Deutschland € 7,90 Österr. € 8,70 ▪ Schweiz sfr 14,80 ▪ Belg., Lux. € 9,20 ▪ Niederl. € 10,10 ▪ Port. (con.) € 10,40 ▪ Dänemark 89,95 DKK

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Juli 2020

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

07

4 190753 907902



Die letzten Eckeseyer 03.10
Finale auf der Oberen Ruhrtalbahn

E-Lok-Epochen in „Monnem“
Von der E 94 bis zur 185 im Bw Mannheim Rbf

Dampflok-Herbst in Frankreich
Anlagenporträt

Eifel-Nebenbahnen
Daun, Olef, Monreal & Co

DONNERBÜCHSE
Köln Modellbahnen Gebrauchtware

IN UNSERER GEBRAUCHTWARE BIETEN WIR IHNEN:

- ▶ Große Auswahl an gebrauchten Loks, Wagen & Zubehör
- ▶ Modellautos in den Nenngrößen N & H0
- ▶ Blechbahnhöfe und Fahrzeuge in den Spurgrößen 0 & 1
- ▶ Gleise in den Spurgrößen Z bis H0
- ▶ Großer Fundus an gebrauchten Ersatzteilen
- ▶ Regelmäßige Ankäufe von Modellbahn-Sammlungen
- ▶ 5 Parkplätze in der Vogteistraße 18

KOMMEN SIE VORBEI, WIR FREUEN UNS AUF SIE!

ÖFFNUNGSZEITEN: Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 - 18:30 Uhr
Samstag von 10:00 - 16:00 Uhr
▶▶▶ MONTAG: RUHETAG ◀◀◀

Ritterstr. 29 • 50668 Köln • Tel.: 0221 / 37 999 008

info@donnerbuechse-gebrauchtware.com
WWW.DONNERBUECHSE-GEBRAUCHTWARE.COM
/donnerbuechse.koeln /donnerbuechsekoeln



12 Die letzten Eckeseyer 03.10
Dampflok-Historie



18 Eng gestrickte Maschen
Nebenbahnen in der Eifel



30 Wendland-Spezialitäten
Erinnerungen



36 Ellok-Epochen in „Monnem“
Von E 94 zur 185 im Bw Mannheim Rbf



62 Herbstdampf in Frankreich
Anlagenporträt



74 Wanderfreuden an der Ahr
Dioramenkönig II/folge 16



84 Hintergrund-Fragen
Teil 7 der neuen Gebele-Serie



88 Schwere Last leicht
Beladungstipp

VORBILD

12 Die letzten Eckeseyer 03.10
Dampflok-Historie
18 Eng gestrickte Maschen
Nebenbahnen in der Eifel
28 Junkernthaler Restfahrplan
Momente
30 Wendland-Spezialitäten
Erinnerungen
36 Ellok-Epochen in „Monnem“
Von E 94 zur 185 im Bw Mannheim Rbf
47 Elias Wingenfeld
Galerie-Bilder

MODELL

60 Die Comeback-Lok
Baureihe 78 in H0 von Piko
62 Herbstdampf in Frankreich
Anlagenporträt
74 Wanderfreuden an der Ahr
Dioramenkönig II/Folge 16
78 Gemeinsam fahren und schalten
Optimierung von Brawas Bauart Görlitz
84 Hintergrund-Fragen
Teil 7 der neuen Gebele-Serie
88 Schwere Last leicht
Beladungstipp
92 Fensterladens kleine Schmuddelbrüder
Emmanuel Nouaillier

RUBRIKEN

4 Bild des Monats
6 Kurz-Gekuppelt
54 Modell-Neuheiten
97 Leser-Post
98 Fachhändler
101 Mini-Markt & Börse
106 Vorschau und Impressum

TITEL:
Eifel-Nebenbahnen: Zwischen den Bahnhöfen Kreuzberg (Ahr) und Altenahr fahren die Züge der Ahrtalbahn an der Burg Kreuzberg vorbei – hier 213 335 mit N 7145 am 23. April 1988.
FOTO: UDO KANDLER

