

Mit DVD!

Eisenbahn JOURNAL

Mai 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 Inbgl.
Ita. € 8,65 • Niederl. € 9,50 •
Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Filml. € 10,90 •
Dänemark DKK 84,00



Baureihe 24
Das urige Steppenpferd

Laufzeit:
63 Minuten
Plus:
Filmausschnitte
und Trailer von
RioGrande-
Filmen

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG



Schwarzwaldlok und Steppenpferd
Baureihe 24 bei DRG, DB, DR
Vorbild und Fantasie
Hopfen, Malz & Eisenbahn/Teil 10
Wallhallabahn
H0e-Anlagenporträt



Die Sieger 2015

Wagenveteranen der DB in den 80ern





FLEISCHMANN

Roco



Wir sagen Prost! Und feiern 500 Jahre Reinheitsgebot



Das älteste Lebensmittelgesetz der Welt feiert Geburtstag!

Das Reinheitsgebot wird 500 Jahre alt und das ist für die Deutsche Bahn AG, DB Regio Bayern und natürlich Roco / Fleischmann ein Grund zum Feiern. Aus diesem Grund wurde die 111 123 in einem speziellen von Frau Gudrun Geiblinger gestalteten Design in Ingolstadt vorgestellt. Wir stoßen mit an und legen das Sondermodell in einer begrenzten Auflage auf. Das große Vorbild wird für mehrere Jahre in Bayern und in den benachbarten Bundesländern zum Einsatz kommen.



Roco H0: Elektrolokomotive 111 123 „500 Jahre Reinheitsgebot“

Art. Nr.: 73412

=

€ 189,00

Art. Nr.: 79412

~

€ 229,00

Fleischmann N: Elektrolokomotive 111 123 „500 Jahre Reinheitsgebot“

Art. Nr.: 781604

=

€ 179,00



BR 24:
SCHWARZ-
WALDLOK UND
STEPPEPFERD
12



50
SCHLESWIG-HOLSTEIN:
NACH NORDEN UND
DANN IMMER
GERADEAUS

ZÜGLEIN ZUM
TEMPEL:
ANLAGENPORTRÄT
WALHALLABAHN
64



92
SHELL MAL
ANDERS:
PATINA FÜR
KESSELWAGEN

TITEL: 24-027, NAGOLDTALBAHN, UM 1935.
FOTO: A. ULMER /SAMMLUNG RÖDER

VORBILD

- 4** Altmeister-Foto des Monats
Carl Bellingrodt, Hockeroda, 1935
- 6** 20 Fragen
Antworten von Karl Arne Richter
- 8** Kurz-Gekuppelt
Aktuelle Kurzberichte und Fotos
- 12** Schwarzwaldlok und Steppenpferd
Die Baureihe 24 bei DRG und DB/DR
- 26** Momente
Der E 44-Virus
- 28** Galerie
Fotos von Matthias Strobel
- 36** Zeitreise
Vollmerz 1991
- 42** Muntere Wagenveteranen
Alte Bauarten bei der DB in den 80ern
- 50** Nach Norden und dann immer geradeaus
Bilderbogen Schleswig-Holstein

MODELL

- 56** Goldenes Gleis 
Die Sieger 2015
- 60** Neuheiten
Neue Modelle des Monats
- 64** Züglein zum Tempel
Anlagenporträt Walhallabahn
- 72** Doppelt am Ende
11. Modellbauwettbewerb, Folge 20
- 78** Vorbild und Fantasie
„Hopfen, Malz & Eisenbahn“, Folge 10
- 86** Testkreis
Die eigenen Fähigkeiten testen – oder spielen
- 88** Modern mit Licht
Lasercut-Bausatz von Uhlenbrock
- 92** Shell mal anders
Vorbildgerechte Patina für Kesselwagen

RUBRIKEN

- 98** Händler, Börsen & Mini-Markt
- 105** Leserbrief
- 106** Vorschau und Impressum

