

Modell Eisen Bahner

Nr. 9
September 2003
52. Jahrgang

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

4 191341 103508 09
B13411

TESTS
DR-STOLZ:
01.5 von Roco

Magazin für Vorbild und Modell

Insellage adé

**Hbf Erfurt
wird
ICE-Knoten**

HO-Anlagenwachstum

**Die Länderbahn
macht Kopf**

Gips macht Träume wahr

Der Modellierkünstler

Prignitzer Neubeginn

**Der
Pollo
lebt**

Eisenbahnfreunde Zollernbahn

01 519

Wenn's braust und zischt

DAMPFLOKFÜHRER

aus *Leidenschaft*

Manfred Welzel und seine Reichsbahn-Liebe

Br. Rev. Br3 Mel. 12.09.99

Neuheit: D-Zugwagen der DRG

1912 beschaffte die preußische Staatsbahn die ersten D-Zugwagen in "eiserner Bauart". Durch den Einsatz von Stahlprofilen erreichte man eine wesentlich höhere Festigkeit der Fahrzeuge. Die vielen Nieten an den Seitenwänden waren typisches Merkmal der "eisernen Bauart". Bis 1918 wurden 528 D-Zugwagen für die KPEV gefertigt. Zwischen 1920 und 1922 beschaffte die neu gegründete Deutsche Reichsbahn weitere 436 Stück der bewährten Wagen.

Epoche II

Spur H0 (passend für BR 06)

Best.-Nr. 2441

Best.-Nr. 2440, 2442, 2443

Wagenmodelle ohne Abbildung

Lieferbar sofort

Weitere Infos im Internet unter

www.brawa.de



BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

INHALT

VORBILD

TITELTHEMA

- 14 „ES MUSSTE HALT EINE 44 SEIN!“
DB-Lokführer Manfred Welzel und seine Dampflo.

DREHSCHLEIBE

- 4 BAHNWELT AKTUELL
24 FAMILIEN-AUSFLUG
Nordskandinavien war das Ziel einer Roco-Clubreise.
26 DAS KREUZ MIT DER KREUZUNG
In Erfurt wird der Hauptbahnhof neu gebaut.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

- 30 DER POLLO LEBT
Ein Museumsverein reaktiviert die alte Prignitzbahn.
38 RAMPEN-DAMPF
Vor 30 Jahren dampfte es noch auf der Tauberbahn.

ABENTEUER EISENBahn

- 42 LANGER ATEM AM KURZEN HEBEL
Bei einer Draisinenreise ging es durch Südfinnland.

MODELL

BLICKFANG

- 54 Elsaß-Diorama im Maßstab 1:87 von Patrice Hamm.

WERKSTATT

- 64 FLEISSARBEIT
Rainer Albrecht baut Weinerts P8 in H0 als DR-Lok.
68 BEIN-ARBEIT
Unterkonstruktionen aus Holz für den Anlagenbau.
70 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

- 74 UNGEBREMST
74 VOLLTREFFER
75 F IN N
76 GRANULAT-FRACHTER

UNTER DER LUPE

- 77 NOCHS TIERLEBEN
78 KOFFER-TRÄGER
78 MODELLLIEBLING
79 SCHIFF AHOII

TEST

- 80 HOCH GELEGT
Rocos lange erwartete 01.5 der DR rollt in H0 an.

SZENE

- 84 ETAPPENHASE
Patrice Hamm gestaltet in Dioramen Szenen aus dem 17. und 18. Jahrhundert.
90 RAMPEN-LICHTSPIELE
Die Schrozberger Rampe im Maßstab 1:160.
94 ES WAR EINMAL IN FRANKEN
Hans-Joachim Kraushofer baut eine Epoche-I- und II-Heimanlage in H0.

AUSSERDEM

100 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

105 IMPRESSUM

46 BAHNPOST

48 GÜTERBAHNHOF

52 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

72 TERMINE + TREFFPUNKTE

36 BUCHTIPPS

106 VORSCHAU

63 INTERNET

Frühe Franken 94

Gute Anlagen um 1925 sind trotz vorhandener Fahrzeugangebote der Industrie nicht sehr häufig.



14 Ein Jumbo als Haustier

Selten werden zwei Jugendträume auf einmal wahr: Lokführer und eine eigene Dampflo.



38 Rampen-Fieber

Auf der Tauberbahn führt eine Steilstrecke von Niederstetten nach Schrozberg. Ab Seite 90 folgt sie als Modell.



84 Bodenständig

Im engeren Sinne ist es keine Modellbahn, was Patrice Hamm kreierte, doch sehenswert sind seine Dioramen allemal.

42 Aktiv-Urlaub

In Finnland gibt es mehr als Seen und Wald, finden einige Bahn-Aktiv-Sportler.

