

Mit DVD
Film in Vollversion

Deutschland € 7,90 Österreich € 8,70 Schweiz sfr 14,80 Belg., Lux. € 9,20 Niederl. € 10,10 Port. (con.) € 10,40 Dänemark DKK 89,95

B7539E ISSN0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Februar
2020

Baureihe 58
preußische G 12 –
Kraftpaket für Güterzüge

Laufzeit:
ca. 40 Minuten

DVD
VIDEO

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

Mitmachen, wählen, gewinnen!
Ihre Top-Neuheiten 2019



Mit Preisen im Wert von 5000 Euro



Baureihe 58.10 bei der DR

Zäher Oldie

„Diesel-Halbmond“
Porträt einer Anlage
in Sichelform

Gnadenlos gefordert
Dampf auf der
Nord-Süd-Strecke

Die Akku-„Sänfte“
Porträt Baureihe 515 und
neues Roco-Modell

FASZINATION MODELLBAHN

*Internationale Messe für
Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör*

13.-15. MÄRZ 2020
MAIMARKTHALLE
MANNHEIM



Öffnungszeiten: Freitag bis Sonntag 9.00–17.00 Uhr

*Neuheiten des Jahres, erstmals öffentlich präsentiert! · Internationaler Treffpunkt der Modellbahner ·
Spezialisten vor Ort · Liebe zum Detail · Nostalgie und Moderne · Begeisterte Familien · Leuchtende
Kinderaugen · Extravagante Modellbahn-Anlagen · Alle Spuren · Alle Größen · Herzlich Willkommen.*

WWW.FASZINATION-MODELLBAHN.COM



faszination.modellbahn



faszination.modellbahn



FaszinationModellbau

VORBILD



16 Gnadenlos gefordert
Dampf auf der Nord-Süd-Strecke



28 Zäher Oldie
Baureihe 58.10 bei der DR



36 Die elektrische „Sänfte“
Hommage an die Baureihe 515



47 DR-Wintermotive von Oliver Sydow
Galerie



60 Reifes Teilstück
13. Modellbauwettbewerb/Folge 5



72 Vom Heft zu Heki
Diorama nach Vorbild des
EJ-Norwegen-Hefts



78 Die alles verbindet
Teil 3 der neuen Gebele-Serie



82 Kleine Lok huckepack
Aus der Reihe Beladungstipps

12 „Meenzer“ Werkstattleben
Impressionen

16 Gnadenlos gefordert
Dampf auf der Nord-Süd-Strecke

26 Fasnet in Freudenstadt
Momente

28 Zäher Oldie
Baureihe 58.10 bei der DR

36 Die elektrische „Sänfte“
Hommage an die Baureihe 515

47 DR-Wintermotive von Oliver Sydow
Galerie

MODELL

58 Der Alltagsakku
Neues 515/815-Modell in H0 von Roco

60 Reifes Teilstück
13. Modellbauwettbewerb, Folge 5

72 Vom Heft zu Heki
Diorama nach Vorbild des EJ-Norwegen-Hefts

78 Die alles verbindet
Teil 3 der neuen Gebele-Serie

82 Kleine Lok huckepack
Aus der Reihe Beladungstipps

88 Das Goldene Gleis
Wahl der Modelle des Jahres 2019

RUBRIKEN

4 Bild des Monats

6 Kurz-Gekuppelt

52 Modell-Neuheiten

97 Leser-Post

98 Fachhändler

101 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum

TITEL: Die letzte G 12-Hochburg bei der DR war Aue. Hier steht im Frühjahr 1976 die 58 1207 mit dem D 560, einem schweren zehnteiligen Doppelstockgliederzug, abfahrbereit nach Zwickau (ab Seite 28).
FOTO: ANDREAS TIEMANN





3 – 2 – 1 – duck
und die volle Ladung Schnee im Genick

Es war der erste Weihnachtsfeiertag, der 25. Dezember 1986. Während der Nacht hatte es in Ruhpolding richtig viel Schnee „hergehauen“. Das war Grund genug, ein Foto zu machen, wie es im laufenden Fahrplan überhaupt nur an Sonn- und Feiertagen möglich war. Der erste Zug ab Traunstein war der 6537, der planmäßig um 10.30 Uhr in Ruhpolding ankam. Somit war es entsprechend hell, auch wenn sich die Sonne hinter den Wolken verbarg. So stand ich am Bahndamm, auf das einzigartige Ereignis wartend. Es gab zwei Möglichkeiten: Entweder fiel der Zug aus, oder ich sollte eine satte Ladung Schnee abbekommen. Die 111 052 kam pünktlich und nahezu lautlos daher. Nach dem Foto drehte ich mich rasch um und schob die Kamera in den geöffneten Anorak. Sekunden später war ich in Schneestaub eingehüllt. Was für ein Erlebnis!