ALTMESTER-FOTO





HOCKERODA, 1935

Eigentlich hätte dieses klassische P 8-Foto noch in das Kapitel „Überall und Mädchen für alles“ unserer aktuellen Sonderausgabe über die preußische P 8 gesollt. Aber es scheiterte letztlich an Platzproblemen. Weil wir die Aufnahme der 382133 vor dem P 362 (Saalfeld–Lichtenfels) aber niemand vorenthalten wollten, sei sie hier in voller Pracht gezeigt. Und der Fotograf war natürlich der Altmeister schlechthin. Viele weitere P 8-Bilder und alles Wissenswerte zum beliebten Dampflokklassiker bietet die Sonderausgabe.

FOTO: CARL BELLINGRODT/
SLG. DR. S. HUFNAGEL



20 FRAGEN

Karl Arne Richter

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Die für mich bislang spannendste Zeit fand ab Mitte der 1990er Jahre statt, als die ersten „neuen“ Privatbahnen entstanden und mein bisheriger DB-Fokus komplett über den Haufen geworfen wurde. Zuvor waren Privatbahnen damals – das sehe ich heute natürlich ganz anders – für mich möffige Mini-bahnen, die mit uralten Loks um den Kirchturm eierten. Plötzlich schien mit der Liberalisierung alles möglich, Loks konnte man neuerdings auch mieten, eine große Umbruchsituation fand statt. Neue Bahnen gab es im Wochentakt, spektakuläre Lokkaufaktionen im In- und Ausland und mehr. Plötzlich blubberten rumänische Loks („Krabbenkutter“) durch Deutschland, aus Polen und Tschechien kamen V 200. Und die DB begann Loks in größerem Stil an Mitbewerber zu verkaufen. Es war einfach wahnsinnig bunt in dieser Zeit auf der Schiene. Seit knapp zehn Jahren wendet sich das Blatt aber zunehmend – aus vielerlei Gründen.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Weniger ein Zug als ein Projekt, das leider scheiterte, war das u.a. von der Salzburger Eisenbahn Transportlogistik (SETG), EBM Cargo und Mittelweserbahn (MWB) initiierte Einzelwagennetzwerk „ecco cargo“. Es faszinierte mich, mit welchem Aufwand die Beteiligten versuchten, Einzelwagen- und Wagengruppen auf die Schiene zu bekommen. Letztlich endete das Projekt im finanziellen Debakel, das alle Beteiligten einen Millionenbetrag kostete.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten? Nach der Aufbruchstimmung in den 90ern kam so grob ab 2006/07 die große Ernüchterung. Es gab einige Insolvenzen, viele Mittelständler verkauften – oftmals an Staats- und Kommunalunternehmen. Ein riesiger Berg an Vorschriften, neuen Zugsicherungssystemen, europäischen Auflagen, Personalknappheit etc. erstickt nahezu alle Eigeninitiative von Privatleuten – riesige Markteintrittsbarrieren existieren. Heute als Unternehmer eine Bahngesellschaft aufzubauen, zu besitzen, zu führen und am Überleben zu halten, ist eine hochkomplizierte Sache. Spaß kann das alles nicht mehr wirklich machen.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Oh je, eine Riesenaufgabe. Bahnverkehr muss vereinfacht werden, die wieder auflebenden Grenzen müssen verschwinden: keine 1000 länderspezifischen ETCS-Versionen mehr, eine einheitliche Sprache wie im Flugverkehr, Chancengleichheit mit dem „Truck“ darf nicht nur eine Floskel sein.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen? Ich führe da wie manch anderer eine Riesenliste – einen absoluten Favoriten kann ich aktuell nicht ausmachen. Für 2016 stehen u.a. Reisen in ein paar Länder des ehemaligen Jugoslawiens an sowie wahrscheinlich noch mal Bulgarien. Und sicherlich noch mal der westliche Teil

von Rumänien. Da war ich zwar schon drei Mal, aber ich möchte nochmal das dortige Privatbahnnetz mit den aus Frankreich importierten Caravelle-Dieseltriebwagen abfahren. Mit heruntergelassenem Fenster, dem „Tocktocktock“ der Schienenstöße und sommerlichem Wind im Abteil.

