

3,30 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 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



TESTS

- KEG-2114 von Gecon/Kemo
- VT70.9 von Sachsenmodelle/Tillig

Die Drei-Tunnel-Stadt Greiz

In die Röhre geschaut

DB-Behältertransport

Von Haus zu Haus

H0-Spätteinsteiger mit PC

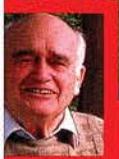
Aufbau-Studium

Seestück in Z

Wellen, Wind und Watt

WERKSTATT:

- **Auhagen-Brückenschlag**
- **Bemo-IVK-Montagehilfe**



Heinz Johann: Weggefährte Bellingrodts

Der Groß-Gartenbahner

Mit Herz und Verstand zur eigenen Tram



Inhalt

VORBILD

TITELTHEMA

16 „ANS HERZ GEWACHSEN“

Heinz Johann fährt Straßenbahn - im eigenen Garten!

DREHSCHIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 GLAN-RADLER

Fahrraddraisinen als Tourismus-Attraktion im Glantal.

26 GRENZENLOSES EUROPA?

Auf der Fachmesse „transportlogistic“ in München ging es auch um Bahnpolitik.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

30 GRUSS VON DER WITTOWER FÄHRE

Eine Besonderheit in Rügens früherem nördlichen Kleinbahnnetz, der Trajektverkehr.

32 DIE DREI-TUNNEL-STADT

Greiz war mit der Eisenbahn schwer zu erschließen.

34 KOMBI-MOBIL

Zunächst recht erfolgreich: Der Behälterverkehr bei der Deutschen Bundesbahn.

REISEZIELE

40 WEISSE NÄCHTE AUF BREITER SPUR

Eine Dampfzugfahrt von St. Petersburg nach Vyborg.

MODELL

WERKSTATT

56 LEBT DENN DIE ALTE STAHLBRÜCKE NOCH?

Eine Vollwandträgerbrücke von Auhagen setzt Georg Kerber ins rechte Licht.

60 VARIANTEN-REICH

Den Bemo-Bausatz der IVK in H0e hat sich Rainer Albrecht vorgenommen.

64 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

66 MIT SACK UND PACK

66 SCHÖNE AUSSICHT

67 DER PRINZIPAL

68 V200 FÜR ALLE

UNTER DER LUPE

69 BUDENZAUBER

70 MIT BASTELMESSER UND ALLESKLEBER

71 AUGEN-OPERATION

TEST

72 DAS MUSS KESSELN!

Die Ex-KEG-Diesellok 060DA von Kemo in H0.

76 DER ROTE BRUMMER

Tilligs VT70.9 der DB rollt als H0-Modell an.

SZENE

82 WINDRAD, WATT UND WELLENSCHLAG

Vom Hindenburgdamm inspiriert: Ein Diorama in Z.

84 AUFBAU-JAHRE

Die Wirtschaftswunderzeit als H0-Anlagenthema.

AUSSERDEM

90 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

97 IMPRESSUM

43 BAHNPOST

44 GÜTERBAHNHOF

48 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

80 TERMINE + TREFFPUNKTE

38 BUCHTIPPS

98 VORSCHAU

39 INTERNET



34 Von Haus zu Haus

Behältertragwagen spielten bei der frühen Bundesbahn im Gütertransport eine viel wichtigere Rolle als bei der Reichsbahn in der DDR.

Fachmann 16 und Tramfan

Der heute 84-jährige Heinz Johann gehört zu den Pionieren der Eisenbahnfreunde in der Bundesrepublik.

60 Kleine, große Sächsin

Die Meyer-Gelenkloks der Gattung IVK hat Bemo zum Vorbild für einen H0e-Bausatz auserkoren.



Die unendliche 84 Geschichte

Im reifen Alter: Günter Sulimma fand zu seinem jetzigen Hobby, nun baut er und baut und baut...



Titel: Straßenbahnen: Kato/Lemke; Oberleitung: Sommerfeldt; Haus: Fallner; Figuren: Preisler. Foto: Frickel



30 Rügener Insel-Fähre

Das schmalspurige Kleinbahnnetz auf der Insel Rügen hatte mit der Wittower Fähre ein Unikum.



AUGSBURG

Neue Heimat

● In den Nächten des 23. und 24. Mai 2005 wurde der bekannte Gläserner Zug (491001) mittels Tieflader auf der Straße vom ehemaligen AW München-Neuaußing zum Bahnpark Augsburg transportiert. Dort findet er, mehr als neun Jahre nach seinem Unfall am 12. Dezember 1995 in Garmisch-Partenkirchen, nun einen würdigen Stamplatz im „Rundhaus Europas“. Der im Jahr 1999 vom ehemaligen Stammlokfürer des „Gläsernen“, Horst Büttner (†), gegründeten BSW-Gruppe ist es nach langem Hin und Her gelungen, eine neue Heimat für das Fahrzeug zu finden. Die BSW-Gruppe bittet auch um Spenden zur Aufarbeitung des Triebwagens: Werner Meisl, 1. Vorsitzender, Stadtparkasse Augsburg, BLZ. 72050000, Kto. 240652362, Verwendungszweck „Gläserner Zug“. Im Bahnpark Augsburg wird der Aussichtstriebwagen künftig der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Der Bahnpark ist jeden ersten Sonntag des Monats von 11 bis 17 Uhr geöffnet.

