



FAHRZEUGE & GESCHICHTE

- Die letzten 3yg-Wagen der DB
- Ausflüge mit der DR-50 3708
- Kurioses zur ÖBB-Reihe 2050



STRECKEN & BETRIEB

- Reiseziel: Tanvald – Polaun
- Zellwaldbahn vor dem Aus?
- Vergessene Bahn im Harz

LOKMagazin

7 | 2023 Juli | EUR 8,90

A: EUR 9,80 | CH: CHF 15,80 | BeNeLux: EUR 10,20

LOKMagazin

AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE

WWW.LOKMAGAZIN.DE

DR-Baureihe 86



Altbau-Renner E 18

Wie sich die Tenderloks
1970 ein neues Revier in
Thüringen eroberten

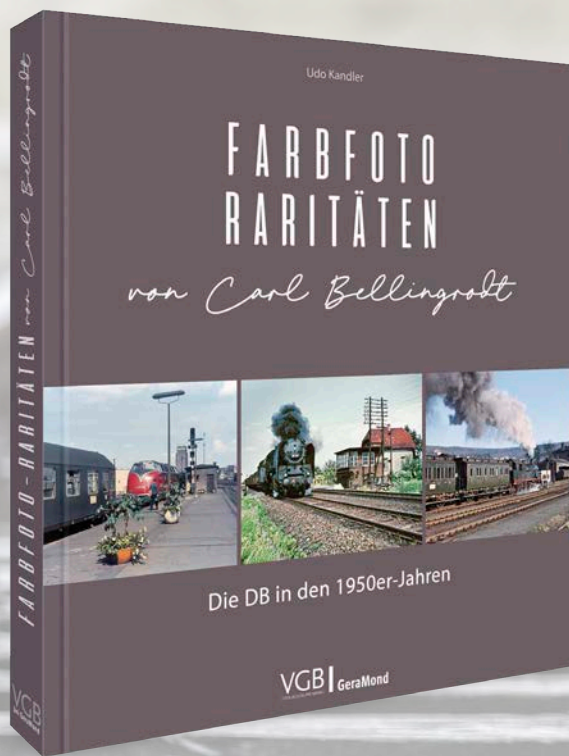
Technik, Geschichte
und ihre lange Karriere
bei der Bundesbahn



4 194091 608903

07

KOSTBARE FARBFOTOS AUS DEN 1950ERN



Jetzt vorbestellen

200 Farbbilder aus dem Archiv des bekannten Fotografen Carl Bellingrodt zeigen den abwechslungsreichen Bahnbetrieb bei der DB in den 1950er-Jahren.

- Fotoraritäten in Farbe aus den 1950er-Jahren
- Interessante und abwechslungsreiche Motive vom Bahnbetrieb bei der DB
- Wenig bekannte Aufnahmen des Altmeisters Carl Bellingrodt

192 Seiten · ca. 200 Abb.
Best.-Nr. 53643
€ (D) 49,99



Best.-Nr. 13083



Best.-Nr. 53287



Best.-Nr. 68104



Best.-Nr. 16281



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Rudolf Heym
Herausgeber

In der Tat, ...

... es waren wilde Jahre im Osten am Anfang der Neunziger. Die alten Werte galten nichts mehr, neue griffen noch nicht. In diesem Durcheinander ging vieles schief und kaputt, aber es gab auch Freiräume, die kluge und tatkräftige Leute zu nutzen wussten. Genau deshalb wurde die 50 3708 damals Traditionslok im Bw Halberstadt. Dirk Endisch erzählt davon und listet auf den Kilometer genau jede Fahrt der Lok bis 1994 auf.

Was haben wir noch? Martin Weltner erinnert an die letzten Einsätze der Dreiachser-Umbauwagen der Bundesbahn, schöne Fahrzeuge, wie ich finde. Wolfgang Domeyer nimmt uns mit ins Isergebirge zur Zahnradbahn Tanvald – Harrachov und Oliver Strüber porträtiert die E 18. Natürlich ist das längst nicht alles!

Ihnen wie immer viel Freude beim Blättern, Schauen und Lesen in unserem *Lok Magazin*! Herzlich, Ihr

Rudolf Heym

50 3708 steht am 3. Oktober 1992 in Stendal bereit, um einen Sonderzug für den damaligen Ministerpräsidenten von Sachsen-Anhalt, Werner Münch, zu bespannen

Dirk Endisch





16 Restliche IC2-Züge kommen bis 2024



28 Letzte Einsätze der Reihe 4020

LOKMagazin
www.lok-magazin.de



Heft
Juli
2023

7

PERSPEKTIVEN

Genau gemessen

Messzüge sorgen für einen sicheren Betrieb und sind ein seltener Anblick 6

Frage des Monats

Wann kommt die Digitale Automatische Kupplung, Herr Lipka? 12

Das Historische Bild

82 und 94 im Mai 1966 in Baiersbronn an der Murgtalbahn 54

Zeitreise

Wolfersdorf in Thüringen 98

Die Menschen hinter der Eisenbahn

Ein Blick auf Mitarbeiter der Bundesbahn in den 1950ern und 1960ern als Spiegel der Gesellschaft und der Zeit 108

Schlusspunkt

218er halten Wochenendruhe in Ulm 115

RUBRIKEN

Leserbriefe, Händler, Impressum 106

Vorschau 114

AKTUELL

Deutschland

DB AG: Restliche IC2-Züge bis 2024 16
Smartrail: Einsätze für DB Cargo 22

Österreich / Schweiz

ÖBB: Letzte Einsätze der Reihe 4020 28
SBB: EC-Wagen werden saniert 32

Weltweit

Italien: Mehr Fernzüge an die Riviera 34

Museumsbahnen

52 8079 und V 100 003 wieder im Einsatz 36

Zum Titelbild

118 025 mit dem E 3010 von München nach Nürnberg am 16. Mai 1983 kurz vor Mering



Andreas Ritz

40 Altbau-Renner E 18 im Porträt



84 Abenteuer mit 50 3708



92 Wagenklassiker: 3yg der DB



STRECKEN & BETRIEB

Durch den Zellwald

Strecke des Monats: Nossen – Freiberg (Sachsen). Ursprünglich war die Bahn durch den Zellwald Teil der grenzüberschreitenden Linie Nossen – Moldau, in Sachsen NM-Linie genannt. Jahrelang ein beliebtes Ziel für Sonderfahrten, droht ihr nun das Aus

56

Die „Quäke“

Vergessene Bahn: Blankenburg – Thale Bodetal – Quedlinburg. Die vielleicht schönste Partie der Strecke führte vorbei an der Teufelsmauer. Wirtschaftlich profitierte sie von der Schwerindustrie in Thale

76

Einstmals 235 Kilometer!

Die Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM) betrieb ein ausgedehntes Netz in Kapspur in den weiten, flachen Gefilden um Rotterdam. Das Hochwasser von 1953 war ihr Ende, doch es gibt eine Museumsbahn

82

Steil durchs Isergebirge

Reiseziel: Tannwalder Zahnradbahn. Einst verband die Bahn Österreich und Preußen, heute Tschechien und Polen. Und sie war bereits stillgelegt. Enthusiasten vor Ort retteten die Bahn von Tanvald nach Harrachov

100

FAHRZEUGE

Titelthema
Porträt E 18

Die schnelle Runde

Unser Lokporträt: Die Baureihe E 18. 1933 erhielt die AEG den Auftrag, eine leistungsfähige und schnelle r'Dor'-Ellok zu entwickeln. Die Konstruktion basierte auf den Erfahrungen mit der E 04 und der E 17

40

Warten auf die V 100

Am Ende der 1960er-Jahre liefen auf verschiedenen Nebenstrecken in Thüringen noch immer alte, preußische T 14¹. Sie waren am Ende, aber die neuen V 100 noch nicht verfügbar. Was tun? 86er einsetzen?

62

Forsche Fahrweise

Der langjährige ÖBB-Diplom-Ingenieur Eduard Saßmann erinnert an die Reihe 2050 und erzählt Anekdoten und Kurioses

68

Kurzer Dienstweg: Dampf!

Wie die 50 3708 zur Traditionslok im Bahnbetriebswerk Halberstadt wurde – all ihre Einsätze von 1990 bis 1993

84

Dreimal drei Achsen

Die 3yg waren Klassiker der Deutschen Bundesbahn! Martin Weltner erinnert an sie und zeichnet die letzten Einsätze nach

92



Genau gemessen

Schienenverkehr erfordert Präzision. Die korrekte Lage des Gleises oder der Fahrleitung ist essentiell für einen sicheren Betrieb. Nahezu tagtäglich sind deswegen Messzüge unterwegs, um Daten zu sammeln. Aber auch neue Fahrzeuge müssen erst ausgiebig getestet und gemessen werden, um zu prüfen, ob die Theorie in der Praxis standhält. Der Eisenbahnfreund freut sich über die seltenen und außergewöhnlichen Fahren

Der Gleismesstriebwagen 725 002 passiert als MessNbZ 91397 am 14. September 2021 das östliche Stellwerk von Balduinstein an der Lahntalbahn von Wetzlar nach Koblenz. Die Baureihe 725 entstand in den 1970er-Jahren als Neubau auf der technischen Basis der bewährten Schienenbusse

Jörg Heinen

Erst seit wenigen Tagen ist die Neubaustrecke Würzburg – Fulda in Betrieb, als die Vorserienmaschine 120 003 am 14. Juni 1988 mit einem langen Messzug die Sinnthalbrücke bei Schaippach überquert. Die tunnelreiche Nord-Süd-Verbindung sollte das erste Hauptrevier der druckertüchtigsten Serienmaschinen der Baureihe 120.1 werden

Jürgen Hörstel





**Ein „Hasenkasten“ als Messwagen:
218 191 der MZE schiebt am
21. Juni 2021 einen Messteuer-
wagen durch den Dillenburger
Güterbahnhof in Richtung Gießen**

Jörg Heinen





Wann kommt die Digitale Automatische Kupplung, Herr Lipka?

Konventionelle Kupplungen sollen im Güterverkehr künftig europaweit durch die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ersetzt werden. Die Migration in den Schienenbetrieb ist eine Herausforderung, aber auch eine Chance. Was sind die Pläne und welche Vorteile bietet die DAK? Wir sprachen auf der Messe transport logistic mit Andreas Lipka von DB Cargo über den aktuellen Stand

Lok Magazin: Wie sehr freut sich Ihre Chefin, Frau Nikutta, auf die Einführung der DAK?

Andreas Lipka: Sie kann es kaum erwarten. Aber es geht um einen sicherheitsrelevanten Bereich und berührt 500.000 Fahrzeuge in Europa. Wir müssen gut vorplanen und testen. Da sind wir in regem Austausch mit den Herstellern. Wir wollen Verbesserung: längere Züge, schwerere Züge. Dafür sind die heutigen Kupplungen ungeeignet. Derzeit testen wir neue Entwicklungen. Parallel läuft mit europäischen Partnern die Migrationsplanung. Wir schauen, wie ohne Stilllegung des Betriebes mit zwei Kupplungen auf dem gleichen Netz gefahren werden kann. Das ist für die Betreiber eine Herausforderung. Und auch bezüglich der Werkstattkapazitäten. Auch die Ersetzung der Prellböcke ist nötig. Für Wachstum im Schienengüterverkehr brauchen wir Digitalisierung und Automatisierung. Das gilt neben dem Kuppeln auch für viele andere manuelle Prozesse.

Lok Magazin: Wie viele Wagen müssen für einen reibungslosen Betrieb in Europa umgerüstet werden?

Andreas Lipka: Welche Länder anfangs mitmachen ist noch offen. Vermutlich alle europäischen Länder mit einem 1.435-Millimeter-Normalspurnetz. Also 500.000 Fahrzeuge. Davon etwa 460.000 Güterwagen, etwas über 20.000 Loks und der Rest sind Spezialfahrzeuge. Aufgrund der Werkstattkapazitäten beträgt die Migration rund sechs Jahre.

Lok Magazin: Was sind die Vorteile der DAK?

Andreas Lipka: Sie ermöglicht die Strom- und Datenübermittlung im Zug. In jedem ICE können Sie Strom und Daten von einem Fahrzeug zum anderen schicken, im Einzelwagenverkehr nicht. Die eingebauten Komponenten führen Prozesse im Zug automatisiert durch. Für den Bremsencheck laufen bisher Mitarbeiter an den bis zu 700 Meter langen Güterzügen entlang. Wird dies automatisiert, spart das Zeit und Gleise. So werden Kapazi-

täten für Wachstum im Schienengüterverkehr geschaffen. Die zukünftig geplante automatische Auslösung der Kupplung beschleunigt zudem den Rangierbetrieb. Die Eisenbahn ist zwar sehr sicher, dennoch werden auch Unfallrisiken reduziert, weil kaum noch Rangierer nötig sind. Dieser Beruf ist nicht mehr so beliebt. Die Schweiz hat als Erste einen Teil ihres Netzes mit einer automatischen Kupplung versehen. Sie beschloss, ab Mitte 2020 keine neuen Rangierer mehr einzustellen, weil es zu wenige gibt. In Deutschland ist es noch anders. Langfristig muss die Eisenbahn jedoch robuster und attraktiver werden. Das kann durch neue Technologien und Reduzierung manueller Prozesse gelingen.

Lok Magazin: Glauben Sie, dass das funktioniert?

Andreas Lipka: Über die Hälfte der europäischen Flotte sagt, dass es ohne die DAK nicht weitergeht. Dazu zählen die großen mitteleuropäischen Bah-

UNSER GESPRÄCHSPARTNER



Andreas Lipka von DB Cargo ist zuständig für die Migration der Digitalen Automatischen Kupplung in den Schienenbetrieb. Er ist Teil des european DAK delivery program - einer Initiative von über 80 Unternehmen aus über 30 Ländern, die alle daran arbeiten, dass die DAK in Zukunft europaweit eingeführt wird.

Scharfenbergkopf und Elektrokupplungen oben: Neuer DAK-Prototyp von Knorr-Bremse, ausgestellt bei DB Cargo auf der Messe transport logistic 2023

Florian Dürr (3)



nen, die großen Wagenvermieter und Wagenvermietverbände. Nur neue Strecken zu bauen dauert lange und ist teuer. Es geht also darum, pfiffige Dinge mit der Flotte zu tun. Natürlich gibt es Zweifler, die nicht viel kuppeln und wenig digital machen wollen. Die fragen sich, wozu sie das brauchen. Auch das muss man respektieren. Für manche Player ist der Nutzen durch das Kuppeln nicht so groß. Aber wenn es mehr freie Trassen auf der heutigen Infrastruktur gibt und man mehr Züge fahren kann, profitieren davon auch die Zweifler.

Lok Magazin: Ist die DAK für Loks etwas ganz Neues?

Andreas Lipka: Die automatische Rangierkupplung ist schon bekannt und vereinfacht speziell auf der letzten Meile den Rangierprozess. Aber diese Lösung mit einer Scharfenberg-Kupplung ist neu. Sie funktioniert nach dem gleichen Prinzip, nur ohne Verwendung einer automatischen Schraubekupplung, sondern hier ist ein Scharfenbergkopf dran. Klappt man die automatische Rangierkupplung hoch, sieht man den Zughaken. Man hat eine Schraubekupplung. Klappt man sie runter, hat man die Scharfenberg-Funktion. Das hat in der Migrationsphase den Vorteil, dass man mit jeder Lok ranfahren kann. Es ist auch sinnvoll für alte Rangierloks, bei denen sich die Integration einer neuen Kupplung nicht lohnt. Nur für die Langstrecke ist sie nicht geeignet und daher keine finale Lösung für alle Lokomotiven. Daran wird noch gearbeitet.

Lok Magazin: Wie unterscheidet sich dieses Modell von den schon bekannten Modellen?

Andreas Lipka: Die alte automatische Kupplung ermöglicht zwar längere Anhängelasten, aber sieht zum Beispiel keine Strom- und Datenleitungen vor. Mit der neuen Scharfenberg-Kupplung sind Strom und Daten automatisch

kuppelbar. Die Vorgänger waren außerdem zu hoch. In etwa 20 Prozent der europäischen Flotte gibt es an den Güterwagen Stirnwandklappen, zum Beispiel bei Autotransportwagen zum Entladen der PKWs. Diese sind mit den Elektrokupplungen der früheren Kupplungsköpfe kollidiert, sodass über die Stirnseite nicht entladen werden konnte. Neben den Höhenanforderungen sind auch die technischen Anforderungen wichtig, wie Verhalten im Winter, bei Staub oder am Ablaufberg. Beim Abrollen treffen enorme Kräfte aufeinander, wenn eine Kupplung auf die andere stößt. Die Kraftaufnahme erfolgt nun über einen Mittelpuffer, statt über zwei Seitenpuffer.

Lok Magazin: Wann werden wir die ersten Kupplungen von diesem Modell im Einsatz sehen?

Andreas Lipka: Werden noch zwei, drei Testschleifen gebraucht, dauert es noch ein paar Jahre. Um wie geplant 2030 mit der gesamten Migration in Europa fertig zu werden, müssten diese 2024/25 beginnen. Es wird wohl später. Wir wollen keine grünen Bananen liefern, die erst beim Kunden reifen. Wenn wir es einbauen, muss es klappen.

Lok Magazin: Was passiert bei den Testfahrten?

Andreas Lipka: Bei der ersten Runde wurden viele Versuche gemacht und viel gemessen. Es erfolgte eine Schwerkraftentladung über Kopf, wir haben in der Klimakammer im Labor getestet, aber auch

in Nordschweden im echten Winter – mit Staub, Dreck und Schnee. Zwei von vier Kuppelungstypen werden mittlerweile nicht mehr geprüft. Mit den Ergebnissen konnten die Hersteller verbesserte Versionen auflegen, die werden jetzt erneut getestet. Die Versuche sind dieselben, aber jetzt wird geprüft, ob die Anforderungen erfüllt werden.

Das Gespräch führte Florian Dürr

Eine neue automatische Rangierkupplung soll in der Migrationsphase Kuppelbarkeit gewähren



Comeback an der Wupper

Nach jahrzehntelanger Ruhe rollen im Jahr 2023 wieder Züge über die Strecke Wuppertal-Rauental – Wilhelmstal. Der Förderverein Wupperschienen bemüht sich dort um den Erhalt der Bahn. Im Mai sorgte zunächst ein Baustofftransport für belebte Schienen. Am 17. Mai 2023 befährt schließlich 212 376 mit einem Schotterzug die Strecke und überquert die Wupperbrücke nahe des Beyenburger Tunnels

Ralf Händeler



Neuentdeckte Gleise

■ Für den Infrastrukturzustandsbericht 2022 hat DB Netz noch einmal genau nachgemessen: Bei 42 Kilometern Gleis wusste DB Netz zuvor nicht, dass sie existieren. Und auch bei der Tunnellänge gab es Überraschungen: Zwei Bauwerke sind insgesamt 102 Meter länger als angenommen, drei Bauwerke in Summe 120 Meter kürzer. Bleibt zu hoffen, dass der Bau und die Instandhaltung ernster genommen wird als das Messen. AWA

Ticket für Autokauf

■ Dass Bundesverkehrsminister Volker Wissing ein Herz für Autos hat, ist weitreichend bekannt. Daher verwundert auch sein neuester Vorschlag zum neuen Deutschlandticket nicht: Wer sich ein Auto kauft, soll nach den Vorstellungen des FDP-Politikers vom Pkw-Hersteller ein Ticket für eine gewisse Zeit spendiert bekommen. Ein solches Vorgehen könne einladen, mit verschiedenen Verkehrsträgern unterwegs zu sein. AWA



Aufgrund einer Stellwerks-
Störung ist momentan kein
Zugverkehr möglich.
Alle Züge werden umgeleitet!
Bitte benutzen Sie die U 35
bis Herne Bf. Dort besteht
Anschluss an die umgeleiteten
Züge. (Reisende des Fernverkehrs benötigen
für die U-Bahn ein Bahnhofssticket)

Richard Holitz

Gestrandete zahlen zweimal

■ Nachdem Unbekannte in der Nähe Glasfaserkabel durchtrennten, kam es Anfang Mai 2023 zu einem zeitweiligen Totalausfall des Bochumer Hauptbahnhofs. In Bochum-Wattenscheid waren zwei ICE gestrandet und im Bochumer Hauptbahnhof waren die Zugänge zu den Bahnsteigen mit Flatterband gesperrt – versehen mit dem Hinweis, dass die Gestrandeten die U35 Bochum – Herne nutzen und dafür zahlen sollen. RHZ



Die DB will bis Ende 2024 alle IC2-Züge abnehmen. Am 6. Mai 2023 rollt 147 554 mit IC 2280 auf der Fahrt von Singen nach Stuttgart dem nächsten Halt Bondorf (b Herrenberg) entgegen

Charly Kissel

DB FERNVERKEHR

Restliche IC2-Züge kommen 2024

Nach einem Abnahmestopp aufgrund von technischen Mängeln läuft die Auslieferung von IC2-Garnituren durch den Hersteller Alstom wieder an. Zuvor hatten sich die DB AG und Alstom darauf geeinigt, bis Ende 2024 alle Fahrzeuge in Betrieb zu nehmen. Probeeinsätze starten im Herbst 2023

Nach einer zweijährigen Unterbrechung bei der IC2-Auslieferung an die DB AG sollen nun die restlichen fünfzehn Fernverkehrs-Dosto-Züge mit den zugehörigen 147,5 bis zum Jahresende 2024 abgeliefert werden. Ursache für den Ablieferungs-Stopp der IC2-Züge war die sehr hohe Störanfälligkeit der Garnituren, die ursprünglich bei Bombardier bestellt und gebaut wurden.

Im November 2020 und April 2021 mussten die schon beim Fernverkehr eingesetzten Garnituren trotz Software-Updates aufgrund anhaltender technischer Probleme einige Zeit abgestellt werden. Auch die angestrebte Zulassung für die Schweiz mit ETCS-Zugsicherung wurde nicht erteilt und die IC2 konnten nicht die geplanten Leistungen Stuttgart – Zürich übernehmen. Nach der Übernahme von Bombardier

durch den französischen Alstom-Konzern wurde weiter an der technischen Stabilisierung der Dosto-Züge gearbeitet. Die unterbrochene Ablieferung hatte für die Firma Alstom eine Vertragsstrafe zur Folge.

Einigung mit Alstom

Bei Verhandlungen einigte man sich nun auf die komplette Abnahme der noch ausstehenden IC2-Züge mit technischen Verbesserungen. Dazu gehört auch der Austausch der störanfälligen Zugsicherung des Typs EBICAB. Auf Kosten von Alstom erhalten die Züge ab 2026 eine Atlas EVC 3-Anlage. Auch eine zusätzliche 43. Zuggarnitur wird an die DB AG geliefert. Für bereits geplante Leistungen von DB Fernverkehr werden die restlichen Züge dringend benötigt und sollen ab Dezember 2024

zum Einsatz kommen. Laut Angaben der DB hat sich die Störanfälligkeit im Betrieb in den letzten zwei Jahren deutlich verbessert und man will nun der vertraglichen Pflicht zur Abnahme aller Züge nachkommen.

Bereits im Mai soll die Lieferung der noch fehlenden Züge begonnen haben, eine Bestätigung lag der Redaktion nicht vor. Vor dem Einsatz wird in DB-Werken noch die WLAN-Technik nachgerüstet. Für Herbst 2023 ist der Beginn eines Probeeinsatzes der nachträglich gelieferten IC2 vorgesehen. Erst nach Erfüllung einer festgelegten störungsfreien Laufleistung erfolgt dann die Abnahme der Züge. Im Herbst 2024 soll dann die gesamte IC2-Flotte zur Verfügung stehen. Auch die bereits im Einsatz stehenden Garnituren sollen nochmals stabilisiert werden. PG



Nach ihrer Hauptuntersuchung wird die ehemalige D 23 der Bentheimer Eisenbahn Netz nun als HT 1 bezeichnet

Guus Ferrée

BENTHEIMER EISENBAHN NETZ

D 23 heißt jetzt HT 1

Die Bentheimer Eisenbahn (BE) hat in ihrer Werkstatt in Nordhorn Süd die Hauptuntersuchung an der Lokomotive D 23 abgeschlossen. Die dieselhydraulische Maschine gehört nun der Tochter Bentheimer Eisenbahn Netz und hat ihr Äußeres stark verändert. Die rote BE-Lackierung ist durch gelbe Farbe ersetzt worden, die jener von DB Netz-Fahrzeugen sehr ähnlich ist. Außerdem wurden die Nummer D 23 in HT 1 geändert und die Lok auf den Namen „Hermann“ (in Erinnerung an den langjährigen BE-Geschäftsführer und -Betriebsleiter Hermann Thien) getauft. Die mit allen Sicherheitssystemen wie PZB ausgestattete HT 1 steht jetzt BE Netz zur Verfügung, geplant sind auch Vermietungen an andere Eisenbahnunternehmen.

GF

TRAIN CHARTER SERVICES

Zwei DB-101 gekauft

Mit Train Charter Services aus den Niederlanden hat sich jüngst eine weitere Privatbahn Loks der Baureihe 101 von DB Fernverkehr gesichert. Am 1. Mai 2023 wurden 101 051 und 128 aus dem Stillstandsmanagement Leipzig-Engelsdorf angeholt. Das Unternehmen fährt in Deutschland mehrere regelmäßige Personenverkehrsleistungen, darunter die GreenCityTrip- und TUI-Ski-Züge. Die beiden 101 sollen diese nach ihrer Aufarbeitung traktionieren.

RM

Mit einem Sonderzug nach Hamburg rollt 101 051 von Train Charter Services am 6. Mai 2023 durch Düsseldorf

Martin Wehmeyer



DEUTSCHLAND | NEWS

Waggonbauer insolvent

Die ELH Waggonbau Niesky hat am 4. Mai 2023 beim Amtsgericht Dresden den Antrag zum Schutzschirmverfahren eingereicht. Der slowakische Güterwagenhersteller Tatravagonka, der das Unternehmen nach der letzten Insolvenz 2018 übernahm, möchte die Insolvenz in Eigenverwaltung durchführen.

RM

TX Logistik kauft Vectron

TX Logistik (TXL) und Siemens haben Anfang Mai 2023 einen Vertrag über die Lieferung von 40 Vectron MS unterzeichnet. Vereinbart wurde auch eine Option für die Bestellung von 25 weiteren Maschinen. Die Loks sollen zwischen Herbst 2024 und Ende 2025 ausgeliefert werden. Ursprünglich hatte TXL eine identische Anzahl an TRAXX MS3 bei Bombardier (nun Alstom) bestellt. Die Lieferung verschob sich immer weiter. Nun stornierte TXL die TRAXX-Bestellung.

RM

Neue Fahrzeuge für RailAdventure

RailAdventure erweitert seinen Fuhrpark um zwei Elektroloks. Zum einen hat das Unternehmen die zuletzt von InRail in Italien genutzte 190 311 übernommen. Es ist nach 193 500 die zweite Lok des Typs Siemens ES 64 U4. Außerdem hat RailAdventure bei Stadler eine Euro6000 bestellt. Diese ist jedoch nicht für den Einsatz in Deutschland vorgesehen; sie wird für das Netz in Spanien, Frankreich, Luxemburg und Belgien ausgestattet.

RM

Neue Heimat für MEG-229

Intertourex hat zwei Dieselloks der Baureihe 229 von der Mitteldeutschen Eisenbahn (MEG) erworben. Es handelt sich um die zuletzt abgestellten 229 120 und 229 173, die am 20. April 2023 bei der MEG abgeholt wurden. Intertourex möchte die beiden „U-Boote“ wieder betriebsfähig aufarbeiten.

RM

ER20 im DeltaRail-Design

Der 2022 von DeltaRail übernommene 223 154 (vgl. LM 11/22) ist seit Kurzem im neuen Design unterwegs. Der ER20 erhielt ein Beklebung in bordeauxrotem Firmendesign.

AWA

DB-BAUREIHEN | TICKER

Baureihe 101

Nach 101 027 (LM 3/23) ist seit Kurzem die zweite von DB Fernverkehr an RDC veräußerte 101, die 101 031, wieder – blau lackiert – im aktiven Dienst. AWA

Baureihe 363

Am 11. Mai 2023 brannte in Bremen Hbf die dort als Rangierlok eingesetzte 363 219 aus. AWA

Baureihe 401

Seit 26. Mai 2023 gibt es eine tägliche ICE 1-Leistung zwischen Köln und Lübeck: ICE 736/737 ersetzt IC 2408/09 und damit eine klassische mit 101 bespannte IC-Wagen-Garnitur. Im Einsatz ist ein elfteiler ICE 1. AWA

Baureihe 1001

Seit April 2023 ist die Alstom-Hybridlok 1001 011, (Ex-V 100-Ost) als Rangierlok bei DB Fernverkehr in Hannover im Einsatz. Hierfür erhielt die Lok eine auffällige Beklebung. AWA

Baureihe 1440

Der Aachener 1440 233 war am 28. April 2023 in einen Bahnübergangsunfall mit einem Pkw bei Übach-Palenberg verwickelt und fällt mit größeren Beschädigungen vorerst aus. AWA



Sportliche Motive zieren das Äußere von 812 201. Der Zug wirbt für die Mobilitätspartnerschaft zur Handball-EM 2024 Martin Wehmeyer

BAUREIHE 412

ICE 4 wirbt für Handball-EM

Die Deutsche Bahn ist Mobilitätspartner der Handball- Europameisterschaft 2024, die vom 10. bis zum 28. Januar 2024 in Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Köln, Mannheim und München stattfindet. Dafür wirbt der mit einer Sonderbeklebung ausgestattete ICE 4-Triebzug 9201 beziehungsweise 412 201. Am 10. Mai 2023, pünktlich um 12 Uhr, haben Vertreter von Deutscher Bahn, dem Deutschen Handballbund und der Europäische Handballföderation den solcherart designeten „Handball-ICE“ auf die Reise geschickt. Die Handball-EM soll laut DB-Mitteilung das erste sportliche Großevent mit Bahnreisen aller teilnehmenden Nationalmannschaften zu allen Spielen sein. LM/PM

BAUREIHEN-NEWS



Baureihe 429

Der rot-weiße FLIRT 429 116/616 ist seit Anfang April 2023 regelmäßig im Planeinsatz bei DB Regio. Indessen geht die Umgestaltung der Fahrzeuge weiter. Inzwischen hat der Klassenprimus Zuwachs durch weitere Fahrzeuge erhalten, die ebenfalls schon das neue Design tragen. Verstärkung erhielt er zunächst durch den zuvor hauptuntersuchten 429 127/627. Am 30. April 2023 ist 429 116/616 in Mettlach auf dem Weg nach Mannheim Florian Bender



Baureihe 182

DB Regio hat die neu beklebte Ellok 182 023 des Bh Cottbus am 25. April 2023 im Beisein von Bundesverkehrsminister Volker Wissing im Berliner Hauptbahnhof vorgestellt. Sie ist die neue Werbelok für das Deutschlandticket. Eingesetzt wird die Maschine vor allem auf Regionalexpress-Linien im Raum Berlin/Brandenburg. Am 28. April 2023 überquert sie mit RE 3110 Nauen – Berliner Stadtbahn – Königs Wusterhausen – Cottbus die Spree bei Spindlersfeld Klaus Seeger



Hommage an die Vorserien-120: Am 11. Mai 2023 ist 120 144 von Schlünß Eisenbahn Logistik (SEL) mit einem Kesselwagenzug bei Hamm-Lerche unterwegs nach Emmerich

Markus Behrla

SCHLÜNSS EISENBAHN LOGISTIK

120 144 hauptuntersucht

Im April 2023 wurde die Hauptuntersuchung der von Schlünß Eisenbahn Logistik (SEL) eingesetzten 120 144 abgeschlossen. Die Arbeiten wurden bei Baltic Port Services in Mukran durchgeführt. Dabei erhielt die ehemalige DB-Maschine auch einen Neulack in Purpurrot-Beige. Damit erinnert sie an die Prototypen der ersten Drehstrom Lokomotiven der damaligen Bundesbahn. Das beige-rote Farbleid trugen bei der Anlieferung nur die Vorserienmaschinen 120 001 bis 120 005.

AWA

DUISPORT RAIL

Bald Modula mit Wasserstoffantrieb?

Der Fahrzeughersteller Vossloh Rolling Stock und duisport rail haben auf der Messe transport logistic eine Absichtserklärung über die Anschaffung von bis zu zwei Lokomotiven des Typs Modula mit Wasserstoffantrieb unterzeichnet. Die Duisburger Hafen AG, Eigentümerin der duisport rail, errichtet derzeit in Europas größtem Binnenhafen ein neues Containerterminal, das weitgehend klimaneutral betrieben werden soll. „Unser Konzept schließt auch Rangierlokomotiven mit Wasserstoffantrieb mit ein“, erklärt Hans-Georg Christiansen, Geschäftsführer und Eisenbahnbetriebsleiter bei Duisport Rail. „Ein Teil der derzeit in Betrieb befindlichen Diesellokomotiven soll durch Hybridmodelle abgelöst werden. Für die Fahrzeuge, die im Wesentlichen abseits vom elektrifizierten Netz rangieren, setzen wir starke Hoffnungen in die künftige Alternative Wasserstoff. Die Vossloh Modula eigneten sich unter anderem auch deshalb für diese Strategie, da sie zusammen mit der batterieelektrischen Variante Modula EBB, von der 2025 bereits zwei Stück im Duisburger Hafen den Betrieb aufnehmen werden, Synergiepotenzial böten.

LM

DEUTSCHLAND | NEWS

SRI Rail Invest: 151 029 wieder in Betrieb

Im vergangenen Sommer erwarb SRI Rail Invest von Railpool 151 029. Die Ex-DB-Maschine erhielt eine neue Hauptuntersuchung und wurde mit neuem Trafo und Schaltwerk ausgerüstet. Die Arbeiten wurden auf die DB-Werkstätten in Dessau, Seelze und Nürnberg aufgeteilt. Die Lackierung im überwiegend blauen SRI-Design erfolgte schließlich in Chemnitz. Seit Mai 2023 steht der Sechsscher zur Vermietung bereit.

AWA

Zweikraftlok für Holzlogistik und Güterbahn

Die Holzlogistik und Güterbahn (HLG) und das Leasingunternehmen Alpha Trains haben Anfang Mai 2023 einen Vertrag über eine Vectron Dual Mode unterzeichnet. Die HLG will die Lok langfristig anmieten.

RM

Northrail vermietet Vectron Dual Mode

Northrail hat einen weiteren Kunden für die Vermietung der Vectron Dual Mode gewonnen. Die im Güterverkehr tätige Privatbahn SPL-Eisenbahnverkehr erhält 2024 zwei Maschinen.

RM



Selten sind Güterzüge auf der Granitbahn zwischen Passau-Voglau und Passau-Rosenau unterwegs. Am 14. Mai 2023 bringt 363 815 der Passauer Eisenbahnfreunde einen Leerzug nach Rosenau

Matthias Müller

DEUTSCHLAND | TICKER

Netz Düren: Millionenförderung für Wasserstoffzüge

Der Zweckverband go.Rheinland plant, im „Netz Düren“ auf den von Düren ausgehenden Linien nach Linnich, Heimbach und Euskirchen ab 2026 Wasserstoffzüge einzusetzen. Die Umstellung soll schrittweise erfolgen. Obwohl eine VDE zum Ergebnis kam, dass „sich im Falle des Netzes Düren der Batterietriebzug als wesentlich wirtschaftlicher erweist als der Brennstoffzellentriebzug“, konnte sich die Wasserstofflobby durchsetzen. Am 4. Mai 2023 überreichte Bundesverkehrsminister Wissing einen Förderbescheid. Die Züge werden mit 55,7 Millionen Euro gefördert, 14,8 Millionen Euro fließen in den Bau eines Elektrolyseurs und 3,8 Millionen Euro werden für den Bau einer Tankstelle genutzt. RM

Chancen für südliche Aartalbahn

Gemäß den ersten Ergebnissen der Machbarkeitsstudie sind für die Reaktivierung der südlichen Aartalbahn zwischen Wiesbaden und Bad Schwalbach die Voraussetzungen für eine Förderung durch den Bund gegeben. Zur positiven Bewertung trägt maßgeblich die überwiegend in gutem bis sehr gutem Zustand eingestufte Bausubstanz bei. Zudem soll die Strecke nicht nach Wiesbaden Hbf, sondern nach Wiesbaden Ost (mit Anschluss an die S-Bahn Richtung Frankfurt) geführt werden. RM

PASSAU – HAUZENBERG

Fahrten bis Grubweg ab Juli 2023

Über einen kleinen Obolus in Form von Trasseneinnahmen dürfte sich die Bayerische Regionaleisenbahn (BRE) als zuständiges Infrastrukturunternehmen für die Strecke Passau – Hauzenberg im Frühling 2023 gefreut haben. Am 14. Mai 2023 brachte 363 815 der Passauer Eisenbahnfreunde einen Leer-Militärzug, gebildet aus vor allem slowakischen Wagen, zur Abstellung nach Passau-Rosenau. Derartige Abstellzüge sind eine der wenigen Einnahmequellen auf dieser Strecke. Bereits am 8. März 2023 war der BRE vom Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die Betriebsgenehmigung für den Streckenabschnitt von Passau-Voglau bis Strecken-Kilometer 6,355 in Passau-Lindau (Bahnhof Grubweg) erteilt worden. Die Betriebserlaubnis der Landesbahnaufsicht stand bei Redaktionsschluss noch aus, da einige Restarbeiten an der Strecke noch nicht abgeschlossen waren, darunter ein erforderlicher Schwellentausch im Bereich der die Donau überspannenden Kräutelnsteinbrücke. Heidi Bauer, Regionalbeauftragte der BRE, ging davon aus, dass im Juli 2023 die ersten Züge wieder bis Grubweg fahren können. Der Förderverein Lokalbahn Hauzenberg-Passau e. V. möchte dann Ausflugsfahrten auf der „Granitbahn“ anbieten. MMÜ/FD

KIEL – SCHÖNBERGER STRAND

Wieder Züge nach Kiel-Oppendorf

Am 2. Mai 2023 endete der Schienenersatzverkehr auf der RB-Linie 76 von Kiel Hbf nach Kiel-Oppendorf. Die Züge der errix Holstein GmbH verkehren seither wieder planmäßig. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wurde der Teilabschnitt der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand im Schienenersatzverkehr bedient, da nicht ausreichend Triebfahrzeugführer zur Verfügung standen. JMÜ



„Sally“ weilte im Frühjahr in der Wetterau: Am 30. April 2023 bespannt 111 111 den Ersatzzug DPN-D 56778 von Gießen nach Hanau Südseite
 Johannes Martin Conrad (oben) / Rainer Nenninger (unten)

182 912 der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser führt am 8. Mai 2023 einen Schnittholz-Ganzzug über die imposante Donaubrücke Mariaort





Ende April macht sich Railsystems RP-Diesellok 218 480 im Güterverkehr auf der Isartalbahn nützlich. Am 28. April 2023 verlässt sie Wolfratshausen Richtung München

Alexander Bauer

MÜNCHEN - WOLFRATSHAUSEN (- GERETSRIED)

Smartrail fährt für DB Cargo

Regelmäßig bedient DB Cargo noch einen Anschlusskunden in Geretsried südlich von München. Doch wegen Lokführermangels wurde diese Leistung nun extern vergeben. Auf der Strecke München – Wolfratshausen (– Geretsried) sorgte das Ende April 2023 für willkommene Abwechslung

Akuter Lokführermangel bei DB Cargo ist der Grund dafür, dass derzeit einige Cargo-Leistungen im Umkreis der bayerischen Landeshauptstadt befristet an private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vergeben werden. Auch die dreimal wöchentlich verkehrende Cargo-Bedienfahrt auf der Reststrecke der alten Isartalbahn (heute S7) nach Wolfratshausen und weiter über das Anschlussgleis nach Geretsried wird derzeit vom EVU Smartrail im Auftrag von DB Cargo bedient. Zum Einsatz kam in der letzten Aprilwoche die ozeanblau-beige 218 480 von Railsystems RP. So konnte man seit Jahrzehnten wieder statt der sonst eingesetzten 294 eine Bundesbahn-Großdiesellok bei der Bedienung des

Gashändlers erleben. Anfang Mai verschlug es auch die blaue 295 088 von Rail Bavaria auf diese Strecke.

