

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



H0-Anlage:
Das 1,5-qm-Konzentrat
Impressionen:
Drunten am Fluss
Zeitreise:
Biggetalbahn 1984



Baureihe 44 der DR
Beeindruckende Bilanz

DONNERBÜCHSE

KÖLN Modellbahnen

www.donnerbuechse.com

Spur TT Limited Edition

ab sofort exklusiv bei uns im Shop vorbestellbar

TEE Bavaria Zürich - München

3-teiliges Zugset DB/SBB Bestellnummer: 501667 Set € 179,-



Original TEE 1. Klasse Großraumwagen • Apmz • DB • Ep. IV • Steildach • Inneneinrichtung blau • Revision 1972 • Handmuster

© Foto Tillig



SBB Speisewagen mit Pantograph • WRm • Betriebsnummer 61 85 88-70 008-7 • Inneneinrichtung weiß • Durchsichtige Küchenfenster • Freelance Basis WR 135 • Zusätzliche Dachlüfter/Türbedruckung/gelbe Handgriffe • Revision 1974 • Handmuster

© Foto Tillig



Original TEE 1. Klasse Großraumwagen • Avmz • DB • Ep. IV • Steildach • Inneneinrichtung grün • Revision: 1972 • Handmuster

© Foto Tillig

Newsletter: <https://donnerbuechse.com/newsletter/>

Onlineshop: <https://shop.donnerbuechse.com/>

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

Öffnungszeiten: Mo., Di., Do., Fr., Sa. 10:00–13:00 Uhr und 14:00–18:30 Uhr

Unser Gebrauchtwarenladen schließt um 18:00 Uhr

Mittwoch: Ruhetag • Beachten Sie unsere langen Öffnungszeiten am Samstag!

E-Mail: info@donnerbuechse.com

Athearn
Aufgaben
BRAMA
BECKMANN TT
BUSH
ESU
FALLER
fischer-modell
FLEISCHMANN
HERIS
heipa
Heki
HOBBYTRAIN

VOLLMER
Uhlenbrack
TRIX
TULLO TT BAHN
SOMMERFELD
Modelleisenbahn Schirmer
Roco
Pilot
Preiser
PIKO
NOCH



4



14



40



60



32



70



90

VORBILD

4 Impressionen

Drunten am Fluss

8 Kurzgekuppelt

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

14 Titelthema: BR 44 der DR

Beeindruckende Bilanz

26 Momente

Ein schöner eisiger Morgen

28 E-Lok-Historie

Baureihe 111: Ganz schön bunt

32 Zeitreise

Biggetalbahn 1984

38 Bild des Monats

Sulzbach-Rosenberg, März 1973

40 Dienstfahrzeuge

BR 724: Hoch auf dem gelben Wagen

46 Galerie

Bilder von Jürgen Hörstel

MODELL

54 Neuheiten

Modelle des Monats

58 Top-Neuheit

E 94 von ESU

60 Anlagenporträt

H0-Konzentrat auf 1,5 qm

70 12. Modellbau-Wettbewerb

Folge 7: Opas Betriebswerk

80 Anlagengestaltung

Schranken-Alternative

86 Fahrzeuggestaltung

Wetterbohlen

90 Gebäudebau

Hartkernbau

RUBRIKEN

97 Messevorschau**98** Händler, Börsen & Mini-Markt**106** Vorschau und Impressum

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser, die Beurteilung von Modellbahnanlagen fokussierte sich in den vergangenen Jahren zusehends auf deren Abmessungen und nahezu bedingungslose Vorbildtreue. Wohl dem, der zum einen den Platz hat, um lange Züge auf langen Geraden fahren zu lassen, und zum anderen das Talent und die Fähigkeiten von Meistern des Fachs, um bloß nicht die leiseste Kritik an mangelnder Wiedergabegenauigkeit des Vorbilds aufkommen zu lassen. Fühlen sich da nicht manche Modellbahnbegeisterte regelrecht gejagt und gestresst, wenn eine Anlage im Endeffekt einzig und allein nach hundertprozentiger Perfektion in allen Belangen beurteilt wird? Bleiben da nicht allmählich die Freude am Basteln und Bauen sowie der Fahrspaß regelrecht auf der Strecke? Viele Modellbahner trauen sich doch schon garnicht mehr, ihre Anlage zu zeigen, weil sie die Häme über vermeintliche Mängel in modellbauerischer und technischer Umsetzung sowie bezüglich der Vorbildtreue fürchten.

