

# eisenbahn Modellbahn magazin

Magistrale nach Berlin



Hannoversche Westbahn: Welche Bedeutung die Strecke bis heute hat



Zubehör- und Gestaltungstipps

## Winter auf der Modellbahn

So überzeugt Schnee auf Straßen,  
Wegen und Bahnübergängen

EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)



DR-Anlage in H0/H0e



Schwieriger Raum gut genutzt: Viel Betrieb unter der Dachschräge

**H0-Vergleichstest**  
E 71 von Märklin und Roco  
**Filigrane DB-Anlage**  
So detailreich geht Spur Z  
**Nebenbahn-NoHAB**  
Wo die MX der DSB fuhren

Baureihe V 36

Die Stangendieselloks in Vorbild und Modell







# MIETE MICH! ... SEI KEIN FROSCH – KAUF MICH!

GEPLANTE  
AUSLIEFERUNG  
ENDE 2024!



## Roco

w13plus-Sonderauflage  
„20 Jahre w13plus 2003–2023“

### Roco 750095

E-Lok 143 841-5, „Miete mich“  
DBAG, Ep.VI

**224,90** \*UVP 239,90 €

Vorbestellpreis bis 15.01.2024

In unserem Jubiläumsjahr haben wir eine Vielzahl von Exklusivmodellen angeboten. Eine der attraktivsten Vorbilder ist die 143 841-5 „Miete mich“ der DBAG im aktuellen Betriebszustand.

### Roco 7510095

E-Lok 143 841-5, „Miete mich“  
DBAG, Ep.VI, DC-Sound

**349,90** \*UVP 369,90 €

Vorbestellpreis bis 15.01.2024

### Besonderheiten Soundvarianten:

- inkl. Zimo-Sounddecoder MS450P22
- Führerstandsbeleuchtung, digital schaltbar
- Pufferkondensator

### Roco 7520095

E-Lok 143 841-5, „Miete mich“  
DBAG, Ep.VI, AC-Sound

**349,90** \*UVP 369,90 €

Vorbestellpreis bis 15.01.2024

### Vorbild:

Unsere 143 841-5 wurde **1988** bei Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf (LEW) gebaut und als 243 841-4 an die Deutsche Reichsbahn (Ost) ausgeliefert. Später erfolgte die Umzeichnung in 143 841-5 und ab **1994** farbliche Anpassungen für den Einsatz bei der Deutschen Bahn AG.

**2016** wurde diese Lok an die DB-Cargo AG, ab **2019** an die TRIANGULA Logistik GmbH und ab **2020** an die DeltaRail GmbH vermietet. **2021** wurde die 841er mit anderen Stromabnehmer (DSA200) ausgestattet, welche wir im Modell natürlich umsetzen. Mitte **2023** wurde unser Vorbild grün gestaltet

\*UVP = unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers

und fährt nun als „Mietlok“ durch ganz Deutschland. Die Farbgestaltung erinnert an die E-Loks der Deutschen Reichsbahn der Epoche III und frühen Epoche IV. Wir finden, eine sehr gelungene und ansprechende Farbgebung. Optik und Geschichte der Lok sind für uns Grund genug, ein Exklusivmodell anzubieten.

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

**Modellbahnshop elriwa** seit 1992  
01454 Wachau · Radeberger Str. 32  
Tel. 035 28-4779070 · info@elriwa.de  
www.elriwa.de

**Modellzentrum Hildesheim** seit 1990  
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213  
Tel. 051 21-289940 · sales@modellbahnecke.de  
www.modellbahnecke.de

**Modellbahnläden & Spielparadies** seit 1982  
33332 Gütersloh · Kampstr. 23  
Tel. 052 41-26330 · service@modellbahngt.de  
www.modellbahngt.de

**Modellzentrum Braunschweig** seit 2011  
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15  
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de  
www.modellbahnecke.de

**Modellbahn Kramm** seit 1983  
40723 Hilden · Hofstr. 12  
Tel. 021 03-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de  
www.modellbahn-kramm.com

**Modellbahn Raschka** seit 2012  
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217  
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de  
www.modellbahn-raschka.de

**Techn. Modellsportwaren Lindenberg** seit 1979  
50676 Köln · Blaubach 26–28  
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg.koeln  
www.lindenberg.koeln

**Modellbahn Center Hünnerbein** seit 1946  
52062 Aachen · Markt 9–15  
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de  
www.huenerbein.de

**W. Schmidt GmbH** seit 1948  
57537 Wissen · Am Biesem 15  
Tel. 027 42-930516 · info@schmidt-wissen.de  
www.schmidt-wissen.de

**Modell Pelzer** seit 1948  
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4  
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de  
www.modellpelzer.de

**Modellbahnshop - Saar** seit 2006  
66589 Merxweiler · Auf Pfuhlst 7  
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de  
www.mhc-saar.de

**Werst Modell Bahn und Bau** seit 1919  
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3  
Tel. 0621-682474 · info@werst.de  
www.werst.de

**moba-tech – Der Modelleisenbahnläden** seit 2005  
67146 Deidesheim · Bahnhofstraße 3  
Tel. 06326-7013171 · shop@moba-tech.de  
shop.moba-tech.de

**Gleis11 GmbH** seit 2004  
80335 München · Bayerstraße 16b  
Tel. 089-45219090 · gleis-11@gleis-11.de  
www.gleis-11.de

**Eisenbahn Dörfler** seit 1920  
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36  
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de  
www.eisenbahn-doerfler.de

**Modeltreinexpress** seit 1992  
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45  
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl  
www.modeltreinexpress.nl



Techn. Modellsportwaren Lindenberg



Gleis11 GmbH

„DIE WILDE 13 PLUS“ — ZUSAMMEN ÜBER 700 JAHRE ERFAHRUNG FÜR IHR HOBBY !