Hinfahrt nachts

Normalerweise findet die Hinfahrt nach Wolfratshausen und Geretsried schon vor der ersten S-Bahn zu nachtschlafender Zeit statt. Die Rückfahrt verlässt Wolfratshausen in der Regel gegen 9 Uhr. Selten, etwa am 24. April 2023, kommt es zu Verzögerungen, sodass auch die Hinleistung bei Tageslicht auf der Strecke unterwegs ist.

Die Isartalbahn führte bis 1972 vom heutigen Endpunkt Wolfratshausen weiter nach Beuerberg und bis 1959 sogar nach Bichl an der Kochelseebahn. In

Wolfratshausen zweigt hinter dem Bahnübergang „Sauerlacher Straße“ das heute noch bediente Anschlussgleis nach Geretsried ab, das die Güterzüge bedienen. Die Szenerie in der oberbayerischen Stadt wird sich in den nächsten Jahren grundlegend verändern, da die Münchner S-Bahn nach Geretsried verlängert werden soll. Der alte Bahnübergang erweist sich jedoch als Problem und Bremse des Projekts, da die Stadt Wolfratshausen ein Verkehrschaos durch lange Schrankenschließzeiten befürchtet. Nun soll eine Tieferlegung des Wolfratshausener Bahnhofs und der neuen S-Bahn-Trasse in diesem Bereich das kurz vor dem Scheitern stehende Projekt doch noch retten. AB



„Ausfahrt frei“ – auch in Frankreich gibt es noch Formsignale:
628/928 693 vom Bw Ludwigshafen verlässt am 3. Mai 2023 als RB 52
nach Wörth (Rhein) den Grenzbahnhof Lauterbourg Peter Garke

WÖRTH (RHEIN) – LAUTERBOURG (F)

Bahnbetrieb wieder aufgenommen

Seit Oktober 2022 ruhte Monate der Bahnverkehr auf der Strecke Wörth (Rhein) – Lauterbourg. Ursache hierfür waren umfangreiche Bauarbeiten und die Anpassung der Signaltechnik im Rahmen der Einrichtung des ESTW in Wörth (Rhein). Der ursprünglich vorgesehene Termin für die Wiederaufnahme des Betriebs im März konnte nicht umgesetzt werden. Die Arbeiten für die Modernisierung von elf Bahnübergängen verzögerten sich. Zusätzlich Arbeiten an Kabeln für die Kommunikationstechnik erforderten die Verlängerung der Streckensperre. Am 2. Mai konnte nun der Bahnverkehr wieder aufgenommen werden und die RB 52 wieder zwischen Wörth (Rhein) und dem französischen Grenzbahnhof Lauterbourg verkehren. Die im Jahr 1876 eröffnete Bahnstrecke war ursprünglich komplett auf deutschem Gebiet. Nach dem Ersten Weltkrieg fiel das Elsass wieder an Frankreich und Lauterbourg wurde zum französischen Grenzbahnhof. Die Strecke verlor zusehends an Bedeutung und der deutsche Abschnitt Wörth (Rhein) – Berg (Pfalz) wurde im Jahr 1984 eingestellt. Die Wiederaufnahme des Personenverkehrs wurde 2002 vollzogen. Anfänglich gab es nur im Sommerabschnitt einen Wochenendbetrieb, inzwischen wird wieder täglich als RB 52 auf dem 13 Kilometer langen Abschnitt gependelt. Während der Monate Mai bis Oktober gibt es an Wochenenden auch durchgehende TER-Züge von Strasbourg nach Wörth mit SNCF-Triebwagen. PG

EXPRESSVERKEHR OSTBAYERN

Ausschreibung gestartet

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH hat die Verkehrsleistungen zwischen München und Hof über Landshut (Bay), Regensburg und Schwandorf ausgeschrieben. Die Frist zur Einreichung von Angeboten endet am 13. Oktober 2023. Der Zuschlag an den Gewinner soll Ende 2023 erteilt werden. Die Leistungen sind ab 12. Dezember 2027 zu erbringen. Der Vertrag endet am 13. Dezember 2042 und kann optional seitens des Aufgabenträgers mit einem Vorlauf von einem Jahr frühestens sieben Jahre vor dem Ende der Vertragslaufzeit im Jahr 2035 beendet werden. JMÜ/MMÜ

DEUTSCHLAND | NEWS

Hesselbergbahn: Reaktivierung fix

Für die Reaktivierung der nördlichen Hesselbergbahn Gunzenhausen – Wassertrüdingen wurde jüngst mit der Unterzeichnung eines abgestimmten Buskonzepts zwischen dem Freistaat Bayern und den betroffenen Landkreisen das letzte der vier erforderlichen bayernweiten Reaktivierungskriterien erfüllt. Bis zur geplanten Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs muss die BayernBahn als zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen nun noch die Infrastruktur auf dem zur Reaktivierung vorgesehenen Teilschnitt der Strecke Nördlingen – Gunzenhausen instand setzen und die Stationen Unterwurmloch, Cronheim und Unterschwaningen herrichten. Der Start des Betriebs ist für Dezember 2024 vorgesehen. RM

Alternative Antriebe in Nordwesthessen

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) plant, im heute überwiegend von der Kurhessenbahn betriebenen Streckennetz in Nordwesthessen mit Auslaufen des Verkehrsvertrages im Dezember 2032 den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb. Konkret geht es um die Linien RB 4 Kassel – Korbach, RB 39 Kassel – Bad Wildungen, RB 93 Siegen – Kreuztal – Erndtebrück – Bad Berleburg, RB 94 Marburg (Lahn) – Erndtebrück und RB 97 Korbach – Brilon Stadt/– Marburg (Lahn). Mit einbezogen in diese Überlegungen wird auch der Reaktivierungskandidat Frankenberg – Battenberg. Bis Frühjahr 2024 soll eine Machbarkeitsstudie vorliegen. RM

Zug erfasst Bahnarbeiter

Am 4. Mai 2023 sind in Hürth-Fischeneich zwei Personen bei einem Zugunfall ums Leben gekommen. Laut ersten Ermittlungen der Polizei führten sie im Auftrag der Deutschen Bahn Arbeiten an der Strecke durch. Der von 147 567 gezogene IC 2005 von Emden nach Koblenz erfasste nach Angaben der Bundespolizei gegen 11 Uhr die beiden Arbeiter. Sie erlitten ihre Verletzungen noch am Unfallort. Die Strecke Köln – Mainz blieb für einige Stunden gesperrt, der Unglückszug wurde von zwei Loks der Baureihe 101 abgeschleppt. LM/PM

DEUTSCHLAND | TICKER

Sanierung in Rostock Seehafen

DB Netz hat mit der Sanierung des Rangierbahnhofs Rostock Seehafen begonnen. Der offizielle Startschuss fiel am 27. April 2023. Bis 2032 investieren die DB, das Land, die Stadt Rostock und der Hafen mehr als 300 Millionen Euro in den Standort. Erneuert werden etwa Signale, Weichen, Gleise, Oberleitungen und Rangiertechnik. Die Zahl der Güterwagen entwickelte sich in Rostock Seehafen zuletzt positiv. AWA

Saisonerkehr im Erzgebirge

Seit 29. April 2023 verkehrt der Saisonerkehr Linie T7 Cranzahl – Vejprty – Chomutov wieder planmäßig über den Erzgebirgskamm. Noch bis 1. Oktober 2023 fahren die Züge jeweils samstags und sonntags sowie an den tschechischen Feiertagen 1. Mai, 8. Mai, 5. Juli, 6. Juli und 28. September 2023. Der Verkehrsverbund Mittelsachsen finanziert den Streckenabschnitt Vejprty – Cranzahl. AWA

Reisezüge nach Seiffhennersdorf

Bei Redaktionsschluss war die Wiederaufnahme des Reisezugverkehrs nach Seiffhennersdorf (Strecke Eibau – Varnsdorf (CZ)) für den 11. Juni 2023 anberaumt. Wenn erforderliche Instandsetzungen an der Strecke zwischen Varnsdorf (CZ) und Seiffhennersdorf bis dahin durchgeführt sind, fährt Trilex den Halt in Ost Sachsen mit seiner Linie L7 (Seiffhennersdorf – Liberec) im Zweistundentakt an. FD

BE: Reisezüge nach Coevorden

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) hat im Zuge der geplanten Direktvergabe an die Bentheimer Eisenbahn (BE) den Zeitplan für die Reaktivierung des Streckenabschnitts Neuenhaus – Coevorden bekannt gegeben. Demnach soll die RB 56 Bad Bentheim – Neuenhaus ab Juni 2026 bis Emlichheim und ab Dezember 2026 weiter über die deutsch-niederländische Grenze bis Coevorden verkehren. AWA

Eisenbahner mit Herz von der AVG

Jochen Dietz heißt der diesjährige Gewinner des bundesweiten Wettbewerbs „Eisenbahner mit Herz“. Der Triebfahrzeugführer der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) wurde am 4. Mai 2023 in Berlin von der Allianz pro Schiene mit dem renommierten Preis ausgezeichnet. Dabei würdigte die Jury den Einsatz des 41-jährigen Triebfahrzeugführers für seine Fahrgäste während einer Stellwerksstörung im Herbst vergangenen Jahres. LM



111 029 ist am 13. April 2023 mit dem Ukraine-Flüchtlingszug von Frankfurt (Oder) nach Hannover zwischen Cottbus und Vetschau unterwegs. Der Zug nahm wegen der Baustelle zwischen Berlin und Fürstenwalde einen Umweg über Guben und Cottbus Frank Heilmann

BERLIN – FRANKFURT (ODER)**Umleitungen wegen Bauarbeiten**

Wegen Bauarbeiten zwischen Berlin Ostbahnhof und Fürstenwalde war der Zugbetrieb auf der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) vom 25. März bis 24. April 2023 von Einschränkungen betroffen. Reisezüge der Linie RE 1 fielen im genannten Zeitraum aus, es wurde ein Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet. Dies betraf im internationalen Reisezugverkehr zum Beispiel auch den EC 56 zwischen Przemysl und Berlin und den NJ 456/457 zwischen Wien und Berlin. Zwischen Frankfurt (Oder) und Berlin mussten die Fahrgäste der beiden Züge auf den Bus umsteigen, während die Zuggarnituren leer von Frankfurt (Oder) über Guben und Cottbus nach Berlin umgeleitet wurden. Der Ukraine-Flüchtlingszug von Przemysl nach Hannover wurde ebenfalls über diese Strecke umgeleitet – jedoch nicht als Leerreisezug. Der Güterverkehr wurde ab Frankfurt (Oder) über Cottbus und Lübbenau beziehungsweise ab Cottbus in Richtung Falkenberg (Elster) umgeleitet. FH

NIEDERRHEIN-NETZ**Direktvergabe an VIAS**

Der derzeit laufende Verkehrsvertrag Niederrhein-Netz (Notmaßnahme nach der Abellio-Insolvenz) endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023. Ursprünglich wollten die beteiligten Aufgabenträger das Netz, das die Linien RE 19 (Düsseldorf – Wesel – Arnheim/Bocholt), RB 35 (Mönchengladbach – Gelsenkirchen) und RB 37 (Krefeld – Neuss) umfasst, bis 2035 neu ausschreiben. Die EVU zeigten jedoch kein Interesse, da sie große Risiken hinsichtlich der anstehenden Revisionen bei den eingesetzten FLIRT 3 sahen. Daher wurde Ende April 2023 das Netz per Direktvergabe für zwei Jahre an den Bestandsbetreiber VIAS vergeben. AWA



Dagebüll Mole bekommt eine Bahnhofshalle, die Reisende vor dem markanten Wattenmeer-Wetter schützen soll. Am 22. April 2023 steht ein Zug mit Kurswagen für IC 2311 zur Abfahrt bereit Martin Wehmeyer

NORDDEUTSCHE EISENBAHN GESELLSCHAFT

Neue Halle in Dagebüll Mole

Mit rund zwei Jahren Verzögerung starteten in Dagebüll Mole nach der Renovierung der Gleise Mitte 2021 die Arbeiten zum Bau einer Bahnhofshalle. Die Überlegungen gehen bis ins Jahr 2019 zurück, als für den Dagebüller Hafen eine wetterfeste Halle angekündigt wurde. Bislang war dort für Nutzer der Züge der Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft (neg) nach Niebüll nur ein wenig geschützter Unterstand am Bahnsteig vorhanden; und das Wetter kann dort zeitweise recht windig und rau sein. Für das Pultdach wurden entsprechende Pfeiler und Stützen eingerammt. Durch die Covid-19-Pandemie und die Insolvenz der Baufirma hat sich der Baubeginn verzögert. Nun soll im Juli 2023 die neue Halle mit den Maßen 50 mal 15 Meter in Betrieb gehen, sodass Bahnreisende dann nicht mehr im Regen stehen müssen. Die Lage im Fuhrpark der neg hat sich in den letzten Monaten entspannt und es stehen wieder alle drei Triebwagen für den Einsatz zur Verfügung.

MWE

FLIXTRAIN

Niederlande-Verkehr geplant

Flixtain hat in den Niederlanden einen Antrag für Trassen für zwei Zugpaare auf der Relation Rotterdam – Den Haag – Amsterdam – Zvenaar gestellt. Die Züge sollen über den Grenzübergang Emmerich weiter nach Deutschland fahren. Der Verkehr soll im Dezember 2024 aufgenommen werden. Wenn es dazu kommt, würde Flixtain sein Netz in die Niederlande ausdehnen.

RM

DEUTSCHLAND | NEWS

Eifelstrecke: Verzögerung bei Inbetriebnahme

Die Wiederinbetriebnahme der durch die Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 schwer beschädigten Eifelstrecke verzögert sich. Das letzte, rund zehn Kilometer lange Teilstück Kall – Nettersheim sollte eigentlich im Dezember 2023 wieder befahrbar sein. Am 9. Mai 2023 verkündete DB Netz, dass nicht mit einer Wiederinbetriebnahme vor dem zweiten Quartal 2024 zu rechnen ist.

AWA

Reaktivierung am Teck?

Auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie hat der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart (VRS) beschlossen, die angedachte Reaktivierung der Voralbbahn Göppingen – Bad Boll mit einer Neubaustrecke weiter nach Weilheim und der Teckbahn Kirchheim – Weilheim (Teck) mit Nachdruck weiter zu verfolgen. Die Reaktivierung der Strecke Göppingen – Schwäbisch Gmünd wurde durch die Machbarkeitsstudie hingegen nicht empfohlen.

FFÖ

Kleine Fahrzeugparade

Die Logistikbranche traf sich im Mai 2023 in München zur Messe transport logistic. Im Außengelände gab es auch eine Fahrzeugausstellung, die aktuelle Entwicklungen illustrierte



Blickfang in der Ausstellung des Waggonvermieters VTG ist die Eurodual 2159 222 des Tochterunternehmens Retrack

Vom 9. bis 12. Mai 2023 fand auf dem Messegelände in München-Riem wieder die transport logistic statt. Das ist eine Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management. Vier Jahre waren seit der letzten Auflage im Jahr 2019 vergangen, Covid 19 machte dem für 2021 anberaumten Termin einen Strich durch die Rechnung. Neben Spediteuren und Unternehmen aus dem Luftfahrt- und Schifffahrtsbereich war auch die Bahnbranche vor Ort. Besondere Aufmerksamkeit erfährt stets die Eisenbahnfahrzeug-Ausstellung im Freigelände, bei der 2023 insgesamt 21 Aussteller moderne Güterwagenkonzepte und neue Entwick-

Moderne Traktionsmittel und neueste Entwicklungen der Güterwagen sind bei der Messe transport logistic vom 9. bis 12. Mai 2023 in München ausgestellt. Mit dabei auch die DB Cargo-Lok 193 560

Florian Dürr (4)



Immer mehr Güterwageneinsteller und -vermieter setzen auf auswechselbare Ladeeinheiten: Im Bild ein Wagen von Wascosa

Bei konventionellen Güterwagen wie diesem Chemet-Kesselwagen rücken Telematik-Zurüstungen zunehmend in den Fokus



lungen im Lokomotivbereich präsentierten.

Gleich drei Siemens-Lokomotiven waren dort zu besichtigen. Neben der grünen DB Cargo-Lok 193 560 präsentierte der Hersteller selbst den Vectron 193 968 im weißen Auslieferungsdesign.

Dauerbrenner Dualloks

Dritter im Bunde war der Vectron Dual Mode 248 019, der sowohl mit elektrischem Antrieb als auch mit Dieselmotor unterwegs ist. Er ist auch die erste Lok dieser Baureihe mit Funkfernsteuerung. Überhaupt sind Dual-Mode-Lokomotiven der Trend der Stunde im Güterverkehr. Das bewies auch das Interesse an der ausgestellten Stadler-Eurodual

2159 222 des VTG-Eisenbahnverkehrsunternehmens Retrack. Auch diese leistungsfähige Streckenlok vereint Diesel- und E-Aggregate in ihrem Lokkasten.

Modulare Güterwagen

Was bei den Loks der Hybrid-Antrieb, ist die Modularität bei den Güterwagen. Immer mehr Hersteller, Einsteller und Waggonvermieter setzen auf standardisierte, aber dennoch variable Systeme. Nach einem Baukastenprinzip lassen sich die Aufbauten auf dem genormten Rahmen beliebig ändern – je nach Ladegut. DB Cargo nennt sein System m2, was „multifunktional und modular“ bedeutet. Auch VTG und Wascosa präsentierten Wagen mit

Wechslaufsätze. Und natürlich gibt es auch noch die klassischen Güterwagen: Tankkesselwagen, offene G-Wagen oder Getreidesilowagen waren ebenfalls in München zu besichtigen wie ein bemerkenswerter 41 Meter langer Transportwagen von Tatravagonka, der mit Lkw-Zugmaschinen beladen werden kann. Auch bei den konventionellen Gattungen legt die Entwicklung keinen Halt ein. Immer mehr Bedeutung bekommt indessen die Digitalisierung; Sensoren nehmen Informationen über Ort, Zustand des Ladegutes und des Wagens selbst auf. Das bietet Kunden mehr Transparenz und kann Wartungszyklen und damit auch Kosten verringern. FD



Im klassischen blauen Schnellbahndesign hält 4020.279 am 4. Mai 2023 als Ersatz für einen ausgefallenen 4024 auf der Vorortelinie S45 (Wien Handelskai – Wien Hütteldorf) in der Station Hernals

Manuel Leitner

REIHE 4020

Letzte Schnellbahnklassiker

Wenngleich das eckige Design der in elegantem Blau und Weiß lackierten Reihe 4020 bis heute polarisiert, war sie rund 40 Jahre lang doch das vertraute Gesicht des Schnellbahnverkehrs in der österreichischen Bundeshauptstadt. Kurz vor ihrem Einsatzende dienen sie meist nur als Reserve

Von 1978 bis 1987 beschafften die ÖBB von Simmering-Graz-Pauker (SGP) in Graz insgesamt 120 Elektrotriebwagengarnituren (Bo'Bo'+2'2'+2'2'), die als Reihe 4020 (Triebwagen), 6020 (Steuernwagen) und 7020 (Zwischenwagen) bezeichnet wurden (bis 1985: 4020.201 ff). Mittelfristig ersetzen die neuen 69.400 Millimeter langen dreiteiligen Garnituren die Reihe 4030 (Baujahre 1956 bis 1975). Von dieser übernahmen die ÖBB das Grundkonzept für die neue Reihe 4020, statteten diese aber technisch dem Stand der 1970er-Jahre entsprechend aus: So erhielten die Triebwagen Thyristorsteuerung, Mischstrommotoren, eine leistungsfähige elektrische Widerstandsbremse sowie wiegenlose Drehgestelle mit Luftfederung. Für das bis heute umstrittene sehr funktional klare Erscheinungsbild der 4020 – abschätzig auch „Fernseher“ genannt – zeichnete der Designer Johann Benda verantwortlich.

Außer im Raum Wien kamen die 4020 anfangs auch in Oberösterreich (unter anderem auf der Westbahn und zwischen Linz und Summerau), der Steiermark (Semmering, Rudolfsbahn), Vorarlberg und Tirol zum Einsatz; von Innsbruck aus fuhren sie zum Brenner sowie nach Kufstein und kamen über die Mittenwaldbahn auf Bundesbahn-Gleisen auch bis Garmisch-Partenkirchen.

Prägend für 40 Jahre

Im Laufe der Jahre zogen die ÖBB die gesamte Flotte in der Zugförderung Wien Floridsdorf zusammen, sodass die Triebwagen rund 40 Jahre zum gewohnten Bild auf den Wiener Schnellbahnlinien wurden. Die ursprüngliche Farbgebung kennzeichnete besonders den Verwendungszweck als Schnellbahnzüge. Seit 2004 wurden einige Triebwagen in das damalige aktuelle rot-graue Schrägdesign umlackiert, was man nach weni-

gen Jahren aber wieder stoppte. Fortan trugen die 4020er wieder die blaue Schnellbahnlackierung.

Mittlerweile sind nur noch knapp über 30 Triebwagen im Einsatz. Erst am 12. April 2023 wurden 4020 207, 228, 248, 250, 264 und 295 von der TS Jedlersdorf zum Verschrotten nach Ungarn abgefahren. Trotz der laufenden Auslieferung von Desiro ML-Garnituren und einiger Umstationierungen von 4024-Triebwagen aus Vorarlberg nach Wien sind die betagten 4020er aber noch immer nicht ganz verzichtbar. Neben nur noch wenigen planmäßigen Einsätzen in und rund um Wien dienen die meisten Triebwagen nun als Reservegarnituren falls der modernere Fuhrpark einmal nicht verfügbar ist. Der akute Fahrzeugmangel bei den ÖBB intensiviert die Einsätze der dreiteiligen Altbaubetriebswagen oftmals auch. Nach derzeitigem Stand sollen die 4020er noch bis etwa 2026/27 eingesetzt werden. MLE/LM

ÖBB-STRECKENNETZ

Lange Streckensperrungen im Sommer

Zahlreiche Bauarbeiten führen im Sommer 2023 zu vielen länger dauernden Streckensperrungen und -unterbrechungen und damit zu Schienenersatzverkehren im ÖBB-Netz. Das betrifft auch Strecken, die für den touristischen Verkehr bedeutsam sind. An erster Stelle ist hier die Strecke Attnang – Stainach-Irdning zu nennen, die insgesamt sieben Wochen unterbrochen ist: Vom 11. bis zum 31. August ist die Teilstrecke zwischen Attnang und Ebensee gesperrt, der Abschnitt Ebensee – Bad Ischl sogar vom 24. Juli bis 11. September. Im benachbarten Almtal muss der Verkehr auf der Strecke Wels – Grünau vom 8. Juli bis zum 28. August ruhen. Im Inn- und Mühlviertel sowie entlang der Donau wird ebenfalls gebaut. Dort sind die Strecken Ried im Innkreis – Schärding (8. – 30. Juli) sowie Linz Urfahr – Aigen-Schlögl (10. – 30. Juli) und St. Valentin – St. Nikola-Struden (10. Juli – 20. August) betroffen. Teils mehr als sechzig tägige Sperrungen müssen die Bahnreisenden in Niederösterreich auf den Strecken Amstetten – Waidhofen an der Ybbs, Stockerau – Staatsgrenze nächst Retz (– Znojmo/Znaim) (30. Juni – 4. September), Wilhelmsburg an der Traisen – Hainfeld (3. Juli – 3. September) und zwischen Bad Erlach und Aspang (1. Juli – 4. September) – einer Teilstrecke der Aspangbahn – hinnehmen. Dagegen nimmt sich die Unterbrechung zwischen Tulln Bf und Tulln Stadt vom 31. Juli bis 18. August kurz aus. Auf der Vorortelinie findet zwischen Wien Hernals und Heiligenstadt vom 1. Juli bis 4. September kein Verkehr statt. LM

WESTBAHN-AUSBAU

Eingehaust durch Leonding

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, das Land Oberösterreich und die Stadt Leonding einigten sich, die künftige viergleisig ausgebaute Westbahn zwischen Linz und Wels im Stadtgebiet von Leonding auf einer Länge von 360 bis 300 Metern einzuhausen. Die tatsächliche Länge hängt von der aktuellen Preisentwicklung ab. Die ersten 250 Meter davon sollen aufgeschüttet bzw. begrünt werden. MI

1142 632 und 684 passieren am 5. Mai 2023 den Westbahn-Abschnitt bei Leonding, der beim viergleisigen Ausbau eingehaust wird M. Inderst



ÖSTERREICH | NEWS

ÖBB erhöht Preise

Die ÖBB haben aufgrund der hohen Energiepreise zum 11. Juni 2023 die Fahrpreise angehoben. Die Standardtickets der 1. und 2. Klasse kosten durchschnittlich 5,8 Prozent mehr. Die Preisanpassung bleibt damit unter der Inflationsrate von aktuell 9,2 Prozent. Schon im Jahr 2022 lagen die Kosten für das Bahnfahren unter der allgemeinen Preissteigerungsrate, während die Kosten des Autofahrens um 17,2 und die des Fliegens sogar um 28,3 Prozent gestiegen sind. Die Preise sollen mindestens bis Sommer 2024 stabil bleiben. PM/LM

Heftiger Streit im Zillertal

Der heftige Streit um die zukünftige Antriebsform der Zillertalbahnen-Züge dauert an (siehe *Lok Magazin* 06/2023). Die wirtschaftlich erfolgreiche Zillertaler Verkehrsbetriebe AG will auf ihrer 31,7 Kilometer langen Strecke von Jenbach nach Mayrhofen einen Wasserstoffbetrieb durchsetzen, dagegen neigen das Land Tirol und die Bundesregierung vor allem aus Kostengründen zu Batteriezügen oder einem Oberleitungsbetrieb. Auch bei der Krisensitzung am 10. Mai 2023 konnte keine Entscheidung getroffen werden. Stattdessen wurde eine erneute Plausibilitätsprüfung angefordert. Auf 30 Jahre gerechnet soll der Wasserstoffbetrieb 1,02 Milliarden Euro kosten, die Elektrovariante nur 870 Millionen. Folgt man einem 2022 vorgelegten Gutachten der Frauenhofer Gesellschaft, dürfen batterieelektrische Triebzüge (Energieeffizienz 77 Prozent) für die Zillertalbahnen die günstigste Lösung darstellen. Die Energieeffizienz von Wasserstoffzügen beträgt nur 46 Prozent. PM/LM

Mehr Züge auf der GKB

Die Graz-Köflacher Bahn hat ab 17. April das Fahrplanangebot erneut ausgeweitet. Auf den S-Bahn-Linien S7 von Graz nach Köflach und S61 von Graz nach Wies-Eibiswald wird am Abend und an Sonn- bzw. Feiertagen täglich je eine zusätzliche Zugverbindung in jeder Richtung verkehren. Außerdem kommt es an Wochenenden auf den Linien S7 und S61 zu einer Fahrplanverdichtung, wodurch die Züge am Nachmittag im Stundentakt fahren. Diese Verbesserungen im Mobilitätsangebot sind aufgrund einer Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen durch die Gebietskörperschaften möglich. PM/LM

ÖSTERREICH | TICKER

Streikabsage beeinträchtigte ÖBB

Der für den 14. bis 16. Mai angekündigte Warnstreik bei der Deutschen Bahn wirkte sich trotz seiner Absage auf die ÖBB aus. Der Nachtreiseverkehr mit Deutschland wurde wegen fehlender Personalressourcen bei der DB AG erst am 15. Mai abends wieder aufgenommen. Alle Railjets zwischen Wien und Westösterreich, die über das Deutsche Eck fahren, endeten und begannen am 15. und 16. Mai in Salzburg bzw. Kufstein. Dort mussten die Reisenden in einen stündlich verkehrenden Pendelzug zwischen beiden Grenzstationen umsteigen. Die ECE-Züge Zürich – München fielen zwischen St. Margrethen und München aus. PM

Flankenfahrt in Kittsee

Am 30. April 2023 ereignete sich im Grenzbahnhof Kittsee eine Flankenfahrt. RCA-Zug 44610 sollte den auf Gleis 2 stehenden Güterzug 40592 des EVU RPA auf Gleis 4 überholen. Dessen Lokführer nahm versehentlich an, dass das für Zug 44610 gestellte Ausfahrtsignal für ihn gelte, und setzte seinen Zug in Bewegung. Auf der anschließenden Weiche bei der Autobahnbrücke kollidierte er mit Zug 44610. Die ÖBB-1116 111 und Metrans-386 017 gruben sich in das Schotterbett, etliche Güterwagen entgleisten. Dabei traten geringe Mengen an Gefahrgut aus, einen Brand löschte die örtliche Feuerwehr rasch. Für Aufräumarbeiten war die Strecke bis zum 9. Mai 2023 komplett gesperrt. Den Nahverkehr zwischen Parnsdorf und Bratislava besorgte ein SEV. Die in Bratislava eingeschlossene RJ-Garnitur überführte eine Diesellok am 1. Mai nach Marchegg. Den Zügeverkehr leitete man über Marchegg bzw. Ungarn um. Unfallkausal ist auch, dass im Ausfahrbereich kein 500-Hz-Magnet bzw. keine Signalnachahmer mit PZB-Beeinflussung vorhanden sind, die die Kollision hätten verhindern können. Die dort schon verlegten ETCS-Balisen gehen erst nächstes Jahr in Betrieb. MI

„Murradler“ gestartet

Der Fahrradzug „Murradler“ ist am 1. Mai in die Sommersaison gestartet. Er verkehrt bis 31. Oktober 2023 an Sams-, Sonn- und Feiertagen auf der Strecke von Unzmarkt nach Tamsweg (an 10:12 Uhr). Je nach Wetterlage führt er bis zu zwei spezielle Radwaggons mit. Der Zug hält an weniger Haltestellen, wo freilich längere Aufenthalte zum Ein- und Ausladen der Räder vorgesehen. Die Rückfahrt ab Tamsweg erfolgt um 10:20 Uhr und endet bereits in Murau um 11:34 Uhr. PM/LM



Die Triebwagenschlange aus 5047 091, 034, 032 und 035 verlässt am 4. Mai als R93 7148 den ungarischen Bahnknoten Sopron und fährt über die Mattersburger Bahn nach Wiener Neustadt Markus Inderst

REIHE 5047

Fünffachtraktion im Grenzverkehr

Die begrenzte Sitzplatzkapazität in den Solotriebwagen macht bei frequenzstarken Verbindungen Doppel- oder Mehrfachführungen der Triebwagenreihe 5047 notwendig. Der Einsatz von vier 5047 ist bei bestimmten Zügen auf der Strecke Krems an der Donau – St. Pölten (KBS 820) sowie im Frühverkehr auch im Traisental (KBS 113 St. Pölten Hbf – Traisen – Hainfeld bzw. Traisen – Schrambach) keine Seltenheit. Dass aber gleich fünf 5047 zum Einsatz kommen wie derzeit auf der Mattersburger Bahn (KBS 524 / R93, Wiener Neustadt – Sopron), stellt einen neuen Rekord dar. Diese Besonderheit ergibt sich infolge der Umlaufplanung, denn es werden drei Zuggarnituren, die von Wiener Neustadt aus nach Sopron fahren, in dem westungarischen Knotenbahnhof zusammengeschlossen und kehren als Zug 7148 gemeinsam nach Wiener Neustadt zurück. MI

WIENER NEUSTADT – GUTENSTEIN

Güterzüge in den Wiener Alpen

Auf der Piestingtal Bahn genannten KBS 521 Wiener Neustadt – Gutenstein, wurde die Bedienung der Bahnhöfe in Pernitz und Gutenstein, an denen Holz verladen wird, auf Montag, Mittwoch und Freitag reduziert. Wochentags verkehren auf dieser Strecke außerdem zweimal täglich Nahgüterzüge zur Fabrik Essity Hygienepapier-Ortmann am Haltepunkt Ortmann. Diese Firma, einst auch bekannt als SCA Hygienepapier, wird am Vormittag und frühen Nachmittag von Wiener Neustadt aus mit Nahgüterzügen bedient, die ausschließlich aus Schiebewandwagen bestehen. Die Züge nach Ortmann und Gutenstein passieren zwischen Waldegg-Dürnbach und Ortmann das eng eingeschnittene Piestingtal in den Wiener Alpen. Zwischen Waldegg und Oed säumen zudem hoch aufragende Felsen die Strecke. Im engen Tal müssen sich Fluss, Bahn und Straße den engen Raum teilen. Im Personenverkehr besteht ein Studentakt mit Regionalzügen, dazu kommen montags bis freitags acht REX sowie an Wochenenden der direkte Zug „Schneebergland“ aus Wien Hbf. JMÜ/MMÜ

Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

Entdecken Sie die besten Geschichten und Bilder
von der Reichsbahn bis zum top-aktuellen Geschehen.



**2 Ausgaben
BahnExtra plus
Sonderheft Berlin**

**3 gute Gründe,
BahnExtra zu testen:**

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie *Bahn Extra* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,60* (statt € 12,90) alle 2 Monate frei Haus.

Die letzten Kriegstage, die Nachkriegszeit, die Aufteilung der Stadt samt Blockade 1948/49 und der Aufstand vom 17. Juni 1953: Die Jahre von 1945 bis 1955 rückten Berlin noch mehr als bisher ins Rampenlicht des Weltgeschehens, machten es zu einem Brennpunkt des Kalten Kriegs. Die Eisenbahn der Spreemetropole war von dieser Entwicklung unmittelbar betroffen. Dieses Sonderheft dokumentiert den vielseitigen, nicht selten dramatischen Werdegang des Berliner Eisenbahnwesens in den ersten Nachkriegsjahren mit vielen Daten, Fakten, Hintergrundinformationen und Originalquellen. Über den »Schauplatz des Geschehens« informiert auch die Poster-Beilage mit Original-Streckenplänen der Reichsbahndirektion Berlin von 1945 und 1955; zwei detailreiche Raritäten mit enormer Aussagekraft.

SCHWEIZ | TICKER

Weissensteintunnel wird saniert

Der jahrelange Rechtsstreit über die Modernisierung des 3,7 Kilometer langen Weissensteintunnels zwischen Solothurn und Moutier ist beendet. Die BLS wollte 2021 mit den Bauarbeiten beginnen. Der Start verzögerte sich, weil sich Bauunternehmen vor Gericht gestritten hatten, ob die Vergabe korrekt verlaufen sei. Das Bundesverwaltungsgericht ist nun auf die Beschwerden nicht eingetreten. Die BLS möchte nun die Arbeiten bis Ende 2025 durchführen. AWA

Halbstudentakt im Gotthard

Die SBB führen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 den Halbstudentakt durch den Gotthard-Basistunnel ein. Dieser wird täglich von 6 bis 20 Uhr in Richtung Süden und von 7 bis 22 Uhr in Richtung Norden gelten. AWA

Entflechtung Gümligen Süd geplant

Auf der Strecke Bern – Thun soll südlich von Muri das neue Entflechtungsbauwerk „Gümligen Süd“ entstehen. Es ermöglicht den Zügen der Relation Bern – Worb – Langnau durch einen neuen 450 Meter langen Tunnel ein niveaufreies Ein- und Ausfädeln aus der Linie Bern – Thun. Aktuell läuft für das Projekt die Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Baubeginn ist für Mai 2024 geplant, die Inbetriebnahme für Ende 2029. FFÖ

Ausbauprojekte im Tessin

In den kommenden Jahren setzen die SBB mehrere Ausbauprojekte auf der Tessiner Nord-Süd-Achse zwischen Castione-Arbedo und Contone um. Bereits im März 2023 wurde mit dem Bau von Gleisanlagen für das neue Industrieareal in Castione begonnen. Anfang 2024 starten die Arbeiten am zweiten Gleis zwischen Contone und Ponte Ticino, welches Ende 2025 in Betrieb genommen wird. Dies war ursprünglich früher geplant, weshalb sich der Baubeginn für das dritte Gleis Bellinzona – Giubiasco inklusive der neuen Haltestelle Piazza Indipendenza auf 2026 verschiebt (Abschluss voraussichtlich 2031). Mittelfristiges Ziel der beiden Maßnahmen ist ein 15-Minuten-Takt im Personenverkehr zwischen Bellinzona und Locarno. FFÖ

Neue Haltestelle in Basel

Bis 2030 wollen die beiden Basler Kantone eine neue innerstädtische Haltestelle Basel Morgartenring zwischen Basel SBB und Basel St. Johann errichten. Beide Kantone haben jüngst die Finanzierung der Planungen gesichert. FFÖ



Ein Eurocity-Wagen der SBB steht am 26. April 2023 in der Halle der Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS) in Halberstadt. Dort werden nun 212 solcher Wagen restauriert

Peter Gercke

SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN

EC-Wagen werden saniert

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB haben einen Auftrag über die Sanierung von 212 Eurocity-Waggons an Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS) in Halberstadt vergeben. Die ersten Wagen befinden sich bereits im Harz. Sie werden äußerlich und im Innenraum von Grund auf saniert, um weitere 24 Jahre eingesetzt werden zu können. Laut VIS handelt es sich um den zweitgrößten Auftrag in der Firmengeschichte. Dieser sichere dem Unternehmen bis 2029 eine Grundaustattung. RM

ALPTRANSIT GOTTHARD AG

Unternehmen aufgelöst

Mission erfüllt: Die AlpTransit Gotthard AG (ATG) wurde Ende April 2023 durch Fusion mit den Schweizerischen Bundesbahnen SBB aufgelöst. Die ATG war am 12. Mai 1998 als eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der SBB gegründet worden. Im Auftrag des Bundes baute sie die NEAT-Gotthard-Achse mit den Tunnelneubauten am Gotthard und Ceneri. Dabei erreichte sie ihre Ziele: Die Basistunnel wurden termingerecht in Betrieb genommen und die Endkosten der NEAT liegen mehr als eine Milliarde unter der von den Eidgenössischen Räten im Jahr 2008 bewilligten Finanzierung. Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme der Basistunnel widmete sich die AlpTransit Gotthard AG (ATG) den Abschlussarbeiten, wozu beispielsweise auch die Rückbau- und Rekultivierungsarbeiten außerhalb der Tunnel gezählt werden können. Die SBB übernehmen von der ATG nun 1.800 Laufmeter Akten. Für diese Akten gilt die gesetzliche Aufbewahrungsfrist von 20 Jahren. Unterlagen, welche für die langfristige Geschichtsschreibung aufbewahrt werden, sind von der ATG bereits an die Stiftung Historisches Erbe der SBB (SBB Historic) geliefert worden. Dazu gehören Bauwerksakten, die Anlagendokumentation der ATG-Vorphasen sowie eine umfangreiche Multimediassammlung mit Bildern, Filmmaterial und Publikationen. LM/PM

DIE ERSTE BLÜTE DER VERDIESELUNG

Vorbestellen

Ab 1932 beschaffte die Deutsche Reichsbahn in großer Zahl vierachsige Verbrennungstriebwagen für den Einsatz auf Haupt- und Nebenstrecken sowie zweiachsige Fahrzeuge für den Nebenbahndienst. Alle Typen werden in Wort und Bild vorgestellt, Fahrzeugskizzen verdeutlichen die Bauartunterschiede. Ein ausgesprochen spannendes Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte.

