eisenbahn Modellbahn magazin

2 Februar 2023 – 61. Jahrgang, Heft Nr. 668 EUR 7,80 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

DB-V 60 im H0-Vergleichstest

Welche Rangierlok kuppelt am besten?

4 194539 107807 02

Reko-P 10

Warum die gelungene Baureihe 22 nur 13 Jahre im Einsatz stand

+
- Modellübersicht
- Beheimatungen
- Typenzeichnung

EUR 8,60 (A) · SFr 12,50 (CH) · EUR 9,20 (B, LUX) · EUR 9,50 (NL) · DKR 84,95 (DK)

Vorortverkehr Hannover

So bunt war der Betrieb vor dem S-Bahn-Start

Dampf-Refugium

Letzte 52er in Bosnien

Winter im Modell

Marktübersicht und Tipps

Bottwartalbahn

Kommt die Reaktivierung?

Altenbekener Viadukt in H0

Die neue Paradestrecke der Modellbundesbahn

MEGA ABENTEUER AUF SCHIENEN IN HO ...

Ihre Händlergemeinschaft 13+ Die wilde Dreizehn plus

märklin

Exklusives Märklin-Wagenset

Märklin 48030.002

2er Set Kuppelwagen Habfis,
RailAdventure, Ep.VI
149,95 €

Vorbild:
Die RailAdventure Kuppelwagen dienen im Original als Adapter für über 100 verschiedene Kupplungssysteme (z.B.: ICE-Mittelkupplung, Straßenbahnen, usw.). An den Kopfseiten sind im Original Rahmen montiert, die die verschiedenen Kupplungen aufnehmen können.

Modell:

- verstellbare Puffer und Drehgestelle
- Länge über Puffer 26,7 cm (26,3 cm)
- Märklin-Kurzkupplungen in Norm-Aufnahme mit Kulissenführung
- die Wagen sind unterschiedlich bedruckt
- Gleichstromradsatz 4 x 700580

Sie erhalten dieses und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa seit 1992
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528-441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim seit 1990
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de

Modellbahnladen & Spielparadies seit 1982
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig seit 2011
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de

Modellbahn Kramm seit 1983
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka seit 2012
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Techn. Modellspielwaren Lindenberg seit 1979
50676 Köln · Blaubach 26–28
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellbahn Center Hünerbein seit 1946
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH seit 1948
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer seit 1948
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Modellbahnshop - Saar seit 2006
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst seit 1919
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

märklin Store München seit 2010
80335 München · Bayerstraße 22
Tel. 089-24206636 · epost@maerklin-store-muenchen.com
www.maerklin-store-muenchen.com

Gleis11 GmbH seit 2004
80335 München · Bayerstraße 16b
Tel. 089-45219090 · gleis-11@gleis-11.de
www.gleis-11.de

Eisenbahn Dörfler seit 1920
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress seit 1992
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

40 JAHRE Modellbahnladen Gütersloh

30 JAHRE elriwa und Modeltreinexpress

„DIE WILDE 13 PLUS" — ZUSAMMEN 700 JAHRE ERFAHRUNG FÜR IHR HOBBY !

Es läuft (nicht) rund
bei DB Fernverkehr

Die Erneuerung der Schnellfahrstrecke Würzburg – Fulda bedingt, dass ein ICE 1 am 14. Juli 2022 bei Thüngersheim durch das Maintal rollt. Nicht selten sorgen solche Umleitungen für Verspätungen; das Gesamtsystem Fernverkehr leidet darunter *Florian Dürr*

Immer noch hakt es im Fernverkehr der Deutschen Bahn. Auch wenn die Pünktlichkeitswerte im Herbst 2022 wieder etwas gestiegen waren, sind nach wie vor bei Weitem nicht alle IC und ICE zuverlässig und nach Plan unterwegs. Und auch 2023 kann nicht mit einer deutlichen Verbesserung gerechnet werden. Von den eigenen Ansprüchen sei man weit entfernt, gibt Bahnchef Richard Lutz zu. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Die Infrastruktur bleibt auf Kante genäht, es gibt zahlreiche Baustellen und einen Fachkräftemangel beim Betriebs- und Instandsetzungspersonal. Zudem ist die Flottensituation nach wie vor angespannt und sorgt für Ausfälle und Qualitätsmängel.