Kein Wunder, da sich in einschlägigen Kreisen ja mittlerweile eine Art Geschmackspolizei dazu berufen fühlt, mit erhobenem Zeigefinger und Humor aus dem dritten Kellergeschoss den Modellbahn-Absolutismus zu verkünden. Doch vergessen wir diesen Eiferern und Spaßbremsen zum Trotz nicht, dass wir es hier immer noch mit einem Hobby zu tun haben, das jeder so auslegen darf, wie er es für richtig hält und wie es ihm – und um nichts anderes geht es – eben Spaß macht! Höchst erfreulich sind angesichts solcher Entwicklungen daher Anlagen, die mit Trends und Trendsettern nichts am Hut haben – wie zum Beispiel das Projekt von Hans-Jürgen Reuter: Auf sage und schreibe nur 1,5 qm regieren Kreativität, Fantasie, Spiel und Spaß, also all das, was Modellbahn eigentlich ausmachen sollte! Alle, die jetzt die Nase rümpfen, dürfte dieses H0-Konzentrat letztlich dennoch mit hohem Anspruch überzeugen – nur nicht in Sachen Größe. Aber darum geht es hier auch nicht. Überzeugen Sie sich selbst – ab Seite 60! *Ihre EJ-Redaktion*

Drunten am Fluss

Wo Schiffe und Züge sich begegnen

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH



Sie heißen „Goethe“, „Sevara“, „Rheinfels“, „Kelvin“, „Anneliese“, „Mevo“ oder „Wappen von Köln“. Sie befördern Personen und Güter nicht etwa auf der Schiene, sondern mitten auf deren gelegentlich parallelen oder kreuzenden Wasserwegen. Die Rede ist natürlich von den stolzen Schwänen der „Köln-Düsseldorfer“ und von tiefliegenden, schneckenlangsamen Frachtkähnen. Von riesigen Container-Schubverbänden, deren Fracht man sich auf der Schiene wünscht, und von kleinen Fahrgastbootchen mit mehr Wimpeln als Ausflüglern. Von Schleppern, von Fähren und von spitzen Ruderbooten.

Da sitzt man etwa im Weinberg an Rhein, Mosel oder Neckar und was sieht man? Schiffe! Schiffe und Autos, Lastwagen und Schiffe. Über den Schienen dagegen flimmert die Sommerhitze, Zugpause. Und das schon zwanzig Minuten. Auf dem Rhein dagegen Schiffsverkehr im „Blockabstand“: Eine Kette von Frachtkähnen tuckert mit lauten Dieseln stromaufwärts, aus der Gegenrichtung rauscht ein leerer und deshalb hoch aus dem Wasser ragen-

der Frachter mit der Strömung fast mühelos vorbei, gefolgt von der schneeweißen „Berlin“ der KD-Flotte. Das Wort Langeweile ist am Rhein unbekannt, die Luft ist immer erfüllt von einem Rauschen, Knattern, Tuckern und Brummen, ganz zu schweigen vom Straßenlärm der beiden Bundesstraßen an den jeweiligen Ufern. Und in den ganz wenigen und kurzen Momenten des Tages, wenn auf Straße, Schiene und Wasser und in der Luft gerade mal kein Verkehr stattfindet und nur das leise fließende Wasser des großen Stroms und das Lied der Vögel zu hören sind, dann ahnt man, wie ruhig es in Deutschland ohne Verkehrslärm wäre und wer für über neunzig Prozent der Ohrenplage verantwortlich ist.

