

Deutschland € 7,40

Österreich € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • BeNeLux € 8,65 • Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 9,60 • Finnland € 10,90 • Norwegen NOK 87,00

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn  
JOURNAL 3/2006

# Eisenbahn JOURNAL

März  
3/2006

Sachsen: 125 Jahre Schmalspurbahnen

Werbeloks: Polizei zieht 101-Bilanz

Anlagen: Steinachtalbahn & Containerbahnhof

Vor 25 Jahren:

## Abschied von der 95er



(Füllseite)

## *Kleine Lok schlägt große Wellen*

Ei vorbisch, efach fischeland. Wie, „fischeland“ – noch nie gehört? Ganz einfach: der sächsische Ausdruck für clever. So sind die Sachsen und überreichten sich für ihr großes Schmalspurbahn-Jubiläum gleich selbst ein Präsent. Geschenke sollen bekanntlich von Herzen kommen. Daher griff der VSSB e.V. eine alte Idee auf und verkündete den Neubau einer Dampflok der geliebten Gattung IK. Im Vorfeld untersuchte man bereits gewissenhaft die Machbarkeit eines solchen Projekts. Vor gut 40 Jahren ist die letzte Maschine dieser Gattung dem Schneidbrenner zum Opfer gefallen. Positive Signale vom Dampflokwerk Meiningen, dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht und Aussagen anderer Entscheidungsträger ermöglichen es wohl, die Vision bald Wirklichkeit werden zu lassen: Im Jahr 2007 soll die Lokomotive dann in Dienst gestellt werden.

Die am Abend der Eröffnungsveranstaltung zum Schmalspurbahn-Jubiläum bekannt gegebene Notiz verbreitete sich in Windeseile und wird seitdem heiß diskutiert. Hochtrabende Vergleiche dieses Projekts mit dem Wiederaufbau der Dresdener Frauenkirche werden gezogen und postwendend wieder angezweifelt. Wie groß, wie berühmt oder wie teuer muss eigentlich etwas sein, um als Kulturgut geachtet zu werden? Eine heikle Frage.

Unbestritten ist der Aufbau der Frauenkirche in der Dresdener Altstadt von europäischer Bedeutung gewesen. Dresdener spendeten für die Rekonstruktion eines Teils ihrer Heimatstadt, sozusagen einen Teil ihrer Geschichte, mit der man sich identifiziert. Es gab auch britische Kriegsveteranen, die ihre Spende als eine Form der Wiedergutmachung verstehen wollten.

Ist es nun gar so verfehlt, dem Neubau-IVK-Projekt auch einen bedeutenden Rang zuzugestehen, wenn diese nach den Plänen unserer Ahnen ein zweites Mal entstehen wird? Ohne Sponsoren und Förderer wird sich auch dieses Projekt nicht verwirklichen lassen. Jede Hilfe wird von Nutzen sein. Vom kleinen Beitrag bis zur „Stifter-Actie“ ist jede Unterstützung willkommen!

Wäre es aber nicht sinnvoller, die Spendengelder in die weitere Unterhaltung oder Restaurierung vorhandenen Materials einfließen zu lassen? Ein nicht vom Tisch zu wischendes Argument der Kritiker. Mit dem Rückkauf der DB AG-Museumslok 99 606 hat der VSSB e.V. sich diesbezüglich schon profiliert. Trotzdem wird immer wieder gefragt, ob es nicht angebrachter wäre, der „x-ten“ IVK eine Hauptuntersuchung zu finanzieren oder den Museumszug um den fünften Wagen zu verlängern? Aber ist es nicht ein schlagkräftiges Gegenargument, mit dem Neubau einer Schmalspurlokomotive der ersten Gattung die Bahnlandschaft um ein einzigartiges Stück zu bereichern? Viele schon rekonstruierte und im Museumsbetrieb erprobte Wagen würden endlich die stillechte Zuglok erhalten. Also sind letztendlich alle Eisenbahnvereine zu einem verstärkten Miteinander aufgerufen. Mit dem Status, dass die Lokomotive auf allen 750-mm-Strecken in Sachsen fahren soll, ist wohl auch dem Rang eines Kulturguts entsprochen. Bleibt, diesem ehrgeizigen Projekt viel Erfolg zu wünschen und eines gar nicht so fernen Tages zu beobachten, wer da alles mit der Kamera am Schienenstrang steht und den Ausflug in die Vergangenheit nicht missen möchte.

