

eisenbahn Modellbahn magazin

Eilzug-Boom ab 1977

Reisezeitgewinne durch weniger Halte: Ein Erfolgsmodell der DB?



Baureihe 50 mit Kabinentender

735 Exemplare bei der Bundesbahn:
Was der letzte Großumbau
im Dampflokom-Sektor brachte



Modell-Übersicht
50^{Kab} in allen
Nenngrößen

EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)



Frühling auf der Anlage



Blütenpracht und frisches
Grün: So wird's authentisch

H0-Vergleichstest
DB-Mittleinstiegswagen
Die Arendseebahn
DR-Betrieb im Sperrgebiet
Schmalspur-Diesel
Modell & Vorbild: 2095.11

Elektrifizierung in Bayern



So entstand das E-Netz zwischen
Watzmann und Zugspitze

Wiederauflagen von Roco: BR 218 mit neuer Betriebsnummer! Doppelstockwagen des VVO Dresden als S 2 mit Zugziel „S 2 Flughafen Dresden“

Überraschungsneuheit 213,99 € UVP* 229,90 €
DC-Sound 306,99 € UVP* 329,90 €

HO

Fotomontage



Roco 7300078 Diesellok 218 416-6, DBAG, Ep.VI
Roco 7310078 Diesellok 218 416-6, DBAG, Ep.VI, DC-Sound

Überraschungsneuheiten je Set 231,99 € UVP* 249,90 €

HO

Fotomontage



2er Set

Roco 6220066 2er-Set Doppelstockwagen mit Steuerwagen, DBAG, Ep.VI „S 2 Dresden Flughafen“, AC-Digital
Roco 6200066 2er-Set Doppelstockwagen mit Steuerwagen, DBAG, Ep.VI „S 2 Dresden Flughafen“, DC-Digital

Überraschungsneuheiten je Wagen 111,99 € UVP* 119,90 €

HO

Fotomontage



Roco 6220207 Doppelstockwagen 2. Klasse, DBpza, DBAG, Ep.VI „S 2 Dresden Flughafen“, AC
Roco 6200207 Doppelstockwagen 2. Klasse, DBpza, DBAG, Ep.VI „S 2 Dresden Flughafen“, DC

Aktion 279,99 € UVP* 369,90 €

HO



Roco 70058 E-Lok EU46-523, PKP-Cargo, Ep.VI, DC-Sound

Aktion 279,99 € UVP* 369,90 €

HO



Roco 7510040 E-Lok 193 818-2, Siemens, Ep.VI, DC-Sound

Aktion 274,99 € UVP* 379,90 €
DC-Sound 459,99 € UVP* 629,90 €

HO



Roco 70113 Diesel-Doppellokomotive D311.01, DWM, Ep.II
Roco 70114 Diesel-Doppellokomotive D311.01, DWM, Ep.II,

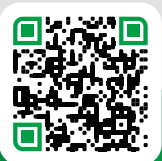
Aktion 179,99 € UVP* 249,90 €
DC-Sound 269,99 € UVP* 374,90 €

HO



Roco 7500015 E-Lok 185 389-4, DBAG, Ep.VI „Schenker, AUDI“
Roco 7510015 E-Lok 185 389-4, DBAG, Ep.VI „Schenker, AUDI“, DC-Sound

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



**NEU! ELRIWA
AUF WHATSAPP**



**SCANNEN FÜR
MEHR AKTIONEN**



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft
oder auf www.facebook.com/elriwa.

www.elriwa.de

idee+spiel®

EUROTRAIN®



Unsere Neuheiten und Aktionen für Sie!

Gefahr erkannt – Gefahr gebannt!

Aus der Automobilindustrie hört man es ab und an, und gar nicht so selten kommen Produktrückrufe aus der Lebensmittelindustrie. Nun hat es auch unsere Branche getroffen: Die Modelleisenbahn GmbH

hat die digitalen Roco-Modelle des formneu konstruierten Nightjet-Wendezuges zurückgerufen (siehe *em* 3/25). Ursache dafür waren Berichte in Internetforen über heiß werdende und zum Teil sogar qualmende bzw. sich entzündende Modelle. Ein unangenehmes Thema, bei dem man die Österreicher für ihre ehrliche, offene und schnelle Reaktion loben muss. Manch anderer Hersteller hätte das Thema eher ausgesessen oder verdrängt.

