

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



La Roche en Ardenne
Anlagenporträt

Bahnhof ohne Lok
Bahngeschichte(n)

Kraftprotz DR-131
Die Ludmilla-Güterzugvariante



Heimat allerorten

Die Bahnbetriebswerke der Ruhr-Sieg-Strecke

IN UNSERER **GEBRAUCHTWARE** BIETEN WIR IHNEN:

- ▶ Große Auswahl an gebrauchten Loks, Wagen & Zubehör
- ▶ Modellautos in den Nenngrößen N & H0
- ▶ Blechbahnhöfe und Fahrzeuge in den Spurgrößen 0 & 1
- ▶ Gleise in den Spurgrößen Z bis H0
- ▶ Großer Fundus an gebrauchten Ersatzteilen
- ▶ Regelmäßige Ankäufe von Modellbahn-Sammlungen
- ▶ 5 Parkplätze in der Vogteistraße 18

KOMMEN SIE VORBEI, WIR FREUEN UNS AUF SIE!

ÖFFNUNGSZEITEN: Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 - 18:30 Uhr
Samstag von 10:00 - 16:00 Uhr
▶▶▶ **MONTAG: RUHETAG** ◀◀◀

Ritterstr. 29 • 50668 Köln • Tel.: 0221 / 37 999 008

info@donnerbuechse-gebrauchtware.com
WWW.DONNERBUECHSE-GEBRAUCHTWARE.COM



/donnerbuechse.koeln



/donnerbuechsekoeln

VORBILD



12 Der Marshall-Plan-Zug
Bahn & Zeitgeschichte



16 Heimat allerorten
Die Bws der Ruhr-Sieg-Strecke



30 Bahnhof ohne Lok?
Bahngeschichte(n)



40 Kraftprotz
DR-131, Güterzuglok der 232-Familie



58 Lokalbahn auf belgisch
Anlagenporträt



70 Die Dorfstraße entlang
Dioramenkönig II, Folge 15



86 Oldtimer gedruckt
Vorkriegs-Lkws dank 3D-Druck



90 Fels – Alm – Wald
Teil 4 der neuen Gebele-Serie

12 Der Marshall-Plan-Zug

Bahn & Zeitgeschichte

16 Heimat allerorten

Die Bws der Ruhr-Sieg-Strecke

28 Der Zug war pünktlich

Momente

30 Bahnhof ohne Lok?

Bahngeschichte(n)

40 Kraftprotz

DR-131, Güterzuglok der 232-Familie

47 Gunther Hecks Nebenbahn-Faible

Galerie

MODELL

58 Lokalbahn auf belgisch

Anlagenporträt

70 Die Dorfstraße entlang

Dioramenkönig II, Folge 15

74 Schöner unten durch

Anlagengestaltung Unterführungen

82 Preußin fürs Pickelgleis

Wechselstrom und Sound für T 7 von pmt

86 Oldtimer gedruckt

Vorkriegs-Lkw-Modelle dank 3D-Druck

90 Fels – Alm – Wald

Teil 4 der neuen Gebele-Serie

95 Lampen wie neu

Ersatz für abhanden gekommene Teile

RUBRIKEN

4 Bild des Monats

6 Kurz-Gekuppelt

54 Modell-Neuheiten

97 Messe-Vorschau

98 Fachhändler

101 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum

TITEL:

An der Ruhr-Siegstrecke gibt es Bws allerorten – hier ein Blick ins Bw Siegen (Beitrag ab Seite 16).

FOTO: REIMELT/ARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG

Ein Teil der Auflage dieser Eisenbahn-Journal-Ausgabe hat ein anderes Titelbild, das auf den Beitrag über die Baureihe 131 hinweist:

131 014 mit Güterzug in Gräfenroda, fotografiert 1974 (Beitrag ab Seite 40).

FOTO: UDO KANDLER



218-Revival vor EC/IC auf der klassischen Allgäubahn

Aufgrund verzögerter Bauarbeiten im Rahmen der Elektrifizierung der Allgäustrecke via Memmingen wurde in den Tagen um den Jahreswechsel 2019/20 neben den üblichen EC-Zügen München – Lindau auch das IC-Zugpaar 118/119, das normalerweise von Ulm via Memmingen nach Lindau verkehrt, über die klassische Allgäubahn via Kempten/Immenstadt umgeleitet. Somit kam es hier zu einem regelrechten 218-Revival, wofür wegen Lokmangel auch private 218er kurzfristig angemietet werden mussten. Infolge des Lokmangels kam es auch zu Einzelbespannungen vor den EC-Zügen, die normalerweise mit Doppeltraktion verkehren, wie hier am 29. Dezember 2019 mit 218 424 vor dem EC 191 nach München (bei Knechtshofen).