192 Seiten · ca. 270 Abb.
Best.-Nr. 53641
€ (D) 59,99



Best.-Nr. 53302



Best.-Nr. 53288



Best.-Nr. 68119



Best.-Nr. 68108



Best.-Nr. 68109



Best.-Nr. 68054



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Der Nightjet EN 233 aus München und Wien durchfährt am 19. März 2023 auf seinem Weg von Genua nach La Spezia Centrale die Station Genova Quinto al Mare im gleichnamigen Vorort der italienischen Hafen-

ITALIEN

Mehr Fernzüge an die Riviera

Die Riviera mausert sich zunehmend wieder zum Ziel von Fernzügen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Neben einem SBB-EC steuert ein Nightjet-Zugpaar seit einiger Zeit die beliebte italienische Küste an



EC 326 nach Zürich am 18. März 2023 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Genova Piazza Principe

Stefan Wittich (2)

Nach längerer Zeit gibt es jetzt wieder eine umsteigefreie Verbindung aus der Schweiz an die Riviera di Levante in Ligurien. Seit 1. April wird an Samstagen und Sonntagen der Laufweg des Eurocity-Zugpaars EC 326/327 zwischen Zürich und Genua bis Sestri Levante verlängert. Zum Einsatz kommen auf dieser Verbindung Triebzüge der Baureihe RABe 503 („Giruno“) der SBB.

Die Wendezeit im Bahnhof Genova Piazza Principe (an 15.52 Uhr/ab 18.09 Uhr) reicht aus, um problemlos die Hin- und Rückfahrt ins 46 Kilometer entfernte Sestri Levante (an 16.45 Uhr/ab 17.15 Uhr) zu bewältigen. Auf dem Weg dorthin ist das Ein- und Aussteigen nur in Santa Margherita Ligure-Portofino möglich. Dies ist insofern ungewöhnlich, weil die sehr viel größeren Städte Rapallo und Chiavari, die Trenitalia mit mehreren Fernzügen bedient, ohne Halt durchfahren werden.

Nightjet nach La Spezia seit Dezember '22

Auch die ÖBB haben die Riviera di Levante vor kurzem als neues Ziel entdeckt. Zum zurückliegenden Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wurde der ÖBB-Nightjet zwischen München/Wien und Mailand über Genua nach La Spezia verlängert. Der Zug, der in Italien als EN 233/235 im Kursbuch steht, hält in Rapallo und Levanto.

Dank der „Giruno“-Triebzüge konnten die SBB den Italienverkehr in Kooperation mit Trenitalia erheblich ausweiten. Neben Genua wird seit 2022 auch Bologna täglich angefahren. Bis dahin kamen die Pendolino-Züge der SBB über Mailand hinaus nur nach Venedig. Die von Stadler Rail gebauten RABe 503 sollen in absehbarer Zeit auch auf Strecken nach Deutschland eingesetzt werden. SWI



Neue türkische Schnellfahrstrecke: Eröffnungszug Ankara – Sivas am 26. April 2023 in Kirikkale
picture alliance/AA/Dogukan Keskinlik

TÜRKEI

Neue Schnellfahrstrecke eröffnet

Am 26. April 2023 wurde in der Türkei die Schnellfahrstrecke Ankara – Sivas eingeweiht. Die 405 Kilometer lange Strecke, die Teil des Ost-West-Korridors Kars – Edirne ist, verfügt über jeweils 49 Tunnel und Viadukte. Mit ihr verkürzt sich die Entfernung zwischen Ankara und Sivas von 603 auf 405 Kilometer. AWA

SKANDINAVIEN

Vectron erhält Korridor-Zulassung

Siemens hat für seine Ellok vom Typ Vectron die Zulassung für das Einsatzgebiet des Skandinavien-Korridors Österreich – Deutschland – Dänemark – Schweden – Norwegen erhalten. Dies ermöglicht den Betrieb ohne Lokwechsel sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr auf dem kompletten Korridor. Erstanwender ist Snälltåget aus Schweden, der für den grenzüberschreitenden Personenverkehr in Schweden, Dänemark, Deutschland und Österreich drei Vectron von European Locomotive Leasing (ELL) angemietet hat. AWA

SPANIEN

EURO6000 für Schienenautobahn

Der zukünftige Betreiber der Schienenautobahn Algeciras – Zaragoza, Rail & Truck Strait Union (RTSU), hat einen langfristigen Vertrag mit Alpha Trains über sieben Stadler EURO6000-Lokomotiven unterzeichnet. Die Auslieferung ist zwischen 2024 und 2025 geplant. Die Schienenautobahn soll nachhaltige Transporte aus Südspanien zu den Häfen am Mittelmeer oder weiter nach Europa ermöglichen. LM

Rail & Truck Strait Union erhält sieben EURO6000-Loks

Grafik: Stadler



WELTWEIT | NEWS

London plant neue Tangentialstrecke

Die Stadt London verfolgt Pläne für eine neue Tangentialstrecke im Westen der Stadt. Bereits Anfang der 2030er-Jahre könnte die sogenannte West London Orbital Service (WLO), betrieben durch das S-Bahn-artige System London Overground, eröffnet werden. Die Linie beginnt in West Hampstead und Hendon im Norden Londons und führt über Old Oak Common (Umstiegsplatz zur Hochgeschwindigkeitsstrecke HS2 in den Norden Englands) in den Südwesten der Stadt nach Hounslow. Die Strecke misst 18 Kilometer und würde die Güterzugstrecke „Dudding Hill Line“ nutzen, die seit 1902 nicht mehr von Personenzügen befahren wird. Finanzierungsstudien sind bereits erfolgreich abgeschlossen. Im Laufe des Jahres 2023 sollen auch erste Machbarkeitsstudien und Fahrplanentwürfe fertig werden. Es wird mit einer Bauzeit von zehn Jahren gerechnet. FFÖ

Dänemark: Acht weitere Talgo-Einheiten bestellt

Im Februar 2020 bestellte die dänische DSB acht Zuggarnituren für den Verkehr zwischen Kopenhagen/Aarhus und Hamburg beim spanischen Hersteller Talgo. Im April 2023 verdoppelten die DSB den Auftrag auf insgesamt nun 16 Zuggarnituren, um weitere Angebotsausbauten zu ermöglichen. Die ersten Talgo-Züge gehen voraussichtlich im Sommer 2024 in Betrieb, vorerst mit zwei Loks in Sandwich-Traktion. Ab 2028 wird nur noch eine Lok je Garnitur benötigt, da dann Steuerwagen zum Einsatz kommen, die ebenfalls im April nachbestellt wurden. FFÖ

DB-Wagen in die Slowakei

Insgesamt 39 ex-CNLF-Schlafwagen der Bauarten WLAbm 171 und WLbM 172 haben einen neuen Besitzer gefunden. Am 20. April 2022 holte 183 500 (RailAdventure) die ersten 18 Wagen aus dem Stillstandsmanagement Mukran ab. Neuer Eigentümer ist das slowakische Unternehmen Yosaria Trains aus der Slowakei, das die Wagen aufarbeiten und ab voraussichtlich Dezember 2023 für den geplanten Nachtzugverkehr Bratislava – Košice – Humenné nutzen möchte. Die ÖBB entschieden sich einst gegen die Übernahme der Wagen, da sie technisch anfällig sind. AWA



In bestem Zustand und bei strahlendem Sonnenschein präsentiert sich die frisch untersuchte 52 8079 am 13. Mai 2023 mit ihrem Zug von Luckau nach Lübben bei Duben

Frank Heilmann (2)

52 8079 UND V 100 003

Nach HU wieder im Einsatz

Mit großem persönlichen Engagement setzen sich trotz finanziell schwierigerer Bedingungen nach wie vor Vereine und andere Organisationen für den Erhalt historischer Schienenfahrzeuge ein. So gelingt es, ein annähernd authentisches Bild früherer Eisenbahn-Kultur zu vermitteln

Nach einer erfolgreichen Hauptuntersuchung durch das Unternehmen Leipziger Dampf Kult-Tour (LDK) per 4. Mai 2023 ist Lok 52 8079 (ex 52 5659) wieder

betriebsfähig und absolvierte anlässlich der Kultur Dampf-Veranstaltung des DBV-Fördervereins Niederlausitzer Eisenbahn e. V. vom 12. bis 14. Mai ihren ersten

größeren Einsatz. Zum Einsatz kam die Lok vor mehreren Pendelzügen zwischen Luckau und Lübben mit den Salonwagen 75 80 59-40 001-3 D-WFL und 75 80 59-40 002-1 D-WFL. Die Pendelzüge waren als Sandwich-Züge mit der Lok V 100 003 im Einsatz, da am Haltepunkt in Lübben keine Umsetzungsmöglichkeit für die Pendelzüge bestand. Auch die Lok V 100 003 hat erst am 29. März 2023 eine Hauptuntersuchung erhalten, und zwar durch MaLoWa in Benndorf und die Ostwerkstadt in Leipzig. Damit gehört diese 1965 unter der Fabriknummer 9891 bei LEW Hans Beimler Hennigsdorf gebaute heutige DB-Museumslok wieder zum betriebsfähigen Fuhrpark in Deutschland. Eingestellt ist die Diesellok bei der Leipziger Dampf KultTour (LDK).

HEI



V 100 003 kam nach ihrer Hauptuntersuchung am 13. Mai 2023 vor dem Pendelzug zwischen Lübben und Luckau zum Einsatz



„Taigatrommel“ 120 274 des DB Museums Nürnberg verlässt am 21. April 2023 anlässlich eines dreitägigen Aufenthalts auf den Strecken rund um Gera den Zeitz Gbf mit seinen Formsignalen Frank Möckel

V 200 DER DEUTSCHEN REICHSBAHN

„Taigatrommel“ Classic

Vom 21. bis 23. April 2023 kehrte die 120 274, 1969 gebaut von der Lokomotivfabrik Oktoberrevolution Woroschilowgrad, heute Lühansk, wieder auf ihre alten Einsatzstrecken rund um Gera zurück. Befahren wurden die Strecken Gera – Leipzig, Gera – Saalfeld und Gera – Adorf. Da am 21. April die EVG streikte, konnte nur der halbe Tag genutzt werden. Dabei fuhr die „Taigatrommel“ auch zweimal durch den Zeitzer Güterbahnhof, wo sich bei der Ausfahrt Richtung Zeitz Pbf beziehungsweise Gera schöne Fotomotive boten. An der Strecke Gera – Leipzig befinden sich auch noch besetzte Stellwerke und alte Signaltechnik und WSSB-Bahnübergänge. Aufgrund der gekürzten Fahrzeiten waren dort keine Fotohalte möglich.

Der Samstag stand ganz im Zeichen der Strecke von Gera nach Saalfeld. Auch hier befinden sich noch alte besetzte Stellwerke, Formsignale beziehungsweise H1-Signale sowie WSSB-Bahnübergänge. Was die Strecke außerdem noch besonders reizvoll macht, ist die teilweise noch vorhandene Freileitung, so auf einzelnen Abschnitten bei Niederpöllnitz, Mittelpöllnitz, Dreitzsch bis Neustadt (Orla) und Ompurg. Da die Strecke unmittelbar vor der Modernisierung steht, hatte man nochmal Gelegenheit, klassische Eisenbahn auf den Chip zu bannen. Der Zug konnte bei Mittelpöllnitz und zweimal in Dreitzsch vor der Telegrafeneinleitung abgelichtet werden. Bei der Ausfahrt in Unterwellenborn Richtung Gera konnte der Zug am besetzten Stellwerk und mit den H1-Signalen festgehalten werden. Am Sonntag wurde dann das landschaftlich reizvolle Elstertal befahren. Bei wechselhaftem und teilweise sehr trübem Wetter waren Schönwetteraufnahmen leider eher dünn gesät. Neben dem Wagenpark von DB-Schenker kamen auch die zwei gedeckten Güterwagen der Gattung Gbs und Hbs der Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047 e. V. Glauchau zum Einsatz. MÖC

MUSEUM | NEWS

Mit 41018 zum Ammersee

Ein Höhepunkt der Sommersaison sind die Museumszüge der Ammersee Dampfbahn, die an fünf Sonntagen vom 16. Juli bis 13. August voraussichtlich mit der ölgefeuerten 41 018 zwischen dem Bahnpark Augsburg und Schondorf /Utting am Ammersee verkehrt. An den Bahnhöfen Egling, Wallshausen, Schondorf und Utting befinden sich noch Formsignale. LM

Dampfzug im Murtal

Von 4. Juli bis 24. September ist der Dampfzug mehrmals wöchentlich auf der schmalspurigen Murtalbahn unterwegs. Gefahren werden Züge Unzmarkt – Murau (an zwei Tagen), Murau – Stadl (an fünf Tagen) sowie Murau – Tamsweg (an 14 Tagen). PM

VT 08 „General“ überführt

Der US-Army-Triebwagen VT 08 801, auch „Der General“ genannt, der bei der DGEG am Lokschuppen in Neustadt-Böbig abgestellt war, ist am 26. April von der 211 der UEF nach Mannheim-Friedrichsfeld überstellt worden, wo das Fahrzeug nun im Anschluss Unterwerk bei der Historischen Eisenbahn Mannheim abgestellt ist. BE

MUSEUM | TICKER

Lokdenkmal 52 5679

Die Denkmallok 52 5679 am ehemaligen Bw des unteren Falkenberger Bahnhofs hat einen neuen Farbanstrich erhalten. Die von Schichau (Elbing) im Jahr 1943 unter der Fabriknummer 3957 gefertigte Lok, deren Endabnahmen am 3. November 1943 im RAW Königsberg (Pr) erfolgte, gehört heute dem DB-Museum Nürnberg und ist als Leihgabe an das Brandenburgische Eisenbahnmuseum Falkenberg (Elster) e. V. übergeben worden. Beheimatet war die Lok in den Bw Warschau, Falkenberg, Merseburg, Engelsdorf, Leipzig Hbf Süd, Leipzig Hbf West. Nach ihrer z-Stellung am 8. Dezember 1988 wurde sie am 1. Juni 1989 ausgemustert und am 13. September 1989 als Lokdenkmal in der Eisenbahnerstadt Falkenberg aufgestellt. HEI

Sofazügler fuhr mit 64 419

Der „Bubikopf“ 64 419 der Dampfbahn Kochertal, die heute beim EVU GfE Crailsheim eingestellt ist, spannte am 10. April die historische Garnitur aus Spantenwagen und einem Umbauwagen zwischen Nürtingen und Neuffen. Die Lok stammt aus der Region und wurde bei der Maschinenfabrik Esslingen im Jahr 1937 gebaut (Fabriknummer 4312) und am 5. Dezember 1974 im Bw Crailsheim von der Bundesbahn ausgemustert. Auf der Strecke Nürtingen – Neuffen verkehrt schon seit langer Zeit mehrmals jährlich ein Museumsdampfzug der GES Stuttgart (Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen). Früher zogen GES-eigenen Dampflok das sogenannte „Sofazügler“. Seit der Verein über keine betriebsfähige Maschine mehr verfügt, waren abwechselnd Dampf- oder V-Loks anderer Vereine im Einsatz, so dass aktuell nur noch selten ein Museumszug zwischen Nürtingen und Neuffen unterwegs ist. PG

Spenden für „D 8“ in Stainz

Der Verein Freunde der Stainzerbahn – sie zweigt in Preding-Wieselsdorf von der Graz-Köflacher Bahn ab – will seine Lok D 8 (ex Zillertalbahn) wieder betriebsfähig herrichten. Dazu müssen unter anderem alle zwölf Zylinderkopfdichtungen erneuert werden. Eine Fachfirma würde das in entgegenkommender Weise für 4.000 Euro ausführen, was aber die finanziellen Möglichkeiten des Vereins übersteigt. Deshalb bittet man um Spenden auf das Konto Verein der Freunde der Stainzerbahn, Raiffeisenbank Stainz, IBAN: AT85 3821 0000 0507 0479, Angabe „Lokomotive D 8“. MAC



Die 2067.100 des Vereins Neue Landesbahn befuhr am 30. April 2023 die Aspangbahn und präsentiert sich bei Tattendorf Markus Inderst

MISTELBACH – HOHENAU**2067.100 mustergültig restauriert**

Der Verein Neue Landesbahn mit dem Sitz in der ehemaligen Zugförderungsstelle Mistelbach benötigte für die Tourismuszüge im Zayatal Dieselfahrzeuge. Die Wahl fiel 2021 auf die ÖBB-Rangierdiesellok 2067.100. Der gute Allgemeinzustand der SGP-Diesellok machte eine rasche Wiederinbetriebnahme samt Neulackierung und Umgestaltung in den Ablieferungszustand möglich. Die Lok wurde bereits bei Heizhausfesten in Mistelbach präsentiert und war am 25. März 2023 beim Eröffnungszug der restaurierten Strecke Mistelbach LB – Bullendorf im Einsatz. Die Museumsverkehre finden während der Sommermonate statt, wobei der Verein im Vorfeld die Lokalbahnstrecke Mistelbach – Hohenau von den ÖBB übernommen hat. MI

„BERGKÖNIGIN“ 95 009**Matinée für eine 100-Jährige**

Die Eisenbahnfreunde Sonneberg e. V. feierten am 26. März den 100. Geburtstag der von ihnen betreuten 95 009. Am 26. März 1923 wurde die Lok in Dienst gestellt und war bis Januar 1981 im Einsatz, 1966 erfolgte der Umbau auf Ölfeuerung. Heute ist sie im Besitz der Eisenbahnbetriebsgesellschaft Press mit Sitz im erzgebirgischen Jöhstadt, steht aber seit 2018 als Leihgabe im Lokbahnhof Sonneberg. Zum Geburtstag luden die Vereine Eisenbahnfreunde Sonneberg e. V. und Lokbahnhof Sonneberg e. V. zur Matinée für eine 100-jährige ein. WOZ

Spektakulärer Himmel zum 100. Geburtstag: So feierten die Eisenbahnfreunde Sonneberg ihre Jubilarin „Bergkönigin“ 95 002 Roland Wozniak



Der Bahnpark Augsburg lädt im Juni zu einem „Krokodil-Treffen“, zu dem Gäste aus Kornwestheim und Lienz kommen Bahnpark Augsburg

BAHNPAK AUGSBURG

Großes „Krokodil-Treffen“

Eine besondere Attraktion im Programm des Bahn Parks Augsburg ist das große „Krokodil-Treffen“, das am 24. und 25. Juni 2023 stattfindet. Dazu finden sich große und kleine „Krokodil-Lokomotiven“ im Bahnpark zusammen. Unter anderem werden E 94 192 aus Nördlingen (Bayerisches Eisenbahnmuseum), E 94 279 aus Kornwestheim (IG E 94 279) und 1020.018 (ex E 94 001) aus Lienz in Osttirol (Verein der Eisenbahnfreunde in Lienz) erwartet. Ein historischer „Krokodil-Express“ unternimmt Rundfahrten zwischen Augsburg und München. Augsburg ist ein würdiger Ort für dieses Ereignis, denn das dortige Bahnbetriebswerk besaß in der ersten Hälfte der 1970er-Jahre den größten 194-Bestand der DB. PM

YBBSTALBAHN-BERGSTRECKE

Radweg statt Museumsbahn?

Die ÖGLB betreibt sehr mehr als 30 Jahren die schmalspurige Bergstrecke der früheren Ybbstalbahn von Waidhofen an der Ybbs nach Kienberg-Gaming im Abschnitt zwischen Kienberg-Gaming und Göstling an der Ybbs. Der Museumsbetrieb ist gut in die Region eingegliedert. Umso mehr verwundert es, dass Politiker jüngst äußerten, die Bahnstrecke zwischen Lunz am See und Gaming in einen Radweg umwandeln zu wollen. Die ÖGLB verweist hingegen darauf, dass die umliegenden Gemeinden und die Museumsbahn im gemeinsamen „Regionsprojekt Ybbstalbahn“ sich für den Erhalt und die Sanierung der Bergstrecke samt Attraktivierung der Bahnhöfe ausgesprochen haben. Der Verein investiert jährlich viele Mannstunden zum Erhalt der Infrastruktur und der Fahrzeuge verteilen.

Die Sanierungsarbeiten stellen dabei eine Investition in die Zukunft dar, zumal die Bahnstrecke durch die beiden Trestlework-Brücken europaweit einzigartiges, technisches Kulturgut beinhaltet. Nachdem der Club 598 seine Yv auf dem Streckennetz NÖVOG nicht mehr einsetzen wird können, erfolgte der Beschluss zur Umsetzung der originalen Ybbstalerin nach Kienberg-Gaming. Die Yv wird dort im Rahmen des künftigen Museumsbetriebes integriert und steht als weitere Dampflok zur Verfügung. Das höhere Gewicht des künftigen Neuzuganges erfordert freilich die stellenweise Sanierung der Ybbstalbahn-Bergstrecke. MI

TERMINE

01. + 02.07.2023

Prignitzer Kleinbahnmuseum
An diesem Wochenende dampft der „Pollo“ zwischen Mesendorf und Lindenberg.
Info: www.pollo.de

02.07.2023

Hespertalbahn
Dampfzugfahrten von Essen-Kupferdreh nach Haus Scheppen entlang des Baldeneysees mit Cn2t-Lok D 5.
Info: www.hespertalbahn.de

08.07.2023

Mit dem „U-Boot“ zum Harz
119 158 bringt einen Sonderzug von Berlin nach Wernigerode zu den Schmalspurbahnen. Info: www.berlin-macht-dampf.com

08. + 09.07.2023

Lokschuppen Wittenberge
Brandenburgs größtes Eisenbahnmuseum lädt zum Sommerdampf. Info: www.dampflok-wittenberge.de

15.07.2023

Museumsbahn Schönheide
Sommernachtsfahrten bei Mondschein von Schönheide nach Stützensgrün Neulehn und zurück. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

16.07.2023

Ostertalbahn
Zweimal pendelt der Sonderzug gezogen von einer Köf zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarz-erden.
Info: www.ostertalbahn.de

22.07.2023

Hasetalbahn
Mit dem Diesellok gehts durch das flache Land von Haselünne nach Lönningen. Info: www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

23.07.2023

Harpstedt – Delmenhorst Süd
Zwei Dampf- und eine Diesellok fährt vor den Toren Bremens.
Info: www.jan-harpstedt.de

29. + 30.07.2023

Gramzow (Uckermark)
Bahnhofsfest des Eisenbahnmuseums mit Museumszugfahrten.
Info: www.eisenbahnmuseum-gramzow.de



Würzburg war die letzte Hochburg und zugleich auch das Auslauf-Bw für die 118 bei der Bundesbahn. Kurz vor ihrer endgültigen Abstellung versammeln sich am 22. Juli 1984 die stolzen Renner noch einmal zu einer Fotoparade um die Drehscheibe

Jürgen Hörstel



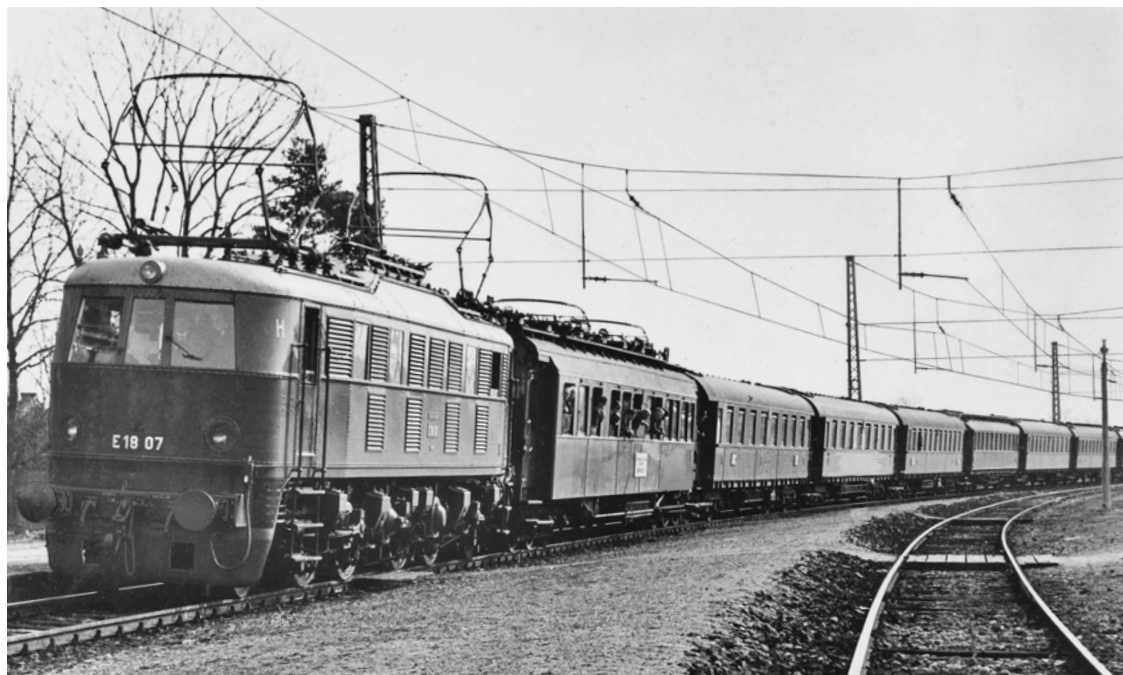


BAUREIHE E 18

Die schnelle Runde

TECHNIK UND EINSÄTZE BEI DER DB ■ Mit ihrer schnittigen Form stach die Baureihe E 18 zu ihrer Zeit aus dem kantigen Bild anderer Elloks deutlich hervor. Kein Wunder, war das aerodynamische Design doch auf ihren Haupteinsatzzweck im Schnellzugverkehr abgestimmt. Und genau dort fühlte sich die Lok bis in die 1980er-Jahre hinein am wohlsten





Das Meisterstück E 18 überzeugte bei den Testfahrten: In Gabelbach zwischen Günzburg und Augsburg nahm der AEG-Press Fotograf am 3. März 1936 die E 18 07 mit einem Messzug auf Slg. Oliver Strüber (2)

Mit dem Ausbau der elektrischen Netze in Bayern, Mitteldeutschland und Schlesien wuchs ab Mitte der 1920er-Jahre bei der Deutschen Reichsbahn auch das Bedürfnis nach modernen Elektrolokomotiven, die den Schnellverkehr auf diesen Strecken übernehmen konnten. Die ab 1928/29 für den mittelschweren Schnellzugdienst beschaffte Baureihe E 17 mit der Achsfolge 1'Dor' und einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zeigte sich hierbei als Vorreiterin. Geliefert wurden insgesamt 38 Exemplare für alle drei Netze, die sich in den ihnen angedachten Einsatzbereichen gut bewährten und mit ihrer hohen Leistungsfähigkeit erfreuten.

■ Die E 18 war in gewisser Weise eine Symbiose aus den nur wenig älteren Baureihen E 04 und E 17

Im steigungsarmen mitteldeutschen Netz konnten sie das in ihnen steckende Potenzial jedoch nicht voll ausnutzen – hier hätte eine etwas kleinere Lok vollauf genügt. So ließ die Reichsbahn 1931 bei der AEG eine 1'Cor'-Lok mit Federtopfantrieb als E 04 entwickeln, von der zunächst zehn Fahrzeuge gefertigt wurden. Sie waren gemäß Lastenheft für eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h bestimmt, aber konstruktiv bereits für 130 km/h ausgelegt.

Auf Betreiben von SSW beschaffte die DRG 1933 als Alternative noch drei Loks mit Tatzlagerantrieb

als E 05. Im direkten Vergleich beider Konstruktionen zeigte sich das Antriebskonzept der E 04 gegenüber der E 05 bei höheren Geschwindigkeiten als deutlich besser geeignet. Hierzu trug auch das speziell für die E 04 aus dem Krauss-Helmholtz-Lenkgestell weiterentwickelte AEG-Kleinow-Gestell bei. Aufgrund der guten Erfahrungen stockte die Reichsbahn daher ihre E 04-Bestellung um weitere 13 Exemplare auf, die bis 1936 im süddeutschen Netz in den Betrieb gingen.

Noch schneller!

Doch noch während sich die E 04 im Bau befanden, stand für die Deutsche Reichsbahn fest, dass auch deren Höchstgeschwindigkeit, die ab E 04 09 auf 130 km/h erhöht worden war, nicht ausreichen würde für die angestrebten verkürzten Fahrzeiten im schweren Schnellzugverkehr. So erhielt die AEG schon 1933 den Auftrag, eine Ellok der Achsfolge 1'Dor' für den schweren Schnellzugdienst mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 120 km/h zu entwickeln. Fahrzeugtechnisch sollte sie auf der E 17 und elektrisch auf der E 04 basieren – hier vor allem auf deren Fahrmotoren des AEG-Typs EKB 860. Die neue Lok sollte in der Lage sein, 700-Tonnen-Schnellzüge in der Ebene mit 140 km/h zu befördern und dabei auch zwischenzeitlich Höchstgeschwindigkeiten von 150 km/h zu erreichen.

Als technische Neuerung wurde eine elektromotorisch betriebene Fahrsteuerung vorgesehen, so dass sich der Lokomotivführer während der Fahrt vorwiegend auf die Strecken- und Signalbeobach-

tung konzentrieren konnte und von manuellen Schaltungen weitgehend entlastet wurde.

Um es vorwegzunehmen: Der AEG gelang ein Meisterstück, sowohl bei der Technik als auch bei der Optik. Denn die Probelok E 18 01, die im Mai 1935 beim Bw München Hbf eintraf, stellte alle bislang dagewesenen Elektroloks der Reichsbahn in den Schatten. Ihr einteiliger Lokkasten war an den Frontseiten aerodynamisch ausgearbeitet und in seiner Gestaltung ganz eindeutig von den „Fliegenden Zügen“ inspiriert, die zur gleichen Zeit an den Start gingen. So strahlte die neue E 18 schon im Stand den Inbegriff von Schnelligkeit aus, eben das, was man von einer modernen Schnellzuglok erwarten konnte. Wie altbacken sahen daneben die doch erst wenige Jahre alten E 17 und E 04 aus ...

Mit der Bezeichnung als „E 18“ wollte man auch im Baureihenschema erkennbar machen, dass es sich um eine Weiterentwicklung der E 17 handelte. Ähnlich sollte es wenig später auch bei der E 19 geschehen, die für noch größere Geschwindigkeiten konzipiert war.

Die zweite Probelok, E 18 02, war als Exponat für die Nürnberger Fahrzeugausstellung anlässlich des 100. Geburtstages der Eisenbahn in Deutschland vorgesehen, die im Juli 1935 beginnen sollte. Ganz fertig wurde E 18 02 zu diesem Termin nicht, doch auch ohne komplette elektrische Ausrüstung vermittelte sie dem Fachpublikum und den Besuchern einen Eindruck dessen, was auf dem elektrischen Streckennetz der Reichsbahn künftig möglich sein sollte. Nach der Ausstellung wurde die Lok fertiggestellt und Ende November 1935 an die Reichsbahn übergeben. Sie sollte auch bei den Jubiläumsparaden in Nürnberg am 7. und 8. Dezember 1935 noch einmal zu Ehren kommen.

Überzeugende Testfahrten

E 18 01 absolvierte unterdessen von München aus ihre ersten Probefahrten, vor allem auf der Strecke über Augsburg und die Geislinger Steige nach Stuttgart, die seit Juni 1933 planmäßig elektrisch betrieben wurde. Dabei traten keinerlei gravierende Mängel zutage. Viel mehr noch: Mit einem aus neuen Schnellzugwagen bestehenden 392-Tonnen-Versuchszug erreichte die Lok am 17. und 18. Juni 1935 eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von knapp über 100 km/h über die Gesamtstrecke in beiden Richtungen. Ein weiterer 500-Tonnen-Zug wurde in Nannhofen gestoppt und aus dem Stand heraus im leichten Gefälle gen München wieder beschleunigt – innerhalb von 129 Sekunden waren nach 2,3 Kilometern 120 km/h erreicht und nach 243 Sekunden und 7,0 Kilometern gar 165 km/h. Die kurzzeitige Anfahrleistung der E 18 lag damit bei 6.000 PS, was die E 18 zur damals leistungsfähigsten und stärksten elektrischen Einrahmenlok der Welt machte. Techniker und Lokpersonal waren voll des Lobes; als Höchstgeschwindigkeit wurden 150 km/h festgelegt.

AEG
Elektrische Lokomotiven

*3 große Preise
und zwei Ehrenerkunden*

erhielt auf der Internationalen Ausstellung Paris 1937 die 1'Do 1'-Schnellzuglokomotive E 18 der Deutschen Reichsbahn. Von dieser Gattung hat die AEG 82 Lokomotiven in Auftrag. Der größte Teil hiervon befindet sich bereits im fahrplanmäßigen Betriebe. Die Lokomotive leistete auf Bergstrecken bis zu 6200 PS; sie ist somit die stärkste einrahmige Lokomotive der Welt.

ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT

Stolz wirbt die AEG im November 1939 in der Fachzeitschrift Glasers Annalen mit den Auszeichnungen, die die E 18 zwei Jahre zuvor auf der Weltausstellung in Paris errungen hat

Schon im Oktober 1935 begann die Auslieferung der ersten Serienmaschinen. Im Januar 1940 wurde mit der E 18 053 die vorerst letzte E 18 fertig. Ab E 18 045 wurde allen neu abgelieferten E 18 eine „0“ vor die zweistellige Ordnungsnummer gesetzt.

Zwischenzeitlich durfte die E 18 aber auch internationalen Ruhm ernten. So wurde E 18 22 im Jahr 1937 auf der Weltausstellung in Paris präsentiert, wo man sie mit drei Grand Prix auszeichnete – für

E 18: TECHNISCHE DATEN IN KÜRZE

Achsformel	1'Do1'
Länge über Puffer	16.920 mm
Fester Radstand	7.200 mm
Gesamtradstand	12.800 mm
Treibraddurchmesser	1.600 mm
Laufabbraddurchmesser	1.000 mm
Dienstmasse	108,5 t
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Stundenleistung	3.040 kW
Dauerleistung	2.840 kW



Eine klassische Typenaufnahme der erst sechs Jahre alten E 18 22. Die seit ihrer Ablieferung in München stationierte Lok präsentiert sich 1942 im Bw Nürnberg Hbf dem Fotografen

Carl Bellingrodt/Slg. Oliver Strüber

Gesamtaufbau und Leistungsfähigkeit, moderne Führerstandsgestaltung und Masse/Leistungsverhältnis des Fahrmotors. Zusätzlich erhielt sie eine Ehrenurkunde für ihren massegünstig geschweißten Haupttrahmen.

1937 begann die Deutsche Reichsbahn damit, erste E 18 mit punktförmiger Zugbeeinflussung in Dreifrequenz-Resonanzbauart auszurüsten. E 18 30 und 32 erhielten die Bauart VES (Vereinigte Eisenbahn-Signalwerke), während E 18 32 mit dem System Lorenz nachgerüstet wurde. Ab E 18 34 wurden die Einrichtungen bereits ab Werk eingebaut.

Nicht nur in München zu Hause

Die neu abgelieferten E 18 verkehrten in der Anfangszeit vor allem zwischen München und Stuttgart; zum Sommerfahrplan 1936 begannen hier die

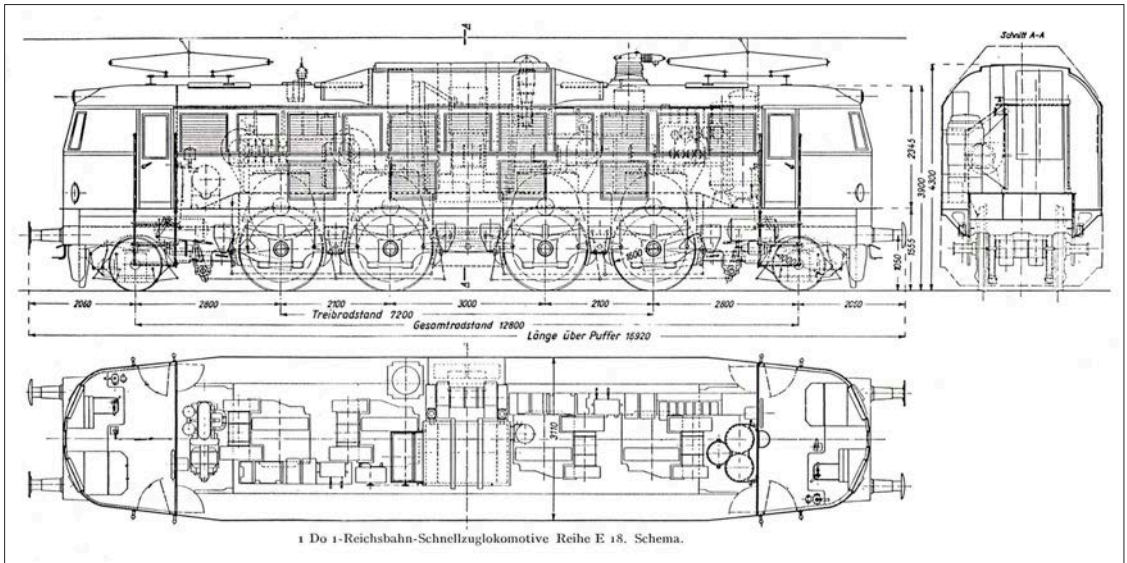
Planeinsätze. Zugeteilt waren die ersten Lokomotiven Mitte 1936 den Bahnbetriebswerken München Hbf (E 18 01, 02, 05 – 09) und Stuttgart-Rosenstein (E 18 03, 04). Bei der Rbd Breslau trafen zwischen Ende März und Anfang Juli 1936 die E 18 10 bis 17 ein, wurden beim RAW Lauban abgenommen und nach absolvierter Probefahrt beim Bw Hirschberg stationiert. Zum Einsatz kamen sie auf der Hauptstrecke Görlitz – Breslau Freiburger Bahnhof unter anderem vor dem D 193/194 als einzigem dort verkehrenden Schnellzug. In diesen Diensten verdrängten sie die E 17, die fortan auch auf schlesischen Nebenstrecken verkehrten.

Die weiteren Neulieferungen der Jahre 1936/37 gingen wieder an die Bahnbetriebswerke München Hbf (E 18 18 – 23) und Stuttgart-Rosenstein (E 18 24, 32); außerdem mit Leipzig Hbf West erstmals auch an ein mitteldeutsches Bw (E 18 25 – 29, 31) im Zuge der anstehenden Elektrifizierung der „Reichsachse“ Berlin – München. Ende Februar 1938 kam auch E 18 34 fabrikneu nach Leipzig, während Stuttgart die Schwesterlok E 18 35 erhielt. Zudem war Ende 1937 mit Augsburg Hbf noch ein weiterer E 18-Standort hinzugekommen, der aber vorerst nur zwei Lokomotiven erhielt (E 18 30, 33).

Gänzlich neu in der E 18-Beheimatung war ab dem Sommer 1938 das Bw Nürnberg, dem die Loks E 18 36 bis 40 zugeteilt wurden, außerdem erhielt Nürnberg die zuvor in Stuttgart-Rosenstein behei-

NUMMERNDOPPLUNG: E 18 01

Als die E 18 01 abgeliefert wurde, gab es bereits eine E 18 01. Es handelte sich dabei um das 1927 bei Borsig/SSW als Gegenentwurf zur E 21 und E 21⁵ gebaute Einzelstück mit der Achsfolge (1'Bo)(Bo1'), das im Netz Mitteldeutschlands eingesetzt wurde. Sie wurde zur E 15 01 umgezeichnet. Mit diesem „Trick“ schaffte man es, die Weiterentwicklung der E 18 aus der E 17 (und der E 04) auch im Baureihenschema erkennbar zu machen.



