

DIE SIEGER 2016

Deutschland € 7,40 Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finn. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00
B7539E ISSN 0720-051X

**Eisenbahn
JOURNAL**

Ma
2017

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Mit DVD!
Film in Vollversion

VT 11.5
Der legendäre
TEE-Triebwagen

Laufzeit:
58 Minuten
Plus:
Filmausschnitte
und Trailer von
Groß-
produktionen



INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG



TEE-Epoche

Angebot ▪ Züge ▪ Strecken

Porträt: Baureihe 85 ▪ H0-Anlage: Bahnhöfe, Strecke, Berge ▪ Gestaltung: Straßen mit Vollmer-Steinkunst



Neuer Onlineshop mit noch größerer Auswahl

www.donnerbuechse.com

- ➔ **Neuware aller führenden Hersteller**
- ➔ **Spurweiten von 1 bis Z**
- ➔ **Zubehör • Fertiggelände**
- ➔ **Spur 1 Märklin-Premium-Händler**
- ➔ **Spur TT Spezialist in NRW**
- ➔ **An- und Verkauf von Modellbahnen**

Unsere Ladengeschäfte

Hauptgeschäft ➤ Neuware

Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, etc.

Gebrauchtwarengeschäft ➤ im Innenhof

Loks, Wagen und alles für den Anlagenbau,
Modellautos, Bastelloks und Bastelwagen, etc.

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654
Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)
➔ **5 hauseigene Kundenparkplätze**

Öffnungszeiten ➤

Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr – 18:30 Uhr
Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr *
* Sa. Nov. Dez.: 10:00 Uhr – 18.30 Uhr
>>>> Montag: Ruhetag <<<<

Unser Gebrauchtwarengeschäft schließt 15 Minuten früher

Ahhaarr

Aufwegen

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUSCH

ESU

FALLER

fischer-modell

ELEISCHMANN

Heki

HERIS

herpa

VOLLMER

Voss

Uhlenbrock

TRIX

TILLIG TT BAHN

SOMMERFELDT

Modelleisenbahn Schirmer
Fertigung von Modellbahnzügen

ROKUBAN

Roco

PIIT

Preisler

PIKO

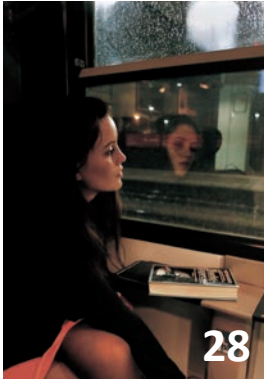
NOCH



4



14



28



38



30



58



80

VORBILD

4 Impressionen

Ick steh' auf Berlin

14 Titelthema

TEE-Epoche: Angebot, Züge, Strecken

28 Momente

Gran alegria – große Freude

30 Zeitreise

Altenbamburg 1985

36 Bild des Monats

München–Salzburg, Mai 1988

38 Lokporträt

Baureihe 85: Der Bulle vom Höllental

47 Galerie

Bilder von Malte Werning

MODELL

58 H0-Anlage

Vom Kellerraum zum Kellertraum

70 12. Modellbau-Wettbewerb

Folge 9: Brauerei-Anlage

74 Anlagengestaltung

Pflaster flexibel

80 Anlagengestaltung

Brücke schafft Perspektiven

86 Lokumbau

Köf III von Roco: Update

90 Tipps & Tricks

Schmutzjagd mit Aldi

92 Goldenes Gleis

Die Sieger-Modelle 2016

RUBRIKEN

8 Kurzgekuppelt

Notiert, Tagebuch, Einst & Jetzt u.v.m.

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leserpost und Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,
es ist wieder mal soweit: Sie haben beim „Goldenen Gleis“ die Wahl getroffen und die Modelle des Jahres bestimmt. Die Sieger 2016 aus neunzehn Kategorien finden Sie ab Seite 92! Außerdem die Namen der Gewinner der Verlosung unter den Einsendern der Jurybögen.

