

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

Eisenbahn  
JOURNAL

April  
2017

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Bundesbahn pur  
**Unterwegs mit  
dem Zauber-Ticket**

Anlagenporträt: Vom Ruhrgebiet nach Norddeich  
Impressionen: DampfloK-Kino in Hembsen  
Zeitreise: Primsweller 1975





# www.donnerbuechse.com

## Neuheiten 2017 bestellt man bei uns!

### Wir führen die Artikel folgender Hersteller:


**Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654**  
**Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)**  
**➔ 5 hauseigene Kundenparkplätze**

**Öffnungszeiten: Mo., Di., Do., Fr., Sa. 10:00–13:00 Uhr und 14:00–18:30 Uhr**  
**Unser Gebrauchtwarenladen schließt um 18:00 Uhr**  
**Mittwoch: Ruhetag • Beachten Sie unsere langen Öffnungszeiten am Samstag!**  
**E-Mail: info@donnerbuechse.com**

ZHAAUZI  
 Auhagen  
 BRAWA  
 BECKMANN TT  
 BUSCH  
 ESU  
 FALLER  
 fischer-modell  
 FLEISCHMANN  
 HERRIS  
 herpa  
 Heki  
 HOBBYTRAIN

VOLLMER  
 Uhlenbrock  
 TRIX  
 TILLIG  
 SOMMERFELDT  
 Modelleisenbahn Schirmer  
 Roco  
 pmit  
 Preiser  
 PIKO  
 NOCH







4



32



14



28



40



58



80

## VORBILD

**4 Impressionen**

Dampflok-Kino

**14 Titelthema**

Unterwegs mit dem Zauber-Ticket

**26 Momente**

Dampf, IFA-Lkw und Hundewetter

**28 Essay**

Oberbayern, der Blues und die GM &amp; O

**32 Zeitreise**

Primsweiler 1975

**38 Bild des Monats**

Muggendorf, April 1976

**40 Dampf-Report Bundesbahn**

Folge 12.2: BD Augsburg

**47 Galerie**

Bilder von Konrad Koschinski

## MODELL

**58 H0-Anlage**

Vom Dorf ans Meer

**70 12. Modellbau-Wettbewerb**

Folge 8: Epoche III für drei

**76 Elektrik-Grundlagen**

Immer wieder spannend

**80 Gebäudebau**

Noch-Bausatz mit Knickdach

**86 Lokumbau**

Gützolds 71.3: Symmetrie mit Schleifer

**90 Beladungs-Serie**

Großfässer

## RUBRIKEN

**8 Kurzgekuppelt**

Notiert, Tagebuch, Einst &amp; Jetzt u.v.m.

**54 Neuheiten**

Modelle des Monats

**96 Leserpost und Messevorschau****98 Händler, Börsen & Mini-Markt****106 Vorschau und Impressum**

## EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser, gleich zweimal sind wir in dieser Ausgabe, so scheint es zumindest, der Jahreszeit voraus und verbreiten sommerliche Gefühle: Zum einen beim Beitrag über die Geschichte und das Wiederaufleben der Bäderzüge von Augsburg an den Ammersee (in der Rubrik Kurzgekuppelt auf Seite 9) und zum anderen beim Anlagenporträt, das eine Reise von einem Dorf im Ruhrgebiet an die Nordsee nachvollzieht (ab Seite 58). Aber warum nicht? Denn mitunter soll es ja auch Leute geben, wie den Verfasser dieser Zeilen (also der Chefredakteur, Anm. d. Red.), die im jetzt gerade mal beginnenden Frühling schon ungeduldig den Sommer herbeisehnen – aber auch nur deshalb, weil es dann gottseidank bald wieder Herbst und Winter wird... Wie auch immer: Wer die hellen, grellen, heißen und lärmenden Sommermonate gegenüber dem gemütlicheren „Kontrastprogramm“ der etwas entschleunigteren und geruhsameren Zeit zum Jahresende hin favorisiert, kommt in den erwähnten Beiträgen schon mal auf seine Kosten.

