

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
B7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn
JOURNAL

Februar
2017

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Baureihe
120

Film in Vollversion!

Laufzeit:
65 Minuten
Plus:
Filmausschnitte
und Trailer von
RioGrande-
Filmen



INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG



DB-Dampf-Report: BD Augsburg
Anlagenporträt: Viel H0-Betrieb im Inntal
Impressionen: Flachland-Winter

LESERWAHL: GOLDENES GLEIS
Ihre Top-Neuheiten 2016

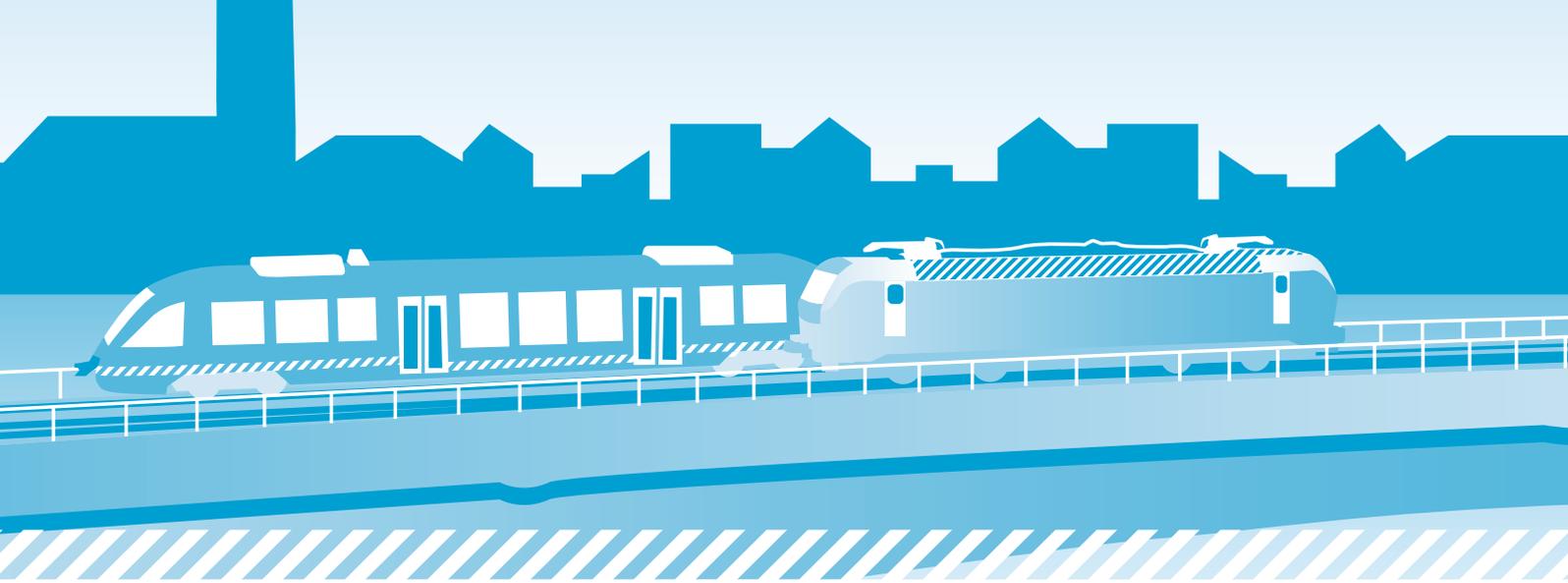


Mit Preisen im Wert von 6000 Euro



Baureihe 120.1

Wegbereiter der modernen E-Traktion



Ihr Spezialist für Modellbahn, Elektronik und Technik



Vorbildgetreu

Aufdruck „Eilige Katalogzustellung“



EXKLUSIV
BEI CONRAD ELECTRONIC

1199

- Europas größter herstellerunabhängiger Modellbahnkatalog
- Über 6.000 Artikel führender Hersteller
- Mehr als 15 Jahre Erfahrung und Kompetenz
- H0, TT, N, Z und Gartenbahnsortiment

BREKINA
AUTOMODELLE

H0

▶ III

H0 VW T1b Großraum-Kastenwagen

Maßstabs- und originalgetreues Kleinmodell für Sammler
Best.-Nr. 1491378-M7

Jetzt Katalog anfordern unter conrad.de/kataloge

Dies ist ein Angebot der Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Str. 1, 92240 Hirschau. Preise inkl. MwSt. Irrtümer und Druckfehler vorbehalten. Filialpreise können abweichen. Die AGBs finden Sie unter conrad.de

