

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 1
Januar 2004
53. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr



Nachwuchs-Wettbewerbe
Jury kürt die Sieger

TESTS
SCHLANKER DAMPFER:
Märklins H0-38
DICKER DIESEL:
Fleischmanns
N-V200.1
LANGER SPRINTER
Pikos H0-Desiro

Club 241A65 liebt's französisch

Schweizer pflegen
Mountain-Lok

DR-Kontrolleur rügt Qualmerei

Dampf-Disput
mit Dampf-
Despot



Werkstatt

- Herausforderung
Felswand
- 94.20 mit
Eibenstock-Frisur

Zehn Jahre Deutsche Bahn AG

Wiedervereinigung

Von der Staats- zur Wirtschaftsbahn



»...und siehe, es war sehr gut.«

Nach einer nicht ganz unbekannteren Geschichte wurden Himmel und Erde binnen sechs Tagen erschaffen, am siebenten Tag ruhte der Schöpfer – so entstand die Welt.

In diesem Buch geht es um Welten im Miniaturformat, geschaffen von Josef Brandl in gut 30 000 Arbeitsstunden.

Diese Modellbahn-Anlagen – große Spielsachen für große Jungs – baut der Profi Brandl für Auftraggeber aus ganz Europa; Er versetzt Berge und Täler, Wälder, Flüsse und Seen – von den Alpen bis zum Flachland.

Markus Tiedtke fotografierte für dieses Buch nicht nur die eindrucksvollsten Ansichten, sondern gewährt auch einen Blick in des Meisters Werkstatt. Gehen Sie auf Entdeckungsreise und ergründen Sie, wie Brandl seine Szenerien zaubert.



Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Bestell-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried



Bestellkarte für das Modellbahnbuch „FAST WIE ECHT“

MO1/04

Bitte liefern Sie mir das Buch FAST WIE ECHT zum Einzelpreis von € 39,80 zzgl. Porto und Verpackung € 4,50. Bei Bestellung von mehr als einem Buch bitte Anzahl angeben: _____ Stück

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut: _____

Bargeld liegt bei

Scheck liegt bei

Datum

Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Inhalt

VORBILD

TITELTHEMA

14 DER LANGE WEG ZUR BÖRSENBAHN

Zehn Jahre DB AG: Eine Zwischenbilanz mit Folgen.

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 SWISS MOUNTAINEERS

Der Club 241A65 und seine prachttvolle Französin.

LOKOMOTIVE

28 SCHWARZ AUF WEISS

Winterdampf mit der sächsischen IVk.

34 ALTER WÄHRT AM LÄNGSTEN

44606 findet in Augsburg eine neue Heimat.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

42 DAMPF-DISPUT MIT DAMPF-DESPOT

Strenger DR-Kontrollleur prangert Qualmerei an.

REISEZIELE

44 KALEIDOSKOP BUNTER BAHNTECHNIK

Schienenverkehr in und um Porto und Lissabon.

MODELL

BLICKFANG

58 EINE FERKELTAXE TRÄUMT IM SCHNEE.

WERKSTATT

69 EIBENSTOCK-FRISUR

Eine Piko-94.20 wird verfeinert.

70 FELS-FORMATIONEN (TEIL 1)

Michael Robert Gauß baut eine Felslandschaft

76 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

78 HAMBURGER MIT KEKS

79 BLITZZUG

80 KÜHL-KOST

81 ANGEPACKT

82 VON PENRHYNDENDREATH

NACH LLWYNGWRIL

UNTER DER LUPE

83 GUMMI-SEILFAHRT

84 WILLKOMMEN IN TYCOONEN

TEST

86 ADEL VEPFLICHTET

Fleischmanns N-V200.1 gibt sich die Ehre.

90 VITAMIN C

Das legendäre preußische Arbeitstier 38.10-40 wird als neues H0-Modell von Märklin angespannt.

94 HANDPOLIERT

Pikos VT642 gleitet durch die H0-Lande.

SZENE

100 WENN DIE BAHN ZWEIMAL KLINGELT

Kraftfahrer der Vestischen Straßenbahnen-GmbH bauen Anlage mit ÖPNV-Szenen aus dem Ruhrgebiet.

AUSSERDEM

106 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

113 IMPRESSUM

30 BAHNPOST

53 GÜTERBAHNHOF

62 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

98 TERMINE + TREFFPUNKTE

40 BUCHTIPPS

114 VORSCHAU

32 INTERNET

Schnee gefällig? 28

Winterdampf wie in den 60er- und 70er-Jahren wünscht man sich heute.



14 Mächtig Wirbel um die Bahn

Zehn Jahre besteht die Deutsche Bahn AG. In dieser Zeit wurde viel bewegt, einiges blieb aber auch auf der Strecke.



70 Steinbeißer

Anhand eines Winterdioramas wird die Gestaltung vorbildlicher Felsformationen erläutert.



