

3,30 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7
Juli 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

WERKSTATT

- Länderbahn-Station für Preußen-Fans
- Kurzschluss-Kontrolle für PC-Steuerung

TESTS

- 52.80 von Gützold
- Thalys von Kato/Lemke

Friesländer Module

Hohe Berge, plattes Land

Von Malaysia nach Bangkok

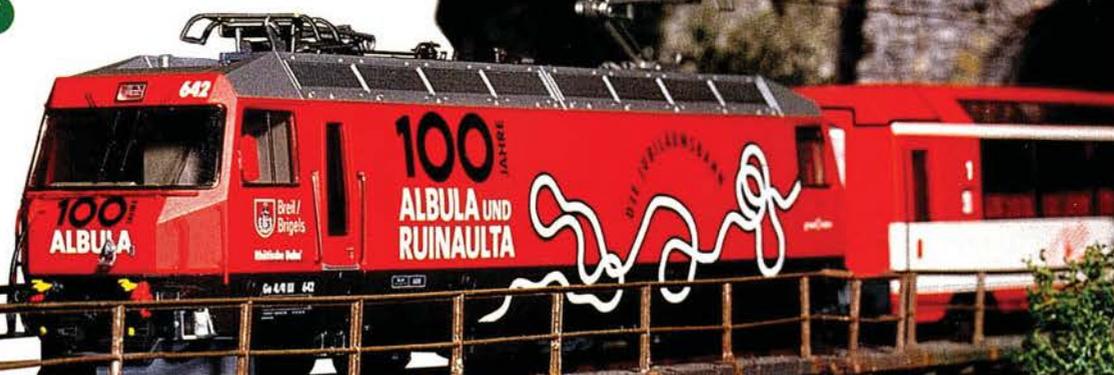
Mit 100 km/h durch den Dschungel

Heimweh-Bündner in 1:87

Albula, Bergün und Alp Grüm

Manfred Dolls 234

Ost trifft West



75 Jahre Glacier-Express

Superzug mit Zukunft

Globales Genussmittel auf Meterspur

Nahverkehr in Schlesien: Von Nieder Salzbrunn nach Halbstadt.



Für die steigungsreiche Strecke zwischen Nieder Salzbrunn und Halbstadt in Schlesien beschaffte die KPEV 1914 insgesamt 6 dreiteilige Triebzüge, um das laufend steigende Passagieraufkommen in dieser Region besser bewältigen zu können. Die anfänglich als E.T. 501-506 bezeichneten Triebzüge hatten eine optisch auffällige Gestaltung, die sich an die damals gebräuchlichen Schnellzugwagen mit Oberlichtern, Sprengwerken und zurückgezogenen Türen anlehnten. Der mittig zwischen den beiden Steuerwagen angeordnete Motorwagen garantierte auf kurvigen Strecken ein gutes Fahrverhalten. Als nach dem ersten Weltkrieg das Passagieraufkommen ins nun tschechische Halbstadt zurückging, wurden die jetzt als ET 87 bezeichneten Triebzüge auf andere Strecken verteilt. 1959 wurde der letzte der verbliebenen ET 87 ausgemustert. Bedauerlicherweise wurden alle verschrottet.

Elektro-Triebzug

Vorbild: Triebzug ET 833/834 der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung (KPEV), Achsfolge 2'1 + B'1 + 1 2'. Späterer ET 87 der Deutschen Reichsbahn (DRG). Gebaut 1914 von AEG und LHB. Authentische Farbgebung der Epoche I.

Modell: Mit Digital-Decoder, geregelter Hochleistungsantrieb, vorbildgerecht angetriebene Mitteleinheit, 2 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen, 2-Licht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd. Innenbeleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Spitzensignal und Innenbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Anfahr- und Bremsverzögerung mit Control Unit oder mit Systems digital schaltbar. Inneneinrichtung der Fahrgasträume, Führerstände mit freiem Durchblick. Spezial-Kurzkupplung zwischen den Fahrzeugen, an den Enden Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 49,0 cm.

Lieferbar ab 3. Quartal 2005.



Exklusiv-Modell für die MHI

37266 € 299,-*

*Unverbindliche Preisempfehlung der Märklin-Händler-Initiative.



Einmalige Serie 2005
für die Märklin-Händler-Initiative

www.maerklin.com

Simonein

Gleisysteme

Digital

Spezial

Neuheiten

Inhalt

VORBILD

TITELTHEMA

16 DAS AUSHANGESCHILD

Seit nunmehr 75 Jahren gibt es den Glacier-Express.

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

26 OST-WEST-BEZIEHUNGEN

Des Schwaben Manfred Dolls Lokführertraum: Die „Ludmilla“ aus der UdSSR.

32 ZWISCHEN ALSTOM-WERK UND PRESS-SCHNITZEL

Vom aktuellen Bahngeschehen in und um Stendal.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

36 BACKSTEIN-BOTEN

Historische Bahnstationen in West- und Ostpreußen.

ABENTEUER EISENBAHN

38 SÜDOSTASIENS DSCHUNGEL-BAHN

Auf Meterspur über Malakka nach Bangkok.

MODELL

WERKSTATT

56 MASURISCHES KLEINOD

Von Stangel aus Polen gibt es einen H0-Bausatz des ehemals preußischen Bahnhofs Sonnenborn.

60 TEMPERATUR-KONTROLLE

Groupie-MEB-Tron: Kurzschlussüberwachung.

64 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

66 REKORDHALTERIN

67 DIGITAL-PREMIERE

68 VERKLEIDET

68 RAUSGEFISCHT

69 TAUROID

UNTER DER LUPE

70 STEHENDE OVATIONEN

71 WOLGA-SCHIFF

TEST

72 KEIN ALTES EISEN

Gütlösch schickt die 52.80 der DR aufs H0-Gleis.

76 BÉBÉ BEAU

Der zehnteilige N-Komplett-Thalys von Kato/Lemke.

SCENE

82 PLATTDEUTSCH MIT BERGEN

Die N-Modulanlage der Eisenbahnfreunde Friesland.