# Wie kommt man in die Kulturhauptstadt?

Mehr als 15 Jahre lang war Chemnitz die größte deutsche Metropole ohne Anschluss an den Fernverkehr der Deutschen Bahn. Seit im Sommer 2022 täglich zwei Zugpaare der IC-Linie 17 Dresden – Berlin – Warnemünde bis Chemnitz verlängert wurden, ist die Stadt diesen wenig schmeichelhaften Titel – zumindest auf dem Papier – losgeworden.

Einen anderen, deutlich prestigeträchtigeren Titel dagegen hat Chemnitz gewonnen: den der Europäischen Kulturhauptstadt 2025. Im Oktober 2020 hatte die Auswahljury diese Entscheidung bekannt gegeben, seitdem laufen die Vorbereitungen für das Festjahr auf allen Ebenen.

Während es jedoch im kulturellen Bereich bereits heute Workshops, Ausschreibungen und sogar schon Veranstaltungen unter dem Logo der Kulturhauptstadt 2025 gibt, sucht man nach konkreten Informationen über die Planungen im Verkehrssektor nahezu vergeblich. Bekannt ist, dass der Freistaat Sachsen dem koordinierenden Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) zusätzliche Mittel in Höhe von 2,67 Millionen Euro dafür bereitstellt, um 2025 für eine Taktverdichtung im Nahverkehr insbesondere in den Abendstunden und an Wochenenden zu sorgen.

Bereits 2024 sollen auf der Strecke Chemnitz – Leipzig die neuen batterieelektrischen Coradia Continental BEMU von Alstom zum Einsatz kommen. Sie ersetzen die nicht mehr zeitgemäßen, bisher von der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB) eingesetzten Diesel-Züge mit nicht-barrierefreien DR-Waggons. Dies wird den Komfort auf der wichtigsten Anbindung von Chemnitz an das Fernverkehrsnetz sicher erhöhen. Was sich damit nicht ändern wird, ist die Fahrgast-Kapazität in den jetzt schon oft überlasteten Zügen.

## » Keine zwölf Monate mehr bis 2025 – kommt dann echter Fernverkehr?

Wie die erwarteten zwei Millionen Besucher, vor allem jene von außerhalb der Region, im Jahr 2025 nach Chemnitz kommen sollen, bleibt damit unklar. Der Schienenverkehr scheint in den Planungen keine allzu große Rolle zu spielen. Auf tagesschau.de spricht der Oberbürgermeister Sven Schulze (SPD) davon, dass man aus der Not eine Tugend machen wolle und auf schnelle Anbindungen per Bus und Regionalbahn setze – an die Flughäfen Prag, Berlin, Leipzig und Dresden.

**Für den Chemnitzer Nahverkehr im Kulturhauptstadt-Jahr 2025 gibt es bereits finanzielle Zusagen in Millionenhöhe, die ersten neuen Akkuzüge für die Strecke nach Leipzig sind auch schon da (links). Der Fernverkehr in die Stadt bleibt aber bis auf Weiteres eine Baustelle**

picture alliance/dpa/Hendrik Schmidt (links) / Rico Kummerlöwe

Dabei gibt es durchaus Beispiele, wie große und überregionale Veranstaltungen auch ansonsten abgeschnittene Orte per Bahn-Fernverkehr erreichbar machen. Erinnert sei an den sogenannten BUGA-ICE, der im Jahr 2019 der gerade einmal halb so großen Stadt Heilbronn anlässlich der dort stattfindenden Bundesgartenschau einen wochentäglichen ICE-Stopp verschaffte – nachdem sich die lokale Politik dafür stark gemacht hatte.

Immerhin: Es macht Hoffnung, wenn der Chemnitzer Bundestagsabgeordnete Detlef Müller (SPD), früher selbst Lokführer und Teamleiter bei der Erzgebirgsbahn, davon berichtet, dass derzeit Gespräche mit den zuständigen Stellen der DB AG über eine Verbesserung der Fernverkehrsanbindung der Stadt laufen. Bleibt zu hoffen, dass zur avisierten Veröffentlichung im ersten Halbjahr 2024 echte, praxistaugliche Ergebnisse präsentiert werden können und nicht nur weitere kosmetische Korrekturen am Status quo.

