Eisenbahn JOURNAL
Juni 2016

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B7539E ISSN 0720-051X
Deutschland € 7,40
Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 Belg., Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70
Finnl. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00
4 190753 907407 06

H0-Anlage Karl Gebele: Gerne mal größer
DB-Dampf-Report BD München, Teil 2
Zeitreise Mariagrube 1980

V 200.0: Stars des Wirtschaftswunders

VOLLMER · Viessmann · Uhlenbrock · TILLIG TT-BAHN · TRIX · SOMMERFELDT · Modelleisenbahn Schirmer · ROCO/FLEISCHMANN · Rivarossi

DONNERBÜCHSE KÖLN Modellbahnen

Ab 1. Mai neuer Onlineshop mit noch größerer Auswahl

www.donnerbuechse.com

- Neuware aller führenden Hersteller
- Spurweiten von 1 bis Z
- Zubehör • Fertiggelände
- Spur 1 Märklin-Premium-Händler
- Spur TT Spezialist in NRW
- An- und Verkauf von Modellbahnen

Unsere Ladengeschäfte

Hauptgeschäft ➤ Neuware

Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, etc.

Gebrauchtwarengeschäft ➤ im Innenhof

Loks, Wagen und alles für den Anlagenbau,
Modellautos, Bastelloks und Bastelwagen, etc.

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

Öffnungszeiten: Mo., Di., Do., Fr., Sa. 10:00–18:30 Uhr
Mi. 10:00–14:00 Uhr, Nachmittag geschlossen
Unser Gebrauchtwarenladen schließt 30 Minuten früher

ACME · ARNOLD · Athearn · Auhagen · BRAWA · BECKMANN TT · BUSCH · Electrotren · ESU · FALLER · fischer-modell

Roco · pmt · Preiser · PIKO · NOCH · MINIS · märklin · LS Models Exclusive · LEMKE · Kvehn · KRES Modelle

FLEISCHMANN · HERIS · herpa · Heki · HOBBYTRAIN · HORNBY HOBBIES · JÄGERNDORFER COLLECTION · Jouef · KATO · kibri

INHALT

V 200.0: DIE STARS DES WIRTSCHAFTS-WUNDERS **12**

46 ZEITREISE: MARIAGRUBE 1980

58 GERNE MAL GRÖSSER: KARL GEBELE BAUT DIE PERFEKTE HEIMANLAGE

94 DIE BEITRÄGE ZUM 11. MODELLBAU-WETTBEWERB DES EJ STELLEN SICH DER LESERWAHL

TITEL: FRANKFURT/M HBF, 1958.
FOTO: REINHOLD PALM

VORBILD

4 **Altmeister-Foto des Monats**
Karl-Heinz Bebensee, Braunschweig, 1973

6 **20 Fragen**
Antworten von Reinhard Gumbert

8 **Kurz-Gekuppelt**
Aktuelle Kurzberichte und Fotos

12 **Die Stars des Wirtschaftswunders**
Einsatzhistorie der V 200.0

28 **Momente**
Farbspiel am Bahnübergang

30 **Dampflok-Report Bundesbahn**
BD München/Teil 2

38 **Galerie**
Bilder von Wolfgang Matussek

46 **Zeitreise**
Mariagrube 1980

52 **Klassik-Rezension**
„Steyrtalbahn, Erzbergbahn,Waldviertelbahn“

MODELL

54 **Modell-Neuheiten**

58 **Gerne mal größer**
Karl Gebele baut die perfekte Heimanlage

70 **Schmal durchs Land**
70er-Jahre-Idylle als Vereinsanlage

76 **Ladegut Eis**
„Hopfen, Malz & Eisenbahn“, Folge 11

82 **Licht-Update**
Digitale Helligkeit im Modell-Silberling

86 **Rost-Varianten**
Filigranes von Emmanuell Nouaillier

90 **Aus eigener Erde**
Anlagengestaltung mit Kartoffelacker

94 **Sie sind am Zug!**
Die Beiträge zum 11. Modellbauwettbewerb des EJ stellen sich der Leserwahl