HALLE AN DER SAALE

Neues Museum, neuer Bahnhof

● Der mitteldeutsche Bahnknoten Halle (Saale) ist seit dem 5. Juli 2003 um zwei Attraktionen reicher. An diesem Tag wurde nach umfangreicher und langjähriger Bautätigkeit der Hauptbahnhof in modernisierter Form wiedereröffnet. An die eigentliche Verkehrsstation schließt sich eine Ladenpassage an; auf 3800 Quadratmetern stehen 30 Läden zur Verfügung. Durch die Bahnsteighallen kommt jetzt viel Licht. Somit ist der fast 113 Jahre alte Gebäudekomplex für die nächste Zeit gerüstet. Das eklektizistische Empfangsgebäude in Insellage ist äußerlich bestens erhalten und ein typisches Zeugnis aus der Hochzeit der Eisenbahn. Im Anschluss an die Einweihung des Hauptbahnhofes führen geladene Gäste und Pressevertreter zum neuen Standort des DB-Museums Nürnberg in den Lokhallen des ehemaligen Bw Halle P. Halle (Saale) ist der vierte Außenstandort nach Koblenz, Dresden und Neumünster. Die Eröffnung der neu-



Zur feierlichen Einweihung des neuen Bahnhofs kam Prominenz aus Wirtschaft und Politik.

en Außenstelle nahm der Direktor des DB-Museums, Dr. Jürgen Franke, vor. Folgende Fahrzeuge sollen hier gezeigt werden: 18 201, 031010, 52 4900 (Kohlenstaub), 891004, 230 (754) 101, 131001, Kö 5142, 186 258, E 11001, E 1831, E 44108, E 9502, Ski 3506 und die feuerlose Lok WL3. Bis auf 18 201 und 031010 dürfen

sich alle anderen Fahrzeuge wegen Fristablaufs nicht mehr aus eigener Kraft bewegen. 131001 befindet sich zur Zeit in eher desolatem Zustand und wurde nicht gezeigt. An E 9502 wird gearbeitet, aber die geplante Inbetriebnahme wird wohl noch einige Jahre auf sich warten lassen. Am Eröffnungstag konnte auf den Führständen der Saxonia und der 031010 mitgefahren werden. Das Museum soll jeden ersten und dritten Samstag im Monat von 9 bis 14 Uhr geöffnet sein. Der Eingang befindet sich an der S-Bahn-Haltestelle Steintorbrücke. Da es am Standort selbst keine Parkplätze gibt, empfiehlt sich die Anreise mit der S-Bahn, die alle 20 Minuten ab Hauptbahnhof fährt. Ganz ohne Pannen ging der Tag nicht ab: Der für die Sonderfahrt vom Hauptbahnhof zum DB-Museum vorgesehene Lirex war nicht verfügbar und wurde durch einen VT 612 ersetzt. Die bei der symbolischen Schlüsselübergabe vorgesehene Saxonia ent-



Vor dem Ringlokschuppen nahm ein Teil der historischen Fahrzeuge der Hallenser Aussenstelle des DB Museums-Aufstellung.

Fotos (2): Mehnert

wickelte zu wenig Dampf und musste von einer Kö nachgeschoben werden, und der Lok-Star 18 201 konnte nicht gezeigt werden, weil niemand die Überführungskosten von Meiningen nach Halle zahlen wollte. Kommentar eines Augenzeugen: „DB live!“

MOB

Neue MOB-Lok

● Am 6. Juni 2003 wurde im Rahmen einer Sonderfahrt zur MOB-Generalversammlung der neue Anstrich der Ge 4/4 8004 öffentlich vorgestellt. Ein Portrait der bei der Loktaufe anwesenden Miss Schweiz verbindet die geschickt kombinierte Cailler-/Golden-Pass-Werbung. Während die rote Seite einen gelungenen Bezug zu den Schokolade-Zügen von Montreux zum Nestle-Cailler-Werk in Broc bei Bulle herstellt, lehnt sich die goldene Seite an das bei der Lok 8002 realisierte Golden-Pass-Design mit markanten Schweizer Motiven von Genfer und Vierwaldstätter See sowie Jungfrau-Region an.

Die soeben präsentierte Maschine macht Mittagspause in Gruyère.

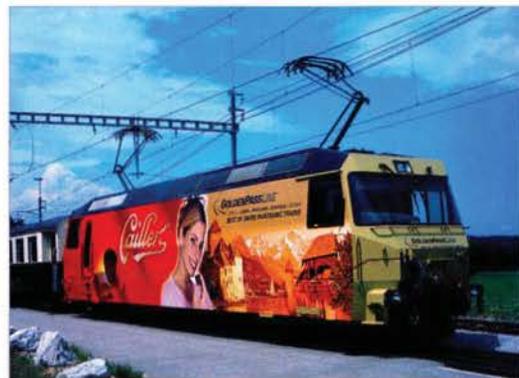


Foto: Kistner

DB AG

Verschrottung droht

● Der modernisierten 218441 droht die Verschrottung. Die derzeit in Kempten abgestellte Maschine wird wohl ein Einzelgänger bleiben. Sie diente als Erprobungsträger für eine generelle Modernisierung der BR 218 und erhielt einen neuen Motor, neue Führerstände und als äußerlich markantestes Kennzeichen eine Zugzielanzeige. Weitere Umrüstungen dieser Art werden in Zukunft wohl unterbleiben. Die DB AG plant die Beschaffung neuer Diesellokomotiven.