100 Brückenschlag

Tagsüber fahren die Mitglieder der Hertener MBG Bus, abends steht die Bahn im Mittelpunkt.

90 Preußisch sachlich

Frisch über die Händlertheken rollt Märklins neu konstruierte H0-Wechselstrom-P8.



SECHSTES REGIO-FORUM

Schwierige Zeiten

● Fast 400 Teilnehmer aus Wirtschaft und Politik trafen sich am 3. und 4. November 2003 in Nürnberg zum sechsten Regio-Forum der DBAG. Der Ringlokschuppen in Nürnberg Gostenhof bot das stilvolle Ambiente für Vorträge und Workshops zum aktuellen Stand und der Zukunft des Schienennahverkehrs. Ein wichtiges Thema waren anstehende Ausschreibungen und jüngste gerichtliche Entscheidungen. Ulrich Homburg, Vorstandsvorsitzender der Regio AG, sprach von einem ereignisreichen Jahr 2003: „Wir haben zumindest für absehbare Zeit eine rechtliche Klarstellung der Rahmenbedingungen erhalten.“ Die Auftraggeber hätten nun alle Gestaltungsmöglichkeiten bei einer Ausschreibung. Die jüngsten rechtlichen Feststellungen seien laut Homburg keine Beendigung des Wettbewerbs in Deutschland: „Derjenige, der die Musik bestellt, darf wählen, wie das Stück heißt und wie lange es gespielt wird. Dies ist keine Lex Bahn.“ Der breite Handlungsspielraum der Besteller werde dazu führen, dass man künftig nicht nur mit der DBAG reden werde. In den nächsten zwei Jahren werden 30 neue Ausschreibungen durchgeführt, „ein Volumen, das in den letzten zehn Jahren nicht in die Vergabe gekommen ist“, so Homburg. Dunkle Wolken erkennt der Bahn-Manager für die künftige Finanzierung des Nahverkehrsmarktes in Deutschland. Dabei sieht er den Schienennahverkehr nicht so sehr in Gefahr, der durch Bundesgesetze



Foto: Alkofer

In einem der angebotenen Workshops präsentierte Stefan Kühn, Geschäftsführer der Südostbayernbahn, das Projekt Mittelstandsoffensive der DB AG.

„zumindest überschaubar stabil geregelt“ sei. Aber das sei nur ein Drittel des Marktes, für zwei Drittel, in Aufgabenträgerschaft der Kreise und Städte, sei die Finanzierung nicht durch Gesetz sichergestellt. „Es gibt in Deutschland keinen Haushalt mehr, der noch Wohltaten im Nahverkehr verteilen könnte“, befürchtet Homburg. Angesichts der aktuellen Spardebatten glaubt Homburg, sei nicht zu erwarten, dass „der Nahverkehrsmarkt von diesem Unwetter verschont bleibt.“ Der bayerische Staatsminister für Verkehr, Dr. Otto Wiesheu, begründete in seiner Rede, warum sein Land mit der DBAG Anfang September einen Zehn-Jahres-Vertrag abschloss. Die lange Laufzeit „war auch unser Wunsch“, so der Minister: „weil wir so mit der Bahn entsprechende Investitionen vereinbaren konnten.“ Er führte die Bestellung neuer Züge, Infrastrukturinvestitionen und die Beseitigung von Langsamfahrstellen an. „Da braucht die Bahn Kalkulationssicherheit und wir brauchen sie auch.“ Wiesheu mahnte für die Zukunft mehr kundenorientierte Qualität und mehr wirtschaftliche Effizienz an. Als Beispiel gab er den Einsatz genügen-

der Zugkapazitäten an, die „müssen auch bei Nachfrageschwankungen ausreichen.“ Ein Thema, wo er der Bahn keine Ruhe lasse, sei die Informationsverbesserung bei Verspätungen, „da muss noch eine Menge passieren.“ Bei der Finanzierung des Nahverkehrs übte Wiesheu Kritik am Streichungspapier der Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück. Er sei der Meinung, dass die Regionalisierungsmittel, die dort auch betroffen sind, unter dem Begriff Subvention falsch subsummiert würden. Schlimmstenfalls sei eine Reduzierung der Finanzmittel bis zu 20 Prozent zu befürchten. Dies sei kontraproduktiv im Hinblick auf die Entwicklung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Und er bedauerte, dass ausgerechnet zwei Ländervertreter damit in die Offensive gingen. Nur mit „langfristig stabilen Finanzgrundlagen“ könne man begonnene Projekte fertigstellen und neue angehen. In einem Pressegespräch bestätigte der erste Vorstand im Personenverkehr der DB AG, Dr. Karl-Friedrich Rausch, dass die Diesel-ICE durch speziell umgerüstete Neigetechnikzüge der Baureihe 612 in Fernverkehrslackierung ersetzt werden.

