der Schneepflug ist talwärts montiert

sein. Findet man noch Spuren? Steht noch irgend ein Gebäude, gibt es tief im Wald noch einen Kilometerstein, eine Schwelle?

Überall im Ort hängen sehr informative Pläne. Schnell ist so der ehemalige Stadtbahnhof gefunden. Eine solch große eingeebnete Fläche fällt in einer Bergstadt natürlich auf, dazu kommt das tausendfach erprobte Gespür für Eisenbahnanlagen, auch welche, die längst Geschichte sind.

Das holzverschaltete alte Empfangsgebäude besitzt einen feinen Charme, steht allerdings leer. Genutzt wird das alte Areal als Buswendestation und Parkplatz. Weiter hinten steht auch noch der

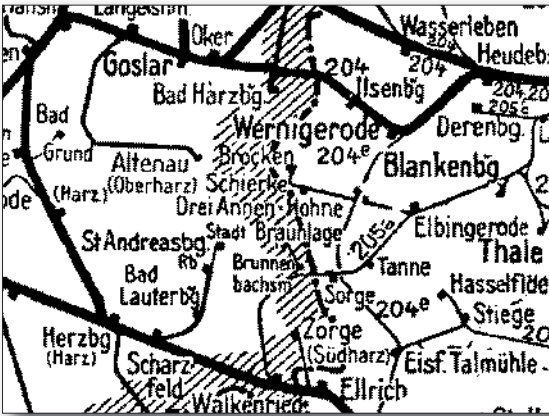


Das Empfangsgebäude der Kleinbahn: Wo der Pkw parkt, war der Prellbock eines Ladegleises R. Heym

176h/k Scharzfeld-St. Andreasberg (Harz) Rb bis Stadt und zurück Alle Züge 2.3 Klasse

		Kassel Hbf 180	Göttingen	Northeim (Han) 176	Nordhausen 176	RBD Kassel Zug Nr																			
		1:35	7:11	7:11	8:20	9:22	11:22	12:32	13:29	13:44	16:29	17:38	19:33	...											
		S 3:45	8:20	8:20	8:34	10:43	12:34	13:27	15:07	15:02	17:59	18:48	20:44	...											
		4:36	4:36	8:43	8:43	11:43	13:10	13:53	15:14	15:14	16:50	18:45	21:10	...											
		4:27	4:27	8:34	8:34	9:22	11:43	13:10	13:53	15:14	16:50	18:45	21:10	...											
km		RBD Kassel Zug Nr																							
0,0	Scharzfeld	w 5:49	S 5:49	7:34	w 9:42	S 9:42	10:51	12:28	13:45	15:03	16:48	18:42	19:31	20:22	S 21:48	...									
1,1	Zoll	w 5:53	S 5:53	7:37	w 9:45	S 9:45	10:54	12:31	13:48	15:06	16:51	18:45	19:31	20:25	S 21:51	...									
4,1	Bad Lauterberg (Harz)	w 6:00	S 6:00	7:46	w 9:50	S 9:51	11:01	12:37	13:54	15:14	16:57	18:51	19:38	20:31	S 21:57	...									
5,5	Bad Lauterberg Kurpark	w 6:07	S 6:07	7:51	an	S 9:56	11:06	12:41	13:59	15:19	17:02	18:56	an	20:36	S 22:02	...									
7,7	Oderthal	w 6:28	S 6:13	7:56	an	S 10:02	11:12	12:46	14:04	15:25	17:08	19:01	an	20:42	S 22:08	...									
12,7	Sperriertal	w 6:38	S 6:23	8:06	an	S 10:11	11:21	12:56	14:13	15:34	17:17	19:10	an	20:51	S 22:17	...									
15,3	St. Andreasberg Rb	w 6:43	S 6:28	8:11	an	S 10:17	11:27	13:01	14:19	15:40	17:23	19:16	an	20:57	S 22:23	...									
		176k St. Andreasberger Klb Zug Nr																							
		2	4	S 6	8	10	12	14	16	18	20	...													
		6:48	8:28	S 10:22	11:32	13:06	14:24	15:45	17:28	19:23	21:02	...													
		7:03	8:43	S 10:37	11:47	13:21	14:39	16:00	17:43	19:38	21:17	...													
1,7	St. Andreasberg Stadt	...																							
		176k St. Andreasb. Klb. Zug Nr																							
		1	3	S 5	w 7	S 7	9	11	13	15	17	19	...												
		6:30	8:13	S 10:05	10:48	S 11:15	12:45	14:03	15:28	17:11	19:08	20:55	...												
		6:40	8:23	S 10:15	10:58	S 11:25	13:00	14:18	15:35	17:21	19:18	20:55	...												
1,7	St. Andreasberg Rb	...																							
		RBD Kassel Zug Nr																							
		1428	1430	w 1432	1434	1436	1448	1438	1440	296	1442	S 1444	...												
		4:31	6:50	8:40	11:50	13:07	14:24	15:48	17:33	19:32	21:05	S 21:05	...												
		4:36	6:55	8:45	11:55	13:12	14:29	15:53	17:38	19:37	21:10	S 21:10	...												
		4:46	7:03	8:55	12:03	13:20	14:37	16:01	17:46	19:45	21:19	S 21:19	...												
		4:51	7:09	9:00	12:08	13:25	14:42	16:05	17:51	19:50	21:24	S 21:24	...												
		4:56	7:14	9:05	w 10:06	12:13	13:30	14:47	16:11	17:58	19:55	21:29	...												
		5:01	7:19	9:10	(10:12)	12:18	13:35	14:52	16:16	18:03	19:50	20:00	S 21:34	...											
		5:06	7:22	9:13	w 10:16	12:22	13:39	14:55	16:20	18:07	19:53	20:04	S 21:38	...											
		6:39	10:26	11:43	13:27	14:21	15:52	17:16	19:45	21:04	21:04	22:20	...												
		5:53	8:07	11:08	11:08	13:40	15:18	17:04	18:52	20:34	20:63	0:11	...												
		6:25	8:52	11:32	12:14	14:13	15:49	17:53	20:15	21:21	nS 3:07	...													
		10:03	10:26	12:49	14:40	15:42	17:20	19:01	21:19	22:09	22:33	S 5:17	...												

Ein Blick in den Sommerfahrplan des Jahres 1937 zeigt werktäglich neun, sonntags zehn Zugfahrten auf der Zahnradbahn. Talwärts sind zehn Minuten eingepplant, bergwärts 15 Slg. Rudolf Heym



Aus allen Himmelsrichtungen streben Stichbahnen in den Harz – die St. Andreasberger von Süden RH

alte, zweiständige Lokschuppen. Die Trasse zweigt seitlich ab und fällt scheinbar ins Bodenlose – 122 Promille sind schon richtig steil! Zuerst denke ich, das sei ein alter Wirtschaftsweg, aber der folgende

Spaziergang durch den Ort belehrt mich eines Besseren: Ein Foto in der Auslage von „Foto Stille“ zeigt: Das war die Strecke!

Unfassbar steil

Ich habe mich ja schon mehrfach als Liebhaber der alten gemischten preußischen Reibungs- und Zahnradstrecken geoutet, und an meinem Suhler Friedberg soll die inoffiziell steilste Stelle um die 70 Promille haben. Das ist ja Spielerei gegen das hier! Auch Honau – Lichtenstein in Württemberg kann da mit 100 Promille nicht mithalten.

Fakt ist, und es gibt auch Fotos davon: In der Schlussphase der Bahn am Ende der 50er-Jahre hat der damalige Chef des Maschinenamtes Braunschweig, Paul Schöning, ganz einfach eine Versuchsfahrt mit einem VT 98 hier hinauf gewagt. So nach dem Motto: Leute, das geht!

Und es soll problemlos funktioniert haben. Aber natürlich sprachen alle nur denkbaren (bundesbahn-)deutschen Vorschriften dagegen. Es siegte das Auto. Das war vorprogrammiert und gewollt

Die gestellte Anreise

Als der St. Andreasberger Fotograf Stille davon erfuhr, dass der Betrieb der Zahnradbahn in naher Zukunft eingestellt werden sollte, setzte er sich mit der Leitung der örtlichen Realschule in Verbindung. Gemeinsam entwickelte man den Plan, noch einmal die Anreise einer größeren Gruppe von



Foto Stille

in einem „Autoland“, klar. Den ersten Bahnhof hatte St. Andreasberg bereits 1884 als Endpunkt der Odertalbahn bekommen. Er lag – wie es der Name sagt – tief unten im Tal, etwa zwei Kilometer vom Marktplatz oben auf dem Berg entfernt und 170 Meter tiefer. Diese Bahn begann in Scharzfeld an der Hauptstrecke des Südharzes (Northeim – Nordhausen) und führte über Bad Lauterberg heran.

1,7 Kilometer selbst gebaut

Die ungünstige Lage des Talbahnhofs im heutigen Ortsteil Silberhütte machte dem Magistrat der Stadt Sankt Andreasberg immer wieder Sorgen. Pläne zur Fortführung der normalspurigen Odertalbahn wurden aus Kostengründen verworfen, da der zu überwindende Höhenunterschied zu groß war und eine künstliche Längsentwicklung von mindestens sechs Kilometern erfordert hätte. Preußen hatte kein Interesse, gab aber der gegründeten Kleinbahn 250.000 Mark als Startkapital mit auf den Weg. Die Provinz Hannover legte die glei-



Alles fertig zur Abfahrt! Die Schüler und Lehrer der Realschule von St. Andreasberg, verkleidet als Sommerfrischler, sind eingestiegen und werden nun mit ihrer Bahn „in den Urlaub“ fahren

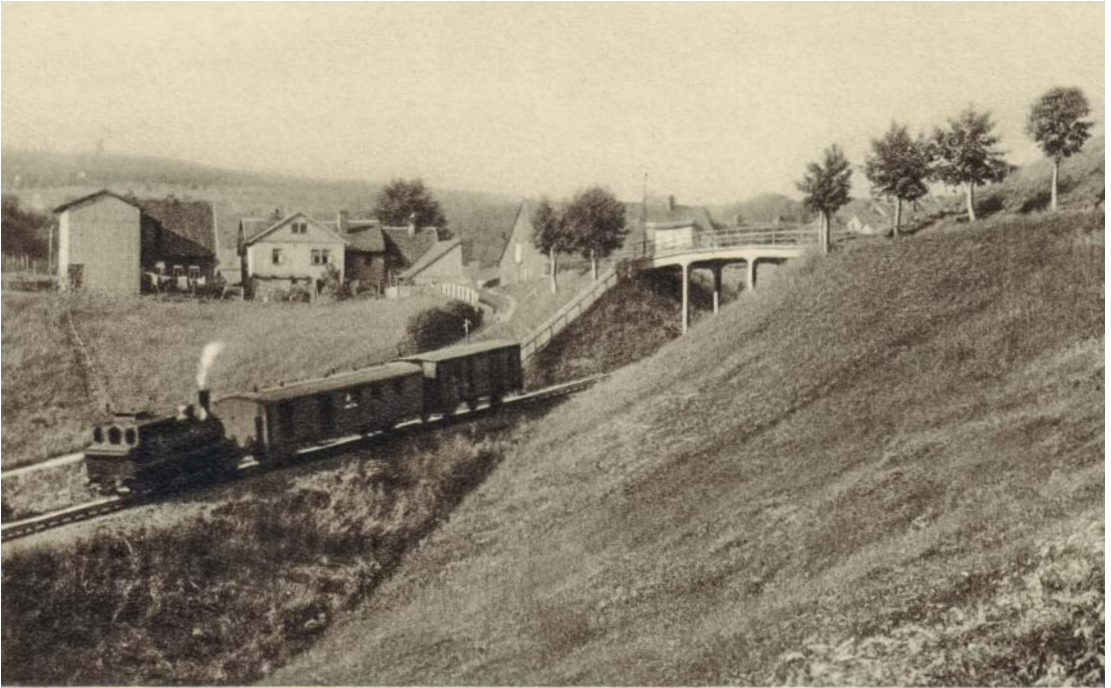
Stille

Sommerfrischlern nachzustellen. Lehrer und Schüler stöberten in den heimischen Schränken nach passender Kleidung und stilechten Utensilien. Als dann auch einmal das Wetter mitspielte, machte man die Sache perfekt: In der Talstation wurde die Ankunft der

Schienenbusgarnitur von Scharzfeld und das Umsteigen der „Reisenden“ in den Zug der Zahnradbahn „gespielt“. Fotograf Stille nahm alles aus verschiedenen Perspektiven auf und hielt somit eine untergegangene Welt ein für alle mal fest. Einige der „Reisenden“ von damals müssten noch leben!



Foto Stille



S. Andreasberg, Oberhann.

Fahrradbahn am Schwalbenherd

Diese Ansichtskarte zeigt die Stahlbetonbrücke über die Zahnradbahn am Haltepunkt Schwalbenherd. Die Brücke gibt es noch heute, und die Trasse ist ein Wirtschaftsweg – ein sehr steiler!

Stille; R. Heym





Die Bergstation: Links Rangiergleise und der Lokschuppen, rechts geht es sofort mit der Maximalneigung zu Tal, wo etwa 300 Meter weiter schon der Haltepunkt Schwalbenherd folgt

Foto Stille

che Summe drauf, die Gemeinde St. Andreasberg noch einmal 170.000 Mark.

Nun wurde die Zahnradbahn nach dem System Abt gebaut. Von Anfang an war klar, dass auf dieser Strecke niemals große Gütermengen transportiert werden sollten, wie etwa auf der benachbarten Rübelandbahn. Mit einem stärkeren Verkehr war höchstens bei schönem Wetter an Wochenenden zu rechnen – durch Tagesausflügler.

Mit dem Bau wurde am 1. April 1911 begonnen. Der harte Winter 1912/13 unterbrach die Arbeiten

für mehrere Monate, sodass erst im April 1913 mit dem Verlegen der Gleise und Zahnstangen angefangen werden konnte. Der Verkehr entwickelte sich gut und den Erwartungen entsprechend.

All das ist nun über 100 Jahre Geschichte. Und es ist erstaunlich, wie viel man noch entdeckt. Man kann die alte Trasse abwandern, weit ist es nicht, aber es ist wirklich steil. Und dann sind da ja noch die herrlichen Bilder im Geschäft von „Foto Stille“. Und – by the way – es ist wirklich sehr schön in St. Andreasberg!

Rudolf Heym



Der talseitige Beginn der Zahnradstrecke im Winter 2016, die Bahn führte rechts weiter

Rudolf Heym

KLEINBAHN ST. ANDREASBERG

Länge der Strecke	1,636 km
Spurweite	1.435 mm
Stärkste Steigung	122 Promille
Zahnstangensystem	Abt mit zwei Lamellen
Höchstgeschwindigkeit	8 km/h
Eröffnung	19. Juli 1913
Einstellung	21. Dezember 1958
Letzte Zugfahrt	23. April 1959
Stilllegung	17. August 1959

Stationen

km	Bezeichnung	Höhe ü NN
0,0	St. Andreasberg West	433 m
1,4	Hp Schwalbenherd	572 m
1,7	St. Andreasberg Stadt	603 m



Zug verzögert Spielbeginn ICEs im fernen Cottbus

■ Zug-Fehlleitungen sind nicht ungewöhnlich. Dass dadurch ein Fußballspiel 30 Minuten verspätet startet, ist einmalig. Für das Auswärtsspiel am 18. November charterten Zwickauer Fans bei der PRESS einen Sonderzug. Eine falsch gestellte Weiche sorgte in Leipzig-Gaschwitz dafür, dass 110 043 nach einer Fehlleitung den Zug in Schönefeld und Böhlen umfahren musste. Karlsruhe wurde mit 80 Minuten Verspätung erreicht. AWA

■ Viele Cottbuser wünschen sich eine ICE-Verbindung nach Berlin. Am ersten Dezemberwochenende konnten sie schon einmal den einen oder anderen ICE in Augenschein nehmen. Da in Berlin-Rummelsburg gebaut wurde, mussten die ansonsten dort nachts abgestellten Züge auf Bahnhöfe im Umland ausweichen. Dabei fiel die Wahl auch auf das über hundert Kilometer entfernte Cottbus. AWA

Nostalgie mit Lollo

Seitdem „Lollo“ V 160 002 nicht mehr den Aluzug Spellen – Koblenz befördert (siehe LM 1/2018), ist sie häufiger vor Museumszügen zu erleben. Am 17. Dezember 2017 bespannt sie bei Diepholz den von Nostalgiefahrten Bebra organisierten Sonderzug Hamburg – Münster

Jan Böttcher



Wagen zu verschenken

■ Der derzeit auf dem Gelände der Firma Pintsch Bamag Antriebs- und Verkehrstechnik GmbH in Dinslaken abgestellte, 1994 erbaute DB-Nahverkehrswagen-Prototyp der PUM-A-Serie (PFA-Umbaukonzept mit Aluminiumaufbau) soll an einen geeigneten Verein kostenlos abgegeben werden. An seinem derzeitigen Standort muss er einem Gebäudeneubau weichen. Interessierte können sich an kerstin.wersin@schaltbau-re refurbishment.de wenden.

MSH



Die Redesign-612 sind im gelb-weißen baden-württembergischen Landesdesign gestaltet. Der nicht modernisierte 612 112 rollt am 22. September 2017 bei Wattenweiler über die Südbahn

Lothar Köder

REGIONALVERKEHR ALB-BODENSEE

Redesign-612 jetzt zugelassen

Mehr als ein Jahr musste man in Baden-Württemberg auf die Zulassung der Umbauten in den Dieseltriebzügen der Baureihe 612 warten. Ende Oktober 2017 wurde nun endlich die Inbetriebnahmegenehmigung für die in den gelb-weißen Landesfarben designten Züge erteilt

Mit über einjähriger Verspätung erhielten die für Baden-Württemberg modernisierten 612 am 30. Oktober 2017 die Inbetriebnahmegenehmigung. Diese war erforderlich, weil das Eisenbahn-Bundesamt die Umbauten wie etwa die Installation eines Rollstuhl-Hubliftes oder die erweiterten Mehrzweckbereiche für derart gravierend hielt, dass von der Behörde eine entsprechende Zulassung gefordert wurde. Dies wiederum setzte weitere Umbauten voraus. Beispielsweise

wurde die Glastrennwand zwischen dem Führerstand und dem dahinter liegenden Sitz- und Mehrzweckbereich durch eine Kunststoffplatte ersetzt, um die durch den Rollstuhl-Lift erhöhte Fahrzeugmasse zu kompensieren. Nachteil für Fahrgäste: Aus der ersten Sitzreihe schaut man jetzt nur noch gegen eine undurchsichtige Wand.

Im Landesdesign

Die Züge erhalten innen wie außen das neue baden-württem-

bergische Landesdesign. Der 1.-Klasse-Bereich wird auf acht Sitzplätze im ehemaligen Raucherbereich verkleinert, entsprechend nimmt die Anzahl der 2.-Klasse-Plätze bzw. die der Radstellplätze zu.

Neuer Verkehrsvertrag

Die bereits im Werk Kassel fertig gestellten und zuletzt quasi „auf Halde“ stehenden Reko-612 werden zunächst auf der Interregio-Express-Linie Stuttgart – Tübingen – Zollernalb – Aulendorf eingesetzt. Hier werden nicht umgebaute 612 abgelöst. Danach folgt mit dem Zulauf weiterer umgebaute Züge die Umstellung der Linien Aalen – Ulm und Ulm – Donautal – Schwarzwald. Als letzte soll bis zum April 2018 die langlaufende Linie Ulm – Bodensee – Hochrhein – Basel von 611 auf 612 umgestellt werden. Jene 611, welche noch über Fristen verfügen, sind bis zur endgültigen Abstellung für den Einsatz im Pesa-Link-Ersatzverkehr im Raum Kempten vorgesehen.

