

Eisenbahn
JOURNAL

April
2016

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

BD München

Dampf-Report, Folge 10.1

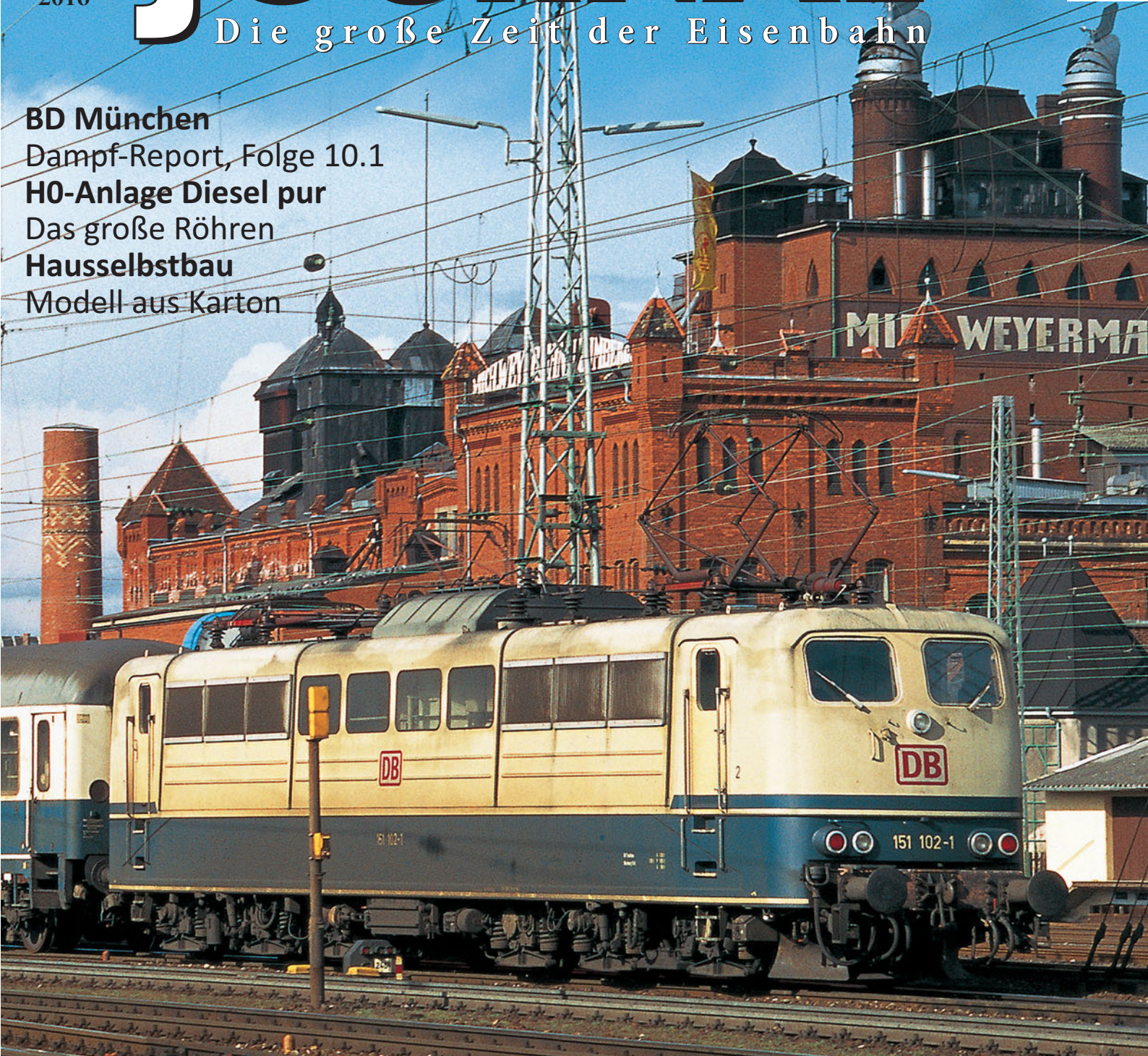
H0-Anlage Diesel pur

Das große Röhren

Hausselbstbau

Modell aus Karton

B 7539 E - ISSN 0720-041 X
Deutschland € 7,40
Österr. Lux. € 8,15 • Schweiz sfr 11,80 •
Belg., Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 •
Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 •
Finl. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00