Absolut jahreszeitkonform präsentiert sich in jedem Fall unser frühlinghaftes Titelbild, das gleichzeitig zu einer gedanklichen Reise mit der Bundesbahn der 80er Jahre animieren soll – mit einem Ticketangebot der seinerzeit vermeintlich angestaubten Behördenbahn, dessen Attraktivität man unter halbwegs vergleichbaren Angeboten der ach so dynamischen heutigen Bahn AG vergeblich sucht. Obwohl es ganz schönöde „Bezirkskarte“ hieß, haben wir es in unserem Rückblick trefflich „Zauberticket“ genannt. Einsteigen ab Seite 14! Frühlinghaftes versprühen auch die Bildmotive der Zeitreise, die in dieser Ausgabe ins saarländische Primsweiler im Jahr 1975 führt.

Wer dagegen völlig jahreszeitneutral lieber weiter an der Werkbank im Modellbahnkeller seinem Hobby frönen möchte, dem seien schließlich ganz besonders die Bau- und Bastelbeiträge ab den Seiten 80 (Noch-Bausatz für Gebäude mit Knickdach) und 90 (Beladung mit Großfässern) ans Herz gelegt sowie die erste Folge einer Grundlagen-Serie in Sachen Anlagen-Elektrik (ab Seite 76). *Ihre EJ-Redaktion*





Eigentlich hatte es ein Verdauungsspaziergang werden sollen. Abends zwischen 20 und 21 Uhr machten sich mein Eisenbahnkumpel Harry und ich nach einem guten Essen im Gasthof „Zum Nethegau“ in Hembsen, in dem wir Anfang April 1976 Quartier bezogen hatten, auf den Weg. Mehr zufällig als geplant lenkten wir unsere Schritte in Richtung Haltepunkt außerhalb des Ortes. Genau, es handelt sich um *das* Hembsen, also das Dorf unweit von Ottbergen. Es war noch nicht ganz dunkel, als wir am Bahnsteig ankamen. Hier gab es zwar nur die beiden Durchfahrleise und eine Art winziges Fachwerk-Empfangsgebäude. Aber Hembsen war sogar „besetzt“, denn hier befand sich eine Blockstelle zwischen Ottbergen und Brakel; sogar Fahrkarten konnten Reisende hier erwerben – beim Blockwärter, nicht etwa am Automaten!

Der uniformierte Hembsener Bahn-Chefbemerkte uns schnell auf dem Bahnsteig und schaltete sein kleines tragbares Fernsehgerät ab – man wusste ja nie, wer da zu so später Stunde kam; und Fernsehkonsum im Dienst war sicher nicht erlaubt. Wir fühlten uns nicht besonders wohl, als der Eisenbahner ins Freie trat, denn womöglich hatten wir ihm den Abend verdorben, und vielleicht wurde ja ein wichtiges Fußballspiel übertragen und der gute Mann war jetzt sauer.

War er aber nicht, ganz im Gegenteil. Er schien sogar erfreut über die abendlichen Besucher und begann ein Gespräch mit uns. Hier hält heute Abend aber kein Zug mehr, klärte er uns auf. Nach einem möglicherweise noch in Richtung Altenbeken fahrenden Güterzug erkundigten wir uns und „outeten“ uns damit als Eisen-





Ng 63242 Ottbergen – Altenbeken, aufgenommen am 29. April 1976 unmittelbar hinter Hemsben. Kühle Temperaturen, tiefstehende Sonne und Seitenlicht ermöglichen ein stimmungsvolles Bild. Auch wenn der Genuss ohne Blick durch den Sucher größer gewesen wäre – wer hätte die Kamera hier vor dem Bauch hängen lassen ...?

# Dampflok-Kino

Hemsben am Abend  
mit Fotos vom Tag

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN

bahnfreunde. Ja, das könne aber noch dauern, bedeutete er uns. Wenig später klingelte sein Telefon und der „Altenbekener“ wurde gemeldet. Der Diensthabende erledigte die notwendigen Eintragungen im Zugmeldebuch, blockte die Strecke und zog das einflügelige Blocksignal auf HP 1 – es konnte also losgehen. Was aber da tatsächlich auf uns zukam, davon hatten wir nur eine ungenaue Vorstellung – die Vorbeifahrt eines Dampfzuges halt, damals nichts wirklich Spektakuläres für uns. Erst viel später, Jahrzehnte nach dem „Dampf-Aus“, ist mir klargeworden, dass das damals zu später Stunde Erlebte vor allem eines war: ganz großes, heute unwiederbringlich vergangenes Dampf-Kino!