HF

Mit der anstehenden Inbetriebnahme der 612er wird die Zeit der Baureihe 611 im hinteren Höllental wohl vorbei sein

Michael Hubrich





Der 181.2-Bestand der DB sinkt. Auch 181 204, hier am 14. Juli 2017 in Bexbach, ging im Dezember 2017 aus dem Dienst Jan-Luca Herrmann

BAUREIHE 181

Weitere Abstellungen

Abgänge aus dem Betriebsbestand der DB AG sind bei der Baureihe 181 zu verzeichnen. Am 16. November 2017 leistete die 181 218 vor dem PbZ 2462 Basel – Frankfurt (Main) die letzte Zuggleistung und wurde danach abgestellt. 181 204 wurde am 3. Dezember 2017 mit Fristablauf abgestellt und aus dem Bestand genommen, nachdem sie bereits vier Wochen lang kalt in Frankfurt abgestellt stand. Damit waren Anfang Dezember nur noch fünf Loks der Baureihe 181.2 im Dienst. Der aktuelle Umlaufplan benötigt lediglich drei Maschinen täglich. Weitere Abgänge könnte es 2018 geben, wenn im Laufe des Jahres aufgrund ablaufender Fristen auch die blaue 181 201 abgestellt wird. SI

DB-BAUREIHEN | NEWS

Baureihe 111

Am 9. Dezember 2017 endeten in Westfalen mit Übernahme der Leistungen durch Keolis-FLIRT auf drei Linien der Einsatz der Baureihe 111. Auf der RB-Linie 65 beendete 111 037 zugleich das Kapitel der n-Wagen-Einsätze; am letzten Einsatztag pendelte sie zwischen Münster und Rheine. Auch auf den Linien RB 76 und RE 78 (Minden – Nienburg – Rotenburg) ist die Einsatzzeit der 111 vorbei. AWA

Baureihe 185

Im Rahmen ihrer ersten Hauptuntersuchung in Magdeburg-Rothensee, welche Anfang November abgeschlossen werden konnte, erhielt 185 401 von DB Cargo (ehemals bei DB Schenker Rail Scandinavia) eine mehrfarbige Teilbeklebung. Sie wirbt mit dem Slogan „Umweltfreundlich transportieren mit DB Cargo – für unsere Welt von morgen“. AWA

Baureihe 628

Die Modernisierung der 628 der Südostbayernbahn schreitet weiter voran. Die Arbeiten, die unter anderem den Einbau von neuen Sitzen (1. Klasse: Ledersitze) beinhalten, werden im Werk Chemnitz durchgeführt. Ende 2017 mussten noch rund ein dutzend 628 das Re-Design durchlaufen. RM

BAUREIHEN-NEWS



Baureihe 193

Anfang Dezember 2017 begann die Auslieferung der 60 Loks umfassenden Vectron-Bestellung für DB Cargo. 193 300 und 193 301 (Foto in München Nord Rbf am 9. Dezember), beide vom Typ MS, wurden am 11. Dezember als Lokzug von München nach Oberhausen überführt. Weitere Maschinen für DB Cargo absolvierten zu diesem Zeitpunkt bereits ihre Probefahrten. AWA/Foto: Oliver Scholz



Baureihe 101

DB Fernverkehr hat die 101 144 (Foto im Betriebsbahnhof Stuttgart-Rosenstein am 30. November 2017) mit einer neuen Werbeklebung versehen. Die Lokomotive trägt nun ein blaues Motiv des Berliner Bundesligaver eins Hertha BSC. An den Seiten ist sie mit dem Schriftzug „Die Zukunft ist am Zug“ versehen. Zuvor hatte die Maschine eine Revision im DB-Werk Dessau (LDX 24. November 2017) erhalten. SI



Am 22. November 2017 bringt die frisch revidierte 232 690 einen Kesselzug bei Zeitz nach Gera. Noch ist die Lok im Outfit des Vorbesitzers MEG gehalten

Helmut Sangmeister

DEUTSCHLAND | TICKER

RRX-462: Testfahrten gestartet

Rund ein Jahr vor den ersten planmäßigen Einsätzen verließ am 20. November 462 005 als erster Triebzug für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) das Siemens-Prüfcenter in Wegberg-Wil-denrath zur ersten eigenständigen Fahrt. Im Anschluss gab es Testfahrten auf dem DB-Netz. AWA

BRB: OLA-648 als Ersatz

Als Ersatz für verglückte 648 der Bayerischen Regiobahn (BRB) – am 27. November 2017 war 648 224 als vierter LINT 41 in den vergangenen Monaten bei einem Unfall beschädigt worden – befinden sich seit Mitte November 2017 648 299 (VT 705) und 648 300 (VT 206) aus dem Transdev-Firmenpool bei der BRB. Sie tragen noch das blau-weiß-gelbe OLA-Design. AWA

Strabag: Neue HU für 232 105

Am 24. November 2017 konnte im Netinera-Werk Neustrelitz nach erfolgreicher Probefahrt nach Waren die Hauptuntersuchung an 232 105 von Strabag/BMTI Rail Service abgeschlossen werden. Die monatelange Abstellzeit des grau lackierten Sonderlings ist damit beendet. AWA

LEG erwirbt 233 696

Seit November 2017 erweitert 233 696 den Bestand der Leipziger Eisenbahngesellschaft (LEG). Die bei der Übergabe weiterhin verkehrsrote Maschine war beim vorigen Eigentümer DB Cargo mehrere Jahre abgestellt gewesen, zuletzt in Cottbus. AWA

ERFURTER BAHNSERVICE

Revision für 232 690

232 690 gehört seit April 2017 zum Bestand der Erfurter Bahnservice (EBS). Zuvor gehörte sie zum Bestand der MEG (Lok 318) und hatte dort Fristablauf. Jetzt hat die Lok in Leipzig Süd bei der LEG im Auftrag der EBS eine Hauptuntersuchung erhalten. Als Revisionsdatum ist der 22. Oktober 2017 angeschrieben. Nun fehlt noch eine neue Lackierung. HS

NIEDERSACHSEN

LINT-Produktion auf Hochtouren

Die Produktion der 54 LINT 41 für das Dieselnetz Sachsen-Anhalt bei Alstom in Salzgitter ist in vollem Gange. Ende November 2017 befand sich bereits VT Nr. 19 in der Endmontage. Die Zulassung wird für April 2018 erwartet. Die Auslieferung aller 54 VT soll zwischen Mai und November 2018 folgen. Ab Dezember 2018 wird Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH beide Lose des Dieselnetzes Sachsen-Anhalt (DISA) für 14 Jahre betreiben. Das Netz umfasst unter anderem die Verbindungen von Magdeburg nach Wolfsburg, Richtung Harz (Halberstadt, Blankenburg) und nach Erfurt, von Halle nach Goslar sowie von Dessau nach Aschersleben und von Stendal nach Wolfsburg, daneben auch die Strecke Naumburg – Wangen. Abellio verhandelt derzeit mit den bisherigen Betreibern über einen Vorlaufbetrieb ab September 2018. JH

Die LINT 41 für Abellio befinden sich derzeit in Produktion Jürgen Hörstel



Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell

2 Februar 2018 – 56. Jahrgang, Heft Nr. 608 EUR 7,50 (D)

eisenbahn
Modellbahn magazin

eisenbahn Modellbahn magazin

**PLUS
PVP
VERSIEBEL**
Schmalspur im Harz



eisenbahn
Modellbahn magazin

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

Brockenbahn • Harzquerbahn • Selketalbahn
**Schmalspur-Faszination
im Harz** Dampf und Diesel vor
und nach der Wende

Ca. 65 Minuten Farbtonfilm
© 2017 by Alba Publikation, München
www.eisenbahnmagazin.de

**Jetzt neu
am Kiosk!**

Diesello
V 200⁰
der Bundesbahn

Mit Ausklapp-Zeichnung und
kompletter Modellübersicht



Verglichen & gemessen: Baureihe 85

**16 Seiten
extra** **Meisterschule
Modellbahnbau**

**Oberweißbacher
Berg- und
Schwarzatalbahn**

**DB-Tochter
mit vielen
Raritäten**

Straßenverkehr: Garagen
So parkt man in Epoche III
Anlagengestaltung: Verladeseite
Kranbrücke im Ruhrgebiet
Gebäude: Fortsetzung Skelettbau
Moderne Bahn-Bauten

**HO-Test: Besteht die Wiederauflage
von Märklin gegen Rocos Neuheit?**



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





Während der Modernisierung der Desiros setzt die SBS 650 567 der HANS ein. Am 13. Dezember 2017 ist der RS1 bei Stolpen als DPN 73969 auf dem Weg von Sebnitz nach Pirna

Alexander Wilkens

DEUTSCHLAND | TICKER

SOB: n-Wagen-Einsätze beendet

Am 23. November brachte 218 422 die verbliebenen n-Wagen der Südostbayernbahn von Mühldorf nach München-Pasing. Damit endeten die letzten Einsätze der betagten Wagen bei der SOB. Zuletzt wurde noch ein Schülerzugpaar zwischen Mühldorf und Landshut gefahren.

AWA

UTL: 213 332 angemietet

Die UTL Umwelt- und Transportlogistik mietet seit Mitte November 2017 die seit Anfang 2017 purpurrote 213 332 der Rheinischen Eisenbahn (RE), die die an die RE zurückgegebene 212 309 ersetzt. 213 332 wurde zuvor bis 27. Oktober 2017 in Stendal hauptuntersucht.

AWA

NEB: iLINT-Einsatz geplant

Die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) plant bis 2020 die Beschaffung von vier iLINT 54 mit Wasserstoff-Antrieb bei Alstom. Der Einsatz ist auf der RB-Linie 27 „Heidekrautbahn“ Berlin – Basdorf – Groß Schönebeck/Schmachtenhagen geplant. In Basdorf soll hierfür eine Wasserstoff-Tankstelle errichtet werden, an der Wasserstoff aus regionaler Produktion abgefüllt wird.

AWA

ITL: Zweite 152 in Captrain-Design

Nachdem seit 25. August 2017 152 196 im Captrain-Design unterwegs ist, erhielt nun die zweite ITL-152, 152 197, die silber-grüne Unternehmenslackierung im Rahmen einer Hauptuntersuchung im DB-Werk Dessau.

AWA

STÄDTEBAHN SACHSEN

Neuer Werbe-642 und Ersatz-650

Die 15 Desiros der Städtebahn Sachsen (SBS) werden schrittweise noch bis November 2018 im Rahmen ihrer ersten Hauptuntersuchung modernisiert. 642 332 (Revisionsdatum: 30.11.17) wurde gleichzeitig mit großflächigen Werbefolien für den Verkehrsverbund Oberelbe beklebt. Im Fensterbereich sind zudem verschiedene Sehenswürdigkeiten der Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg zu sehen. Dennoch kann der Triebzug auch auf den anderen, von der SBS betriebenen Strecken rund um Dresden angetroffen werden. Durch die Hauptuntersuchungen stehen weniger Triebzüge zur Verfügung, so dass nach wie vor der von der Hanseatische Eisenbahn (HANS) gemietete 650 567 (VT 650.06) auf der Linie Pirna – Neustadt (Sachs) – Sebnitz zum Einsatz kommt.

AWA

DEUTSCHE BAHN

Lokrochaden im Fernverkehr

Seit Fahrplanwechsel im Dezember wird der ÖBB-Nightjet zwischen der Schweiz und Norddeutschland auf deutschem Gebiet von DB-Loks der Baureihe 101 gezogen. Bislang bespannte die ÖBB ihre Züge mit Loks der Reihe 1016/1116 selbst. Über den Tag standen diese allerdings jeweils in Hamburg und Basel abgestellt. Mit der seit 10. Dezember 2017 praktizierten Flügelung in Hildesheim wäre eine weitere Lok nötig gewesen. Die Züge werden nun von in der Nacht ohnehin arbeitslosen DB-101 gefahren. Das betrifft sowohl den Stammzug NJ 470/471 (Zürich – Berlin; 101 ab Basel SBB) als auch die Kurswagen Hildesheim – Hamburg (NJ 400/401). Bei den Nightjets Wien/Innsbruck – Hamburg/Düsseldorf ändert sich am Taurus-Einsatz nichts. Die freiwerdenden 1016/1116 werden auf der Gäubahn benötigt. Sie bespannen die aus SBB-Wagen gebildeten zweistündlichen ICs der Relation Stuttgart – Zürich, wo der Fahrplan der Züge gestrafft wurde.

AWA



Die DLB hat drei ER 20 angemietet. Am Abend des 4. Dezember 2017 war DPN 84118 des alex nach Schwandorf in München mit der Mietlok 223 001 bespannt

Stefan Wittich

DIE LÄNDERBAHN

Mehr ER 20 für alex

Für die seit 10. Dezember 2017 zu fahrenden Mehrverkehre beim alex (Zwei-Stunden-Takt nach Prag und Hof) hat Die Länderbahn (DLB) drei ER 20 von Beacon Rail Leasing angemietet. Die blau lackierten ER 20-001 (223 001; Vormieter: Locon) und ER 20-015 (223 015; Vormieter: IGE) erhalten alex-Logos an der Front und Seite. ER 20-015 wurde Anfang Dezember unmittelbar nach der Übernahme beklebt, ER 20-001 war Mitte Dezember noch komplett blau unterwegs. Die schwarz lackierte ER 20-013 (223 013; Vormieter: Locon) trägt seit Anfang Dezember eine bunte Komplettbeklebung mit Werbung für den Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund bodo.

AWA

DEUTSCHLAND | NEWS

Wieder 143 in Stuttgart

Nur kurz währte die Abstinenz der Ellok-Baureihe 143 im Betriebshof Stuttgart-Rosenstein. Nachdem im April die verbliebenen Maschinen nach Ulm und an DB Cargo abgegeben wurden, sind nun wieder zwei Maschinen in Stuttgart beheimatet. 143 555 und 143 965 sind zurückgekehrt. Ellok 143 555 kehrte Anfang November aus Halle/Saale von einer dort ausgeführten Auslaufrevision IS930 (LH2 06.11.2017) nach Stuttgart zurück. 143 965 dagegen wurde am 23. Oktober 2017 schadhaft in Ulm abgestellt und ist nach Ablauf der Revisionsfrist Anfang November nicht mehr einsetzbar. SI

Vectron für BoxXpress

BoxXpress hat für die Bespannung von Containerzügen bei Siemens vier Vectron MS geordert. Während 193 833 und 834 im Oktober 2017 übergeben wurden, sollten bis zum Erscheinen dieser Ausgabe auch 193 835 und 836 ausgeliefert worden sein. BoxXpress besitzt bereits acht Vectron der AS-Variante (193 840 bis 843 und 880 bis 883). Die Neuen sind analog zu den bestehenden Loks weiß lackiert und tragen blaue Logos. Für den Einsatz in Italien erhielten sie auf der Front einen roten Balken. Zudem sind die bestellten Fahrzeuge in Deutschland, Österreich, Schweiz und den Niederlanden zugelassen.

AWA

Lok 1 der K+S Kali GmbH des Werk Bergmannsseggen Hugo aus Lehrte erhält im Instandhaltungswerk Cottbus eine Hauptuntersuchung. Bei der Maschine handelt es sich um eine bei Krauss-Maffei gefertigte Lok vom Typ ML 500 C. Bei ihrer letzten Hauptuntersuchung durch die Westfälische Lokomotiv-Fabrik Reuschling GmbH & Co. KG in Hattingen per 30. Januar 2009 wurde die Lok grundlegend modernisiert

Frank Heilmann





Bei der letzten Fahrt unter der Ägide des Fördervereins Schienenbus Menden am 25. November 2017 fuhr der 796/996-Dreiteiler nochmal bis vor das Vereinsheim in Binolen

Martin Wehmeyer

TERMINE

03.02.2018

Winterfahrt nach Hachenburg

Fahrt ab Treysa mit der badischen Güterzugdampflok 58 311 durch den Westerwald bis Hachenburg.
Info: eftreysa.de

03.02.2018

Ski Express nach Oberstdorf

Von Nördlingen und München-Pasing geht es mit dampfgeführten Sonderzügen nach Oberstdorf.
Info: bayerisches-eisenbahnmuseum.de

04.+18.02.2018

Winterfahrt nach Oberzissen

Der Vulkanexpress startet in Brohl zu einer Winterfahrt nach Oberzissen. Dort geführte Winterwanderung zum Rodder Maar.
Info: vulkan-express.de

11.02.2018

Dreikönigsdampf am Tegernsee

Pendelfahrten mit Dampflok 70 083 und der Donnerbüschengarnitur zwischen Tegernsee und Holzkirchen.
Info: localbahnverein.de

24.02.2018

Ins Riesengebirge

Mit der Dampflok 52 8079 über Forst nach Jelenia Gora und Karpacz.
Info: lausitzerdampflokclub.de

FÖRDERVEREIN SCHIENENBUS MENDEN

Letzte Fahrt mit dem Schienenbus

Die letzte Fahrt des Schienenbusses 796 690, 996 299 und 309, 796 802 am 25. November 2017 führte für die DGEG über Gütergleise von Dortmund nach Hamm auf die Bockum-Höveler Eisenbahn bis nach Stockum und auf die Hammer Museumsstrecke nach Lippborg. Anschließend wurde noch einmal bis vor das Vereinsheim in Binolen gefahren, wo der Einsatz der Schienenbusgarnitur gewürdigt wurde. 18 Jahre war sie für den Förderverein Schienenbus Menden e.V. auf Tour. Der Partnerverein der Eisenbahnfreunde Hönnetal stellt damit seine Aktivitäten ein, er war eigens für den Betrieb des Fahrzeugs gegründet worden. Wenig Personal und gestiegene Kosten sind die Gründe für den Verkauf des Schienenbusses an die Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft, die das Fahrzeug in Köln stationierte und über den AKE Eisenbahntouristik vermarktet. Der Schienenbus kann mit seinen Fristen noch vier Jahre fahren. MWE

FREUNDESKREISES DER TROSSINGER EISENBAHN

T3 und T 5 nicht mehr im Planeinsatz

Mit dem neuen Fahrplan im Dezember endeten die seit 2005 durchgeführten „Mondschein“-Fahrten des Freundeskreises der Trossinger Eisenbahn e.V. In der Regel einmal pro Monat ersetzen die beiden Elektrotriebwagen T3 (Baujahr 1938) und T5 (1956) am freitagsabend einen RS1 der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) bei vier reguläre Regionalzugpaaren. Wegen einer Fahrplanumstellung gibt es seit Dezember genug Zeit, um während der Standzeit des RS1 in Trossingen Stadt separate Sonderfahrten durchzuführen. AWA

Ein herzliches Dankeschön
an unsere Partner beim großen

LOKMagazin

Winter-Gewinnspiel!

VERWOHNHOTEL
Krista[ll]
★★★★ SUPERIOR

PEARL
www.pearl.de

HLS
BERG
GmbH & Co. KG

SJÖBERGS
workbenches - made in sweden

Roco

ecar-rent

FLEISCHMANN

MULTIPLEX

Vitalpina Hotels
Südtirol

BUSCH

NOCH
... wie im Original

Uhlenbrock
Elektronik

XciteRC

BRAWA
100% ZINN-BAU



Kawasaki

ELYSEE
Dampfbetrieb / Schienen

OLDTIMER
URLAUBSREISEN

SEALIFE

TILLIGHOBAHN

PIKO

Das große Lok Magazin Winter-Gewinnspiel finden Sie unter
www.lok-magazin.de
Teilnahmeschluss 28. Februar 2018



Die beiden Triebwagen ET 25.103 und ET 25.104 am 5. September 2008 bei Getzing auf der Fahrt nach Haag am Hausruck als R 8266. Der hintere Triebwagen war leer und abgesperrt

Manuel Leitner

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

Reihe 4855 ausgemustert

Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben die beiden Triebwagen der Reihe 4855 zum 30. September 2017 offiziell ausgemustert. Jetzt werden sie verschrottet. Die Nahverkehrstriebwagen waren zeitlebens Exoten. Ein musealer Erhalt scheiterte mangels Interesse von Vereinen

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben die beiden Triebwagen der Reihe 4855 zum 30. September 2017 offiziell ausgemustert. Da seither weder ein Eisenbahnunternehmen noch ein Verein Interesse an der Übernahme der beiden Fahrzeuge bekundet hat, wurden die Triebwagen von der ÖBB zur Verschrottung freigegeben.