DBAG

Neues LZB-Messfahrzeug

● Der ehemalige Profilmesstriebswagen 712002 (PROM) der DB Netz AG steht derzeit in Cottbus mit einem schweren Getriebebeschaden. Das für Langsamfahrt im Tunnel konzipierte Getriebe des Mess-Tw ist offensichtlich den hohen Geschwindigkeiten von 120 km/h, mit denen Fahrwegmessungen durchgeführt werden, nicht gewachsen. Den Getriebebeschaden erlitt das Fahrzeug bereits nach 400 Laufkilometern nach seiner letzten Hauptuntersuchung. Im Werk Cottbus wurde der 712002 zu einem LZB-(linienförmige Zugbeeinflussung)-Messfahrzeug umgerüstet.



Foto: Heilmann

Am 15. Oktober 2003 steht der Mess-Tw vor dem Cottbusser Werk.

LUXEMBURG

Gefahrgutübung mit DBAG-Trainingszug

● Im Großherzogtum Luxemburg fand vom 21. bis 23. Oktober 2003, erstmals mit Hilfe von Spezialwagen der DBAG zum Üben von Notfällen mit Lecks, eine groß angelegte Schulung für Rettungskräfte statt. Da jährlich etwa zwei Millionen Tonnen Gefahrgut auf dem luxemburgischen Schienennetz transportiert werden,

wobei es sich bei etwa 80 Prozent um Treibstoffe und ähnliche petrochemische Produkte handelt, muss die Zusammenarbeit zwischen dem Personal der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft CFL, den Feuerwehren und anderen Hilfskräften regelmäßig geübt werden. Die Spezialwagen der DBAG können vor Ort mit Hilfe von Ventilen und Wasserschläuchen Lecks an Tankwagen simulieren, um den Ernstfall beschädigter Gefahrguttankwagen unter realen Bedingungen üben zu können. Die Feuerwehren schlugen Holzkeile in simulierte Leckstellen des



Foto: Witly

Rinnen leiteten die auslaufende Flüssigkeit in große bereitstehende Kunststoffbehälter.

Tankwagens, um das Auslaufen der potentiell gefährlichen Flüssigkeit, in der Übung war es Wasser, zu drosseln. Spanngurte mit einem Gummikissen, das aussieht wie eine überdimensionale Wärmeflasche, wurden um den Tankwagen gelegt. Mit sehr hohem Druck aufgeblasen, schließt das mit den Gurten über den betroffenen Wagen gespannte Gummikissen das Leck provisorisch ab. Der Trainingszug wurde im Rahmen der Übung an verschiedenen Orten innerhalb des Landes eingesetzt. Weitere Ausbildungen dieser Art werden nun folgen.

■ **Die deutsche Zulassung blieb ihr bis zum Schluss verwehrt. Deshalb verkauften die Eisenbahnfreunde Zollernbahn Mitte September ihre Dampflokomotive 528055, die nach einer spektakulären Umbauaktion zu einer der modernsten Dampflokomotiven weltweit wurde. Käufer ist die Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik AG in Winterthur, die bereits für die Modernisierung verantwortlich war. Eine Schweizer Zulassung existiert und so konnte die Lok schon Anfang November wieder angeheizt werden.**



Foto: Schafflinger

Neues Kleid für MODELLEISENBAHNER

W eihnachtszeit, Modellbahnzeit. Das ist nun schon seit Generationen so und eine gravierende Änderung ist trotz der immer stärker werdenden Konkurrenz von Super-High-Tech-Spielzeugen nicht in Sicht, wie der Bericht über die Pressekonferenz des Marktführers Märklin in diesem Heft deutlich macht. Das Hobby Modelleisenbahn bietet eben wie kaum eine andere Freizeitbeschäftigung die Pflege traditioneller Werte, die in unserer schnelllebigen Welt immer mehr verloren gehen - und das nicht nur zu den großen Festtagen. So werden neue, immer detailliertere und mit vielfältigen Funktionen ausgerüstete Lokomotiven, Fahrzeuge und natürlich entsprechendes Zubehör auch beim diesjährigen Fest mithelfen, die eher trüben Nachrichten aus der kriegerischen Welt, aus der heimischen Politik und von der globalen Wirtschaft vergessen zu machen.

Unsere erste Ausgabe 2004 folgt diesem Trend: Während im normalen Alltag immer mehr Leistungen reduziert werden oder massiv an der Preisschraube gedreht wird, macht der MODELLEISENBAHNER einen deutlichen Schritt nach vorne: Statt Klammerheftung Klebebindung, hochwertiges Bilderdruckpapier und ein stärkerer und spezialbeschichteter Umschlag sind nur einige Stichpunkte unseres neuen, wesentlich aufwendigeren Heftkonzepts. Dass wir diese massive Investition in eine der traditionsreichsten Modellbahnzeitschriften Europas mit einer äußerst moderaten Preiserhöhung von 30 Cent stemmen können, verdanken wir vor allen Ihnen, liebe Leser, die Sie uns seit Jahren Ihre Treue halten. Und da revanchieren wir uns natürlich gerne mit einem Premium-Heft zu einem konkurrenzlosen Preis, verbunden mit den besten Wünschen für das Jahr 2004.

