

Flügelrad

Winter

November 2023

Wissenswertes aus dem RSWE e.V. und aus der
Welt des Schienenverkehrs



Die Fahrzeugsammlung RSWE e.V. – Umbauwagen 3yg
von Wolfram Salberg

Spur-0 Stammtisch
von Hans Niederhofer

Grundkurs Kleinlokbediener
von Thomas Mattusch

Der Fahrplanwechsel 2023/2024
von Bernd Heinrich

Die Vereinszeitschrift der

Postfach 120 403 93026 Regensburg
www.rswe.de

 **RSWE e.V.**

Regensburger Straßenbahn-, Walhallabahn-
und Eisenbahnfreunde e.V.

Inhalt

Verein

Termine 2

Vereinsnachrichten: 2-20

Serie

**Die Fahrzeuge der Sammlung
RSWE e.V.**

Umbauwagen 3yg
von Wolfram Salberg 29-36

Service

**Der Fahrplanwechsel
2023/2024** 26-29
von Bernd Heinrich

Nachrichten

Nachrichten 21-25
Zusammengestellt von Bernd Heinrich

Impressum

Herausgeber:

Regensburger Straßenbahn-, Walhalla-
bahn- und Eisenbahnfreunde e.V.
RSWE e.V.
Postfach 120403 93026 Regensburg
www.RSWE.de
info@rswe.de

Redaktion:

Bernd Heinrich
Wolfram Salberg

Weitere Mitarbeiter:

Urteile und Meinungen in namentlich gekenn-
zeichneten Artikeln stimmen grundsätzlich nicht
mit denen der Redaktion und des Herausgebers
überein.

Alle Artikel und Aufnahmen unterliegen dem Ur-
heberrecht. Nachdruck und Übernahme, auch
auszugsweise, nur nach vorheriger Rücksprache
mit dem Herausgeber.

Das Flügelrad kann auch über unsere Homepage
www.RSWE.de als pdf-Datei heruntergeladen
werden.

Artikel für diese Zeitung können als Word-Datei un-
ter: b.heinrich-regensburg@t-online.de direkt zuge-
schickt werden.

Wichtige Hinweise in eigener Sache!

Liebe Leser,

wir freuen uns das Flügelrad Winter 2023 an Euch auszuliefern. Da das Flügelrad in unregelmäßigem Abstand erscheint, werden in Zukunft die aktuellen Dinge und Termine im Infobrief veröffentlicht, Nachrichten und Berichte im Flügelrad. Wir möchten somit Reportagen, Serien und Berichte von den reinen Informationen, wichtigen Nachrichten und Terminen trennen, um euch so schneller und besser zu informieren. Ein Infobrief ist einfach wesentliche schneller erstellt und Euch herausgeschickt als ein komplettes Flügelrad. Zudem ist der Infobrief vereinsintern (also ausschließlich für Mitglieder)! Das Flügelrad ist öffentlich, da es ja auch über die Homepage veröffentlicht wird!

Viel Spaß beim Lesen wünscht Bernd Heinrich, Redaktion

Titelbild:

Am 16. Juli 2023 bespannte 103 113 des DB-Museum den TEE Nürnberg-Regensburg-Nürnberg.

Die Aufnahme entstand bei Rückfahrt am Abend im Bahnhof Regensburg-Prüfening
Aufnahme: Bernd Heinrich

Termine.....Stand: 24.11.2023

- **08.12., 19.00 Uhr Weihnachtsfeier**
- **22.12., ab 14.00 Uhr Dezembertreff:** Jahresausklang bei Glühwein und Gebäck
- **12.01., 19.00 Uhr Januartreff:** Bilder eines Jahres 2023
Referent: Bernd Heinrich
- **26.01.; 19:00 Uhr Spur-0 Stammtisch Oberpfalz**
- **16.02., 19.00 Uhr Februartreff:** Modellbahnneuheiten 2024
Referent: Bernd Heinrich
- **08.03., 19:00 Uhr Märztreff:** Deutsche Einheitsdampflok
Referent: Georg Daemisch
- 09.03., 20:00 Uhr Aufbau 55.Regensburger Modellbahnbörse
- **10.03., 10:00 Uhr 55.Regensburger Modellbahnbörse**
- **22.03.; 19:00 Uhr Spur-0 Stammtisch Oberpfalz**

Vereinstreffs und Spur 0-Stammtische finden im RSWE Vereinsheim statt.

Ansprechpartner:

- für die 1:1-Termine- und Aktivitäten Thomas Mattusch
- für die Modellbahntreffs Franziskus Müller
- für Spur 0-Stammtisch Hans Niederhofer

..... Nachrichten.....

Zusammengestellt von Wolfram Salberg und Bernd Heinrich

Kurs Grundlehrgang Kleinlokbediener

ein Erfahrungsbericht von Thomas Mattusch

Im Herbst 2022 wurde ich vom bekannten Schumi angesprochen, ob Interesse an einem Kurs für Kleinlokbedienung vorhanden wäre, was ich sofort bejahte. Es wären für einen viertägigen Kurs im DDM in Neuenmarkt-Wirsberg noch einige wenige Plätze frei und so wurde es mit der schriftlichen Meldung meiner persönlichen Daten: Adresse, Geburtsdatum und Angabe des Eisenbahnbetriebs, in dem Fall der RSWE, ernst. Ebenfalls angemeldet hatte sich Schumi sowie Matthias aus Amberg

Der Termin wurde für 4 Tage festgesetzt, Beginn Do, 23.2.2023 – So, 26.2.2023. Im Vorfeld bekam ich weder einen Lehrplan noch eine ungefähre Angabe der Kosten. Egal, es musste noch ein Hotelzimmer in der Nähe gebucht werden und da war das Angebot überschaubar. Eine Möglichkeit wäre in Wirsberg die Unterbringung im Hotel des „George Clooney“ der deutschen Köche, bei Alexander Herrmann. Doch dank 3-stelliger Zimmerpreise wurde entschieden, bei einem kleinen Familienbetrieb gleich in der Nähe zu buchen und das war mit dem Familienbetrieb Hereth gefunden.

Mittelweile haben wir erfahren, dass der Kurs gegen 9:00 beginnen sollte und so wurde die Anreise geplant.

Ich hatte zu diesem Zeitpunkt noch einen Firmenwagen aus bay. Produktion, der jedoch nach 12 Jahren und einem Kilometerstand von mehr als 250.000 km bei Minusgraden äußerst unwillig seinen Dienst antrat. Matthias hätte uns in der S-Klasse mit dem Stern chauffiert, aber der Gedanke, noch schnell einen Armani-Anzug in Sicherheitswestenoptik fertigen zu lassen und dann vor Ort mit dunklen Sonnenbrillen auszusteigen, erschien uns zu aufwendig. Also wurde kurzfristig mein Fahrzeug mit eins vom Firmenpool getauscht und los ging es.

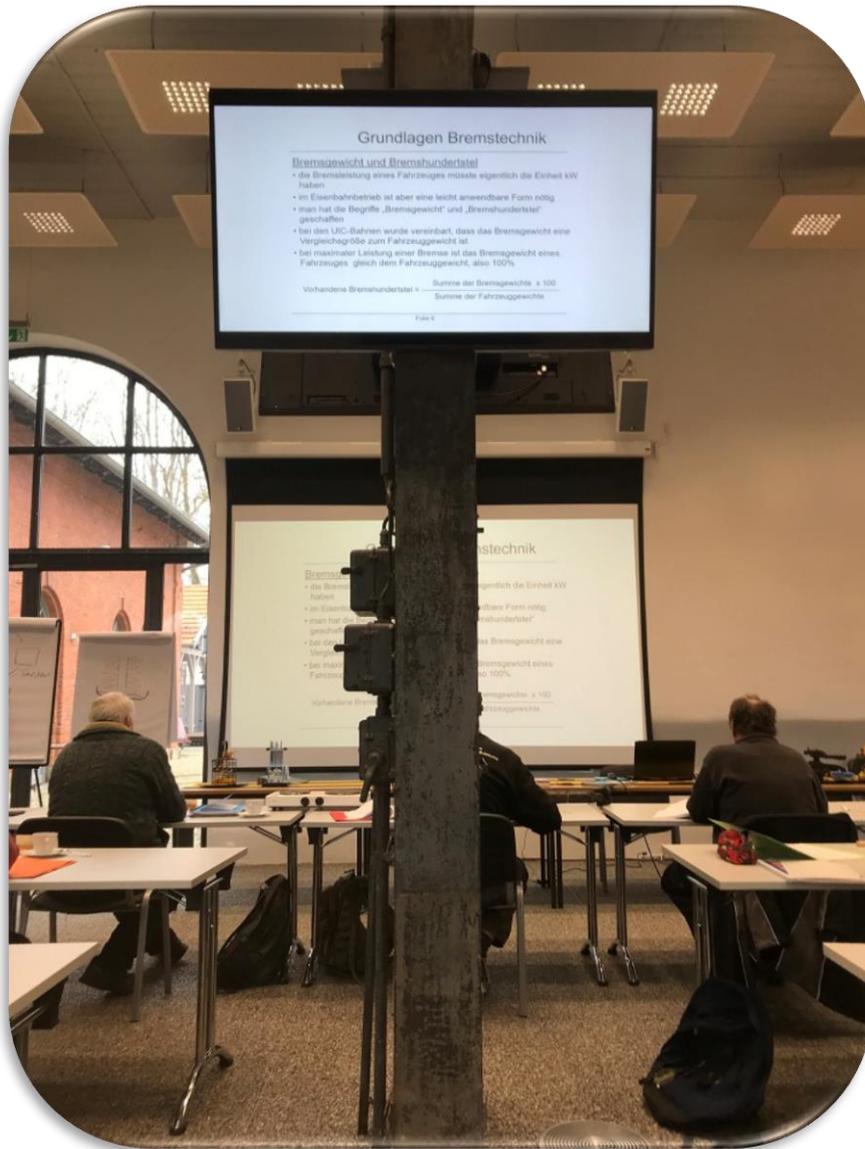
Treffpunkt der drei Mutigen war gegen 7:00 bei Matthias, eingeladen war schnell und los ging es.

Um kurz vor 9:00 waren wir im DDM eingetroffen und nach kurzer Klärung der Örtlichkeit konnten wir unsere Plätze dank Namenskarten im Schulungsraum beim Rechteckschuppen in der Nähe des Kohlenhofes einnehmen. Gleich zu Beginn war mir klar, ich habe einen Ehrenplatz: Im Sichtfeld einen massiven Eisenträger und im Rücken die Eingangstür, welche häufiger für ihren Bestimmungszweck genutzt wurde. Wir waren gut 20 Leute, hauptsächlich Betriebspersonal vom DDM, einige von den Selber Eisenbahnfreunden und wir Drei.



Die nächsten 4 Tage werden wir hier verbringen, bei der Uhr ist der Eingang

Unsere Referenten, M. Büttner EBL und M. Förster von der Technik waren beide bei der Museumsbahn Schönheide aktiv und da entstand das erste Problem. Deren Dialekt, der Stahlträger und mein Gehör, welches hauptsächlich zur Filterung der Oberpfälzer Sprache genutzt wird, waren nicht immer auf gleicher Höhe. Aber dank eigenem Bildschirm, direkt angebracht am Stahlträger in luftiger Höhe, verhalf mir bei den nächsten Tagen zumindest zu in den Unterlagen zu folgen und bei Unterrichtsstunden zu rechtlichen Themen wurde halt extra gut hingehört.



