

3,30 €

Modell Eisen Bahner

Nr. 1
Januar 2005
54. Jahrgang

Deutschland 3,30 €
Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4,30 €
Dänemark 36,- dkr

0 1

4 19134 1 103300 B13411

Magazin für Vorbild und Modell

- TESTS**
- SVT 137 von Märklin
 - 185 von Fleischmann
 - Challenger von Athearn
 - Schienenzepelin von Lemke

Rettungsübung
Nagelprobe im ICE-Tunnel

So macht Schule Spaß
Modellbahn
im Unterricht

Union-Pacific-Flair
Der kleine Bruder
des Big Boy

Bahn und Technik
Vorsicht,
Hochspannung!

WERKSTATT SPEZIAL
Weiße Pracht
auf der Modellbahn

Einmalig schön und unvergessen

Rauch, Dampf und Pulverschnee

Erzgebirgswinter in den Siebzigern



VORBILD

TITELTHEMA

- 16 WINTERMÄRCHEN MIT DER EISENBAHN**
Schnee, Schiene, Sonnenschein: Der Bahn-Winter im Westerzgebirge zur Zeit der Deutschen Reichsbahn.

DREHSCHLEIBE

- 4 BAHNWELT AKTUELL**
26 AUSFÜHRUNG: VERBESSERUNGSBEDÜRFTIG
Beobachtung einer Rettungsübung im ICE-Tunnel.
36 IM CHEMIEDREIECK
Bunte Güterzüge in und um Mühldorf/Oberbayern.

LOKOMOTIVE

- 38 SCHIENEN-FLIEGER**
Franz Kruckenberg und sein Schienen-Zeppelin.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

- 32 KLEINER GROSSER JUNGE**
Aus der Geschichte der Challenger-Dampflok.

BAHN UND TECHNIK

- 40 VORSICHT, HOCHSPANNUNG!**
Über Versuche mit 50 Kilovolt im Bahnbetrieb.

MODELL

WERKSTATT

- 60 WEISSE PRACHT**
Der Bau eines Winterdioramas mit Hartschaum.
66 VORHANG FÜR ROTE BRUMMER
Mit Farben erhalten VT98 in H0 das richtige Flair.
70 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

- 72 SCHWARTZKÖPFFCHEN**
73 SYMBADISCH
73 G-DANKE

UNTER DER LUPE

- 74 ALTENBERGER**
75 ABENTEUER BAUERNHOF
76 BUS STOP
76 ANGESTECKT
77 BÄRIGER START

TEST

- 78 FLUGHÖHE NULL**
SVT Hamburg als H0-Modell von Märklin.
82 KLEIN-KRUCKENBERG
Schienezepplin von Lemke/Hobbytrain in N.
84 FLOTTE EUROPÄERIN
Fleischmanns 185 der DB für N-«piccolo».
86 DER HERAUSFORDERER
Das H0-Modell des Challengers von Athearn.

SZENE

- 90 ZEITSPIEL**
Eine gelungene H0-Heimanlage nach DR-Vorbild.
96 SCHÜLER-FREUDEN: „DRUNTER UND DRÜBER“
Das bundesweite Projekt „Modellbahn und Schule“.

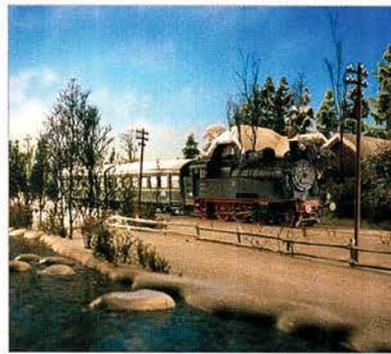
AUSSERDEM

100 MODELBAHN AKTUELL

- 5 **STANDPUNKT**
105 **IMPRESSUM**
15 **BAHNPOST**
46 **GÜTERBAHNHOF**
52 **FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT**
44 **TERMINE + TREFFPUNKTE**
29 **BUCHTIPPS**
106 **VORSCHAU**
71 **INTERNET**

60 Winter-Freuden

Jörg Chocholaty zeigt, wie das stimmungsvolle H0-Diorama auf dem Titelbild entstanden ist.



32 Little Big Boy

Der Big Boy ist bekannter, aber ein anderer Typ muss sich nicht verstecken: Noch heute fährt ein Challenger.



16 „Mei Erzgebirg, wie bist du schie...“

Wer den Zauber eines Erzgebirgswinters noch nicht erlebt hat, kann sich von der Titelschicht Appetit machen lassen.

Über-Flieger 78

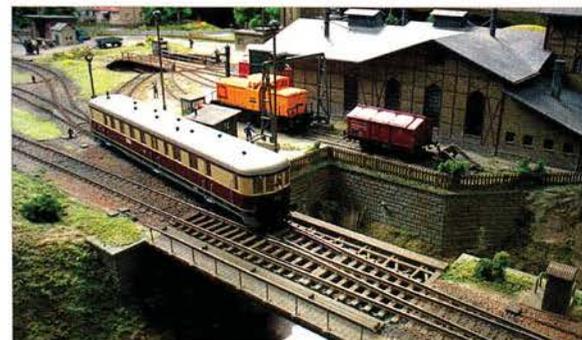
Märklin macht Tempo: Der SVT Hamburg, Vorreiter des Schnellverkehrs, kommt als Metall-Modell in H0 daher.