Der ET 491001 unter der Augsburger Spinne am 25. Mai 2005.



Foto: Karel

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Unter Spannung

● Am 31. Mai hatte die Bundesregierung dem Kieler Landesministerium die offizielle Zusage erteilt, dass die Finanzierung der Elektrifizierung der Verbindung Hamburg – Lübeck besiegelt ist. Auf der Strecke kommen derzeit im Personenverkehr Loks der Baureihe 218 zum Einsatz. Die EC-Züge von Hamburg nach Kopenhagen werden aus dänischen IC 3-Triebwagen, den „Gumminasen“, gebildet. Im Railion-Güterverkehr werden Loks der Baureihe 232 eingesetzt, dazu kommen dort auch einige Privatbahnloks vor Güterzügen zum Einsatz. Wie Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Dietrich Austermann am 31. Mai in Kiel sagte, sei es nach intensiven Verhandlungen mit dem Bund und der Bahn AG ge-

lungen, das insgesamt 160 Millionen Euro teure Infrastruktur-Projekt aufs Gleis zu bringen. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich im Oktober beginnen, mit der Fertigstellung der Elektrifizierung Hamburg – Lübeck sei Anfang 2008 zu rechnen. Das Land Schleswig-Holstein wird sich nicht, wie ursprünglich geplant, mit 30 Millionen Euro an dem Projekt beteiligen, sondern nach zähen Verhandlungen lediglich mit rund 25 Millionen Euro. „Die eingesparten fünf Millionen Euro werden wir in den Ausbau der Strecke Kiel – Lübeck investieren“, kündigte der Verkehrsminister an. Die Mittel stammen aus dem 750-Millionen-Euro-Investitionsprogramm des Bundes für Schienen-Projekte.



Foto: Hasebinder

Seit Ende Mai werden mit der Mehrsystemlok 1216.003 der ÖBB lauftechnische Messfahrten durchgeführt. Der Messzug bestand aus 1216.003, dem maschinentechnischen Messwagen und der 1016.023. Die ersten Fahrten fanden auf der Südbahnstrecke im Abschnitt Neumarkt/Steiermark und St. Veit/Glan statt.

NIEDERLANDE

Eisenbahnmuseum wiedereröffnet

● Verkehrsministerin Karla Peijs hat am 4. Juni 2005 das mit einer neuen, 10500 Quadratmeter umfassenden Fahrzeughalle erweiterte niederländische Eisenbahnmuseum in Utrecht wiedereröffnet. Gleichzeitig mit dem Neubau wurde das 1874 erbaute Empfangsgebäude des Bahnhofs Utrecht Maliebaan, das lange Zeit das Hauptgebäude des Museums war, in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Den Besucher erwarten im neuen Museumsgebäude vier Erlebniswelten, die teils real, teils virtuell historische Fahrzeuge in einer spannenden Umgebung zeigen. Neu ist auch der Einsatz von Pendelzügen, die das Museum mit dem Utrechter Hauptbahnhof verbinden.

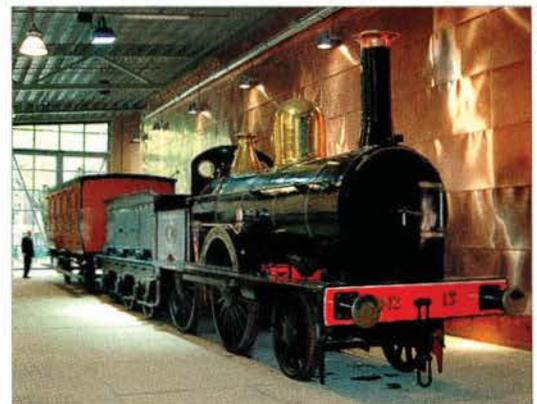


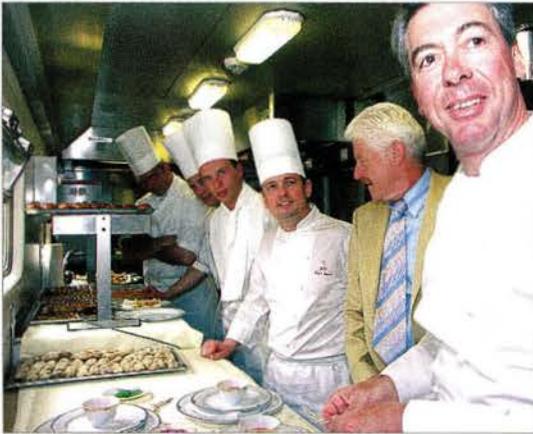
Foto: Korithof

Die Dampfloks SS 13 aus dem Jahr 1865 mit Anhang ist auch in der neuen Fahrzeughalle ausgestellt.