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? Ganz ehrlich: Da ich tagtäglich mit der Bahn und der Schreiberei zu tun habe, schmökere ich in der Freizeit, wenn ich da überhaupt lese, lieber in anderen Büchern. Die Sciencefiction-Schmöker von Hans Dominik, die ich in meiner Jugend von meinem Opa „vererbt“ bekam, würde ich gerne noch mal auspacken.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Seltsamerweise gab es den Bahnvirus bei uns in der Familie gar nicht größer ausgebildet. Wie viele Väter hatte auch meiner eine Märklin-Bahn. Aber ohne das groß zu zelebrieren. Mein Jugendfreund Robert und ich entdeckten um 1990 die „große Bahn“ und im Zweierteam schaukelte sich das irgendwie hoch.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Für mich war lange vor dem Abi klar: Ich gehe nach Frankfurt und mache dort Triebfahrzeug-Umlaufpläne für Dieselloks. Das hat mich wahnsinnig fasziniert und ich habe auch mal den dortigen „Bundesbahner“ besucht. Beerbt habe ich ihn aber dann doch nicht.

9. Sie erhalten die Möglichkeit, ein Eisenbahn-Thema medial zu verbreiten. Welchen Inhalt wählen Sie? Schon grob skizziert liegt eine Abhandlung zu den 20 Jahren nach der Bahnreform bereit. Arbeitstitel „Die Revolution frisst ihre Kinder“.

Da wurde zwar immer viel berichtet, aber es existieren auch viele Lücken. Die Erinnerungen der heute oft schon gen Rente gehenden Protagonisten müssten für die Nachwelt dringend festgehalten werden.

10. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Wir hatten Märklin, aber irgendwie wurde Modellbahn schnell durch Beobachten des Vorbilds abgelöst. Das hat sich über die Jahre nicht groß geändert, auch wenn im Büro eine kleine Vitrine mit Modellen hängt, die ich geschenkt bekam.

11. Und welche Modell- oder Spielzeugeisenbahn würden Sie heute einem Kind schenken? Ich hoffe ja inbrünstig, dass ich eine Gartenbahn im Familienrat genehmigt bekomme. Das hatte ich selbst als Kind nicht, weil ich damals Baumaschinen interessanter fand. Aber sollte mein Sohn Interesse zeigen, rollen dann Bratwurst und Getränke mit V 100-Traktion vom Grill zur Terrasse.

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Oh ja, sicherlich müsste dies etwas aus dem Bahnhof Siershahn im Westerwald sein. Keine extre-

Karl Arne Richter wurde am 2. August 1974 in Siegen geboren und wuchs am Rande des Westerwaldes auf. Dorthin führten ihn auch seine ersten Bahn-Erkundungsreisen. Nach einer Schreinerlehre studierte er Betriebswirtschaft und Logistik in Heilbronn und arbeitete für eine Privatbahn, konstruierte S-Bahn-Fahrpläne im Rhein-Main-Raum und war Projektleiter bei einer Unternehmensberatung. Die zunächst als Hobby betriebene Schreiberei ist 2006 zum Beruf geworden. Privatbahnen und Güterverkehr sind sein großes Steckenpferd, die rund 1300 Seiten starke und jährlich erscheinende Marktübersicht „Europäische Bahnen“ die Kerntätigkeit (www.eu-bahnen.info / www.westerwaelder-bahnen.net). Karl Arne Richter lebt mit seiner Familie im Lauenburgischen nahe Ratzeburg auf dem Land.