HELGE SCHOLZ



**TITELBILD:**

Auch wenn es bereits zu Zeiten der heutigen DB AG war, als im Februar 1994 nochmals zwei 95er Planzüge zwischen Probstzella und Sonneberg befördert hatten, als wäre dies niemals anders gewesen, konnte dieses Intermezzo nicht darüber hinwegtäuschen, dass der spektakuläre Regeleinsatz der „Bergköniginnen“ offiziell doch bereits 1981 zu Ende gegangen war. Und inzwischen hat die Natur auch den Streckenabschnitt zwischen Lauscha und Probstzella zurückerobert. Zeit für Erinnerungen an die letzten Einsatztage der Baureihe 95 vor 25 Jahren.

FOTO HEINZ KROKUS

## Vorbild

### Bahn-Notizen

Neues von E 03 001, von der Marschbahn und von der NBS Nürnberg–Ingolstadt sowie weitere News – ab Seite

6

Vor 25 Jahren • Abschied der Baureihe 95  
Der Tod der Bergköniginnen

12

Moderne Bahn • „Polizei-101“  
Rollender Ratgeber

22

Dampf • Im Ruhrgebiet 1970 (Teil 2)  
Rangierdampf zwischen Kohle und Stahl

26

Monatsthema • 125 Jahre Schmalspur in Sachsen  
Festival der schmalen Spur

32

Streckenporträt • Neumarkt–Beilngries  
Am Wasser gebaut

38

Europa • „Uerdinger“ in Kroatien  
Adieu „Šinobus“

44



### Moderne Bahn • „Polizei-101“

Für sechs Monate waren zwei Loks der Baureihe 101 mit einer Seitenwerbung für polizei-beratung.de unterwegs. Jetzt wurde Bilanz gezogen, ob und wie die rollende Kampagne zur Kriminalitätsverhütung erfolgreich war  
**Rollender Ratgeber** ➔ ab Seite 22



Monatsthema • 125 Jahre Sächsische Schmalspurbahnen  
Mit einer exakt dem Jubiläumsjahr entsprechenden Anzahl von Veranstaltungen feiert man im Laufe der kommenden Monate den großen Jahrestag des Eisenbahnbetriebs auf 750-Millimeter-Spur in Sachsen. Am 12. Januar war Auftakt für das Festjahr 2006  
**Festival der schmalen Spur** ➔ ab Seite 32

## Modell

|   |    |
|---|----|
| Anlagenporträt • EF Steinachtalbahnhof EV, Teil 1<br><b>Die Karussellbahn</b> | 54 |
| Anlagenporträt • Containerbahnhof<br><b>Viele viele bunte Kisten</b>          | 62 |
| Zugbildung • Gemünden 1959, Folge 5<br><b>High Noon</b>                       | 70 |
| Neues Modell • Württembergische T5 von Brawa<br><b>Die Ablösung</b>           | 74 |
| Anlagenbau • Serie, Folge 9<br><b>Goldener Oktober</b>                        | 76 |
| Basteltipp • Maßstäbliche Lampen in HO und N<br><b>Technik statt Monster</b>  | 82 |
| Anlagenbau • Die Modell-Kleinbahn, Folge 11<br><b>Güterrampe und Straße</b>   | 86 |
| Dioramenbau • Kanalbrücke Eberswalde in HO<br><b>Zug ahoi!</b>                | 90 |
| Digi-Test • Intellibox, Twin-Center, Power-Box<br><b>Drei Schwestern</b>      | 94 |
| Digital • Test-Ergebnisse<br><b>Decoder-Messungen</b>                         | 96 |

## Rubriken

|                                      |           |
|--------------------------------------|-----------|
| Editorial                            | 3         |
| <b>Modell-Neuheiten</b>              | <b>48</b> |
| Bestellkarten zum Heraustrennen      | 99        |
| Bahn & Medien: Neue Bücher, DVD etc. | 104       |
| Auktionen • Börsen • Märkte          | 107       |
| Mini-Markt                           | 108       |
| Fachhändler-Adressen                 | 114       |
| Sonderfahrten & Veranstaltungen      | 117       |
| Leserbriefe                          | 117       |
| Vorschau                             | 118       |
| Impressum                            | 118       |