Die Strecke zwischen Ottbergen und Altenbeken hat es durchaus in sich. Die zwar nicht sonderlich starke, aber langanhaltende

Steigung machte den Ottbergener Jumbos aber doch zu schaffen, insbesondere wenn es galt, Grenzlast zu befördern. Und Grenzlast war hier durchaus doppeldeutig zu verstehen: Die meisten Züge kamen von „jenseits der Grenze“ zur DDR, je nach Blickrichtung und politischer Haltung als „Antifaschistischer Schutzwall“, „Zonengrenze“ oder nicht selten schlicht „Mauer“ tituliert. Und diese Züge waren durchaus auch oft hinsichtlich ihres Gewichtes an der Grenze dessen angesiedelt, was eine kohlegefeuerte 44er über den Berg zu ziehen in der Lage war. Als Maximalwert (Grenzlast) für eine Maschine der Baureihe 44 waren zwischen Ottbergen und Altenbeken 1300 Tonnen vorgesehen.

Der Abend war ruhig, nur vereinzelt querte mal ein Auto rumpelnd den unmittelbar angrenzenden Bahnübergang, dessen





LINKS:

Am 6. April 1976 ist der schwere Ng 63242 nach Altenbeken so langsam unterwegs, dass er problemlos zweimal fotografiert werden kann (hier direkt am Haltepunkt Hemsben; zuvor siehe Bild ganz unten). Seitenwind verhindert hier den Blick auf den Zug.

RECHTS:

Auf einem gewaltigen Damm umkurvt die Bahn den Ort Hemsben. 044 210 als Planlok des Dg 53842 hat am 5. April 1976 ab Ottbergen Vorspann durch 044 682 bekommen, um eine Lz-Fahrt zu vermeiden, denn im Reelsener Tunnel vor dem Zielbahnhof Altenbeken finden Bauarbeiten statt.

MITTE:

Am frühen Abend des 1. März 1976 rollt 044 067 mit dem Nahgüterzug Ng 63247 am Haken zügig durch den Haltepunkt Hemsben ihrem Heimatort Ottbergen entgegen. Ganz links ist das kleine Dienstgebäude zu sehen, in der der Blockwärter seinen Arbeitsplatz hat.



Schrankenbäume nach wie vor offenstanden. Der angekündigte Zug war weder zu hören noch zu sehen. Der Blockwärter ging mit uns ein kleines Stück den Bahnsteig entlang und deutete mit dem Arm in die Richtung, wo Ottbergen liegt. „Da geht's gleich los“, kündigte er das Schauspiel an. Und es ging tatsächlich los. Lautlos zunächst und nur in Form eines Feuerscheins, der den Horizont an einer Stelle über dem weiten Nethetal in gut fünf Kilometer Entfernung aufhellte. Der Heizer hatte offenbar gut zu tun. Eine gefühlte Ewigkeit war nichts weiter zu hören und zu sehen, nur der Feuerschein bewegte sich langsam am Horizont entlang.

Erst ganz allmählich gesellte sich ein unterschwelliges Grummeln zum bislang nur optischen Erlebnis, das dem Kenner den typischen dreizylindrigen Auspuffschlag der 44er verrät. Nicht besonders schnell bewegte sich der Zug, vielleicht mit 25 km/h. In der Dunkelheit und bei ruhiger Umgebung ist der Gehörsinn besonders geschärft, man gleicht die fehlende Sicht gewisserma-

**Aufbruch im Morgengrauen: 044 671 hat mit dem Ng 63242 am 6. April 1976 Ottbergen verlassen und nimmt Kurs auf die Blockstelle Hemsben (siehe Bild ganz oben).**







ßen mit dem Gehör aus; wir nahmen jedenfalls das aufziehende orchestrale Ereignis mit allen unseren Sinnen auf. Minuten später waren neben dem Feuerschein dann auch endlich die Lampen der Lok zu erkennen, die mit der langen Wagenschlange am Haken auf die ausladende S-Kurve zufuhr, die die kleine Ortschaft Hembsen an der Hangseite gewissermaßen einrahmt. Kurzzeitig verschluckte eine kleine Erhebung den Lichtschein und einen Teil der kontinuierlich anschwellenden Geräuschkulisse, um gleich darauf wieder den Blick auf die drei Stirnleuchten und – in atemberaubender Deutlichkeit – den jetzt zunehmend ungefilterten Klang der Bläsermusik freizugeben.

