Mit DVD!

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

Eisenbahn JOURNAL
August 2016

B 7539 E 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

BUNDESBAHN PUR
Modulanlage mit Feldbahn
RHEIN-SCHIENE
Mythos Loreley
ZEITREISE
Betzdorf 1975

Kult-Lok M62:

DR-Taigatrommel und andere Wummen

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

DONNERBÜCHSE KÖLN Modellbahnen

www.donnerbuechse.com

Spur TT Limited Edition ©

ab sofort exklusiv bei uns im Shop bestellbar

Set 3-tlg. • Bestell-Nr. 501436 • € 139,–

Wagen 1 • Silberling BPw4nf • Ep. III • Handmuster (Set 501436) © TILLIG

Wagen 2 • Silberling ABn 703 • Ep. III • Handmuster (Set 501436) © TILLIG

Bestell-Nr. 501486 • € 45,90

Wagen 3 • Silberling Bn 719 • Ep. III • Handmuster (Set 501436) © TILLIG

Ergänzungswagen zu Set 501436 Silberling Bn 719 • Ep. III • Handmuster © TILLIG

Set 3-tlg. • Bestell-Nr. 501487 • € 139,50

Wagen 1 • Silberling ABnb • Ep. IV • Handmuster (Set 501487) © TILLIG

Wagen 2 • Silberling Bn • Ep. IV • Handmuster (Set 501487) © TILLIG

Bestell-Nr. 501488 • € 67,–

Wagen 3 • Silberling Bn • Ep. IV • and. Betriebsnummer • Handmuster (Set 501487) © TILLIG

Ergänzungswagen zu Set 501487 Silberling BDnf 737 • Ep. IV • Handmuster © TILLIG

Bestell-Nr. 501415-1 • € 69,–

Wagen 1 • Basis • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster• Freelance Modell © TILLIG

Bestell-Nr. 501415-2 • € 59,50

Wagen 2 • Basis • WR 132 • DB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell © TILLIG

Bestell-Nr. 501414-1 • € 69,–

Wagen 1 • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster © TILLIG

Bestell-Nr. 501414-2 • € 69,–

Wagen 2 • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster © TILLIG

Bestell-Nr. 501416-1 • € 69,–

Wagen 1 • Basis • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell WR 139 © TILLIG

Bestell-Nr. 501416-2 • € 69,–

Wagen 2 • Basis • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell WR 139 © TILLIG

Bestell-Nr. 501441-1 • € 69,–

Wagen 1 • Basis • WR 135 • SBB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell

Bestell-Nr. 501441-2 • € 59,50

Wagen 2 • Basis • WR 132 • ÖBB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell

Bestell-Nr. 501435-1 • € 69,–

Wagen 1 • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster © TILLIG

Bestell-Nr. 501435-2 • € 69,–

Wagen 2 • WR 135 • DB • Ep. V • Handmuster © TILLIG

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654

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 ✭ Achtung: geringe Restmenge

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

ACME · ARNOLD · Athearn · Auhagen · BRAWA · BECKMANN TT · BUSCH · Electrotren · ESU · FALLER · fischer-modell · Roco · pmt · Preiser · PIKO · NOCH · MINIS · märklin · Exclusive Models · LEMKE · Kvehn · KRES Modelle

INHALT

WUMMEN AUS LUGANSK: KULTLOK M62 – TAIGATROMMEL, SERGEJ & CO.
12

32
DAS SOLL ES ALSO BEDEUTEN …: RHEINSCHIENEN-MYTHOS LORELEY

60
ZIEGEL, ZÜGE, ERDBEEREN: 12. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 1

72
STRECKENWANDERUNG: DIE UNENTBEHRLICHE INFRASTRUKTUR IN H0

VORBILD

4 **Altmeister-Foto des Monats**
Dr. Rolf Brüning, Feilnbach, 1958

6 **20 Fragen**
Antworten von Nikolai Kühnen

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

12 **Wummen aus Lugansk**
Kultlok M62 – Taigatrommel, Sergej & Co.

