

Deutschland € 7,40 • Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • Belg. Lux. € 8,65 • Nederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finnl. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn
JOURNAL

März
2019

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Dampf anno 75 Lauda – Crailsheim

„Diesel-Jumbo“ V 300 | Anlagengestaltung Güterrampe Ep. 2 | Modelltechnik Pikos E 63 aufgerüstet

NEU



Ostpreußen und seine Verkehrswege

Teil 1 bis 1945

Mit Ostpreußen verbinden sich besondere Vorstellungen: herrliche, von Moränenhügeln, Flussniederungen und Moorgebieten durchzogene Landschaften, tiefdunkle Wälder und zahllose Seen, die Bernsteinküste, berühmte Seebäder, auf dem Kurischen Haff kreuzende Fischerkähne und wandernde Sanddünen auf der Nehrung, das Frische Haff mit dem hoch aufragenden Dom in Frauenburg, Unternehmen von Weltrup und natürlich die legendäre Ostbahn Berlin–Königsberg–Eydtkuhlen. Sie spielt in unseren beiden Standardwerken zum Verkehrswesen in Ostpreußen eine ebenso wichtige Rolle wie die vielen anderen großen und kleinen Bahnen. Wie in dieser beliebten VGB-Buchserie üblich, widmen sich die Autoren auch den anderen öffentlichen Transportmitteln, u.a. den vielfältigen Straßenbahnbetrieben, dem wichtigen Omnibusverkehr und der Schifffahrt. Band 1 beschreibt die rasante Verkehrsentwicklung dieser ostdeutschen Provinz bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs, als das alte Ostpreußen in kürzester Zeit von der Bildfläche verschwunden war.

372 Seiten, gebunden mit Hardcover, Großformat 22,3 x 29,7 cm, ca. 800 seltene Aufnahmen, Faksimile, Karten und Grafiken

Best.-Nr. 581826 | € 59,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

ERHÄLTICH IM FACH- UND BUCHHANDEL ODER DIREKT BEIM VGB-BESTELLSERVICE · AM FOHLENHOF 9A · 82256 FÜRSTENFELDBRUCK
TEL. 08141/534810 · FAX 08141/53481-100 · BESTELLUNG@VGBAHN.DE · WWW.VGBAHN.DE

DDR-ZEITGESCHICHTE

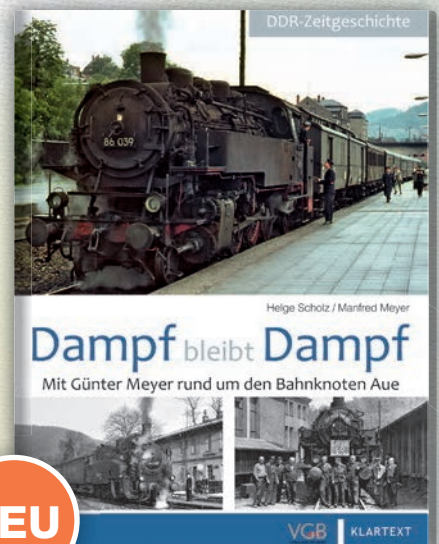
Dampf bleibt Dampf

Teil 3: Mit Günter Meyer rund um den Bahnknoten Aue

Im dritten Band über den Lokführer und Eisenbahnhistoriker Günter Meyer laden wir Sie zu einer bemerkenswerten Reise ins Erzgebirge ein. Die Hauptrolle spielen das Bw Aue und die landschaftlich überaus reizvolle Strecke Chemnitz – Adorf. Über 2500 Aufnahmen hat Meyer von dieser Linie angefertigt. Der Bogen spannt sich von ersten Aufnahmen aus den 1950er-Jahren bis zu Selbstporträts vor den Ruinen seiner ehemaligen Dienststelle, dem längst verschwundenen Betriebswerk Aue. Hier zeigte Günter Meyer schon früh sein universelles fotografisches Talent – mit gekonnter Lichtführung, einer großen Ausdruckskraft und seiner Freude an der Porträtfotografie.