Da kommt DB Fernverkehr der neue ICE 3neo, den die Deutsche Bahn am 5. Dezember 2022 in den Fahrgasteinsatz schickte (siehe S. 26), wie gerufen. 73 Züge sollen die ICE-Flotte bis 2029 verstärken. Vielleicht war die angespannte Lage auch der Grund dafür, dass man den ersten Zug schon einige Tage vor dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember in Betrieb nahm? Mit seiner Spitzengeschwindigkeit von 320 km/h wird der ICE 3neo vor allem das ganz schnelle Flottensegment verstärken und auf Schnellfahrstrecken wie Köln – Rhein/Main seine Pfründe ausspielen können.

Doch die Flottenoffensive allein dürfte das Problem nicht lösen. Es liegt auf der Hand, dass mehr Züge auch eine Erweiterung der Kapazitäten in den Werkstätten erfordern. Denn nur so können Service, technische Verfügbarkeit und in der Folge auch Pünktlichkeit gewährleistet werden. Pläne existieren, doch zum Beispiel im Raum Nürnberg gibt es massiven Widerstand gegen den Bau eines ICE-Werks.

Doch was nützt der Ausbau der Werke, wenn die verfügbaren Kapazitäten aufgrund von „Verzögerungen im Betriebsablauf" nicht genutzt werden können? So gestand Richard Lutz, vom Tagesspiegel auf die Qualitätsmängel angesprochen, ein: „Die ICE waren vielfach so verspätet, dass nicht genug Zeit für die Wartung blieb." Es braucht folglich viele Ansätze, wahrscheinlich einen engagierten Rundumschlag, damit es im Fernverkehr der DB AG wieder rund läuft.

Florian Dürr, Chefredakteur

10–20 Vorbild & Modell: DR-Baureihe 22

Georg Otte/Slg. Matthias Hengst

Im Fokus

10 Die „Reko-P 10“ der Reichsbahn
Im Rahmen einer Rekonstruktion ließ die Deutsche Reichsbahn 85 Lokomotiven der Baureihe 39^{0-2} modernisieren. Markantestes Merkmal der auf diese Weise neu entstandenen 22er war ihr neuer Hochleistungskessel. Die „Reko-P 10“ überzeugte mit guter Leistung und geringerem Verbrauch, blieb aber nur kurz im DR-Einsatzbestand

19 Potenzial in allen Nenngrößen
Auch wenn die Modellvielfalt zum Thema DR-Baureihe 22 begrenzt ist, kann das, was am Markt der Nenngröße H0 zu finden ist, durchaus begeistern. In allen anderen Spurweiten ist noch Potenzial vorhanden

Eisenbahn

6 Rangierbetrieb wie zu Großvaters Zeiten
In Bosnien-Herzegowina sind noch immer Dampfloks im Verschub auf den Gleisanlagen diverser Kohlezechen im Einsatz. Niemand weiß, wie lange das noch so geht

22 Momente
151 und 143: Von wegen altes Eisen!

24 Entlang der Schiene
Aktuelle Informationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

34 Buntes Allerlei
In der über 50-jährigen Tradition des Vorortverkehrs um Hannover gab es zahlreiche Innovationen, Kuriositäten und Überraschungen. Ein Rückblick

40 Perspektive im Bottwartal
Die Bottwartalbahn war Württembergs längste Schmalspurlinie. Nach dem Aus 1969 könnte es bald eine Revitalisierung geben

44 Bild des Monats
Triebzug 3427 009 durcheilt Ende November 2022 die Ruhrauen bei Wetter

46 Zahnrad-97er am Erzberg
Die „eingedeutschten“ Tenderlok-Baureihen 97^2 und 97^3 sowie die moderne 97^4

52 Dieseltour durch Südhessen
Seit Mitte der 1970er-Jahre bildete Manfred Köhler Lokführer für Strecken im Odenwald aus. Das hieß: Manch eigene Regel beachten und viel Arbeit mit 212 und 216

Modellbahn

56 Österreicherin aus Göppingen
ÖBB-Elektrolok 1141.02 aus Märklins H0-Sortiment und ihr Vorbild-Ellokpendant

