

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



DB-Nebenstrecken in den 80ern

Mit Güterverkehr in die Zukunft



H0-ANLAGE Neues aus Bassum: Bremburg Hbf
ZEITREISE Bad Kreuznach 1988
KULTLOK M62 Teil 2: Einsatzhistorie

Faszination Modellbau

Internationale Messe für
Modellbahnen und Modellbau

28.-30. Oktober 2016

**MESSE
FRIEDRICHSHAFEN**



Die wunderbare Welt der Miniaturen:
präsentiert, zelebriert und gefeiert.

Öffnungszeiten:

Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr

www.faszination-modellbau.de

 facebook.com/faszination.modellbau

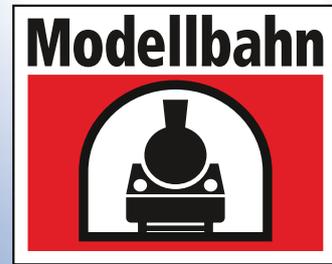
 instagram.com/faszination.modellbau

 youtu.be/Y1cr4eSCzG4

VERANSTALTER:

 **MESSE SINSHHEIM**
IHR VERANSTALTUNGSPARTNER

Messe Sinsheim GmbH · Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim · T +49 (0)7261 689-0
F +49 (0)7261 689-220 · modellbau@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de



33. INTERNATIONALE
MODELLBAHN AUSSTELLUNG



17.-20. NOV. 2016

EIN TICKET 4 EVENTS!

KOELNMESSE
www.MODELLBAHN-und-LEGO.de

Zeitgleich: 9. Kölner



Ticket auch gültig für:
LEGO® Fanwelt
LEGO® Kidsfest
18.-20. NOVEMBER



Sie ist Europas größter Modellbahn-Event und Ideen-, Erlebnis- und Einkaufsparadies von internationalem Rang – die Internationale Modellbahn-Ausstellung (IMA) in Köln! Alle sind dabei, die Qualitäts-Schmieden der Kleinserienhersteller mit höchstem Spezialisierungsgrad ebenso wie die Marktführer der Branche. Mehr als 200 Aussteller freuen sich auf den Megaevent. Es werden alle Spurweiten gezeigt. Und natürlich die schönsten Modellbahnen Europas. Viel Vergnügen!

Öffnungszeiten IMA:
Do. bis Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr

 facebook.com/InternationaleModellbahnAusstellung

 youtu.be/Llx-hDWbU8E

Showtime!
QR-Code scannen oder Youtube-Link
eingeben für das neue IMA Video:



VERANSTALTER

Messe Sinsheim GmbH · Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim
T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220
info@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de

INHALT



10

MIT GÜTER-
VERKEHR IN
DIE ZUKUNFT:
NEBENBAHN-
PERSPEKTIVEN
DER 80ER



24

RUND UM DIE UHR
NORD-SÜD:
EIN ALLTAGS-
GESCHÄFT DER
BAUREIHE 44



60

ROLL-BAHNHOF/
NEUES VON DER
BASSUMER
MODELLBAHN IG

76

GIPSERNES KLEINOD:
KUNSTVOLLES AUS
EINEM KLASSISCHEN
WERKSTOFF



VORBILD

4 Altmeister-Foto des Monats
Reinhold Palm, Heigenbrücken, 1963

6 20 Fragen
Antworten von Stefan Ponzlet

8 Kurz-Gekuppelt
Aktuelle Kurzberichte und Fotos

10 Mit Güterverkehr in die Zukunft
DB-Nebenstrecken in den 80ern

20 Momente
Koks für Amelunxen

22 Wummen aus Lugansk, Teil 2
Die Einsatzhistorie von Taigatrommel & Co.

30 Rund um die Uhr Nord-Süd
Ein Alltagsgeschäft der Baureihe 44

36 Zeitreise
Bad Kreuznach 1988

45 Galerie
Bilder von Hendrik Bloem

MODELL

54 Modell-Neuheiten

58 Roll-Bahnhof
Neues von der Bassumer Modellbahn IG

70 Dampfloks am Gletscher
12. Modellbau-Wettbewerb, Folge 3

76 Gipsernes Kleinod
Kunstvolles mit einem klassischen Werkstoff

84 Kompakt & gut
Anlagenplanung mit Blick fürs Machbare

90 Wasserkran-Tuning
Nicht jeder Wasserkran muss gleich aussehen

92 Ein Schleifer für die Älteste
Umbau der österreichischen Reihe 29 von Liliput

RUBRIKEN

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

105 Leserbrief

106 Vorschau und Impressum

TITELBILD: Güterverkehr war in den 80ern eine Perspektive für so manche Nebenbahn: 1400-t-Kalkzug von Vilshofen nach Schwandorf mit drei 211ern (Theuern, Mai 1985).