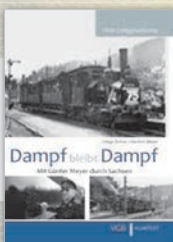
144 Seiten, gebunden mit Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, mit ca. 200 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581903 | € 39,95

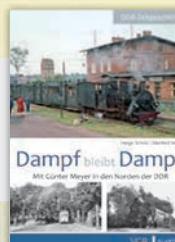


NEU

Noch lieferbar



Dampf bleibt Dampf –
Mit Günter Meyer
durch Sachsen
Best.-Nr. 581632 | € 29,95



Dampf bleibt Dampf –
Mit Günter Meyer in den
Norden der DDR
Best.-Nr. 581735 | € 29,95



www.facebook.de/vgbahn

VORBILD

4 Bild des Monats

Norwegische Diesel-Power aus Kassel

14 Hans-Dieter Jahr | Aus meinem Archiv

Frankfurt Hbf 1961

18 Lauda – Crailsheim anno 75

Aus der Zeit gefallen

28 Momente

Simmerns Letzte

30 Impressionen Baureihe 120

Früh in Rente

36 Diesellokhistorie

Diesel-Jumbo V 300

42 Hinterlandgeschichte(n)

Treffen im Holzbachtal

47 Galerie

Bilder von Werner Heinrichs

MODELL

60 H0-Anlagenporträt

Eine für vier

72 Dioramenkönig II/Folge 9

Normal plus schmal

76 Anlagengestaltung

Güterrampe Epoche 2

84 Pikos E 63 optimiert

Rangierbock-Update

88 Gebäudebau

„Martinsklause“ und „Scheune“ übers Eck

92 Beladungs-Tipps

Lastwechsel: Großrohr statt Klein-Lkw

RUBRIKEN

6 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

56 Neuheiten

Modelle des Monats

99 Messe-Vorschau und Leser-Post

100 Fachhändler

102 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum

TITEL: Vorfrühling zwischen Lauda und Crailsheim anno 1975.

FOTO: UDO GEUM



18 LAUDA-CRAILSHEIM ANNO 75

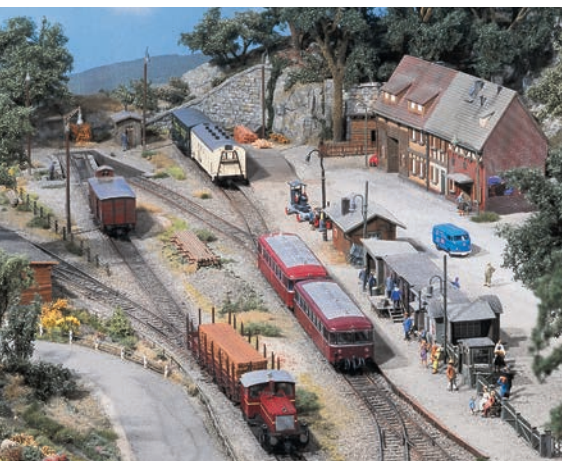


36 DIESEL-JUMBO V 300

42 TREFFEN IM HOLZBACHTAL



60 ANLAGENPORTRÄT: EINE FÜR VIER



76 VON WO DIE GÜTER REISTEN: GÜTERRAMPE EPOCHE 2



84 RANGIERBOCK-UPDATE FÜR PIKOS E 63





Norwegische Diesel-Power aus Kassel

Nur fünf Loks der Reihe Di4 baute Henschel in Kassel für die Norwegische Staatsbahn (NSB). Diese gehörten zu den ersten Streckenlokomotiven mit dieselektrischer Drehstromantriebstechnik und sind nunmehr seit fast 40 Jahren vor allem auf der Nordlandbahn zwischen Trondheim und Bodø im täglichen Einsatz. Di4 653 ist am 3. September 2011 mit dem Tageszug 471 nach Bodø nördlich von Mo i Rana auf dem Weg zur Steigungsstrecke zum Polarkreis. Erstaunlicherweise tragen alle Loks immer noch ihr gut gepflegtes Farbdesign aus dem Ablieferungsjahr 1980. Die 113 t Eigengewicht verteilen sich auf sechs Achsen und 20,8 Meter Länge. Markant auch der „Sound“ des GM-EMD-16-Zylinder-Diesels, der für die 3300 PS sorgt. – Mehr Norwegen gefällig? Dann ist das aktuelle Heft aus der Reihe Bahnen+Berge des Eisenbahn-Journals genau die richtige Lektüre. Erhältlich am Kiosk oder unter bestellung@vgbahn.de direkt im Verlag.

