

Mit DVD!

Deutschland € 7,40 Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finn. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn
JOURNAL

November
2016

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



BAUREIHE 151
Das Kraftpaket
Film in Vollversion!

Laufzeit:
60 Minuten
Plus:
Filmausschnitte
und Trailer von
BioGrande-
Lokomotiven

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

DVD-Thema: Baureihe 151 Kraftpaket der 70er

ZAUBER DER KLEINBAHN Anlagenporträt
DIE ZWEITE GENERATION DB-Fahrzeuge der 60er
ZEITREISE Erbach 1975

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

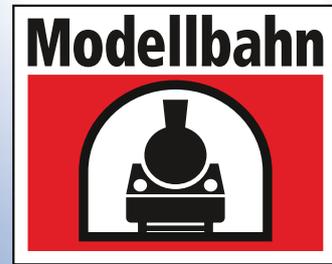
 instagram.com/faszination.modellbau

 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

DIE ZWEITE
GENERATION:
BUNDESBAHN-
FAHRZEUGE
DER 60ER

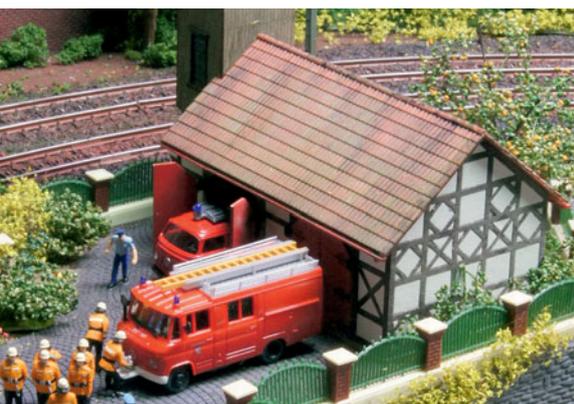


28

DAMPFLOK-REPORT
BUNDESBAHN:
BD WUPPERTAL

70

BIS DIE RADREIFEN
GLÜHEN: FAHREN IST
TRUMPF AUF SPUR N



88

KEIN DORF OHNE:
EINE FEUERWEHR MUSS
AUF DIE ANLAGE

VORBILD

4 Altmeister-Foto des Monats
Werner Hubert/Slg. Gerhard, Leipzig, 1936

6 20 Fragen
Antworten von Horst Foege

8 Kurz-Gekuppelt
Aktuelle Kurzberichte und Fotos

10 Die zweite Generation
Bundesbahn-Fahrzeuge der 60er Jahre

22 Momente
Déjà vu in Göttingen

24 Kraftpaket der 70er
Die Baureihe 151

28 DampfloK-Report Bundesbahn
Folge 11: BD Wuppertal

39 Galerie
Bilder von Olaf Bergmeier

46 Zeitreise
Erbach/Westerwald 1975

MODELL

54 Modell-Neuheiten

58 Zauber der Kleinbahn
Anlagenporträt

70 Bis die Radreifen glühen
Fahren ist Trumpf auf Spur N

78 Leicht im Schwung
Bau eines Steinbogenviadukts

84 Wappentier in H0
Seeadler fürs Modell-Biotop

88 Kein Dorf ohne
Eine Feuerwehr muss auf die Anlage

94 Nietenzählers TraumloK
Baureihe 175 der DB von Brawa in H0

RUBRIKEN

97 Leserbriefe & Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

TITELBILD: Kraftpaket der 70er: Baureihe 151.
Hier eine Lok im grünen Ursprungsanstrich vor
schwerem Güterzug in Frankfurt/M.
FOTO: JOACHIM SEYFERTH





LEIPZIG, 1936

Die 1931 in Dienst gestellte 01 097 vom Bw Berlin Anhalter Bf zieht mit dem einmal wöchentlich verkehrenden Luxuszug „Riviera-Neapel-Express“ (Cannes/Neapel – Basel – Berlin) an der 1928 gelieferten Einheitslokomotive für den Rangierdienst 80 012 vorbei.