Die Schemazeichnung zeigt die E 18 in ihrer Ursprungsausführung. Die Antriebsausrüstung und ihre genaue Positionierung in der Lok sind deutlich zu erkennen – damals modernste Technik Sig. Oliver Strüber

matete E 18 24. Eingesetzt wurden die sechs Nürnberger Loks vorerst im Schnellzugdienst auf der Strecke nach München. Auch das Bw Halle (Saale) bekam ab dem Herbst 1938 die ersten eigenen E 18 (E 18 41 – 44).

Mit der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Frankenwaldbahn zwischen Nürnberg und Saalfeld erhielten zum Sommerfahrplan 1939 die Nürnberger Maschinen ein neues Betätigungsfeld. Auch in Saalfeld wurde dazu ein kleiner E 18-Bestand aufgebaut, der zunächst aus den aus Halle (Saale) übernommenen E 18 41 und 44 sowie den aus München kommenden E 18 21 und 23 bestand. Ab Werk kamen im Sommer 1939 noch E 18 045 und 048 hinzu. Nach kurzem Karrierebeginn in München komplettierte E 18 046 den Saalfelder Bestand, während E 18 21 und 23 nach München zurückgegeben wurden.

Bei den auf der Frankenwaldbahn eingesetzten Loks stellte sich aber schon rasch aufgrund der kurvenreichen Strecke ein erhöhter Verschleiß der Radreifen ein. E 18 045 und 046 erhielten deshalb im November 1939 eine Spurkranzschmierung des Systems Heyder am ersten und vierten Treibradsatz, die sich bewährte, bei den anderen Loks jedoch nicht nachgerüstet wurde.

E 18 047 hingegen wurde im Sommer 1939 in Nürnberg beheimatet, während E 18 049 und 050 kurz nach Kriegsbeginn nach Regensburg, E 18 051 und 052 nach Augsburg sowie E 18 053 nach Stuttgart gelangten.

Noch 1939 bestellte die Reichsbahn eine zweite Bauserie, die die 48 Maschinen E 18 054 bis 092 umfassen sollte; sie wurde kurz nach Kriegsbeginn storniert. Auch sie waren für den Einsatz zwischen München und Berlin vorgesehen gewesen.

Die Elektrifizierung dort wurde aber auch nach dem Kriegsausbruch – vor allem aus Prestige Gründen – fortgeführt.

Über den Frankenwald bis Leipzig

Die meisten E 18 blieben ihren angestammten Revieren auch in den ersten Kriegsjahren treu. Verschiebungen gab es dann aber mit der Eröffnung des durchgehenden elektrischen Betriebes zwischen München und Leipzig zum 2. November 1942, in dem alle vier Augsburger Maschinen nach München umstationiert wurden. Gleichzeitig gab auch Saalfeld seine drei E 18 nach Nürnberg und München ab. Mit Loks aus München, Nürnberg und Leipzig wurde fortan die Gesamtstrecke befah-

■ Die Schwerpunkte des Einsatzes der E 18 lagen stets im Süden: München, Stuttgart und Nürnberg

ren. Weiter als bis Leipzig konnten die süddeutschen E 18 jedoch nicht ins mitteldeutsche Netz vordringen, da die vor 1934 elektrifizierten Strecken noch mit dem Fahrdrabt-Zick-Zack von +/- 500 Millimetern (seither +/- 400 Millimetern) überspannt waren. Hinderungsgrund waren die auf den E 18 verbauten Stromabnehmer mit einer Wippenbreite von nur 1.950 statt 2.100 Millimetern – sie hatte man gewählt, um nach dem „Anschluss“ Österreichs auch die dortigen Strecken befahren zu können. Die Reichsbahn begann daher 1942/43, auf einigen Bahnhöfen im mitteldeutschen Netz die Oberleitung entsprechend dem neuen Standard umzubauen, konnte diese Arbeiten aber bis zum Kriegsende nicht mehr abschließen.



Aufgrund des geringer werdenden Anteils an Schnellzugleistungen für die E 18 tauschte Halle seine E 18 Anfang 1943 gegen süddeutsche E 04. Ab Sommer 1944 war hier keine E 18 mehr beheimatet.

Der Krieg erreicht die E 18

Inzwischen nahm die Gefahr durch Fliegerangriffe zu. Da der Großteil der E 18 in besonders gefährdeten Großstädten beheimatet war, konnten Kriegsverluste nicht ausbleiben. So wurde die Ellokhalle des Bw München Hbf beim Großangriff vom 10./11. März 1943 zerstört; E 18 23, 33 und 052 brannten völlig aus und mussten als Erste ihrer Baureihe ei-

nen Monat später ausgemustert werden. Auch die Stuttgarter E 18 04 wurde Ende November 1943 Opfer eines schweren Luftangriffs.

Eine weitere Ausmusterung betraf Ende 1944 die Hirschberger E 18 15, die im Bahnhof Lichtenau (Schlesien) unweit von Lauban in einen schweren Unfall verwickelt wurde; sie wurde dabei so schwer beschädigt, dass sie an Ort und Stelle zerlegt werden musste. Mit der heranrückenden Front wurden die übrigen sieben E 18 des Bw Hirschberg Anfang

Noch vor Gründung der Bundesbahn ist E 18 14 am 6. Juli 1949 mit einem D-Zug für die amerikanische Besatzungsmacht (DUS) bergwärts auf der Geislinger Steige unterwegs

Carl Bellingrodt/Slg. Oliver Strüber



Mit dem E 692 aus Frankfurt (Main) ist E 18 32 am 13. August 1966 um 10:30 Uhr im Zielbahnhof Würzburg Hbf eingetroffen. Hans Schmidt war mit der Kamera zur Stelle

Slg. Brinker

Da sage noch einer, Unkraut im Gleis gäbe es nur heute: Am 30. Juli 1954 steht E 18 16 vor einem Eilzug im Bahnhof Murnau. Man fuhr damals mit beiden Pantographen am Fahrdrabt

Slg. Oliver Strüber





1945 westwärts abgefahren, im März trafen sie in München ein.

Größere Schäden trugen beim Fliegerangriff auf Leipzig am 27./28. Februar 1945 schließlich auch die dort beheimateten E 18 28, 31 und 34 sowie die Münchener E 18 43 davon. E 18 28 und 34 konnten schnell wieder in Betrieb gehen und verrichteten zusammen mit E 18 44 noch bis zum Einmarsch der US-Amerikaner in Leipzig am 19. April 1945 ihren Dienst. E 18 31 und 43 wurden dagegen zu AEG in Hennigsdorf geschleppt, da im RAW Dessau keine Reparaturmöglichkeiten bestanden.

Zusammen mit den Münchener E 18 19 und 40, die sich dort ebenfalls zur Reparatur befanden, so-

wie den Resten der E 18 04 und 23, die man zur Ersatzteilgewinnung nach Hennigsdorf gebracht hatte, erlebten sie dort das Kriegsende. Ebenso wie die Leipziger Maschinen blieben alle genannten Loks in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ), zusammen mit den Nürnberger E 18 24 und 048, die sich beim Einmarsch der US Army im Zugdienst nördlich des Frankenwaldes befunden hatten und später dem Bw Saalfeld zugeordnet wurden.

Erste Einsätze bei der DB

Ungleich größer als in der SBZ war der E 18-Bestand in den westlichen Besatzungszonen. Im Mai 1945 befanden sich in den süddeutschen Betriebs-





118 034 behält als letzte Lok der Baureihe 118 ihre chromoxidgrüne Farbe bis 1975 und wurde für ihre letzten acht Jahre noch kobaltblau lackiert (Aufnahme 1971 in Nürnberg)

Joachim Claus/Eisenbahnstiftung

werken noch 36 E 18, von denen allerdings nur 16 betriebsfähig waren. E 18 42 und 046 waren auf österreichischem Gebiet verblieben. Nachdem die elektrifizierten Hauptstrecken in Süddeutschland wiederhergestellt worden waren, bestand großer

Nach 45 Jahren ist das Ende für 118 014 nahe: Zwei Jahre vor ihrer Ausmusterung steht sie am 5. August 1981 in Heilbronn zur Abfahrt bereit

Jürgen Hörstel



Bedarf an einsatzfähigen Triebfahrzeugen, darunter auch Elektroloks für den schnellen Reisezugverkehr. Um die E 18 rasch wieder aufzuarbeiten, wurde daher auch Krauss-Maffei in München als Privat-Ausbesserungswerk (PAW) herangezogen. Insgesamt 18 Loks kamen dafür infrage, die beiden anderen, E 18 01 und 07, mussten aufgrund ihrer schweren Schäden noch 1945 und 1947 ausgemustert werden. Bis 1950/51 war der Wiederaufbau abgeschlossen.

Verteilt wurden die E 18 im Wesentlichen auf die Bahnbetriebswerke, die auch vor dem Krieg mit ihr betraut gewesen waren. Kurzzeitig, von 1947 bis 1950, hatte auch Augsburg wieder einen kleinen, drei Loks umfassenden Bestand. Danach ergab sich für die E 18 bei der neu gegründeten DB Ende 1950 folgendes Bild: Bw München Hbf 13 Lokomotiven, Bw Nürnberg Hbf acht, Bw Regensburg sieben, Bw Stuttgart sechs. Eingesetzt wurden die E 18 weiterhin auf ihren süddeutschen Stammstrecken, vor allem im schnellen Reiseverkehr.

Eine Besonderheit, die 1950 der E 18 oblag, war dabei die Bespannung des DUS 607/608 zwischen Stuttgart und München, eines Schnellzuges für die amerikanische Besatzungsmacht, der auch einzelne Wagen für den deutschen Zivilreiseverkehr mitführte und mit seiner Fahrplanlage vor allem auf die Bedürfnisse der US Army Rücksicht nahm. Mit



Lokführer Olaf Martin am Palmsonntag 2014 im Führerstand der Museumslok 118 047 bei einer Fotoveranstaltung mit einem nachgebildeten Eilzug der 1980er-Jahre

Joachim Schmidt/Eisenbahnstiftung

dem „Orient-Express“ FD 5/6 und dem FD 107/108 wurden den E 18 zwischen Stuttgart und München auch wieder erste internationale Zugläufe anvertraut.

Zu den Stammstrecken der Münchener Loks zählte weiterhin die Verbindung nach Stuttgart, auf der sie sich den Dienst mit ihren Stuttgarter Kolleginnen teilten. Daneben kamen sie auch wieder regelmäßig über Nürnberg hinaus auf der Frankenaldbahn bis zur Zonengrenze in Ludwigsstadt zum Einsatz – Leistungen, die sie sich mit den Nürnberger Loks teilten. Weitere Plandienste führten die Münchener E 18 auch nach Salzburg sowie nach Regensburg.

Mehr E 18 für die DB

1953/54 bot sich der DB die Gelegenheit, im Tausch gegen Dampflokersatzteile, die in der DDR dringend benötigt wurden, die fünf aus der Sowjetunion zur DR zurückgekehrten E 18 24, 28, 34, 44 und 048 einzutauschen. Da weitere Schnellfahrloks dringend benötigt wurden und die Indienstellung der Neubaueloks der Baureihe E 10 noch in weiter Ferne lag, ließ die DB darüber hinaus bei Krupp und der AEG auf der Basis vorhandener („angearbeiteter“) Baugruppen auch noch zwei weitere E 18 fertigen, die als E 18 054 und 055 im Januar und April 1955 den DB-Bestand ergänzten.

Mit dem Fortschreiten der Elektrifizierung bei der DB erschlossen sich den E 18 weitere Betätigungsfelder: Im Mai 1950 wurde der elektrische Betrieb zwischen Nürnberg und Regensburg aufgenommen, 1955 auf der Gesamtstrecke Stuttgart – Heidelberg. Ab 1957 waren für die E 18 Zugdurchläufe über den Spessart bis Frankfurt (Main) möglich. Mit dem Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten konnte ab Sommer 1959 dann auch östlich über Regensburg hinaus bis Passau unter Fahrdrat gefahren werden. Damit standen für die E 18 fortan durchgehende Planleistungen Passau – Würzburg/Frankfurt (Main) auf dem Programm, mit denen die Regensburger Loks tägliche Laufleistungen von mehr als 1.000 Kilometern erreichten.

Nur noch in der zweiten Reihe

Mit der zunehmenden Auslieferung neuer E 10' gerieten die E 18 der DB etwas in den Schatten, übernahmen die Neubaueloks doch mehr und mehr der hochwertigsten Leistungen von ihren inzwischen knapp zwei Jahrzehnte alten Vorgängerinnen. Dennoch konnten sich die E 18 auch weiterhin im Schnellzugdienst behaupten, mussten sich aber immer mehr auch mit Eilzugleistungen oder gar Personenzugdiensten begnügen.

Das Bw Stuttgart gab 1958 seine 13 E 18 an die anderen Bw ab. München und Nürnberg verfügten



nun über je 15 Maschinen, Regensburg über elf. Die weitere Indienststellung neuer E 10¹ ließ in den folgenden Jahren auch die Münchener Bestände schrumpfen. 1962 verließen die ersten acht E 18 das Bw in Richtung Freilassing, im Oktober 1966

folgten ihnen die letzten sieben. Neue Ziele waren nun Kufstein und Innsbruck, zeitweise sogar der österreichisch-italienische Grenzbahnhof Brenner.

Die Neuelektrifizierung zwischen Treuchtlingen und Würzburg ermöglichte ab dem Frühjahr 1965

E 18: STATISTIK BEREICH DEUTSCHE BUNDESBAHN

Im Zweiten Weltkrieg zerstörte und nicht wieder aufgebaute E 18

Nummer	Baujahr	Herst./F.Nr.	Erstbeheimatung	letztes Bw	Ausmusterung
E 18 01	1935	AEG 4850	München Hbf	München Hbf	01.07.1946
E 18 04	1935	AEG 4877	Stuttgart-Rosenstein	Stuttgart-Rosenstein	10.11.1944
E 18 07	1936	AEG 4856	München Hbf	München Hbf	17.11.1945
E 18 09	1935	AEG 4902	München Hbf	Salzburg	20.06.1943
E 18 15	1936	AEG 4908	Hirschberg	Hirschberg	15.12.1944
E 18 23	1936	AEG 4941	München Hbf	München Hbf	10.04.1943
E 18 33	1937	AEG 5005	Augsburg	München Hbf	10.04.1943
E 18 052	1939	AEG 5236	Augsburg	München Hbf	10.04.1943

Von der DB übernommene/gebaute E 18

E 18 02	1935	AEG 4851	München Hbf	Würzburg	31.07.1984
E 18 03	1935	AEG 4876	München Hbf	Würzburg	31.07.1984
E 18 05	1935	AEG 4898	München Hbf	Würzburg	30.11.1983
E 18 06	1936	AEG 4855	München Hbf	Würzburg	31.08.1983
E 18 08	1935	AEG 4857	München Hbf	Würzburg	29.02.1984
E 18 10	1936	AEG 4903	Hirschberg	Würzburg	29.02.1984
E 18 11	1936	AEG 4904	Hirschberg	Würzburg	27.10.1977
E 18 12	1936	AEG 4905	Hirschberg	Würzburg	31.07.1984
E 18 13	1936	AEG 4906	Hirschberg	Würzburg	29.02.1984
E 18 14	1936	AEG 4907	Hirschberg	Würzburg	30.11.1983
E 18 16	1936	AEG 4909	Hirschberg	Würzburg	29.02.1984
E 18 17	1936	AEG 4910	Hirschberg	Würzburg	27.10.1977
E 18 18	1936	AEG 4936	München Hbf	Würzburg	28.10.1976
E 18 20	1936	AEG 4938	München Hbf	Würzburg	31.07.1984
E 18 21	1936	AEG 4939	München Hbf	Würzburg	29.05.1981
E 18 22	1936	AEG 4940	München Hbf	Würzburg	30.11.1983
E 18 24	1936	AEG 4942	Stuttgart-Rosenstein	Würzburg	29.02.1984
E 18 25	1936	AEG 4943	Leipzig Hbf West	Würzburg	30.11.1983
E 18 26	1936	AEG 4944	Leipzig Hbf West	Würzburg	31.08.1983
E 18 27	1936	AEG 4945	Leipzig Hbf West	Würzburg	24.06.1982
E 18 28	1937	AEG 4946	Leipzig Hbf West	Würzburg	30.11.1983
E 18 29	1937	AEG 4947	Leipzig Hbf West	Würzburg	29.02.1984
E 18 30	1937	AEG 5002	Augsburg	Würzburg	29.02.1984
E 18 32	1937	AEG 5004	Stuttgart-Rosenstein	Würzburg	29.02.1984
E 18 34	1938	AEG 5006	Leipzig Hbf West	Würzburg	30.11.1983
E 18 35	1938	AEG 5007	Stuttgart-Rosenstein	Würzburg	30.11.1983
E 18 36	1938	AEG 5027	Nürnberg Hbf	Würzburg	24.06.1982
E 18 37	1938	AEG 5028	Nürnberg Hbf	Würzburg	31.08.1983
E 18 38	1938	AEG 5029	Nürnberg Hbf	Würzburg	26.10.1978
E 18 39	1938	AEG 5030	Nürnberg Hbf	Würzburg	31.07.1984
E 18 41	1938	AEG 5032	Halle (Saale) Hbf	Würzburg	29.02.1984
E 18 44	1938	AEG 5048	Halle (Saale) Hbf	Würzburg	29.02.1984
E 18 045	1939	AEG 5159	Saalfeld (Saale)	Würzburg	29.02.1984
E 18 047	1939	AEG 5161	Nürnberg Hbf	Würzburg	31.07.1984
E 18 048	1939	AEG 5162	Saalfeld (Saale)	Würzburg	31.07.1984
E 18 049	1939	AEG 5163	Regensburg	Würzburg	29.05.1981
E 18 050	1939	AEG 5234	Regensburg	Würzburg	29.02.1984
E 18 051	1939	AEG 5235	Augsburg	Würzburg	31.07.1984
E 18 053	1939	AEG 5237	Stuttgart-Rosenstein	Würzburg	31.07.1984
E 18 054	1954	Krupp/AEG 2814/7248	München Hbf	Würzburg	31.07.1984
E 18 054	1955	Krupp/AEG 2815/7249	München Hbf	Würzburg	30.11.1983



auch Durchläufe München – Bebra/Kassel. Zudem kamen Nürnberger E 18 im Durchlauf aus Würzburg nun bis Wien Westbahnhof, während Regensburger Maschinen planmäßig zwischen Wien und Frankfurt (Main) eingesetzt waren.

Mit Inkrafttreten des neuen, EDV-gerechten DB-Nummernschemas wurden die E 18 im Jahre 1968 als Baureihe 118 bezeichnet. Seither verfügten alle Loks einheitlich über dreistellige Ordnungsnummern. Mit 18 Loks war der Freilassinger Bestand

Bemerkungen/Verbleib

Kriegsschaden, zerlegt 1948
 Kriegsschaden, als Ersatzteilspenderin zu AEG Hennigsdorf, zerlegt bis 1960
 Unfall Langweid (Lech) 14.09.1944, zerlegt 1948
 Kriegsschaden, zerlegt bis 1954
 Unfall Bahnhof Lichtenau (Schlesien), vor Ort zerlegt
 Kriegsschaden, als Ersatzteilspenderin zu AEG Hennigsdorf, zerlegt bis 1960
 Kriegsschaden, als Ersatzteilspenderin zu AEG Hennigsdorf, zerlegt
 Kriegsschaden, als Ersatzteilspenderin zu AEG Hennigsdorf, zerlegt

zerlegt 1986 Dück/München
 ab 1984 BSW-Gruppe Passau, 1985 betriebsfähige Aufarbeitung, bis 1997 als DB-Museumslokomotive betriebsfähig, ab 1998 Leihgabe an EF Betzdorf, seit 2000 DB-Museum Koblenz-Lützel als 118 003
 zerlegt 1986 Dück/München
 zerlegt 1985 Jost/Mülheim-Speldorf
 ab 1983 BSW-Gruppe München, DB-Museum, betriebsfähige Aufarbeitung 1984 in Hellgrau, 1993 Neulack in Blaugrau, bis 2005 Stationierung in Garmisch, seither Bahnpark Augsburg
 zerlegt 1986 Dück/München
 zerlegt 1978 AW München-Freimann
 zerlegt 1986 Dück/München
 zerlegt 1986 Dück/München
 zerlegt 1985 Jost/Mülheim-Speldorf
 zerlegt 1987 Dück/AW München-Freimann
 zerlegt 1978 AW München-Freimann
 zerlegt 1976 AW München-Freimann
 zerlegt 1986 Dück/München
 zerlegt 1981 AW München-Freimann
 zerlegt 1992 Würzburg-Zell
 1985 Museumslokomotive Gemünden (Main), 1999 an Thüringischen Eisenbahn-Verein Weimar
 1953 von der DR übernommen, zerlegt 1986 Dück/München
 zerlegt 1985 Jost/Mülheim-Speldorf
 zerlegt 1983 AW München-Freimann
 1953 von der DR übernommen, zerlegt 1985 Jost/Mülheim-Speldorf
 zerlegt 1986 Dück/München
 zerlegt 1986 Dück/München
 zerlegt 1985 Layritz/Penzberg
 1953 von der DR übernommen,
 zerlegt 1985 Jost/Mülheim-Speldorf
 zerlegt 1985 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
 zerlegt 1983 AW München-Freimann
 zerlegt 1986 Dück/München
 zerlegt 1979 AW München-Freimann
 zerlegt 1986 Dück/München
 zerlegt 1986 Dück/München
 1953 von der DR übernommen, zerlegt 1992 Ammon/Nürnberg Süd
 zerlegt 1985 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
 letzte 118 mit großen Lampen, 1984 Übernahme in den DB-Museumsbestand, bis 1997 betriebsfähig, ab 2005 erneut betriebsfähig (bis 2021), DB-Museum Halle (Saale)
 zerlegt 1985 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
 Unfall 06.02.1981 Bahnhof Essingen, vor Ort zerlegt
 zerlegt 1985 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
 zerlegt 1986 Dück/München
 zerlegt 1988 Layritz/Penzberg
 Fertigbau für die DB, zerlegt 2002 Bender/Opladen
 Fertigbau für die DB, zerlegt 1986 Dück/München



In der Seitenansicht kommt das markante Fahrwerk der 1'Do1'-Lokomotive besonders gut zur Geltung. 118 051 mit N 5895 aus Würzburg im April 1978 vor der Kulisse von Grünsfeld Karsten Risch/Eisenbahnstiftung

E 18: LACKIERUNGEN

Bei ihrer Ablieferung trugen alle E 18 den damals bei der Deutschen Reichsbahn gültigen Regelanstrich für Elektrolokomotiven in Blaugrau mit schwarzem Fahrwerk und aluminiumfarbigem Dach. Möglicherweise sollen einige Loks (etwa die nach Schlesien gelieferten Fahrzeuge) auch einen grünen Anstrich der Aufbauten erhalten haben, anhand amtlicher Unterlagen lässt sich das allerdings nicht belegen. Zu den während des Zweiten Weltkriegs verhängten Maßnahmen zählt auch die Anweisung, Lokomotiven in Eisengrau oder Schwarzgrau zu lackieren; auch das lässt sich aber für die E 18 nicht nachweisen.

Die erste von Krauss-Maffei bis zum 30. August 1946 wieder aufgearbeitete E 18 (E 18 20) erhielt mangels anderer Vorgaben einen olivgrünen Anstrich, so wie ihn auch die Fahrzeuge der Allied Forces trugen. Die weiteren Loks wurden in den folgenden Jahren dann mit chromoxidgrünen Lokkästen und aluminiumfarbigen Dächern abgeliefert.

Mit der E 18 35 erschien 1952 die erste stahlblaue E 18 auf DB-Gleisen, die letzten grünen E 18 waren aber noch in den 1970er-Jahren unterwegs. Im selben Jahrzehnt änderte sich der anlässlich von U 3-Untersuchungen aufgetragene Blauton auf Kobaltblau, nur drei Loks erhielten noch das ab 1975 geltende ozeanblau/beige Farbschema (118 028, 049, 013).

nun am größten, gefolgt von Nürnberg mit zwölf und Regensburg mit elf Exemplaren.

Mit der Zuteilung von jetzt als Baureihe 110 bezeichneten E 10 wurden die Nürnberger 118 in den kommenden Jahren mehr und mehr aus ihren Stammlieferungen verdrängt – Ende Mai 1974 wechselten sie zum Bw Würzburg, wohin zur gleichen Zeit auch die Regensburger und Freilassinger Loks abgegeben wurden. Damit wurde Würzburg nicht nur zur neuen (und einzigen) 118-Hochburg, sondern zugleich zu deren letzter.

Vermeehrt in niederen Diensten

Mitte der 1970er-Jahre zeichnete sich der Niedergang der Altbauelloks bei der DB ab, da machten auch die nach wie vor stolzen und schnittigen 118er keine Ausnahme. Doch von großflächigen Abstellungen war man zunächst noch weit entfernt, wenngleich die Altbauelloks bei anfallenden größeren Schäden keine Hauptuntersuchungen mehr erhielten. So brachte der Sommerfahrplan 1975 der Baureihe noch neue Planleistungen auf der frisch mit Fahrdraht überspannten Strecke Neckarelz – Osterburken – Würzburg. Dank ihr konnten nun Schnellzüge ohne Lokwechsel von Stuttgart über Würzburg nach Norden fahren; nach langer Zeit besuchten 118er damit auch ihre frühere Heimat



Nur drei Lokomotiven der Baureihe 118 erhielten den neuen ozeanblau-beigen Anstrich der Bundesbahn. 118 013 steht am 18. April 1977 im Starnberger Flügelbahnhof des Münchener Hauptbahnhofs Dieter Höltge

Stuttgart wieder und kamen teilweise auch nach Heidelberg. Weitere Aufgaben ergaben sich mit der 1980 abgeschlossenen Elektrifizierung Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Neuoffingen, über die 118er nach Ulm gelangten.

Noch bevor die Laufleistungsgrenzen erreicht waren, begann sich ab 1976 der Bestand der bis dahin noch 41 DB-118er zu lichten. Erste mit größeren Schäden z-gestellte Maschine war im Juni 1976 die 118 018, der ein Jahr später 118 011 und 017 und 1978 noch die 118 038 folgten. Zwei Jahre lang hielt sich der Bestand nun konstant bei 37 Maschinen, bevor weitere Maschinen mit Fristablauf, schweren Schäden oder gar Unfällen (118 049, Unfall in Essingen bei Stuttgart, 6. Februar 1981) aus dem Verkehr gezogen wurden. Ende 1983 zählte die DB nur noch 22 aktive Loks, davon neun im Einsatzbestand. Längst gehörten Schnellzüge nur noch ausnahmsweise zu ihren täglichen Aufgaben. Mehr und mehr bestimmten nun neben dem Dienst vor Eilzügen auch Personenzugleistungen den Alltag.

Das Jahr 1984 brachte dann das Ende der form-schönen Baureihe: Mit Ablauf des Winterfahrplans entfielen alle Planleistungen, den letzten regulären Einsatz erbrachte 118 047 am 4. Juni 1984 vor einem Eilzug von Stuttgart nach Würzburg. So vermeldet die Bestandsliste der DB für Ende Juni 1984 zwar

noch zehn 118er, allesamt waren sie aber bereits mit einem „z“ hinter ihrer Nummer gekennzeichnet.

Für Sonder- und Abschiedsfahrten wurden Mitte Juli die fünf Loks 118 003, 039, 047, 048 und 054 kurzfristig noch einmal für wenige Tage in den Betriebsbestand zurückgeholt, bevor sie zum 31. Juli 1984 endgültig z-gestellt und anschließend ausgemustert wurden. Für ein paar Monate blieben sie noch in ihrem Heimat-Bw abgestellt, dann traten sie bis zum Frühjahr 1986 in langen Lokzügen ihre letzte Fahrt an, die sie meist zur Schrottfirma Dück in München führte. Dort, nicht weit entfernt von ihrem ersten Einsatzort, endete das Leben der einst so stolzen Schnellzugloks, sang- und klanglos wurden sie dem Wertstoffkreislauf überantwortet.

Überlebt haben von den DB-Lokomotiven nur vier: 118 003 steht heute im letzten Betriebszustand im DB-Museum Koblenz-Lützel, E 18 08 weitgehend in den Auslieferungszustand zurückversetzt im Bahnpark Augsburg, E 18 24 im Bundesbahn-Look beim Thüringer Eisenbahnverein in Weimar und E 18 047 gehört dem DB-Museum Nürnberg; sie ist derzeit Leihgabe an die Traditionsgemeinschaft Bw Halle P e. V.

Oliver Strüber

In Folgebeiträgen behandeln wir das Schicksal der E 18 in der DDR und in Österreich.



Baiersbronn



Die bruchstückhafte Geschichte der Murgtalbahn im Nordschwarzwald begann auf badischer Seite 1869 mit der Linie Rastatt – Gernsbach, auf württembergischem Gebiet 1901 mit der Strecke Freudenstadt – Klosterreichenbach. Letztere besaß ursprünglich zwei Zahnstangenabschnitte: Vom Hauptbahnhof Freudenstadt führt die Strecke mit 45 Promille Steigung zum Stadtbahnhof auf dem Schwarzwaldkamm und fällt von dort mit 50 Promille hinab ins obere Murgtal bei Friedrichstal. Diese beiden Steilrampen wurden ursprünglich mit Zahnradlokomotiven der württembergischen Baureihe Fz betrieben. Ende der 1920er-Jahre stellte die Reichsbahn den Zahnstangen- auf Reibungsbetrieb um und setzte die preußische Baureihe T 16^t (94^s) ein. Erst 1928 konnte die tunnelreiche Murgtalbahn durchgehend befahren werden, nachdem der Lückenschluss zwischen Raumünzach und Klosterreichenbach vollendet war. Heute ist die Strecke elektrifiziert und Teil des Karlsruher Nahverkehrssystems.

Wir schreiben den 14. Mai 1966 und befinden uns in Baiersbronn im Nordschwarzwald. Der Eilzug 770 von Karlsruhe nach Freudenstadt läuft um 15:23 Uhr auf Gleis 3 ein; er führt ab Karlsruhe Kurswagen aus dem Schnellzug D 370 von Dortmund. Die 82 041 des Bahnbetriebswerkes Freudenstadt hat den Zug in Schönmünzach von einer V 100 übernommen. Auf Gleis 2 nebenan wartet die 35 Jahre ältere 94 1025, um den Eilzug bis Freudenstadt Stadtbahnhof nachzuschieben.

Die Tenderlokomotive 82 041 wurde mit ihren Schwesternmaschinen 82 033 bis 040 von der Maschinenfabrik Esslingen als Letzte ihrer Art an die Deutsche Bundesbahn geliefert: 82 033 bis 037 im Jahr 1951 und 82 038 bis 041 im Jahr 1955. Die 82 040 und 041 erhielten Riggenbachsche Gegendruckbremsen für Steilstrecken und kamen direkt zum Bw Freudenstadt, wo sie den Bestand der T 16^t verstärkten und bis zum Ende des Winterfahrplans 1965/66 im Einsatz standen. Eine Woche nach Aufnahme des Bildes gab man sie an das Bw Koblenz-Mosel ab. Dort wurden sie am 19. September 1967 von der Ausbesserung zurückgestellt und am 12. März 1968 ausgemustert – nach nur 13 Jahren Dienstzeit.

Text und Foto: Herbert Stemmler



Bis zur Sperrung im Herbst 2020 war die Zellwaldbahn beliebt als Strecke für Sonderzüge wie den „Bergstadtexpress“ zum Freiburger Bergstadtfest, hier mit 204 005 der PRESS am 30. Juni 2019 Alexander Bergner

NOSSEN – FREIBERG (SACHSEN)

Zugpause im Zellwald

UNGEWISSE ZUKUNFT ■ Mehr als 150 Jahre lang ging es mit der Bahn durch das Herz Sachsens. Seit über drei Jahren ist die Zellwaldbahn jedoch zu einem Teil gesperrt. Die Betreiberin möchte die Linie nun loswerden.

Am 15. Juli 1873 war es soweit: Unter großer Anteilnahme der örtlichen Bevölkerung wurde die Bahnlinie von Nossen nach Freiberg in Sachsen mit einem Festzug eröffnet. Rund 15 Monate dauerte die Errichtung dieser exakt 24 Kilometer langen Verbindung im Herzen von Sachsen. Ausgeführt wurde der Streckenbau von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDE), nachdem vor allem aus Freiberg, das in den 1860er-Jahren über die Sachsenmagistrale Chemnitz – Dresden seinen Eisenbahnanschluss erhalten hatte, Stimmen laut wurden, die eine noch bessere Anbindung der stolzen Silberstadt und ihrer damals noch reichlich vorhandenen Bergwerke auf dem Schienenweg forderten. Die von Nossen aus süd-

wärts nach Freiberg verlaufende Strecke durch den altherwürdigen Zellwald (nach dem ehemaligen Zisterzienserkloster Altzella), für die sich bald der Name Zellwaldbahn einbürgerte, war dabei nur der erste Teil eines noch viel größeren Projektes:

Von Freiberg aus in Nord-Süd-Richtung ging es ab 1876 am Oberlauf der Mulde entlang bis Bienenmühle im Erzgebirge.

Nachdem Österreich bereits am 24. Dezember 1870 im Rahmen eines Staatsvertrages mit dem Königreich Sachsen die Fortsetzung auf böhmisches Gebiet genehmigt hatte, konnte am 18. Mai 1885 der Gesamtverkehr der NM-Linie über Moldau (Moldava v Krušných horách) bis Brüx (Most) aufgenommen werden. Dank dieser Gebirgsbahn war es nun möglich, preiswerte Koh-

LOK Magazin-Serie
Strecke des Monats
Zellwaldbahn



Zwischen Freiberg und dem Getreidelager in Großschirma ist die Strecke noch befahrbar. Am 16. April 2019 verlässt 202 743 der Streckenpächterin RISS den im Hintergrund sichtbaren Anschließer Felix Seraphin

le aus Böhmen ins Freiburger Bergrevier bringen zu lassen, wo man diese in der letzten Hochphase des Silberbergbaus dringend benötigte.

Von der wichtigen Haupt- zur Nebenbahn

Der Schwerpunkt des Verkehrs über die NM-Linie lag stets auf dem Gütertransport. Vor allem auf dem nördlichen Abschnitt, also der Zellwaldbahn, fuhren um 1900 bis zu zehn Güterzüge täglich. Da die Strecke auf ihrem ersten, kurvenreichen Abschnitt von Nossen über den erst 1878 als Holzladestelle eines örtlichen Dampfsägewerks eingerichteten Haltepunkt Zellwald bis zum Bahnhof Großvoigtsberg mit bis zu 25 Promille stark ansteigt, wurde hier oft mit Vorspann- oder Schublokomotiven gefahren. Von der LDE wurden für die Zellwaldbahn acht C-gekuppelte Güterzugloks der Bauform V (Nr. 530 bis 537) und neun 1'B-Gemischzugloks der Bauform KIII (Nr. 604 bis 612) beschafft, die in Nossen stationiert waren. Schon 1876 wurde die LDE verstaatlicht und der Betrieb den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen übertragen.

Zu einem ersten Einbruch im Güterverkehr kam es nach dem Ersten Weltkrieg mit dem Niedergang des Silberbergbaus im Freiburger Revier und dann erneut nach 1945, als der grenzüberschreitende Verkehr auf dem südlichen Abschnitt

der NM-Linie unterbrochen und bis heute nicht wieder aufgenommen worden ist. Die Reichsbahn hatte dieser Entwicklung bereits im Jahre 1923 Rechnung getragen, als sie die eingleisige Zellwaldbahn von der Haupt- zur Nebenbahn herabstufte. Die Signalisierung wurde vereinfacht, die Bahnwärterhäuser aufgegeben und die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 50 km/h reduziert. Der stets schwache Schienenpersonenverkehr zwischen Nossen und Freiberg wurde von der DR am 25. September 1977 endgültig eingestellt.

Nur noch Güterverkehr

Seither befuhren nur noch Güterzüge die Zellwaldbahn. Bis Ende der 1980er-Jahre kamen dabei noch die letzten Dampflokomotiven des Bw Nossen mit Übergaben bis Großvoigtsberg. 1994 erfolgte der letzte fahrplanmäßige Warentransport auf diesem Streckenteil der Zellwaldbahn, seither wurde dieser Abschnitt nur noch bei Bedarf befahren. Von Freiberg aus erreichte letztmals 1997 ein Stammholzzug den Bahnhof Großvoigtsberg. Bis heute wird die Zellwaldbahn dagegen für die Anschlussbedienung des großen Getreidedepots in Großschirma benötigt. Vor allem im Frühjahr und insbesondere im Herbst können unter der Woche oft mehrere Zuführungsfahrten zwischen Freiberg und dem Anschluss Agrarhandel in Groß-



Vor allem während der Getreide-Erntesaison im Herbst wird der Anschluss Agrarhandel in Großschirma fast jeden Werktag mit bis zu zwei Zubringerfahrten bedient

Alexander Bergner

NOSEN – FREIBERG (SACHSEN)

Spurweite	1.435 mm
Streckenlänge	23,97 km
KBS	514 (DB AG)
Baubeginn	24. Januar 1872
Eröffnung	15. Juli 1873
Einstellung Personenverkehr	25. September 1977

Aktueller Betrieb: Anschlussbedienung Agrarhandel Großschirma von Freiberg aus, der Streckenabschnitt Großschirma – Nossen ist seit 2020 gesperrt.



Die Zellwaldbahn in Sachsen

Kartografie: Anneli Nau

schirma, der sich gleich im Bereich des früheren Bahnhofsgeländes befindet, beobachtet werden.

Dort werden die angelieferten Schwenkdach-Selbstentladewagen von einem Zweibege-Unimog in das Anschlussgleis rangiert – bis vor gut zehn Jahren war hierfür noch ein schienentauglich gemachter Fortschritt-Traktor vom Typ ZT 300 vorhanden. Bis zum 1. Januar 2015 wurden die Zuführungsfahrten von der Deutschen Bahn geleistet, meist mit Rangierdiesellokomotiven der Baureihe 294. Seither hat die Regio Infra Service Sachsen GmbH (RISS), die seit 2005 als Pächterin der Gesamtstrecke auftritt, die Durchführung des Güterverkehrs zum Getreidelager in Großschirma selbst übernommen. Zum Einsatz kommen nun meist ehemalige V100 der DR, die von der RISS selbst stammen oder von anderen privaten Betreibern angemietet werden.

Eine beliebte Strecke für Sonderzüge

Schon zu DDR-Zeiten entwickelte sich die Zellwaldbahn zu einer beliebten Strecke für Sonderfahrten, etwa für die legendären Dampfsonderzüge des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV). Ihm ist es zu verdanken, dass der Nordteil der NM-Linie seitens der DR nicht gänzlich aufgegeben wurde. Als Mitte der 1990er-Jahre der vorerst letzte durchgehende Güterzug zwischen Freiberg und Nossen abgefahren war, fanden sich einige Interessierte, die die Zellwaldbahn unbedingt dauerhaft erhalten wollten. 1996 gründeten die Enthusiasten als Ableger der Nossener Arbeitsgemeinschaft „IG Dampflo“ die seit 2000 selbstständige BSW-Gruppe „Museumsbahnhof Großvoigtsberg“.

Ziel des Vereins ist es, den Bahnhof im authentischen DR-Zustand zu bewahren und die Zellwaldbahn für Sonderzüge weiterhin befahrbar zu halten. Ein großer Erfolg in dieser Hinsicht wurde am 5. November 2005 gefeiert: Zusammen mit der neuen Streckenpächterin RISS konnte der durchgehende Zugbetrieb zwischen Freiberg und Nossen wieder aufgenommen werden, nachdem die Trasse zuvor auch unter Mithilfe der BSW-Mitglieder mühsam instand gesetzt worden war. Im Trassenpreiskatalog der RISS wurden dampflokgeführte Sonderzüge ausdrücklich in Form von Sonderkonditionen berücksichtigt.