Hermann Schöntag
VerlegerWolfgang Schumacher
Herausgeber

DBAG

Zugunglück bei Hamburg

Foto: Brüggemann



Die entgleisten Waggons mussten mit zwei Straßenkränen auf einen gegenüberliegenden Parkplatz gehoben werden.

● Gegen 3.10 Uhr am 22. Oktober 2003 entgleiste direkt neben dem S-Bahn-Haltepunkt Hamburg-Allermöhe der Güterzug 52967. Die Strecke ist hier viergleisig, zwei Gleise für die Fernbahn und zwei für die S-Bahn. Der 26-Wagen-Zug kam aus Hagen in Westfalen und war auf dem Weg nach Rostock-Seehafen. Gezogen wurde er von der 232414-3. Die Lok und die zehn ersten Waggons blieben im Gleis. Das Unglück hatte bereits am Güterbahnhof Billwerder, hinter einer Weiche, seinen Lauf genommen. Alle Betonschwellen waren von hier bis Allermöhe auf einer Länge von etwa fünf Kilometern an der rechten Seite zertrümmert

und einige Signaltafeln wurden umgeknickt. Hinter einer Weiche in Allermöhe entgleiste dann der hintere Zugteil. Der elfte Wagen der Ahaus-Altstädter Eisenbahn verlor bei dem Unglück seine hintere Achse und fiel auf die linke Seite. Der zwölfte Wagen, ein Schiebewandwagen, verlor seine vordere Achse und fiel auf die rechte Seite. Die Deutsche Bahn teilte mit, die Unfallursache sei noch nicht geklärt. Fachleute vermuten ein heiß gelaufenes Achslager an dem Schiebewandwagen, ziehen aber noch andere Möglichkeiten in Betracht. Zwischen einigen Wagen rissen die Kupplungen. Am Zuge befanden sich offene Eaos-Wagen, beladen mit Metallschrott. Der Bundesgrenzschutz (BGS) sicherte nach dem Unglück die Unfallstelle. Eisenbahnbundesamt (EBA) und BGS nahmen die Ermittlungen auf. Frank Schönwald von der DBAG rechnet mit einem Schaden von mehreren Millionen Euro. Die Bahnstrecke von Hamburg nach Berlin und Schwerin war unterbrochen. Nach der Entgleisung waren von 3.10 Uhr bis 8 Uhr alle vier Gleise gesperrt. Der S-Bahnverkehr zwischen Hamburg Berliner-Tor und Aumühle wurde durch das Unglück stark beeinträchtigt, zeitweise wurden Busse eingesetzt. Ein S-Bahngleis wurde für die Aufräumarbeiten benötigt und die S 21 konnte nur eingleisig im 20-Minuten-Takt verkehren. Die Linie S 2 fiel vollständig aus.

DORTMUND

Erfolgreiche Bahnmesse

● Zu einem großen Erfolg geriet die Bahnmesse „railtec 2003“ in Dortmund. Auf einer Ausstellungsfläche von 18 000 Quadratmetern fanden sich 311 Aussteller aus sieben europäischen Ländern ein. Das bedeutete einen Zuwachs von 17 Prozent. Zufriedenheit stellte sich, wie Befragungen ergaben, bei Ausstellern wie Besuchern gleichermaßen ein. In zahlreichen begleitenden Foren wurde die Zukunft der Schienenverkehrspolitik diskutiert. Schwerpunktthemen waren unter anderem neue Verkehrskonzepte im weltweiten Wettbewerb sowie die EU-Erweiterung und der stark wachsende osteuropäische Markt. Die meisten Aussteller haben bereits ihr Kommen zur nächsten „railtec“ im Jahr 2005 angekündigt.

ZWISCHENHALT

Vossloh kauft Siemens: Die Kieler haben zwölf Maschinen des Typs ME 26 aus der Dispolokflotte von Siemens übernommen. Der Kauf wurde nötig, um der Nord-Ostseebahn (NOB) den pünktlichen Betriebsbeginn der Marschbahn im Jahr 2005 garantieren zu können. Eine Vossloh-Neuentwicklung für diesen Einsatz wird wohl nicht rechtzeitig fertig.

DB Energie öffnet den Strommarkt. Mit einem neuen Durchleitungspreissystem können E-Lok-Betreiber ihren Bahnstrom prinzipiell bei beliebigen Anbietern kaufen. DB Energie ist europaweit das erste Unternehmen, das seinen Strommarkt so weitgehend liberalisiert.

Ein mehrtägiger Streik der ÖBB-Angestellten legte den kompletten Zugverkehr in und durch Österreich lahm. Der Eisenbahnerprotest richtet sich gegen eine geplante Bahnreform, die den Konzern in

verschiedene Einzelgesellschaften zerlegen will.