Titel: 75: Gützold, Reko-Wagen: Piko, Gebäude: Kibri, Masten: Weinert, Figuren: Preiser
Bau und Foto: Chocholaty

90 Heimat-Kunde in H0

Michael Schuster aus Strausberg baute seine Reichsbahn der Epochen III und IV in H0.



FAHRPLANWECHSEL

Wir bauen auf, wir reißen nieder...

● ... Arbeit gibt es immer wieder – so lautete ein sarkastischer Reim aus DDR-Zeiten. Daran fühlt man sich erinnert, wenn man einige Betrachtungen zum aktuellen Fahrplanwechsel anstellt. Zu den Aufbauleistungen, oder besser positiven Seiten, gehört die Fahrzeitverkürzung der Verbindung Berlin – Hamburg auf 90 Minuten für ICE (230 km/h ohne Halt) und 113 Minuten bei IC/EC (200 km/h, Halte in Wittenberge und Ludwigslust). Von City zu City ist die Eisenbahn damit das schnellste Verkehrsmittel. Von der Reisezeitverkürzung profitieren auch die nach Süden gehenden Verlängerungen Leipzig – München und Prag – Wien/Budapest. Zwischen Halle und Leipzig nahm die lange geplante S-Bahn endlich den Betrieb auf. Im 30-Minuten-Takt werden elf neue Haltestellen bedient, die Fahrzeiten betragen 36 und 38

Minuten. Dazu kommen wie bisher RE über Neue Messe – Flughafen. In Dresden, bedeutender Bahnknoten in Richtung Osteuropa, erfährt die S-Bahn ebenfalls deutliche Verbesserungen: Die S2 zum Flughafen wird elektrisch betrieben und nach Süden bis Pirna verlängert. Sie bietet mit der S1 einen 15-Minuten-Takt zwischen Pirna und Dresden-Neustadt. Neue und rekonstruierte Haltepunkte wurden in Betrieb genommen, und parallel rollen Eurocitys zweistündlich nach Prag und darüber hinaus mit bis zu 160 km/h. Vier- statt zweimal ist Budapest Ziel, neu ist ein Nachtzugpaar Dortmund – Dresden – Prag. Allerdings gibt es auch wenig Erfreuliches aus Dresden zu vermelden – und damit zu „wir reißen nieder“: Der dort ansässige Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) bestellte länderüberschreitende Bahnverbindungen ab. Mit Riesa – Falkenberg erwischte es eine elektrifizierte Strecke, und mit Hoyerswerda – Cottbus wurde eine Bahnverbindung von einer Stadt mit über 30 000 Einwohnern in eine Stadt mit 100 000 Einwohnern eingestellt. Zwischen Bautzen und Neustadt werden ebenfalls keine Züge mehr fahren. Wenn wir in Richtung Westen schauen, halten wir in der Altmark kurz inne: Das Bus-Bahn-Projekt zwischen Salzwedel und Wittenberge, das zumindest am Wochenende den Bahnverkehr aufrecht erhielt, wird eingestellt. Der nur für ein Jahr durchgeführte Wechselverkehr wird nun vollständig mit Bussen abgewickelt. Die Strecken Beetzendorf – Kalbe und Oebisfelde – Salzwedel werden ganz oder teilweise demontiert; ein angedachtes Projekt mit Fahrraddraisinen hat kaum eine Realisierungschance. Tief im Süden, in Baden-Württemberg, gibt es erstmals seit Jahren Abbestellungen größeren Ausmaßes, die empfindliche Lücken in den Allgäu-Schwaben-Takt reißen. Das betrifft insbesondere die Strecke Aulendorf – Memmingen – München, wo es nur noch einen Zwei-Stunden-Pendel Aulendorf – Hergatz gibt; alle durchgehenden RE entfallen. Angepasst wurden die Fahrzeiten für die mit VT 611 und VT 612 betriebenen Strecken: Die DB sichert nun Anschlüsse in den großen Zusteigebahnhöfen. Erreicht wird das mit früheren Abfahrtszeiten und geänderten Zugläufen. Auch die bisherigen Notfahrpläne in Sachsen und Bayern wurden angepasst. Die Neigetechnik bei 611 und 612 bleibt deaktiviert, lediglich mit den VT 610 können in Nordfranken beschleunigte Fahrzeiten angeboten werden. Dresden wird ab Nürnberg nur noch viermal am Tag mit lokbespannten IC angefahren.



410101/102 bei einer seiner letzten Messfahrten am 27. Oktober 2004 auf Gleis 1 in Büchen. Nach dem Abschluss der Bauarbeiten führte die Bahn Zulassungsfahrten mit dem ICE-S durch. Der Zug fuhr mit maximal 253 km/h, da der Messzug auch zehn Prozent schneller fahren muss als die späteren Planzüge. Die Messfahrten fanden auf der ganzen Strecke statt. Dabei wurden das Laufverhalten des Fahrzeugs sowie das Zusammenwirken des Stromabnehmers und der Oberleitung auf der Strecke geprüft. Büchen war einst Grenzbahnhof im Westen.



Elektrifiziert – und abbestellt! Mitte November wartete 143 117-0 mit einer Regionalbahn im Bahnhof Saxdorf, Strecke Riesa – Falkenberg.