FOTO: UDO KANDLER

ALTMESTER-FOTO





HEIGENBRÜCKEN 1963

Da kommt er, der schnelle „Rheinpfeil“ vor herbstlicher Spessart-Kulisse! Nachdem 1962 bereits der F 10/9 „Rheingold“ auf völlig neu entwickelte Wagen und Loks der Baureihe E 10.12 für Tempo 160 umgestellt worden war, geschah dies ein Jahr später auch beim F 22/21 „Rheinpfeil“. Hinter der E 10 1308 läuft der Aussichtswagen.

FOTO: REINHOLD PALM

20 FRAGEN

Stefan Ponzlet

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Es war die Zeit, in der eine Reise mit der Eisenbahn noch als etwas Besonderes galt und nicht nur dem Selbstzweck diente, die Zeit der großen Bahnhöfe mit tempelartigen Wartesälen und monumentalen Bahnhofsgaststätten, die Zeit der sentimental Verabschiedungszeremonien an geöffneten Zugfenstern, die Zeit der kreischenden Bremsen und knallenden Abteiltüren, die Zeit der säuselnden schwarzen Schönheiten, die tatendurstig am Bahnsteig vor sich hin zischten und unvorsichtige Damen in luftigen Sommerkleidern schnell verärgert zur Seite springen ließen, die Zeit der kleinen Nebenbahnstationen mit selbstverständlichen Fahrkarten- und Gepäckschaltern, Gaststätten und rangierenden C- oder E-Kupplern an der Güterabfertigung auf noch vollständigem Gleisbett, die Zeit der stolzen Lokomotivführer und Bahnhofsvorsteher und der kleinen Jungs, die mit offenem Mund ehrfurchtsvoll die schwarzen Ungetüme bestaunten und beschlossen, Lokführer zu werden.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Der SVT, der wie kein anderer Zug die Eleganz und Moderne der Reichsbahn in der Vorkriegszeit widerspiegelte, aber auch eine preußische 17.0 – 2 mit einem Schnellzug der 20er oder 30er Jahre. Auf die spätere Zeit bezogen die herrlich röhrende V 200.0 vor einem Umbauwagen- oder m-Wagen-Zug.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten? Gepflegte Bahnanlagen ohne planlos wucherndes Grün und ohne diese unsäglichen Graffiti, eine Bahnlandschaft ohne beschmierte Schallschutzwände, kundenorientiertes Personal, klassische Bahnhofsgaststätten; in den Zügen ganz schmerzlich Abteile und zu öffnende Fenster. Im heutigen Nahverkehr, den ich fast jeden Tag nutze, vermisste ich bequeme Sitze mit Lehnen und Beinfreiheit. Außerdem mehr Vis-à-vis-Sitze.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Den Bahnvorstand durch erfahrene Herzblut-Eisenbahner ergänzen, den IR, Abteilwagen, die Touren- und Monatsnetzkarte wieder einführen, die Güterverkehrsparke stärken.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen? Meine umfangreiche Dia-, Postkarten- Foto-, Werbeprospekten-, Zeitschriften- und Büchersammlung irgendwann einmal fertig sortiert, beschriftet und gelesen zu haben.