60 Inspiration satt von der IMA
Impressionen von der Internationalen Modellbahn-Ausstellung Anfang November in Friedrichshafen

64 Neu im Schaufenster
Nach dem Weihnachtsgeschäft ist keineswegs Flaute im Fachhandel, was unsere Übersicht neuer Produkte beweist

Rolf Hahmann

46–51 *Die steirische Erzbergbahn bot den Zahnradloks der Baureihe 97 ein Zuhause*

Markus Tiedtke

Die „Modellbundesbahn" in Brakel hat ihre H0-Schauanlage um zwei Viadukte bereichert **108–113**

Bruno Kaiser

74–78 *Es gibt zwei Methoden für weiße Landschaften und allerhand Zubehör dafür*

Bevor die S-Bahn kam, gab es in Hannover einen bunten, innovativen Vorortverkehr **34–38**

Jürgen Hörstel

84–91 *Vier H0-Modelle der Bundesbahn-Baureihe V 60 von Brawa, ESU, Märklin und Piko in unserem großen Rangierlok-Vergleichstest*

Martin Menke

74 Winterzauber auf Anlagen
Es gibt verschiedene Möglichkeiten, Modelllandschaften mit Schnee darzustellen. Wir haben Basteltipps und nützliches Zubehör zu diesem Thema zusammengestellt

79 Sicherheit für den Computer
Windows 11 kann den Modellbahn-PC gefährden, doch es gibt Abhilfe

80 Raspeln und Feilen fürs Hobby
Unser Werkstatt-Tipp betrachtet diverse spanabhebende Handwerkszeuge zum Bearbeiten unterschiedlicher Materialien

Service

73 Termine/TV-Tipps
94 Kleine Bahn-Börse
94 Fachgeschäfte
98 Veranstaltungen
100 Buch & Film
101 Leserbriefe
114 Vorschau/Impressum

82 Modellbau-Wahnsinn
Volker Gerisch erschafft einzigartige Schaustücke. Ein besonderes Anliegen ist ihm der perfekte Gleisbau

84 V 60-Rangierloks der DB
H0-Dieselloks der Bundesbahn-Baureihe V 60 von Brawa, ESU, Märklin und Piko im Vergleichstest, der überraschend keinen klaren Sieger hervorbringt, sondern alle vier Testmodelle nah beieinander sieht

92 WLAN-Handregler
Der tschechische Technikspezialist Zavavov hat mit dem Handregler TCS-RC eine Alternative zu ESU oder Roco im Markt platziert

104 Königsspur in Klein
Eine L-förmige Modellbahn-Innenanlage in Nenngröße 1 für die Wintertage

106 Rares Fundstück
Die „Schöne Württembergerin" als 0-Modell des Herstellers Sommerfeldt

108 Altenbeken anno 1975
Seit 2022 fahren Züge auf der Schauanlage „Modellbundesbahn" in Brakel auch über eine exakte Nachbildung von Europas längster Kalksandsteinbrücke. Mit fünfeinhalb Metern Länge bildet der Altenbekener Viadukt im Maßstab 1:87 einen imposanten Blickfang

Georg Otte/Slg. Matthias Hengst

Titelbild: ***In Sachsen befand sich ein Haupteinsatzgebiet der DR-Baureihe 22. 22 081 steht in den 1960er-Jahren in Dresden-Neustadt zur Abfahrt bereit***

Die Dampfloks der Bergwerksgesellschaft Kreka kommen an mehreren Orten in Bosnien zum Einsatz *Grafik: Anneli Nau*

■ Güterzug-Dampf in Bosnien

Rangierbetrieb

wie zu Großvaters Zeiten

Begrenzte Mittel sorgen dafür, dass in Bosnien-Herzegowina noch immer Dampfloks im alltäglichen Verschub auf den Gleisanlagen diverser Kohlezechen eingesetzt werden. Es ist vielleicht sogar weltweit der letzte verbliebene Güterzug-Dampfbetrieb auf Normalspurgleisen. Es ist unklar, wie lange das noch so geht

