

**Eisenbahn
JOURNAL**

Juli
2016

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



10 JAHRE ACTION
Jubiläum der Schau-
Anlage Friedrichstadt
SCHIENENBUS-
ROMANTIK
Streckenporträt
Weinheim – Fürth
ZEITREISE
Bad Ems 1979

Im 01.10-Führerstand 2016:

Auf der Rollbahn



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.: 0221/12 16 54
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

AUF DER
ROLLBAHN:
IM 01.10-
FÜHRERSTAND
2016
12



22
SCHIENENBUS-
ROMANTIK:
STRECKENPORTRÄT
WEINHEIM – FÜRTH

58
VERSTÄRKUNG FÜRS
SPRITZENHAUS:
NEUE MAGIRUS-H0-
MODELLE VON HEICO



60
10 JAHRE ACTION:
JUBILÄUM DER
SCHAU-ANLAGE
FRIEDRICHSTADT

VORBILD

4 Altmeister-Foto des Monats
A. Ulmer/Slg. Röder, Nagoldtal, 1935

6 20 Fragen
Antworten von Josef Kaiser

8 Kurz-Gekuppelt
Aktuelle Kurzberichte und Fotos

12 Auf der Rollbahn
Im 01.10-Führerstand 2016

22 Schienenbus-Romantik
Streckenporträt Weinheim – Fürth

34 Momente
Es fährt ein Zug nach Nirgendwo

36 Dampflok-Report Bundesbahn
BD München/Teil 3

41 Galerie
Bilder von Stephan Czarnecki

48 Zeitreise
Bad Ems 1979

MODELL

54 Modell-Neuheiten

58 Verstärkung fürs Spritzenhaus
Neue Magirus-H0-Modelle von Heico

60 10 Jahre Action
Jubiläum der Schau-Anlage Friedrichstadt

72 Schmalspur-Märchen
Porträt einer idyllischen 0e-Anlage

78 Brauerei nach Gusto
„Hopfen, Malz & Eisenbahn“, Folge 12

90 Dritte im Bunde
Wechselstrom-Umbau der D XI von Trix

94 Richtig viel Kohle
Bau eines schönen üppigen Kohlenbansens

RUBRIKEN

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

105 Leserbrief

106 Vorschau und Impressum

TITEL:

01.10 tobt am 7. Mai 2016 auf der
Rollbahn gen Osnabrück.

FOTO: HENDRIK BLOEM



NAGOLDTAL, 1935

Die zu DRG-Zeiten beim
Bahnbetriebswerk
Freudenstadt stationierten Lokomotiven der
Baureihe 24 waren auch
auf der Nagoldtalbahn
Pforzheim – Hochdorf
(bei Horb) anzutreffen.
Hier ist die 24 027 auf
dieser Strecke in der
schönen Schwarzwald-
landschaft unterwegs.
Dem Zug winken zwei
Urlauberinnen zu.