RUBRIKEN

98 **Händler, Börsen & Mini-Markt**

105 **Leserbriefe**

106 **Vorschau und Impressum**

BRAUNSCHWEIG, 1973

Tief unter der Straßenbrücke der B 1 liegen die Ausfahrtsgleise des Braunschweiger Rangierbahnhofs. Von dieser hohen Warte aus fotografierte Karl-Heinz Bebensee im Sommer 1973 die 050 811 des Bw Lehrte mit einem schweren Kohlenzug nach Berlin. Mehrmals täglich verkehrten damals solche Ganzzüge durch Braunschweig, um die Westberliner Kraftwerke mit Kohle zu versorgen, von Lehrte bis Helmstedt noch mit Dampftraktion. Der morgendliche Zug, der hier fotografiert wurde, hatte allerdings noch einen gedeckten Güterwagen an der Spitze der Fuhre direkt hinter der Lok, der beim Maschinenwechsel in Helmstedt in den dortigen Güterbahnhof rangiert wurde.

FOTO: KARL-HEINZ BEBENSEE, EISENBAHN-ARCHIV BRAUNSCHWEIG

DES MONATS

20 FRAGEN

Reinhard Gumbert

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Gewusel am Bahnsteig, riesige Dampflok, summende Lichtmaschine, schmatzende Wasserpumpe, Zischen, warmer Dampf, Geruch von Kohle, Öl und Ruß, stolzer Lokführer und Heizer am Lok-Fenster. Einsteigen: großer Schritt von der Bahnsteigkante, „fass bloß nix an!“. Ölig-verschmierte Buben-Finger bei begeistert-glücklichen Buben-Gesichtern. Scheppernder Lautsprecher, kaum zu verstehen; zuknallende Türen, „Vorsicht bei der Abfahrt“. Offene Fenster, Abschied, Dampf steigt zwischen den Wagen empor, zischende Schlammhähne der Schnellzuglok, schwere Auspuffschläge. Seitengang mit „Rausguck-Stufe“, ratternde Abteiltür, beschlagene Fensterscheibe, „Ihr Zugbegleiter“ auf dem braunen, schwitzigen Plastikpolster, tanzende Telefondrähte. Dampf-Fetzen huschen am Fenster vorbei. Schwankender Gang zum Speisewagen, schwergängige Schiebetüren, Zögern vor dem Wagen-Übergang: Wind und Höllenkrach im dunklen Faltenbalg, schwankender Steg, bedrohliche Lücke seitlich in den Geländern. Maggi-Geruch im Speisewagen, schnippische Bedienung, fleckige Tischdecke, verknickte Speisekarte; einiges „ist gerade aus“, Mini-Portionen mit Einheitsgeschmack.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Der F 43 „Roland“ Basel – Bremen, um kurz nach fünf ab Frankfurt Hbf, über die Main-Weser-Bahn nach Kassel. Bis in die 60er Jahre als eleganter VT 08 – ein Star zwischen all den Dampfzügen! Und für uns Buben mit den Rollern und – später – Fahrrädern in den Ginnheimer Niddawiesen ein Höhepunkt und pünktlicher Weckruf: „… Wenn der Roland kommt, gehste gleich heim!“

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten?
Herz, Zuverlässigkeit, Bahnstationen ohne „Siff“.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes?
Sofort: Kostenlose Auslage des EJ in allen ICEs! Und gleich anschließend: Bildung eines „Aufbruch-Teams“ aus erfahrenen Vertretern der verkehrsrelevanten Wirtschaft und Wissenschaft als ergebnisoffener und zeitbegrenzt tätiger „think tank“.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen?
Eine Wiederholung: auf einer 44-Öl mit 1260 Tonnen am Haken von Paderborn nach Kassel.