25 x in Deutschland

conrad.de

ELECTRONIC
CONRAD



4



14



28



62



36



74



78

VORBILD

4 Impressionen

Flachland-Winter

8 Kurzgekuppelt

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

14 Titelthema

Baureihe 120.1 – die Wegbereiter

26 Bild des Monats

Köln im Februar 1929

28 Zeitreise

Brandenburg 1991

36 DB-Dampf-Report

Teil 12.1: BD Augsburg

44 Momente

Letzte Zuck(er)ungen

47 Galerie

Bilder von Stefan Pfütz

MODELL

54 Neuheiten

Modelle des Monats

60 Top-Neuheit

614 in H0 von Liliput

62 Anlagenporträt

Im Inntal (Teil 2)

74 12. Modellbau-Wettbewerb

Folge 6: Rund um Kringelburg

78 Anlagengestaltung

Plätscher-Brunnen

82 Anlagengestaltung

Schranken-Quartett

88 Top-Neuheit

Baureihe 94.5 in H0 von ESU

RUBRIKEN

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

105 Leserbriefe & Messevorschau

106 Vorschau und Impressum

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser, unser Autor Dietmar Falk, der auf den Seiten vier bis sieben dieser Ausgabe an einen schneereichen und eisigen Februar im niedersächsischen Flachland erinnert, schließt mit der Feststellung, dass winterlicher Eisenbahnbetrieb auch heute noch seine fotografischen Reize haben kann – die entsprechende Wetterlage natürlich vorausgesetzt. Na und ein echter Winter, der blieb in den vergangenen Jahren ja weitgehend aus. Als diese Zeilen geschrieben wurden, war es kurz vor Weihnachten und die Hoffnung auf eine weiße Weihnacht schon wieder zerstört. Ob es nun Ende Januar, wenn Sie diese Ausgabe vor sich haben, endlich mal wieder einen richtigen Winter gibt – und nicht nur gefühlte fünf Schneeflocken, die sich auf womöglich auch schon frühlingshafter Flur verlieren? Wer darauf sowie so keinen Wert legt und bereits vom nächsten Sommer träumt, dem sei dann der Beitrag Plätscher-Brunnen im Modellteil empfohlen, in dem es darum geht, einen handelsüblichen Bausatz mit wenig Aufwand zu optimieren und den innerstädtischen Platz auf der Modellbahnanlage damit zu bestücken.

Nicht umhin kommt man angesichts des Titelthemas dieser Ausgabe allerdings, die Stirn zu runzeln, wenn man da liest, dass die Baureihe 120.1, also die Serienloks, nun auch bereits 30 Jahre alt wird. Kaum zu glauben, zumal diese E-Loks noch immer teils intensiv im Einsatz sind. Und ein Indiz für ihre schon damals ausgereifte Drehstrom-Antriebstechnik und ihre Robustheit dürfte auch die Tatsache sein, dass die Maschinen ihre heutigen Dienste zum Teil in Mischumläufen mit der wesentlich jüngeren und nochmals um etliche Jahre moderneren Baureihe 101 leisten. Ob diese modernen Elektroloks 101, 152 & Co., die Mitte der 90er Jahre auf Basis der 120.1 entwickelt und in größeren Stückzahlen gebaut wurden, auch problemlos 30 Jahre alt werden...? Warten wir es ab. Bevor wir Ihnen nun viel Spaß mit dieser Monatsausgabe wünschen, sei unbedingt noch auf das nächste EJ-Sonderheft hingewiesen, in dem es um das Thema Lokstationen geht. Ein Heft, das mit seiner Vielfalt jede Menge Anregungen für Modellbahner bieten wird. Nur am Titelbild haben wir im Dezember noch gefeilt – lassen Sie sich überraschen! Ihre EJ-Redaktion

TITELBILD: Auch schon 30 Jahre alt: die Serienloks der Baureihe 120.

Hier 120 109 mit EC 91 bei Nordstemmen (4. September 1988).

