

3,30 €

Modell Eisen Bahner

Nr. 6
Juni 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



B13411

Magazin für Vorbild und Modell

TESTS

- VT137 von TILLIG
- A3/5 von LILIPUT

Schleiz – Saalburg
Thüringer Betriebs-Insel

Unerfüllter Berufswunsch
Maedel, der Eisenbahnarr

Miniaturwunderland
Hinter die Kulissen geschaut

Nur die Bienen nicht digital
Des Hobby-Imkers Gartenbahn

Werkstatt:
Schwenk-Schattenbahnhof



Vorbild für den Modellbau

AUF POSTEN

Es gibt sie noch, die Männer an der Kurbelbank

Inhalt

VORBILD

TITELTHEMA

16 AUF POSTEN

Wärterbediente Schranken im Münsterland: Blickfang, Nadelöhr und Bühne für Zugauftritte.

24 KURBELN AUF ANRUF

Schrankenposten im ehemaligen Netz der DR.

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

28 DIE BOTSCHAFTERIN

Die E-Lok CC6503 der SNCF kommt nach Augsburg.

LOKOMOTIVE

32 IN MEMORIAM

Erinnerungen an die SBB-Dampflok A3/5 600.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

36 AUF DAMPFWOLKEN

Karl-Ernst Maedel blieb der DR stets verbunden.

38 BAHN-GESCHICHTE(N) AM THÜRINGER MEER

Die Kleinbahn Saalburg – Schleiz und ihr größter Kunstbau.

MODELL

WERKSTATT

54 DAS PÖSTCHEN

Ein zeitloser Schrankenposten entsteht in H0.

60 SCHWENK-BAHNHOF

Oppligen in Stücken, Teil 3: Der Zugabstell-Trick.

64 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

66 BERLINER LUST

66 GROSSPURIG

67 HOHEPUNKT

UNTER DER LUPE

68 BAHNHOFSGOTIK

69 ENERGIESPEICHER-LOK

69 SCHWERER KLASSEN-BRUDER

TEST

70 SCHÖNER ESSEN

Tillig bietet den VT137096 mit Steuerwagen in TT an.

74 DER MYTHOS LEBT

H0-Modell der A3/5613 von Bachmann-Liliput.

SCENE

80 AUF WACHSTUMSKURS

Das Team in der Hamburger Speicherstadt erweitert die H0-Ausstellung.

84 MIT BIENENFLEISS

Eine originelle 1:22,5-Gartenbahn bei Hamburg.

AUSSERDEM

90 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

97 IMPRESSUM

41 BAHNPOST

42 GÜTERBAHNHOF

46 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

78 TERMINE + TREFFPUNKTE

35 BUCHTIPPS

98 VORSCHAU

27 INTERNET

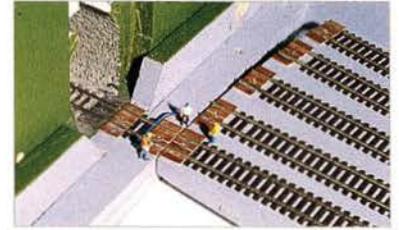


84 Erweiterungs-Plan

Gartenbahnen haben Vorteile, man kann sie abschnittsweise ausbauen und Änderungen im Garten kreativ anpassen.

60 Dreh-Moment

Ein unkonventioneller und drehbarer Schattenbahnhof sorgt für flotten Wechsel der eingesetzten Zuggarnituren.



16 Übergangsweise

Schrankenposten und ihr Personal bei DB und DR (Seite 24) und ein Nachbildungsvorschlag (Seite 54).

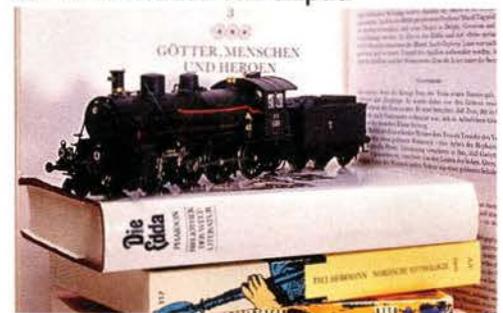


74 Unsterbliches Kleinod

Eine große A3/5 600 gibt es nicht mehr (Seite 32) – dafür aber das neue H0-Modell von Liliput.



Desiro: Piko, Mini: Schuco, Polo: AWM, Schranke: Weichert, Andreaskreuz: Petau. Diorama und Foto: Jörg Chocholaty



38 Alle Wetter!

Eine kleine Bahn mit großer Brücke: Die Strecke von Schleiz nach Saalburg querte die Bleilochtalsperre.

