Deutschland € 7,40 Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finnl. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL
Dezember 2018

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

Dampflokporträt
Baureihe 18.6

Frankenwaldbahn: Von der Wende wachgeküsst
Moderne Bahn: Notizen von der Innotrans
Anlagenporträt: Emsburg Hafen

Eisenbahn-Romantik Reisen 2019

Alle Reisen inklusive Fahrt im Komfortreisebus **ab/bis Dresden, Leipzig** bzw. **Chemnitz** und westwärts **Dortmund**, begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Hotelübernachtungen und Halbpension.
Frühbucherpreise bis 31.12.2018!

Dampfschneeschleuder in der Schweiz

08.02.-13.02. ab 1.698 €

- Dampfschneeschleuder Zugfahrt inkl. Mittagessen
- Zugfahrt Glacier Express im Panoramawagen
- Zugfahrt Wengernalpbahn
- Zugfahrt Arosa Bahn
- ausgeschriebene Zugfahrten mit Linienzügen
- Hotels in Tiefencastel und Interlaken

Furka-Dampfbahn Fotoerlebnis

04.09.-09.09. ab 1.898 €

- Exklusive Fahrt im für Sie gescharterten Foto - Dampfzug der Furkabahn
- Zahnradbahnfahrt von Alpnachstad - Pilatus
- Schifffahrt Vierwaldstättersee
- BLS mit BesuchL des Lötschberg-Basistunnel
- Zugfahrt Schynige Platte
- Dampfbahn Brienz-Rothorn

Isle of Man Eisenbahnträume

03.09.-11.09. ab 1.898 €

- Dampfbahnfahrt Isle of Man Steam Railway
- Manx Electric Railway
- Bergbahn Snaefell Mountain
- Schmalspurbahn Groudle Glen Railway
- Eisenbahnmuseum Port Erin, Manx Electric Rlw Museum, Verkehrsmuseum Jurby, Eisenbahnmuseum York

Norwegen Dampfbahnen, Fjorde und Hurtigruten

10.08.-20.08. ab 2.498 €

- Dampfzugfahrt Gamle Vossebanen (Charter)
- Zugfahrten Krøderbanen, Bergenbahn Oslo - Myrdal, Flåmbahn Myrdal - Flåm, Åndalsnes – Lillehammer, Holandsbanen
- Stadtführungen Oslo, Bergen
- Schifffahrt mit Hurtigruten Ålesund - Geiranger
- Besuch Eisenbahnmuseum in Hamar

11. Dresdner Dampfloktreffen

Rahmenprogramm 11.04.-14.04. ab 398 €

- 3x ÜN/FR im First Class Hotel Pullman Dresden
- Fahrt Döllnitztalbahn Oschatz-Mügeln-Oschatz (Charter) inklusive Mittagsimbiss und Transfer
- 1 Tages-Eintrittskarte Dampflokfest
- 1 Eintrittskarte Nachtfotoparade (Samstag)

Auszug aus dem Reisekalender 2019:

13.03.-17.03.	OnTraXS - Modellbahnausstellung der Spitzenklasse
11.05.-18.05.	Schmalspurparadies Wales
14.05.-23.05.	Waldbahnerlebnis in Rumänien
28.05.-03.06.	Dänemark - Nostalgiebahnen und auf den Spuren der Olsenbande
24.08.-31.08.	Großes Bahn-Panorama Schweiz
16.09.-24.09.	Dampfbahnen und Gärten in Südengland & Queen Mary 2

Dampfbahnen in Schottland

22.07.-30.07. ab 1.898 €

- Dampfzugfahrten: Bo'ness and Kinnel Railway, The Jacobite, Strathspey Rlw, Royal Deeside Railway, Caledonian Rlw,
- Tanfield Railway Charter mit Dampflok
- Zugfahrt Keith & Dufftown Railway
- Besuch Urquhart Castle
- Stadtführung in Edinburgh
- Schifffahrt auf dem Loch Ness

Reisebüro Rainer Maertens

Maertens Eisenbahn-Romantik Reisen

0351 - 56 39 39 30

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Mo-Fr: 09.00-19.00 Uhr, Sa: 09.00-16.00 Uhr