Rico Kummerlöwe, eisenbahn magazin



Train Safe®

## Das perfekte Depot für deine Züge!

Präsentieren. Aufbewahren. Schützen. Transportieren.



www.mein-train-safe.de



HLS Berg GmbH & Co. KG | Alte Eisenstraße 41, 57258 Freudenberg | info@train-safe.de | 0 27 34 - 47 99 94 0



# 12–25

Die Baureihe V 36 diente sowohl zum Rangieren als auch dem Streckendienst



Zwei Beispiele zum Thema Baureihe V 36 in Modell: H0-Dieselloks von Brawa (links) und Märklin (rechts)

MM/Manfred Scheining



## ■ Im Fokus

### 12 C-gekuppelte Dieselloks mit Schiffsmotor und kuriosen Dächern

Konzipiert wurden die dreiachsigen Rangierloks als moderne Universaltriebfahrzeuge vom Typ WR 360 für den Dienst auf Anschlussbahnen der Wehrmacht. Nach dem Zweiten Weltkrieg fanden sie unter der Baureihe V 36 bei DB und DR eine neue Nutzung im Strecken- und Vershubdienst

### 21 Beliebte Diesellok für alle Größen

Die dreiachsigen Diesellokomotiven mit dem markanten Aussehen, von denen zahlreiche noch bei Museumsbahnen im Einsatz sind, begeistern auch Modellbahner, denn die V 36 gibt es in allen Nenngrößen und von über einem Dutzend Herstellern

## ■ Eisenbahn

### 6 Züge kaufen per Handschlag

Die Bentheimer Eisenbahn hat LINT 41H von DB Gebrauchtzug gekauft. Unser

Reporter war bei der Überführung dabei und erhielt Einblicke in das Stillstandsmanagement der DB AG

### 26 Bild des Monats

Die Winterruhe einiger Rehe störte ein Schienenbus am 2. Dezember 2023

### 28 Entlang der Schiene

Kurzinformationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

### 38 Fernbahn nach Westen

Als Teil der Magistrale Amsterdam – Berlin kommt der „Hannoverschen Westbahn“ internationale Bedeutung zu. Porträt einer Querverbindung, die vor allem für den überregionalen Verkehr wichtig ist

### 45 Spur-N-Testläufe für Bw-Neubau

Die Pläne für das neue S-Bahn-Betriebswerk in München-Langwied wurden anhand einer exakt nachgebildeten N-Modellbahn-Anlage optimiert

### 48 Momente

Dampf in der Villenkolonie: 52 1228 auf dem Berliner Außenring

### 50 Doppelstock im Doppelpack

Im Dezember 2023 stellte die DB AG neue Desiro HC für den Franken-Thüringen-Express in Dienst. Ein Fahrzeugporträt

### 52 Kleine Schwester für die Nebenbahn

„NoHAB-Rundnasen“: Die bei der Danske Statsbaner (DSB) als Litra MY geführten Maschinen waren für den Nebenbahndienst zu schwer. Deshalb entstand mit der MX ein Ableger

## ■ Modellbahn

### 57 Flinke Preußin von Roco

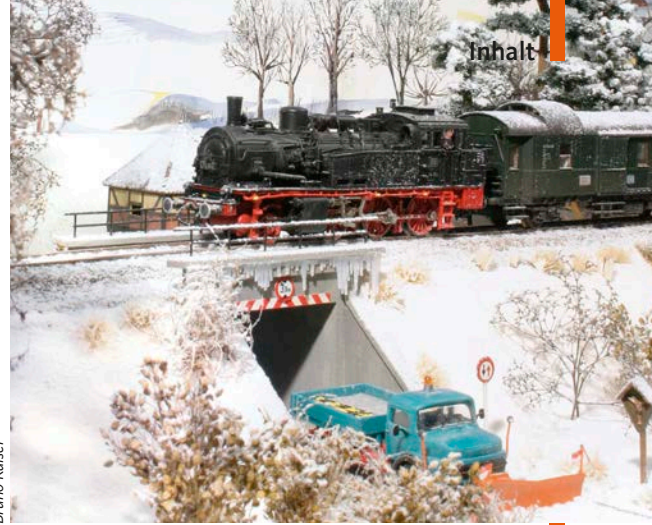
Die Salzburger füllten 1977 eine Marktücke und schufen das bemerkenswerte H0-Modell einer preußischen 2°C-Schnellzuglokomotive der Baureihe 17<sup>10-11</sup>



Josef Högemann



Bruno Kaiser



**38-44** **Löhne – Rheine:**  
Die Hannoversche Westbahn ist bis heute als Teil der Magistrale Amsterdam – Berlin von internationaler Bedeutung

Garrett Riepelmeier



Zur authentischen Anmutung **78-82** von Winteranlagen zählt auch die realistische Gestaltung von Straßen

Diese DR-Heimanlage mit **60-64** einem Durchgangsbahnhof wartet auch mit einem großen Bw auf

**52-56**

Kleine „Rundnase“: Die DSB setzte die MX vor allem auf Nebenbahnen ein

**88-92**

Zwischen diesen beiden getesteten HO-Modellen der Baureihe E 71 liegen mehrere Jahrzehnte