Natürlich muss man sagen, dass sich nicht jeder Hersteller einen derartigen Rückruf leisten kann, ohne in wirtschaftliche Schieflage zu geraten. Bei Roco ist man zwar auf derartige Probleme gut vorbereitet, wie man an der schnellen Reaktion sehen kann, dennoch wird das in der Firma Spuren hinterlassen.

Gerne hätten wir einen Zug selbst überprüft, doch stand uns nur die Analogversion zum Vorstellen zur Verfügung. Zudem war Roco so flott mit dem Einsammeln der Digitalgarnituren,

dass wir keinen Modellzug beschaffen konnten. In den Foren wurden zwei Dinge als mögliche Ursachen ausgemacht: Zum einen hatte man die Kondensatoren der Stromspeichereinheit des Decoders in Verdacht. Gesichtet wurden

Andere Berichte aus Foren deuten auf eine fehlerhaft verlötete Verbindung an den elektrisch leitenden Kupplungen hin – allerdings in einer Form, wo das Problem nicht in jeder Betriebsituation auftritt. Das ist ärgerlich, kann aber

passieren. Eine noch so gute Auspack- und technische Kontrolle in Europa kann diesen Fehler nicht zuverlässig verhindern, zumindest wenn die Fahrzeugmodelle in einem bezahlbaren Rahmen bleiben sollen. Daher sollte jeder Modellbahner nicht nur die Empfehlungen der RailCommunity hinsichtlich der Betriebsspannung berücksichtigen, sondern jedes neue Fahrzeug zunächst auf einem Testkreis abseits der Anlage unter

Beobachtung fahren lassen. Nur so ist sichergestellt, dass es im Falle eines Falles nicht zu Kollateralschäden kommt und man schnell die Stromversorgung unterbrechen kann. Sobald Rocos Fehleranalyse vorliegt, werden wir das Thema hier erneut aufgreifen.

*Heiko Herholz,
Fachautor des em*



Der H0-Nightjet-Zug von Roco in der Digitalversion wurde aufgrund auftretender Überhitzungsschäden zurückgerufen. Die betroffenen Fahrzeuge werden derzeit beim Hersteller untersucht und repariert

Slg. MKL

Kondensatoren mit einer Spannungsfestigkeit von 16 Volt. Allerdings haben diese Kondensatoren ein gewisses Maß an Reserve und es ist die Art des Anschlusses dieser Kondensatoren an den Decoder nicht bekannt.

Wahrscheinlicher ist, dass diese so angeschlossen wurden, dass sie auch bei höheren Gleisspannungen nie mehr als 16 Volt erleben und somit kaum die Fehlerursache sein können. An dieser Stelle sei betont, dass die RailCommunity H0-Spannungen von 15 bis 18 Volt empfiehlt.



Train Safe®

Den TrainSafe neu erfunden haben wir nicht...

...aber ab sofort ist unsere neue Einkaufswelt für dich online!

Melde dich direkt zu unserem neuen Newsletter an und erhalte einen 10 € Gutschein!



www.mein-train-safe.de



HLS Berg GmbH & Co. KG | Alte Eisenstraße 41, 57258 Freudenberg | info@train-safe.de | 0 27 34 - 47 99 94 0

10–21

Die DB-Baureihe 50 mit Kabinentender in Vorbild und Modell



Oliver Strüber



Slg. Frank Heßler

■ Im Fokus

- 10 Loktender für die Dienstreise**
Allein die Baureihe 50 wurde mit sogenannten Kabinentendern ausgestattet, die neben den Vorräten für Kohle und Wasser auch einen kleinen Raum für das mitfahrende Güterzugbegleitpersonal aufwiesen, was das Mitführen eines speziellen Begleiterwagens einsparte
- 18 Modelllokomotiven mit Rucksack**
Erst 1968 präsentierte Fleischmann seine erste 50er in H0 – und zwar gleich mit einem Kabinentender. Seither gab es 50er mit der originellen Tenderbauart immer wieder und über alle Nenngrößen hinweg

■ Eisenbahn

- 6 „Apfelbahn“ durch die Altmark**
Die Gleise der Nebenbahn Salzwedel – Geestgottberg liegen bis heute. Aktuell ringen Resthoffnungen und Stilllegungspläne um die Zukunft der Strecke