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:

GESCHÄFTSST. F. KRIMINALPRÄV., EJ-ARCHIV, SLG. ROTTENBUCHER, EJ/H. SCHOLZ



Anlagenporträt • Containerbahnhof  
Für Epoche-V-Bahnern ist das beliebte Gestaltungsthema „Stückgutverladung“ tabu: Bei der modernen DB AG „regiert“ in diesem Segment der Lkw. Doch moderne Containerbahnhöfe haben auch ihren Reiz und bieten jede Menge fürs Auge.  
**Viele viele bunte Kisten** ➔ **ab Seite 62**



Neues Modell • Württembergische T5 von Brawa  
Württemberg-Spezialist Brawa hat lange gezögert, die wohl wichtigste Type dieser Länderbahn in HO nachzubilden, die vielseitig einsetzbare T5, bei DRG und DB als BR 75.0 geführt. Doch jetzt ist das auch technisch ambitionierte Modell im Handel.  
**Die Ablösung** ➔ **ab Seite 74**



## E 03 001: Sonderdienste vor dem Fristablauf

Mit der voraussichtlichen Einstellung der DB Nostalgiereisen in bisheriger Form schaut es auch für die Zukunft der wenigen betriebsfähigen Museumsloks der DB AG düster aus. Nächstes Opfer wird wahrscheinlich die Frankfurter E 03 001 werden, deren Fristen im November 2006 ablaufen. Abgesehen von den im Raum Berlin eingesetzten E 18 047 und der ex DR-Diesellok 119 158 bleibt für Charterdienste damit nur die jüngst aufgearbeitete 103 184. Es mehren sich aber Gerüchte um eine Aufarbeitung der 113 311, vor allem auch als Zuglok der rotbeigen „Rheingold“-Garnitur. Anfang des Jahres bespannte die E 03 001 wohl zum letzten Mal den traditionellen Schülersonderzug „Lessing-Express“ von Frankfurt (M) zum Skilager nach Kufstein. Hierfür wurden stets Nostalgiefahrzeuge herangezogen: erst E 18 047, dann ET 65 006 und nun – mittlerweile bereits seit acht Jahren – E 03 001. Nach der Hinfahrt am 3. Januar 2006 wurden Lok und Wagen unter der Festung Kufstein hinterstellt (Aufnahme vom 7. Januar), bevor es am 11. Januar wieder zurück ins Hessische ging. Potenzielle Nachfolgerin wird 103 184, die zuletzt bereits weiträumig in Deutschland und Österreich im Einsatz war. – Tipp: Nach Fristablauf der 110 348 wird 103 184 wohl des Öfteren auch vor dem Ausflugszug „Eurostrand“ Rheine–Hetzerath–Rheine an Rhein und Mosel zum Einsatz kommen.

TEXT UND FOTO ROBERT FRITSCHÉ



## Marschbahn: Lösung nach NOB-Fehlstart

Die Übernahme des Regionalverkehrs zwischen Hamburg und Westerland durch die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) litt unter großen Anlaufschwierigkeiten. Ab dem ersten Betriebstag, 11. Dezember 2005, verärgerten Zugverspätungen und Zugausfälle wochenlang die Fahrgäste. Die NOB selbst räumte „organisatorische Defizite“ ein. Zum Beispiel habe sie die „Komplexität der Prozesse in der neuen Werkstatt in Husum – die durch die technischen Schwierigkeiten mit den Fahrzeugen noch verschärft wurde – unterschätzt“. Mit fachlicher Unterstützung der Connex-Schwes-tergesellschaften seien diese Defizite jedoch bereinigt worden.

Technische Probleme minderten auch die Servicequalität. So bestätigte die NOB die oft beobachteten Ausfälle der automatischen Türsteuerung. Da der Datenaustausch zwischen Loks und Wagen häufig unterbrochen war, mussten sich die Kundenbetreuer um die manuelle Türschließung kümmern und konnten kaum ihren eigentlichen Aufgaben wie der Beratung oder dem Service am Platz nachkommen. Im Interesse der Servicequalität setzt die NOB mittlerweile 30 Mitarbeiter von Connex-Schwes-tergesellschaften zusätzlich ein.