Mein Ausblick die nächsten 3 Tage!

Donnerstag, Tag 1:

Am ersten Tag wurde die Agenda vorgestellt, die Lehrgangsunterlage mit gut 60 Seiten wurde bereitgestellt und da wurde mir klar, dass die 3 Tage „knackig“ werde, schließlich steht folgender Stoff an:

- Rechtliche Grundlagen nach EBO
- Dieselmotor
- Getriebe
- Fahrwerk
- Bremsausrüstung
- Elektrische Anlage

Im Abschluss soll eine Schriftliche Lernstandkontrolle erfolgen und am letzten Tag ein mündliches Abschlussgespräch. Zuerst mal einen Kaffee, welcher von der freundlichen Ehefrau von M. Büttner gekocht wurde, den werde ich nun brauchen.

Am ersten Tag wurde relativ kurz durch M. Büttner auf die wichtigsten Voraussetzungen im Eisenbahnbetrieb eingegangen, auf das notwendige Alter, welches ich schon leicht überschritten hatte und weitere für mich neue Regelungen.

Dann wurde es umfangreicher, M. Förster unterrichtet ausgiebig über das Thema „Dieselmotor“, dessen Aufbau, Wirkungsweise, Einspritzverfahren, Kühlanlage, Schmierung, Abgasanlage und Störungen.

Wirklich neu war zumindest für mich nichts, Klasse fand ich die Prüfung des Einspritzbildes einer defekten Einspritzdüse, welche mittels einem nostalgischen Gerät vorgeführt wurde. Im Gespräch, welches sich aufgrund des Dialektabstandes von gut 300 km äußerst schwierig gestaltete, wurde klar, dass er „nur“ Deutz-Motore in Kleinloks kenne, am ersten Tag konnte er zumindest „Kaelble“, von mir ausgesprochen, nicht mal verstehen, aber dazu später..



Didaktik zum anfassen

Mittags wurden wir jeden Tag gut versorgt, hier war ebenfalls die Ehefrau von M.Büttner die Küchenfee. Am Nachmittag werden wir in die Geheimnisse der Getriebebauarten vom einfachen Rädergetriebe bis zum hydrodynamischen Getriebe unterrichtet und da konnte ich einige für mich neue Erkenntnisse sammeln. Selbstverständlich wurde auch die Kraftübertragung zum Rad vermittelt. Um 16.30 war Schluß und so wurde im Hotel eingekcheckt und nach kurzer Absprache war klar, dass wir in der hauseigenen Gaststube den Tag ausklingen lassen.

Freitag, Tag 2:

Nachdem ich in der Regel um 6.00 aufstehe, konnte ich ausschlafen und so stand ich gegen 7:00 am Frühstücks Büfett und konnte mir (ein für mich ausreichendes) Frühstück genehmigen. Meine zwei Kollegen trudelten kurz danach ein und so wurde entspannt die nächsten Tage angegangen. Schon bei der Einleitung durch M. Büttner war mir klar, dass wird heute kein Zuckerschlecken. – Denn Bremstechnik und deren Anforderungen waren auch ein Thema, dass neu war für mich. Die einfachste Bremsart, die Wurfhebelbremse war ja durchschaubar, aber bei den physikalischen Vorgängen bei den einzelnen Bremsarten musste ich schon „wach“ sein. Auch bei der Unterscheidung der Bremsarten zwischen Ein- und mehrlösigen Bremsen und den Vorgängen bei Benutzung von Führerbrems- und Zusatzbremsventil musste ich mehrmals trotz meiner 35-jährigen Erfahrung in der Industriepneumatik umdenken, sind doch viele Funktionen gegenläufig. Auch die Druckluftherzeugung ist nicht unbedingt gleich zu setzen. Was mir an diesem Tag ins „Blut“ übergang, sind die Begriffe Betriebsbremsung HL=4,2-3,5 bar / Vollbremsung HL 3,5 bar / Schnellbremsung HL 0bar und im Großen und Ganzen, wie sich die Bremshundertstel zusammensetzen.

Den Abend haben wir wieder in gemütlicher Runde im Gasthof unseres Hotels ausklingen lassen und wir drei waren uns einig, nochmals den heutigen Lehrstoff Revue passieren lassen

Samstag, Tag 3;

Nachdem am gestrigen Tag schon darauf hin gewiesen wurde, dass am Nachmittag die Schriftliche Prüfung abgelegt werden muss, dachte ich mir, voller Bauch stört da und ich nehme lieber ein Frühstück XL zu mir und lasse das Mittagessen ausfallen, also diesmal 2 Semmeln und Eier eingeworfen... Schumi war anscheinend der gleichen Meinung und hat das Ganze auf XXXL ausgeweitet, also 4 Semmeln, konnte aber trotzdem dem Gulasch am Mittag nicht widerstehen und fasste einmal nach..

Um 9:00 war M. Förster wieder unser Ausbilder und so wurde die Elektrik, Rad/Schiene-Konzept und Fahrwerk mit einigen praktischen Beispielen durchgesprochen. Im Anschluss wurde in der angrenzenden Halle auf die einzeln abgestellten Fahrzeuge, 2 Deutz-Lokomotiven und eine Köf 2 eingegangen. Nachdem er bei der Köf wieder vom Deutz-Motor sprach und ich in verbesserte, dass dies mit Sicherheit ein Kaelble ist, erkennbar an den einzelnen Zylinderköpfen, wollte er mir nicht glauben. Erst durch die Schützenhilfe einer Kollegin aus dem DDM, die wie ich ebenfalls einen Motor dieses Fabrikates wieder zum Leben erweckte, konnte ich ihn zumindest von seiner Annahme abbringen.



Praxis an einer Deutz

Im Anschluss durften wir uns bei besten Wetter in Oberfranken -wir hatten gerade ein Schneegestöber- im Freien die Unterschiede zwischen ein- und mehrlösigem Bremsen an ausgestellten Güterwagen ausgiebig erklären lassen und nach Abklingen des Schauers ging es ins Museum, wo uns die einzelnen Bremsbauteile an den Lokomotiven erklärt wurden. Vorerst leicht enttäuscht war unser Kursleiter, dass bei der ausgestellten 95 keine Gegendruckbremse verbaut ist und er diese auch gerne gezeigt hätte. Ein paar Stände weiter konnte ich ihn auf 50 975 hinweisen, und dass diese mit der Zusatzbremse ausgerüstet sei, was er mit „50er“ doch nicht. Da aber diese 50er bei der BZA München lief, bekam ich doch recht. Auf dem Rückweg in den Kohlenhof bin ich mit dem technischen Ausbilder, M. Förster an einer ausgestellten Walze der Marke „Kaelble“ vorbei

gekommen, und mit einem Fingerdeut meinerseits meinte er nur: jaja, ich hab nachgelesen, wer das ist..



Bestes Wetter für Ausbildung im Freien

Nach dem verspäteten Mittagessen ging es mit der Schriftlichen Prüfung los und die hat Ihren Namen zurecht getragen. Alle Fragen mussten in Schriftlicher Form beantwortet werden, also ohne „Kreuze“ setzen. Auch das Erstellen des Schemaplans für eine kombinierte direkt und indirekte Bremse musste erstellt werden. Eine Frage war für mich nicht verständlich und so wurde das angenommen, was ich meine.

Nachdem unser Gasthof am Samstag einen Ruhetag hatte, waren wir bereit am frühen Nachmittag unterwegs für eine Alternativlösung zum Abendessen, doch in einem Radius von 20 km waren sämtliche Stationen zur Nahrungsaufnahme in Urlaub, geschlossen oder ausgebucht. Nachdem wir schon zur Sicherheit ein Sixpack Bier für die Alternativlösung „Pizzadienst“ besorgt wurde, konnten wir uns im 35 km entfernten Kulmbach einen Sitz im Brauhaus sichern und so war auch beim Anblick des Schäumeles Schumis Bedenken wegen möglichen Versagens wie weggeblasen. Aufgrund einsetzender Schneefälle wurde zeitig der Rückweg angetreten und noch das Sixpack im Vorraum des Hotels vernichtet.

Sonntag, Tag. 4

Wieder wurde der Tag mit einem ausgiebigen Frühstück begonnen und meine Kollegen wollten unbedingt noch strebsam lernen, schließlich war die mündliche Prüfung angesagt.

Nachdem wir im DDM angekommen waren, konnten wir noch in aller Ruhe den Rundschuppen sowie alle Exponate besichtigen, wobei eher Matthias und ich mehr Freude daran hatten, ist doch Schumi bekannterweise eher ein Freund der Dieselfraktion

Um ca. 12:00 ging es dann zur mündlichen Prüfung! Wir saßen zu sechst in vorderster Reihe und nach Durchsicht der Schriftlichen Unterlagen wurden die einzelnen Probanden im Detail befragt. Ich gebe zu, nichts ist schlimmer, als neben einem befreundeten Kollegen zu sitzen, die Antwort zu wissen und nicht helfen zu können. Bei mir war es nicht schlimm, die Prüfer waren erstaunt, dass ich sowohl direkte, indirekte und beide Bremsen vereint skizziert hatte,

wobei die beiden nicht wussten, dass ich die Frage einen Tag vorher nicht richtig gelesen hatte. Bei der Frage nach einer gebrochenen Feder o. Ä – ich hatte das Ganze nicht richtig verstanden – antwortete ich: dann lass ich den Bock stehen! - Was mit einer drohenden Abmahnung entgegnet wurde..



Die letzte Gruppe kurz vor Verkündung des Ergebnisses

Nach 45 min waren wir erlöst und so ging es wieder vor die Kommission, Ergebnis: Wir hatten alle bestanden, zwar mit mehr oder weniger Punkten, aber der olympische Gedanke zählt.

Müde und glücklich traten wir den Heimweg an und nach einigen Graupel-schauern waren wir wieder in heimatliche Gefilde eingetroffen.

Resume:

Die 4 Tage waren sehr lehrreich für mich, der Lehrgang umfasste zwar nur den theoretischen Teil für die Bedienung von Kleinlokomotiven, für einen Praxiseinsatz müsste ein Eisenbahnunternehmen mit Eisenbahnbetriebsleiter noch die Praxisausbildung gewährleisten

Aber für unsere Arbeiten an den Maschinen, auch Starten, Prüfung der Bremse etc. fühle ich mich sicherer.

Der schönste Nebeneffekt ist aber das richtige Zusammenwachsen mit meinen Amberger Kollegen! – es waren 4 schöne Tage!

Regensburger Spur 0 Stammtisch im RSWE e.V.

von Hans Niederhofer

Eigentlich wollte ich ja fürs Flügelrad nur einen Bericht über den letzten Spur 0 Stammtisch am vergangenen Freitag, den 29.07.2023, schreiben. Aber nachdem sicher eine ganze Reihe von den RSWE-Mitgliedern den Stammtisch nur vom Hörensagen kennen, muss wohl ich etwas weiter ausholen.

Nachdem uns Herr Görner schon mit verschiedenen OSM-Güterwagen und seinen eigenen Modellbaukünsten in Messing- und Kunststoff-Bauweise die Zähne lang gemacht hatte, brauchte es nur noch einen kleinen Funken damit einige von uns reif waren für den Wechsel zur Spur Null. Es dürfte wohl um 2005 gewesen sein als die Firma Lenz die ersten Großserien Fahrzeuge in Spurweite 0 zu einem erschwinglichen Preis auf den Markt brachte. Alle Modelle ab Werk digitalisiert, mit Sound und einer Funktionskupplung. Da war es um uns geschehen!