Der Arbeitsplatz, den Dzizig Hocliol zu Fuß ansteuert, heißt 33-064. Hinter der Zahlenkombination verbirgt sich eine ziemlich schmutzige Dampflokomotive mit offensichtlich deutschen Wurzeln. Der 57-jährige Lokführer steigt auf und stellt die Luftpumpe an, die sich allerdings nicht regt. Routiniert klettert er auf den Umlauf seiner Dampflok, greift sich eine Metallstange und klopft auf das Steuerteil der Luftpumpe. Mit Erfolg: Schmatzend und weithin hörbar beginnt sie zu arbeiten. Zurück auf dem Führerstand, wirft er einen kurzen Blick auf das Kesselmanometer, legt die Steuerung voll aus, löst die Bremse, öffnet den Regler und schon setzt sich die Maschine in Bewegung. Es ist Oktober 2022 und wir besuchen eine Braunkohlegrube der Minengesellschaft Kreka in Šikulje, nordwestlich der 90.000-Einwohner-Industriestadt Tuzla in Bosnien und Herzegowina. Die Dampfloks sind hier im Rangierdienst eingesetzt. Wen die Eisenbahngeschichte kalt lässt, der kann die beschriebene Szene wohl kaum einord-

Die letzten Normalspurdampfloks im Güterzugdienst verrichten in Bosnien ihr Tagewerk. 33-064 rangiert auf dem Kreka-Werksgelände in Šikulje am 12. Oktober 2022 einige O-Wagen

Alle Fotos: Guus Ferrée

Nur noch zu besonderen Anlässen sind Dampfloks auf der teils zweigleisig trassierten Schmalspur-Werksbahn im Einsatz. 83-158 und 83-159 sind am 14. Oktober 2022 mit einem leere Kohlenzug zwischen Grivice und Turija unterwegs

nen: Eine Normalspur-Dampflokomotive, die zwar nur als Rangierlok, aber immerhin noch regelmäßig im Güterzugbetrieb eingesetzt wird, ist in Europa einmalig und dürfte sogar weltweit die Ausnahme sein.

Brennstoff für ein Kraftwerk

Der Schauplatz des Geschehens ist ein nüchterner Werkkomplex, eine mehrere Dutzend Meter hohe Verladeanlage, die von überdachten Förderbändern mit Kohle beliefert wird. Die Braunkohle wird hier im Tagebau abgebaut und per Bahn zu einem riesigen Kohlekraftwerk der Betreibergesellschaft Elektroprivreda Bosne i Hercegovine in Tuzla transportiert. Damit liefert sie den Brennstoff für einen der größten Umweltverschmutzer Europas. Das Kraftwerk ist das einzige in Bosnien und deckt die gesamte Stromversorgung des Landes.

Dzizig Hocliol kümmert der Umweltaspekt wenig. Er ist froh, einer von 2.500 Kreka-Beschäftigten zu sein. Der erfahrene Lokführer macht seine Arbeit allein. Das ist manchmal kraftzehrend, zum Beispiel, wenn er die großen Braunkohlebrocken mit Wucht in die Feuerbüchse werfen muss. Als 33-064 im Jahr 1943 als 52 1134 von der Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken AG (DWM) in Posen (ehemals Cegielski) an die Reichsbahn ausgeliefert wurde, sollte sie eigentlich nur fünf Jahre halten. Jetzt nimmt Dzizig Hocliol wieder einen Klumpen Braunkohle aus dem halb gefüllten Wannentender und schiebt ihn in das mäßig flackernde Feuer der bald 80 Jahre alten Dampflok. Die großen Brocken sind nicht ideal. Mit kleinen Kohlestücken ließe sich das Feuer wesentlich besser führen.

Geld für Dieselloks fehlt

33-064 erbringt zusätzliche Rangierleistungen. Grundsätzlich werden die zu beladenen offenen Güterwagen mit einem Seil unter der Verladeanlage verschoben. Trotzdem bleibt die alte Dampflokomotive unverzichtbar, weil Kreka seit Jahren erhebliche Verluste macht. Nicht einmal für gebrauchte Diesellokomotiven wäre genug Geld vorhanden. Dass 33-064 immer noch unter Dampf steht, ist symptomatisch für das wirtschaftliche Geschehen in dieser Region.