HARZ

Auf neuen Spuren

● Am 18. April 2005 gab Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre den Startschuss für den Umbau der regelspurigen Strecke Gernode – Quedlinburg auf Meterspur. Bis zum Sommer 2006 sollen die Arbeiten an der rund 8,5 Kilometer langen Verlängerung der Selketalbahn abgeschlossen sein. Rund sechs Millionen Euro wird die neue Schmalspurbahn kosten. Daehre bezeichnete dies als „eine wichtige Investition in die Zukunft der Harz- und Vorharzregion“. Der Minister ist sich sicher, „dass dieses Angebot bei den Urlaubern, Besuchern und Einheimischen gleichermaßen auf große Resonanz stoßen wird.“ Wie Daehre erklärte, stammen die Gelder für den Umbau des Abschnitts Gernode – Quedlinburg aus Regionalisierungsmitteln. Der Geschäftsführer der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), Matthias Wagener, dankte dem Land Sachsen-Anhalt für die großzügige finanzielle Unterstützung, ohne die „der weltweit einmalige Umbau“ einer Regelspurstrecke zur Schmalspurbahn nicht möglich wä-

Das ließ sich der Verkehrsminister Daehre (3. v. r.) nicht nehmen und reiste selbst zum ersten Spatenstich nach Gernode.



Fotos: Endlich



Der Bahnhof Gernode im Jahr 2003: 99 6102 wird künftig von hier auf einer neuen Strecke zum Einsatz kommen und die erhofften zusätzlichen Fahrgäste befördern.

re. Daehre und Wagener sind sich sicher, dass durch den Anschluss der Weltkulturerbestadt Quedlinburg an das Netz der Selketalbahn hier die Fahrgastzahlen – derzeit rund 110000 Reisende im Jahr – gesteigert werden können. Würden nur rund zehn Prozent der schätzungsweise eine Million Tagestouristen, die jährlich nach Quedlinburg kommen, die Bimmelbahn nutzen, hätten sich die Fahrgastzahlen im Selketal verdoppelt. Doch das ist noch Zukunftsmusik. Noch im Sommer 2005 will die HSB auf dem Marktplatz in Quedlinburg ihren „Dampfladen Nr. 7“ eröffnen, wo Souvenirs und Fahrkarten verkauft werden. Eisenbahnfreunde können sich täglich über den Baufortschritt informieren, denn am 18. April 2005 nahm die HSB auch eine WEB-Cam in Betrieb, die auf der Homepage der HSB immer aktuelle Bilder von der Baustelle liefert.

DBAG-INFRASTRUKTUR

Netzabbau und Stationspreise

● Aus dem Arbeitskreis Bahnpolitik der Länderverkehrsministerkonferenz ist zu hören, dass die DB Netz AG wegen ihrer Finanzlage überlege, das bundesweite Schienennetz auszudünnen: 5200 Kilometer (14 Prozent) „für das Netz nicht aufkömmlicher“ Strecken sollen abgestoßen und 26 Prozent der vorhandenen Weichen und Kreuzungen zurückgebaut werden. Die Konferenz kritisiert die rein betriebswirtschaftliche Bewertung, die zu einem „Zufallsnetz“ führe. Sanierungen scheiterten oft daran, dass DB Netz den höchstmöglichen und nicht den notwendigen Standard nach EBO zugrundelege. Außerdem kritisiert die Konferenz das seit 1. Januar 2005 eingeführte Stationspreissystem der DB Station und Service AG. Dieses belastet den SPNV und kleine Stationen im ländlichen Raum zugunsten des Fernverkehrs und großer Knotenbahnhöfe. Die Länder als SPNV-Aufgabenträger würden überproportional belastet, zudem sei die Einstufung von Stationen in die sechs Kategorien oft nicht nachvollziehbar. Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit denen die Länder Verträge abgeschlossen haben, wurden aufgefordert, die Stationspreise nach dem alten Preissystem 2004 zu zahlen.

Foto: Helment



Mit Verzögerung in den Karpatenstaat: Die verladenen Ferkeltaxis der Baureihe 772 sind für den Abtransport nach Rumänien bestimmt und stehen am 17. März 2005 im Leipziger Hauptbahnhof. Der

Transport wurde aber an diesem Tag nicht mehr durchgeführt, sondern erst einige Tage später, da der Empfänger Finanzprobleme hatte.



Foto: Michael Mann

Die Nordbayerische Eisenbahn, die ihren Stützpunkt im Hafen Aschaffenburgs hat, ließ bei Alstom in Stendal eine DB-V100 modernisieren. Nun steht die blau-weiß-oranger lackierte Maschine 212311 für neue Aufgaben zur Verfügung. Am 31. März 2005 standen Probefahrten auf dem Hafengelände an. Ins Auge fällt dabei das weiß-blaue bayerische Rauten-Wappen am Führerhaus.