FOTO: A. ULMER/SLG. RÖDER

DES MONATS



20 FRAGEN

Josef Kaiser

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? „Große Zeit der Eisenbahn“, was ist damit gemeint? Es gibt ein Buch, das behandelt unter diesem Titel die Zeit bis 1914, ein anderes die 1950er bis 1980er Jahre. Und da ich kein Nostalgiker bin, halte ich frühere Epochen nicht per se für besser. Für den Bahnfreund war die Eisenbahn vergangener Jahrzehnte vielleicht interessanter. Diesen Wandel würde ich jungen Menschen zeigen anhand der Maschinen, Wagen, Züge und der Berufe, die es nicht mehr gibt.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Der Schülerzug, mit dem ich in den 70er Jahren zwischen Bad Dürkheim und Neustadt an der Weinstraße pendelte. Noch nach 40 Jahren habe ich den Geruch in der Nase, eine Mischung aus Diesel, Zigarettenrauch und Reinigungsmittel, das an Marzipan erinnerte. Am Haken einer V 100 hing immer eine illustre Garnitur B3yg-Umbauwagen. Das robuste Material war gerade recht für uns übermütigen Pennäler; wir tobten auf den Bänken und machten an der Gepäckablage Turnübungen – so lange es der Schaffner nicht sah. Vor dem hatten wir nämlich Respekt.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten? Das Personal, und zwar an den Bahnhöfen und in den Zügen. Bei Ihrer Gründung 1994 hatte die DB AG über 350 000 Mitarbeiter, heute sind es in Deutschland rund 190 000. Wohin der Personalabbau führte, kann man an vielen Stationen sehen, sie sind schmutzig und ungepflegt. An den Hauptbahnhöfen sieht es meistens zwar besser aus, aber es gibt ja nicht nur den Fernverkehr. Und vom Zustand vieler ICE-Züge will ich gar nicht sprechen. Außerdem wird man als Fahrgast viel zu oft allein gelassen, auf den Bahnhöfen ebenso wie in den Zügen. Durch den massiven Personalabbau ging leider in allen Bereichen viel Qualität verloren.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Ich würde den Öffentlichen Personenverkehr als gesamtgesellschaftliche Aufgabe definieren, die sich an den Bedürfnissen der Menschen orientiert, nicht an fragwürdigen Konzernbilanzen.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen? Auf Schienen „Quer durch Europa von Westen nach Osten“, wie Detlev von Liliencron dichtete. Nicht nur die Metropolen würde ich bereisen; und immer ganz entspannt, in aller Ruhe.

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? Es kommt auf die Länge des Urlaubs an. Mit den zehn Bänden der zweiten Auflage von Viktor von Rölls „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“ wäre ich auf der sicheren Seite.

Josef Kaiser, geboren 1964 in Neustadt an der Weinstraße, aufgewachsen in Lindenberg/Pfalz und in Bad Dürkheim, studierte Deutsche Philologie, Geschichte und Politische Wissenschaften an der Universität Mannheim, wo er nach dem Examen ab 1991 in Forschung und Lehre sowie im Wissenschaftsmanagement tätig war. Er ist Autor und Herausgeber mehrerer Bücher zur Eisenbahngeschichte, unter anderem über die Rhein-Haardtbahn und den Heidelberger Hauptbahnhof. Seit sechzehn Jahren ist Josef Kaiser zusammen mit seiner Frau Inhaber der „pro MESSAGE oHG“, die auch im Verlagsbuchhandel tätig ist. Im Dezember 2015 veröffentlichte er den Bildband „Eisenbahnfotografien 1926 – 1940 von Hans Schimaniski“. Josef Kaiser wohnt seit über 22 Jahren in Ludwigshafen am Rhein und legt Wert auf die Feststellung, dass er gerne in der Chemiestadt lebt.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Das kann ich gar nicht genau sagen. Ein Initialerlebnis gab es nicht. Vielleicht trage ich ein paar Eisenbahn-Gene in mir: Mein Ur-Ur-Großvater war Schrankenwärter in Lothringen. Die Bahn hat mich schon immer interessiert.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Es ist wirklich wahr, auch ich wollte als Kind eine Zeit lang Lokführer werden. Ein viel älterer Bekannter meiner Eltern, damals schon Pensionär, erzählte mir von der Ausbildung, die nach seiner eindringlichen Schilderung sehr lang und sehr schwierig war. Als kleiner Knirps erschien mir das unerreichbar. Vielleicht entschied ich mich später deshalb lieber für ein Studium, um mich als Historiker auch mit Eisenbahngeschichte zu beschäftigen.

9. Sie erhalten die Möglichkeiten und Mittel, ein Eisenbahn-Thema medial zu verbreiten (Buch, Film etc.). Welchen Inhalt wählen Sie? Die Eisenbahn in Malerei, Musik und Literatur. Da gibt es viel zu entdecken, und ich finde es sehr schade, dass diese Themen in den Zeitschriften fast keine Rolle spielen.

10. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Ich bekam als Kind, um 1970, eine Märklin-Startpackung geschenkt, Gleisoval, BR 89, zwei Güterwägelchen. Später überließ uns ein Bekannter meiner Eltern eine ausgediente Platte mit einer kleinen Landschaft, die baute ich mit meinem Vater aus. Aber das war ein teurer Spaß, es ging nur sehr langsam voran. Als Jugendlicher verlor ich dann das Interesse. Erst viel später fing ich wieder an, Modelle zu kaufen. Inzwischen habe ich eine ganz schöne Sammlung Weinfass-Wagen. Ich bin eben Pfälzer ...