FOTO: WERNER HUBERT/
SAMMLUNG GERHARD

20 Fragen

HORST FOEGE

1. Horst Foege, Sie sind 65 Jahre alt und Eisenbahnfreund. Wie und wo fing alles an? Meine Kindheit verbrachte ich bis zum sechsten Lebensjahr in Neuharlingersiel. Meinen Vater hatte es als Zöllner dorthin verschlagen, der nächstgelegene Bahnhof befand sich im 10 km entfernten Esens. Und da muss es wohl passiert sein. Mein Vater war 1955 nach Emden versetzt worden. Ihn galt es, dort an den Wochenenden vom Zug abzuholen, der mit einer Dampflokomotive bespannt war! Es qualmte und zischte – es war atemberaubend! Erst 1958 zogen wir nach Emden, aber in die Nähe der Eisenbahn! Nur 200 Meter trennten mich nun von meiner mittlerweile Lieblingsbeschäftigung: Eisenbahn, Eisenbahn und nochmals Eisenbahn, die ich bald mit meinem Freund Edzard Müller aus Emden teilte.

2. Sie gehören zur Generation Modelleisenbahn, erinnern Sie sich an Ihre „Erste“? Ja, Eine Dampflokomotive zum Aufziehen, mit Tender, einem Kreis aus silbrigen Schienen und einem oder zwei Waggons lag eines Tages unterm Christbaum. Ich muss das glücklichste Kind der Welt gewesen sein!

3. Erinnern Sie sich an Ihre erste Eisenbahnreise? Das war vor unserem Umzug nach Emden. Meine Großeltern lebten damals in Leverkusen. Die erste Fahrt dorthin erfolgte in einem Kurswagen ab Norden. Es ging über die Eisenbahnklappbrücke in Emden, dahinter tauchte dann ein großes rundes Gemäuer auf, mit riesigen Fenstern, hinter denen ich die Konturen der schwarzen Loks entdecken konnte, sowie unendlich viele Gleise, auf denen Betrieb herrschte. Dies waren die Anlagen vom Bw und Rbf Emden, die sich mir einprägten. Auch an die Ankunft in der imposanten Halle des Kölner Hbf und die Straßenbahnfahrt von dort nach Leverkusen erinnere ich mich gut.

4. In Ihrer Sturm- und Drang-Zeit haben Sie die Eisenbahn aus der Innenperspektive kennengelernt, erzählen Sie davon! Ich bewarb mich im Bw Emden für eine Maschinenbauerlehre. Am 1. April 1967 ging es los. Sehr schnell gab es da die Ernüchterung. Zwar war ich täglich im Bw und konnte dort quasi von meinem Logenplatz aus den kompletten Bahnbetrieb bestens beobachten; aber aus dem Fenster schauen und genießen wurden abgelöst von metalltechnischen Dingen, die es zu erlernen galt. Feilen, Bohren, Drehen, Hobeln, Fräsen, Schweißen verlangten nach hoher Konzentration. Es dauerte schon eine Weile, bis ich die Tricks raus hatte, beides nebeneinander zu betreiben, denn es lohnte sich, die traumhafte Baureihenvielfalt dieser Zeit im Blick zu behalten. Die Sensation waren Messzüge des BZA Minden mit 18.3 und 45, die drei- bis viermal im Jahr im Bw Station machten.

5. Warum sind Sie nicht bei der Eisenbahn geblieben? Wir Azubis kannten uns spätestens ab dem dritten Lehrjahr in allen Ecken des Bw aus und bekamen von den älteren Lehrlingskollegen brauchbare Ratschläge, das „Tarnen, Täuschen und Verpissen“ perfekt zu erlernen. Nach der Facharbeiterprüfung 1970 hatte ich genug und entschloss mich, nicht bei der Bahn zu bleiben, sondern weiter zur Schule zu gehen – das war der Grund.

6. Sie haben schon früh die Kamera dabei gehabt, was haben Sie vor allem fotografiert? Wegen des begrenzten Taschengeldes hatte ich maximal einen Film im Monat zur Verfügung. Da galt es, aus-

gesucht zu knipsen. Die Systematik, von jeder Baureihe ein Bild zu schießen, war das Kriterium.