Zulassung soll nun endlich kommen. Die Serienausführung des Blue Tiger von Bombardier soll nun mit reichlich Verspätung innerhalb kürzester Zeit die EBA-Zulassung erhalten. Die erste Lok wurde bei der Innotrans vor mehr als einem Jahr an die Mindener Kreisbahn verkauft, durfte aber bisher nicht fahren, da es Probleme mit den Drehgestellen gab. Auch die Karsdorfer Eisenbahn wartet derzeit auf die Auslieferung von acht bestellten Lokomotiven dieses Typs.

Desaster bei der Bahnreform: Der Vorbildcharakter der britischen Bahnreform ist längst verblasst. Jüngstes Eingeständnis des Scheiterns ist die Kündigung aller Wartungsverträge für das Schienensystem mit privaten Unternehmen. Künftig wird der Netzbetreiber Network Rail sämtliche

Wartungsarbeiten in eigener Regie durchführen. Die private Bahnindustrie Großbritanniens verliert dadurch Aufträge im Wert von rund 1,3 Milliarden Pfund (rund 1,9 Milliarden Euro). Als Begründung wurden Missmanagement und unzureichende Kostenkontrolle bei den Auftragsnehmern angeführt.

IKEA-Zug fährt künftig nicht mehr. Der Zug, der fünfmal pro Woche zwischen Schweden und Duisburg pendelte, wird nicht aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Der Möbelgigant will sich nicht weiter mit einer eigenen Tochter, IKEA Rail AB, am Bahngeschäft beteiligen, sondern künftig auf eigene Kernkompetenzen konzentrieren.

Die S-Bahn Hamburg erhält ihre ersten Zweistromzüge. Für eine geplante Streckenerweiterung von Neugraben nach Stade ist eine Stromversorgung per Ober-

NIEDERLANDE

Auf der Strecke geblieben

● Wortwörtlich auf der Strecke blieb die Dampflokomotive 23 023 der Stoom Stichting Nederland, als am 18. Oktober 2003 die Fahrt von Eindhoven nach Simpelveld zunächst in Roermond enden musste. Die Lok war für den Veranstalter Nostalgie-Express zum „Thomas The Tank Engine“-

Festival in Simpelveld unterwegs, als zwei Heizrohre undicht wurden. Der Zug erreichte an diesem und am folgenden Tag trotzdem sein Ziel, weil Railion Niederlande mit seinen Dieselloks 6413 und 6417 kurzfristig einspringen konnte. Lok 23 023 hatte am Vorwoche-



Foto: Korthol

nende noch Glanzleistungen erbracht mit schnellen Pendelzügen zwischen Rotterdam und Gouda im Rahmen des Tages der Offenen Tür im Museumsbetriebswerk der SSN.

Als die Welt für 23 023 noch in Ordnung war. Links Lok 78 468, die einen Sonderzug aus Duisburg gebracht hatte, rechts 23 023, die den Wagenpark zum Bahnhof Rotterdam überführte.



Foto: Heilmann

Bei der DB AG und der polnischen PKP gibt es Überlegungen, den IC Hamburg – Krakau bereits ab Cottbus mit der polnischen Baureihe SU 46 zu bespannen. Dadurch könnte ein Lokwechsel pro Richtung gespart werden. Derzeit erfolgt der Lokwechsel noch am Grenzbahnhof Forst. Probleme bereiten jedoch die Abgase der SU 46, die keiner EU-Richtlinie genügen.

leitung vorgesehen. Dafür baut Bombardier die ersten Züge, die neben der Stromabnahme über die bisher übliche seitliche Stromschiene auch über einen Dachstromabnehmer verfügen. Von der neuen Baureihe 474.3 werden neun Fahrzeuge gebaut und 33 weitere aus dem Bestand aufgerüstet.

Die KEG ist mit der Geschäftsentwicklung zufrieden. Innerhalb von fünf Jahren konnte die Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft (KEG) die im Güterfernverkehr beförderten Mengen von 250 000 Tonnen auf 3,5 Millionen Tonnen steigern. Die Leistungen werden überwiegend im Mineralölverkehr erbracht. Von einer geplanten Übernahme dieses Geschäftsbereiches durch die Stinnes-Tochter Railion distanzierte man sich bei der KEG. Auch bei Railion wollte man von einem derartigen Ansinnen nichts wissen.