INDUSTRIE

Rollout der Symbiose-Lok

● Die ÖBB bestellten vergangenes Jahr bei Siemens 50 Loks der neuen Baureihe 1216 (siehe MEB 9/2004). Am 31. März 2005 wurde das neue Fahrzeug 1216.001 der Presse vorgestellt. Die neue Baureihe vereinigt die Mehrsystem-Elektrik der ES 64 F4 (BR 189 der DB AG, oder 474 der SBB) mit dem für 230 km/h geeigneten Fahrwerk und dem Design des Taurus (BR182 der DB AG, 1016 beziehungsweise 1116 der ÖBB). Die vorgestellte Lok repräsentiert die Subtype A, mit einer Ausrüstung für die 3kV-DC-Netze in Italien und Slowenien sowie für 15 kV-Wechselstrom mit 16²/₃ Hz und 25 kV-AC mit 50 Hz. Die Version B beschränkt sich auf das slowenische 3 kV-DC-Netz, die Version C ist für Tschechien und die Slowakei ausgelegt. Bis Ende 2005 sollen die drei Musterloks 1216.001 bis 003 (je eine der Version A, B, und C) die nationalen Zulassungsverfahren in den geplanten Einsatzländern durchlaufen. Der Serienbau der neuen Siemens-Reihe ES 64 U4 soll 2006 beginnen. Die slowenische Bahn erhält 20 Loks des Typs A.



Foto: Petrowitsch

Bei der Reihe 1216 fallen die seitlichen Sichtblenden am Dach auf.

Muntermacher Schrankenposten

Frühlingserwachen oder Frühjahrsmüdigkeit? Spätestens mit dem Wonnemonat Mai sollte diese Frage eigentlich beantwortet sein. Geht's nach der verordneten Zeit, haben wir eh schon seit dem 27. März Sommer.



Dr. Karlheinz Haucke

Sei's drum. Während um mich herum, in der Straßenbahn, im Regional-Express, in der U-Bahn, allenthalben das große Gähnen anhebt, können sich die Männer an den Kurbelbänken keine Müdigkeit leisten.

Wie? Doch, doch, es gibt sie noch, wenn auch immer weniger. Die Schrankenposten sorgen, nicht nur im Münsterland, auch noch im Jahre 2005 mit ihrer Muskelkraft dafür, dass beschränkte Bahnübergänge vor dem herannahenden Zug gegen den querenden Straßenverkehr gesichert werden.

Ein Motiv, das also selbst Epoche-V-Modellbahnfans zum Nachbau ermuntern sollte und geeignet ist, ihre Frühjahrsmüdigkeit gegen Frühlingsgefühle einzutauschen. Wie wär's mit einem Ausflug? Und sei es auch nur, um einen dieser alles andere als standardisierten Außenposten überkommener Eisenbahnsicherungstechnik selbst in Augenschein zu nehmen.

Ob Backsteinhäuschen, Wellblechbude, Holzhütte, ob in unmittelbarer Nachbarschaft eines vom Autoverkehr stark frequentierten Wegübergangs oder verträumt mitten im Wald, die nächste Schranke 300 Meter entfernt: Gerade die Individualität dieser Bauten eröffnet eine ungeahnte Vielzahl modellbahnerischer Möglichkeiten.

Das fängt schon bei der Materialwahl an. Da fällt mir ein, auch Material ermüdet. Womit wir wieder beim Anfangsthema wären!

SCHWEIZ

Maggi-Traktor



Der Achsstand des Traktors beträgt 2,90 Meter und die Länge 6,50 Meter. Er wurde von den Firmen MFO und SIG gebaut.

● Bereits 1897 kaufte der Industrielle Eugen Maggi (Bruder des bekannten Gewürzherstellers) von der Maschinen-Fabrik Oerlikon (MFO) die erste Akku-Lok. 1939 beschaffte Maggi ein Fahrzeug mit verschiedenen Neuerungen (moderne Motoren mit geschlossenen, fettgeschmierten Lagern, doppelte und weiche Abfederung des Kastens zur Schonung der Batterie). Der neue Traktor wog etwa 19 Tonnen und leistete 60 PS. Die Batterie von 47 kWh hatte einen Aktionsradius von 2800 Tonnen-Kilometern. Mit der Übernahme der

Maggi AG durch den Nestlé-Konzern und der Schließung der Produktion in Kempthal wurde der Schienentraktor nicht mehr benötigt. Das Fahrzeug wurde auf einem Werkgleis in Horn am Bodensee abgestellt und dort nagte der Zahn der Zeit an diesem Unikat. Im Herbst 2004 bildete sich eine kleine Gruppe, die unter dem Namen „IG Schiene Schweiz“, das Fahrzeug retten will. In der Zwischenzeit hat sich die Lage verschärft, da am heutigen Standort eine Überbauung geplant ist. Werden kein neuer Standort gefunden und keine weiteren Helfer begeistert, wird die Verschrottung wohl die letzte Möglichkeit bleiben. Erfreulich ist, dass ein neuer Standplatz in Aussicht steht. Interessenten, die gerne Hand anlegen möchten, können sich mit Daniel Widmer, St. Gallerstraße 164, CH-9548 Matzingen (Tel: +41/52/7214551, abends) in Verbindung setzen.