Bild des Monats





Holzzug von CLR (Cargo Logistik Rail Service GmbH) von Freiberg nach Plattling, bespannt mit zwei Nohab-Dieselloks bei Martinlamitz im Fichtelgegirge. Der Vollholzzug ist im Frühjahr 2020 mehrmals gefahren, aber nicht immer mit Nohabs, auch eine Ex-DR-V 100 und Ex-DR-V 180 haben mal ausgeholfen. Am 12. Mai ist der Zug bei Bilderbuchwetter vorerst zum letzten Mal verkehrt und passiert hier soeben eine alte Steinbrücke, die mit Sicherheit der Spitzhacke zum Opfer fällt, sollte die Franken-Sachsen-Magistrale südlich von Hof weiter elektrifiziert werden. Bei den „Rundnasen" handelt es sich um ehemals dänische Nohabs im originalen Weinrot (MY 1138) und in der Variante Rot-Schwarz (MY 1142), die die Lok erst im Frühjahr 2020 erhalten hat. FOTO: MICHAEL GIEGOLD



FOTO: AXEL WITZKE

Am 14. Mai 2020 schiebt 182 522 bei Bochum-Dahlhausen einen aus TRI-Wagen gebildeten S 3-Ersatzzug nach Oberhausen.

Abmahnung für Abellio

Nun also auch Abellio: Als drittes Verkehrsunternehmen seit 2019 kassierte der Betreiber der S-Bahn-Linien S 2, S 3 und S 9 sowie der RB 40 und des RE 49 wegen schlechter Leistungen eine Abmahnung des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR).

Die Leidensgeschichte der Abellio Rail NRW begann mit der Übernahme des S-Bahn-Netzes Rhein-Ruhr im Dezember 2019. Seither kämpft das Tochterunternehmen der Nederlandse Spoorwegen (NS) mit Problemen. Weil für die bestellten Stadler-Triebzüge des Typs Flirt 3 XL nicht genügend Triebfahrzeugführer zur Verfügung standen, gab man noch im Oktober 2019 bekannt, dass DB Regio den Betrieb der S 3 Oberhausen – Essen – Hattingen bis März 2020 fortführen solle. Auch die geplante Verlängerung der S 9 von Bottrop bis Recklinghausen und von Wuppertal bis Hagen konnte nicht rechtzeitig zum Betriebsstart im Dezember 2019 umgesetzt werden, sie wurde auf Mai 2020 verschoben. Zugausfälle auf den Linien S 2 und S 9 wegen technischer Probleme an den neuen Zügen erregten zusätzlich den Unmut der Fahrgäste. Die Übernahme des Betriebs auf der Linie S 3 konnte Abellio am 1. März 2020 dank zahlreicher Leihlokführer der Wedler Franz Logistik (WFL) aus Potsdam stemmen. Dann vereitelte die Coronakrise die Pläne von Abellio, zum 1. Mai 2020 den Betrieb auf dem gesamten S-Bahn-Netz sowie der verlängerten Linie S 9 endlich mit eigenen Lokführern zu stemmen. Das Virus brachte die Ausbildung der Lokführer ins Stocken und sorgte für einen starken Einbruch der Fahrgastzahlen, sodass Abellio die Leihverträge zahlreicher WFL-Mitarbeiter vorzeitig aufkündigte. Als das Angebot auf Druck der Politik wieder ausgeweitet werden musste, fehlten mit einem Mal zahlreiche Mitarbeiter. Um wie vorgesehen ab 1. Mai 2020 die verlängerte Linie S 9 bedienen zu können, stellte man die Linie S 3 kurzzeitig auf Busbetrieb um, ab dem 4. Mai fuhren stündlich S 3-Ersatzzüge, gebildet aus TRI-Wagen und Taurus-Loks der MRCE.

Der VRR reagierte prompt mit einer Abmahnung und forderte eine unverzügliche Verbesserung der Verkehrsleistungen. Im Zuge der Abmahnung forderte der VRR Abellio nun auf, erkennbare Maßnahmen einzuleiten, um die „verkehrsvertraglichen Vereinbarungen“ wieder erfüllen zu können.