Positiv zu nennen ist das Engagement des Freiburger Politikers und früheren PRESS-Mitarbeiters Steve Johannes Ittershagen, der zusammen mit vielen weiteren lokalen Mitstreitern ab 2016 den „Bergstadtexpress“ lancierte. Neben der ebenfalls nicht mehr im Regelbetrieb befahrenen Linie Brand-Erbisdorf – Berthelsdorf – Freiberg wurde bis 2019 auch die Zellwaldbahn Nossen – Freiberg in diese aus historischem Fahrzeugmaterial gebildeten Personenzugläufe eingebunden, mit denen Feierlustige auf dem bequemen Schienenweg zum Freiburger Bergstadtfest, dem größten Volksfest im Osterzgebirge, gelangen konnten. Dieser Sonder-



Die Zukunft des Bahnhofs Großvoigtsberg als Museum ist dank des Vereins gesichert. Am 23. Juni 2016 rollt 294 827 der DB AG mit einem Gaskesselwagen-Zug durch die verträumte Station

Felix Seraphin



Der Haltepunkt Zellwald liegt fernab aller Orte. Personenzüge halten hier erst seit dem Autobahnbau in den 1930ern. Am 13. Juni 2010 legt die „Ferkeltaxe“ 172 132 eine kurze Pause ein

Michael Klaus



Legendär bis heute: Die Dampfsonderfahrten des DMV auf der Zellwaldbahn. Eindrucksvoll verlässt 50 2740 am 16. Juli 1988 den Bahnhof Großvoigtsberg gen Nossen

Rainer Heinrich

verkehr, der die Zellwaldbahn wieder in das Blickfeld der örtlichen Bevölkerung rückte, ist seit der zum Jahresende 2020 erfolgten Streckensperrung zwischen Großschirma und Nossen jedoch ebenfalls Geschichte.

Die RISS möchte sich nun zurückziehen

Ursache hierfür waren auf die Trasse gestürzte Bäume, marode Schwellen und renovierungsbedürftige Bahnübergänge sowie Brücken. Doch die

RISS hatte nun kein Interesse mehr an einer erneuten Befahrbarmachung der Zellwaldbahn: Am 30. November 2021 stellte sie einen Antrag auf vorzeitige Auflösung des ursprünglich mit einer Laufzeit von 20 Jahren vereinbarten Pachtvertrages bei der DB AG. Seit 2020 gab es keine Sonderzüge mehr und kaum noch Güterzug-Umleiter, so dass die Strecke schnell in die Miesen rutschte.

Die RISS veranschlagt in ihrem Antrag jährliche Aufwendungen von rund 45.000 Euro, um die Strecke weiterhin befahrbar zu halten; dem stünden lediglich 5.300 Euro erzielbare Einnahmen aus der Infrastruktur-Nutzung entgegen. Um die Strecke auf ganzer Länge herzurichten, damit man sie bis 2025 nutzen könnte, würden Gesamtkosten von fast einer halben Million Euro anfallen – allein der Schwellenwechsel würde laut RISS bis zu 100.000 Euro kosten.

Gibt es eine Zukunft für die Zellwaldbahn?

Angebote zur Streckenübernahme konnten bei der RISS bis zum 23. Februar 2022 eingereicht werden. Allerdings sind auch fast eineinhalb Jahre nach dieser Frist keine Informationen über einen möglichen neuen Betreiber der Zellwaldbahn bekannt geworden. Es bleibt also spannend, ob sich wirklich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen finden wird, welches den Fortbestand dieser traditionsreichen Strecke in Sachsens Mitte sichern kann. Noch dürfte es hierfür nicht zu spät sein.

Alexander Bergner

Auch die Landschaft rund um den südlichen Zellwaldbahn-Abschnitt bietet ansprechende Fotomotive: 202 708 mit einem Getreidezug nach Freiberg am 18. Juni 2016 bei Kleinwaltersdorf

Felix Seraphin





Das kleine Magazin über die große Bahn



3 Gründe, warum Sie Lok Magazin lesen sollten

- ✓ Lok Magazin bietet 100 Prozent echte Eisenbahn und berichtet in jeder Ausgabe über alle Traktionsarten bei Bundesbahn und Reichsbahn!
- ✓ In jeder Ausgabe von Lok Magazin finden Sie ein ausführliches Fahrzeugporträt mit Lokzeichnung und Infos zu Technik, Einsätzen und Stationierungen!
- ✓ Lok Magazin ist die Eisenbahn-Zeitschrift mit dem praktischen, handlichen und damit auch für unterwegs idealen Format.

Jetzt Lok Magazin lesen,
aktuellen Buchbesteseller
wählen und zusammen
richtig sparen



Eurocity 1	€ 59,95
12 Ausgaben Lok Magazin*	€ 106,80
Regulärer Preis	€ 166,79
Ihre Ersparnis	€ 67,19
Gesamtpaket nur	€ 99,60

Eurocity 2	€ 59,00
12 Ausgaben Lok Magazin*	€ 106,80
Regulärer Preis	€ 165,80
Ihre Ersparnis	€ 66,20
Gesamtpaket nur	€ 99,60

* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter
www.lok-magazin.de/abo





DIE BAUREIHE 86 IN THÜRINGEN

Warten auf die V 100

RETTUNGSANKER ■ 1970: Die alten Preußen sind müde und kaputt. Doch von der neuen V 100 ist noch keine greifbar. Was tun? Die Einheitstenderlok wird zur Übergangslösung

Eine Lok für Thüringen war die 86er nicht. Zwar gab es beginnend 1941 erste Beheimatungen in Coburg, Vacha, Gotha, Gerstungen, Artern, Eisenach, Saalfeld und Probstzella, doch waren das insgesamt nur etwa 30 Maschinen, welche alle spätestens 1947 die Reichsbahndirektion Erfurt wieder verließen.

Die Coburger Loks, immerhin 16 Stück, waren bereits 1945 in die Direktion Nürnberg übergewechselt, da damals, am Ende des Zweiten Weltkrieges, bei der Eisenbahn das nachvollzogen wurde, was politisch schon 1919 festgelegt worden war: Der Freistaat Coburg gehörte nach einer Volksabstimmung seiner Bevölkerung (30. November 1919) seit 1. Juli 1920 zu Bayern.

Die Deutsche Reichsbahn in der DDR setzte ihre 164 verbliebenen Einheitstenderloks der Baureihe 86 in der Hauptsache im Erzgebirge (und seinem nördlichen Vorland) und in der Oberlausitz ein. Eine begrenzte Anzahl lief auch vom Bw Torgau aus oder versah den gesamten Verkehr auf der

ehemaligen Halle-Hettstedter Eisenbahn (Bw Halle P, Einsatzstelle Gerbstedt). Klassische Heimatdienststellen der r'Dr'-Tenderloks waren über lange Zeit Glauchau, Aue, Pirna, Karl-Marx-Stadt (-Hilbersdorf), Annaberg-Buchholz, Bautzen und Zittau (sowie deren Einsatzstellen).

Das Jahr 1970

Doch dann kam das Jahr 1970. Und auf einmal tauchten die 86er in der Erfurter Direktion auf, führen in Meiningen, in Schmalkalden, in Schleusingen, Themar oder auch im Schwarzatal. Warum?

Die Bergstrecken in Thüringen, wir sprechen hier fast ausschließlich von Nebenbahnen, waren in den 1950er- und 1960er-Jahren fest in der Hand der alten preussischen Tenderlokomotiven der Gattungen T 14, T 14' und T 16'. Während die 94er (die T 16') die Steilstrecken (mit ihren speziellen und strengen Vorschriften) allein beherrschten, befuhren die 93er (T 14 und T 14') viele der anderen steigungs- und krümmungsreichen Nebenbahnen. Das waren, um nur einige zu nennen: Zella-Mehlis – Schmalkalden – Wernshausen, Schmalkalden – Pappenheim (- Brotterode), die Schwarzatalbahn Rottenbach – Katzhütte, Themar – Schleusingen oder Orlamünde – Pößneck unter

LINKS Der Haltepunkt von Benshausen liegt zwischen zwei Tunnel. Den von Viernau her hat am 20. Juli 1972 die 86 1624 gerade durchfahren. Der Heizer nutzt den Leerlauf der Lok, um Kohlen aufzuwerfen

Alle Illustrationen Rudolf Heym

Auszug aus dem Taschenfahrplan der Reichsbahndirektion Erfurt vom Winter 1970/71. Alle Züge der Strecken 624 und 625 wurden zu dieser Zeit von den 86ern gezogen

624 Zella-Mehlis-Schmalkalden-Wernshausen und zurück											Alle Züge 2. Klasse	
km	Rbd Erfurt	Zug Nr	3152	3156	3158	3166	3184	3184	3182	3180	3194	3196
0,0	Zella-Mehlis X 620 ... ab	...	5.11	6.31	8.08	10.33	13.20	15.41	16.19	17.06	18.18	21.20
2,7	Zella-Mehlis West (542 m) ... ab	...	5.16	6.36	8.13	10.38	13.25	15.46	16.28	17.18	18.22	21.25
6,3	Benshausen (u) ... ab	...	5.22	6.42	8.19	10.44	13.31	15.51	16.34	17.24	18.28	21.31
10,1	Viernau ... ab	...	5.31	6.52	8.28	10.52	13.40	16.00	16.43	17.33	18.37	21.39
13,2	Steinbach-Hallenberg (464 m) ... ab	...	5.31	7.04	8.37	11.00	13.48	16.07	16.51	17.41	18.44	21.47
14,6	Altersbach (u) ... ab	...	5.56	7.09	8.42	11.04	13.53	16.11	16.55	17.46	18.48	21.51
22,1	Schmalkalden Stillert ... ab	...	6.12	7.25	8.58	11.20	14.10	16.27	17.11	18.03	19.04	22.07
23,8	Schmalkalden X 625 an	...	6.16	7.30	9.03	11.24	14.14	16.32	17.15	18.07	19.08	22.11
	Zug Nr	3148		3154		3162	3168		3174			
23,8	Schmalkalden X (320 m) ab	...	5.04	6.35	8.40	11.33	13.24	14.35	16.21	16.55	17.35	18.15
25,5	Auehütte (u) ... ab	...	5.08	6.38	8.44	11.36	13.27	14.38	16.25	16.58	17.38	18.18
26,8	Mittelschmalkalden ... ab	...	5.10	6.41	8.47	11.40	13.30	14.41	16.28	17.01	17.41	18.21
28,4	Niederschmalkalden (u) ... ab	...	5.14	6.45	8.50	11.43	13.34	14.45	16.31	17.05	17.45	18.24
30,4	Wernshausen X 630 ... an	...	5.17	6.48	8.54	11.46	13.38	14.48	16.34	17.08	17.48	18.27
	Zug Nr	3191	3153		3193		3179					
0,0	Wernshausen X 630 ... ab	...	6.17	7.27	9.33	11.56	14.10	15.02	16.45	17.57	19.12	
2,0	Niederschmalkalden (u) ... ab	...	6.21	7.31	9.37	12.00	14.14	15.06	16.49	18.01	19.16	
3,6	Mittelschmalkalden ... ab	...	6.24	7.34	9.41	12.03	14.18	15.09	16.52	18.05	19.19	
4,9	Auehütte (u) ... ab	...	6.28	7.38	9.46	12.07	14.22	15.13	16.56	18.08	19.23	
6,6	Schmalkalden X 625 an	...	6.31	7.41	9.50	12.10	14.26	15.17	16.59	18.12	19.26	
	Zug Nr	3191	3153		3193		3179					
6,6	Schmalkalden X (320m) ab	...	3.55	4.30	5.03	6.33	8.02	10.30	13.09	15.34	16.19	17.00
8,3	Schmalkalden Stillert ... ab	...	4.01	4.36	5.09	6.39	8.08	10.35	13.16	15.39	16.24	17.01
15,8	Altersbach ... ab	...	4.20	4.55	5.31	6.58	8.28	10.52	13.38	15.56	16.43	17.19
17,2	Steinbach-Hallenberg (464 m) ... ab	...	4.27	5.02	5.39	7.05	8.40	11.02	13.45	16.04	16.08	16.52
20,3	Viernau ... ab	...	4.34	5.09	5.47	7.12	8.47	11.09	13.53	16.11	16.15	16.59
24,1	Benshausen (u) ... ab	...	4.43	5.18	5.57	7.21	8.57	11.18	14.02	16.20	16.24	17.09
27,7	Zella-Mehlis West (542m) ... ab	...	4.51	5.26	6.07	7.29	9.07	11.25	14.11	16.30	16.31	17.20
30,4	Zella-Mehlis X 620 ... an	...	4.58	5.33	6.16	7.36	9.16	11.31	14.20	16.36	16.37	17.27

625 Schmalkalden-Pappenheim (Thür) und zurück											Alle Züge 2. Klasse	
km	Rbd Erfurt	Zug Nr	3225		69425		69427		3233	3175		
0,0	Schmalkalden (320m) 624 ab	...	6.38		12.16	13.20	15.55	16.24	17.00	18.14	19.57	
1,0	Schmalkalden Reihertor ... ab	...	6.41		12.20	13.23	15.58	16.27	17.03	18.17	19.57	
5,5	Floh-Sellgenhal ... ab	...	6.53		12.33	13.36	16.13	16.41	17.15	18.30	19.57	
7,3	Hohleborn X (u) ... ab	...	6.58		12.39	13.42	16.20	16.48	17.20	18.36	19.57	
9,6	Pappenheim (Thür) (447 m) ... an	...	7.05		12.47	13.59	16.41	16.59	17.27	18.44	19.57	
	Zug Nr	3224	3227		69426		3234		3238			
0,0	Pappenheim (Thür) (447 m) ab	...	5.57	7.18	13.55	15.03	17.37	19.09				
2,3	Hohleborn X (u) ... ab	...	6.02	7.23	14.01	15.09	17.42	19.14				
4,1	Floh-Sellgenhal ... ab	...	6.07	7.28	14.06	15.14	17.47	19.19				
8,5	Schmalkalden Reihertor ... ab	...	6.19	7.39	14.18	15.26	17.58	19.30				
9,6	Schmalkalden (320m) 624 an	...	6.21	7.42	14.21	15.29	18.01	19.33				

Ⓢ nicht am 24. u. 31. XII.
 a an 16.00
 b an 5.38
 Ⓢ nach Pappenheim



In Viernau überquert ein Personenzug von Schmalkalden nach Zella-Mehlis den Bermbacher Weg auf einer typisch preußischen Steinbogenbrücke (86 1027; 13. Oktober 1970)

TENDERLOKS IM KURZVERGLEICH

Baureihe	83 ¹⁰	86	93 ⁵
Dienstgewicht (2/3 Vorräte)	92,4 t	84,2 t	97,8 t
Reibungsmasse	59,5 t	60,6 t	70 t
Zuglast P-Zug (20 Promille mit 40 km/h)	140 t	190 t	180 t

Anmerkung:

Diese Zahlen (entnommen dem Merkbuch für Triebfahrzeuge der DR 1964) offenbaren ein aus der Ära der Einheitsloks stammendes Dogma, nämlich dass Einheitsloks den Länderbahnloks immer überlegen sind: Die um zehn Tonnen Reibungslast leichtere 86er zieht angeblich zehn Tonnen mehr Last bergan als die alte T 14¹ (93⁵) – und das mit etwas größeren Treibrädern? Wer es glaubt, wird selig. Die Personale wussten es besser, noch dazu, wenn es im Herbst geregnet hatte oder Morgentau auf den Schienen lag.

rer Bahnhof. Auch Eisfeld – Sonneberg und Sonneberg – Ernstthal – Probstzella gehörten dazu, bis die ölgefeuerten 95er (T 20) dort den Verkehr übernahmen.

Zum Ende der 1960er-Jahre waren jedoch speziell die 93er „fix und fertig“. Zwischen Orlamünde und Pößneck waren die 93 304 und 93 412 die Letzten und wurden 1971 abgestellt. Die 93 8304 wurde mit ihrer neuen Nummer im Mai 1971 auf einer Sonderfahrt hinauf nach Ziegenrück feierlich verabschiedet. Mühsam behalf man sich noch

mit der eher ungeliebten Neubautenderlok der Baureihe 83¹⁰, auch V 60 liefen auf der Oraltalbahn, bis endlich die V 100 zur Verfügung stand.

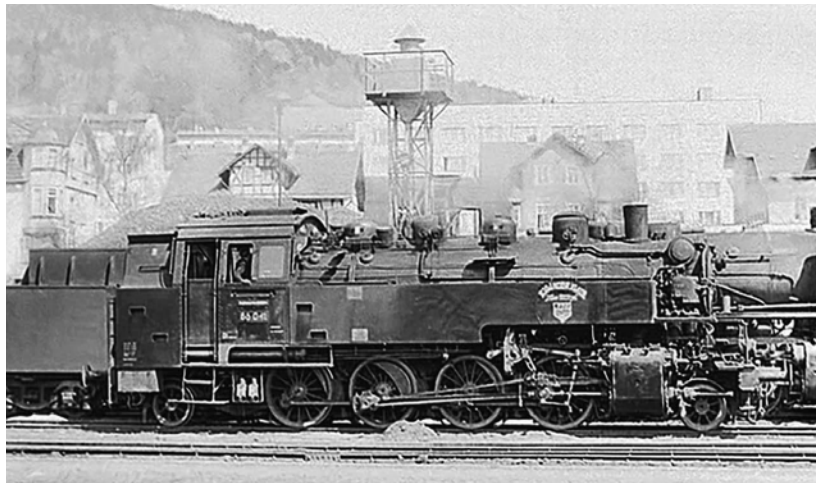
Diese Durststrecke des Wartens auf neue Dieselloks galt es auch woanders zu überstehen: Die 93⁵ waren am Ende, genügend V 100 noch nicht greifbar. So kam es, dass 1970 noch einmal insgesamt 25 Tenderloks der Baureihe 86 in die Rbd Erfurt versetzt wurden (dazu auch 15 Loks der Baureihe 83¹⁰ nach Saalfeld).

Die 86er war nicht ganz so leistungsfähig wie die T 14¹, auf der anderen Seite insgesamt noch etwas besser in Schuss. Da zu jener Zeit der Zustand vieler Strecken katastrophal war, schlug auch das etwas geringere Gewicht der 86er positiv zu Buche. Die 93,5 war ja dafür bekannt, mit ihrer extrem schlechten Lastverteilung dem Oberbau nicht gerade gut zu tun.

Sanierung parallel

Brachte allein die Diesellok den Fortschritt? Nur ein Beispiel: Die Steilstrecke Suhl – Schleusingen wurde mit der Ablösung der Baureihe 94⁵ komplett saniert (1974) und die Dieselloks der Baureihe 118 konnten nun auch schneller fahren. Ähnlich zwischen Zella-Mehlis und Schmalkalden: Dort wurde ab 1972 saniert, und als dann die 110er-Dieselloks fuhren, konnten die Fahrzeiten entschieden verkürzt werden. Das war nicht die Schwäche der 86er! Auch sie hätte auf neuem Oberbau schneller fahren können. Aber es passte besser ins Bild vom ewigen Fortschritt ...

Auch das Bw Sangerhausen im Norden der Rbd Erfurt (Sangerhausen liegt allerdings nicht mehr in Thüringen, sondern in Sachsen-Anhalt, gehörte 1970 zum Bezirk Halle) hatte Not mit seinen wenigen 93ern, die vor allem auf der Stichbahn Berga-Kelbra – Stolberg (Harz) und im Übergabe- und Rangierdienst eingesetzt wurden. So wurden



6. Mai 1970 Meiningen: Ein Foto der 86 041 als FDJ-Jugendlok. Die 86er war damals gerade einmal vier Monate in Thüringen



Am 9. August 1971 steht die 86 1018 im Bahnhof Schmalkalden mit einem Personenzug nach Zella-Mehlis zur Abfahrt bereit

BW MEININGEN: BESTAND BAUREIHE 86

Nummer (alt/EDV)	Zugang	bis
86 018/1018	21.01.1970	29.10.1974 z
86 027/1027	10.02.1970	13.12.1973 (zum Bw Gotha, dort 15.12.1974 z)
86 035/1035	12.05.1970	06/1972 z (nach Unfall)
86 041/1041	20.01.1970	23.05.1974 z
86 059/1059	18.06.1970	29.10.1974 z
86 143/1143	20.01.1970	06.12.1974 z
86 146/1146	21.01.1970	31.05.1972 (zum Bw Vacha)
	11.10.1972	19.04.1974 z
86 205/1205	02.03.1970	08/1970 (zum Bw Probstzella)
86 270/1270	16.04.1970	1975/76 z
86 336/1336	01.07.1970	18.01.1974 z
86 389/1389	13.05.1970	06.08.1975 z



Zella-Mehlis am 16. September 1972: Der Sonderzug des Deutschen Modelleisenbahnverbandes, geführt von der 86 1389, wartet einen Gegenzug ab

Einen Monat später in Zella-Mehlis West: Nach kurzem Halt strebt die 86 1141 weiter nach Zella-Mehlis. Links oben ist der Kamm des Thüringer Waldes, der Rennsteig, zu sehen





Als die DR die 86 1760 (eine ÜK-Lok) nicht mehr brauchte, wurde sie am 16. September 1975 an den VEB Industriebahn Erfurt Ost verkauft. Dort entstand am 25. Oktober 1975 dieses Foto

dem Bw ab 1970 folgende 86er, manchmal nur für ein knappes Jahr, zugewiesen: 86 1049, 1088, 1184, 1243, 1270, 1548, 1622, 1744, 1760, 1776.

Interessant ist, dass 86 1744 und 1760 nach dem Ende ihrer Reichsbahn-Einsätze noch zur Industriebahn Erfurt Ost kamen. Die 86 1049 gar erlebte im Erzgebirge in den 1980er-Jahren noch ihren dritten Frühling, als überall Diesel gesparrt werden musste und 110er abgestellt und durch Dampfloks ersetzt wurden. Sie ist heute als Museumsstück erhalten.

Zurück in den Thüringer Wald: Die einzige 86er, die 1970 zum Bw Saalfeld gelangte, war die 86 1205. Sie kam von Meiningen im März 1970, ging dann kurz nach Probstzella, wohl in erster Linie zum Rangieren und für Übergaben, und wurde im August 1971 nach Saalfeld zurückgegeben. Eingesetzt wurde sie von Rottenbach aus auf der Strecke nach Katzhütte, wo große Not herrschte und immer wieder die 83¹⁰ ausfielen und die allerletzten 93⁵ ihr Bestes gaben. So war an jenem Tag, da das Foto mit der Lok entstand, dem 26. Juni 1971, auch immer noch die 93 1036 im Einsatz!

Doch auf wirklich steilen Strecken mit engen Krümmungen ist eine 86er keine echte Hilfe und so stellte man die 86 1205 am 30. Mai 1972 auf z. All das zeigt: Es war ein Würsteln von der Hand in den Mund und jeder war froh (außer den Dampflokliebhabern!), als endlich die neuen 110er durch den Wald brummten ...

Der Vollständigkeit halber sei gesagt, dass auch die Bahnbetriebswerke Vacha (86 1146), Nordhausen und Arnstadt (86 1548) und Gotha (86 1027)

jeweils für sehr kurze Zeit eine 86er im Bestand hatten.

Der feierliche Abschied

Am 16. September 1972 hatte der Bezirksvorstand Erfurt des Modelleisenbahnverbandes die großartige Idee, den Tenderloks der Baureihe 86 in der Direktion einen würdigen Abschied zu bereiten. So fuhr ein Sonderzug mit der 86 1389 von Zella-Mehlis über Wernshausen bis nach Meiningen, wo das Reichsbahnausbesserungswerk eine tolle Fahrzeugausstellung mit 01 029, 01 512, 41 276, 44 305, 58 1800 und 80 017 präsentierte. *Rudolf Heym*



Am 26. Juni 1971 war kein schönes Wetter in Rottenbach. Die 86 1205 stand nur auf Reserve



Im November 1958 begann die Auslieferung der 2050 an die ÖBB: Typenfoto der fabrikneuen 2050.01, aufgenommen nach ihrer Ankunft in der Zugförderungsleitung Wien FJB

Alle Abbildungen Sig. Eduard Saßmann

ÖBB-REIHE 2050

Forsche Fahrweise

INTERNE EINSICHTEN ■ Bei Fans der österreichischen Eisenbahn hat die Reihe 2050 einen legendären Ruf. Dipl. Ing. Eduard Saßmann, viele Jahre bei den ÖBB in leitenden Funktionen tätig, gibt Einblicke in seine Arbeit mit den Lokomotiven und berichtet wenig Bekanntes und manch Kurioses

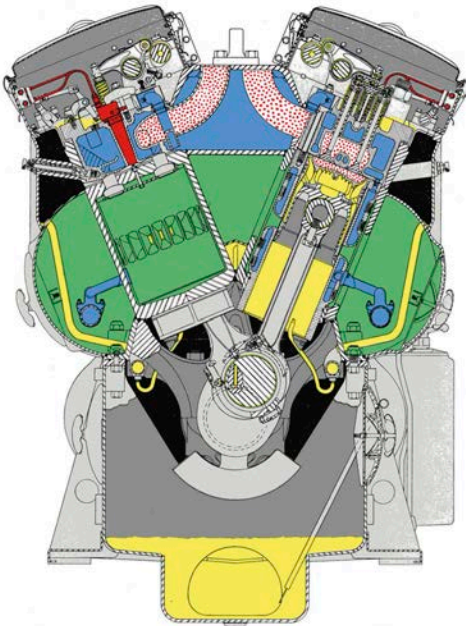
Als erste Diesellok einer insgesamt 18 Einheiten umfassenden Serie übernahm am 19. November 1958 ein technischer Beamter der ÖBB die 2050.01 im deutschen Grenzbahnhof Passau. Rund 47 Jahre später, am 1. März 2005, endete mit Ausmusterung der letzten acht Maschinen, die sich damals noch im ÖBB-Bestand befanden (2050 005, 008, 011, 012, 015, 016, 017 und 018), die Ära dieser bereits zu Betriebszeiten legendären Lokreihe. In der Fachliteratur ist die Technik und der Einsatz dieser Maschinen bereits mehrfach ausführlich beschrieben worden, die wenig bekannten Details aus dem Werkstättenbetrieb und einige humorvolle Begebenheiten aus dem Betriebsalltag mögen nun diese Berichte ergänzen.

Amerikanisches Vorbild

Von Mai bis Juli 1955 erprobten die ÖBB am Semmering und auf der Franz-Josefs-Bahn eine in den USA von General Motors gebaute 1.500 PS-Diesellokomotive der Type G 12 mit elektrischer Kraftübertragung, die von den deutschen Henschel-Werken zur Verfügung gestellt worden war. Die guten Testergebnisse dieser Bo'Bo'-Baumusterlok Nummer 7707 – in typisch amerikanischer Bauweise mit Einzelführerstand und je einem kurzen und langen Vorbau mit außen liegenden Laufstegen – führten 1957 zu einer Bestellung von vorerst zehn Lokomotiven beim amerikanischen Lizenzpartner Henschel, da die beiden österreichischen Lok- und Motorenhersteller Simmering-Graz-Pau-



Eine Rarität ist diese Farbaufnahme der Testlok 7707 von General Motors, die zum technischen Vorbild für die 2050 wurde. Im Sommer 1955 hält sie mit einem Probezug in Mürzzuschlag am Semmering

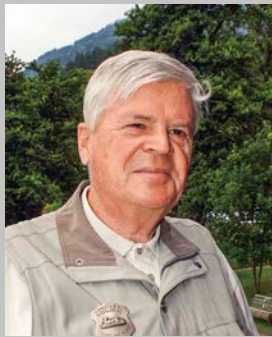


Schema eines GM-Dieselmotors der Type 567 C. Rechts der Blick in den Motorraum einer 2050, deutlich sind der Dieselmotor und der daran angeflanschte Generator zu erkennen



ÜBER DEN AUTOR

Dipl.-Ing. Eduard Saßmann, Jahrgang 1942, war bei den ÖBB als Techniker in allen Bereichen des Zugförderungsdienstes tätig – vor allem im Werkstättenwesen, wo er zahlreiche



Verbesserungen bei der Instandhaltung des Fahrparks veranlasste. Bei den Lokomotiven der Reihen 2050, 2043, 2143, 2060 und 1046 konnte er viele seiner innovativen Ideen ausführen und wurde dafür mehrfach ausgezeichnet. Ab 1991 leitete er als Vorstand die Zugförderung Wien Nord, ab 1997 die Zugförderung Wien Süd/Ost. Seit 2000 ist er im Ruhestand.

ker AG (SGP) und Jenbacher Werke (JW) zu diesem Zeitpunkt noch keine Dieselmotoren in dieser Leistungsklasse anbieten konnten.

Im Rahmen der damaligen Verkaufsverhandlungen erkundigten sich die Vertreter von General Motors nach den damals bei den ÖBB üblichen Laufleistungsgrenzen für die Aufarbeitung von Lok-Dieselmotoren. Sie lagen je nach Motortype

zwischen 200.000 und 300.000 Kilometer – und entlockten den Amerikanern nur ein mitleidiges Lächeln. Sie erklärten daraufhin, mit ihren Motoren könne man bis zu einer Million (!) Kilometer durchfahren! Dieser hohe Wert wurde zwar von den ÖBB in den Frist-Vorschriften nicht übernommen, die Kilometer-Grenzen für die Reihe 2050 lagen jedoch immer rund 15 Prozent höher als bei den beiden vergleichbaren, ab 1964/65 ausgelieferten Neubaureihen 2043 (JW) und 2143 (SGP).

Schulungen bei Henschel in Kassel

Im September 1958 beorderten die ÖBB nacheinander zwei Teams aus Technikern der General-Direktion, der Hauptwerkstätte St. Pölten und der Zugförderungsleitung Wien FJB jeweils für drei Tage zur Firma Henschel nach Kassel; sie sollten künftig für die Erhaltung und den Betrieb der Maschinen zuständig sein und erhielten bei den bereits im Bau befindlichen Lokomotiven 2050.01 und 02 eine praktische Einschulung sowie alle erforderlichen technischen Unterlagen.

Der damalige Vorschlag von Henschel, die Lokomotiven ähnlich der US-Testlok 7707 rot (!) zu lackieren, wurde von den ÖBB nicht angenommen, da zu dieser Zeit für alle normalspurigen Diesel- und Elektrotriebfahrzeuge grundsätzlich ein Anstrich in „Tannengrün“ (RAL 6009) vorgeschrieben war.

Auch die neuen Loks der Reihe 2050 wurden ausgiebig getestet: 2050.03 mit dem ÖBB-Messwagen vor der Abfahrt eines Probezuges am Franz-Josefs-Bahnhof in Wien 1959



Die 2050.01 bis 10 wurden zwischen November 1958 und März 1959 und die 2050.11 bis 18 zwischen Dezember 1961 und Februar 1962 einzeln mit DB-Personal von Kassel bis zum Grenzbahnhof Passau überführt. Dort erledigte ein ÖBB-Techniker der Maschinendirektion die Zollformalitäten und fuhr anschließend mit einem Lehrführer der Zugförderungsleitung FJB als Lokzug in die Hauptwerkstätte St. Pölten zur Endkontrolle.

Einige Tage später kamen die Lokomotiven zu ihrer ersten Heimatdienststelle Wien FJB, wo anschließend zwischen den Bahnhöfen Tulln und Absdorf-Hippersdorf die Polizeiprobefahrten stattfanden. Da einige Lokomotiven der ersten Serie anfänglich noch keine Heizkessel hatten, die von der Firma SGP geliefert werden sollten, mussten in der Heizperiode 1958/59 die Reisezüge zwischen Wien und Gmünd mit zusätzlichen Heizwagons geführt werden.

Nur wenig „Kinderkrankheiten“

Auch bei der vom Lok- und Werkstättenpersonal so sehr geschätzten Reihe 2050 gab es anfänglich – wie praktisch bei allen Neubautriebfahrzeugen – einige „Kinderkrankheiten“. Sie sind zwar heute längst vergessen, sollten aber doch erwähnt werden. Gleich zu Beginn traten serienweise Überschlüge in den Fahrmotoren und den Generatoren auf. Erst als eine spezielle, von Metallfäden freie

Putzwolle zum Reinigen verwendet wurde, besserten sich die Zustände. Auch die Laufeigenschaften der Lokomotiven befriedigten zuerst nicht. Als Ursache wurden schließlich gerissene Schweißnähte an den von der Firma SGP zugelieferten Drehgestellrahmen festgestellt und diese saniert. Da wegen der Unterflurtanks zwischen den Drehgestellen keine Querkupplung eingebaut werden konnte, verwendete man zwischen dem Lokrahmen und den Drehgestellen quer zur Lokachse angeordnete Reibungsdämpfer, um Schlingerbewegungen zu verhindern. Sie befriedigten jedoch nicht und wurden deswegen später gegen echte Stoßdämpfer – das heißt, nicht mit konstanter, sondern von der Bewegungs-Geschwindigkeit abhängiger Dämpferwirkung – der Firma Koni getauscht.

Der „Schnelle Franz“

Ein hoher Maschinentechnischer Beamter der Zugförderungsleitung FJB fuhr bei den diversen Probe- und Kontrollfahrten mit der Reihe 2050 gerne selbst und war wegen seiner forschen Fahrweise bald allgemein als der „Schnelle Franz“ bekannt. Als er wieder einmal bei der Abfahrt den Fahrschalter sofort in die Endstellung auf Stufe 8 (maximale Motorleistung) brachte, meinte der daneben stehende Lokführer lakonisch: „Herr Inschinör, Sie braucherten eigentli goa ka Handrod, bei Ihna ge-

Blick in Führerstand der 2050.01, aufgenommen nach der Auslieferung im Jahr 1958. Dem „Schnellen Franz“ hätte nach Ansicht mancher Lokführer ein Kippschalter anstelle des Handrads genügt





Parade aller drei Traktionsarten der ÖBB in der Zfl. Knittelfeld am 14. Oktober 1994. Ellok 1245.537 steht neben der ÖBB-Erlebnisbahn-Dampflok 52.4984 und der Diesellok 2050.015

nügert jo a Kippscholta ...“ („Herr Ingenieur, Sie bräuchten eigentlich gar kein Handrad, bei Ihnen würde auch ein Kippschalter genügen...“)

Probleme mit den Ventilen

Wegen der teuren Ersatzteilbeschaffung bei General Motors testete man nach Ablauf der Garantiefrieten versuchsweise Auslassventile der Firma Böhler, die sich aber nicht bewährten, da sie nach kurzer Zeit brachen. Um die Jahreswende

1979/1980 traten plötzlich auch bei den original GM-Ventilen serienweise eigenartige, bogenförmige Risse in den Ventiltellern auf. Das durchströmende Kraftstoff-Luftgemisch erzeugte bei niedriger Leerlauf-Drehzahl von nur 275 U/min ein zischendes, etwa den geöffneten Zylinderventilen einer Dampflok ähnliches Geräusch, sodass derartige Schäden jedoch schnell bemerkt wurden. Nur in Einzelfällen kam es zu einem Ventilbruch und zu schweren Folgeschäden (beschädigter Kolben), deshalb tauschte man anfänglich nur den betroffenen Zylinderkopf, womit die Lok wieder schnell einsatzbereit war.

Nachdem am 1. Juni 1980 alle 2050er von Wien FJB nach Wien Nord umstationiert worden waren, leitete der Verfasser in der Werkstättenleitung genauere Erhebungen und Untersuchungen bei diesen nach wie vor auftretenden Schadensfällen ein. Es konnten jedoch weder bei den



Ende der 1970er-Jahre testete man Auslassventile der Firma Böhler, die aber nach kurzer Zeit brachen. Ansicht eines ausgebauten GM-Zylinderkopfes von der Unterseite. Rechts unten das gebrochene Böhler-Auslassventil



Die 2050 011 im neuen „Design“ neben der weitgehend in den Originalzustand versetzten 2050 002 in Wien Nord 1987. Die neue Farbgebung reizte so manchen zu heftigen Diskussionen

Übertragungselementen (Kipphebel, Ventilbrücken mit hydraulischem Ventilspielausgleich) noch bei den Ventildedern oder den Ventilführungen und Ventilsitzen Unregelmäßigkeiten festgestellt werden. Da Mitte 1981 bereits fast keine Tauschventile mehr vorhanden waren und bei der metallurgischen Untersuchung eines gerissenen Ventiltellers Unklarheiten bezüglich der Werkstoffqualität auftraten, berief die GD/Maschinendirektion am 17. September 1981 einen Krisengipfel mit allen involvierten Dienststellen in der Hauptwerkstätte St. Pölten ein.

Auf der Durchreise nach Südafrika

Der von General Motors dazu entsandte Servicetechniker Mr. Olson wurde per Dienstwagen direkt vom Flughafen Wien-Schwechat abgeholt und erkundigte sich nach der allgemeinen Begrüßung, wie viele Lokomotiven der Reihe 2050 die ÖBB denn hätten und wie viele sie noch zu kaufen gedenke. Ein anwesender Hofrat antwortete etwas konsterniert, man sei eigentlich an einer Klärung der Serienschäden bei den Auslassventilen interessiert und wolle gar keine neuen Maschinen kaufen. Daraufhin blickte der Amerikaner kurz auf seine Uhr und meinte, dann solle man doch die „verbesserten“ Ventile bestellen und im Übrigen müsse er rasch nach Wien, um das Flugzeug für seinen nächsten Besprechungstermin in Südafrika zu erreichen! Erfreulicherweise hielten die neuen, etwas verstärkten Ventile, was sie versprochen, und es tra-

ten bis zur Ausmusterung der Lokomotiven im Jahr 2005 keine weiteren derartigen Serienmängel mehr auf.

Verirrungen im Schilderwald

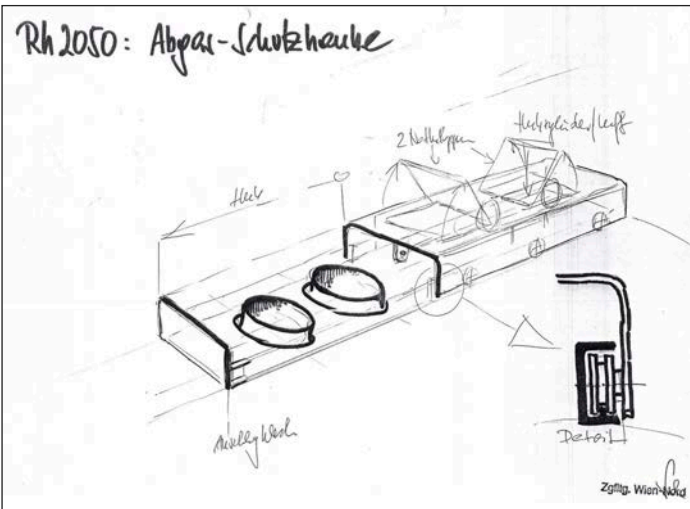
Anlässlich der Umstellung der Triebfahrzeugummern auf das EDV-System mit Selbstkontrollziffern setzte Anfang 1986 bei Sammlern eine eifrige „Jagd“ auf Lokschilder mit Metallziffern ein. Um diesem Treiben ein Ende zu bereiten, erteilte der Verfasser den Werkstättenbediensteten in Wien Nord den Auftrag, nicht nur die Nummernschilder sondern sicherheitshalber auch die Fabrikschilder der Lokomotiven abzumontieren. Zudem sollte dadurch dem Auftrag der Generaldirektion nachgekommen werden, nicht mehr benötigte Schilder für die Flohmärkte der ÖBB zu sammeln, die anlässlich des bevorstehenden Jubiläums „150 Jahre Eisenbahnen in Österreich“ geplant waren. Die ab-

2050: TECHNISCHE DATEN IN KÜRZE

Hersteller	Henschel
Baujahre	1958 – 1962
Achsformel	Bo'Bo'
Länge über Puffer	17.740 mm
Dienstmasse	75,5 t
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Dauerleistung	1.520 PS



Warum kompliziert, wenn es auch einfach geht? Anstelle einer pneumatisch betätigten Abdeckhaube für die beiden Auspuffrohre (unten) ließ Eduard Saßmann bei allen Loks der Reihe 2050 einfache Auspuffdeckel mit seitlich angeordneten Windschutzblechen anbringen – sie funktionieren bis heute (oben)



genommenen Schilder erhielten an den Rückseiten mit Kreide die zugehörige Nummer der Lok angeschrieben und wurden an einem sicheren Ort bis zu den Feiern aufbewahrt.