Als Einzelstück soll 218441 nicht weiter betrieben, sondern ausgeschlachtet und verschrottet werden.

SCHWEIZ

Seltene Schau am Gotthard



Foto: Armin Schmutz

● Am 29. Juni 2003 waren die beiden noch fahrtüchtigen Ae 6/8 der BLS auf großer Fahrt über den Gotthard zum Bahnfest in Luino, Italien. Auf der Hin-fahrt führte die Ae 6/8 208 den Zug an. Diese Maschine ist heute im Eigentum von Classic Rail und wird durch den Verein „Pacific 01202“ betrieben. Der Verein erhielt vor kurzer Zeit auch wieder die entsprechende amtliche Betriebsbewilligung für die 208. Auf der Rückfahrt übernahm dann die Ae 6/8 205 die Zugspitze. Diese Lok leistet bei der BLS noch fast täglich leichtere Dienste. Mit gerade vier Wagen am Haken verliess der Zug am Morgen den Bahnhof Lyss in Richtung Olten - Arth Goldau - Erstfeld- Bellinzona nach Luino. Die Rückfahrt erfolgte am selben Tag.

Ae 6/8-Doppel an der Tunnelausfahrt bei Siskon am Vierwaldstättersee.

Wiedersehen macht Freu(n)de

Da ist sie also wieder, unsere gute, alte Bahn-Card, leider teurer als bisher, aber immerhin: Wir haben sie und sie hat uns wieder! Ob allerdings alle die drastische Preiserhöhung schlucken, sei dahingestellt.



Dr. Karlheinz Haucke

Man sollte eben niemals nie sagen. Das musste sogar Bahnchef Hartmut Mehdorn einsehen, der bis zuletzt vehement die Wiedereinführung der Bahn-Card mit 50 Prozent Rabatt abgelehnt hatte. Erst die dramatischen Einbrüche im Fernverkehr und der Druck der Öffentlichkeit belehrten ihn eines Besseren. Die Abstimmung am Schalter hat entschieden. Und da bestimmten die Kunden. Vor allem die Bahnfahrer, die einfach wegblieben, waren vom Bahnmanagement nicht mehr zu übersehen.

Man stelle sich vor, das machte Schule in der Politik: Es ist Wahl und niemand geht hin! Aber eigentlich reichte es ja schon, wenn Politiker für ihre Fehlentscheidungen geradestehen müssten. Man denke nur an den Metro-rapid. Millionen wurden bereits für die Planung dieser Magnetschnellbahn von Dortmund nach Düsseldorf ausgegeben. Doch nun hat die Landesregierung die Pläne begraben. Nicht, weil man endlich die ökonomische Fragwürdigkeit dieses Projekts auf breiter Front eingesehen hätte, sondern vor allem, weil kein Geld da ist, auch nicht die versprochenen Milliarden des Bundes. Superminister Wolfgang Clement, seinerzeitiger nordrhein-westfälischer Landeschef und Vater des Metro-rapid, wäscht derweil seine Hände in Unschuld.

Hand aufs Herz: Würden Sie für Space-shuttle-Flüge von Hof nach Erfurt plädieren, bloß, weil das technisch möglich ist?

Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist



Foto: Armin Schmutz

Am 15. Juli bestand der Testzug, bei Luternmoos in Richtung Osten fahrend, aus Re460081 und Re460072, vier Wagen EWIV sowie einem Bt-Steuerwagen.

● Am 1. Dezember 2004 soll die „Bahn 2000“ mit stark vergrößertem Leistungsangebot und deutlich kürzeren Reisezeiten zwischen den Schweizer Zentren den Betrieb aufnehmen. Integraler Bestandteil auf der Ost-West-Transversale ist die 45 Kilometer lange Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist. Am 30. Juni 2003 war es soweit, dass auf den ersten zwölf Kilometern die Fahrleitung erstmals eingeschaltet und mit Funktionstests begonnen werden konnte. Über 100 verschiedene Tests und Versuche sind geplant. Unter anderem sollen das Funksystem GSM-R (Global Services of Mobile Communication - Rail) sowie das europäische Signal- und Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System), bei dem die SBB eine Pionierrolle übernehmen, überprüft werden. Gut 500 Tage vor dem Start von „Bahn 2000“ sind noch 50 Projekte im Bau. Die geschätzten Endkosten werden zwischen 5,7 und 5,9 Milliarden Franken liegen. Seit dem 15. Juli 2003 ist fast täglich ein Testzug auf der Schnellfahr-Strecke zu beobachten.

ZWISCHENHALT

Eine neue RoLa München – Ungarn gibt es seit dem 15. Juli 2003. Täglich fahren Interconti Austria und Bertani, der die Niederflurwaggons stellt, mit ÖBB- oder GySEV-Loks nach Sopron.

