

# Züge



Präsentiert von:  
**Hagen  
von Ortloff**



## Willkommen im Dieselparadies



**Märklins lange 103**  
Auf dieses H0-Modell werden sich alle Insider und Trix-Clubmitglieder besonders freuen: die neue 103 mit dem langen Führerstand



**Jagdschloss**  
Als Blickfang auf einer H0-Anlage macht sich ein Schloss von Faller besonders gut



HANS-PETER  
PORSCHE  
TRAUMWERK



## PRIVATSAMMLUNG HANS-PETER PORSCHE

HISTORISCHES SPIELZEUG  
LEGENDÄRE AUTOMOBILE  
EINZIGARTIGE MODELLEISENBAHNWELT

Detailgetreue Landschaftsnachbauten aus Süddeutschland, Österreich und der Schweiz

- 400 qm; 2,7 Kilometer Gleislänge
- Baugröße H0
- Mittelleiter-Wechselstrom der Marke Märklin
- 540 Weichen, 176 Signale, 32 Schattenbahnhöfe, 80 fahrende Modellautos
- 80.000 Bäume, 8.000 Figuren
- Bis zu 40 von 180 Zügen fahren kontinuierlich
- Höhenunterschiede von bis zu fünf Metern
- 360°-Projektion aus 30 HD-Videoprojektoren
- 60 Millionen Pixel simulieren einen kompletten Tagesablauf
- Speziell ausgerichtete Lautsprecher mit 4D-Sound vertonen zahlreiche Ereignisse auf der Bahn
- Steuerung der Anlage durch 16 Computer
- Periskope und digitale Wagenstandanzeiger

Hans-Peter Porsche TRAUMWERK  
Zum Traumwerk 1  
83454 Anger-Aufham (BGL)

Öffnungszeiten: Di-So 9:30 - 17:00 Uhr  
info@hanspeterporsche.com  
www.hanspeterporsche.com

## Herzlich willkommen, liebe Eisenbahnfreunde,

für diese Ausgabe des Video-Express nehmen wir Sie mit auf eine Reise zu den Ostsee-Inseln Rügen und Usedom. Ein möglicherweise letzter Besichtigungstermin auf der legendären Karniner Brücke war der Anlass dafür, und er wollte eigentlich so gar nicht in meinen Terminkalender passen. Doch im Nachhinein war ich froh, die lange Anreise von Stuttgart aus unternommen zu haben, denn die Besteigung der alten Hubbrücke mit einer Höhe von über 30 m ist ein tolles und eindrückliches Erlebnis.

Dieses Bauwerk steht seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs quasi als stählernes Monument zwischen Usedom und dem Festland und zeigt mit seiner Anwesenheit, welche geniale Schienenverbindungen es zwischen der Hauptstadt und „seiner Badewanne“ einstmals gab.

Das Mittelteil der Karniner Brücke, 35 m hoch, etwa 50 m breit, konnte bei Schiffsverkehr um 28 m nach oben gezogen werden. Mittels der Gegengewichte wurde über Seile das Gleichgewicht hergestellt und so konnten die beiden Gleisverbindungen ohne großen Aufwand nach oben oder unten gezogen werden. Ein ähnliches Hebeprinzip wie bei dem



Schiffshebewerk von Niederfinow in Brandenburg. Als modernste Hubbrücke Europas, zweigleisig angelegt, war die Karniner Brücke gerade mal zwölf Jahre in Betrieb. Bei Kriegsende wurden die Überbauten links und rechts der insgesamt 360 m langen Stromüberquerung gesprengt. Noch zu DDR-Zeiten plante man, die Hubbrücke abzureißen, aber nach der Wende konnten engagierte Eisenbahnfreunde dies mithilfe des Naturschutzes und brütender Turmfalken verhindern. Die Hubbrücke ist unterdessen ein technisches Denkmal. Eines allerdings, an dem der Zahn der Zeit immer mehr nagt. Jedes Jahr gab es bislang Termine, an dem das Metallbauwerk besucht und bestiegen werden konnte. Allerdings sind nun nicht mehr alle Sicherheitsaspekte gewährleistet, denn die Fundamente drohen unterspült zu werden. Deshalb war im September 2016 wohl die letzte Begehung

möglich. Da mussten wir dabei sein. Ein einmaliges Erlebnis, vor dessen Genuss der Aufstieg stand. Kameramann Joachim Schmidt fing alle Bewegungen ein und meine Wenigkeit genoss die Seeluft in luftiger Höhe und den Ausblick bei Sonnenschein und blauem Himmel.

Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs gab es immer wieder Bemühungen, die Bahnlinie wiederzubeleben, leider ohne Erfolg. Zweieinhalb Stunden dauerte die Fahrt 1934 im durchgehenden Eilzug von Berlin bis Swinemünde. Das wäre auch heute noch ein sensationeller Wert. Aber dieser Zug ist wohl längst abgefahren.

Jetzt wünsche ich Ihnen alles Gute, ein friedvolles Weihnachtsfest und vor allem viel Spaß beim Schauen und Schmöckern!

### Liebe Clubmitglieder und Video-Express-Abonnenten,

die Beitragsrechnung für den ER-Club 2017 bzw. die Abrechnung für den Video-Express wird mit Zügen 1/17 bzw. VE 143 und der Club-DVD 2016 im Februar versandt, die Clubkarten folgen dann nach Eingang der Beitragszahlung (bis dahin gilt die Karte 2016). Wenn Sie Ihre Clubgebühr bzw. den VE-Abobeitrag vor dem 20. Januar 2017 überweisen, sparen Sie 3,- Euro. Clubmitglieder bekommen ihre Clubkarte dann erheblich früher. Die Clubbeiträge und der VE-Abopreis werden nicht erhöht – die

Gebühren betragen abzüglich des Frühzahlerrabatts (normaler Preis in Klammern):  
 Einzelmitgliedschaft 47,- Euro (50,-)  
 Familienmitgliedschaft 53,- Euro (56,-)  
 Einzelmitgliedschaft + Video-Express-Abo 93,50 Euro (96,50)  
 Familienmitgliedschaft + Video-Express-Abo 98,50 Euro (101,50)

ER-Clubmitglieder, die das Magazin Eisenbahn-Romantik abonniert haben, addieren bitte 20,- Euro (Ausland 30,-) hinzu.

Bitte überweisen Sie den entsprechenden Betrag auf folgendes Konto:

**Eisenbahn-Romantik-Club**  
**Sparkasse Iserlohn**  
**IBAN: DE20 4455 0045 0000 0890 52**  
**SWIFT/BIC: WELADED1ISL**

Ihr  
 Eisenbahn-Romantik-Club-Team



Titelgeschichte

## 10 Dieselparadies in Nordbayern

Von Januar bis September 2016 bereicherten Umleiterzüge den ohnehin recht interessanten Güterverkehr auf den Strecken zwischen Hof, Tschechien und Nürnberg. Ulrich Winkler und Michael Garri waren auf Fotojagd.

## 12 Nostalgie mit Zukunft

Der Club 1889 feierte sein 20-jähriges Bestehen mit einem bunten Sonderfahrtenprogramm vor wunderbar herbstlicher Gebirgskulisse. Klaus Eckert war dabei.

## 20 Waldbahndampf

Authentischer Bahnbetrieb der Schwäbischen Waldbahn von Schorndorf nach Welzheim sowie Fotozüge: Marcus Benz erzählt die Geschichte des Vereins DBK Historische Bahn e. V. und stellt dessen Aktionen vor.

## 26 Christkindl-Dampf

Zu Weihnachten wird die Region rund um das oberösterreichische Steyr zur faszinierenden Winterwelt, mit Dampfloks und wilden Perchten. Von Markus Hehl.

## 40 Küsse für Dornröschen (Teil 2)

Ilona Eckert schwärmt von der faszinierenden Centovalibahn. Nach der Etappe Locarno – Camedo (in ZÜGE 5/16 vorgestellt) geht es nun bis Domodossola.