Lutz Neubert



Michael U. Kratzsch-Leichsenrinn



**60** **DR-Dampf unter dem Dach**  
Zu Zeiten der Epochen III/IV gab es noch reichlich Betrieb auf den Reichsbahn-Gleisen. In zwei Teilen stellen wir eine HO/H0e-Heimanlage mit Hauptbahnhof, abzweigender Nebenbahn und Schmalspurtrasse vor

**66** **Neu im Schaufenster**  
Modellporträts und -infos in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik

**78** **Drohende Rutschpartie**  
Gestaltung von Straßen, Plätzen und Bahnübergängen mit Schneebeleg in den Abstufungen frisch verschneit, geräumt und abgetaut mit Schneeresten samt einer Übersicht zu Straßenräumfahrzeugen

**84** **Details am Rande und Signale**  
Elektrische Fahrleitungen in Modell und Vorbild, Teil 6: Besonderheiten für Einspeisung und Erdung sowie bei der Signalisierung als Abschluss unserer Serie

**88** **Ellok-Pioniermodell gegen Formneuheit**  
Elektrolok-Urahn der Baureihe E 71 in HO von Märklin und Roco auf dem Testparcours mit dem überraschenden Ergebnis, dass 40 Jahre Modellentwicklung optisch gar keinen großen Unterschied machen

**104** **Blick zurück vom Aussichtsturm**  
Erinnerungen an HO-Modellbahn-Zubehörprodukte der Nürnberger Iris-Werkstätten aus den 1950er-Jahren

**106** **Z-Motive aus dem Diemeltal**  
Dieses Anlagenporträt lädt uns ein zu einer Eisenbahnreise nach Westheim an der Oberen Ruhrtalbahn. Zu erleben ist dieses 1:220-Schaustück im Obergeschoss eines historischen Brauereigebäudes



Bruno Kaiser

**Titelbild:** Straßen und Wege auf Modellbahnanlagen können verschneit oder geräumt dargestellt werden. Wir stellen dar, welche Möglichkeiten sich bastlerisch anbieten und was die Zubehörindustrie dafür offeriert

**Service**

- 93 Leserbrief
- 94 Buch & Film
- 96 Kleine Bahn-Börse
- 96 Fachgeschäfte
- 102 Veranstaltungen/ Termine/TV-Tipps
- 114 Vorschau/Impressum



■ Gebrauchtfahrzeuge aus dem Stillstandsmanagement

# Züge kaufen per Handschlag

*Die Bentheimer Eisenbahn hat 2023 sechs Triebwagen des Typs LINT 41H von DB Gebrauchtzug gekauft. Unser Reporter war bei der Überführung dabei und erhielt Einblicke in das Stillstandsmanagement der DB*





**Blick auf abgestellte Fahrzeuge im Stillstandsmanagement Mukran: Neben den von der BE erworbenen VT 117 und VT 120 sind hier am 13. November 2023 140 368, 569, 222, 018, 491, 261, 528 und 155 040 „geparkt“** Alle Fotos Guus Ferré



In der zweiten Novemberwoche 2023 zeigt sich die bei Touristen beliebte Ostseeinsel Rügen von seiner weniger schönen Seite. Es ist ungemütlich, kalt und nass, niemand denkt an unbekümmerte Stunden am Strand oder Wanderungen durch ausgedehnte Wälder oder entlang der Kreidefelsen. Immerhin gibt es alte Lokomotiven und Wagen zu bewundern. Die Deutsche Bahn (DB) nutzt die ausgedehnten Abstell- und Rangiergleise im Fährhafen Sassnitz-Mukran, um dort ausgemustertes Rollmaterial, das für Eisenbahnverhältnisse manchmal noch jung ist, zu hinterstellen. Für diese Art der Einlagerung hat sich der Begriff „Stillstandsmanagement“ eingebürgert. Die Fahrzeuge stehen zu Verkauf, manche sind auf dem DB-Gebrauchzugportal im Internet zu besichtigen. In Mukran sind zum Beispiel die fünf fünfteiligen DB-FLIRTS der Reihe 429 abgestellt, die am 9. Dezember 2007 auf dem RE 9 (Rostock – Sassnitz) in Betrieb genommen wurden und dort bis zum 15. Dezember 2019 eingesetzt waren. Zwischen Oktober 2020 und Mai 2023 fuhren sie zwischen Wismar und Ludwigslust und wurden dann mit Fristablauf in Mukran abgestellt.

### Aufgegebene Wachtürme

Die FLIRT haben einen noch kaum verblichenen roten Mantel, obwohl großzügige Graffiti davon künden, dass in bestimmten Kreisen inzwischen bekannt ist, dass diese Triebzüge hier auf eine Verlängerung ihres irdischen Aufenthalts warten. Damit ist auch klar, dass die vor 33 Jahren aufgegebenen Wachtürme hier nur noch als seelenlose Exponate einer vergangenen Epoche fungieren.