Weitere neue Bombardier-Wagen sollen die bisher noch als Verstärkerwaggons benötigten Fahrzeuge des früheren Flensburg-Express rasch ablösen. Im Rahmen eines detaillierten Konzepts zur Problembeseitigung wird die NOB gemeinsam mit der Firma Vossloh die Diesellokomotiven des Typs DE 2700 systematisch überarbeiten. Grundlage hierfür ist das Gutachten eines schweizerischen Eisenbahn-Ingenieurbüros, das Mängel an der Steuerung, am Batteriesystem, am elektrischen Antriebsteil und an der Wendezugsteuerung festgestellt hat. Für die zu überarbeitenden DE 2700 springen als DE 2000 bezeichnete Maschinen des Siemens-Typs ER 20 ein. Mitte Januar verfügte die NOB bereits über die jüngst gelieferten DE 2000-01 und DE 2000-02 sowie drei ER 20 aus dem Pool von Siemens-Displok.

Die eingeleiteten Maßnahmen haben laut NOB schon zu einer deutlichen Verbesserung der Pünktlichkeit gegenüber Dezember und den ersten Januartagen geführt. Vom 4. bis 11. Januar 2006 waren 93 Prozent der Züge pünktlich oder maximal zehn Minuten verspätet und nur noch 0,6 Prozent der Züge fielen aus. **KK**

## 139: „Lokomotion“ übernimmt weitere Lok

Nachdem die Railion-Tochter Lokomotion im vergangenen Jahr bereits die Loks 139 133 und 177 in ihren Bestand übernahm und in ungewöhnlich heller Farbgebung lackierte (wir berichteten), bekommt deren Flotte nun mit der 139 312 weiteren Zuwachs. Die Lok wurde im November 2005 in das Fahrzeuginstandhaltungswerk Dessau überführt, um nach entsprechender IS 703-Hauptuntersuchung als Kapitalerhöhung an Lokomotion zu gehen. **MWD**

## 648.3: Neue Züge für „Nürnberger Dieselnetz“

Ein Ersatz für die in die Jahre gekommenen 614 ist für zahlreiche Strecken im Großraum Nürnberg in Aussicht: Am 20. Januar 2006 bestellte DB Regio weitere 30 Einheiten der Baureihe 648, die die Nummern 648 301/801 bis 330/830 erhalten sollen. Damit finden die von Alstom in Salzgitter gebauten zweiteiligen Triebzüge nach Schleswig-Holstein (648 001–006), dem Sauerland (648 101–121), dem Dreiländereck NRW/Hessen/Rheinland-Pfalz (648 201–207) und dem Harzvorland (648 251–277)

ein weiteres Einsatzgebiet bei der DB. Das Auftragsvolumen beträgt rund 70 Millionen Euro. Die Fahrzeuge werden 2008 benötigt, da sich DB Regio Mittelfranken im Ausschreibungsverfahren um das „Nürnberger Dieselnetz“ durchsetzen konnte und neue Fahrzeuge ankündigte. **MWD**

## 112: Wieder im Stuttgarter IRE-Einsatz

Nachdem seit September 2005 die IRE-Züge zwischen Stuttgart und Karlsruhe schon mit den neuen Lokomotiven der Baureihe 146.2 unterwegs waren, erfolgte in der letzten Novemberwoche wieder die Umstellung auf die Baureihe 112, die dazu extra von Nürnberg nach Stuttgart überwechselte. Technische Störungen bei der linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) sowie Softwareprobleme bei den Bremsrechnern, insbesondere beim „Sandwichbetrieb“ auf der Neubaustrecke, führten zu außerplanmäßigen Halten und hohen Verspätungen. Die Auslieferung der 146.2 für Stuttgart neigt sich nun dem Ende entgegen. Bis zur Problemlösung ist geplant, die 146.2 vor allem im Wendezugbetrieb einzusetzen. So werden auf der Filstal- und Frankenbahn auch RE-Leistungen gefahren. **KF**



## WEITERE TESTS AUF DER NBS:

Ab Mitte Dezember 2005 fanden auf der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt (vgl. EJ 2/2006) weitere Testfahrten statt. Diese wurden nunmehr mit einem neunteiligen ICE-S-Zug absolviert. Bei den gegenüber der ersten Testphase zusätzlich eingereichten Fahrzeugen handelte es sich um ICE-1-Mittelwagen. Die Verlängerung der dreiteiligen ICE-S-Garnitur hatte man in Hamburg-Langenhäuserfeldern vorgenommen. Nach der Rückkehr nach Bayern startete die zweite Erprobungsphase bei klirrender Kälte am 17. Dezember. Die Aufnahme zeigt den Test-ICE während der ersten Messfahrt des Tages bei Streckenkilometer 12,4, wo der Zug den über Nacht gefallenen Neuschnee von der festen Fahrbahn hochwirbelt.