Dieses verführerische Angebot hatte zur Folge, dass einige Modellbahner im Verein recht zeitnah von der H0 zur Spur 0 wechselten. Nachdem zu Hause kaum einer den Platz für eine große Anlage in Spur 0 hatte oder dort noch eine H0-Anlage stand, kam schnell der Gedanke auf Module nach FREMO-Norm zu bauen und gemeinsam Fahrveranstaltungen zu organisieren.

Auf Erfahrungen im Modulbau konnten wir ja im Verein, dank der Kollegen in der Spur H0 und vor allem dank Uwe Stehr, reichlich zurückgreifen. So entstanden bald die ersten Bahn-höfe und Streckenmodule nach realen Vorbildern aus unserer Region. Dabei war es uns wichtig bereits abgebaute Eisenbahn- und Infrastruktureinrichtungen darzustellen und damit nicht nur für uns den Spielwert zu erhöhen, sondern auch für Besucher einen möglichst großen

Wiedererkennungswert zu schaffen und lokale Eisenbahngeschichte darzustellen. Die begeisterten Kommentare und Beiträge vieler Besucher haben uns darin mehr als bestätigt und immer wieder sind wir gerade dadurch an interessante Details oder alte Aufnahmen und sogar Gerätschaften gekommen.

Bereits im Stellwerk im Hafen wurden zu verschiedenen Veranstaltungen (Tag der offenen Tür etc.) die ersten Module ausgestellt und 2014 war es dann so weit, dass bei der ersten RSWE-Modellbahn-Ausstellung in der ESV-Halle eine ansehnliche Fahrstrecke aufgebaut werden konnte. Parallel zum großen H0-Arrangement dürften es damals in der Spur 0 mit Bahnhöfen, wie Schierling, Hauzendorf und Roßbach sowie den entsprechenden Fiddleyards, bereits eine beeindruckende Fahrstrecke von ca. 55 - 60 m gewesen sein, die wir zeigen konnten. Schon 2015 folgte in Sinzing die zweite Modellbahnschau und die dort gezeigten Anlagen in beiden Spurweiten waren noch einmal deutlich größer.

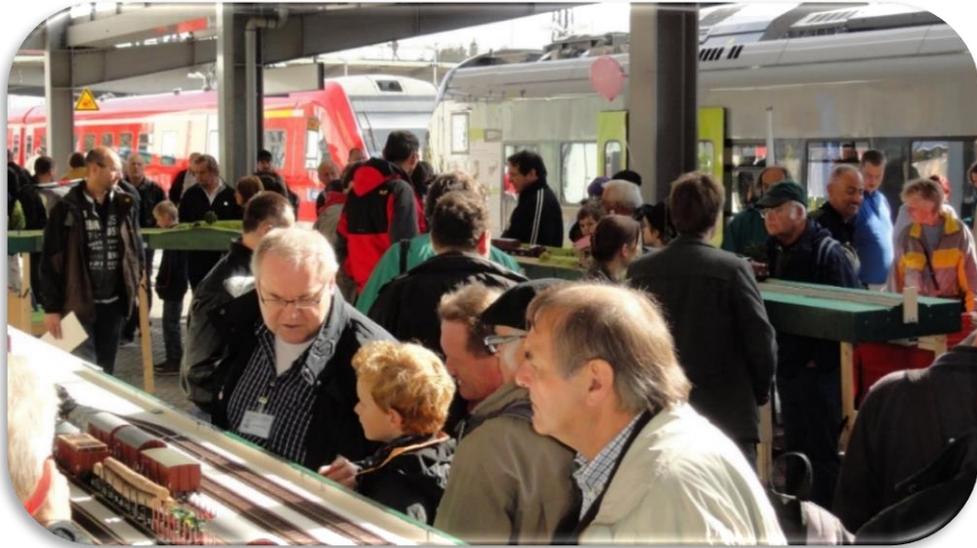
Übrigens für alle, die es interessiert, bei „youtube“ gibt es über beide Ausstellungen entsprechende professionell gemachte Film-Berichte. Einfach unter „RSWE Modellbahn Fahrtage“ suchen. Von da an war die Spur 0 bei den Veranstaltungen des RSWE nicht mehr wegzudenken, ob beim Bahnhofsfest in Hauzendorf oder denen am Regensburger Hbf, bei der zweiten RSWE-Modellbahnschau in Sinzing, bei Sommerfesten der Firma Pürner und wie zuletzt beim Drehscheibenfest in Amberg.



Erste Module im Vereinsheim „Hafenstellwerk“ im November 2010



RSWE-Modellbahn Fahrtag 2014 in der ESV-Halle



Unsere Spur 0 Anlage - dicht umlagert - beim Bahnhofsfest 2012:

Zwischendurch gelang es uns dann auch das eine oder andere kleine Fahrtreffen im Vereinskreis auf die Beine zu stellen. Die waren zwar nicht öffentlich, aber unsere Mitglieder und Freunde waren immer willkommen!

Aber sollte das alles sein oder sollte man versuchen weitere Interessierte zu finden?

Wie viele andere in den beiden damals einschlägigen Foren des Spur Null Magazins und der ARGE Spur 0 versuchten auch wir einen Stammtisch für die Region um Regensburg auf die Beine zu stellen und es klappte auf Anhieb ganz gut. Wir sind bei unserem regelmäßigen Treffen am letzten Freitag im Monat - jeweils in den ungeraden Monaten - immer zwischen 8 und 12 interessierte Spur Nuller und tauschen uns über aktuelle Projekte, neue Bausätze und Fahrzeuge etc. aus. In der Zwischenzeit haben sich rege Kontakte zu benachbarten Stammtischen ergeben und auch Freundschaften mit Kollegen aus Oberbayern, Oberfranken entwickelt.

Stellvertretend nur ein paar Bilder von 2013, 2018 und 2023. Recht schön zu sehen ist auf den Aufnahmen auch die Entwicklung bei unseren Vereinsheimen:



Stammtisch im Stellwerk Hafenbahnhof (2013)

Flügelrad 01 2023



Stammtisch im Vereinsheim an der Donaulände (2018)



Stammtisch im Vereinsheim in Barbing (28.07.2023)

Und - so ganz nebenbei - sind einige von unseren Stammtischkollegen zwischenzeitlich auch unserem RSWE beigetreten! Was will man also mehr! Sollten wir jetzt bei dem einen oder anderen Interesse geweckt haben, dann einfach bei einem der nächsten Stammtische, z.B. am 29.09.2023 oder am 24.11.2023, 19:00 Uhr, im RSWE-Vereinsheim vorbeikommen.

Spiele mit Sinn – vorbildorientierter Modellbahnbetrieb

von Franziskus Müller

Ein paar Gedanken vorneweg

Beim Einstieg in das Modellbahn hobby, spätestens aber bei Planung einer Anlage, fallen einige wichtige Entscheidungen. Zum einen zum Kauf von Material und zur Bauweise der Anlage, aber auch zu dem, was auf dieser Anlage stattfinden soll. Welches Bild von der Eisenbahn habe ich im Kopf? Dieses Bild kann aus persönlichen Erlebnissen und Erinnerungen ebenso gespeist sein wie aus vielen Bildern in Büchern (z. B. die großartigen Fotos von Bellingrodt, Turnwald u.a.) und Zeitschriften, unerschöpflich sind hier auch Foren wie das historische Forum auf Drehscheibe online.

Welches Thema soll die Anlage haben? Will ich Industrie darstellen mit entsprechenden Gleisanschlüssen? Soll eine Großstadt mit vielen Gebäuden auf der Anlage stehen, in dessen Bahnhof lange Personenzüge verkehren oder mag ich mehr die Nebenbahnen in ihrer ländlichen Idylle? In welcher Region soll die Anlage angesiedelt sein? Welche Bahngesellschaft? Staatsbahn, Privatbahn? Deutsch oder Ausland? In welcher Epoche?

Die für mich wichtigste Frage ist: welche Art von Betrieb möchte ich machen? Sollen hauptsächlich lange Züge auf einer Paradenstrecke an mir vorbeifahren und dann wieder im Tunnel verschwinden oder möchte ich mit einer Lok am Regler selbst fahren und rangieren? Oder will ich das Fahren dem Computer überlassen? Auch ist es wichtig, sich über seine Ressourcen klar zu werden: wie viel Geld kann/will ich ausgeben, wie viel Platz habe ich und wie viel Zeit steht mir zur Verfügung.

Klassische Anlage

Die landläufige Vorstellung einer Modellbahn ist meist eine fest in einen (meist zu kleinem) Raum eingebaute Anlage, häufig in Form einer Plattenanlage mit ihren vielen Nachteilen. Auf dieser Anlage fahren viele Züge auf eigentlich immer zu wenig Platz. Dieser Platzmangel führt zu engen Kurvenradien und es werden kurze Weichen mit großen Abzweigwinkeln verbaut.

Bei Zug und Wagenmaterial ist das Motto häufig: „Aus jedem Dorf ein Hund“ – gemischter Fahrzeugeinsatz mit vielen Wagentypen und Baureihen. Auf den freien Flächen zwischen den Strecken und Gleisanlagen finden sich viele Szenen, die mit Hilfe des umfangreichen Zubehörangebots dargestellt werden, z.B. ein Verkehrsunfall mit vielen Blinklichtern an den Einsatzfahrzeugen, ein brennendes Finanzamt, eine Baustelle, Hüpfburg, Zirkus und andere Vergnügungen, vielleicht dekoriert noch ein abgestürztes Ufo eine Wiese. Dies alles weist aber keinen Bezug zur Bahn auf. Häufig ist kein Thema erkennbar, weder landschaftlich noch betrieblich. Trotzdem erfordert diese Anlagen meist einen hohen Material- und Zeitaufwand beim Bau. Der Eigentümer findet dann Entspannung, wenn er zuschaut, wie die Züge fahren. Eingriffe sind dann nur bei Schadensbehebungen wie Entgleisungen nötig. Zuschauer interessieren sich häufig mehr für die kleinen Szenen als für das, was auf den Gleisen stattfindet.

Vorbildorientierte Modellbahn

Eisenbahnbetrieb beim Vorbild sieht anders aus. Die Züge fahren nicht im Kreis, sondern vom Ausgangs- zum Endbahnhof. Hierbei haben die Züge eine Aufgabe, nämlich den Transport von Fahrgästen oder Waren (Frachten). Die Art und Größe der Bahnhöfe und Betriebsstellen an der Strecke bestimmen den Zugverkehr. Personenzüge müssen Passagiere befördern. Wichtig sind hier Pünktlichkeit,

attraktive Fahrzeiten (im Vergleich zum Auto) und Anschlüsse an andere Züge oder den örtlichen Personennahverkehr. Im Regelfall haben Personenzüge daher Vorrang vor den Güterzügen.

Güterzüge befördern Frachten (Ladegüter) vom Versender zum Empfänger. Hierbei können spezielle Waggons je nach Art der Frachten erforderlich sein (Tankwagen, Rungenwagen, offene Wagen, Selbstentladewagen, Gedeckte Wagen z.B.). Die Empfänger, also die Frachtkunden, fordern die jeweiligen Frachten an. Sie bestimmen dabei durch ihren Bedarf die Art und Menge des Frachtguts. Je nach den örtlichen Gegebenheiten bestimmt die Ladestelle die Art der Entladung und somit auch den verwendeten Wagen.