In der Werkstatt im nahe gelegenen Bukinje pflegt ein Dutzend Mitarbeiter die Dampfloks der Bergwerksgesellschaft nach Kräften. Das ist kein leichtes Unterfangen, wenn das Geld knapp

Zufrieden mit seinem Job: Dzizig Hocliol ist Lokführer auf 33.064 in Šikulje

Reisen nach Bosnien

Eingeschränkter Zugang zu den Werksloks

Industriekomplexe werden in Bosnien streng bewacht. Ohne Erlaubnis darf man das Gelände nicht betreten. Der Besuch der Bergwerke ist in organisierten Gruppen möglich. Sowohl Farrail als auch Tanago bieten im Jahr 2023 Reisen nach Bosnien an. Dabei erhalten die Teilnehmer auch Einblick in die Hauptwerkstatt in Bukinje. In Banovići kann man die 62-125 von der öffentlichen Straße aus über einen kurzen Weg in Aktion sehen, wenn sie unter Dampf steht, was bei organisierten Reisen relativ sicher ist. In Dubrave ist es möglich, an einem Bahnübergang die rangierende 33-248 zu beobachten.

ist und auch das Fachwissen zunehmend schwindet. Guter Wille allein bringt eine Dampflokomotive nicht in Fahrt, aber mit viel Improvisationstalent kommt man trotzdem weiter. Doch manches dauert. Die Aufarbeitung von 33-064 erfolgte – mit einer kurzen Unterbrechung – in einem Zeitraum von acht Jahren.

In Šikulje scheint an diesem Oktobertag die Sonne. Das ist angesichts der massiven Luftverschmutzung durch das nahe Kohlekraftwerk kein alltägliches Phänomen. Auf dem Gelände des Bergwerks steht noch eine zweite ehemalige Reichsbahnlok, die 33-503 (52 1345). Sie ist jedoch mit schadhaften Heizrohren abgestellt. Die Lokomotive hat eine unverkennbar russische Vergangenheit. Nach ihrer Auslieferung von DWM an die Reichsbahn im Jahr 1944 landete sie nach dem Krieg in der Ostzone und wurde 1947 in die UdSSR überführt. 1964 wurden viele TE an die jugoslawischen Staatsbahnen JDŽ verkauft. 33-503 zählt zu den fünf Exemplaren (33-501 bis 505), die 1964 von der SZD direkt an der Kreka-Minengesellschaft verkauft wurden. An ihre Zeit in Russland erinnert bis heute neben anderen kleineren Details ein unverkennbares Löschfallrohr, das unter der Rauchkammer angebracht ist. Ob 33-503 einmal wieder unter Dampf gesetzt wird, ist ungewiss, obgleich der Bergbaugesellschaft buchmäßig nun eine Ersatzlok fehlt.

Gut erhalten, aber wenig in Betrieb

Viel zu tun hat die Diensthabende 33-064 in Šikulje indessen nicht. Die meiste Zeit des Tages steht sie abgestellt auf den Gleisen der Verladeanlage und produziert sanfte Rauchschwaden. Regelmäßig kontrolliert Dzizig Hocliol das Feuer. Nur wenige Male am Tag, im Zeitraum zwischen 10 Uhr und 16 Uhr, setzt sich die Lokomotive in Bewegung. Trotz ihres verschmutzten Aussehens sind 33-064 und 33-503 aber sehr gut erhalten geblieben. Natürlich gibt es Verschleiß, aber zum Beispiel die Radreifen sind in einem einwandfreien Zustand. Und der eingangs erwähnte, defekte Hahn an der Luftpumpe darf bei Loks dieses Alters auch schon mal klemmen.

Beschränktes Einsatzgebiet

In Dubrave, südlich von Tuzla, wartet 33-248 auf den Gleisen einer anderen Kreka-Mine auf ihren nächsten Fahrauftrag. Der Leiter der Werkbahn, der hervorragend Englisch spricht, fungiert hier während unseres Besuches als Lokführer. Er erklärt, dass die von Henschel gebaute Lokomotive (1944, ex 52 4779) grundsätzlich nur tagsüber eingesetzt wird. Die Lok rangiert beladene Wagen für die „Kennedys", die sechsachsigen Diesellokomotiven, die einst von den USA an Jugoslawien übergeben wurden und nach dem Krieg in den 90er-Jahren auch in Bosnien verblieben. In der Vergangenheit brachten die 33er von Kreka die Kohlezüge direkt in die Übergabebahnhöfe. Doch damit ist Schluss, nachdem die 2001 gegründete bosnisch-herzegowinischen Staatseisenbahn Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine (ŽFBH) diese Fahrten seit 1. Januar 2016 nicht mehr erlaubt. So gehören einzig die Gleise der Kreka-Werksbahnen zum Einsatzgebiet der letzten Normalspur-Dampflokomotiven in Europa. Auch der Aktionsradius der 33-248 beschränkt sich seither auf das Gruben-Areal in Dubrave.