FOTO: AXEL WITZKE



Rückkehr der Silberlinge

„Go Ahead Baden-Württemberg“ übernahm mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 den Betrieb der RE-Linie 90 (Stuttgart – Nürnberg). Für die neue Strecke bestellte das Unternehmen Elektro-Triebzüge des Typs Flirt 3 und Flirt 3 XL von Stadler. Weil die Züge jedoch erst kurz vor Betriebsbeginn geliefert wurden, konnte die Erprobung der neuen Fahrzeuge nicht rechtzeitig vor der Betriebsübernahme abgeschlossen werden. Mindestens bis März 2020 kehren daher vorübergehend n-Wagen auf die Strecke zurück. Dazu mietete Go Ahead neben 111 056 und 200 der Gesellschaft für Fahrzeugtechnik mbH Wagen bei der WFL, zusätzlich kommt auch die Railpool-Lok 185 691 mit dem betagten Wagenmaterial zwischen Stuttgart und Nürnberg zum Einsatz.



FOTOS: ANDREAS DOLLINGER (2)

OBEN

Die DB AG-Loks 111 043 und 212 bespannten am Eröffnungstag den RE 88789 von Stuttgart nach Nürnberg.

LINKS

Ebenfalls bei Alberndorf schob Railpool-185 691 am Nachmittag des 15. Dezember 2019 den aus n-Wagen der WFL gebildeten RE 88668 in Richtung Stuttgart.



FOTO: JOHANNES CONRAD

EINEN GANZZUG, bestehend aus Kesselwagen, als DGS 95640 von Heilbronn Gbf nach Holthausen (Ems) zu befördern, war am 11. Januar 2020 die Aufgabe von 233 217 von TrainLog. An der Dillstrecke am Rudersdorfer Viadukt entstand dabei diese alles andere als winterliche Aufnahme.



NACH IHRER REVISION im DB Werk Bremen kehrte 218 105 der NeSA Ende November in den Betriebsdienst zurück. Am 14. Dezember 2019 war die frisch hauptuntersuchte Lok bei Kempen am Niederrhein unterwegs. Die Fahrt führte im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Westfalendampf von Goch nach Königswinter zum Weihnachtsmarkt auf der Drachenburg.

Abschied vom „Wedauer“

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 endete in NRW der Betrieb der als „Der Wedauer“ oder „Entenfang-Express“ bekannten Linie RB 37 – mit ihrem Verlauf von Duisburg Hbf über Duisburg-Wedau, Duisburg-Bissingheim nach Duisburg-Entenfang eine der wohl kürzesten RE-Linien der DB AG. Die Strecke wird schon seit Monaten im Schienenersatzverkehr betrieben, da sie als unrentabel gilt. Die Abschiedsfahrten am 30. November 2019 fanden jedoch standesgemäß auf der Schiene statt. Dabei kam mit einem Triebzug der Baureihe 425 ein Fahrzeug zum Einsatz, das nie planmäßig auf der Strecke verkehrte, stattdessen fuhren dort ETA176, ET 30, ETA 515, 141 mit einem Steuerwagen sowie 426 und 628. Ganz endgültig ist der Abschied von der Schiene indes nicht: Auf dem Gelände des ehemaligen AW Wedau soll in den nächsten Jahren ein neuer Stadtteil entstehen, der wieder einen Eisenbahnanschluss an die Strecke von Duisburg Hbf über Wedau nach Düsseldorf erhalten soll.



425 059 am 30. November 2019 auf der Fahrt nach Duisburg-Entenfang.

–Anzeige–

Starte mit uns in eine neue Zukunft!
Wir suchen **DICH...**
(zum nächstmöglichen Zeitpunkt)

Lokführer für den Aufbau von **Fernverkehrslinien** in Süddeutschland (Personenverkehr)

Zugführer und Zugbegleitpersonal

Lokführer (V-Traktion) für unseren **Güterfernverkehr** und unser Rangiergeschäft in Bayern

Disponenten für den Güter- und Personenfernverkehr

Wir bieten Dir:

- Ein attraktives Arbeitsumfeld mit einem jungen dynamischen Team
- Eine übertarifliche Vergütung mit attraktiven Sozialleistungen
- Flache Hierarchien und kompetente Ansprechpartner
- Planbare Freizeitgestaltung durch festen Schichtplan
- Sehr gute Perspektiven zur gezielten Weiterbildung

Das überzeugt Dich?