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? Anekdoten über Eisenbahner. Und über solche, die es gerne geworden wären und immer wieder an den Schienenstrang zurückkehren – über uns Eisenbahnfreunde eben.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Vom „H0-Virus“, um mit Horst Foege zu sprechen, von der Modelleisenbahn des großen Bruders. Ungebremster Ausbruch der Epidemie dann eines Tages mit der Idee, von jeder „unserer“ sechs Loks ein eigenes Agfa-Klick-Foto auf dem Frankfurter Hauptbahnhof zu schießen. So enttäuschend das Ergebnis zunächst auch war („Der Märklin-Katalog ist ja ganz unvollständig!“), so förderlich der zweite Gedanke: „Was gibt’s denn noch alles da am Bahnhof?“

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Lokführer natürlich! Am liebsten aber – ich gestehe es – auf einer dieser schicken modernen Diesel- oder Elloks ...

9. Sie erhalten die Möglichkeiten und Mittel, ein Eisenbahn-Thema medial zu verbreiten (Buch, Film etc.). Welchen Inhalt wählen Sie? Erlebnisse eines Eisenbahn-Narren (frei nach K.-E. Maedel).

10. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Märklin.

11. Und welche Modell- oder Spielzeugeisenbahn würden Sie heute einem Kind schenken? Eine Brio-Holz-Eisenbahn.

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Das Bahnbetriebswerk Frankfurt (Main) 2, mein „Heimat-Bw“.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler? Da bin ich ahnungslos, deshalb besser keine Angabe.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben?
Wenn es im Leben – langweilig – nur nach dem Hobby ginge: In der ersten Hälfte der 60er Jahre, die ich erlebt, aber noch nicht bewusst genug wahrgenommen habe.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? Nach Altenbeken, zum Hindenburgdamm, nach Lauda oder zum Lootsberg-Pass in Südafrika. Das Los sollte entscheiden.

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? In „alten Eilzugwagen“ der 30er Jahre, wegen der Laufruhe und der tief zu öffnenden Fenster.

17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen?

Geboren 1950 und aufgewachsen in Frankfurt am Main konzentrierten sich die Anfänge der „aktiven“ Begeisterung von Reinhard Gumbert für Dampfloks, also mehr als „nur gucken“, ab 1964 auf die Main-Weser-Bahn Frankfurt – Kassel, die bis Ende Mai 1965 noch eine kräftig dampfende Hauptbahn war. Die „Niddawiesen“ bei Frankfurt-Ginnheim und -Eschersheim waren sein Refugium, in Fahrrad-Reichweite vom Elternhaus. Es folgten erste Foto-Ausflüge ab Herbst 1964 per Fahrrad nach Darmstadt, Hanau und bis Bingerbrück. Im Sonderzug mit 18 323 von Karlsruhe nach Basel im Oktober 1966 gab es ersten Kontakt mit dem *Eisenbahn-Kurier*, für den er gleich mal stolz „Korrespondent BD Frankfurt“ wurde. Das weitere Engagement führte Anfang der 70er Jahre dazu, dass Gumbert zum Mit-Herausgeber der letzten Ausgaben der bekannten Hefte *Dampfgeführte Reisezüge* wurde. Diverse Reisen führten ihn ab 1966 mit Bahn und Fahrrad unter anderem nach Altenbeken, Hamm, Münster, Bebra, Lauda, Miltenberg; ab 1969 per Renault R 4 („Idefix“) überall dorthin, wo es bei der DB noch dampfte, einschließlich Österreich und Italien sowie 1973 drei Wochen Südafrika und Moçambique. Prägend war vor allem die Tätigkeit als „Studentenheizer“ 1972–1974 beim Bw Lauda. Danach verdrängte das andere Geschlecht die Dampflokfotografie vom ersten Platz auf die hinteren Ränge. Reinhard Gumbert ist über ein Vierteljahrhundert mit seiner (meist) geduldigen Ehefrau verheiratet und hat zwei ebenso wunderbare erwachsene Töchter. Sein Beruf hängt inzwischen am Nagel und seitdem leben die diversen Interessen und Hobbys mit und ohne Eisenbahn wieder auf.