Für Stern & Hafferl gebaut

Durch den zwischenzeitlichen Konkurs der Firma Knötz wurden die beiden Fahrzeuge mit den Stern & Hafferl-Bezeichnungen ET 25.103 & 25.104 von Bombardier-Rotax 1989 geliefert. Aufgrund der bestehenden Vereinbarungen waren die neuen vierachsigen Triebwagen von Beginn an aber im Eigentum der ÖBB und trugen die Nummern 4855.001-6 und 4855.002-4. 20 Jahre leisteten die beiden Triebwagen dann Dienst auf ihrer Stammstrecke. Die Triebwagen zeichneten sich durch gute

Laufeigenschaften und Betriebssicherheit mit kurzen Fahrzeiten aus. Mit ihnen konnten durchgehende Verbindungen nach Wels Hbf und entsprechende Fahrgaststeigerungen realisiert werden.

Nach Einstellung an ÖBB

Nach der Einstellung der Haager Lies im Dezember 2009 wurden die beiden Fahrzeuge wieder an die ÖBB übergeben und in den Werkstätten in Linz, Floridsdorf und Vorchdorf für den geplanten ÖBB-Betrieb adaptiert. Der 25.104 musste nach einem schweren Unfall mit einem LKW in Gaspoltshofen aufwendig wieder instandgesetzt werden. Währenddessen wurde ein neues Einsatzgebiet gesucht; hierzu gab es Überlegungen für einen Nahverkehrseinsatz am Semmering, zwischen Absdorf-Hippersdorf und Stockerau oder auf der Kammererbahn. Um die Triebwagen in der Nähe des fachkundigen Stern & Hafferl Personals,

das die Triebwagen in Vorchdorf 20 Jahre lang gewartet hatte, zu haben, fiel die Entscheidung auf die naheliegende Kammerer Bahn. Ab dem Sommer 2013 kamen die Fahrzeuge dann als so genannter „Kammerer Hansl“ zwischen Attnang-Puchheim bzw. Vöcklabruck und Kammer-Schörfling zum Einsatz.

Mangelndes Interesse

Die 4855er hatten für diese Strecke das ideale Fassungsvermögen. Eine geplante Tandemführung der morgendlichen Schülerzüge konnte aufgrund technischer Schwierigkeiten leider nie realisiert werden, sodass ein Verstärkerbus fahren musste. Nach nur einem Jahr wurden die Zweisystemtriebwagen abgestellt, da der Verkehr auf der Kammerer Bahn mit modernen ÖBB-Talents abgewickelt wurde. Fehlende Einsatzgebiete und mangelndes Interesse an den Fahrzeugen führten nun zur Verschrottung. ML



Die Westbahn-Triebzüge 4110 011 und 012 fahren am 18. Oktober 2017 als WB 918 bei Weng nach Salzburg Hbf. Doppeltraktionen gehören hier inzwischen der Vergangenheit an

Markus Inderst

WESTBAHN

Keine 4010-Doppeltraktionen mehr

Das private EVU Westbahn hat zum Fahrplanwechsel das Reiseangebot zwischen der Mozartstadt Salzburg und der Bundeshauptstadt Wien verdoppelt und bedient diese Relation nun im Halbstundentakt. Die Linie zum Westbahnhof wird als grüne Verbindung signalisiert, jene zum Wiener Hauptbahnhof und Praterstern ist die blaue Verbindung. Mit der Einführung des Halbstundentaktes gehören die bis dato an Verstärkertagen eingesetzten Doppeltraktionen der Vergangenheit an. Mit der Verdoppelung des Angebots zwischen Wien und Salzburg sind die zehn neuen 4110-Garnituren im Einsatz. Der Ersatz für eine im Herbst 2017 schwer verunfallte Garnitur (LM berichtete) fehlt weiterhin. Somit stehen der Westbahn nur acht sechsteilige Züge zur Verfügung.

MI/PGL

ÖSTERREICH | NEWS

Stern & Hafferl kauft Vectron DE
Stern & Hafferl hat 247 905 von Siemens übernommen. Der nach wie vor weiß lackierte Vectron DE (neu mit Stern & Hafferl-Logos) ergänzt den aus vier ER 20 (2016 910 – 913) bestehenden Diesellok-Fuhrpark. Die Maschine, welche zuvor an verschiedene Unternehmen für Testeinsätze vermietet war, verließ am 28. November 2017 München in Richtung Österreich. Ausgerüstet ist die Lok für Einsätze in Österreich und Deutschland.

AWA

ÖBB: Vectron zu Tests angemietet
Seit Mitte November 2017 befindet sich 193 844 zu Testzwecken bei den ÖBB. Die Lok ist weiß lackiert und trägt neben Werbung für Siemens auch einen ÖBB-Pflatsch. Seine ersten Einsätze absolvierte der Vectron MS mit einem CityShuttle-Wendezug. Er bespannte eine planmäßige Leistung im Regionalverkehr auf der Strecke Linz – Passau. Am 26. November 2017 folgte mit 193 829 (fabrikneu) ein zweiter Vectron MS, der an diesem Tag von München nach Wien überführt wurde.

AWA

SOB-628 bei den ÖBB
Seit 10. Dezember 2017 werden die Regional-Express-Leistungen zwischen Braunau am Inn und Freilassing, welche über Salzburg verkehren, von 628 der Südostbayernbahn (SOB) gefahren. Ausgenommen sind Verstärkerleistungen in der Hauptverkehrszeit.

AWA

Nach Beendigung der regelmäßigen Fristarbeiten wurde CAT-1016 036 am 30. November 2017 für den Umlauf Wien – 233 – Villach – 234 – Wien eingeteilt. Mit ihrem vorwiegend aus blauen Nightjet-Wagen gebildeten EN 234 beschleunigt sie am 1. Dezember 2017 aus dem Bahnhof Wien Meidling.

Herwig Luttenberger





Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat dem SBB-Fernverkehrs-Doppelstockzug eine befristete Betriebsbewilligung erteilt. Damit kann der Zug erstmals im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden Dario Haeusermann/SBB

SCHWEIZ | TICKER

Erste Railcare-Vectron eingetroffen

Ende November 2017 verließ mit 476 451 die erste von sieben Vectron AC für railCare, eine Tochter der Handelskette Coop, das Siemens-Werk in München. Die mit Last Mile-Modul ausgestatteten Loks werden in der Schweiz die eigenen Züge des kombinierten Verkehrs bespannen. AWA

Neue Züge für Appenzeller Bahnen

Nachdem Stadler Ende März 2016 den Zuschlag für die Lieferung von vier Triebzügen an die Appenzeller Bahnen erhielt, soll im Frühjahr 2018 die Inbetriebnahme der Fahrzeuge stattfinden. Einsatzgebiet ist damit ab Mitte 2018 die Linie Gossau – Appenzel – Wasserouen. Die dreiteiligen und 58 Meter langen Triebzüge verfügen über eine Kapazität von 299 Personen und entsprechen weitgehend den an die Westschweizer NStCM und TPF gelieferten Fahrzeugen. FFÖ

Vectron für SBB Cargo International

Nach ihrer Probefahrt am 6. Dezember 2017 wurden 193 461 und 193 462 am 11. Dezember von München nach Basel überführt. Es handelt sich um die ersten beiden von 18 Vectron MS für das Leasingunternehmen LokRoll, das diese für 15 Jahre an SBB Cargo International vermietet. Die Loks bekommen eine Lackierung mit roter Front und blauem Alpenpanorama auf den Seiten. Zudem trägt jedes Fahrzeug das Wappen einer anderen Stadt entlang der Nord-Süd-Route. 193 461 trägt das Wappen von „Olten“, 193 462 jenes der Stadt „Gallarate“. AWA

SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN

SBB-RABe 502 zugelassen

Das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) hat dem Fernverkehrs-Doppelstockzug RABe 502 aus der TWINDEXX-Reihe von Bombardier am 30. November 2017 eine auf ein Jahr befristete Betriebsbewilligung für das Schweizer Netz erteilt. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) planen, den FV-Dosto 2018 schrittweise in den laufenden Betrieb einzuschleifen. Die SBB führten im Dezember 2017 Schulungen und letzte Tests durch. 2018 sollen die Züge zuerst als Interregio auf der Strecke Zürich HB – Bern oder als RegioExpress auf der Strecke Zürich HB – Chur fahren. Später werden die neuen Züge schrittweise zwischen St. Gallen, Bern und Genève Aéroport sowie auf anderen Intercity-Linien zum Einsatz kommen. Die 62 Züge wurden in drei Ausführungen bestellt. Die Fahrzeuge können gekoppelt und dem Passagieraufkommen flexibel angepasst werden. Bei den SBB-Dostos waren immer wieder Fehler aufgetreten, die die Zulassung verzögert hatten. LM

Von 10. Mai bis 28. Oktober 2018 wird die Rhätische Bahn (RhB) auf der Strecke Davos Platz – Filisur mit einer Ge 6/6 I und historischem Wagenmaterial täglich zwei Züge des Planverkehrs fahren. In die Garnitur wird auch ein Aussichtswagen eingereiht. Gefahren werden die Züge R 1815, R 1822, R 1838, R 1846 Alexander Wilkens



WELTWEIT | NEWS

CD erwerben weitere ÖBB-Wagen

Die CD erwerben für rund 15 Millionen Euro 41 weitere klimatisierte Fernverkehrswagen des Typs Bmz von den ÖBB. In Österreich wurden die Wagen durch die im Dezember erfolgte Umstellung des REX200 auf Desiro ML (Cityjet) frei. AWA

FCE modernisiert Fuhrpark

Im Dezember 2013 bestellte die sizilianische Ferrovia Circumetnea (FCE) beim polnischen Schienenfahrzeughersteller Newag vier zweiteilige Neubautriebzüge vom Typ Vulcano (DMU 001 bis 004) im Wert von 14,9 Millionen Euro. Diese kommen seit ihrer schrittweisen Auslieferung ab 2015 auf der 111 Kilometer langen 950 mm-Strecke Catania – Riposto zum Einsatz. Um die Modernisierung voranzutreiben, hat die FCE am 1. Dezember 2017 eine Option über vier weitere Vulcano gezogen. AWA

Türkei baut neue Ellok

Die Türkei setzt für den Ausbau und die Modernisierung ihrer Eisenbahn weiterhin auf Waggons und Loks aus eigener Produktion. Ende November 2017 gab das Land den Baustart für eine 500 Exemplare umfassende Baureihe E-5000 bekannt, die Tülomsa und das Tubitak Markara Forschungszentrum in Kooperation mit der Technischen Hochschule Istanbul entwickelt haben. FM

Koreanische Triebwagen für Iran

Der koreanische Hersteller Hyundai Rotem wird 150 dreiteilige Dieseltriebwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h an die iranische Eisenbahn liefern. Hyundai Rotem hatte schon 2010 Dieseltriebwagen an den Iran geliefert, doch wurde die Lieferung wegen der internationalen Sanktionen gegen das Land unterbrochen und erst 2016 vollendet. FM

Stadler-WINK für DB Arriva Netherlands

Stadler lanciert eine neue Produktlinie mit dem Namen WINK. Zu ihr gehören zweiteilige Triebzüge für Nebenlinien mit einem PowerPack genannten Mittelteil, ähnlich dem ebenfalls von Stadler angebotenen GTW. Die neuen, zwei- bis viertürigen WINK bieten 275 Sitzplätze und sind 160 km/h schnell. Dank des PowerPacks ist je nach Ausstattung auch ein Batteriebetrieb möglich. Erster Abnehmer der neuen Produktlinie ist DB Arriva Netherlands mit 18 bimodalen Zügen. FFÖ



ALn 668 163 passiert am 25. März 2017 das Castello Durini (Strecke Como – Lecco). Hier fahren jetzt fastnur noch ATR 125 Felix Löffelholz

ITALIEN

ALn 668-Einsätze in der Lombardei

Beendet sind die Einsätze der ALn 668-Triebwagen von Trenord auf der Strecke Como – Lecco in der italienischen Lombardei. Den Verkehr haben nun auch hier vollständig moderne ATR-125-Gelenktriebwagen von Stadler übernommen, die bereits seit einigen Jahren zwischen Milano und Lecco fahren. Für die Strecke Como – Lecco sollen vorerst noch zwei ALn 668 als Reserve vorgehalten werden. Weitere ATR werden in den nächsten Monaten erwartet, sodass Trenord im Lauf des Jahres auch die letzten ALn 668, die noch auf verschiedenen Strecken fahren, abstellen dürfte. Die dieselhydraulischen Triebwagen wurden zwischen 1954 und 1981 von Fiat und Breda für verschiedene italienische Bahnen gebaut und gelten als ausgesprochen robust. Trenitalia setzt sie in größerem Umfang noch auf der Ferrovia Ionica (Reggio Calabria – Taranto) und auf den Dieselstrecken Siziliens ein. FL

TSCHECHIEN

Fahrplanwechsel mit neuer Baureihe

In einer umfangreichen Präsentation Ende November 2017 stellte die tschechische Bahn České dráhy ihren neuen Fahrplan sowie das verbesserte Fahrzeugangebot für das Fahrplanjahr 2018 vor. Dabei wurden auch Neuerungen im Fuhrpark vorgestellt. So erhalten die Neigezüge der Reihe 680, welche unter dem Markennamen SuperCity Pendolino verkehren, ein Re-Design mit neuer Inneneinrichtung und verbessertem Entertainment-Angebot. Auch das kostenlose WLAN wird in allen Zugsparten weiter ausgebaut. Bahnfahrer von Prag nach Berlin und Hamburg bzw. Kiel dürfen sich auf eine Fahrzeitverkürzung von rund 20 Minuten freuen: Grund ist der zukünftig entfallende Lokwechsel in Dresden. Um dies realisieren zu können, mietete die CD zehn Mehrsystem-Lokomotiven der Baureihe 193 Vectron bei ELL (European Locomotive Leasing) über einen Zeitraum von zehn Jahren an. Die zehn Maschinen verfügen über ein exklusives Design mit seitlichen Städtesilhouetten von Prag, Dresden, Hamburg und Berlin. Seit Dezember 2017 fahren die Lokomotiven der Baureihe 193 vor den EuroCity-Zügen auf dem Abschnitt Prag – Dresden (ein Zugpaar ab/bis Leipzig), die durchgehende Bespannung ohne Lokwechsel folgt dann ab Juni 2018. SFR



BAUREIHE 19.0

Heimattreue Schnellzuglok

DER „SACHSENSTOLZ“ ■ Zeitweise war die sächsische XX HV die größte Schnellzuglok Europas. Die bei der Reichsbahn als 19.0 geführte Baureihe blieb ihrer Heimat treu. Die letzten beiden dienten als Bremslokomotiven bis 1974

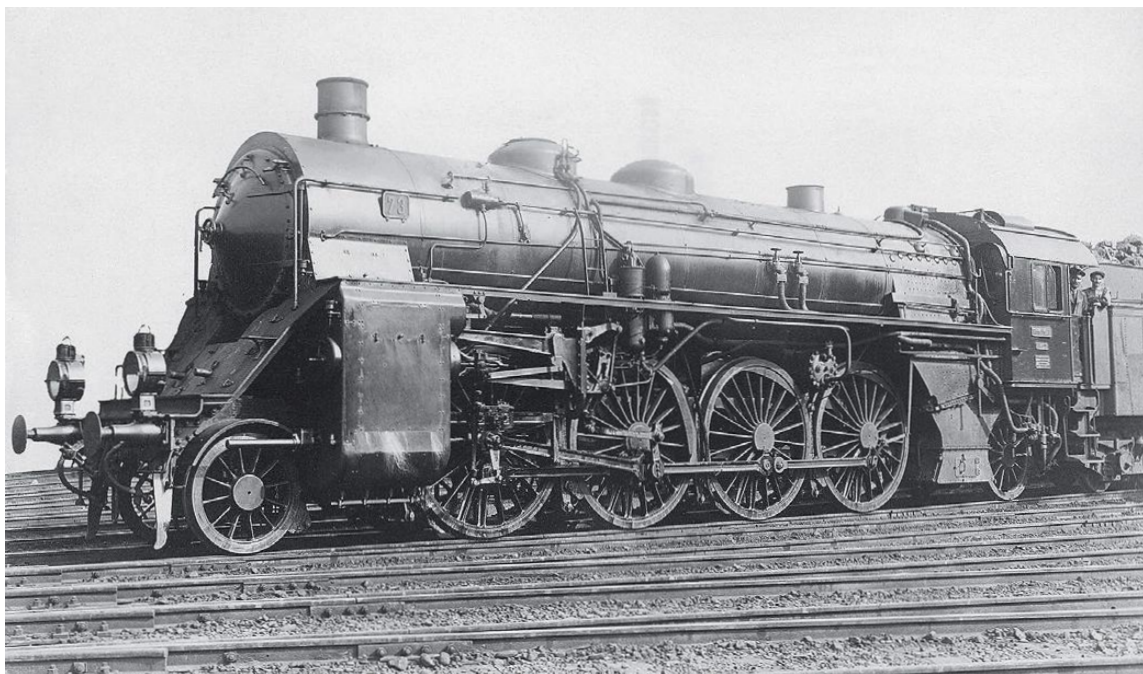




19 005 verlässt den Dresdner Hauptbahnhof mit dem D 110 nach München, schon hier beginnt die Steigung. Vor 19 015 liegen jetzt einige schwere Anfahrten, doch wie Andreas Knipping schreibt, war gerade das eine Stärke der sächsischen XX HV. Nebenam im Bw Dresden Altstadt rangiert eine 91

Werner Hubert/Slg. Andreas Knipping





Kurz nach ihrer Anlieferung wurde die Nr. 73 aufgenommen, die später 19 008 hieß. Auffallend ist die gedrängte Vorderpartie der Maschine mit dem riesigen Niederdruck-Zylinderblock

Slg. Andreas Knipping

Wohl keine Länderbahnverwaltung musste Schnellzuglokomotiven für so schwierige wie gegensätzliche betriebliche Anforderungen bauen wie die Königlich-Sächsische Staatsbahn. Einerseits war da die weitgehend flache Strecke Leipzig – Dresden mit angemessenen Geschwindigkeiten zu bedienen und man hatte sich an der Bespannung der schweren D-Züge auf der Strecke Dresden – Berlin zu beteiligen, die jenseits des Anstiegs aus dem Elbetal ebenfalls flach verläuft und hohe Geschwindigkeiten verlangt. Andererseits musste man Schnellzüge auf der extrem bogen- und steigungsreichen Verbindung (Görlitz –) Dresden – Freiberg – Chemnitz – Reichenbach – Hof führen. Zu keiner Zeit konnte man an eine gemeinsame Bauart für Flachland und Gebirge denken.

Die Typenfolge vom Beginn des 20. Jahrhunderts bis in den Ersten Weltkrieg lässt demgemäß eine Arbeitsteilung zwischen großrädri gen Zweikupplern und Dreikupplern mit etwas weniger

großen Rädern erkennen. So versuchte man, unterstützt mit Schiebeloks auf den steilsten Rampen, der Sache Herr zu werden.

