

Modell Eisen Bahner

Nr. 7
Juli 2002
51. Jahrgang

Deutschland 3,50 €
Österreich 4,- €
Schweiz 6,90 sFr
Benelux 4,- €
Frankreich 4,- €
Italien 4,60 €
Dänemark 39,- dkr

B13411

Magazin für Vorbild und Modell

Erst Groß-Bw: Leipzig Wahren

Heines Columbus und junger Pionier

Darmstadt's 65er-Generation

Neubaulok vor Umbauwagen

Österr
Erzgebirgs-Motive

Zweimal Null-Spur

Präzision auf Ilm-Gleisen

Weidenhammers Handarbeit

Dampferlebnis Steilstrecke

Rennsteig-Hirsch

Vereinsinitiative im Thüringer Wald

röhrt wieder

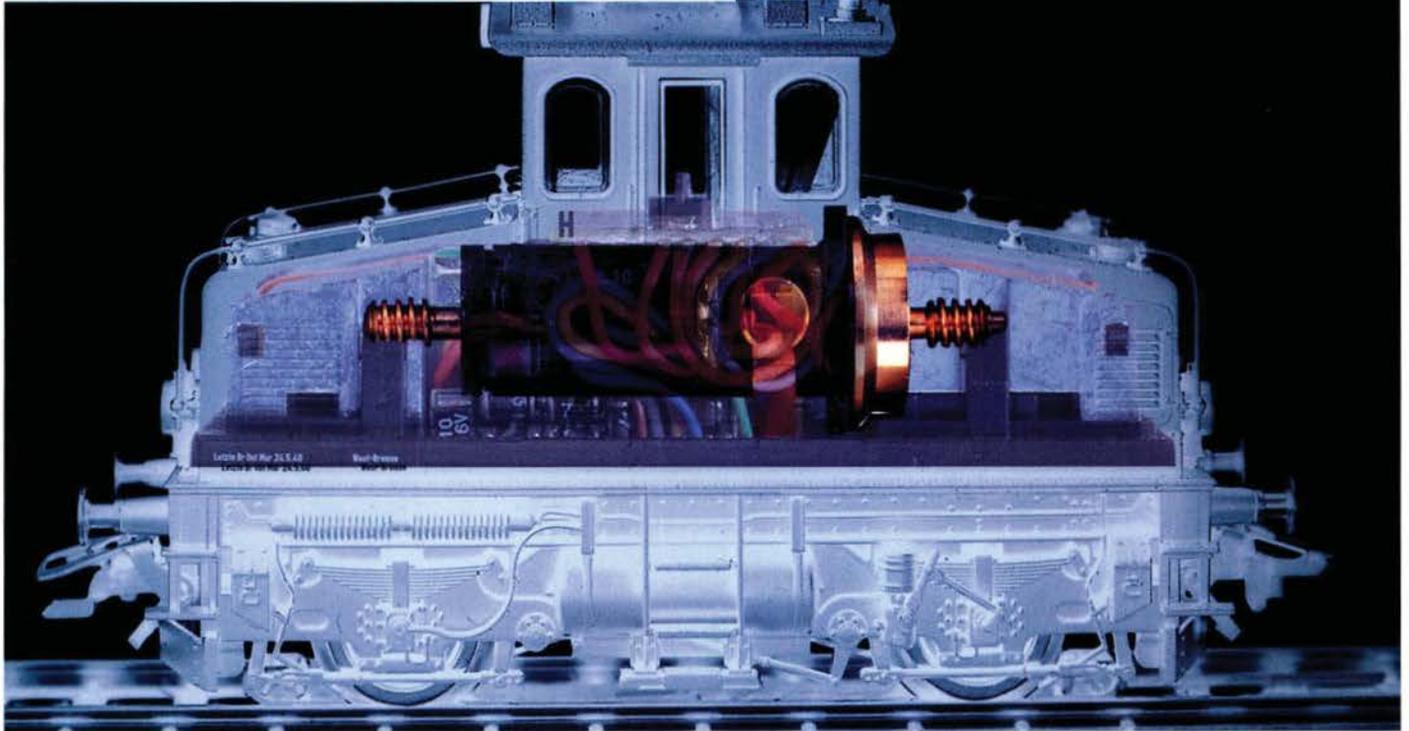
Tests

LÜCKE GEFÜLLT:
G 2000 von
Mehano

UNGENEIGT:
ICE-TD 605
von Roco



Die ewige Pauline



Während der Passionsfestspiele 1910 hatte Pauline ihren ersten großen Auftritt, und seit dem bediente die kleine bayerische Lokalbahnlok LAG 2 die Strecke Murnau-Oberammergau – mit kurzem Zwischenspiel in Heidelberg. Erst 1982 wurde sie ausgemustert, nach 72 Dienstjahren. So etwas überstehen, abgesehen vom Lokführer, nur wenige – wie Pauline. Unser Modell ist mit Fahrgestell und Gehäuse aus wertbeständigem Metall ähnlich solide gebaut. In dem nur 85 mm (inklusive Puffer) kurzen Maschinchén finden Platz: 1 Hochleistungsantrieb mit Spezialmotor und Schwungmasse, 1 Digitaldecoder, 1 freier Führerstandsdurchblick, 2 kulissengeführte Kurzkupplungen. Damit Sie sehen, dass auch re Pauline wie im Röntgenbild: ein ungewöhnlich liebevoll und detailreich umgesetztes Modell für Ihre Passion und Spiele auf Ihrer Anlage.



H0-Modell der Baureihe E 69 „Pauline“



Vorbild ist die DRG-Ausführung der Epoche II

Modell-Merkmale:

- ▶ Fahrwerk und Gehäuse aus Metall
- ▶ Motor mit Schwungmasse
- ▶ Kurzkupplungen mit Kulissenführung
- ▶ umschaltbar auf Oberleitungs-betrieb
- ▶ freier Blick durchs Führerhaus
- ▶ angesetzte Griffstangen
- ▶ mit Control Unit 6021 schaltbar: Spitzenbeleuchtungen, Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung

VORBILD

TITELTHEMA

14 RENNSTEG-FIEBER

Seit dem 25. Mai dampft 94 1292 wieder über den Rennsteig nach Schmiedefeld.

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 ADIEU BW, WILLKOMMEN 5519

Die Dampflokomotive 5519 noch einmal im Bw Luxemburg.