SCHWEIZ

Sanierung Axentunnel

● Nach 121 Jahren müssen die zwölf Axentunnel am seeseitigen Gleis der Gotthardstrecke zwischen Brunnen und Flüelen entlang des Urner Sees saniert werden. Eindringendes Bergwasser und Frosteinwirkungen haben dem Natursteinmauerwerk zugesetzt. Es sind sowohl Mängel an den Tunnelgewölben, den Mauerwerksfugen, den Profilen als auch an den elektrischen Anlagen zu beheben. Des Weiteren muss eine neue Fahrleitung montiert werden. Die Tunnel werden bei der Gelegenheit auch auf einen erhöhten Sicherheitsstandard gebracht. Dieses Jahr wurden die Tunnel zwischen Brunnen und Sisikon bearbeitet, im Jahr 2004 wird die Strecke Sisikon – Flüelen saniert. Während der einspurigen Betrieb durch den bergseitigen Tunnel im Jahr 2003 keine Fahrplanänderungen erforderte, wird im Jahr 2004 eine Kor-

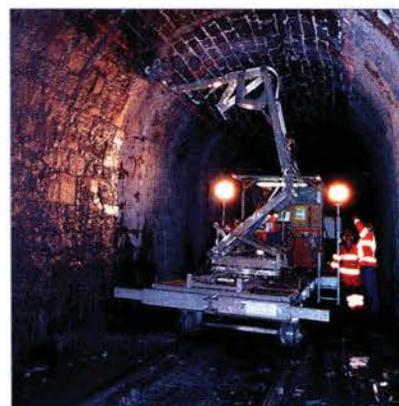


Foto: Armin Schmutz

Mit einer Schrämmmaschine wird im Ölbegtunnel gerade das Tunnelprofil ausgeweitet.

rektur im Lokalfahrplan unumgänglich. Die Erneuerung des bergseitigen, längeren Tunnels ist für die Jahre 2008 bis 2009 vorgesehen.



FRAGEZEICHEN

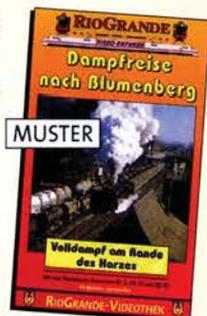
Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Wirtz

Diese E-Lok-Baureihe ist auch wegen ihrer spannenden jüngeren Geschichte interessant. Nach der Bahnreform war bald kein Platz mehr bei der DB AG für die als Holzroller bezeichneten Maschinen und 1998 verabschiedeten sie sich nach 35 Jahren vorerst aus dem Plandienst auf deutschen Gleisen. Einige Maschinen dieser ersten DR-Neubau-E-Lok fanden jedoch ab 1994 eine neue Heimat südlich des Rheins. Eine damals aufstrebende Schweizer Privatbahn erwarb sie. Fortan fielen die E-Loks nicht nur durch eine Widerstandsbremse auf, der ein Stromabnehmer geopfert werden musste, sondern auch durch sehr bunte Werbelackierungen. Und wer hoch steigt, kann tief fallen, das aufstrebende Schweizer EVU hatte sich verkalkuliert, ging pleite und wurde von den großen SBB geschluckt. Die hatten kein Bedarf an diesem Erbe und so gelangten die DR-Loks vor wenigen Monaten wieder in ihre deutsche Heimat zurück. Bei der Westfälischen Almetalbahn (WAB) erhielten die Loks Asyl sowie eine Arbeiterlaubnis. So war eine von ihnen, nun als WAB 57 bezeichnete Maschine, am 24. August 2003 vor einem Sonderzug in Essen zu bestaunen. Wie lautete die Baureihenbezeichnung der DR ab 1970 für diese E-Loks, und damit es nicht zu einfach wird: Wie hieß die insolvente Schweizer Bahngesellschaft, die von den SBB übernommen wurde?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Januar 2003 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer Videokassette aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Novemberheft lautete: „Weimar“. Die Videokassette „Dampfabschied in Saalfeld“ haben gewonnen: Schönrock, Gerd, 14478 Potsdam; Karen, Klaus, 86911 Dießen a. A.; Waldenberger, Jochen, 74861 Neudenau; Wettig, Peter, 28329 Bremen; Haslebner, Nikolai, A-8740 Zeltweg; Schmidt, Günther, 12555 Berlin; Haufschildt, Ronny, 15907 Lübben; Hänsch, Andreas, 96529 Mengersgereuth-Hämmern; Beylich, Harald, 01237 Dresden; Brunyee, M., West Kilbride, Ayrshire, Great Britain; Ermisch, Hannelore, 98544 Zella-Mehlis; Hühne, Maik, 09366 Niederdorf; Konrad, Karl, 38226 Salzgitter; Schweitzer, Henry, 15890 Eisenhüttenstadt; Sartor & Syrjäkäri, Hans & Tytti, 50354 Hürth; Sliqter, Lammert, NL-7908 MP Hooogeveen; Bonk, Norbert, 30419 Hannover; Kriechok, René, 06369 Merziken; Claus, Martina, 06114 Halle; Buchmann, Matthias, CH-8640 Rapperswil