Unterdessen werden an diesem Montagmorgen, dem 13. November, die sechs Motoren der drei verbliebenen LINT VT 117 (Ex-DB 648 002/502), VT 118 (Ex-DB 648 003/503) und VT 120 (Ex-DB 648 005/505) gestartet, die die Bentheimer Eisenbahn (BE) mit einem Kredit vom Landkreis Grafschaft Bentheim gekauft hat. Die drei LINT VT 116 (Ex-DB 648 001/501), VT 119 (Ex-DB 648 004/504) und VT 121 (Ex-DB 648 006/506) waren bereits am 3. November 2023 erfolgreich von Mukran über Hamburg, Bremen, Leer und Salzbergen nach Nordhorn überführt worden. Nun ist für übermorgen eine weitere Fahrt über Bremen und Osnabrück geplant. Der Laufweg ist etwas direkter, aber alles in allem sind immerhin 630 Kilometer zu fahren.

### Hin mit dem Bulli, zurück im Zug

Für 3,2 Millionen Euro hat das Eisenbahnunternehmen aus der Grafschaft LINT 41H aus den Jahren 2000 und 2001 erworben, die im Schnitt rund drei Millionen Kilometer auf dem Tacho haben. Das BE-Team, das die Triebzüge in einer Dreifachtraktion nach Nordhorn lotsen soll, besteht aus Eisenbahnbetriebsleiter Gert Meenken, dem ECM 2 Michael Ratersmann und den Werkstattmitarbeitern Marlo Biester, Tom Schütmaat, Michael Dulle und dem Werkstattleiter Frank Pretzel. Die beiden Erstgenannten

waren frühmorgens mit einem Auto nach Mukran gekommen, während die anderen Kollegen mit zwei „Bullis“, wie die Transporter liebevoll genannt werden, gegen Mittag anrückten. Die Fahrzeuge sind vollgepackt mit neuen Akkus, Batterien, Kühlwasser, Öl, Werkzeug und vielem mehr. Meenken (47), geboren in Leer und wohnhaft in Augustfehn, ist der Verantwortliche.

### Millionendeals

In einer kurzen Pause erklärt Meenken, dass das von DB Gebrauchtzug angebotene Rollmaterial erst nach einiger Zeit auf dem Web-Portal gelistet wird. Dort sind auch nicht immer alle Lokomotiven, Triebwagen und Waggons zu sehen. Gelegentlich erfährt Meenken von diesen Angeboten eher informell, auf dem Wege des „Hörensagens“. Am 22. Februar 2023 fuhr er mit Hermann Thien, Geschäftsführer bei der BE Netz GmbH, im Auto nach Mukran. Einen Tag später standen sie bei Nieselwetter mit dem Chef von DB Gebrauchtzug vor der Halle, in der sich die sechs LINT befanden. DB Gebrauchtzug stimmte nur einem möglichen Geschäft mit allen Wagen zu. Die BE braucht jedoch nur drei Garnituren, um im Dezember 2026 ihren Personenverkehr über Neuenhaus hinaus bis ins niederländische Coevorden zu verlängern. Also hieß es: Nehmen Sie alle oder lassen Sie es. „DB Gebrauchtzug wollte einen bestimmten Betrag für die Triebzüge, am Ende bekamen wir sie zu einem guten Preis, der per Handschlag besiegelt wurde“, erinnert sich Gert Meenken und fügt hinzu: „Das war ein bisschen wie auf einem Basar. Aber so ist es gelaufen.“

Damit war der Verkauf noch nicht abgeschlossen. Die sechs LINT waren drei Monate lang für die BE mit einem Angebot reserviert. In dieser Zeit musste der Aufsichtsrat dem Kauf zustimmen und die Finanzen mussten geregelt werden. Dies gelang in dieser kurzen Zeit jedoch nicht. Meenken: „Nachdem unsere Reservierung abgelaufen war, kam eine osteuropäische Partei auf den Plan. Aber auch dieser Bieter konnte die Finanzierung nicht auf die Beine stellen, woraufhin uns der LINT erneut angeboten wurde – zum vorher vereinbarten Preis. Das Angebot galt für vier Wochen. In dieser Zeit hat der Landkreis das Geld bereitgestellt. Jetzt konnte der Kaufvertrag endlich gezeichnet werden.“

### Bentheimer Nummern

Michael Ratersmann baut derweil Ersatzteile in den VT 117 ein. Es gibt noch eine Störung am Gleitschutz. Mit seinem Laptop, den er aus einer Steckdose im Abteil der 1. Klasse mit Strom versorgt, sucht der Ibbenbürener nach weiteren Informationen. Gleich nach der Ankunft um 8 Uhr überklebt Gert Meenken die Logos der DB mit denen der BE und stattet die drei LINT mit etwas überdimensionierten neuen BE-Fahrzeugnummern aus. Es ist ein ungewöhnlicher Anblick: Verkehrsrote Triebzüge mit einer Beschriftung der Bentheimer Eisenbahn. Die Fahrzeuge, die jetzt auf der RB Bad Bentheim – Neu-