## 48 Märklins lange 103

Die ersten Muster der Märklin-Clubmodelle für 2017 machen einen vielversprechenden Eindruck. Klaus Eckert hat den neuen TEE Parsifal samt Lok begutachtet.

## 52 Beim Burgfräulein

Aus einem H0-Bausatz von Faller wird mit etwas Bastelarbeit ein ganz besonderer Anlagen-Schmuck.



Fotos: Winkler, Siemens/EMV

## 58 Schöne Bögen (Teil 1)

Mit den neuen schlanken Bogenweichen von Märklin lassen sich vorbildgetreue Gleisbilder auf der Anlage umsetzen. Mike Lorbeer zeigt Schritt für Schritt, wie der Einbau gelingt.

5 Bahn-Panorama

29 Clubseiten 

37 Bahnmarkt

38 Bahnpark-News 

44 Modell-Panorama

62 Vorschau/Rätsel/Impressum

### Titelbild

An einem winterlichen Novembertag legt sich die 232 358 kurz vor Neuhaus a.d. Pegnitz in die Kurve. Jahrelang wurden Citroen- und Peugeot-Kleinwagen aus tschechischer Produktion in Ganzzügen über Cheb nach Deutschland transportiert. Mehrmals in der Woche war der Autozug 47290 im fränkischen Pegnitztal auf dem Weg nach Nürnberg anzutreffen.  
Foto: Ulrich Winkler



## Ucs-Wagen überführt

(mb) Selten sind sie geworden, die zweiachsigen Silowagen Bauart Ucs (ursprünglich Kds54) mit ihren zwiebelartigen Kesseln für Staubgut und nässeempfindliche Schüttgüter. Seitdem DB Schenker und die Mitteldeutsche Eisenbahn (MEG) die Ganzzugverkehre auf Großraum-Silowagen Uacns umgestellt haben, sind die meisten Zwiebelwagen ausgemustert worden. Ein gutes Dutzend setzt die DB noch als Wagen für Loksand zur Versorgung der Werke ein. Über den letzten nennenswerten Bestand an zweiachsigen Silowagen verfügt die Firma Eduard Merkle GmbH & Co. KG Kalk- und Steinmahlwerke in Blaubeuren bei Ulm. Knapp 40 Ucs waren in Blaubeuren, Amstetten/Württ und Offingen gesammelt worden. Merkle konnte die Wagen gebraucht erwerben. So hat sich eine illustre Wagensammlung aller Bauarten ergeben. Sowohl die typischen Bundesbahn-Silowagen Ucs 908 als auch die voluminösen Ucs 909 mit mehr Kapazität kamen zu Merkle. Inzwischen zeichnet sich ab, dass 25 Silowagen ab 2017 für neue Verkehre benötigt werden. Da die Untersuchungsfristen am Ablaufen sind bzw. bereits abgelaufen waren, hat man sich dazu entschlossen, 32 Ucs zur Untersuchung nach Klostermansfeld zu überführen. Sechs Wagen wurden verkauft. Lokomotion hat zwei Ucs erworben, ein Wagen gelangte zu den Ulmer Eisenbahnfreunden. Drei Wagen sind jüngst bei der DBK Historische Bahn e. V. untergekommen. Die Überführung fand mit der HTS-202 720 aus Kassel statt, die zuerst drei Ucs in Blaubeuren abholte und mit ihnen nach Amstetten fuhr. Mit zehn Ucs erreichte sie Offingen, wo der Zug aus 35 Wagen gebildet wurde. 450 t Last waren auf den Steigungen aus dem Donau-, Neckar- und Kochertal auf die Schwäbische Alb hinauf für die mit 12KVD-Motor (1200 PS) ausgerüstete V100 doch etwas viel, sodass der Fahrplan gehörig aus den Fugen geriet.