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL





Wintertage bei der Bahn

Der heftige Wintereinbruch im Januar 2019 hatte auch Auswirkungen auf den Schienenverkehr in Sachsen und Thüringen: Weil am 10. Januar 2019 die KBS 546 zwischen Gera und Mehltheuer wegen Schneebruch gesperrt war, wurde der tägliche Güterzug DGS 48341 von Cheb (Tschechien) nach Könitz/Unterwellenborn über Plauen, Reichenbach und Gera geleitet. Nach Kopfmachen in Gera ging es auf dem regulären Weg nach Könitz. Die Aufnahme mit 0076 111 entstand an der Umleitungsstrecke im verschneiten Ruppertsgrün bei Werdau

FOTO: DANIEL WOLF



Schneepflüge waren die Rettung in der Not, nachdem auf vielen Bahnstrecken Süddeutschlands Anfang Januar nichts mehr ging. So auch im Allgäu, wo DB Netz mit zwei Pflügen und zwei Fräsen im Dauereinsatz war, um die Gleise wieder befahrbar zu machen oder den Betrieb aufrechtzuerhalten. Sogar Strecken, die nicht unmittelbar am Gebirge liegen, mussten geräumt werden, etwa die Verbindung Hergatz – Memmingen. Am 11. Januar war dort die 218 446 für den Räumdienst eingeteilt, aufgenommen zwischen Kisslegg und Leutkirch.

FOTO: FELIX LÖFFELHOLZ



Während ihrer letzten Monate als Dieselstrecke erhielt die Südbahn Ulm – Friedrichshafen außergewöhnlichen Besuch. Das reguläre IC-Zugpaar 118/119 (Innsbruck – Dortmund) wurde an einigen Tagen mit den Wagen des EC 163/164 „Transalpin“ gefahren. Grund dafür war eine Sperrung der österreichischen Arlbergbahn wegen Lawinengefahr, wodurch die Wagenumläufe durcheinandergierten und einiges an Improvisation notwendig war. Die Reisenden konnten sich so über einen ÖBB-Speisewagen freuen, den es hier sonst nicht gibt. Nachtzugflair konnte man ebenfalls bekommen – ein Sitzwagen im blauen ÖBB-Nightjet-Design lief im Zugverband mit. Die Aufnahme zeigt den IC 119, gezogen von 218 499 und 435 am 18. Januar 2019 bei Bad Schussenried. FOTO: FELIX LÖFFELHOLZ

Das Jahr 2019 begann für die HSB turbulent. Zuerst war am 7. Januar bei voller Fahrt eine Treibstange von 99 7237 gebrochen, am 8. Januar folgte das nächste unglückliche Ereignis: Der Zug 8925 fuhr bei Sturm in eine mehrere Meter hohe Schneewehe vor dem Bahnhof Brocken und steckte fest. Nach einem Befreiungsversuch wurden am selben Abend einige Wagen mit 60 im Zug ausharrenden Fahrgästen abtransportiert, die bewegungsunfähige 99 7234 und drei Wagen mussten jedoch zurückgelassen werden. Die Bergung der völlig vereisten Lokomotive und des letzten Wagens dauerte schließlich noch bis zum frühen Abend des 10. Januar. Seit dem 18. Januar fährt 99 7234 wieder. 99 7232 war bereits am 13. Januar 2019 wieder im Einsatz.