Im wirklichen Leben sind hierfür Fahrpläne erforderlich. Alle Vorgänge sind hier zeitabhängig. Die Fahrzeiten ergeben sich aus der möglichen Zugeschwindigkeit, den notwendigen Aufenthaltszeiten, Rangierzeiten und ggfs. Wartezeiten, bis eine belegte Strecke wieder frei ist.

Umsetzung ins Modell -Voraussetzung für Spielen mit Sinn

Ideal ist ein Arrangement oder eine Anlage mit mehreren Betriebsstellen und wenn möglich längeren Fahrstrecken dazwischen. Grundsätzlich kann ein Betrieb mit mehreren Zügen und Güterwagenzustellung schon auf einer kleinen Anlage durchgeführt werden, allerdings sind hier Streckenfahrten und Zuglängen sehr begrenzt.

Anders als bei einer automatisch gesteuerten „klassischen“ Vorführanlage ist für den Betrieb nach Vorbild Personal erforderlich. Mitspieler stellen Zugmannschaften. Sind größere Bahnhöfe vorhanden, sind auch Fahrdienstleiter erforderlich, die den Betrieb in diesen abwickeln. Verfügt der Bahnhof über eine Ortsrangierlok und ist der Betrieb dichter, wird auch ein Rangierlokführer gebraucht. Mit wachsendem Personenbahnhofsteil, größerer Ortsgüteranlage, vielen Anschließen im Bahnhofsbereich oder bei Zugbildungsaufgaben müssen große Modellbahnhöfe mit ganzen Teams betrieben werden.

Bei eingleisigen Nebenstrecken mit kleinen Bahnhöfen bleiben diese unbesetzt und die Strecke wird im Zugleitbetrieb bedient, also braucht es hier einen Zugleiter. Bei großen Arrangements mit viel Betrieb ist auch ein Schattenbahnhof-Bediener erforderlich, der die vorgesehenen Züge zusammenstellt und ankommende Züge wieder zerlegt.

Spielen mit Sinn ist also Teamwork!

Planung des Betriebs

Wenn ein Arrangement geplant und ein Fahrplan erstellt werden soll, ist es sinnvoll einige Vorüberlegungen zum geplanten Verkehr anzustellen: Welche Frachten werden in größeren Mengen angefordert werden, wie viele und welche Güterzüge/Güterzuggattungen sind hierfür zu planen, wie viel Personenverkehr soll stattfinden (Berufsverkehr, Schülerverkehr, in welche Richtungen). Auch gemischte Züge (GMP) sind denkbar, mit entsprechend längeren Fahrzeiten. Sind im Arrangement mehrere Abzweige mit Streckenästen vorhanden, wird die Planung entsprechend aufwendiger.

Fahrpläne

Grundlage für den vorbildorientierten Betrieb sind Fahrpläne. Es gibt Bildfahrpläne und Buchfahrpläne.

Bildfahrpläne sind eine grafische Darstellung der geplanten Zugfahrten an einem Tag. Meist werden die Stationen mit senkrechten Linien und die Stunden mit horizontalen Linien dargestellt. Anzahl der Bahnhofsgleise wird durch die Anzahl der Linien angezeigt, so dass auch erkennbar wird, auf welchem Gleis im Bahnhof der Zug verkehrt.

Die Züge werden mit farbigen Linien dargestellt, wobei die Farben zugeordnet sind. Diese Linien verlaufen entsprechend ihrer Fahrzeit diagonal zwischen den Stationen.

Kreuzungen können nur bei ausreichenden Gleisen im Bahnhof geplant werden. Ansonsten muss einer der beiden Züge auf ein Ladegleis umgesetzt werden, dies hängt natürlich davon ab, ob dort Platz ist. Bei eingleisiger Strecke kann naturgemäß nur ein Zug zur selben Zeit zwischen zwei benachbarten Bahnhöfen unterwegs sein.

Buchfahrpläne bestehen aus Tabellen mit der Lage der Bahnhöfe (km), den Fahrzeiten, zugelassener Höchstgeschwindigkeit, Langsamfahrstellen, Anweisungen zu Aufgaben (Wagen ein-/ausstellen), weiteren Anweisungen (hält vor Trapez, kreuzt mit Zug xy). Mehrere dieser Tabellen sind zu Fahrplanbüchern (Dienste) zusammengefasst. Außerdem können Zugbildungsvorschriften enthalten sein. Bild- und Buchfahrpläne können mit einem Fahrplanprogramm erstellt werden. Im Fahrplanprogramm können zudem Umlaufzettel für einzelne Wagons, Lokomotiven und Dienstpläne erstellt werden.

Uhr

Für den Fahrplanbetrieb ist eine Uhr erforderlich. Die Fahrzeiten im Modellbetrieb sind kürzer, daher werden Uhren verwendet, die „schneller laufen“. Die Uhren werden elektronisch angesteuert und die Zeitverkürzung ist einstellbar. Im Modellbetrieb werden meist Zeitverkürzungen von 1:3 bis 1:6 verwendet. Zum Beispiel sind bei Zeitverkürzung von 1:4 vier Modellminuten eine echte Minute, eine Modell-Minute sind nur 15 Sekunden).

Zu beachten ist hierbei die mögliche Zuggeschwindigkeit. Auch die Fahrzeiten innerhalb des Bahnhofs müssen eingerechnet werden, Rangierzeiten für Kuppeln/entkuppeln, Abgabe/Aufnahme und Kontrolle von Wagenkarten, Rangierfahrten etc. Zugmeldungen dauern Echtzeit! Wir sprechen nicht 3- bis 6-mal so schnell. Das gilt auch für den Zugleiter/Fahrdienstleiter, der ja die Fahrten planen und noch dokumentieren muss. Aus diesem Grund müssen bei größeren Zeitverkürzungen längere Rangierzeiten eingeplant werden. Bei kleiner Zeitverkürzung dauern Fahrpläne in Echtzeit länger, der Betrieb ist aber entspannter.

Wagenkarten

Jeder eingesetzte Güterwagen muß eine Wagenkarte haben. Die Wagen haben jeweils eine individuelle Nummer, die auf der Karte steht. Die Karte enthält Informationen zum Vorbildwagen, wie die Wagengattung, für welche Fracht der Wagen geeignet ist, das Ladegewicht, ggfs. das Ladevolumen, die Länge über Puffer (LüP), die Art der Bremse, Heizleitung, Art der Bremse, Bahngesellschaft, ggfs. Privatwagen. Anhand der Wagenkarte wird der Wagen in die richtigen Züge eingestellt, gelangt an sein Ziel und wieder zum Schattenbahnhof und nach Ende einer Session wieder zu seinem Besitzer. Außerdem enthält die Wagenkarte Angaben zum Modell, wie Modell-LüP, Gewicht, Spurweite, Norm der Achsen, Kupplung, Besitzer, rollbock -/ rollwagenfähig, gealtert u.a.

Wichtig: ist die Frachtzetteltasche, hier wird der Frachtzettel eingesteckt.

Bei Personenwagen sollten ebenfalls Wagenkarten verwendet werden, da hier möglicherweise Umlaufzettel z.B. für Kurswagen, verwendet werden.

Frachtzettel

Der Frachtzettel stellt im Modellbetrieb den Frachtbrief dar. Er enthält Angaben zum Versender, zum Empfänger, dies kann ein Bahnhof sein oder eine Betriebsstelle wie ein Privatananschluß, die Ladestelle, z.B. Freiladegleis, Rampe, Kohlenbansen, Tanks etc, die Art und Menge der Fracht, den hierfür geeigneten Wagentyp, bei Rollbock-/Rollwagenbetrieb einen Hinweis auf Rollbock-/Rollwagenfähigkeit des Wagens und den Eigentümer des Frachtzettels. Sonderfälle von Frachtzetteln sind Wendezettel für Programmverkehr zwischen festen Versendern und Empfängern, sowie Umlaufzettel bei Wechsel zwischen mehreren Zügen (Kurswagen, auch bei P-Zügen).

Frachtbetrieb

Der Schattenbahnhof, auch fiddle yard genannt, stellt die „imaginäre weite Welt“ dar. Er ist der Versandbahnhof, in dem die Züge händisch zusammengestellt werden. Außerdem ist er der Empfangsbahnhof für entladene Wagen, sofern diese nicht wieder für andere Frachten genutzt werden.

Die Bediener des Schattenbahnhofs stellen Züge nach den vorliegenden Frachtanforderungen und den Güterzugbildungsvorschriften zusammen. Die Wagen sollten in der richtigen Reihung eingestellt werden, dies erleichtert das Zustellen an den Bestimmungsbahnhöfen und Ladestellen!

Für eine Frachtanforderung legt Besitzer der Betriebsstelle den oder die Frachtzettel und ggfs. dazu passendes Ladegut an Versandbahnhof aus. Dieser kann eine andere Betriebsstelle oder der Schattenbahnhof sein

Wenn die Anforderung an einer anderen Betriebsstelle ausgelegt wird, muss wiederum der Betriebsstellenbesitzer den erforderlichen Leerwagen im Schattenbahnhof anfordern.

Fahrbetrieb

Zugleitbetrieb bei unbesetzten Bahnhöfen:

Der Zugführer des Zuges meldet seine Ankunft im jeweiligen Bahnhof beim Zugleiter und stellt die Fahrplanfrage zum nächsten Bahnhof. Der Zugleiter dokumentiert die Ankunft und damit auch, dass die Strecke wieder frei ist. Wenn die Strecke zum nächsten Bahnhof frei ist, gibt er die Fahrerlaubnis zum nächsten Bahnhof. Andernfalls gibt er den Befehl „Warten!“

Bei der Leitung der Züge muss er die weiteren Züge beachten: wo gibt es Kreuzungsmöglichkeiten, muss ggfs. ein Zug warten, um kreuzen zu können?

Bei Abwicklung von Zugkreuzungen erhält ein Zug die Fahrerlaubnis zur Einfahrt in den Bahnhof, der Zug aus der Gegenrichtung nur bis zur Trapeztafel. Der Zugführer des ersten Zugs wird dann zum Fahrdienstleiter und wickelt die Kreuzung ab, er erteilt dem zweiten Zug die Einfahrerlaubnis, meldet dem Zugleiter die Einfahrt beider Züge und stellt die Fahrplanfragen. Wenn der zweite Zug vom Zugleiter die Fahrerlaubnis erteilt wird, stellt er dem zweiten Zug die Weichen und erteilt den Fahrauftrag. Danach stellt er die Weichen in Grundstellung und sofern er ebenfalls die Fahrerlaubnis bekommen hat, fährt er ab.

Der Zugleiter dokumentiert auf dem Bildfahrplan: bei Fahrerlaubnis zieht er einen waagerechten roten Strich in Höhe der Abfahrtszeit und Richtung des Zielbahnhofs: die Strecke ist nun gesperrt. Nach der Ankunftsmeldung zieht er einen grünen Strich bis zur Ankunftszeit zum Zielbahnhof, die Strecke ist wieder frei.

Wichtig sind hierbei auch korrekte Zugmeldungen um Fehler, vor allem eine irrtümliche Streckenfreigabe, zu vermeiden.