Baureihe 151

Einsatz bei der DB AG:
Vom Erzzug bis zum Interregio

DONNERBÜCHSE

KÖLN Modellbahnen

www.donnerbuechse.com

Spur TT Limited Edition ©

ab sofort exklusiv bei uns im Shop bestellbar

Set 3-tlg. • Bestell-Nr. 501436 • € 159,-



Wagen 1 • Silberling BPw4nf • Ep. III • Handmuster (Set 501436) © TILIG



Wagen 2 • Silberling ABn 703 • Ep. III • Handmuster (Set 501436) © TILIG

Bestell-Nr. 501486 • € 45,90



Wagen 3 • Silberling Bn 719 • Ep. III • Handmuster (Set 501436) © TILIG



Ergänzungswagen zu Set 501436 Silberling Bn 719 • Ep. III • Handmuster © TILIG

Set 3-tlg. • Bestell-Nr. 501487 • € 139,50



Wagen 1 • Silberling ABnb • Ep. IV • Handmuster (Set 501487) © TILIG



Wagen 2 • Silberling Bn • Ep. IV • Handmuster (Set 501487) © TILIG

Bestell-Nr. 501488 • € 67,-



Wagen 3 • Silberling Bn • Ep. IV • and. Betriebsnummer • Handmuster (Set 501487) © TILIG



Ergänzungswagen zu Set 501487 Silberling Bn 737 • Ep. IV • Handmuster © TILIG

Bestell-Nr. 501415-1 • € 74,50



Wagen 1 • Basis • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell © TILIG

Bestell-Nr. 501415-2 • € 64,50



Wagen 2 • Basis • WR 132 • DB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell © TILIG

Bestell-Nr. 501414-1 • € 74,50



Wagen 1 • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster © TILIG

Bestell-Nr. 501414-2 • € 74,50



Wagen 2 • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster © TILIG

Bestell-Nr. 501416-1 • € 74,50



Wagen 1 • Basis • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell WR 139 © TILIG

Bestell-Nr. 501416-2 • € 74,50



Wagen 2 • Basis • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell WR 139 © TILIG

Bestell-Nr. 501441-1 • € 74,50



Wagen 1 • Basis • WR 135 • SBB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell © TILIG

Bestell-Nr. 501441-2 • € 64,50



Wagen 2 • Basis • WR 132 • ÖBB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell © TILIG

Bestell-Nr. 501435-1 • € 74,50



Wagen 1 • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster © TILIG

Bestell-Nr. 501435-2 • € 74,50



Wagen 2 • WR 135 • DB • Ep. V • Handmuster © TILIG

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654

NEU ⬅️ Öffnungszeiten: Mo., Di., Mi., Fr., Sa. 10:00-18:30 Uhr • Do. 15:00-21:00 Uhr ➡️ NEU