11. Und welche Modell- oder Spielzeugeisenbahn würden Sie heute einem Kind schenken? Eher etwas Robustes und im Maßstab 1:32, also Spur I; denn Kinder sollen ja spielen. Wenn dadurch Interesse geweckt wird und die Begeisterung anhält, kann man immer noch auf eine kleinere Spurweite wechseln, bei der das Angebot größer und die Möglichkeiten vielfältiger sind.

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Die Schiffbrücke der Bahnstrecke Heidelberg – Speyer, über die von 1873 bis 1938 die Züge den Rhein überquerten. Die 43 Pontons, ein vorbildgerechter Zug mit einer BR 88.75 oder 98.75. Wenn man dann noch den Rhein mit fließendem Wasser nachbildet, das wäre ein echter Hingucker. Allerdings: Die Schiffbrücke war rund 230 Meter breit; im Maßstab H0 wird das schwierig.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler? Ich finde, die Digitaltechnik ist gleichermaßen Segen und Fluch. Die ausführli-



„Bei den heutigen Bahnmanagern ist es mit Lehrgängen nicht getan, es fehlt an den Grundlagen. Also würde ich sie nach Hause schicken“

FOTO: KUNZ

che Antwort würde den Umfang dieses Interviews jedoch sprengen.

14. In welcher Eisenbahnepoche würden Sie am liebsten leben? Wie gesagt, ich bin kein Nostalgiker. Aber die Periode um 1900 der Epoche I würde mich sehr interessieren.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? Nach Aalen. In den Sommerferien 1974 bin ich mit einer Kinderfreizeit von Lambrecht in der Pfalz dorthin hingefahren, mit einem Eilzug, der wohl aus Saarbrücken oder Kaiserslautern kam. Heute muss man allerdings zwei Mal umsteigen.

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? In D-Zug-Speisewagen, die mit den hübschen Lämpchen auf den Tischen an der Fensterseite, abends im Mittelrheintal.

17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? Das Bezahlen für die Toilettenbenutzung auf Bahnhöfen, die Durchsagen in schlechtem Englisch im Zug und die

Bezeichnung „Flexpreis“ für etwas, das alles anderes als flexibel ist.

18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Mit einem Lehrgang ist es leider nicht getan, es fehlt an den Grundlagen. Also würde ich sie nach Hause schicken.

19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Bei „Impression“ denke ich gleich an Claude Monet und seine Gemälde des Bahnhof Saint-Lazare in Paris. Sie sprechen mich alle sehr an.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Die Bahn ist immer gefragt als schnelles, zuverlässiges und bequemes Verkehrsmittel. Dem wird sie zurzeit leider nicht und zum Teil immer weniger gerecht. Da mein Vertrauen in die Klugheit unserer Politiker sehr begrenzt ist, glaube ich nicht, dass sich daran wirklich etwas ändert. Aber ich lebe in der Geburtsstadt von Ernst Bloch und mit ihm sage ich: Es kommt darauf an, das Hoffen zu lernen.



Bei der 265 vermischt die Grenze zwischen Strecken- und Rangierlok endgültig: Die Loks besitzen MTU-Motoren mit 1800 kW Leistung. Am 4. Juli 2015 ist 265 031 mit einem Leerzug im Angertal bei Flandersbach unterwegs.

DB CARGO LEGT BAUREIHE 265 STILL

Zur großen Überraschung des Betriebsdienstes hat der Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) der DB Cargo AG am 11. Mai alle 31 Lokomotiven der verstärkten Gravita-Baureihe 265 (Gravita 15L BB) aus dem Einsatz genommen und die Betriebserlaubnis entzogen. Zuvor sind bei zwei Loks Störungen aufgetreten: Dem Vernehmen nach sollen sich zwei Lokomotiven durch selbsttätige Strömungsgetriebebefüllung in Bewegung gesetzt haben. Dabei handelt es sich um einen Fehler im Strömungsgetriebe, der durch Nichtbeachtung eines Fehlercodes im Rechner der Lok zur Fehlfunktion führen kann. Die Herstellerfirma Voith hat daraufhin