**Die Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie GmbH (NRE)** ist ein Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen aus Nossen in Mittelsachsen. Am 16. Februar 2016 übernahm das Unternehmen die Strecke Meißen – Döbeln. Hauptkunde ist das Tanklager in Rhäsa bei Nossen. Aufgrund des hohen Schadbstands der Baureihe 265 hilft immer wieder eine Ludmilla aus, was auch am 14. November der Fall war, als die Oberhausener 232 230 mit GC 62540 Stendell – Rhäsa Werkbf den Bahnhof Miltitz-Roitzschen durchfuhr. Am Zugschluss schob die 265 002 nach. Foto: Metzler

**Am 29. Juli 2016 kam** es auf der Fahrt nach Crailsheim im Bahnhof Essingen/Württ zu einem interessanten Treffen der V100-Varianten von DB und DR. Die BayernBahn GmbH bediente den Gleisanschluss der Scholz Recycling, wo ein Schrottzug nach Italien beladen wurde. Die 212 100 musste die Durchfahrt der Ost-Schwester 202 720 mit ihrem Zug 91493 abwarten, ehe sie zum Anschluss Scholz umsetzen konnte. Foto: Benz



## Dessau-Wörlitzer Bahn

(fh) Die Stadtwerke Dessau als Betreiber der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn und die Stadt Dessau-Roßlau werden 2017 den Saisonverkehr der Strecke zwischen Dessau Hauptbahnhof und Wörlitz ausweiten. Grund dafür sind die Feierlichkeiten zum Reformationsjahr 2017. Dafür hat das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt zu den jährlich üblichen 180.000 Euro zusätzlich 30.000 Euro bewilligt. Im Jahr 2017 bieten die Stadtwerke Dessau 236 Fahrtage zwischen Dessau Hbf und Wörlitz (insgesamt rund 45.000 km bzw. ca. 10.000 km Mehrleistung). Die Verkehrstage werden in der Zeit vom 18. März bis zum Reformati-

onstag am 31. Oktober erbracht. Im Rahmen des Deutschen Evangelischen Kirchentages im Mai 2017 wird es ebenfalls abgestimmte Fahrangebote der Stadtwerke Dessau geben. »



**Der Triebwagen 670 003 „Königin Louise“** zeigte sich am 25. August auf dem Weg nach Dessau Hbf bei Wörlitz. Foto: Heilmann



**Infolge von Bauarbeiten** und Umleitungen musste ein ICE 4 von München via Altmühltal in den Norden fahren. Eben hat er den Esslingerberg-Tunnel verlassen. Foto: Dollinger



**Am 29. Juli machte ein Uaai 839** tagsüber Pause in Heidenheim a. d. Brenz. Der Tiefadewagen war mit einem blauen Mannschaftswagen gekuppelt, in dem das Begleitpersonal mitreiste, und einem Gerätewagen. Zuglok war die frisch lackierte und hauptuntersuchte 232 428. Es war schon die dritte Pause auf der Fahrt des GC 62704 von Nürnberg Rbf nach Betzigau. Foto: Benz

## Dienstende

(jn) Abschied vom Karlsruher Kopf in Baden-Württemberg: Im Rahmen einer Sonderfahrt hat die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) Anfang Dezember den markanten Steuerwagen in den Ruhestand verabschiedet, ein Fahrzeug, das infolge der neuen Verkehrsverträge im Land arbeitslos geworden ist. Nun wurde es dem DB Museum übergeben.

## Drossel auf Tieflader

(mb) 218 t wog die Drossel, die im Sommer vom Siemens-Werk in Nürnberg zum Umspannwerk Betzigau an der Allgäubahn bei Kempten zu befördern war. Von Nürnberg nach Kempten ist es eigentlich nicht weit. Aber für einen Koloss dieser Größe