26 MARSCHALL, VORWÄRTS!

Ein altgedienter Lokführer geht in den Unruhestand.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

28 MITTEN IN DEUTSCHLAND, TEIL 5

Rückblick auf das frühere Groß-Bw Leipzig Wahren.

38 DAMALS IN DARMSTADT

Bis 1971 brachen die Darmstädter 65 nicht nur in den nahegelegenen Odenwald auf.

ABENTEUER EISENBAHN

42 FLUCHT NACH OBEN

Zwischen Wolkenkratzer-Schluchten rattert eine einzigartige Doppelstock-Straßenbahn.

MODELL

BLICKFANG

54 "Hurry up!" Jack „La Fitte“ Tombstone verdient sich seine Ladeprämie.

WERKSTATT

64 STUMME BEGLEITER

Karlheinz Uhlemann baut Spur-II-Fernmeldemasten.

66 NEUES AUS UNTERSCHMIEDA

Im zweiten Teil geht es um Trassierung und Gleisbau.

72 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

74 TRAG-SCHNÄBLER

Mehr als drei Pfund auf 32 Achsen aus dem Haus Trix.

75 FLOTTER FEGER

Fleischmanns hurtige 65 mit digitaler Schnittstelle.

76 VIRTUELL DURCH SIEGER- UND SAUERLAND

Ein Add-On für den Microsoft-Train-Simulator ermöglicht eine Zeitreise in die 70er-Jahre.

77 WERBEOFFENSIVE

Nochs Neonfolien leuchten dauerhaft.

TEST

78 GESCHICKTER SCHACHZUG

Die außergewöhnliche G 2000 in H0 von Mehano.

82 SPAR-DIESEL

Der Diesel-ICE von Roco legt sich nicht in die Kurve.

SZENE

92 KEIN LEIPZIGER ALLERLEI

Aus der Messestadt kommen Spur-II-Eigenbau-Meisterwerke von Rolf Weidenhammer.

98 BÖRDE-GRÜSSE ANS ERZGEBIRGE

Erzgebirgsträume in Oe und Of.

AUSSERDEM

104 MODELLBAHN AKTUELL

86 NEUHEITEN

5 STANDPUNKT

105 IMPRESSUM

48 BAHNPOST

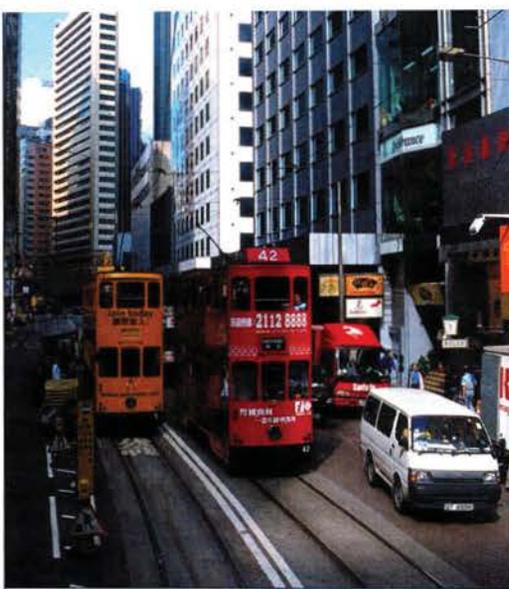
50 GÜTERBAHNHOF

58 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

90 TERMINE + TREFFPUNKTE

36 BUCHTIPPS

106 VORSCHAU



42

Durchgesetzt

In Hongkong, Nabel der modernen Welt, fahren noch immer 80 Jahre alte Trams.

Aufgestiegen

Der Verein Dampflokomotivefreunde mittlerer Rennsteig fährt wieder auf der Steilstrecke nach Schmiedefeld.

14



MODELL

BLICKFANG

54 "Hurry up!" Jack „La Fitte“ Tombstone verdient sich seine Ladeprämie.

WERKSTATT

64 STUMME BEGLEITER

Karlheinz Uhlemann baut Spur-II-Fernmeldemasten.

66 NEUES AUS UNTERSCHMIEDA

Im zweiten Teil geht es um Trassierung und Gleisbau.

72 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

74 TRAG-SCHNÄBLER

Mehr als drei Pfund auf 32 Achsen aus dem Haus Trix.

75 FLOTTER FEGER

Fleischmanns hurtige 65 mit digitaler Schnittstelle.

76 VIRTUELL DURCH SIEGER- UND SAUERLAND

Ein Add-On für den Microsoft-Train-Simulator ermöglicht eine Zeitreise in die 70er-Jahre.

77 WERBEOFFENSIVE

Nochs Neonfolien leuchten dauerhaft.

TEST

78 GESCHICKTER SCHACHZUG

Die außergewöhnliche G 2000 in H0 von Mehano.

82 SPAR-DIESEL

Der Diesel-ICE von Roco legt sich nicht in die Kurve.

SZENE

92 KEIN LEIPZIGER ALLERLEI

Aus der Messestadt kommen Spur-II-Eigenbau-Meisterwerke von Rolf Weidenhammer.

98 BÖRDE-GRÜSSE ANS ERZGEBIRGE

Erzgebirgsträume in Oe und Of.



92

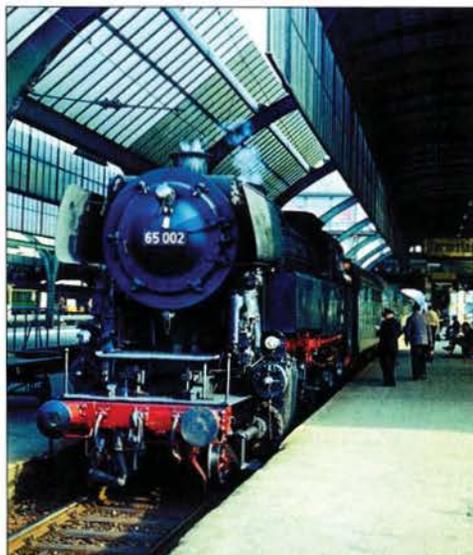
Präzisiert

Komplette Eigenbauten sind die vielen Lokomotiven und Wagen von Rolf Weidenhammer in der Spurweite IIm.

Inspiziert

Andreas Irmischer erinnert sich in der seltenen Spur 0 an seine frühere Heimat unweit des Erzgebirges.