Am Main, am Neckar oder gar an der Lahn ist es da schon stiller. Schmäler und langsamer deren Wässer, ein wenig kleiner – bis hin zu den Paddelbooten auf der Lahn – die Schiffe und schließlich nur noch eine den Flusslauf begleitende Eisenbahnstrecke. Im Maintal zwischen Gemünden und Würzburg ist diese freilich stark frequentiert, oft doppeln sich die Züge auf der ruhigen, spiegelglat-



Die Ladung von zwei Containerzügen auf dem Wasser und ein klassischer Intercity der Achtzigerjahre – Begegnung am großen Strom zwischen Bingerbrück und Trechtingshausen (103 mit IC 600, 25. Juli 1988).



„Schau’ mal, noch ein Zug!“ Die weiße Flotte von Schiff und Bahn bei Bingen und Rüdesheim („FLIRT“-Triebzug der Verkehrsgesellschaft VIAS, 19. Juli 2013).



Verkehrsmittel am Rhein zwischen jüngster Moderne und junger Historie: 486 der BLS mit Kombiverkehr-Zug und Fähre bei Bingen/Rüdesheim (11. März 2014), Doppel Einheit des Lufthansa-Airport-Express an Burg Rheinstein (2. Mai 1986) und 143 mit RB 15533 bei Trechtingshausen (19. August 2009).

ten Wasseroberfläche. Doch jetzt zieht parallel zu einem langen Güterzug das Motorschiff „Mainfranken“ mit etwas Schaum unter dem Bug zu Tal, auf dem schmalen Längssteg über den geöffneten Ladeluken läuft ein besenbewaffneter Schiffsjunge entgegen der Fahrtrichtung zielsicher zur Brücke; während der Vorbeifahrt scheint er für einen Moment stillzustehen, die entgegelaufenden Bewegungen neutralisieren einander und verlangsamten die Zeit.

Zwei Grundvoraussetzungen für ein schönes Bild mit Zug und Schiff sind vor allem an den beiden Rheinstrecken erfüllt: Es fahren viele Züge und es fahren viele Schiffe. So einfach ist das, und es braucht meist nur ein paar kurzweilige Stunden Geduld, bis ein schöner Zug und ein ebensolches Schiff fotogen in den Sucher passen. Eisenbahnfreunden, die womöglich noch mit dem Auto vermeintlich gute Fotostellen abklappern, pro Stelle einen Zug knipsen und dann der Quantität wegen hektisch weiterrasen, wird dies kaum vergönnt sein. Nein, auch entlang unserer Flüsse braucht man ein gemütliches Plätzchen, eine Decke, Proviant und den Fahrplan, um einen halben Tag lang dem Treiben auf Schiene und Wasser zuzuschauen und die Veränderungen des Lichtes wahrzunehmen.

Im Winter und im Vorfrühling, wenn Hochwässer teilweise die Ufer überfluten und mitunter den störungsanfälligen Straßenverkehr zum Erliegen bringen, entfalten die Flusstäler ihre stillen Reize. Die Schiffe sind zur Langsamfahrt gezwungen oder liegen in den Häfen fest. Wer nun glaubt, davon würde die Bahn profitieren, irrt. Erst nach seltenen zwei, drei oder mehr Wochen Hochwasser erinnert sich die Schifffahrt an ihre „Konkurrenz“ und bequemt sich, Schiffsloadungen in Kesselwagen oder Containerzüge umzuladen. Insbesondere die linke Rheinstrecke ist hochwasseranfällig: Dann fahren die Züge besonders im Stadtbereich von Bingen im Wasser, und wenn gar nichts mehr geht, muss die „Rechte“ herhal-

ten, denn die rechtsrheinische Strecke ist sehr hochwassersicher und hat in solchen Fällen schon über 400 Zugfahrten pro Tag aufgenommen. Dann wechselten sich noch vor wenigen Jahrzehnten Intercitys, Güterzüge und der Nahverkehr im Vier-Minuten-Takt ab und die Fahrdienstleiter begehrten an solchen Tagen nichts so sehr wie ihre damals noch vorhandenen Überholgleise.

