Eisenbahn JOURNAL
März 2016

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E ISSN 0720-051 X
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

Revier-Dampf
Feinkohle für Gustav Knepper

Zeitreise
Singen 1962

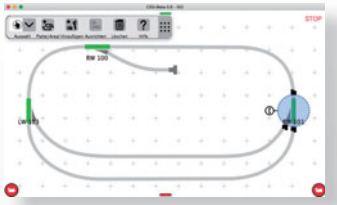
Dioramenkönig
Mühlenromantik

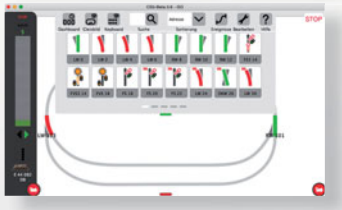
Fahrzeugbau
Alter Bierwagen aufgefrischt

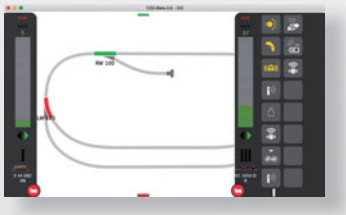
Anlagenporträt
Tunnel, Brücke, Wald

Eine neue Dimension
Central Station 3

60226 Central Station 3
60216 Central Station 3 Plus







Die Central Station 3 bietet als Multiprotokoll-Steuergerät, mit ihrem hochauflösendem, modernen Farb-Touchscreen, den 2 Fahrreglern sowie dem integrierten zentralen Gleisbildstellpult, die Möglichkeit zum einfachen und komfortablen Steuern der Lokomotiven und der gesamten Anlage. Bei Lokomotiven lassen sich bis zu 32 Funktionen schalten, bei Zubehörartikeln sind bis zu 320 Motorola bzw. 2048 DCC-Magnetartikel möglich.

Weiterhin verfügt die Central Station 3 über 2 eingebaute Lokkartenleser (zum Abspeichern der Lokdaten auf einer Lokkarte bzw. zum schnellen Aufruf der Lokomotive durch Einstecken der Lokkarte), einem SD-Kartenslot zur Speichererweiterung sowie einem integrierten Lautsprecher zum Abspielen modellbahntypischer Geräusche. Zur Versorgung der Anlage mit Fahr- und Schaltstrom ist ein leistungsfähiger Booster integriert.

Die Central Station 3 ist mehrgerätefähig, d.h. mit dem optionalen Kabel (60123) können zusätzliche Central Station 3 plus (60216) zusammen an einer Anlage betrieben werden. Zusätzliche Fahrpulte, weitere Layouts und Keyboards erweitern die Bedienung der Anlage, wobei gemeinsame und getrennte Konfigurationen für die zu steuernden Anlagenbereiche in den Central Station 3 (plus) gehalten werden können.

Die neue CS3 fällt mit dem großen hochauflösenden Display sofort ins Auge

Mehr als Realität!
Mit der neuen Märklin AR App unsere Modelle ganz neu entdecken.
So einfach geht's: Die App herunterladen und mit der Kamera des Smartphones die Seite betrachten.

Unter **http://maerklin.de/de/produkte/neuheiten/cs3** finden Sie weitere Informationen zum Artikel