30 **Momente**
TMT – Reisen nach Lust und Laune

32 **Das soll es also bedeuten …**
Rheinschienen-Mythos Loreley

40 **Zeitreise**
Betzdorf 1975

47 **Galerie**
Bilder von Gunther Heck

MODELL

54 **Modell-Neuheiten**

58 **Erichs Erbe**
DR-Baureihe 243 von Piko

60 **Ziegel, Züge, Erdbeeren**
12. Modellbau-Wettbewerb, Folge 1

72 **Streckenwanderung**
Die unentbehrliche Infrastruktur in H0

84 **Ladegut Malz**
„Hopfen, Malz & Eisenbahn", Folge 13

88 **Fünf ist Trümpf**
Behältertragwagen von Brawa

90 **Wenn der Kopf hängt**
Abhilfe bei digitalen Kupplungsproblemen

94 **Das Goldene Gleis**
Alles über die Siegerehrung 2016

RUBRIKEN

98 **Händler, Börsen & Mini-Markt**

105 **Leserbriefe**

106 **Vorschau und Impressum**

TITEL:
Eines der letzten möglichen Motive mit DR-Taigatrommel im Jahr 1994: 220 274 mit Kohlezug bei Dornburg. FOTO: OLAF BUHLER

10
Stehplätze

FEILNBACH, 1958

Hochsommerliche Urlaubsstimmung vor der Kulisse der bayerischen Alpen herrscht am 10. Juli 1958 im Endbahnhof der elektrifizierten Nebenbahn von Bad Aibling nach Feilnbach: Beobachtet und bestaunt von zeitgenössisch gekleideten und ausgerüsteten Ausflüglern und Reisenden bringen die Eisenbahner alle ihre Muskelkraft auf, um den Beiwagen des damals bereits 59 Jahre alten ET 183 04 vor der Rückfahrt umzusetzen, da kein Umfahrgleis zur Verfügung stand.

FOTO: DR. ROLF BRÜNING

20 FRAGEN

Jan-Nikolai Kühnen

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Man musste damals nicht weit fahren, um dem geschäftigen Treiben der Eisenbahner zuschauen zu können. Jeder Eisenbahner hatte seine Aufgaben und Hand in Hand wurden Tag für Tag Züge pünktlich und zuverlässig von fast jedem beliebigen Startbahnhof überall hin gefahren.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Einen Lieblingszug im Speziellen habe ich nicht. Ich bin aber von klein auf schon von Diesellokomotiven (V 60 bis V 160) und den Einheitslokomotiven E 10 bis E 50 sowie von Köfs begeistert.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten? Alles ist unpersönlicher und undurchsichtiger geworden. Die Bürokratie stellt viele Hürden. Es geht nichts mehr auf dem kleinen Dienstweg.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Ich stoppe den Rückbau der Infrastruktur, werde die Ertüchtigung von Strecken und Nebenbahnen fördern und werde es Kunden erleichtern, ihre Waren auf die Schiene zu verlagern. Zudem wäre es löblich, wenn es Taktknoten wie in der Schweiz gäbe, wo die Züge immer zur vollen Stunde oder zur halben Stunde abfahren, weshalb man immer genügend Umsteigezeit hat und die Reisezeit nicht wegen verpasster Anschlüsse unnötig verlängert wird.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich erfüllen? Ich möchte stilecht mit einer Diesellok plus Wagen die Aartalbahn befahren. In naher Zukunft werde ich hoffentlich meinen Dieselschein bekommen und darf somit von der E-Lok über Dieselloks bis zum Triebwagen alle Gattungen fahren.