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

12-2018

42 INNOTRANS 2018

16 BAUREIHE 18.6

30 FRANKENWALD 1989–HEUTE

60 EMSBURG HAFEN

80 ABWECHSLUNG AN DER LADESTRASSE

TITELFOTO: ARNOLD MÜLL

72 DOPPEL-BAHNHOF

VORBILD

4 Bild des Monats
Herbstfarben-Offensive
11 Jahrestage
„Tunnel-Held“ August Vochtel
12 Aartalbahn
Eine unendliche Geschichte
16 Baureihe 18.6
Ehre, wem Ehre gebührt
28 Momente
Laterne, Laterne…
30 Frankenwaldbahn 1989 – heute
Von der Wende wachgeküsst
40 Aktion „Rund um den Kirchturm“
EJ-Leser zeigen ihre Heimatbahn
42 InnoTrans 2018
Autonom in die Zukunft
47 Galerie
Bilder von Björn Ludwig

MODELL

60 Anlagenporträt Emsburg Hafen
Kleine Schwester
72 12. Modellbau-Wettbewerb, Folge 18
Doppel-Bahnhof
80 Diorama
Abwechslung an der Ladestraße
84 Landschaftsgestaltung
Aus Blau mach Grün
90 Anlagentechnik
Licht-Spiele mit Raffinesse

RUBRIKEN

6 Kurz-Gekuppelt
Aktuelle und historische Notizen
56 Neuheiten
Modelle des Monats
97 Leser-Post
98 Fachhändler
100 Mini-Markt & Börse
106 Vorschau und Impressum

Wende? Welche Wende? 25 Jahre DB AG? Welche DB AG? – Lang lebe die DDR und ihre DR! So könnte man diesen bemerkenswerten Fahnenschmuck interpretieren, der die 118 770 am 16. Oktober 2018 zierte, als die Lok mit Containertragwagen von Glauchau nach Hof zum Austausch von Schadwagen unterwegs war.

FOTO: MICHAEL GIEGOLD

118 770-7

Baureihe 151

Veteranen-Tausch

Im Laufe des Sommers kam Bewegung in den 151-Bestand der DB AG. Der Lokvermieter Railpool, der im Sommer 2017 alle Lokomotiven dieser Baureihe von der DB AG übernahm und die Maschinen seither für die DB Cargo betreibt, überführte kurzfristig zehn Maschinen zur Abstellung nach Rostock-Seehafen. Darunter befinden sich auch einige verhältnismäßig neue Maschinen, so dass eine spätere Wiederinbetriebnahme zumindest möglich erscheint. Im Einzelnen handelt es sich um die Lokomotiven 151 055, 082, 125, 129, 130, 135, 140, 141, 146 und 150. Damit sind mit Stand 10. September 2018 noch 66 Loks der Baureihe 151 für die DB AG unterwegs, darunter auch nach wie vor die Prototyp-Lok 151 001.

Unterdessen trennte sich auch die DB AG-Tochter RBH von 151 038 (RBH-261). Die Maschine erhielt ihre grüne Ursprungslackierung zurück und verkehrt nun gemeinsam mit 151 119 für die Bayernbahn. Besonders interessant wirken die modernen Einholm-Pantographen in historisch korrektem Rot. *Axel Witzke*

Im letzten Sonnenlicht des Tages zeigte sich der Bayernbahn-Neuzugang 151 038 am 12. September 2018 bei der Ausfahrt aus dem Gaildorfer Tunnel auf dem Weg nach Fichtenberg. FOTO: MAIK KOPKE

Die lange Trockenheit der Sommermonate bekamen auch die Rübenbauern zu spüren. Dennoch sind seit Ende September wieder Rübenzüge unterwegs, wenn auch weniger zahlreich als in den Vorjahren. Ziel vieler Leistungen sind Zuckerfabriken in der Schweiz. Am 25. September 2018 beförderten 185 637 und 482 048 eine Raildox-Leistung von Augsburg nach Frauenfeld bei Sulzbach (Murr). FOTO: MAIK KOPKE