Fahrdienstleiterbetrieb

Dieser wird bei besetzten Bahnhöfen abgewickelt. Der Fahrdienstleiter von Bahnhof 1 bietet den Zug dem Fahrdienstleiter von Bahnhof 2 an. Wenn dieser den Zug annimmt, erteilt Fdl 1 dem Zug den Abfahrauftrag. Wenn der Zug in Bf 2 eingetroffen ist, meldet Fdl 2 die Ankunft des Zuges an Fdl 1 zurück. Die Strecke ist dann wieder frei, Fdl 2 kann nun einen Gegenzug in Richtung Fdl 1 anbieten oder wieder einen Zug von Bahnhof 1 annehmen. Zug 1 wird von Fdl 2 entsprechend an Fdl 3 weiter gegeben usw.

Auch hier sind eindeutige Meldungen wichtig, daher wird jede Meldung, Auskunft etc. wiederholt

Sperrfahrten

wenn unterwegs an der Strecke Ladestellen bedient werden, ist die Strecke so

lange blockiert, wie die Fahrt unterwegs ist. Fährt der Zug nach der Bedienung wieder zurück zum Bahnhof 1, meldet der Fdl 1 eine Sperrfahrt bei Fdl 2 an. Es kann in der Zeit kein Zug von Bf 2 in Richtung Bf 1 fahren.

Ausnahme ist die Ausweichanschlußstelle (AwAnSt), bei der die rangiert werden kann, ohne hierfür das Streckengleis zu benutzen. Hier kann sich die Übergabefahrt einschließen und bei Fdl 1 melden, dass die Strecke wieder frei ist. Vor der Rückfahrt ist aber wieder eine Fahrplananfrage bei Fdl 1 erforderlich. Für all diese Anfragen sind Telefone nützlich, weil es sonst im Raum ziemlich laut wird. Hierfür sind Telefonanlagen mit Zweigstellenapparaten in Anzahl der Bahnhöfe nötig. Alternativ können Funktelefone von den Zugmannschaften mitgenommen werden, (dies eigentlich schon Zugfunk). Bei Zugleitbetrieb mit vielen Bahnhöfen und wenigen Zugmannschaften stellt dies eine Vereinfachung dar und spart zudem das Legen der Telefonleitung.

Praxisvorführung am 10.11.2023 im RSWE Vereinsheim

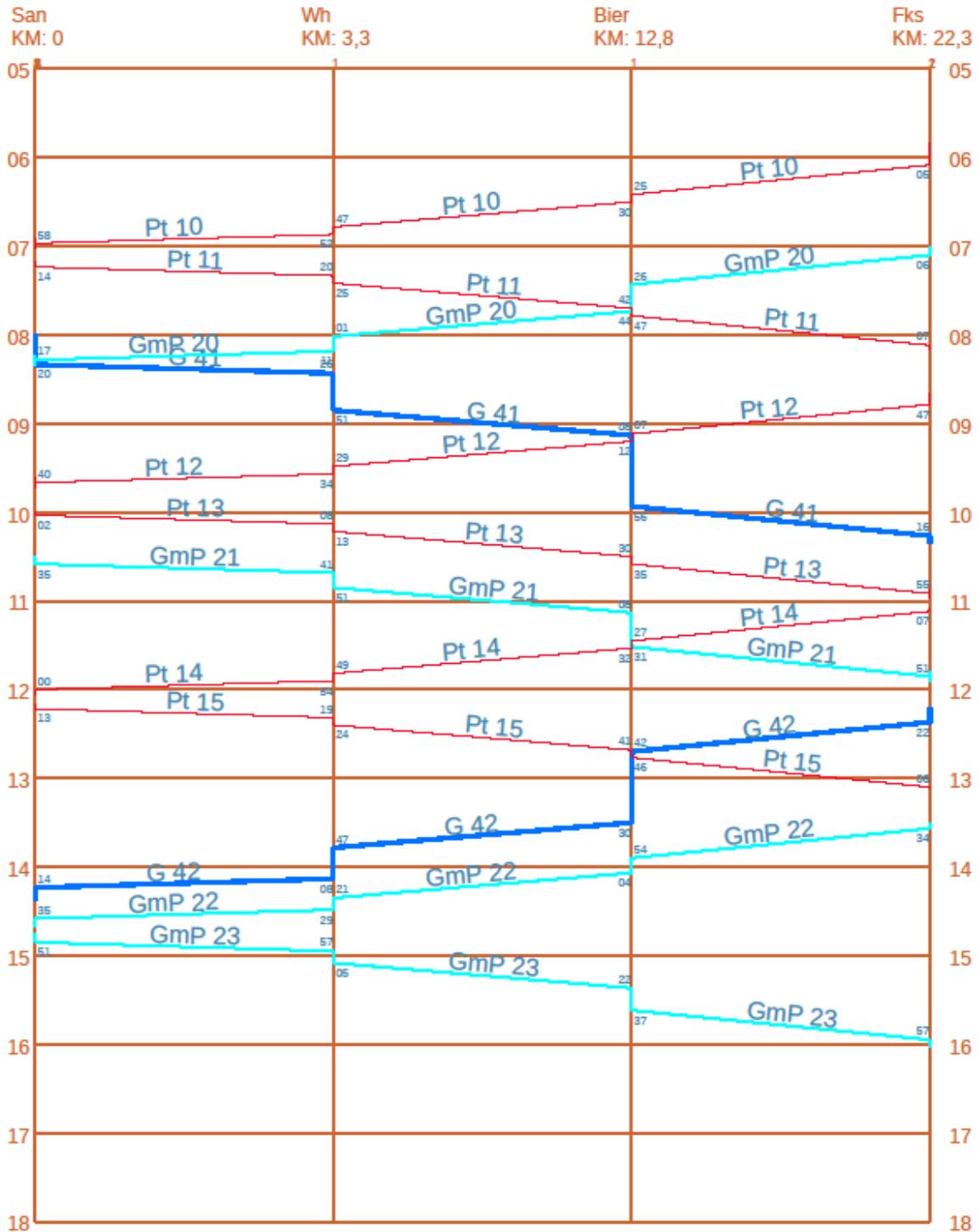
Um diesen Betrieb praktisch darzustellen haben wir ein kleines Arrangement aufgebaut. Dieses besteht aus dem Schattenbahnhof St. Anton, Westernhausen, Bieringen und Falkenstein am See.

Die Strecke ist eingleisig, es gibt keine Ausweichgleise in Westernhausen und Bieringen. Kreuzungen müssen also über das Ladegleis abgewickelt werden. Es wird im Zugleitbetrieb gefahren.

Der Fahrplan enthält einen als Triebwagen gefahrenen Personenzug (Pt), einen Güterzug mit Personenbeförderung (GmP), der in einigen Umläufen neben den Personenwagen auch Stückgutwagen, Milchwagen und Postwagen befördert sowie dem Güterzug. Dieser befördert aufgebockte Regelspurwagen von St. Anton nach Westernhausen und Bieringen sowie, schmalspurige Güterwagen von St. Anton nach Westernhausen, Bieringen und Falkenstein am See und wieder zurück.

Der Plan dauert von 5 Uhr bis 16 Uhr, also 9 Stunden Modellzeit. Die Streckenlänge auf unserem kleinen Arrangement betrug immerhin 24,45 m! Für den Betrieb wird ein Zugleiter, sowie Zugführer für die drei Züge gebraucht.

Kleinbahn Falkenstein



Bildfahrplan des Arrangements

G 41

Güterzug

TFZ
HF200, 399, 2095

Achsen
30

1	2	3	4	5	6
Lage der Betriebsstelle km	Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt	Bemerkung
0	30	S.Anton		08:20	TFZ HF200, 399, 2095 einsetzen einstellen1 Westernhausen 2 Bieringen 3 Falkenstein
3,3		Westernhausen	08:26	08:51	ausstellen1 Westernhausen
12,8		Bieringen	09:08	09:56	Umsetzen auf Ladegleis Kreuzung Pt 12 ausstellen2 Bieringen
22,3		Falkenstein	10:16		TFZ HF200, 399, 2095 aussetzen ÜG 42 ausstellen3 Falkenstein

Ausschnitt aus dem
Buchfahrplan des
Güterzugs

Zugbildung

Gruppe	Von	Nach	Bemerkung
1.	1 S.Anton	Westernhausen	Westernhausen
2.	2 S.Anton	Bieringen	Bieringen
3.	3 S.Anton	Falkenstein	Falkenstein

G 201

Schmalspurgüter- und Stückgutzug

TFZ
VT 300

Achsen
30

Beispiel eines
Buchfahrplans aus dem
letzten Jagsttalbahn-
Treffen

1	2	3	4	5	6
Lage der Betriebsstelle km	Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt	Bemerkung
39,1	30	Dörzbach		05:08	TFZ VT 300 einsetzen einstellen1 GSW Dörzbach einstellen4 JTB-Frachten
36,4		Klepsau	05:16	05:31	ein-/ausstellen4 JTB-Frachten
33,5		Krautheim	05:40	06:00	Stückgut laden ein-/ausstellen4 JTB-Frachten
31,0		Gommersdorf	06:07	06:23	ein-/ausstellen4 JTB-Frachten
26,0		Westernhausen	06:33	06:48	ein-/ausstellen4 JTB-Frachten
23,2		Bieringen	06:54	07:09	ein-/ausstellen4 JTB-Frachten
20,5		Schöntal	07:15	07:35	ein-/ausstellen4 JTB-Frachten einstellen2 GSW Schöntal
18,5		Berlichungen	07:42	08:02	ein-/ausstellen4 JTB-Frachten
14,2		Jagsthausen	08:09	08:39	ausstellen1 GSW Dörzbach ÜG 202 ein-/ausstellen4 JTB-Frachten ausstellen2 GSW Schöntal ÜG 202 einstellen3 GSW GWW
10,9		Olnhausen	08:45	09:05	ein-/ausstellen4 JTB-Frachten
0		Möckmühl	09:11		TFZ VT 300 aussetzen ausstellen4 JTB-Frachten 4 JTB-Frachten ÜG 202 ausstellen3 GSW GWW ÜG 202

Zugbildung

Gruppe	Von	Nach	Bemerkung
1	Dörzbach	Jagsthausen	GSW Dörzbach
2	Schöntal	Jagsthausen	GSW Schöntal
3	Jagsthausen	Möckmühl	GSW GWW
4			JTB-Frachten

Wagennummer		159 712	DB
Gattung		Gmms 60	Gs
Typ		Gs	
Beschreibung			
Baujahr	1960	Nutzlast C	23,5 t
LsP	10,6 m	Leergewicht	11,7 t
Achsen	2	Ladefläche	9,3 m
Achsstand	5,7 m	Ladefläche	25,1 m ²
Bremse	KE-GP	Ladeflächen	53,0 m ³
Ladehinweise			
Rollbock		Radsätze	Höfne
Kupplung	Bügel	Innenmaß	14,6 mm
Bestimmungsbereich			
Heinsberg			
Empfänger			
Railfeisen- genossenschaft, Heinsberg			
Bestimmungsbereich			
G			
Ladung			
Sommerweizen			
Ladestelle			
Ladestraße			
Versender			
Bauernverein Schmalbroich eG			
Bestimmungsbereich			
Schmalbroich			
Über			
Krefeld Gbf			
Bestimmungsbereich			
Heinsberg			

Beispiel für eine Wagenkarte, in der Frachtzetteltasche ein Frachtzettel für eine Ladung Sommerweizen zum Bahnhof Heinsberg