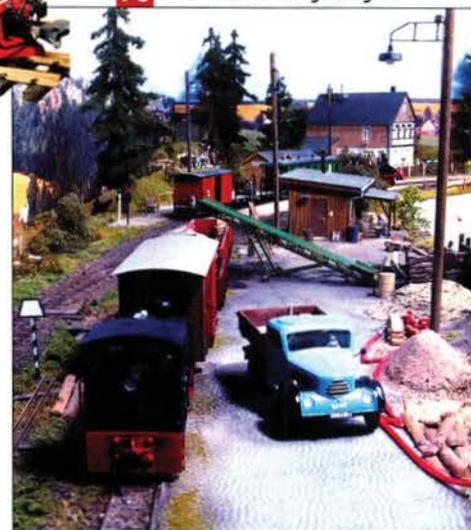
98



38

Erinnert

Bis 1971 fuhr die Baureihe 65 in Darmstadt, bevor dort die Dampflokomotiveunterhaltung endete.



DB MUSEUM

18201-Präsentation

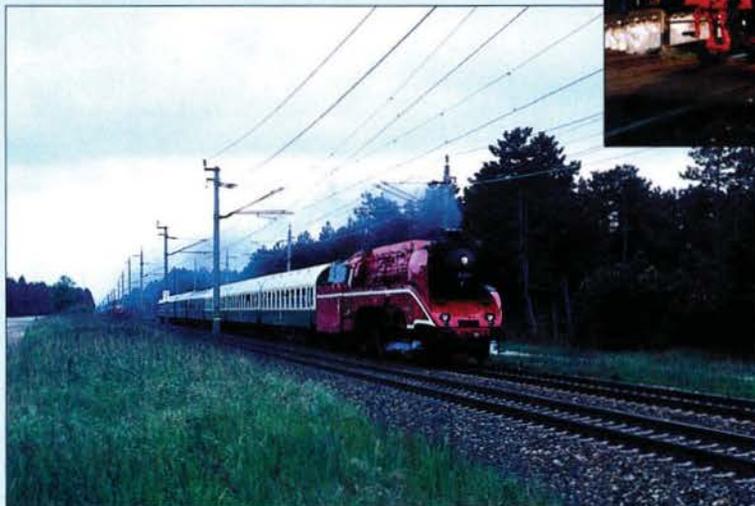
● Seit 30. April 2002 fährt die lange Jahre schnellste betriebsfähige Dampflokomotive der Welt, die 020201-0, ex 18 201, der DR, in einem neuen Farbleid. Diese Lackierung ist Bestandteil eines Vertrages zwischen dem Salzburger Modellbahnhersteller Roco sowie Dampf plus, dem Betreiber, und dem DB Museum, Eigentümer der Lok. Roco gibt einen Teil vom Verkaufserlös entsprechend lackierter Modelle weiter. Ein Aufkleber auf den Tenderseiten informiert über Sinn und Zweck der Lackierung. Die in Meiningen lackierte Lok wurde am Nachmittag des 30. April 2002 im früheren Bw Nürnberg West, dem heutigen Standort von DB Regio in Nürnberg-Gostenhof, zahlreichen geladenen Gästen präsentiert. Bei der Show wurde bis zuletzt ein Geheimnis um die getroffene Farbwahl gemacht. Die zum Anlass passende Moderatorin, Eva Grünbauer von der Vorher-Nachher-Show auf Neun Live, musste unter Hilfestellung von Dr. Jürgen Franzke, dem Direktor des DB-Museums, einen jugendfreien, weil unvollständigen Strip hängen: Unter dem grünen Kleid kam ein rotes zum Vorschein, womit das Farbrätsel gelöst war. Die Farbaufteilung der Lok ist geblieben, allein die vorher grünen Partien sind



Auf dem Weg nach Österreich macht der rote Dampfer am 1. Mai Station in der Drei-Flüsse-Stadt Passau.



Am Tag des Roll-Outs, lässt sich die markante Maschine auf der Drehscheibe in Nürnberg bewundern.



18201 mit ihrem Sonderzug 32598 bei Wiener Neustadt am 5. Mai 2002 während der Parallelfahrt mit einem von einem Taurus bespannten weiteren Sonderzug.

jetzt rot lackiert. Es handelt sich um ein etwas helleres Rot als das Fahrwerksrot. Tenderoberseite und Rauchkammer sind weiterhin schwarz. Der Zusatz tender ist immer noch grün lackiert. Die neue Farbgebung fand in den ersten Wochen nur geteilte Zustimmung. Die Lok wird nach spätestens einem Jahr wieder grün lackiert. Dabei ist vorgesehen, den etwas dunkleren Grünerton zu treffen, der bis Ende der 80er-Jahre Bestand hatte. Ihre ersten Fahrten führten die 18201 nach Österreich. Die angedachten Schnellfahrten in Erinnerung an das österreichische Bahnjubiläum 1987, bei dem 18201 mit 162,5 km/h am 10. Oktober 1987 den österreichischen Geschwindigkeitsrekord für Dampflokomotiven aufstellte, fanden allerdings nicht statt.

SIEMENS

Desiro???

● Sieht so tatsächlich ein Desiro aus? Würde Siemens es nicht versichern, man glaubte es kaum. Am 24. April hatte der erste Desiro-UK Roll-Out bei Siemens Transportation Systems (STS) in Wegberg-Wildenrath. Insgesamt umfasst der Auftrag 1200 Wagen im Wert von 2,5 Milliarden Euro, und so handelt es sich um die größte Einzelbestellung, die STS jemals erhielt. Eingesetzt werden die neuen Züge, die als Class-450-Fahrzeuge mit einer Länge von 20 Metern in vier- und fünfteiligen Varianten ausgeliefert werden, südwestlich von London. Betreiberbahngesellschaft ist South West Trains, finanziert werden die Fahrzeuge von der Leasinggesellschaft Angel Trains.



Desiro-UK 450001, typisch britisch mit den Stirnübergängen, am 23. April in Wegberg-Wildenrath.