Auch moderne VT 642 konnten den Wochenendverkehr zwischen Salzwedel und Wittenberge nicht sichern. Am 8. August erreichte RB 36789 Harpe.

ungen ab. Mit Riesa – Falkenberg erwischte es eine elektrifizierte Strecke, und mit Hoyerswerda – Cottbus wurde eine Bahnverbindung von einer Stadt mit über 30 000 Einwohnern in eine Stadt mit 100 000 Einwohnern eingestellt. Zwischen Bautzen und Neustadt werden ebenfalls keine Züge mehr fahren. Wenn wir in Richtung Westen schauen, halten wir in der Altmark kurz inne: Das Bus-Bahn-Projekt zwischen Salzwedel und Wittenberge, das zumindest am Wochenende den Bahnverkehr aufrecht erhielt, wird eingestellt. Der nur für ein Jahr durchgeführte Wechselverkehr wird nun vollständig mit Bussen abgewickelt. Die Strecken Beetzendorf – Kalbe und Oebisfelde – Salzwedel werden ganz oder teilweise demontiert; ein angedachtes Projekt mit Fahrraddraisinen hat kaum eine Realisierungschance. Tief im Süden, in Baden-Württemberg, gibt es erstmals seit Jahren Abbestellungen größeren Ausmaßes, die empfindliche Lücken in den Allgäu-Schwaben-Takt reißen. Das betrifft insbesondere die Strecke Aulendorf – Memmingen – München, wo es nur noch einen Zwei-Stunden-Pendel Aulendorf – Hergatz gibt; alle durchgehenden RE entfallen. Angepasst wurden die Fahrzeiten für die mit VT 611 und VT 612 betriebenen Strecken: Die DB sichert nun Anschlüsse in den großen Zusteigebahnhöfen. Erreicht wird das mit früheren Abfahrtszeiten und geänderten Zugläufen. Auch die bisherigen Notfahrpläne in Sachsen und Bayern wurden angepasst. Die Neigetechnik bei 611 und 612 bleibt deaktiviert, lediglich mit den VT 610 können in Nordfranken beschleunigte Fahrzeiten angeboten werden. Dresden wird ab Nürnberg nur noch viermal am Tag mit lokbespannten IC angefahren.

SEMNERING

Das Jubiläumsjahr geht zu Ende

● Im Jubiläumsjahr 2004 hieß es am 10. Oktober 2004 noch einmal: „Dampf-Spektakel Semmering“. Vier Sonderzüge mit Dampf über den Semmering bis Mürzzuschlag waren angesagt. Laut Vorschrift durften aber keine reinen Dampfzüge ohne Vorspann beziehungsweise Zwischenreihung (Diesel oder Elektro) zwischen Gloggnitz und Semmering geführt werden. Für den IGE-Sonderzug 16679 kamen die 919.138 (Fa. Brenner) und die 12.14 (ÖGEG) zum Einsatz. Der Sonderzug 16667 war mit der 50.1171 und der ÖBB-Nostalgielok 2050.02 bespannt. Dieser Zug benötigte für die Bergstrecke keine Vorspannleistung. Mit der 77.250 und der 33.132 erfolgte eine klassische Personenzugbespannung als Sonderzug 16665 wie zu Zeiten des regulären Dampfbetriebes. Das besondere Highlight war aber der Sondergüterzug 32413, der mit zwei Güterzuglokomotiven der Reihe 52 (52.1227 und 52.7612) wie vor 50 Jahren bespannt war. Beim Mürzzuschlager Ringlokschuppen präsentierte man zum Abschluss noch eine Dampfloksparade.

Krokodil 1100.102 vor 52.1227 und 52.7612: Am 10. Oktober verlassen die drei Maschinen mit dem Sondergüterzug 32413 den Bahnhof Gloggnitz.



Foto: Habsbühner



Foto: Kaniel

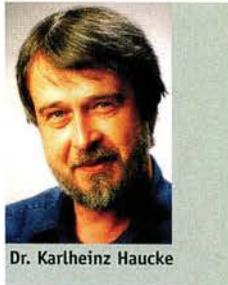
Treffen der Modernen: Am 12. Oktober 2004 trafen sich in Neustrelitz die beiden Hellas-Heimkehrer 221136 und 270.06 (ex. 221106). Beide Maschinen wurden bei der „Ostmecklenburgische Bahnwerk GmbH“, einer Tochter der Prignitzer Eisenbahn, grundlegend modernisiert.

Freude unterm Weihnachtsbaum

Geht es Ihnen auch so wie mir? Rückt Weihnachten heran, werden Kindheitserinnerungen wach. Schneeballschlachten, halbschererische Schlittenfahrten, Schneemannbauen: Die weiße Pracht gehörte einfach zu den Festtagen, genau wie der Schwibbogen, die Räuchermännchen, die Pudelmütze und die Fäustlinge, die wir allerdings auszogen, wenn auf dem Bahndamm schnaufend eines der schwarzen Dampfrieser auftauchte, um uns, sehr zum Missfallen der Personale, als willkommenes Übungsobjekt für Schneeballwürfe zu dienen.

Aber nicht nur die weiße Pracht gehörte für uns einst zum Weihnachtsfest: Die unvergleichliche Freude über die elektrische Eisenbahn unterm Christbaum ist auch Jahrzehnte später unvergessen. Bei mir war's 1954 Trix Express, 1957 folgte Märklin mit der 01 und Schürzenwagen. Und noch immer funktioniert dieses technische Spielzeug von einst tadellos, erfreut heute auch meinen Sohn. Die Modellbahn hat eben bleibenden Wert, war stets eine Anschaffung für mehr als ein Leben!