Vorderseite einer Wagenkarte - Vorlage: Knut Habicht

Wagennummer		159 712	3 c
Bild			
			
Modellmerkmale		Kennzeichnung	
Grundausrüstung für Epoche 3 a, b und c		gelb/schwarz/gelb	
Eigentümer	Hersteller	Roco	
Knut Habicht	Kupplung	Bügel	Radhersteller
Schreiberstraße 42	NEM-Schacht	ja	Innenmaß
47800 Krefeld	XX-Kinematik	ja	Spurkranzhöhe
zF 02151-594817	Federpuffer	nein	Radsätze
			Höfne
		Luck	Modell-LsP
		14,6 mm	121 mm
		0,6 mm	Modellgewicht
			64 g

Rückseite einer Wagenkarte - Vorlage: Knut Habicht

Farbe	UIC-Typ:	Epoche3-Bezeichnung:	Excel-Farbname:
hellrosa	E	O	angepasstes Hellrosa
rosa	F	Ot, OOt, Omimi	angepasstes Rosé
gelb	G	G	Hellgelb
altgold	H	V	Gelbbraun
mittelgelb	T	K, Kk, Kt, KKt	Gold
weiß	I	T	Weiß
mittelblau	L, Ui, Uai	H, BT, St, SSt	Blassblau
grün	K, O	R, X, S	Pastellgrün
mittelgrün	R, S	SS	angepasstes Grün
mittelgrau	Z, Uc	Kd, Kesselwagen	Grau-25%
braun	Dienst	Pwg., Dienstwg., Bauzugwg.	angepasstes Braun
rot	Triebfahrzeuge		Rot
dunkelgrün	Personenwagen		Grün

Die Wagengattungen der Regelspurwagen sind auf den Wagenkarten durch genormte Hintergrundfarben codiert.

Bayernhafen und Helrom bringen Lkw-Trailer von der Straße auf die Schiene

Bayernhafen bündelt verschiedene Güter und verlagert Langstreckenverkehre mit der passenden Infrastruktur weg von der Straße auf die beiden umweltfreundlicheren Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn.



Zukünftig kommt dabei auch die patentierte Technologie des Helrom-Trailer-Wagen zum Einsatz.



Fotos© Helrom / Julia Reisinger

Diese ermöglicht eine einfache horizontale Verladung von Lkw-Trailern (Sattelaufliegern) auf die Bahn ohne Spezialkräne.

Geplanter Start der neuen KV-Verbindung für Industrieunternehmen aus Bayern ist im April 2024. Die Drehscheibe dafür wird der Trailerport im bayernhafen Regensburg sein.

Ab April 2024 betreibt die Helrom GmbH eine tägliche Bahnverbindung vom bayernhafen Regensburg nach Lébény in Ungarn, um für ein Industrieunternehmen aus Bayern Teile für die Produktion zu transportieren. Bei der neuen Verbindung kommt die von Helrom entwickelte und patentierte Technologie zur horizontalen Verladung zum Einsatz: Dabei wird der Lkw-Trailer von der Zugmaschine abgekoppelt und mittels einer elektrisch angetriebenen Zugmaschine in die seitlich ausgeklappte Transporttasche geschoben. Durch die Verlagerung von Lkw-Trailern von der Straße auf die Schiene werden jährlich ca. 11.000 t CO₂-Emissionen eingespart und die Autobahnen und Raststätten zwischen Regensburg und Ungarn von ca. 17.000 LKW-Fahrten entlastet. Um diese Verkehrsverlagerung zu ermöglichen, investiert bayernhafen am Standort Regensburg in die Modifizierung seines Trailerports, einem Terminal speziell für Wechselbrücken und Sattelaufliegern, das bayernhafen selbst betreibt. Dazu erfolgt in den nächsten Monaten eine Anpassung der Flächen und des Einfahrtsgates sowie die Erstellung der Ladeinfrastruktur für elektrische Sattelzugmaschinen.

„Das System ist sehr interessant, da so auch nicht-kranbare Sattelaufleger verladen werden können und keine aufwendige Infrastrukturbauten nötig sind,“ sagt der Bayerische Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, Christian Bernreiter. „Ich bin gespannt, wie sich das System im Betrieb bewährt. Es hat auf jeden Fall das Potenzial, den kombinierten Verkehr zu stärken, was ich sehr begrüße. Besonders freut mich, dass die Innovation in Zusammenarbeit mit dem landeseigenen Unternehmen Bayernhafen etabliert wird.“

„bayernhafen hat bereits frühzeitig Interesse an unserer Technologie signalisiert – und als es konkret wurde mit Offenheit und Fachkompetenz immer wieder nach Lösungen gesucht,“ betonen die Helrom-Geschäftsführer Roman Noack und Wolfgang Maier, die auch in puncto Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit Maßstäbe setzen wollen.

„Im Kombinierten Verkehr sind die Container bereits ein Erfolgsmodell. Jetzt geht es um Lösungen für die großen Volumen auf den kontinentalen Relationen, also auch Trailer und Wechselbrücken auf die Schiene zu bekommen,“ sagt bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann, „wir stehen allen Lösungsvorschlägen aufgeschlossen gegenüber. Mit dem Trailerport haben wir speziell für dieses Segment frühzeitig die Weichen gestellt. Klar ist aber auch, dass im Schienennetz die notwendigen Kapazitäten dafür bereitgestellt werden müssen. Massengut per Schiff, Trailer auf die Schiene – das wäre eine optimale Arbeitsteilung, ökonomisch wie ökologisch.“

Pressemeldung Bayernhafen GmbH & Co. KG

Nachrichten

Start der Bauarbeiten für ESTW Pechbrunn

Die Deutsche Bahn (DB) beginnt mit dem Bau eines weiteren hochmodernen elektronischen Stellwerks (ESTW) und setzt damit die Modernisierungsinitiative im Bahnverkehr fort. In dieser Woche starten die umfangreichen Bauarbeiten für das ESTW im Bahnhof Pechbrunn an der Bahnstrecke Weiden – Oberkotzau. Bund und Bahn investieren für die Erneuerung der Stellwerkstechnik und der Gleisanlagen im Bahnhof Pechbrunn rund 20 Millionen Euro. Förderung erhalten

die Maßnahmen aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur sowie aus dem Klimaschutzpaket. Projektleiter Andreas Meusel erläutert das Ziel der Baumaßnahmen: „Mit der neuen Signaltechnik steigt die Zuverlässigkeit des Stellwerks. Das bedeutet weniger Verspätungen durch gestörte Signale oder Weichenantriebe. So schaffen wir mehr Qualität und Zuverlässigkeit auf der Verbindung zwischen Hof und Regensburg.“

Zunächst erfolgen im November die Tiefbauarbeiten für das neue Stellwerk. Im Dezember wird dann das neue Stellwerksgebäude in Modulbauweise neben dem alten Stellwerk entstehen. Im Frühjahr 2024 erfolgt der Einbau von Stellwerkstechnik in das Gebäude. Gleichzeitig errichtet die DB-Kabeltröge und Signalfundamente, während im Bahnhof Pechbrunn Gleisbauarbeiten beginnen. Im Herbst 2024 werden sechs Weichen und drei Gleise erneuert. Dafür muss dann der Bahnhof Pechbrunn leider für zwei Wochen gesperrt werden. Danach wird die neue Signal- und Stellwerkstechnik in Betrieb genommen. Bis Ende 2024 werden die Arbeiten voraussichtlich abgeschlossen sein.

Das neue hochmoderne Stellwerk wird das bestehende Stellwerk in Relaisstelltechnik ersetzen. Dieses befindet sich, ebenso wie die Signale und die Signalkabel, seit 1956 in Betrieb, und ist nach fast 70 Betriebsjahren veraltet und störanfällig.

Nach 25 bis 50 Nutzungsjahren tauscht die DB auch mehrere Gleise, Weichen und die Weichenheizungsanlage aus. Auch hier werden die Anlagen auf den neuesten Stand der Technik gebracht. So werden Holzschwellen durch Betonschwellen ersetzt und die bestehende Gas-Weichenheizung durch eine umweltfreundliche elektrische Weichenheizungsanlage ausgewechselt. Die Gleise und Weichen wurden dabei so geplant, dass auch der Bauraum für Oberleitungsmasten und Lärmschutzwände entsteht. Diese sind im Rahmen des Streckenausbaus Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling in den 2030er-Jahren vorgesehen.

Nachrichten

ÖBB-Personenverkehr AG übernimmt die Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH

ÖBB und Go-Ahead Deutschland gehen eine Zukunftspartnerschaft ein. Die ÖBB-Personenverkehr AG übernimmt dabei die Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH, die weiterhin als eigenständige Gesellschaft operieren wird. Nach dem heute erfolgten Signing, der Unterzeichnung des Kaufvertrags, müssen bis zum Closing, dem Abschluss der Transaktion, unter anderem noch wettbewerbsrechtliche Genehmigungen abgewartet werden.

Das Closing wird noch in 2023 erwartet. An den aktuellen Angeboten und Fahrplänen ändert sich bei Go-Ahead Deutschland nichts. Über den Preis wurde Stillschweigen vereinbart.

„Die ÖBB setzen mit dem Kauf von Go-Ahead Deutschland den eingeschlagenen Internationalisierungskurs konsequent fort. Schon heute sind die ÖBB international unterwegs – als führender Anbieter von Nachtzügen in Europa und als zweitstärkste Güterbahn der EU, die in 18 Ländern aktiv ist. Wir sehen in Süddeutschland gutes Potenzial, im Personenverkehr noch stärker zu wachsen,“ so ÖBB CEO Andreas Matthä.

Go-Ahead Deutschland hat aktuell rund 1.000 Mitarbeiter:innen und ist mit ihren zwei Betriebsgesellschaften in Bayern und Baden-Württemberg ein wichtiger Akteur im Schienenpersonennahverkehr. Sie betreiben mit insgesamt 144 modernen elektrischen Triebzügen Regionalzugverkehre im Auftrag des Landes Baden-Württemberg und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft.

Das Geschäftsgebiet der Go-Ahead Deutschland bietet die ideale Möglichkeit für den Markteintritt und das künftige Wachstum der ÖBB in Süddeutschland. Vom eingebrachten Know-how der ÖBB sollen vor allem die Fahrgäste im deutschen Nahverkehr profitieren. Die ÖBB Personenverkehr AG fährt aktuell täglich 4.400 Nahverkehrszüge pro Tag in Österreich mit einer Pünktlichkeit von 95,5% im Jahr 2022 und transportiert rund 210 Millionen Fahrgäste im Nah- & Regionalverkehr pro Jahr.

„Zukunftspartnerschaft“ bietet Chance für beide Unternehmen

„Wir sehen den Kauf von Go-Ahead Deutschland als Investition in die Zukunft und damit als Zukunftspartnerschaft. Das Ziel ist klar: wir wollen gemeinsam in Deutschland wachsen“, so Sabine Stock, Vorständin der ÖBB-Personenverkehr AG. „Go-Ahead Deutschland wird ihre bisherige Eigenständigkeit bewahren und gleichzeitig von der Expertise und dem Know-how der ÖBB-Personenverkehr AG profitieren.“

„Wir freuen uns sehr über den Einstieg der ÖBB, die in Deutschland einen guten Ruf hat“, ergänzt Go-Ahead Deutschland CEO Fabian Amini. „Unser Geschäft in Deutschland wird damit zukunftssicher und wachstumsorientiert aufgestellt. Für unsere Fahrgäste, unsere Auftraggeber und unsere Mitarbeiter:innen sind dies hervorragende Perspektiven mit den ÖBB als starken Partner an unserer Seite.“

Übernahme der Go-Ahead Deutschland ist noch für 2023 geplant

Mit der Übernahme durch die ÖBB sind die Bestandsverkehre bis Verkehrsvertragsende gesichert und es gibt das klare Ziel, in Deutschland langfristig weiter zu wachsen. Das Unternehmen soll unter der bestehenden Geschäftsführung mit dem bisherigen Management fortgeführt werden.