FOTO: MANUEL RICHTER



Wegen der außergewöhnlich starken Schneefälle kam es auf der Salzkammergutbahn (KBS 170) im Abschnitt zwischen Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning gebietsweise zur kompletten Einstellung des Zugverkehrs. Ab dem 9. Januar 2019 wurde deshalb ein Sonderfahrplan zwischen Stainach-Irdning und Steeg-Gosau eingeführt. Eine Sandwich-Garnitur aus 1144.282, 1016.050 sowie zwei Cityshuttle-Wagen pendelte im Inselbetrieb zwischen Stainach-Irdning und Bad Aussee, hier am 16. Januar 2019 in Bad Mitterndorf vor der prächtigen Kulisse der Tauplitz-Alm. FOTO: EDUARD SASSMANN



FOTO: AXEL WITZKE

Am 2. Januar 2019 kam eine Garnitur aus Ex-SBB-Wagen auf der „Natobahn“ zum Einsatz.

Bunter Ersatzverkehr

Früher als geplant endete am 11. Januar 2019 der Einsatz historischer Bundesbahn-Garnituren auf der von der Eurobahn betriebenen Linie RB 78 Minden – Nienburg (KBS 124 „Natobahn“). Seit Dezember waren wegen Schäden an Triebzügen der Eurobahn zwei E 10 (110 278 und 110 383) sowie mehrere UIC-X-Wagen der Centralbahn aus Basel auf der Regionalbahn-Linie zum Einsatz gekommen. Noch beschaulicher wurde es kurz vor Ende des Ersatzverkehrs, als die Ex-DB-Wagen kurzzeitig von einer Garnitur Ex-SBB-Stahlwagen abgelöst wurden. Auch tiefer im Westen der Republik gab es zum Jahresanfang eine bunte Ersatzgarnitur zu bestaunen: Bis zum 6. Januar 2019 war auf der Eurobahn-Linie RE 3 zwischen Düsseldorf und Hamm die SRI-145 088 mit mehreren n-Wagen der TRI unterwegs. Freunde lokbespannter Züge kommen dennoch weiterhin auf ihre Kosten: Voraussichtlich bis 31. März 2019 fährt auf der National Express-Linie RB 48 Bonn/Köln – Wuppertal eine Lok der Baureihe 111 samt Doppelstockwagen von DB Regio, aber mit Personal von National Express.



FOTO: AXEL WITZKE

145 088 der SRI im Eurobahn-Ersatzverkehr am 3. Januar 2019.

Baureihe 115

Das Einsatzende der Baureihe 115 vor PbZ-Leistungen bedeutet noch nicht das Ende dieser Baureihe bei der DB AG. Lediglich die Autozug-Jubiläumslok 115 509 wurde am 21. Januar abgestellt, 115 114 ging an das DB Museum, 115 198, 261 und 459 sollen weiterhin für Sonderleistungen nutzbar bleiben.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

115 198 am 5. Januar 2019 vor PbZ 2475 bei Pappenheim.

Zäsur bei Railadventure

Das auf Überführungs- und Versuchsfahrten spezialisierte Unternehmen Railadventure betrieb bisher ausschließlich Ellok-Klassiker, welche keinem der heute etablierten Hersteller zuzuordnen sind. Mit der früheren MGW Service-Lok 183 500 stieß nun am 2. Januar 2019 erstmals eine moderne Umrichter-Lokomotive zur Flotte der Münchner. Die Maschine soll vorrangig im polnischen Markt zur Anbindung der dort angesiedelten Herstellerwerke sowie der Testtrasse in Tschechien und Rumänien zum Einsatz kommen; eine klassische Schaltwerk-Lokomotive war für

den gewünschten Einsatzbereich nicht verfügbar. Die bisher nur mit PZB/LZB ausgerüstete 183 500 wird nun mit Länderpaketen für Polen, Tschechien, Ungarn und Rumänien versehen. Die Umbauten sollen im Frühjahr 2019 realisiert werden. Ähnlich schwierig gestaltete sich auch die Suche nach einer älteren Bestandslokomotive für den französischen Markt. Daher erwarb Railadventure bei Vossloh Locomotives eine DE 18, die ab Sommer 2019 zur Verfügung stehen soll. Railadventure wickelt viele Transporte von den spanisch-französischen Grenzbahnhöfen Irún und Hendaye ab und überführt regelmäßig Schienenfahrzeuge nach Großbritannien.