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? Mit „ Eisenbahnknotenpunkt Mainz/Wiesbaden“ von Peter Scheffler.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Angesteckt wurde ich von meinem Opa, der mit mir Anfang der 90er Jahre öfter an den Bahnhof in Bad Camberg gefahren ist, wo wir bei der Holzverladung, der Stückgutabfertigung oder dem Zustellen von Gaswagen in ein Gaswerk zuschauten. Mein anderer Opa förderte den Virus unwissentlich mit einer Modellbahnanlage.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Lokführer, was ich mir als Berufswunsch auch erfüllt habe.

9. Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben? Mein erstes Eisenbahnbuch war „Das große Handbuch deutscher Lokomotiven“ von Klaus-J. Vetter.

10. Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Eisenbahn zu begeistern? Man müsste das Ansehen der Eisenbahn steigern. Eisenbahner sollten auch besser bezahlt werden, um einen Anreiz zu schaffen, auch bei der Eisenbahn arbeiten zu wollen. Die Sicherheiten der Beamtenlaufbahn sind weggebrochen, die Gehälter nur minimal angestiegen, während die Belastung kontinuierlich gestiegen ist. Wer geht schon zur Eisenbahn, wenn man das gleiche Geld auch in anderen Berufen verdienen kann, bei denen man weniger Verantwortung hat, es geregelte Arbeitszeiten und keinen Wochenenddienst gibt. Zudem würde ich es begrüßen, wenn man in Kinderzimmern wieder öfter eine Modellbahn statt einer Autorennbahn sieht.

11. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Ich bekam als Kind die H0-Märklin-Anlage meines Opas geschenkt. Leider musste ich aus Platzgründen die Modellbahn abbauen, dennoch sammle ich heute immer noch Modelleisenbahnen in digitaler Ausführung, vor allem von der Epoche IV und V.

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/welche Anlage/welches Werk favorisieren Sie? Das ehemalige AW Limburg mit Triebwagenhalle und Wasserturm wäre mein Favorit.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler? Die größte Errungenschaft ist, dass man heute Modelle so detailliert und filigran herstellen kann. Große Fehler sind, unausgereifte Produkte oder Produkte mit Fehlern auf den Markt zu bringen. Das vergrault dem Hersteller nicht nur Kunden, sondern auch die Händler.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben? Die Epoche IV ist meine Epoche.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? In den alten Hauptgüterbahnhof in Frankfurt würde ich fahren, wenn dieser noch existieren würde. Da es ihn aber nicht mehr gibt, würde ich mir wohl spontan was anderes überlegen.

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? Ich stand als kleiner Bub immer gerne hinter dem Lokführer im Triebwagen der Baureihe 628 und bin dann staunend über die Ländchesbahn und die Taunusstrecke gefahren. Meine Lieblingswagen waren die Silberlinge und die Bm-Wagen. Da hatte man noch

Jan-Nikolai Kühnen wurde 1990 in Wiesbaden geboren und wuchs ab 1992 in Bad Camberg auf. Seit 1994 interessiert er sich für Eisenbahnen, als sein Opa mit ihm in Bad Camberg am Bahnhof „Züge gucken“ ging und beide beim Rangiergeschäft und der Holzverladung zuschauten. Seit 2000 fotografiert er auch Eisenbahnen, was allerdings in den letzten Jahren aufgrund der beruflichen Tätigkeit und des verstärkten ehrenamtlichen Engagements in der Museumsbahnszene immer weniger wurde. 2006 trat er der „Nassauischen Touristik-Bahn e.V.“ in Wiesbaden-Dotzheim bei, um aktiv Eisenbahngeschichte bewahren zu können. Dies geschieht vor allem am Wochenende in der Fahrzeug- und Streckeninstandhaltung der Aartalbahn. Im Jahr 2007 begann er bei DB Cargo eine Lehre zum Schlosser im Bw Mainz-Bischofsheim. Später nutzte er die Chance, in Frankfurt (Main) Lokführer im Personenverkehr der DB zu werden und somit seinen Traumberuf zu erlernen. 2014 zog er mit seiner Freundin in Mannheim zusammen und wechselte damit auch erneut zu DB Cargo. Mittlerweile wird Jan-Nikolai Kühnen von Mannheim Rangierbahnhof aus „glücklich auf Güterzügen“ durch halb Deutschland eingesetzt. Seit diesem Umzug findet man ihn an Wochenenden öfter in Crailsheim in der Werkstatt der Dampfbahn Kochertal e.V./Schwäbische Waldbahn, wo er zusammen mit einer willensstarken Eisenbahnertruppe Instandhaltung und Instandsetzung an Fahrzeugen durchführt und auch weiter auf musealen Diesellokomotiven ausgebildet wird.