Langsam fuhr der Zug, sehr langsam. Aber er war stetig unterwegs. Der Meister hatte die richtige Stellung von Steuerung und Regler gefunden und alles fest im Griff, Schleudern war nicht angesagt. Meter für Meter nahm die schwere Maschine die Gleise unter die unablässig und wunderbar gleichmäßig drehenden Räder. Im Schwarz der heraufgezogenen Nacht öffnete sich nun ganz langsam ein Sichtfenster für den Betrachter, die funzelige Bahnsteigbeleuchtung steuerte einen bescheidenen Beitrag zu dem vor allem jetzt auch akustisch dem Höhepunkt entgegenstrebenden, ohrenbetäubenden Schauspiel bei.

Kaum war die Lok vorbeigekrochen, immer noch unter dem nach wie vor gleißend-hellroten Schirm des Feuerscheins, blickten wir uns kurz an und nickten uns anerkennend zu. Die beiden da oben verstanden ihr Handwerk wirklich, der Rechtsaußen ebenso wie der Virtuose an der Schaufel, der das schwarze Gold beinahe unablässig im gefräßigen Schlund der Maschine verschwinden ließ.

Ein Orkan, der da an uns vorbeizog und sich alsbald langsam abschwächte. Wir waren so von diesem Schauspiel in den Bann gezogen, dass wir überhaupt nicht bemerkt hatten, wie der Blockwärter zwischenzeitlich weggegangen war und die Schrankenbäume herabgelassen hatte. Mehr und mehr übernahmen nun die Waggons mit ihren ganz eigenen Tönen die Oberhand. Klappernde Schiebe-

türen, scheppernde Bremsgestänge, das Stakkato einzelner Flachstellen auf den Radreifen, ab und zu ein scharfes Quietschen. Und dann senkte sich auch noch der feuchte Nebel mit seinem unvergleichlichen Aroma aus verbrannter Kohle, heißem Öl und Dampf auf uns herab, fast so, als gelte es noch eine Belohnung über uns auszugießen, dass wir trotz fortgeschrittener Stunde so lange ausgeharrt hatten.

Rund 15 Minuten waren seit der Abfahrt in Ottbergen vergangen, eine beachtliche Zeitspanne für die fünfeinhalb Kilometer bis Hembsen. Wir hatten genug gehört, gesehen, gerochen und auch das Vibrieren des vorbeipolternden Zuges gespürt. Jetzt war es Zeit, eine ordentliche Müttle Schlaf zu nehmen, denn schließlich warteten am nächsten Tag die Züge darauf, fotografisch in Szene gesetzt zu werden. Wir verabschiedeten uns vom freundlichen Blockwärter und gingen zurück zum Gasthof.

Apropos Fotos: Die haben wir von diesem Erlebnis nicht angefertigt, nicht anfertigen können. Mit modernster Digitaltechnik und Beleuchtung könnte man da heute sicher einiges machen. Die Diafilme von damals mit ihren kümmerlichen 18 DIN versagten jedoch ihren Dienst. Eingepägt haben sich aber die unvergesslichen Eindrücke und Wahrnehmungen dieses Abends. Und die waren unvergleichlich stärker, als wenn der Ton quasi zur Nebensache ausgeblendet und der angestrengte Blick durch das kleine Sucherfenster der Kamera ganz auf die Veränderungen im Belichtungsmesser, das bewegliche Motiv, die Entfernungskorrektur und den „richtigen Augenblick“ zum Auslösen konzentriert gewesen wären. Die Ergebnisse, kleine bunte Celluloid-Rechtecke, und vor allem auch ihr Entstehungsprozess, verkürzen das eigentliche Erlebnis Dampfzug und pressen es in einen viel zu engen zweidimensionalen Rahmen. Schade eigentlich, man hätte mehr Züge ohne den Blick durch die störende Kamera genießen sollen! Doch dann gäbe es womöglich nicht einmal die hier gezeigten Tageslichtfotos als Ersatz für das kameralose nächtliche Dampf-Kino... □