- 22 Bild des Monats**
Mit schwerer Last durch den Schwarzwald: Am 28. Januar 2025 rollt DGS 69513 durch das Groppertal
- 24 Entlang der Schiene**
Meldungen zum aktuellen Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt
- 36 Fahrdraht für den Freistaat**
Mitte der 1920er-Jahre entstand um München ein radiales Netz elektrischer Bahnen, das sich nach und nach auch über die Grenzen des Freistaats hinaus entwickelte
- 42 Reisezeitgewinne und entfallene Zughalte**
Die Einführung des eilzugmäßigen Fahrens geschah in den 1970er-Jahren verhältnismäßig geräuschlos. Das Konzept, mit dem viele schwachfrequentierte Reisezughalte im Verlauf zahlreicher Strecken entfielen, war für die DB ein Rationalisierungserfolg

- 50 Schweizer Sécheron-Fahrzeuge**
Die Bo'Bo'-Elektrolokomotivtypen mit Sécheron-Federantrieben der BBÖ/ÖBB haben im westlichen Nachbarland einige Verwandte
- 52 Zeitreise mit einem rollenden Denkmal**
Bei der Extertalbahn sorgen derzeit zwei Entwicklungen für zukunftsweisende Weichenstellungen

■ Modellbahn

- 54 Dieselloks der ÖBB-Reihe 2095**
LGB als auch Liliput schufen Anfang der 1970er-Jahre Modelle der ÖBB-Schmalspurlokomotive 2095.11
- 58 Zirkus im Trennungsbahnhof**
In unserer Serie zur Odenwaldbahn besuchen wir die Station Mörlenbach, auf der die Überwaldbahn nach Wahlen abzweigt



Thomas Böhme

42–49

Mit dem Konzept „Regionaler Eilzug“ rationalisierte die DB den Nahverkehr

80–83

In puncto Frühling auf der Anlage haben wir die Zubehör-Sortimente durchforstet

Bruno Kaiser



G. Selbmann

108–113

Nach Motiven des Ruhrgebietes gebaute HO-Anlage zum Thema Zechen

88–96

HO-Test der Bundesbahn-Mitteleinstiegswagen von vier Fabriken



Slg. Brian Rampp

Fotostudio K/Slg. Ludwig Vorbrüggen



36–41

Mitte der 1920er-Jahre entstand um München ein radiales Netz elektrischer Bahnen

64 Neu im Schaufenster

Aktuelle Modellbahn-Produkte in puncto Schienenfahrzeuge, Zubehör und Technik

74 Anlagenschau zur Intermodellbau

Eine HOe-Feldbahnanlage ist nur eines von zahlreichen Schaustücken, die Besucher zur Messe Intermodellbau nach Dortmund locken sollen

76 Kisten als Ladegut

Die Vielfalt an großen Holzkisten für die Beladung von Flach- und Rungenwagen ist enorm und auch als Last für den Portalkran am Bahnhof machen sie viel her

80 Frühlingserwachen

Jetzt zum Frühlingsanfang ist es gerade an der Zeit, sich die blühende Periode auf die Anlage zu holen. Wir listen dafür passende Zubehörzeugnisse auf und erörtern deren Verarbeitung

84 Digitale Praxistricks

Jeder Motor benötigt eine passende Einstellung des verbauten Digitaldecoders, wofür wir Anwendungsfälle und Hilfsmittel beschreiben

88 Vergleich von vier Fabriken

Seit den 1950er-Jahren gibt es HO-Modelle von DB-Mittleinstiegswagen. Unser Test betrachtet unverkürzte Modelle von

Brawa, Piko und Roco sowie die Märklin-Kompromissmodelle in 1:93,5

108 Zechenbahnen im Ruhrgebiet

Kindheits Erinnerungen an Zechen und Schachtanlagen veranlassten Ludwig Vorbrüggen zum Nachbau des Erlebten auf einer HO-Anlage



Oliver Strüber

Titelbild: Nach den Erfolgen der ÖBB mit speziellen Kabinentendern hinter Schlepptenderloks rüstete die DB ihre Baureihe 50 damit aus. In HO gibt es dazu allerhand Modellnachbildungen