Die 2050.02 erhielt als auserwählte „Jubiläumslok“ dieser Reihe bei einer Restaurierung in der Hauptwerkstätte St. Pölten wieder annähernd ihren Originalzustand mit tannengrüner Lackierung, weißem Zierspitz und metallenen Lokschildern. Als sie am 4. Oktober 1986 wieder bei ihrer Heimatdienststelle eintraf, holte man die beiden vorher abgenommenen Fabrik Schilder und machte dabei eine verblüffende Entdeckung, sie wiesen nämlich verschiedene (!) Fabriknummern auf. Sofort wurden alle noch vorhandenen 2050er-Schilder überprüft und bei einem Vergleich mit den Zertifikaten in den zugehörigen Betriebsbüchern zeigte sich, dass es kein Einzelfall war, sondern

auch bei einigen weiteren Maschinen vorkam. Des Rätsels Lösung ergab sich nach einer Rückfrage bei der zuständigen Hauptwerkstätte in St. Pölten: Bei Neulackierungen wurden üblicherweise sämtliche Schilder vor Beginn der Arbeiten abgenommen, entsprechend aufgearbeitet und lackiert, anschließend zwischengelagert und nach Fertigstellung der Lok wieder montiert. Dabei dürfte es bei gleichzeitiger Anwesenheit von mehreren Maschinen zu besagten Verwechslungen gekommen sein.

Hitzige Debatte über den neuen Look

Als erste Lok erhielt die 2050.011 im Dezember 1987 das neue Farbschema mit „Bauchbinde“ und „Brille“, das vom damaligen ÖBB-Designer Dipl. Ing. Wolfgang Valousek eingeführt worden war. Kurz nach Fertigstellung der Lok erkundigte er sich, ob eine Besichtigung in Wien Nord möglich sei, um einige Fotos anzufertigen. Es wurde ein Termin vereinbart und der Verfasser begleitete ihn zu der bereitgestellten Lok. Als Überraschung wurde dem Kollegen gleichzeitig auch die wieder im historischen Outfit restaurierte 2050.02 präsentiert, um so den „Fortschritt“ im Lokdesign anschaulich zu dokumentieren.

Als ein zufällig vorbeigehender Triebfahrzeugführer angesichts der beiden nebeneinanderstehenden Maschinen lautstark erklärte, der alte Anstrich sei doch weitaus schöner als der neue, entspann sich zwischen ihm und dem Designer sofort eine

längere hitzige Debatte. Einige Tage später erkundigte sich der besagte Lokführer neugierig bei mir, wer denn dieser Herr gewesen sei, der so auffallend gut über Lokanstriche Bescheid wusste – und war natürlich sehr erstaunt, mit wem er da so heftig diskutiert hatte!

Es geht „nass ‘nei“

In den Wartungsvorschriften für die GM-Dieselmotoren wurde darauf verwiesen, dass bei Motorstillstand und starkem Regen die Gefahr bestand, dass Wassereintritt über die Auspufföffnungen in die darunter liegenden Schalldämpfer und weiter bis zu den Zylindern der Motoren eintrat. Es wurde daher angeordnet, dass bei im Freien abgestellten Lokomotiven die Motoren im Leerlauf zu betreiben waren, wenn derartiges Wetter zu erwarten war, um Wasserschläge beim Starten zu

Lokparade der betriebsfähigen ÖBB-Erlebnisbahn-Loks 2050.04, 2050.09 und 2050.02 anlässlich des Jubiläums „50 Jahre Reihe 2050“ am 30. August 2008 im Eisenbahnmuseum Sigmundsherberg



vermeiden. Da dies an Wochenenden in Außenstellen von Zugförderungen oder in Wendebahnhöfen bei unbeständigem Wetter oft tagelanges (!) Laufen der Motoren bedeutete, versuchte man wiederholt, dieses Problem mit mehr oder weniger geeigneten Abdeckvorrichtungen zu lösen. Am Dach der Lokomotiven wurden verschiedene Arten von „Deckeln“ oder „Pfannen“ mit Stangen über die beiden Auspuffröhren geschoben, wobei jedoch immer die Gefahr bestand, dass diese herabfielen oder davonflogen, wenn der Motor versehentlich gestartet wurde.

So ließ man die Motore dann doch oft einfach laufen, was nicht nur unnötigen Kraftstoffverbrauch bedeutete, sondern bald auch Beschwerden von Anrainern und Umweltschützern auslöste. Als ab 1992 auch das VAI (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) darauf drängte, das Problem rasch zu lösen, erteilte die Maschinendirektion der zuständigen Hauptwerkstätte St. Pölten den Auftrag, nun Abhilfe zu schaffen. Man rüstete daraufhin die 2050 005, die sich gerade im Werk befand, mit einem fix montierten Abdeckblech („Bahnsteigdach“) aus, das sich etwa 250 Millimeter über den beiden Auspufföffnungen am Dach befand.

Die Einrichtung bewährte sich im Betrieb jedoch nicht: Die abgelenkten Auspuffgase verschmutzten innerhalb kürzester Zeit den umliegenden Dachbereich und bei Seitenwind und Regenschauern kam es dennoch zum Wassereintritt in die Schalldämpfer, die mit keinem entsprechenden Spritzwasserschutz ausgerüstet waren. Ein weiterer Entwurf mit pneumatisch betätigter Abgas-Dachhaube wurde als zu kostenaufwendig abgelehnt.

In dieser prekären Situation erhielt der Verfasser damals den Anruf eines gestressten Kollegen aus der Generaldirektion mit folgendem sinngemäßem Wortlaut: „Lieber Herr Vorstand, lass Dir möglichst schnell etwas einfallen – wegen dieser leidigen Sache ist bei uns schon Feuer am Dach! Es darf aber nicht zu viel kosten und soll möglichst rasch auf allen 2050ern montiert werden können.“

Pragmatische Lösung

So entstanden die mit Endanschlägen versehenen, schwenkbaren Auspuffdeckeln, ähnlich der bei Traktoren üblichen Einrichtung. Sie öffneten bei laufendem Motor infolge des Abgasdruckes und schlossen beim Abstellen durch Schwerkraft. Innerhalb kurzer Zeit konnten alle Maschinen damit ausgerüstet werden, wobei ich später noch zusätzlich zwei seitliche Leitbleche („Stehkragen“) montieren ließ, um bei starkem Seitenwind ein unkontrolliertes Öffnen der Deckel zu verhindern.

Noch heute funktionieren diese Einrichtungen bei den betriebsfähigen 2050ern bei verschiedenen Museumsbahnen und erinnern den Verfasser an eine Eisenbahnzeit, wo derartige Projekte innerhalb eines Fachdienstes in kürzester Zeit ohne viel Bürokratie abgewickelt werden konnten. Heutzutage müsste vermutlich zwischen den voneinander getrennten Geschäftsbereichen TR (Traktion) und TS (Technische Services) erst in einem aufwendigen „Papierkrieg“ die Zuständigkeit, die gesicherte Finanzierung und natürlich auch eine spätere anteilige Kostenzurechnung geklärt werden. Abgesehen davon, dass man für die eigentliche Lösung des Problems womöglich noch eine externe Beraterfirma engagiert!

Eduard Safsmann



LOK Magazin-Serie
Vergessene Strecke
 Blankenburg – Quedlinburg

Vor allem der Verlauf der Strecke im Bereich der Teufelsmauer war ausgesprochen malerisch: Mit einer V 60 rollt am 24. September 1966 der P 1255 in Richtung Thale Bodetal

Hans-J. Lange

BLANKENBURG (HARZ) – QUEDLINBURG

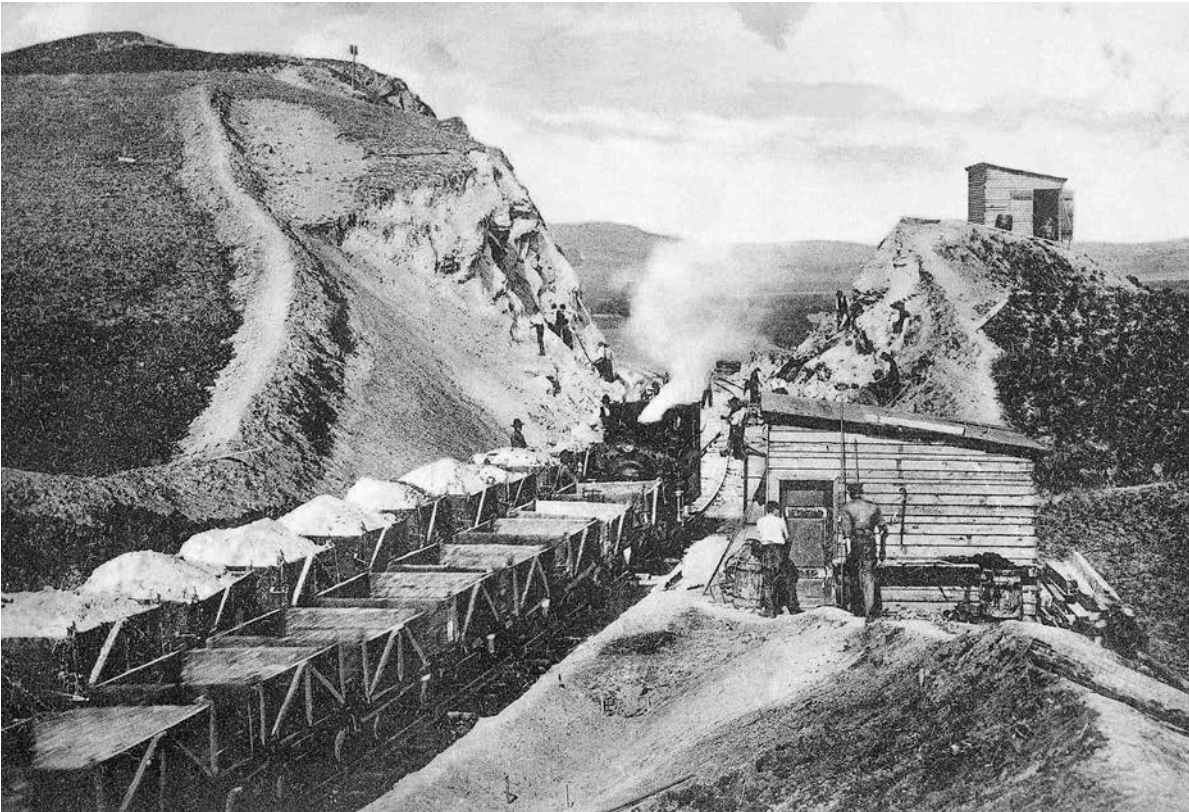
Die „Quäke“

AM FUSS DER TEUFELSMAUER ■ Die Nebenbahn von Blankenburg über Thale Bodetal nach Quedlinburg gehörte zu den so genannten Flachlandstrecken der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Der letzte Abschnitt der einst 20,5 Kilometer langen Strecke wurde am 29. Januar 1999 stillgelegt

Halberstadt, Quedlinburg und Thale erhielten bereits 1862 einen Bahnanschluss. 1873 eröffnete die HBE ihre Stammstrecke von Halberstadt nach Blankenburg und baute in der Folgezeit ihr Streckennetz kontinuierlich aus, unter anderem durch die kombinierte Adhäsions-Zahnradbahn von Blankenburg über Rübeland nach Tanne (1885/86). Dank der Eisenbahn erlebte die Region einen spürbaren wirtschaftlichen Aufschwung. Vor allem die Eisenhüttenindustrie, die Forst- und Holzwirtschaft sowie der Fremdenverkehr profitierten von dem neuen Verkehrsmittel. Obwohl das nördliche Harzvorland verkehrstechnisch vergleichsweise gut erschlossen war, gab es immer wieder Ideen für neue Strecken.

Dazu gehörte auch die „Harzgürtelbahn“, die die Städte Wernigerode, Blankenburg und Quedlinburg miteinander verbinden sollte. Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft verfolgte das Projekt mit Sorge, denn die geplante Streckenführung berührte das Gebiet des Unternehmens.

Doch trotz der Einsprüche der HBE erteilten das Herzogtum Braunschweig-Lüneburg und das Königreich Preußen der „Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft“, die auch für den Bau der Harzquer- und Brockenbahn verantwortlich war, die Konzession für eine Schmalspurbahn von Wernigerode über Blankenburg nach Quedlinburg. Doch das ambitionierte Vorhaben schei-



Für die Baustofftransporte wurden auch Feldbahnen eingesetzt. Die Aufnahme zeigt die Arbeiten am Einschnitt und am Bahndamm im Bereich der Kuxburg bei Timmenrode

Slg. Dirk Endisch

terte am fehlenden Kapital, sodass das Königreich Preußen die Konzession am 18. September 1901 aufhob.

Die „Quäke“ wird gebaut

In der Zwischenzeit hatte auch die HBE mit den Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Blankenburg über Thale nach Quedlinburg begonnen. Das Eisenhüttenwerk in Thale sowie die im Bodetal bei Quedlinburg ansässige Industrie versprachen ein beachtliches Frachtaufkommen. Nachdem die Vorarbeiten abgeschlossen waren, erteilte das Königreich Preußen am 28. September 1905 die Konzession für die regelspurige Nebenbahn.

Am 31. Oktober 1905 stellte die Regierung des Herzogtums Braunschweig-Lüneburg die Konzessionsurkunde aus. Wenig später begannen die Bauarbeiten, die zum Teil mit erheblichen Erdbewegungen verbunden waren, unter anderem im Bereich der Teufelsmauer bei Timmenrode und im Bodetal bei Weddersleben. Nach nur einjähriger Bauzeit wurde am 30. Juni 1907 der Personen- und Güterverkehr zwischen Blankenburg (Harz) und dem Bahnhof Thale Bodetal aufgenommen. Dieser lag zwar nur wenige hundert Meter vom Hauptbahnhof Thale entfernt, eine direkte Gleisverbindung zwischen beiden Bahnhöfen bestand jedoch nicht.

Zeitgleich wurde in Blankenburg eine 620 Meter lange Verbindungskurve zur Stammstrecke nach Halberstadt in Betrieb genommen, sodass nun durchgehende Züge von Halberstadt nach Thale Bodetal ohne Kopfmachen im Bahnhof Blankenburg verkehren konnten.

Zwischen Thale und Quedlinburg gingen hingegen die Bauarbeiten nur langsam voran. Die Strecke fädelt zwischen Timmenrode und Thale Nord im Kilometer 8,65 aus dem bereits eröffneten Abschnitt aus und war in Richtung Blankenburg angebunden. Am 15. Oktober 1907 verkehrten die ersten Güterzüge nach Weddersleben, bevor endlich am 5. April 1908 der durchgehende Personen- und Güterverkehr bis Quedlinburg eröffnet werden konnte.

Umständlicher Betrieb

Das Verkehrsaufkommen und die Betriebsergebnisse der „Quäke“ entsprachen zunächst nicht den Erwartungen. Auch war die Verkehrsabwicklung umständlich. Reisende, die aus Richtung Quedlinburg nach Thale Bodetal wollten, mussten im Bahnhof Timmenrode umsteigen. Da nicht immer ein direkter Übergang möglich war, richtete die HBE einen Pendelbetrieb zwischen Timmenrode und Thale Bodetal ein. Durch den Bau einer



Die HBE nahm 1907/08 den Verkehr auf der Nebenbahn Blankenburg – Thale Bodetal – Quedlinburg auf. Der Bahnhof Thale Bodetal (Aufnahme aus den 1920er-Jahren) war ein Kopfbahnhof Slg. Dirk Endisch

330 Meter langen Verbindungskurve, die am 1. Januar 1910 in Betrieb genommen wurde, konnte dieses Problem gelöst werden, damit war die Strecke nach Quedlinburg auch in Richtung Thale Bodetal angebunden.

Ab 1910 stiegen die Beförderungsleistungen deutlich an. Dominierte zunächst der Ausflugsverkehr, gewann später der Berufsverkehr nach Thale immer mehr an Bedeutung, denn ein Großteil der bis zu 4.500 Beschäftigten des Eisenhüttenwerkes kam von außerhalb.

Auch für den Güterverkehr besaß das Eisenhüttenwerk große Bedeutung. Über die 1912 in Betrieb genommene Anschlussbahn zwischen dem Bahnhof Thale Roßtrappe und dem Eisenhüttenwerk wurden allein 1913 rund 18.000 Güterwagen zuge stellt und abgeholt. Weitere wichtige Kunden im

Güterverkehr waren in Weddersleben die Papierfabrik Keferstein sowie in Quedlinburg die Firma Bienert (Ölmühle), die Ziegelei Kratzenstein und später die Waggonfabrik Ernst Meyer & Co., die Firma Mette (Saatzucht) sowie die Ziegelei Becker.

Zusammenbruch nach dem Krieg

Während des Ersten Weltkrieges nahm der Güterverkehr auf der Strecke deutlich zu. Bei den Fahrgästen verzeichnete die HBE bis 1916 zunächst einen deutlichen Rückgang, da der Ausflugs- und Urlauberverkehr zum Erliegen kam. Mit dem Anstieg des Berufsverkehrs nach Thale Bodetal konnten jedoch die Verluste weitgehend ausgeglichen werden.

Nach Kriegsende brachen die Beförderungsleistungen regelrecht zusammen. Angesichts der gesamtwirtschaftlichen Lage in der Region war nicht daran zu denken, dass sich der Ausflugsverkehr wieder schnell beleben würde. Die HBE schloss daher 1920 die Haltepunkte Helsingener Krug und Dippenword. Der Haltepunkt Maaßmühle wurde ab 1925 nicht mehr bedient.

Zu diesem Zeitpunkt suchte die HBE nach Möglichkeiten, die Attraktivität der „Quäke“ für den Touristenverkehr zu steigern. Dazu wollte das Unternehmen eine Seilbahn vom Bahnhof Thale Bodetal hinauf zur Roßtrappe und weiter zum Hexentanzplatz bauen. Die dazu notwendigen Unterlagen wurden am 15. November 1926 beim Reichsver-

WO KAM DER SPITZNAME HER?

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg hatten die Einwohner von Quedlinburg und Umgebung der Strecke den Spitznamen „Quäke“ gegeben. Wie dieser Name entstand, ist nicht überliefert. Auch über die genaue Bedeutung des Namens gehen die Meinungen auseinander. Im „Quedlinburger Platt“ bezeichnet der Begriff ein Unkraut, die „Kriech-Quecke“, deren Wurzeln sich unter dem Boden entlang winden, was im übertragenen Sinne auch für die Trassenführung im Bodetal galt.

kehrministerium (RVM) in Berlin eingereicht. Das RVM stimmte dem Vorhaben zwar zu, doch das preußische Ministerium für Handel und Gewerbe lehnte das Projekt unter Hinweis auf den Status des Bodetals bei Thale als Naturschutzgebiet ab. Auch ein zweiter Versuch im Sommer 1932 scheiterte, sodass die HBE das Vorhaben endgültig zu den Akten legte.

Dies war für das Unternehmen ein schwerer Rückschlag, denn mit der im Herbst 1929 beginnenden Weltwirtschaftskrise gingen die Beförderungsleistungen wiederum deutlich zurück. Erst ab 1935 verzeichnete die HBE wieder steigende Einnahmen.

Verstaatlichung durch die DDR

Den Zweiten Weltkrieg überstand die „Quäke“ ohne größere Zerstörungen. Angesichts der näher-rückenden Front stellte die HBE am 8. April 1945 den Betrieb auf der Strecke ein. Der erste von der Militärverwaltung genehmigte Fahrplan trat dann am 9. Juni 1945 in Kraft.

Mit dem Einmarsch der Roten Armee in den Landkreis Quedlinburg am 30. Juni 1945 musste der Verkehr abermals eingestellt werden, da die Nebenbahn bei Kilometer 8,8 durch die Demarkationslinie zwischen der britischen und der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) unterbrochen wurde. Erst nach einem Gebietsaustausch gehörten Blankenburg und Umgebung ab 23. Juli 1945 ganz zur SBZ.

Wie alle anderen Privat- und Kleinbahnen stand auch die „Quäke“ ab 30. Oktober 1945 unter der Verwaltung der Provinz Sachsen-Anhalt (ab 25. Februar 1947: Land). Am 1. September 1946 kam es zur Enteignung. Für die Betriebsführung war ab dem 1. Januar 1947 die „Sächsische Provinzbahnen GmbH“ verantwortlich. Ab 16. August 1948 gehörte die Strecke zur Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) des Verkehrswesens Sachsen-Anhalt. Nur wenige Monate später, am 1. April 1949, übernahm die Deutsche Reichsbahn Fahrzeuge und Anlagen.

Die Reichsbahndirektion Magdeburg führte zunächst die bei der DR üblichen Verwaltungsstrukturen ein. Der Bahnhof Thale Bodetal wurde in eine eigenständige Dienststelle umgewandelt, Timmenrode gehörte zum Bf Thale Bodetal. Warnstedt und Weddersleben unterstanden dem Bf Quedlinburg. Der Bahnhof Quedlinburg West wurde aufgelöst. Die Gleisanlagen übernahm die Waggonfabrik Quedlinburg (ab 1971 Werkteil des Raw „Einheit“ Leipzig-Engelsdorf) und stellte hier fortan Kessel- und Säuretopfwagen ab.

Zunächst verbessertes Angebot

Ab 1951 stockte die Rbd Magdeburg schrittweise das Angebot im Personenverkehr auf. Ab dem Winterfahrplan 1955 verkehrten täglich drei durchgehende Zugpaare, vier Zugpaare zwischen Blankenburg und Thale Bodetal sowie drei Zugpaare zwischen Thale Bodetal und Quedlinburg. Im Gü-

terverkehr gab es keine durchgehenden Züge mehr. Die Nahgüterzüge aus Quedlinburg (zwei Zugpaare) und Blankenburg (drei Zugpaare) fuhren nur bis zum Güterbahnhof Thale Roßtrappe, wo sie aufgelöst und neu gebildet wurden.

Wie geht es weiter?

Ab 1963 nahm der Güterverkehr auf der „Quäke“ deutlich zu, da während der Bauarbeiten an der Strecke Halberstadt – Blankenburg die Kalkzüge über Quedlinburg umgeleitet werden mussten.

Allerdings stand zu diesem Zeitpunkt die Zukunft der Nebenbahn bereits zur Diskussion. Einen ersten Vorstoß hinsichtlich eines Verkehrsträgerwechsels unternahm die Magdeburger Direktion am 25. Juni 1963. Allerdings scheiterte dieser an

BLANKENBURG (HARZ) – QUEDLINBURG

letzte Kursbuchnummer	718
ehemalige Kursbuchnummern	114a, 205b, 204n, 719
Spurweite	1.435 mm
Streckenlänge	20,5 km
größte Neigung	1 : 50
kleinster Bogenhalbmesser	200 m

Betriebsstellen

0,0	Blankenburg (Harz)
5,50	Helsunger Krug
7,22	Timmenrode
8,56 / 0,0	Abzweig Weiche 1
0,37	Abzweig Weiche 3
0,70	Thale Nord
1,40	Thale Roßtrappe
2,54	Thale Bodetal
8,90	Abzweig Weiche 2
10,37	Warnstedt
12,46	Weddersleben
14,30	Maaßmühle
15,60	Dippenword
17,10	Quedlinburg West
17,98	Quedlinburg



Die „Quäke“ ist mit der Nummer 2 markiert



Der Bahnhof Quedlinburg West (Aufnahme um 1910) diente in erster Linie dem Güterverkehr. In dem Stationsgebäude befanden sich neben den Diensträumen auch zwei Beamtenwohnungen Slg. Dirk Endisch

fehlenden Kraftfahrzeugen und dem schlechten Zustand der Straßen im Einzugsbereich der „Quäke“. Am 11. Oktober 1967 beantragte die Rbd Magdeburg beim Rat des Bezirkes Halle die Einstellung des Personenverkehrs, da dieser nur einen Kostendeckungsgrad von 9,3 Prozent erreichte. Nachdem der Rat des Bezirkes am 14. Februar 1969 zugestimmt hatte, verkehrte am 31. Mai 1969 der letzte Personenzug auf dem Abschnitt Thale Bodetal – Quedlinburg.

Einen Tag später wandelte die Rbd Magdeburg das Teilstück Weddersleben – Quedlinburg in einen Streckenrangierbezirk um, der täglich von zwei Übergaben befahren wurde. Erst 1972 gelang es der Papierfabrik und dem Stahlbau in Weddersleben, ihre Transporte auf Lastkraftwagen zu verlagern. Wann letztmalig eine Übergabe Weddersleben erreichte, konnte bisher nicht zweifelsfrei ermittelt werden. Die DR legte den Abschnitt Weddersleben – Kilometer 15,37 am 14. Mai 1973 still.

Kraftverkehr Halberstadt übernimmt

Damit betrieb die DR von der „Quäke“ nur noch den Abschnitt Blankenburg (Harz) – Thale Bodetal, der aber ab Mitte der 1960er-Jahre im Personenverkehr zusehends an Bedeutung verlor. Die Planungen der Rbd Magdeburg sahen zunächst vor, den

Personenverkehr zum 27. Mai 1972 einzustellen. Da aber nicht genügend Busse verfügbar waren, hatten die Züge noch eine Gnadenfrist. Diese endete am 19. März 1973. Bis zum Fahrplanwechsel am 2. Juni 1973 erbrachte der VEB Kraftverkehr Halberstadt die Leistungen im Schienenersatzverkehr, bevor der Verkehrsträgerwechsel offiziell vollzogen wurde.

Reger Güterverkehr nach Thale

Fortan befuhren nur noch Güterzüge das Teilstück von Blankenburg nach Thale Bodetal. Alle Frachten waren für den VEB Eisenhüttenwerk (EHW) Thale bestimmt. Der Fahrplan sah meist sechs Übergaben täglich vor. Ab Ende der 1970er-Jahre suchte die Rbd Magdeburg nach einem Weg, sich von der Betriebsführung im Bereich des Bahnhofs Thale Bodetal zu trennen. Die Chance bot sich mit dem Bau eines neuen (Braunkohle-)Heizkraftwerkes in Thale Nord und den Plänen des Eisenhüttenwerks, seine Produktionsanlagen in Thale zu erweitern. Mit Wirkung zum 1. Januar 1984 gab die Rbd Magdeburg schließlich den Abschnitt von Kilometer 7,6 bis Thale Bodetal an das EHW ab, das nun auch für die Betriebsführung zuständig war. Angesichts des steigenden Frachtaufkommens setzte die DR ab dem Sommer 1984 täglich acht Übergaben ein, von

Und so sah der Fahrplan der Strecke 205 b im Winter 1959/1960 aus Slg. Rudolf Heym

205b Blankenburg (Harz)–Thale–Quedlinburg												Alle Züge 2. Klasse										
210*	1225	1231	1255	2103	1247	2111	249	2107	1229	km	Zug Nr./Rbd Magdeburg	Zug Nr.	1224	2110	1230	1238	205	212	248	1228	2108	
5.06	..	7.05	11.42	13.11	..	X 15.18	16.35	21.10	..	0,0	ab Blankenburg (Harz) 205 a an	..	..	6.49	9.36	..	15.06	16.14	17.21	18.54	..	22.47
5.18	..	7.17	11.54	13.25	..	X 15.30	16.47	21.22	..	7,2	W Timmenrode A	..	..	6.37	9.24	..	14.53	16.02	17.10	18.41	..	22.34
5.22	..	7.21	11.58	13.30	..	X 15.34	16.51	21.26	..	9,2	W Thale Nord B	..	..	6.33	9.20	..	14.47	15.58	17.06	18.37	..	22.29
5.27	..	7.26	12.03	13.5	..	X 15.38	16.56	21.31	..	11,3	an Thale-Bodetal 205 .. ab	..	..	6.27	9.14	..	14.40	15.52	17.00	18.31	..	22.23
..	..	6.18	7.34	12.11	..	..	17.07	..	22.31	13,4	an Thale Nord an	..	..	5.37	..	9.02	13.43	..	15.46	..	18.23	21.42
..	..	6.24	7.40	12.17	..	..	17.13	..	22.37	15,4	W Wornstedt A	..	..	5.32	..	8.57	13.38	..	15.41	..	18.16	21.37
..	..	6.30	7.46	12.23	..	..	17.19	..	22.43	17,5	W Weddersleben B	..	..	5.76	..	8.51	13.32	..	15.35	..	18.12	21.31
..	..	6.36	7.52	12.29	..	..	17.25	..	22.49	23,0	an Quedlinburg 204 m, 205 ab	..	..	5.20	..	8.45	13.26	..	15.29	..	18.06	21.25
..	..	6.50	8.06	12.43	..	..	17.34	..	23.03	..	..	..	..	5.05	..	8.30	13.13	..	15.14	..	17.51	21.10



Um 1910 entstand diese Aufnahme im Bahnhof Thale Bodetal. Links im Bild ist eine Maschine der preußischen Gattung T 3 zu sehen. Heute steht hier eine Ferienhaus-Siedlung Slg. Dirk Endisch

denen zwei ausschließlich das Heizkraftwerk mit Rohbraunkohle versorgten.

Die politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen der Jahre 1989/90 besiegelten schließlich das Schicksal der Strecke. Nach der Umwandlung des einst Volkseigenen Betriebes (VEB) in die EHW Thale AG wurden ganze Produktionsbereiche stillgelegt. Damit schrumpfte auch der Frachtverkehr auf ein Minimum. 1992 wurden nur noch rund 16.600 Tonnen auf der Schiene befördert.

Am 30. Juni 1993 verkehrte mit der Übergabe 69581 der letzte Güterzug zwischen Blankenburg und Thale. Nachdem die EHW Thale AG den Anschlussvertrag gekündigt hatte, verfügte die Deutsche Bahn am 5. Januar 1994 eine Verkehrssperre für die Strecke.

Kein dauerhafter Museumsbetrieb

Trotz dieser Entwicklung organisierten der Landkreis Quedlinburg und die Braunschweigische Landes-Museumseisenbahn Dampfloksonderfahrten von Blankenburg nach Thale. Diese fanden am 9. und 10. April 1994 sowie am 21. und 22. Mai 1994 statt. Die Fahrten waren ein voller Erfolg – rund 7.000 Fahrgästen nutzten noch einmal die Chance, entlang der Teufelsmauer zu fahren.

Die Hoffnungen, die Strecke als Touristenbahn erhalten zu können, erfüllten sich nicht. Bereits im Frühjahr 1994 hatte die EHW Thale AG mit der Demontage der Gleise zwischen dem Kilometer 7,6 und dem Bahnhof Thale Roßtrappe begonnen. Am 26. August 1994 hatte der Rückbautrupp das Einfahrsignal am Kilometer 7,6 erreicht. Zeitgleich leitete die DB AG das Stilllegungsverfahren für den Abschnitt von Blankenburg (Harz) bis zum Kilometer 7,6 ein. Mit Zustimmung des Eisenbahn-Bun-

desamtes wurde die Infrastruktur schließlich am 29. Januar 1999 stillgelegt.

Auch der Streckenrangierbezirk Quedlinburg – Kilometer 15,37 am anderen Ende der „Quäke“ hatte zu dieser Zeit bereits ausgedient. Mit der Schließung der Ziegelei (1991) und der ehemaligen Waggonfabrik (1993) wurde auch dieses Reststück nicht mehr benötigt und am 1. Januar 1994 stillgelegt. Heute erinnern nur noch der Bahndamm und die anderweitig genutzten Bahnhofsgebäude an die rund 90-jährige Geschichte der Nebenbahn Blankenburg (Harz) – Thale Bodetal – Quedlinburg.

Dirk Endisch

Die Bode-Brücke bei Quedlinburg war mit 48,5 Metern das größte Brückenbauwerk der „Quäke“ (Aufnahme Dezember 1993)

Dirk Endisch



ROTTERDAMSCHER TRAMWEG MAATSCHAPPIJ

Einstmals 235 Kilometer!

VIELE SELTENE UNIKATE ■ Eines der interessantesten Eisenbahnmuseen der Niederlande liegt an der Küste der Insel Goeree-Overflakkee in der Provinz Südholland. Gesammelt werden ausschließlich Fahrzeuge aus der Region

Seit 1989 befindet sich das Museum an seinem jetzigen Standort in der Stadt Ouddorp. Die „Stichting v/h Rotterdamsche Tramweg Maatschappij“ bewahrt das Erbe der öffentlichen, 1878 gegründeten Verkehrsgesellschaft Rotterdam, die zwischen 1898 und 1966 ein 235 Kilometer langes, zum Teil straßenbahnähnliches Streckennetz mit einer Spurweite von 1.067 Millimetern auf den Inseln von Südholland und Zeeland betrieb.

Interessant dabei: Fährverbindungen ergänzten die Eisenbahnlinien. Bedeutend war vor allem der Transport von Baumaterial und landwirtschaftlichen Produkten wie Zuckerrüben und Vieh, zudem beförderte die Gesellschaft selbst entwickelte Behälter, also frühe Container.

Alles anders nach der Flut 1953

Nach der großen Flutkatastrophe von 1953, bei der allein in den Niederlanden nach offiziellen Angaben 1.835 Menschen starben, verlor die Bahngesellschaft an Bedeutung. Im Südwesten der Niederlande brauchte man höhere Geschwindigkeiten, als die Kapspurstrassen bieten konnten, und der Bau der Delta-Sperrewerke in Folge der Sturmflut machte das Netz von Fährverbindungen überflüssig.

Im Februar 1966 fuhr der letzte Zug zwischen Hellevoetsluis und Spijkenisse. In Hellevoetsluis wurde das Museum gegründet. Viele Dampf- und Diesellokomotiven, Triebwagen und Personen- und Güterwagen konnten übernommen werden; einige wertvolle Fahrzeuge wurden allerdings auch verschrottet.

Heute fahren die Museumszüge ab Ouddorp über den Brouwersdam – eine spannende Zeitreise. Fotofahrten werden eher selten organisiert – aber wenn, dann wird voller Leidenschaft gezeigt, was das Museum zu bieten hat. So zum Beispiel am 15. April 2023, als verschiedene Zugkombinationen mit Dieseltriebwagen und einer Dampflok unterwegs waren.

Guus Ferrée

Die Strecke des Museums führt durch das Umland und die Dünen bei Ouddorp. Während der Fotografahrt am 15. April 2023 vermitteln Dampflok 50, ein C-Kuppler von Henschel aus dem Jahr 1906, und der hölzerne Triebwagen M67 einen Eindruck vom Betrieb in früheren Zeiten

Sevrien Ferrée (3)



DIE SAISON GEHT BIS OKTOBER

Bis Mittwoch, dem 1. Oktober, verkehren in diesem Jahr die Museumzüge, die genauen Fahrttage und -zeiten können unter www.rtm-oudorp.nl nachgelesen werden. Außerdem sind zwischen 26. und 30. Dezember 2023 Winterfahrttage geplant.





Mit gut 60 km/h ist 50 3708 am frühen Morgen des 3. Oktober 1992 auf dem Weg nach Stendal unterwegs. An diesem Tag steht Dieter Bauer am Regler der Halberstädter Traditionsdampflok

Dirk Endisch (2)

ABENTEUER MIT 50 3708

Kurzer Dienstweg: Dampf!

WUNDERBARE JAHRE ■ Ab November 1989 war die 50 3708 Traditionslok im Bw Halberstadt. Bis zur Gründung der Deutschen Bahn 1994 kam die Lok oft zum Einsatz, und das nicht etwa nur bei offiziellen Sonderfahrten

Wir schreiben den 17. Oktober 1993: Das Licht der Morgensonne bricht sich in den Scheiben der großen Fenster. Im weiten Schuppenrund, dessen Luft nach Kohle, Dampf und heißem Öl riecht, herrscht Sonntagsruhe. Nur das Schmatzen einer Doppelverbund-Luftpumpe und das Zischen des Hilfsbläfers unterbrechen die Stille. Ganz hinten, auf Gleis 17, steht 50 3708 – die Traditionsdampflok des Bahnbetriebswerks Halberstadt. Tender, Kessel und Fahrwerk glänzen in der tiefstehenden Sonne. Die Feuertür klappert. Das Schaufelblech fährt knirschend in die Kohle. Acht Schippen verschwinden in der Feuerbüchse. Ein kurzer Achtungspfliff aus der Einheitstiefen-

pfeife, und schon bewegt sich die Drehscheibe in Richtung des Schuppenstandes. Zwei lange Hup-töne erklingen. 50 3708 rollt langsam aus dem Schuppen – heute zum letzten Mal in Diensten der Deutschen Reichsbahn. In drei Tagen läuft ihre Kesselfrist ab, dann hat 50 3708 als Traditionslok ausgedient. Vier erlebnisreiche Jahre enden.

Eine Traditionslok für Halberstadt

Das Bw Halberstadt war die letzte Dienststelle bei der DR, die planmäßig regelspurige Dampflokomotiven einsetzte. Am Abend des 29. Oktober 1988 beendete 50 3559 den Traktionswechsel in der DDR. Bereits zwei Jahre zuvor, im Herbst 1986,



Mit einer imposanten Rauchwolke verlässt 50 3708 am 22. Mai 1992 mit dem Nahverkehrszug 15433 nach Halberstadt den Haltepunkt Vogelsdorf. Erst seit wenigen Tagen hat die Lok wieder ein Läutewerk

hatten dampflokebegeisterte Eisenbahner dem Leiter der Dienststelle vorgeschlagen, eine Maschine der Baureihe 50.35 als Museumsfahrzeug für Sonderfahrten und Lokausstellungen zu erhalten.

Die Wahl fiel zunächst auf 50 3501. Sie war nicht nur die erste ihrer Baureihe, sondern auch die erste Reko-Dampflok der Deutschen Reichsbahn überhaupt und eine langjährige Stammlok des Bw Halberstadt gewesen. Mit diesen Argumenten gelang es, die 50 3501 im Dezember 1986 zur Hauptuntersuchung in das Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen zu bringen (L7; 19. Dezember 1986 bis 26. Februar 1987). Doch die Enttäuschung war groß, als die Maschine nicht wieder zurückkehrte,

sondern als so genannte Prüflok im Raw Meiningen verblieb.

Aber davon ließen sich die Eisenbahner in Halberstadt nicht entmutigen. Mit Unterstützung des Bw-Leiters und der Reichsbahndirektion Magdeburg suchten sie weiter nach einem Weg, um eine Reko-50er in Halberstadt zu erhalten. Die Chance dazu bot sich Ende 1988. Die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft suchte eine Dienststelle, die kurzfristig in der Lage war, die ehemalige Kohlenstaublok 52 9900 für die große Lokparade zum 150. Geburtstag der ersten deutschen Fernbahn Leipzig – Dresden (8. und 9. April 1989) optisch aufzuarbeiten. Die Abteilung Triebfahrzeug-Unter-



Bevor 50 3708 am 30. Mai 1992 die Est Oschersleben verlässt, um den Nahverkehrszug 18488 nach Gunsleben zu bespannen, versammelt sich das Personal für einen Schnappschuss Dirk Endisch (3)

haltung des Bw Halberstadt erklärte sich dazu bereit, nachdem die HvM ihrerseits zugesagt hatte, eine 50.35 betriebsfähig aufzuarbeiten.