7. Ihre Leidenschaft hält bis heute an, welche Anknüpfungspunkte an die heutige Eisenbahn haben Sie? Einmal infiziert, immer infiziert. Ein Hobby mit Suchtpotenzial. Gut 60 Jahre als Bahnjunkie und unter täglicher Einnahme dieser Droge unterwegs, bin ich nach wie vor auch von der modernen Eisenbahn begeistert und freue mich sehr darüber, dass ich die epochalen Entwicklungen, von der Dampfmaschine bis hin zur computergesteuerten Ellok erlebe.

8. In welchem Bahnland sind Sie am liebsten unterwegs und warum? Ich finde Süd- und Osteuropa spannend. Ein sehr reizender Gesichtspunkt für mich ist, dass dort das Flair der Bahn noch von älteren Epochen in ihrem spannenden Verhältnis zur modernen Bahn geprägt ist. Sehr beeindruckt haben mich Budapest und Posen.

9. Welches sind Ihre beiden wichtigsten Eisenbahn-Sehnsuchts-Räume? Früher: Köln Hbf und München Hbf. Heute: Hamburg und das Main- und Rheintal.

10. Die Eisenbahn verändert sich. Können Sie ein knappes Resümee von „damals“ zur Eisenbahn „heute“ ziehen? Am meisten beeindruckt mich von jeher der technische Fortschritt. Ich bedauere allerdings, dass es dabei heute nicht mehr um das Reisen geht, sondern darum, schnell von A nach B zu kommen. Hierin sehe ich die größte Veränderung und den gefühlten „Niedergang“ von dem, was ich Reisekultur nenne.

11. Wünschen Sie sich die alte Eisenbahn zurück? Nein, ich bin Realist und durch Innovationen positiv inspiriert.

12. Welche Schwächen und/oder welche Stärken erkennen Sie für die Eisenbahn in Deutschland? Sieht man es unter ökologischen Aspekten, offenbart sich doch sofort der verkehrspolitische Wahnsinn, der seit Jahrzehnten praktiziert wird: Inkompetenz und Lobbyismus. Hieraus resultieren für mich die wesentlichen Faktoren der negativen Entwicklung. Die Stärken sind ganz klar: Niemals gab es eine solche dichte Vertaktung wie heute.

13. Welche Chancen und Potentiale gestehen Sie der Eisenbahn zu? Ausbau der europäischen Schienenverkehrswege, wenn dieser politisch verantwortlich realisiert wird. Darüber hinaus: Das System Eisenbahn hat sich eigentlich über 175 Jahre lang eine Infrastruktur für Pünktlichkeit geschaffen. Eigentlich.

14. Was würden Sie einer heutigen Bahnführung empfehlen? Ein Monopoly-Spiel in der DB-Leitungsebene: Dort sollten täglich viele die Ereigniskarte ziehen, auf der dann stehen könnte: „Sie haben nichts begriffen, zurück auf Start, ziehen Sie kein Geld ein und beschäftigen Sie sich mit den Grundstrukturen der Bahn.“

15. Ein kritischer Blick auf die Eisenbahnfreundeszene: Was gefällt Ihnen ganz besonders...? Die liebenswürdigen Eisenbahnfreunde auf meinen Reisen, die mir oft wertvolle Ratschläge und Tipps für Fotostandorte geben und das Stehen dort dann kurzweilig werden lassen.

16. ... und was nicht? Fast fünf Jahre habe ich beruflich bei der Eisenbahn verbracht und sicher eine realistischere Wahrnehmung gegenüber der Arbeitswirklichkeit als manche Hobbyisten. Als Lokheizer während meines Studiums habe ich auf vielen anstrengenden

