

Lokmangel bei der WLE

Michael Kochens



Nachdem im Juli nahe Lippstadt zwei Loks der Westfälischen Landes-eisenbahn (WLE) bei einem Unfall schwer beschädigt wurden und gleichzeitig der Güterverkehr der Privatbahn (u.a. Holzzüge) richtig „brummt“, hat die WLE von der Mittelweserbahn (MWB) die neuen Loks V 2106 und V 2107 (MaK G 1206) gemietet; hier die V 2107 am 11.10.07 bei Uelde.

■ Lokführer Streiks bringen DB AG in Bedrängnis

Der 30-stündige Streik der Lokführer-Gewerkschaft GDL am 25./26. Oktober hat den Regional- und S-Bahn-Verkehr der DB AG in schwierige Betriebs-situationen gebracht, denen sie nur z.T. sachgerecht begegnet ist. So wurden Ersatzfahrpläne auf S-Bahn-Strecken mit Verkehr im Stundentakt angekündigt, wobei jedoch die vorgesehenen Leistungen z.T. unklar blieben und Linien aus Personalmangel trotzdem nicht gefahren werden konnten (z.B. S7 im VRR). Flexibel wurde zwischen Aachen und Düren reagiert, wo die Rurtalbahn mit zwei RegioSprintern einen RE-Ersatzverkehr fuhr. Besonders viele Zugausfälle gab es in den neuen Bundesländern, wo es kaum beamtete (nicht streikberechtigte) Lokführer gibt. Bei Redaktionsschluss kündigte die GDL Streiks im Güterverkehr an, nachdem das Landesarbeitsgericht Chemnitz diese auch im Fern- und Güterverkehr zugelassen hatte. *rw, as*

■ Schmalspur Sachsen Weißeritztal: Wiederaufbau hat begonnen

Über fünf Jahre nach der Flut vom August 2002 haben am 29. Oktober die Arbeiten zum Wiederaufbau der schmalspurigen Weißeritztalbahn Freital-Hainsberg-Kipsdorf begonnen. Mit schwerem Baugerät wird nun sowohl von Freital-Coßmannsdorf als auch von Rabenau aus gearbeitet.

Die weitgehend zerstörten bzw. stark beschädigten Brücken, Dämme und Stützmauern werden restauriert. Ferner stehen große Erdarbeiten im Rabenauer Grund an, um die Spuren des Hochwassers zu beseitigen.

Im vierten Quartal 2008 sollen, so die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft (SDG, ehemals BVO-Bahn) als Betreiberin der Strecke, wieder Dampfzüge zunächst bis Dippoldiswalde schnaufen. Die erforderlichen Arbeiten an Loks und Wagen sollen zeitnah beauftragt werden, so SDG-Geschäftsführer Daiß am 25. Oktober. *jr*

■ Fähre nach Russland Zweite Breitspur-Fährlinie für Mukran

Nach Testfahrten in den zurückliegenden Monaten nahm am 18. Oktober das Eisenbahnfährschiff (EFS) Vilnius nach zwei vergeblichen Anläufen den Regelbetrieb als erste Non-Stop-Verbindung zwischen Deutschland und Russland auf.

Die Vilnius fährt einmal pro Woche zwischen Mukran und Baltijsk (dem früheren Pillau), jeweils donnerstags ab Mukran und freitags ab Baltijsk. Es handelt sich um eine Kooperation zwischen Railion Deutschland, der dänischen Reederei DFDS und der Russischen Eisenbahn. Die Fahrzeit Mukran-Baltijsk beträgt rund 16 Stunden.

Die Vilnius befährt bereits seit Juli 2006 die Route Mukran-Klaipeda (früher Memel) für Railion und DFDS. Die Fähre kann 85 Breitspur-Güterwagen oder 108 Lkw-Trailer und bis zu 120 Passagiere befördern. Die Mukran-Fähren besitzen Breitspurgleise,

da bereits auf Rügen umgeacht oder umgeladen wird. Die beiden Eisenbahnbedecks können über eine doppelstöckige Rampe gleichzeitig beladen werden. *un, pr*

■ IGE-Reise nach Istanbul Jubiläumsdampf durch acht Länder

Mit Volldampf zum Bosphorus – unter diesem Motto stand die 5229 km lange Reise vom 15. bis 29. September, welche die Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr (IGE) aus Herbruck zu ihrem Jubiläum „25 Jahre Eisenbahn Erlebnisreisen“ durchführte. Die Dampfzug-Tour auf den Spuren des Orient-Express führte von Bayern nach Istanbul und zurück – durch Österreich, die Slowakei, Ungarn, Rumänien, Serbien, Bulgarien und den europäischen Teil der Türkei.

230 Eisenbahnfans aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, England, Amerika und Australien nahmen an der IGE-Jubiläumstreife teil. Die neun ehemaligen DB-Schnellzugwagen der 60er Jahre wurde auf der zweiwöchigen Reise ausschließlich von Dampf-loks gezogen; insgesamt kamen 15 Maschinen aus den jeweiligen Ländern zum Einsatz. Der Reiseverlauf zeigte, dass auch in Südosteuropa die Hürden für Dampflokeneinsätze immer höher werden. Hauptproblem war das Wasserfassen, es dauerte oft viel länger als geplant. Auch Defekte an Loks, Wagen und Weichen haben den Zug ausgebremst. Die Verspätungen summierten sich in den zwei Wochen auf über 32 Stunden. *pr*

◀ **Bayrisch-preußische Zusammenarbeit vor dem Bosphorus-Express in Rumänien: Museums-loks 231.065 und 230.516 der SFT-CFR bei Vinto de Jos. Die 230 ist ein P8-Nachbau von Resita 1936, die 231 eine an die bayrische S 3/6 angelehnte Henschel-Lok von 1921.**



Thomas Kohl