Die DB Autozug GmbH hat nach zweimaligem Verschieben neue Schlafwagen bestellt. Sie sollen eine bessere Federung sowie durchgehend Trinkwasser bieten und noch in diesem Jahr von Berlin und Hamburg aus nach Paris rollen.

Der Hauptbahnhof Wiesbaden wird in den nächsten Monaten modernisiert. Für 25 Millionen Euro soll unter anderem der Hallencharakter des Empfangsgebäudes wieder in den Vordergrund treten.

Der Metrorapid wird nicht gebaut. NRW-Ministerpräsident Peer Steinbrück will sich nicht auf die finanziellen Risiken einlassen. Eine Umwidmung eingeplanter Gelder wird es nicht geben, da diese laut Bundesregierung nur virtuell gewesen seien.

Die Bahnstrecke Erfurt – Schweinfurt wird seit dem 17. Juli 2003 modernisiert. An diesem Tag begannen Umbauarbeiten in den Bahnhöfen Arnstadt Süd und Plaue. Ausbauziel ist ab Ende 2006 eine Verkürzung der Fahrzeit um 30 Minuten.

Der Name DB Cargo wird bald verschwinden. Die Güter- und Logistiksparte der DB AG soll unter dem Namen Stinnes

firmieren, die Züge in der DB- und NS-Tochter Railion aufgehen.

Die größte Fotovoltaikanlage Berlins wurde auf dem Dach des Lehrter Bahnhofes, den die DB AG beharrlich Hauptbahnhof nennt, eingeweiht. Auf rund 1870 Quadratmetern wurden 78000 Lichtzellen montiert, die im Jahr zirka 160000 Kilowattstunden Strom liefern sollen.

Die BVO und die RükB haben einen gemeinsamen Schmalspurwagenpool gegründet. Mit Wagen aus diesem Pool soll der Saisonverkehr im Sommer auf Rügen und im Winter zum Fichtelberg rationaler gestaltet werden.

Die Berliner S-Bahn droht mit der Einstellung von Streckenästen, wenn der Senat an seinen Plänen festhält, für die S-Bahn bestimmte Gelder der landeseigenen BVG zuzuleiten. Der Vertrag zwischen der S-Bahn und dem Land Berlin ist schon Ende 2001 ausgelaufen.

Das DB-Werk Opladen wird geschlossen. Auch ein Hungerstreik der Beschäftigten konnte das traditionsreiche Werk nicht mehr retten.

Die EU-Kommission hat 18 Projekte neu als Bestandteil der „Transeuropäischen Netze“ (TEN) definiert, die bis 2020 umgesetzt sein sollen. Neben einer deutlichen Akzentuierung osteuropäischer

Projekte wurden auch Strecken nach Frankreich und auf die iberische Halbinsel beschlossen.

Der City-Tunnel Leipzig wird seit dem 9. Juli 2003 gebaut. In Anwesenheit von Ministerpräsident Georg Milbradt und Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe wurde die erste Bohrung ausgelöst.

Eine Abmahnung der EU flatterte Deutschland und neun weiteren EU-Ländern ins Haus. Die Kommission wirft ihnen vor, das Bahnpaket zur Liberalisierung von 2001 nicht oder nicht genügend in nationales Recht umgesetzt und Details zur Umsetzung der Richtlinien nicht fristgemäß gemeldet zu haben.

Die Rückkehr des Speisewagens wird bei der DB AG ernsthaft überlegt.

Kartellamt bremst die Bahn. Die Koppelung der Ausschreibung über 400 neue Diesellokomotiven und 1000 neue Reisezugwagen an den gleichzeitigen Kauf der DB-Werke in Delitzsch und Nürnberg ist laut Kartellamt unzulässig. Die Bahnindustrie beschwerte sich über diese Knebelung beim Kartellamt. Die DB AG musste daraufhin den Diesellok-Auftrag neu beschreiben.

Für die Strecke Aschersleben – Gernrode – Quedlinburg wurde wegen schlechten Oberbaus von DB Netz die Stilllegung beantragt. Damit verlöre die Selketalbahn ihren Anschluss.



Foto: S. Müller

■ Zum Schneekopf-Gipfeltreffen im Thüringer Wald verkehrten drei Sonderzüge ab Erfurt Hbf. Zwei davon wurden als Wendezug mit 219 gefahren, einer mit 411144, die hier in Oberhof ihre Wasservorräte ergänzte.