me Perle, aber dahin führten mich meine ersten Fototouren nach bestandenen Führerschein. Also eher ein emotionales Thema.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie? Und ihr größter Fehler? Ich verfolge das Thema nicht wirklich.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben? Ich bin 1974 geboren, also irgendwie ein Kind der Epoche IV. Bei aller Verbundenheit mit der Zeit nach der Bahnreform machen mich „altrote“ Loks, Umbauwagen und Silberlinge, Freileitungen, Formsignale, besetzte Bahnhöfe und Schrankenposten doch sehr an.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? Da ich heute in Norddeutschland wohne, wäre ich gerne noch mal auf den noch bedienten Strecken des Westerwaldes und an der Lahn unterwegs. Das gönne ich mir so alle Jahre mal. Im Ausland wäre es sicherlich die Region Split in Kroatien. Meer, Sonne, warm, gutes Essen und eine mit wirklich lauten Dieselloks bediente Steigungsstrecke mit Blick auf die Adria.

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? Ich erinnere mich noch zu gut an die Bm-Wagen mit ihren Abteilen und dem ganz besonderen Duft. Das habe ich danach nie mehr so intensiv erlebt und im Gedächtnis behalten. Bei älteren Triebwagen war die Reihe hinter dem Lokführer natürlich toll. Die Streckensicht ist auch etwas, das es meist gar nicht mehr gibt, oder es wird die Gardine vorgezogen.

17. Was würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen?

Streichkonzerte sind nicht so mein Ding, Eisenbahner zu sein muss wieder Traumberuf bei Jungs und Mädchen werden. Loks und Wagen sollten mal länger als fünf Jahre ein gleiches Signet tragen, denn die Eisenbahn braucht auch Kontinuität, um ihre Stärken auszuspielen. Und nicht zuletzt muss wieder allen klar werden, dass Eisenbahn von Menschen gemacht wird, bei aller Technisierung und dem Ausschöpfen von Einsparpotenzialen.

18. Auf welchen Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Eisenbahn ist ein komplexes Thema und zu viele Verantwortliche waren unglaublicherweise noch nie auf einer Lok oder einem Stellwerk. Wie sollen diese Leute das System verstehen lernen, das sie leiten sollen?

19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Obwohl „Dampf“ für mich irgendwie nie richtig Thema war, würde ich mir eine 82er auf der Brexbachtalbahn mit Tonzug oder eine 50er mit Kabinentender im Schotterverkehr im Westerwald schon gönnen. Wenn es auch neuzeitlicher sein darf, gerne etwas mit V 100.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben? Ich glaube, dass man in seinem Leben nur eine große „Revolution“ erleben darf. Im Bahnbereich war das bei mir die Liberalisierung. Über meine Redakteurstätigkeit konnte ich bei vielen Augenblicken dabei sein, darüber bin ich sehr dankbar. Dass sich in den nächsten Jahren noch mal so etwas Radikales tut, glaube ich eher nicht.

„Ich bin 1974 geboren, also ein Kind der Epoche IV. Bei aller Verbundenheit mit der Zeit nach der Bahnreform machen mich altrote Loks, Silberlinge und Formsignale doch sehr an“



Am 17. März 2016 überführte die für Messungen verkabelte 147 002 den Dbz 91496 (Bielefeld – Koblenz) und legte dabei einen Zwischenstopp in Solingen Hbf ein. FOTO: KEVIN HORNUMG

NEUE TRAXX 3 ROLLT AN

Vor rund fünf Jahren präsentierte Bombardier auf der Messe Transport und Logistik 2011 in München erstmals die neue Baureihe 187 als Vertreterin der neuen TRAXX 3-Generation der Öffentlichkeit. Neben den beiden Wechselstromfrequenzen 15kV 16,7 Hz und 25 kV 50 Hz besitzt die Lok als besonderen Clou auch einen 180 kW starken Dieselhilfsmotor, um kurze stromlose Streckenabschnitte überbrücken zu können – die „Last Mile“-Option, die bei Anschließern eine eigene Rangierdiesellok obsolet machen soll.