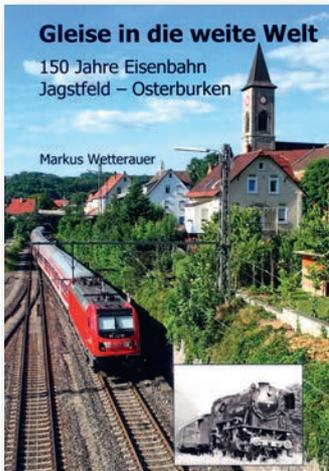
Dann werde Teil eines Teams, das Spaß und Leidenschaft am Thema Bahnlogistik hat. Sende Deine aussagekräftige Bewerbung an:

IGE GmbH & Co. KG
Bahngelände 2
91217 Hersbruck

Oder einfach per E-Mail an:
bewerbung@ige-bahn.de

Gleise in die weite Welt

Zum 150-jährigen Jubiläum der Eisenbahnstrecke zwischen Bad Friedrichshall-Jagstfeld und Osterburken hat der Journalist Markus Wetterauer, u. a. auch Produzent der hörenswerten CD- bzw. Hörbuch-Reihe „ZUGhören“, ein kleines und feines Büchlein verfasst und herausgegeben. Unter dem Sammelbegriff „Gleise in die weite Welt“ könnte es auch der Auftakt zu einer neuen Buchreihe sein, die sich nicht nur an eingefleischte Eisenbahnfreunde, sondern auch an die jeweils örtliche und interessierte Bevölkerung richtet. Inhalt, Gliederung und zahlreiche Quellenhinweise zeigen schon, dass der Autor einerseits pro-



fessionell-journalistisch und andererseits „populär“ an die Sache herangegangen ist – die Beschreibungen und Erzählungen sind fundiert und interessant, ohne sich in Nietenzählerei oder gar Banalitäten zu verlieren. Eigentlich hatte ursprünglich niemand die Absicht, eine Bahnstrecke in diesem damaligen „Grenzgebiet“ zwischen dem Königreich Württemberg und dem Großherzogtum Baden zu bauen. Warum die Linie dann dennoch 1869 eröffnet wurde und zu einem Erfolg wurde, welcher Schweiß bei ihrer Errichtung floss und wie viele Bauwerke für ihren Betrieb erforderlich waren, wird ebenso anschau-

lich beschrieben wie die Entwicklung der Fahrpläne und der Wandel beim eingesetzten Zugmaterial. Auch Zwischenfälle und Unfälle, darunter sogar eine Auflistung der Hilfszug-Einsätze zwischen 1950 und 1972, sind dokumentiert. Beim Kapitel „Bauern, Bürger, gekrönte Häupter“ geht es um die mannigfaltigen Fahrgäste während der Zeitläufe und „Autos, Atommüll und Zuckerrüben“ beschreibt Entwicklung und Art des Güterverkehrs auf der heute „Frankenbahn“ genannten Gesamtverbindung zwischen Stuttgart und Würzburg, bei der der hier behandelte Abschnitt Bad Friedrichshall-Jagstfeld (bis 1935 nur Jagstfeld) – Osterburken in der Historie allerdings die Eigenbezeichnungen „Untere Jagstbahn“ oder „Östliche Gabelbahn“ trug. Die abwechslungsreiche und den jeweiligen Kapiteln angepasste Illustration zeigt sowohl historische Faksimiles von Fahrplänen, Urkunden etc. als auch Aufnahmen aus Privat-

beständen, aus dem Bildarchiv der Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt oder aus der Sammlung des Verfassers selbst. Thema und Inhalt sprechen mehrere Zielgruppen wie Ortsansässige, Heimatkundler, Verkehrspolitiker und natürlich Eisenbahnfreunde an, insgesamt eine informative, profunde und sogar unterhaltsame Sache. Und wer dazu auch noch Akustik haben möchte, kann beim Herausgeber das „Spar-Angebot“ mit diesem Buch sowie dem passenden CD-Hörbuch „Geschichten von Menschen und Zügen aus Baden und Württemberg“ aus der Reihe „ZUGhören“ erwerben (zusammen € 24,80). Weitere Informationen im Internet unter www.ZUGhören.de. Idee und Konzept dürfen ruhig fortgesetzt werden! JS

Markus Wetterauer: Gleise in die weite Welt – 150 Jahre Eisenbahn Jagstfeld – Osterburken. 100 Seiten, 98 Fotos und Abbildungen, Paperback, Format 15,5 x 22 cm, ISBN 978-3-7494-8033-3, € 14,99. Erschienen im Verlag BoD – Books on Demand, Norderstedt.

