

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



ZEITREISE Angertal 1982
IMPRESSIONEN Als der Molli stillstand
ANLAGENPORTRÄT Vorbild Kufstein



Baureihe 140

Altes Arbeitstier

DONNERBÜCHSE

KÖLN Modellbahnen

www.donnerbuechse.com

Frohe Weihnachten wünscht Ihr Donnerbüchse-Team

Unser Exklusiv-Fertiggelände: NOCH „Wintertal“ 83861 Spur N
125 x 60 cm, ca. 34 cm hoch

Inkl.
2 BrückenJe
€ 329,-Limitierte Auflage!
(20 Stück)

€ 7,50*

€ 14,-

NOCH 36828
Spur N SkifahrerNOCH 32528
Spur N Tannen

Passendes Spur N KATO Gleispaket 7079840
Siehe Gleisplan NOCH 59861

Vollmer 47613
Weihnachtsdorf
5 teilig (Spur N)**

€ 49,-

€ 99,-



**Weihnachtsdorf ohne Ausschmückung

© Bild Vollmer

Vogteistr. 18 - 50670 Köln - Tel.: 0221/12 16 54

Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.) 5 hauseigene Kundenparkplätze

Öffnungszeiten: Mo., Di., Do., Fr., Sa. 10:00–13:00 Uhr und 14:00–18:30 Uhr

Unser Gebrauchtwarenladen schließt um 18:00 Uhr

Mittwoch: Ruhetag • Beachten Sie unsere langen Öffnungszeiten am Samstag!

Ausnahme: 16.11.16 - 31.12.16
regulär geöffnet!

E-Mail: info@donnerbuechse.com

*Nur so lange der Vorrat reicht!



VORBILD

4 Impressionen

Ein besonderer Tag beim Molli

8 Kurzgekuppelt

Ticker, Einst&Jetzt, Tagebuch u.v.m.

14 Titelthema

Die unverwüstliche Baureihe 140

26 Zeitreise

Im Angertal 1982

34 Momente

Mal mit Distanz

37 Galerie

Bilder von Michael Krolop

44 Streckengeschichte

Spessarttrampe vor dem Ende

50 Bild des Monats

Hunsrück-Winter

52 20 Fragen

Antworten von Ronald Krug

MODELL

54 Neuheiten

Modelle des Monats

58 Anlagenporträt

Grenzbahnhof nach Vorbild Kufstein

70 12. Modellbau-Wettbewerb

Folge 5: Nummer 15 lebt!

76 Modellbahntechnik

Pufferkondensatoren statt Gestotter

80 Beladungs-Serie

Zahnräder unterwegs

84 Top-Neuheit

Fallers Kloster, Bausatz der Extraklasse

92 Bastel-Tipp

Drucken in Weiß – es geht!

RUBRIKEN

97 Leserbrief & Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser, wenn Sie dieses Heft, das Januar-Journal 2017 in Händen halten, neigt sich das Jahr 2016 bereits rapide seinem Ende entgegen. Heiligabend, die Weihnachtfeiertage und Silvester stehen vor der Tür – Gelegenheit, kurz innezuhalten in diesen hektischen Zeiten. Weil wir der heutigen Schnellebigkeit nicht auch noch Tribut zollen wollen, sei an dieser Stelle betont, dass das Eisenbahn-Journal in bewährter Manier in seinen nunmehr 43. Jahrgang eintritt. Für Sie heißt dies nichts anderes, als dass Sie auch weiterhin Ihre Lieblingsthemen oder -rubriken im Heft finden – im Vorbild wie im Modell und dies unter der Prämisse erstklassiger Bildqualität, fundierter und engagierter Texte sowie last, but not least einer ausdrucksstarken Präsentation. Auf zwei kleine Veränderungen möchten wir aber hinweisen. Zum einen erscheint die Rubrik Kurzgekuppelt in neuem Gewande und mit teils neuen Inhalten, die den kurzweiligen Seiten noch mehr Vielseitigkeit verleihen. Neu sind unter anderem das „Internet-Bild des Monats“, das wir aus der Vielzahl der Foren und Foto-Communities auswählen, sowie ein historisches Ta-