Zugleich wird jedoch auch Kritik an der Vergabepraxis des VRR laut. So sei nach Meinung von Experten schon früh abzusehen gewesen, dass es Abellio nicht gelingen werde, genügend Lokführer zu rekrutieren. Eine Übernahme von Personal des vorherigen Betreibers DB Regio war in der Ausschreibung nicht vorgesehen. Zuvor hatte der VRR bereits die Eurobahn und die Nordwestbahn wegen ähnlicher Probleme abgemahnt.



FOTO: MICHAEL GIEGOLD

Bei Döhlau begegnen 633 031 und 633 040 einem Regioshuttle der Agilis.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Verstärkung für Vlexx: 8442 142 am 22. April 2020 auf dem Weg ins Saarland.

Haie für das Allgäu

Nachdem das EBA nun den für das Allgäu-Netz der DB AG bestimmten Pesa-Link-Triebzügen der Baureihe 633 die Zulassung erteilte, übergab der polnische Hersteller noch Ende April 2020 die ersten Züge an die DB AG. Bis September soll die Auslieferung der ingesamt 26 bestellten Fahrzeuge abgeschlossen sein. 633 031/531 und 633 040/540 trafen am 30. April 2020 im Allgäu ein.

Endlich Talente für Vlexx

Nach monatelangen Verzögerungen konnte Vlexx am 30. März 2020 auf der Linie RB 74 zwischen Homburg und Illingen die ersten Elektrotriebzüge des Typs Talent 3 von Bombardier in Dienst stellen. Ursprünglich sollten die Triebzüge bereits zur Übernahme des E-Netzes Saar durch Vlexx im Dezember 2019 zur Verfügung stehen. Weil Vlexx zusätzlich Personal fehlte, musste zwischenzeitlich der alte Betreiber DB Regio aushelfen.

„Äffle und Pferdle“ auf großer Fahrt

Die WRS Deutschland GmbH würdigt die im Schwabenland beliebten Zeichentrickfiguren „Äffle und Pferdle“ mit einer speziellen Beklebung auf 185 527. Einer der ersten Einsätze im neuen Gewand führte die von Alpha Trains gemietete Schwaben-Lok der WRS am 5. Mai 2020 gemeinsam mit 120 145 vor dem DGS 95141 über die Murrbahn von Ingolstadt nach Kornwestheim und Singen. Eine ausführliche Dokumentation der Gestaltung der Maschine sowie das passendes Musikvideo finden Freunde der schwäbischen Eisenbahn unter: www.aeffleundpferdle.de/post/äffle-pferdle-uff-dr-schiene.



FOTO: MAIK KOPKE

Bei bestem Frühlingswetter durchqueren 185 527 und 120 145 am 5. Mai 2020 die „Schleißweiler Kurve” zwischen Murrhardt und Sulzbach (Murr).



FOTO: BERND KELLER

151 001 und 140 856 der Bayernbahn am 27. April 2020 in Aschaffenburg.

151 001 im Ursprungskleid

Die Bayernbahn ließ ihre 151 001 im Zuge einer Neulackierung in Saarbrücken äußerlich in den Ursprungszustand der 1970er-Jahre zurückversetzen. Frisch ergrünt, aber noch ohne gültige Fristen wurde die 151-Prototyplok am 27. April von 140 856 zurück ins heimatliche Nördlingen gebracht. Die notwendigen Revisionsarbeiten sollen anschließend in Nürnberg erfolgen. Die Aufnahme zeigt den Überführungszug bei einem Zwischenhalt in Aschaffenburg.



FOTO: CHRISTOPH GRIMM

181 215 der SEL am 1. Mai 2020 in Priort am Berliner Außenring.

181 im TEE-Gewand

Nach ihrer erfolgreich absolvierten Hauptuntersuchung präsentierte sich 181 215 der Schlünß Eisenbahnlogistic (SEL) nun in TEE-Farben. Die Lokomotive soll künftig gemeinsam mit dem jungen EVU Nordliner vermarktet werden und zusammen mit zwei Schwesterloks 181 204 und 213 im regelmäßigen KLV-Verkehr zwischen Neumünster und Herne zum Einsatz kommen. 181 213 traf bereits zur Hauptuntersuchung und Neulackierung in Mukran ein.