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Flachland- Winter

Februar 1978 in Hannover

TEXT UND FOTOS: DIETMAR FALK

Es war der erste Winter nach dem Ende des regulären Dampflokbetriebs bei der Deutschen Bundesbahn, als zum Jahresbeginn 1978 das niedersächsische Flachland von enormen Mengen an weißer Pracht heimgesucht wurde – eine Region, für die seinerzeit, also vor fast 40 Jahren, heftige schneereiche Wintereinbrüche auch durchaus kennzeichnend waren. Just zu jener Zeit war es also, bedingt durch das Aus der Dampftraktion, für zahlreiche ambitionierte Eisenbahnfotografen bedeutsam geworden, den visuellen Reiz der Eisenbahn auch ohne Dampfloks einzufangen. Somit kam nun auch der hochwinterliche Betriebsdienst mit Elektro- und Dieseltriebfahrzeugen gerade recht. Denn während der Bahnbetrieb mit enormen witterungsbedingten Schwierigkeiten zu kämpfen hat, ergeben sich für Fotografen zum Teil allein durch die Wetterlage besonders stimmungsvolle Motive. Der Verfasser dieser Zeilen, der damals in der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover wohnte, erinnert sich daher gerne an jenen eisigen und schneereichen Februar anno 1978.



RECHTS:
Vorsicht Schneegestöber:
Mit Tempo durchfährt der
mit 103 204 bespannte D 345
(Köln – Berlin) den Halte-
punkt Hannover-Hainholz in
Richtung Hannover Hbf.

RECHTS OBEN:
Keine Sorge, die 216 heizt
ihrem Zug kräftig ein: Der
mittägliche Nahverkehrszug
Hannover – Walsrode,
der soeben auf Gleis 2 in
Hannover-Hainholz einge-
fahren ist, besteht aus
vier Eilzugwagen der
Vorkriegsbauart.





Der Eisenbahnknoten Hannover mit seinen östlich und westlich benachbarten Nebennotenpunkten Lehrte und Wunstorf war bereits seit Jahren fast vollständig elektrifiziert. Aber erst im Mai 1976 war der restliche Dampflokbetrieb auf der Güterumgehungsbahn von Seelze über Hannover-Linden nach Lehrte zum Abschluss gekommen. Die Dieselzugförderung fand im Wesentlichen nur noch auf der Hauptbahn über Lehrte nach Wolfsburg und Oebisfelde (damals DDR) sowie auf der Nebenbahn über Walsrode nach Soltau statt. Auf diesen beiden Strecken hatte die Baureihe 216 die Vorherrschaft. Der Rangierdienst im Großraum Hannover wurde von Dieselloks der Baureihen 260, 261, 290, 322, 323, 332 und 333 besorgt. Dagegen dominierten im Zugdienst Elektroloks der Baureihen 103, 110, 111, 112, 140, 141, 150 und 151.

Als Vorläufer des heutigen S-Bahn-Betriebes fuhren Nahschnellverkehrszüge, die aus Wagen der Gattung Bn, den sogenannten Silberlingen, gebildet wurden. Als Triebfahrzeuge dienten hier

bei Elektroloks der Baureihe 141. Die InterCity-Züge verkehrten vorerst im Zwei-Stunden-Takt und beschränkten sich fast sämtlich auf die 1. Wagenklasse. Diese Züge wurden in der Regel von den berühmten Schnellfahrloks der Baureihe 103.1 gezogen. Es existierten im InterCity-Dienst aber auch einige Umläufe mit Triebwagenzügen der Baureihen 403 (alt) sowie 601 und 602.

Zwischen den hannoverschen Stadtteilen Nordstadt und Hainholz lag damals der in der Zeit um 1870 entstandene Rangierbahnhof Hannover-Hainholz, der im Jahr 1978 nur noch für Nebenaufgaben im Güterzugdienst zuständig war und überdies als Abstellanlage für solche Reisezüge diente, die im drei Kilometer entfernten Hauptbahnhof von Hannover fahrplanmäßig endeten oder losfuhren. An der Nordostflanke der Hainhölzer Bahnanlagen verlief damals wie heute eine viergleisige Hauptbahn, auf welcher 1978 alle Reisezüge von Hannover nach Norden und Westen verkehrten. Von diesen hielten die Nahverkehrszüge im Haltepunkt Hannover-Hainholz,

der von allen anderen Reisezügen mit Geschwindigkeiten bis zu 110 km/h durchfahren wurde.

Verweilte man als Eisenbahnfreund auf einem der zwei Bahnsteige dieses Haltepunkts, so konnte man hier den überwiegenden Teil sämtlicher Reisezüge beobachten, die Hannover berührten, und außerdem einen schönen Überblick auf den benachbarten Rangierbahnhof genießen. Der Haltepunkt wurde etwa zur Jahrtausendwende durch die südlich parallel liegende S-Bahn-Station Hannover-Nordstadt ersetzt.