TEXT UND FOTO: CHRISTOPH KIRCHNER



FOTOS (2): UWE MIETHE

Neben der Spur

Ein verunglückter Regionalzug brachte am Abend des 22. November 2019 den Bahnbetrieb im Münchner Hauptbahnhof durcheinander. Die beiden letzten Wagen des von 182 526 geschobenen Meridian-Ersatzzugs M 79077 München – Kufstein waren bei der Ausfahrt aus dem Münchner Hauptbahnhof kurz hinter der Hackerbrücke entgleist. Die gut 100 Fahrgäste wurden von der Feuerwehr evakuiert, verletzt wurde niemand. Die Bergungsarbeiten dauerten das gesamte Wochenende, zahlreiche Züge endeten außerplanmäßig in München-Pasing und München Ost.

Blick vom Münchner Hauptbahnhof zur Hackerbrücke in Richtung Vorstellgruppe Süd mit der MRCE-Lok 182 526.

Bei dem Unglück am 22. November 2019 entgleisten die beiden letzten Waggons des aus sieben TRI-Wagen gebildeten Meridian-Ersatzzugs.



FOTO: GERALD HOCH

DB Cargo ohne Diesel-Vectron

Nach fast drei Jahren endeten mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 die Einsätze des Vectron DE (Baureihe 247.9) bei DB Cargo. Zwei der vier gemieteten Lokomotiven hatte die DB AG bereits im April 2019 abgegeben, am 18. Dezember 2019 verließen auch 247 904 und 906 die Flotte des DB-Konzerns.

Bis zuletzt war das Zugpaar EZ 51716/51619 zwischen Nürnberg, Weiden bzw. Pegnitz und Hof eine Stammlistung von 247 904 „Manne“, hier mit EZ 51716 kurz vor Einsatzende am 11. Dezember 2019 auf der Waldnaabbrücke bei Windischeschenbach.



185 691 mit WFL-n-Wagen am 15. Dezember auf dem Weg nach Stuttgart.

Go Ahead mit n-Wagen

Go Ahead Baden-Württemberg übernahm im Dezember 2019 den Betrieb der RE-Linie 90 (Stuttgart – Nürnberg). Weil die bestellten Flirt 3-Triebzüge erst spät geliefert wurden, kehrten mindestens bis März 2020 n-Wagen (WFL und Centralbahn) auf die Strecke zurück. Dazu mietete man auch 111 056 und 200 der Gesellschaft für Fahrzeugtechnik mbH.



628 526 und 486 am 1. Dezember 2019 bei Aschaffenburg Süd.

Abschied vom Plandienst

Mit dem Beginn des Winterfahrplans am 15. Dezember 2019 endeten im Westfrankenland die Einsätze der Baureihe 628 an Main, Tauber und in Hohenlohe. Eine Abschiedsfahrt von Aschaffenburg über Crailsheim nach Heilbronn erinnerte am 1. Dezember 2019 an die 30-jährige Tradition des 628 im Netz der Westfrankenbahn.

Vectron Dual Mode

Die Railsystems RP GmbH wird Erstkunde des Vectron Dual Mode. Das Unternehmen aus Gotha bestellte bei Siemens zwei Exemplare der Maschine, die sowohl als Diesel- als auch als Elektrolokomotive betrieben werden kann. Die Auslieferungen sind für 2020 geplant. Vorher müssen die Prototypen noch ein umfangreiches Zulassungsprogramm absolvieren. Von Mitte November 2019 an unternahmen die beiden Prototypen 248 001 und 002 zusammen mit zwei Railadventure-Dmz-Wagen und einem Wg-Wagen der Eurobahn Stromabnehmer-Messfahrten zwischen Donauwörth und Augsburg.



Die beiden Dual-Mode-Prototypen 248 001 und 002 stehen am 3. Dezember 2019 abfahrtsbereit im Bahnhof Donauwörth.



Zusammenbau von 194 178 am 5. Dezember 2019 in Eisenach.

FOTO: JÖRG WEIGEL



218 319 am 10. Dezember 2019 in Babenhausen (Hess).