Damit das so bleibt, müssen sich alle Modellbahnhersteller der aktuellen Marktsituation anpassen, denn insbesondere China produziert längst nicht mehr nur billige Textilien. Wer das nicht berücksichtigt und nicht auf die Kostenbremse drückt, zählt schnell zu den Verlierern. Das müssen auch die Gewerkschaften im Interesse ihrer Mitglieder einsehen. Andernfalls drohen uns im Extremfall französische oder italienische Verhältnisse: Bei unseren Nachbarn können stolze Eltern ihrem Nachwuchs keine Modellbahn aus heimischer Produktion mehr unter den Christbaum stellen!



Dr. Karlheinz Haucke

DB NETZ

Generationswechsel beim Bahndienst

● Nachdem die Schienenbusse schon vor einiger Zeit aus dem Nahverkehr verschwunden sind, trifft der Generationswechsel nun auch die verwandten Bahndienst-Fahrzeuge, die Baureihe 701. Dem neuen Hubarbeitsbühnen-Instandhaltungsfahrzeug für Oberleitungsanlagen, so der offizielle Name des Herstellers, wurde die Baureihennummer 711 zugeordnet. Bisher hat die DB Netz AG 22 Stück bestellt. Hergestellt wird dieses Fahrzeug von der GBM Gleisbaumechanik Brandenburg. Die Höchstgeschwindigkeit des vierachsigen VT 711.1 beträgt 160 km/h. Hier liegt ein signifikanter Vorteil gegenüber den alten Fahrzeugen. So könne im Raum Stuttgart die Zufahrtszeit zu einem Einsatzort auf ein Drittel reduziert werden, wie Klaus Handschuh, Leiter der Instandhaltung für den Bereich Stuttgart und Plochingen bei der DB Netz AG, stolz zu berichten weiß. Andreas Schilling, kaufmännischer Leiter der S-Bahn Stuttgart ergänzt: „Wir wissen, dass es für den Fahrgast eine extrem unangenehme Situation ist, in einem Tunnel festzustecken.“ Hier würde der neue Hilfszug auch eine entscheidende Verbesserung für den Fahrgast darstellen. Der über 1,5 Millionen Euro



Foto: Gabriel Habermann

Der Triebwagen verfügt über zwei Hebebühnen, eine mit schwenkbarem Arbeitskorb auf 18 Meter ausfahrbar. So lassen sich zum Beispiel Isolatoren auch an hohen Masten, wie sie zum Überspannen mehrerer Gleise eingesetzt werden, wechseln.

teure Zug wird von einer Zweimotorenanlage mit einer Leistung von je 588 kW angetrieben. In den Steilstrecken des Stuttgarter S-Bahn-Tunnelsystems konnten die alten Triebwagen wegen ihres schwachen Antriebs oft nur mit 20 km/h unterwegs sein. Ganz anders der Neue, mit ihm könnten, wenn nötig, sogar komplette Dreier-Einheiten der S-Bahn aus einem Störungsbereich geschleppt werden. Auf dem Dach sitzt ein Stromabnehmer mit Messlineal und einstellbarer Anpresskraft. Der 711.1 wird im gesamten Netz nicht nur bei der S-Bahn eingesetzt. Stationiert ist der normalerweise in Kombination mit einem Kabelwagen eingesetzte Zug in Zuffenhausen. Dieser Standort bietet sich auch wegen der räumlichen Nähe zur Neubaustrecke Stuttgart-Mannheim an. Besetzt ist der Zug mit fünf Mann. Tagsüber im normalen Wartungsdienst eingesetzt, gibt es nachts Bereitschaftsschichten, um auftretende Störungen rasch beheben zu können. Da im Stuttgarter Stadttunnel der S-Bahn in den Stoßzeiten ein 2,5-Minuten-Takt gefahren wird, ist Schnelligkeit beim Beheben von Störungen ein ganz entscheidendes Element.

ZWISCHENHALT

Die BVO-Bahn GmbH hat im Amtsblatt der EU die Planungsleistungen für den Wiederaufbau der Weißeritzalbahn ausgeschrieben.

Der Bundesrechnungshof rügte die bevorzugte Förderung von Anlagen des kombinierten Verkehrs für bundeseigene Eisenbahnen, obwohl NE-Bahnen ihre Anlagen schneller realisieren.

In einer Imagestudie vom Handelsblatt und dem Wall Street Journal landete die Deutsche Bahn AG abgeschlagen auf dem letzten Platz, hinter der Post und der Telekom. Sieger wurde Sportautobauer Porsche.

Der Eurostar hat bei Passagieren gegenüber dem Flugzeug einen Marktanteil von 66 Prozent zwischen London und Paris, von London nach Brüssel sind es 60 Prozent. Bis 2007 soll die britische Neubau-

strecke Folkestone – London St. Pancras fertiggestellt sein.

Marcel Verslype aus Belgien ist der erste Leiter der European Rail Agency (ERA). Die Behörde mit Sitz in Lille (Frankreich) soll wirtschaftliche Liberalisierung und technische Angleichung der EU-Eisenbahnen durchsetzen.