gebuch, in dem Monat für Monat in Zehn-Jahres-Schritten besondere Bahn-Ereignisse notiert sind. Eine neue Abrundung der Rubrik bieten breitgefächerte Bücher- und DVD/CD-Tipps. Die zweite Änderung betrifft die Rubrik 20 Fragen, die Sie ab sofort in der Heftmitte finden – verbunden mit einem Aufruf zum Mitmachen! Möchten auch Sie einmal Rede und Antwort bei den 20 Fragen stehen? Dann bewerben Sie sich ganz einfach per E-Mail unter redaktion@eisenbahn-journal.de. Für die Teilnahme sind ein Foto, das Sie selbst möglichst im Eisenbahn-Umfeld zeigt (jpg-Datei unkomprimiert, Auflösung 300 dpi, Größe ca. 2000x1500 Pixel), und eine kurze Vita erforderlich, wie in dieser Rubrik üblich. Werden Sie ausgewählt, setzen wir uns mit Ihnen in Verbindung und senden Ihnen den Fragenkatalog sowie weitere Hinweise, wie zur Textlänge der Antworten.

Nun bleibt uns nur noch, Ihnen frohe Weihnachten, besinnliche Feiertage und einen guten Start ins neue Jahr zu wünschen – so wie natürlich viel Vergnügen bei der Lektüre dieser Ausgabe!

Ihre EJ-Redaktion

TITELBILD:
Auch das gab es – 140er
im Reisezugdienst:
140 817 mit P 5458 auf
der Strecke Regens-
burg – Nürnberg
nahe Beratzhausen
(25. Januar 1981).
FOTO: UDO GEUM

Der Tag, an dem der Molli stillstand

Ein Silvester-Erlebnis in Bad Doberan

TEXT UND FOTOS: ARMIN SCHMOLINSKE

Als ewig Gestriger und der Tradition Verbundener hatte ich es mir nach der Wende angewöhnt, mit Gleichgesinnten den Silvestertag tagsüber bei der Harzquerbahn oder beim Molli zu verbringen. So ging es auch an jenem 31. Dezember vor gut elf Jahren nach Bad Doberan. Da die Zeit zwischen den Feiertagen von vielen Touristen genutzt wird, das Reizklima der Ostsee zu genießen, fahren die Züge auch heute noch zwischen Weihnachten und Neujahr tagsüber in einem verstärkten Fahrplan – ähnlich dem Sommerfahrplan, so dass sie bis zum Sonnenuntergang im Stundentakt, mit Kreuzung in Heiligendamm, abzulichten sind. Und dankenswerterweise fährt der letzte Zug so, dass man aus Hamburg kommend bis zum Jahreswechsel problemlos wieder zuhause bei der Familie oder den Freunden sein kann.

Sonst meist umweltunfreundlich mit dem Auto angereist, fasste Stefan dieses Mal den klugen Entschluss, unsere traditionelle Jahresendausfahrt wegen der zu erwartenden Wetterlage mit der Bahn zu machen. Die fährt zwar nicht mehr bei jedem Wetter zuverlässig, aber bei ein wenig

Schnee, der in Norddeutschland gleich als Schneekatastrophe klassifiziert wird, deutlich schneller und ungleich sicherer, als es im Auto der Fall wäre. So machten wir uns mit Meckpomm-Ticket und Schlitten frühmorgens auf den Weg von Hamburg nach Bad Doberan. Unsere Reisegruppe war dieses Mal recht international. Neben einem Schwaben und diversen Hamburgern waren auch noch ein Georgier und ein Chinese in Sommerhalbschuhen mit von der Partie, die so die Chance hatten, mal einen richtigen Winter mit all seinen Nebenwirkungen erleben zu können.