194 178 kommt zurück

Die seit Jahren bei der Uwe Adam GmbH in Eisenach zur Reparatur hinterstellte 194 178 (194 580) befindet sich nun in der Aufarbeitung. Die wegen ihrer Farbgebung auch als „Blaue Mauritius“ bezeichnete E-Lok-Veteranin gehörte einst zu Barbara Pirchs EVU „Rail 4 U“ und war seit einem schweren Unfall im Jahr 2013 nicht mehr betriebsfähig.

Zuwachs bei Railsystems

Die Railsystems RP GmbH aus Gotha erweitert ihre Flotte um eine weitere Lokomotive der Baureihe 218. Nach Abschluss ihrer gut zweijährigen Aufarbeitung kehrte 218 319 mit Untersuchungsdatum 9.12.19 in den Dienst zurück. Bereits am 10. Dezember 2019 wurde die orientrote Lok mit 218 488 und 290 008 nach Stuttgart überführt.

Kein Fernverkehr in Ulm

Drei Wochen lang war der Ulmer Hauptbahnhof im November und Dezember 2019 vom hochwertigen Fernverkehr der DB AG quasi abgeschnitten. Vom 24. November bis 15. Dezember fanden im Bahnhofsvorfeld umfangreiche Bauarbeiten statt, um die Fernverkehrsgleise für den Anschluss an die künftige Neubaustrecke Stuttgart – Ulm vorzubereiten. Die ICE-Linien 11 und 42 wurden während der Bauarbeiten weiträumig umgeleitet, die IC-Linien 60, die EC-Linie 62 sowie die TGV-Züge nach München endeten in Stuttgart, lediglich einzelne IC-Zugpaare sowie das ICE-Zugpaar 618/619 sorgten für eine sporadische Anbindung an den Fernverkehr.



Auch der EC 115 wurde am 4. Dezember 2019 von Stuttgart aus ohne Halt in Ulm über Ansbach und Treuchtlingen nach München geleitet, hier bei Wettelsheim.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Aus dem Leben einer Loklegende

Natürlich hat auch Österreich seine Vorzeige-Dampflokomotiven für den Traditions- und Museumsbetrieb. Sozusagen als „Vorspann“ allen voran fungiert hier die 310.23 als Schnellzuglokomotive mit der Achsfolge 1' C 2' und mehr als zwei Meter Treibraddurchmesser. Die zwischen 1908 und 1912 von der Lokomotivfabrik Floridsdorf an die Kaiserlich-königlichen Staatsbahnen (kkStB) gelieferten Loks der Serie 210 und 310 stellen wohl den Höhepunkt der Lokomotiventwicklung in der K.u.k.-Monarchie dar. Von 90 gebauten Exemplaren sind zwei erhalten geblieben. Die 310.23 befindet sich betriebsbereit im Eisenbahnmuseum Heizhaus Strasshof und ist häufig vor Nos-



talgiezügen in Österreich und Nachbarländern unterwegs. Die Geschichte und Renaissance dieser Maschine wird jetzt in einem beachtenswerten Buch dokumentiert, das in Zusammenarbeit mit dem Strasshofer Eisenbahnmuseum, den Autoren, der Firma Roco sowie dem Verlag „Klein Publishing“ entstand. Keine Selbstverständlichkeit, denn eigentlich war die ästhetisch ansprechende Maschine, die 1987 zum unumstrittenen „Star“ des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahn in Österreich“ avancierte, wegen einiger Schäden seit Ende 1996 nicht mehr betriebsfähig. Einer Initiative der Firma Roco ist es zu verdanken, dass Anfang 1998 ein Betrag von rund drei Millionen Schilling für eine Hauptausbesserung

aufgebracht werden konnte und damit der völlige Neubau eines geschweißten Kessels sowie die nötige Revision dieser Lokomotive ermöglicht wurden – erste Sonderfahrten nach dieser „Wiedergeburt“ fanden ab Oktober 1999 statt.

Die Freunde der Dampftraktion und speziell dieser Maschine dürften es begrüßen, dass jetzt zur 310.23 eine individuelle „Biografie“ erschienen ist, die sowohl eine bedeutende österreichische Technikgeschichte als auch Leidenschaft und museale Visionen für die Zukunft zum Inhalt hat. Auf 136 Seiten erzählen die Autoren die Entstehungsgeschichte der Serie 310. Daneben berichten sie über Einsatz und Verbleib der Maschinen im Allgemeinen und der 310.23 im Besonderen. Buchstäblich „von ihrer Geburt an“ reist der Leser mit dieser Maschine mit – von

den historischen Planeinsätzen über den temporären Status als Denkmallokomotive bis zur Wiederinbetriebnahme für das Jubiläumsjahr 1987, von ihren nachfolgenden und altersbedingten „Gebrechen“ bis zur Renaissance, an der viele Enthusiasten und Helfer beteiligt waren. Druck, Verarbeitung und inhaltliche Präsentation dieses Buches sind gediegen, die Lektüre gestaltet sich flüssig und ist dank der zahlreichen Illustrationen, die jedwede Technik und Einsatzstadien dieser Maschine zeigen, sehr anschaulich und aufschlussreich. Da bleibt nur noch ein Wunsch übrig: Weiterhin gute Fahrt für Mensch und Maschine! JS