FOTO: STEFAN EISENHUT

DB REGIO KEMPTEN verfügt über eine neue Retro-Lok: Das Unternehmen ließ 218 446 bei Rail-Design Bäcker im nordrhein-wesfälischen Siegen in das ozeanblau-beigefarbene Farbkleid der 1970er- und 1980er-Jahre zurückversetzen. Im Rahmen eines ihrer ersten Einsätze bespannte die 1977 gebaute Maschine am 21. Mai 2020 den RE 57392 von München Hbf nach Lindau Hbf und zurück, hier bei Wildpoldsried.

Auf den Spuren der Geschichte

Als Jan Kraus seinem neuen Patienten begegnet, hat er wenig Hoffnung. Der Mann heißt Wenzel Winterberg, ist beinahe 100 Jahre alt und hat soeben seinen dritten Schlaganfall überlebt. Kraus gibt ihm vielleicht noch ein paar Tage. Als Sterbebegleiter kennt er das Angesicht des Todes. Doch es kommt anders als gedacht: Der alte Herr findet unter der Obhut seines melancholischen und etwas bierseligen Pflegers zurück ins Leben – und kurze Zeit später schaukelt das ungleiche Paar in einem Regionalzug durch die tschechische Provinz.

Winterberg, der die Eisebahn ebenso liebt wie die Geschichte, beginnt gemeinsam mit seinem Pfleger eine Reise in die Vergangenheit Europas. Begleitet von einem Baedeker für Österreich-Ungarn aus dem Jahr 1913 führt der Weg der beiden quer durch das Gebiet der früheren k.u.k-Monarchie zwischen Königgrätz und Sarajewo, zu den Schlachtfeldern vergangener Kriege und Monumenten, die vom verblassten Ruhm alter Zeiten zeugen. Unterwegs übernachten die beiden in Hotels, die schon im Reiseführer aus der Kaiserzeit empfohlen wurden – stets in Bahnhofsnähe, denn der ehemalige Straßenbahnfahrer Winterberg kann ohne den Klang der Eisenbahn nicht einschlafen. Ganz wie im Jahr 1913 reisen die beiden ausschließlich mit der Eisenbahn. Das gelingt nicht immer ohne Komplikationen: Winterberg verabscheut moderne Bahnhöfe, Schnellzüge und Fahrkartenautomaten. Stattdessen sehnt er sich nach der alten Welt des Reisens. Vielleicht vertieft er sich auch deshalb so gerne in seinen abgenutzten Reiseführer. Denn damals, am Vorabend des Ersten Weltkriegs, der die alte Ordnung für immer zerstören sollte, konnte man zumindest noch glauben, die Welt sei in Ordnung. Doch das war sie keineswegs, versucht Winterberg seinem notorisch desinteressierten Begleiter immer wieder zu erklären. Winterberg, der unterwegs wiederholt „historische Anfälle“ erleidet und bis zu seiner eigenen und zur Erschöpfung des Lesers aus seinem Baedeker referiert, leidet zugleich an der Geschichte. „Die Schlacht bei Königgrätz geht durch mein Herz,“ ruft er immer wieder aus, „sie ist der Anfang von allen unseren Katastrophen.“ Denn erst dieser historische Sieg Preußens über Österreich im Jahr 1866 habe das beispiellose Leid des 20. Jahrhunderts ermöglicht.



Winterberg und Kraus stammen beide aus Böhmen. Im Verlauf des Buches wird deutlich, wie sehr sich die Zerrissenheit ihrer Heimat auch in den persönlichen Lebensläufen der beiden Protagonisten spiegelt.