FOTO: FRANK LÜDECKE

Das Thema bleibt bitte dem „Aufbruch-Team“ vorbehalten! Zurück zu Frage 4.

18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Noch so eine Frage fürs „Aufbruch-Team“.

19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? „P 8 überquert den großen Viadukt bei Dornstetten“. Hängt allerdings schon als Großfoto in unserem Flur.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Siehe Frage 1: Die „große Zeit“ lebt fort! Aber natürlich nur in unseren Erinnerungen. Die „gute alte Eisenbahn“, jener staatlich gelenkte, gesetzlich gegen Konkurrenz geschützte Monopolbetrieb, der von seinen Mitarbeiter/innen hohen persönlichen, zeitlichen und oft auch körperlichen Einsatz verlangte, bei viel weniger Lohn, Freizeit und Arbeitnehmer-Schutz. Aber nein: Jene „gute alte Eisenbahn“, die würde doch an fast keiner Themen-Ecke mehr in unsere globale, marktgesteuerte, dicht und weltumspannend vernetzte Gegenwart passen! Was man nun aber auch nicht beweinen muss: Denn wie schmerzlich wäre es, wenn wir – umgekehrt gesehen – plötzlich „zurück“ müssten, unter Verzicht auf so viele persönliche Möglichkeiten, Chancen und Bequemlichkeiten, die wir alle heute wie selbstverständlich nutzen ?

„Früher wäre ich natürlich gerne Lokführer geworden. Am liebsten aber – ich gestehe es – auf einer dieser schicken modernen Diesel- oder Elloks“

11. April, der erste Planeinsatztag: Die frisch aufgearbeitete 110 469 von Train Rental International trifft mit RB 24465 in der Ausfahrt aus Wuppertal Hbf den VT 12 012 von Abellio. FOTO: THOMAS FELDMANN

110 469 BEI NATIONAL EXPRESS

Nach der E 10 1309 (siehe EJ 4/2016) ist eine weitere Einheitsellok aus der E 10-Familie für das Unternehmen Train Rental International (TRI) in den Betrieb zurückgekehrt: Mit 110 469 (Henschel 31035/1966) ist wieder eine „Bügelfalte" in der klassischen blauen Lackierung unterwegs. Eingesetzt wird sie bei Redaktionsschluss zwischen Wuppertal, Köln und Bonn für National Express im Wendezugdienst. Wie bei den 25 zweiteiligen und 10 dreiteiligen NX-Triebwagen finden sich auch bei der Lok die britischen Nationalfarben wieder. Insbesondere der seitlich eingefasste rote Seitenstreifen steht der saphirblau lackierten 110 469 sehr gut, die ansonsten stark an ihr altes Erscheinungsbild zu DB-Zeiten erinnert.