Zuvor hatte die ŽFBH ständig neue technische Anforderungen an die vorhandenen Dampflokomotiven gestellt, um die Kohletransporte der Grubenlokomotiven zu behindern. Das ist der Grund, warum die 33er jetzt mit LED-Frontleuchten ausgestattet sind, was den Dampfloks ein etwas groteskes Aussehen verleiht.

Im Spannungsfeld der Politik

Die Minen von Kreka sind ein wichtiger Pfeiler der bosnischen Wirtschaft. Sie wurden 1885 gegründet und spielen heute auch auf dem heiklen politischen Parkett eine Rolle. Normalerweise wäre schon längst der Staubkamm durch das Unternehmen gezogen worden, der Personalabbau und Einsparungen nach sich ziehen würde. Doch eine Kündigung von Mitarbeitern wäre politischer Selbstmord – vor allem im Vorfeld der brisanten Präsidentschaftswahlen im Oktober 2022.

Bosnien und Herzegowina besitzt seit dem Ende des Bürgerkriegs im Jahr 1995 eines der komplexesten politischen Systeme der Welt, das der Gleichberechtigung der drei Volksgruppen im Land (Kroaten, Bosniaken, Serben) und dem internationalen Mandat, dem der Staat noch immer unterliegt, gerecht werden muss. Deshalb sind auch Wahlen

In Banovići treffen Normalspur und 760-Millimeter-Strecke aufeinander. Am 15. Oktober 2022 kommt es zu einer Parallelfahrt der schmalspurigen 25-30 (links) und der Normalspur-Rangierlok 62-125

stets ein kompliziertes Unterfangen. Gewählt werden stets die drei Mitglieder der gemeinsamen Präsidentschaft, die als rotierendes Amt angelegt ist: ein Bosniake, ein Kroate und ein Serbe. Nach einer von der Opposition erzwungenen Nachzählung blieb Milorad Dodik der Gewinner der bosnischen Präsidentschaftswahlen. Er ist Nationalist, Putin-freundlich und befürwortet die Abspaltung der serbischen Republika Srpska. Dieser Kurs birgt ein gewisses Potenzial für Spannungen. Wie sich diese Entwicklungen auf die ohnehin schwache Wirtschaft auswirken werden, ist ungewiss.

Dreiachser in Banovići

Noch ist das letzte Überbleibsel der Dampftraktion auf dem europäischen Kontinent jedoch weiterhin intakt. Nicht nur in Šikulje und Dubrave, sondern auch im Bergwerk in Banovići verrichtet noch immer eine kohlegefeuerte Lok ihren täglichen Dienst. Es handelt sich um die dreiachsige 62-125. Die Maschine gehört zur Reihe 62, einer auf der Konstruktion der dreiachsigen Kriegslokomotive S-100 des USA Transportation Corps (USATC) basierenden Baureihe. Die jugoslawischen Eisenbahnen JŽ übernahmen mit Unterstützung der Nothilfe- und Wiederaufbauverwaltung der Vereinten Nationen (UNRRA) insgesamt 106 (62-001 bis 106) dieser Rangierlokomotiven, die in der Nähe von Paris abgestellt waren. Als Lizenzbau entstanden weitere 123 Loks (62-107 bis 229), die die jugoslawische Lokomotivfabrik Đuro Đaković in Slavonski Brod zwischen 1956 und 1959 baute. Eine davon ist 62-125, die 1957 von Đuro Đaković mit der Fabriknummer 614 geliefert wurde. Die jugoslawischen Lizenzbauten waren an einem etwas höheren Kessel zu erkennen, der auf einen anderen Rahmentyp zurückzuführen war. Außerdem war der Platz für die Kohlevorräte größer dimensioniert und die Kabine etwas modifiziert. Mit diesen Loks endete zugleich das Kapitel des Dampflokbaus in Jugoslawien.