HISTORISCHE »WERBEPAUSE«

IM SCHIENEN- UND STRASSENVERKEHR FÜHRT
Rothe Erde

für den Straßenverkehr mit:
KUGEL-LENKKRANZEN
ROLLENLAGERACHSEN
aus hochwertigem Walz- oder Schmiedestahl, einbaufertig für
LASTWAGENANHÄNGER
OMNIBUSANHÄNGER
BEHALTERFAHRZEUGE
BAHNSTIEGWAGEN u.a.m.

für den Schienenverkehr mit:
GESENKSCHMIEDESTÜCKEN
von 1 – 300 kg Stückgewicht, aus
allen Stahlsorten, vom einfachen
Kohlenstoffstahl bis zum hochwertigen
Legierungsstahl, roh oder
einbaufertig bearbeitet für den
WAGGONBAU
LOKOMOTIVBAU
WEICHENBAU u.a.m.

EISENWERK Rothe Erde GMBH
DORTMUND · Tremoniastraße 9 · Postfach 311

Werbung aus der Eisenbahn-Zulieferindustrie
den 50er und 60er Jahre. ABB.: SLG. SEYFERTH (3)

AFA-VARTA-DEAC

Batterien aus den stärksten
und besten Unternehmen
des europäischen Kontinents

Jahrzehnte Erfahrungen zu Ihrem Nutzen

BLEI- und STAHLAKKUMULATOREN
die zuverlässigen Stromquellen
für Dieselfahrzeuge

ACCUMULATOREN-FABRIK AKTIENGESELLSCHAFT
HAGEN/WESTF. · FRANKFURT/MAIN · HANNOVER

Auch bei stärksten
klimatischen Einflüssen

Spies-Hecker-Lack

Dieselhdraulische Deutz-Lokomotive 2000 PS für die Norwegische Staatsbahn

SPIES, HECKER & CO., LACKFABRIK SEIT 1882 KÖLN-RADERTHAL

Wie die Bahn uns alle irremacht

Unsere Eisenbahn ist wieder im Gespräch! Fast egal, ob positiv oder negativ, sie ist im Munde aller Kreise der Gesellschaft und in der Politik sowieso. Die hoffentlich nicht nur jugendliche Protestbewegung „Fridays for Future“ will die Eisenbahn zum Rückgrat einer Verkehrswende machen und die Deutsche Bahn bemüht sich, alte Fehler zu korrigieren bzw. die Erfolge unserer Nachbarbahnen nachzuahmen. „Bemühen“ ist dabei wohl der richtige Ausdruck, denn mit dem schon jetzt stattfindenden Mehrverkehr auf der Schiene ist sie wohl auch aufgrund einer schlecht konzipierten „Bahnreform“ und seit jeher unsolidarischen Verkehrsministern ziemlich überfordert. Zweifellos ist die Bahn eigentlich besser als ihr



derzeitiger Ruf, doch Negativerlebnisse wie Verspätungen, Überlastungen, Ausfälle, unzureichende Kommunikation und ständige Preiserhöhungen oder ewige Baustellen haben sie in den letzten Jahren

zum „Buhmann der Nation“ aufschaukeln lassen. So sehr, dass zu dieser Misere in jüngster Zeit mehrere publikumswirksame Bücher erschienen sind, deren Titel sich gar nicht die jeweiligen Autoren oder Verlage ausdenken mussten, sondern die die Bahn über ihre Bordlautsprecher sozusagen „frei Haus“ geliefert hat: „Schaden in der Oberleitung“ heißt so ein hinter sinniger Titel eines anderen aktuellen Buches und auch beim hier vorliegenden Taschenbuch war die Titelsuche einfach:

„Grund dafür sind Verzögerungen im Betriebsablauf“ ist auf Bahnsteigen und in Zügen schon fast zum geflügelten Wort geworden und trotzdem versteht jeder nur Bahnhof. Die Bahnfahrerin und FAZ-Redakteurin Maria Wiesner lässt in diesem Buch mit dem Untertitel „Wie die Bahn uns alle irremacht“ neben eigenen Erlebnissen überwiegend genervte und frustrierte (Fern-)Zugreisende zu Wort kommen, die den strapaziösen Ablauf ihrer Reise mehr oder weniger elegant beschreiben: mehrstündige Verspätungen, verrückt spielende Technik, rücksichtslose Mitreisende, verpasste Anschlüsse und überforderte Eisenbahner. Gegen all dies ist die beliebte „geänderte Wagenreihung“ nur noch ein Klacks. Die zahlreichen und individuellen Erzählungen von Pleiten, Pech und Pannen beim Bahnfahren sind anfänglich teils amüsant, teils lehrreich zu lesen, werden aber mit zunehmenden Wiederholungen und Ähnlichkeiten teils ermüdend und verlocken zum Weiterblättern. Ist Zugfahren denn wirklich so katastrophal und desillusionierend? Ja, der eigenfinanzierte Fernverkehr

ist das eigentliche Sorgenkind, während der überwiegend länderfinanzierte Nahverkehr deutlich besser fährt. Und so sucht mancher Leser zwischen den Zeilen zunehmend nach Auswegen und Alternativen für gebeutelte Fernreisende, was am Schluss des Buches durch zumindest ein paar Positiv-Erlebnisse aufgeheitelt wird. Eine interessante Lektüre möglichst und ausgerechnet bei einer „spannenden“ Eisenbahnreise sind diese gesammelten Leidensgeschichten allemal, für die verkehrspolitischen Ursachen und alternativen Weichenstellungen sind freilich andere und ebenso aktuelle Bücher zuständig. Hier kommt jedenfalls der Souverän des schieneungebundenen Personentransports, nämlich der Fahrgast und Kunde, auf ganzen 200 Seiten zu Wort. Möge es solch ausführliche „Leserbriefe“ auch für alle anderen defizitären Bereiche des gesellschaftlichen Lebens geben! JS

Maria Wiesner (Hrsg.): „Grund dafür sind Verzögerungen im Betriebsablauf“ – Wie die Bahn uns alle irremacht. 206 Seiten, Paperback, Format 12,5 x 18,5 cm, ISBN 978-3-95967-346-4, € 10,00. Erschienen bei HarperCollins Germany, Hamburg.

–Anzeige –

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT & Co KG.
Biegelwiesenstr. 31 * 71134 Waiblingen
Telefon: 07151 93 79 31
Fax 07151 3 40 76

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com
Öffnungszeiten: Mo - Sa von 09:30 - 18:30 Uhr



Wir sind für Sie:

- + ein Ladengeschäft mit kompetenter Beratung (inkl. kostenloser Parkplätze)
- + über 40.000 Neuwaren + über 5000 Second Hand Artikel
- + haus eigener Werkstatt
- + angrenzender Außenanlage
- + Versand in fast alle Länder
- + regelmäßigen Events
- + Schulungen, Infotage und Seminaren
- ... und vieles mehr

Die Mini-Messe mit der Maxi-Auswahl ganzjährig ohne Eintritt

Seit 1957, werden bei uns Kunden bedient, das bringt Ihnen die Sicherheit mit einem Unternehmen zusammen zu arbeiten, das nicht nur kurze Zeit bestehen will, sondern seine Unternehmensziele langfristig angelegt hat.



März 1970: Sonderzug mit zwei Darmstädter 065ern von Frankfurt nach Zollhaus (Aartalbahn).

März 1960: Zwischen Saarbrücken Hbf und Homburg (Saar) wird der elektrische Betrieb aufgenommen + + + Nach achtjähriger Unterbrechung wird beim Interzonenverkehr mit D 261/262 wieder die Verbindung Hamburg-Altona – Saßnitz Hafen aufgenommen, weiterhin verkehren wieder zwei Güterzugpaare zwischen Lübeck und Rostock bzw. Bad Kleinen + + + Das Bahnbetriebswerk Lüneburg gibt alle seine Dampfloks an andere Bw ab + + + In Herdecke ersetzt ein (inzwischen wieder abgerissener) Neubau das kriegszerstörte alte Empfangsgebäude + + + Der noch bei Tettnang eingesetzte elektrische (Schlepp-)Triebwagen ET 185 01 (Bw Friedrichshafen) wird letztmalig eingesetzt und z-gestellt