**Gleich nach der Ankunft in Mukran beklebt Gert Meenken 648 005 mit Logos und Nummern der Bentheimer Eisenbahn**

den Rückschlag mit professioneller Gelassenheit hingenommen, die mit einer Prämie Resignation angereichert ist: „Man muss nehmen, was man bekommt. Hier gibt es sehr viel nicht, dafür lernt man zu improvisieren und die Ruhe zu bewahren.“ Gert Meenken, der dafür gesorgt hat, dass das BE 2022 ihre Sicherheitsbescheinigung wiedererlangt hat und in 2023 mit dem sogenannten Single Safety Zertifikat ausgezeichnet wurde, hat für die HU-Verlängerung persönlich unterschrieben. Wie kann das sein? „Ich bin bei der BE für die Instandhaltung als ECM 1 verantwortlich und auch als Sachverständiger des Eisenbahnwesens für Eisenbahnfahrzeuge für Niedersachsen und Bremen anerkannt“, sagt Meenken. „Es spielt für mich keine Rolle, dass es sich um BE-Ausrüstung handelt, die ich geprüft habe.“ Aber entsteht hier nicht ein Interessenkonflikt? „Wenn es in Ordnung ist, ist es in Ordnung. Wenn

enhaus eingesetzt werden, sind blau/weiß und entstammen der achten LINT-Generation. Sie haben eine bessere Crash-Konstruktion, lassen sich aber elektrisch nicht mit den neu angeschafften Gebrauchtfahrzeugen koppeln. „Deshalb ist hier jetzt etwas mehr Arbeit und Know-how gefragt“, sagt Meenken in freundlichem Ton. Die neuesten Anschaffungen sind LINT der ersten Generation. Und deshalb brauchen wir drei Triebköpfe für die Strecke nach Coevorden. Zwei für die regulären Züge, einen als Reserve.

Während über uns fliegende Gänse lautstark den nahenden Winter ankündigen, nähert sich eine ehemalige DR-V 60 von Baltic Port Rail Mukran (BPRM). Es ist 346 975, die in ihrem ersten Leben über die Breitspurgleise im Hafen Mukran rangierte und später auf Normalspur umgespurt wurde. Andreas, der gut gelaunte Rangierer, fragt, wer Pilze mag. „Es gibt hier viele Butterpilze.“

Auf Wunsch der BE werden die drei LINT auf ein anderes Gleis rangiert, auf Gleis 473. Dort ist mehr Platz, um die Fahrzeuge von außen zu besichtigen und an ihnen Arbeiten durchzuführen. Im Inneren der LINT machen Marlo und Tom die Funkprü-

fung, draußen im Dauerregen unterstützt Gert Meenken die PZB-Prüfung mit einem Prüfmagneten, die brennende Zigarette fest zwischen die Lippen geklemmt. „Ohne Dampf keine Leistung“, schmunzelt der Eisenbahnbetriebsleiter.

### **Feuchtigkeit nach langer Standzeit**

Im Inneren des LINT 648 005 (VT 120), der am 7. Dezember 2018 von Dortmund nach Mukran überführt wurde, sind einige kleinere Mängel festgestellt worden. Die Steuerung weist lediglich in einer Kabine ordnungsgemäße Funktion auf, wobei als Ursache Feuchtigkeit vermutet wird. Dieser Zustand resultiert mutmaßlich aus dem Stillstand. Es stellt sich heraus, dass ein defektes Relais das Problem verursacht. Es kann schnell getauscht werden. Die Triebzüge waren über mehrere Wochen hinweg den Witterungseinflüssen im Freien ausgesetzt, entgegen den zuvor getroffenen Absprachen.

Übrigens wurden die Triebwagen von der BE gekauft, ohne sie jemals auch nur einen Meter gefahren zu haben. Das hat sich damals als unmöglich erwiesen. Die BE-Beschäftigten haben

## **» Vor der Überführung überprüft das Team der BE die Fahrzeuge auf Herz und Nieren**

nicht, bleibt das Fahrzeug stehen, auch wenn es von der BE ist“, sagt Meenken. „Hier stecken nun aber insgesamt sechs Tage Arbeit drin, der Zustand der Fahrzeuge ist für Alter und Standzeit sehr gut“, zeigt sich der Eisenbahnbetriebsleiter zuversichtlich.

### **Arbeiten nach einem straffen Plan**

Während der graue Himmel allmählich in die Dämmerung übergeht, geht die Arbeit zügig weiter. Frank Pretzel ergänzt das Kühlwasser, ein anderer BE-Mitarbeiter kontrolliert indessen die Ölstände. Auch eine Sandmengen-Messung

**BPRM-Rangierlok 346 975 hat VT 118 und VT 120 am 14. November 2023 auf die Untersuchungsgrube gefahren**





und Bremsprüfung stehen noch auf der To-Do-Liste. An einem der Triebwagen wurde ein Problem beim Gleitschutz, ähnlich einem ABS-System eines Autos, festgestellt. Alle arbeiten nach einem straffen Plan. In allen Belangen steht Meenken, der bereits im Jahr 1999 auf dem LINT ausgebildet wurde, als kompetenter Ansprechpartner und Steuermann zur Verfügung. Sein fundiertes Wissen nötigt großen Respekt ab.