Rechtzeitig zum ersten Zug aus Kühlungsborn stapften wir nach der pünktlichen Ankunft in Bad Doberan durch den frisch gefallenen Schnee zur ehemaligen Ernst-Thälmann-Straße, inzwischen sinigerweise Mollistraße genannt – in Erwartung des ersten Zuges des Tages. Dieser Teil der Strecke ist nicht nur deutschlandweit einmalig, sondern für mich auch der attraktivste der gut 15 Kilometer langen Schmalspurbahn von Kühlungsborn-West über Heiligendamm nach Bad Doberan. Nach dem Verlassen der herrlichen Lindenallee am Ortsrand von Bad Doberan verläuft

die Trasse der 900-Millimeter-Schmalspurbahn bis zum Alexandrinenplatz mitten auf der Straße. Ist in der Goethestraße mit dem gleichnamigen Haltepunkt für alle Verkehrsteilnehmer noch reichlich Platz, wird es nach der Kreuzung mit der Severinstraße und der Straße Am Markt ziemlich eng, wenn es durch die Doberaner Haupteinkaufsstraße geht.

Schon leicht verspätet dampfte also damals der Zug vorschriftsmäßig bimmelnd und mit zehn Stundenkilometern durch die engste Stelle der Mollistraße, um wenige Meter hinter dem gefühlt schon seit Urzeiten existierenden Friseursalon im Schnee stecken zu bleiben! Zwei dezente Anläufe mit dem Zug am Haken führten zu keinem befriedigenden Ergebnis, so dass die Lok erst einmal die ganzen Fuhre zum Haltepunkt Goethestraße zurückzudrücken und abzukuppeln hatte. Wenig später tauchte die Lokomotive aus Verkehrssicherheitsgründen alleine wieder auf, um unter großer Anteilnahme der Bevölkerung durch stetiges Hin- und Herfahren den Weg langsam, aber sicher

Stecken geblieben:
Nichts geht mehr –
außer dem Zugführer
Camillo Holz ...



Silvester 2005 in der Bad Doberaner Mollistraße: Dampf Wolken kündigen den ersten Zug des Tages an. Tapfer und halbwegs pünktlich sowie (noch) gänzlich unbeachtet von den Einheimischen kämpft er sich voran. Doch dann Ende im Gelände! Jetzt bemerken ...



... auch die Passanten auf den Gehwegen, dass mit dem Molli etwas nicht stimmt. Rückwärts ist angesagt, um erstmal die Wagen abzustellen und dann ohne Zug vorwärts ins Gewühl, um den Schnee von den Schienen abzuräumen.

freizufahren. Fotografisch wurde es jetzt auch noch attraktiver, da inzwischen auch noch die Weihnachtsbeleuchtung der Mollistraße angeschaltet war. Bei der Lokomotive allerdings blieb – „mollitraditionsgemäß“ – das Dreispitzlicht ausgeschaltet. Nach einer knappen Stunde konnte die „Große“, wie wir die 1D1-Kuppler des Mollis untereinander bezeichnen, dann auch mit dem ersten Teil des Zuges gen Doberaner „Hauptbahnhof“ dampfen.