„Puffer
küssen und
Nieten zählen
gehören
nicht zur
Realität“

Horst Foege, Jahrgang 1951, lebte als Kind schon in Emden in unmittelbarer Nähe zum Bahndamm. 1967 begann er eine Maschinenbauerlehre im dortigen Bw, mit dem Ziel, Lokführer zu werden. Er entschloss sich aber nach der Ausbildung weiter zur Schule zu gehen, wodurch er sich beruflich neu orientierte, ohne aber dabei die große Liebe zur Eisenbahn zu vernachlässigen. Während seines Studiums zwischen 1972 und 1974 ging für ihn als Studentenheizer beim Bw Emden ein Kindertraum in Erfüllung, waren doch alle hier vertretenen Dampflokbauereihen auf der Emsbahn sein Arbeitsplatz. Natürlich bekamen sein späterer Beruf als Sozialarbeiter im Jugendamt und auch die Familie (Frau, zwei Kinder) die gebührende Priorität, was dem geliebten Hobby aber nie schadete. Seit einiger Zeit in Rente, frönt er diesem mit großer Leidenschaft: bei Eisenbahnreisen durch Europa und beim Bau einer großen Modellbahn zusammen mit Freunden.



FOTO: THOMAS RICK

Fahrten im Massengüterzugverkehr zwischen Emden und Rheine erfahren können, wie die Wirklichkeit jenseits des Bahndamms aussieht: Puffer küssen und Nieten zählen gehörten nicht dazu! Selbst als Eisenbahner und auf der Dampflokbauerei gearbeitet zu haben, prägt ein Gefühl des Stolzes. Zu gerne hänge ich wie alle Fans meinen Kopf bei Sonderfahrten weit aus dem Zugfenster, das erspart mir aber auch die manchmal abtörnende Fachsimpelei.

17. Welchen Stellenwert haben heute und in Zukunft Bahn-Printmedien bzw. -eBooks bei Ihnen? Printmedien haben bei mir auch in Zukunft die allererste Priorität. Jedoch, nach jahrzehntelangem Lesen der „Pflichtlektüren“ sind meine Bücherregale voll.

18. Spielen soziale Medien für Ihr Hobby eine Rolle? Soziale Medien nutze ich selber auch, überwiegend WhatsApp. Ein bekanntes Eisenbahnforum gehört zur täglichen Pflicht. Da ich den Standpunkt vertrete, Geben und Nehmen ist Ehrensache, habe ich vor Jahren begonnen, bei „Flickr“ Bilder einzustellen, und auf die-

se Weise Zugang zu vielen wunderschönen Eisenbahnaufnahmen aus aller Welt erhalten.

19. Zurück zur Modelleisenbahn: Welchen Stellenwert hat die Modellbahn heute und in Zukunft für Sie? Dem H0-Virus war ich seit meiner kleinen Aufzieheisenbahn unrettbar verfallen. Noch heute hat dies einen sehr hohen Stellenwert. Als Rentner dient mir die Modellbahn außerdem dazu, einem Klischee gerecht zu werden: Rentner haben nie Zeit.

20. Die Frage, die keine ist: Was Sie noch sagen wollten ...

Perfekt, wenn bei einem Interview die Erinnerungen aus den Abgründen der Brainbox hervorkommen und sich mischen mit dem, was man zu sagen hat. Wir Eisenbahnfreude sollten wieder den Mut haben, den Mund aufzumachen, hinterm Ofen hervorzukommen. Wie sagt der Ostfrieser? „Allens Vertellsells ut mien egen Leven.“ Das ist nicht mehr. Aber auch nicht weniger.

Interview: Hendrik Bloem

KURZGEKUPPELT



Äußerlich kaum von einem konventionellen LINT 54 zu unterscheiden: 654 101/601 wird als erster Zug mit Wasserstoffantrieb in den regulären Fahrgastbetrieb gehen (Berlin, 20. September 2016).