INHALT

SIEBEN JAHRE GÜTERBAHN **12**

26 FEINKOHLE FÜR GUSTAV KNEPPER

TUNNEL, BRÜCKE, WALD **60**

86 PARS PRO TOTO

TITELFOTO: GIDEON GRIMMEL

VORBILD

4 Altmeister-Foto des Monats
C. Bellingrodt, Landsberg a. Lech, 1951

6 20 Fragen
Antworten von Jochen Brunsiek

8 Kurz-Gekuppelt
Aktuelle Kurzberichte und Fotos

12 Sieben Jahre Güterbahn
Die Ära DB Cargo und ihre Renaissance

26 Feinkohle für Gustav Knepper
Ein Kapitel Revier-Dampf der 70er Jahre

34 Momente
Immer diese *eine* Stunde…

37 Galerie
Fotos von Armin Schmolinske

44 Zeitreise
Singen 1962

50 Klassik-Rezension
Bilderbuch „Wer fährt mit?“

MODELL

54 Modell-Neuheiten
Neue Produkte des Monats

60 Tunnel, Brücke, Wald
H0-Anlage mit drei Landschaftselementen

72 Idyll am Mühlbach
Wettbewerb Dioramenkönig, Folge 14

78 Schmuckstück Laderampe
Gestalterisches Glanzstück im Güterbereich

82 Veteranenpflege
Folge 8 von „Hopfen, Malz & Eisenbahn“

86 Pars pro toto
Das täglich Brot des Modellbahners

92 Opfer der Witterung
Hölzernes von Emmanuel Nouaillier

97 Messevorschau
Sinsheim 2016

RUBRIKEN

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

MÄRZ 1951 IN LANDSBERG AM LECH

Eine matschige Angelegenheit war die noch ungeteerte Katharinenstraße in Landsberg am Lech, als am 5. März 1951 die 86 619 mit ihrem Personenzug gen Schongau beschleunigte. Vermutlich stand Tauwetter an und der Bauer auf dem Odelfuhrwerk war unterwegs zu seinen Feldern. Das archaische Holzräder-Gefährt könnte ebenso 60 Jahre zuvor hier entlanggeklappert sein. Den Kontrapunkt setzen die beiden Brezelkäfer als Vorboten der anrollenden Massenmotorisierung.
FOTO: CARL BELLINGRODT/ SLG. DR. S. HUFNAGEL

20 FRAGEN

Jochen Brunsiek

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Die Eisenbahn war seinerzeit ein Jobmotor und prägend für die wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen Regionen.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Der Rheingold-Zug. Ich bin mit dem Nachfahren als IC mit einer 103 in den 90er Jahren gelegentlich entlang des Rheins in den Süden gefahren. Das hat einen bleibenden Eindruck hinterlassen.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten? Die Flächenbahn mit Wagenladungs- und Stückgutverkehr fehlt mir. Und die durchgehenden Langläufer: umsteigefrei mit dem Heckeneil- oder D-Zug ans Ziel.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Die Förderung von innovativen Güterverkehrsangeboten für die Schiene würde ich in meiner neuen Position stärken. Den Giga-Linern den Kampf ansagen. Das deutsche Schienennetz bleibt im Bundeseigentum.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen? Sobald die Kinder ihre eigenen Wege gehen, würde ich mit meiner Frau gerne ausgiebige Bahnreisen durch Europa unternehmen – gerne auch mal im Luxuszug durch Schottland.

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? Mit Eisenbahnbüchern von Ludger Kenning. Hervorragend recherchiert in sehr guter Qualität. Leider sind viele seiner Bücher bereits vergriffen.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Als 1993 im Radio der Ozon-Alarm verkündet wurde, sollten körperliche Anstrengungen vermieden werden; das Autofahren als eine der Ursachen aber wurde interessanterweise nicht eingeschränkt. Und so habe ich mich aus ökologischen Gründen immer öfter mit Bus und Bahn fortbewegt. Und je mehr ich damit fuhr, umso spannender fand ich die Art der Fortbewegung, das Kennenlernen anderer Perspektiven und Orte sowie das Lesen von Kurs- und Fahrplanbüchern.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Grundsätzlich hätte ich als ausgebildeter Vermessungstechniker gerne bei der Bahn angefangen. Leider waren Dresden und Halle, wo ich 1993 hätte starten können, zu weit weg von der Heimat und der Familie.

9. Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben? Das Buch „Die Extertalbahn“ von Ingrid und Werner Schütte habe ich von meinen Großeltern bei der ersten gemeinsamen Fahrt mit dem Freundeskreis der Extertalbahn (heute Landeseisenbahn Lippe) 1993 geschenkt bekommen.

10. Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Eisenbahn zu begeistern? Die Jugend findet die Eisenbahn als Transportmittel sehr interessant. Auch weil neue Kommunikationsangebote (W-LAN) sowie Informationsplattformen (aktuelle Fahrplandaten) in den Fahrzeugen und im Internet immer häufiger angeboten werden können. Als Berufsziel ist die Bahn nicht uninteressant. Hier müssen sich die Verkehrsunternehmen allerdings noch stärker engagieren: fertige und hochwertige Angebote für Kinder, Jugendliche und Schulen schnüren, um zukünftige Fachpersonale zu generieren. Alte Technik kann dagegen mit Konzepten wie dem des „Bahnparks Augsburg“ begeistern. Ich drücke daher dem Team um Markus Hehl die Daumen, dass die „Werkstatt der Entdeckungen“ als Science-Center im Eisenbahnumfeld wie geplant 2018 starten kann.

11. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Ich habe zu Weihnachten 1981 ein Fleischmann-H0-Set geschenkt bekommen. Die Tenderlok zog einen Shell-Kesselwagen sowie einen Flachwagen. Ein Jahr später gab es dann noch zwei Weichen, Gleise sowie Tunnel und Gebäude. Die allerdings baute mir meine Schwester zusammen. Ich bin kein Modellbahner und werde auch nie einer.

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Das Hundertwasser-Bahnhofsgebäude in Uelzen.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler? Das Miniaturwunderland in Hamburg hilft sicherlich nicht nur der Hansestadt, sondern auch der Branche Modellbahn. Zu Fehlern kann ich nichts sagen.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben? Die Eisenbahn-Epoche III finde ich sehr interessant, weil zu dieser Zeit noch ein großer Teil der Infrastruktur vorhanden war und genutzt wurde. Und irgendwie träumt doch jeder Eisenbahnfan davon, nochmals auf heute längst abgebauten Strecken zu reisen.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? Als ich 1994 eine Radreise durch die Schweiz unternahm, durfte ich gelegentlich auch auf die Bahn als Transportmittel zurückgreifen. So auch auf der Anfahrt zum Gotthardpass aus Richtung Süden. Auf dem Gotthard lag im Mai allerdings noch Schnee, die Passstraße war gesperrt. So wollte ich ab Airolo die SBB nehmen.

Jochen Brunsiek wohnt mit seiner Familie in Dörentrup im Kreis Lippe (NRW) und bewirtschaftet dort einen kleinen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Seit 1981 fährt durch die 8000-Seelen-Gemeinde kein regulärer Personenzug mehr. Mit dem Ziel, auf dem Teilstück der so genannten Begatalbahn von Lemgo nach Barntrup wieder Eisenbahnbetrieb zu generieren, engagiert sich Brunsiek seit 1994 bei Pro Bahn und bei der Landeseisenbahn Lippe (LEL). „Mit der Bahn kann man Menschen bewegen“, sagt der 44-jährige Vermessungstechniker, der in Detmold arbeitet. Seit 2009 koordiniert er z. B. das Projekt „Jugend unter Dampf“ an der Bahnmeisterei Farmbeck. Hierfür hat die LEL einen ehemaligen Gepäckwagen angeschafft und mit Hilfe vieler Partner und Förderer zu Deutschlands einzigem mobilen Jugendraum auf Schienen umgebaut. Natürlich nicht ohne Hintergedanken. Denn das dortige Jugend-Kulturangebot dient nicht nur der Entwicklung des ländlichen Raums, sondern ist mittlerweile auch für seinen eigenen Nachwuchs interessant … Link-Tipps hierzu: jugend-unter-dampf.de und lok-lipperland.de

„Wir leben in einer großen Zeit der Mobilität. Die Eisenbahn ist und bleibt hiervon ein wichtiger Teil. Nicht mehr, aber auch nicht weniger“