Unser Gebrauchtwarenladen schließt 30 Minuten früher

★ Achtung: geringe Restmenge

BR 151:
MONTAN-
POWER
12



24
DAMPF-REPORT:
BD MÜNCHEN

H0-ANLAGE DIESEL PUR
58



82
RIESE
UNTERWEGS

VORBILD

4 Altmeister-Foto des Monats
Carl Bellingrodt, Triberg, 1957

6 20 Fragen
Antworten von Joachim Bügel

8 Kurz-Gekuppelt
Aktuelle Kurzberichte und Fotos

12 Montan-Power
Die Baureihe 151 bei der DB AG

24 BD München
Dampf-Report Bundesbahn, Folge 10.1

34 Momente
„Wir brauchen Wasser, Frank...“

37 Galerie
Fotos von Klaus Eckert

44 Zeitreise
Waldstraße 1981

50 Elektrische Gebirgsbahn
Reichsbahn-Elloks in Schlesien

MODELL

56 Modell-Neuheiten
Neue Produkte des Monats

58 Das große Röhren
H0-Anlage mit Diesel pur

70 Fenster nach früher
11. Modellbauwettbewerb, Folge 19

74 Gerste, Öl und Natronlauge
„Hopfen, Malz & Eisenbahn“, Folge 9

82 Riese unterwegs
Bausatz Tragschnabelwagen von Kibri

86 Vom Museum zum Modell
Gebäudemodell aus Karton

92 Platten-Schichtung
Anlagengestaltung mit Marmorbruch

105 Messevorschau
Intermodellbau Dortmund 2016

RUBRIKEN

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

APRIL 1957, TRIBERG

Tüchtig aufgelegt hatte der Heizer der 39 137, als diese am 27. April 1957 ihren D 508 Offenburg – Konstanz durch die enge Kehre am Bahnhof Triberg zog. Das war auch nötig, denn bis zum Scheitelpunkt der badischen Schwarzwaldbahn sind hier noch fast 200 Höhenmeter zu überwinden. Sicher haben die Bewohner des Gutachtals aufgeatmet, als fünf Jahre später V 200 die 39er ersetzten. Geradezu putzig wirkt angesichts der prächtigen Dampf- und Qualfahne die heutige Diskussion um Feinstaubwerte.

FOTO: CARL BELLINGRODT/
SLG. DR. S. HUFNAGEL



DES MONATS



20 FRAGEN

Joachim Bügel

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Eine Zeit, als die Bahn als zuverlässiges und pünktliches Verkehrsmittel geschätzt wurde.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“?

In den 1980er Jahren hatte ich mehrfach das Vergnügen, mit dem „Rheingold“ zu fahren. Dort konnte man noch erleben, was exklusiver Reisekomfort und individuelle Betreuung bedeutete.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten?

Den Reisekomfort. Die unsägliche Entwicklung bei der Bahn führte leider zu den kalt-nüchternen Großraumfahrzeugen. Mit der Anbiederung an das Flugzeuginterieur hat die Bahn hier viel Individualität verspielt, während das Reisen im Hauptkonkurrent Auto immer angenehmer wird.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Die faktische Ungleichbehandlung der Verkehrsträger, insbesondere zwischen Schiene und Straße.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen? Eine Fahrt mit der Transsibirischen Eisenbahn.

6. Sie dürfen Ihren Urlaub auf einem einsamen Biotop inmitten eines stillgelegten Güterbahnhofs verbringen. Mit welcher Eisenbahn-Lektüre retten Sie sich dort am liebsten über die Zeit? An „alter“ Literatur wären sicherlich die Maedel-Bücher erste Wahl. Als Gegenwarts-Lektüre würde ich die (ebenfalls in unserer Verlagsgruppe erscheinende; Anm. d. Red.) *BahnEpoche* bevorzugen, da sie maßgeblich meine bevorzugte Eisenbahnzeit sehr anschaulich behandelt.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Der Bazillus wurde wohl bereits im Kinderwagen übertragen, da die Eltern einen Garten unmittelbar an der Bahnstrecke Wuppertal – Hagen gegenüber dem damaligen Bahnbetriebswerk Wuppertal-Langerfeld hatten.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Da ich noch als „klassischer“ Eisenbahner bei der DB angefangen habe, konnte ich mir somit meinen Wunschberuf selbst erfüllen.

9. Sie erhalten die Möglichkeiten und Mittel, ein Eisenbahn-Thema medial zu verbreiten (Buch, Film oder Ähnliches). Welchen Inhalt wählen Sie? Zehn Gründe, warum man mit der Bahn fahren sollte.

10. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Zur Modellbahn hatte ich eigentlich nie eine Affinität, womöglich deshalb, weil ich schon frühzeitig mit der großen Bahn „spielen“ durfte.

11. Und welche Modell- oder Spielzeugeisenbahn würden Sie heute einem Kind schenken? Eine, die stets altersgerecht mit dem Kind mitwachsen würde.

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Köln Hbf mit der Hohenzollernbrücke in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler? Die größte Errungenschaft ist möglicherweise auch ihr größtes Handikap: Durch die immer bessere werdende Detailtreue der Modelle, die so filigran geworden sind, dass sie den Charakter als massentaugliches Spielzeug eingebüßt haben, weil bloß nichts kaputtgehen darf, führte zudem zu Preisen, die sich nicht mehr jeder leisten kann. Damit wurde versäumt, es für künftige Kunden (Familien mit Kindern) attraktiv zu machen.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben? Schwer zu beantworten. Jede Epoche hat sicherlich Vor- und Nachteile. Heute steht mehr die Schnelligkeit im Vordergrund, früher der Komfort und Pünktlichkeit. Ein Mix aus beidem wäre wohl die ideale Bahn.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? In den südlichen Thüringer Wald in Erinnerung an die pr. T 20.