Ansonsten verbietet es sich diesmal fast, an dieser Stelle eine Empfehlung für besondere Beiträge dieser Ausgabe abzugeben – so vielseitig und allesamt sicher gleichermaßen interessant sind die Themen. Eine Anmerkung zum Titelthema, das diesmal wieder von einer DVD begleitet wird, ist dennoch angebracht: In dem großen Beitrag über die TEE-Epoche geht es keineswegs nur um den legendären TEE-Triebwagen VT 11.5, sondern um die gesamte Geschichte des TEE-Verkehrs. Weil diese aber viel zu umfangreich ist, um alles auf 13 Heftseiten unterzubringen, was dazu zu sagen ist, haben wir daraus eine Trilogie gemacht: Teil 1 finden Sie als Titelthema im vorliegenden Heft, die teile 2 und 3 folgen in den beiden nächsten Ausgaben. Viel Vergnügen beim Lesen!

Ihre EJ-Redaktion

Ick steh' auf Berlin

Mit dem Tagesvisum in die **D**(eutsche) **D**(ampfende) **R**(epublik)

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

Wohin nach dem Ende des planmäßigen Dampflokeinsatzes in Westdeutschland? Eine Frage, mit der viele Eisenbahnfreunde Ende der Siebzigerjahre kurzen Prozess machten: Natürlich in den nahen Osten, in die Deutsche Dampfende Republik und/oder zumindest in beide Teile Berlins. Denn auch in den Westteil der geteilten Stadt kamen noch zahlreiche und begehrte Lokbaureihen der Deutschen Reichsbahn (insbesondere 01 und 03) und wer es noch intensiver und authentischer wollte, der machte mit dem Tagesvisum „rüber“ in den aufregenden Ostteil der Metropole, die hier schon Hauptstadt war und mit dem westdeutschen Pendant am Rhein sonst aber nichts, aber auch gar nichts gemeinsam hatte. Oder wäre es vorstellbar gewesen, dass die Neue Deutsche Welle-Combo „Ideal“ mit ihrer Frontfrau Annette Humpe von einer Zugankunft im schläfrigen Bonn gesungen hätte? Mitnichten – gleich die ersten Textzeilen ihres Songs „Berlin“, platziert an erster Stelle ihres 1980 erschienenen ersten Albums, handeln von der Eisenbahn und vom Lebensgefühl der Jugend in der zerrissenen Stadt.

Doch nicht nur Ideal, David Bowie, Iggy Pop und andere Künstler standen auf Berlin, sondern eben auch die Eisenbahn- beziehungsweise Dampflokkfreunde. Per Transit mit dem Zug aus dem Westen nach Westberlin angereist oder auch mit dem Pkw über

*Bahnhof Zoo, mein Zug fährt ein,
ich steig aus, gut wieder da zu sein.
Zur U-Bahn runter am Alkohol vorbei,
Richtung Kreuzberg, die Fahrt ist frei,
Cottbuser Tor, ich spring' vom Zug,
zwei Kontrolleure ahnen Betrug.
Im Affenzahn die Rolltreppe rauf,
zwei Türken halten die Beamten auf.
Oranienstraße, hier lebt der Koran,
dahinten fängt die Mauer an.
Mariannenplatz rot verschrien,
ich fühl' mich gut, ich steh' auf Berlin!
„Berlin“, Ideal, 1980*

die horizontalen Plattenbauten des DDR-Autobahnstraßenbelages geholpert, war die erste Hürde schon mal genommen. Wer nicht gleich „rübermachen“ wollte, kam beispielsweise schon im legendären Bahnhof Berlin-Zoologischer Garten auf seine Kosten und endlich wieder in den Genuss der Droge Dampf: Statt Annette Humpe säuselte dort eine 03 mit dem Ex 1316 nach Berlin-Ostbahnhof (von dort mit seiner Stammgarnitur verstärkt als D 316 „Berlinaren“ weiter nach Saßnitz – Malmö) abfahrtsbereit in den jetzt wirklich

sehr nahen Osten vor sich hin! Das seelenruhig auf dem Führerstand agierende Reichsbahn-Lokpersonal nahm von den aufgeregten Trägern westlicher Parkas und mitunter sogar aus vermeintli-