Um ein Billett zu erwerben, stellte ich mein Rad an den Bahnsteig von Gleis 1 direkt neben dem Empfangsgebäude ab und ging zum Schalter. Der dortige Beamte teilte mir beiläufig mit, dass mein Rad bereits auf Gleis 2 geschoben wurde. Da wenig später ein Güterzug den Überweg versperren würde, konnte ich mir so das Schleppen des mit schweren Packtaschen bestückten Zweirads durch die Unterführung sparen. Ich freute mich über das vorausschauende Handeln der Mitarbeiter der SBB. Außerdem konnte ich vorher auf der Anfahrt nach Airolo bereits einige Baustellen der „Neuen Eisenbahn Alpentransversale“ (NEAT) bewundern. Ich freue mich schon auf den Gutschein zur Einweihung.

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? Der VT 624 ist für mich rückblickend in sehr lebendiger Erinnerung – ob auf der Warendorfer Strecke nach Münster oder zurück von Bielefeld in Richtung Lemgo. Sobald ich den Triebwagen betrat und das Schnurren des Dieselmotors bei der Anfahrt hörte, fühlte es sich an wie „nach Hause kommen“.

17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? Interessanter fände ich die Frage, was mich an der heutigen Bahn fasziniert. Also: Ich finde es spannend, das z.B. Initiativen wie die der Ilztalbahn es schaffen, dank durchdachter und überzeugender Konzepte Bahnstrecken zu erhalten und wieder Bahnbetrieb durchführen. Ebenso erwerben z.B. Kieswerke einen Abschnitt der ehemaligen Bahnstrecke Vorwohle – Emmerthal, um nach über fünfzehn Jahren wieder Güterverkehr über die Schiene abzuwickeln. Mit guten Rahmenbedingungen können zukünftig viele Kilometer Eisenbahn wieder genutzt werden.

18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Die recht medienwirksame Idee von Bahnchef Rüdiger Grube, sich einmal in vielen Bereichen persönlich mit den Bahnbetriebsabläufen vertraut zu machen und tageweise mitzuarbeiten, halte ich für sinnvoll. Für Neulinge des Managements in jeder Branche ist das ein guter Start.

19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Keine historische, sondern eine aktuelle Impression: das beleuchtete Viadukt in Altenbeken bei Nacht.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Wir leben in der großen Zeit der Mobilität. Die Eisenbahn ist und bleibt ein wichtiger Teil des Systems. Nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Eine gute Figur machen die sehr gepflegten „Thüringer“ 612er. Pünktlich legt sich 612 099/599 als RE 3660 (Glauchau – Göttingen) bei Lohma in den Gleisbogen. FOTO: STEVEN SEIDEL

NEIGETECHNIK ABGESCHALTET

Zum 19. Dezember 2015 hat die Deutsche Bahn die Neigetechnik der Baureihen 611 und 612 vorübergehend abgeschaltet. Als Begründung führt DB-Regio Bayern ein „möglicherweise schadhaftes Bauteil im Neigetechnikantrieb“ an. Konkret ist bei der Überprüfung eines Fahrzeuges ein Fehler entdeckt worden, der zu gravierenden Sicherheitsbedenken geführt hat. Im schlimmsten Fall könnten sich Wagenkästen nach dem Neigen in einer Kurvenfahrt nicht mehr aufrichten. Der Hersteller Bombardier rechnet damit, dass bei rund 20 Prozent der Züge tatsächlich fehlerhafte Teile verbaut worden sind.