einen gepolsterten Sitz, Beinfreiheit und man konnte das Fenster aufmachen.

17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? Das fortlaufende Schließen von Reisezentren, die mangelhafte Pflege von Anlagen und das Rückbauen von Infrastruktur.

18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? „Wie teile ich Mitarbeitern meine Wertschätzung gegenüber ihrer Arbeit mit?“

19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Ein aus Umbauwagen und altroter 216 gebildeter Zug verlässt im letzten orangen Abendlicht eines warmen Herbsttages das Südportal des Kirschhofener Tunnels auf der Lahntalbahn, um an einer Staustufe vorbei durch den Herbstwald Richtung Limburg zu dieseln.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Vielleicht gibt es nochmal eine Renaissance der Eisenbahn. Diese wird aber anders verlaufen, als wir sie uns alle vorstellen. Die friedvolle Bundesbahn wird es nicht mehr geben.

„20 Fragen“ wird zusammengestellt von Joachim Seyferth

„Ich würde es begrüßen, wenn man in Kinderzimmern wieder öfter eine Modellbahn statt einer Autorennbahn sieht. Mein Favorit für ein Wunschmodell wäre das ehemalige AW Limburg mit Triebwagenhalle und Wasserturm“

Gruppenbild mit frisch gewaschenen ICE-Zügen in Berlin-Grunewald: Wir sehen von links: 401 001, 402 010, 403 020 und den noch nicht im Fahrgastverkehr eingesetzten 412 002.

25 JAHRE ICE-VERKEHR

Nur selten schaffen es die Themen, über die wir hier berichten, auch in die „Tagesschau". Am 2. Juni wurde aber auch dort groß berichtet: Die Deutsche Bahn AG feiert das 25-jährige Jubiläum ihres ICE-Verkehrs! Bei einer Feierstunde im Bahnhof Berlin-Grunewald wurden alle vier Fahrzeuggenerationen vom ICE 1 bis zum nagelneuen ICE 4 (Baureihe 412/812) der Presse und der hochkarätigen Politprominenz präsentiert. Tatsächlich ist es bereits ein Vierteljahrhundert her, dass im Rahmen einer großen Sternfahrt fünf ICE-1-Züge nach Kassel-Wilhelmshöhe fuhren (29. Mai 1991), um dort gemeinsam nicht nur den Start in das ICE-Zeitalter, sondern auch die Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Würzburg am 2. Juni 1991 zu feiern. Heute nutzen täglich rund 216 000 Fahrgäste das engmaschige bundesweite ICE-Netz und fahren dabei eine Strecke von durchschnittlich 318 Kilometern. „Die ICE-Flotte mit dem markanten roten Streifen prägt das Bild von Deutschland längst genauso wie der Kölner Dom, die Loreley oder das Brandenburger Tor", sagte DB-Vorstandsvoristzender Dr. Rüdiger Grube bei den Feierlichkeiten.