FOTO FERDINAND VON RÜDEN

## 422: Neue S-Bahn-Züge für das Ruhrgebiet

Zwischen 2008 und 2010 werden insgesamt 78 Triebzüge der neuen Baureihe 422 für den S-Bahn-Einsatz im Ruhrgebiet ausgeliefert. Einen entsprechender Auftrag in Höhe von 343 Millionen Euro hat (wie bereits kurz berichtet) die DB AG an Bombardier erteilt. Die Züge werden gemeinsam mit Alstom LHB an verschiedenen Standorten gefertigt, die Endmontage erfolgt in Hennigsdorf und Salzgitter. Zudem besteht eine Option für weitere 72 Züge. Die vierteiligen ET 422 stellen eine Weiterentwicklung der 423/433 dar. Die Mittelwagen werden vermutlich – dem bisherigen Schema folgend – als 432 eingereiht. Die bis zu 140 km/h schnellen Züge werden u.a. mit elektrischen Schwenkschiebetüren, Klimaanlage und Einstiegshilfen für Gehbehinderte ausgestattet. Mit den neuen Fahrzeugen kann DB Regio im S-Bahn-Verkehr des Ruhrgebiets nicht nur auf betagte 420-Einheiten, sondern auch auf einen Großteil der Wendezüge verzichten. **MWD**

## 611/612: Neigen sukzessive wieder erlaubt

Aufgrund einer am 7. Dezember 2005 durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilten Genehmigung kommen die Triebzüge der Baureihen 611 und 612 nach und nach wieder mit aktiver Neigetechnik zum Einsatz. Konkret hängt die Wiederezulassung für „bogenschnelles Fahren“ davon ab, ob die Züge die Richtlinien eines dem EBA von den Herstellern und vom Betreiber vorgelegten Sicherheitskonzepts erfüllen. U.a. müssen die Achsen „planmäßig wiederkehrend“ mittels Ultraschall auf ihre Betriebssicherheit geprüft und nach einer fest definierten Laufleistung ausgetauscht werden.

Wegen eines beim 612 089 aufgetretenen Achswellenanrisses durften die 611er und 612er seit August 2004 nur noch mit abgeschalteter Neigetechnik verkehren. Bereits damals hatte die DB die Intervalle für die Ultraschalluntersuchungen der Radsätze auf 30 000 Laufkilometer reduziert, nach dem Ende August 2005 festgestellten Riss an einer Achse des 612 039 wurden die Intervalle



Am 10. Dezember 2005 wurde die Lok des „Allgäu-Donautal-Express“, „Rest“ des ehemaligen „Kleber-Express“, mit einem Abschiedsschild geschmückt. Es handelte sich um 218 316 mit RE 21150 nach Herberlingen, hier aufgenommen in Bad Waldsee.

FOTO DAVID HRUZA

## Ade „ADE“: Aus für „Allgäu-Donautal-Express“

Bereits vor zwei Jahren, am 13. Dezember 2003, fuhr zum letzten Mal einer der berühmtesten Heckeneilzüge Deutschlands, der „Kleber-Express“, zwischen München und Neustadt im Schwarzwald. Sein früheres Ziel Freiburg im Breisgau erreichte der Regional-Express schon seit einigen Jahren nicht mehr, die Fahrgäste mussten in Neustadt umsteigen. Obwohl das Zugpaar im östlichen Teil seines Laufweges in den „Allgäu-Schwaben-Takt“ eingebettet war, passte angeblich sein Fahrplan im westlichen Abschnitt nicht zum Konzept der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Damit war das Ende dieses bei den Fahrgästen beliebten Zuges besiegelt. Unter dem Namen „Allgäu-Donautal-Express“ gab es als Ersatz im Jahresfahrplan 2004 täglich zwei nicht umsteigefreie Verbindungen zwischen Freiburg und der bayerischen Metropole. Je nach der gewählten Verbindung mussten die Fahrgäste in Neustadt und Memmingen oder aber in Neustadt und Herberlingen umsteigen. Mit der Ausdünnung des Verkehrs auf einen Zwei-Stunden-Takt zwischen Aulendorf und Memmingen (KBS 753/971) und damit de facto der Abschaffung des „Allgäu-Schwaben-Taktes“ auf dieser Strecke fielen alle durchgehenden Züge zwischen Aulendorf und München weg. Betroffen waren auch die beiden „Allgäu-Donautal-Express“-Zugpaare. Nur noch an den Wochenenden durfte ein Zugpaar als „Allgäu-Donautal-Express“ zwischen Herberlingen und Memmingen im Jahresfahrplan 2005 auf die Strecke.