Schlechte Aussichten für die älteren 611 mit Neigetechnik: Die glücklosen Fahrzeuge machen immer wieder mit technischen Problemen von sich reden (611 009 in Lindau Hbf, 25. Oktober 2008). FOTO: M. WERNING

In den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern und Thüringen führt die Abschaltung der Neigetechnik auf zahlreichen Verbindungen zu Verspätungen. In Baden-Württemberg hat man mit geänderten Fahrplänen für die Linien Aulendorf–Stuttgart, Ulm–Friedrichshafen–Singen, Ulm–Friedrichshafen–Basel, Ulm–Sigmaringen und Singen–Friedrichshafen–Lindau auf die Probleme reagiert. In Bayern und Thüringen hingegen ist auf langen Linien wie von Erfurt nach Würzburg weiterhin mit Verspätungen von 15 bis 20 Minuten zu rechnen. Besonders ärgerlich ist dies bei Zügen von Bayreuth nach Nürnberg, deren Anschluss an den Fernverkehr in Richtung München erst zum letzten Fahrplanwechsel optimiert wurde.

Auf den ebenfalls mit der Baureihe 612 gefahrenen Verbindungen des „Sauerland-Express“ von Kassel nach Hagen hat die Abschaltung der Neigetechnik durch Fahrplangestaltung und Streckenhöchstgeschwindigkeiten hingegen keine Auswirkungen.

Wann sämtliche Züge überprüft sind, ist aktuell noch nicht absehbar, der geänderte Fahrplan in Baden-Württemberg gilt jedoch bis mindestens 28. März 2016. Zu Redaktionsschluss waren in Bayern 16 von 85 Zügen überprüft. Erkennbar sind diese Fahrzeug an einem blauen Punkt im Stirnfenster.

Störungen der Neigetechnik und infolgedessen deren Abschaltung begleiten die Baureihen 611 und 612 seit Beginn ihres Einsatzes. Zuletzt wurde die Neigetechnik 2009 über einen längeren Zeitraum abgeschaltet. Die anhaltenden Störungen haben die Deutsche Bahn 2013 dazu bewogen, Klage gegen den Hersteller Bombardier einzureichen. **JGG**

„SEEGANG“ IM IC2

Seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 befinden sich die neuen IC2-Doppelstockwendezüge im planmäßigen Einsatz. Nach nur wenigen Tagen wurden erste Fahrgastbeschwerden laut, die ein starkes Schwanken der Wagen im oberen Geschwindigkeitsbereich beklagen. „Beweisvideos“ wurden bei den einschlägigen Internetportalen eingestellt. Schon am 15. Dezember bestätigte die DB die Probleme, dass es „aktuell bei der Fahrt zu Querbewegungen kommt, die vom Reisenden als unangenehmes Wanken empfunden werden“, wie DB-Sprecher Egbert Meyer-Lovis zitiert wird. Die Ursache für die Bewegungen soll „im Zusammenspiel verschiedener technischer Faktoren“ liegen. Tatsächlich soll sich das Schwanken auf einzelne gerade Streckenabschnitte beschränken. Sicherheitsprobleme gäbe es aber keine. Die DB hatte daraufhin angekündigt, mit dem Hersteller Bombardier Gespräche über eine schnelle Abhilfe aufzunehmen. **MWD**

13. Dezember 2015: Die neuen IC2-Einheiten gehen in Betrieb und werden nun den IC-Verkehr der Bahn zunehmend prägen. Aufnahme auf der neuen Vorfluterbrücke in Wahnebergen (Strecke Bremen – Hannover). FOTO: CARSTEN KATHMANN

Zwei Diesellegenden trafen sich am 11. Dezember im Bw Altenbeken: Neuzugang 220 053 neben der betriebsfähigen Hammer V 200 033 (hier mit passender Computernummer). FOTO: LUDGER GUTTWEIN

V 200 FÜR ALTENBEKEN

Die Dieselloksammlung der Deutschen Privatbahn im historischen Bahnbetriebswerk Altenbeken ist um eine Attraktion reicher: 220 053 (Krauss-Maffei 18297/1957) bereichert nun den Bestand. Am 10. Dezember wurde die Lok im Schlepp der Hammer Museumslok V 200 033 von Hattingen (Ruhr) nach Altenbeken überführt. Die Lok ist nur äußerlich aufgearbeitet, sie besitzt keine Motoren mehr und wird nur noch als rollfähiges Anschauungsobjekt dienen. Hinter ihr steckt die von 2007 bis 2014 im grünen Lack eingesetzte Lok D 9 der Brohltalbahn. Wegen Haarrissen im Drehzapfen, die künftige Einsätze im schweren Güterzugdienst verhindern, wurde die Lok veräußert. **MWD**