war es eine Fahrt mit einer Dauer von fast einer Woche. Die Drossel wurde auf den Tiefadewagen Uaai 839 verladen. Dieser 1973 von Krupp für die DB gebaute Tragschnabelwagen mit 32 Achsen ist das größte und tragfähigste Schienenfahrzeug Europas. Der Wagen, von dem es nur ein einziges Exemplar gibt, besteht aus zwei jeweils 16-achsigen Einheiten, die bei Leerfahrt kurzgekuppelt werden. Solche Transporte sieht man selten bei Tageslicht fahren. Es handelt sich meist um Lademaßüberschreitungen (LÜ), die aufgrund ihres Gewichts, ihrer Höhe oder Breite als außergewöhnliche Sendung verkehren. Für einen Schwertransport mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, der an Bahnsteigen mit 10 km/h und über Brücken mit 5 km/h fahren muss, lässt die heutige Zugdichte keinen Raum mehr. Folglich startet man abends, wenn der Verkehr ausdünn

Meldungen aus der Welt der Eisenbahn

oder erst nach dem letzten fahrplanmäßigen Zug, wenn z. B. ein Begegnungsverbot besteht. Es gibt festgelegte Strecken, die über das erforderliche Lichtraumprofil und einen belastbaren Oberbau für diese LÜ-Transporte verfügen. Für den besagten Transport von Nürnberg ins Allgäu hieß es daher, nicht den kürzesten Weg zu nehmen, sondern von Nürnberg über Crailsheim, Aalen, Heidenheim, Ulm Hbf und Memmingen nach Kempten zu rollen.

## Marschbahn

(jn) Die Kupplungen der von Bombardier speziell für die Marschbahn Hamburg – Westerland gebauten „Married-Pair“-Wagen bereiten im hohen Norden akute Probleme. Nachdem man bereits im Oktober während des laufenden Betriebs Schäden an einer Garnitur festgestellt hatte, beschloss die (noch) betriebsführende Nord-Ostsee-Bahn (NOB) am 10. November, alle 15 Wagenparks mit insgesamt 90 Fahrzeugen aus dem Verkehr zu ziehen. Da somit für einen Großteil der Leistungen auf der Marschbahn keine Wagen mehr zur Verfügung standen, die Insel Sylt auf dem Landweg aber nur per Eisenbahn zu erreichen ist, musste rasch ein Ersatzkonzept her. Dies sah zunächst einen Pendelbetrieb zwischen Niebüll und Westerland mit Triebwagen und einer Garnitur aus drei n-Wagen vor. Auch die 628 des Sylt-Shuttle-Plus gelangten zum Einsatz. Zudem kamen neben Bomz von Bahn-Touristik-Express auch Wagen von National Express auf die Marschbahn. Inzwischen hat DB Regio weitere n- und y-Wagen sowie „Modus“-Wagen in den Norden geschickt. Es wird damit gerechnet, dass die Married-Pair-Wagen erst im neuen Jahr zur Verfügung stehen. Dies ist bemerkenswert, da die Betriebsführung der Züge Hamburg – Westerland im Vergabernetz West zum Fahrplanwechsel von der NOB auf die Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH),

eine Tochter von DB Regio, übergeht und die RBSH eigentlich die bislang von der NOB eingesetzten Fahrzeuge weiterrutzen soll. Das Land hatte hierzu ein Fahrzeugbereitstellungsmodell entwickelt, das den Wiedereinsatz der nun schadhafte Married-Pair-Wagen über den Betreiberwechsel hinaus vorsieht. Bis auf Weiteres wird auch die RBSH auf Ersatzfahrzeuge für die Marschbahn zurückgreifen müssen.