Am 2. April 2016 wurde 110 469 in den National Express-Farben von Dessau nach Köln überführt. Dabei kam sie über die Strecke Heiligenstadt – Eichenberg, aufgenommen bei Schöna. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Der Hintergrund: Mit der Betriebsübernahme des nordrhein-westfälischen RE 7 (Krefeld – Rheine) und der RB 48 (Wuppertal-Oberbarmen – Bonn) am 13. Dezember 2015 setzte das britische Unternehmen National Express (NX) von Montag bis Freitag neben den bekannten Talent-2-Triebzügen auch zwei aus n-Wagen gebildete Ersatzgarnituren auf der RB 48 ein. Die Ersatzzüge beugten Kapazitätsengpässen und Zugausfällen durch noch nicht ausgelieferte Talent-2-Triebzüge vor. Anfang April 2016 wurden die mit Loks der Baureihen 182 und 185 (der Lokvermietungsunternehmen MRCE und Railpool) bespannten Züge auf eine eigene Ersatzgarnitur in den unternehmenseigenen Farben Weiß, Blau und Rot reduziert. Die Mietloks werden mit dem Eintreffen der 110 469 nun nicht mehr benötigt. Zum 13. August 2014 nach Fristablauf ausgemustert, war sie nicht nur die letzte von DB Regio eingesetzte 110, sondern steht am 27. Mai 2016 stolze 50 Jahre auf der Schiene. Am 1. April 2016 wurde die Lok im DB-Fahrzeuginstandhaltungswerk Dessau nach erfolgter Revision an NX übergeben und tags darauf nach Köln überführt. Nach Einweisung der Lokführer und ersten Schulungsfahrten ging sie am 11.April in den Planeinsatz. Bei Redaktionsschluss war abzusehen, dass das Ersatzzugkonzept von NX noch bis Ende Mai weiterbetrieben wird – die 110 469 wird also bis dahin noch in den Umläufen der fehlenden Talent-2-Triebzüge zu sehen sein. Anschließend kommen Lok und Wendezug nur noch bei Frist- und Reparaturarbeiten der Triebwagen auf der RB 48 zum Einsatz. **TF**

143 UND 155 ERSETZEN DIE E 40

Das bereits im letzten Heft angedeutete E 40-Ende bei der DB kommt jetzt sicher bis zum September 2016: Die verbliebenen Schiebelokleistungen u.a. auf der Ruhr-Sieg-Strecke gingen bereits auf 155 über. Nun sollen die eigentlich bei DB Regio angesiedelten 143er einen endgültigen Schlussstrich für die betagten E 40 ziehen. Noch im April trafen in Seelze mit 143 285, 354, 871 und 934 die ersten vier Loks der eigentlich zu DB Regio gehörenden Maschinen zur Personalschulung ein. Die 143 war von der DR bekanntlich als Universallokomotive konstruiert worden. Die Loks werden dann nach der Personalschulungsphase vom „Produktionszentrum" Hannover von Seelze und Osnabrück eingesetzt und ersetzen die 139 und 140 in den bekannten Plänen. Durch den Wegfall von Leistungen an zahlreichen langjährigen 143-Standorten werden die Regio-Loks zunehmend frei (s. Seite 11) und können nun dem Güterverkehr zur Verfügung gestellt werden. **AW**

Das ist schon wieder Vergangenheit: 140 716 schiebt auf der Ruhr-Sieg-Strecke bei Benolpe einen Güterzug nach.
FOTO: AXEL WITZKE

RUNDNASE IM FOTOEINSATZ

Der Ersatz der im SyltShuttle-Dienst eingesetzten 218 durch sieben fabrikneue Traxx-Dieselloks der Reihe 245 schreitet voran. Bei Redaktionsschluss waren bereits vier Loks (245 021 bis 024) ausgeliefert. Wegen fehlender Lokführerschulungen war Anfang März aber meist nur eine 245 im Einsatz. Für den Mehrbedarf an Lokführern hat DB Fernverkehr bundesweit 14 Kollegen abberufen, die in Niebüll aushelfen. Der Personalmehrbedarf bei DB SyltShuttle (normalerweise knapp 40 Personen) entstand aufgrund der zusätzlichen 628-Fahrten und Taktverdichtung auch außerhalb der Spitzenzeiten. Ab Herbst möchte DB Fernverkehr keine 218 mehr vor den Sylt-Autozügen einsetzen. **AW**

Die roten DB-245 mit vier Dieselmotoren werden nun zum gewohnten Bild beim SyltShuttle: 245 023 am 9. März 2016 bei Niebüll.
FOTO: AXEL WITZKE