DB-MUSEUM

E 18003 restauriert

● Im Museum der DB AG in Koblenz-Lützel wurde drei Tage vor dem am 16. April 2005 stattfindenden Frühlingsfest die frisch restaurierte E 18 003 der Presse präsentiert. Anlass der Restaurierung ist der 70. Geburtstag dieser Baureihe 2005. Viele Stunden ehrenamtlicher Arbeit lassen die E 18 äußerlich im vergangenen Glanz erstrahlen. Doch bleibt an der Lok vor allem im Inneren noch viel zu tun. Um die Lok betriebsstauglich zu machen, fehlen die Gelder. Die restaurierte Lok mit angehängten historischen Wagen wurde beim Frühlingsfest dem Publikum im ehemaligen Güterwagenausesserwerk, das heute das Bahnmuseum beherbergt, ausgestellt.



E18003 wurde 1935 geliefert und war dann in München beheimatet. 1944 ausgebrannt, wurde die wiederaufgebaute Lok ab 1951 in Süddeutschland eingesetzt, bis sie 1997 im Bahnmuseum landete.

ZWISCHENHALT

Die ÖBB wollen Wendezüge statt Diesel-ICE. Das will der Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehrs-AG vorschlagen, berichtet der Wiener „Standard“. Sie sollen mit Dreisystem-E-Loks von Siemens bespannt werden, womit sie in Österreich, Tschechien und Slowenien einsetzbar wären.

Über 230000 Bahncards mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres hat die DB AG verkauft. Insgesamt nutzen 3,1 Millionen DB-Kunden eine der drei Bahncard-Varianten. Den größten Zuwachs mit 40 Prozent gab es bei der Bahncard 25. Die Bahncard 100, Nachfolger der Netzkarte, nutzen heute rund 15000 Kunden.

Die Privatbahnen fuhren 2004 nach Tonnenkilometern 8,8 Prozent des Güterverkehrs im deutschen Schienennetz. Im Jahr 2003 waren es noch 5,4 Prozent, teilte das Netzwerk Privatbahnen mit.

Railion, die Güterverkehrsparte der DB AG, hat nach eigenen Angaben im ersten

Quartal 2005 einen Aufkommensverlust von fünf Prozent zu verzeichnen.

Die SBB-Panoramawagen sollen nach einem Bericht der „Neuen Zürcher Zeitung“ zum Fahrplanwechsel Ende 2005 abgestellt werden. Die zwölf 1-Klasse-Wagen, seit 13 Jahren im Einsatz, müssten in größerem Umfang erneuert werden, was die SBB offenbar nicht mehr ausführen will.

Blaue Briefe der EU-Kommission haben Deutschland, Griechenland, Luxemburg und Großbritannien erhalten. Gegen diese Staaten wurden Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, weil sie keine Maßnahmen zur Umsetzung des EU-Paketes für die Bahnliberalisierung mitgeteilt hätten.

Noch immer zu teuer verkauft die DB AG laut der Zeitschrift „test“ ihre Fahrkarten. In drei von vier Fällen seien preisgünstigere Reisemöglichkeiten erst auf Nachfrage genannt worden; in der Regel werde immer die teure ICE-Verbindung

angeboten. „test“ gab der DB die Note „ausreichend“.

Weitere 100 E464 liefert Bombardier Transportation an die italienische Staatsbahn FS Trenitalia. Damit bestellten die FS insgesamt 388 Loks des Typs E464. Die neue Serie soll von September 2005 bis November 2007 ausgeliefert werden.

Die IGE Hersbruck, aktiv im Touristik-, Güter- und Bauzuggewerbe, ist seit kurzem Mitglied im internationalen Eisenbahnverband UIC.

Die 20 Hochgeschwindigkeitszüge „Acela“, eingesetzt zwischen Boston, New York und Washington, wurden wegen Rissen in den Brems scheiben im April vorerst außer Betrieb genommen.

Bundeswirtschafts- und Verkehrsministerium lassen auf Wunsch der Fraktionen im Bundestag den Börsengang der DB AG prüfen. Es geht um die Frage, ob Netz und Betrieb in einem Konzern bleiben sollen. Erste Ergebnisse soll es im Sommer geben.