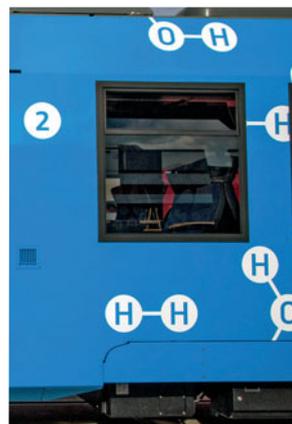
DER ERSTE WASSERSTOFF-LINT

Auf der Fachmesse „Innotrans 2016“ in Berlin vom 20. bis 23. September sorgte ein blauer LINT 54-Triebzug von Alstom (Salzgitter) für großes Aufsehen, auch in der Tagespresse: Der zweiteilige Zug mit den Nummern 654 101 und 654 601 gilt als das weltweit erste in Serie gebaute Schienenfahrzeug mit emissionsfreiem Wasserstoff-Antrieb. Über zwei Jahre sollen die Alstom-Ingenieure an dem innovativen Antriebskonzept gearbeitet haben. Die ersten Einsätze des vom Hersteller als „iLint“ vermarkteten Triebwagens im regulären Fahrgastverkehr sind ab Ende 2017 auf der EVB-

Strecke Cuxhaven – Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude geplant. Wenn sich das Konzept durchsetzt, könnte dies einen Durchbruch bei der umweltfreundlichen Ausrichtung von Fahrzeugflotten darstellen, denn bei der Reaktion von Wasserstoff und Sauerstoff entsteht bekanntlich nichts anderes als reines Wasser. Insgesamt 14 Züge sind für den Versuchseinsatz geplant und befinden sich bei Alstom in der Fertigung. Über den Preis wird momentan noch Stillschweigen gewahrt. Noch im Herbst beginnt das Zulassungsverfahren.

Der Wasserstoffvorrat wird in speziellen Tanks auf dem Dach des Triebwagens transportiert. Er wird einer (ebenfalls auf dem Dach befindlichen) Brennstoffzelle zugeführt, in der durch eine chemische Reaktion mit Sauerstoff elektrische Energie entsteht. Die wiederum treibt die elektrischen Fahrmotoren an, während überschüssige Energie in Batterien unter dem Wagenboden zwischengespeichert wird. Die neuen 654 sind dadurch auch die ersten LINT 54-Züge mit elektrischer Kraftübertragung.

Der Wasserstoffantrieb gilt bislang als schwierig, da der Stoff extrem flüchtig und hochexplosiv ist. Zuletzt hat aber die Entwicklung von Brennstoffzellen im Bus- und Pkw-Bau große Fortschritte gemacht. Bei Alstom glaubt man, die eisenbahnspezifischen Probleme praxistauglich in den Griff bekommen zu haben. Eine Tankladung soll für eine Reichweite von 600 bis 800 Kilometern der 140 km/h schnellen Züge ausreichen, die auch ausgesprochen geräuscharm unterwegs sein sollen. Die Infrastruktur für die Betankung und den Wasserstoff selbst liefert Alstom und deren Partner als Komplettpaket an potenzielle Betreiber: Der benötigte Wasserstoff soll aus Chemieanlagen kommen, in denen das Element als Abfallprodukt bislang verbrannt wurde. MWD



Der Prototyp bleibt zunächst Eigentum des Herstellers und weist auch äußerlich mit stilisierten H_2/H_2O -Molekülen auf seine Besonderheiten hin.

FOTOS (3): MALTE WERNING

LETZTE TAGE DER PUMA-WAGEN

Mit der Inbetriebnahme der neuen TWINDEXX-Doppelstockwagen des „Main-Spessart-Express“ werden ab Oktober 2016 die in den 1990er Jahren vom Werk Weiden gefertigten älteren Puma-/Modus-Wagen ersetzt werden. Da man als Basis für das Wagenmodell ältere Fahrzeuge verwendet hatte, bemängelten viele Fahrgäste die hohen und steilen Einstiege. So fanden die optisch durch ihr niedriges Dach aus dem Rahmen fallenden Wagen nur wenig Sympathie, und zumindest fahrgastseitig bedauert nun kaum einer der Reisenden den Wechsel auf die modernen Doppelstockwagen. Diese werden zumindest kurzzeitig als „Sandwich“ mit je einer Lok der Baureihe 111 an jedem Zugende gefahren. Geplant ist der Einsatz der neuen Doppelstock-Zuggarnituren aber mit den neuen „angetriebenen Steuerwagen“ (siehe hierzu EJ 10/2016); diese stehen gegenwärtig aber noch nicht zur Verfügung. **MM**

**Bald vorbei:
111 202 rollt
am 4. Juni
2016 mit
dem RE nach
Frankfurt aus
dem Bahnhof
Laufach und
vorbei an
ihrer Kollegin
151 077.**

FOTO:
MICHAEL MANN



Die Tage der Formsignale zwischen Hürth und Euskirchen sind gezählt: 620 539 am Vorsignal von Großbüllesheim (24. August 2016).