Service

- 97 Leserbrief
- 98 Buch & Film
- 100 Kleine Bahn-Börse
- 100 Fachgeschäfte
- 106 Veranstaltungen/Termine/TV-Tipps
- 114 Vorschau/Impressum

■ Salzwedel – Geestgottberg

Auf der „Apfelbahn“ durch die Altmark

Vom einst ausgedehnten Neben- und Kleinbahnnetz in der Altmark blieb wenig erhalten. Die Gleise der Nebenbahn Salzwedel – Geestgottberg liegen bis heute. Dennoch ringen Resthoffnungen und Stilllegungspläne um die Zukunft der Strecke



Die Altmark, eine überwiegend landwirtschaftlich geprägte Region im Norden von Sachsen-Anhalt, gehört mit einer Bevölkerungsdichte von nur 42 Einwohnern pro Quadratkilometer zu den am dünnsten besiedelten Gebieten Deutschlands. Das war schon früher so. Den Bau von Bahnstrecken hat die geringe Bevölkerungsdichte nicht gerade begünstigt. So wurde die Nebenbahn Salzwedel – Geestgottberg erst 1922 eröffnet – und blieb stets ein Beispiel für den schwierigen Eisenbahnbetrieb in strukturschwachen Regionen. Dabei war sie für eine Nebenbahn ausgesprochen gut ausgestattet. Fast jede Bahnstation war als Kreuzungsbahnhof mit Einfahrsignalen, zwei Bahnsteiggleisen, Güterschuppen und Ladestraßen ausgelegt. Die Bahnhofsarchitektur war großzügig bemessen. Doch tatsächlich fuhren stets nur wenige Züge am Tag. Viele Bahn-

höfe lagen ungünstig weit von den Orten entfernt. Und die Ladestraßen waren außerhalb der Erntezeiten meist wenig genutzt.

Umleiterstrecke für Güterzüge

Die Altmark bot also wenig Potenzial für eine intensive Nutzung. Hinzu kam die Lage der auch als „Apfelbahn“ bezeichneten Strecke im DDR-Sperrgebiet. Ab 1952 waren die Bahnhöfe Kläden, Mechau, Binde-Kaulitz und Riebau zeitwei-

lig nur mit Passierschein zu betreten. In den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg kam der Nebenbahn jedoch immer wieder eine gewisse Rolle als Umleitungsrouten für Güterzüge zu. In den 70er-Jahren wurde der Oberbau sogar für genau diese Zwecke überarbeitet und für deutlich höhere Radsatzlasten ausgelegt.

Der moderate Personenverkehr erreichte in den 60er-Jahren mit dem Ausbau der Industrie in Salzwedel seinen Höhepunkt. Die hier seit 1957 eingesetzten zweiachsigen Triebwagen mit Beiwagen stießen gelegentlich an ihre Kapazitätsgrenzen. Infolgedessen wurden ab den 60er-Jahren vermehrt wieder lokbespannte Züge eingesetzt, um die gestiegene Nachfrage zu bewältigen. Bis zu Beginn der 70er-Jahre gab es außerdem Ausflugs- und Urlauberzüge nach