Sachsens neuer Verkehrsminister wird erstmals von der SPD gestellt. Der bisherige Fraktionsvorsitzende Thomas Jurk aus Hoyerswerda übernahm das Amt von Dr. Martin Gillo (CDU).

Manfred Stolpe wird im Falle eines Wahlsieges der SPD zu den Bundestagswahlen 2006 nicht mehr als Verkehrsminister zur Verfügung stehen.

In Nordrhein-Westfalen hat die Landesregierung ein Gesetz zur Stärkung der Fahrgastrechte auf den Weg gebracht.

Norbert Hansen bleibt Chef der Eisenbahnergewerkschaft Transnet. Er wurde auf dem Gewerkschaftstag am 9. November 2004 in Berlin mit 93,1 Prozent wiedergewählt.

Bei einem Castortransport ist erstmals ein Mensch ums Leben gekommen. Bei Avricourt in Lothringen überrollte der Zug mit zwölf Atomtüllbehältern am 6. November 2004 einen 23-jährigen Atomkraftgegner.

Der Lokschuppen der schmalspurigen Müglitztalbahn fiel den Umbauten im Bahnhof Heidenau zum Opfer. Er musste, nicht mehr im besten Zustand, im Rahmen einer neu zu bauenden Wegeunterführung weichen.

Die Verhandlungen waren schon seit einiger Zeit abgeschlossen, jetzt wurde der Verkehrsdurchführungsvertrag für das Land Bayern auch paraphiert. Der Vertrag



Foto: Heiderich

Die umgebaute Lok „Georg“ entstand aus der ehemaligen 201833 der DB AG und befindet sich nach der Taufe durch den Kasseler Oberbürgermeister Georg Lewandowski im Besitz der ortsansässigen Firma Martin-Rose-Gleisbau.

BERLIN – KØBENHAVN

Fähre kommt nicht wieder

Reisende zwischen den EU-Hauptstädten Berlin und København (Kopenhagen) müssen, sofern sie nicht fliegen oder den Fernbus nehmen, auf Dauer den Umweg über Hamburg machen. Mit der kürzeren Fahrzeit der ICE von Berlin nach Hamburg sinkt auch die Fahrzeit nach Kopenhagen, die nunmehr sechs Stunden 14 Minuten beträgt – mit einem Übergang von fünf Minuten in Hamburg Hbf. Bei einer Direktverbindung über Gedser – Warnemünde könnten sechs Stunden Gesamtreisezeit nicht wesentlich unterboten werden. Zwar gab es einen Beschluss des dänischen Folketing von 1998, der die DSB zur Reaktivierung der Fährverbindung verpflichtete. Doch die DSB sieht diesen Parlamentsbeschluss von der Entwicklung überholt. Die Fährgesellschaft Scandlines gab ihre Pläne zum Neubau der Anleger in Warnemünde auf. Der Fahrgastverband Pro Bahn machte den Hickhack um den Streckenausbau Berlin – Rostock mit verantwortlich für die Entscheidung und fürchtet für diese Strecke nun weiterhin das bisherige Schattendasein.

gilt zehn Jahre rückwirkend seit dem 1. Januar 2003 und für die S-Bahnen in Nürnberg und München sogar bis 2017.

Die DB AG hat bei Bombardier weitere 40 Doppelstockwagen im Wert von 50 Millionen Euro bestellt

Der frühere Bundeswirtschaftsminister und heutige Vorstandsvorsitzende der RAG, Werner Müller, soll in den Aufsichtsrat der DB AG berufen werden.

Der Unfalluntersuchungsleiter des Eisenbahn-Bundesamtes, Hans-Heinrich Grauf, ist am 4. November 2004 bei einem Unfall ums Leben gekommen.

Neue Aufträge für Stadler: Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn-AG (Bogestra) bestellte 36 Stadtbahnfahrzeuge im Wert von 80 Millionen Euro und ein italienischer Betreiber orderte fünf GTw im Wert von 20 Millionen Euro.

CFL

Neue Dosto-Wagen in Luxemburg

Im Großherzogtum Luxemburg fahren seit Mitte Oktober nicht nur neue Loks, sondern auch neue Doppelstockwagen von Bombardier. Erste Testfahrten mit zehn Wagen absolvierte Lok 4006 der CFL auf der luxemburgischen Moselstrecke am 19. Oktober 2004. Auf sämtlichen elektrifizierten Hauptstrecken des Landes, wo die Wagen zum Einsatz kommen könnten, wurden Testfahrten mit zehn angehängten Wagen gemacht, bei denen unter anderem mögliche Wechselwirkungen mit Signalen geprüft wurden. Viele Pendler nutzen in Luxemburg besonders nach der drastischen Erhöhung der Parkgebühren in der Stadt Luxemburg die Bahn zur täglichen Fahrt zur Arbeit, so dass gerade zu Spitzenzeiten die nun erhöhten Kapazitäten willkommen sind. Diese ersten Doppelstockwagen ersetzen damit bereits einen Teil der alten Wegmann-Wagen der CFL, weitere Lieferungen folgen.

Foto: Wifry



Durch die neuen Waggons will die CFL vor allem in Hauptverkehrszeiten mehr Kapazität und erhöhten Komfort bieten.