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? Da ich die obligatorischen Maedel-Bücher komplett (gelesen) habe, würde ich meine nahezu vollständige Sammlung von VdEF-Mitteilungen (1956 – 1973) mitnehmen

und endlich einmal durcharbeiten. Besonders auch, weil Carl Bellingrodt in einigen Ausgaben selbst zu Wort kommt.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Der Bruder eines damaligen Freundes hatte auf dem Dachboden eine Eisenbahnplatte mit Trix-H0-Fahrzeugen. An den Wänden hingen neben einem Poster vom Dampflokschied in Rheine 1977 viele ausgeschnittene Lokbildchen aus Eisenbahn-Heften. So landeten wir bald darauf, Cornetto-Erdbeereis schleckend, auf der Bank des Bahnhofes Gladbeck West und Anfang 1978 bzw. fortan an vielen Freitagen im Bw Gelsenkirchen-Bismarck, wo 044 377 noch bis Februar 1979 mit eigener Kraft zum Kohleholen fuhr. Vielleicht war auch der Ng 16642 nach Borken mit 044 mittags auf dem Schul-Nachhauseweg prägend.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Als Kind natürlich Lokführer, wie so viele Jungs. Später gerne Lokführer auf der DB-220. Heute mit verklärtem Blick auf die Dampflokszeit wäre ein Job als Dienststellenleiter in einem großen Bahnbetriebswerk mit Blick auf die Drehscheibe, z.B. Altenhundem oder Bochum-Langendreer, spannend.

9. Sie erhalten die Möglichkeiten und Mittel, ein Eisenbahn-Thema medial zu verbreiten (Buch, Film etc.). Welchen Inhalt wählen Sie? Vielleicht ein geschichtliches Thema, die alte Reichsbahn betreffend. Da hätte ich viel Material.

10. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Märklin H0. Aber nur eine kleine Sammlung. Ich bekam zu Weihnachten mal eine Märklin-Geschenkpäckung mit der roten 216 025 und drei Wagen sowie einem Gleisoval geschenkt. Es folgten noch diverse Loks, Wagen und Gleise. Dann wanderte alles in den Schrank, wo es noch heute liegt.

11. Und welche Modell- oder Spielzeugeisenbahn würden Sie heute einem Kind schenken? Ich würde wohl bei Märklin H0 bleiben aus alter Verbundenheit.

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Da hätte ich gleich mehrere. Den alten Essener Hbf von Fritz Klingholz aus dem Jahre 1902, Renaissance-Stil mit gotischen Anleihen. Leider wurde er im Krieg schwer beschädigt und, obwohl zu retten, nicht wieder aufgebaut. Andere Themen wären die Berliner Fernbahnhöfe, allen voran der legendäre Anhalter, sowie die Essener Bw, besonders das wegen seiner frühen Schließung 1930 mit einer „geheimnisvollen“ Aura behaftete Bw Essen-Frintrop. Blicke mein Heimatbahnhof Gladbeck Ost zu erwähnen mit dem Niedergang von einer sechsgleisigen Station mit Zechenbahnanchluss zum eingleisigen Haltepunkt.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größ-

Stefan Ponzlet wurde 1965 in Gladbeck im Ruhrgebiet geboren. Das Interesse an der Eisenbahn entwickelte sich nach vielen Besuchen im „Eisenbahnzimmer“ des Bruders eines Freundes. Sein erstes Eisenbahnfoto mit dem Wismarer Schienenbus entstand am 9. Oktober 1977 im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. Weihnachten 1979 bekam er eine Spiegelreflexkamera geschenkt, mit der fortan die Bahnhöfe und Bahnbetriebswerke im Ruhrgebiet unsicher gemacht wurden. Es folgten einige Jahre Fahrten mit dem Tramper-Monats-Ticket quer durch Deutschland sowie mit Interrail durch Europa. In den 90ern führten ihn viele Fototouren auch in einige ost- und südeuropäische Länder sowie in die USA. Der Schwerpunkt auf Landschaftsfotografie möglichst von erhöhtem Standpunkt entwickelte sich in dieser Zeit, ebenso erfolgte die Umstellung auf zwei Mittelformatkameras (6x6 und 6x7). Stefan Ponzlet ist heute Mitinhaber einer kleinen Gastronomie-Verpackungsfirma und lebt mit seiner Freundin und deren Tochter in seinem Haus in Gladbeck.