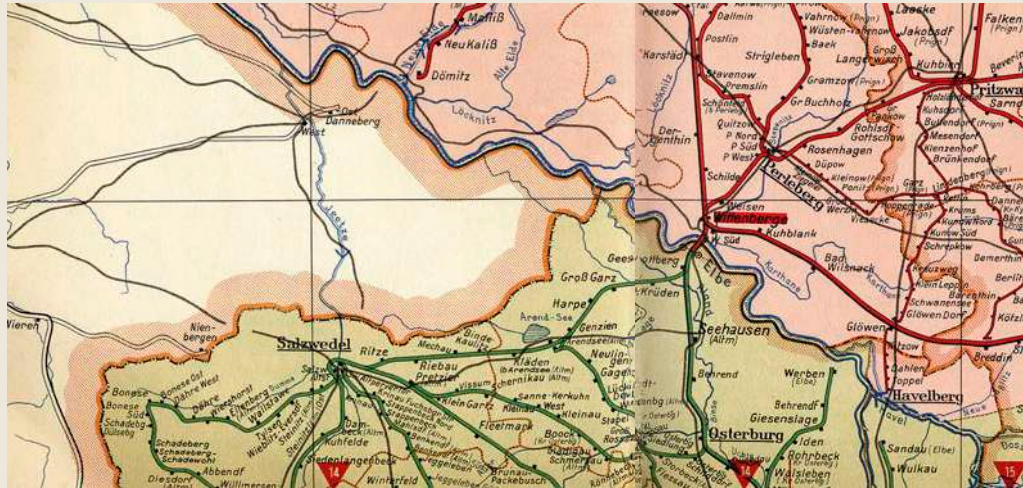
Salzwedel – Geestgottberg

Streckenlänge	42,7 km
Spurweite	1.435 mm
Streckenklasse	CM3 (7,2 t/m)
Eröffnung	1922
Einstellung	1995 (Gv), 2004 (Pv)



57 2619 hat mit einem Nahgüterzug Ende der 50er-Jahre den Bahnhof Krüden erreicht. G 10 waren bis 1968 im Bw Salzwedel stationiert, im Streckendienst waren sie aber nur bis etwa 1960 im Einsatz Slg. Rocco Kadow

Links: 171 070 hat am 11. Oktober 1991 den Bahnhof Arendsee (Altm) erreicht. Die auch als „Blutblasen“ bezeichneten LVT waren mehr als 30 Jahre auf der „Apfelbahn“ Salzwedel – Geestgottberg im Einsatz Josef Högemann (2)



Lage der „Apfelbahn“ in der Eisenbahnverkehrskarte der DR von 1967

Slg. Dirk Endisch

Als am 4. Juli 2001 bei Arendsee 972 768 über die „Apfelbahn“ rollt, werden die Züge nur noch von wenigen Fahrgästen beansprucht. Ein Jahr später wird der Verkehr eingeschränkt

Arendsee, eine P 8 brachte wochenends eine Garnitur mit Doppelstockwagen dorthin.

Trotzdem wurde 1964 zur Senkung der Verwaltungskosten das örtliche Personal der Bahnstationen Genzien, Groß Garz, Kläden, Mechau und Ritze abgezogen. Ab dem 9. Juli 1979 wurden die Bahnhöfe Binde-Kaulitz, Harpe, Krüden und Riebau nur noch stundenweise besetzt. Außerhalb dieser Zeiten waren Signale Richtung Salzwedel dauerhaft auf „Fahrt“ verriegelt, während Richtung Geestgottberg ein schriftlicher Fahrbefehl erforderlich war.

Ab 1964 wurden auch die Leichttriebwagen (LVT), von manchem leicht verächtlich auch als „Blutblasen“ bezeichnet, planmäßig auf der Nebenbahn eingesetzt und blieben dort mehr als 30 Jahre im Einsatz. 1960 übernahm die moderni-





50 3618, zum Aufnahmezeitpunkt die letzte planmäßig eingesetzte 50.35 des Bw Salzwedel, rollt am 21. September 1986 durch den Bahnhof Riebau. Am Haken hat sie vermutlich den „Weißer Riese“ genannten Ganzzug aus Rostock Seehafen. Er ist mit Apatit beladen. Das ist ein Mineral, das für die Herstellung von Düngemittel zu einer Fabrik nach Salzwedel gebracht wird

Thomas Fischer/Eisenbahnstiftung

Kursbuchstrecke 756
Salzwedel – Wittenberge:
Überschaubar ist das
Reisezugangebot im Winterfahrplan 1969/70 Slg. FD

Wirtschaftlicher
Betrieb? 219 192 rollt
mit einem Reisezug
am 8. April 1994
über die „Apfelbahn“
bei Arendsee