eine formelle Halterinformation als „Warnung“ an die Nutzer der insgesamt 36 gebauten Loks dieses Typs gegeben und Maßnahmen empfohlen, wie man diesem Fehler entgegenwirken kann. Dazu ist der Hersteller bei Erkennen von sicherheitsrelevanten Mängeln verpflichtet. Neben den 31 DB-Loks sind jeweils zwei Maschinen auch bei Northrail und bei der Hohenzollerischen Landeseisenbahn aktiv. Eine fünfte gehört Voith selber und wird als Miet-, Gewährleistungs- und Vorführlok verwendet. Während die HzL- und Northrail-Loks in Betrieb blieben, entschied sich die DB zu einer vollständigen Abstellung der Baureihe. Über die Gründe für diese drastische Maßnahme kann nur spekuliert werden. Die Liste der Schäden und Probleme mit den Loks dieses Typs ist jedenfalls schon etwas älter und länger: Zuerst waren es Schäden wie verbogene Radsatzlenker, verkürzte Wartungsintervalle, Schäden an den leistungstärkeren Motoren, abfallende Teile der Drehgestellanbauten und von der Elektronik gemeldete Zugtrennungen, die zwar nicht erfolgt sind, aber zu Problemen bei der Doppeltraktion führen.

Die betroffenen Standorte von DB Cargo in Halle (Saale), Mainz, Gremberg, Oberhausen, Hagen und Seelze sollten soweit wie möglich mit anderen Diesel- und Elloks die ausgefallenen 265er ersetzen. Hierzu wurden mehrere ältere Baureihen wie die wenigen verbliebenen 225 und 232 und die Loks der Reihe 077/247 rekrutiert, die die Leistungen aushilfsweise übernahmen.

Zum Redaktionsschluss wartete DB Cargo auf Ersatzteile, um die Loks mit den beschädigten Getrieben zu reparieren. Diese sollten noch Ende Mai eintreffen, so dass die Baureihe bei Erscheinen dieser Ausgabe wieder im gewohnten Dienst stehen sollte. AW/MWD



Von Oldenburg aus kommen die Seelzer 265 u.a. in ehemaligen 225-Leistungen im Schwefelverkehr zum Einsatz. 265 017 trifft hier auf zwei V 100 der Emsländischen Eisenbahn (EEB). FOTOS (2): MALTE WERNING

DIE ERSTE HECTORRAIL-151

Das schwedische Eisenbahnverkehrsunternehmen Hector Rail ist bereits mit einigen modernen Maschinen auf deutschen Gleisen unterwegs. Nun setzt das Unternehmen auch erstmals Loks der Reihe 151 ein. Zum Jahreswechsel hat Hector Rail insgesamt 15 Maschinen der im Schnitt rund 40 Jahre alten Loks übernommen, von denen zehn im Laufe dieses und kommenden Jahres reaktiviert werden sollen. Die übrigen sollen als Ersatzteilspeicher dienen. Die ehemalige 151 013 wurde im Mai 2016 bereits fertiggestellt und erhielt – der Hector-Tradition folgend – den Beinamen „Mabuse“ und die Betriebsnummer 162.001. Hector Rail möchte die Maschinen eigenen Angaben nach auf Kurzstrecken und im Intermodalverkehr einsetzen. Der Einsatz wird sich voraussichtlich auf Deutschlands beschränken, um die gleichzeitig in Schweden und Deutschland zugelassenen TRAXX-Loks des Unternehmens für andere Leistungen freizusetzen. **MWD**

In schöner Hector-Tradition bekommen die Loks Namen – nicht selten Kinofiguren. Die 162.001 hört auf den Namen „Mabuse“. Am 22. Mai durchfährt sie als Tzfz 69892 (Nürnberg Rbf – Dortmund) Frankfurt (Main).
FOTO: ALBERT HITFIELD



Auch die neuen TRAXX-3-Maschinen sind am Gotthard zu sehen: Hier rollen 187 005 und 186 109 der BLS mit ihrem KV-Zug am 7. Mai bei Wassen talwärts. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