FOTO: MALTE WERNING

FORMSIGNAL-ABSCHIED

Im November 2016 wird die zweite Ausbaustufe des Elektronischen Stellwerks (ESTW) Euskirchen in Betrieb genommen. Diese umfasst den Abschnitt Hürth – Euskirchen der Eifelstrecke, auf der bislang noch die Formsignale das Bild prägen. Die DB berichtet, dass dafür u.a. neue Modulgebäude zur Unterbringung der Schaltzentralen errichtet werden müssen. Außerdem werden neue Signale und Signalausleger sowie eine neue Weichenheizeinrichtung gebaut. Entlang der Strecke werden außerdem neun Bahnübergänge erneuert und zwei weitere Bahnübergänge an die moderne ESTW-Technik angepasst. Bei dieser Gelegenheit werden auch die Bahnsteige am Bahnhof Weilersweist-Derkum erneuert. **MWD**

CENTRALBAHN ERWIRBT ZWEI E 10

Das Schweizer Sonderzug-Unternehmen Centralbahn AG hat für den Einsatz vor seinen Charterzügen nun die Loks 115 278 und 115 383 von DB Fernverkehr übernommen – also je eine „Kasten-E 10“ und eine Lok der „Bügelalten-Version“. Beide wurden am 6. September von Hamm nach Mönchengladbach überführt, wo die zuletzt 2009 und 2010 revidierten Maschinen für ihre nächsten Einsätze ertüchtigt werden. Sie sollen den bislang vorwiegend aus schweizerischen Re 4/4 I und österreichischen 1042 bestehenden Lokomotivpark der Centralbahn ergänzen und teilweise auch ersetzen. Erste Einsätze der momentan noch im DB-Outfit lackierten Loks sind bereits für diesen Herbst geplant. **MWD**



1042 520 der Centralbahn AG überführte die Neuerwerbungen 115 278 und 115 383 nach Mönchengladbach (Bottrop-Welheim, 6. September).

FOTO: PETER NAGELSCHMIDT



**86 333 zieht
im Rahmen
der Jubi-
läumsfahrten
rund um die
Hamburger
Hafenbahn am
18. September
einen
Container-
zug aus dem
Terminal
Altenwerder.**

FOTO:
PETER TADSEN

150 JAHRE HAFENBAHN

Am 17. und 18. September begibt die Hamburger Hafenbahn ihren 150. Geburtstag. Die in Hamburg ansässige Metrans Rail GmbH hatte aus diesem Anlass einige Sonderfahrten im Hafengebiet organisiert und hierfür mit der österreichischen 1020.41 (ehemals Mittelweserbahn, ex E 94 103) sowie der 86 333 der PRESS zwei historische Loks einbestellt. Die 1020 bespannte dank frischer Untersuchungsfristen den DGS 95337 Dradenau – Leipzig-Wahren. Dass die beiden Fahrzeuge nicht gerade typisch für die Geschichte des Hamburger Hafens sind, störte die angereisten Eisenbahnfans wenig. Thematisch passender war die Ganzbekleidung der neuen Metrans-TRAXX-Lok 386 020 mit Motiven aus der Geschichte der Hafenbahn. **MWD**

Korrigenda zu EJ 10/2016, Seite 8: Das Bild oben links mit der E-03-Überführung stammt von Gunnar Meisner.



Die bedeutendste Novität der 60er war wohl die E 03: Im Frühjahr 1965 absolvierte die fabrikneue E 03 002 von Bamberg aus zahlreiche Messfahrten – beschildert als E 03 001.

FOTO: ROLF HAHMANN

DIE ZWEITE GE Bundesbahn-Fahrz