Die XVIII H und die XX HV

Der I. Weltkrieg bewirkte eine rapide Erhöhung der Zuglasten. Schnelle Abhilfe war geboten. 1915/16 erprobte man beim Heizhaus Reichenbach je eine ausgeliehene preußische S 10.2 (2'Ch3) und bayerische S 3/6 (2'Ci'h4v). Bei grundsätzlicher Bewährung beider Leihloks lautete das Ergebnis, dass auf der Bergstrecke nur ein Vierkupppler das notwendige Reibungsgewicht erbringen würde.

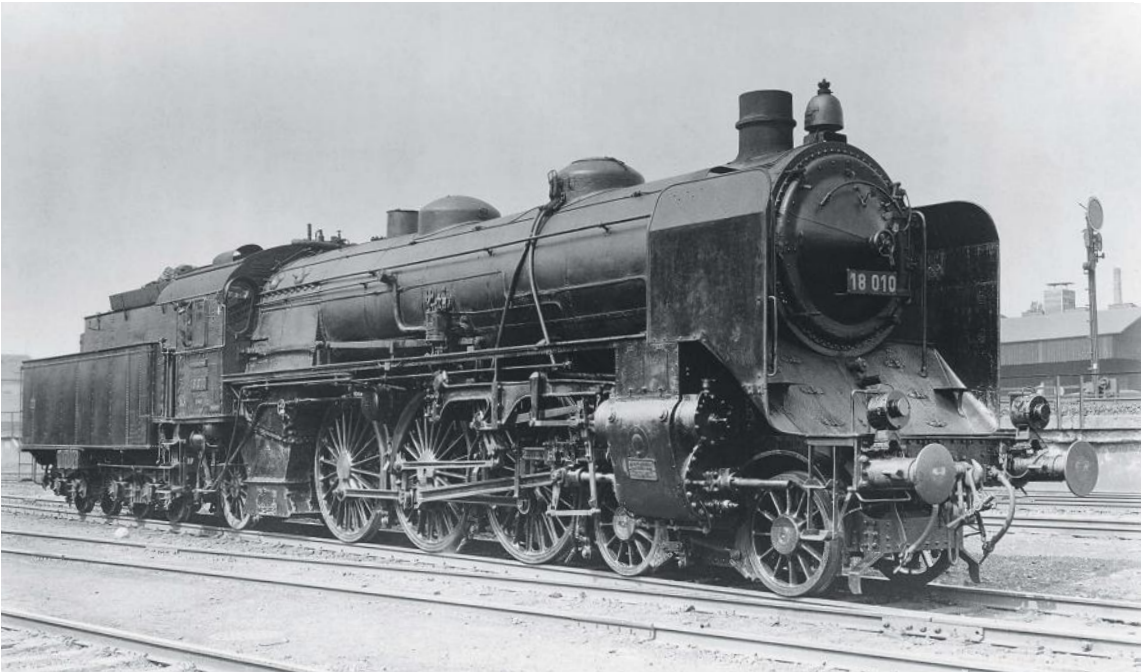
Die K.Sä.St.E.B. und die Sächsische Maschinenfabrik Chemnitz (vormals Hartmann) entwickelten nun die Vorstellung, den kompletten Zeichnungssatz der S 3/6 von Maffei übernehmen und die damit gewonnene Verbund-Dampfmaschine für eine 2'Ci' und eine 1'Di' verwenden zu können. Dieses Geschäft kam jedoch wegen der von Maffei verständlicherweise verlangten Lizenzgebühren nicht zustande, sodass man in aller Eile die beiden Typen eigenständig entwickeln musste. Das letzte Paar für Flachland und Bergstrecke hieß dann:

- XVIII H 2'Ci' h3 1917 1.905 mm 18.0
- XX HV 1'Di' h4v 1918 1.905 mm 19.0

Es fällt auf, dass man trotz unterschiedlicher Verwendungszwecke den gleichen Treibraddurchmesser wählte. Die Staatsbahn und Hartmann versuchten aus Preisgründen, möglichst viele Teile und Baugruppen für beide Konstruktionen gemeinsam zu verwenden, so auch den Stehkessel,

SACHSEN: S-LOKS 1900 BIS 1914

Reihe	Bauart	1. Baujahr	Treibraddurchm.	DRB
XV	2'B1'n4v	1900	1.980 mm	14.2
XII H	2'Ch4	1906	1.885 mm	17.6
XII HV	2'Ch4v	1908	1.980 mm	17.7
XII H1	2'Ch2	1909	1.885 mm	17.8
X H1	2'B1'h2	1909	2.000 mm	14.3



Und das ist die enge Verwandte XVIII H, von der nur zehn Stück gebaut wurden. 18 010 trägt bereits die im Zweiten Weltkrieg vorgeschriebenen Luftschutzblenden vor den Signallaternen

Slg. Andreas Knipping

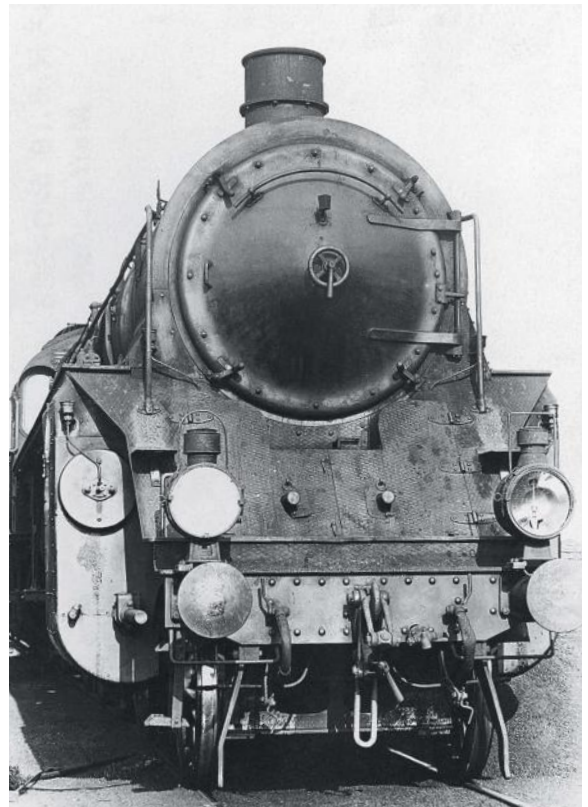
das Führerhaus und den Tender. Der Preisunterschied war aber beträchtlich mit 115.947 Mark für die XVIII H und 150.947 Mark für die XX HV.

Lokomotiven fallen nicht vom Himmel, sondern haben ihre Schöpfer. Als geistige Väter der letzten beiden sächsischen Schnellzuglokomotiven sind in erster Linie zu nennen der Maschinenchef Oberbaurat Robert Lindner und der Leiter der Chemnitzer Maschinenhauptverwaltung G. Meyer.

Die Baumerkmale

Die Konstruktion der XX HV war durch Größe und Grenzen gekennzeichnet. Man hatte die bis dahin größte europäische Schnellzuglokomotive geschaffen und den bis dahin größten deutschen Kessel gebaut. Er ruhte auf einem vorzüglich konstruierten kräftigen Barrenrahmen – im Gegensatz zur XVIII H, die mit dem preiswerteren Blechrahmen vorlieb nehmen musste. Das Laufwerk war mit einem vorderen Krauss-Helmholtz-Gestell gut durchgebildet. Der wie bei der XVIII H ausgeführte Stehkessel besaß zwei Feuertüren. Entsprechend dem Vorbild der bayerischen S 3/6 entwickelte man ihn über dem Rahmen großzügig in die Breite und ermöglichte damit einen fast quadratischen Rost. Die knapp bemessene Feuerbüchse war wegen kriegsbedingten Kupfermangels aus Stahl gefertigt und bewährte sich nicht.

Konstruktive Grenzen waren diktiert durch den Zwang, Drehscheiben mit 20 Metern Länge zu befahren. Dadurch wurde es erforderlich, insbesondere die vordere Partie der Lok sehr gedrängt aus-



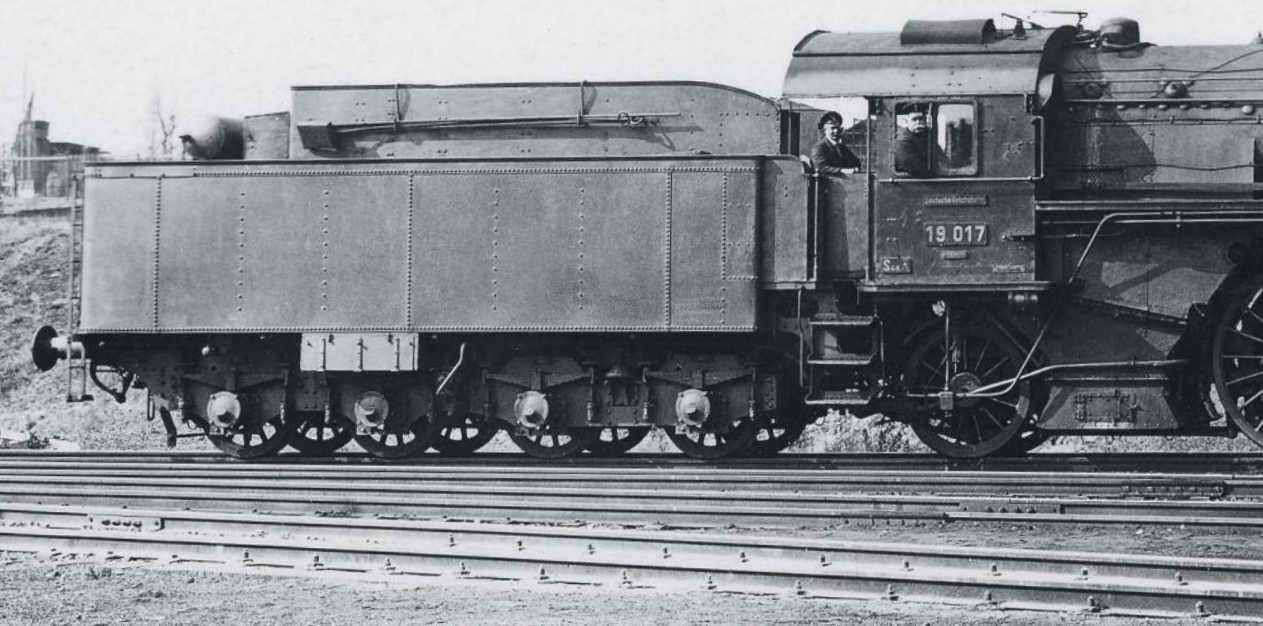
Der schräge Zuschnitt der Schürze mildert das Klobige der Frontansicht etwas

Slg. Andreas Knipping



Die Seitenansicht der 19 017 verdeutlicht die Imposanz der Lok. Allein schon die Steuerstange vom Führerhaus zum Aufwerfhebel ist erstaunlich lang

Slg. Andreasg Knipping



zuführen. Das Krauss-Helmholtz-Gestell war mit 2.660 Millimeter Achsstand reichlich kurz. Die Treibstangen und vor allem die Steuerungen der vier Triebwerke, die alle auf den zweiten Kuppelradsatz arbeiteten, mussten ebenfalls sehr kurz ausgeführt werden.

Beschaffung in Krieg und Nachkriegszeit

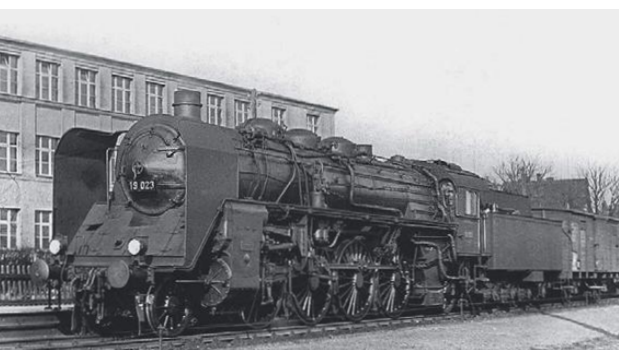
Nicht überzeugen konnte die vierteilige Ableitung der Steuerungen für die inneren Hochdruckzylinder von den jeweils benachbarten äußeren Niederdruckzylindern. Den Zwang zur Kürze erkennen wir auch am Tender, dessen beide hintere Radsätze mit nur 1.500 Millimeter Abstand im

Hauptrahmen gelagert wurden. In den Hungerjahren 1917/18 bauten die Chemnitzer Arbeiter das erste Baulos der XX HV. Dem ersten Exemplar gab man mit leichtem Vorgriff auf den weiteren Lieferungsfortschritt die Fabriknummer 4.000. Gegen Ende des Ersten Weltkriegs, als nationale Propaganda die aufkeimende Ahnung der unabwendbaren Niederlage bekämpfen sollte, geriet die Vorführung der neuen Riesenlokomotive zum sächsischen Nationalereignis.

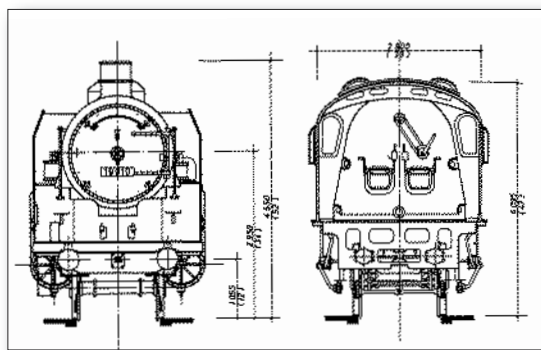
Zitieren wir Karl-Ernst Maedel aus dem *Lok Magazin* Nr. 20 vom Oktober 1966: „Der 8. März des Jahres 1918 war ein großer Tag nicht nur für die Sächsische Staatsbahn, sondern für das gesamte

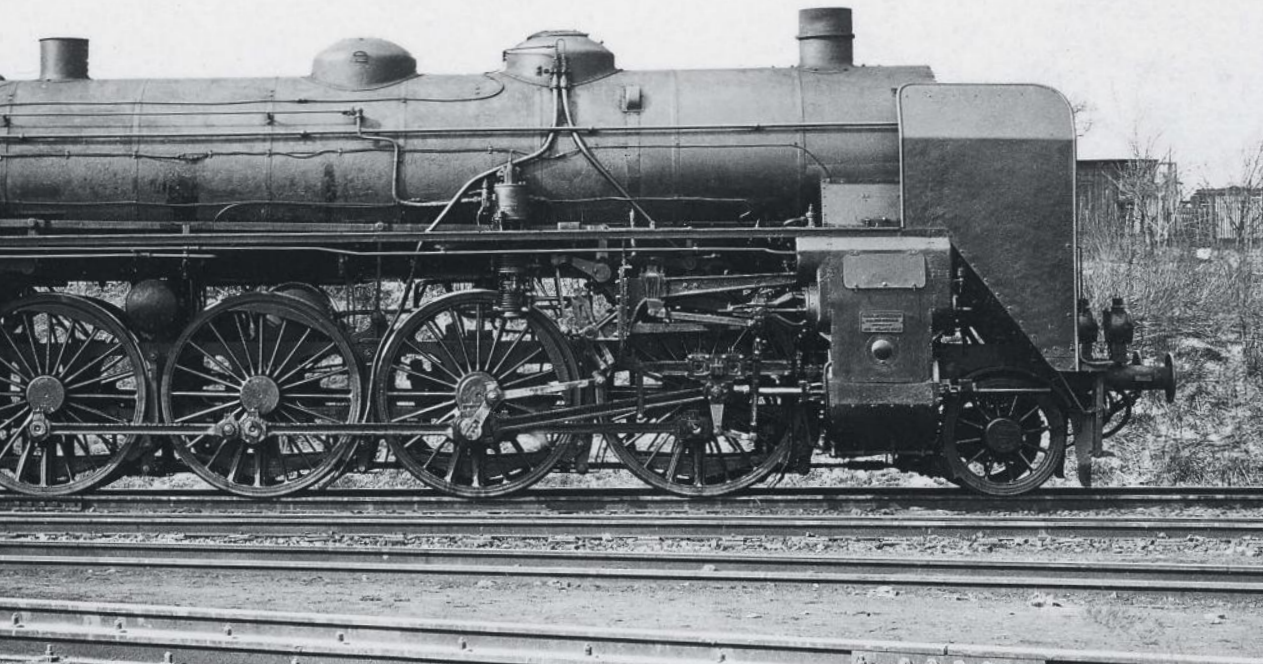
1934: 19 023 (Bw Dresden A) vor dem P 1014 Dresden – Plauen beim Halt in Grüna

Heinz Finzel



Die Stirnansicht und die Kesselnrückseite mit den beiden Feuertüren der Ursprungsausführung





deutsche Eisenbahnwesen. An diesem Tage verließ die größte deutsche Dampflokomotive, festlich geschmückt, als Fabriknummer 4.000 die Werkshallen der Sächsischen Maschinenfabrik, um feierlich

■ Die Treibstangen und vor allem die Steuerungen mussten extrem kurz ausgeführt werden.

von der Staatsbahn übernommen zu werden. Dieses Ereignis erregte weltweites Aufsehen. Als größte Schnellzuglokomotive Europas diente sie der gesamten Fachwelt als Anschauungsobjekt, ihr Bild ging durch alle Zeitungen, die Fachliteratur wid-

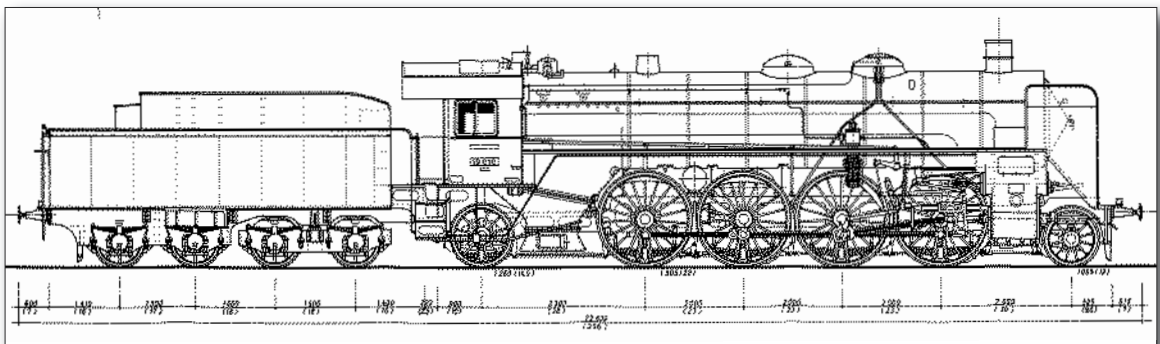
mete ihr seitenlange Abhandlungen trotz der schweren Kriegsmonate, die Deutschland damals durchstehen musste. Die Auslieferung war auch für die Bevölkerung Sachsens, soweit man in der damaligen Kohlrübenzeit überhaupt Notiz von derartigen Vorgängen nahm, ein festliches Ereignis.“

Jedes Schulkind kannte die XX HV und den ihr alsbald zugeordneten Beinamen „Sachsenstolz“. 1920 – der Krieg war verloren – folgten weitere zehn Exemplare. Technisch waren sie wenig verändert. Das Ende der Monarchie führte zum Wegfall des „K“ aus dem Schild „K.Sächs.Sts.E.B.“.

In einer Zeit, in der überlegt wurde, die XX HV möglicherweise zur Einheitstypen für das ganze

Die Zeichnung der Seitenansicht (Lokführerseite) zeigt sehr schön, wie die Konstrukteure mit aller Macht versuchten, den Achsstand der Lok unter 20 Meter zu halten

Zeichnungen: Archiv ALBA





Die 19 019 trägt auf diesem Foto bereits den 1937 eingeführten Hakenkreuzadler am Führerhaus und die seit Kriegsbeginn vorgeschriebenen Luftschutzblenden an den Signallaternen

Slg. Andreas Knipping



Neun sächsische Vierachser-Abteilwagen, dazu Gepäck- und Postwagen – so sah der P 472 von Dresden nach Leipzig im Sommer 1936 aus. Die Anzugsstärke der 19 war hier gefordert

Werner Hubert/Slg. Hans-J. Lange



19 008 verlässt 1937 mit dem aus neuen Eilzugwagen gebildeten E 276 nach Plauen den Leipziger Hauptbahnhof. Rechts die elektrifizierten Gleise in Richtung Halle und Bitterfeld

Slg. Andreas Knipping

Reichsbahnnetz zu erklären, beschaffte man mit billigem Inflationsgeld nochmals acht Maschinen sowie zwei Ersatzkessel. Bei ihnen kehrte man zur Kupferfeuerbüchse zurück und baute nur noch eine Feuertür ein. Die vorhandenen Loks wurden alsbald entsprechend umgebaut.