420 JETZT AUCH IM SIEGTAL

Die Düsseldorfer 420 haben ihre Leistungen zum Fahrplanwechsel im Dezember ausgeweitet: Neben den bekannten fünf Düsseldorfer Umläufen von 13 Zügen auf der Verstärkerlinie S 68 gibt es nun wegen 423-Mangel in Köln-Deutzerfeld auch einen Umlaufplan mit acht Zügen in Doppeltraktion. Ein Umlauf (zwei Tage) hat neben der Werkstattfahrt nach Düsseldorf bzw. Abstellung in Nörvenich auch eine Leerleistung und eine relativ kurze Leistung auf der S 11 zwischen Köln Hbf und Köln-Delbrück im Programm. Drei weitere Doppeleinheiten verkehren jetzt im Siegtal auf der S 12 Köln – Au (Sieg): zwei Plantage zwischen Horrem und Hennef, einer zwischen Horrem und Au. **AW**

Als S 32248 waren am Morgen des 8. Januar 2016 die Einheiten 420 484 und 420 426 in Köln-Deutz auf dem Weg nach Hennef unterwegs. FOTO: AXEL WITZKE

Baureihe 412 ist nur der Oberbegriff der neuen ICE 4-Züge. Die nicht motorisierten Endwagen werden künftig als Baureihen 0812 und 5812 bezeichnet, die Mittelwagen tragen je nach Ausstattung die Bezeichnungen x412 und x812. FOTO: OLIVER LANG /DB

AUS ICE X WIRD ICE 4

Die Deutsche Bahn hat hochoffiziell den neuen ICE-Triebzug auf die „Flottenbezeichnung“ ICE 4 getauft. Die Baureihenbezeichnung lautet offiziell 412, weswegen man auch für diese Präsentation in Berlin im Beisein von Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn, und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt den 4. Dezember aussuchte. Bisher wurden die Züge offiziell unter der Bezeichnung „ICE x“ angekündigt. Derzeit befinden sich zwei Vorserien-Züge auf dem DB-Streckennetz und haben in diesen Wochen Versuchs- und Testfahrten durchgeführt. Bereits im Herbst 2016 soll der 14-monatige Probebetrieb, davon zwölf Monate im Fahrgastbetrieb, starten. Das Gesamtprojekt soll momentan im Zeitplan liegen. Der zwölfteilige ICE 4 hat eine Gesamtlänge von 346 Metern und eine Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern. Er soll in einigen Jahren die ICE 1- und ICE 2-Flotten ersetzen. **pm DB**

Für einen „Arbeitsplatz mit der schönsten Aussicht" wirbt die braune 151 017 am 14. Januar 2016 in Hof. Die Lok ist die erste von drei 151ern, die die HSL von der DB erworben hat. FOTO: MICHAEL GIEGOLD

ERSTE HSL-151 IM EINSATZ

Die HSL Logistik GmbH aus Hamburg hat von DB Schenker bereits im Mai 2015 die drei Maschinen 151 017, 138 und 145 erworben und eine Generalüberholung in Auftrag gegeben. Als Erste von ihnen wurde 151 017 am 8. Januar im DB-Fahrzeuginstandhaltungswerk Dessau abgenommen und dem neuen Eigentümer übergeben. Die HSL-typische braune Farbgebung ist zunächst gewöhnungsbedürftig. Von den 170 gebauten Loks dieser Reihe sind bislang bereits 34 an andere Unternehmen verkauft und teilweise bei diesen im Einsatz. Ein Großteil der Loks ging allerdings an Unternehmen mit DB-Beteiligung wie RBH Logistics GmbH oder Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH. **MWD**