DB AG

Lehrter Stadtbahnhof

● So langsam wird es ernst für den alten Lehrter Stadtbahnhof. Obwohl die endgültige Ausgestaltung des neuen Bahnhofs nach wie vor unklar ist, wird die Verschwenkung der Fernbahngleise in die neue Station vom 16. bis zum 21. Juni stattfinden. In der darauffolgenden Woche werden dann auch die S-Bahngleise in den neuen Bahnhof fertiggestellt. Da in dieser Umbauphase ein Einsatz der Stromschienenzüge der Berliner S-Bahn nicht möglich sein wird, war ursprünglich an einen Einsatz von Zügen der Baureihe 420 gedacht. Diese sind ja inzwischen durch Neubauten in größerer Anzahl frei geworden. Mangels für diese Baureihe geschulerten Personals werden jetzt voraussichtlich lokbespannte Wendezüge mit x-Wagen aus dem Ruhrgebiet ein-

gesetzt. Als Bespannung sind Lokomotiven der Baureihe 143 vorgesehen. Die S-Bahnreisenden werden im neuen Bahnhof zunächst mal im Regen stehen: Nachdem zuerst das Hallendach des neuen Bahnhofs gegenüber den ursprünglichen Planungen um 140 Meter gekürzt wurde, scheint es nun Probleme mit dem Investor für die sogenannten Bügelbauten zu geben, welche den S-Bahnbereich überdachen sollten. Unmittelbar nachdem keine Züge mehr in den alten Bahnhof fahren, soll mit dem Abbruch des historischen Gebäudes aus dem Jahr 1888 begonnen werden. Die Fernverkehrszüge werden den neuen Bahnhof vorerst ohne Halt durchfahren. Dessen endgültige Inbetriebnahme ist zur Fußballweltmeisterschaft 2006 vorgesehen.



Foto: G. Habermann

Seit Jahren das größte Loch Berlins. Hier versickert noch mancher Euro, bevor das neue Drehkreuz in Betrieb geht. Der alte Bahnhof wird in jedem Fall verschwinden.

DB-AG-BILANZPRESSEKONFERENZ

Dick in den roten Zahlen

● Der Umsatz wächst, die roten Zahlen wachsen auch. Insgesamt blickt der Bahnvorstand dennoch auf eine positive Entwicklung im Jahr 2001 zurück. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr wuchs um 0,1 Prozent und erreichte damit das höchste Niveau seit der Bahnreform, wozu vor allem der Personennahverkehr beitrug, der um 2,5 Prozent zunahm. Im Güterverkehr waren die Zahlen rückläufig, was unter anderem mit der verschlechterten Gesamtkonjunktur begründet wurde. Der Gesamtumsatz betrug 15,7 Milliarden Euro und erhöhte sich damit um 1,7 Prozent, die Mitarbeiterzahl sank um 3,7 Prozent auf 214 371. Interessanter sind jedoch die nackten Zahlen: So sank das betriebliche Ergebnis um 403 Millionen Euro und ergibt für das Jahr 2001 ein Gesamtminus von 204 Millionen Euro, nachdem im Vorjahr noch ein Plus von 199 Millionen Euro zu Buche geschlagen war.

Punktentscheid über Sieg oder Niederlage

Wir sind ein Volk von Sammlern und Sammlerinnen, keine Frage. Ob Fußballbilder, Briefmarken, Kruse-Puppen oder Modellbahnen, ob Wandteller, Bierkrüge, alte Trecker oder Baseball-Mützen, es gibt so gut wie nichts, was hiesigem Sammeleifer widersteht.

Apfelmus vielleicht, doch selbst dafür soll es Gegenbeispiele gegeben haben.

Auch Sammelpunkte haben Tradition, nicht nur die in Flensburg. Solch immer noch epidemische Passion

ließ selbst die DB-AG-Chefetage nicht eher ruhen und rasten, als bis der „bahn.comfort“-Punkt entdeckt war.

Während sich die Bahn selbst bereits zum Sieger nach Punkten erklärt, weil bereits mehr als eine halbe Million ihrer Kunden seit dem 15. April mit dem Neinsagen Schwierigkeiten hat, fragt man sich doch angesichts der Belohnung für Punktsammel-Fans, ob es nicht besser gewesen wäre, für 1000 Punkte eine Bilderserie mit den Konferenzen der Bahnmanager, natürlich inklusive Sammelalbum, aufzulegen und für 2000 Punkte einen handsignierten Interregio- oder Speisewagen auszuloben.

Wer jemals auf einem Bahnhof strandet, darf ziemlich sicher sein, dass gerade dort keine Vip-Lounge zum kostenlosen Zutritt einlädt. Und die markierten Parkplätze an ausgewählten Standorten sind garantiert auch ganz woanders. Einmal abgesehen davon, dass DB-Nachtzug-Benutzer offenbar noch immer durchs Sammelraster fallen: Ausgeschlafene reisen eben nachts.

Merke: Was nichts kostet, taugt gelegentlich tatsächlich nichts!



Dr. Karlheinz Haucke

SBB

Das ferngesehene Bahnjubiläum

● Programmgemäß fand am 20. April 2002 der größte der wenigen Jubiläumsanlässe zur 100-Jahrfeier der SBB statt. Zur vom Schweizer Fernsehen im SBB-Industriewerk Olten mit viel Aufwand produzierten Fernsehgala waren aber ausschließlich VIPs aus politischen, Wirtschafts- und kulturellen Kreisen eingeladen. Wer nicht dazu gehörte, musste

wohl oder übel mit dem Fernsehapparat vorlieb nehmen. Moderatorin Sandra Studer führte in gekonnter Art und Weise durch die Sendung, unterhielt sich mit den Stargästen Benedikt Weibel, Vorsitzender der SBB-Geschäftsleitung, sowie mit Bundesrat Moritz Leuenberger und ließ immer wieder Raum für Einspielungen historischer Filme



Re 460 040, dritte SBB-Jubiläumsllok, steht am 25. April 2002 im Bahnhof Chavornay. Die gelbe Seite wurde vor laufender Kamera vom französischen Künstler Ibara während der Fernsehgala in Olten bemalt.