Nun war dieser „bayerische“ Zug (mit Lok der Baureihe 218 vom Bh Kempten und Wagenmaterial aus München bzw. aus Augsburg) in Württemberg nicht gerne gesehen worden. Für eine minimale Nachbesserung im Berufsverkehr auf der KBS 753, die von den Fahrgästen und den Kommunalpolitikern gefordert wurde, gab es keine zusätzlichen Mittel, sodass anderswo „Kilometer“ eingespart werden mussten. Also wurde der „Allgäu-Donautal-Express“ zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 das Opfer der Wiedereinführung von einzelnen Zugleistungen, die ein Jahr zuvor gestrichen worden waren. Einer dieser „neuen“ Züge verkehrt bis Memmingen; und obwohl es fahrplantechnisch durchaus machbar wäre, wird der Anschlusszug nach München um drei Minuten nicht erreicht ... Am 10. Dezember jedenfalls sagte ein Häuflein Eisenbahnfreunde ade zum „ADE“, wie der „Allgäu-Donautal-Express“ inzwischen genannt wurde. Damit ging nicht nur die Ära der Direktverbindung München–Freiburg endgültig zu Ende, sondern auch das Zeitalter der mit der Baureihe 218 bespannten Reisezüge zwischen Kitzlegg und Herberlingen. **DH**

auf 20 000 km gesenkt. Um die Wiederezulassung der Neigetechnik zu erreichen, plante die DB den Austausch aller Achsen gegen völlig neue aus härterem Stahl, hielt sich mit der Auftragsvergabe aber wegen strittiger Regressansprüche gegenüber dem Hersteller der alten Radsätze zurück. Offenbar hat

sich die DB nun entschieden, die Achsen durch die Beschichtung mit dem Werkstoff Molybdän zu verstärken.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (Auftraggeber von DB Regio) sprach in einer Pressemitteilung von „ersten VT 612 mit verstärkten Achsen“, die nun seit Fahrplan-

wechsel zwischen Hof und Regensburg im Einsatz sind. Für die beiden „bogenschnell“ verkehrenden RE-Paare dieser Relation standen zunächst sechs Einheiten zur Verfügung. Die wieder für den Neitech-Betrieb ertüchtigten Züge erkennt man an einem weißen Punkt auf der Frontscheibe. **KK**



**MONHEIMER KÖF RANGIERT FÜR DB AUTOZUG:** Die „Bahnen der Stadt Monheim“ (BSM) haben von DB Railion die zuletzt in Seddin beheimatete Kleinlok 333 674 (ex 335 174, ex 333 174) erworben und am 21. Dezember 2005 in ihren Bestand überführt. Intern wird die Köf künftig als „Lok 74“ bezeichnet, die DB-Nummer an der Maschine bleibt aber erhalten. Eine Funkfernsteuerung soll in Kürze wieder nachgerüstet werden. Die BSM benötigen eine zusätzliche Lok, da seit Fahrplanwechsel im Dezember 2005 auch die Rangierarbeiten im Düsseldorfer Hauptbahnhof für DB AutoZug zu den Aufgaben des traditionsreichen Unternehmens gehören. Neben der Kleinlok besitzen die BSM auch noch zwei O&K-Dieselloks aus dem Jahr 1979, die auf die Namen „Max“ und „Moritz“ getauft wurden. Aufnahmen vom 14. Januar 2006 in Monheim. FOTO MALTE WERNING