Was wurde dem schienengebundenen, über vierzig Tonnen schweren Fahrzeug bei läppischen fünf bis zehn Zentimeter Schnee auf der Straße zum Verhängnis? Nicht, wie ich vorurteilsbehaftet vermutet hatte, der vom Autoverkehr in der Spurrille festgefahrene Schnee, denn ganz nach der deutschen Philosophie, dass das Auto Vorrang hat, darf man auch weiterhin trotz breiterer Autos und viel mehr Verkehr in der Mollistraße mit dem Auto fahren. Hauptursache war vielmehr die Kehwoche, pardon die Wegeräumspflicht gewesen, wie mich nicht nur in diesem Punkt der Betriebsleiter der Mecklenburgischen Bäderbahn, Jan Mehling, aufklärte. Da der Mollis verständlicherweise nur mit Schrittgeschwindigkeit durch die Stadt fahren darf, hat die Lok keine Chance, mit dem Spurkranz den Schnee aus der Spurrille zu verdrängen und bleibt so unweigerlich stecken. Und die Anwohner sorgen mit dem Freiräumen ihres Gehwegabschnittes auch noch für zusätzlichen Schnee auf dem Schienenweg. Dürfte die 99 2322-8 mit Karacho durch den Schnee fahren, wäre ein Durchkommen überhaupt kein Problem, denn sie ist, neben der 99 6001, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern eine der schnellsten Schmalspurlokomotiven Deutschlands. Aber so wurden wir um ein eindrucksvolles und bis dato einmaliges Erlebnis reicher, und das auch noch am letzten Tag des Jahres 2005. Und zum Silvesterschmaus waren wir alle wieder zuhause.

Hier noch ein kleiner Nachtrag für die Technologen unter den Lesern: Nach der letzten, noch zur Reichsbahnzeit in den

Vorwärts, rückwärts
und wieder vorwärts:
Die Lok hat die Schienen
freigefahren – wenn nun
bloß nicht der eifrige
junge Mann wieder
den ganzen Schnee
draufschippt ...



Nach mehrmaligen Schneeräum-Manövern der 99 2322-8 vor- und rückwärts durch die Hauptgeschäftsstraße ist es geschafft! Jetzt geht es noch einmal zurück, um die Wagen wieder zu holen, um dann endlich weiter gen Doberaner „Hauptbahnhof“ zu dampfen.