NRW

KEG-Loks im Angebot

Die bei den Mainischen Feldbahnen in Schwerte hinterstellten Lokomotiven und Wagen der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH (KEG) wurden jetzt im KEG-Werk Waggonbau Brüninghaus zusammengezogen. Im Zuge der Insolvenz der KEG sollen sie verkauft werden. Es handelt sich um die Lok KEG 0617

(V60D) und die rumänische E-Lok KEG 7001, zwei Bahndienstwagen, einen Skl mit Anhänger sowie um KEG 2106, die alle Fahrzeuge von Schwerte nach Karsdorf bringen soll. Bemerkenswert ist, dass für die E-Lok (ex CFR 40 0079) trotz fehlender Zulassung für Deutschland mehrere Kaufangebote vorliegen.



Foto: glöckner

Am 7. November 2004 standen die Fahrzeuge kurz vor dem Abtransport.

BAHNWELT AKTUELL

Interregio 454 Wroclaw
 – Dresden überquerte mit
 SU46034 der PKP am
 18. Oktober 2004 das Weiß-
 viadukt bei Görlitz. Seit Fahr-
 planwechsel gibt es keine
 Fernzüge von Dresden zum
 EU-Nachbarn Polen mehr
 (MEB berichtete).

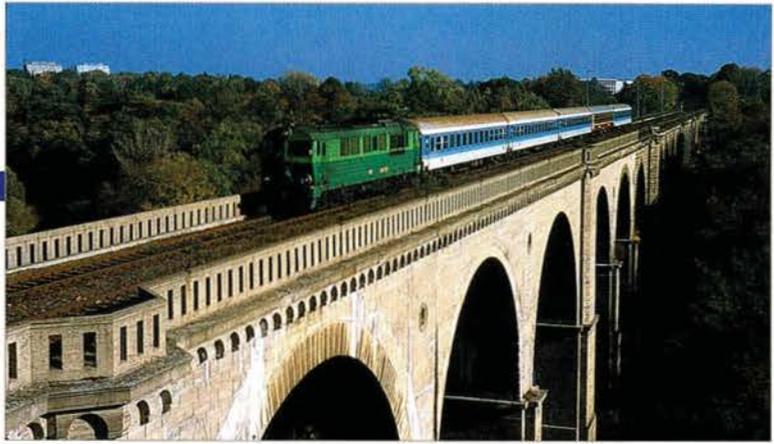


Foto: Heilmann

FRAGEZEICHEN



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



Foto: Brüggemann

Zwei ehemalige Schienenbusse der NIAG (Niederrheinische Verkehrsbetriebe) aus dem Jahre 1957 befinden sich derzeit bei der EVB (Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH) in Bremervörde zur Hauptuntersuchung und werden dort aufgearbeitet. Die Tw sind im Besitz der Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa e.V. Sie hat sich zur Aufgabe gemacht, die stillgelegte Strecke von Bremerhaven nach Bederkesa wieder in Betrieb zu nehmen und die Eisenbahngeschichte des norddeutschen Raums zu dokumentieren. Die Museumsbahn möchte den Betrieb der 50er-Jahre widerspiegeln, in den die zwei Schienenbusse von 1957 gut hinein passen. Wir wollen von ihnen wissen, welcher Hersteller die Fahrzeuge gebaut hat?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Januar 2005 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Rigi-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Novemberheft lautete „Sarreguermes/Saargemünd“. Die Gewinner sind: Knorr, Björn, 68623 Lampertheim; Goebel, Richard, 14822 Brück; Schmidt, Klaus, 35685 Dillenburg; Rittersbusch, Jürgen, 50354 Hürth; Schirmer, Ch., 06536 Berga; Bartscherer, Walter, 66271 Bliesransbach; Bauch, Johanna, 41334 Nettetal; Kuhnert, Ralf, 06722 Droyssig; Darré, M. Claude, F-54420 Saulxures-lès-Nancy; Bergmann, Fred, 99706 Sondershausen; Rech, Heinrich, 66440 BLK-Assweiler; Meyer, Karl-Heinz, 66113 Saarbrücken; Plosik, Karin, 38364 Schöningen; Haupt, Willfried, 10249 Berlin; Prigge, Jobst-H., 83404 Airing; Baus, Manuela, 66740 Saarlouis; Dilger, Dr. Elmar, 70771 Leinfelden; Lieberwirth, Ulf, 15236 Frankfurt/Oder; Weisgerber, Franz-Josef, 66763 Dillingen; Cijs, Hans, NL-1066SN Amsterdam. Herzlichen Glückwunsch!

VT137322

Spendenaufwurf

● Von insgesamt vier Dieseltriebwagen, die auf dem Zittauer Schmalspurnetz im Einsatz waren, überlebte allein der VT137322 den Zweiten Weltkrieg. Er konnte im Oktober 1946 wieder in den Betriebseinsatz gehen. Sein Einsatz bei der DR endete 1964. Um den Triebwagen der Nachwelt zu erhalten, erwarb ihn das Verkehrsmuseum Dresden. Nach wie vor wird übrigens das Betriebsbuch des Vierachsers gesucht. Wer kann helfen? Für das Projekt der Wiederinbetriebnahme des Triebwagens bekamen der Interessenverband Zittauer Schmalspurbahnen e.V. und das Verkehrsmuseum Dresden gemeinsam den mit 5000 Euro dotierten Claus-Köpcke-Preis verliehen. Mit dem Geld und der Zusage von Bombardier Transportation in Görlitz, die komplette Oberflächenbehandlung zu übernehmen, und der Bereitschaft eines Zittauer Autohauses, den Motor betriebsfähig zu machen, ist ein vielversprechender Anfang gemacht. Trotzdem fehlen noch erhebliche Mittel. Der bekannte Kleinserienhersteller Technomodel, der seit sechs Jahren ein H0e-Modell des Vierachsers im Programm hat, ruft zusammen mit dem Interessenverband der Zittauer Schmalspurbahnen Liebhaber der sächsischen Schmalspurbahnen zu weiteren Spenden auf und geht selbst mit 2000 Euro voran. Die Spenden überweisen Interessenten auf folgendes Konto: Interessenverband der Zittauer Schmalspurbahnen e.V., Kontonummer 3000 014 372, BLZ 055 502 00, Kreissparkasse Löbau-Zittau, Kennwort: VT137322.