„Seit 25 Jahren: Der ICE verbindet Menschen. Auch in Zukunft" wurde auf die Seitenflächen der vier ICE-Generationen geklebt.
FOTOS: KARL ARNE RICHTER (2)

Die ICE-Flotte hat bis heute über 1,8 Milliarden Kilometer zurückgelegt – das entspricht der 4700-fachen Entfernung von der Erde bis zum Mond. Aktuell sind rund 250 Triebzüge im Einsatz. 2015 sind fast 80 Millionen Fahrgäste mit den ICE-Zügen gereist, hat die DB ausgerechnet. Damit wird fast die Bevölkerungszahl der Bundesrepublik Deutschland erreicht. 1992 waren es rund zehn Millionen. Dabei hat sich die Marke ICE in den 25 Jahren stark verändert. 1991 war der ICE ein Premiumprodukt, das besonderen Luxus bot und durch seine unschlagbaren Fahrzeiten das flächendeckende IC-Netz ergänzte. Davon ist man heute allerdings wieder entfernt. Der ICE ist heute im Fernverkehr der Bahn der Standardzug, während der gewöhnliche Intercity nicht zuletzt im Hinblick auf die Ausstattungsdefizite beim neuen IC2 auf dem Rückzug scheint. Abteile, die man 1991 im ICE 1 noch für unabdingbar hielt, sucht man in den neueren ICE-Generationen seither vergebens. Immerhin verspricht Birgit Bohle, Vorstandsvorsitzende von DB Fernverkehr, für den ICE 4 viele neue Vorteile für den Kunden: Mehr Stauraum für Gepäck, verbesserte ergonomische Sitze, Familienabteile (!), mehr Fahrradmitnahmemöglichkeiten und Hublifte für Rollstuhlfahrer. **MWD**

ERSTER FLIRT 3 FÜR ABELLIO

Ab Dezember 2016 wird Abellio Rail insgesamt 21 neue neue fünfteilige FLIRT-3-Triebzüge von Stadler Pankow auf den Linien RE 19 und RB 35 (Emmerich / Wesel – Düsseldorf / Mönchengladbach) einsetzen. Eigentümer der Züge ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), der die Züge dem neuen Betreiber der Linien zur Verfügung stellt. Bei einem „Roll-In" wurde der erste Zug der Abellio-Baureihe ET 25 am 9. Juni 2016 in der Betriebswerkstatt Hagen feierlich übergeben. Hier finden in den kommenden Wochen die Personalschulungen statt. Als Besonderheit sind sieben der bestellten Züge als Zweisystemfahrzeuge auch für das niederländische Gleichstromnetz hergerichtet, der zusätzlichen Elektronik müssen einige Plätze der 1. Klasse weichen. Sie sollen langfristig über Emmerich hinaus bis nach Arnhem durchgebunden werden. Die Wartung der Züge erfolgt künftig in der neuen Werkstatt in Duisburg (siehe EJ 5/2016). **MWD**

Die ersten Flirt-3-Züge in der markanten silbergrau-schwarzen Abellio-Lackierung gehen jetzt in den Probeeinsatz. ET 25 2201 wurde am 9. Juni in Hagen bei einer Feierstunde dem neuen Betrieber übergeben. FOTO: MALTE WERNING

DIE ERSTEN „LINK" KOMMEN

Am 16. Juni 2016 wurde der erste zweiteilige „Link"-Dieseltriebzug des polnischen Herstellers seinem neuen Betreiber, der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), übergeben. Am 3. Juni hatte das Eisenbahnbundesamt die Betriebszulassung für die 140 km/h schnellen Züge erteilt. Schon im August 2013 hat die NEB sieben der Zweiteiler für den grenzüberschreitenden Regionalverkehr zwischen Polen und Brandenburg bestellt. Es sind die ersten in Polen gebauten Triebfahrzeuge, die in Deutschland zugelassen werden. Auch DB Regio hat Triebwagen dieser Bauart bestellt, die in zwei- und dreiteiliger Variante als 632 und 633 für das Sauerlandnetz, die Dreieichbahn und das Allgäu eingeplant sind. **MWD**

Am 16. Juni wurden die beiden neuen Triebwagen 632 021 und 022 der Niederbarnimer Eisenbahn im Bahnhof Berlin Friedrichstraße der Öffentlichkeit vorgestellt. FOTO: EJ