Am zweiten Tag trifft wieder die dunkelrote BPRM-Rangierlok 346 975 ein. Sie rangiert zwei der drei LINT von Gleis 473 auf ein Gleis mit einer Kontrollgrube, das sich hinter der Werkstatt von Baltic Port Services befindet. Sie ist zu kurz für alle drei Triebzüge.

### Workshop Achsvermessung

Von Michael Dulle bekomme ich einen kleinen Workshop, wie Räder und Achsen vermessen werden. Mit einem Laser-Messgerät „Calipri“ wird das AR-Maß (Maß zwischen den Innenseiten der Räder) gemessen. Außerdem wird das SH-Maß (Spurkranz Höhe) und das SD-Maß (Spurkranz Dicke) gemessen. Das qR, das Verschleißmaß des Spurkranzes, wird ebenfalls notiert. Das Mindestmaß beträgt 6,5. Dass bedingt durch die Regenfälle der letzten Tage einige Zentimeter Wasser den Boden der Grube bedecken, wird von Michael Dulle mit den Worten „es ist hier nicht bilderbuchmäßig“ kommentiert.

Nachdem Lokführer Martin mit seiner Rangierlok 346 975 auch den dritten LINT über die Grube gesetzt hat und diese Kontrollen auch an diesem Fahrzeug abgeschlossen sind, wird der komplette Zug zur Ausfahrgruppe nach Gleis 262 gefahren, wo die Motoren noch einige Zeit im Leerlauf bleiben.

Am Abend des Tages holt Meenken in Binz zwei Kollegen ab, die BE-Lokführer Christian Ulitze und Markus Wiggermann. Sie sind nicht direkt daran beteiligt, die drei LINT fahrtüchtig zu machen, sondern werden sie morgen abwechselnd nach Hause fahren. Lokführer Wiggermann, Ei-



Michael Ratersmann hantiert in der Untersuchungsgrube mit einem Messgerät



Lokführer Markus Wiggermann steuert VT 117 auf der Überführung

**Als DbZ 24259 aus Mukran werden die drei von der Bentheimer Eisenbahn erworbenen LINT am 15. November 2023 nach Nordhorn überführt. In Velgast legt die Dreiergarnitur einen Zwischenstopp ein, hier werden unter anderem die Achslager kontrolliert**





senbahner der dritten Generation, konstatiert nach einer kurzen Testfahrt, dass einer der Motoren eine zu hohe Drehzahl aufweist. Ist dort vielleicht die Steuerung kaputt? Für den Fall, dass morgen keine Lösung gefunden wird, ist geplant, den Motor in den Leerlauf zu schalten. Dadurch kann er weiterhin für Heizung und Lüftung genutzt werden.

### Willkommene Abwechslung

Der nächste Tag, Mittwoch, 15. November 2023: Um 8:15 Uhr sind wir bei den LINT. Die Motoren werden gestartet, Markus Wiggermann, der seine Fahrerausbildung bei der DB auf der Baureihe 111 („eine saubere Lok“) absolviert hat, hört noch immer einen hohen Ton. Die Drehzahl scheint ihm immer noch zu hoch zu sein. Der 1. Motor des VT 117 läuft deshalb im Leerlauf

man mehr Eisenbahner. Man muss bewusster fahren; was kann die Technik, was will die Technik und was braucht die Technik? Das ist bei vielen älteren Fahrzeugen so. Man muss sauber und präzise fahren. Man hat heute Lokführer, welche nur mit modernster Technik groß geworden sind. Diese Kollegen haben schnell Probleme mit solchen älteren Fahrzeugen“, erklärt er.

### Halt in Velgast

Mit 20 km/h befahren wir die Brücke kurz vor dem Bahnhof Stralsund-Rügendamm. In Velgast ist der erste planmäßige Halt. Hier werden unter anderem die Achslager kontrolliert. Auf dem Gleis neben uns, aus Richtung Barth kommend, kommt uns mit dem DB-LINT 640 018 ein kleinerer Kollege entgegen. Um 10:28 Uhr fahren wir mit vier der sechs Motoren weiter.

tur werden geprüft. Alles ist ok: „Leichte Entspannung in der Betriebsleitung“, meldet Meenken locker. Von 12:37 Uhr bis 12:58 Uhr haben wir hier einen Halt. Bad Kleinen ist ein belasteter Name seit den Jahren nach der Wende. Am 27. Juni 1993 endete hier ein verunglückter Versuch der GSG9, RAF-Mitglieder festzunehmen, in einer Tragödie. Sie kostete einem Polizisten und den Terroristen Wolfgang Grams das Leben. Einige im Sonderzug erinnern sich noch daran.