Hinsichtlich des möglichen Weiterbaus obsiegte die mit der gleichen Achsfolge ausgeführte, im ganzen einfachere dreizylindrige P 10, nachmals Reihe 39 der Deutschen Reichsbahn. Mit einem Treibraddurchmesser von nur 1.750 Millimeter und einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h war sie für den Schnellzugdienst im Mittelgebirge nicht optimal geeignet. Das hatte sie aber mit der XX HV gemeinsam.

Langsam, aber ungeheuer anzugsstark

Der „Sachsenstolz“ war zwar kräftig, aber nur mit großer Mühe über 90 km/h zu bringen, und das auch nur um den Preis eines überhöhten Kohleverbrauchs. Optimal fuhr sie mit hoher Belastung bei nur 60 bis 80 km/h!

Man vermutete als grundsätzlichen Mangel eine unzuträgliche Drosselung des Dampfes auf dem Weg vom Kessel zu den Hochdruckzylindern. Auch dürften die Querschnitte der Ausströmung aus den Niederdruckzylindern zu eng gewesen sein. Und schließlich war der Überhitzer zu klein dimensioniert.

Sicherlich hatte man auch die Vereinheitlichung mit der XVIII H zu weit getrieben. Den Raddurchmesser von 1.905 Millimeter hätte die XX HV nicht

gebraucht. Hätte man sich mit 1.850 Millimeter begnügt, dann hätte man für die Gestaltung der Vorderpartie mehr Platz gehabt.

Mangels Alternative verrichtete die XX HV den für sie vorgesehenen Dienst aber über vier Jahrzehnte, in denen auf den gebirgigen Strecken ja auch kaum schneller als 90 km/h gefahren wurde. Im unteren Geschwindigkeitsbereich war sie unschlagbar und konnte sich mit der jüngeren Güterzuglok der Baureihe 44 messen.



Diese 19er steht 1939 in Dresden Hauptbahnhof vor Wagen der „Windbergbahn“, die sie aber todsicher nicht an ihr Ziel brachte

Slg. Andreas Knipping



Am 16. August 1967 entstand vor der Wagenhalle der VES-M das Foto der 19 022

Hans Müller (Dessau)



8. Juni 1974, Saalfeld: Auf einer großen Fahrzeugschau wurde unter anderem die Museumslok 19 017 gezeigt. Für ihre Restaurierung hatte man auch Teile der 18 010, wie das Führerhaus, verwendet

R. Heym

Nicht zu vergessen ist bei der Beurteilung der XX HV aber auch das Grundproblem aller großrädrigen Vierkuppler, das in dem erheblichen Eigenwiderstand des langen Laufwerks im Gleisbogen besteht. Eine 19 wie auch eine 39 brauchte vor einem Zug mit beispielsweise sechs Wagen die Hälfte der Energie für die eigene Fortbewegung.

Betriebsgeschichte 1918 bis 1958

Die XX HV bzw. 19.0 blieb heimattreu. Kurzzeitige Stationierungen zumeist von Einzelstücken zum Zwecke der Erprobung sind mit den Bahnbetriebswerken Bebra, Kassel, Erfurt P und Frankfurt (Main) 1 und Stuttgart-Rosenstein in den Jahren 1920 bis 1924 schnell aufgezählt.

Jede Lok war zwischen 1918 und 1951 irgendwann in Dresden-Altstadt beheimatet. In vielen Fahrplanperioden bespannten sie von dort aus alle Schnellzüge auf der Strecke nach Chemnitz, wo bereits ein Lokwechsel fällig war. Einsätze gab es aber auch nach Leipzig, Görlitz und Bodenbach an

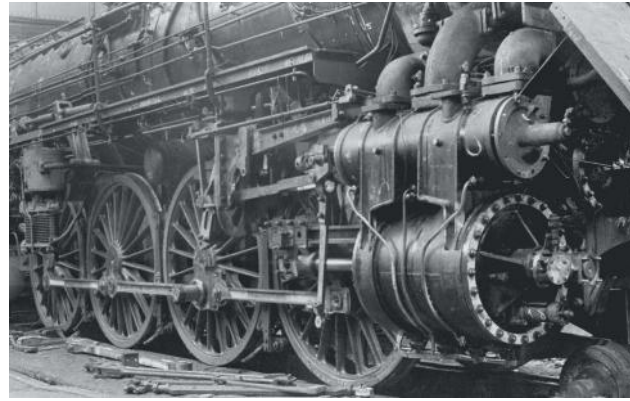
■ Die Reichsbahn Ost war rigoros und musterte ihre Wittfeld-Wagen bis 1950 komplett aus.

der tschechischen Grenze. Der jeweilige Bestand hielt sich zunächst in Grenzen und betrug beispielsweise neun Lokomotiven im Sommer 1935. Zwei Jahre später verfügte man jedoch über 15 Exemplare, und zwar auf Kosten des Bw Reichenbach. Die stabilste Beheimatung in Dresden-Altstadt erlebte die 19 015 vom 30. Oktober 1920 bis zum 18. August 1944.

Das vogtländische Bahnbetriebswerk Reichenbach erhielt 1920 die ersten XX HV. 1925 besaß man gerade einmal fünf Exemplare, die auf der Verbindung Leipzig – Reichenbach – Hof eingesetzt waren. 1927 wuchs der Bestand auf neun Loks, mit denen nun auch der Schnellzugverkehr über Chemnitz nach Dresden gemeistert wurde. Um 1928 fuhren die Reichenbacher 19er über Hof hinaus bis Nürnberg. Diese Ausdehnung bewährte sich nicht und wurde alsbald auf Neuenmarkt-Wirsberg begrenzt. 1934 war Reichenbach mit 14 Loks die unzweifelhaft führende Dienststelle. 1937 wurde der Bestand zugunsten von Dresden-Altstadt auf acht reduziert.

1945: Nur wenige kamen wieder ins Rollen

Während des II. Weltkrieges war eine planmäßige Unterhaltung der komplizierten vierzylindrigen Lokomotiven nicht mehr möglich. Im April 1945 besaß das Bw Dresden Altstadt sieben Loks, davon nur zwei betriebsfähig, das Bw Reichenbach 16 Loks, davon sieben betriebsfähig. Sieben abgestellte Loks wurden vom RAW Zwickau in der Nachkriegszeit als Ersatzteilspender verwendet und in einem Fall 1946 und ansonsten 1951 ausgemustert. Von den nach 1945 noch eingesetzten Loks wurden



Januar 1964, Raw Meiningen: Komplett geschweißt ist der neue Niederdruckzylinder der 19 015, doch die Triebwerksmaße blieben
Hans-Müller (Dessau)

fünf ebenfalls alsbald abgestellt und zwischen 1951 und 1959 ausgemustert.

Zwischen 1949 und 1952 waren meist ganze drei Exemplare betriebsfähig. Diese Zahl konnte bis 1953 auf sieben erhöht werden. Das Heimat-Betriebswerk war Reichenbach.

Die 19.0 als Bremslok in Halle (Saale)

1958 wurden 19 012 und 015 an die Fahrzeugversuchsanstalt (FVA) Halle abgegeben. Die letzten Maschinen für den Betrieb beim Bw Reichenbach waren die 19 009 und 013. Der 3. April 1958 war der letzte Einsatztag.

BAUREIHE 19.0

Lebensläufe: 19er zwischen Kaiserreich und DDR

sä.Nr.	DRB	F.-Nr.	Baujahr	Reko	ausgemustert
67	19 001	3977	1918	–	06.08.1965
68	19 002	3978	1918	–	20.12.1951
69	19 003	3979	1918	–	06.08.1965
70	19 004	3980	1918	–	28.02.1951
66	19 005	4000	1918	–	06.08.1965
71	19 006	4358	1920	–	17.08.1959
72	19 007	4359	1920	–	06.08.1965
73	19 008	4360	1920	–	17.08.1959
74	19 009	4361	1920	–	06.08.1965
75	19 010	4362	1920	–	06.08.1965
76	19 011	4363	1920	–	20.12.1951
77	19 012	4364	1920	–	22.12.1966
78	19 013	4365	1920	–	07.08.1965
79	19 014	4366	1920	–	25.01.1951
80	19 015	4367	1920	10.02.1964	01.02.1977
206	19 016	4522	1922	–	07.08.1965
207	19 017	4523	1922	–	11.08.1971 Museum
208	19 018	4524	1922	–	25.05.1951
209	19 019	4525	1922	–	28.02.1951
210	19 020	4526	1922	–	28.02.1951
211	19 021	4527	1922	–	25.11.1946
212	19 022	4528	1922	31.03.1965	05.05.1975
213	19 023	4529	1922	–	20.12.1951



Abschiedsfahrt von 04 0015 mit 03 0010 am 23. September 1973, Halt in Wiesenburg. Eigentlich sollten beide 19er fahren, doch die 04 0022 fiel durch einen losen Radreifen kurzfristig aus Hans-Joachim Lange



26. März 1965: 19 022, Messwagen 3 (Fachgruppe Str 3), Kühlwagen aus Dessau, Bergbremswagen und V 180 062 und Messwagen 1 (Str 1) in Blönsdorf (bis dort fuhren beide Messgruppen gemeinsam) H.-J. Lange



HAUPTABMESSUNGEN IM VERGLEICH

Baureihe:	19.0 sä. XX HV	18.0 sä. XVIII H	19.0 Reko	39.0 pr. P 10	19.1 Pt 31 PKP
Zylinderdurchmesser (mm)	2 x 480 und 2 x 720	3 x 500	2 x 480 und 2 x 720	3 x 520	2 x 630
Kolbenhub (mm)	630	630	630	660	700
Treibraddurchmesser (mm)	1.905	1.905	1.905	1.750	1.850
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	100	100	120	110	110
Rostfläche (m ²)	4,5	4,5	4,23	4	4,51
Heizfläche (m ²)	225	215,8	206,3	220,5	237
Rohrlänge (mm)	5.800	5.500	5.700	5.800	6.200
Überhitzerheizfläche (m ²)	74	72	83,8	82	90
Dampfdruck (bar)	15	14	16	14	15
Dienstgewicht ohne Tender (t)	99,9	93,5	107,7	110,4	106,2
Wasservorrat (m ³)	31	31	34 bzw. 38	31,5	32
Kohlevorrat (t)	6	6	7 bzw. 10	7	10

Wir beziehen in die vergleichende Betrachtung die eng verwandte sä. XVIII H und die im Betrieb oftmals parallel mit der XX HV eingesetzte

pr. P 10 ein. Außerdem soll die Pt 31 der PKP gewürdigt werden, die nach dem Überfall auf Polen und der alsbaldigen Ausplünderung des dortigen

Eisenbahnwesens auf vielen Reichsbahnstrecken eingesetzt wurde und sicherlich die beste in Deutschland verwendete 1'D1' war.

Zur Belastungserprobung von Lokomotiven hängte man bekanntlich nicht umständlich handhabbare lange Züge an, sondern Bremslokomotiven, deren Maschine nicht dem Antrieb diente, sondern nach Einbau einer Gegendruckbremse in umgekehrter Arbeitsweise als Kompressor fungierte. Hierfür waren mehrzylindrige Lokomotiven besonders geeignet. Für die FVA Halle wählte man die relativ gut erhaltene 19 017 aus, die nach aufwendiger Reparatur am 5. Oktober 1951 zum Bestand gehörte.

1958 wurde sie in vielen Einzelheiten umgebaut. Besonders auffällig war die Kupplung mit einem hochbeinigen Tender französischer Bauart, der von einer 2'G1'-Lok der SNCF stammte, die 1945 in der sowjetischen Besatzungszone vorgefunden worden war. Ebenfalls 1958 erhielt die FVA auch die 19 012 und 015. Schon 1959 musste die 19 012 abgestellt werden.

Die Rekolokomotiven

Weil die vorhandenen Bremsloks aller Baureihen und so auch die 19er völlig verschlissen waren, konnte Max Baumberg als Leiter der inzwischen als Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwesen (VES-M) firmierenden Behörde die weitgehende Rekonstruktion der 19 015 und 022 erwirken. Die wichtigste Innovation waren der Einbau des bereits bei den Baureihen 03.10, 22 und 41 (und später 03) bewährten Kessels und einer neuen geschweißten Zylindergruppe. Die vordere Laufachse wurde um 140 Millimeter nach vorn verlegt. Die Führerhäuser wurden durch solche der Einheitsbauart ersetzt.

Eine Überlegung, die Vorderpartie mit einem Drehgestell völlig neu zu gestalten und damit auch die Treibstangen und die Steuerungen verlängern



Die Lokführerseite der 04 0015 bei der Abschiedsfahrt 1973: Das war mit dem fünfachsigen Tender auch optisch eine tolle Maschine! Hans-Joachim Lange

zu können, blieb auf dem Papier. Die 19 015 erhielt den einzigen in der DDR verbliebenen fünfachsigen Tender, wie er für die Baureihen 01.10 und 45 gebaut worden war. Die 19 022 erhielt einen vierachsigen Tender der Regelbauart 2'2'T34.

Nach langer Wartezeit auf den Kessel und andere Teile wurde die 19 015 am 10. Februar 1964 im Raw Meiningen fertig. Die 19 022 wurde dem Betrieb am 31. März 1965 übergeben. 1967 erhielten beide Maschinen Ölfuerung. Ab 1. Juni 1970 trugen die Loks EDV-Nummernsystem die Reihenbezeichnung 04, weil die Anfangsziffern 1 und 2 fortan für den neuen Traktionsarten vorbehalten waren.

Die tatsächliche Verwendung der beiden 19er in der VES-M hielt sich in Grenzen, sodass der hohe Aufwand fragwürdig blieb. Am 1. Oktober 1973 wurde die 19 022 und am 23. November 1974 auch die 19 015 abgestellt.

Andreas Knipping



Der ehemalige Steuerwagen 65 der Appenzellerbahn als Restaurant in Miranda del Ebro in Spanien

FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Appenzeller in Spanien

KEIN KÄSE! ■ Ein Mitarbeiter der katalanischen Landesbahn FGC vermittelte 1995 einige Fahrzeuge der Appenzellerbahn als Verstärkerwagen. Lange hielten sie sich nicht. Doch noch heute ist einer erhalten – als Restaurant!

Die Katalanische Landesbahn Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) betreibt im Großraum Barcelona mehrere, inzwischen vollständig elektrifizierte Vorortbahnen, und das sowohl auf Meterspur (1.000 Millimeter) als auch auf europäischer Regelspur (1.435 Millimeter). Sie sind heute alle in das Metro- und S-Bahn-Netz der Metropole integriert.

Zwei Dreiteiler nach Barcelona

Durch Vermittlung eines eigenen, eisenbahnbegeisterten Mitarbeiters übernahm die FGC 1995 von der schweizerischen Appenzellerbahn für ihr Meterspurnetz zwei schon damals 46 Jahre alte, dreiteilige Pendelzüge. Damit sollte ein vorübergehender Fahrzeugengpass bis zur eigentlich längst beschlossenen Beschaffung von Neuwagen überbrückt werden. Es handelte sich jeweils um Trieb-, Bei- und Steuerwagen, bestehend aus den Appenzeller Triebwagen 44 und 45, den Beiwagen 8 und

9 und den Steuerwagen 65 und 60. Die dreiteilige Gespanne erhielten bei der FGC die Nummern 8001, 8101 und 8201 (Stw 65) und 8002, 8102 und 8202 (Stw 60).

Nach Anpassungsarbeiten kamen die trotz ihres Alters sehr gut erhaltenen Leichtmetallzüge in ihren alten Farben rot-beige in aller Regel nur auf der Außenstrecke der heutigen Linie R 8 von Martorell nach Manresa zum Einsatz. Ansonsten standen die Fahrzeuge meist im Außengelände des Depots Martorell.

Recht kurze Einsatzzeit

Schon nach vier Jahren stellte die FGC 1999 alle Einheiten wieder ab und verkaufte sie später an einen Sammler. Der ließ die Fahrzeuge zunächst längere Zeit zusammen mit diversen weiteren historischen Eisen- und Straßenbahnfahrzeugen auf einem Freigelände in Alcázar de San Juan stehen, rund 120 Kilometer südlich von Madrid.



1996 wurde dieses Foto des Triebwagens 8002 (ex Appenzellerbahn 45) aufgenommen

Dirk Budach (3)

Eine Aufarbeitung und der weitere Erhalt gelangen ihm aber langfristig nicht – mit einer Ausnahme: Ein Restaurantbetreiber im nordspanischen Miranda del Ebro erwarb buchstäblich im letzten Moment, wenige Tage vor der geplanten Verschrottung, den Steuerwagen 8201. Er hatte sein Interesse an einem der abgestellten Triebwagen schon früher bekundet, zögerte aber seine definiti-

ve Entscheidung lange hinaus. Als sich der Gastronom schließlich doch zum Kauf entschloss, waren die Triebwagen schon verschrottet worden, nur noch zwei der Steuerwagen waren übriggeblieben.

Beim 8201 wurde vom neuen Besitzer der Aufbau leicht gekürzt, der Wagen innen zum Restaurant umgestaltet und neu blau-beige lackiert.

Dirk Budach

Die weitere Perspektive aus dem Depot Martorell der FGC im Frühjahr 1996 zeigt beide Schweizer Züge





141 001 verlässt am 7. April 1992 mit IC 968 Mainz Hbf. An erster Stelle ist der farblich zur Lok passende ABnrzb 705 002 eingereiht, der nicht für den IC-Verkehr umgebaut wurde

Josef Maurer

LHB-PROTOTYPEN IM IC-VERKEHR

Die ersten IC-Wendezüge

VOM NAH- ZUM FERNVERKEHR ■ Rund zehn Jahre waren die zehn LHB-Prototyp-Nahverkehrswagen im Raum Hannover im Einsatz. Dann wechselten sie nach Hessen, wo man mit ihnen erstmals Wendezüge im IC-Verkehr fuhr

Nach Plänen des Bundesbahn-Zentralamtes in Minden konstruierten Linke-Hoffmann-Busch (heute Alstom) und Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) 1976 elf Nahverkehrswagen mit neuartiger Inneneinrichtung und niedriger Flurhöhe. Während der eine MBB-Wagen in Aluminiumbauweise gefertigt wurde, waren die zehn LHB-Wagen in Stahlbauweise aus gesicktem, rostfreien Edelstahl gefertigt worden.

Die LHB-Prototypen wurden nie in Serie beschafft, dafür waren sie der Bundesbahn zu unwirtschaftlich. Dennoch setzte die DB sie zunächst im

Nahverkehr in und um Hannover ein. Doch als 1988 mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg der IC-Verkehr umgestaltet wurde, kamen einige Wagen nach Wiesbaden, wo sie den Anschluss der hessischen Landeshauptstadt an den hochwertigen Fernverkehr weiter sicherstellten.