Die Erfurter Bahnservice GmbH (EBS) spendierte ihrem jüngsten Flottenzugang ein besonderes Farbkleid. Als erste Ludmilla der EBS erhielt 232 083 die schwarz-rot-weißen Firmenfarben. Bis September 2017 war die 1974 gebaute Maschine noch in Diensten der DB Cargo unterwegs. Auf der Überführungsfahrt von Karsdorf nach Erfurt beförderte das schwarze Einzelstück am 26. September 2018 neben der Schwesterlok 232 334 auch eine Talgo-Garnitur (zur Verschrottung in Ehrang). Am Zugschluss war zudem 202 001 der EBS eingereiht. Der bunte Zug passiert soeben Bad Kösen.
FOTO: OLIVER WINNER

Fast wie neu: Seit wenigen Wochen ist die Bundesbahn-Veteranin 218 139 für die ELV (Eisenbahn Logistik Vienenburg Rainer Mühlberg) unterwegs. Noch bis Ende Januar 2018 stand die Lok in Diensten der DB. Nach einer kurzen Abstellzeit erhielt die Lok eine neue Revision samt frischen Farben. Fronten und Seiten ziert nun das ELV-Logo samt Flügelrad. Am 12. Oktober 2018 war die Lok mit einem leeren Autotransportzug im Auftrag von ARS Altmann auf dem Weg von Bremen Rbf nach Hannover-Hainholz, die Aufnahme entstand bei Dauelsen. Der erstklassige Sound des MTU TB 10-Motors entzückte nicht nur eingefleischte Bundesbahnfreunde.
FOTO: YANNICK KRUSE

Zu Testzwecken setzt das DB-Werk Nürnberg derzeit eine Maschine der Baureihe 247 (Vectron DE) in den Umlaufplänen der Baureihen 232/233 ein. Einige dieser Ludmilla-Leistungen wurden auch in Mischtraktion aus 247 und 232/233 gefahren. Am 14. September 2018 zog die auf den Namen „Manne“ getaufte 247 904 den EZ 51716 jedoch ohne fremde Unterstützung von Nürnberg nach Senftenberg. Das Bild entstand bei Kirchenlamitz.
FOTO: DANIEL UNGER

EISENBAHNMUSEUM BOCHUM-DAHLHAUSEN

Abschied von der Zechenbahn

Die „D 5" der Hespertalbahn stand oft für Führerstandsmitfahrten zur Verfügung, am 19. September beförderte sie jedoch einen Pendelzug aus Richtung S-Bahnhof Dahlhausen. FOTOS: JOACHIM STÜBBEN

Oben: Die RBH zeigte moderne Lokomotiven aus ihrem Betriebsbestand. Unten: Der aufwendige Transport der Gastlokomotiven (hier „Mevissen 4") machte die Zechenbahntage zu einem einmaligen Spektakel.

Das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen nahm die Schließung des letzten deutschen Steinkohlebergwerks Prosper-Haniel zum 21. Dezember 2018 als Anlass, um mit den „Zechenbahntagen" vom 14. bis 23. September 2018 an die enge Verbindung von Eisenbahn und Bergbau zu erinnern.

Die Veranstaltung begann am 14. September mit einem kurzen Festakt für geladene Gäste in der Wagenhalle. An den folgenden neun Veranstaltungstagen wurden Zechenbahnlokomotiven aller drei Traktionsarten in wechselnden Zusammenstellungen vor dem Ringlokschuppen präsentiert. Am 15./16. sowie am 18. und 20. September pendelten dampf- und dieselbespannte Sonderzüge zwischen dem Eisenbahnmuseum Dahlhausen und dem Weltkulturerbe Zeche Zollverein. Auf dem Museumsgelände wurden Führerstandsmitfahrten auf den beiden Gastlokomotiven „Anna N. 6", die endlich einmal ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit ausfahren konnte, sowie der „D 5" der Hespertalbahn angeboten. Außerdem konnten Besucher mit einer Draisine und Feldbahnzügen (teilweise mit Fahrzeugen für den Untertagebetrieb) fahren.