Für Nordwestdeutschland sind solche Winter kennzeichnend, in denen atlantische Tiefausläufer feuchtkalte Luftmassen mit Temperaturen um null Grad Celsius heranbringen. Bei solchen Wetterlagen kann bisweilen ein ganztägiges Schneetreiben den Straßenverkehr in ein Chaos versinken lassen. Erst jetzt sehen sich zahlreiche Autofahrer veranlasst, auf Bahnen umzusteigen, die in dieser Situation natürlich überfüllt und verspätet sind, so dass die Motorisierten möglichst bald wieder ihr eigenes Fahrzeug benutzen werden. Was bei ihnen in der Erinnerung verbleibt, ist ein ungünstiger Eindruck vom Bahnbetrieb. Dass dieser jedoch auch mit den Unbildern der Witterung zu kämpfen hat, um überhaupt zu funktionieren, liegt auf der Hand. Im Folgenden seien einige der besonders häufig vorkommenden winterbedingten Betriebserschwernisse genannt:

- Höhere Schneedecken und Schneeverwehungen können den Fahrbetrieb so erheblich behindern, dass in vielen Fällen Schneepflüge oder -fräsen eingesetzt werden müssen, um die Schneemassen zu beseitigen. Spezielle Schneezäune können die Entstehung größerer Schneeverwehungen verhindern.
- Sogenannter Weichselfrost mit Auftauen und Wiedergefrieren von Schnee führt zur Eisbildung, was insbesondere die Funktion von Weichen stören kann. Zur Verhinderung der Eisbildung dienen Weichenheizungen. Zugefrorene Weichen können mit Hilfe von Auftausalzen enteist werden.
- Festgefrorene Formsignale und Bahnschranken müssen manuell entstört werden.
- Vereiste Fahrleitungen sind durch einen vorauslaufenden, jedoch stromlosen Schleifbügel zu enteisen.
- Verschneite Bahnsteige behindern Fahrgäste. Hier schaffen Kehrschneemaschinen, Besen und Tausalze Abhilfe.

Der Winterbetrieb der Eisenbahn erfordert verständlicherweise einen erhöhten Personaleinsatz. Jedoch steht dieser häufig

im Widerspruch zu einem winterbedingt größeren Anteil von Kranken im Personal. In Extremsituationen müssen sogar Bürokräfte im harten Außendienst zur Schneebeseitigung eingesetzt werden!

Ein besonderes Problem stellen die durch Nebel und Schneefall verursachten Sichtbehinderungen dar, die vom Lok- und Rangierpersonal eine verstärkte Aufmerksamkeit erfordern. Das gilt vor allem für den Nachtdienst bei Nebel. Zwar dienen technische Einrichtungen wie die Induktive Zugsicherung, die Linienzugbeeinflussung sowie die Lichtsignale der Sicherheit, doch kommt

es nunmehr auf eine sehr gute Streckenkenntnis an, um zum Beispiel zielgenau an einer bestimmten Stelle eines Bahnsteigs zu halten. Der selbst bei günstiger Witterung schon gefährliche Rangierdienst erweist sich bei Nacht, Nebel und Schnee als noch dramatischer: Nicht nur, dass dann die Lokführer stärker beansprucht werden, sondern die Rangierer sind nun noch mehr als sonst gefährdet. Denn bei Nebel und Schneerollen abgestoßene Güterwagen nahezu lautlos, und Rangierer müssen sich sehr in Acht nehmen, um von diesen nicht erwischt zu werden.

Sehr gefährvoll und anstrengend für die Eisenbahner ist die bei Nebel ausgesprochen trübe Morgendämmerung gegen Ende einer Nachtschicht. Denn einerseits sind dann die Lichtsignale zunehmend undeutlicher zu erkennen, andererseits ermüden aufgrund der bereits fortgeschrittenen Dienstzeit die Augen. Jetzt sind Selbstüberwindung und höchste körperliche Anspannung vonnöten!