ICs nach Wiesbaden

Bei Einführung des IC-Systems mit Zügen 1. Klasse im Zwei-Stunden-Takt im Jahr 1971 lag Wiesbaden an der Linie 2 (Hannover – Köln – Frankfurt –



München). Insgesamt sechs Zugpaare legten damals einen Stopp in der hessischen Landeshauptstadt ein, dazu kamen ein in Wiesbaden in Tagesrandlage endendes/beginnendes Zugpaar und ein TEE. Die Züge fuhren auf der linken Rheinstrecke und bogen in Mainz-Mombach ab zum Abzweig Kaiserbrücke, wo sie den Rhein überquerten. Im Kopfbahnhof Wiesbaden Hbf war ein Fahrtrichtungswechsel erforderlich, im nur 41 Kilometer entfernten Frankfurt (Main) Hbf bereits der nächste. Daran änderte sich auch 1979 nichts, als die DB das neue IC-System mit Zügen beider Wagenklassen einführte. Wiesbaden hatte von da an stündliche IC-Verbindungen in Richtung Köln (– Hannover) sowie in Richtung München.

Wiesbaden „links liegen gelassen“

Erst 1985 gab es Änderungen: Die Linienführungen wurden zum Teil neu gestaltet und eine neue fünfte Linie eingeführt. Auf der Rheinstrecke führen jetzt drei (statt bisher zwei) IC-Linien im Abstand von jeweils sechs Minuten. Die Line 2 verlief ab Mainz neu über Mannheim – Stuttgart nach München. Zwischen Dortmund/Köln und München über Frankfurt – Würzburg – Nürnberg wur-

1978 kamen die LHB-Prototypen im Nahverkehr von Hannover noch weitgehend reinrassig zum Einsatz. Hier wartet eine Wendezuggarnitur in Hameln auf Rückleistung in die niedersächsische Landeshauptstadt

Martin Weltner





Eine Premiere, die relativ wenig beachtet über die Bühne ging: Die Züge des „Wiesbaden-City“-Verkehrs waren die ersten InterCity-Wendezüge in Deutschland (Wiesbaden 1990)

Michael Dostal

de die bisherige Linie 2 durch die neue Linie 5 abgelöst, die als markante Neuerung über Frankfurt-Flughafen statt Wiesbaden führte.

Wiesbaden wurde dafür von der Linie 1 (bisher Hamburg – Köln – Mannheim – München) bedient, die neu in Frankfurt (M) endete. Zwischen Köln und Frankfurt gab es damit zwei Linien, begründet in der Annahme, dass das Rhein-Main-Gebiet einschließlich Wiesbaden und dem Flughafen Frankfurt ein entsprechendes Potenzial aufweisen würde. Allerdings verlor Wiesbaden dadurch bereits 1985 direkte IC-Verbindungen nach Süden mit Ausnahme von einem Zugpaar in Tagesrandlage, das dort endete.

1988: Wiesbaden wird fast abgehängt

Doch die Führung der Linie 1 nach Frankfurt bewährte sich nicht, denn südlich von Köln ließ die Auslastung stark nach. Andererseits waren viele Züge der neu geführten Linie 2 häufig überbesetzt.

Zu deren Entlastung wurde beschlossen, die Linie 1 ab 1988 über Mainz und Mannheim Richtung Süden (Stuttgart/München) zu führen. Die umständliche und zeitaufwendige Führung über den Kopfbahnhof Wiesbaden Hbf passte nicht mehr in dieses Konzept. Für die hessische Landeshauptstadt bedeutete diese Änderung, dass sie nicht

mehr von IC-Zügen angefahren wurde – ausgenommen in Tagesrandlagen. Das waren 1988 die Züge IC 631/630 „Theodor Storm“ (Frankfurt – Westerland), EC 31/30 „Mercur“ (Frankfurt– Ko-

- Die Führung der Linie 1 nach Frankfurt bewährte sich nicht, und die Linie 2 war oft überbesetzt.

penhagen), IC 611/610 „Chiemgau“ (Wiesbaden – Salzburg) und IC 663/662 „Burggraf“ (Wiesbaden – München). Ferner verkehrte 1988 noch das FD-Zugpaar 1923/ 1922 „Berchtesgadener Land“ über Wiesbaden. Um dennoch einen adäquaten Systemanschluss zum IC-Netz aufrechtzuerhalten, wurde 1988 eine Anschlusslinie 1A konzipiert, die in Mainz Anschlüsse zu den IC-Linien 1, 2 oder 5 herstellte.

Der „Neben-IC“ 1A

Die Kurzzüge erhielten einheitlich die Bezeichnung „Wiesbaden-City“. Aufgrund der unterschiedlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Mainz verkehrten jede Stunde immerhin zwei Zugpaare zwischen Wiesbaden und Mainz, um möglichst viele Verbindungen optimal herstellen zu können. Die Züge führen in einem angenähertem 20/40-



Eine klassische „Wiesbaden-City“-Garnitur steht am 22. April 1992 in Mainz Hbf. Als IC 962 wird 141 404 mit den beiden umgebauten LHB-Prototypen bald in die hessische Landeshauptstadt aufbrechen J. Mauerer

Takt, insgesamt waren es 46 je Tag (samstags und sonntags 44). Der erste Zug fuhr um 8.05 Uhr ab Wiesbaden, der nächste um 8.23 Uhr. Das gab es dann stündlich bis 18.23 Uhr bzw. 19.05 Uhr. Die Fahrzeit nach Mainz Hbf dauerte neun Minuten. Dort wurden zur Minute .14 Anschlüsse an die Linien 2 (Ri. Hannover, Ab .19) und 1 (Hamburg, Ab .26; München, Ab .35) hergestellt. Bei der Ankunft

zur Minute .32 bestand Anschluss an die Linien 5 (Nürnberg/München, Ab .41) und 2 (Stuttgart/München, Ab .47). In der Gegenrichtung verkehrte der erste Zug ab Mainz Hbf um 8.47 Uhr, der nächste um 9.38 Uhr. Auch das gab es weitgehend stündlich bis 18.45 Uhr, mit einigen Abweichungen bei einzelnen .38er Abfahrten. Mit der Abfahrtszeit zur Minute .47 wurde ein Anschluss aus der Linie

594		Wiesbaden S14 – Mainz – Frankfurt (M) Flughafen S15/S14 – Frankfurt											
S-Bahn Rhein-Main (Verbundtarif)												Dreisondertar	
Zug		S	S E 3379	IC 993	IC 721	S	S 7347	S	S	S IC 995	S	S	S
BD Frankfurt (M)													
Wiesbaden Hbf	04 31	A	18 07	74 90	18 22		18 32	18 41		18 52	19 04		19 13
Wiesbaden Ost			18 11				18 36	18 45		18 56			19 17
Mainz Nord			18 14				18 39	18 48		19 00			19 21
Mainz Hbf		O	18 18		18 32	18 39	18 42	18 51		19 03			19 24
Mainz Hbf	02		18 19		18 41		18 44	18 55		19 04			19 25
Mainz Süd	02 3		18 21				18 46	18 58		19 06			19 27
Mainz-Gustavsburg			18 24				18 49			19 09			19 30
Mainz-Bischofsheim	04 3		18 28				18 52	19 03		19 12			19 33
Rüsselsheim Opelwerk			18 31	18 31			18 55			19 15			19 36
Rüsselsheim			18 35	18 35			18 57			19 17			19 38
Raunheim			18 38	18 38			19 00			19 20			19 41
Kelsterbach			18 44	18 44			19 06			19 26			19 47
Ffm Flughafen		O	18 48	18 48		18 57	19 09			19 29			19 50
Ffm Flughafen			18 53	18 53		18 59	19 02	19 13		19 22	19 33		19 42
Ffm Spörfeld	03		18 57	18 57		19 05	19 17			19 26	19 37		19 46
FI-Niederrad			19 00	19 00		19 08	19 20			19 28	19 40		19 48
Frankfurt (M) Hbf	06 7 O		19 02		19 12	19 13				19 33			19 53
Frankfurt (M) Hbf (tief)	00		19 04	19 04			19 24			19 44			20 04

Blick ins Kursbuch zum Winterfahrplan 1990/1991: Gegenüber der S-Bahn bringt der Kurz-IC kaum signifikante Zeitvorteile. Die Zahlen in den schwarzen Kästen bedeuten folgendes: Zwischen Wiesbaden und Mainz sind keine Platzreservierungen möglich (74), Verbundfahrausweise gelten nicht (90) Archiv GM



Auch grüne 141 waren vor den Kurz-ICs im Dienst. 141 184 mit IC 962 in Mainz Hbf, 18. Mai 1992 J. Maurerer

5 aus Richtung Köln hergestellt (An .39). Die Abfahrt .38 hatte einen Anschluss von der Linie 1 (An .33) und sie stellte auch Anschlüsse von den Zügen aus Richtung Süden her, mit unterschiedlichen Übergangszeiten aus den Ankunftszeiten zu den Minuten .11 (L 2), .17 (L 5) und .24 (L 1).

Der Umbau der LHB-Wagen

Die Züge sollten gebildet werden aus je zwei LHB-Prototyp-Nahverkehrswagen, die extra für diesen Dienst modifiziert wurden. Zwei BDnrzf-Steuerwagen wurden umgebaut in die neue Bauart Apzf und erhielten die Inneneinrichtung eines IC-Großraumwagens der 1. Klasse. Zwei Mittelwagen vom Typ Bnrzb wurden umgebaut in Bpzb und erhielten eine Inneneinrichtung wie IC-Großraumwagen 2. Klasse. Äußerlich wurden die Wagen im

zu dieser Zeit aktuellen IC-rot/weiß lackiert. Bespannt wurden die Züge mit Loks der Baureihe 141, die möglichst die neue orientrote Lackierung haben sollten.

Doch der Umbau der Wagen verzögerte sich. Und so kamen ab Fahrplanwechsel im Mai 1988 zunächst normale IC-Wagen Avnz und Bpmz mit je zwei 141 im „Sandwich“ zum Einsatz, wobei zu dieser Zeit auch grüne oder ozeanblau/beige Maschinen beobachtet werden konnten. Der Einsatz der Ersatzgarnituren dauerte bis März 1989, erst dann standen die umgebauten Wendezüge zur Verfügung. Von da ab verkehrten die Züge mit den beschriebenen Garnituren und in der Regel auch mit den orientrot lackierten Loks der Baureihe 141. Damit gab es erstmals Wendezüge im IC-Verkehr der Bundesbahn.

Einsatz als „Airport-City“ ab 1990

Ab 1990 gab es Erweiterungen beim Einsatz der speziellen Garnituren. Ab diesem Jahr wurden die Züge IC 900/901 und IC 902/903 mit den umgebauten LHB-Wagen gefahren. Sie trugen den Namen „Airport-City“ und verbanden Ludwigshafen und Köln mit dem Frankfurter Flughafen.

Der große „Jahrhundert-Fahrplanwechsel“ im Juni 1991 brachte analog zu Veränderungen auf der Rheinstrecke auch beim „Wiesbaden-City“ umfangreiche Änderungen. Die Züge verkehrten nun als Linie 2A und nur noch stündlich zwischen Mainz und Wiesbaden. Sie verließen die hessische

„AIRPORT-CITY“ MIT LHB-WAGEN

IC 900	Ludwigshafen 5:52 Uhr – Frankfurt-Flughafen 7:05 Uhr (über Mannheim – Darmstadt)
IC 901	Frankfurt-Flughafen 21:20 Uhr – Ludwigshafen 22:24 Uhr
IC 902	Frankfurt-Flughafen 0:02 Uhr – Köln 2:13 Uhr
IC 903	Köln 4:00 Uhr – Frankfurt-Flughafen 6:13 Uhr

Das Zugpaar 902/903 verkehrte nur während der Sommerfahrplanperiode, IC 900/901 im Winterabschnitt nicht an Sa/So.



Die beiden LHB-Steuerwagen (hier Apzf 209, Nr. 002) stehen heute in Neustrelitz

Michael Dostal



298 - 50 80 28-35 001-7 (Bpzb/Bz 298, Nr. 001) am 22. August 1992 in Wiesbaden. Der Wagen blieb als Bürowagen bei der Draisinenbahn Marne bis in die Gegenwart erhalten

Michael Dostal



Weil der Umbau der LHB-Prototypen länger dauerte, kamen zunächst reguläre IC-Wagen mit zwei Loks zum Einsatz (Wiesbaden 1988) Peter Smit

Landeshauptstadt nun zur Minute „59“ und erreichten Mainz Hbf zur Minute „09“. Die Rückfahrt ab Mainz war zur Minute „21“, Wiesbaden Hbf wurde zur Minute „31“ erreicht. Zwischen 7:59 Uhr und 20:21 Uhr waren das 13 Zugpaare (IC 950 bis IC 975). Anschlüsse bestanden in Mainz Hbf an die Linie 2 nach München (Abfahrt „14“) sowie an die Linie 5 nach Köln – Hannover – Berlin (Abfahrt „18“) und an die Linie 1 nach Köln – Hamburg (Abfahrt „24“).

In der Gegenrichtung kamen die Anschlusszüge in Mainz Hbf wie folgt an: Linie 2 aus Richtung Köln zur Minute „12“ und Linie 5 aus Basel zur Minute „16“.

Für den Stundentakt reichte eine Garnitur aus. Die zweite Garnitur bediente die neue Linie 1A zwischen Wiesbaden und Frankfurt (M) Hbf mit zweistündlich verkehrenden Zügen: Frankfurt Hbf ab Minute „53“, Wiesbaden Hbf an Minute „21“; Wiesbaden Hbf ab Minute „39“, Frankfurt Hbf an Minute „07“. Zwischen 6:53 Uhr und 19:39 Uhr waren das sieben Zugpaare. In Frankfurt wurden Anschlüsse hergestellt an die neu konzipierte ICE-Linie 6 von und nach Hamburg sowie an die IC-Linie 1 aus/in Richtung Nürnberg, die zweistündlich abwechselnd nach München bzw. Passau und Wien fuhr.

Daneben gab es weiterhin die beiden „Airport-City“-Zugpaare, wobei das Paar 902/903 bis/ab Düsseldorf Flughafen verlängert wurde und das ganze Jahr über verkehrte.

Ab 1992 planmäßig mit drei Wagen

1991 waren die Züge planmäßig noch mit je zwei Wagen vorgesehen, ab 1992 verkehrten alle Züge des „Wiesbaden-City“ und „Airport-City“ planmäßig mit drei Wagen (gemäß Zugbildungsplan mit zwei Bpz und ein Apzf). Dafür wurden bis 1993 drei weitere LHB-Prototyp-Bnrzb zu Bpzb umgebaut. Der ABnrzb 705 wurde nicht umlackiert, er behielt seine ozeanblau-beige Lackierung, da er nur vorübergehend als Verstärker eingeplant war.

Allerdings konnten schon 1991 die Züge des öfteren mit drei Wagen beobachtet werden, vor allem wenn beim Ausfall der Steuerwagen wieder im Sandwich gefahren werden musste. In diesen Fällen kamen meist Nahverkehrswagen Bn/ABn oder

LHB- UND MBB-PROTOTYPEN: DER VERBLEIB

Wagentyp (alt)	Typ (nach Umbau)	Baujahr	+	++	Bemerkung
Bnrzb 726 Nr. 002	Bpzb/Bz 298, Nr. 003	1976	1998	2004	1999 an Connex Regiobahn GmbH verkauft
Bnrzb 726 Nr. 003	Bpzb/Bz 298, Nr. 001	1976	1998		1999 an Connex Regiobahn GmbH verkauft; Schrottverwerter; Vossloh in Kiel; Dräisinenbahn Marne als Bürowagen
Bnrzb 726 Nr. 004	Bpzb/Bz 298, Nr. 004	1976	1998	2004	1999 an Connex Regiobahn GmbH verkauft
Bnrzb 726 Nr. 005	Bpzb/Bz 298, Nr. 005	1976	1998	2004	1999 an Connex Regiobahn GmbH verkauft
Bnrzb 727 Nr. 999	Bpzb/Bz 298, Nr. 002	1976	1998	2004	1999 an Connex Regiobahn GmbH verkauft
ABnrzb 705, Nr. 001		1976	1993	1993	Ersatzteilspender für Wagen 002 in Wiesbaden
ABnrzb 705, Nr. 002		1976	1993	1993	ab 1991 Verstärkerwagen beim Wiesbaden-City
ABnrzb 706		1976	1993	1993	
BDnrzf 732	Apzf/Azf 209, Nr. 001	1976	1998		1999 an Connex Regiobahn GmbH verkauft; Schrottverwerter; Vossloh in Kiel; Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter. 2014 an privat, 2017 Netinera-Werk Neustrelitz
BDnrzf 732	Apzf/Azf 209, Nr. 002	1976	1998		1999 an Connex Regiobahn GmbH verkauft; Schrottverwerter; Vossloh in Kiel; Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter. 2014 an privat, 2017 Netinera-Werk Neustrelitz
Bnrzb 731		1976	1993	1998	von MBB gebaut, Aluminium-Wagenkasten; bis 1992 im Nahverkehr Hannover im Einsatz

ZUSAMMENSTELLUNG: CHRISTIAN ARNDT



Am 27. Mai 1992 kamen auch noch zweiteilige Garnituren als „Wiesbaden City“ nach Frankfurt (Main). Im Bild zu sehen sind Apzf 209 80-35002-0 und Bpzb 298 28-35002-5

Frank Baier

auch D-Zugwagen Bm/ABm zusätzlich zum Einsatz. Das Zugpaar 902/903 Frankfurt Flughafen – Düsseldorf Flughafen wurde ab 1992 mit der Baureihe 11 bespannt und konnte damit 140 km/h fahren. Alle anderen Züge verkehrten mit der 141; beim immer wieder vorkommenden Sandwich-Betrieb konnte auch eine andere Baureihe zum Einsatz kommen

Das Zugpaar 900/901 hatte ab 1992 das Ziel Karlsruhe statt Ludwigshafen. 1994 fuhr es als IC 938/939 (am Wochenende 948/949) zwischen Frankfurt und Stuttgart und 1995 ist es schließlich entfallen. Bis zuletzt kam bei diesem Zugpaar die Drei-Wagen-Garnitur des „Wiesbaden-City“ zum Einsatz.

1995 kam das Ende

Im Mai 1995 kam auch das Ende für den „Wiesbaden-City“. Zwischen Wiesbaden und Frankfurt wurde er ersetzt durch einen Regional-Express, der fortan mit Regionalisierungsmitteln bestellt wurde und der stündlich und in den gewohnten Fahrplanelagen verkehrte und zwei Zwischenhalte bediente. Zwischen Mainz und Wiesbaden entfiel der „Wiesbaden-City“ ersatzlos. Hier verkehrten die S-Bahn im 30-Minuten-Takt und weitere Regionalzüge im Zwei-Stunden-Takt.

Mit Ausnahme von drei Zugpaaren in Tagesrandlage (EC 101/100 „Matterhorn“ Wiesbaden – Brig, IC 601/600 „Badenia“ Wiesbaden – Basel und ICE 995/994 „Rheingau“ Wiesbaden – München) hatte Wiesbaden jetzt keine (Pseudo-)Fernverkehrs-Anbindung mehr. FD 1921/1920 war bereits 1992 entfallen. Weiterhin verkehrte jedoch der „Airport-City“ zwischen Frankfurt Flughafen und

Düsseldorf Flughafen, fortan als IC 924/925. 1995 waren als Zugbildung fünf Wagen vorgesehen, die im Zugbildungsplan jetzt als Btmz (4) und Atmzf (1) bezeichnet wurden.

1996 gab es eine Fahrplanänderung bei IC 925, weshalb in Düsseldorf keine Garniturenwende mehr möglich war. Fortan waren für das Zugpaar zwei Garnituren erforderlich und die Züge hatten wieder drei Wagen. Die Bespannung ging 1996 über auf die Baureihe 110.

1998 wurden die Prototyp-Wagen aus dem Verkehr gezogen und ausgemustert; das Zugpaar 924/925 wurde fortan aus normalen IC-Wagen gebildet (Avmz, 2xBm, Bpmbz).