Zahlen & Fakten zur Go-Ahead Deutschland

Die 2014 gegründete Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH ist eine Tochter des britischen Unternehmens Go-Ahead Group Ltd. und unterhält in Deutschland zwei Betriebsgesellschaften in Bayern und Baden-Württemberg. Die Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH mit Sitz in Stuttgart wurde im Februar 2017 gegründet und betreibt seit 2019 fünf regionale Schienenstrecken mit über 700 Streckenkilometern. Mit jährlich rund 10 Mio. Zugkilometern befährt Go-Ahead Baden-Württemberg das Stuttgarter Netz mit der Remsbahn, Residenzbahn, Filstalbahn und Frankenbahn sowie die Murrbahn. Die Go-Ahead Bayern GmbH mit Sitz in Augsburg wurde im Februar 2019 gegründet und bietet seit 2021 regionalen Schienenverkehr auf verschiedenen Strecken im Umfang von inzwischen rund 10 Mio. Zugkilometer pro Jahr an. Go-Ahead Bayern nahm 2021 den Betrieb des Elektronetzes Allgäu zwischen München und Lindau auf. Im Dezember 2022 kamen die Strecken des Augsburger Netzes hinzu, mit Verkehren von Augsburg nach München, von Augsburg nach Würzburg, von Augsburg nach Aalen, sowie von Augsburg nach Ulm.

Nachrichten

**DB-Aufsichtsrat bringt gemeinwohlorientierte
Infrastrukturgesellschaft DB InfraGO AG auf den Weg
DB Station&Service AG wird auf DB Netz AG verschmolzen • Neue
Gesellschaft firmiert ab 1. Januar 2024 als DB InfraGO AG •
Umfassendes Modernisierungsprogramm für Schienennetz und Bahnhöfe
kann starten**

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG hat in seiner heutigen turnusmäßigen Sitzung beschlossen, die beiden Infrastruktursparten des Konzerns zu verschmelzen. Damit ist ein weiterer zentraler Meilenstein auf dem Weg zur

gemeinwohlorientierten Infrastruktur erreicht. Mit einer Eintragung ins Handelsregister kann nun die für die Bahnhöfe und Verkehrsstationen zuständige DB Station&Service AG auf die DB Netz AG, die bisher für den Betrieb des Schienennetzes verantwortlich ist, verschmolzen werden. Die neue Gesellschaft soll als DB InfraGO AG firmieren und als Teil des DB-Konzerns am 1. Januar 2024 starten. Das „GO“ im Unternehmensnamen steht für gemeinwohlorientiert.

Werner Gatzert, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG:

„Die Verschmelzung der beiden Infrastruktursparten zur DB InfraGO AG ist ein großer Reformschritt für die Eisenbahn in Deutschland. Mit den heutigen Beschlüssen haben wir eine weitere gesellschaftsrechtliche Voraussetzung für die gemeinwohlorientierte Infrastruktur geschaffen. Damit steht eine weitere, wesentliche Säule unseres umfassenden Programms für Erneuerung und Modernisierung.“

Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG: „Wir setzen das umfangreichste Investitionsprogramm für Schienennetz und Bahnhöfe seit der Bahnreform 1994 um. Damit machen wir die Infrastruktur fit für Wachstum und Verkehrsverlagerung und schaffen die Grundlage, um die verkehrs- und klimapolitischen Ziele des Bundes für die Schiene zu erreichen. Ich freue mich sehr, dass der Bund uns die dafür notwendigen Mittel bereitstellen will. Für unsere ambitionierten Ziele müssen wir Synergien zwischen Fahrweg und Bahnhöfen bestmöglich nutzen und schlagkräftiger werden. Die heutigen Beschlüsse des Aufsichtsrates schaffen eine wesentliche Voraussetzung, damit wir ab Januar loslegen können.“

Zweck des Unternehmens ist, die Eisenbahninfrastruktur als Wirtschaftsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung gemeinwohlorientierter Ziele sowie der jeweils gegebenen Finanzierungsgrundlagen zu betreiben.

Das bedeutet: Basis der DB InfraGO AG ist eine bedarfsgerechte, leistungsfähige und effiziente Eisenbahninfrastruktur mit hoher Kapazität, Qualität und Resilienz. Das betrifft sowohl Betrieb als auch Ausbau und Erhalt der Eisenbahninfrastruktur. Das Management der Eisenbahninfrastruktur soll effizient, gesamtnetzbezogen und nutzerorientiert sein.

Die DB InfraGO AG erfüllt die gesetzlichen Anforderungen an Transparenz und Beteiligung sowie Gleichbehandlung bei Zugang und Entgelten.

Auch die Förderung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs sowie von Innovationen und Klimaschutz, insbesondere durch Verkehrsverlagerung im Personen- und Güterverkehr, sind Ziele des Unternehmens.

Um die von der Bundesregierung definierten, gemeinwohlorientierten Ziele zu erreichen, wird die DB InfraGO AG ein umfassendes Modernisierungsprogramm für Schienennetz und Bahnhöfe umsetzen. Der Bund hat bereits wichtige Beschlüsse zur Finanzierung getroffen und zusätzliche Mittel in Höhe von rund 40 Milliarden Euro in Aussicht gestellt. Gleichzeitig brachte das Kabinett im Juni eine Reform des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) auf den Weg. Es sieht künftig mehr Spielraum für den Einsatz finanzieller Mittel und neue Fördermöglichkeiten für den Bund vor.

Der Fahrplanwechsel 2023/2024
Veränderungen zum Besseren
 von Bernd Heinrich

Der kommende Fahrplanwechsel ist hauptsächlich gekennzeichnet durch den Betreiberwechsel der RE-Linie 2 Hof-München-Hof auf DB Regio, sowie durch Verbesserungen im ICE-Verkehr der Linie Wien-Regensburg-Nürnberg-(Hamburg/Berlin).

Betroffen ist durch die Veränderungen auch die RE-Linie 50 München-Regensburg-Nürnberg. Diese wird auf den Laufweg Regensburg-Nürnberg verkürzt, da sich zwischen München und Regensburg in Zukunft der Alex nach Prag und der RE von DB Regio nach Hof stündlich abwechseln. Durch die Neugestaltung entsteht zwischen Regensburg bzw. München und Schwandorf ein Stundentakt!!

Im Folgenden sind ausschließlich die Strecken beschrieben, bei denen sich gravierende Änderungen ergeben:

Hof-Regensburg-Hof

Die Züge auf dieser Strecke laufen in Zukunft um eine Stunde versetzt zum bisherigen Fahrplan. Die Fahrzeit verkürzt sich auch um ca. 10 Min, da das lästige Warten in Schwandorf entfällt. Hierdurch ist auch die massive Verspätungsneigung beseitigt, da ja nicht mehr auf den Prager Teil gewartet werden muss. Die Anschlüsse in Hof z.B. von und nach Dresden, beeinflusst dies nicht, da dort jeder Stunde Anschluss besteht. Die Züge nach Hof bestehen aus 5 klimatisierten, modernisierten Doppelstockwagen und werden zwischen Hof und Regensburg von der guten alten BR 218 geführt, ab Regensburg BR 146. Aufgeführt sind hier nur die Direktverbindungen.

Zug	Hof Hbf ab	Regensburg Hbf an
RE	04:38	06:41
ALX	05:38	07:43
RE	06:40	08:38
RE	08:40	10:38
RE	10:40	12:38
RE	12:40	14:38
RE	14:40	16:38
RE	16:40	18:38
RE	18:40	20:38
RE	20:40	22:38

Zug	Regensburg Hbf ab	Hof Hbf an
RE	05:14	07:20
RE	07:20	09:20
RE	09:20	11:20
RE	11:20	13:20
RE	13:20	15:20
RE	15:20	17:20
RE	17:20	19:20
ALX	18:17	20:26
RE	19:20	21:20
RE	21:20	23:22

Regensburg-München

Auf dieser Strecke besteht zwischen 08 und 23 Uhr ein geschlossener Stundentakt.

Der RE fährt zur Minute 46, der ALX zur Minute 51.

Verdichtet wird der Takt zwischen 04 und 08 Uhr, hier verkehren die Züge um 04:45, 05:46, 06:26, 06:49, 07:03 und 07:51 um im Berufsverkehr das Angebot zu erhöhen.

München-Regensburg

In dieser Richtung besteht zwischen 04 und 22 Uhr ein geschlossener Stundentakt.

Der RE und ALX fahren immer zur Minute 44.

Verdichtet wird der Takt um einzelne Züge um 16:04 und 17:00 sowie 00:04 (für den Besuch von Veranstaltungen in München super!)

Regensburg-Nürnberg (Berlin/Hamburg)

Hier wechseln sich RE und ICE alle Stunde ab. Allerdings haben sich die Taktzeiten leicht verschoben. Die RE verkehren zwischen 07 und 21 Uhr jeweils zur Minute 45 und nicht wie bisher zur Minute 19. Es bestehen nun 3 Direktverbindungen nach Berlin und nach Hamburg.

Durch die spätere Abfahrtszeit der RE in Regensburg verkürzt sich nun auch die Reisezeit nach Berlin. Die schnellste Verbindung beträgt hier nun 4Std 37 Min mit umsteigen und 4 Std 18 Min als Direktverbindung.

Zug	Regensburg Hbf ab	Nürnberg Hbf an	Bemerkung
RE	04:30	05:46	
RE	05:38	06:47	
ICE	06:22	07:30	nach Koblenz
RE	07:45	08:46	
ICE	08:27	09:26	nach Koblenz
ICE	09:35	10:27	nach
Berlin/Hamburg			
RE	09:45	10:46	
ICE	10:32	11:26	nach Dortmund
RE	11:45	12:46	
ICE	12:35	13:27	nach Dortmund
ICE	13:33	14:28	nach
Berlin/Hamburg			
RE	13:45	14:46	
ICE	14:35	15:28	nach Dortmund
RE	15:45	16:46	
ICE	16:35	17:29	nach Hamburg
RE	17:45	18:46	
ICE	18:35	19:28	nach Dortmund
RE	18:47	19:46	
RE	19:45	20:46	
ICE	20:35	21:28	nach Frankfurt/M.
RE	21:45	22:46	
IC	22:59	00:00	nach
Berlin/Rostock			
RE	23:30	00:46	
NJ	23:56	00:57	Amsterdam

Nürnberg-Regensburg

Auf dieser Strecke wechseln sich RE und ICE alle Stunde ab. Allerdings haben sich die Taktzeiten leicht verschoben. Die RE kommen zwischen 09 und 23 Uhr jeweils zur Minute 13 und nicht wie bisher zur Minute 39 an. Es bestehen nun 3 Direktverbindungen von Berlin und von Hamburg.