DB-PREISSYSTEM

Ein Schritt vor, zwei zurück

● „Die Bahn fährt in zwei neue Welten. Die Bahncard-Welt und die Sparpreis-Welt.“ Das verkündete Hartmut Mehdorn am 2. Juli 2003 nach der Aufsichtsratsitzung der DB. Ungewohnt offen räumte er das totale Fiasko des am 15. Dezember 2002 gestarteten Preissystems PEP (Preis- und Erlössystem Personenverkehr) ein, auch wenn er es weniger dramatisch formulierte. Die Fakten sprachen eine zu klare Sprache: Bis zu 20 Prozent Fahrgastrückgang im Fernverkehr, Umsatzziel verfehlt, Verluste erhöht, ein Anstieg der Beschwerden um 60 Prozent. Nun hat Mehdorn das Ende des neuen (nunmehr alten) und die Einführung eines neuen (diesmal wirklich) Preissystems ab 1. August verkündet. Die Bahncard 50 gibt es nun wieder, wenn auch zum höheren Preis von 200 Euro (vorher 140 Euro). Inhaber der PEP-Bahncard 25 können noch bis September 2004 Frühbucherrabatte mit der Bahncard kombinieren oder selbige in einem komplizierten Verfahren - die Bahncard muss an den zentralen Service gesandt und kann nicht einfach am Schalter umgetauscht werden - gegen eine neue Bahncard eintauschen. Mit der wiedereingeführten Bahncard 50 sowie der ab 1. August ausgegebenen Bahncard 25, die künftig 50 statt 60 Euro kostet, ist die Rabattierung nur noch auf den Normalpreis möglich. Mehdorn stellte zudem weitere Verbes-

serungen in Aussicht, so soll sichergestellt werden, dass der Bahnkunde den günstigsten Preis für eine Verbindung genannt bekommt. Die gefundene Preislösung zeigt, dass sich der Bahnvorstand nicht vollständig vom PEP trennen will, denn einfacher ist das Nebeneinander von Normalpreis, Frühbucherpreis, Bahncard 25 und Bahncard 50 keinesfalls. Bei Spontanreisenden bleibt so eine hohe Beratungsintensität, was routinierte Bahnbenutzer, die schnell ihre Fahrkarte kaufen wollen, weiterhin zur Weißglut am Schalter treibt. Vertrauensbildend ist das nicht. Wie groß der Wurf tatsächlich ist, muss abgewartet werden. Mehdorns Ergebnisplanung sah - mit und durch PEP - ab 2004 etwa 400 Millionen Euro Gewinn vor. Doch die davongelaufenen Kunden wollen erst einmal zurückgeholt und neue gewonnen werden. Auch an einer anderen Front wird derzeit verhandelt: DBAG, EU-Kommission und Bundesverbraucherministerium beraten über Rechte der Bahnkunden etwa bei Verspätungen und daraus folgenden Schadensersatzansprüchen. Während die Bundesregierung eine einheitliche europäische Lösung anstrebt, zieht die Bahn eine freiwillige Selbstverpflichtung vor. Der neue Personenverkehrsvorstand Karl-Friedrich Rausch kündigte baldige Regelungen getrennt nach Nah- und Fernverkehr an.

BAYERN

Aus für die Wachtlbahn



Foto: Petrowitsch

● Die der Heidelberger Zement AG (HZAG) gehörende Wachtlbahn hat ihren Betrieb endgültig eingestellt. Das Ende der grenzüberschreitenden 5,1 Kilometer langen Kalkstein-Förderbahn zeichnete sich nach Schließung des HZAG-Werks in Kiefersfelden Ende 2002 ab. Der Steinbruch lag in der Tiroler Nachbargemeinde Thiersee. 1970 spurte die HZAG die seit 1923 bestehende Bahn von 820 auf 900 Millimeter um und elektrifizierte sie mit 1200 Volt. Der Betrieb wurde seitdem mit zwei von Rheinbraun übernommenen Abraumloks abgewickelt. Seit 1991 wurden auf der Werksbahn an Sommerwochenenden von der „Museumsbahn-Gemeinschaft Wachtl e. V.“ Publikumsfahrten mit umgespurten Holzkastenwagen der früheren Wendelstein-Zahnradbahn organisiert. Die HZAG gestand der Museumsbahn am 10. und 11. Mai 2003 noch ein letztes Betriebswochenende auf der eingestellten Werksbahn zu.

Die Chancen für einen dauerhaften Weiterbetrieb der Wachtlbahn stehen derzeit eher schlecht.



Foto: DGEG

■ Der beliebte DGEG-Schi-Strabus des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen hat jetzt wieder die offizielle Zulassung zur Personenbeförderung im Straßenverkehr. Eine seiner ersten Fahrten mit dem neuen Kennzeichen BO-DB 293H führte Ende Juni in die Niederlande, Provinz Noord-Holland, zur Museumseisenbahn Hoorn - Medemblik.