Für Fotografen bot das „Drehscheibenkarussell" auf dem Museumsgelände reichlich Gelegenheit, die ausgestellten Zechenbahnfahrzeuge zu fotografieren. Im Ringlokschuppen wurde eine umfangreiche Fotoausstellung mit stimmungsvollen Schwarzweiß-Aufnahmen zum Thema Zechenbahnen gezeigt.

Zwischen dem Museumsgelände und dem S-Bahnhof Dahlhausen war ein dampf- und dieselbespannter Pendelzugdienst eingerichtet. Am Abschlusstag bestand die Möglichkeit, mit dem zweiachsigen Straßenbahnwagen Nr. 96 der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft Bogestra von Bochum Hbf nach Dahlhausen und zurück zu reisen.

Den kostspieligen Transport dreier Zechenbahndampflokomotiven vom Museum „Zeche Zollern" in Dortmund-Bövinghausen nach Bochum-Dahlhausen ermöglichte die RAG Stiftung. Die lange Zeit im grauen Fotografieranstrich gezeigte 80 030 wurde von den Museumsmitarbeitern in den Zustand versetzt, in dem sie einst für die RAG unterwegs war.

Zwar blieb der Besucherandrang wetterbedingt hinter den Erwartungen zurück, doch der unermüdliche Einsatz der zahlreichen Ehrenamtlichen ermöglichte gerade beim regnerisch-kalten Wetter am letzten Veranstaltungstag stimmungsvolle Bilder von Dampflokbewegungen und diversen Verschubarbeiten. Deswegen vor allem ein Dank an alle, die das, was geboten wurde, auf die Beine gestellt haben!

Joachim Stübben

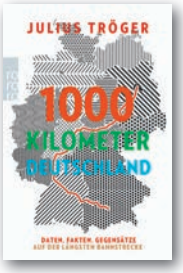
Tunnel-Blick

Er wurde alt und brüchig, der knapp einen Kilometer lange Schwarzkopftunnel bei Heigenbrücken inmitten des Spessarts. Zudem wollte sich die Deutsche Bahn endlich vom betriebshemmenden und teuren Schiebebetrieb auf der so genannten Spessartrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken verabschieden. Seit der Streckeneröffnung im Jahr 1854 mussten auf diesem sieben Kilometer langen Abschnitt schwere Züge mit zusätzlichen Lokomotiven nachgeschoben werden – zuletzt von solchen der Baureihe 151. Dies erforderte zusätzliche Infrastruktur bei Gleisanlagen und auch mehr Personal. Pläne für einen Bypass lagen bereits seit 1970 in den Schubladen, doch erst 2017 konnten diese mit der „Umfahrung Schwarzkopftunnel" verwirklicht werden. Joachim Lorenz, in Karlstein am Main ansässiger Hobby-Geologe und aufgrund seiner jahrzehntelangen Passion in diesem Bereich eigentlich längst kompetenter Wissenschaftler, hat natürlich auch das Geschehen um den Neubau dieses Streckenabschnitts jahrelang begleitet und nun in Zusammenarbeit mit zahlreichen weiteren Autoren ein 458 Seiten starkes und mit fast zwei Kilogramm überaus gewichtiges Buch vorgelegt, bei dem sich fast alles um Projektierung, Bau und Technik der Neubaustrecke und insbesondere ihrer Tunnel dreht. Gleich einem Maulwurf ist er wie die Bahn- und Bauarbeiter unentwegt in die noch unfertigen Tunnelbauwerke gekrochen und hat vor allem das zu Tage geförderte Gestein erforscht, denn sein Lieblings-Sujet ist die regionale Mineralogie mit all ihrer faszinierenden Geschichte, Ausformung und Farbe. Lorenz ist sozusagen der Herr der Spessart-Steine. Doch dieses Buch ist nicht nur ein Stein, dieses Buch ist ein Monolith. Man kann nur staunen, wie facetten- und abwechslungsreich diese aufwändig gestaltete und vorbildlich gedruckte Chronik trotz dieses Schwerpunkts ist, denn das jüngste Baugeschehen rund um Laufach, Hain und Heigenbrücken bietet natürlich auch Anlass, in akribischer und profunder Form die Geschichte der gesamten Spessartstrecke und ihres neigungsstarken Abschnitts darzustellen. Mit diesem Buch werden gleichermaßen Historiker, Eisenbahnfreunde, Geologen, Heimatkundler, Verkehrsexperten und Einheimische mit unzähligen Informationen und Fakten erhellt und erfreut. Die Leistung von Herausgeber und Autoren ist einer Doktorarbeit würdig. Die Thematik des Werkes wird freilich nahezu ausschließlich aus technisch-wissenschaftlicher Warte behandelt, ergo bleiben reisekulturelle, ästhetische sowie ganzheitliche Aspekte dieser „Jahrhundertbaustelle" im Spessart hier unterrepräsentiert. Dies schmälert Anspruch und Inhalt dieses Buches aber in keiner Weise – es wird sich mit Sicherheit bereits in naher Zukunft als ein Standardwerk der Regional- und Eisenbahngeschichte im Spessart erweisen. *JS*