143 MACHT SICH RAR

Von den 646 gebauten Loks der Baureihe 143 sind momentan noch immerhin 171 im aktiven DB-Einsatzbestand, wenngleich deren Zahl weiter rückläufig ist. Im Dezember 2015 endete der Einsatz der Loks im Rostocker S-Bahn-Verkehr, nachdem Triebzüge der Reihe 442 deren Aufgaben übernahmen. Auch die Anzahl der in Nordrhein-Westfalen eingesetzten Maschinen sinkt weiter: Hier ist momentan noch mit 143 009 die drittälteste 143 aktiv. Diese ist sogar nach der 1982 gebauten Baumusterlok (heute bei der ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH aktiv) 143 001 und der im September 1984 ausgelieferten 143 002 (aktiv von Halle/Saale aus) die drittälteste 143 im Bestand. Die RB-Linie 27 verkehrt – wie auf dem Foto unten zu sehen ist – in der Regel mit einer Lok der Baureihe 143 und drei Doppelstockwagen. Manchmal werden wegen Steuerwagenausfall aber auch zwei 143 in „Sandwich-Anordnung" mit zwei Wagen eingesetzt. **AW**

Auch schon ein Oldie: 143 009 am 8. Januar 2016 mit RB 12520 auf der Rechten Rheinstrecke bei Hammerstein. FOTO: AXEL WITZKE

Am 2. Januar 2016 stand die frisch beklebte 146 010 mit der S 1 nach Schöna im Dresdener Hauptbahnhof zur Abfahrt bereit. FOTO: DANIEL WOLF

NEUE WERBELOK 146 010

In schöner Regelmäßigkeit geraten Eisenbahnfotografen in Verzückung, wenn eine Lok neue Vollwerbung erhält und damit einen besonderen farblichen Akzent setzt. Eine von ihnen ist nun 146 010, die seit dem Jahreswechsel mit dunkelgrün-grauer Folienbeklebung für das „Schloss Wackerbarth und Europas erstes Erlebnisweingut in Radebeul bei Dresden" wirbt. Die Lok ist erst wenige Wochen zuvor in Dresden eingetroffen, wo die 2001 gebauten Maschinen vor den doppelstöckigen S-Bahn-Zügen der sächsischen Metropole die Loks der Baureihe 182 ablösen sollten (welche wiederum nach Leipzig wechselten, um dort bis zum Eintreffen neuer „Talent "-Triebzüge auszuhelfen). Sie gehört zu den 31 Exemplaren der Unterbauart 146.0, die zuletzt in Nordrhein-Westfalen die RE-Linien bedienten, nun aber dort durch neuere 146.1 und die fabrikneuen 146.25 ersetzt wurden. 146 010 ist derzeit die einzige 146.0 mit Vollwerbung. **MWD**

140 BEI ERFURTER BAHNSERVICE

Zu den Verkehrsunternehmen, die von der DB Loks der Baureihe 140 übernahmen, gehört auch die Erfurter Bahnservice Gesellschaft mbH (EBS). Neben der 140 772 gehört nun auch die 140 815 zu deren Bestand, die am 22. Dezember 2015 mit frischen Fristen in den Einsatz ging und zunächst noch von der RBH Logistics GmbH angemietet war. Im Februar wird den beiden mit der von der DB am 18. Juni 2015 z-gestellten 140 811 eine weitere Lok dieser Baureihe nach Thüringen folgen. Die Maschinen behalten zunächst noch ihren verkehrsroten DB-Lack. Sie gehören zu immerhin (bisher) 44 Loks, die nach ihrer aktiven DB-Laufbahn an andere Unternehmen verkauft wurden. **StS**

140 815 der RBH und die wegen Doppeltraktionsstörung abgebügelte 140 772 von EBS sind mit Getreideleerzug DGS 95616 (Hamburg – Neumark i.V.) bei Mockern unterwegs. FOTO: STEVEN SEIDEL