Foto: Armin Schmutz

oder aktueller Aufnahmen, witzig präsentiert durch Kabarettist René Rindlisbacher. Pepe Lienhards Big Band sorgte für die musikalische Auflockerung und am Schluss der Sendung dekorierte der französische Kunstmaler Ibara vor laufender Fernsehkamera die dritte SBB-Jubiläumslokomotive, die Re 460 040, mit seinen lebendig wirkenden Strichfiguren. blieb noch die Taufe dieser Maschine auf den Namen „Helen Lüthi“, Siegerin aus fünf filmisch erzählten wahren Liebesgeschichten aus dem Bahnwagen. So ganz ohne Volk ging die Sache allerdings nicht. Auf dem grauen Markt wurde bald der Fahrplan von zwei Dampffahrten gehandelt. Am 20. April 2002 dampfte nämlich die ehemalige

Gotthardlok C5/6 2978 mit zwei Einheitswagen von Delémont über Basel in Richtung Frick und Brugg nach Arth Goldau. Dort wurden die historischen Reisezugwagen samt Ae 3/6 I 10700 als Heizlok beigestellt, um die geladenen Gäste zur Fernsehgala nach Olten zu führen. Gleichzeitig dampfte von Zürich die A 3/5 705 als Lokzug (!) nach Biel, um von dort aus ebenfalls einen Gästezug nach Olten zu ziehen. Ohne weitere Funktion bei der Jubiläums-Gala kehrten die zwei Lokomotiven abends ohne Passagiere in ihre Stammdepots Delémont und Zürich zurück. Und so kamen wenigstens die zahlreichen Eisenbahn-Paparazzi doch noch auf ihre Rechnung.



Gästezug mit der Dampflokomotive C5/6 2978 bei Schönenwerd mit historischen Wagen und der Ae 3/6 I 10700 als Heizlok am Schluss des Zuges.

Foto: (D) Armin Schmutz

PEG

772 001 fährt wieder

● Die LVT-Triebwagengarnitur 772 001/972 601 ist wieder betriebsfähig und wird seit Ende April durch den Verein Hafenbahn Neustrelitz e.V. eingesetzt. Seit Juli 2001 waren die Fahrzeuge im Betriebshof Neustrelitz abgestellt. Bereits im Juni 2001 gründete sich der Verein, der das Ziel hatte, die Garnitur dauerhaft zu erhalten und einzusetzen. Dafür nahm man Verhandlungen mit der DB AG auf. Nach dem erfolgreichen Abschluss der Unterredungen konnte die nunmehr im Besitz

von DB Museum stehende Einheit dem Verein zur Betreuung und Aufarbeitung übergeben werden. Am 22. März wurde die Hauptuntersuchung in Neustrelitz abgeschlossen. Die Wagen präsentieren sich wieder in der alten roten Farbgebung und tragen das DR-Nummernschema 172 001/601. Sie sind bei der Prignitzer Eisenbahngesellschaft eingestellt. In den Sommermonaten soll die Einheit regelmäßig auf der Neustrelitzer Hafenbahn eingesetzt werden.



Erster Großeinsatz der restaurierten Triebwageneinheit am 4. Mai 2002 im Rahmen einer von den Eisenbahnfreunden Münster bestellten Sonderfahrt rund um Neubrandenburg.

Foto: Schirmann

ZWISCHENHALT

Ein schweres Zugunglück ereignete sich am 10. Mai 2002 in Potters Bar unweit der britischen Hauptstadt London. Sieben Fahrgäste fanden den Tod und neun weitere wurden schwer verletzt. Der Unfall ist nur ein weiterer in einer langen Kette von folgenschweren Unglücken auf der Insel, deren Eisenbahnen seit langem wegen mangelnder Sicherheit in der Kritik stehen.

Sieger Kreisbahn und Connex beteiligen sich gemeinsam an der Ausschreibung „Drei-Länder-Eck“. Gemeint sind die Strecken Siegen – Au, Siegen – Dillenburg, Siegen – Bad Berleburg und Finnentrop – Olpe mit insgesamt 149 Streckenkilometern.

Das Netz öffnet sich in Italien. Der italienische Netzbetreiber RFI ist nach Genehmigung des Transportministeriums dem Open Access auf den North-South-Freight-Freeways beigetreten. Damit öffnen sich die Tore Italiens für den grenzüberschreitenden Güterverkehr für alle EVU.

Die PEG kaufte weitere 20 Diesellokomotiven. Ein wenig überraschend ist die erworbene Baureihe: Es handelt sich um ehemalige Bundesbahn-221, die Ende der 80er-Jahre nach Griechenland verkauft wurden.

Der überraschend große Erfolg des Interconnex zwischen Gera und Rostock, der in kürzester Zeit in die schwarzen Zahlen fuhr, veranlasste Connex, über den Ausbau des Fernverkehrs sehr intensiv nachzudenken. Drei neue Trassen hat Connex jetzt bei DB Netz angemeldet: 1. Köln – Frankfurt mit Fortsetzung nach Heidel-

Neue Märklin-Lok

● Am 27. April 2002 schließlich öffnete das SBB-Industriewerk in Biel Tür und Tor. Neben einer kleinen Rollmaterialschau mit unter anderen den SBB-Cargoloks Re482 von Bombardier und der für den Deutschlandverkehr hergerichteten Re 4/4 II faszinierte vor allem der Blick hinter die Kulissen des Industriewerkes, zuständig für den Unterhalt von Diesellokomotiven und Güterwagen. Bei einer Sammlerbörse waren allerlei Artefakte aus früherer SBB-Zeit zu ergattern. Märklin nutzte den Anlass, die vierte Werbelok der fünfteiligen Serie Swiss Collection öffentlich zu enthüllen. Kein geringerer als Wolfgang Topp, Geschäftsführer des Modellbahn-Herstellers aus Göppingen, präsentierte die Lok dem Vorsitzenden der SBB-Geschäftsleitung, Benedikt Weibel, sowie dem zahlreich anwesenden Publikum.

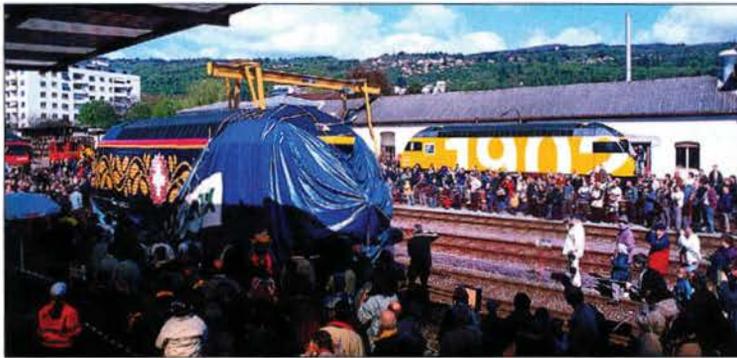


Foto: Armin Schmitz

Re 460033, vierte Märklinlok im Rahmen der fünfteiligen Serie Swiss Collection: Die Enthüllung fand am Tag der offenen Tür im SBB-Industriewerk Biel am 27. April 2002 statt. Im Hintergrund steht Lok Re 460083, zweite Jubiläumslok 1902-2002, gesponsort von der schweizerischen Post.

berg und Stuttgart, 2. Rostock – Köln über Berlin, Halle, Kassel, Gießen und Bonn, sowie 3. Mönchengladbach – Berlin über Krefeld, Münster, Osnabrück, Hannover und Magdeburg.