756 Salzwedel–Wittenberge										Alle Züge 2. Klasse						
1991	1993	1995	1999	3481	km	Zug Nr	Rbd Magdeburg	Zug Nr	1990	1992	1994	1996	437	1998	3482	
4.11	7.44	13.20	...	17.02	19.06	0,0	ab Salzwedel	755,757,759,764,766	an	7.25	8.39	15.34	...	...	19.54	22.27
4.17	7.51	13.27	...	17.09	19.12	4,0	↳ Ritze (u)		an	7.19	8.32	15.27	...	...	x19.47	x22.21
4.23	7.57	13.33	...	17.15	19.17	7,7	↳ Riebau		an	7.13	8.26	15.21	...	...	x19.42	x22.17
4.31	8.05	13.40	...	17.22	19.23	12,5	↳ Mechau (u)		an	7.06	8.19	15.14	...	...	x19.36	x22.11
4.37	8.11	13.46	...	17.28	19.28	15,9	↳ Blinde-Kaulitz		an	7.00	8.07	15.07	...	...	x19.31	x22.05
4.44	8.18	13.53	...	17.35	19.39	18,8	↳ Kläden (b Arendsee, Altm) (u)		an	6.52	8.01	15.05	...	...	19.25	21.59
4.59	8.33	14.07	...	17.50	19.48	22,7	↳ Arendsee (Altm) 754		an	6.36	7.45	14.44	...	...	19.09	21.49
5.01	8.34	14.07	...	17.51	19.49	25,4	↳ Genzien (u)		an	6.34	7.44	14.41	17.08	...	19.08	21.48
5.09	8.42	14.16	...	18.00	19.55	29,9	↳ Harpe		an	6.27	7.36	14.33	17.00	...	19.01	21.42
5.16	8.49	14.24	...	18.07	20.01	33,0	↳ Groß Garz		an	6.20	7.29	14.26	16.53	...	18.54	21.35
5.21	8.54	14.33	...	18.13	20.05	37,4	↳ Krüden		an	6.15	7.24	14.21	16.47	...	18.48	21.31
5.29	8.02	14.39	...	18.21	20.12	42,7	↳ Geestgottberg	s.a.	an	6.07	7.16	14.13	16.40	an	18.40	21.24
5.45	9.10	14.49	...	18.35	20.21	48,4	an Wittenberge	800, 810 / 770	ob	5.59	7.07	14.05	16.31	18.18	18.32	21.16
5.55	9.20	14.58	...	18.45	20.31				ob	5.49	6.57	13.55	16.20	18.08	18.17	21.05

↳ von Obelbisfelde ⊗ nach Obelbisfelde



sierte Baureihe 52⁸⁰ die Aufgaben der zuvor eingesetzten Baureihe 50 und dominierte für über zwei Jahrzehnte den Betrieb auf der Strecke. 1982 wurde sie vorübergehend durch die Baureihe 50.35 ersetzt. Doch schon 1984 kehrte die Baureihe 52 zurück, da eine Vorschrift der Deutschen Reichsbahn den Einsatz von Lokomotiven mit abgeschlossenen Führerhäusern in Obelbisfelde erforderte. Daher wurde der Lokomotivbestand in Salzwedel erneut auf die Baureihe 52 umgestellt.

Auswirkungen der Wiedervereinigung

Nach dem Fall der innerdeutschen Grenze schlossen zahlreiche Betriebe in der Region oder reduzierten ihre Produktion, wodurch das geringe Güterverkehrsaufkommen weiter zurückging. 1990 wurden nahezu alle regelmäßigen Güterzüge eingestellt und das verbleibende Aufkommen konnte mit einer einzigen werktäg-



lichen Übergabe bewältigt werden. Der Personenverkehr litt unter ähnlichen Bedingungen. Zunehmend erwarben die Menschen ein eigenes Auto, die Bahn wurde für viele unattraktiv. Auch der Arbeitsplatzverlust in Folge von Betriebsschließungen bedeutete, dass Pendlerzahlen dramatisch sanken.

In den 1990er-Jahren wurde der Reisezugbetrieb aus Kostengründen zeitweise ausschließlich mit LVT der Baureihe 171 (ab 1992: Baureihe 771) abgewickelt. Bereits 1993 kehrte die Deutsche Reichsbahn jedoch vorübergehend zu lokbespannten Zügen mit Diesellokomotiven der Baureihe 202 zurück. Ab 1994 wurden sogar die sechsachsigen Lokomotiven der Baureihe 219 im Reisezugbetrieb eingesetzt, was angesichts der wenigen Fahrgäste wohl kaum zur Wirtschaftlichkeit beitrug. Der Güterverkehr endete vollständig am 1. Januar 1995.