Gleise ohne Fahrdrabt sind für die Last-Mile-Ausrüstung kein Problem mehr: Die Railpool-187 009 steht am 12. März 2016 in Hamburg-Waltershof für weitere Einsätze bereit. FOTO: ERIK KÖRSCHENHAUSEN

Im Dezember 2015 erfolgte endlich die generelle Zulassung der Maschinen für den Einsatz in Deutschland. Ende Januar begannen die Einsätze der Loks: Während die Westfälische Landeseisenbahn (WLE) die 187 010 (2. Besetzung) als Lok 82 im unternehmenseigenen Rot einsetzt, zieht seit Anfang Februar 2016 die 187 009 des Münchener Leasingunternehmens Railpool GmbH ihre ersten Güterzüge im Auftrag des Mieters LOCON. Railpool erhält zunächst die neun Loks des neuen Typs aus einem Rahmenvertrag von 36 Maschinen, darunter die drei Testloks 001 – 003. Die Loks sind bereits teilweise an die schweizerische BLS vermietet. Das französische Unternehmen AKIEM SAS aus Clichy erhält wiederum die Loks 187 011 – 014. Diese Maschinen werden allesamt längerfristig an Captrain vermietet. Auch die Swiss Rail Traffic AG im schweizerischen Glattbrugg hat eine Maschine erhalten. Die DB selbst hat einen Rahmenvertrag mit Bombardier über 450 Loks abgeschlossen, aus dem bislang 20 Loks für DB Regio (Baureihe 147) und 110 Loks für DB Cargo (Baureihe 187.1) abgezweigt werden – die aber allesamt ohne Last-Mile-Funktion ausgeliefert werden. Nachdem die Loks bereits seit einiger Zeit für diverse Tests im Rahmen der Zulassungsverfahren unterwegs waren, wurden im März die ersten 187 dem Cargo-Werk Mannheim für die Inbetriebsetzung übergeben. Die Baureihen 147 und 187 sind die Nachfolgerinnen der bisherigen elektrischen TRAXX-Lokomotiven der Reihen 145, 146 und 185, die mittlerweile mit rund 650 Exemplaren beim DB-Konzern in verschiedenen Ausführungen im Einsatz stehen – insgesamt haben bereits weit über 1200 Loks dieser Reihen die Kasseler Bombardier-Werkshallen verlassen und werden in ganz Europa bei einer Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzt. MWD

218.0 UND 225 AM ENDE

Ganz kurz vor dem „Aus“ befindet sich nun auch wieder die (bereits mehrfach abgeschriebene) Baureihe 225: Bei Redaktionsschluss war als letzte ehemalige 215 nur noch die 225 073 rund um Saarbrücken und Kaiserslautern im Einsatz. Die Lok muss wegen Fristablauf am 27. März 2016 endgültig abgestellt werden, und eine neue Revision ist (selbstverständlich) nicht vorgesehen. Für diese Einsätze steht zurzeit auch noch 225 802 (ex 218 002) zur Verfügung. Die Güterzugleistungen rund um Oldenburg, für die zuletzt noch drei 225 vorgehalten wurden, haben nun die ansonsten letzten beiden verbliebenen 218.0 (alias 225 803 und 809) übernommen. Für alle vier Loks gilt, dass sie kurzfristig durch die Neuzugänge bei der Baureihe 247 (bzw. Baureihe 077, siehe Meldung rechts) ersetzt werden sollen. Anschließend führt die DB nur noch Serienloks der Baureihe 218.1 als letzte Vertreterinnen der V 160-Familie in ihrem Einsatzbestand. **MWD**

Die 218.0-Vorserienloks 225 803 und 225 809 (alias 218 003 und 009) warten in Oldenburg auf ihren nächsten Einsatz (13. März 2016).
FOTO: MALTE WERNING



Am 2. Februar 2016 bespannten 077 023 und 077 012 den Zementzug DGS 88982 (Rüdersdorf – Regensburg) bei Werdau.