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? In den laufruhigen Avnz-Abteilwagen 1. Klasse im TEE/IC.

17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? Stuttgart 21, den Rückzug der Bahn aus der Fläche mit damit einhergehender Verwahrlosung von Strecken und Bahnhöfen und den „Geburtsfehler“ der Bahnreform, der Netz und Betrieb nicht trennte. Infrastruktur ist hoheitliche Aufgabe und darf nicht der Gewinnmaximierung unterliegen.

18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Auf einen Lehrgang mit dem Ziel, die Bahn wieder als System zu betrachten

und nicht jeden Bereich individuell auf Gewinnmaximierung auszurichten, sogar, wenn dies auf Kosten anderer Bahnbereiche stattfindet.

19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Wahrscheinlich ein Landschaftsbild mit einem Dampfzug.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Die „große Zeit der Eisenbahn“ wie in den 1920er und 1930er Jahren ist sicherlich unwiderruflich vorbei. Die Bahn sollte sich an ihre Systemvorteile erinnern und nicht immer nur von Service reden, sondern diesen auch leben. Der Reisende erwartet eine funktionierende Reisekette, kurze Taktzeiten und durchschaubare Tarife.

Joachim Bügel wurde am 21. Januar 1957 in Wuppertal geboren und ist seit 1972 in Sachen Eisenbahnfotografie unterwegs. 1979 trat er in den gehobenen Dienst bei der damaligen Deutschen Bundesbahn ein und stieg dort bis zum stellvertretenden Leiter eines Bahnhofs auf. Mit der Bahnreform zum 1. Januar 1994 wechselte er zur neuen Aufsichts- und Sicherheitsbehörde des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) und ist dort aktuell als Sachbereichsleiter der Außenstellen Essen und Köln für die Aufgabenbereiche Bahnbetrieb, Gefahrguttransporte, Arbeits- und Umweltschutz zuständig. Joachim Bügel hat weiterhin die ehrenamtliche Betreuung und Leitung des Bildarchivs der Eisenbahnstiftung (www.eisenbahnstiftung.de/bg) übernommen, das gegenwärtig mit rund 25.000 Fotos aus allen Epochen der Eisenbahn zu den weltweit größten digitalen Bildarchiven in diesem Sektor zählt und kontinuierlich erweitert wird.



„Mit der unsäglichen Entwicklung hin zu kalt-nüchternen Großraumfahrzeugen und der Anbiederung an das Flugzeuginterieur hat die Bahn Reisekomfort und Individualität verspielt, während das Reisen im Hauptkonkurrent Auto immer angenehmer wird“



Wieder mit alten Schildern und adaptierten DB-Emblemen: E 10 1309 am 13. Februar 2016 in Dessau Hbf.
FOTO: KARSTEN WURM

RHEINPFEIL-LEGENDE

Am 12. Februar 2016 wurde 113 309 der TRI Train Rental International GbR im Fahrzeugwerk Dessau der DB fertiggestellt und nach einer umfangreichen Aufarbeitung abgenommen. Die Maschine steht nun wieder für Einsätze zur Verfügung. Die 1963 gebaute „Rheinpfeil“-Lok trägt jetzt wieder den 1966 eingeführten rot-beigen TEE-Lack, ein angedeutetes durchgehendes Lüfterband, Umlaufgriffstangen und die durchgehende Regenrinne mit grauem Dach und entspricht damit ungefähr dem Zustand der Jahre 1967/68. Lediglich die Schürzen konnten noch nicht

wieder hergestellt werden – glaubt man dem Umfeld von Eigentümer Tobias Richter, so ist aber auch dies noch mittelfristig geplant. Die Maschine absolvierte am 10. Februar eine Probefahrt und hatte bereits am 13. Februar ein erstes Fahrtenprogramm, mit dem sie am Folgetag nach Köln überführt werden sollte. Kleine Mängel an der Lok sorgten aber dafür, dass die Maschine noch einmal nach Dessau einrücken musste.