Joachim Lorenz (Hrsg.): Die Tunnel zwischen Laufach und Heigenbrücken. Die Jahrhundertbaustelle der Umfahrung des Schwarzkopftunnels. Naturwissenschaftlicher Verein Aschaffenburg/Helga Lorenz Verlag, Karlstein am Main 2018. 458 Seiten, 1264 meist farbige Abbildungen, Format 21,5 x 30 cm, gebunden. 39,95 Euro.

Deutschlandreise

Am 3. Oktober 2018 fanden in Berlin die Feierlichkeiten zum „Tag der Deutschen Einheit" statt. 28 Jahre nach der Unterzeichnung des Einigungsvertrags zeigt sich, dass noch lange nicht zusammengewachsen ist, was zusammengehört. Julius Tröger hat das passende Buch zum nach wie vor schwierigen deutsch-deutschen Verhältnis vorgelegt. „1000 Kilometer Deutschland" ist das Protokoll einer statistisch fundierten Eisenbahnreise durch das Land. Während draußen Hügel und Täler vorüberziehen, macht sich der Journalist und Statistikexperte Tröger seine ganz eigenen Gedanken über das Land, das er durchquert: Die Bahnfahrt wird zum Ausgangspunkt einer unterhaltsamen Reise in das Reich der Zahlen und Diagramme. Neben ernsten Themen wie der Mietpreisexplosion in den Metropolen oder dem schleppenden Breitbandausbau geht der Autor auch unterhaltsamen Fragen nach, von den liebsten Urlaubsorten der Deutschen bis zu den Wohnorten mit den meisten Helene-Fischer-Fans. Grafiken und Diagramme runden die insgesamt 31 kurzweilig geschriebenen Kapitel ab. So entsteht nicht nur ein überraschend vielschichtiges Bild der Republik, es wird auch deutlich, wie sehr unsere Herkunft unser Verhalten und unsere Vorlieben prägt. Ein Buch, wie geschaffen für eine lange Zugfahrt. *ke*



Julius Tröger: 1000 Kilometer Deutschland. Daten, Fakten, Gegensätze auf der längsten Bahnstrecke. Rowohlt, Reinbek bei Hamburg 2018. 224 Seiten, 61 Grafiken, 12,5 x 19 cm, kartoniert. 10,99 Euro.