Der Tourist aus nah und fern, der im Sommer die weißen Ausflugsdampfer bevölkert, ahnt von alledem nichts. Die disziplinierten Japaner knipsen brav jede Burg und andere Sehenswürdigkeiten vom Mittelrheintal bis hinauf zum Neckar ab, die Amerikaner haben immer ein „Beautiful!“ auf den Lippen und die im Vergleich eher unauffälligen Deutschen offenbaren sich erst gegen Abend; unter bunten Glühbirnen und vor gefüllten Weingläsern schunkeln sie bei kitschig-fröhlichen Liedern und lassen am großen Strom den Rhein Rhein sein. Nebenbei bemerkt besteht die Flotte der „Köln-Düsseldorfer“ hier aus rund fünfundzwanzig Schiffen, darunter luxuriöse Kabinenschiffe für halbe Urlaubsreisen. Das Tragflügelboot „Rheinpfeil“ aus russischer Herkunft ist freilich längst Vergangenheit und der letzte Schaufelraddampfer, die „Goethe“ mit Baujahr 1913, fährt nach kurzer Zwangspause zwar wieder, aber in seinem Bauch rumort statt der legendären Dampfmaschine mittlerweile nur noch ein schnöder Diesel – sehr zum Leidwesen der Freunde echter Technikkultur.

Des einen Freude, des anderen Arbeit: Den größten Anteil am Schiffsverkehr haben die so genannten Partikuliere, Privatkapitäne mit eigenem Motorschiff, die selbstständig und auf eigene Rechnung die Flüsse hinauf- und herunterschippern und mal Sand, mal Kies, mal Traktoren und vieles andere geladen haben. Hinzu kommen die Kähne, Schubverbände und Spezialschiffe großer Reedereien, die vor allem im „Werkverkehr“ zwischen den Verladehäfen



und der Großindustrie immer das Gleiche transportieren, vor allem Erdöl- und Chemieprodukte. Und bunte Container, mit denen zwei Güterzüge ausgelastet wären.

Schiffe & Züge: Nur an Rhein, Mosel, Main, Neckar, Elbe, Weser, Saar und einigen weiteren Flüssen kommen beide sich so nahe. Die beiden umweltfreundlichsten Massenverkehrsmittel sind kaum Störenfriede, sondern willkommene Objekte zum Schauen und – zum Nachschauen. Wo fahren die Schlusslichter des langen Gü-

terzuges hin, welche Stadt ist das Ziel des nur allmählich kleiner werdenden Striches in der Strommitte? Rotterdam? Basel? Wien? Oder doch „nur“ Frankfurt-Höchst? Stuttgart Hafen? Wertheim? Wie schön, dass wir nicht immer alles wissen! □



Ein Sommertag am Neckar in Neckar-
gemünd (ganz oben), Herbstidylle im
Lahntal (links) und Hochbetrieb an der
Schleuse Kostheim bei Mainz – und Schiffe
allerorten (455 als N 7326, 23. Juni 1981/
216 142 mit N 3763, 31. Oktober 1982/
420 als S 9, 23. April 2010).



**VOLLDAMPF
AN DER
MOSEL**

Am 27. Februar 1971 kommt die 044 250 vom Bw Koblenz-Mosel bei Karden mit einem Güterzug in Richtung Ehrang herangedampft und begegnet der 001 227 mit E 1867 auf der Fahrt nach Koblenz. Entnommen der Netzseite www.ms-bahnen.eu (Eisenbahnen im Mosel- und Saartal).

FOTO: REINHARD GUMBERT

NOTIERT

ERNST ODER LIPPENBEKENNTNIS?