März 1970: Bundeskanzler Willy Brandt fährt mit einem Sonderzug zu seinem ersten Treffen mit dem Vorsitzenden des Ministerrates der DDR, Willi Stoph, nach Erfurt + + + DB und Bund treffen eine Vereinbarung über die Bildung einer Omnibusverkehrsgemeinschaft Bahn/Post ab 1. Januar 1971 + + + Am 1. des Monats verkehrt ein Sonderzug mit den Lokomotiven 065 001 und 065 018 (beide Bw Darmstadt) von Frankfurt (M) über Niedernhausen und Wiesbaden nach Zollhaus (Aartalbahn) und zurück + + + In den Bahnbetriebswerken der Deutschen Reichsbahn beginnt im Zuge der neuen EDV-Umzeichnung die Anbringung der in Berlin Mitte und Pockau-Lengefeld gefertigten neuen Lokschilder

März 1980: Nordrhein-Westfalen beschließt in einem Vertrag den Bau eines S-Bahn-Systems für den Ballungsraum Köln + + + Die als Werkslok im AW Paderborn eingesetzte Diesellokomotive 245 010 wird ausgemustert, letzte verbleibende Lok dieser Baureihe ist nunmehr 245 004 (ebenfalls AW Paderborn) + + + Die DB stellt den Personenverkehr auf der 1905 eröffneten Strecke Nordenham – Blexen ein + + + Im verbliebenen Remagener Brückenturm wird eine Gedenkstätte an die im Ersten Weltkrieg erbaute und im Zweiten Weltkrieg zerstörte Ludendorff-Brücke eröffnet, die als „Die Brücke von Remagen“ auch Gegenstand von Filmen, Romanen und anderen Veröffentlichungen ist

März 1990: Im Zuge der deutschen Wiedervereinigung präsentieren die Führungsspitzen von DR und DB ein dreistufiges Konzept zur Zusammenführung beider Bahnen + + + Mit 115 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit ist der zwi-

schen Hamburg und Köln verkehrende IC „Hamburger Clipper“ der schnellste Zug der DB und bietet neben neuestem Wagenmaterial in der 1. Klasse einen Willkommenstrunk und druckfrische Zeitungen + + + Ein Dammrutsch zwischen Münster (Westf) und Lünen verursacht eine 14-wöchige Sperrung der zumeist eingleisigen Strecke + + + Mit Gründung der „Interessengemeinschaft Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e.V.“ schließen sich Eisenbahner, Eisenbahnfreunde und Heimatfreunde zusammen, um sich für den Erhalt des Dampfbetriebs und des gesamten Schmalspurnetzes im Harz einzusetzen

März 2000: Die DB AG plant laut ihrem Projekt „Regionale Netzentwicklung“ Zweigstrecken bzw. Nebenbahnen aus dem Konzern auszugliedern und von bahneigenen mittelständischen Unternehmen betreiben zu lassen + + + In Ilmenau Bad stößt 219 040 (ex DR 119 040) auf einem Bahnübergang mit einem Bagger zusammen, Lokführer und Baggerfahrer werden schwer verletzt + + + Bei der DB AG beginnt die Ausbildung von Triebfahrzeugführern für den ICE 3 + + + Die 1962 als größte und stärkste Diesellokomotive der DB ausgelieferte V 320 001 wird nach Einsätzen bei Privatbahnen und in Italien von der Gleisbaufirma Wiebe nach aufwändiger Aufarbeitung und dem Einbau neuer Motoren als „320 001-1 Wiebe 7“ wieder in Deutschland eingesetzt

März 2010: Mit einem Festakt im historischen Kaiserbahnhof von Potsdam startet die DB AG ihr Programm für das Jubiläumsjahr „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ + + + Die Union aus CDU/CSU lehnt die Forderung von DB-Chef Rüdiger Grube ab, der Bahn in den kommenden Jahren mehr Geld für den Ausbau der Schiene zur Verfügung zu stellen + + + In Cochem wird ein Info-Center zum Bau der zweiten Röhre des Kaiser-Wilhelm-Tunnels eröffnet



März 2000: Die V 320 001, die 1962 als größte und stärkste Diesellok an die DB geliefert worden war, ist nach dem Verkauf nach Italien wieder zurück.

FOTOS: SLG. SEYFERTH, TAUSCHE/SLG. WUNSCHEL