## Zug nach Kipsdorf

(jn) Nach über 14 Jahren erreichte am 29. November zum ersten Mal wieder ein Zug den Bahnhof Kurort Kipsdorf, den oberen Endpunkt der Weißertztalbahn. Nach dem großen Hochwasser von 2002 wurde der Betrieb auf der sächsischen Schmalspurbahn im Jahr 2008 zunächst nur auf dem unteren Teilstück von Freital-Hainsberg durch den Rabenauer Grund nach Dippoldiswalde wieder aufgenommen. Nun steht auch der Wiederaufbau des oberen Abschnitts vor dem Abschluss, ein genauer Termin für die Fertigstellung ist allerdings ebenso wenig bekannt wie die Aufnahme des Zugbetriebs nach Kipsdorf. Der aktuelle Fahrplan Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde wurde in den Auskunfts-»



**Der 20. Oktober 2016** war der letzte Betriebstag auf dem alten Streckenast über Gera-Ost und Liebschwitz. Nach dem Verschwenken der Gleise rollt der Zugverkehr nach Greiz nun über die „neue“ Trasse. Die alte baufällige Brücke über die Weiße Elster konnte nur noch im Schritttempo befahren werden und wurde daher aufgegeben. Foto: Jochen Schmidt

**Eine dreitägige Reise** brachte die 01 202 des Vereins Pacific aus Lyss nach Deutschland. Die Anreise am 14. Oktober führte von Schaffhausen über das Donautal nach Ulm. Am Samstag fuhr der Sonderzug nach Stuttgart. Am 16. Oktober ging es wieder zurück. Das Donautal lag am Vormittag unter einer dichten Nebeldecke, nur bei Wattenweiler erreichten die Sonnenstrahlen die Strecke, als die 01 pünktlich vorbeidampfte. Foto: Benz



**Im Rahmen von Spot-Verkehren** mit Autoganzzügen nach München kam im Herbst einige Male ein Taurus von Hectorrail in den Süden des Landes. Foto: Dollinger

## Im Blockabstand: Kurzmeldungen

- › (jn) Bahntechnikhersteller Alstom hat vom Eisenbahn-Bundesamt die Zulassung für seine feste Fahrbahn „New Ballastless Track“ erhalten. Die schotterlose Technologie wurde für eine maximale Betriebsgeschwindigkeit von 360 km/h entwickelt.
- › Anfang Dezember fand in Stettin (Szczecin) der zweite deutsch-polnische Bahngipfel statt. Dabei wurde u.a. verkündet, dass der in diesem Jahr eingerichtete „Kulturzug“ Berlin – Cottbus – Breslau (Wroclaw) auch 2017 weiterverkehren soll.
- › Noch immer wird vor den Gerichten um Fledermäuse und den Winterbetrieb auf der südbadischen Sauschwänzlebahn gestritten. Der Verwaltungsgerichtshof

Baden-Württemberg hat Ende November immerhin das vorläufige Fahrverbot für drei Tunnels zurückgenommen.

- › Hamburg-Altona bleibt Fernbahnhof: Jedenfalls soll die neue Station am Diebsteich auch wieder Altona heißen, der bisherige Bahnhof werde in Altona-Mitte umbenannt, hieß es aus der Hansestadt.
- › Locomore plant, nach dem Start auf der Strecke Stuttgart – Berlin in den kommenden Jahren sein Angebot über die Hauptstadt hinaus bis nach Rügen auszuweiten.
- › An der niedersächsischen Ankum-Bersenbrücker-Eisenbahn wurde eine zuvor in Hessen abgestellte Dampfspeicherlok mit einigen Wagen als Denkmal aufgestellt.

- › Der Streit um die Mehrkosten von Stuttgart 21 wird voraussichtlich gerichtlich geklärt. Die DB AG hat angekündigt, die Projektpartner Stadt, Land, Flughafen und Region Stuttgart zu verklagen.
- › Das Bundesverkehrsministerium hat einen Gesetzesentwurf vorgelegt, mit dem ab 2020 der Einsatz lauter Güterwagen faktisch verboten werden wird.
- › Am 29. November wurde in Bonn der symbolische erste Spatenstich für die Verlängerung der S-Bahn-Linie 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel durchgeführt. Knapp eine halbe Milliarde Euro soll hier in den kommenden Jahren investiert werden.