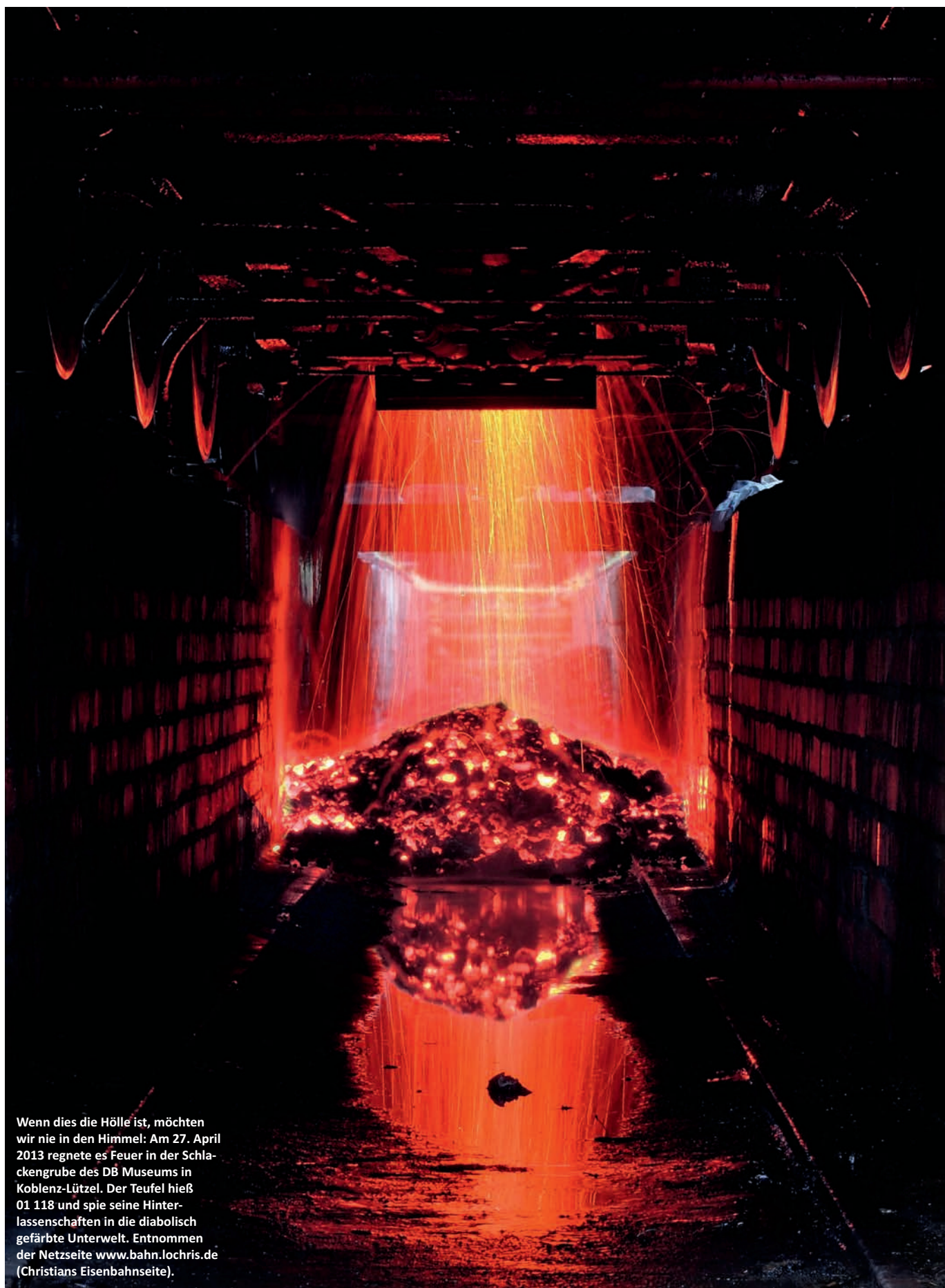


1980er Jahren erfolgten Sanierung der Strecke wurden in der Ernst-Thälmann-Straße keine Culin'schen beziehungsweise Phönixschienen verlegt, sondern ganz normale S49-Schienen. Die Fläche dazwischen wurde mit Stahlrahmenplatten ausgelegt, ein Zwischenraum bildete jeweils die Rille für den Spurrkranz. Bei der Sanierung der Straße (einschließlich Ersatz des Ziegelmauergewölbes des Baches unter dem Gleis durch

ein Betonrohr) im Jahr 1996 verschwanden die Platten und die Straße sollte historisches Kopfsteinpflaster erhalten. Um hier die Spurrille herzustellen, wurde eine Beischiene an die S49 angeschraubt.

Die Culin'sche Schiene wurde, wie der Name schon sagt, von dem Ingenieur Gustav Amadeus Andreas Culin entwickelt, der 1870 als 18-jähriger Ingenieurassistent bei der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Ham-

burg unter seinem Vater Johann Andreas Culin seine berufliche Karriere begonnen hatte. Einzig das Hüttenwerk Phönix in Ruhrort sah sich 1879 in der Lage, die von ihm entwickelte einteilige Straßenbahnrollenschiene zu walzen; alle anderen deutschen Eisenwalzwerke behaupteten, solch eine Schiene herzustellen, sei unmöglich. Seine Karriere beendete Culin als Oberingenieur der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft. □



Wenn dies die Hölle ist, möchten wir nie in den Himmel: Am 27. April 2013 regnete es Feuer in der Schlackengrube des DB Museums in Koblenz-Lützel. Der Teufel hieß 01 118 und spie seine Hinterlassenschaften in die diabolisch gefärbte Unterwelt. Entnommen der Netzseite www.bahn.lochris.de (Christians Eisenbahnseite).