### ZEITENWENDE IN MÜHLENDORF

28. März 1994, vormittags in Mühlendorf: Auch wenn die Doppelstöcker (noch mit Bundesbahn-Emblem) im Hintergrund schon die Vertaktung „Linienstern Mühlendorf“ ankündigen (zum Sommerfahrplan 1994), so hielten sich die mechanischen Zielanzeiger noch wacker bis zur Inbetriebnahme des ESTW im Jahr 2000. Entnommen der Netzseite [www.doku-des-alltags.de](http://www.doku-des-alltags.de) (Streifzüge durch den alltäglichen Eisenbahnbetrieb). FOTO: GEORG SATTLER

### NOTIERT

## München – Lindau: Start für ersten Ausbaubereich

Gute Nachrichten für den Ausbau der Bahnstrecke von München über Memmingen und Lindau nach Zürich: Das Eisenbahn-Bundesamt hat für den ersten der insgesamt 21 Planfeststellungsabschnitte die Genehmigung erteilt. Ab der bayerisch-württembergischen Landesgrenze bis Aichstetten im Landkreis Ravensburg herrscht nunmehr Baurecht. Außerdem hat das Projektteam der DB Netz AG gemeinsam mit den Bezirksregierungen die Anhörungsverfahren der übrigen Planfeststellungsabschnitte weitgehend abgeschlossen. „Damit sind die Voraussetzungen für eine zügige Erteilung der weiteren Genehmigungen durch das Eisenbahn-Bundesamt geschaffen.“

Dort, wo die Planfeststellung erfolgt, gehen wir sofort in die Ausschreibung der Bauleistungen“, erklärt der Konzernbevollmächtigte der DB AG, Klaus-Dieter Josel. „Wir können aktuell den Zeitplan für die Inbetriebnahme Ende 2020 bestätigen – auch weil wir mit unseren Finanzierungsgebern Freistaat Bayern, Bund und Schweizer Eidgenossenschaft hervorragend zusammenarbeiten“, so Josel. Auch aus Sicht des auf Schweizer Seite zuständigen Bundesamts für Verkehr (BAV) ist der erste Planfeststellungsbeschluss ein wichtiger Schritt: „Dies ist ein wichtiger Meilenstein im Hinblick auf ein verbessertes Bahnangebot auf der Strecke Zürich – Lindau – München“. Die Kosten-

fortschreibung für das gesamte Projekt inklusive Inflations- und Risikozuschlägen liegt nun bei 440 Millionen Euro. So werden nun unter anderem allein für die Lärmvorsorge rund 100 Millionen Euro kalkuliert. Vom Jahr 2020 an soll sich die Reisezeit zwischen München und Zürich von derzeit 4:20 auf unter 3:30 Stunden reduzieren. Durch den Ausbau erhöht sich Zahl der Fernverkehrsverbindungen um 50 Prozent. Im Regionalverkehr will der Freistaat Bayern die Reisezeit zwischen München und Memmingen durch die Einführung von zusätzlichen zweistündlichen schnellen Expresszügen auf der Ausbaustrecke um ein Drittel auf gut eine Stunde verkürzen. PM/DB AG



## Tradition: Im Zug von Augsburg zum Ammersee-Strandbad

Mit den berühmten „Badezügen“ reisten die Augsburgburger einst in Scharen in die Sommerfrische an den Ammersee. Wer der heißen Großstadt entfliehen wollte, kaufte am Hauptbahnhof für wenige Mark eine Fahrkarte nach Schondorf, Utting, Riederau oder Dießen und verbrachte die Wochenenden in den Strandbädern. Noch Mitte des vorigen Jahrhunderts waren private Automobile die Ausnahme. Und so brachte ein einziger Badezug nicht selten über 1000 Augsburgburger an den Ammersee.