Die geringe Nutzung der Züge mit kaum noch mehr als 70 Reisenden pro Tag hatte das Land Sachsen-Anhalt schon im September 2002 dazu veranlasst, die Abbestellung der Personenzugleistungen zwischen Salzwedel und Wittenberge in die Wege zu leiten. Nach Protesten aus den Anliegerkommunen wurde ein Wochenendver-

Am 22. Juni 2007 ruht der Verkehr auf der „Apfelbahn“ schon längst, als sich die Dampflokkfreunde Salzwedel zu einer Probefahrt mit ihrer Lok 50 3682 nach Arendsee aufmachen – und dabei auf manche grüne Überraschung stoßen Dirk Endisch

kehr aufrechterhalten, 2004 folgte schließlich die vollständige Einstellung des Zugverkehrs und die Umstellung auf Busbetrieb.

Güterverkehr als Hoffnungsschimmer?

Im September 2007 übernahm die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) die Strecke pachtweise mit dem Ziel, den Reisezugverkehr auf Teilstrecken wieder aufzunehmen. Diese Pläne scheiterten ebenso wie ein 2011 ausgearbeitetes Konzept zur Reaktivierung des Abschnitts Salzwedel – Arendsee für den Schülerverkehr. Zwischenzeitlich erwog die DRE bereits ein Stilllegungsverfahren. Seit Sommer 2023 keimt wie-

Die Formsignale in Binde-Kaulitz sind ausgekreuzt, als 202 539 am 7. August 1994 mit ihrem Zug durchkommt Josef Högemann (2)

der Hoffnung: Ein 1,3 Kilometer langes Teilstück der „Apfelbahn“ bei Geestgottberg wird seither wieder von Güterzügen befahren, die den Umschlagplatz nahe dem Werk von Happy Beton nutzen, um dort Kies aus der Lausitz zu entladen. Zugleich hat die DRE die Strecke 2023 zur Übernahme ausgeschrieben und einige Anliegerkommunen fordern eine Entwidmung der Strecke. Wie die Zukunft der Strecke Salzwedel – Geestgottberg aussieht, bleibt ungewiss. Josef Högemann



Die Bundesbahn-Baureihe 50^{Kab}

Lokomotivtender für die Dienstreise des Zugführers

Zu Beginn der 1950er-Jahre versuchte die Deutsche Bundesbahn, mit verschiedenen Maßnahmen ihren Betrieb moderner und rationeller zu gestalten. Im Güterverkehr stand die Frage des Ersatzes der völlig überalterten Güterzugbegleitwagen (Pwg) im Raum. Neben dem Neubau eines modernen Wagentyps verfiel man auch auf eine Idee, um den Wagen ganz einzusparen, und setzte diese mit der Baureihe 50 um

Rationalisierung tut Not – unter diesem Motto könnte man die umfangreichen Bemühungen der noch jungen Deutschen Bundesbahn zusammenfassen, ihren Betriebsdienst in den 1950er-Jahren effektiver und somit wirtschaftlicher zu organisieren. Von größter Bedeutung war dabei der Fahrzeugpark, hatten der Zweite Weltkrieg und dessen Folgen doch erheblichen Einfluss auf die Zusammensetzung

und Verfügbarkeit des Rollmaterials genommen. Die ersten Anstrengungen galten in erster Linie dem Wiederaufbau der Bahnanlagen und der Reparatur der vorhandenen Lokomotiven und Wagen. Gleichzeitig musste aber auch völlig überaltertes und deshalb nicht mehr wirtschaftlich einzusetzendes oder aufzuarbeitendes Material möglichst rasch ersetzt werden. Das betraf Triebfahrzeuge ebenso wie die Waggons.

Gerade im Bereich der Güterzugbegleitwagen (Pwg, siehe *Im Fokus* in *em* 8/14) hatte es große Verluste gegeben. Viele der noch im Einsatz stehenden Altfahrzeuge – vor allem der zahlenmäßig am stärksten vorhandenen preußischen Gattung Pwg Pr 14 – waren längst am Ende ihrer Nutzungszeit angekommen oder hatten sie bereits weit überschritten. Im dampfdominierten Güterzugsdienst der DB spielten sie nach wie vor

Ursprünglich nur für den Güterzugsdienst gedacht, wurden die mit Kabinentender ausgestatteten Schlepptenderlokomotiven der Baureihe 50 später von der DB auch im Personenverkehr verwendet wie hier die am 9. Oktober 1972 mit einem Nahverkehrszug von Hof nach Neuenmarkt-Wirsberg bei Stammbach aufgenommene 050 281 Georg Wagner