FOTO: CHRISTIAN ZELL

POLITISCHES WUNSCHDENKEN AM RHEIN

Die rheinland-pfälzische Landesregierung will wieder einmal den Güterzugverkehr komplett aus dem Mittelrheintal verbannen. Das hat Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) „klargestellt“. Auf verbesserte Technik zu setzen, reiche nicht aus. Und er werde nicht akzeptieren, dass eine Transitstrecke durch Europa zur gesundheitlichen Belastung für Rheinland-Pfälzer wird: „Wir wollen dort auch Tourismus haben, wir wollen Lebensqualität haben und vor allem haben wir den klaren Auftrag, die Gesundheit der Bevölkerung zu gewährleisten.“ Wissing hatte Bundesverkehrsminister Dobrindt erklärt, dass ihm die EU-Strategie nicht ausreiche, bis 2026 leise Bremsen und moderne Waggentechnik verbindlich zu machen. Ergänzend müsse in einer Doppelstrategie die Planung für eine Alternativtrasse aufgenommen werden. Hierzu gebe es den Vorschlag einer Streckenführung von Bad Augustin bei Bonn über Westerwald und Taunus nach Mainz-Bischofsheim, in Maximalausführung als Basistunnel mit rund 120 (!) Kilometer Länge. Die Landesregierung hatte sich zuletzt enttäuscht darüber gezeigt, dass im Bundesverkehrswegeplan 2030 eine solche oder ähnliche Alternativtrasse für den Güterverkehr nicht in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde. JS



FOTOS: JOACHIM SEYFERTH (2)

Politiker meinen: Güterzüge weg vom Rhein!

UNENDLICHE GESCHICHTE AARTALBAHN

Die Inbetriebnahme des nördlichen Abschnitts der Aartalbahn zwischen Diez und Hahnstätten wird sich vermutlich weiter verschieben. Die vierte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) mit einem positiven Ergebnis für eine Reaktivierung der Aartalbahn war bereits im Sommer 2016 die Grundlage für eine Entscheidung des für den Schienenpersonennahverkehr im nördlichen Rheinland-Pfalz zuständigen Zweckverbands. Dieser hatte einstimmig entschieden, dass eine Reaktivierung erfolgen soll. Verzichtet wurde dagegen auf die Reaktivierung des rund 1,7 Kilometer längeren Abschnitts bis nach Zollhaus, da man nicht auf den Haltepunkt in Freindiez verzichten und einen stabilen Stundentakt ermöglichen wolle. Doch bis heute konnte das beauftragte Planungsbüro PTV die nach einem standardisierten Verfahren erstellte Untersuchung nicht der Öffentlichkeit vorstellen und Fragen von Bürgern und der regionalen Politik beantworten. Stattdessen wurden die Unterlagen dem Landesrechnungshof mit Sitz in Speyer übergeben. Noch ist unklar, ob der Landesrechnungshof ergänzende Überprüfungen durch zusätzliche Planungsbüros vornehmen lässt und zu welchem Zeitpunkt eine abschließende Beurteilung vorliegt. JS



Es war einmal im Aartal: 515 im Bahnhof Flacht.

HIER KOMMT ALEX

Die unter dem Markennamen „alex“ bekannten Regionalverkehre auf den nachfolgenden Strecken werden ab 10. Dezember 2017 von der „Länderbahn GmbH DLB“ betrieben. Los Nord umfasst die Strecken München Hbf – Regensburg Hbf – Schwandorf – Hof Hbf sowie München Hbf – Regensburg Hbf – Schwandorf – Furth im Wald, Los Süd die Linien München Hbf – Kempten (Allgäu) Hbf – Immenstadt – Lindau Hbf sowie München Hbf – Kempten (Allgäu) Hbf

– Immenstadt – Oberstdorf. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die seit 20 Jahren den Schienenpersonennahverkehr in Bayern plant, finanziert und kontrolliert, hatte der Länderbahn GmbH DLB nach einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung am 29. Juni 2016 den endgültigen Zuschlag erteilt. Die Verträge beginnen einheitlich im Dezember 2017 und laufen bis Dezember 2022 (Los Nord) bzw. Dezember 2020 (Los Süd). JS