01 2137 mit einem Schnellzug auf der Ringbahn in Berlin Ost.



cher oder echter Solidarität umgehängter östlicher Kameramodelle („Praktika“) kaum Notiz – verwundert über die obskuren Gestalten am Bahnsteigende waren wie im übrigen Westen wohl eher die Reisenden, von denen der Großteil in Sachen Fotografierlaubnis an dieser sensiblen Örtlichkeit mindestens verunsichert war und höchstens ein Abschiedsbildchen von der zurückgelassenen Verwandtschaft auf dem Bahnsteig knipste.

Das war auch – frei nach Radio Eriwan – im Prinzip nicht verboten, denn Anfang der Siebzigerjahre hatte die Deutsche Reichsbahn das generelle Fotografierverbot zwar aufgehoben, doch die Ablichtung von strategisch wichtigen Anlagen war nach wie vor untersagt. Bahnhöfe, Bahnbetriebswerke, Stellwerke und Brücken fielen also natürlich in diesen Ermessensspielraum jedes Volkspolizisten und Stasi-Mitarbeiters, von denen ein Großteil von einer Lockerung des Fotografierverbots auch nichts gewusst haben wollte. Vorsicht war also geboten, Motivwahl und Aufenthaltsdauer litten natürlich unter dem Damoklesschwert eines staatlich angeordneten Filmverlustes oder gar einer temporären Verhaftung. Schon im Westteil der Stadt agierten Eisenbahnfreunde deshalb vorsichtiger

03 0010 auf der Stadtbahn.

Eine 01 mit Schnellzug
in Berlin-Ostkreuz.



und bemüht unauffällig, was natürlich erst recht für Ostberlin zu gelten hatte. Und wer mit der S-Bahn zu den Fotostellen fuhr, wurde zusätzlich eingeschüchtert: In jedem Zug hingen ärgerlicherweise noch die alten Plakate mit den so genannten „Verkehrsregeln“, wonach das Fotografieren von Reichsbahnanlagen und -fahrzeugen vermeintlich noch untersagt war. Oh weh – Fahrzeuge auch noch! Na ja, aber eine Dampflokomotive war doch kein schnödes Fahrzeug!!

Natürlich gab es nach dem Ende des DB-Dampfbetriebes – also beispielsweise in den Jahren 1978 bis 1980 – auch in der DDR und in Berlin weniger Dampflokomotiven als etwa 1975, aber noch war das Angebot ausreichend attraktiv: Mit 01.5 wurde beispielsweise der „Gedania“ aus Danzig bespannt, die klassischen 01.2 des Bw Dresden mit „großen Ohren“ fuhren etwa das Zugpaar D 370/371 „Pannonia“, das Saison-Zugpaar „Metropol“ D 1274/1275 oder die D-Züge 170, 673 oder 924. Noch häufiger vertreten war die Baureihe 03, beispielsweise vor dem D 270 „Meridian“ nach Saßnitz und Malmö, mit dem D 613 von Binz nach Berlin-Ostbahnhof, dem D 555 von

Barth nach Eisenach oder mit dem D 562 aus Reichenbach/Vogtland. Schon als regelrechte „Landplage“ wurde die 03 0010 mit dem Spitznamen „Goldbroiler“ von den Eisenbahnfreunden empfunden, weil diese Maschine erstens besonders viel Messing-Verzierungen mit sich trug und zweitens wohl aus umlauftechnischen Gründen besonders häufig Berliner Gebiet erreichte. Aber es gab ja auch noch Güterzüge mit 44ern und 50ern, die insbesondere auf der Berliner Ringbahn oft mit den allgegenwärtigen S-Bahnzügen um die Wette fuhren. Selbst Diesel war mitunter nicht zu verachten, etwa der Schnelltriebwagen „Vindobona“ von und nach Wien mit der Baureihe 175.