Ein geläufiges niederdeutsches Sprichwort lautet: „Was dem einen sien Uhl, ist dem anderen sien Nachtigall.“ Während also das Eisenbahnunternehmen bemüht ist, trotz der winterbedingten Schwierigkeiten seinen Fahrbetrieb mit erhöhtem Personal- und Technikaufwand aufrechtzuerhalten, sehen viele Eisenbahnfotografen in den Unbildern der Witterung einen besonderen Anreiz, ungewöhnliche visuelle Eindrücke vom Bahnbetrieb mit der Kamera einzufangen. Dennoch ist es freilich nicht eines jeden Sache, bei Schnee und Nebel oder sogar nachts mit der Kamera loszuziehen. Der wahre Genuss der Bilder ergibt sich ohnehin erst später daheim im Wohnzimmer, wenn man die Aufnahmen auf der Leinwand oder auf dem Bildschirm betrachtet. Jedenfalls hat es sich vor 39 Jahren für den Autor gelohnt, einige Impressionen vom damaligen winterlichen Eisenbahnalltag in Hannover einzufangen. Ähnliches ist – die entsprechende Wetterlage vorausgesetzt – auch heute noch möglich! □





OBEN:

Bei Nacht und Nebel: In Hannover Hbf hält der InterCity „Sachsenroß“ (Hamburg-Altona – Frankfurt/Main), gefahren von einem Dieseltriebzug der Baureihe 601.

LINKS:

Nächtliche Lokparade: 151 139, 151 042, 140 448 und 111 016 stehen in stimmungsvolles Licht getaucht im tief verschneiten Bw Lehrte.

LINKE SEITE:

Brücke zwischen Stadtteilen: Eine Fußgängerin benutzt die Bahnüberführung am Rangierbahnhof, die Hannover-Nordstedt (hinten) und -Hainholz verbindet.



Frischschnee und das optisch eingefrorene Lichtband eines Zuges sorgten am 17. Dezember 2010 beim Einfahrtssignal von Paderborn Nord für eine helle Nacht. Vier Jahre später ging mit der Umstellung der Sennbahn auf das ESTW Lage das bildbestimmende „Spiegelei“ auf den Schrott. Entnommen der Netzseite www.zu-den-zuegen.de (Allwetter-Eisenbahnfotos aus Deutschland und den Nachbarländern von Frank Bachmann).

ZITAT

»Der Lärm verschwindet und Flächen werden frei, wo jetzt noch rostige Gleise liegen«

Norbert Barthle, parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, anlässlich der Grundsteinlegung zu „Stuttgart 21“

TARIFVERBUND BRAUNSCHWEIG WIRD VERKEHRSVERBUND

Vertreter der 17 Verkehrsunternehmen, die im Großraum Braunschweig den ÖPNV betreiben, und des Zweckverbandes Großraum Braunschweig als Aufgabenträger haben nach drei Jahren intensiver Vorarbeit die Verbundverträge Ende 2016 unterzeichnet. Seit 1998 besteht die Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH (VRB) und verantwortet seitdem den einheitlichen Verbundtarif. Mit den Verbundtickets der vier Preisstufen können alle Regionalbahnen, Straßenbahnen und Busse in der gesamten Region genutzt werden. Die Fraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen hatten schon 2013 mit einem gemeinsamen Antrag die Weiterentwicklung des Tarifverbundes zum Verkehrsverbund auf den Weg gebracht. Das Verbundmarketing und die Fahrgastinformation sollen künftig intensiviert werden, einschließlich der schrittweisen Einführung eines „E-Tickets“. Ein weiterer wichtiger Baustein in der Verbundentwicklung sind die Übergangsregelungen zwischen den verschiedenen Verbänden in Niedersachsen. Mit einigen Verbänden, im Raum Peine mit dem GVH in Hannover und in Südniedersachsen mit dem VSN, gibt es bereits Vereinbarungen. JS