Foto: Willy

SAARPFALZ

Dampf rund um Mosel und Saar

● Unter dem Motto Frühlingsdampf fanden am 16. und 17. April 2005 rund um Trier zwei Tage lang Dampflokfahrten statt. Am 16. April fuhr 528148 vom Trierer Hauptbahnhof über Ehrang nach Kordel in der Südeifel. Dort setzte die Dampflok sich an das andere Ende des Zuges und fuhr zurück über Trier-West, Euren und Konz zum Haupt-

528148 der Dampf-
bahn Rur-Wurm-Inde
e. V. (DRWI) aus Jülich
setzt in Kordel um.

bahnhof. Diese Rundfahrt fand mehrmals statt. Fahrkarten konnten im Zug beim Schaffner gelöst werden. Am 17. April fanden ab Trier Hauptbahnhof mehrere Fahrten entlang der Saar auf der Saarstrecke bis nach Serrig statt. Samstags konnten Zuggäste im Trierer Hauptbahnhof sowie in Kordel zusteigen, sonntags an jedem Bahnhof, wo der Zug hielt. Fahrpreis war an beiden Tagen jeweils 10 Euro pro Erwachsenen und 5 Euro für Kinder.

Ein 185-Tandem unternahm Messfahrten in Österreich. Nach Standortmessungen in Viehhofen und Hohenau waren 185204 (Railion) und 185561 (Bombardier Dispolok) mit der GySEV-Planlok 1047503 am 11. März vor dem IC 534 in Zeltweg unterwegs, hinzu kamen Güterzug- und IC/EC-Leistungen auf weiteren Strecken der ÖBB.



Foto: Hasleboer

FRANKREICH

Highspeed-Treffen

● Frankreich und die Bahngesellschaft SNCF feiern die zahlreichen Geschwindigkeitsrekorde, die dort in den vergangenen 50 Jahren aufgestellt wurden. Anlass ist das 50-jährige Jubiläum der Rekordfahrten der beiden E-Loks CC 7107 und BB 9004, die am 28. und 29. März 1955 beide mit einer Geschwindigkeit von 331 km/h einen fabelhaften Rekord aufstellten, der bis zum Jahr 1981 bestand. Genau 50 Jahre nach den ersten Rekorden trafen sich in Morcenx, südlich von Bordeaux, in der Nähe der E-Lok-Rekordstrecke, die wichtigsten Protagonisten. Mit von der Partie waren ein Triebkopf der TGV-Garnitur (TGV Paris Sud Est Nr. 15), die mit 380 km/h den E-Loks den Rekord abnahm, und ein Triebkopf des TGV Atlantique Nr. 325, der am 18. Mai 1990 erstmals eine Geschwindigkeit von über 500 km/h (515 km/h) erreichte.



Foto: BNS

CC 7107, BB 9004 und ein Wagen (DEV46), wie er auch bei den Rekordfahrten 1955 eingesetzt wurde, bei Ychoux, nahe Morcenx.

SBB HISTORIC

Ausblick



Foto: Armida Schmutz

Historic-Geschäftsführer Erwin Mauron geht Ende 2005 in Pension. Im Oktober wird Stéphanie von Erlach, lic. Phil., derzeit Vizestadtschreiberin der Stadt Bern, in die Stiftung eintreten und ab Dezember die Gesamtverantwortung für SBB Historic übernehmen.

● Am 19. April 2005 lud die Stiftung SBB Historic zur Jahresmedienkonferenz nach Villeneuve ein. Erwin Mauron gab vor allem einen Ausblick auf das Jahr 2005: Das Dach des Maschinenwagens des RABe TEE II wurde geflickt, eine neue Beschallungsanlage eingebaut sowie die Klimaanlage erneuert. 2005 wird der RABe TEE II wohl den Öfteren für den mit Motorschaden gegenwärtig fahruntüchtigen Churchill-Pfeil RAe 4/8 einspringen müssen. Am 21. und 22. Mai 2005 findet in Delémont das große Dampflokfest statt mit fünf historischen SBB-Lokomotiven, darunter die Eb 3/5, die B3/4

sowie die A3/5. Die Eb 2/4 5469 befindet sich bei der Dampfgruppe der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) in Aufarbeitung und soll 2006 im Farb- und Beschriftungsschema der Jura-Simplon-Bahn für das Simplon-Jubiläum unter Dampf stehen. Am 27. August 2005 wird anlässlich des Tages der offenen Baustelle von Alp-Transit Gotthard AG wiederum die Kasten-Dampflok Ec 3/3 im Einsatz stehen. Relativ gute Nachrichten konnte Mauron zur Baureihe Ae 6/6 verkünden. SBB Historic wird zwei Exemplare als technisches Kulturgut erhalten. Fünf bis acht Einheiten sollen betriebsfähig oder als Denkmal überleben.