Einige LHB-Prototypen für den IC-Verkehr wurden 1999 an die Connex Regiobahn GmbH verkauft, wurden dort aber nie im Fahrgastbetrieb ein-

■ Wiesbaden bekam im Dezember 2002 wieder eine bessere Anbindung an das ICE-Netz.

gesetzt. Für die meisten kam 2004 das Ende, nur die Steuerwagen und ein 2.-Klasse-Wagen blieben erhalten.

Wiesbaden selbst bekam schließlich im Dezember 2002 mit der Eröffnung der Neubaustrecke Köln – Rhein-Main, von der eine Abzweigung in die hessische Landeshauptstadt gebaut wurde, wieder eine bessere Anbindung an das Fernverkehrsnetz in Form einer ICE-Linie Köln – Stuttgart sowie einer IC-Linie München/Nürnberg – Wiesbaden, wobei das Angebot in den folgenden Jahren wieder einige Veränderungen erfuhr.

Josef Mauwerer



ÖBB-REIHE 2045

Heizkessel im Führerstand

US-OUTFIT ■ Sie waren in Österreich die ersten nach 1945 beschafften Diesellokomotiven für den Streckendienst. Ihr typisch „amerikanisches“ Aussehen ließ sie aus der Rolle fallen, das Outfit wurde später nie wiederholt

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs galt es für die Österreichischen Bundesbahnen, vorerst das zerstörte Streckennetz wieder instandzusetzen und die beschädigten Fahrzeuge möglichst rasch wieder einsatzbereit zu machen. In Anbetracht der wieder aufgenommenen Elektrifizierung der Hauptstrecken war der Neubau von Dampflokomotiven (bis auf die Fertigstellung einiger fast kompletter Maschinen der Baureihe 42 in der LOFAG) eingestellt worden.

Um den rasch steigenden Bedarf an elektrischen Triebfahrzeugen zu decken, wurden zuerst die dringend nötigen Elektrolokomotiven (1950: Reihe 1040 und 1952: Reihe 1041) gefertigt, bevor Projekte für den Bau von Diesellokomotiven in Angriff genommen wurden.

Die Simmering-Graz-Pauker AG entwickelte in den Jahren 1950/51 für die ÖBB eine Diesellokomotive mittlerer Leistung mit elektrischer Kraftübertragung für den Streckendienst. Da die SGP zu die-



Die „Jubiläumslok“ 2045.20 bei einem der letzten Einsätze im Waldviertel. Am 30. Juni 1992 bespannte sie den Güterzug Göpfritz – Raabs

sem Zeitpunkt nur über Zwölfzylindermotoren des Typs S12a (Leistung 500 PS) verfügten, kamen jeweils zwei auf separaten Zwischenrahmen montierte Motor-Generator-Aggregate zum Einbau. Diese waren mit leicht zugänglichen Motorhauben versehen, konnten als Ganzes abgehoben und so bei Reparaturen rasch getauscht werden.

Noch war die Reihennummer unklar

Den elektrischen Teil der Maschinen lieferte die Firma BBC/Wien. Da die Reihenbezeichnung von den ÖBB erst nach dem Vertragsabschluss festgelegt wurde, erhielten die Maschinen während der Konstruktionsarbeiten die werksinterne Bezeichnung „B-Null/B-Null“. Eine weitere Kuriosität war ein extra für diese Lokomotiven entworfenes neues „Logo“ in Form eines Flügelrades. Es fand bei den



Die betriebsfähig aufgearbeitete 2045.01 des ÖCD war 2003 im Heizhaus Hainfeld remisiert



Ein Sonderzug mit der 2045.20 überquert im Sommer 2000 die Brücke über den Donaukanal in Wien

Eduard Saßmann (3)

ÖBB derart großen Anklang, dass zahlreiche neue (und auch ältere) Lokomotivbauarten in den folgenden Jahren damit ausgerüstet wurden.

Solides und bahnfestes Fahrwerk

Der Rahmen der 2045 war als selbst tragende Schweißkonstruktion mit beidseits angenieteten Kopfstücken ausgeführt. Über zwei Wiegebalken, welche die Zug- und Bremskräfte auf die Drehzapfen übertragen, erfolgt eine Abstützung auf die zweiachsigen Drehgestelle.

Die elektrische Energie des über eine elastische Kupplung angetriebenen Gleichstromgenerators wird an die vier Gleichstrom-Fahrmotoren weitergeleitet, die über BBC-Federantriebe je einen Radsatz antreiben. Der in Fahrzeugmitte angeordnete Führerstand mit dem zentralen Schalttisch, den



In der Nähe von Schönau an der Enns ist am 29. August 1966 die 2045.14 unterwegs. Zwischen St. Valentin/Amstetten – Hieflau – Selzthal war die Reihe 2045 vor der Elektrifizierung häufig anzutreffen

Motorhebeln, dem Schaltrad und drehbarer Instrumententafel enthielt auch eine Heizkammer. Darin befand sich ein ölgefeuerter Dampfkessel für die Zugheizung. Da wegen der hohen Motorhauben die Sicht nur auf einer Seite möglich war, wurden für die Einmann-Bedienung auf den gegenüber liegenden Führerhauswänden Spiegel angeordnet.

Am 22. Juli 1956 verlässt die 2045.16 mit einem Personenzug soeben den Weinzettelwand-Tunnel am Semmering

Slg. Eduard Saßmann (4)

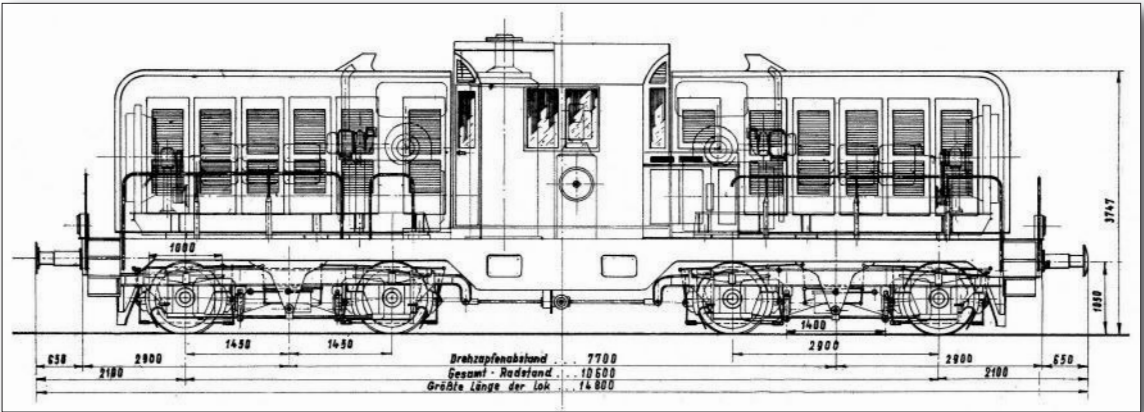


Über die braune Farbgebung der Reihe 2045, und vor allem, welche Lokomotiven diese erhielten, gab es in Fachkreisen Jahrzehnte lang Diskussionen. Da weder schriftliche Unterlagen bei der SGP noch hochwertige Farbaufnahmen aus den 50er-Jahren existieren, war man auf die oftmals unterschiedlichen Angaben von Zeitzeugen angewiesen. Die Farbe geriet nämlich etwas heller als das bereits seit Jahren für die Mariazellerbahn verwendete Braun, sodass einige der ausgelieferten Maschinen den Spitznamen „Adolf“ erhielten. Dieser Umstand war den Herren der Generaldi-

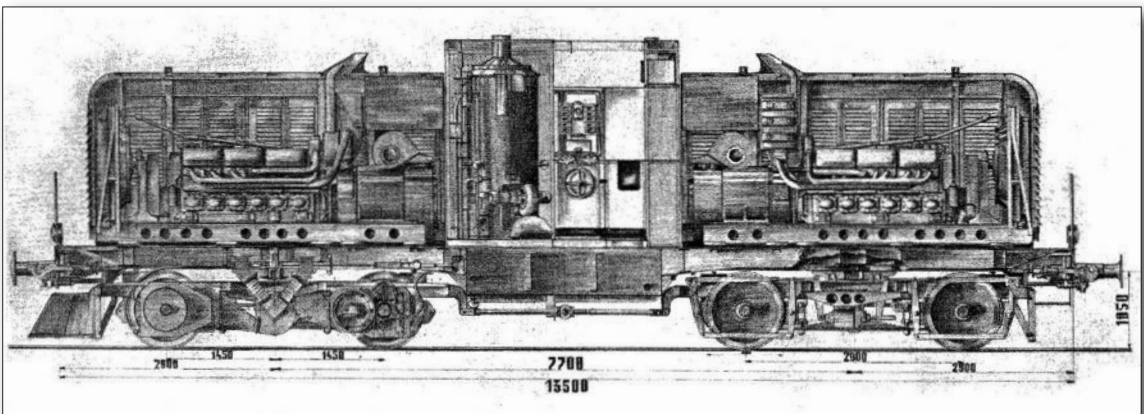
■ Für die Heizung des Zuges gab es auf der Lok einen mit Öl gefeuerten Dampfkessel.

reaktion äußerst peinlich und man entschied, ab der Lok 2045.10 wieder die tannengrüne Lackierung (RAL 6009) zu verwenden. Die sieben angeblich braun lackierten Maschinen 2045.03–2045.09 bekamen daraufhin von der SGP wieder den grünen Anstrich.

Im Rahmen des ab 1970 bei den ÖBB neu eingeführten Farbschemas für Lokomotiven und Wagen erhielt die Reihe 2045 bei den fälligen Haupt- und Teilausbesserungen schließlich eine Lackierung in Blutorange/„Jaffa“ (RAL 2002), welche sie bis zu ihrer Ausmusterung behielt.



Die Seitenansicht der Baureihe 2045 noch ohne die später aufgesetzten Schalldämpfer



Querschnitt der Lok mit den beiden Maschinenanlagen und dem Dampf-Heizkessel im Führerhaus

DER VERBLEIB DER REIHE 2045

mech. Teil	elektr. Teil	Abnahme ÖBB	ÖBB-Nr.	ab 1985	ausgemustert	Verbleib
SGP 73679/1952	BBC	16.02.1952	2045.01	2045 001	01.05.1993	ÖCD/Ampfwang
SGP 73680/	BBC	19.09.1952	2045.02	2045 002	01.05.1993	Museum Strasshof
SGP 73681/1953	BBC	31.01.1953	2045.03		10.04.1975	
SGP 73682/	BBC	19.05.1953	2045.04		10.04.1975	
SGP 73683/	BBC	01.07.1953	2045.05	2045 005	01.07.1988	
SGP 73684/	BBC	08.08.1953	2045.06		20.09.1984	
SGP 73685/	BBC	09.10.1953	2045.07	2045 007	01.12.1992	
SGP 73686/	BBC	14.11.1953	2045.08		29.01.1979	
SGP 73687/	BBC	24.12.1953	2045.09	2045 009	01.12.1992	NLB/Mistelbach
SGP 73688/1954	BBC	09.03.1954	2045.10	2045 010	01.02.1987	
SGP 73689/	BBC	05.06.1954	2045.11	2045 011	01.12.1992	
SGP 73690/	BBC	10.07.1954	2045.12	2045 012	01.12.1992	ÖGEG/Ampfwang
SGP 73691/	BBC	05.08.1954	2045.13	2045 013	01.05.1993	
SGP 73692/	BBC	08.09.1954	2045.14	2045 014	01.07.1988	
SGP 73693/	BBC	07.10.1954	2045.15	2045 015	01.02.1993	EBF /Lienz
SGP 73694/	BBC	04.11.1954	2045.16		10.01.1984	
SGP 73695/	BBC	25.11.1954	2045.17	2045 017	01.07.1992	
SGP 73696/	BBC	15.12.1954	2045.18	2045 018	01.12.1987	
SGP 73697/	BBC	03.01.1955	2045.19	2045 019	01.05.1993	ÖCD/Ampfwang
SGP 73698/1955	BBC	01.02.1955	2045.20	2045 020	01.05.1993	Museum Strasshof



Im Bahnhof Freistadt überholt am 6. September 1974 die 2045.15 mit dem Personenzug P 3808 nach Summerau einen mit 52.3555 und 52.7593 bespannten Güterzug

Eduard Saßmann (3)

Die Einlieferung und sechsmonatige Abnahme-Probezeit fand in der Zftg. Wien Süd statt, danach kamen die neuen Dieselloks nach Linz, Lienz, Graz, Villach und Innsbruck. Dort ersetzten sie auf den noch nicht elektrifizierten Hauptstrecken die Dampflokomotiven im mittelschweren Reisezugdienst. Später folgte der Einsatz auf der Pustertal- und Pyhrnbahn (Spital am Millstättersee – Lienz – Sillian/Innsbruck bzw. zwischen Linz – Kleinreifling/Spital a. Pyhrn – Selzthal) sowie auf der Mühl-

kreis- und Summerauerbahn (Urfahr – Aigen-Schlägl bzw. von Linz nach Summerau). Nach Elektrifizierung der Südbahnstrecke Bruck a. d. Mur – Graz – Spielfeld-Straß folgte ein kurzes Gastspiel auf der Franz Josefs-Bahn, bevor ab 1970 die Stationierung aller 20 Lokomotiven in der Zftg. Linz erfolgte.

Bis zur abgeschlossenen Elektrifizierung der Strecken St. Valentin/Amstetten – Kleinreifling – Hieflau – Selzthal (1968–1971), Linz – Summerau (1975) und Linz – Spital a. Pyhrn (1977) bespannten sie in diesen Regionen praktisch alle Reisezüge.

TECHNISCHE HAUPTDATEN

Anzahl	20 Stück
Spurweite	1.435 mm
Achsfolge	Bo'Bo'
Länge über Puffer	14.800 mm
Gesamter Achsstand	10.600 mm
Laufkreisdurchmesser der Räder	1.000 mm
Motorenleistung	2 x 500 PS
Generatoren Leistung	2 x 306 kW
Fahrmotoren	4 x 143 kW
Dienstgewicht	74.000 kg
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Kraftübertragung	dieselelektrisch
Zugheizung	Dampfkessel (ab 1985 ausgebaut)

Der schwerste Unfall

Damals ereignete sich auch der schwerste Unfall bei dieser Baureihe, als am 10. April 1975 zwei Personenzüge mit den Lokomotiven 2045.03 und 2045.04 auf der Pyhrnbahn zusammenstießen. Die Schäden waren so schwer, dass beide Maschinen nicht mehr repariert sondern ausgemustert wurden.

Ab 1977 lösten die Neubauloks der Reihe 2043 auf der Mühlkreisbahn die 2045 ab, sodass die noch vorhandenen 2045.01, 02, 05, 07, 09–15 und 17–20 bis 1985 an die Zugförderungsstelle Krems abgegeben werden konnten. Dort erhielten sie ab 1986 auch noch die bei den ÖBB neu eingeführten



Die Strecke Linz – Selzthal („Pyhrnbahn“) zählte zu den Haupteinsatzgebieten der Reihe 2045. Am 29. Juli 1975 hält 2045.07 mit dem Eilzug 805 nach Graz im Bahnhof Klaus



Vor dem Ringlokschuppen der Zftg. Wien FJB steht die noch im Originalzustand befindliche 2045.17



Herrliche, besser „schöne“ Kulisse: Am 13. März 1973 hat die 2045.02 mit dem P 3916 (Selzthal – Linz) den Hungerbichtunnel verlassen und wird gleich die Haltestelle „Schön“ passieren

Eduard Saßmann

EDV-Loknummern. Ihr Einsatz auf der Wachauer- und Kamptalbahn, sowie auf den damals noch nicht elektrifizierten Strecken der Franz-Josefs-Bahn erfolgte nun hauptsächlich im Güterverkehr- und Verschub, da bereits bei fast allen Maschinen die nicht mehr benötigten Zugheizkessel stillgelegt bzw. ausgebaut waren. Bei fallweisem Einsatz im Reisezudienst mussten deshalb Triebwagenanhänger mit Webstoheizungen verwendet werden

Anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahnen in Österreich“ im Jahr 1987 ließen die ÖBB einige ältere Triebfahrzeuge soweit als möglich wieder in den Originalzustand versetzen. So erhielt die 2045.020 ihre alte Nummer sowie einen Anstrich in Tannengrün. Sie blieb so bis zu ihrer Aus-

musterung im Plandienst und wurde noch bis 2003 vor Sonderzügen eingesetzt

1993 ging die letzte aus dem Dienst

Ab dem Sommerfahrplan 1988 wurde auf zahlreichen Lokalbahnen im Wein- und Waldviertel der Reiseverkehr eingestellt. Mit den freiwerdenden Maschinen der Baureihen 2043 und 2143 konnten die Leistungen der 2045er nach und nach ersetzt werden. Die bereits rund 40 Jahre alten Lokomotiven wurden daher beim Erreichen ihrer Laufleistungsgrenzen bzw. bei größeren Schäden sofort zugestellt. Mit Wirkung vom 1. Mai 1993 wurden schließlich 2045.01, 13, 19 und 20 als letzte ihrer Art ausgemustert. Insgesamt neun 2045er wurden danach von Vereinen oder Institutionen übernommen, von denen heute noch sieben vorhanden sind.

Hervorzuheben ist die Aufarbeitung der 2045.01 vom Österreichischen Club für Diesellokgeschichte (ÖCD) und deren Lackierung in „Mariazellerbraun“. Sie wurde bis 2008 bei Sonderfahrten eingesetzt und befindet sich heute bei der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG).

Dipl.-Ing. Eduard Saßmann

STATIONIERUNGEN

Stand immer am 1. Januar

	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1993
Linz	5	5	5	20	20	18			
Lienz	3	7	9						
Wien Süd	5	5							
Graz	1	3							
Villach	3								
Innsbruck	1								
Wien FJB			6						
Krems							15	11	6

3x Lok Magazin + Geschenk



**GRATIS
für Sie!**

Buch »Baureihe 112/143«

Dieser Band weiß alles über die Technik, Geschichte und Einsätze der DR-Maschinen der Baureihe 112/143, die ersten gesamtdeutschen Lokomotiven.



Meine Vorteile als Test-Abonnent

- ✓ Ich spare 37%!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag* bequem nach Hause und verpasse keine Ausgabe mehr!
- ✓ Ich kann nach 3 Ausgaben jederzeit abbestellen und erhalte zuviel bezahltes Geld zurück!

* nur im Inland

Mein Lok Magazin-Testpaket

Ja, ich möchte Lok Magazin testen

Bitte schicken Sie mir die nächsten 3 Ausgaben Lok Magazin zum Vorzugspreis von nur € 15,-! Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich ab dem vierten Heft Lok Magazin mit 10 % Preisvorteil für nur € 7,10* (statt € 7,90) pro Heft (Jahrespreis: € 85,20*) monatlich frei Haus. Ich erhalte das Buch »Baureihe 112/143« (62145171)**. Ich kann das Abo jederzeit kündigen.

Vorname/Nachname _____

Straße/Hausnummer _____

PLZ/Ort _____

Telefon _____

E-Mail (für Rückfragen und weitere Infos) _____

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

Datum/Unterschrift _____

Sie möchten noch mehr sparen?

Dann zahlen Sie per Bankabbuchung*** (nur im Inland möglich) und Sie sparen zusätzlich 2 % des Abopreises!

Ja, ich will sparen und zahle künftig per Bankabbuchung
 pro Quartal pro Jahr

IBAN: DE _____

Bankname _____

Ich ermächtige die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.lokmagazin.de/abo oder unter Telefon 08105/388329

Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an:
Lok Magazin Leserservice, Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching oder per Fax an 0180-532 26 20 (14 ct/min.), per E-Mail: leserservice@lokmagazin.de

WA-Nr. 62oLM61805 - 62145171



Ihr Geschenk

* Preise inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten
 ** Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie
 *** Gültigkeit ID 05322000034794

www.lokmagazin.de/abo



EISENBAHN UND KARNEVAL

Alaaf – Helau – D’r Zoch kütt

AUF IN DIE FÜNFTHE JAHRESZEIT ■ Die Narren schwingen das Zepter, auch die Bahn macht mit. Besonders bei der Bundesbahn, aber nicht nur da widmet man sich mit Freuden dem Karneval, Fasching etc. Und was gibt es dabei zu sehen? Lauschen Sie unserer angenäherten Büttенrede ...