GUTE NACHT DB, GUTEN MORGEN ÖBB

Die Deutsche Bahn AG hat ihr klassisches Nachtzugangebot mit Schlaf- und Liegewagen (zuletzt „City Night Line“) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 eingestellt. Als „Ersatz“ gibt es nachts jetzt acht IC- bzw. ICE-Fahrten, unter anderem ab Bremen, Osnabrück und Münster nach Freiburg und Basel mit Anschlüssen ins Schweizer Netz. Auch zwischen Köln und Berlin verkehren nächtliche IC-Züge. Erfreulicherweise weiten die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) deshalb ihr Nachtzugreisangebot nach Deutschland und der Schweiz aus. Ab 11. Dezember 2016 kamen zu den neun bestehenden ÖBB-Nachtreisezügen weitere sechs Relationen hinzu, die ebenfalls unter der Marke „ÖBB Nightjet“ unterwegs sind. Die ÖBB investierten insgesamt 40 Millionen Euro in die Beschaffung von 42 Schlaf- und 15 Liegewagen der DB sowie in den Umbau von Bestandswagen. Kunden können auf allen Strecken zwischen unterschiedlichen Komfortstufen wählen: Vom Ein-, Zwei- oder Drei-Bett-Abteil im Schlafwagen über ein Vier- oder Sechs-Bett-Abteil im Liegewagen bis zum Sitzplatz im klassischen Reisezugwagen. Noch zumindest für ein Jahr gelten alle Preisangebote auch der DB, das heißt, dass auch mit der Bahncard 100 und allen anderen Bahncards die Nightjets im Jahr 2017 im innerdeutschen Verkehr benutzt werden können. Die ÖBB sind davon überzeugt, dass ihr Nachtzugangebot langfristig mindestens eine stabile schwarze Null erwirtschaftet. Sogar die DB gab zuletzt unumwunden zu, dass der Nachtzug in seinem zuletzt angebotenen Netz in Deutschland im Wesentlichen kein Nachfrageproblem hatte. JS



ABB.: ÖBB

ZWANGSPAUSE FÜR SAUSCHWÄNZLEBAHN

Wie das Regierungspräsidium (RP) Freiburg mitgeteilt hat, kann die Sauschwänzlebahn zwischen Blumberg und Weizen (Schwarzwald-Baar-Kreis) auch in diesem Winter zwischen 1. November und 31. März nicht fahren. Davon betroffen sind sowohl Publikums- als auch Betriebsfahrten. Laut RP haben starke naturschutzrechtliche Gründe zu dieser Entscheidung geführt. Der Arten- und Habitatsschutz zum Schutz verschiedener Fledermausarten, insbesondere der Mopsfledermaus, lassen den winterlichen Betrieb des Schienenverkehrs auf der Sauschwänzlebahn nicht zu. Die Erlaubnis zum ganzjährigen Betrieb der Bahn aus dem Jahre 1978 müsse deshalb für den Winterbetrieb bis einschließlich 31. März widerrufen werden. Während des Winters soll eine vertiefende Untersuchung der beiden nördlichen Tunnel auf Fledermausquartiere erfolgen, um für die nächste Wintersaison eine Entscheidung darüber treffen zu können, ob dem Wunsch der Bahnbetriebe auf Öffnung des Buchberg隧nells und des Tunnells am Achdorfer Weg für den Winterbetrieb ab kommenden Herbst entsprochen werden kann. JS

S-BAHN RHEIN-NECKAR BIS KARLSRUHE

Im Rahmen eines gemeinsamen Spatenstichs am Bahnhof Mannheim-Rheinau starteten am 31. Oktober 2016 die Bauarbeiten für den Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar auf der Strecke zwischen Mannheim und Karlsruhe. Die Strecke soll künftig als eigenständige S-Bahn-Linie die Verbindung aus dem Rhein-Neckar-Raum in das benachbarte Karlsruhe vervollständigen. Nachdem bereits vor einigen Jahren die Stationen im südlichen Streckenabschnitt zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe S-Bahn-gerecht ausgebaut wurden, wird nun auch der nördliche Streckenabschnitt zwischen Mannheim und Graben-Neudorf für die S-Bahn ertüchtigt. 2017 werden hier umfangreiche Umbauarbeiten in Schwetzingen, Oftersheim, Hockenheim, Neululzheim, Waghäusel und Wiesental stattfinden. Insgesamt werden in den Streckenabschnitt zwischen Mannheim und Karlsruhe einschließlich Planungskosten rund 60 Millionen Euro investiert. JS

WERBEPAUSE



FOTO: ARCHIV JS

FOTO: FRANK BACHMANN

Februar 1957: Mit fahrenden Zügen wird erstmals eine regelmäßige Telefonverbindung möglich; dabei wird in drei F-Zug-Paaren (unter anderem F 33 „Gambinus“) im Zugsekretariat ein Zugtelefon eingerichtet + + + Im Rahmen des Rangierfunkprogramms der DB haben bisher 90 Bahnhöfe Rangierfunk erhalten + + + Als erste Lok aus der Serienfertigung der Baureihe 110 wird 110 152 am 4. des Monats von der DB abgenommen; bis zum Jahr 1969 werden 409 weitere Exemplare dieser Baureihe folgen