50 0020 mit Kesselwagenzug
in Berlin Ost.

118 008 mit langem Güterzug
in Berlin Ost.



*Stell dir vor, du kommst nach Ostberlin
und da triffst du ein ganz heißes Mädchen,
So ein ganz heißes Mädchen aus Pankow.
Und du findest sie sehr bedeutend und sie
dich auch.*

*...
Doch plötzlich ist es schon zehn nach elf
und sie sagt:
Ey, du musst ja spätestens um zwölf wieder
drüben sein, sonst gibt's die größten
Nerverei'n, denn du hast ja nur 'nen Tage-
schein.
Mädchen aus Ostberlin, das war wirklich
schwer.
Ich musste gehen, obwohl ich so gerne noch
geblieben wär'.
Ich komme wieder...und vielleicht geht's
auch irgendwann mal auch ohne Nerverei'n.
Da muss doch auf die Dauer was zu ma-
chen sein.
„Mädchen aus Ostberlin“,
Udo Lindenberg, 1973*

Da waren die unguuten Gefühle und Ängste bei der Einreisekontrolle nach Berlin Ost – etwa an der Übergangsstelle im Bahnhof Friedrichstraße – schnell verdrängt: Das vertraute Dampflok-Parfüm vermischte sich mit der kräftigen Würze des DDR-Hausbrands, endlich wieder richtige Schnellzüge mit der adäquaten Bespannung! Ein Abenteuer für damals fünf Mark Visagebühr, das zumindest einen ganzen Tag wahren konnte, denn spätestens um 24 Uhr musste wieder die „Ausreise“ in den Westteil der Stadt erfolgen. Eine mitunter unschöne Angelegenheit beim Tagesvisum für Verwandten- und Bekanntenbesuche (wir Eisenbahnfreunde bekamen das Touristenvisum), die auch schon Udo Lindenberg in seinem gleichsam menschenlinden wie politischen Lied „Mädchen aus Ostberlin“ beklagte. Wobei wir wieder bei den Künstlern und der bunten Berliner Szene wären. Aber das ist eine weitere, sehr lange, sehr schillernde und bei David Bowie auch eine sehr sentimentale Geschichte ... □

Mit nächtlich-winterlicher
S-Bahn-Atmosphäre in Wannsee
endet unser Berlin-Trip.



Schnelltriebwagen im Berliner
Ostbahnhof.



MÄRKTE & MASCHINEN

RBH Logistics: Ehemalige DB-Loks in neuem Gewand

Die „RBH Logistics“ mit Sitz in Gladbeck ist ein Tochterunternehmen der DB Cargo Deutschland AG und die Nachfolgegesellschaft von Werks-, Zechen- und Hafengebäuden im Raum der Bergwerksdirektion Recklinghausen. Durch die verschiedenen Firmenzusammenschlüsse und -aufteilungen ergab sich seit 1913 (seinerzeit Gründung der „Königlichen Zechenbahn“) eine wechselvolle Geschichte. Die heute als Teil des Firmenamens genutzte Abkürzung „RBH“ stand einige Jahre für die „RAG-Bahn- und Hafenbetriebe“ und wurde beim Verkauf von dieser an die Railion Deutschland im Jahr 2005 beibehalten. Nach damaliger Angabe des neuen Eigentümers stehen die Buchstaben R, B und H nun für die erklärten Kernkompetenzen des Unternehmens: Eisenbahnverkehr (Rail), Binnenschiffahrt (Barge) und Hafenumschlag (Harbour). Haupt-



aufgabe sind nationale und internationale Ganzzug- und Kombitransporte von Massenschüttgütern wie beispielsweise Kohle, von Chemie- und Mineralölprodukten oder Abfällen einschließlich regionaler Anschlussbedienung. Im Schienen-Fuhrpark überwogen früher Dampflokomotiven verschiedener Industriebauarten, auch einige ehemalige Staatsbahnlokomotiven