Rupert Gansterer, Reinhold Kainbrecht und Eduard Saßmann: 310.23 – Eine österreichische Lokomotivlegende. Klein Publishing, Wien 2019. 136 Seiten, 270 Fotos und Grafiken, 21 x 27 cm, kartoniert. 28,00 Euro.

Die Dampfloks der BBÖ

Die Zeit der ersten österreichischen Republik zwischen 1918 und 1938 war durch eine besondere Fülle außergewöhnlicher Triebfahrzeugtypen gekennzeichnet. Schließlich taten sich die BBÖ in der Zwischenkriegszeit nicht nur selbst durch eine rege Entwicklungstätigkeit hervor, auch die Integration zahlreicher Kleinbahnen wie der Niederösterreichischen Lokalbahnen (NÖLB), der Aspangbahn (EWA) oder der Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB) sowie von Heeresfeldbahn-Loks spülte bis dato unbekannte Lokomotiven in die Bestände der Staatsbahn. Die beiden Autoren, die bereits für die gelungenen Chroniken der ÖBB-Dampfloks der Nachkriegszeit ab 1945 und der K.u.k.-Zeit verantwortlich zeichneten, machten sich mit

gewohnter Akribie ans Werk. In zwei Bänden legen sie eine erschöpfende Liste der Dampfloktypen der BBÖ vor, teilweise gestützt auf neu entdeckte historische Dokumente. Der erste Band umfasst die Reihen 1 bis 860. Der Wälzer glänzt nicht nur durch viele bislang unveröffentlichte Fotos, sondern auch durch zahlreiche Typenskizzen und Tabellen. Im mit 380 Seiten nur geringfügig dünneren zweiten Band (ISBN 978-3-903177-18-5) sind die Reihen 61 bis 100 ausgekoppelt. Beide Bücher sind zum Preis von je 63 Euro direkt über bahnmedien.at erhältlich. ke

Johann Blieberger und Josef Pospichal: Triebfahrzeuge 1918–1938. Band 1: DÖStB, ÖStB und BBÖ-Reihen 1 bis 860. Bahnmedien.at, Wien 2019. 400 Seiten, ca. 300 Schwarzweißabbildungen, 22 x 28,5 cm, gebunden. Preis: 63,00 Euro.







Starte mit uns in eine neue Zukunft!
Wir suchen DICH...
 (zum nächstmöglichen Zeitpunkt)

Lokführer für den Aufbau von **Fernverkehrslinien** in Süddeutschland (Personenverkehr)
Zugführer und Zugbegleitpersonal

Lokführer (V-Traktion) für unseren **Güterfernverkehr** und unser Rangiergeschäft in Bayern

Disponenten für den Güter- und Personenfernverkehr

Wir bieten Dir:

- Ein attraktives Arbeitsumfeld mit einem jungen dynamischen Team
- Eine übertarifliche Vergütung mit attraktiven Sozialleistungen
- Flache Hierarchien und kompetente Ansprechpartner
- Planbare Freizeitgestaltung durch festen Schichtplan
- Sehr gute Perspektiven zur gezielten Weiterbildung

Das überzeugt Dich?

Dann werde Teil eines Teams, das Spaß und Leidenschaft am Thema Bahnlogistik hat. Sende Deine aussagekräftige Bewerbung an:

IGE GmbH & Co. KG
Bahngelände 2
91217 Hersbruck

Oder einfach per E-Mail an:
bewerbung@ige-bahn.de



Februar 1970: Für die Lackierung der neuen ET 420 stehen mehrere Farbvarianten zur Wahl.