Februar 1967: In Ludwigshafen am Rhein wird der Grundstein für einen neuen Hauptbahnhof gelegt. Der künftige Durchgangsbahnhof soll den 1847 eröffneten Kopfbahnhof ablösen + + + In Hannover findet der offizielle Versuchsbeginn der „Kybernetischen Insel“ statt, die für die zukünftige Vernetzung von Transport- und Rechenvorgängen per Computer Erfahrungen sammeln soll + + + Der Pressedienst der DB teilt mit, dass die Tarife für die Autoreisezüge um bis zu dreißig Prozent erhöht werden + + + Am 22. des Monats wird zur Ermittlung der Verkehrsströme eine Reisendenzählung auf dem gesamten Streckennetz der DB durchgeführt

Februar 1977: Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle verkündet, dass Streckenstilllegungen kein Allheilmittel zur Sanierung der DB sind. Gleichwohl seien sie notwendig in dem Rahmen, der sich gesamtwirtschaftlich vertreten lässt + + + Die DB führt für ihre Mitarbeiter ein jährliches Urlaubsgeld von einheitlich 150 Mark ein + + + Mit Inbetriebnahme des „Hansaport“ in Hamburg, Europas größtem Umschlag- und Lagerplatz für Massenschüttgüter, erwartet die DB einen Güter-Mehrverkehr von jährlich sechs bis neun Millionen Tonnen. Mit dem Einsatz der neuen Großraumgüterwagen Fad 150 können Züge mit Bruttogülasten von 5300 Tonnen abgefahren werden

Februar 1987: In Frankfurt (Main) Hbf kommt es laut Bahnpolizei wegen stark überhöhter Geschwindigkeit beinahe zu einer Entgleisung, weil ein Lokführer mit 1,8 Promille unterwegs ist + + + Die DB erteilt der Liechtensteiner Firma „Jelka Establishment“ eine Kaufoption über 40 bis 50 Loks der Baureihe 194, welche die Firma als Zwischenhändler an andere Bahnverwaltungen verkaufen möchte. Im Vertrag verpflichtet sich die DB zudem, alle Loks dieser Baureihe bis spätestens September 1988 auszumustern

Februar 1997: Dr. Johannes Ludwig wird durch den Aufsichtsrat der DB AG zum DB-Vorstandsvorsitzenden gewählt + + + Der Lokschuppen im Bahnhof Sassnitz (Insel Rügen) wird durch einen Brand nahezu vollständig zerstört; betroffen ist auch die 52 8004, die anschließend ausgemustert und zerlegt wird

Februar 2007: Im niedersächsischen Holzmin-den geht die Pilotanlage einer geothermischen Weichenheizung in Betrieb, dabei werden die örtlichen Weichen mittels einer Wärmepumpe und eines Röhrensystems mit Erdwärme beheizt + + + Die Österreichischen Bundesbahnen nehmen die 350. Lok des Typs Taurus in Betrieb und bestätigen damit diese Baureihe als Kernstück der ÖBB-Lokflotte JS

BAUREIHE 140: DB CARGO SAGT ADIEU

Unspektakulär und nur gering beachtet ging am 3. Dezember 2016 eine ganze Ära zu Ende: Mit 140 850 fuhr an diesem Tag die letzte in Diensten von DB Cargo verbliebene Lokomotive dieser Baureihe ihre letzte Leistung beim regulären Güterverkehr der DB. Nachdem sie in den Vortagen noch Schubdienste bei Altenhundem absolvierte und auch noch als Zuglok vor langlaufenden Güterzügen eingesetzt wurde (unter anderem vor EZ 51241 von Hagen-Vorhalle nach Maschen), bespannte sie als letzte Cargo-Leistung der Baureihe 140 am 3. Dezember den aus den weiteren Maschinen 151 068 und 155 019 gebildeten Lokzug 67125 von Seelze nach Rostock-Seehafen und wurde anschließend dem so genannten „Stillstandsmanagement“ übergeben. Der Ablauf ihrer Drehgestellfristen führte zur Abstellung der von Henschel und AEG gebauten und am 19. Oktober 1972 in Dienst gestellten Lokomotive. Nunmehr verbleiben bei der DB nur noch die bei „DB-Fahrtwegdienste“ eingesetzten 140 808 und 140 855, die Züge für Aushubmaterial von „Stuttgart 21“ transportieren, sowie die beim DB Museum befindlichen 140 128 und 140 423. Rund 40 weitere Maschinen der Baureihe 140 sind mittlerweile bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Einsatz (siehe hierzu EJ 1/2017). JS



FOTO: FRANK HEUKELBACH

Letzter DB-Dienst: 140 850 mit Lokzug nach Rostock.