NIEDERLANDE

Bahn verschenkt Wangerooger Milchgüterwagen

Die DB AG hat die Kaufsumme rückerstattet, die die niederländische Museumsbahn Hoorn-Medemblik für den Rückkauf des historischen Milchgüterwagens TNHT 38, den es 1943 als deutsche Kriegsbeute nach Wangerooze verschlagen hatte, zunächst bezahlen musste. Ursprünglich lief der Wagen im Molkereiverkehr auf der meterspurigen Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (TNHT) im Nordwesten der Niederlande. Die freundliche Geste der DB AG beruht auch auf Bemühungen der deutschen Botschaft in Den Haag, die die



Foto: Korthof

Der vierachsige Wagen wurde 1904 von der Firma Pennock in Den Haag geliefert. Konzernleitung der Bahn über die Geschichte und die historische Bedeutung des niederländischen Kleinbahnwagens aufgeklärt hatte. Der Güterwagen wurde am 27. Juni 2002 von Wangerooze aufs Festland überführt und anschließend auf einem Straßenfahrzeug ins niederländische Hoorn transportiert. Dort wurde inzwischen mit der betriebsfähigen Wiederherstellung des Fahrzeugs begonnen, wobei die schmalspurigen Drehgestelle für den Einsatz auf der Normalspur angepasst werden. Einen finanziellen Beitrag für das Restaurationsprojekt stellte inzwischen der Molkereikoncern Campina zur Verfügung. Voraussichtlich ab Sommer 2004 wird der Milchgüterwagen in Museumszügen zwischen Hoorn und Medemblik eingesetzt.



Foto: Steck

Modernisierungsprogramm für Baureihe 611: Am 13. Oktober 2003 stellte die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee den ersten im Innenraum erneuerten Tw vor. Neue Farben in allen Bereichen, neue Sitze beziehungsweise Polsterungen sowie ein vergrößertes Mehrzweckabteil sind die wichtigsten Änderungen.

PRIVATBAHN

Metronom auf Hauptstadttour

Die Metronom-Eisenbahngesellschaft fuhr am 9. November 2003 mit zwei Sonderzügen nach Berlin. Ein Zug startete in Winsen/Luhe, der andere in Buchholz/Nordheide. Die Fahrgäste konnten an allen Metronom-Halten zusteigen. Es wurden passend zu den Abfahrtsbahnhöfen die Loks „Winsen“ und „Buchholz“ eingesetzt. Lediglich die Großstädte Hamburg und Bremen hatte man ausgelassen. Eine Panne war dem Unternehmen gleich auf der Hinfahrt von Buchholz unterlaufen. Der Lokführer fuhr versehentlich in Tostedt durch.

Das Personal im Zug reagierte schnell und ließ die Fahrgäste mit dem Regionalexpress der DBAG nach Rothenburg fahren, wo auf diese gewartet wurde. Der Fahrpreis betrug lediglich fünf Euro und die Züge waren restlos ausgebucht. Ein Metronom-Mitarbeiter erklärte, dass man auch noch mit weiteren Zügen hätte fahren können, so groß sei die Nachfrage gewesen. Die Fahrt war für das Unternehmen eine Probe mit Fahrgästen und eine neue Form der Werbung. Am 14. Dezember 2003 nimmt der Metronom seinen Planbetrieb auf. Zum Ein-



Foto: Bruggemann

Ungewohnter Gast in Berlin Ostbahnhof: Die Metronom-Lok ME 146-04.

satz kommen im Planbetrieb zehn Züge mit jeweils sechs bis acht Doppelstockwagen auf der Strecke Hamburg – Bremen und Hamburg – Uelzen im Stundentakt. Jeder der Züge trägt einen Städtenamen der zehn niedersächsischen Halteorte. Der Geschäftsführer Weize des Metronom erläutert hierzu:

„Die Namen der Halteorte sollen die regionale Verbundenheit des Metronom mit der Region Nord-Niedersachsen und seinen Fahrgästen unterstreichen“. In Berlin fuhr die Züge über die Stadtbahn und hielten an den Bahnhöfen Zoo, Friedrichstraße und endeten im Ostbahnhof.

SCHWEIZ

Kleine Gotthardschau

Im Zeitraum zwischen 27. Oktober und 3. November 2003 wurden am Gotthard mit fünf Lokomotiven der Bombardier-Baureihe 185 Schiebedienst-Versuche durchgeführt, wobei die Zuglast durch Lokomotiven simuliert wurde und über bestimmte Weichen Spurwechsel auszuführen waren. Der interessante Zug setzte sich zusammen aus BLS Re 485 006-1, SBB Re 482 023-9, den Messwagen 92008-1 und 93007-3 der Deutschen Bahn AG, Forschungs- und Technologie-Zentrum, Hupac-Flachwagen, SBB Re 482 001-5, Hupac Flachwagen sowie SBB Re 482 017-1 und Re 482 018-9.

Foto: Armin Schmitz



Am 28. Oktober 2003 steht das Versuchsensemble in Gurtellen.

Die Liliput-Superstars des Jahres!