Treffen mit der Schwesterlok: Die sächsischen VI K 99 651 von 1919 und die betriebsfähige Öchsle-Lok 99 716 „Rosa" von 1926 sind sich sehr ähnlich. FOTO: THOMAS FREIDANK

99 651 KOMMT ZUM ÖCHSLE

Bei der Öchsle-Schmalspurbahn gibt es einen markanten Neuzugang zu vermelden: Die bisher in Steinheim an der Murr als Denkmal ausgestellte Dampflok 99 651 (Henschel 16132 /1919) kehrt wieder an ihre langjährige Einsatzstrecke, die 750mm-Schmalspurbahn (Biberach –) Warthausen – Ochsenhausen, zurück. Der Öchsle-Schmalspurbahn-Verein hat sich bereits seit Jahren bemüht, die von 1928 bis 1965 in Ochsenhausen stationierte Dampflok wieder zurück auf ihre angestammten Gleise zu holen. Die Stadt Steinheim stand dem Vorhaben nicht sonderlich aufgeschlossen gegenüber und wollte die Lok an ihrem Standplatz am ehemaligen Bahnhof zur Erinnerung an die längst stillgelegte Bottwartalbahn behalten. Dem standen aber notwendige Restau-

Die sächsische 99 651 als Denkmallok in Steinheim an der Murr. Die jahrzehntelange Ausstellung im Freien hat der ehemaligen Öchsle-Zugmaschine arg zugesetzt. FOTO: ANDREAS ALBINGER

rierungskosten von fast 250 000 Euro gegenüber – das war im Februar Grund genug für den Steinheimer Gemeinderat, sich über den Wunsch der Stadtspitze hinwegzusetzen und für die Abgabe der Lok zu entscheiden. Das entspricht auch dem Wunsch des Regierungspräsidiums Tübingen für das technische Denkmal.
Beim „Öchsle-Fest" vom 17. bis 19. Juni 2016 konnten Eisenbahnfreunde das einzige noch vorhandene Exemplar aus der ersten Bauserie der sächsischen VI K von 1919 erstmals wieder auf Öchsle-Gleisen sehen. Am 11. Juni wurde die rund 30 Tonnen schwere Lok mit einem Autokran umgesetzt. Sie befindet sich durch ihre lange Abstellzeit im Freien insgesamt in einem sehr schlechten Zustand. Dafür soll sie zunächst wieder rollfähig gemacht und lackiert werden. „Die Lok bekommt auch wieder originalgetreue Nummerntafeln, die fehlenden Lampen werden ersetzt und das Führerhaus begehbar gemacht", kündigt Andreas Albinger, stellvertretender Vorsitzender des Öchsle-Schmalspurbahnvereins, an. **tf/MWD**

Eine echte Überraschung stellt die mustergültig restaurierte 141 248 dar, die in Siegen wieder so lackiert wurde, wie sie 1987 (ohne Griffstangen) im Einsatz stand (Siegen, 26. Mai 2016). FOTOS (2): STEVE BÄCKER

60 JAHRE EINHEITSELLOKS

Unter diesem Motto stand eine große Fahrzeugschau am 18. und 19. Juni in der Museumsaußenstelle Koblenz-Lützel des DB Museums: Das Datum kommt in etwa hin. Vor ziemlich genau 60 Jahren befanden sich die ersten E 41 in der Endfertigung, und am 29. August 1956 nahm die DB die E 41 001 als allererste Serien-Einheitsellok ab (die auch an den Paraden teilnahm). Gleichzeitig beenden in diesen Tagen die letzten 139 und 140 ihre aktive Laufbahn bei der DB – das Ende einer Ära.