Die 50 3559 wird es nicht

Zunächst stand der Erhalt der 50 3559 zur Debatte. Doch bei Sonderzug-Einsätzen im Juni 1989 zeigte sich, dass die Maschine völlig verschlissen war. Dies galt vor allem für den Rahmen, das Triebwerk und den Stehkessel. Damit fiel die Wahl schließlich auf 50 3708, die am 30. Juli 1989 nach Meiningen rollte. Die Aufarbeitung der Lok dauerte bis zum 20. Oktober 1989. Allerdings verweigerte das mit der Rücküberführung beauftragte Personal zunächst die Abnahme der 50 3708. Entgegen den Absprachen hatte das Raw Meiningen die Maschine nur als Heizlok für Betonmischzüge aufgearbeitet. Erst nachdem 50 3708 wieder voll zugdienstauglich war, kehrte sie am 6. November 1989 mit eigener Kraft nach Halberstadt zurück.

Dort gründeten einige dampfklokebegeisterte Eisenbahner und Eisenbahnfreunde umgehend eine Interessengemeinschaft, die „IG 50 3708“, die sich mit Unterstützung des Bw Halberstadt um die Pflege der Maschine kümmerte und deren Mitglieder das Personal für alle Fahrten stellte.



Am Morgen des 16. September 1993 sorgt diese ungewöhnliche Fuhre aus 50 3708, dem Hilfszug des Bw Halberstadt und der 52 8147 am Zugschluss für Aufsehen. Gerade hat der Zug Quedlinburg erreicht

Doch zunächst musste die Frontschürze der Lok geändert werden. Bei der Instandsetzung hatte das Werk in Meiningen unter anderem Baugruppen der 50 3707 verwendet. Doch diese neue, schmale Frontschürze war für die 50 3708 völlig untypisch, sodass sie im März 1990 mit Hilfe von Teilen der abgestellten 50 3557 wieder ihr altes Erscheinungsbild erhielt. Wenige Tage später, am 8. April 1990, hatte 50 3708 ihren ersten öffentlichen Auftritt als Traditionslok des Bw Halberstadt. Mit Bravour brachte sie einen Sonderzug von Halberstadt nach Wernigerode. Eine Woche später, vom 14. bis 16. April 1990, folgten als sogenannte Garantiefahrten Einsätze vor den Personenzügen 19408/19413 und 8452/8459 auf der Strecke Halberstadt – Thale (Harz) Hbf.

Mit Plandiensten auf den Verbindungen Halberstadt – Dedeleben (15. August 1990) sowie den Strecken Halberstadt – Magdeburg (24. August bis zum 2. September 1990) und Halberstadt – Thale (Harz) Hbf (15. September 1990) endete das erste Einsatzjahr der Traditionslok 50 3708.

Sonderfahrten und Plandampf

Im März 1991 holten die Mitglieder der IG 50 3708 die Maschine aus ihrem Winterschlaf. Zuerst bespannte die Lok einen Sonderzug nach Wernigerode, bevor sie im Frühjahr am „Plandampf Altmark“ (9. – 12. Mai 1991) teilnahm. Hier bewies sie vor Personen- und Güterzügen auf der krümmungs- und steigungsreichen Nebenbahn Haldensleben – Weferlingen eindrucksvoll, dass sie noch nicht zum alten Eisen gehörte und sich in Halberstadt bester Pflege erfreute. Auch die folgenden Sonderzugdienste absolvierte sie störungsfrei.

Zum Jahreswechsel 1991/92 hatten einige IG-Mitglieder die Idee, 50 3708 wieder mit einem Druckluftläutewerk der Bauart Knorr auszurüsten. Der Platz, wo sich einst die Konsole für die „Bimmel“ befand, war noch sehr gut auf der Kesselverkleidung zu erkennen. Doch woher das Lätewerk nehmen? Im benachbarten Bw Wernigerode war keines zu haben. Da half der Zufall. Bei der Fahrt durch den Bahnhof Nachterstedt-Hoym entdeckte ein IG-Mitglied eine abgestellte Tagebau-Ellok, die mit einem Knorr-Lätewerk ausgerüstet war. Und tatsächlich – wenige Wochen später traf das Lätewerk auf einem Pkw-Anhänger im Bw Halberstadt ein und am 21. Mai 1992 erklang es erstmals auf der 50 3708.

Schnell mal nach Gunsleben

Angesichts der bevorstehenden Einstellung des Verkehrs auf der Strecke Oschersleben – Gunsleben am 30. Mai 1992 hatten die Mitglieder der IG 50 3708 die Idee, hier noch einmal eine Dampflokomotive einzusetzen. Seitens des Leiters des Bw Halberstadt und der Tb-Gruppe gab es keine Einwände. Allerdings stimmte der Vorsteher des Bahnhofs Oschersleben den Einsätzen der 50 3708 nicht zu.



Auf dem Weg nach Staßfurt am 12. Dezember 1992: Die Messinghandräder (und die Messingpfeife auf der Lokführerseite gegenüber) wurden von den Personalen als „Familienschmuck“ bezeichnet

Er wollte in der Öffentlichkeit den Eindruck vermeiden, dass die Einstellung des Betriebs auf der Nebenbahn endgültig sei. Diese Entscheidung akzeptierten die Eisenbahner und Eisenbahnfreunde (vorerst), um Ärger zu vermeiden. Doch die findigen Lokführer fanden mit Unterstützung der Tu-Gruppe einen Weg, um wenigstens ein Zugpaar noch einmal durch das Große Bruch dampfen zu lassen.

Der Leiter der Tu-Gruppe und sein Technologe entschieden, am 30. Mai 1992 die in Oschersleben abgestellten Schadlokokomotiven 50 3631, 50 3652 und 52 8132 nach Halberstadt zu überführen. Als Zuglok wurde 50 3708 eingeteilt, die am späten Vormittag in der Bodestadt eintraf. Dort wurde die Maschine bereits vom Lokleiter der Einsatzstelle Oschersleben sehnsüchtig erwartet, denn die plan-



Am 12. Dezember 1992 bringt 50 3708 die an die VSM verkauften 50 3681 und 50 3564 sowie einen 2'2'T 26-Tender von Staßfurt nach Halberstadt, hier in der Nähe von Giersleben

Dirk Endisch (2)

mäßig für den Einsatz auf der Stichstrecke Oschersleben – Gunsleben vorgesehene Diesellok 202 297 war (ohne jede Trickserei!) tatsächlich mit einem Motorschaden ausgefallen. Daraufhin wurde kurzerhand 50 3708 für die Bespannung der Nahverkehrszüge 18488 und 18489 eingeteilt. Bevor sich jedoch die Maschine an den kurzen Zug, bestehend aus einem vierachsigen Reisezugwagen der Gattung Bghw und einem zweiachsigen Packwagen der Gattung Pwgs 88 setzte, wurde sie mit frischem Birkengrün geschmückt. Die Rauchkammer erhielt die Aufschrift „30.5.1992 – Letzter Tag – KBS 714 Oschersleben – Gunsleben“.

Pünktlich um 13:23 Uhr setzte sich 50 3708 mit einem langen Pfiff in Bewegung. Gemächlich zuckelte sie mit den beiden Wagen durch die Wiesen und Felder des Großen Bruchs. Das inzwischen ungewohnte Pfeifen und Bimmeln der Dampflok lockte viele Schaulustige an die Strecke. Nach der Ankunft in Oschersleben rangierte 50 3708 die Schadloks 50 3631, 50 3652 und 52 8132 zusammen und brachte sie am späten Nachmittag wie geplant nach Halberstadt. Dort wurden die Maschinen in der Folgezeit als Ersatzteilspender genutzt.

Probefahrt nach Ilsenburg

Anfang der 1990er-Jahre erlebte dank des Könnens der Schlosser und Werkmeister der Tu-Gruppe die Instandsetzung von Dampfloks im Bw Halberstadt noch einmal eine kurze Blüte. Einige Privatleute

und Vereine ließen hier zwischen 1991 und 1995 ihre Maschinen instandsetzen.

Im Juni 1992 erteilte der Verein „Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll e. V.“ aus Treysa dem Bw Halberstadt den Auftrag, die zuvor als Heizlok in Oschersleben genutzte 50 3684 wieder betriebsfähig instandzusetzen. Als die Arbeiten im Sommer 1992 weitgehend abgeschlossen waren, sollte die Maschine gründlich auf Herz und Nieren geprüft werden. Nach einem kurzen Gespräch zwischen den Leitern der Tu- und der Tb-Gruppe stand der Termin für die Probefahrt fest: 9. September 1992 als Vorspannlok vor dem sogenannten Stahlzug, einem mit Brammen für das Walzwerk in Ilsenburg beladenen Ganzzug (Gag 56160). Einen Tag zuvor wurde 50 3684 angeheizt. Am Morgen des 9. September 1992 ging es zunächst als Leerfahrt (Lz) nach Wegeleben und zurück, bevor dann 50 3684 unter den kritischen Augen einiger Vereinsmitglieder ihre Lastprobefahrt absolvierte.

Nachschub für die Werkstatt

Zu diesem Zeitpunkt hatte das Bw Halberstadt bereits die nächsten Aufträge erhalten – 50 3564 und 50 3681 sollten für die im niederländischen Beekbergen ansässige „Veluwsche Stoomtrein Maatschappij“ (VSM) komplettiert, instandgesetzt und neu lackiert werden. Allerdings waren die beiden Maschinen noch in der Einsatzstelle Staßfurt abgestellt. Die Überführung der Dampfloks sollte natür-



Letztmalig bespannt 50 3708 am 16. und 17. Oktober 1993 planmäßige Reisezüge auf der Strecke von Halberstadt nach Thale (Harz) Hbf. Mit dem N 8707 ist sie soeben in Thale (Harz) Hbf angekommen

lich stilecht mit 50 3708 erfolgen. Eine – auf den ersten Blick plausible – Erklärung für diesen Sonderdienst war auch schnell gefunden. Nach der Verlängerung der Kesselfrist im Herbst 1992 war eine Probefahrt notwendig, die mit der Abholung der an die VSM verkauften Maschinen verbunden wurde. Am Morgen des 12. Dezember 1992 war es soweit. Gegen 7 Uhr ging es als Leerfahrt ohne Halt über Aschersleben und Güsten nach Staßfurt. Dort warteten 50 3681, 50 3564 und ein 2'2' T 26-Tender. Nach einer kurzen Kaffeepause und dem Drehen der 50 3708 ging es mit gemütlichen 30 km/h zurück nach Halberstadt. Nach einem ersten Halt zur Kontrolle der Achslager im Bahnhof Giersleben stand fest – 50 3564 und 50 3681 rollen sehr gut, so dass die ungewöhnliche Fuhre ohne weitere Lagerkontrollhalte am frühen Nachmittag Halberstadt erreichte.

Mit dem Hilfszug nach Quedlinburg

Inzwischen waren die Spielräume für betrieblich eigentlich nicht notwendige Dampflokm-Einsätze deutlich kleiner geworden. Auch die Kosten für Sonderfahrten und Plandampf-Veranstaltungen waren im Vergleich zu den Jahren 1990/91 deutlich angestiegen. Dies schlug sich in der Einsatzstatistik der 50 3708 nieder. Ihre ersten Fahrten im Jahr 1993 absolvierte die Maschine am 19. und 20. Februar 1993. Anschließend blieb der Kessel der Traditionslok fast fünf Monate kalt. Erst zu den Fei-

erlichkeiten anlässlich des 150-jährigen Jubiläums der Strecke Halberstadt – Magdeburg wurde sie am 15. Juli 1993 wieder angeheizt, um am 17. und 18. Juli 1993 Sonderzüge zwischen Halberstadt und Oschersleben zu bespannen.

Anschließend stand 50 3708 wieder gut gesichert auf ihrem Stammplatz, dem Stand 17 im Lokschuppen des Bw Halberstadt. Dort wurde seit Ende Juli 1993 die 52 8147 äußerlich aufgearbeitet. Der neue Inhaber des einstigen Bahnhofshotels in Quedlinburg hatte die Maschine erworben und wollte sie als Blickfang vor seinem Biergarten aufstellen. In rund 300 Arbeitsstunden verwandelten die Schlosser der Tu-Gruppe die Lok wieder in ein wahres Schmuckstück, das am 16. September 1993 nach Quedlinburg überführt werden sollte. Eigentlich war für diese Aufgabe eine Diesellok der Baureihe 202 eingeteilt. Doch dem Tu-Gruppenleiter und seinem Technologen gelang es ein letztes Mal, auf dem kurzen Dienstweg einen Einsatz für die 50 3708 zu organisieren.

Am frühen Morgen des 16. September 1993 rollte 52 8147 im Schlepp der 50 3708 nach Quedlinburg. Der ungewöhnliche Zug, bestehend aus den beiden Dampfloks und dem Hilfszug des Bw Halberstadt, sorgte nicht nur bei den Reisenden für Erstaunen. Auch die Eisenbahner auf den Stellwerken und Bahnhöfen wunderten sich über diese Fuhre. Am Abend traf 50 3708 mit dem Hilfszug wieder im Bw Halberstadt ein.



Einige Mitglieder der IG 50 3708, aus der die heutige „Traditionsgemeinschaft 50 3708 e. V.“ hervorging, nehmen am 16. Oktober 1993 in Thale (Harz) Hbf für ein Erinnerungsbild Aufstellung Sig. Dirk Endisch

Zu jenem Zeitpunkt waren die Tage der 50 3708 als Traditionslok des Bw Halberstadt gezählt. Mit dem Ablauf der Kesselfrist am 20. Oktober 1993 wollte sich die DR von der Maschine trennen. Aus diesem Grund sollte 50 3708 noch einmal vor Planzügen auf der Strecke Halberstadt – Thale (Harz) Hbf zum Einsatz kommen. Anstelle einer Diesel-

lok der Baureihe 202 wurden am 16. und 17. Oktober 1993 die Zugpaare N 8706/8707 und N 8710/8711 mit der 50 3708 bespannt. Mit dem Verkauf der Maschine an die spätere „Traditionsgemeinschaft 50 3708 e.V.“ am 21. Oktober 1993 begann ein neuer Abschnitt in der Geschichte der Lok.

Dirk Endisch

DIE EINSÄTZE DER 50 3708 ALS TRADITIONSLOK DES BW HALBERSTADT

1990		
Datum	Fahrtstrecke	Anlass
08.04.1990	Halberstadt – Wernigerode u. z.	Sonderfahrt
14.–16.04.1990	Halberstadt – Thale (Harz)	Planzüge
02.–04.06.1990	Halberstadt – Helmstedt u. z.	Lokausstellung der Rbd Magdeburg
15.08.1990	Halberstadt – Dedeleben	Planzüge
24.08.–02.09.1990	Halberstadt – Magdeburg	Planzüge
15.09.1990	Halberstadt – Thale (Harz)	Planzüge
1991		
09.03.1991	Halberstadt – Wernigerode u. z.	Sonderfahrt
08.05.1991	Halberstadt – Oebisfelde	Zuführung für den Plandampf „Altmark“
09.–12.05.1991	Haldensleben – Oebisfelde Haldensleben – Weferlingen	Vorspann Dg 53723 N 63717/63718, P 17468/N 63719 (Do+Fr), P 17470/17477 (Sa+So)
13.05.1991	Oebisfelde – Halberstadt	Rückfahrt vom Plandampf „Altmark“
18.05.1991	Halberstadt – Thale (Harz)	Sonderfahrt
31.05.1991	Halberstadt – Gernrode – Frose – Halberstadt	Sonderfahrt
15.06.1991	Halberstadt – Dedeleben u. z.	Sonderfahrt
10.11.1991	Haldensleben – Stapelburg u. z.	Sonderfahrt
04./05.12.1991	Halberstadt – Thale (Harz)	Planzüge
31.12.1991/01.01.1992	Halberstadt – Thale (Harz) u. z.	Sonderfahrt
1992		
29.02.1992	Halberstadt – Gernrode – Frose – Halberstadt	Sonderfahrt
31.03.1992	Halberstadt – Osterwieck – Staßfurt u. z.	Sonderfahrt
21./22.05.1992	Halberstadt – Thale (Harz) Hbf Halberstadt – Dedeleben	N 19408/19411 N 15433/15434
23.05.1992	Halberstadt – Ilsenburg (Harz)	Schiebelok Gag 56156, N 16478
24.05.1992	Halberstadt – Thale (Harz) Hbf	N 19408/19413
30.05.1992	Halberstadt – Oschersleben u. z. Oschersleben – Gunsleben	Überführung 50 3631, 50 3652, 52 8132 Planzüge
19.09.1992	Halberstadt	Pendelfahrten Anschluss Zuckerfabrik
03.10.1992	Halberstadt – Stendal – Tangermünde u. z.	Sonderfahrt
30.10.1992	Halberstadt – Thale (Harz) Hbf Halberstadt – Ilsenburg (Harz)	Planzüge Plandampf „Hinter´m Jumbo, vor´m Stahl“ (Zuglok Gag 56160)
31.10.1992	Halberstadt – Thale (Harz) Hbf Halberstadt – Ilsenburg (Harz)	Planzüge Plandampf „Hinter´m Jumbo, vor´m Stahl“ (Schiebelok Gag 56160)
08.12.1992	Halberstadt – Oebisfelde	Zuführung Plandampf Haldensleben
09./10.12.1992	Haldensleben – Oebisfelde Haldensleben – Weferlingen Haldensleben – Forsthaus Eiche	Lz Ng 68242/68245 Ng 68236/68237
11.12.1992	Haldensleben – Magdeburg-Buckau Magdeburg-Buckau – Halberstadt	Gag 52795 Rückfahrt Plandampf Haldensleben
12.12.1992	Halberstadt – Staßfurt u. z.	Überführung 50 3564, 50 3681, Tender
1993		
19./20.02.1993	Halberstadt – Ilsenburg (Harz)	Plandampf „Hinter´m Jumbo, vor´m Stahl“ (Schiebelok Gag 56160)
17./18.07.1993	Halberstadt – Oschersleben u. z.	„150 Jahre Magdeburg – Halberstadt“
16.09.1993	Halberstadt – Quedlinburg u. z.	Überführung 52 8147
16./17.10.1993	Halberstadt – Thale (Harz)	Abschiedsfahrten



DIE LETZTEN 3YG DER BUNDESBAHN

Dreimal drei Achsen

VOR 40 JAHREN ■ Einst auf Strecken überall in Westdeutschland zu Hause, waren die dreiachsigen Umbauwagen Anfang der 1980er-Jahre bereits Raritäten. Nur noch an drei Orten liefen sie planmäßig im Personenverkehr

Zwischen 1953 und 1959 hatte die Bundesbahn in ihren Ausbesserungswerken insgesamt 6.582 Umbau-Dreiachser hergestellt, die auf den Fahrgestellen ausgemusterter Personenwagen aufbauten. Für den Reisenden, der im Berufsverkehr mit alten preußischen Abteilwagen, Lokalbahnwagen verschiedenster Herkunft und bestenfalls Reichsbahn-Donnerbüchsen Vorlieb nehmen musste, waren diese „neuen“ Wagen eine Revolution. Schon äußerlich wirkten sie modern – mit ihren glatten Seitenwänden ohne Nieten, dem

Dach ohne Lüftungshutzen, den bündig eingesetzten Fenstern und den eingezogenen, geschlossenen Einstiegen, deren Treppenstufen bequem erklimmen werden konnten. Und dann der Innenraum: Hell und freundlich wirkten die übersichtlichen Großräume, alle Sitzplätze, auch die der damaligen 3. Klasse (ab 1956 2. Klasse), waren mit Sprungfedern und Kunstlederbezügen gut gepolstert, wenngleich die 2+3-Sitzteilung manchem Reisenden nur einen Mittel-Sitzplatz bot. Aber: bessermäßig gegessen als gut gestanden.



Offenbach besaß den letzten dreiaxigen Umbau-Halbgepäckwagen (BD3yg) Alle Fotos Martin Weltner

212 039 erreicht Ober-Roden mit N 7353, der aus sechs B3yg, einem AB4yg wegen der 1. Klasse und einem vierachsigen Vorkriegs-Gepäckwagen besteht

Der Blick in den Innenraum eines 2.-Klasse-Wagens zeigt die Sitzplatzaufteilung 3+2 und die gefederten und mit Kunstleder bezogenen Bänke



Blick ins Bww Offenbach im Oktober 1981: Während das vordere Pärchen noch die alte Beschriftung und Raucher-/Nichtraucher-Schilder trägt, sind beim hinteren EDV-Nummern und Piktogramme angebracht



Die stabilen Gepäckablagen entlang der Längswände ermöglichten es, mehr als nur eine Aktenmappe mitzunehmen, und die Fenster konnten auch ohne aufwändige Fensterschächte zur Hälfte geöffnet werden und waren mit Gardinen versehen. In der alten 2. Klasse (ab 1956 1. Klasse) wurde gar Fernverkehrskomfort geboten mit voluminösen grauen Plüschsitzen in 2+2-Sitzteilung.

Auch der Gang aufs „Örtchen“ wurde fast zu einem Vergnügen: Hier gab es nicht nur fließendes Wasser zur Spülung des Leibstuhls, sondern auch ein Handwaschbecken, in dessen Nähe sich ein Seifenspender und Papierhandtücher befanden.

Überzeugend gelöst wurde auch das Problem der Wagenübergänge: Diese waren so breit gestaltet, dass man auch einen Kinderwagen von Wagen zu Wagen schieben konnte, zudem waren die Übergänge wettergeschützt durch eine fast luftdichte Gummiwulst-Verbindung zwischen den einzelnen Wagen – vorbei waren die Zeiten des „Hangeln“ von Wagen zu Wagen über offene Plattformen und entlang klappriger Scherengitter.

Erst Massenware, dann Rarität

Doch das Wirtschaftswunder nahm Fahrt auf und schon bald sollten die Dreiachser keine erste Wahl mehr sein: Bereits 1955 entstanden die ersten vierachsigen Umbauwagen, technisch ihren dreiachsi-

Im Sommer 1982 rollen die Dreiachser noch zwischen Krumbach und Günzburg. 212 234 kreuzt im Bahnhof Krumbach mit 628 103, der etwas Modernität in die Szene bringt





gen Pendants ähnlich, aber dank ihrer Drehgestelle laufruhiger sowie 120 km/h schnell statt nur 90 km/h bei den Dreiachsern, die pfiffige Köpfe erst durch den „Kniff“ einer strammen Kupplung und Bildung von Pärchen aus zwei Wagen auf 100 km/h gebracht hatten.

Und nur wenige Jahre später begann dann die Massenproduktion der „Silberlinge“, die wiederum eine Revolution für den Nahverkehr darstellen sollten. So verschwanden die Dreiachser recht schnell von den Hauptstrecken und wanderten auf Nebenbahnen ab.

Verkäufe an Privatbahnen sowie Umbauten in Bauzugwagen ließen die Bestände rasch schrumpfen, sodass zu Beginn der 1980er-Jahre nur noch die Bahnbetriebswagenwerke (Bww) Offenbach, Ludwigshafen und Augsburg über diese Wagen verfügten. Am Stichtag 31. Mai 1983 gab es nur noch 76 Exemplare, die im Reisezugdienst eingesetzt wurden.

Offenbach verfügte neben dem letzten BD3yg (Umbau-Dreiachser mit Halbgepäckabteil) noch über 23 2.-Klasse-Wagen, Ludwigshafen über 44 und Augsburg über acht Exemplare – die AB3yg mit ihren 1.-Klasse-Abteilen waren da schon nicht mehr im Betrieb. 51 Wagen trugen übrigens noch ihre alten, fünfstelligen Wagennummern, 25 waren

Der BASF-Schichtarbeiterzug N 6703 von Ludwigshafen nach Wörth: Hinter der 218 folgen ein Silberling, vier B3yg, ein AByse aus Reichsbahn-Zeiten, vier weitere B3yg, noch ein Silberling und vier B4yg, von denen nur einer zu sehen ist

bereits mit EDV-Computernummern versehen worden. Das Einsatzspektrum der letzten Wagen war durchaus abwechslungsreich und reichte vom beschaulichen Lokalbahndienst bis zum schwersten Berufsverkehr auf Hauptbahnen.

Von Offenbach in den Rodgau

Das Bww Offenbach setzte seine Dreiachser in erster Linie in Richtung Rodgau ein, auf den nicht elektrifizierten Strecken von Offenbach nach Dietzenbach und von Ober-Roden nach Dieburg, die recht dicht befahren wurden und heute zumindest teilweise zum Netz der S-Bahn Rhein-Main gehören. Reinrassige Dreiachser-Züge fand man Anfang der 1980er-Jahre noch bei den mit „2. Klasse“ im Kursbuch gekennzeichneten Zügen. Reisezüge, die auch die 1. Klasse führten, hatten als Verstärkung in der Regel einen AB4yg-Umbau-Vierachser. Für die Gepäckbeförderung dienten das BD3yg-Einzelstück, vierachsige Vorkriegs-Gepäckwagen oder zweiteilige Leig-Einheiten, die in Offenbach beheimatet waren.



Der N 6708 von Wörth (Rhein) nach Ludwigshafen ist am 8. Oktober 1981 aus einer V 100, einem AB4yg und sechs B3yg gebildet, hier um kurz vor fünf Uhr im Abendlicht bei Schifferstadt

Die acht Dreiachser des Bww Augsburg sahen ihr Heimatwerk nur sehr selten, rollten sie doch nur auf der Kammeltalbahn zwischen Krumbach und Günzburg. Der Einsatz der Wagen hatte technische Gründe: Auf dieser typisch schwäbischen Nebenbahn lagen einige Haltepunkt in so engen Kurven, dass aus Gründen des Unfallschutzes für

die Reisenden keine langen Reisezugwagen mit Mitteleinstiegen eingesetzt werden durften – die Verwendung von yl-Wagen verbot sich also!

Aus den acht Augsburger Wagen wurden zwei Garnituren gebildet: Ein Kurzzug für verkehrsschwache Zeiten, bestehend aus einem Pärchen samt Pwghs 054-Güterzugbegleitwagen für das Gepäck sowie ein Sechs-Wagen-Zug für den Schülerverkehr, der ebenfalls planmäßig einen Güterzuggepäckwagen mitführte. Als Zugloks dienten wie in Offenbach V 100.

So endeten die meisten Umbau-Dreiachser: Im Juli 1981 warteten insgesamt 26 Exemplare im stillgelegten Oldenburger Rangierbahnhof auf ihr Ende. Vandalen haben bereits ganze Arbeit geleistet ...



Für Abwechslung auf der Kammeltalbahn sorgten Anfang der 1980er-Jahre auch die eingesetzten Triebwagen: 515 hatten die Schienenbusse ersetzt und mussten sich ihrerseits den „Angriffen“ von neuen Kemptener 627 und 628 erwehren.

Schwerer Berufsverkehr in Ludwigshafen

Hochburg der letzten Dreiachser war das Bww Ludwigshafen, wo übrigens seinerzeit auch die umgebauten Dreiachser des „Deutsche Weinstraße“-Sonderzuges

zu Hause waren. Haupteinsatzgebiet der Wagen war der schwere Berufsverkehr mit Zügen vom und zum BASF-Werk in Ludwigshafen, mit denen zum Schichtwechsel wahre Menschenmassen vom und zum Arbeitsplatz gebracht werden mussten.

Und hier zeigte sich ein weiterer Vorteil der Dreiachser – ihre hohe Sitzplatzkapazität, die von keinen anderen Reisezugwagen erreicht wurde. In einem 26,6 Meter langen 3yg-Pärchen fanden dank der 2+3-Aufteilung 124 Reisende einen Sitzplatz (4,7 Reisende pro Wagenmeter), in einem nur 20 Zentimeter kürzeren „Silberling“ hingegen nur 96 Passagiere (3,6). Aus diesem Grund hielt man in Ludwigshafen möglichst lange an den Dreiachsern fest, wollte man doch möglichst jedem Schichtarbeiter einen Sitzplatz anbieten – zumal zu lange Züge sich wegen der vorgegebenen Bahnsteiglängen verboten.

Doch in den frühen 1980er-Jahren sorgten Fristabläufe bei den Dreiachsern dafür, dass immer mehr Umbau-Vierachser und „Silberlinge“ in den „Anilinern“ auftauchten, wie die Züge bei den Eisenbahnern aufgrund ihrer Bedeutung für den BASF-Verkehr genannt wurden. Für die wenigen 1.-Klasse-Fahrgäste wurden Vorkriegseilzugwagen oder AB4yg-Wagen den Berufsverkehrszügen beigestellt.

Abenteuerliche Züge für 1.000 Reisende

So ergaben sich im Winterfahrplan 1981/82 bemerkenswerte Zugbildungen, zum Beispiel im nachmittäglichen BASF-Verkehr in Richtung Pfalz. Dieselloks der Baureihe 218 zogen die langen und bunten Garnituren. Den Anfang an einem solchen Nachmittag machte der N 6703 nach Germersheim, der zugleich auch die meiste Abwechslung in Sachen Zugbildung bot: Hinter der 218 rollte ein „Silberling“, gefolgt von vier Umbau-Dreiachsern, einem Eilzugwagen der Vorkriegsbauart und vier weiteren Umbau-Dreiachsern. Danach kam ein weiterer „Silberling“, den Zugschluss bildeten vier vierachsige Umbauwagen – macht 15 Wagen mit einer Sitzplatzkapazität für über 1.000 Reisende!

Wenig später folgte der N 6705 nach Wörth (Rhein), bestehend aus einer 218, sechs „Silberlingen“ 2. Klasse, einem 1./2.-Klasse-„Silberling“ und acht B3yg – erneut 15 Wagen. Weitere Züge folgten in ähnlicher Aufmachung, und am nächsten Morgen kamen die Berufstätigen in diesen Zügen wieder zurück zum BASF-Werk.

Ende 1984 endete schließlich der Einsatz der Ludwigshafener Wagen, nachdem sich kurz zuvor schon die Offenbacher und Augsburger Exemplare aus dem Dienst verabschiedet hatten. Die Zeit der Umbau-Dreiachser im Planeinsatz war damit endgültig vorbei.

Ein kleiner Trost bleibt: Zahlreiche Wagen haben bei Museumsbahnen überlebt, wo man noch heute das „Fahrgefühl der Wirtschaftswunderjahre“ nachempfinden kann.

Martin Weltner



Dir ist wichtig, dass im Team alle die gleichen Chancen haben?

Bewirb dich für eine Umschulung zum:zur Lokführer:in bei der Deutschen Bahn.

Gestalte deine berufliche Zukunft und werde Lokführer:in auf den schönsten Strecken Deutschlands. In einer Umschulung in deiner Nähe machen wir dich fit für die Schiene.

Was dich erwartet:

- Eine praxisnahe Umschulung in Vollzeit (12 Monate)
- Du steuerst unsere Züge mit über 10.000 PS auf verschiedenen Strecken innerhalb Deutschlands
- Du triffst verantwortungsbewusst und schnell notwendige betriebliche Entscheidungen

Dein Profil:

- Eine abgeschlossene gewerblich-technische Berufsausbildung
- Fließende Deutsch-Kenntnisse
- Bereitschaft zum unregelmäßigen Schichtdienst und gelegentlichen Auswärtsübernachtungen



Bewirb dich jetzt und profitiere von vielen Vorteilen.

db.jobs/lokfuehrer-fernverkehr

Was ist dir wichtig?

Um jede Eisenbahnstrecke, die stillgelegt wird, ist es schade. Und jeder von uns hat eine vor dem inneren Auge, um die es ihm besonders leid tut.

Hier geht es um ein Teilstück der Bahnstrecke Werdau – Mehltheuer in Sachsen und Thüringen, die ursprünglich von den Sächsischen Staatseisenbahnen erbaut und betrieben wurde. Zwischen Weida und Mehltheuer ist die Strecke heute ein Teil der Verbindung Gera – Hof.

Der von Werdau über Wünschendorf nach Weida verlaufende Abschnitt ist heute stillgelegt. Es begann am 1. Mai 1997, da genehmigte das Eisenbahn-Bundesamt die Stilllegung des Abschnitts Wünschendorf – Weida. Damit war die Strecke nicht mehr durchgängig befahrbar.

1998 wurde auf dem Abschnitt Wünschendorf – Werdau ein Regionalexpress-Verkehr der Relation Gera – Zwickau im Vierstundentakt eingeführt. Doch kaum jemand fuhr noch mit. Dazu kam der schlechte Zu-



Zeitreise

stand der Gleise. All das führte schließlich am 30. Mai 1999 zur Einstellung des gesamten Verkehrs. Zum 15. November 2000 wurde die Stilllegung durch das EBA verfügt.

Das Bild links unten entstand am 11. Dezember 1993. Es zeigt den Mittagszug 8338 von Werdau nach Weida, der den Kilometer 20,5 in Wolfersdorf kurz nach 13 Uhr passierte. Das Foto daneben wurde am 4. Mai 1995 aufgenommen. Nun ist es die Regionalbahn 8384.

Das Interessante sind vielleicht gar nicht so sehr die Züge, sondern die Baufortschritte an dem herrlichen Fachwerkhaus neben der Strecke. Das Dach ist frisch gedeckt, alle Fenster und Türen sind neu. Doch noch sieht es „etwas nackt“ aus. Das ist auf dem farbigen Foto in der Mitte vom Herbst 2022 völlig anders: Wohltuend freundlich zeigt sich das Haus, eingebettet in Grün. Leider gilt das auch für die Bahntrasse. Ob es die Bewohner freut, dass sie nun ihre völlige Ruhe haben? *Text/Bilder: Rudolf Heym*

Wolfersdorf





Die frühere ČSD-Zahnradlok T 426.001 befährt am 8. Juli 2012 den Zahnstangenabschnitt vor Kořenov

Dr. Brian Rampp

LOK Magazin-Serie
Reiseziele
Tannwalder Zahnradbahn

TANNWALDER ZAHNRADBahn

Steil durchs Isergebirge

HISTORISCHER BETRIEB ■ Bahnstrecken wie die von Tannwald gab es früher viele: Im Grunde eine Vollbahn, doch die Dörfer in den Bergen konnte sie nur mit Hilfe von Zahnstangenabschnitten erreichen. Wolfgang Domeyer berichtet von der letzten normalspurigen Nebenbahn, auf der noch Zahnradloks fahren

Als ich im August 1991 zum ersten Mal mit dem Zug von Tanvald nach Kořenov fuhr, wusste ich nicht, um was für eine geschichtsträchtige Verbindung es sich handelte. Im Bahnhof Dolní Polubný lagen im Überholgleis frisch abgebaute Zahnstangenelemente neben ihren Stühlen. In Kořenov schließlich standen auf einem Nebengleis verschiedene historische ČSD-Lokomotiven ausgestellt: der C-Kuppler 310.0134 von 1913, die Zahnradlokomotive 404.003 aus dem Jahre 1901, eine Eht-Güterzuglok der Reihe 525.0 und die Zahnradlokomotive T426 001, die zwar erst 30 Jahre alt war, aber 1988 bereits von den Adhäsionsloks der Reihe 743 abgelöst worden war.

Eine Fotoausstellung im stattlichen Empfangsgebäude zeigte die Geschichte der Bahn. Kořenov (damals Grünthal) war ursprünglich Grenzbahnhof zwischen Österreich und dem Deutschen Reich.

Hier trafen ab 1902 die preußische Zackenbahn von Hirschberg (Jelenia Góra) – ungeachtet ihres Namens eine Adhäsionsstrecke, der Name rührt vom Fluss Zacken her – und die private Zahnradbahn aus Tannwald (Tanvald) aufeinander. Ab 1923 verkehrten ET 89 („Rübezahl“) und E 90⁵ auf deutscher Seite unter Fahrdracht. Ansichten des Bahnhofes im Wandel der Zeit waren in der Ausstellung ebenso zu sehen wie Aufnahmen vom harten Winterbetrieb, von gestrandeten deutschen Elloks und deren Abtransport 1946 sowie von der Rekonstruktion der Strecke in den Jahren 1958 bis 1962 und dem Wechsel zu Dieselloks auf der Zahnradbahn.

Ein Staatsvertrag regelt den Bau

Die Verbindung durch das Isergebirge zwischen Tanvald und Kořenov verdankt ihre Entstehung den langen unermüdlichen Bemühungen von Indust-



Die drei Zahnradloks der ČSD-Baureihe 404.0 wurden nach der Annexion des Sudetenlandes 1938 zur Reichsbahn-Baureihe 97⁶. 1941 verlässt 97 602 den Tunnel bei Unterpolau Werner Hubert/Sig. Dr. Brian Rampp

riellen, Lokalpolitikern und nicht zuletzt der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn Gesellschaft (R.G.T.E.). Die Betriebe der Glas-, Textil- und Holzindustrie verlangten bessere Verkehrswege, um ihre Absatzmärkte zu erweitern und günstige Steinkohle aus Oberschlesien beziehen zu können. Die Stammstrecke der R.G.T.E. von Reichenberg nach Tannwald (einschließlich einer Zweiglinie nach Josefthal) wurde in den Jahren 1888 bis 1894 gebaut und durch die S.N.D.V.B. (Süd-Nord-Deutsche Verbindungsbahn) betrieben. Tannwald war bereits seit 1875 Endpunkt einer Nebenstrecke der Staatsbahn aus Eisenbrod. Auf preußischer Seite führte die Zackenbahn seit 1891 bis Petersdorf. Ein Staatsvertrag vom 5. November 1898 zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reich regelte den Bau des Lückenschlusses zwischen Tannwald und Petersdorf.

Baubeginn 1899

Der Bahnbau über die Nahtstelle des Iser- und Riesengebirgskamms war damals ein Wagnis und auf der österreichischen Seite nur mit zwei Zahnstangenabschnitten zu bewältigen. Bei einem reinen Adhäsionsbetrieb wäre die Strecke deutlich länger und teurer geworden, außerdem hätte man die Zwischenstationen weitab der Ortschaften in höheren Lagen errichten müssen. Im Winter versprach man sich von der Zahnstange zudem betriebliche

Vorteile. In Tannwald-Schumburg (heute Tanvald) begannen die Bauarbeiten Ende 1899, nachdem die Konzession zum Bau und Betrieb der Lokalbahn Tannwald – Grünthal an die R.G.T.E. erteilt war. Schon am 30. Juni 1902 fuhr der erste Zug von Tannwald in Grünthal ein.

Auf der schlesischen Seite wurde am 1. April 1900 in Petersdorf mit dem Bahnbau begonnen.

Um einen Verbindung von Kořenov nach Harrachov auf tschechischem Gebiet zu ermöglichen, verlegte man 1958 die Grenze

Kartografie: Anneli Nau





Die ČSD-Lok T 426.003 (vor T 478.1010 „Bardotka“) sowie die T 426.001 mit einem weiteren Sonderzug sind am 2. August 2014 in Kořenov nahe der tschechisch-polnischen Grenze eingetroffen

Wolfgang Domeyer

Um hier den Höhenunterschied zu überwinden, verläuft die Bahn auf der nördlichen Seite des Gebirges in großen Schleifen, da Preußen den Zahnstangenbetrieb ablehnte. Der Eröffnungszug von Petersdorf erreichte Grünthal am 1. Oktober 1902.

Grenzverschiebung nach dem Krieg

Nach 1918 gehörten die ursprünglich österreichischen Gebiete zur Tschechoslowakei, ab 1922 hieß der Grenzbahnhof deswegen Polubný-Polaun, von 1938 bis 1945 nur Polaun, von 1945 bis 1960

T 426.001 ist am 4. Juli 2015 mit einem Sonderzug nach Kořenov im modernisierten Bahnhof Tanvald eingetroffen

Wolfgang Domeyer



Polubný-Kořenov und seit 1960 nur noch Kořenov. 1946 wurde der grenzüberschreitende Verkehr zwischen der Tschechoslowakei und dem mittlerweile polnischen Schlesien eingestellt, die Strecke über die Grenze fiel in einen Dornröschenschlaf.