FOTO: KIRSTEN LEPENAT

ter Fehler? Da bin ich nicht im Thema. Vielleicht die immer detaillierteren Lokmodelle und die Digitalisierung.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben? In den 50ern mit Petticoats, Milchbars und Rock'n'Roll – nicht nur eisenbahnspezifisch mit ganz besonderem Fluidum ausgestattet. Spannend wären auch die 30er Jahre mit all ihren fahrzeugtechnischen Errungenschaften wie dem SVT, den E 18 und 19, dem Henschel-Wegmann-Zug und den neuen Stromlinienloks. Auch den Ruhrschnellverkehr hätte ich gerne erlebt. Allerdings müsste man das damalige Regime ausklammern.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? Sehnsuchtsorte mit (nicht nur fotografisch) schönen Erinnerungen gibt es so viele: Oldenburg, Lübeck, Eitzelwang/Lehenhammer, Dillenburg, Schönmünzsch, Heigenbrücken, Schöllnbach-Hesselbach, im Lahntal Balduinstein, Aumenau und Runkel, in der Eifel St. Thomas, Kyllburg, Jünkerath und Densborn, im Lennetal Benolpe und Altena, in den neuen Ländern Karow, Ganzlin, Alexisbad, Nordhausen, Gerbstedt, Güsen, Müncheberg und Görlitz.

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? Da fällt mir sofort die herrliche TMT-Zeit Anfang/Mitte der 80er ein, deren Fahrten wir am liebsten im Bm mit ausgezogenen Sitzen absolviert hatten. Bei Überfüllung manchmal sogar mit Isomatte schlafend auf dem Boden im Gang oder im Gepäcknetz (!). Triebwagen: vorzugsweise im 515/815 auf dem Holzklappsitz neben dem hinteren Führerpult mit schönem Rundumblick.

17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? Die Lärmschutzwände, den krankhaften Rückbauwahn und die nervenden Anglizismen (warum „Call a bike“ nicht „Miete ein Rad“ heißen kann, wird sich mir niemals erschließen, bei „Mobility-Networks-Logistics“ hört es dann ganz auf).

18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Nicht nur gewinnmaximierend und prestigeträchtig planen, sondern den Fokus wieder mehr auf Kundennähe, Service und Qualität legen.

19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Bilder von Paul Gehrman, besonders das mit der 03.10 im Bahnhof Mülheim-Styrum, das in der dortigen Bahnhofsgaststätte hängt.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Die große Zeit der Eisenbahn wird es nie mehr geben. Dafür gibt es heute konkurrierende flexible(re) Verkehrsträger. Der Bahn von heute bleibt zu wünschen, ihre Marktanteile innerhalb der Mobilitätskette auszubauen und ihren Stellenwert im Bewusstsein der Bevölkerung und Politik weiter zu stärken. Nach Jahrzehnten der Streckenstilllegungen sind die zahlreichen Reaktivierungen der letzten Jahre und Angebotsausweitungen bei bestehenden Verbindungen sowie der Einsatz zeitgemäßen Fahrzeugmaterials innerhalb moderner Verkehrskonzepte schon vielfach mit bemerkenswerten Fahrgastzuwächsen honoriert worden.

„20 Fragen“ wird zusammengestellt von Joachim Seyferth

„Anglizismen der modernen Bahn nerven – warum ‚Call a bike‘ nicht ‚Miete ein Rad‘ heißen kann, wird sich mir nie erschließen“



Von der 111 001 wurde die E 03 001 zusammen mit der Serienmaschine 103 235 nach Hamburg-Eidelstedt überführt. Dort sollen weitere Kosten für eine erneute Revision geprüft werden. FOTO: LUDGER GUTTWEIN

NEUE HOFFNUNG FÜR E 03 001

Das DB Museum prüft momentan die Möglichkeit einer erneuten Revision bei der betriebsfähigen Museumslok E 03 001 aus dem Jahre 1965. Zu diesem Zweck wurden vor einigen Monaten die Drehgestelle in Siegen geprüft. Nun steht die Begutachtung der Zugsicherungssysteme auf dem Plan, um den Kostenaufwand einschätzen zu können. Aus diesem Grund überführte die 111 001 am 27. und 28. Juli die Lok gemeinsam mit der Serienlok 103 235 nach Hamburg-Eidelstedt, wo das dortige DB-Werk die Arbeiten übernehmen wollte. Das DB Museum legte Wert auf die Feststellung, dass die 103 235 keinesfalls als Ersatzteilspender „zerpflückt“ werden soll. MWD