Wenn es nach der SPD geht, sollen die Kapazitäten im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene bis 2030 verdoppelt werden. „Wir brauchen in Deutschland eine neue Schienenpolitik. Ein Weiteres können wir uns nicht leisten. Die internationalen Klimaschutzziele erfüllen wir nur, wenn es gelingt, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern“, sagte der SPD-Fraktionsvize Sören Bartol der „Süddeutschen Zeitung“. Ein „SPD-Schienenpakt 2030“ listet dem Bericht zufolge 19 Maßnahmen auf. Geplant sei etwa ein „Tausend-Bahnhöfe-Förderprogramm“, mit dem Bund, Länder und Kommunen die Sanierung der Bauten fördern könnten. Alle Oberzentren und möglichst viele Mittelzentren sollten flächendeckend an ICE-Trassen angeschlossen werden. Engpässe im Netz müssten beseitigt, aus eingleisigen Strecken zweigleisige werden, Nadelöhre auf internationalen Gütertrassen verschwinden. Um die Wirtschaftlichkeit der Bahn zu fördern, sollen im Gegenzug Stromsteuern entfallen und Trassenpreise gesenkt werden, heißt es in dem Bericht weiter. Auch für eine Maut auf Fernbusse macht sich die SPD stark. JS

BAHNHÖFE DES JAHRES 2016

Die Bahnlobby-Vereinigung „Allianz pro Schiene“ hat die Sieger im Wettbewerb „Bahnhof des Jahres 2016“ bekanntgegeben. Gewonnen haben der Hauptbahnhof Stralsund in Mecklenburg-Vorpommern und der nordrhein-westfälische S-Bahnhof Steinheim (Westfalen). Der Hauptbahnhof Stralsund überzeugte die Jury mit seinem besonderen Flair und seinem ausgeprägten Kundenservice. Sie hob auch die herausragende Bio-Gastronomie und das aufmerksame Sicherheitspersonal hervor. Mit Steinheim wurde erstmals ein Bahnhof in Nordrhein-Westfalen ausgezeichnet. Der Jury gefiel vor allem das imposante und vielseitig genutzte Empfangsgebäude. Es beherbergt nicht nur Hotel und Restaurant, sondern auch Angebote für Radfahrer. Dazu zählen ein Fahrradkeller und ein Trockenraum für Trikots. JS

APPLAUS

AUSZEICHNUNG FÜR INITIATIVE „JUGEND UNTER DAMPF“

Die nordlippische Initiative „Jugend unter Dampf“ und das beteiligte „Büro Alberts Architekten“ aus Bielefeld-Sennestadt wurden für ihr Engagement mit dem Deutschen Kulturförderpreis ausgezeichnet. Diese bundesweit einzigartige Auszeichnung würdigt innovative und nachhaltige Kulturförderkonzepte in den Kategorien kleine, mittlere und große Unternehmen. Seit 2009 tanzen, chillen, schauspielern, fotografieren, malen, kochen, schmieden, bauen, dichten und reimen Mädchen und Jungen in Nordlippe auf den Gleisen der Bega- und

Extertalbahn. Thorsten Försterling als maßgeblicher Ideengeber für die innovativen Eisenbahnprojekte in Nordlippe erläutert: „Der Grundgedanke war ein ‚mobiler Raum‘ für die Jugendarbeit in Nordlippe.“ Ein Gepäckwagen von 1929 ist daraufhin angeschafft, von den Aktiven der Landes-eisenbahn Lippe e.V. aufwändig instand gesetzt und betriebsfähig gemacht worden. Anschließend wurde dank vieler Partner und Förderer der Innenraum nach den Planungen des Architekturbüros ausgebaut. „Über 100.000 Euro an Spenden und kosten-



Freuen sich auf eine Lokmitfahrt: Charlotte, Sven und Anna. Oben der mobile Jugendwaggon.