Nicht zuletzt im Hinblick auf die vielbeachteten Koblenzer Paraden hat sich in der Museumslokszene in den vergangenen Wochen einiges getan: Am aufsehenerregendsten ist sicherlich die Umlackierung der **141 248**, die als Leihgabe an das Südwestfäli-

Aus Stuttgart kam 110 228 zur Parade nach Koblenz-Lützel angereist. Erst wenige Tage zuvor hatte sie ihren dunkelblauen Anstrich zurückerhalten.

sche Eisenbahnmuseum in Siegen steht. Im Mai erhielt sie ihre außergewöhnliche ozeanblau-elfenbeinfarbene Lackierung zurück, die die Maschine von 1977 bis 2002 als S-Bahn-Versuchslok des „Karlsruher Zuges" trug. Die 110 488 bleibt bei der BSW-Gruppe in Rottweil erhalten und trägt jetzt wieder den rot-elfenbeinfarbenen TEE-Lack sowie die Nummer **114 488**. Die **110 152** des Lokomotivclub E 10 e.V., einst die erste Serien-E 10.1, präsentiert sich jetzt in orientroter Farbgebung der ausgehenden 1980er-Jahre. Im schmucken Blau ist auch wieder **110 228** der Stuttgarter IG Einheitselloks e. V. zu sehen, die sich im Gegensatz zur Koblenzer „Kasten"-E 10 121 mit den moderneren Doppelleuchten präsentiert.

In Kürze wird auch eine weitere blaue 110 wieder zum Leben erweckt: Die BayernBahn aus dem Umfeld des Bayerischen Eisenbahnmuseums in Nördlingen hat ihre Betriebslok 139 262 im alten-Bundesbahn-Blau lackiert und wird sie – mit ihrer alten Nummer **110 262** – demnächst in Betrieb nehmen. **MWD**

ROLLWAGENVERKEHR

Bei der 750mm-spurigen Döllnitzbahn Mügeln – Oschatz – Glossen wurden mit der Hilfe eines Eisenbahnreiseunternehmens nunmehr drei Rollwagen gemeinsam mit Normalspurgüterwagen aufgearbeitet, um spezielle und exklusive Fotofahrten anbieten zu können. Die Szenen sind durchaus authentisch: Noch bis 2001 wurden solche aufwändigen Fahrten durchgeführt, bis der Güterverkehr eingestellt wurde. Die Fahrten sollen für das zahlende Publikum regelmäßig, das nächste Mal im September, durchgeführt werden,

Die Zweigstrecke Nebitzschen – Kemmlitz (2,6 km) ist derzeit noch nicht wieder in Betrieb, soll aber wieder befahrbar hergerichtet werden. Die Dampflok 99 574 (sächsische IV K) erhält derzeit in Zittau eine Untersuchung mit dem Ziel, sie noch so lange einsetzen zu können, bis die betriebsfähige Aufarbeitung der Schwesterlok 99 584 abgeschlossen ist. **TS/MWD**

Am 6. Mai war 99 574 mit einem GmP im Rahmen einer Fotofahrt bei Nebitzschen unterwegs. FOTO: THOMAS SCHWARZE

„AMAZING AMELIE"

Seit 2014 gehört die 291 034 zum Bestand der Gothaer Railsystems RP. Die planmäßige Revision wurde Anfang Mai mit einem Neulack abgeschlossen, der an die Tradition der „bunten" Railsystems-Loks anknüpft. Nach der bereits im vergangenen Jahr im Steampunk-Design lackierten 295 076 erhielt auch diese Lok einen beigen Rahmen und schwarze Aufbauten, die mit amerikanischen bahnbezogenen Retro-Kunstmotiven („Amazing Amelie") beklebt wurde und nun einen ganz besonderen Blickfang darstellt. Die Lok wurde bei den Schwarzenberger Eisenbahntagen Anfang Mai erstmalig den Eisenbahnfreunden präsentiert und ergänzt nun die umfangreiche V-90-Flotte des Unternehmens. **MWD**

Auf der Rückfahrt von Schwarzenberg Richtung Leipzig entstand dieses Bild der 291 034 mit 107 018 und dem jüngsten Railsystems-Neuzugang 218 480 am 9. Mai 2016 in Langenhessen. FOTO: DANIEL WOLF