86 BÜNDNER ERINNERUNGEN

Die Albulabahn als H0m-Anlage eines Ur-Bündners.

AUSSERDEM

92 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

97 IMPRESSUM

43 BAHNPOST

44 GÜTERBAHNHOF

48 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

80 TERMINE + TREFFPUNKTE

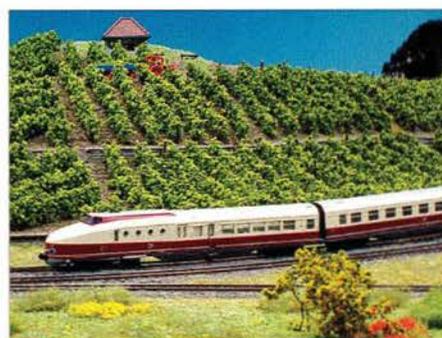
34 BUCHTIPPS

98 VORSCHAU

35 INTERNET

26 Echte Ost-Hilfe

Manfred Doll sah die BR 132 der DR zuerst mit sieben Jahren. Der Kleine von damals fährt heute selbst die 234.

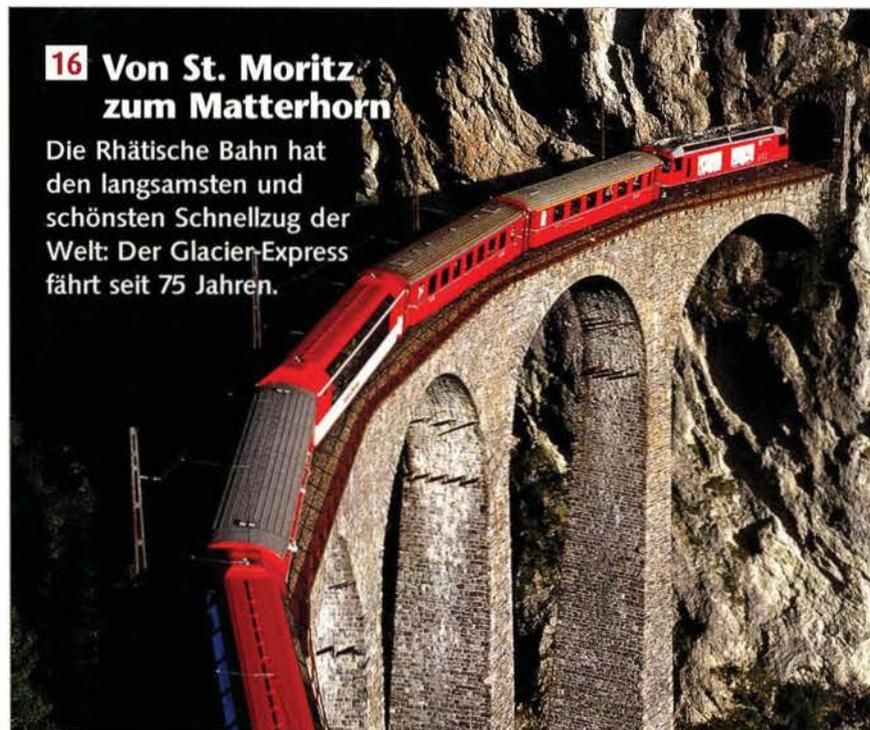


82 Friesisch frisch

Berge, weites Land und vielseitiger Fahrbetrieb sind das Markenzeichen dieser N-Modulanlage.

16 Von St. Moritz zum Matterhorn

Die Rhätische Bahn hat den langsamsten und schönsten Schnellzug der Welt: Der Glacier-Express fährt seit 75 Jahren.



56 Romantik aus Resin

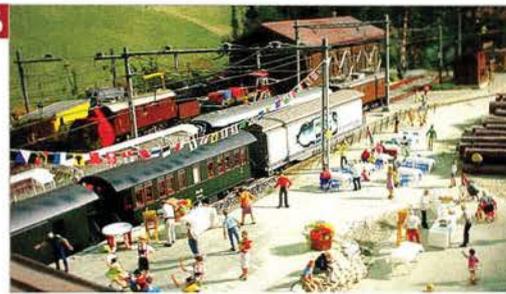
Gießharz und Messing-Ätzteile sind die Ausgangsmaterialien: Georg Kerber gibt Tipps zum H0-Bausatz „Sonnenborn“.



Titel: H0m-Anlage von Ueli Tschärner, Modelle: Bemo, Modellbauer: Tschärner
Foto: Alkofer

Rhätia, wunderbar 86

Ueli Tschärner ist ein echter Graubündner. Klar, dass seine imposante Anlage die Heimat in 1:87 zitiert.



DÖLLNITZBAHN OSCHATZ – MÜGELN

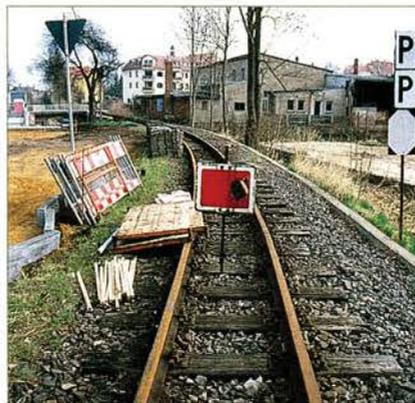
Turbulenz um Insolvenz



Den Ab sprung geschafft? Zum Weiterbetrieb der Döllnitzbahn gibt es viele Fragezeichen.