FOTO: STEVEN SEIDEL

WEITERE 247 FÜR DB CARGO

Eine neue Baureihenbezeichnung gibt es im DB-Bestand: Ergänzend zu den 31 bereits seit 2010 von der französischen Euro-Cargo-Rail (ECR) gemieteten – und zum 1. März 2016 gekauften – Loks der dieselelektrischen sechsachsigen Baureihe 247 hat die DB nun über den Jahreswechsel hinweg zwölf weitere Maschinen von ECR übernommen. Die werden nun allerdings bei der DB in Anlehnung an ihre französischen NVR-Nummern unter der Baureihenbezeichnung 077 im Bestand geführt. Die Maschinen sollen nun endgültig für das baldige „Aus“ der letzten 225 sorgen, werden aber teilweise auch an die DB-Konzerntochter Mitteldeutsche Eisenbahn (MEG) weitervermietet. **MWD**

RUNDNASE IM FOTOEINSATZ

Wenige Tage vor Fristablauf der MY 1131 der Erfurter Bahnservice GmbH (EBS) organisierte die NOHAB-GM-Gruppe Deutschland e.V. am 27. Februar eine private Fotogüterzugfahrt auf der Werratalbahn Gerstungen – Heimboldshausen. Die fast 60 Jahre alte Nohab-Lok gehörte zu den zehn dänischen Loks, die 1999 als V 170 nach Deutschland gelangt waren. Unter wechselnden Eigentümern und Lackierungen fuhr sie wie ihre Schwestern hauptsächlich vor Bau- und Sondergüterzügen, zuletzt für die STRABAG Rail und seit 2010 für EBS (im rot-schwarzen Outfit analog dem DSB-Design). Im Rahmen der nun anstehenden Revision wird die EBS-Lok auch eine Neulack erhalten. **JH**



MY 1131 des Erfurter Bahnservice (EBS) mit einem Fotosonderzug am 27. Februar 2016 an der Werra bei Harnrode.

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL



Hier werden 2019 Fahrleitungsmasten stehen: Zwischen Bad Homburg und Usingen soll die Taunusbahn elektrifiziert werden. Die Aufnahme zeigt eine der VT 2e-Garnituren der Hessischen Landesbahn in Neu-Anspach.

FOTO: HELMUT SCHEIBA

TAUNUSBAHN WIRD ELEKTRIFIZIERT

Die Taunusbahn von Bad Homburg nach Usingen soll bis 2019 elektrifiziert werden. Der VHT Verkehrsverband Hochtaunus plant diese Maßnahme zur Kapazitätssteigerung der S-Bahn-Linie 5, die dann über Friedrichsdorf hinaus 18 km weiter elektrisch den Hintertaunus bedienen kann. Zusätzlich soll die Frankfurter U-Bahn bis zum Bahnhof Bad Homburg verlängert werden, der sich damit zu einem attraktiven Umsteigebahnhof entwickeln soll. Insgesamt erhofft man sich bis zu 5.000 zusätzliche Fahrgäste täglich.

Den Streckenabschnitt von Usingen nach Brandoberndorf sollen weiterhin Dieseltriebwagen bedienen. Die Verkehrsleistungen auf der Gesamtstrecke werden zurzeit von dieselelektrischen VT 2e (LHB 1987-1992) sowie Lint 41 der HLB (Hessische Landesbahn) meist im Halbstundentakt erbracht. Im Berufsverkehr sind einige Kurse bis Frankfurt Hbf durchgebunden. **HS**



Zwei 640 auf dem Weg über Koblenz nach Mayen Ost passieren das Balduinsteiner Wärterstellwerk „Bo“, das die Vereinsmitglieder mitsamt der alten Technik erhalten wollen. FOTO: GUIDO WALTER

SIGNALTECHNIK IM LAHNTAL

2015 hielt an der unteren Lahntalbahn Niederlahnstein – Limburg das elektronische Stellwerk (ESTW) Einzug und machte Telegrafmasten und mechanische Stellwerke überflüssig. Um eine zumindest punktuelle Erhaltung der alten Technik kümmert sich die ArGe Mechanische Stellwerke e.V. Im Bahnhof von Balduinstein konnte das als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz stehende Fahrdienstleiterstellwerk komplett erhalten werden. Das bekannte Zwergsignal am Bahnsteig wurde gerettet, musste aber versetzt werden. Ansonsten kümmern sich die Mitglieder um die Restaurierung des angemieteten Wärterstellwerks „Bo“ in Balduinstein mit Technik der Bauart „Bruchsal J“. **GWK**

Ging am 6. April auf Tour an die französische Kanalküste: 99 6001 als Botschafterin für die Harzregion unter dem Motto „25 Jahre Volldampf in Freiheit“.