Die 113 309 ist eine der drei letzten 113er von DB Fernverkehr, die wegen diverser Korrosionsschäden im Frühjahr 2014 außer Dienst gestellt werden mussten (siehe EJ 1/2015). Die Maschinen wurden daraufhin versteigert. Während 113 267 im Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen eine neue Bleibe hat und 113 268 als Ersatzteilspender dient, wurde 113 309 mit großem Aufwand wieder zu einem Schmuckstück aufpoliert. Die Lok soll künftig von Köln aus die historischen TEE-Züge der AKE-Eisenbahntouristik ziehen, die damit endlich eine optisch adäquate Zuglok erhalten. Erste Einsätze sind schon geplant.

Zur Geschichte: E 10 1309 gehört zu einer kleinen Bauserie von fünf Loks, die 1963 ab Werk mit besonderen Henschel-Drehgestellen ausgerüstet und für 160 km/h zugelassen wurden. Sie sollten den „Rheinpfeil“ Dortmund – München bespannen, der mit dem 1962 erneuerten „Rheingold“ korrespondierte und Kurswagen tauschte. Im Gegensatz zu den sechs im Vorjahr ausgelieferten Rheingold-E 10.12 besaßen die Rheinpfeil-Loks nun die markante Frontgriffstange, die auch die regulären „Bügelalten“-E 10 ab 1964 erhielten. Die Loks wurden ab 1968 als Baureihe 112 bezeichnet und 1991 in die Reihe 113 umgezeichnet. Eine letzte 112-Bauserie von 1968/69 (ab 1988: Baureihe 114) mit 20 Loks besaß modifizierte Regeldrehgestelle. MWD



Noch ohne Schilder und mit EDV-Nummer: 113 309 unternahm am 10. Februar von Dessau aus eine Probefahrt, aufgenommen bei Bad Belzig. FOTO: RUDI LAUTENBACH

01 150 KOMMT NACH HANAU

Seit dem 22. Januar ist die DB-Museumslok 01 150 nun offiziell im Bahnbetriebswerk Hanau stationiert. Die Lok ist zwar Eigentum des DB Museums, wird aber von der Stiftung Deutsche Eisenbahn eingesetzt und betreut, die als Miteigentümerin des Bahnbetriebswerks die Lok somit aus zentraler Lage für Sonderfahrten zur Verfügung stellen kann. Im Bw Hanau residiert auch der 1988 gegründete Verein der Museumsbahn Hanau, der hier eine umfangreiche Fahrzeugsammlung unterhält. Bekannt ist vor allem die Dampflokomotive 50 3552, die vielseitig zum Einsatz kommt. Von Bauzugdiensten für DB Netz über zahlreiche Sonderfahrten des Vereins bis zur möglichen Anmietung für eine private Sonderfahrt ist die Lok regelmäßig im Einsatz. Die DB nutzte das Bw-Gelände noch bis in die 1980er Jahre als Heimat für 212er, Kleinloks und Bahndienstfahrzeuge. Seitdem wird es schrittweise in ein lebendiges Museum verwandelt. **MM**

Werden sich bald häufiger im Bw Hanau treffen: DB-Museumslok 01 150 und die 50 3552 der Museumsbahn Hanau e.V. (5. August 2013).

FOTO:
MICHAEL MANN



Am 13. Februar 2016 zog die gut gepflegte 181 215 den PbZ 2470, der an dem Tag über Wuppertal sein Ziel Dortmund erreichte. Die Aufnahme entstand in Haan-Ellscheid. FOTO: MARCUS HENSCHEL

181.2 WIEDER IM RUHRGEBIET

Seit Dezember 2015 erreichen die verbliebenen 181.2 von DB Fernverkehr wieder an Dienstagen und Samstagen mit den Dienstzügen PbZ 2470 und 2472 das Ruhrgebiet. Mit den PbZ-Zügen werden bedarfsweise Reisezugwagen zwischen den einzelnen Werken ausgetauscht. Von Frankfurt (Main) aus fahren die Maschinen zunächst am frühen Morgen bis Köln und anschließend vormittags weiter nach Dortmund Bbf. Diese Einsätze haben sie bereits 2014 innegehabt. Im vergangenen Fahrplanjahr setzten die 181-Einsätze allerdings aus. Planmäßig fahren die Züge über Duisburg, Essen und Bochum – wegen der Reparaturarbeiten am Mülheim-Styrumer Stellwerk kommt es bis März noch zu Umleitungen. **MWD**