Für den touristischen Verkehr – vor allem im Winter – erwies sich die Staatsgrenze bei der Iserbrücke rund 2,5 Kilometer hinter dem Bahnhof Kořenov als hinderlich. Zwar lag der Bahnhof Strickerhäuser (polnisch Tkacze) nahe beim beliebten tschechischen Wintersportort Harrachov, allerdings auf polnischem Staatsgebiet. 1958 kam es zwischen der Tschechoslowakei und Polen zu einem Gebietstausch, seitdem verläuft die Grenze ab der Iserbrücke parallel nördlich der Bahnlinie und schwenkt dann nordöstlich ab, um die Trasse erst 1,1 Kilometer hinter dem Bahnhof Strickerhäuser zu kreuzen. Somit konnten die 4,7 Kilometer von Kořenov zum Bahnhof Strickerhäuser, der in Harrachov umbenannt wurde, wiedereröffnet werden. Harrachov blieb Endpunkt für mehrere Jahrzehnte.

Zwischen Tannwald und Grünthal (Kořenov) muss die nur sieben Kilometer lange Bahnstrecke 235 Höhenmeter überwinden. Als Vorbild diente die österreichische Erzbergbahn von

Eisenerz nach Vordernberg, die 1889 bis 1891 mit zweilamelliger Zahnstange nach System Abt errichtet wurde. Allerdings kamen auf der Tannwalder Strecke Zahnstangen in verbesserter Form zur Anwendung. Der Übergang aus den Adhäsions- in die Zahnstangenstrecken wird durch bewegliche, drei Meter lange und federnde Zahnstangeneinfahrstücke vermittelt, die nur mit fünf Stundenkilometern befahren werden dürfen.

Schon in der Station Tannwald beginnt zwischen zwei Stützmauern eine Rampe mit 22 Promille Steigung, der sich nach einem schiengleichen Straßenübergang der erste, 700 Meter lange Zahnstangenabschnitt mit 55 Promille Neigung anschließt. Die Zahnstange reicht bis kurz vor den Bahnhof Desná in Kilometer 1,4. Der zweite Zahnstangenabschnitt folgt kurz vor dem Haltepunkt Desná-Riedlova vila in Kilometer 2,4. Die Station wurde erst 2010 neu eingerichtet.

Seit Anfang der 1990er-Jahre ist der zweite Zahnstangenabschnitt im Bahnhof Dolní Polubný (Kilometer 3,2) auf etwa 200 Meter unterbrochen, nachdem dort die Zahnstangenweichen ausgebaut worden waren. Die beiden neu entstandenen Enden wurden mit Zahnstangeneinfahrstücken versehen. In Dolní Polubný zweigt ein Gütergleis ab, die Glashütte bekommt hier heute noch den Quarzsand geliefert.

Fast zwei Drittel mit Zahnstange

Hinter Dolní Polubný beginnt mit 58 Promille die größte Steigung. 200 Meter nach dem neuen Haltepunkt Desná-Pustinská (auch seit 2010) erinnert ein Kreuz aus Schwelle und Schiene an den Lokführer Wilhelm Bienert, der am 5. August 1945 hier tödlich mit der 38 2605 verunglückte, als diese wegen Bremsversagens auf Talfahrt aus den Schienen flog. Die Lok lag danach noch jahrelang auf dem Berghang, bevor sie verschrottet wurde.

Im Kilometer 5,2 folgt der Haltepunkt Kořenov-Zástavka (Przichowitz, Stefansruh) bevor die Bahn im Schlund des 940 Meter langen Polauner Tunnels verschwindet. Hinter der Tunnelausfahrt endet der zweite Zahnstangenabschnitt und mit ihr die starke Steigung. Nach kurzer Horizontalen folgt ein Gegengefälle und die Station Kořenov in Kilometer 6,9 ist erreicht.

Die Gesamtlänge beider Zahnstangenabschnitte beträgt 4,43 Kilometer, rund 60 Prozent der gesamten Strecke. Die vier Tunnel sind zusammen 1.422 Meter lang, das sind rund 20 Prozent der Strecke. Weitere Kunstbauten sind Fachwerkbrücken, Stütz-



Am 29. August 1991 ist Zahnrad dampflokomotive 404.003 (Technisches Museum Praha) im Bahnhof Kořenov ausgestellt

Wolfgang Domeyer

mauern, gemauerte Durchlässe und ein Viadukt. Die Hochbauten in den Zwischenstationen sind nach den Normalplänen der österreichischen k.k. Staatsbahnen hergestellt worden. Die umfangreichen Hochbauten in der Grenz- und Betriebswechselstation Grünthal wurden nach besonderen Plänen in Abstimmung mit der preußischen Direktion in Breslau errichtet. Ferner wurde eine Lokomotivdrehzscheibe von 14,5 Meter Länge und eine Gleisbrückenwaage errichtet.

Die Züge werden auf der Steilstrecke grundsätzlich geschoben. Es gab keine Steuerwagen, die

SONDERFAHRTEN UND ÖFFNUNGSZEITEN

Das kleine Museum im Bahnhof und im Lokschuppen Kořenov kann von Juni bis September täglich von 10 bis 17 Uhr besichtigt werden, im Oktober und Mai nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Im April wird nur bei schönem Wetter an Wochenenden und Feiertagen geöffnet. Das Museum zeigt zahlreiche Bilder, Texte und Exponate. Zudem werden regelmäßig Sonderfahrten mit den beiden Zahnrad diesellokomotiven vom Typ T 426.0 sowie einem Triebwagen vom Typ M 240.0 und einem Beiwagen der Bauart Balm organisiert, an denen immer wieder auch Gastfahrzeuge teilnehmen.

Die nächsten Termine sind:

1. und 2. Juli 2023	mit Dampflokomotive 431.032
22. Juli 2023	nur eigene Fahrzeuge
5. August 2023	mit Diesellokomotive T 478.1236 (Modellbautag mit Ausstellung)
19. August 2023	mit Diesellokomotive T 457.0 (Blaubeertag, es werden Erzeugnisse mit Blaubeeren angeboten)
23. September 2023	nur eigene Fahrzeuge (Kartoffeltag)
28. Oktober 2023	nur eigene Fahrzeuge (Saisonabschluss)
9. Dezember 2023	es gibt Glühwein im Lokschuppen

Verständigung von der Zugspitze mit dem Lokführer geschah per Klingelleitung, später per Funk. Erst als nach der Jahrtausendwende die Triebwagen der ČD-Baureihe 843 eingesetzt wurden, verkehrten diese auch mit Steuerwagen, natürlich bergseitig.

Zahnradbetrieb mit Dampf und Diesel

Zur Ursprungs-ausrüstung gehörten drei Lokomotiven der Achsfolge D1'zzn2(4)t mit getrenntem Adhäsions- und Zahnradtriebwerk, die 1901 speziell für die Strecke von der Lokomotivfabrik Floridsdorf in Wien hergestellt wurden. Am Tag der Betriebsaufnahme wurde die R.G.T.E. verstaatlicht, somit trugen die Loks statt der Nummern 21 G bis 23 G bald die Nummern 69 50 – 52 der kkStB, ab 1905 169.50 – 52. 1925 bekamen sie von den ČSD die Nummern 404.001 – 003, vom Herbst 1938 bis 1945 hießen sie nach der Annexion der sudetendeutschen Gebiete bei der Deutschen Reichsbahn 97 601 – 603 und nach dem Krieg wieder wie vorher. Die Lok 404.003 ist bis heute museal erhalten, die anderen beiden wurden 1965 verschrottet.

Nach 60 Jahren hartem Betrieb waren die Zahnradampfloks verschlissen, so bestellten die ČSD bei SGP in Wien neue Zahnrad Dieselloks, die 1961 als Baureihe T 426.0 geliefert wurden. Davon sind heute T 426.001 und 003 als Museumsloks betriebsfähig im Einsatz.

Nach der Rekonstruktion und der Verlängerung der Strecke bis Harrachov stellte sich heraus, dass die T 426.0 für den Personenverkehr überdimensioniert und somit unwirtschaftlich war. Auf der steileren Erzbergbahn in Österreich war man inzwischen erfolgreich im reinen Adhäsionsbetrieb unterwegs. Das erprobten die ČSD nun mit ihren Triebwagen der Baureihe M 240.0 und rüsteten die 240.0109 und 0110 mit hydrodynamischer Bremse aus. Ab 1965 wurden sie planmäßig auf der Strecke im Reiseverkehr eingesetzt.

Die Zahnrad Dieselloks hatten nach über 25 Jahren Einsatzzeit in den 1980er-Jahren vermehrt Schäden, die Ersatzteilbeschaffung war schwierig. Daraufhin unternahmen die ČSD Versuche mit Dieselloks der Baureihe T 466.2 (heute 742) auf der Steilstrecke. 1987/88 erschien dann die verbesserte und mit elektrodynamischer Widerstandsbremse ausgerüstete Baureihe T 466.3 (743), davon beschafften die ČSD zehn Stück. Die Loks sind im ganzen Bezirk Liberec im Güterverkehr im Einsatz, somit gibt es für die Steilstrecke genug Reserve. Ab 1990 übernahmen die 743 auch den Personenverkehr.

Aus der Stilllegung auferstanden

Seit 1992 hat die Zahnradbahn den Status eines Kulturdenkmals. Das hinderte die ČD (1993 aus den ČSD hervorgegangen), jedoch nicht daran, 1997 die Strecke stillzulegen. Es gab Bürgerprotes-

ČD-Triebzug 843 006 verlässt am 30. Juni 2007 den Tunnel bei der Riedel-Gruft (Riedelova hrobka) nahe Desná auf der Talfahrt nach Tanvald Wolfgang Domeyer

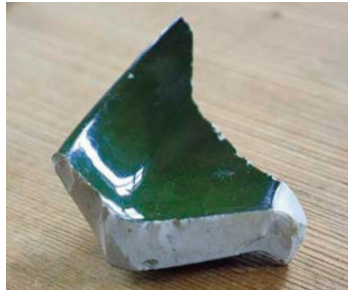


te mit Unterschriftensammlung, daraufhin wurde die Bahn eine Zeit von der Privatbahn GJW betrieben. Der Anbieter ging jedoch in Konkurs und die ČD übernahm den Betrieb wieder.

Wieder über die Grenze

In den vergangenen 25 Jahren kamen die verschiedensten Fahrzeuge auf der Zahnradstrecke zum Einsatz, darunter auch weniger geeignete wie zum Beispiel die Triebwagen der Baureihe 810 des Betreibers GJW. Ab 2007 verkehrten vierachsige Triebwagen der ČD-Baureihe 843 im Wechsel mit der Baureihe 854. 2010 wurde der grenzüberschreitende Verkehr nach Polen wieder aufgenommen, seit dem 27. Dezember 2011 kommen ausschließlich die steilstreckentauglichen Stadler-Triebwagen vom Typ RegioSpider (ČD-Reihe 840) zum Einsatz. Sie verkehren zum Teil in Doppel- und Dreifach-Traktion auf der gesamten Strecke von Liberec über Kořenov nach Szklarska Poręba Górna (Oberschreiberhau).

Der Eigentümer des polnischen Abschnitts von Szklarska Poręba Górna bis zur Grenze bei Harrachov ist seit 2008 die Wojewodschaft (Ver-



Fundstück im Wald bei Harrachov: Splitter eines Original-Fahrleitungsisolators aus preußischer Zeit um 1913
Gustav Nagel

waltungsbezirk) Niederschlesien mit dem Infrastrukturunternehmen DSDIK (Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu). Die Geschichte der Tannwalder Zahnradbahn wäre vielleicht anders verlaufen, hätte es nicht immer wieder engagierte Menschen gegeben, die ihre Hände über die Bahn gehalten und ihre Besonderheit und ihren Liebreiz einem breiten Publikum angepriesen hätten. Dem früheren Bahnhofsvorstand Jaromier Hejzlar verdanken wir einzigartige Bilddokumente.

Die engagierten Mitglieder des 2003 gegründeten Vereins „Železniční společnost Tanvald“ (Eisenbahngesellschaft Tannwald) organisieren jedes Jahr Bahnhofsfeste und Sonderfahrten, bei der auch die historischen Zahnradlokomotiven zum Einsatz kommen. Schon vor der Gründung des Vereins fanden Sonderfahrten über die stillgelegte, nur in Schrittgeschwindigkeit befahrbare Strecke über die Grenze nach Polen statt. An einer dieser Fahrten habe ich 1992 teilgenommen. Damals hätte ich nicht daran geglaubt, dass ab 2010 wieder planmäßig täglich Züge über die vollkommen rekonstruierte Strecke fahren würden. *Wolfgang Domeyer*

Kořenov am 01. Juli 2017 bei Nacht: Draisine Vm 32003, der Rowan-Zug der Jungfrauochbahn, T 435.0111, 354.7152 und T 426.001 Wolfgang Domeyer





LESERBRIEFE

LOK MAGAZIN

Infanteriestraße 11a, D – 80797 München.

Tel. (089) 13 06 99-750, Fax (089) 13 06 99-700

redaktion@geramond.de, www.lok-magazin.de



Mehr Güterverkehr auf die Schiene? Klingt gut, ist es aber machbar? 185 294 und 365 im Mai 2020 bei Neudietendorf

Rudolf Heym

■ **Zu verschiedenen Beiträgen der letzten Zeit im Lok Magazin:** Normalerweise bin ich kein großer Briefeschreiber. Inzwischen haben sich aber so viele Themen angesammelt, dass ich nicht mehr mit meiner Meinung hinter dem Berg halten möchte. Es wird so viel von Eisenbahn-Romantik geschrieben. Ich frage mich, wo ist die Romantik? Für das Eisenbahnpersonal war es bestimmt nicht romantisch. Es war eine Knochenarbeit, wenn

ich da an Lokführer, Heizer, Rangierer denke. Ich glaube, man müsste es eher Nostalgie nennen, also etwas Vergangenes, wo das Gute durch etwas Besseres ersetzt wurde. Kein Zweifel, es sieht imposant aus, wenn sich eine Dampflok anfährt, wo man sieht, wo die Kraft der Maschine den Zug in Bewegung setzt. Diese Kraft spürt man übrigens auch bei den Altbau-Elloks, bei denen beim Anfahren die Maschine zittert.

Ich persönlich habe diese Dampflok-Nostalgie übrigens nie erlebt, obwohl ich ab 1948 als Elfjähriger täglich mit der Eisenbahn in die Schule gefahren bin. Ich fuhr von Anfang an elektrisch. Meine Loks waren E 17, E 18, E 19, E 44, E 94. Die E 18 in Blau, die E 19 in Weinrot (nicht dieses knallige Rot, das die E 19 im Verkehrsmuseum in Nürnberg trägt).

Ein weiteres Thema, das mich berührt, sind die Verspätungen, die die Fernzüge im Augenblick haben. Dies ist zum einen dem teilweise maroden Streckennetz zu verdanken, teilweise dem Versuch, auf einem alten Netz Schnellverkehr, Regionalverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr abzuwickeln. Die Infrastruktur wurde auf Verschleiß gefahren, um die Kosten zu senken, um die Deutsche Bahn an die Börse zu bringen. Einsparen, einsparen, einsparen! Die jetzt notwendigen Reparaturen werden sich wahrscheinlich über mehr als ein Jahrzehnt hinziehen.

Es hat keinen Zweck, auf andere Länder zu schauen. Diese haben eine andere Verkehrsstruktur. In Frankreich ist der Fernverkehr hauptsächlich sternförmig auf

HÄNDLERVERZEICHNIS: HIER ERHALTEN SIE DAS LOK MAGAZIN

LokoMotive Fachbuchhandlung GmbH

10777 Berlin Regensburger Str. 25

Michas Bahnhof

10789 Berlin Nürnberger Str. 24 a

Modellbahnen & Spielwaren M. Turberg

10789 Berlin Lietzenburger Str. 51

Modellbahn-Pietsch

12105 Berlin Prühßstr. 34

Spielwaren Toll

21217 Seevetal Am Felde 4

Buchhandlung Mahnke

27265 Verden Große Str. 108

Buchhandlung Decius

30159 Hannover Marktstr. 52

Train & Play KG

30519 Hannover Hildesheimer Str. 428 b

Buchhandlung Gudrun Lange

40545 Düsseldorf Luegallee 33

Goethe-Buchhandlung

40549 Düsseldorf Willstätterstr. 15

Modellbahn + Autoladen

40878 Ratingen Becherner Str. 47

Modellbahn Axel G. Renken

45276 Essen Bochumer Str. 21

Buchhandlung Emil Müller

42287 Wuppertal Meckelstr. 59

Apitz GmbH Modellbahn

42289 Wuppertal Heckinghauser Str. 218

Schaten GmbH & Co KG

44795 Bochum Rombacher Hütte 10

WIE – MO

48145 Münster Warendorfer Str. 21

Buchhandlung H. Th. Wenner

49074 Osnabrück Große Str. 69

J. B. Modellbahnservice

49078 Osnabrück Lotter Str. 37

Modellbahn-Center Hünenbein

52062 Aachen Markt 9 – 15

Spielwaren & Bücher H. Brachmann

63450 Hanau Rosenstr. 9 – 11

Buchhandlung Diekmann

63739 Aschaffenburg Steingasse 2

Buchhandlung Kunkel

63814 Mainaschaff Milanstr. 6a

Buch & Zeitschr.-Agentur Harrassowitz

65205 Wiesbaden Kreuzberger Ring 7 b-d

Buchhandlung Dr. Kohl

67059 Ludwigshafen Ludwigstr. 44 – 46

Modellbahn-Galerie

68229 Mannheim Hirtenbrunnenstr. 4

Stuttgarter Eisenb.-u.Verkehrsparadies

70176 Stuttgart Senefelderstr. 71 b

Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt

70193 Stuttgart Schwabstr. 96

Paris ausgerichtet, auf einem eigenen Netz. Die Schweiz hat in diesem Sinn keinen Fernverkehr, nur Regional- und Nahverkehr. In Japan gibt es nur Strecken in Nord-Süd-Richtung, ausgerichtet auf Tokio auf eigenem Gleiskörper ohne Vernetzung.

Das nächste Thema ist die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Im Augenblick ist der Güterverkehr auf der Straße etwa zehnmal so groß wie auf der Schiene. Die Verlagerung von nur zehn Prozent des Straßengüterverkehrs bedeutet eine Verdoppelung des Schienengüterverkehrs. Dazu ist die Deutsche Bahn nicht in der Lage. Es fehlen dafür Lokomotiven, Wagen und die nötige Infrastruktur, nicht zuletzt Personal. Eine Verdoppelung des Schienengüterverkehrs auf dem jetzigen Schienennetz ist schlichtweg unmöglich! Wer das glaubt, ist ein Utopist, ein Phantast. Das Schienennetz für diesen Schienengüterverkehr zu ertüchtigen, wird Jahrzehnte dauern.

Eine Änderung der heutigen Bedingungen ist daher so schnell nicht zu erwarten. Das sollte man übrigens nicht der heutigen Bahnführung anlasten. Das war von der Politik so gewollt. Die heutigen Politiker müssen das aber auch so wollen. Reine Ankündigungen schaffen auch keine Abhilfen.

Alfred Kreibich, Nürnberg

■ Zum Lok Magazin Nummer 500, dem Jubiläumsheft:

Ein schönes Kaleidoskop von Meinungen zu 500 Heften Lokmagazin! Zugleich, da ich das *Lok Magazin* vollständig vom ersten Heft bis heute besitze, eine schöne Erinnerung an Titelseiten mit ausdrucksvollen Bildern von Dampflokomotiven.

Anmerkung zum Bericht von Herbert Stemmler: Die rumänische Vierlings-Pacific als schönste Dampfloko zu bezeichnen, finde ich ziemlich mutig. Sie wirkt kopflastig und sieht mit der ersten Achse des Drehgestells hinter dem Zylinder unharmonisch aus (wohl drehscheibenbedingte Längenbeschränkung der Lok).

Noch eine Korrektur zur Aufnahme auf Seite 63 unten: 023 048 wurde am 21. Juli 1974 im Bw Crailsheim z-gestellt, das Datum der Aufnahme 1975 ist also nicht korrekt. *Dr. Joachim Ludwig*

■ Zum Beitrag über die Baureihen 01 und 01⁵ im Heft 6:

In der Ausgabe hat mir der Artikel über die 01⁵ und 01 besonders gefallen. Ich habe die Loks oft in den 1960ern und Anfang der 1970er-Jahre in Rostock beobachten können. Ich hatte sogar mal das Glück, als 13-jähriger ein paar Meter auf dem Führerstand einer 01⁵ mitfahren zu dürfen. Bitte weiter Artikel über die gute, alte Dampf-Zeit bringen!

Andreas Muswieck

Buchhandlung Albert Müller
70597 Stuttgart Epplestr. 19C
EB-Treffpunkt Schweickhardt
71334 Waiblingen Biegelwiesenstr. 31
Osiandersche Buchhandlung
72072 Tübingen Waldhornlestraße 18
Buchhandlung Beneke
72074 Tübingen Gartenstraße 16
Kiosk Sternplatzpassage
73312 Geislingen Stuttgarter Str. 90
Bauer Modelleisenbahnen
74613 Öhringen Marktstraße 7
Modellbahnen Mössner
79261 Gutach Landstraße 16 A
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto
86529 Schrobenhausen Berliner Straße 7
Buchhandlung Jakob
90402 Nürnberg Hefnersplatz 8

Modellbahn Ritzer
90419 Nürnberg Kirchenweg 16
Modellspielwaren Helmut Sigmund
90478 Nürnberg Schweiggerstr. 5
Bahnhofsbuchhandlung
95028 Hof Bahnhofplatz 8-16
Schöningh Buchhandlung
97070 Würzburg Franziskanerplatz 4
Modellbahnhandel Maik Kalbe
99867 Gotha Leinastraße 81

Buchhandlung Herder
A-1010 Wien Wollzeile 33
Buchhandlung Nikolaus Mauritz
A-1020 Wien Novaragasse 44/Lokal 1
Technische Fachbuchhandlung
A-1040 Wien Wiedner Hauptstraße 13

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 7/2023, Nummer 502, 62. Jahrgang

Herausgeber: Rudolf Heym (fr)

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Verantwortlicher Redakteur: Max Voigtmann

Redaktion: Peter Schnicker (fr), Luisa Wiegmann, Thomas Hanna-Daoud

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Alexander Bauer, Alexander Bergner, Wolfgang Domeyer, Dirk Endisch, Gaus Ferrée, Felix Förster, Peter Garke, Frank Heilmann, Markus Inderst, Manuel Leitner, Jana und Matthias Müller, Eduard Salsmann, Herbert Stemmler, Oliver Strüder, Joachim Volkhard, Martin Welter, Alexander Wilkens, Stefan Wittich

Redaktionsassistent: Brigitte Stuber

Chief vom Dienst: Benedikt Bäuml

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

Gesamtleitung Media: Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Anzeigen disposition: Hildegund Roßflöner, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hann

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mvz.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2023, GeraMond Media GmbH. ISSN 0458-1822

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichkeit, ausgenommen, insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandtes Bild-Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.



KUNDENSERVICE, ABO und EINZELHEFTBESTELLUNG

✉ **LOK MAGAZIN ABO-SERVICE**
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

☎ +49 (0)89 / 46 22 00 01

Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-18.00 Uhr telefonisch erreichbar.

✉ **leserservice@lok-magazin.de**

🌐 **www.lok-magazin.de**

Preis: Einzelheft 8,90 € (D), 9,80 € (A), 15,80 sFr (CH), 10,20 € (B, NL, Lux), 12,00 € (I) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 99,60 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter www.lok-magazin.de/abo

Die Abgebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, die mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: LOK MAGAZIN erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten LOK MAGAZIN (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Italien) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEFE & BERATUNG

✉ **LOK MAGAZIN**,
INFANTERIESTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN

☎ +49 (0)89 / 13 06 99 720

☎ +49 (0)89 / 13 06 99 700

✉ **redaktion@lok-magazin.de**

🌐 **www.lok-magazin.de**

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

ANZEIGEN

✉ **anzeigen@verlagshaus.de**

Mediaten: www.media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreise vom 1.1.2023





DIE MENSCHEN HINTER DER EISENBAHN

Tradition und Fortschritt

ARBEITSPLATZ BUNDESBAHN ■ Die vielfältigen Tätigkeitsfelder bei der Eisenbahn sind Ausdruck technischer Entwicklungen und spiegeln gleichzeitig gesellschaftliche Verhältnisse wider. Für die frühe Bundesbahn gilt das im besonderen Maße

Die Bundesbahn unterhielt eigene Schulen für ihre Bediensteten. Die Einführung neuer Technik erforderte auch viele Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen. Hier wird der Umgang mit modernen Lichtsignalen und Schrankenanlagen gelehrt

Alle Fotos Slg. Oliver Strüber





In einer Lehrwerkstätte vermittelt ein souverän wirkender Meister dem interessierten Lehrling auf Augenhöhe fachkundigen Umgang mit einer Drehmaschine

Eine spannende Zeit waren die 50er-Jahre. Eisenbahn und Eisenbahner in Westdeutschland waren dabei, sich aus dem Reichsbahn-Schatten in Richtung Bundesbahn-Moderne zu bewegen, beide Epochen schienen eine Zeitlang parallel zu laufen. Das spiegeln auch die Fotografien vom Alltag der Eisenbahner jener Zeit wider. Da lauschen adrette, zivil gekleidete Bundesbahnbeamte jüngeren Alters, vielleicht Anwärter für den mittleren Dienst, in einer der Bundesbahnschulen den Ausführungen zur neuen Signaltechnik. Einen sauberen und übersichtlichen Arbeitsplatz nimmt auch der Fahrdienstleiter ein, der mittels modernem Drucktastenstellwerk Fahrstraßen einstellt. Kraftaufwendiges Stellen der Weichen mittels Hebeln gehört für ihn schon der Vergangenheit an. Frauen finden bei der Bundesbahn ebenfalls Beschäftigung, doch sie wirken eher hinter den Kulissen in einfachen Verwaltungs-

Während ein Betriebsarbeiter – kritisch beobachtet vom Wagenmeister – mit dem Schlusslicht auf der Leiter herumturt, hält der Rangierer wohl Ausschau nach einer herannahenden Lok





Ein Arbeiter der Bahnmeisterei wartet den Motor einer elektrisch angetriebenen Weiche. Die Arbeit erfordert große Sorgfalt und Aufmerksamkeit, zumal sie auch unmittelbar am Gleis stattfindet

Mit der Hollerith-Lochkartenmaschine kann man Daten verarbeiten. Die Bundesbahn beschäftigt Frauen anfangs eher für die typischen Arbeiten im Büro und kaum im Betriebsdienst





Übersichtlicher Arbeitsplatz: Drucktastenstellwerke erleichtern die Arbeit der Fahrdienstleiter in den Stellwerken deutlich und schaffen mehr Sicherheit vor allem im Betrieb großer Bahnhöfe

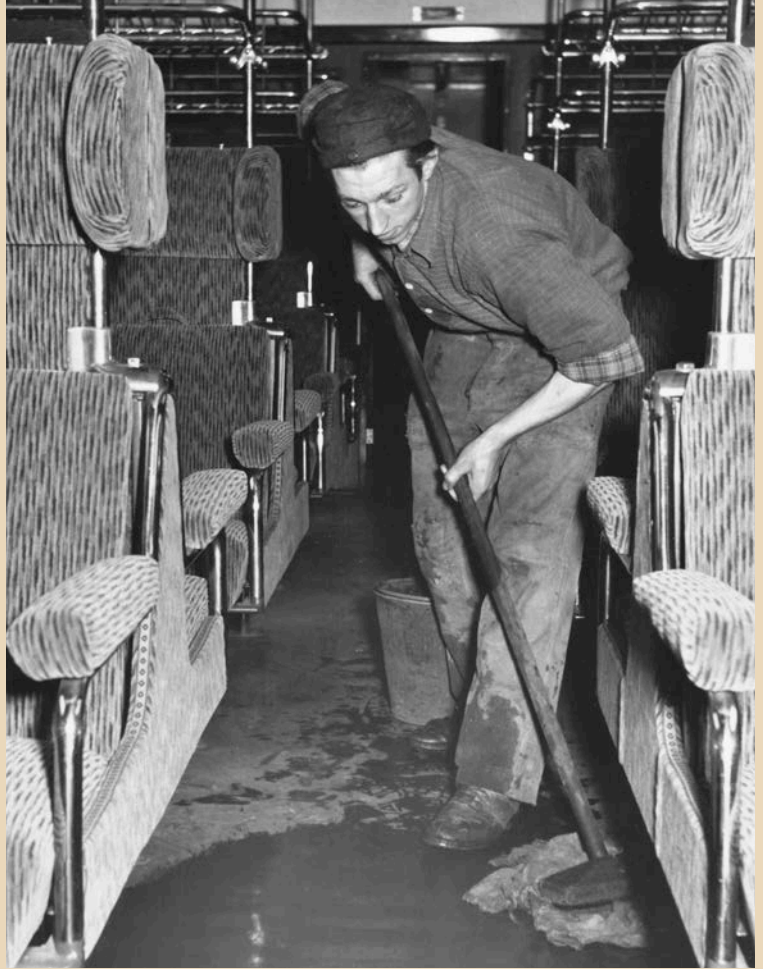
diensten – Eisenbahn war nach den Kriegsjahren doch wieder unangefochtene Männerdomäne geworden. Immerhin bedient die Kollegin eine Hollerith-Lochkartenmaschine, sozusagen den Urahn des heutigen PC, Laptops oder Smartphones.

Unverzichtbare Handarbeit

Um sachkundigen Nachwuchs für die anspruchsvollen Tätigkeiten in den Ausbesserungs- und Bahnbetriebswerken, den Signal-, Fahrleitungs- und Bahnmeistereien und im Betriebsdienst zu rekrutieren, spielt eine sorgfältige handwerkliche Ausbildung eine große Rolle. Lokführer mussten damals eine Schlosser- oder Elektrikerlehre absolviert haben. Der autoritäre Meister scheint dem jovialen Instrukteur auf Augenhöhe gewichen zu sein. Bei

aller Modernisierung der Arbeitswelt gilt es bei der Bahn dennoch vielerorts, hart Hand anzulegen. Und diese Arbeit – im Allgemeinen eher mäßig entlohnt – ist oft verantwortungsvoll, mühsam und mit Gefahren verbunden, sodass große Aufmerksamkeit gefordert ist. Die schwarze Kleidung mag symbolisch auch für die Unsichtbarkeit Tausender Bahnarbeiter stehen, die noch nicht zu ihrem Schutz mit leuchtenden Warnwesten auf sich aufmerksam machen konnten. Und in den Putzkolonnen setzt man bald überwiegend ausländische Arbeitskräfte ein. Niedriger sozialer Status korreliert wie beim Ladedienst mit harter körperlicher Arbeit. Trotz Modernisierung der Arbeitswelt und demokratischer Staatsordnung vermochten alte Hierarchien noch weiterzuleben.

Peter Schrickler



**Wagenreinigung ist harte Arbeit bei geringem Lohn und Ansehen.
Beim Putzen muss der Kollege auch unter den Sitzen schrubben**

**Stückgutverladung verläuft im Akkord, entsprechend schufteten die
Ladearbeiter beim fast akrobatischen Stapeln der Pakete und Kisten**



FAHRZEUGE

Die ölgefeuerte 44 der DB



Jürgen Nelkenbrecher

Mit der 44 gelang der Reichsbahn eine leistungsfähige Maschine für den schweren Güterzugdienst. Doch sie verlangte von den Heizern Schwerstarbeit. Die Bundesbahn baute deswegen 36 der Drillingsloks ab 1958 auf Ölhauptfeuerung um. Ab 1968 lautete die Baureihenbezeichnung 043.

STRECKEN & BETRIEB

Ahrtalbahn einst und jetzt



Thomas Bade

Die Flutkatastrophe vor zwei Jahren hat die Ahrtalbahn in aller Munde gebracht. Einst von strategischer Wichtigkeit, verlor die Strecke nach dem Zweiten Weltkrieg zunehmend an Bedeutung. Anfang der 1990er begann der erneute Aufschwung. Aktuell ist der Wiederaufbau in vollem Gange.

STRECKEN & BETRIEB

Wechselhafte Geschichte



Günther Scheingraber/Sig. Schrickler

1897 als elektrische Privatbahn mit Gleichstromtriebwagen eröffnet, ging die Strecke von Bad Aibling nach Feilnbach 1938 an die Deutsche Reichsbahn über. Die Bundesbahn stellte zwar den Betrieb 1959 noch auf Wechselstrom um, doch Anfang der 1970er-Jahre kam trotzdem das Aus.

STRECKEN & BETRIEB

Quo vadis Panoramabahn?



Korbman Fieischer

Schon in den ersten Planungen für Stuttgart 21 war sie als entbehrlich vermerkt – die sogenannte Panoramabahn von Vaihingen nach Stuttgart Hbf. Doch nach Ansicht vieler wird sie immer noch dringend benötigt. Die Deutsche Umwelthilfe hat deswegen gegen die Stilllegung Klage eingereicht.

**SO SIEHT UNSER PLAN AUS. ÄNDERUNGEN SIND IMMER MÖGLICH.
UND – NICHT VERPASSEN: DAS LOK MAGAZIN 08/2023 ERSCHEINT AM 14. JULI 2023**



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

Rudy Heyn

Herausgeber LOK MAGAZIN

UNSER ANGEBOT: Scannen Sie einfach den QR-Code, um die nächsten beiden Hefte im günstigen Mini-Abo für nur 8,90 Euro (4,45 Euro pro Heft) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen 50 Prozent gegenüber dem Einzelverkaufspreis! www.lok-magazin.de/abo



Schlusspunkt

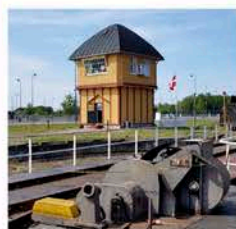
Im Jahr 2011 waren die (noch) nicht elektrifizierten Strecken im Allgäu fest in der Hand der Baureihe 218. 218 494 und 495 halten Wochenendruhe im Bw Ulm und verbringen am 20. März 2011 den Sonntag gemeinsam im Schuppen Felix Löffelholz



Eisenbahn-Romantik Reisen 2023

Besondere Bahnerlebnisse - reichlich Dampf, Nostalgie und Technik

Für Sie inklusive: **Anreise/Rückreise** im Komfortreisebus ab ausgewählten Zustiegstellen oder auf Wunsch individ. Anreise zum Hotel oder Vorübernachtung in Dresden (kleiner Aufpreis), begleitete **Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Transfers, Hotelübernachtungen** und **Halbpension**.



"Olsenbande" & Bahnromantik in Dänemark

27.07.-02.08. ab 1.798 €

- ✓ 4 histor. Bahnfahrten
- ✓ Bunkermuseum Hanstholm
- ✓ Eisenbahnmuseum
- ✓ Stadtführung Kopenhagen
- ✓ Nordisk Film-Museum



Dampfloks und Diesel in Pommern, Polen -

20.08.-27.08. ab 1.598 €

Zahlreiche exklusive Fotozüge erwarten Sie auf dieser Reise!



Eisenbahn-Romantik in Polen

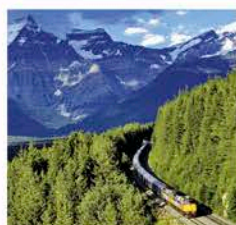


Schmalspurparadies Wales / Großbritannien

30.08.-06.09. ab 1.898 €

- ✓ 9 Bahnfahrten, alle mit Dampfloks bestellt
- ✓ Fahrt auf den Snowdon, höchster Berg in Wales
- ✓ Nachtfähre mit Kabinen

Begeben Sie sich mit uns auf eine Rundreise zu historischen Städten wie Danzig und Posen und zu traditionsreichen Museumsbahnen in Pommern. Die **exklusiv** für Sie gecharterten **Dampfloks** locken mit **Foto- und Scheinanfahrten**. Sie sehen technische Raritäten wie den **Oberlandkanal** und erleben eine Schifffahrt auf dem Land. Im einzigen betriebsfähigen **Dampfloks Depot** Europas lassen Sie sich Dampf und Diesel um die Nase wehen.



Mit dem Zug quer durch Kanada

16.09.-28.09. ab 6.999 €

- ✓ 4 Nächte im VIA Rail Zug „The Canadian“
- ✓ Toronto, Niagarafälle
- ✓ Vancouver, Victoria
- ✓ Begleitung ab Deutschland



Exkl. Foto-Sonderzug Furka Dampfbahn

17.09.-22.09. ab 1.998 €

- ✓ BLS mit Lötschbergtunnel
- ✓ Zugfahrt Schynigge Platte
- ✓ Dampfloks Briener Rothorn
- ✓ Foto-Dampfloks Furkabahn
- ✓ Schifffahrt Briener See



Dampfbahnen in Schottland

18.09.-26.09. ab 2.048 €

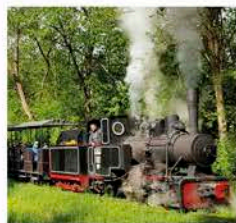
- ✓ Dampfloks Bo'ness & Kinnel
- ✓ Dampfloks Strathspey Rlw
- ✓ Dampfloks Caledonian Rlw
- ✓ 3 Castles, Schiff Loch Ness
- ✓ Nachtfähre mit Kabinen



Eisenbahn-Romantik auf der Isle of Man

21.09.-28.09. ab 1.948 €

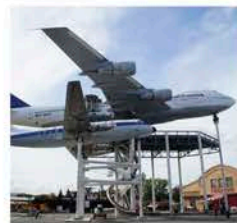
- ✓ Isle of Man Steam Rlw
- ✓ Straßenbahn Manx Electric
- ✓ 2 exkl. Charter-Bahnfahrten
- ✓ Fotostops, Scheinanfahrt
- ✓ Groudle Glen und NYM Rlw



Rumänien: Waldbahnen & Siebenbürgen

09.10.-18.10. ab 1.798 €

- ✓ 5 (Dampf-) Waldbahnen
- ✓ davon 3 exkl. Sonderzüge mit Scheinanfahrten
- ✓ Wassertalbahn
- ✓ Schäßburg, Brasov, Sibiu



Technikwelten Speyer & Sinsheim

12.10.-15.10. ab 998 €

- ✓ Hockenheimerling
- ✓ Bahnhof Stuttgart S21
- ✓ Technikmuseum Speyer
- ✓ Technikmuseum Sinsheim
- ✓ Bahnmuseum Neustadt/W.

Vorschau 2024:

28.04.-03.05. Dampf u. Tulpen Holland	09.06.-16.06. Südengland Bahnenland	03.09.-08.09. Niederlande
05.05.-12.05. Dampf & Diesel Pommern	20.06.-25.06. Vielseitiges Ostfriesland	11.09.-18.09. Schweden
18.05.-25.05. Schlösser & Dampf Loire	28.06.-05.07. Bahnpanorama Schweiz	12.09.-20.09. Südpolen
29.05.-04.06. Olsenbande Dänemark	20.08.-26.08. Great Dorset Steam Fair	22.09.-01.10. Rumänien
09.06.-15.06. Ungarn Bahnromantik	21.08.-28.08. Bahnromantik Wales	24.09.-01.10. Nordengland
	31.08.-07.09. Bahnpanorama Schweiz	14.10.-21.10. Isle of Man

Änderungen sind vorbehalten, weitere Reisen folgen. Vormerkungen sind bereits möglich!

Maertens - Meine Reisewelt GmbH

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Öffnungszeiten: Mo-Fr 9-18 Uhr, Sa 9-12 Uhr



0351 - 56 39 39 30

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de