BAHNWELT AKTUELL

Der Gemmenicher Tunnel auf der Strecke Montzen – Gemmenich/Aachen West soll demnächst wie die Gesamtstrecke bis 2006 elektrifiziert werden. Die Trennstelle zwischen belgischem Gleich- und deutschem Wechselstrom ist auf dem ebenen Abschnitt südlich des Tunnels geplant. Die Verbindung dient nur dem Güterverkehr.



Foto: Heilmann

FRAGEZEICHEN

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

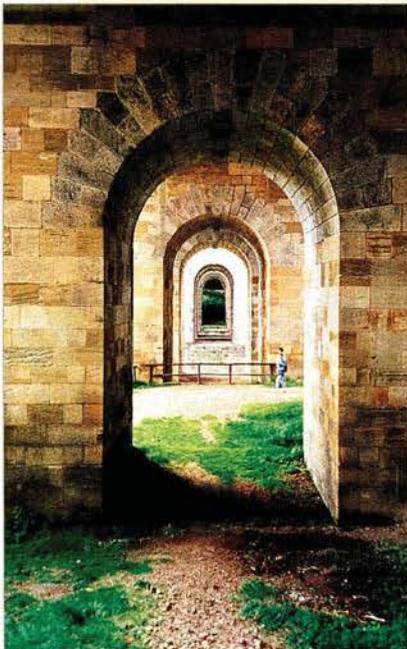


Foto: Grundmann

Diese Aufnahme zeigt eine Detailansicht eines berühmten Bauwerks, das im Jahre 2001 seinen 150. Geburtstag feierte und nicht nur als Bahnbau, sondern generell als architektonische und ingenieurtechnische Meisterleistung des 19. Jahrhunderts von Bedeutung ist. Das gewaltige Bauwerk ist Teil einer in den letzten Jahren leider vernachlässigten, einst wichtigen Fernstrecke, über die zeitweise sogar ICE-Züge fahren. Die Art der Ausführung ist indes nicht einmalig, denn ganz in der Nähe wurde eine zweite Konstruktion errichtet.

Wir wollen wissen, um welches Bauwerk, das hauptsächlich aus Lehmziegeln errichtet wurde, es sich bei obigem Foto handelt.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 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 RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete: „Offenburg“ und „BDwsb“/„vierachsiger Rekowagen“. Gewonnen haben: Seidel, Jens, 90469 Nürnberg; Schack, Dieter, 10315 Berlin; Bert, Gabriel, F-01600 Trevoux; Heitepriem, Thomas, 65439 Flörsheim; Loritz, Tobias, 77654 Offenburg; Bergmann, Fred, 99706 Sondershausen; Hammitzsch, Frank, 84453 Mühlendorf/Inn; Hübner, Mike, 08280 Aue; Lemuth, Manfred, 98639 Metzels; Ruschel, Matthias, 04416 Markkleeberg.



S-BAHN HAMBURG

BR 472 im Wandel

Die S-Bahn Hamburg GmbH hat bereits sechs ihrer Triebwagen der BR 472 ausgemustert. Einer, 472 211, wurde jedoch nicht verschrottet, sondern ging an die Hamburger Feuerweherschule. Dort soll der Zug der Ausbildung dienen, um Notfälle bei S-Bahnen simulieren zu können. Britta Bürger, Sprecherin der Hamburger S-Bahn, erklärte, dass einige der 472 zu extern ausgelagerten Reparaturarbeiten in das AW Krefeld überführt werden. Sechs bis acht Züge sollen noch nach Krefeld gehen. Dazu werden die Tw an beiden Zugenden mit Schutzwagen versehen und von einer Diesel- oder E-Lok gezogen. In diesem Jahr wird die Hamburger S-Bahn ihr Redesign-Programm an der BR 472 der Baujahre 1974 bis 1984 abgeschlossen haben. Danach werden alle Züge einheitlich rot lackiert und auch bei der Inneneinrichtung auf einem einheitlichen modernen Stand sein. Im S-Bahn-Werk Ohlsdorf wird derzeit die alte Triebfahrzeughalle modernisiert, dort sollen in Zukunft die Zweistrom-Tw für die S-Bahn nach Stade gewartet werden. Die Kosten für die Umrüstung belaufen sich auf rund 1,5 Millionen Euro, so Jürgen Fenske Sprecher der Geschäftsführung der S-Bahn Hamburg GmbH. Die Hamburger S-Bahn beabsichtigt, im April 2006 das erste Zweistrom-Fahrzeug in Betrieb zu nehmen. Die Entwicklung im letzten Jahr wertete die S-Bahn Hamburg als durchaus positiv, so Thomas Prechtel, kaufmännischer Geschäftsführer.



Foto: Büggemann

218374 hat den frisch überholten Zug 472 234 aus Krefeld nach Hamburg überführt. Die letzten Meter von der Hamburger Güterumgehungsbahn zum S-Bahn-Werk Ohlsdorf schiebt die Lok den Zug, damit eine Köf der S-Bahn den Zug in das Werk übernehmen kann.