In Moçambique ereignete sich am 25. Mai 2002 eine Eisenbahnkatastrophe mit vermutlich fast 200 Toten. Die Unfallumstände waren noch nicht im Detail geklärt, jedoch scheint festzustehen, dass ein Personenzug mit angehängten Güterwagen zu schwer für eine Steigung war. Der Lokführer kuppelte die Güterwagen ab und zog zunächst die Personenwagen den Berg hinauf. Die mit Passagieren vollbesetzten Wagen wurden nur mit Steinen gesichert, lösten sich und rollten das Gefälle hinab, wo sie mit hoher Geschwindigkeit auf die Güterwagen prallten.

Siemens Transportation Systems (TS) erhielt von der rumänischen Staatsbahn SNTCF CFR Calatori den Großauftrag über die Lieferung von 120 Dieseltriebwagen des Typs Desiro. Das Auftragsvolumen beträgt 300 Millionen Euro, außerdem wurde noch eine Option über weitere 104 Fahrzeuge vereinbart.

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) können im Gegensatz zur DB AG eine positive Bilanz für das vergangene Jahr vorlegen. Der Gewinn stieg um 124,5 Prozent auf 314 Millionen CHF, wovon allerdings ein Großteil durch das Auflösen von Rücklagen und Beteiligungsverkäufe erzielt wurde. Das reine Betriebsergebnis lag mit 245,7 Millionen CHF um 23,6 Prozent über dem Vorjahr.

Sonderfahrt



Foto: Mehnert

V60 162 steht mit ihrem Sonderzug aus historischen Wagen abfahrtsbereit im Dessauer Bahnhof.

● Eine Sonderfahrt führte am 13. April 2002 von Berlin über Dessau nach Ferropolis beziehungsweise Wörlitz. Der mit der 52 8177 geführte P 91292 wurde in Dessau geteilt. Die Dampflok fuhr mit einem Teil des Zuges über Bitterfeld nach Burgkernitz. Der zweite Teil wurde in Dessau von der AHB-V60 162, die sehr an die DR-Ursprungslackierung erinnert, übernommen und pendelte zweimal zwischen Dessau und Wörlitz. Abends wurden die Züge wieder vereinigt und fuhren als P 91293, von der 52 gezogen, wieder in die Hauptstadt zurück.

Die Mittelweserbahn (MWB) hat eine richtig Neue: Die 20. Diesellok, Typ MAK G1206, ist die erste fabrikneue Maschine des EVU, die beschafft wurde. Im Wesentlichen handelt es sich um eine Serienlok, die für die MWB mit Funkfernsteuerung und Warmhalteeinrichtungen versehen wurde. Bei der MWB verspricht man sich von dem modernen Fahrzeug (V2101) vor allen Dingen Vorteile in punkto Zukunftsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit.



Foto: MWB

Ausschreibungen

● Nach Ansicht der Vergabekammer Düsseldorf sind Nahverkehrsleistungen im Schienenverkehr ausschreibungspflichtig. Sollte sich diese Meinung durchsetzen, hätte das weitreichende Konsequenzen vor allem für die DB AG. Die privaten Anbieter können sich bereits die Hände reiben. Bisher sind 90 Prozent der von den Ländern bestellten SPNV-Leistungen nicht ausgeschrieben, sondern freihändig an die Bahn vergeben worden. Auch das Vergabeverfahren in Sachsen-Anhalt, das mehrere private EVU erregte, wird wohl nochmals überprüft.



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner?
Wer das Fragezeichen dieses
Monats beantwortet, kann eines
von 20 Videos gewinnen.

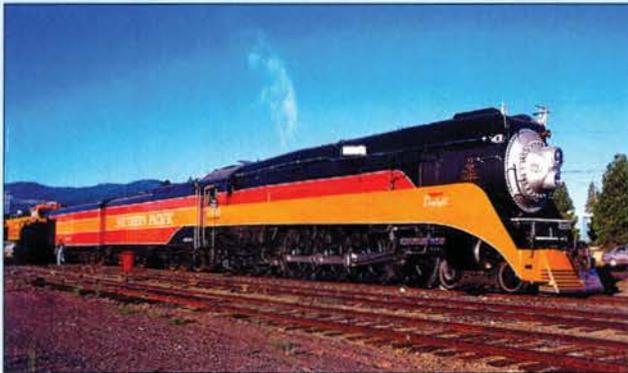


Foto: Armin Schmutz

Spieglein, Spieglein an der Wand, wer ist die Schönste im ganzen Land? Du, Daylight-Lok der Southern Pacific, bist die Schönste im ganzen Land. Viele Freunde der US-Eisenbahn werden dem zustimmen. Es muss eine aufregende Zeit gewesen sein, als Nordamerikas Luxuszüge mit Volldampf durchs Land zogen. Zum Glück sind heute noch mehrere Exemplare großer Dampfloks in betriebsfähigem Zustand erhalten und ab und zu im Einsatz. Eine dieser Maschinen ist 4449, ehemals bei der Southern Pacific im Einsatz und heute im Besitz der Stadt Portland (Oregon). Lima Locomotive Works notierte folgendes in der Geburtsurkunde der Schönheit: Jahrgang 1941, Gewicht 392 Tonnen, Länge 31 Meter, Treibraddurchmesser 2,01 Meter, Höchstgeschwindigkeit 177 km/h (110 mph). Die ölgefeuerte Daylight-Lok ist eine von 81 Maschinen mit der Bezeichnung GS (General Service), die einst Southern Pacifics renommierte Schnellzüge mit Namen wie Morning-, Noon- oder Sacramento-Daylight durch Kaliforniens schöne Landschaft zogen. Mehrere der Maschinen trugen dabei das rot-orangene Farbleid. Wir möchten von Ihnen die korrekte amerikanische Schreibweise der Achsfolge (in Zahlen) der 4449 wissen und die allgemeine Typbezeichnung für einen derartigen Radsatz.