Am 16. April 2016 durchfährt der Schienenflieger-VT 42 als Sonderzug von Neumünster Süd nach Norderstedt Mitte das Örtchen Nützen.
FOTO: ERIK KÖRSCHENHAUSEN

EIN EX-ETA AUF DER AKN

Nicht mehr viel gehört hat man in der letzten Zeit von den beiden Umbautriebwagen VT 41 der VT 42 der Schienenflieger KG. Die beiden 1991 bei der Regentalbahn aus zwei ehemaligen Akkutriebwagen der Reihe 515 umgebauten Triebwagen sind seit 2011 im Bestand der Schienenflieger, haben aber bislang wenig publikumswirksame Auftritte gehabt. Umso bemerkenswerter war ein Ausflug des VT 42 (ehemals DB 515 523), der nach einem Werkstattaufenthalt in Niebüll am 16. April für eine Gruppe zweimal zwischen Norderstedt und Neumünster auf den Gleisen der AKN unterwegs war. Im Anschluss daran trat der Triebwagen seine Heimreise zur aktuellen Heimat Stadthagen an. **MWD**

Während die DB massenhaft 628 arbeitslos abstellt, kommt dieser Zug in Tschechien noch weit herum (Prag, 7. April 2016).
FOTO: PATRICK BÖTTGER

ARRIVA-628 ALS EXPRESSZUG

Der ehemalige DB-628/928 246 kommt in Tschechien momentan zu Schnellzugehren: Seit Anfang März wird er am Wochenende als Express zwischen Prag und dem slowakischen Trencin eingesetzt – an Samstagen hin, sonntags wieder zurück. Die Fahrtzeit pro Richtung beträgt rund fünf Stunden.

In der Woche wird der als 845/945 001 bezeichnete Zug im Zweistundentakt zwischen Prag und Benesov u Prahy eingesetzt. Dabei handelt es sich um ein eigenwirtschaftlich erbrachtes Angebot, das sich vor allen an Berufspendler richtet und das Zugangebot der CD ergänzt.

Der von Arriva vlaky s.r.o. betriebene Zug hat bereits im Jahre 2012 neben der neuen farbenfrohen Lackierung auch neue Sitzpolster bekommen. Er ist bislang der einzige DB-628.2/928.2, der in Tschechien eine neue Aufgabe erhielt. Ob weitere bei der DB ausgediente 628 folgen werden, ist bislang nicht bekannt. **MWD**

Neue LINT-Triebzüge warten auf ihre neuen Eigentümer: Das Bild zeigt links den dreiteiligen 620 044/621 044/621 544 für DB Regio, der durch Einfügen eines neuen Mittelwagens aus einem zweiteiligen 622 entstand. In der Mitte der zweiteilige 1648 801/1648 301 für die LNVG sowie rechts der ebenfalls zweiteilige 1648 710/1648 210 für die Oberpfalzbahn im Alstom-Werk Salzgitter am 23. März 2016. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