NEUES INSPEKTIONSFAHRZEUG

Im Rahmen eines neuartigen modularen Fahrzeuggrundkonzeptes der Firma Plasser & Theurer für Tunnelinspektion und Gleisarbeiten – das so genannte Multifunktionale Instandhaltungsfahrzeug für die Schieneninfrastruktur (MISS) – hat die DB jüngst ein neues Tunnelinspektionsfahrzeug (MISS-TIF) zur regelmäßigen Kontrolle ihrer rund 700 Tunnel in Deutschland erhalten, welches zurzeit im Probetrieb eingesetzt wird. Die ersten drei „MISS“-Züge in Messzug-Ausführung wurden in 2014 geliefert und befinden sich seitdem im Regelbetrieb. Die Auslieferungen weiterer elf MISS-Inspektions- und Instandhaltungsfahrzeuge laufen seit Juli 2016 und sind bis November 2017 geplant. Mit den „MISS-TIF“ werden die Baureihen 705 und 709 aus den 1990er Jahren ersetzt. Wesentliche technische Merkmale sind eine Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern bei einem Fahrzeuggewicht von 78 Tonnen, modernste Fahrzeugdiagnose, Motoren- und Abgastechnik sowie die Vorrüstung für ETCS. Auf der Basis von „MISS“ werden insgesamt 45 Fahrzeuge im Wert von 138 Millionen Euro bis zum Jahr 2020 realisiert. JS

„MISS-TIF“ heißt das neue Tunnelinspektionsfahrzeug der DB Netz AG.



FOTO: DB AG

REAKTIVIERUNG IN TRIER

In Rheinland-Pfalz geht ein weiteres Reaktivierungsprojekt auf der Schiene voran. Für die beabsichtigte Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der nur von Güterzügen genutzten Weststrecke in Trier fand kürzlich eine ausführliche Bürgerinformation statt. Auf der rund 14 Kilometer langen und 1983 für den Personenverkehr stillgelegten zweigleisigen Strecke sollen fünf Stationen, zwei Brücken und rund 2,1 Kilometer Gleise neu entstehen. Die Kosten für die Maßnahme werden auf rund 45 Millionen Euro geschätzt. Nach dem Ende der Entwurfsplanung soll das Planfeststellungsverfahren bis Ende 2018 erfolgen; bei einem Baubeginn Anfang 2019 wird mit der Inbetriebnahme Ende 2020 gerechnet. Zukünftig sollen zwei Regionallinien die Strecke bedienen: die RB 83 täglich, außer an Sonn- und Feiertagen, zwischen Wittlich und Luxemburg sowie die RB 84 von Trier-Hafenstraße nach Konz bzw. Saarbrücken an allen Tagen. JS

ZITAT

»Ich habe keine Angst vor öligen Händen«

Lokführerin Barbara Pirch, Inhaberin des Eisenbahnverkehrsunternehmens „Rail 4U“

Januar 1957: Mit der Eingliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik Deutschland wird gemäß dem Saarvertrag das Unternehmen „Eisenbahnen des Saarlandes“ (EdS) in die DB überführt +++ Seit der Wiedereröffnung des Verkehrsmuseums Nürnberg nach dem Kriege haben hunderttausend Besucher diese Institution besucht +++ Mit der Stationierung von V 60 103 beginnt beim Bw Kornwestheim die Diesellokunterhaltung, bis 1962 wächst der V 60-Bestand auf 26 Stück

Januar 1967: Bundeskanzler Dr. Kurt Georg Kiesinger erledigt seine Regierungsgeschäfte bis zu seinem Umzug in die Bundeshauptstadt Bonn in Sonderwagen der DB zwischen seinem Wohnort Tübingen und Bonn +++ Im Ausbesserungswerk Nürnberg wird mit der V 160 105 die 2000. nach dem Kriege an die DB gelieferte Diesellokomotive übergeben +++ Auf der Oberallertalbahn Celle – Gifhorn Stadt wird der Abschnitt Langlingen – Flettmar am 1. Januar wegen schadhaftem Oberbau auf unbestimmte Zeit für den Zugverkehr gesperrt (eine durchgehende Wiederaufnahme des Zugbetriebes sollte erst am 27. September 1970 erfolgen)