Diverse Arbeiten am zur Aufarbeitung anstehenden VT137322 sind bereits finanziert.



Foto: IV Zittauer Schmalspurbahnen

DER SCHWELLENLEGER

Preise wie 2015

DBAG-Kunden können derzeit zu Preisen des Jahres 1995 verreisen. Das behauptet jüngst Bahnchef Mehdorn in einem Stern-Interview und begründet damit unter anderem die anstehende kräftige Fahrpreiserhöhung. Die beträgt mit 3,5 Prozent immerhin fast das Doppelte der aktuellen Inflationsrate. Dass dieser kräftige Schluck aus der Preisgulle so viele Negativschlagzeilen macht, liegt unter anderem daran, dass die Kunden nicht den Eindruck haben, so günstig wie 1995 zu fahren. Laut Bahn-Chef Mehdorn sei das eine gefühlte Teuerung. Fakten sprechen eine andere Sprache: Nehmen wir die BahnCard (BC). Viele BC-Nutzer mussten in den letzten Monaten zur Kenntnis nehmen, dass das BC-Abo nicht mehr wie früher 13 Monate gilt, sondern nur noch genau ein Jahr. Zwar hatte die DB AG diese Änderung schon bei der Wiedereinführung der BC 50 angekündigt – aber eher im Kleingedruckten. So

mit kostet die BC 50 2. Klasse heute pro Monat 16,66 Euro (\approx 33 DM). 2001 verlangte die DB AG für die BC 50 260 Mark. Bei einer Laufzeit von 13 Monaten ergab sich eine monatliche Belastung von 20 Mark. Damit hat sich die BC 50 seit 2001 (also nicht seit 1995) um schlappe 65 Prozent verteuert! Die aktuelle Inflationsrate vorausgesetzt, dürfte das heutige Preisniveau der BC eigentlich erst im Jahre 2015 erreicht werden. Und auch die Fahrpreise selbst sind seit 1995 teilweise weit über dem Inflationsniveau gestiegen. Einige zufällige Beispiele (Stand vor der angekündigten Preiserhöhung): Freiburg – Iserlohn 2. Klasse einfach mit BC 50 kostete 1995 74 Mark, heute 46 Euro (\approx 92 Mark) bei einer um eine Stunde verkürzten Fahrzeit (wenn der inzwischen sehr knappe Anschluss klappt). Freiburg – München (über Stuttgart) 1995 59 Mark, heute 34,50 Euro (plus 16 Prozent, Fahrzeit unverändert); Freiburg – Göppingen 1995 33 Mark, heute 21,50 Euro (plus 33 Prozent, Fahrzeit in den meisten Relationen 40 Minuten länger); Freiburg – Bad Waldsee 1995 20 Mark, heute 13,20 Euro (plus 31,5 Prozent, kei-

ne durchgehende Verbindung mehr). Dazu kommt, dass die Fernzüge der Bahn immer weniger Platzkomfort bieten. Der ICE 3 hat das Sardinenbüchsenkonzept eingeführt, die Redesignpläne sehen zukünftig generell ähnliche Platzverhältnisse in allen Zügen vor. Das heißt: Um den Platzkomfort zu bekommen, der 1995 in der zweiten Klasse geboten wurde, müssen die Fahrgäste heute in vielen Zügen die 50 Prozent teurere 1. Klasse buchen. Die bietet (in den ICE 3) etwa den Sitzabstand der alten 2. Klasse an. Ledersitze gab es zugegebenermaßen früher in der 2. Klasse nicht. Sie bringen aber auch nicht allzuviel, denn spätestens nach der Mehdorn-Grenze von maximal vier Stunden Bahnfahrt melden sich dort Wirbelsäule und/oder Beckenknochen in aller Deutlichkeit. Nachwievor hat die DB AG das Problem, dass die Kunden – mit Recht – nicht alles glauben, was die Bahnmanager in die Öffentlichkeit posaunen. Vertrauensverlust ist aber das Schlimmste, was einem Unternehmen passieren kann. Das scheint die DB AG trotz Preissystemdesaster immer noch nicht gelernt zu haben.