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2001 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Die Baureihe V200“ aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Mailheft lautete „Hongkong“. Die 20 Exemplare „Die Baureihe V200“ haben gewonnen: Kouwenhoven, Marcel, NL-2287 VE Rijswijk; Heiligenhaus, Fr.-K., 07338 Drognitz; Zberg, Viktor, CH-8055 Zürich; Mode, Wolfgang, 97999 Igersheim; Schmitz, Dennis, 49088 Osnabrück; Emmerich, Wolfgang, 69245 Bammental; Krauth, Gerhard, 71554 Weissach i. T.; Lotze, Gerd, 01069 Dresden; Munk, Werner, 12049 Berlin; Danlek, Dieter, A-1200 Wien; Gorlt, Burkhard, 16321 Bernau; Dörner, Roland, 71336 Waiblingen; Dewar, Nils, SE-27151 Ystad/Schweden; Stölzel, Bernd, 04159 Leipzig; Harms, Günther, 22393 Hamburg; Fritzsche, Alfred R., 63808 Halbach; Böttger, Rainer, 07629 Hermsdorf; Büllesfeld, Horst, 92637 Weiden/Oberpfalz; Kaeser, Franz, CH-6353 Weggis; John, Thorsten J., 25335 Elmshorn.



Foto: Heutz

Beim Öchsle dampft 's wieder. Am 1. Mai 2002 nahm die Museumsbahn Warthausen - Ochsenhausen nach der Zwangspause im vergangenen Jahr wieder den Betrieb auf.

AKN

Neue Loks

Die AKN-Eisenbahn-AG mit Sitz in Kaltenkirchen hat von der Dortmunder Eisenbahn-GmbH (DE) am 21. März 2002 zwei neue Loks erhalten. Es handelt sich dabei um MaK-DE1002-Lokomotiven. Bisher verfügte die AKN schon über zwei Maschinen dieses Typs: V 2.021 und V 2.022 (ex Teutoburger-Wald-Eisenbahn). Bei den neuen Maschinen für die AKN handelt es sich um die DE31 (MaK 1000794, Baujahr 1982) und DE32 (MaK 1000829, Baujahr 1985). Derzeit fährt die AKN mit vier MaK-G 1100 BB, die Loks V 2.016 bis V 2.019. Die AKN will von diesen Fahrzeugen drei verkaufen, V 2.017 soll weiterhin auf dem AKN-Netz eingesetzt werden. Für die AKN ist es weiterhin Firmenziel, den Güter- und Personenverkehr auszuweiten. Die AKN verfügt nun über vier leistungsstarke Lokomotiven, die mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h auch im DB-AG-Netz eingesetzt werden können. Im Personenverkehr fährt die AKN auf den eigenen Hausstrecken und zwischen Neumünster - Heide - Büsum. Im Güterverkehr fährt sie um Kaltenkirchen und Tiefstack und zwischen Hamburg und Elmshorn. In Tornesch übergibt sie Wagen an die NEG (Norddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft), die ehemalige Uetersener Eisenbahn.



Foto: Büggemann

Die Neuerwerbung präsentiert sich noch in der grünen Lackierung der Dortmunder Eisenbahn vor der AKN-Halle in Kaltenkirchen.

NEUSSER EISENBAHN

G 2000 mal anders

Die Neusser Eisenbahn (NE) erhielt am 29. April 2002 eine fabrikneue G 2000, die erste Maschine, die nicht im bekannten silber-blauen Vossloh-Anstrich fährt. Die NE entschied sich für ihre Lackierung: Rot mit gelbem Zierstreifen. Nach Anfang Mai absolvierten Personalschulungsfahrten wird die Lok vor Güterzügen auf DB-Gleisen eingesetzt. Hauptsächlich werden Kalksteinmehlzüge von den Kalkwerken bei Wülfrath und Mettmann zu den Braunkohlekraftwerken im rheinischen Braunkohlerevier gezogen. Zielbahnhöfe sind Gustorf, Rommerskirchen und Frenz.



Foto: Wirtz

Die funkelneue G 2000 der Neusser Eisenbahn ruht sich am 8. Mai 2002 als NE 9 noch in den NE-Werkstätten aus.

OBERFRANKEN

Wieder Personenverkehr



Foto: Polnik

Elf Monate nach der Einstellung des Zugverkehrs aus technischen Gründen durch DB Netz verkehren seit dem 6. Mai 2002 auf der Strecke 862 Bayreuth – Weidenberg wieder von Montag bis Freitag fahrplanmäßige Personenzüge. Auf der Ende 2001 von der Deutschen-Regional-Eisenbahn (DRE) übernommenen Strecke wird der Zugverkehr bis Jahresende mit 628-Triebwagen durchgeführt. Mit insgesamt fünf Zugpaaren entspricht das Angebot den Verhältnissen vor der Betriebseinstellung. Für rund 82 000 Euro wurde die Strecke wieder in einen betriebsfähigen Zustand versetzt. Bis August 2002 will die DRE aus Anlass eines Wandertages auch den Bahnhof Warmensteinach mit einem Zug erreichen. Nach einem Brückenneubau über die A9 und weiteren Sanierungsmaßnahmen wird bis Ende 2003 ein Zugangebot von 22 Personenzügen angestrebt.

Geschmückter Sonderzug zur Wiederinbetriebnahme: 628404 erreicht am 5. Mai 2002 Weidenberg.

Foto: Landwehr



Lötschberglok erstmals am Gotthard: Ae 8/8 273 der BLS mit dem Nostalgie-Rhein-Express von Eurovapor am Haken fuhr am 6. April 2002 von Basel bis Mendrisio. Ab Bellinzona leistete Ae 4/7 10997 Vorspann.