GOTTHARD-BASISTUNNEL

Am 1. Juni wurde die offizielle Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, dem längsten Eisenbahntunnel der Welt, gefeiert. Seit Oktober 2015 wurden im Testbetrieb mehr als 100 000 km gefahren. Der in der zweiten Jahreshälfte 2016 folgende Probebetrieb steht unter der Verantwortung der SBB, der künftigen Betreiberin des Tunnels. Dabei soll der Nachweis eines rundherum reibungslosen Betriebs erbracht werden, damit das zuständige Bundesamt für Verkehr die Betriebsbewilligung für den fahrplanmäßigen Betrieb ab Dezember 2016 erteilen kann. Der Verkehr über die klassische Gotthard-Strecke wird dann weitgehend der Vergangenheit angehören. **jhö**

ZWEI WOCHEN SPERRUNG

Wegen Gleiserneuerungsarbeiten war die Schnellfahrstrecke Kasel – Hannover vom 23. April bis 8. Mai 2016 gesperrt. Erneuert wurden 130 000 Tonnen Schotter auf einer Gleislänge von 30 Kilometern, um sonst notwendigen Einschränkungen hinsichtlich der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit zuvorzukommen. Die erst am 31. März der Öffentlichkeit bekanntgegebene Baumaßnahme verlängerte die Fahrzeiten um eine Stunde und machte Umleitungen von ca. 160 Zügen täglich notwendig. ICE verkehrten auf der Leinetalbahn wie zu IC-Zeiten im Stunden-takt. Für 2019 ist eine weitere grundlegende Sanierung der ICE-Strecke Hannover – Würzburg vorgesehen. **HS**



Fernverkehr auf der alten Magistrale, die heute nur noch dem Regional- und Güterverkehr vorbehalten ist: 402/808 019 passiert am 7. Mai den Höhenzug Sieben-Berge bei Banteln. FOTO: HELMUT SCHEIBA



Die Bedienung kleinerer Güterverkehrsstellen steht auf der Kippe: Nach den DB-Plänen soll jede vierte nicht mehr angefahren werden. 294 769 rollt hier am 13. Mai 2016 durch Wuppertal-Unterbarmen. FOTO: PIOTR ONDERA

STREICHKONZERT BEI DB CARGO?

Im Mai wurde ein internes Papier von DB Cargo durch den Südwestfunk öffentlich gemacht, nach dem bundesweit 215 Güterverkehrsstellen (Gvst) zur Disposition stehen – und zwar „Vorbehaltlich der Diskussion mit Kunden, Gremien und Politik“. Unter dem Titel „Zukunft Bahn@DB Cargo: Wirtschaftliche Optimierung Nahbereich“ plant die DB offenbar einen weiteren Kahlschlag im Güterverkehr. Neben der Aufgabe der Bedienung sollen an 101 Gvst auch die Bedienzeit oder -frequenz geändert werden. Hier wäre z.B. in Hessen der Bahnhof Frankenberg (Eder) betroffen. Die dortige werktägliche Übergabe würde dann nur noch an einzelnen Tagen bedient werden. Bei 53 Gvst soll demnach nur noch im Sonderdienst eine Bedienung erfolgen, aber auch nur „bei positiver Ressourcenprüfung“. Hier wäre z.B. Oldenburg (Holstein) in Schleswig-Holstein betroffen. Der Gesamtbetriebsrat von DB Cargo kündigte an, ein Gegenkonzept zu entwickeln. **AW**



Manche Straßenkreisverkehre, die in den letzten Jahren entstanden, haben den Abtransport der 103 197 stark erschwert. Hier ist die Lok auf dem Weg zu den nächsten Gleisen. FOTO: LUDGER GUTTWEIN

EINE 103 ZIEHT UM

Seit mehreren Jahren steht 103 197 gemeinsam mit der E 03 002 und einem Schienenbusbeiwagen im geschlossenen Spatenpark bei Parsberg als Denkmal und stehen zum Verkauf. Nun hat die 103 197 eine neue Heimat bei der DP Deutsche Privatbahn in Altenbeken gefunden. Sie wurde am 20. April per Straßentransport nach Kelheim transportiert und traf am 23. April auf der Schiene in ihrer neuen Heimat ein. Bei der Lok handelt es sich um die ehemalige Konferenzlok des AW Opladen. Die Maschine wurde dabei von dem Werk vollständig entkernt und ein Aufenthaltsraum in ihrem Inneren eingerichtet. Mit der Schließung des Werks 2003 wurde auch die Lok verkauft. MWD