LILIPUT



L136110 Motorisierte Gleisstopmaschine · DB · Ep. IV (H0)



L112801 Diesel-Aussichtstriebwagen VT 90.5 · DB · Ep. III (H0)

Bachmann Europe Plc · Am Umspannwerk 5 · 90518 Altdorf bei Nürnberg · Tel. 09187/97 22-0 · Fax 09187/97 22 -22 · www.liliput.de



Foto: Haselbner

Mehrsystemmaschinen im Probeinsatz: Erstmals fanden Probefahrten mit der Siemens-Dispolok ES64F4-002 und der Raillon-189010 in Doppeltraktion in Österreich statt. Neben Einsätzen auf der Tauern-, Süd-, Nord- und Westbahn wurden auch gezielt Störstrommessungen durchgeführt. Am 21. Oktober 2003 passieren die beiden Loks mit IC 534 Zeltweg.

TOP UND FLOP

TOP: Wir können auch anders

Das sagte sich der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Während bei der Bahn Verspätungsentschädigungen im Fernverkehr nur auf Kulanzbasis gewährt werden und im Nahverkehr ausgeschlossen sind, das könnte sich demnächst aufgrund einer Bundesratsinitiative ändern, zeigt der VRR (www.vrr.de), dass es auch anders geht: Wenn ein Bus oder eine Bahn bei der Abfahrt eine Verspätung von mehr als 20 Minuten hat, kann der Kunde ein Taxi nehmen oder in einen Fernverkehrszug umsteigen und erhält je nach Ticket bis zu 15 oder 30 Euro erstattet.

FLOP: Fünfte Jahreszeit

Nein, bei der Bahn ist die fünfte Jahreszeit nicht der Karneval. Bei der DBAG heißt sie nordrhein-westfälischer Herbst. Dass der Herbst 2003 im übrigen Bundesgebiet bisher besondere Kapriolen schlug, ist eigentlich nicht bekannt. Im Gegenteil, die Böden sind im Grunde noch immer tendenziell zu trocken, und wenn es auch keinen Goldenen Oktober gab, so sind uns bislang zumindest schwere Herbststürme erspart geblieben. Anders in NRW: Dort kämpft die Bahn mit einem einzigartigen Schmierfilm auf den Gleisen. Züge fallen aus, die Werkstätten kämpfen rund um die Uhr gegen Flachstellen, Busse ersetzen Triebwagen, Chaos pur im Pendleralltag. Dass der außergewöhnliche Herbst in NRW vielleicht nur eine Ausrede für andere Versäumnisse der DB AG sein könnte, vermutet jedoch nicht nur der zuständige Verkehrsminister Horstmann.

ITALIEN

Neuer Diesel-GTW von Stadler für STA

Am 22. Oktober 2003 hat Stadler in Meran (Südtirol) erstmals die neue Generation Diesel-GTW der Öffentlichkeit vorgestellt. Zur Wiedereröffnung der Strecke von Meran nach Mals im Jahr 2004 beschafft die Südtiroler Bahngesellschaft STA acht



Foto: Klien

Pressefahrt des GTW STA 101 am 22.10.2003 im Bahnhof Meran.

Fahrzeuge der neuen Diesel-GTW. Diese zeichnen sich durch folgende Merkmale aus: Höchstgeschwindigkeit 140km/h, hohes Beschleunigungsvermögen, je nach Anforderung zwei- oder dreiteilige Fahrzeugvariante. Gegenüber den bisher bekannten Fahrzeugen weist die Neuentwicklung folgende wesentliche Änderungen auf: Zwei Diesel-Generator-Aggregate mit insgesamt 780kW Leistung, modernste Dieselmotortechnologie mit Common-Rail-Einspritzung, Turbo-Aufladung und Erfüllung der Euro-3-Abgasnorm, dieselelektrischer Antrieb mit Asynchron-asynchron-Leistungsübertragung und IGBT-Schaltelementen, separate Dieselmotor-Starterbatterie mit Kondensatoren (Supercap), CANopen-Fahrzeugleittechnik, Fahrgastinformation mit Ethernet-Verbindung. Stadler stellt damit europaweit das erste Serienfahrzeug mit EURO3-Dieselmotoren vor. Die Entwicklung der mechanischen und auch der elektrischen Ausrüstung erfolgte unabhängig von großen Systemhäusern. Dadurch möchte Stadler seine Rolle als unabhängiger Schienenfahrzeuganbieter unterstreichen. Bis zum Wiederaufbau der Vinschgaubahn von Meran nach Mals im Frühjahr 2004 werden alle acht bestellten Fahrzeuge geliefert, so dass im Sommer 2004 der planmäßige Betrieb aufgenommen werden kann.



Foto: Haselbner

Mit 475.101 ging's durch das herbstliche Tschechien. Eisenbahnfreunde organisierten am 18. Oktober 2003 einen GmP von Brno (Brünn) nach Vesely nad Moravu (Wessely). Die Dampflokomotive des Depots Brno passiert gerade das Einfahrsignal von Nemotice.