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

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



Foto: Frickel

Auf dem Werksgelände der Oberland-Glasfabrik in Bad Wurzach rangiert 294 314 im Dezember einige Waggons mit Quarzsand zur Bunkeranlage. Gerade das Fahren von Schienen- und Straßenfahrzeugen auf demselben Planum ist eine Gefahrenquelle. Links neben dem Einstieg der Lokomotive leuchtet ein Licht. Nun möchten wir gerne von Ihnen wissen, was diese Lampe signalisiert. Möglichkeit A: Lampe blinkt und zeigt damit den dort ebenfalls verkehrenden Straßenfahrzeugen, dass der Zug an der folgenden Weiche den rechten Strang befahren wird. Möglichkeit B: Die Lampe blinkt und signalisiert, dass das Fahrzeug gerade per Funk ferngesteuert wird. Möglichkeit C: Die Leuchte zeigt dem Triebfahrzeugführer an, dass der Rangierer die Waggons korrekt angekuppelt hat und nun die Bremsprobe durchgeführt werden kann.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2003 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „941292 – Bergsteiger für Steilstrecken“ aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete „GT4“. Die 20 Exemplare der Video-Kassette „Transalpin“ haben gewonnen: Hildegard Wagner, 27283 Verden; Manorma Kouwenhoven, NL-2287 Verijswijk; Herbert Schönherr, 09429 Wolkenstein; Günter Schwarz, 06128 Halle; Michael Zorn, 07552 Gera; S. Graf, 04229 Leipzig; Wolfgang Kandzia; 16831 Rheinsberg; Karl Scharer, CH-3076 Worb; Franz Hillenbrand, 72379 Hechingen; Valerio Frediani, 78112 St. Georgen; Konrad Tolksdorf, 10557 Berlin; Anna Attenberger, 93055 Regensburg; J. Van der Haar, NL-7221GB Steenderen; Steffen Mertinat, 01109 Dresden; Anneliese Prandtke, 89073 Ulm; Wolfdietrich Borge, 38442 Wolfsburg; Henning Brandenburg, 21400 Reinstorf; Wolfgang Martens, 28215 Bremen; Ralf Kwiecinski, 30880 Laatzen; Rudolf Kurz, 95509 Marktschorgast.



■ **Im Aw Cluj (Klausenburg) stand am 11. Juli 2003 eine bereits aufgearbeitete Ferkeltaxen-Garnitur. Die rumänische Staatsbahn CFR soll 90 Doppeleinheiten erhalten. Alle werden in Cluj renoviert und umlackiert. Einige sind schon im Einsatz und sollen lokbespannte Züge auf schwach ausgelasteten Strecken ersetzen. Im Hintergrund erkennt man noch eine G 10 in jämmerlichem Zustand.**



Foto: Schürmayer



Foto: Willy Steck

■ Die SNCF-E-Lok 437001 war am 16. und 17. Juni 2003 zu Messfahrten an der Geislinger Steige. Mit von der Partie waren die DBAG-Messlok 752001 sowie ein deutscher und ein französischer Messwagen. Diese modernste Alstom-/SNCF-Baureihe ist auch für das Deutsche Stromsystem ausgelegt und war mehrere Wochen auf deutschen Gleisen unterwegs.

DB AG

Baden-Württemberg bindet sich an die DB AG

● Auf Vorschlag von Umwelt- und Verkehrsminister Ulrich Müller hat die Landesregierung einem 13-jährigen Verkehrsvertrag mit der Bahn zugestimmt. Der Vertrag könnte bundesweit Signalwirkung haben. Während andere Länder ähnliche Vereinbarungen allenfalls für zehn Jahre eingehen, bindet sich das Ländle für 13 Jahre. Bis zum Jahr 2016 werden im Südwesten weiterhin rund 78 Prozent des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) von DB Regio gefahren. Insgesamt 4,6 Milliarden Euro wird dies das Land kosten. „Wir werden der DB jährlich im Schnitt rund 350 Millionen Euro überweisen“, stellte Müller fest. Von den insgesamt 49 Millionen Zugkilometern sollen im Lauf der Zeit etwa 18 Millionen ausgeschrieben werden. Die DB begrüßte die Entscheidung, weil sie so die lange von den Ländern eingeforderte Planungssicherheit erhalte. Ein Bonus-/Malus-System mit möglichen Strafzahlungen von bis zu zehn Millionen Euro jährlich soll zudem für mehr Qualität im SPNV sorgen. Was Verkehrsminister Müller für einen „Meilenstein für die Entwicklung des SPNV“ ansieht, hält man bei der Privatbahn-Vereinigung „Mehr Bahnen“ für einen „ultimativen Tiefschlag für den Wettbewerb“. „Ausbaden müssen diese Verweigerungshaltung der Landesregierung sowohl die Fahrgäste als auch die Steuerzahler“, sagt Sprecher Karl-Heinz Rochlitz.

EUGH

Beihilfen sind zulässig

● Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat die in Deutschland übliche Praxis der Alimentation des Nahverkehrs unter bestimmten Bedingungen für zulässig erklärt. Das bezuschusste Unternehmen muss „mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher (klar definierter) Verpflichtungen betraut sein.“ Die Ausgleichsparameter müssen objektiv und transparent sein. Der finanzielle Ausgleich dürfe nicht über das hinausgehen, „was erforderlich sei, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (...) zu decken.“ Und nicht zuletzt dürfe ein Unternehmen, das Ausgleichszahlungen ohne vorhergehende Ausschreibung erhalte, Zuwendungen nur in einer Höhe erhalten, „die ein durchschnittliches Verkehrsunternehmen zu tragen hätte.“