Zug	Nürnberg Hbf ab	Regensburg Hbf an	Bemerkung
NJ	04:08	05:07	von Amsterdam
RE	05:48	06:57	
IC	06:00	07:08	von
Berlin/Rostock			
RE	06:11	07:20	
RE	07:10	08:13	
ICE	08:31	09:23	von Frankfurt/M.
RE	09:11	10:13	
ICE	10:31	11:23	von Dortmund
RE	11:11	12:13	
ICE	12:31	13:23	von Hamburg
RE	13:11	14:13	
ICE	13:32	14:23	von
Berlin/Hamburg			
RE	13:45	14:46	
ICE	14:31	15:23	von Dortmund
RE	15:11	16:13	
RE	16:11	17:13	
ICE	16:31	17:23	von Dortmund
RE	17:07	18:12	
ICE	17:31	18:23	von
Berlin/Hamburg			
ICE	18:31	19:23	von Dortmund
RE	19:11	20:13	
ICE	20:31	21:31	von Koblenz
RE	21:11	22:13	
ICE	22:37	23:28	von Dortmund
RE	23:16	00:18	

Regensburg-Passau (-Wien)

Auf dieser Strecke gibt es nun 10 tägliche Verbindungen nach Wien

Zug	Regensburg Hbf ab	Passau Hbf an	Bemerkung
NJ	05:09	06:13	bis Wien
IC	07:11	08:22	bis Wien
ICE	09:25	10:23	bis Wien
ICE	11:25	12:25	bis Wien
ICE	13:25	14:25	bis Wien
ICE	14:25	15:26	bis Wien
ICE	15:25	16:25	bis Wien
ICE	17:25	18:26	bis Wien
ICE	18:25	19:23	bis Wien
ICE	19:25	20:26	bis Wien
ICE	21:33	22:42	bis Passau
ICE	23:40	00:50	bis Passau

(Wien-) Passau-Regensburg

Zug	Passau Hbf ab	Regensburg Hbf an	Bemerkung
ICE	05:11	06:19	nach Koblenz
ICE	07:17	08:25	nach Koblenz
ICE	08:36	09:33	nach
Berlin/Hamburg			
ICE	09:34	10:30	nach Dortmund
ICE	11:34	12:33	nach Dortmund
ICE	12:33	13:31	nach
Berlin/Hamburg			
ICE	13:37	14:33	nach Dortmund
ICE	15:37	16:33	nach Hamburg
ICE	17:37	18:33	nach Dortmund
ICE	19:37	20:33	nach Frankfurt/M.
IC	21:47	22:57	nach
Berlin/Rostock			
NJ	22:53	23:54	Amsterdam

Insgesamt sind die Veränderungen zum Fahrplanwechsel als durchaus positiv zu bewerten, einzelne Taktverdichtungen im Berufsverkehr könne sich durchaus sehen lassen, zwischen Regensburg und Schwandorf besteht somit ein 30 Min-Takt, für Pendler durchaus attraktiv.

Serie

Die Fahrzeugsammlung RSWE e.V. – Der Umbauwagen 3yg von Wolfram Salberg

Als Umbauwagen wurden bei der Deutschen Bundesbahn (DB) drei- bzw. vierachsige Reisezugwagen bezeichnet, die ab Mitte der 1950er-Jahre durch den Umbau von früheren Abteilwagen und Schnellzugwagen aus der Länderbahnzeit entstanden sind. Die DB hatte nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die 1960er-Jahre hinein neben einem deutlichen Mangel an Reisezugwagen auch mit einer erheblichen Überalterung derselben zu kämpfen. Die Bundesbahn-Hauptverwaltung beauftragte daraufhin im Herbst 1953 das Bundesbahn-Zentralamt (BZA) in Minden, einen Entwurf zum Umbau der zwei- und dreiachsigen Vorkriegswagen vorzulegen, von denen nur die Räder und die Untergestelle der Fahrzeuge übernommen werden sollten. Der Wagenkasten hingegen sollte durch einen Neubau ersetzt werden. Nach Umsetzung der Umbauaktion kamen die dreiachsigen Umbauwagen im Nahverkehr in allen Bundesbahndirektionen auf Haupt- und Nebenstrecken zum Einsatz. Die Ausmusterung der Wagen war für die Mitte der 1970er-Jahre vorgesehen, konnte aber wegen fehlender Neubauwagen nicht realisiert werden. 1967 waren noch über 6000 dreiachsige Umbauwagen im Einsatz, erst Mitte der 1980er-Jahre wurden die letzten Wagen aus dem Verkehr gezogen. Bereits vor dem Ausscheiden der letzten 3yg-Wagen aus den Reisezugdiensten wurden von 1969 bis 1984 in den Ausbesserungswerken Offenburg, Kassel und Weiden (Oberpf.) ca. 2000 dreiachsige Umbauwagen für den Bauzugeinsatz umgebaut. Die Wagen waren für die verschiedensten Zwecke (Bauleiterwagen, Bauruppführerwagen, Bürowagen, Wohn-Schlafwagen, Aufenthaltswagen, Gerätewagen, Werkstattwagen, Wasch-Trockenwagen, Küchenbeiwagen, Umkleidewagen usw.) ausgerüstet und dienten als temporäre Unterkunft und Werkstatt in der Nähe von Bahnbaustellen. Sie blieben zunächst chromoxidgrün

(RAL 6020) und wurden ab den 1970er-Jahren ozeanblau (RAL 5020) lackiert. Später wurden einige Wagen goldgelb lackiert (RAL 1004). Bis heute sind noch einige Exemplare für die DB-Bahnbau oder bei privaten Gleisbaufirmen im Einsatz.

Am 19.06.2011 konnten wir drei Umbauwagen 3yg in unsere Sammlung aufnehmen.



Ankunft der 3yg-Garnitur im Hafengelände am 19.06.2011



Hauptsächlich abgestellt waren sie auf dem Industrieanschluss bei der Spedition Pöppel (02.10.2014)



Einer der 3yg wurde später in das Schenker-Gleis hinter dem Autohaus Volvo-Bauer umgesetzt (02.10.2014)



...und wurde bei dem einen oder anderen Fest hervorgeholt und der Öffentlichkeit gezeigt, wie hier beim Hafenfest am 19.09.2015



Aber auch ihnen blieb der Umzug aus dem Hafengelände nicht erspart. Weil am bisherigen Standplatz die Weiche bereits ausgebaut war, mussten sie per Kran auf die Betriebsgleise gehoben werden (03.06.2016)



Um einen aufwendigen Transport per LKW zu umgehen, wurden sie ins von uns extra dafür angemietete „Aufeldgleis“ umgesetzt (04.06.2016). Ein Verkauf hatte sich wegen der immensen Transportkosten zerschlagen.



Leider hatten sich dort bald ungebetene Gäste eingemischt (06.03.2018)



Inzwischen hatte sich ergeben, dass unsere Fahrzeugsammlung nach Amberg zu unserem Kooperationsverein AKB gebracht wird. Hier der verbliebene 3yg, der auf den Transport nach Amberg wartet (08.11.2018)



Die beiden anderen 3yg wurden zum Schrotthändler im Hafen gebracht und dem Materialkreislauf zugeführt (08.11.2018)



Der verbliebende 3yg wurde nach Amberg transportiert (14.11.2018)



3yg bei der Verladung im Hafen (14.11.2018)



Dabei stellte sich aber heraus, dass das Tiefbett des Tiefladers wegen der Länge des Waggons zu weit hätte ausgezogen werden müssen, wodurch der LKW in Amberg möglicherweise in den engen Kurven in einem Wohngebiet seine Probleme bekommen hätte. Kurzerhand wurden die beiden Einstiege auf der einen Seite durch Thomas Mattusch abgetrennt, wodurch der Tieflader wesentlich kompakter blieb (14.11.2018)



Wegen mangelnder bzw. falscher Transportgenehmigung Ankunft in Amberg beim AKB-Gelände erst am 15.11.2018



Schon bald nach Eintreffen in Amberg wurde des 3yg auch hier von Vandalen heimgesucht (26.10.2019)

Inzwischen steht er aber geschützt im Lokschuppen des OIL-M und wird durch die AKB aufgearbeitet. Im Zuge dessen hat er neue bruchsichere Fenster aus Karbon erhalten, eine Spende Fa. KMH, Regensburg. Ferner wurde der Fußboden saniert und erhielt einen neuen Belag.

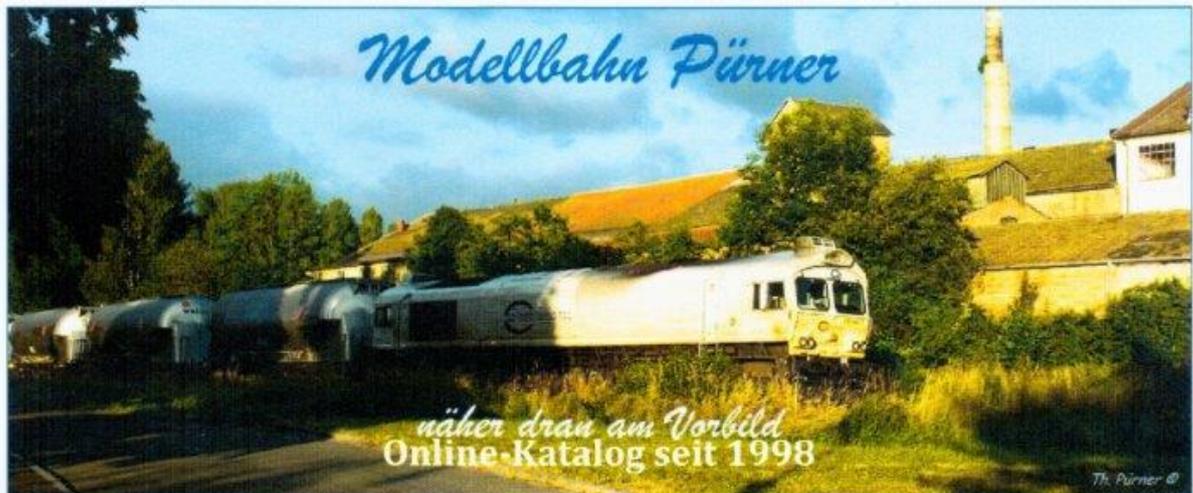
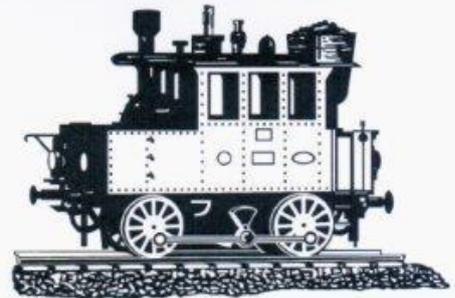
Fotos: Thomas Mattusch und Wolfram Salberg

Die RSWE-Vorstandschaft wünscht eine schöne Adventszeit, ein frohes Fest und alles Gute für das neue Jahr



Modellbahn Pürner

Südweg 1 (Am Bahn-Km 32,8)
D - 95676 Wiesau/Oberpfalz
Tel.: 09634/38 30
Fax: 09634/39 88
eMail: modellbahn@puerner.de
Internet: <https://www.puerner.de>



Ihr Modellbahn-Spezialist in der nördlichen Oberpfalz (*)

(*) nur einen ALEX oder eine Oberpfalzbahn vom Hauptbahnhof Regensburg entfernt

Unsere Öffnungszeiten:
Mittwoch bis Freitag: 10.00 - 12.00 Uhr & 16.00 - 18.30 Uhr
Samstag: 10.00 - 16 Uhr