NEUE FARBEN FÜR INTEGRO-155

Und wieder eine neue Farbvariante: Die ehemalige 155 238 (LEW 17194/1984) wurde im Februar 2014 bei DB Schenker ausgemustert und an die IntEgro Verkehr GmbH im vogtländischen Reichenbach verkauft. Die Maschine wurde daraufhin im DB-Werk Dessau aufgearbeitet, erhielt aber die Livree der blauen PRESS-Loks (Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH) und war – mit der Betriebsnummer 155 045-9 – auch als solche des Kooperationspartners PRESS beschriftet. Seit Januar 2016 steht der Sechsscher nun aber in den blau-weiß-grünen Farben ihrer Eigentümerin im Dienst. Mit der ehemaligen DB AG-155 213 soll sie in Kürze Verstärkung bekommen. **MWD**



Mit leerem Holzzug DGS 48481 Plauen – Rzepin (PL) ist die IntEgro-155 045 am 31. Januar 2016 bei Gospersgrün unterwegs.

FOTO: STEVEN SEIDEL

Zugunglück in Bad Aibling: Ursache menschliches Versagen

Am Faschingsdienstag, 9. Februar 2016, erlangte das kleine Städtchen Bad Aibling durch ein schweres Zugunglück traurige Berühmtheit: Auf einem eingleisigen Abschnitt der Strecke Holzkirchen – Rosenheim stießen um 6.48 Uhr zwei Flirt III-Triebzüge der Bayerischen Oberlandbahn (BOB, Markenbezeichnung „Meridian“) in einem schwer einsehbaren Streckenabschnitt bei voller Fahrt frontal aufeinander. Das Unglück forderte elf Todesopfer und 82 Verletzte, davon 20 schwer. Unter den Toten befinden sich beide Lokführer, ein Lehrlokführer sowie im Fahrgastraum ein weiterer BOB-Lokführer. Es handelt sich um eines der schwersten Eisenbahnunglücke der vergangenen Jahre. Auf dem Streckenabschnitt waren 100 km/h zugelassen, wodurch die Aufprallgeschwindigkeit sehr hoch war. Beide Züge, der Sechsteiler ET 325 und der Dreiteiler ET 355, wurden bei dem Aufprall schwer beschädigt und teilweise vollständig zerstört. Als Ursache des Unglücks wurde auf einer Pressekonferenz am 16. Februar das Fehlverhalten des am Unglücksmorgen diensthabenden Fahrdienstleiters von Bad Aibling genannt: „Menschliches Versagen mit katastrophalen Folgen“, so Staatsanwalt Giese. Bei der Bergung der Opfer und Verletzten waren bis zu 675 Rettungskräfte im Einsatz, wegen der schwer zugänglichen Unglücksstelle zwischen Hang und Mangfallkanal auch Hilfskräfte von Wasserwacht und österreichischer Bergwacht. Zur Bergung der Zugwracks rückten zwei Kräne von DB Notfalltechnik aus Leipzig und Fulda an. Im Wesentlichen konnte die Bergung am 13. Februar abgeschlossen und mit der Streckenreparatur begonnen werden. In den Medien wurde nach dem Unglück teils sehr unreflektiert über die Sicherheitsstandards der DB (als Infrastrukturbetreiber) berichtet. Die PZB-Ausrüstung der Strecke, die solche Unglücke eigentlich verhindern sollte, war erst kurz vor dem Unglück geprüft worden. **MWD**



Klv 12-4343 gehört mit der seltenen schmalen Motorhaube zu den Raritäten unter den erhaltenen „Schienenautos“ der DB-Bauarten Klv 11 und Klv 12. FOTO: BAHNPARK AUGSBURG

KLV 12 FÜR DEN BAHNPARK

Der Bahnpark Augsburg konnte sich im Jahr 2015 über ein ganz besonderes Weihnachtsgeschenk freuen: Der Augsburger Karlheinz Eichner brachte einen „Kleinwagen“ der Bauart Klv 12 aus dem Jahr 1956 in den Bestand des Museums ein. Kurz vor Heiligabend wurde der Exponatvertrag mit einer Laufzeit von 20 Jahren für den Klv 12-4343, der vom Hamburger Draisinenhersteller Alpers gebaut worden war und aus dessen erster Bauserie stammt, unterzeichnet. Mit diesen Fahrzeugen fuhren vor allem die „Bahnmeister“ auf Dienstreise und kontrollierten Gleise, Signale und Schrankenanlagen. Die „Schienenautos“ besaßen einen VW-Käfer-Motor und erreichten 80 km/h. **pm BA**