● Schlechte Nachrichten gibt es aus dem Landkreis Torgau-Oschatz: Der neu eingesetzte Geschäftsführer Albert Pfeilsticker hat einen Insolvenzantrag für die Döllnitzbahn GmbH (DBG) beim Amtsgericht Leipzig gestellt. Zur Vorgeschichte: Die DBG wurde vom Zweckverband Nahverkehr Leipzig (ZVNL) aufgefordert, für die Zeit ab Juni 2005 ein schlüssiges Betriebskonzept vorzulegen. Das sei seit mehr als einem Jahr bekannt. Eine Bedingung war eine tägliche Personenzahl von 500 (Sachsen verlangt auf seinen Regionalstrecken normalerweise mindestens 1000). Was die DBG vorlegte, seien laut Landrat Robert Schöpp nur „drei Seiten ohne Inhalt“ gewesen, und die aktuelle Beförderungszahl belaufe sich auf 140 Passagiere. Mit diesen Zahlen jedoch gibt es ab 1. Juni keine Gelder mehr vom ZVNL. Der bisherige DBG-Geschäftsführer Gerhard Curth habe auf der Gesellschafterversammlung Ende April seinen Rücktritt angeboten, wollte aber mit Olaf Mescheder vom Landratsamt seinen

Nachfolger selbst bestimmen. Der aber habe abgelehnt. Der Zweckverband Döllnitzbahn (Landkreis Torgau-Oschatz, Stadt Oschatz und drei Gemeinden), dem die DBG zu 74,9 Prozent gehört, setzte dann Albert Pfeilsticker, Jurist und CDU-Kreisrat, als Geschäftsführer ein. Das wiederum missbilligte die Deutsche Re-



Endstation ist derzeit Oschatz-Süd, der Abschnitt bis zum Hauptbahnhof ist gesperrt.

gionaleisenbahn (DRE), der die übrigen 25,1 Prozent der DBG gehören. Die DRE ist nun der Meinung, dass Curth weiterhin Geschäftsführer der DBG ist. Geschäftsführer der DRE ist derselbe Gerhard Curth wie jener von der DBG. Die DRE wehrte sich auch gegen den Vorwurf, kein Betriebskonzept für die DBG erstellt zu haben: Auf 200 Seiten sei dies detailliert mit Schwerpunkt touristischer Verkehr dargestellt. Mit den durch die Einstellung ab 1. Juni eingesparten Geldern soll die Strecke zwischen Oschatz Bahnhof und Oschatz Süd saniert werden. Dort ist eine Stützmauer abgängig. Landratsamt, Stadt und Zweckverband Döllnitzbahn wollen, dass die Bahn in die Landesgartenschau in Oschatz 2006 integriert wird, für die Zeit danach ist ein touristischer Weiterbetrieb mit dem Förderverein „Wilder Robert“ avisiert. Von der Insolvenz sind zunächst die zwölf Mitarbeiter und drei Auszubildende der DBG betroffen. Der Verkehr zwischen Oschatz und Mügeln soll mit Bussen durchgeführt werden. Ganz offensichtlich erwartete die Lokalpolitik von der Geschäftsführung um Curth keine Akzente mehr. Bereits in den letzten Jahren war von Schwierigkeiten bei der DBG zu hören. Ende 2002 wurden Mitarbeiter entlassen, und vor über zwei Jahren, im April 2003, machte Kreisrat Pfeilsticker seinen Landrat auf finanzielle Probleme bei der DBG aufmerksam. Die Bahn litt auch in den Jahren davor unter permanenter Geldknappheit und verlor nach zeitweiligem Kaolintransport ein wichtiges Geschäftsfeld. Nun sucht der Zweckverband Döllnitzbahn ein neues Infrastrukturunternehmen. Der Traditionsverein „Wilder Robert“ will sich indes nicht kaltstellen lassen und hofft, weiter seine Dampfzugfahrten anbieten zu können. Sonst fürchtet Vereinsvorsitzender Lutz Haschke, dass die Arbeit des Vereins zum Erliegen kommt. Nicht nur er hat unter dem Kleinkrieg zu leiden.

Das südwestfälische Ruhr-Sieg-Netz geht ab 2007 an die noch junge Abelio GmbH aus Essen. Nach einer europaweiten Ausschreibung erfolgte der Zuschlag für eine Dauer von zwölf Jahren. Fahrzeuge von DB Regio wie diese 425-Garnitur bei Werdohl gehören dann der Vergangenheit an.





Foto: Korthal

Etwa 10000 Besucher erfreuten sich am 9. April 2005 im Rahmen eines Tages der offenen Tür von NS-Reizigers an einer Fülle von ausgestellten Lokomotiven und Triebwagen. Darunter waren auch der so genannte Hundekopf-Elektrotriebzug NS 766 aus dem Jahr 1954 und der Dieseltriebzug NS 113 der Reihe U.

DB AG

Bella Italia

Die 2001 gegründete Eisenbahngesellschaft „Strade Ferrate del Mediterraneo“ (STM), ein privates italienisches Unternehmen, an dem Railion Deutschland seit Juni 2004 mit 95 Prozent beteiligt ist, wurde am 28. April 2005 im Rahmen einer Festveranstaltung in Alessandria in „Railion Italia S.r.l.“ umbenannt. Der Vorstandsvorsit-

menstandort Alessandria. Von dieser Handelsstadt aus, Zentrum des derzeit stärksten italienischen Marktes für Railion Italia, im Nordwesten der Republik zwischen Mailand, Turin und Genua, werden die stetig wachsenden Verkehre zwischen Mittel- und Nordeuropa und Italien gesteuert. Ein Instandhaltungszentrum im na-

hen Asti ergänzt die Präsenz. In Domodossola (Lötschberg-Route), Luino und Chiasso (Gotthard-Strecke) werden die Züge übergeben, wobei die moderne Technik (Mehrsystem-Lokomotiven) und moderatere Zulassungsbedingungen der Bahngesellschaften untereinander heute schon den grenzüberschreitenden Verkehr ohne große Unterbrechungen zulassen. Eines der derzeitigen Zentren für den Warenumsatz von der Schiene auf die Straße oder den landesweiten Weitertransport ist das KV-Terminal

Busto Arsizio nordwestlich von Mailand, nahe dem Flughafen Malpensa. Im September 2005 wird diese Anlage eine große, moderne Ergänzung mit dem benachbarten neuen Terminal Gallarate bekommen.