20 Jahre IGE - Eisenbahn-Erlebnisreisen

13. und 14. Juli 2002 Großes Eisenbahnfest im Pegnitztal

Samstag, 13. Juli 2002: Sternfahrten zur großen Dampflokarade in Hersbruck

ab/bis Augsburg mit 41 018 und 18478 (S 3/6) ab/bis München - Landshut mit 03 2295 ab/bis Stuttgart - Heilbronn mit 01 509 und 01 1066
ab/bis Frankfurt/Main - Würzburg mit 01 118 ab/bis Zwickau - Hof mit 23 1097 ab/bis Berlin - Halle (S) mit 18 201
Dampfzüge zwischen Nürnberg, Hersbruck und Neuhaus/Peg. mit den Dampfloks 52 8195 u. 50 3648 und zwischen Hersbruck, Kirchenlaibach und Bayreuth sowie Neuenmarkt-Wirsberg mit verschiedenen Dampflokomotiven.

Sonntag, 14. Juli 2002: Mit Volldampf durchs Pegnitztal

Dampfgeführte Personen- und Eilzüge zwischen Nürnberg - Hersbruck - Pegnitz - Kirchenlaibach und Neuenmarkt-Wirsberg mit den Dampfloks 01 509, 18 478 (S 3/6), 52 8195 und 50 3648. Dampftrieb wie zu Planzeiten.

An beiden Tagen: Internationale Dampfloks zu Gast: vsl. 475.111 aus Tschechien; 486.007 aus der Slowakei; Pm 36-2 aus Polen; 50.1171 aus Österreich, Pendelfarten mit dem guten alten Schienenbus zwischen Hersbruck und Simmelsdorf, Lokausstellung, Mitfahrt auf dem Führerstand, Eisenbahn-Flohmarkt, Kindereisenbahn, Historischer Straßen-Adler, Sonderpostamt mit Jubiläums-Sonderstempel, Modellbahn-Ausstellung, Info-stände, Stadt- und Dorffeste u. v. m. Das ganze Pegnitztal feiert an diesem Wochenende mit verschiedenen weiteren Veranstaltungen.

Nähere Informationen: IGE-Bahntouristik, Am Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel.: 09151-817200, Fax: 09151-817210, e-mail: ige-eurotrain@t-online.de, Internet: www.bahntouristik.de

VERRÜCKTER LEBENSLAUF

Wieder in Betrieb: V29952

● Als Ersatz für die veralteten Dampfloks der pfälzischen Meterspurbahnen beschaffte die junge DB Anfang der 50er-Jahre drei dieselmechanische Lokomotiven von der Firma Arnold Jung GmbH Lokomotivfabrik, Jungenthal b. Kirchen (Sieg). Die Lokomotive mit der Betriebsnummer V29952 wurde am 10. Oktober 1952 von der BD Mainz abgenommen und verkehrte bis 1956 auf der Strecke Ludwigshafen – Mundenheim – Meckenheim. Nach der Stilllegung der Strecke wurde die Lok am 2. Juni 1956 an die BD Stuttgart, Bw Freudenstadt überstellt. Sie diente als Ersatz für die BR 99 192 auf der Meterspurbahn Nagold-Altensteig. Dort verrichtete sie ihren Dienst gemeinsam mit der letzten Lok der Baureihe Ts5, 99193. Im Umzeichnungsplan 1968 war die V29 als DB-299 952-2 vorgesehen. Da aber die Strecke 1967 von der DB stillgelegt wurde, fand die Maschine ihre neue Heimat bei der Mittelbadischen Eisenbahn-Gesellschaft (MEG), die sie von der DB



Ein putziges Lökchen ist die V29, die jetzt glücklicherweise wieder im Einsatz anzutreffen ist.

kaufte und als V2901 von Schwarzach aus auf ihrem Netz bis zur Stilllegung 1981 einsetzte. Nach ihrem aktiven Dienst kam die Maschine 1981 zur Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG) in das Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum in Viernheim. Nach der Auflösung dieses Museums im Jahre 1989 durch die DGEG wurden die Fahrzeuge im Betonwerk A. Konrad in Bruchhausen-Vilsen zwischengelagert. Als sich keine eigene Unterbringungs-

möglichkeit ergab, löste die DGEG die Sammlung 1997 auf und die Lok wurde an den Deutschen Eisenbahnverein (DEV) verkauft. Der DEV ließ die Maschine im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme der Blankenburger Werkstätten wieder aufarbeiten. In einer Feierstunde in den Werkstätten wurde die Lok am 9. Juni 2001 an den DEV übergeben. Die Aufarbeitung der Maschine gestaltete sich wegen der langen Abstellzeit und diverser Transportschä-

den sehr umfangreich. Die Radsätze wurden in einer Fachwerkstatt neu profiliert und mit Ultraschall auf Haarrisse geprüft. Auch die beiden Fahrdieselmotoren mussten instandgesetzt werden. Als sehr kostenträchtig erwies sich die notwendige Anfertigung von Vulkanisierungsformen für die Gummipuffer, mit denen beide Fahrwerksteile verbunden sind. Nach Beendigung der Restarbeiten in den eigenen Werkstätten wurde die Maschine nach 30 Jahren Abstellzeit am 1. Mai 2002 wieder in Betrieb genommen. Unter Teilnahme von Bevölkerung, Eisenbahnfreunden und Vertretern der Politik wurde die Lok durch den Landrat des Kreises Diepholz, Stötzel, auf V29 getauft. Die Inbetriebnahme der Lok ermöglicht es dem DEV, seine langen Personenzüge mit Dieselloks zu bespannen und dadurch den Betrieb auf seiner Museumstrecke noch abwechslungsreicher zu gestalten. Damit kehrt eine Maschine der ersten Generation der DB in den Betrieb zurück.



Der ET 420001 wurde wieder in den Originalzustand des Jahres 1972 zurückversetzt. Zur Olympiade 1972 installierte man in München ein neues S-Bahn-System, für das auch die neuen Züge der Baureihe 420 angeschafft wurden. Am 23. April 2002 konnte der 420001 unter dem bekannten eisernen Steg in München-Laim beobachtet werden.

Ein bemerkenswertes Arbeitertreffen aus Deutschland, Russland und Amerika fand am 1. Mai 2002 in Minden statt: V4 der Mindener Kreisbahn (MKB), eine Vossloh G 1202, Leihlok V9 der MKB, eine Vossloh-G 2000, Ludmilla W232.03 der MKB, eine weitere MKB-Leihlok, eine Vossloh-G 1206 und die Heavy Haul Power Class 66 von GM-EMD (v. r.).