Schon Bert Brecht reiste mit der Dampflok durch das idyllische obere Paartal mit seinen Wiesen und Wäldern nach Utting, wo er 1928 seine Dreigroschenoper vollendete und vier Jahre später sogar ein Haus kaufte, das bis heute erhalten blieb. In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg traten

die „Vergnügungsreisen“ an den See zeitweilig in den Hintergrund. Stattdessen fuhren viele Augsburgburger nun mit sogenannten „Hamsterzügen“ nach Schmiechen, Egling oder Walleshausen, wo die Bauernhöfe Brot, Butter, Milch, Fleisch, Gemüse und

andere Lebensmittel boten, die in der schwer zerstörten Stadt als Mangelware galten. Bald aber besserten sich die Zeiten und die Badezüge füllten sich wieder bis auf den letzten Platz. Gerhard Hopf beschreibt die Erinnerungen, die sich Generationen von Augsburgern einprägten: „Ich durfte schon als kleiner Junge Anfang der 1960er Jahre mit diesem Zug zusammen mit meinen Eltern und Brüdern an den Ammersee zum Baden fahren. Das war das Höchste, als wir endlich aus den Zugfenstern das Blau des Sees mit den Segelbooten sahen.“ In den 1970er Jahren verlor der Badeverkehr mit

der Eisenbahn zusehends an Bedeutung. Immer mehr Gäste reisten mit dem eigenen Automobil an – mit allen Umweltproblemen, die damit für die Gemeinden entlang des Sees verbunden waren. Erst

im Jahr 2012 ließ der Bahnpark Augsburg die alte Tradition der Badezüge und somit auch ein Stück Stadtgeschichte wieder aufleben. Seither rollen im Hochsommer alljährlich historische Dampf-



Von Augsburg an den Ammersee: Badezug bei der Ankunft im Bahnhof Utting im Juli 1951 (unten links) und Blick ins Uttinger Strandbad im Jahr 1953 (links). Seit 2012 lässt der Bahnpark Augsburg diese alte Tradition wieder aufleben (unten rechts). 2017 bietet die Ammersee-Dampfbahn fünf Fahrtermine im Juli und August.

FOTOS: BAHNPARK AUGSBURG (3)



züge nach Utting. Im Jahr 2017 verkehren die Museumszüge an fünf Terminen im Juli und August. Fahrkarten sind unter anderem beim AZ-Kartenservice in Augsburg erhältlich.

Weitere Informationen im Internet unter: [www.ammersee-dampfbahn.de](http://www.ammersee-dampfbahn.de) PM

## ZITAT

**„Insgesamt gesehen muß der Schleppender als ein notwendiges Übel betrachtet werden, das die Nachteile der Dampflokomotive noch vergrößert.“**

Ing. W. Messerschmidt in seinem Aufsatz „Die neuere Entwicklung des Lokomotiv-Schleppenders“, erschienen in „Der deutsche Eisenbahner“ vom Juli/August 1955



**April 1957:** Die Bundesbahndirektion Nürnberg erhält die ersten Exemplare der sechssachsigen Baureihe E 50 + + + Die Grundgehälter der Bundesbahnbeamten werden auf 165 Prozent des Standes von 1927 erhöht, gleichzeitig werden die Ecklöhne der Arbeiter angehoben und eine Lohnzulage eingeführt + + + Als letztes Exemplar der ersten V 60-Bauserie wird die V 60 362 am 12. des Monats in Dienst gestellt



**April 1957: Die E 50 kommt (Spessarttrampe).** FOTO: DR. R. BRÜNING

... einem Schwertransporter zusammen, der einen Bagger transportiert. Die Lok entgleist, der Bagger stürzt auf die Straße

**April 1997:** Die Zentrale der DB AG zieht von Frankfurt am Main nach Berlin um + + + Die Berliner S-Bahn nimmt nach Wiederaufbau die rund zwei Kilometer lange Strecke Westend – Jungfernheide in Betrieb + + + Wegen Lokmangel werden einige abgestellte Loks der schwächsten DR-V 100-Variante (DB-Baureihe 201) noch einmal für Rangieraufgaben reaktiviert + + + Als erster Tunnel der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main erhält der 552 Meter lange Hellenberg-Tunnel bei Niedernhausen das Baurecht