Die Pressnitzalbahn (Press) ist mit Holzganzzügen ab Höxter beschäftigt. Am 15. März 2005 fuhren zwei Loks der Baureihe 204 als 80536 von Höxter nach Stadoldendorf.



Foto: Memmel

SCHLICHTUNGSSTELLE MOBILITÄT

VCD: Erste Bilanz positiv

● Für die am 1. Dezember 2004 eingerichtete bundesweite Schlichtungsstelle Mobilität zog der mit der Aufgabenwahrnehmung betraute Verkehrsclub Deutschland (VCD) eine erste positive Bilanz. Bisher hätten sich Reisende mit zirka 600 Fällen an die Stelle gewandt, von denen rund 400 geklärt werden konnten. Für eine erfolgreiche Arbeit sei die Schlichtungsstelle

vor allem auf Sachverstand und Augenmaß, aber auch auf die Kooperationsbereitschaft der Verkehrsunternehmen angewiesen. Während die DBAG sich kooperativ zeigte und Schlichtungsvorschläge vom Unternehmen wie auch von Beschwerdeführern meist angenommen wurden, lehnten Fluggesellschaften, allen voran die Lufthansa, jede Form der Zusammenarbeit ab.

Die Schlichtungsstelle kann immer dann in Anspruch genommen werden, wenn Reisende sich zuvor erfolglos beim Verkehrsunternehmen selbst beschwert haben. Die CDU begrüßte die Erfolge der Schlichtungsstelle, mahnte aber in zwei Bundestags-Anträgen eine grundsätzliche Neuordnung des Personenbeförderungsrechtes an.

SYLTVERKEHR

Die Tests gehen weiter



Foto: Fluggermann

● Nach den Testfahrten mit einem Blue Tiger im Januar vor dem DBAutozug-Syltshuttle zwischen Niebüll und Westerland (MEB berichtete), fanden vom 5. bis zum 8. April 2005 Testfahrten mit den Siemens-Eurorunner-Loks ER 20-007 und 010 statt. Sabine Brunkhorst von der Bahn erklärte, dass unter anderem das Anfahrzugverhalten der Loks getestet wurde und das mit einer und mit zwei Loks. Weiter führte sie aus, dass die Dauer bis zum Erreichen der Höchstgeschwindigkeit, der Kraftstoffverbrauch und die Bedienerfreundlichkeit für die Lokführer auf den Prüfstand genommen wurden. In einem festen Fahrplan pendelten die zwei Eurorunner aus dem Siemens-Lokpool zwischen Niebüll auf dem Festland und Westerland auf Sylt. Die Loks zeichneten sich durch ihre geringe Geräuschkentwicklung aus und waren weitaus leiser als die im Januar getesteten Blue Tiger und auch als die bislang eingesetzten 215.9. Die nächsten Testfahrten sollen mit einer Class 66 und einer Vossloh-G 2000.4 stattfinden.

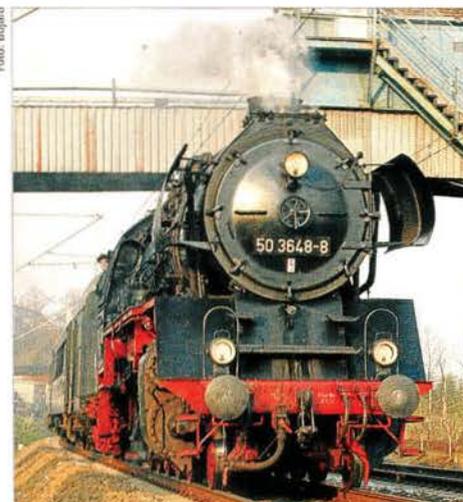
Die zwei Eurorunner-Loks mit einem Syltshuttle von Niebüll nach Westerland. An dem Einfahrsignal vom Bahnhof Keitum auf Sylt haben sie freie Fahrt.

Foto: Genbach



Die ARCO-Transportation-GmbH-Lok 4070.52 (ex. KEG 0752) steht am 6. April 2005 in Gießen. Die Gesellschaft hat den Betrieb im Januar 2005 aufgenommen und ihren Sitz in der ehemaligen KEG-Außenstelle Elsteraue OT Tröglitz. Zu den aus der Insolvenzmasse übernommenen Triebfahrzeugen zählen: V 75 beziehungsweise T435 (vier Stück), eine V 180 (KEG 2004) und je eine Henschel-DH240B (KEG 0203) und DH550C (KEG 0501) sowie ein MZA (Bauart FEW Blankenburg).

Foto: Ilujerica



503648 war am 16. April 2005 auf Mondscheinfahrt von Chemnitz nach Zwönitz.