HYBRIDLOK FÜR METRANS

Die Metrans Rail (Deutschland) GmbH, Tochtergesellschaft der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), bedient nicht nur die Relation Hamburg – Tschechien mit den TRAXX-Mehrsystemloks der Reihe 386, sondern ist im Hamburger Hafen auch mit Rangierloks (ehemalige DB-295er) aktiv. Wegen des steigenden Rangieraufkommens hat Metrans Anfang des Jahres bei Alstom zwei Rangierloks vom Typ H3 in Hybrid-Ausführung bestellt, von denen die erste am 21. Juli im Alstom-Werk Stendal offiziell übergeben wurde. Neben einem 350 kW starken Dieselgenerator ist die dreiachsige Hybrid-H3 mit einem NiCd-Akkumulator ausgestattet und fährt je nach Einsatz zwischen 50 und 70 Prozent ihrer Betriebsdauer im Batteriebetrieb, wodurch bis zu 50 Prozent CO₂ und bis zu 70 Prozent sonstige Schadstoffemissionen wie z.B. Stickstoffdioxid eingespart werden. Die 12,8 Meter lange Lok ist 67,5 Tonnen schwer und 100 km/h schnell. jhö



Alstom in Stendal hat die erste Hybrid-H3 an Metrans übergeben. Eine zweite Lok kommt im Laufe des zweiten Halbjahrs 2016. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Für die Personaleinweisung pendelte der neue 705 101 am 17. August zwischen Hürth und Duisburg-Wedau. FOTO: MALTE WERNING



NEUE TUNNELINSTANDHALTER

DB Netz konnte im Juli ein neues Spezialfahrzeug in Betrieb nehmen: 705 101 ist der erste Wagen einer neuen Reihe von Tunnelinstandhaltungsfahrzeugen (TIF), die zurzeit bei dem österreichischen Dienstfahrzeugspezialisten Plasser & Theurer entstehen. Gegenüber dem älteren 705 001 aus dem Jahre 1992 besitzt der neue 78 Tonnen schwere und 140 km/h schnelle vierachsige Wagen eine geräumigere mittige Arbeitsplattform mit Hubbühne und Ladekran. Er bietet zehn Personen Platz.

Das Fahrzeug soll neben der reinen Tunnelinstandhaltung auch für verschiedene andere Arbeiten rund um die Streckeninstandhaltung herangezogen werden und sogar für die Schneeräumung eingesetzt werden können. Es gehört zu der aktuellen Flotte standardisierter Dienstfahrzeuge, von denen DB Netz seit 2014 bereits einige Exemplare für verschieden Mess- und Arbeitsaufgaben in Betrieb genommen hat. MWD

KEIN HKX MEHR NACH FRANKFURT

Nach nur einem Dreivierteljahr hat der Hamburg-Köln-Express (HKX) die Verbindung nach Frankfurt (Main) zum 29. August wieder eingestellt. Seit Dezember 2015 konnte Frankfurt freitags und montags gegen 20 Uhr mit dem HKX erreicht werden, donnerstags und an Samstagen lief die Garnitur in der Gegenrichtung nach Köln und dann weiter nach Hamburg. Die Verbindung durch das Mittelrheintal stellte eine wunderbare Reminiszenz an die klassischen D-Züge dar, konnte doch im gepflegten Abteilwagen mit klassischen Übersetzfenstern Platz genommen werden – für 12 Euro. HKX konzentriert sich nun wieder auf seine klassische Verbindung Köln – Hamburg. HS



Die Mietlok ES64 U2 036 „Independence Day“ zieht den HKX am 1. August 2016 im Abendlicht bei Flörsheim durch die Mainebene nach Frankfurt (Main). FOTO: HELMUT SCHEIBA