Januar 1977: Neben der fast abgeschlossenen Ausmusterung von Dampflokomotiven beginnt auch die Abstellung von Altbau-Elektrolokomotiven der Baureihen 116, 117, 118, 119, 144 und 194 sowie der E 10-Vorserienloks +++ Mit dem Einsatz der neuen sechsachsigen Großraum-Güterwagen der Bauart Fad 150 werden erstmals Züge mit einem Bruttogewicht von rund 5300 Tonnen gefahren +++ In der DB-Versuchsanstalt Minden geht ein rechnergesteuerter Prüfstand für Radsatzlager in Betrieb, dort können Geschwindigkeiten bis zu 400 km/h simuliert werden

Januar 1987: Nach 15 Jahren Entwicklung und Testbetrieb wird die erste von 60 Serienloks der Baureihe 120.1 an die DB übergeben +++ Der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Reiner Gohlke wird für die nächsten zwei Jahre zum Präsidenten des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) gewählt +++ In München und Berlin wird beim Kauf von Fahrkarten versuchsweise der bargeldlose Zahlungsverkehr mit Scheckkarten



FOTO: ARCHIVE EJ

Rollout der ersten 120.1 im Januar 1987.

eingeführt +++ Alle Einsätze von DB-Triebfahrzeugen werden mit Hilfe der Datenverarbeitung erfasst, um ein umfassendes „Zugförderungs-Informationssystem“ zu entwickeln

Januar 1997: Das Eisenbahn-Bundesamt bereitet die Zulassung für die neue Drehstrom-E-Lok der Baureihe 101 vor; 145 Maschinen rollen von 1997 bis 1999 auf das Streckennetz

Januar 2007: Die DB AG kündigt an, dass von 2400 Bahnhöfen mit Empfangsgebäude nur noch etwa 600 wirtschaftlich zu betreiben seien und versichert, auch ohne Empfangsgebäude angemessenen Service bieten zu können JS



DIE ZWEITE CHANCE DER 41 018

Die Dampflokomotiven 41 018, 01 1066 und zehn vollbesetzte Reisezugwagen fuhren am 5. November 2016 die Schiefe Ebene von Neuenmarkt-Wirsberg hinauf nach Marktschorgast, um an die legendäre Sonderfahrt vom 26. September 1976 zu erinnern.

Rund 1200 Passagiere fuhren damals mit einem von 01 1066 bespannten Sonderzug von Stuttgart nach Neuenmarkt-Wirsberg. Dort konnten auch die kurz zuvor von 41 018 überführten Dampflokomotiven 01 164, 10 001 und 93 526 besichtigt werden. Nach Eintreffen des Sonderzugs setzte sich 41 018 vor den 14-Wagenzug, um diesen mit Schlusslok 01 1066 Richtung Marktschorgast über die Schiefe Ebene zu befördern. Jedoch sah die damalige Fahrplananordnung nicht vor, dass 01 1066 dabei als Schublok fungiert. 41 018 kämpfte sich sodann mit den 14 Reisezugwagen und dem Leergewicht der 01.10 in Schrittgeschwindigkeit die bis zu 25 Promille starke Steigung der Schiefen Ebene hinauf. Ein optisches und akustisches Spektakel, das allerdings bei Kilometer 78,9 am Block Streitmühle sein Ende nahm. Trotz mehrmaliger Anfahrtsversuche gab es kein Weiterkommen für



Über die Sonderfahrt vom 26. September 1976 hatte unsere Vorgängerzeitschrift *M+F Journal* seinerzeit berichtet und dem Spektakel in Neuenmarkt-Wirsberg sogar das Titelbild gewidmet.



Und so sah eine Doppelseite des Berichts im *M+F-Journal* vom Herbst 1976 aus.