Februar 1960: Eine Regierungskommission fordert die DB zu mehr „kaufmännischer Beweglichkeit“ auf und empfiehlt eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und DB + + + Am 20. des Monats gerät ein noch mit Öfen beheizter Personenzug der tschechoslowakischen Staatsbahn während der Fahrt durch DDR-Gebiet bei Hainewalde in Brand; die Löscharbeiten wurden auch von der tschechischen Grenzpolizei bewacht, damit sich keine Fahrgäste auf das DDR-Gelände entfernen konnten + + + Eine von der Bundesbahndirektion Wuppertal herausgegebene Fahrplananordnung sieht wegen Elektrifizierungsarbeiten auf der Ruhr-Sieg-Strecke regen Umleiterverkehr auf der Strecke Finnentrop – Wennemen vor

Februar 1970: Die neuen S-Bahn-Züge der Baureihe 420 sollen je nach regionalem Einsatzgebiet neben ihrem lichtgrauen Grundanstrich unterschiedliche Farbbänder erhalten, hierzu sind für den Raum München Blau, für den Raum Rhein/Main Weinrot sowie für den Raum Rhein/Ruhr Orange vorgesehen. Später wurde das Weinrot verworfen, ab 420 201 wurden alle Fahrzeuge in Lichtgrau/Orange abgeliefert, nur die Münchner Fahrzeuge behielten ihre blaue Farbe + + + Aus dem DB-Tarifamt wird die „Zentrale Verkaufsleitung“ (ZVL) mit Sitz in Frankfurt am Main + + + Fünf Maschinen der Baureihe 078 (192, 235, 246, 293 und 482) werden vom Bw Aalen nach Rottweil umbeheimatet, das Auslauf-Bw dieser Baureihe werden soll + + + Beim Bw Löhne wird die Beheimatung von Dampflokomotiven aufgegeben

Februar 1980: Die Einnahmen im DB-Personenverkehr sind gegenüber dem Vorjahr um 350 Mio. DM gestiegen, Grund ist vor allem die Ausweitung des IC-Systems auf zwei Wagenklassen + + + Eine DB-Projektgruppe erhält den Auftrag, den Ausbau der Spessartstrecke zwischen Aschaffenburg und Gemünden voranzutreiben, daraus resultierten später die „Nantenbacher

Kurve“ sowie die Neutrassierung der Rampe zwischen Laufach und Heigenbrücken

Februar 1990: Durch den Zusammenstoß von zwei S-Bahn-Zügen im Bahnhof Rüsselsheim am 2. des Monats ereignet sich der bislang schwerste Unfall der S-Bahn Rhein-Main, zu beklagen sind 17 Tote sowie 145 Verletzte + + + Im Transitverkehr zur DDR gibt es bei Schlaf- und Liegewagenreisenden keine Nachtkontrollen mehr, stattdessen werden an der Grenze vorher eingesammelte Reisedokumente geprüft + + + Zwischen Moskau und Köln verkehrt wieder ein direkter Schlafwagenzug mit sowjetischem Wagenmaterial + + + Bei der DB wird der letzte Kleinwagen der Bauart KlV 11 und KlV 12 ausgemustert; einst waren rund 800 Exemplare dieser „Motor-Draisinen“ im Einsatz

Februar 2000: Wegen überhöhter Geschwindigkeit (122 statt 40 km/h) in einem auf Abzweig liegenden Weichenbereich entgleist am 6. des Monats im Bahnhof Brühl (Rheinland) der von 101 092 gezo-

ne D 203 „Schweiz-Express“ (Amsterdam – Basel), dabei kommen neun Menschen ums Leben, 149 werden verletzt + + + Mit 152 100 wird von den Maschinenfabriken Krauss-Maffei und Duewag die 100. Maschine der BR 152 an die DB AG ausgeliefert + + + Bei einem Spitzengespräch zwischen Industrie und DB AG in Frankfurt am Main wird das Aus für eine geplante Magnetbahnstrecke zwischen Hamburg und Berlin beschlossen

Februar 2010: Die Bauarbeiten am umstrittenen Bahnprojekt „Stuttgart 21“ beginnen + + + Bahnchef Rüdiger Grube verspricht, zukünftig auf Anglizismen wie etwa „Kiss & Ride“ zu verzichten, „Bahn Card“



Februar 1990: Der KlV 11/12 wird ausgemustert.

und „Intercity“ sollen jedoch bleiben + + + Nur einen Tag nach der behördlichen Zulassung werden die FLIRT-Triebwagen der „Berchtesgadener Land Bahn GmbH“ von Vandalismus mit Sachschaden in Höhe von über 100 000 Euro heimgesucht + + + Der von 2001 bis 2008 in Betrieb befindliche Fernsehsender „Bahn TV“ wird als Internet-Programm neu aufgelegt



Februar 2010: Siemens liefert mit 152 100 das hundertste Exemplar dieser Baureihe an die DB AG.