Märklinmoderne

In der Nachkriegszeit zeigte sich die Welt der Modelleisenbahn erstaunlich modern. Neben Bundesbahn-Ikonen wie der V 200 sorgten insbesondere die Bausätze zeitgenössischer Gebäude für futuristisches Flair im Hobbykeller. Das deutsche Architekturmuseum in Frankfurt hat dieser ganz speziellen Form der Architekturmoderne gemeinsam mit den Machern des Online-Magazins „moderneREGIONAL" eine eigene Ausstellung gewidmet. Der begleitende Ausstellungskatalog beschreibt anhand von acht ausgewählten Faller-Modellen wie der „Villa im Tessin" oder dem „Bahnhof Neustadt" den mitunter mühseligen Weg vom Original zum Modell. Dabei spüren die Autoren nicht nur den historischen Vorbildern der bekannten Modellgebäude nach, auch die Faszination für das Hobby ist zwischen den Zeilen immer wieder zu spüren. Der Name Märklin dient allerdings nur als Synonym für die Modelleisenbahn, Modelle der Göppinger findet man in dem reich bebilderten Band deshalb nur am Rande. Falls das Buch das Interesse für einen Ausstellungsbesuch weckt, lohnt ein Besuch in der bayerischen Landeshauptstadt: Vom 14. Dezember 2018 bis zum 4. Februar 2019 ist die Ausstellung „Märklinmoderne" im Architektursalon München zu sehen. *ke*

Karin Berkemann, Daniel Bartetzko (Hrsg.): Märklinmoderne. Vom Bau zum Bausatz und zurück. Jovis, Berlin 2018. 136 Seiten, 89 Farb- und 11 Schwarzweißabbildungen, 17,5 x 24,5 cm, gebunden. 28,00 Euro.

Tagebuch

Dezember 1958: Ein Programm für die Stilllegung von Nebenbahnen in den nächsten vier Jahren sieht die Einstellung des Gesamtverkehrs auf 44 Strecken mit 533 Kilometer Länge und die Umstellung des Reiseverkehrs auf Bus auf 22 Nebenbahnen mit 324 Kilometer vor + + + Zum Ende des Jahres sind bei der DB 124 Elektrolokomotiven der Baureihe E 94 im Einsatz, mit 21 bzw. 18 Maschinen weisen die Bahnbetriebswerke Kornwestheim und Aschaffenburg den höchsten Lokbestand dieser Baureihe auf + + + Auf der Strecke Osthofen – Westhofen („Gickelche“) wird nach Stilllegung des Personenverkehrs im April 1953 auch der Güterverkehr eingestellt + + + Der Bau einer Einschienenbahn (so genannte Alwegbahn) in Hamburg wird von einer Kommission aus technischen und städtebaulich-ästhetischen Gründen abgelehnt

Dezember 1958: Der E 94-Einsatzbestand der DB beläuft sich nun auf 124 Maschinen.

Dezember 1968: Der Personalbestand der DB sinkt erstmals unter 400 000 und beträgt zum Jahresende 394 792 Personen + + + Die S-Bahn Düsseldorf wird um sechs Kilometer verlängert und für die Großräume Rhein/Main und Stuttgart werden Rahmenverträge zum Bau von S-Bahnen unterzeichnet + + + Bei einem Großbrand im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Cottbus werden zahlreiche Lokomotiven beschädigt + + + Die DB beschließt die Auflösung von sechs Bundesbahndirektionen sowie die Errichtung eines Bundesbahn-Zentralamtes (BZA) in München, einer Zentralen Transportleitung in Mainz sowie eines Zentralen Tarifamtes in Frankfurt (M)

Dezember 1968: Die DB beschäftigt erstmals weniger als 400 000 Mitarbeiter.

Dezember 1978: Der 300. S-Bahn-Triebzug der Baureihe 420 wird an die DB ausgeliefert + + + Der 1951 an die DB gelieferte Versuchs-Triebwagen der Baureihe VT 92 (spätere BR 692) für neu zu beschaffende schnelle Dieseltriebwagen wird nach seiner letzten Verwendung als Schlepptriebwagen im Ausbesserungswerk Nürnberg ausgemustert + + + Bei 210 008 bricht während der Durchfahrt in Eichenau (bei Fürstenfeldbruck) ein Verdichterlaufrad in der Gasturbine und setzt den Turbinenraum in Brand. Das Feuer kann schnell gelöscht werden, doch dieser neuerliche Vorfall an den Gasturbinenloks der BR 210 führt dazu, dass die Gasturbinen in allen acht damit ausgerüsteten Maschinen (210 001 – 008) dauerhaft ausgebaut werden

AEG-TELEFUNKEN stellt vor:

Eine neue Generation elektrischer Triebfahrzeuge — S-Bahn-Triebzug der Baureihe 420.