99 6001: VERKÜRZTE EUROPATOUR

Ursprünglich sollte die HSB-Dampflokomotive 99 6001 Anfang April im Rahmen des Jubiläumsjahres „25 Jahre Volldampf in Freiheit“ mehrere Großstädte in Westeuropa besuchen. Doch die Europafahrt „HSB on Tour“ wurde aufgrund der Ereignisse in Brüssel, wo die Schwerpunktveranstaltung der Tour vorgesehen war, kurzfristig abgesagt.

Die 77 Jahre alte Dampflok wurde aber dennoch am 6. April per Straßentransporter zum eigentlichen Ziel der Europafahrt an der französischen Kanalküste auf die Reise geschickt. In der rund 2800 Einwohner zählenden Gemeinde in der nordfranzösischen Picardie liegt die traditionsreiche Museumsbahn „Chemin de Fer de la Baie de Somme“. Hier sollte die Harzer Lokomotive vom 15. bis zum 17. April im Rahmen des diesjährigen „Dampf-Festivals“ dann vor zahlreichen Personenzügen zum Einsatz kommen. **pr HSB**

NOCH FÜNF 139ER

Noch fünf 139er drehen momentan in dem 17-tägigen Seelzer E 40-Umlaufplan ihre Runden: 139 132, 309, 313, 314 und 557 werden zurzeit noch vornehmlich vor den Autotransportzügen zwischen Braunschweig, Seelze und Emden eingesetzt. Ihre Tage sind wegen des nahenden Fristablaufs aber gezählt: Spätestens im September wird 139 132 als letzte der fünf, die sich von der regulären E 40 durch ihre zusätzliche elektrische Bremse unterscheiden, untersuchungspflichtig und abgestellt. Auch die 140 stehen noch dieses Jahr zur Abstellung an und sollen durch neugelieferte 187 (siehe Seite 8) ersetzt werden.

Von den ehemaligen E 10, die in den 1990er-Jahren durch Drehgestelltausch zu 139 umgebaut wurden, sind bei dem wieder als DB Cargo firmierenden DB-Güterverkehr keine mehr aktiv. 139 262 hat zwischenzeitlich den Fahrzeugbestand der Bayernbahn erweitert, wo sich auch schon seit 2011 die 139 287 befindet. **MWD**



56 Jahre alter Oldtimer: 139 132 ist noch immer für DB Cargo in Niedersachsen im Einsatz (Emden, 13. März 2016).

NEUE WERKSTATT FÜR ABELLIO

Auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswagenwerks Duisburg Hbf baut Abellio Rail NRW eine neue, 5000 Quadratmeter große Betriebswerkstatt für die Wartung von 21 neuen Flirt III-Triebzügen von Stadler. Am neuen Standort entsteht eine kombinierte zweigleisige Instandhaltungs- und Waschhalle mit einer Gesamtlänge von 105 Metern, die im Dezember 2016 fertiggestellt sein soll. Zeitgleich wird Abellio mit den neuen Zügen den Verkehr auf den Linien RB 33/32 (Bocholt/Wesel – Mönchengladbach) und RE 19 (Düsseldorf – Arnheim/NL) von der DB übernehmen. Abellio investiert unter Beteiligung des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr 15 Millionen Euro in den Neubau. **MWD**



Auf dem Gelände des ehemaligen Bww Duisburg Hbf entsteht bis zum Herbst die neue Abellio-Werkstatt für Flirt III-Züge (14. März 2016).

FOTOS (3): MALTE WERNING