Zusammenführung aller Bahnen in eine gemeinsame Gesellschaft. Seitdem wurden vor allem Lokomotiven der Bauart Krauss-Maffei M 700 C und verschiedener Typen der Maschinenfabrik Kiel erworben, einige der zuvor übernommenen Henschel DHG 500 C und andere Rangierlokomotiven befinden sich auch heute noch im Einsatz. Speziell für die RAG wurde in den 1970er Jahren der Loktyp Henschel E 1200 entwickelt. Ab 1997 begann die Beschaffung von leistungsstärkeren Dieselloks der Bauart MaK G 1206, die unter dem Namen „Ruhrpott-Sprinter“ überwiegend auf DB-Strecken zum Einsatz kommen. Neben elf eigenen Loks dieser Bauart wurden später auch weitere angemietet. Zusätzlich kommen auch vier MaK G 2000 BB zum

Die Lokomotiven RBH 276 (151 151) und RBH 261 (151 038) vor einem Ganzzug zwischen Wiesbaden-Schierstein und Niederwalluf (7. September 2016).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Einsatz. Ebenfalls für Verkehre auf DB-Strecken angemietet wurden verschiedene moderne E-Lok-Bauarten wie Bombardier TRAXX und Siemens

ES64U2. Seit der Übernahme durch die DB wird der Fuhrpark durch rund 30 Lokomotiven der Baureihe 143 ergänzt, die von der DB an die Tochtergesellschaft verkauft wurden. Seit 2012 werden auch von der DB (vorerst) gemietete Loks der Baureihen 140 (3 Stück) und 151 (16 Stück) eingesetzt. Der Großteil der Fahrzeuge ist in der aktuellen silber-blauen Farbgebung des Unternehmens lackiert. JS

ENDSTATION

Baureihe 181.2: Auf dem Weg zum Schrottplatz

Von den 25 in den Jahren 1974/75 bei Krupp in Essen gebauten Zweifrequenzloks der Baureihe 181.2 sind gegenwärtig nur noch sieben Maschinen von Frankfurt (Main) aus im Einsatz. Die Loks 181 201, 204, 205, 211, 213, 215 und 218 kommen meist vor Überführungen und Sonderleistungen für DB Fernverkehr zum Einsatz, so unter anderem immer noch vor PbZ-Leistungen nach Dortmund. Die früher allgegenwärtigen Einsätze nach Frankreich und Luxemburg finden schon länger nicht mehr statt. Von den sieben Maschinen ist die 181 201 immer noch in ihrer klassischen blauen Lackierung unterwegs, die übrigen sind verkehrsrot lackiert. Eine achte Lok, die 181 206, befindet sich be-

reits seit 2008 im DB Museum in Koblenz-Lützel. Den bereits in den Jahren 2006 bis 2014 verschrotteten Loks 181 202, 203, 208, 212, 216, 217, 221, 222, 224, und 225 folgten in den vergangenen Wochen weitere sieben Maschinen nach, die bereits seit einiger Zeit beim DB-Stillstandsmanagement in Hamm (Westfalen) abgestellt

waren. Am 1. März wurden 181 207, 209, 210, 214, 219, 220 und 223 gemeinsam mit der 115 205 zur Recyclingfirma Bender in Leverkusen-Opladen überführt, wo die Maschinen auf ihre Verschrottung warteten. Alle Loks befanden sich in vergleichsweise gutem Allgemeinzustand – im Gegensatz zur Praxis bei DB Regio und DB Cargo ist aber der DB Fernverkehr im Hinblick auf private Mitwettbewerber nach wie vor nicht bereit, ausgediente (aber grundsätzlich noch brauchbare Loks) an Dritte zu verkaufen. MWD

Auf dem Weg des alten Eisens: 181.2-Schlange bei Bender in Opladen.