NEUE „LINT"-TRIEBZÜGE

Im Alstom-Werk in Salzgitter befinden sich derzeit verschiedene Baureihen von „LINT"-Triebwagen in der Auslieferung. Für DB Regio, die 2014 für das Kölner Diesel-Netz (Markenname „vareo") insgesamt 18 zweiteilige LINT 54 (Baureihe 622) sowie 38 dreiteilige LINT 81 (Baureihe 620/621) erhalten hatte, werden derzeit neun nachbestellte angetriebene Mittelwagen gebaut und in die zweiteiligen Züge integriert. Diese werden dann in Baureihe 620/621 umgezeichnet. Zusammen mit den beiden 2015 nachbestellten 620-Einheiten werden damit voraussichtlich Ende 2016 zusammen 49 dreiteilige (620 001 – 049 ff.) und neun zweiteilige LINT-Züge (622 001 – 009 ff.) zur Verfügung stehen und somit das Platzangebot im „vareo"-Netz rund um Köln und in der Eifel erweitern. An die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) werden in Kürze sechs weitere LINT 41 (also Zweiteiler mit mittigem Jakobsdrehgestell) mit den Bezeichnungen 1648 301/801 bis 306/806 ausgeliefert. Diese VT des niedersächsischen Fahrzeugpools werden in der bekannten Farbgebung Blau-Weiß-Gelb ab Dezember 2016 der NordWestBahn (NWB) für zusätzliche Fahrten bzw. Erweiterung des Platzangebots im Weser-Ems-Netz zur Verfügung gestellt. Die Oberpfalzbahn erhält derzeit ingesamt zwölf LINT 41 (1648 201/701 bis 212/712) in leuchtendem Gelb-Blau (siehe auch EJ 5/2016). Mitte März wurde das erste Fahrzeug kurz nach der Präsentation in Schwandorf erstmals im Regelfahrplan eingesetzt. Haupteinsatzgebiet werden die Strecken Regensburg – Marktredwitz – Hof sowie Marktredwitz – Cheb sein. Nach der im Februar erteilten Deutschland-Zulassung liegt seit 21. März 2016 auch die Zulassung für Fahrten ins tschechische Bahnnetz vor. **jhö**

In der letzten Märzwoche stellte der Messzug einen Rekord von 235,8 km/h auf dem dänischen Eisenbahnnetz auf. Da die Taurus-Lokomotiven des Messzuges keine Zulassung für Dänemark hatten, mussten zusätzliche Messungen die elektromagnetische Verträglichkeit nachweisen. FOTO: DB

REKORDFAHRT IN DÄNEMARK

DB Systemtechnik hat im Auftrag des dänischen Infrastrukturbetreibers Banedanmark auf der Transitstrecke Padborg –Malmö Abnahmefahrten für die Oberleitung durchgeführt und dabei mit 235,8 km/h einen neuen dänischen Geschwindigkeitsrekord aufgestellt. Diese Tests sollen den Nachweis für eine Zertifizierung der 20 Jahre alten elektrifizierten Strecke nach den neuesten europäischen Anforderungen erbringen. Hintergrund sind die Planungen von Banedanmark, in den nächsten Jahren das dänische Eisenbahnnetz umfassend zu modernisieren und weite Teile zu elektrifizieren. Dabei nimmt die Transitstrecke eine Schlüsselrolle ein. Für diese Prüfungen hat DB Systemtechnik Ende März in mehreren Nachtschichten auf den Streckenabschnitten Tinglev–Rødekro und Nyborg–Korsør entsprechende Testfahrten absolviert. Mit Hilfe von zwei Mess-Stromabnehmern wurde das Zusammenspiel von Oberleitung und Abnehmer geprüft. **pm DB**

LEIHEINSATZ FÜR NEUE 1440

Ab Juni werden im Regionalverkehr rund um Chemnitz insgesamt 13 dreiteilige und 16 fünfteilige Triebzüge des Alstom-Fahrzeugtyps „Coradia Continental" in einer silber-grünen Lackierung eingesetzt, die sich zurzeit in Auslieferung befinden (siehe auch Meldung rechts). Die 1440 sind in ähnlicher Ausführung auch bereits bei DB Regio und im Enno-Netz Niedersachsen im Einsatz. Bis die Fahrzeuge in ihrem neuen Einsatzgebiet benötigt werden, kamen sie auch bereits leihweise bei anderen Gelegenheiten zum Einsatz. So nutzte die Nordwestbahn im April den 1440 206/706 der MRB als Ersatz für einen ihrer ET 440-Züge, die im Bremer Regio-S-Bahn-Netz zum Einsatz kommen. **MWD**

1440 206/706 der Mitteldeutschen Regiobahn steht am 8. April 2016 im Bahnhof Nordenham zur Rückfahrt nach Bremen Hbf bereit (Strecke Hude – Brake – Nordenham). FOTO: CARSTEN KATHMANN