1,5 KILOMETER NEUE STRECKE

Der Ausbau der Bahnstrecke von Oldenburg zum JadeWeserPort (JWP) in Wilhelmshaven kommt schrittweise voran. Bahnchef Rüdiger Grube und Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies haben am 25. August 2016 einen 1,5 km langen Neubauabschnitt bei Sande feierlich in Betrieb genommen. Es handelt sich dabei um den westlichen Teil der noch zu bauenden Umfahrung von Sande. Der Neubau ersetzt ein nahezu parallel führendes altes Streckenstück zwischen dem Ort Sanderbusch und dem Abzweig „Weißer Floh“, bei dem sich die Strecken nach Esens und die zum JWP trennen. Wenn die Umfahrung von Sande tatsächlich in Betrieb genommen wird (derzeit ist noch nicht einmal die Planfeststellung in trockenen Tüchern), dann wird nicht nur der überaus gut frequentierte (weil ortsnahe) Haltepunkt „Sanderbusch“ aufgegeben. Auch die 2009 für 1,7 Millionen Euro neu gebaute Brücke über den Ems-Jade-Kanal wäre dann ohne Bahnbetrieb. **HB**

Extra angereist zur Eröffnung: 265 018 fährt mit einem leeren „Showzug“ vom JadeWeser-Port nach Sande am Bahnchef Rüdiger Grube vorbei.

FOTO:
HELMUT BOEKHOFF



Auf der Front sind bei diesem Zug jetzt die „gewohnten“ Triebwagennummern 445 009 und 010 zu lesen: zwei Twindexx-Motorwagen mit Mittelwagen in Hennigsdorf (15. August 2016). FOTO: THOMAS SPLITTGERBER

445 KOMMEN INS ROLLEN

Die stark verspäteten „Twindexx“-Doppelstocktriebzüge von Bombardier kommen nun langsam ins Rollen und drehen auf dem Hennigsdorfer Testgleis des Herstellers ihre Runden. Hier wurden im August u.a. Lärmmessungen wegen der recht lauten Lüfter durchgeführt. DB Regio hat aus dem umfangreichen Rahmenvertrag mit Bombardier 75 angetriebene Twindexx-Züge in mehreren Ausführungen bestellt, die teilweise seit Ende 2014 im Einsatz stehen sollten. Als Mittelwagen dienen die bekannten Dosto-Wagen der neuesten Generation. Die Endwagen werden aus vergabetechnischen Gründen als „angetriebene Steuerwagen“ bezeichnet (DBpzfa) und nicht als Triebwagen. **sp**

265 KOMMEN WIEDER ZURÜCK

Auf dem oberen Bild ist es bereits zu sehen: Die Mitte Mai von DB Cargo wegen eines Fehlers abgestellten 31 Loks der gesamten Gravita-Baureihe 265 (siehe EJ 7/2016) kehren seit Mitte August wieder schrittweise in den Dienst zurück. Zuvor wurden die Maschinen im Herstellerwerk bei Voith in Kiel untersucht und der Fehler im Strömungsgetriebe abgestellt. Der Eisenbahnbetriebsleiter von DB Cargo hat die Einsätze der dringend benötigten Maschinen damit wieder gestattet und für entsprechende Entspannung auf dem angespannten Fahrzeugsektor gesorgt. **MWD**

215 STATT LOLLO

Erst in der letzten Ausgabe berichteten wir über die Einsätze der historischen V 160 002 vor dem „Alu-Zug“ Spellen – Koblenz der Brohltalbahn. Am 4. August endeten die bereits, nachdem die Lok wegen Oberleitungsberührung und Getriebeproblemen abgestellt wurde. Sie wurde kurzfristig von der blau/elfenbeinfarbenen lackierten 215 082 der Lokvermietung Aggerbahn Andreas Voll ersetzt, die ähnlich wie die „Lollo“ zahlreiche Fotografen an die Strecke zog. Mittelfristig plant die Brohltalbahn wieder den Einsatz einer eigenen Lok. **MWD**

*Wir lassen ihren Kindheitstraum wahr werden:
**Lokführer und Herrscher
über 8700 PS***

Wir bieten interessante Umschulungsmöglichkeiten.
Voraussetzung: abgeschlossene Berufsausbildung, psychologischer Eignungstest und medizinische Tauglichkeit.

Neugierig geworden? Dann kontaktieren Sie uns und vereinbaren Sie einen Beratungs- und Vorstellungstermin.

**Eisenbahn ist unsere Leidenschaft. Seit über 30 Jahren.
Ihr zuverlässiger Partner im internationalen Eisenbahnverkehr.**

www.ige-bahn.com

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