FOTO: MALTE WERNING





INTERNET-BILD DES MONATS

Die Poller Wiese an der Kölner Südbrücke dient für Freizeit-Aktivitäten vieler Art, so nicht nur für den Auslauf mit dem Hund oder für Eisenbahn-Fotografen, sondern auch als beliebter Kite-Übungsplatz. Vom bunten Schirm gottlob nicht verdeckt rollt am 14. April 2013 die 115 509 mit ihrer nicht minder bunten Ganzreklame „80 Jahre Autozug“ solo auf die andere Seite der Domstadt, mit 85 Tonnen Dienstgewicht freilich keinerlei Beute für den launigen Wind. Entnommen der Netzseite www.bahn-im-sucher.de (Kreative Bahnfotografie). FOTO: JÜRGEN LUDWIG

NOTIERT

Gotteszell – Viechtach: Erste Resultate des Probetriebs

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat im Zeitraum vom 12. September 2016 bis zum 11. September 2018 auf der Strecke Gotteszell – Viechtach einen Probetrieb bestellt. Die circa 25 Kilometer lange Strecke zweigt in Gotteszell von der Waldbahn zwischen Plattling und Zwiesel ab und bedient die Gemeinden Ruhmannsfelden, Patersdorf, Teisnach, Geiersthal und Viechtach. Bereits zum Schulbeginn nach den bayerischen Sommerferien 2016 trat der Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit von zwei Jahren in Kraft. Ziel des Probetriebs ist es festzustellen, ob für diese Linie ein Fahrgastpotenzial von 1000 Personenkilometern

pro Kilometer betriebener Strecke erreicht werden kann. Wenn dies der Fall sein sollte, steht nach Ende des zweijährigen Probetriebs eine Fortsetzung im Regelbetrieb in Aussicht. Wird dieses Kriterium des Freistaates verfehlt, wird der Betrieb zum 11. September 2018 enden. Die ersten Fahrgastzählungen wurden vom 12. September bis zum 11. Dezember 2016 durchgeführt. Diese fanden differenziert nach Wochentagstypen (Montag/Schule, Dienstag bis Donnerstag/Schule, Freitag/Schule, Montag bis Freitag/Ferien), Samstag, Sonntag und Feiertag) statt. An den Wochentagstypen Montag, Dienstag bis Donnerstag und Freitag (jeweils Schule) wurde jeder Zug jeweils zweimal und an den Wochentagstypen Montag bis Freitag während der Ferien sowie Samstag und Sonntag bzw. Feiertag wurde jeder Zug viermal erhoben. Die Verkehrser-

hebung fand in den Fahrzeugen während der Fahrt statt. Sie umfasste die Zählung aller Ein- und aller Aussteiger an jedem Halt sowie die Besetzung zwischen zwei Halten. Auf Fahrten mit Mehrfachtraktion wurde in allen Fahrzeugen je ein Zähler eingesetzt. Die Verkehrserhebung umfasste die Hin- und Rückrichtung. An einem mittleren Werktag während der Schulzeit wurden rund 550 Fahrgäste, während der Schulferien etwa 420 und am Wochenende knapp 450 Fahrgäste gezählt. Kriterium für den Erfolg des Probetriebs ist ein Fahrgastpotenzial von 1000 Personenkilometern pro Kilometer betriebener Strecke. Die oben genannten Fahrgastzahlen spiegeln folgende Personenkilometer pro Kilometer betriebener Strecke wider: 375 für den mittleren Werktag (Schule), 266 während der Schulferien sowie 350 am Wochenende.

TAGEBUCH

Mai 1957: Professor Heinz Maria Oeffering wird als neuer DB-Vorstandsvorsitzender vom Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm in sein Amt eingeführt + + + Zur Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Hamm und Düsseldorf fungiert ein ET 30 (spätere Baureihe 430) als Eröffnungszug + + + Im Gebiet der Bundesbahndirektion Köln werden neue Blinklichtanlagen mit zuggesteuerten Halbschranken erprobt.