Foto: Geier

Dr. Klaus Kremper und Guiseppa Arena freuen sich sichtlich über das neu entstandene Unternehmen, das die Position der DB AG im Alpen transit stärken soll.

zende der Railion Deutschland AG, Dr. Klaus Kremper, und der technische Geschäftsführer der Railion Italia S.r.l., Guiseppa Arena, unterzeichneten die entsprechenden Verträge im Beisein der Bürgermeisterin am italienischen Fir-

Versuchsballon über Zustandgleis

Zugegeben, ich habe es wieder getan und eine englischsprachige Seite in Übersetzung aus dem Internet aufgerufen. Ab und an braucht unsereins eben einen herzhaften Lacher. Und den bietet das weltweite Netz garantiert und besser, als wenn man sich selbst einen Witz erzählt, den man noch nicht kannte.



Dr. Karlheinz Haucke

So also stieß ich auf das „königliche Zustandgleis“. Das kennen Sie nicht? Nun ja, es ist die verblüffend freie Eindeutschung der „Royal State Railway“, der königlichen Staatsbahn also. Und hätten Sie gedacht, dass Thailands König seinerzeit „die Briten festklemmend“ Ingenieure „über Europa beriet“? Ich auch nicht. Aber immerhin: Schon 1896 brachte Rama V. „die eben verursachte königliche Bahnabteilung in deutsche Hände“.

Na, wenn das keine gelungene Überleitung zum Global Player, der Deutschen Bahn AG, ist!

Die hat dieser Tage gezeigt, dass sie durchaus lernfähig ist, und sich sogar buchstäblich das Modell zum Vorbild genommen: Zur Schnäppchenjagd bei Lidl blies Hartmut Mehdorn. Erfolgreich, das muss man ihm lassen: Binnen Stunden waren die mehr als eine Million Fahrkarten ausverkauft.

Verbraucherschützer, leer ausgegangene Schlangensteherrinnen und Reisekauflaute schimpfen nun zwar, doch sich neue Märkte und Kundenkreise zu erschließen, ist sicher auch für die DBAG eine gute Sache. Nur werde ich das Gefühl nicht los, dass dieser Versuchsballon mit Hintergedanken gefüllt wurde: Schalter schließen, Agenturen einrichten. Die Post lässt grüßen!

BAHNWELT AKTUELL

SCHWEIZ

Durchstich

● Habemus Tunnel! Mit diesen Worten, in Anspielung auf die kurz zuvor stattgefundenen Papstwahl, begann Bundesrat Leuenberger, Schweizer Verkehrsminister, seine Ansprache anlässlich des Hauptdurchschlags des 34,6 Kilometer langen Lötschberg-Basistunnels. Rund 1100 Projektbeteiligte und Gäste wohnten am 28. April 2005 der Sprengung zum Hauptdurchschlag im Basistunnel bei. Nur 13 Zentimeter in der Seite und ein paar Millimeter in der Höhe verpassten sich die beiden Röhren aus Nord und Süd unter dem Balmhorn. Insgesamt wurden 88 Kilometer Stollen für den rund 35 Kilometer langen Lötschberg-Basistunnel ausgebrochen. Die Arbeiten begannen im Jahr 1994. 80 Prozent wurden gesprengt und nur 20 Prozent mit zwei Tunnelbohrmaschinen ausgebrochen. Mit Ausnahme der Karbonschicht im Vortrieb Mitholz Süd entsprach die geologische Prognose den tatsächlich angetroffenen Bedingungen. Peter Teuscher, Vorsitzender der Geschäftsleitung BLS AlpTransit AG, zeigte sich dort in seiner Ansprache erfreut über die termin- und kostengerechte Realisierung des Bauwerkes. Mehraufwendungen gegenüber



Foto: Armin Schmutz

Anschließend an das Treffen der Mineure aus dem Wallis und dem Kanton Bern an der Durchschlagstelle wurden Mineure und Gäste mit Bussen in die festlich dekorierte Eishalle in Kandersteg gefahren.

dem vor zehn Jahren erstellten Kostenvoranschlag seien durch Anpassungen an den neusten Stand der Technik und gestiegene Anforderungen an die Sicherheit entstanden. Peter Teuscher forderte die Anwesenden auf, in einer Minute der Stille der fünf Mitarbeiter zu gedenken, die ihren Dienst an diesem Jahrhundertbauwerk mit dem Leben bezahlen mussten. Barbara Egger, Re-

gierungspräsidentin des Kantons Bern, wies darauf hin, dass mit dem größtenteils einspurigen Basistunnel erst eine erste Etappe erreicht worden sei. Auch der Vollausbau müsse kommen. Denn betriebsbereit ausgebaut wird nur die Oströhre. Von der Weströhre wurden total 27,2 Kilometer ausgebrochen, davon 14 Kilometer nur im Rohbau. Bundesrat Leuenberger äußerte sich pointiert zur Schweizer Verkehrsverlagerungspolitik, welche den Schwerverkehr im Transit von der Straße auf die Schiene lenken soll: „Mit dem Durchstoß haben wir es für alle sichtbar in

den Berg gehauen: Wir handeln!“ Bis allerdings Ende 2007 die ersten rollenden Landstraßen durch den Basis-Tunnel fahren können, bleibt noch viel zu tun wie Betonarbeiten am Gewölbe, Erstellen der Bankette, Einbau von Fahrbahn, Fahrleitung und Bahntechnik. Die mutmaßlichen Endkosten liegen nun bei rund 4,2 Milliarden Franken (etwa 2,7 Milliarden Euro).



Foto: Marquardt

Tragisch endete die Kollision zwischen einem Triebwagen der Baureihe 612 und einer Teermaschine am 26. April 2005 auf einem Bahnübergang bei Heising zwischen Kempten und Memmingen. Die nagelneue Teermaschine war an diesem Tag nicht für einen Arbeitseinsatz vorgesehen, überquerte aber dennoch im Schnecken tempo das Gleis. Ein 612 in Richtung Kempten, der an dieser Stelle 140 km/h fahren darf, konnte nicht mehr rechtzeitig anhalten. Der junge Kemptener Triebfahrzeugführer verlor sein Leben, die übrigen Fahrgäste kamen wie durch ein Wunder mit dem Schrecken und nur leichteren Verletzungen davon.