Die blauen Autozüge von RDC werden bald zum gewohnten Bild auf der Marschbahn gehören. NOB-Lok DE 2700-10 zieht am 10. Mai 2016 den RDC-Zug AZS 52445 durch Klanxbüll in Richtung Westerland. FOTO: ANDREAS MEHNERT



RDC ROLLT ERSTMALS NACH SYLT

Die RDC AUTOZUG Sylt GmbH hat am 10. Mai 2016 erstmalig einen kompletten Autozug von Niebüll nach Westerland (Sylt) und zurück gefahren. Laut Auskunft von RDC werden hier Fahrten für den Nachweis der Betriebssicherheit durchgeführt. In den kommenden Wochen werden dann auch mit erworbenen Probanden Fahrten mit Pkw durchgeführt. Einige Wagen sind in Niebüll bei der NEG abgestellt. Die Loks werden von der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) angemietet, die Autozugwagen gehören RDC selbst. Die Züge sind nicht für den Transport von Lkw geeignet. Diese werden also folglich weiterhin mit dem etablierten DB-Konkurrenten fahren. RDC hat eigentlich seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 den Auftrag und einen Rahmenvertrag für über 100 Shuttlefahrten in der Woche. Mangels Wagenzulassung und diversen „Anlaufschwierigkeiten“ (u.a. der innovativen DB-Konkurrenz) fanden diese aber bislang noch nicht statt. AW

NEUE RS 1 FÜR SÜDTHÜRINGEN

Die Süd-Thüringen-Bahn GmbH (STB) hat fünf Regio-Shuttle RS 1 von der BeNEX GmbH gekauft. Die Fahrzeuge waren von 2004 bis 2014 an die ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH), an der die BeNEX beteiligt ist, vermietet. Die Fahrzeuge wurden im Dezember 2015 bzw. April 2016 übergeben und tragen die neuen Nummern VT 141 bis 145. Sie werden benötigt, da im 2018 beginnenden neuen Verkehrsvertrag für das Netz Südthüringen zusätzlich zu dem vorhandenen Bestand weitere Fahrzeuge benötigt werden. Dafür werden die neuen Fahrzeuge umfangreich umgebaut. Sie erhalten automatische Mittelpufferkupplungen, Neulack in STB-Farben und werden im Innenraum an die STB-Fahrzeuge angepasst. Eine Besonderheit stellt der VT 145 dar, der lediglich eine Neulackierung erhielt und seither als einziges STB-Fahrzeug vorübergehend mit Puffern und Schraubenkupplungen im Einsatz ist. HM



Der VT 145 besitzt zwar bereits die Farben der STB, aber noch Puffer und Schraubenkupplungen. Er wird ab Meiningen in Umläufen eingesetzt, die nur Einzeltraktionen vorsehen – so auch im April 2016, als er Meiningen in Richtung Grimmenthal verließ. FOTO: HORST MÜLLER

SANIERUNG DER DREISEENBAHN

Vom 2. April bis 1. Juli 2016 wurde die „Dreiseenbahn“ zwischen Titisee und Seebugg im Schwarzwald vollständig für den öffentlichen Zugverkehr gesperrt und umfangreich saniert. Dabei wurden die Bahnsteige im gesamten Streckenverlauf barrierefrei ausgebaut sowie die die Schienen und Schwellen zwischen dem Bahnhof Aha und dem Haltepunkt Schluchsee ausgewechselt. Die Oberleitung aus dem Jahre 1936 wurde ebenfalls abgebaut und komplett erneuert – glücklicherweise allerdings mit neuen grünen Gittermasten, die optisch keinen allzu großen Bruch darstellen wie manche Betonmasten. Bei dem Bauvorhaben investierte die Deutsche Bahn rund 15 Millionen Euro. MWD



Neue Oberleitungsmasten, neue Bahnsteige: Der Bahnhof Feldberg-Bärenthal an der Dreiseenbahn wurde von Grund auf erneuert, Fahrgäste mussten mit dem Bus vorlieb nehmen. FOTO: MALTE WERNING