BAHNWELT AKTUELL

139177-0 neu bei Locomotion: Gemeinsam mit einer MaK-1206BB der Firma „RailCenter“ ist sie am 17. April 2005 unterwegs von Singen nach Kornwestheim auf der KBS 740 (Gäubahn) zwischen Oberndorf und Sulz (bei der Durchfahrt durch den Bbf Grünholz). Der Bbf Grünholz ist ein Ausweichgleis für Zugkreuzungen auf dem eingleisigen Streckenabschnitt. Es gibt keine Ortschaft Grünholz.



Foto: Schulte

TOP UND FLOP

TOP: Tag der Bahnhofsmission

„Das Stück Himmel am Bahnhof“: Unter diesem Motto luden die 99 Bahnhofsmissionen in Deutschland am 23. April zum ersten Tag der Bahnhofsmissionen ein. Von 9 bis 18 Uhr konnte man sich über deren Wirken informieren und in Tombolas von der DB AG gestiftete Preise gewinnen. Die Bahnhofsmissionen sind eine kirchliche Einrichtung, die ergänzenden Service und Sozialarbeit leisten. Die DB überlässt ihnen mietfrei die Räume, hält sie instand und trägt die Betriebskosten.

FLOP: Die Beinahekatastrophe



Foto: Bernshausen

Die beteiligten Waggons wurden im stillgelegten Bw Eckesey abgestellt.

Eine Katastrophenübung im Bahnhof Hagen am 8. April 2005 wäre beinahe aus dem Ruder gelaufen. Nachts um 2 Uhr sollte auf Gleis 18 ein Anschlag nachgestellt werden. Statisten simulierten Fahrgäste und Pyrotechniker inszenierten ein Attentat. Dabei entflammte die Inneneinrichtung eines Wagens. Die Türen waren verriegelt und die Statisten bemerkten erst mit Verspätung den unerwarteten Ernst der Lage. Mit Feueräxten wurden die Menschen befreit, von denen 18 mit einer Rauchgasvergiftung in umliegende Krankenhäuser gebracht wurden. Die Staatsanwaltschaft stellte die Wagen sicher und nahm die Untersuchungen auf.

Dabei entflammte die Inneneinrichtung eines Wagens. Die Türen waren verriegelt und die Statisten bemerkten erst mit Verspätung den unerwarteten Ernst der Lage. Mit Feueräxten wurden die Menschen befreit, von denen 18 mit einer Rauchgasvergiftung in umliegende Krankenhäuser gebracht wurden. Die Staatsanwaltschaft stellte die Wagen sicher und nahm die Untersuchungen auf.

BERLINER NAHVERKEHR

Incentro In Berlin

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) müssten zum Ende dieses Jahrzehnts mit der Beschaffung neuer Straßenbahnen beginnen, laut dem Vorstand Betriebe, Thomas Necker. Man denke deshalb schon jetzt darüber nach, welche Fahrzeugkonzepte und Technologien als Nachfolge für die Tatra-Bahnen in Frage kämen. Dies sei der Grund, weshalb die BVG alle Hersteller von Straßenbahnen eingeladen habe, die von ihnen hergestellten Modelle probeweise in Berlin zum Einsatz zu bringen. Nachdem im Herbst des vergangenen Jahres eine Straßenbahn der Wiener Linien für drei Wochen zu Gast in Berlin gewesen sei, ließ ab April 2005 Bombardier eine Straßenbahn des Typs Incentro, die derzeit schon in der französischen Stadt Nantes im Einsatz ist, probeweise durch Berlin fahren. Sie kam parallel zum regulären Fahrplan auf der Linie M4, die vom S-Bahnhof Hackescher Markt bis Hohenschönhausen, Zingster Straße verkehrt, zum Einsatz. Damit wollte die BVG nicht nur ihren eigenen Fachleuten, sondern auch den Berlinern die Möglichkeit bieten, diesen Straßenbahntyp einmal auszuprobieren.

Am 4. April 2005 wartet die Incentro-Straßenbahn am Hackeschen Markt auf Fahrgäste, die den potenziellen neuen Berliner Straßenbahntyp kennenlernen wollen.



Foto: Emersleben



Foto: Armin Schmutz

Die brandneue Nina-Garnitur RABe 525 036 der BLS wurde am 12. April 2005 durch den Berner Regierungsrat Werner Luginbühl auf den Namen „Zentrum Paul Klee“ getauft zu Ehren des weltbekannten Künstlers Paul Klee (1879-1940). Am 20. Juni 2005 öffnet in Bern das von Stararchitekt Renzo Piano gestaltete Zentrum Paul Klee seine Tore. Der auch als Musiker, Pädagoge und Dichter tätige Klee zählt zu den bedeutendsten Künstlern des 20. Jahrhunderts. Er verbrachte gut die Hälfte seines Lebens in Bern.