FOTO: UWE MIETHE

Die 183 500 von Railadventure wartet bei ihrem ersten Einsatz am 11. Januar 2019 in Bad Schandau auf ihren Zug aus Tschechien.

Hunsrückquerbahn

2018 wurde die Strecke der Hunsrückquerbahn auf einem Teilstück zwischen Langenlonsheim und Stromberg ertüchtigt. Der Grund für die Sanierungsarbeiten waren geplante Trafotransporte zu einem neuen Umspannwerk im Hunsrück. Am 26. Dezember 2018 war es dann so weit: Der Erste von zwei Transformatoren wurde nach Stromberg

gebracht. Pünktlich zu Sonnenaufgang startete der Zug als Rangierfahrt im Bahnhof von Langenlonsheim. Nach ersten Hindernissen wurde dann der Bahnübergang kurz vor Guldental überquert.



FOTO: ELIAS WINGENFELD

Das Bild zeigt den Trafo-Spezialtransport auf der Hunsrückquerbahn, gezogen von 232 255, am Ortseingang von Guldental.

- ANZEIGE -

*Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.*

***Dazu brauchen wir
die Besten!***

**Triebfahrzeugführer // Lokrangierführer //
Disponenten/Betriebsplaner // Wagenmeister**

Wir bieten ein angenehmes Arbeitsumfeld und ein gutes Betriebsklima mit einem homogenen Team in einem kontinuierlich wachsenden Unternehmen sowie eine leistungsbezogene, faire außertarifliche Bezahlung und weitere Nebenleistungen.

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

Wir verbinden Bayern.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr



FOTO: MICHAEL STEPHAN

Die SEL-234 278 fährt derzeit für die EGP.



FOTO: SVEN JOLLE

In Großkorbetha legte der 52 8141-Überführungszug einen Aufenthalt ein.

SEL-Ludmilla

Erst seit März 2018 ist die SEL (Schlünß Eisenbahnlogistik aus Wankendorf) im Besitz von 234 278 (Ex-232 278), die noch immer ihre verkehrsroten DB AG-Farben trägt. Seit September 2018 ist die Lok an die EGP (Eisenbahngesellschaft Potsdam) vermietet, in deren Diensten die Lok am 18. Januar 2019 mit einem leeren Kesselzug (DGS 95707 von Gera nach Neustadt (Donau)) gemeinsam mit EGP-Lok 151 139 nahe Plauen fotografiert werden konnte.

52 8141 nach Meiningen

Ein besonderes Geschenk machten sich die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde e.V. in Löbau rechtzeitig zum Weihnachtsfest: Im Schlepp von 118 552 wurde die vereinseigene 52 8141 am 19. und 20. Dezember 2018 zur Aufarbeitung ins Dampflokwerk Meiningen gebracht, sodass dem Verein nach langer Zeit bald wieder eine betriebsfähige Dampflok zur Verfügung stehen wird. Die Aufnahme entstand am 20. Dezember 2018 in Großkorbetha.

Wendezüge bei der Werdenfelsbahn

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 verbindet der Überregionale Flughafenexpress „ÜFex“ mit zwei Triebzügen der Baureihe 442 aus Beständen der Werdenfelsbahn den Münchner Flughafen mit Regensburg. Als Ersatz für die abgegebenen 442 verkehrt nun zwischen Garmisch-Partenkirchen und München eine Garnitur aus fünf Doppelstockwagen und zwei Lokomotiven der Baureihe 111.



FOTO: STEPHAN LEICHENRING

Am 17. Januar 2019 führte 111 186 den RB 59449 von München nach Garmisch-Partenkirchen, am Zugschluss läuft 111 180 mit.