BRATISLAVA/SLOWAKEI

Treffen historischer Eisenbahnfahrzeuge

Seit 1998 organisiert man in Bratislava immer am ersten Septemberwochenende ein großes Sepktakel. Dabei wird Rechenschaft über den aktuellen Arbeitsstand im dortigen Eisenbahnmuseum gegeben. In diesem Jahr wird die Fan-Gemeinde am 6. und 7. September 2003 gleich mit mehreren Neuigkeiten überrascht, etwa der wiederaufgearbeiteten, betriebsfähigen Dampflokomotive 556.036 (Stocker). Weiter werden der aktuelle Stand der Aufarbeitung der ölgefeuerten 555.3008 (ex 52 6665) und eine schmalspurige Neuerwer-

bung aus Rumänien (Dampflokomotive CFF 764.407 R) gezeigt sowie aktuelle Informationen zur Wiederaufnahme des Dampf-Betriebes auf der Normalspur-Zahnradbahn Brezno – Tisovec und zur geplanten Streckennetzerweiterung der Waldeisenbahn um Cierny Balog gegeben. Quartierinformationen: TATRA-TOURIST, Tel/Fax: 00 421 2 505 830 88, Tel: 00 421 2 505 830 87, E-Mail: info@via-nostalgia.sk, Details zum Veranstaltungsprogramm und zum Grand Prix der Dampflokomotiven (Zvolen 13. September 2003): mdc@nexta.sk



7. September 2002 Bw-Bratislava/Ostbahnhof: Die prachtvolle 498.104 (Albatros) präsentiert sich auf der Drehscheibe.

Foto: Hanswald

DB AG

Stillgelegt

Die unendliche Problemgeschichte der DB AG mit den ICE der jüngsten Generation nimmt einfach kein Ende. Jüngster Akt ist die sofortige Stilllegung aller Diesel-ICE der Baureihe 605 durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) am 24. Juli 2003. Die Triebzüge durften seit vergangener Dezember nur noch mit abgeschalteter Neigetechnik fahren, und die Bahnindustrie, in erster Linie der Siemens-Konzern, hatte zugesichert, die Probleme mit den Fahrzeugen bis Jah-

resende zu beheben. Dennoch reichte dies dem EBA nach einem neuen Gutachten, in dem die Stabilität der Fahrzeugachsen angezweifelt wurde, nicht mehr. Die DB AG ist nun gezwungen, Ersatzzüge auf den betroffenen Strecken zwischen Dresden und Hof sowie München und Zürich einzusetzen. Fahrzeitverlängerungen erwartet man bei der Bahn nicht, „da der Diesel-ICE bisher auch nicht die von der Industrie zugesagten Geschwindigkeiten fahren konnte.“



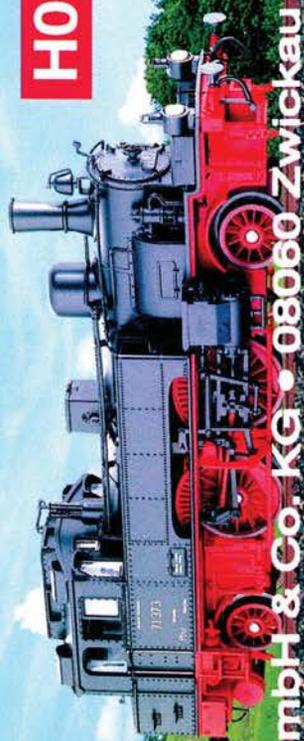
Foto: Stadler

Ein ICE-TD passiert auf der Strecke von München nach Zürich den Bahnhof von Kaufering.

BR 71.3

H0 GÜTZOLD

..... viele extra angesetzte Teile, super detailliert, 4 angetriebene Achsen, Schnittstelle nach NEM, vorbildgerechte Modellgeschwindigkeit!



Jetzt im Handel!

GÜTZOLD GmbH & Co. KG • 08060 Zwickau • Marienthaler Str. 7 • www.guetzold.de



Foto: P. Kasperrek

■ **Der Lausitzer Dampflokomotiv-Club fuhr fremd:** Am 12. Juli 2003 führte eine Sonderfahrt von Cottbus nach Sebnitz. Zuglok war die ehemalige 202098 der DB AG, die heute der AHG gehört und in Cottbus beheimatet ist. In Sebnitz konnten die Teilnehmer der Fahrt das Tillig-Werk besuchen.

TOP UND FLOP

TOP: Besserer Anschluss

Seit dem 12. Juli 2003 sind die Fahrzeiten von zwei Regionalbahnen auf der Strecke Berga-Kelbra – Stolberg (Harz) so angepasst worden, dass ein zeitgünstiger Übergang von und zu den neuen Interconnex-Zügen Köln – Rostock ermöglicht wird. Bei Beibehaltung des starren Taktfahrplanes hätte dies Wartezeiten von fast zwei Stunden im Bahnhof Berga-Kelbra bedeutet. Die Nahverkehrservicegesellschaft Sachsen-Anhalts (NASA) hat diese Vereinbarung mit DB Regio und Connex herbeigeführt. Connex-Regio-Bahn-Geschäftsführer Hans Leister bedankte sich bei beiden: „Damit sind wir unserem Ziel, die Urlaubsziele entlang unserer Strecke gut anzubinden, ein großes Stück näher gekommen.“

FLOP: Fahren Sie gerne Bus?