**April 2007:** Die DB AG stellt 200 zusätzliche ICE-Zugbegleiter ein, die insbesondere für die Betreuung der Fahrgäste in der 1. Klasse zuständig sein sollen + + + Der Autoreisezug „Christophorus-Express“

*Neu auf der Schiene :*



280 neue Rangier-Diesellokomotiven der Baureihe V 60 hat die DB bei der deutschen Industrie in Auftrag gegeben. Er handelt sich hierbei um eine dreischige Stelfrahmen-Lokomotive mit Blindwelle und Stangenantrieb mit halbmittig angeordnetem Führerhaus. Technische Daten: 650 PS-Dieselmotor, Flüssigkeitstriebwerke mit mechanischem Nockenstellgetriebe für Vorwärts- und Rückwärtsfahren und zur Einstellung der Geschwindigkeiten von 30 oder 40 km/h, Länge 18,5 m, Breite 3,1 m, Achsdruck 16 t, Gesamtgewicht 48 t. Ein ausführlicher Bericht über dieses neue Triebfahrzeug folgt.

**April 1957: Die erste V 60-Serie ist schon in Dienst gestellt.**

**April 1977:** Der DB-Vorstand erhält vom Bundeskabinett den Auftrag, „den Verlust von zur Zeit rund vier Milliarden DM schrittweise abzubauen und spätestens bis 1985 zu beseitigen“ + + + Die Bundesbahn-Zentralämter München und Minden begehen ihr 70-jähriges Jubiläum + + + Am 23. und 24. des Monats führt die Bundesbahndirektion Köln die Großveranstaltung „Tag der DB in Koblenz“ durch; den historischen Teil der

**April 1967:** Durch den Austausch von Omnibuslinien zwischen der DB und der Deutschen Bundespost sollen künftig in zahlreichen Fällen Fahrten von Bahn- und Postbussen auf der gleichen Strecke vermieden werden + + + Auf der Vogelfluglinie wird der zehnmillionste Fahrgast befördert + + + Am 25. des Monats stößt eine Lok der Baureihe 41 auf einem Bahnübergang der Kölner Rheinuferstraße mit

Veranstaltung bestreiten dabei zahlreiche Altbau-Elloks + + + Mit 01 1063 wird die letzte Dampflok, die im AW Braunschweig aufgearbeitet wurde, als Denkmallok vor dem Braunschweiger Hbf aufgestellt

**April 1967: Die Vogelfluglinie, erst 1963 eröffnet, zählt bereits den zehnmillionsten Fahrgast.** ABB./FOTO: SAMMLUNG SEYFERTH (3)



**April 1987:** Die Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal ist die Ursache bei einem Zugunglück mit einem Todesopfer und 52 Verletzten Ende des Monats in Ansbach, bei dem ein Güterzug dem D-Zug Hof (Saale) – Straßburg in die Flanke fährt + + + Zwischen Düsseldorf und Neuss wird die erste vollständig neue Eisenbahnbrücke über den Rhein seit der Vorkriegszeit eingeweiht + + + Auf der Neubaustrecke Hannover – Würzburg wird zwischen den Streckenabschnitten „Mitte“ und „Süd“ ein symbolischer Lückenschluss der Gleise für den 91 Kilometer langen Abschnitt Fulda – Würzburg vollzogen



**April 1987: „Lückenschluss“ beim Bau der NBS zwischen Fulda und Würzburg.**

von Düsseldorf nach München Ost verkehrt ab Ende des Monats nur noch einmal wöchentlich + + + 50 3552 der Museumseisenbahn Hanau wird im Bauzug-Verkehr zwischen Hanau und Friedberg eingesetzt + + + Am 3. des Monats erreicht ein TGV in Ostfrankreich die Tempo-Rekordmarke von 574,8 km/h

WERBEPAUSE



Bundesbahn-Werbung anno 1970.

ABB.: SAMMLUNG SEYFERTH