FOTOS: LANDESEISENBAHN LIPPE E.V. (2)

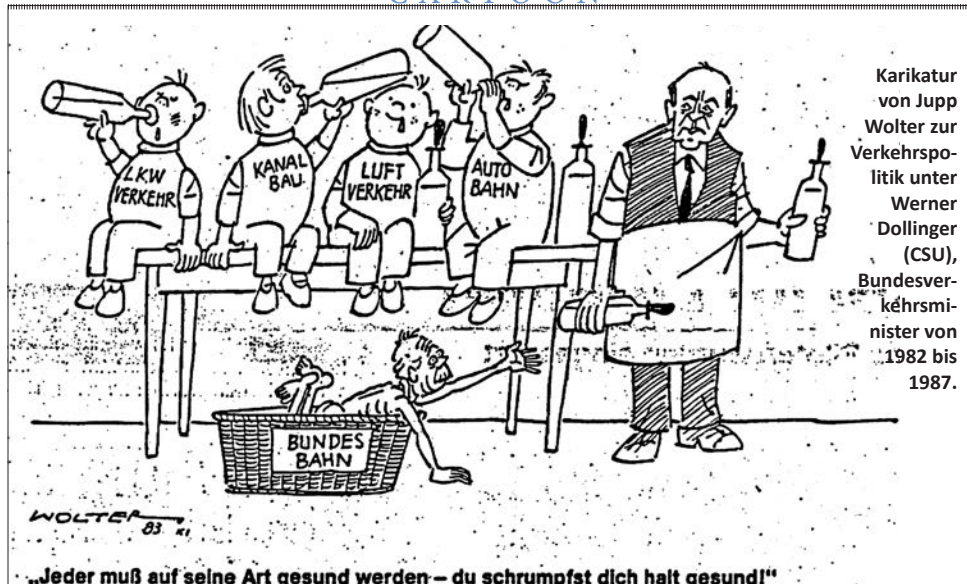
losen Dienstleistungen sowie 3000 ehrenamtliche Stunden wurden dafür verwendet“, so Matthias Sievers, der für die Fahrzeugflotte zuständig ist. Nun dient Deutschlands einziger mobiler Jugendwaggon als neuer Treffpunkt, der auch von anderen Jugend- und Kultureinrichtungen im Kreisgebiet – und überall dort, wo ein Gleisanschluss liegt – genutzt werden darf. Weitere Informationen, Bilder und Filmmaterial unter www.jugend-unter-dampf.de. Der Verein Landes-eisenbahn Lippe e.V. mit über 200 Mitgliedern vernetzt seit über 30 Jahren viele Tourismus- und Kulturangebote im Kreis Lippe. Lokführer, Heizer, Zugführer und sonstige Betriebseisenbahner werden selbst ausgebildet. Regelmäßig verkehrt die Museumsbahn auf der eigenen 21 Kilometer langen Strecke zwischen Bösingfeld und Dörentrup. Hinzu kommen organisierte Programmfahrten (Nikolaus, Osterhase, Grünkohl) wie auch private Charterfahrten (auch bundesweit). Sogar heiraten kann man im Zug. Der Verein besitzt drei betriebsfähige Lokomotiven sowie sechs Personenwaggonen mit aktuell bis zu 150 Sitzplätzen. Die Elektrolok 22 ist seit 1927 auf der Extertalbahn durchgehend in Betrieb. Restauriert wird gerade die Dampflokomotive „Lipperland“, damit sie zukünftig durch Nordlippe bis nach Lemgo, Lage, Bad Salzufen und Detmold fahren kann. JS

ZITAT

„Man muss die Eisenbahn einfach lieben. Denn sie ist faszinierend, romantisch, vielfältig, altmodisch und sehr modern – und immer interessant.“

Technikjournalist Friedhelm Weidelich in seinem Buch „111 Gründe, die Eisenbahn zu lieben“, erschienen 2015 im Schwarzkopf & Schwarzkopf Verlag

CARTOON



TAGEBUCH

März 1957: Mit der Schnellzug-Dampflok 10 001 wird am 28. des Monats der letzte von der DB gemeinsam mit der Vereinigung Deutscher Lokomotivfabriken entwickelte Dampfloktyp ausgeliefert ++ Die ersten Trans-Europ-Express-Züge verschiedener europäischer Bahnen fahren bei einer Sternfahrt nach Luxemburg +++ Als Kriegsfolge (schlechter Zustand von Eisenbahnschwellen) entgleist der P 2935 auf der Nebenbahn Buchschlag – Oberrodern mit nahezu sämtlichen Achsen