BAUREIHE 420: ABSCHIED IN STUTTGART

Am 4. November 2016 fanden die letzten Fahrten der BR 420 in Stuttgart statt. Eigentlich sollte dies bereits vor zwei Jahren der Fall gewesen sein, doch aufgrund von Problemen mit den neuen Fahrzeugen und dem Redesign der ET 423 wurden die ET 420 weiter benötigt. Die Ehre der Abschiedsfahrt hatten die beiden für diesen Anlass mit Girlande und Schild versehenen Triebwagen 420 450 und 461 unter Lokführer Armin Hirth. Für geladene Gäste gab es zunächst eine Feier im Bw Plochingen mit anschließender Fahrt über die Schusterbahn nach Ludwigsburg und von dort weiter zum Stuttgarter Hbf. Dort fand um 13.24 Uhr die erste von fünf öffentlichen Sonderfahrten statt. Es ging einmal nach Ludwigsburg und zurück und einmal nach Stuttgart-Vaihingen und zurück. Um 15.36 Uhr verließ schließlich die Baureihe 420 ein vorerst letztes Mal den Stuttgarter Hbf mit dem Ziel Plochingen. Dort angekommen fuhr das Abschiedsgespann ins Betriebswerk. Mittlerweile stehen die letzten beiden 420 des Bw Plochingen in Horb und sollen bei der S-Bahn München eingesetzt werden. Dort wurden die 420 vor rund zehn Jahren verabschiedet und sind nun wieder vertreten. Wer weiß, vielleicht kehren die 420er ja auch in Stuttgart eines Tages wieder zurück? Alexander Winkler



FOTO: ALEXANDER WINKLER

Eine der letzten 420-Fahrten in Stuttgart.

RESTMÜLL

IC-BUS IM FERNVERKEHR: DB HEULT MIT DEN WÖLFEN

Der IC-Bus soll als integrierter Bestandteil des Schienenfernverkehrs gestärkt werden und übernimmt ab 2017 sukzessive geeignete Verbindungen von der „Berlin Linien Bus“ (BLB). Die Deutsche Bahn AG will ihre Fernbusaktivitäten künftig vollständig in das Kerngeschäft auf der Schiene integrieren: Aus den bisherigen zwei Marken wird ab 2017 unter dem Markennamen „IC Bus“ ein konsolidiertes Fernbusangebot, das als vollwertiger Teil der „intermodalen DB-Mobilitätskette“ weiter ausgebaut werden soll. „Wir haben die Marktentwicklung der letzten Jahre eingehend analysiert und bewertet. Fazit: Der Fernbus hat sich als wichtiges Element im deutschen Mobilitätsmarkt etabliert und es hat sich das Modell der vernetzten Verkehre gegenüber der Bedienung von einzelnen Linien durchgesetzt“, so Bernhard Huber, DB-Vorstand Verkehr und Transport. Durch die Neuausrichtung wird das DB-Fernbusangebot künftig stärker in die 2015 gestartete Fernverkehrs-Kundenoffensive eingebunden. Bis 2030 will die DB das Fernverkehrsangebot auf der Schiene um 25 Prozent ausbauen und so 50

Millionen zusätzliche Reisende pro Jahr gewinnen. „Neben dem neuen ICE-Netz für den Metropolitanverkehr mit über 150 Fahrten pro Tag mehr als heute und dem neuen IC-Netz für die Fläche mit 190 neuen Direktverbindungen in nahezu alle deutschen Großstädte bauen wir den IC-Bus als optimale Ergänzung zum dichten Fernverkehrsnetz auf der Schiene weiter aus“, so Huber. „Wir kombinieren das hinsichtlich der Netzdichte und Reisegeschwindigkeit unschlagbare Schienenfernverkehrsnetz mit den Vorteilen des flexibel einsetzbaren Fernbusses und bringen damit Schienen- und Bus-Fernverkehrsmarkt



FOTO: DB AG

näher zusammen. So wollen wir mehr Reisende für die Schiene und den Fernbus gewinnen. Die getrennte Betrachtung dieser Märkte macht für uns wenig Sinn, da sie die tatsächlichen Kundenbedürfnisse außer Acht lässt.“ Vor allem touristische Linien und grenzüberschreitende Korridore werden künftig in das IC-Bus-Netz aufgenommen, beispielsweise Berlin – Usedom, Hamburg – Bremen – Amsterdam und Berlin – Hamburg – Kopenhagen. JS