Meldungen aus der Welt der Eisenbahn

**Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember** wurden die DB-Nachtzug-Verbindungen durch die ÖBB übernommen. Das neue Nachtzug-Konzept nennt sich „Nightjet“. Wie das farblich aussieht, zeigte die 1116 195. Am 22. November konnte die Lok vor dem EC 164 in Bischofshofen fotografiert werden. Foto: Radner

medien zunächst einmal zum bis zum 31. Januar 2017 verlängert. Hingegen hat der Verkehrsverbund Oberelbe bereits das künftige Betriebsprogramm der Weißeritztalbahn bekanntgegeben. So soll künftig früh und nachmittags jeweils ein Zugpaar auf der Gesamtstrecke verkehren. Mittags ist ein weiteres Zugpaar nur bis Dippoldiswalde geplant. An zwölf Tagen im Jahr soll es allerdings einen Zweizugbetrieb mit einem verdoppelten Fahrtenangebot geben.

## Neuer Bahnhof

(jn) Das Land Baden-Württemberg, die Deutsche Bahn und die Anliegergemeinden haben am 2. Dezember den Finanzierungsvertrag für den neuen Bahnhof Merklingen unterschrieben. Der Ort auf der Schwäbischen Alb erhält nun an der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm einen Halt. Die einstmals hier verkehrende Schmalspurbahn Amstetten – Laichingen war 1985 eingestellt worden.



**Die 1016 048 mit dem** Transalpin kurz vor St. Michael/Steiermark bei der Ausfahrt aus dem Galgenbergtunnel (31. Oktober 2016). Foto: Gössler



**Der von Chiasso nach Wanne-Eickel** fahrende 43030 wurde auf der Gotthard-südrampe bis Airolo nachgeschoben, da sein Gewicht knapp über 1400 t lag. Dabei kam eine 474 zum Einsatz (12. November). Foto: Eckert

## Noch mehr Railjets

(gg) Im Oktober 2016 begann der Einsatz der ÖBB-Railjets (RJ) der Ordnungsnummern 52 bis 60. In erster Linie ersetzen sie IC-Züge auf der Westbahn zwischen Wien Flughafen und Salzburg, ein Zugpaar wurde aber auch über den Tauern durchgebunden. Somit kommen auf allen Fernver-



**Am 29. November** war die 1822 004 für Grampetcargo mit dem SGAG 97962 nach Vöcklamarkt unterwegs. Bei Neukirchen-Gampnern begegnete sie dem Fotografen. Foto: Radner

Meldungen aus der Welt der Eisenbahn

kehrverbindungen in Österreich Railjets zum Einsatz, abgesehen von den Verkehren zwischen Graz und Salzburg, Graz und Innsbruck sowie Graz und Linz. Nur die letzte auf dieser Relation verkehrende, grenzüberschreitende Tagesverbindung zwischen Graz und Zürich via Zell am See besteht noch aus einem konventionellen Wagenzug und bietet gewohnten Komfort mit Vollspeise- und Abteilwagen. Zudem kommt im Umlauf des EC 163/164 noch ein SBB-Panoramawagen zum Einsatz, in welchem die Reisenden die wunderschöne Landschaft im Ennstal, am Pass Grieben, am Arlberg, aber auch am Walen- und Zürichsee genießen können.

## Schöne Mur-Brücke

(gg) Im steirischen Zeltweg zweigen zwei für die Industrie wichtige Dieselstrecken von der Kronprinz-Rudolfs-Bahn ab. Auf beiden Linien werden in erster Linie Holz und Holzprodukte transportiert. Eine der beiden Strecken führt durch das Aichfeld nach Pöls, wo ein Zellstofferzeuger für Frachtaufkommen sorgt. Die andere verläuft Richtung Süden durch das Granitzbachtal und führt über den Obdacher Sattel nach Wolfsberg. Auch an dieser Strecke sind holzverarbeitende Betriebe sowie eine große Papierfabrik in Frantschach-St. Gertraud angesiedelt. Der tägliche Betrieb wird von der Baureihe 2016 dominiert. Reicht nach Pöls in der Regel eine Lok aus, müssen über den 955 m hohen Obdacher Sattel die Züge wegen der Steigung von bis zu 27‰ mit einem Tandem geführt werden. Unweit von Zeltweg wird das beeindruckendste Bauwerk der Strecke, die Brücke über die Mur, befahren (Foto rechts: Gössler). Bei dieser handelt es sich um eine der letzten verbliebenen Gitterbrücken in der Steiermark. Viele bauähnliche Brücken, wie die Kugelsteinbrücke bei Peggau über die Mur, mussten Stahl-Beton-Konstruktionen weichen. «