ZWISCHENHALT

Von Hoyerswerda nach Senftenberg soll nach dem Willen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) kein Zug mehr fahren. Dieser Endabschnitt der RE-Linie 5 nach Berlin und Rostock wird seit Dezember wegen Bauarbeiten nicht mehr bedient und soll nun ganz entfallen.

In Berlin ging die neue U-Bahn-Leitstelle der BVG in Betrieb. Seit dem 18. Mai werden alle 170 Bahnhöfe und täglich mehr als 150 im Einsatz befindliche Züge gesteuert und überwacht.

Das Projekt Güter-Bim – Güterbeförderung im Stadtgebiet auf bestehender ÖPNV-Infrastruktur – startete am 17. Mai in Wien in eine Demonstrationsphase. Insgesamt vier Partner wollen ein telematikgestütztes Gütertransportsystem auf Straßenbahngleisen zur Nutzung vorbereiten.

Als SA 110/SA 112 sind künftig die ehemaligen DB-624 bei der polnischen Eisenbahn in Zachodniapomorski unterwegs.

Railion in Schwierigkeiten: Die Geschäftsentwicklung der Güterverkehrssparte der DB AG verläuft schlecht. Vor allem beim lukrativen Ganzzugverkehr verliert Railion Marktanteile. Dies kann auch Auswirkungen auf den Einzelwagenverkehr haben, der vom Ganzzugverkehr quersubventioniert wird. Ein Teufelskreis schließt sich.

Der Camping- und Ferienhauspark Ifersgrün erwarb einige Fahrzeuge der Baureihe 772 (Ferkeltaxen) und wird diese nach einer Aufarbeitung demnächst für historische Fahrten zur Verfügung stellen.



Foto: Heinrich

Während zu Pfingsten 185040 einen der letzten Züge unter Fahrdracht über die Rübelandbahn zog (u.), waren die Maschinen der Baureihe 171 zum größten Teil bereits in Zwickau abgestellt. 171014 wird am 21. April 2005 vom ASF 111 in den Zwickauer Rundlokschuppen gedrückt.



Foto: Pflk

50. GEBURTSTAG

Jubilar

Foto: Schmidt

Ein halbes Jahrhundert galt es, Anfang Juni im westfälischen Iserlohn zu feiern. Joachim Schmidt, der bekannte Eisenbahnfreund, -filmer und -fotograf konnte diesen runden Geburtstag zelebrieren. Seit über 30 Jahren ist die Eisenbahn seine ganz große Passion. Die Deutsche Reichsbahn, viele Reichsbahner und auch Eisenbahnfreunde in der DDR spielten dabei lange Jahre eine ganz besondere Rolle. Schon früh machte Joachim Schmidt das einmalige dortige Eisenbahnflair durch tolle Fotos in zahlreichen Publikationen im Westen bekannt. Der DR-Kinofilm „Traction mit Tradition“ war dann Anfang der 80er-Jahre die Initialzündung, sich auch bewegten Bildern zu widmen. Seither entstanden unter seiner Regie mehrere 100 Eisenbahnfilme, die inzwischen weltweit bekannt und beliebt sind. Aber auch die Fotokamera ist nach wie vor sein ständiger Begleiter. Das gesamte MEB-Team wünscht Joachim Schmidt viele weitere kreative Jahre - im Dienste unseres so lebendigen Hobbies!



Er baute Brücken zwischen westdeutschen Eisenbahnfreunden und der so faszinierenden Bahnwelt in der DDR. Joachim Schmidt (3. v. l.) als Reiseleiter bei einer der zahlreichen von ihm organisierten Hobbyreisen zu den Dampflokzentren in der DDR. Das Bild entstand 1982 in Nossen ganz in der Nähe des Bahnhofs. Das örtliche Fotogeschäft Schmidt (keine Verwandte...) hielt die Szene im Bild fest.

SCHLESWIG HOLSTEIN

Neue Wagen

Karl-Heinz Fischer, der Geschäftsführer der Nord-Ostsee-Bahn (NOB), reiste aus Kiel mit einem vollen Bus seiner Connex-Tochtergesellschaft Niebüll Verkehrsbetriebe an. Im Bus waren Ehrengäste, Mitarbeiter und Journalisten. In Hennigsdorf erwartete Ulrich Bieger von Bombardier bereits die Gäste aus Kiel, die zum Roll-Out der ersten vier Marschbahnwagen kamen. Die Wagen sind geräumig, die Beinfreiheit ist groß, die Gepäckablagen bieten viel Stauraum, ein Großabteil bietet Platz für Fahrräder und Rollstühle. Die Sitze sind denen in den Bombardier-Doppelstockwagen oder dem Itino gleich. Auch die Toiletten zeigen den Komfort, die Anordnung und Geräu-

migkeit ähnlich dem Talent. NOB-Geschäftsführer Karl-Heinz Fischer erläuterte: „Mit diesen Fahrzeugen möchten wir neue Maßstäbe setzen, was den Reisekomfort betrifft. Merkmale wie Klimaanlage, Niederflureinstieg und Luftfederung halten damit erstmals im Regionalverkehr auf der Strecke Hamburg – Westerland Einzug.“ Schmunzelnd fügte Fischer hinzu: „Die Wagen haben die Klas-

sen 1A und 1B und keine erste und zweite mehr, so bequem sind sie, die Sitze in der ersten Klasse sind grau und in der zweiten blau“. Während der Fahrt können die Reisenden auch Musik hören, die NOB habe dabei aus den Erfahrungen in ihren Lint-Triebwagen gelernt und diese Einrichtung vandalismus-resistenter in die Sitze integriert,

Nach den für die Zulassung notwendigen Tests der Wagen sind Versuchsfahrten voraussichtlich im Großraum Berlin geplant.

wie Fischer noch anmerkte. Ab Dezember werden die Reisenden auf der Marschbahn von den Silberlingen Abschied nehmen müssen. Die Fußbodenhöhe der neuen Wagen von 80 Zentimetern erlaubt bei den vorherrschenden Bahnsteighöhen von 76 Zentimetern selbst Rollstuhlfahrern einen ungehinderten Einstieg. Die neuen Wagen sollen von Hamburg aus in Richtung Düsseldorf und Berlin auch als Interconnex fahren. Im Sommer werden die ersten Marschbahnzüge nach Schleswig-Holstein kommen und einem intensiven Probetrieb unterzogen. Bis zur Aufnahme des Verkehrs im Dezember sollen rund 60 Wagen ausgeliefert werden, die restlichen 30 folgen bis zum Beginn der Badesaison im Frühjahr 2006.