NIEDERSACHSEN

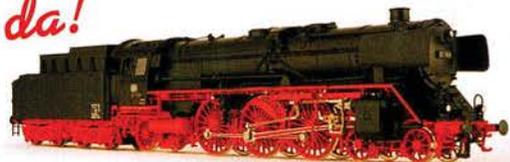
Heißes Eisen

● Nach mehreren Problemen mit heißgelaufenen Achslagern bei ihren ab 1997 gebauten Stadtbahnwagen der Reihe 2000/2500 erwägt die Ustra Hannover, im Wiederholungsfall alle 144 Fahrzeuge aus dem Betrieb zu nehmen und den Stadtbahnverkehr bis zur Behebung der Schäden teils auf Busse umzustellen. Die vorhandenen 174 Stadtbahnwagen vom Typ 6000 reichen nur aus, um die wichtigsten Strecken in Betrieb zu halten. Hersteller Alstom-LHB und Ustra arbeiten mit Hochdruck an Lösungen. Bis dahin wurden die Züge täglich mehrmals vor den Depots gegen andere Züge ausgetauscht und dann in der Werkstatt auf Auffälligkeiten untersucht.



Droht nach dem Combino-Debakel die nächste Tram-Pleite?

Unser
Jubiläumskatalog
ist da!



www.weinert-modellbau.de
Katalog € 13,-



WEINERT MODELLBAU



www.peco-gleise.de
Katalog € 4,-

Mittelwending 7 • 28844 Weyhe-Dreye
Neuheiten 2004 € 3,- in Briefmarken oder V-Check

HISTORISCHES BW WEIMAR

E44507 restauriert und 219084 neue Museumslok

● Von Juni bis September 2004 wurde E44507, Leihgabe des DB-Museums Nürnberg, äußerlich aufgearbeitet. Die vor 70 Jahren gebaute Maschine des Bw Freilassing fuhr meist auf der Strecke Salzburg – Freilassing – Berchtesgaden und wurde als 144507 erst 1982 z-gestellt. Anlässlich des Zwiebelmarktes in Weimar präsentierte sich die Maschine am 9. und 10. Oktober 2004 in neuem Glanz im Bw des Thüringer Eisenbahnvereins (TEV). Als Dauerleihgabe erhielt der Verein zudem die 219084, die am selben Wochenende in Augenschein genommen werden konnte. Die Lok wird



Foto: Hartung

zunächst in Erfurt untergestellt. Das dortige Werk von DB Regio prüft, wie die mit Fristen bis März 2008 versehene Maschine gemeinsam mit dem TEV eingesetzt werden kann.

Bw Weimar, von links: E1824, E44507, 219084-1, 119158-4, 229188-8 und 120198-7, aufgenommen am 9. Oktober 2004.

TOP UND FLOP

TOP: Zurück auf die Schiene

Die DB fährt seit Anfang November wieder Postzüge. Die als IKL (Inter-Kombi-Logistik) bezeichneten Containerzüge verbinden unter anderem München mit Hamburg, Ludwigshafen mit Nürnberg und Wuppertal-Langerfeld mit Karlsruhe. Die Züge fahren bisher in den Nächten Samstag/Sonntag. Zuwächse erhofft sich auch der Chef der Mitteldeutschen Flughafen AG (Leipzig/Halle), Volmar Stein: Da im Norden Leipzigs das neue DHL-Frachtzentrum errichtet wird, strebt der Flughafen eine schnelle Bahnverbindung zum europäischen Luftdrehkreuz Frankfurt/Main an. Die Bahn sei verlässlicher und schneller als die Straße und ein Lufttransport auf dieser Relation zehnmal teurer. Ein Postsprecher bestätigte, dass Leipzig in die Konzernstrategie passe, wieder mehr Bahntransporte anzustreben. Am Leipziger Flughafen ist bereits ein Frachtbahnhof geplant, wo die künftig bis 200 km/h schnellen Züge mit modernster Verladetechnik in kurzer Zeit be- und entladen werden können.

FLOP: Zukunft Lkw!

Während die Post AG sich wieder langsam an die Möglichkeiten des Schienenverkehrs erinnert, scheinen die Herren im Bahnvorstand nicht daran zu glauben. Bei der künftigen internationalen Expansion setzen sie auf ihre Logistiktochter Stinnes und deren Speditionsabteilung Schenker. Grund seien neben der preisbestimmenden Konkurrenz des Lkw auch begrenzte Investitionsmittel. Schuld ist auch, Sie ahnen es, der verschobene Börsengang.

NIEDERLANDE

Shortlines jetzt „Rail4Chem“

● Das niederländische Eisenbahn-Verkehrsunternehmen Shortlines, das vor allem zuständig war für internationale Güterzugleistungen zwischen Rotterdam und dem Mittelrheingebiet sowie für Lok- und Zugeinsätze innerhalb der Niederlande, musste Anfang Oktober 2004 aus finanziellen Gründen das Handtuch werfen. Eine neu gegründete „Rail4Chem“ Benelux, eine Tochtergesellschaft der „Rail4Chem“ GmbH, hat seit 11. Oktober 2004 alle Aktivitäten von Shortlines übernommen. In Zusammenarbeit mit „Rail4Chem“ Deutschland werden Containerverkehre zwischen Rotterdam und Duisburg/Worms sowie Zug- und Traktionsleistungen in den Niederlanden übernommen. Im Dezember 2004 soll ein Linienerverkehr zwischen Rotterdam und Norditalien eingerichtet werden. Die neue Firma verfügt über fünf Loks der Class 66, zwei Loks Typ G2000 und eine Lok Typ G1206.



Foto: van Ee

In der letzten Woche, in der Shortlines noch selbstständig firmierte, begegnete ihre Lok SL 2001 am 6. Oktober 2004 im niederländischen Blerick einem Versuchszug mit Dispolok 189 989 und Railion-6470.