75 1118 IN MEININGEN

Für die anstehende Kessel-Hauptuntersuchung wurde 75 1118 (bad. V1c, MBG Karlsruhe 1921), die Stammlok der Museumszüge auf der Nebenbahn Amstetten – Gerstetten, nach ihren letzten Einsätzen zum Nikolausdampf Mitte Dezember 2015 mit einem Zwischenstopp im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn ins Dampflokwerk Meiningen überführt. Neben der regulären Kessel-Hauptuntersuchung erhält die Maschine der UEF Lokalbahn Amstetten – Gerstetten e.V. auch noch ein neues Zugfunkgerät, das ursprünglich für 98 812 vorgesehen war. Da diese Maschine zurzeit abgestellt ist und einen neuen Kessel benötigt, ist das Zugfunkgerät frei. Vor der Rückkehr der bad. IVc auf die Schwäbische Alb sind außerdem Sonderfahrten in Thüringen bzw. Nordfranken in Vorbereitung. Der erste größere Einsatz nach Rückkehr der Maschine ins Schwäbische ist dann die traditionelle 1.-Mai-Fahrt ab Ulm an den Bodensee nach Lindau. **KF**



Bei 75 1118, die zurzeit auf der Lokalbahn Amstetten – Gerstetten im Einsatz ist, ist eine neue Kesseluntersuchung fällig.

FOTO: KORBINIAN FLEISCHER



Arbeitseinsatz bei den Rendsburger Eisenbahnfreunden im Januar 2016: VT 2.35 und VT 2.38 werden grundgereinigt und von Graffiti befreit.

FOTO: PETER TADSEN

DREI VT 2E BLEIBEN ERHALTEN

In EJ 3/2016 berichteten wir bereits auf Seite 11 über die Ablösung der dieselelektrischen VT 2E-Doppeltriebwagen der AKN Eisenbahn AG durch neue LINT 54-Triebzüge. Während ein Großteil der insgesamt 16 ab 1976 bei LHB in Salzgitter gebauten Doppelwagen mit Jakobsdrehgestellen in den vergangenen Wochen in Lübeck verschrottet wurde, konnten nun drei der Züge (die konstruktiv Anleihen bei den Hamburger DT 2/3-U-Bahn-Zügen und Amsterdamer Metro-Zügen nahmen) für die Nachwelt erhalten bleiben: VT 2.35 und VT 2.37 wurden von den Rendsburger Eisenbahnfreunden e.V. in Neumünster übernommen, die mit den Triebzügen künftig Sonderfahrten in Hamburg und Schleswig-Holstein durchführen wollen. VT 2.38 hingegen wurde im Februar 2016 zum Verein Nebenbahn Staßfurt – Egelst e.V. überführt. Der betriebsfähige Zug soll schon bei dem nächsten Dampflokfest in Staßfurt erstmalig zum Einsatz kommen. **MWD**

103 113 JETZT IN MÜNCHEN

Die 2015 noch im IC-Verkehr zwischen Frankfurt (Main) und Stuttgart eingesetzte 103 113 von DB Fernverkehr (und ehemalige DB-Museumslok) wurde am 18. Dezember mit dem IC 2093 nach München überführt. Dort steht sie seitdem dem Fernverkehrswerk München Hbf dauerhaft als Ersatzlok für die planmäßig von München aus eingesetzte 103 245 (wir berichteten mehrfach) zur Verfügung. Einsätze der Lok waren bislang allerdings noch vergleichsweise rar. Sie wurde lediglich sporadisch u.a. vor Nachtzügen in Süddeutschland eingesetzt. Bis Ende Januar 2016 kam sie noch nicht im Münchner 103er-Plan zum Einsatz, der u.a. Leistungen nach Ulm und Stuttgart vorsieht. **HS/MWD**



Letzter Reisezugeinsatz am Rhein: 103 113 überführt den Leerwagenpark des IC 2317 als LPF 78668 von Stuttgart nach Köln, aufgenommen in Mainz-Weisenau. FOTO: HELMUT SCHEIBA