Dann sind Sie bei der DB AG richtig. Besonders, wenn Sie gerne überflüssige Bustouren machen. Wer in München mit dem Zug zum Flughafen möchte, kann sich zwischen zwei S-Bahn-Linien entscheiden. Wenige Wochen ist es her, da eröffnete am Münchner Flughafen der neue Terminal 2.

Auch die Bahn hat das leider mitbekommen. Denn gibt man nun bei der Fahrplanauskunft der DB AG (Automaten und Internet) als Ziel „Terminal 2“ ein, erhält man verschiedene absurde Vorschläge: Etwa mit der S-Bahn bis zum Besucherpark, dann folgt ein kurzer Fußweg, bevor es mit dem Bus zum Terminal 2 weitergeht. Dauer: 14 Minuten. Wer nicht so gerne Bus fährt, bleibt einfach im Zug sitzen, fährt eine Station weiter und nimmt die Rolltreppe zum Terminal 2. Dauer: Zwei Minuten.

REISEPLAN für DB am 29.07.03				
Von: Bad Waldsee		Nach: MünchenFlugh.Term.2		
Bahnhof/Haltestelle	Uhrzeit	Gleis	Zug	
Bad Waldsee	ab 09:15	1		
München-Pasing	an 11:59	3	RE 21209	
München-Flugh Besuch	ab 12:03	4/5	S 6	
München-Flugh Besuch	an 12:51	2	Fußweg	
München-Flugh Bes. Bf				
München-Flugh Bes. Bf	ab 12:56		Bus 635	
München-Flugh.Term.2	an 13:05			

57.2642301 29.07.03 08:18 Angaben ohne Gewähr!

DB AG

Eröffnung der Strecke Gröbers – Halle/Leipzig

● Am 30. Juni 2003 wurde die elektrifizierte Neubaustrecke vom Flughafen Halle/Leipzig nach Gröbers feierlich in Betrieb genommen. Zeitgleich wurde im Flughafen der Zentralterminal mit integriertem Bahnhof eingeweiht. Durch die Verknüpfung mit der Autobahn entstand dort ein Verkehrskreuz von Schiene, Luft und Straße. Zu den anwesenden Ehrengästen zählten die Ministerpräsidenten Prof. Dr. Georg Milbradt (Sachsen), Prof. Dr. Wolfgang Böhmer (Sachsen-Anhalt) und der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn. Gegen 10 Uhr traf der Sonderzug aus Leipzig Hbf mit den Ehrengästen ein. Um 10.14 Uhr kam der Eröffnungs-Intercity aus Magdeburg, der von den Ehrengästen begrüßt wurde und in dem Ministerpräsident Böhmer auf der Lok anreiste. Hartmut Mehdorn sagte bei der Inbetriebnahme: „Wir haben eine wichtige Etappe für die Bahn in Mitteldeutschland abgeschlossen“. Zukünftig fahren täglich 70 Nah- und Fernverkehrszüge über die neue Strecke. Seit dem 15. Dezember 2002 fahren bereits auf der Strecke vom Leipziger Hbf zum Flughafen Triebwagen der Baureihe 642, die auf-



Foto: Emerstleben

Die 410 Meter langen Bahnsteige am Flughafen sind mit einer segelartigen Kunststoffmembrane überdacht. grund des (noch) geringen Fahrgastaufkommens, so die Bahn, für den Verkehr ausreichend seien. Später sei der Einsatz von Triebwagen der Reihe 423 bis 426 in Zusammenhang mit dem Leipziger Citytunnel geplant. Die 23 Kilometer lange Strecke von Gröbers nach Leipzig ist Bestandteil der Neubaustrecke Leipzig – Erfurt. In Gröbers wird die Strecke aus der bestehenden Strecke von Halle nach Leipzig ausgefädelt. Im neuen Bahnknoten Gröbers liegen bis zu sieben Gleise nebeneinander. Hier werden die Gleise der Neubaustrecke mit den Gleisen der bisherigen Strecke Leipzig – Halle, der geplanten S-Bahn Halle/Leipzig und Güterzuggleisen verknüpft. Die Verknüpfung erfolgt kreuzungsfrei durch Überwerfungsbauwerke. Am 29. Juni 2003 ging zusätzlich ein neues Stellwerk in Betrieb. Rund 370 Millionen Euro kostete die Neubaustrecke von Leipzig nach Gröbers. Der Streckenabschnitt ist Teilstück des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8. Als zusätzlichen Service bietet die Bahn im Magdeburger Hauptbahnhof einen Bahnhofs-Check-In an. Dort können Fluggäste bereits am Vorabend einchecken und ihr Gepäck aufgeben.