Foto: Brüggemann





FRAGEZEICHEN

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

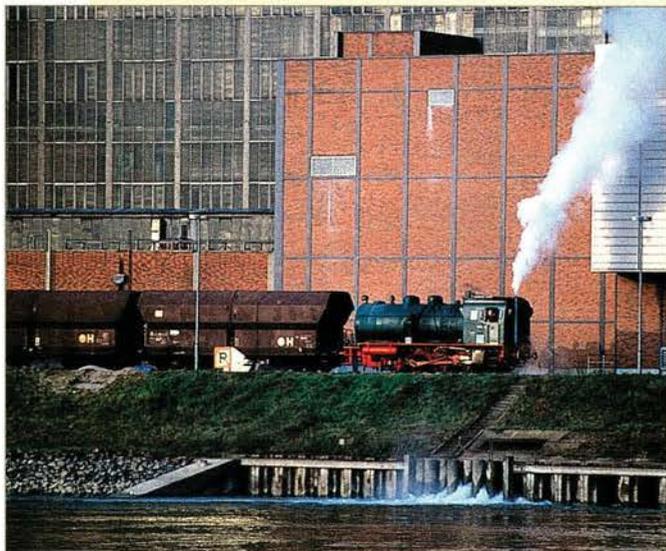


Foto: Illert

Die bullige Dampfspeicherlok GKM 3 könnte auch einen klangvolleren Namen tragen – warum nicht „Friedrich Schiller“? Schließlich tat sie bis in die 80er-Jahre Dienst im Kraftwerk der Schillerstadt Marbach am Neckar. Gebaut von Henschel im Jahr 1952, schiebt und zieht die vierfach gekuppelte Lok Züge bis zu 1200 Tonnen. Dank ihrer Leistungsfähigkeit kam sie auch nicht auf einen Sockel oder einen Spielplatz, sondern wurde in das Kraftwerk einer großen Industriestadt umgesetzt, wo sie bis heute ihren Dienst tut. Diese gesuchte Stadt liegt an der Schnittstelle wichtiger Verkehrsadern zu Wasser und zu Land. Die Bahn erreichte bereits vor 165 Jahren die Metropole, die einst schon Schiller anzog und ihm zum Durchbruch verhalf. Wie heißt die gesuchte Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2005 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer Video-Kassette aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: Spitzen- und Rücklichter sind bei 232500 vertauscht. Gewonnen haben: Harry Mey, 02788 Hirschfeld; Matthias Feyerabend, 53135 Bonn; Peter Böttcher, 06667 Weißenfels; Werner Giebel, 14554 Seddiner See; Alois Bieber, 65385 Rüdeshelm/Rhein; Klaus Bielefeld, 58239 Schwerte; Nico Wille, 34128 Kassel; Florian Rabold, 07381 Pöbneck; Ulrich Taube, 14776 Brandenburg; Michael Fugmann, 08468 Reichenbach; H. Bräuer, 01662 Meißen; Konrad Tolksdorf, 10557 Berlin; Bernd Döring, 34302 Guxhagen; Hans-Joachim Cluus, 06188 Brochwitz; Rober Schötz, 93437 Furth im Wald; Friedhelm Pottmann, 33619 Bielefeld; André Müller, 09123 Chemnitz; Manfred Gerlach, 36452 Kaltennordheim; Mike Hübner, 08280 Aue; M. Riedel, 01558 Großenhain.



HESSEN

KVG am Ende?

● Nach Ablauf der Einspruchsfrist ist es jetzt amtlich: Die seitens des Freistaats Bayern durch die Bayerische-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) am 3. August 2004 ausgedruckte Nahverkehrsleistung auf der der Kahlgrund-Verkehrs-GmbH (KVG) gehörenden Strecke Schöllkrippen – Kahl (Main) mit Weiterführung bis Hanau wird zum Fahrplanwechsel ab 11. Dezember 2005 durch die Hessische Landesbahn (HLB) für die nächsten zehn Jahre übernommen und entsprechend der Ausschreibung ausgeweitet. Damit verliert die KVG ein wesentliches Standbein und betreibt dann nur noch die

Infrastruktur der 23 Kilometer langen Strecke Schöllkrippen – Kahl, Busverkehr sowie ein Reisebüro in Schöllkrippen. Unmittelbar von der Vergabe sind neun Triebfahrzeugführer und die vier Mitarbeiter der Werkstatt Schöllkrippen betroffen. Für den Fortbestand des Unternehmens und den damit verbundenen Problemen werden seitens des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft entsprechende Lösungen gesucht. Die KVG und die HLB signalisieren ebenfalls Verhandlungsbereitschaft. Ende Mai sollen Verhandlungen aufgenommen werden, die sowohl Personalfragen, die Zukunft des gegenwärtigen Fahrzeugparks der KVG als auch die Nutzung vorhandener Wartungs- und Unterhaltungskapazitäten in Schöllkrippen beinhalten werden. Seit 1898 erschließt die Kahlgrundbahn den westlichen Spessart. In den letzten Jahren wurde umfassend in Strecke, Anlagen und moderne Fahrzeuge investiert, um den Nahverkehr auf der Schiene at-

traktiv und effektiv zu gestalten. Entsprechend der Ausschreibung ist ab 2007 der Einsatz von Niederflurfahrzeugen auf der Strecke vorzusehen, das Angebot der Hessischen Landesbahn schließt die Beschaffung von sechs bis sieben Triebwagen vom Typ Lint 41 bis zu diesem Zeitpunkt ein. Ob die vorhandenen Triebwagen vom künftigen Betreiber übernommen werden, erscheint, zumindest bei den drei vorhandenen Triebwagen sowie zwei zugehörigen Beiwagen der Bauart NE 81, aufgrund des Alters der Fahrzeuge fraglich. Bessere Chancen hätten dagegen der vorhandene Re-