## UBB: Bald neue Signale in Zinnowitz

Die mechanische Stellwerkstechnik und die Formsignale im Bahnhof Zinnowitz auf der Insel Usedom sind bald passé. Bis zum Sommer 2006 entstehen neue Signal- und Sicherungsanlagen. Im Zuge dessen werden Achszähler für die automatische Gleisfreimeldung installiert, mechanisch betätigte Schranken durch elektrisch ferngesteuerte Schranken ersetzt, außerdem zwischen Zinnowitz und Zempin sowie in Richtung Trassenheide neue Relaisblocks gebaut. Die neue Technik ermöglicht eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. KK

## OBS: Mit Ferkeltaxen im Schwarzatal

Rund 511 300 Fahrgäste waren letztes Jahr mit der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) unterwegs, gut zwölf Prozent mehr als 2004 und erstmals überhaupt mehr als eine halbe Million. Mit 21 Prozent überproportional stark fiel der Zuwachs auf der Schwarzatalbahn zwischen Rotenbach und Katzhütte aus – nach Ansicht von OBS-Chef Peter Möller

ein Indiz dafür, dass nicht nur die historische Bergbahn von Obstdorf nach Lichtenhain ein Touristenmagnet ist. Spezielle Angebote sollen noch mehr Kunden locken. Mit den beiden frisch erworbenen Triebwagen der Baureihe 772 will die OBS ihr Sonderfahrten-Programm im Schwarzatal erweitern, aber auch im Rahmen planmäßiger Einsätze für ein nostalgisches Fahrerlebnis sorgen. Die 1968 und 1969 gebauten „Ferkeltaxen“ wurden technisch grundlegend erneuert und dem heute üblichen Standard angepasst. Zudem wur-



de die Innenausstattung farblich den bei der OBS auf der Bergbahn eingesetzten Fahrzeugen nachempfunden. Äußerlich präsentieren sich die Dieseltriebwagen weiterhin im traditionellen Weinrot der Deutschen Reichsbahn. KK

## DB-Zentrale: Kein Umzug nach Hamburg

Der Einstieg der Deutschen Bahn bei der Hamburger Hochbahn AG (HHA) und der Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) ist vom Tisch. Die Hansestadt hatte dafür den Umzug der DB-Konzernzentrale nach Hamburg zur Bedingung gemacht. Entsprechende Pläne der Bahn ließen sich indes aufgrund des Vetos der Bundesregierung politisch nicht durchsetzen. Daraufhin erklärte Hamburgs Erster Bürgermeister Ole von Beust die Gespräche über eine Beteiligung der DB an den kommunalen Unternehmen für beendet. Nun bleibt der Konzernsitz wohl in Berlin, voraussichtlich aber nicht am jetzigen Standort. Im Sony-Turm

am Potsdamer Platz zahlt die Bahn eine sehr hohe Miete und der Vertrag läuft 2009 aus. Bei einem Treffen mit Berlins Regierendem Bürgermeister Klaus Wowereit soll Bahnchef Hartmut Mehdorn den Umzug in die Bügelbauten des neuen Hauptbahnhofs avisiert haben, was ein Konzernsprecher aber nicht bestätigte. In letzter Zeit ist für die DB-Zentrale auch der Neubau eines Hochhauses am Gleisdreieck oder am Hauptbahnhof erwogen worden. KK

## PRESS: Nun auch in Rostock Seehafen aktiv

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitzalbahn mbH (PRESS) führt Baustofftransporte zwischen der Lausitz und dem Rostocker Seehafen durch. Seit Jahresbeginn haben diese Züge eine feste Fahrplantrasse erhalten. Der DGS 89538 fährt montags, mittwochs und freitags in den Abend- und Nachtstunden von Lübbenau (Spreewald) Süd nach Rostock Seehafen. Fotografisch interes-



## Kurz belichtet und berichtet

- Am Freitag, 13. Januar 2006, wurde erneut ein EuroRunner von Siemens-Dispolok vor den aus SBB-Wagen gebildeten Eurocity-Zügen zwischen München und Lindau getestet, nachdem ein Speisewagen elektrotechnisch an ER 20-Erfordernisse angepasst worden war. Der Einsatz verlief zufriedenstellend. FOTO ROBERT FRITSCHKE

- Aus den 614 045 und 046 entstand in Cottbus durch Umbau für DB Netz Instandhaltung der Lichttunnenzug 719 045/046. FOTO HANS DÖRSCHEL