> » Noch ist das letzte Überbleibsel der Dampftraktion auf dem europäischen Kontinent intakt

62-125 ist eine Ersatzlok, denn der Rangierbetrieb in Banovići wird in der Regel von zwei Diesellokomotiven durchgeführt. Wenn es bei diesen zu einer Panne oder Reparatur kommt, wird die Dampflok angeheizt. Im Jahr 2022 war die Lokomotive deshalb zum Teil wochenlang im Einsatz. Eine zweite Ersatzdampflokomotive, die 1949 von Skoda gebaute 19-12, wird in Reserve gehalten. Diese dreiachsige Industrielok war während unseres Besuchs aufgrund von Arbeiten an beiden Zylindern vorübergehend außer Betrieb.

Dampf auch auf schmaler Spur

Zu den Anlagen des Bergwerks Banovići zählt auch eine teilweise zweigleisig trassierte 760-Millimeter-Schmalspurbahn zwischen Oskova und Turija. Der Betrieb wird schon seit vielen Jahre von Dieselloks der Reihen 720 (B-dh) und 740 (B'B'-dh) bewältigt. Trotzdem gibt es mit 83-158 und 83-159 noch betriebsfähige Dampfloks, die im Prinzip nur für Sonderfahrten angeheizt werden. Die beiden Schmalspurloks, 1949 von Đuro Đaković geliefert, verkörpern die letzte Entwicklungsstufe dieser bekanntesten, ehemaligen jugoslawischen Bauart, vom Personal „Ćiro" genannt. Die Nachbau-Maschinen (83-153 bis 83-183) des D1'-h2 Typs wurden als Heißdampf-Zwillings-Varianten 1948 und 1949 geliefert. In Banovići fuhren sie nach Ende des Krieges Mitte der 90er-Jahre noch für einige Zeit, weil es kein Geld für Diesel gab. Mit 25-30 (ČKD Praha 2530/1949) ist auch ein kleiner C-Kuppler noch betriebsfähig und wurde 2022 wieder grün gestrichen. Sie diente vor allem im Verschub. Die ebenfalls erhalten gebliebene ehemalige Werklok 83-181 (Đuro Đaković 137/1948) soll in Živinice äußerlich aufgearbeitet und als Denkmal aufgestellt werden.

Ab dem Jahr 1946 setzte um Banovići ein Aufschwung ein, nachdem die Eisenbahnstrecke Brčko – Banovići fertiggestellt worden war. Braunkohle und Kohle aus Banovići ist aufgrund ihrer guten Qualität sehr gefragt. Ein Teil davon wird nach Serbien gebracht. Ein Angestellter des Unternehmens erklärte, dass das Bergwerk vor Kurzem auch Anfragen aus Deutschland erhalten habe. Konkreter wollte er darauf nicht eingehen. Nachfrage nach der guten Kohle aus Bosnien scheint aber weiterhin vorhanden. Vielleicht sorgt das dafür, dass den Kreka-Dampfloks noch ein paar Jahre Gnadenfrist gewährt wird. Sicher ist das nicht, keiner weiß, wie lange sie noch in Bosnien unersetzbar bleiben. *Guus Ferrée*

In der Werkstatt Bukinje wird im Oktober 2022 die Dampflok 33-326 repariert. Ein Dutzend Mitarbeiter kümmert sich hier um die Kreka-Dampfloks

Auf den Gleisen des Kreka-Werksareals in Dubrave versieht 33-248 ihren Dienst. Am 12.Oktober 2022 rangiert sie einen Übergabezug zusammen

DR-Baureihe 22

Die „Reko-P 10“ für den schweren Reisezugdienst

Im Rahmen einer Rekonstruktion ließ die Deutsche Reichsbahn 85 Lokomotiven der Baureihe 39$^{0-2}$ modernisieren. Markantestes Merkmal der auf diese Weise neu entstandenen Baureihe 22 war ihr neuer Hochleistungskessel. Die Loks überzeugten mit guter Leistung und geringerem Verbrauch, blieben aber nur kurz im Einsatzbestand der DR