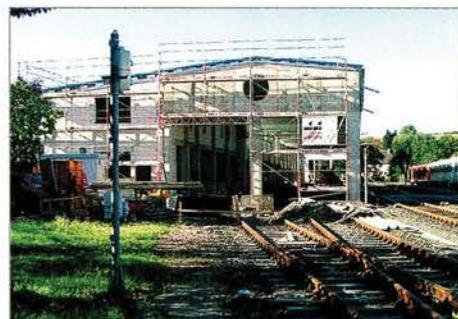


Foto: Gerlach

Gegenwärtig wird an der Fertigstellung des Umbaus der KVG-Werkstatt in Schöllkrippen gearbeitet, es wird auch über Instandhaltungsleistungen an Schienenfahrzeugen für Dritte nachgedacht.

gioshuttle und die drei Desiro-Tw, die zwischen 2000 und 2003 beschafft wurden. Übergangsweise könnten die KVG-Triebwagen zum Einsatz kommen, dies hängt jedoch vom Ergebnis der Verhandlungen ab. Andernfalls wäre der Einsatz vorhandener GTW 2/6 der HLB denkbar. Bisher setzt die Hessische Landesbahn auf den von ihr betriebenen Strecken 30 Niederflurfahrzeuge der Bauart GTW 2/6 von Stadler ein, die bereits auf der Strecke Friedberg – Nidderau – Hanau verkehren. Die KVG gehört zu 67 Prozent dem Freistaat Bayern, 28 Prozent der Gesellschafteranteile werden von der DBAG und die restlichen fünf Prozent vom Landkreis Aschaffenburg gehalten.

DER SCHWELLENLEGER

Schlangestehen

Es ist jetzt höchste Zeit, eine Lanze für die DB AG und Lidl zu brechen. Der Verkauf der Billigtickets am 19. Mai 2005 war eine prima Sache. Wenn sich jetzt unzählige leer ausgegangene Kunden beschweren, kann man für deren Enttäuschung Verständnis haben, mehr aber nicht. Die politischen Trittbrettfahrer aus allen Parteien, die populistisch verlangen, dass die Bahn noch weitere Billigtickets nachliefern, sollten sich auf wichtigere Themen konzentrieren und lieber die Rahmenbedingungen für die Schiene verbessern. Über eine Million Tickets zum Preis von 49 Euro wurden verkauft, und wer sich nicht rechtzeitig in die Schlange stellte, ging leer aus. Hier in Bad Waldsee gab es um 8.15 Uhr keine Fahrkarten mehr. Aber wer beschwert sich denn, wenn er bei den Billigfliegern keinen 1-Euro-Flug bekommt, weil er entweder zu spät dran



war oder der Server der Fluggesellschaft zusammenbrach? Oder sollte man vom FC Bayern ernsthaft verlangen, wenn im Championsleague-Halbfinale Manchester United nach München kommt, dass das Olympiastadion, beziehungsweise in Zukunft die Allianz-Arena ausgebaut wird, nur weil eine Stunde nach Vorverkaufsbeginn alle Karten vergriffen sind? Die DB AG soll jetzt aber so lange Karten ausgeben, bis jeder Spätaufsteher sich fünf Karten gesichert hat? Es gibt doch keinen Anspruch auf Billig-Fahrten. Die DB AG hat das gute Recht, eine derartige Marketingaktion gemeinsam mit Lidl zu machen. Und eine Million Tickets ist

wahrlich kein geringer Vorrat. Bei diesem Preis lohnt es sich eben, etwas früher aufzustehen, um rechtzeitig in der Schlange zu stehen, und wer zuerst kommt mahlt eben auch zuerst. Wenn man den Verantwortlichen einen Vorwurf machen wollte, dann beträfe es die pro Person abgegebene Menge: Zwei Fahrscheinheftchen hätten bei diesem Sonderangebot genügt. Die DB AG sollte diesen Donnerstag auf jeden Fall ausführlich analysieren: 49,90 Euro mag kein wirtschaftlicher und kostendeckender Preis sein, aber der Run auf das Angebot sollte die Bahnverantwortlichen nochmals über ihr Preisniveau und -system nachdenken lassen. Wenn der Kunde Züge frei, ohne Vorausbuchung und zu einem attraktiven Preis angeboten bekommt, dann ist er auch bereit, die Bahn zu nutzen. Gespannt darf man zudem sein, ob es sich seitens der DB AG bei der Lidl-Aktion nicht auch um einen Testballon für neue Vertriebswege von Fahrkarten zu Lasten des klassischen Fahrkartenschalters handelte.

SYLTVERKEHR

Testfahrten, die Dritte!

Die Deutsche Bahn testete vom 10. bis zum 13. Mai 2005 eine Class 66 vor dem Syltshuttle, dem Autozug der zwischen Niebüll und Westerland auf Sylt über den Hindenburgdamm pendelt. Zuvor wurden bereits ein Blue Tiger und ein Eurorunner getestet (MEB berichtete). Die HGK-Lok DE 61 zeichnete sich durch ihre geringe Geräuschkulisse und ihr gutes Beschleunigungsvermögen aus. Die Lok war häufig im Fahrplan der 215.9 voraus. Der Blue Tiger war etwas lauter und der Eurorunner von seiner Leistung nicht so stark wie die sechssachsigen Blue Tiger und Class 66. Als vierte Type soll noch eine Vossloh G 2000.4 getestet werden. Der Zeitpunkt für den Test der G 2000.4 ist jedoch noch nicht bekannt. Die DB will nach Abschluss der Testfahrten mit der G 2000.4 alle Testergebnisse auswerten.