Wie seine Hauptfiguren hat auch der in Tschechien geborene Autor Jaroslav Rudiš eine enge Beziehung zu Deutschland. Winterbergs Reise hat der ausgebildete Historiker Rudiš, der selbst aus einer Eisenbahnerfamilie stammt, während der Arbeit an dem Buch selbst unternommen. „Die Eisenbahn und die Geschichte kann man nicht trennen“, sagt er. Und so ist Winterbergs letzte Reise nicht nur ein großer Roman über die europäische Geschichte, sondern zugleich auch eine Hommage an das Reisen mit der Eisenbahn. *ke*

Jaroslav Rudiš: Winterbergs letzte Reise. Luchterhand Literaturverlag, München 2019. 540 Seiten, 22 x 15 cm, gebunden. 24 Euro. Eine Taschenbuch-Ausgabe zum Preis von 12 Euro erscheint im Juni 2020.

Der Fehler im System

Ist der Zug abgefahren? Natürlich, lautet da die Antwort vieler Eisenbahnfreunde, schließlich sind wir im positiven Sinne „abgefahren“ auf unsere schienengebundene Leidenschaft und auf die heile Welt, die auf den meisten Modellbahnanlagen lockt. Doch viele machen sich nun schon seit Jahrzehnten Sorgen um die Zukunft des eigentlich zukunftsträchtigsten Verkehrsmittels, das leider zunehmend von anderen Verkehrsträgern verdrängt wurde. Eine leichte Renaissance der Eisenbahn, befördert durch die Klimadiskussion und die Kapazitätsgrenzen insbesondere bei Straße und Luftfahrt, gab in letzter Zeit wieder Anlass zur Hoffnung, doch dann kam plötzlich Corona: Ausgangsbeschränkungen, „Home-Office” und Wirtschaftskrise schlagen auch voll auf die Eisenbahn durch. Ist der Zug also doch schon wieder abgefahren?



An die Tatsache, dass wir so oder so eine neue Bahnpolitik brauchen, appelliert neben vielen anderen verkehrspolitischen Publikationen auch dieses Buch von Bernhard Knierim und Winfried Wolf, beide beschäftigen sich seit langem beruflich mit verkehrs- und gesellschaftspolitischen Themen. Die beiden Autoren beschreiben in 16 Kapiteln die Grundzüge einer „Bahnwende in der Verkehrswende“ und präsentieren ihre Lösungsvorschläge für eine bessere Bahn – natürlich unter Berücksichtigung einer völligen Neuorientierung der Verkehrspolitik sowie Strukturreformen bei der DB AG einschließlich besserem Spitzenpersonal. Dazu lassen sie nach jedem Kapitel Eisenbahner, Verkehrsexperten und Initiativen zu Wort kommen, zu ihnen zählen beispielsweise der Trierer Verkehrsplaner Heiner Monheim, der als „Vater des Interregios“ bekannte Karl-Dieter Bodack oder Claus Weselsky von der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer.

In der Reihe mehrerer aktueller Veröffentlichungen zur Bahnpolitik bietet „Abgefahren“ tatsächlich anschauliches Hintergrundwissen und sehr konstruktive und übersichtliche Verbesserungs- und Lösungsvorschläge für eine wirkliche Renaissance der Eisenbahn in Deutschland. Zwar hat die aktuelle Corona-Krise dieses Ansinnen auch durch vermehrte Heimarbeit und Wirtschaftsabschwung (niedrigere Auslastung auch der Schiene) temporär in den Hintergrund treten lassen, doch eine neue und alternative Bahnpolitik ist so oder so notwendig – allein schon wegen des Sorgenkinds Güterverkehr, dessen innerdeutsche Verkehrsleistung jüngst sogar schon von der Binnenschifffahrt (!) übertrumpft wurde. Uns Eisenbahnfreunden spricht dieses Buch mit seiner Analyse und Zielsetzung wohl aus der Seele, bei uns rennen die Autoren wohl „offene Ladeklappen und Waggontüren“ ein. Es ebenso lesen und mutig danach handeln müssten allerdings viel mehr und andere Menschen, die eines Tages vielleicht doch und vor allem von ganzem Herzen auf die Bahn „abfahren“! *JS*

Bernhard Knierim und Winfried Wolf: Abgefahren – Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen. Papy Rossa Verlag, Köln 2019. 292 Seiten, 13 x 20 cm, kartoniert. 17,90 Euro.