### Schock und Adrenalin

Wir wollen „Minuten sammeln“. Der Zug ist dem Fahrplan voraus, bis zu 50 Minuten. Bis wir uns Hamburg-Rothenburgsort nähern. Dann geben wir fast den gesamten Vorsprung ab. Wir haben uns einem Flaschenhals genähert. Unterwegs rufen wir regelmäßig bei der Verkehrsleitung der BE an, um Rücksprache zu halten. In Lauenbrück (Landkreis Rotenburg), zwischen Hamburg und Bremen, kommen wir zum Stillstand. Eine Störung am hinteren LINT. Meenken, Wiggermann und Ratersmann befinden sich nun in der hinteren Kabine. Einige Zeit später, gegen 16:15 Uhr, ertönt ein gewaltiger Knall und wir werden nach vorne geschleudert. Danach herrscht ohrenbetäubende Stille. Fassungslos, benommen und voller Adrenalin schauen wir uns an. Augenblicke später gleitet ein ICE 4 langsam an uns vorbei.

## » Die Überführung endet überraschend in Lauenbrück nach einer Kollision mit ICE 4-Tz 9462

Ungläubig blicken Christian und ich durch das Fenster auf die arg ramponierte Nase des Tz 9462. Hier muss etwas furchtbar schiefgelaufen sein. Der Kopfwagen des ICE-Triebzuges hatte auf seiner Fahrt als ICE 615 von Hamburg in Richtung Bremen die LINT-Dreiergarnitur der BE touchiert.

Gert Meenken meldet sich plötzlich über die Sprechanlage aus dem mittleren VT 120. Zum Glück! Wie durch ein Wunder ist niemand verletzt worden. So endet die Überführung erst mal unerwartet in Lauenbrück – in einem Moment der Erleichterung, der dem Schreck gefolgt ist. Blech kann man ersetzen, und das Wichtigste ist, dass niemand zu Schaden gekommen ist. Weil der BE-VT 118 nach der Flankenfahrt nicht mehr verkehrstauglich ist, muss zunächst eine Lösung zur weiteren Überführung gefunden werden. Das Team der BE wird von Kollegen am Unfallort mit dem Pkw abgeholt. Die Fahrzeuge samt dem schrottreifen VT 118 werden einige Tage später zunächst in Rotenburg (Wümme) abgestellt. Die genaue Ursache des Vorfalls wird nun untersucht, und die BE-Werkstatt in Nordhorn wird sich darum kümmern, VT 117 und V120 wieder instand zu setzen. Eine unerwartete Wendung auf der Reise, die zeigt, dass im Eisenbahnbetrieb stets mit Überraschungen zu rechnen ist.

Guus Ferré



**In Lauenbrück endet die Überführung am 15. November 2023 unerwartet, nachdem ein ICE 4 die abgestellte Dreiergarnitur bei einer Flankenfahrt touchiert und beschädigt hat**

mit. Vor der Abfahrt in Mukran verabschieden wir uns noch von den Mitarbeitern der BE-Werkstatt. Gemäß einer ungeschriebenen Regel sind sie bis zur letzten Minute geblieben, um unsere Abfahrt zu beobachten. Sie kümmern sich auch um die beiden Pkws, mit denen wir Montagfrüh angereist sind.

Um 8:55 Uhr, zwei Minuten vor der planmäßigen Abfahrt, geht es mit 40 km/h und eingeschaltetem Scheibenwischer von Gleis 262 los. Kollege Christian Ulitze fährt im mittleren LINT mit, Gert Meenken und Michael Ratersmann im hinteren. Sollten sie eine Störung bemerken, können sie sofort reagieren. Für Triebfahrzeugführer Wiggermann (45) ist die lange Fahrt eine willkommene Abwechslung zu seiner Arbeit „rund um den Kirchturm“ in der Grafschaft. Auch von der Signalisierung her ist es ganz anders. „Hier wird noch das HI-Signalsystem der DR eingesetzt, das haben wir bei der BE natürlich nicht.“ Als wir uns Bergen nähern, wird das Wetter besser. Die vielen Wälder, die wir durchqueren, sind beeindruckend. Wiggermann ist jetzt in seinem Element: „Auf den alten LINT ist

Es beginnt wieder zu regnen. Der Leerzug nach Nordhorn fährt durch einen grauen Vorhang, aber wir haben grüne Welle. Nur in Ribnitz-Dammgarten-West legen wir einen einminütigen Halt ein. Die Geschwindigkeit schwankt immer zwischen 90 und 100 km/h. Die LINT schwanken auch schon mal, weil die Luftfeder abgesenkt ist. Weil die Triebwagen lange gestanden haben, kommt es zu Problemen mit der Lastverteilung an einem VT. Er fährt deshalb auf Notfeder, deshalb ist unsere Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h limitiert.

### DR-Einfach-Fahrleitung

Dann überkommt uns ein bisschen Ostalgie: Beim Streckenkilometer 60, zwischen Monchhagen und Bentwisch, sehen wir DR-Einfach-Fahrleitung: nur Fahrdrabt, kein Trägerdrabt – so, wie einst die Strecke Chemnitz – Riesa elektrifiziert wurde. Blau-weiße Logos von Hansa Rostock auf alten Scheunen zeigen an, dass wir uns der Universitätsstadt nähern.

Der zweite geplante Zwischenstopp erfolgt in Bad Kleinen. Getriebe und Achslagertempera-