Foto: Brüggenmann

Die Class 66 wurde von den Häfen- und Güterverkehr Köln zur Verfügung gestellt.

www.TRAIN-SAFE.de
VISION

Mehr als eine Vitrine!

- Direkter Einsatz Ihrer Züge auf jeder Modellbahnanlage
- Kein Anfassen wertvoller Modelle

Fordern Sie Ihr persönliches Angebot bei uns an:
HLS Berg GmbH & Co. Am Daßenborn 20 • 57482 Wenden-Hünsborn

<http://www.train-safe.de> • info@train-safe.de
Tel. 0 27 62 / 97 92 82 • Fax. 0 27 62 / 97 92 83

BAHNWELT AKTUELL

NIEDERLANDE

Zurück nach damals

● Am Wochenende vom 25. und 26. Juni 2005 veranstaltet die Museumstoomtram Hoorn – Medemblik in den Niederlanden ihre Kleinbahntage. Es wird einen lebhaften Verkehr nach dichtem Fahrplan mit Kleinbahnzügen zwischen Hoorn, Wognum und Medemblik mit sechs Dampflokomotiven, sechs historischen Kleinbahn-Personenwagen, einem Postwagen, sowie vierzehn restaurierten Güterwagen geben. Auf Unterwegsbahnhöfen finden Rangiermanöver statt, und Güter- sowie Postwagen werden be- und entladen. Im Bw wird dem Besucher gezeigt, wie weit die Restaurationsarbeiten am Personen-Kleinbahnwagen AB

24 der Stoomtram Breskens-Maldegem sowie an der Kastenlok 18 aus Den Haag fortgeschritten sind. Als Kontrastprogramm werden einige noch nicht restaurierte Fahrzeuge gezeigt. Die Kleinbahnzüge verkehren minimal im Stundentakt und fahren in Hoorn vom Museumskleinbahnhof am Transferiumparkplatz neben dem Bahnhof der NS ab. Während der Kleinbahntage 2005 wird der offene Güterwagen TNHT 38 der Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij nach erfolgter Restauration wieder in Betrieb genommen. Der vierachsige Wagen wurde 1908 von der Haager Waggonfabrik Pennock geliefert. Er gehörte zu



Foto: Korthol

Während des Zweiten Weltkrieges überführte die deutsche Armee den Wagen 38 auf die Insel Wangerooge, wo er bis 2002 eingesetzt wurde. In jenem Jahr übergab die DB den historischen Wagen der Museumstoomtram als Geschenk.

einer Serie von vier Stück, die für den Transport von Heu und Milch auf den meterspurigen Kleinbahnstrecken von Amsterdam nach Alkmaar, Edam und Volendam vorgesehen waren. Mit diesen Wagen wurde Milch in großen Kannen zu den Molkereien in Purmerend und Stomporeen befördert. In den

vergangenen Jahren wurde der Wagen 38 in Hoorn restauriert, wobei gleichzeitig die meterspurigen Drehgestelle für den Einsatz auf Regelspur umgebaut wurden. Die Arbeiten wurden finanziell ermöglicht durch eine Spende des Molkereikonzerns Campina, der auch eine passende Ladung Milchkannen stiftete.

TOP UND FLOP

 **TOP:** Votum für die Schiene

Die Gemeinde Rüdersdorf unweit Strausbergs macht sich stark für die Schiene. Nachdem der Gemeinderat 2004 eine Veränderungssperre beschlossen hatte, um die bestehende Schienenverbindung zum Industrie- und Gewerbegebiet Herzfelde zu sichern, bekannte sich nun der Ortsentwicklungsausschuss noch einmal ausdrücklich zur Schienenpräsenz. Die im Rahmen des Bebauplans ausgewiesenen Verkehrsflächen des ehemaligen Baustoffkombinates sollen im Rahmen der Planungshoheit der Gemeinde gewährleisten, dass der Schienenverkehr als Zukunftsoption Bestand hat. „Das Gleis wollen wir haben“, betonte Bauamtsleiter Christian Breitsprecher.

 **FLOP:** Barrierefrei vorbei?

Stellen Sie sich vor, Sie wollen mit dem Rollstuhl im Ort A aussteigen, der bislang für Sie nutzbar war. Nach einem Umbau des Bahnhofs in A jedoch sollen Sie sich im zehn Kilometer entfernten Ort B abholen lassen. Das ist nun richterlich sanktioniert: Der Verwaltungsgerichtshof Württemberg (VGH) in Mannheim wies die Klagen von zwei Behindertenverbänden ab. Diese wollten vor dem VGH feststellen lassen, dass die Bahn verpflichtet sei, beim Umbau des Bahnhofs in A (hier: Oberkochen, MEB berichtete) den barrierefreien Zugang zum Mittelbahnsteig zu erhalten – und wurden abgewiesen. Bis zum (eventuellen) Einbau von Aufzügen werden behinderte Reisende auf den Bahnhof B – Aalen verwiesen.

GÜTERVERKEHR

41 1150 hilft aus

● Wegen einer Streckensperrung zwischen Gingen und Geislingen wurde Ende April der Ecco Cargo Silvanus nach Gunzenhausen umgeleitet und dort morgens von der 411150 des BEM in Empfang genommen, die den Zug dann über die Museumsstrecke nach Nördlingen zog. Der Ecco Cargo Austria fährt derzeit täglich in beide Richtungen, was eine Verdopplung der Züge darstellt; die Holzlok 1116 912 soll noch im Mai die Holzhackschnitzel-Werbung verlieren und ähnlich der 1116 911 im Mittelweserbahn-Design fahren. Daneben fahren derzeit noch zwei Dispolok-Tauri im Ecco-Verkehr.

Da die V100 des BEM in München im Einsatz war, übernahm die 41 auch die Zustellung der Wagen zur Firma Rettenmeier. Abends ging der beladene 1700t-Zug zurück nach Gunzenhausen



Foto: Dollinger