Mai 1957: Hamm – Düsseldorf jetzt elektrisch. FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Eilzugsystem mit rhythmischen Fahrplan eingeführt, Zwischenstationen werden mit Anschlussbussen angebunden + + + Mit dem neuen Kundendienst „Rail & Road“ können Reisende bei allen Bahnhöfen, vielen Reisebüros sowie in TEE- und IC-Zügen Miet-Pkw für 40 große Bahnhöfe vorbestellen.

Mai 1967: Die Neufassung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) lässt



Mai 1967: Koblenz – Betzdorf letztmals mit SchiStraBus.

höhere Geschwindigkeiten zu: Auf Hauptbahnen bis zu 160 km/h, auf Nebenbahnen bis zu 80 km/h + + + Zwischen Bremen Hbf und Bremen-Vegesack wird der elektrische Betrieb aufgenommen + + + Auf der Verbindung zwischen Koblenz und Betzdorf verkehrt am 27. des Monats letztmalig der Schienen-Straßen-Omnibus + + + Beim Bw Nürnberg Hbf endet die Dampflokunterhaltung, verbliebene Maschinen werden zum Bw Nürnberg Rbf umstationiert.

mit dem TEE „Rheingold“ fährt der letzte ausschließlich erstklassige Zug aufs Abstellgleis. Einen Tag später wird mit dem „EuroCity“ eine grenzüberschreitende Komfortverbindung für die europäischen Eisenbahnen neu eingeführt + + + Zwischen Mannheim und Graben-Neudorf geht auf einer Länge von 38 Kilometer der nördliche Teil der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart in Betrieb.

Mai 1977: Im DB-Nahverkehr werden die Fahrpreise um bis 9,5 Prozent erhöht + + + Am Wochenende des 21. und 22. findet im Bw Gelsenkirchen-Bismarck ein Dampflok-Abschiedsfest statt + + + Bei der Bundesbahndirektion Hannover wird versuchsweise ein regionales



Mai 1987: Der erste (Umbau-)Wagen des IR wird vorgestellt.

Mai 1997: Die DB Cargo will ihr Angebot im Güterverkehr verbessern; hierzu sollen die Inter-Cargo-Verbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss um 56 Züge auf 172 Züge ausgeweitet werden + + + Ende des Monats endet in Deutschland der Bahnpostverkehr. Kurz zuvor verkehrt noch ein historischer Postschnellzug als Sonderfahrt von Frankfurt am Main nach Basel + + + Zwischen Hamburg und Berlin wird eine ICE-Verbindung eingerichtet + + + In Magdeburg wurde die Deutsche Bahn AG von einem Erpresser bedroht, der von dem Unternehmen 250 000 Mark forderte und bei Nichterfüllung mit dem Entgleisen von Zügen drohte. Weil der Täter wohl aus Dummheit seine richtige Adresse hinterließ, wurde er kurz darauf festgenommen.

Mai 2007: Das Anschlussgleis der Wieland-Werke in Vöhringen (Landkreis Neu-Ulm) wird nicht mehr von der DB, sondern von SBB Cargo bedient + + + Auf einer Sonderfahrt am 25. des Mo-



Mai 2007: 610er sind 70 Mio km gefahren.

nats trafen die beiden Hochgeschwindigkeitszüge ICE und TGV zeitgleich im Pariser Ostbahnhof ein, um den direkten deutsch-französischen Reiseverkehr zu eröffnen + + + 15 Jahre nach Betriebsaufnahme haben die Neigezüge der Baureihe 610 siebzig Millionen Kilometer zurückgelegt. JS

WERBEPAUSE

Bahnindustrie-Werbung anno 1958.

FOTOS/ABB.: J. SEYFERTH/SLG. JS (5)