Ihr Narren, genau,
Alaaf und Helau!
Ich möchte Euch leiten
durch Karnevalszeiten.
Auf Straßen und Gassen,
da toben die Massen,
und seht, selbst die Schiene
wird kurz mal zur Bühne.

– Tusch –

Es reisen die Horden
von hoch aus dem Norden,

und auch tief im Süden
hat man’s nicht vermieden.
Es lockt doch der Westen
mit rauschenden Festen.
Was macht da der Kluge?
Er fährt mit dem Zuge.

– Tusch –

Recht früh an den Tagen
steigt er in die Wagen,
die vorab bestellt
für Sonderentgelt.



Die Faschingsaison hat am 14. November 1957 gerade erst begonnen, da feiern schon die ersten Begeisterten in einem Tanzwagen der Deutschen Bundesbahn. Sgl. DB Museum Nürnberg

Zum **KARNEVAL**
 27. Febr. bis 2. März 1954
 am Rhein
 NACH DÜSSELDORF
 NACH KÖLN
 mit der DEUTSCHEN BUNDESBAHN

— Bequeme Durchgangswagen — — Tanzwagen mit Barbetrieb —
 — Speisewagen — — Rollender Weinkeller —

F A H R P L A N

Abfahrt 27. Febr.	Bahnlinie	Rückfahrt 2. März
10.24	ab Hamburg/Altona an	18.52
10.33	„ Hamburg Dammtor	18.40
10.44	„ Hamburg Hbf	18.31
11.06	„ Hamburg-Harburg	18.08
12.43	„ Bremen Hbf	16.35
14.48	„ Osnabrück Hbf	14.36
17.50	an Düsseldorf Hbf ab	11.30
18.48	an Köln Hbf ab	10.30

Es gelten die Allgemeinen Bedingungen des Deutschen Reisebüro-Verbandes e.V. Preis u. Programmänderungen bleiben vorbehalten.

Veranstalter:
 Amtliche Hamburger Reisebüros
 Betriebliche Durchführung:
 Deutsche Bundesbahn, Bundesbahndirektion Hamburg



„Kölle Alaaf!“ – Für den Sonderhofzug des Karnevalsprinzen hat das Bahnbetriebswerk Köln-Deutzerfeld am 3. März 1957 die Schnellzuglok 03 005 festlich dekoriert Carl Bellingrodt/Slg. Oliver Strüber

Bei all diesen Fahrten
muss er nicht lang warten,
er kann schon auf Reisen
fesch tanzen und speisen.

– Tusch –

Doch nicht nur die Kunden
dreh'n so ihre Runden,
denn auch bei der Bahn,
da schickt man sich an.
Im Bahnhof, am Schalter,
ob Lagerverwalter,
ein mancher hat Pause,
macht mit bei der Sause.

– Tusch –

In München, dem schönen,
hört man sonst viel Stöhnen,
doch jetzt, wie in Staufen,
lässt sich gut verschnaufen.

Links: Werbung für einen Karnevalssonderzug
Hamburg – Düsseldorf/Köln 1954 Slg. Oskar Grodecke (2)

Rechts: Die Werbemitteilungen der Bundesbahn
stimmen 1973 auf den Karneval ein Slg. Oliver Strüber





Nochmals der „Samba-Tanz-Express“ Hannover – Köln am 20.02.1950 (Rosenmontag) Berkowski/Arch. Eb.-Stiftg.

Ene kölsche Zooch der Bahn.




Miner Mini-Gruppen-Karte kommt Ihnen die Bahn ein ganzes Stück entgegen. Lediglich zwei Erwachsene zahlen den normalen Fahrpreis. Alle weiteren nur die Hälfte. Und Kinder von 4-12 sogar nur den halben Kinderfahrpreis.

Wichtig ist bloß, daß Sie auch wirklich eine Mini-Gruppe sind. Also mindestens 2 Erwachsene und 1 Kind von 4-12, Und höchstens 5 Erwachsene und 1 Kind. Dazwischen ist jede Gruppierung möglich.

Die Mini-Gruppen-Karte gilt in allen Klassen, in allen Zügen und auf allen Strecken. Es gibt also kaum eine vernünftigeren Möglichkeit die Zooch zu sinnen, als die Zooch zu nemmen.

Informationen gibt's bei allen Fahrkartenausgaben, DER Reisebüro und den anderen DB-Verkaufsgenituren.

Nachdenken und Bahnfahren. 

**Die Mini-Gruppen-Karte:
Sie sparen bis zu 30%.**

Und auch noch in Hessen kann man leicht vergessen den Zuspruch, den Zaster für Auto und Laster.

– Tusch –

Statt Ärger und Mühe der Frohsinn nun blühe, mit Prinzen und Garden, mit Umzug und Barden. Sie laufen und toben in anderen Roben. Sie lärmen, sie brüllen, den Bahnsteig sie füllen.

– Tusch –

Doch sehr bald, mein Lieber, ist alles vorüber. Bei Dienstplan und Pflichten gilt and res mitnichten. Die Narren, sie weichen dem täglichen Gleichen und hoffen da schon auf die nächste Saison.

– Drei Mal **Tusch**, Ausmarsch –



Am 11.11. um 11 Uhr 11 ist es wieder soweit: Der Karneval in Köln beginnt! Bild am Hbf, 2011 Zeno Pillmann

Mitte: Titel der DB-Zeitung „Rad und Schiene“ 2/1968 mit Faschingsprinzessinnen

11. Jahrgang Nr. 2/1968
Rad und Schiene
 Auflage 475 000
 NACHRICHTEN FÜR ALLE FREUNDE DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN

Der Karneval oder Fasching regiert zur Zeit in deutschen Landen. Die Bundesbahn ist auch in diesem Jahr mit von der Partie - Ihre Fahrgäste können keine Prinzessin-Sargen (Stöße nach S. 2)

Deutschlands größtes Eisenbahnprojekt nach dem Kriege wird in diesem Jahr vollendet

Das Jahr 1968 soll die Bundesbahn nach den Vorbildern ihrer erfolgreichsten Führungskräfte besorgter auf dem Weg technischer Modernisierung weiterführen, um die Selbstkosten zu senken, die Leistungen zu verbessern und die Rentabilität des Unternehmens zu erhöhen. Insgesamt heißt die Bundesbahn hierfür rund 3,3 Milliarden Mark investieren zu können. Die Eisenbahn, die Luftfahrt, Fernverkehr, Arbeit und Dienstleistungen der Bundesbahn sind auch den Verkehrsmitteln, die den Wirtschaftswachstum fördern. Die Bundesbahn ist die einzige, die den größten Teil der Kosten für den Betrieb der Eisenbahn trägt.

Schlössen wird sich die Bundesbahn nach 1968 mit einer gemeinsamen Währungs-Führung ihrer bereits begonnenen Bauarbeiten, die dem Schienenverkehr dienen.

Ganz rechts: Meldung über eine Eisenbahnerin im Fasching in den DB-Mitteilungen 1961

Gudrun I. von der DB

Mater Nr. 2096

Gudrun I. heißt die diesjährige Regensburg-Faschingsprinzessin, die in der närrischen Karnevalszeit ihr Szepter über der Donaustadt schwingt. Prinzessin Gudrun trägt den bürgerlichen Namen Gudrun Brückmeier und ist bei der Bundesbahndirektion Regensburg als Prüferin in der Lochkartenstelle beschäftigt. Zum Ausgleich für ihre Tätigkeit an einer Lochkartenmaschine hat Gudrun sich seit einiger Zeit mit Erfolg dem Turniertanz verschrieben. „Ihre Lieblichkeit“ wird also keine Mühe haben, ihre Untertanen im Faschingsreich mit Ehrenfünzen auszuzeichnen. Unser Bild zeigt „Prinzessin Gudrun I.“ ohne Krone und Robe an der Lochkartenprüfmaschine der Bundesbahndirektion Regensburg. Foto: Zeitler (Regensburg)

Unten: Bahnbeamten-Karnevalsorden aus Köln, 1993 Slg. K. Graf



Linke Seite: Bundesbahn-Werbung zum Karneval 1977 Slg. Josef Kempjak



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



Blick in das Werk Cottbus am 26. April 2017

Horst Landwehr

■ Zum Beitrag „1945 bei Null begonnen“ im Heft 12/17:

Raw Cottbus – das las ich wissbegierig und wurde schon etwas enttäuscht: Die letzten Fristen vor den Umbruch wurden im Januar 1945 abgearbeitet – u. a. acht mal 38, vier mal 55 einmal 44, 52 und 58. Danach war das Werk leer.

Aber bereits über ein Jahr vor der avisierten L2 im April 1947

wurden im Raw Cottbus wieder Dampfloks ausgebessert:

58 2737	01/46–22.01.46	L3
03 202	05.02.46–27.02.46	L2
52 1431	09.05.46–24.06.46	L2
230 E 960	28.10.46–15.01.47	L2
	(die spätere 38.204 ^{II})	
58 415	09.12.46–10.07.47	L2

Michael Reimer, Berlin

Was da über die Remotorisierungen der 232 steht, stimmt in

vierlei Hinsicht nicht, da hätte der Autor besser recherchieren müssen!

Sebastian Schrader, Stuttgart

■ Zum Titelthema „Die Taigatrommel“ im Heft 11/17:

In dem Beitrag steht, dass es in den Führerständen sehr laut gewesen sei. Das ist nicht ganz richtig. In einer V 180 war es lauter, da der Motor direkt hinter dem Führerstand montiert ist und unter dem Fußboden die Strömungsgetriebe liegen. Auch war es in der V 200 schön hell und das Waschbecken war eine prima Sache!

Peter Wiedemann, Ott.-Okrilla

■ Zum Beitrag „Ein Leben für das Museum“ im Heft 12/17:

Ich möchte keineswegs die Verdienste von Volker Dietel schmälern, aber beim Museumspfad (Lehrpfad) entlang der Schiefen Ebene hat Volker Dietel nach meiner Kenntnis nicht mitgearbeitet. Hier liegt wohl eine Namensverwechslung vor. Der Lehrpfad einschließlich der Erklärungstafeln und der Expo-

HÄNDLERVERZEICHNIS: HIER ERHALTEN SIE DAS LOK MAGAZIN

LokoMotive Fachbuchhandlung GmbH
10777 Berlin Regensburger Str. 25
Modellbahnen & Spielwaren M. Turberg
10789 Berlin Lietzenburger Str. 51
Modellbahn-Pietsch
12105 Berlin Prühßstr. 34
Buchhandlung Bernd Kohrs
22927 Großhansdorf Eilbergweg 5A
Buchhandlung Mahnke
27265 Verden Große Str. 108
Buchhandlung Decius
30159 Hannover Marktstr. 52
Train & Play KG
30159 Hannover Breite Str. 7
Pfankuch Buch
38100 Braunschweig Kleine Burg 10
Goethe-Buchhandlung
40549 Düsseldorf Willstätterstr. 15
Buchhandlung Emil Müller
42287 Wuppertal Meckelstr. 59

Technoshop Modelleisenbahn
46238 Bottrop Scharnhölzstr. 258
Buchhandlung Scheuermann
47051 Duisburg Sonnenwall 30
Fachbuchhandlung Jürgen Donat
47058 Duisburg Ottilienplatz 6
WIE – MO
48145 Münster Warendorfer Str. 21
Buchhandlung H. Th. Wenner
49074 Osnabrück Große Str. 69
J. B. Modellbahnservice
49078 Osnabrück Lotter Str. 37
Schreibwaren Curt Paffrath
51379 Leverkusen Kölner Str. 1
Modellbahn-Center Hünerbein
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 Harrasowitz
65205 Wiesbaden Kreuzberger Ring 7 b – d
Buchhandlung Dr. Kohl
67059 Ludwigshafen Ludwigstr. 44 – 46
Stuttgarter Eisen- u. Verkehrsparadies
70176 Stuttgart Leuschnerstr. 35
Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt
70193 Stuttgart Schwabstr. 96
Buchhandlung Albert Müller
70597 Stuttgart Epplestr. 19C
Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt
71334 Waiblingen Biegelwiesenstr. 31
Osiandersche Buchhandlung GmbH
72072 Tübingen Unter dem Holz 25
Buchhandlung Beneke
72074 Tübingen Gartenstr. 16
Kiosk Sternplatzpassage
73312 Geislingen Stuttgarter Straße 90

nate sowie die Freilegungen der Bauwerke wurde von dem Arbeitskreis Initiative Schiefe Ebene (AKISE) ins Leben gerufen. Die Planung und Vorbereitung lag damit bei den beiden Hauptakteuren des AKISE, nämlich bei Roland Fraas und meiner Person, Gernot Dietel. Die Ausführung erfolgte mit AKISE durch den Zweckverband DDM, aber auch hier war Volker Dietel nicht beteiligt. Die Freischneidungen führte die DBAG in Absprache mit AKISE durch.

Gernot Dietel/AKISE

■ Zum Beitrag „Gestrandet“ im Heft 12/17:

Die Bilder sind eine kleine Sensation – wer hatte zu dieser Zeit den Mut, abgestellte Elloks, die gerade aus den „erlassenen Reparationsleistungen“ zurückkamen, zu fotografieren. Ich

sehe jedoch in der Aufreihung zweimal E 77 (von diesen wird die E 92 73 eingerahmt), dann die E 92 und die E 75 58 (rechts von der E 77 01). Eine weitere gab es zu dieser Zeit bei der DR auch nicht. Zwar waren in der SBZ 1945 tatsächlich zwei E 75 verblieben, nämlich E 75 07 und E 75 58. Davon war die E 75 07 aber so beschädigt, dass 1946 nur Teile von ihr in die UdSSR kamen und der Fahrzeugteil (bzw. das, was davon übrig war) in Dessau bis 1950 zerlegt wurde. Es kann demzufolge in Leipzig-Wahren nur die E 75 58 gestanden haben. Diese war 1945 noch betriebsfähig in der SBZ verblieben und zunächst dem Bw Weißenfels und ab Januar 1946 noch für kurze Zeit dem Bw Magdeburg Hbf zugewiesen. Noch 1946 ging sie als Reparationsleistung in die UdSSR. *Detlef Winkler, Alsleben*

Woanders gelesen

Aus: DIE ZEIT

An einer Bedarfshaltestelle in der oberfränkischen Provinz:

Ein Trupp von 30 älteren Wanderern klettert umständlich aus dem Zug (alle durch eine Tür). Wohl aus Sorge um die Einhaltung des Fahrplans

wendet sich der Lokführer, offenbar Sachse, an die scheidenden Fahrgäste:

„Achtung! Dies Foarzeich is geen Advensgalenner! Se genn'n ohne Probläme alle Dieren gleichzaidch niddsn!“ – Freude im Abteil!

MATTHIAS DOLL, HOF

Bauer Modelleisenbahnen

74613 Öhringen Marktstr. 7

Service rund ums Buch Uwe Mumm

75180 Pforzheim Hirsauer Str. 122

Modellbahnen Mössner

79261 Gutach Landstr. 16 A

Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto

80634 München Schulstr. 19

Eisenbahn Treffpunkt Schweickhardt

86391 Stadtbergen Wankelstr. 5

Buchhandlung Jakob

90402 Nürnberg Hefnersplatz 8

Ritzer Modellbahnen

90419 Nürnberg Bucher Str. 109

Modellspielwaren Helmut Sigmund

90478 Nürnberg Schweigerstr. 5

Friedrich Pustet

94032 Passau Nibelungenplatz 1

Buchhandlung Kleinschmidt

95028 Hof Ludwigstraße 13

Schöningh Buchhandlung

97070 Würzburg Franziskanerplatz 4

Andreaskreuz – EB-Fachbuchhandlung

99084 Erfurt Andreasstraße 11

Österreich

Buchhandlung Herder

1010 Wien Wollzeile 33

Buchhandlung Nikolaus Mauritz

1020 Wien Novaragasse 44/Lokal 1

Technische Fachbuchhandlung

1040 Wien Wiedner Hauptstr. 13

Leporello – die Buchhandlung

1090 Wien Liechtensteinstr. 17

Leykam Buchhandels GmbH

8010 Graz Stempfergasse 3

Belgien und Niederlande

B.V.S. – Shop-Eisenbahnbüchershops

8200 Brugge 2 Stationslaan 2

van Stockum Boekverkopers

2512 GV Den Haag Westeinde 57

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

✉ Lok Magazin ABO-SERVICE

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 85,20 (inkl. MWST., im Ausland zzgl. Versandkosten).

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

REDAKTION

(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)

✉ Lok Magazin

Inferneriestr. 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 437 | 02/2018 | Februar 2018 | 57. Jahrgang

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

Inferneriestr. 11a, D-80797 München

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

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

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

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

Junior Producerin: Amira Füssel

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

Geschäftsführung: Clemens Hahn

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

Anzeigenleitung: Selma Tegethoff,
selma.tegethoff@verlagshaus.de,
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-528

Anzeigendisposition: Rudolf Schuster,
rudolf.schuster@verlagshaus.de,
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-140

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28 vom 1.1.2018
www.verlagshaus-media.de

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

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: LSC Communications Europe
Druckvorstufe: Cromika, Verona

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

© 2018 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

FAHRZEUGE

Stolz der DR: SVT 18.16



Rudolf Heym

Vor genau 50 Jahren, 1968, lief der letzte SVT der Bauart „Görlitz“ vom Band. Die eleganten Fahrzeuge kamen im internationalen Verkehr nach Skandinavien, Österreich und in die Tschechoslowakei zum Einsatz. Der bekannteste Zuglauf führte als „Vindobona“ von Berlin über Prag nach Wien.

STRECKEN & BETRIEB

Sulinger Kreuz



Josef Högemann

Das „Sulinger Eisenbahnkreuz“ der beiden Nebenbahnen Bünde – Bassum und Diepholz – Nienburg ist heute in großen Teilen stillgelegt. Zum Glück konnte die Entwidmung der ungenutzten Streckenteile verhindert werden, so dass eine Reaktivierung durchaus möglich erscheint.

FAHRZEUGPORTRÄT

Baureihe E 50



Peter Driesch/Sig. RH

Die E 50 war der schwere Sechssacher für den Güterzugdienst aus der Familie der bundesdeutschen Einheits-Elloks. 1957 kam die erste ins Rollen, und bis 2003 waren die letzten Maschinen im Einsatz. 194 Exemplare umfasste die Baureihe, und die Loks galten als unverwundlich und bahnfest.

PERSPEKTIVEN

Interrail: Durch halb Europa



Joachim Stübgen

Im Sommer 1972 kaufte sich Joachim Stübgen ein Interrail-Ticket und fuhr durch halb Europa, immer auf der Jagd nach Dampflokomotiven. Er legte mehrere tausend Kilometer zurück und brachte eine Menge Fotos mit nach Hause, die alle schon wenig später unwiederholbar waren.

X SO SIEHT UNSER PLAN AUS. ÄNDERUNGEN SIND IMMER MÖGLICH. UND – NICHT VERPASSEN: DAS LOK MAGAZIN 3/2018 ERSCHEINT AM 23. FEBRUAR 2018



Liebe Leserinnen und Leser,

Sie haben Freunde oder Bekannte, die sich ebenso für die Eisenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser.

Ihr *Rudolf Heym*

Herausgeber LOK MAGAZIN

Rücktitel:
Im Jahr 1992 wurde
die Trossinger
Eisenbahn noch von
Elektrotriebwagen
befahren
Martin Weltner