Seit Dezember verkehren die Containerzüge, die bislang über Lindau und Ulm fuhren, via Arlberg und München nach Maschen. Am 28. Oktober nutzte der 43190 schon die Arlberg-Route.

Foto: Eisenhut

Dampflok 310 23 mit dem SDZ 17264 Wien Heiligenstadt – Spitz an der Donau. Bei Weißenkirchen in der Wachau passierte der Zug einen wunderbar herbstlich verfärbten Weinberg.

Foto: Tom Leitner



Die am 27. Oktober präsentierte 470 001 hatte anlässlich des 60-jährigen Jubiläums des ungarischen Volksaufstandes von 1956 eine Beklebung erhalten. Am 28. November zog sie den aus MÁV-Wagen gebildeten EC 345 von Wien Hbf nach Beograd (hier kurz vor Götzendorf).

Foto: Wolfmayr



# Diesel- paradies

## in Nordbayern

Von **Januar bis September 2016** war die Strecke Bamberg – Lichtenfels wegen Bauarbeiten gesperrt. **Umgeleitete Güterzüge** machten in dieser Zeit die Strecken zwischen Hof, Cheb und Nürnberg zum Mekka für Eisenbahnfotografen.

Von Ulrich Winkler und Michael Garri

**D**ieselparadies? Ja und nein. Eigentlich sieht der Güterzugverkehr auf den Dieselstrecken Nordostbayerns beschaulich aus. Im Streckennetz zwischen Hof, Cheb (Tschechien) und Nürnberg sind tagsüber gerade mal ein paar Hände voll planmäßiger Frachtzüge unterwegs. Überwiegend führt dabei DB Schenker Regie, wobei in den letzten Jahren Leistungen privater Eisenbahnunternehmen hinzugekommen sind, die für willkommene Farbtupfer sorgen. Will man hier im üblichen Güter-Eisenbahn-Alltag fotografisch auf seine Kosten kommen, muss man die verstreuten Züge schon gut koordinieren und mobil sein.

### Umleiterverkehr 2016

In diesem Jahr war alles anders. Das letzte große Schienen-Infrastrukturprojekt der deutschen Wiedervereinigung machte es möglich. Denn zur Fertigstellung der ICE-Aus- und Neubaustrecke



Nürnberg – Erfurt – Berlin musste 34 Wochen lang, von Januar bis September, die Bahnstrecke zwischen Bamberg und Lichtenfels komplett gesperrt werden. Der über den Frankenwald laufende Güterverkehr wurde in dieser Zeit übers Vogtland (Reichenbach – Plauen – Hof) umgeleitet. Da die erst in den letzten Jahren erfolgte Elektrifizierung dieser Strecke in Hof endet, muss hier auf Dieseltraktion umgespannt werden, bevor es über Marktredwitz nach Nürnberg weitergeht. Nur die Richtung Süden führenden Umleiter führen ab Marktredwitz übers landschaftlich schöne Pegnitztal. Mehr Verkehr war dort wegen der altersschwachen Stahlgitterbrücken und des dicht getakteten Personenverkehrs nicht möglich. Nach Norden rollten die Umleiter-Güterzüge über Hersbruck (links der Pegnitz), ab Neukirchen b. Sulzbach-Rosenberg dann auf der eingleisigen Strecke über Vilseck bis Weiden und schließlich wieder zweigleisig bis Hof.

Unter anderem werden uns Fotografen die Güterzugleistungen 51612, 51721 oder 51724 in guter Erinnerung bleiben, denn die »