Führerraum des Triebzuges 420

Thyristorstromrichter und Maschinenfahrmotoren sind die Kennzeichen der neuen Triebfahrzeuggeneration. Ein besonders interessanter Vertreter dieser Triebfahrzeuge ist der Triebzug der Baureihe 420 der Deutschen Bundesbahn. AEG-TELEFUNKEN entwickelte die gesamte Steuer- und Leistungselektronik. Sie ist an der Lieferung und Montage der ersten 120 Triebzüge maßgeblich beteiligt.

Hohe Anfahrbeschleunigung und hohe Bremsverzögerung mit elektrischer Bremse wird durch Antriebsler Achsen ermöglicht. Die 12 Maschinenmotoren werden durch Thyristorstromrichter in Anschnittsteuerung stufen- und kontaktlos gesteuert. Diese Steuerungsart ermöglicht ruckfreies Anfahren und Bremsen und damit hohen Fahrkomfort.

Der Triebzug mit einer Nennleistung von 2 400 kW(dd) bei 72 km/h erreicht seine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h in 44 Sekunden. Mit dem Triebzug 420 erhält die Deutsche Bundesbahn ein leistungsfähiges Triebfahrzeug für die Bedienung des Nahverkehrs in den Ballungsräumen. Ballungsräume wachsen schnell. Die Verkehrsplanung sollte mit diesem Wachstum Schritt halten. Informationen erteilt unser nächstes Büro, unsere nächstgelegene Bahnvertretung oder direkt
AEG-TELEFUNKEN
Fachbereich Bahnen
1 Berlin 33, Hohenzollerndamm 150

AEG

Elektrische Bahnen von AEG-TELEFUNKEN

ZNA 4190

Dezember 1978: Die DB erhält den 300. ET 420.

Dezember 1988: Die Strecke Düsseldorf – Erkrath wird 150 Jahre alt + + + Zwischen der polnischen Staatsgrenze und dem Bahnhof Horka Gbf stoßen ein aus Polen kommender Güterzug und ein Dienstzug der DR frontal zusammen, fünf deutsche und drei polnische Eisenbahner kommen ums Leben + + + Die Strecke Eisenberg – Enkenbach wird zum Jahresende stillgelegt, nachdem in den letzten zwölf Jahren auf ihr nur noch Bedarfsgüter- sowie Ausflugszüge verkehrten + + + Zum Jahresende hat die DB noch 157 Schienenbus-Einheiten (157 Motorwagen und 260 Mittel- oder Steuerwagen) im Bestand; 47 Einheiten sollen für die Betriebsweise „Fahren ohne Zugbegleiter“ hergerichtet werden

Dezember 1988: Die DB verfügt noch über 157 Schienenbus-Motorwagen.

Dezember 1998: Nach drei Anschlägen mittels Manipulationen am Gleis im Nordosten Deutschlands wird am 18. des Monats bekannt, dass die DB erpresst wird. Durch Entgleisungen und Beschädigungen entstehen hohe Sach-, aber keine Personenschäden; die Täter werden kurz vor Weihnachten gefasst + + + Auf der Strecke von Neustadt (Dosse) nach Neuruppin wird der Personenverkehr von der Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) übernommen + + + Die DB beginnt mit den Vorplanungen für die Neubaustrecke Frankfurt (M) – Mannheim + + + Die Museumslokomotive 78 468 (vormals DB-Leihgabe an die FdE Hamburg) wird für 15 Jahre leihweise an die Historische Eisenbahn Oberhausen (HEO) abgegeben

Dezember 2008: Im Betriebshof Regensburg werden keine Loks der Baureihe 218 mehr beheimatet, da die meisten Leistungen auf Triebwagen der BR 628 und 648 übergehen, den Rest erbringen Kemptener 218 + + + Die Güterverkehrssparte „DB Schenker“ übernimmt die größte rumänische Spedition „Romtrans“ + + + Mit Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Aachen West und Montzen werden die Einsätze der Baureihe 225 im Raum Aachen einschließlich der Leistungen nach Belgien beendet