10 001 und 002 neben einer 44 im Bw Gießen. FOTO: ARCHIV JAHR

Vor 50 Jahren gibt es die ersten Kofferkulis.
FOTOS:
JOACHIM SEYFERTH (2)



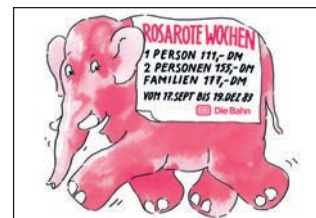
März 1967: Zur Erleichterung des Gepäcktransports bei den Reisenden erscheinen auf einigen Bahnhöfen die ersten Kofferkulis +++ In mittlerweile 20 TEE- und F-Zügen steht inzwischen ein Zugsekretariat zur Verfügung, 16 Schreibab-

minister Georg Leber gibt das so genannte Bundesbahn-Anpassungsgesetz bekannt, das eine Reihe von Rationalisierungsmaßnahmen regeln und vorbereiten soll

März 1977: Aus dem von Bund, Ländern und Gemeinden gemeinsam getragenen „Investitionsprogramm zur Wachstums- und umweltpolitischen Vorsorge“ erhält die DB eine Milliarde DM +++ Der Präsident der Bundesbahndirektion München, Dr. Alfons Thoma, verkündet den Bau des Rangierbahnhofs München Nord zwischen den Stadtteilen Allach und Moosach (Eröffnung 1991) +++ Mit der Beheimatung von 420 201 im Bw Esslingen beginnt das Zeitalter der Baureihe 420 im Stuttgarter Raum +++ Auf der Seltetalbahn im Bereich Harzgerode gerät aufgrund nicht angeschlossener Bremsen eine zwölfachsige Rangierabteilung mit der Lok 99 5903 auf die freie Strecke und entgleist

März 1997: Bei den seit September 1996 in Einsatz befindlichen Neigezügen der Baureihe 611 treten erste Mängel auf, was später zu einem kurzzeitigen Entzug der Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt führt +++ Der Viertelzug 475 602 der Berliner S-Bahn erhält als letzter seiner Baureihe eine planmäßige Hauptuntersuchung +++ Die 1995 gegründete Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) führt das günstige Bayern-Ticket ein

März 2007: Mit der Forderung der GDL für einen eigenen Tarifvertrag für das Fahrpersonal (Lokführer, Zugbegleiter, Bordservicekräfte) beginnt ein monatelanger Tarifkonflikt zwischen der Gewerkschaft unter der Führung von Manfred Schell und der DB AG +++ Die Deutsche



Im März 1987 hat der rosarote Elefant ausgedient.
ABB.: DB

Bahn gründet den so genannten „Brückenbeirat“, der die gestalterische Qualität von Eisenbahnbrücken sowie deren behutsame Integration in die jeweilige Örtlichkeit gewährleisten soll. JS



In TEE- und F-Zügen steht ab 1967 Zugtelefonie zur Verfügung.

teile sind mit einem Zugtelefon ausgerüstet +++ Mit Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes auf dem Streckenabschnitt Gießen – Gunterhausen ist die Main-Weser-Bahn Frankfurt (M) – Kassel durchgehend elektrifiziert +++ Bundesverkehrs-

März 1987: Die „rosaroten“ Sonderangebote der DB werden beendet. Statt dessen wird eine neue Tarifstruktur eingeführt, um die unübersichtliche Angebotsvielfalt zu reduzieren +++ Ein Hochwasser des Inns unterspült einen Damm der Bahnstrecke Ebersberg – Wasserburg („Filzenexpress“) auf rund 40 Metern Länge, eine Reparatur lehnt die DB unter Hinweis auf die ohnehin beantragte Stilllegung ab +++ Am 11. des Monats leitet die Bundesbahndirektion Stuttgart das gesetzliche Verfahren zur Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Nebenbahn Göppingen – Boll ein

WERBEPAUSE