SCHWEIZ

Spitzenkoch auf Schienen

● Die Bahncateringtochter der SBB, die „elvetino AG“, Betreiberin von 90 Speisewagen in täglich 230 Zügen, hat mit dem Spitzenkoch Philippe Rochat aus Crissier eine Zusammenarbeit beschlossen. Seit 17. Juni 2005 werden immer zwei Gerichte aus Rochats Küche angeboten. Rochat ist mit zahlreichen Preisen ausgezeichnet, unter anderem mit drei Michelin-Sternen und 19 Punkten im Gault-Millau. Zusammen mit zwei engen Mitarbeitern gründete er die „RSH Quality Food Concept SA.“ und belieferte unter anderen die Swissair mit Mahlzeiten für die Erste Klasse. In den Speisewagen werden von Philippe Rochat ausgesuchte Gerichte aus der Küche von RSH angeboten. Die Gerichte werden in Crissier in Einzelportionen abgepackt und von „elvetino“ im Speisewagen nach Bedarf regeneriert. Damit bleibe ein authentisches Geschmackserlebnis erhalten. Trotz Mehraufwand bewegen sich die Preise für diese Mahlzeiten im gewohnten Preisniveau. Gourmet-Fahrten mit Philippe Rochat an Bord des TEEII 1053 sollen im Herbst 2005 von der SBB-Tochter „Rail-Away“ angeboten werden.



Der 52-jährige Philippe Rochat (re.) erlernte das Koch-Handwerk im Bahnhofbuffet von Romont, wo der TEEII 1053 auf einer Medienfahrt am 16. Juni 2005 einen Zwischenhalt einlegte. Begeistert war auch SBB-Chef Benedikt Weibel (2. v. re.).

Foto: Armin Schmutz

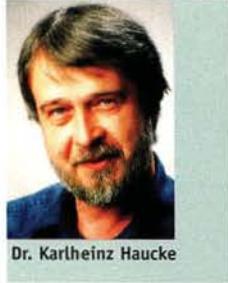


Foto: Heilig

Vor 30 Jahren endete der planmäßige Dampfbetrieb auf der Tecklenburger Nordbahn, vor 100 Jahren ging sie in Betrieb. Zum geplanten Dampfungtreffen konnte wegen Waldbrandgefahr nur die ölgefeuerte 41360 nach Spelle fahren. Die angereiste Museumslok 23023 musste ihren Zug mit niederländischen Eisenbahnfans (Bild) in Bad Bentheim der V200116 übergeben.

Mit- statt nur gegeneinander

Aus der Geschichte zu lernen, ist bekanntlich nicht jedermanns Sache. Dabei wünschte man sich das zumindest von unseren Politikern, zumal von jenen, die verkehrspolitische Kompetenz für sich in Anspruch nehmen.



Dr. Karlheinz Haucke

Jeder weiß, dass es so wie jetzt, zumal bei den Gütertransporten, nicht weitergehen kann. Doch statt endlich Chancengleichheit herzustellen, die verschiedenen Transportsysteme intelligent zu vernetzen, wird Flickschusterei betrieben, fehlen außer gebetsmühlenartigen Lippenbekenntnissen weitgehend die konkreten Maßnahmen, dem sich abzeichnenden Verkehrsinfarkt wirksam zu begegnen.

Wer glaubt, die Lkw-Maut sei ein geeignetes Mittel, der irrt gleich in zweierlei Hinsicht: Zum einen führt sie nur zu einer Verschiebung der Lasten und Belastungen auf noch mehr Schultern, zum anderen hilft sie nach dem Veto aus Brüssel mitnichten der Eisenbahn.

Kombinierter Verkehr sollte eigentlich mehr denn je das Gebot der Stunde sein, womit wir beim Lernen aus der Geschichte wären. Denn vielversprechende Ansätze gab es, etwa beim Haus-zu-Haus-Verkehr. Doch was helfen die besten Ideen, wenn die Rahmenbedingungen nicht stimmen!

Dass sich Eisenbahn, Lkw, Schiff und Flugzeug in der Hauptsache als Konkurrenten verstehen, ist ebenso fatal wie ökonomisch und ökologisch unsinnig. Mit- statt gegeneinander ist die volkswirtschaftlich notwendige Alternative. Nach uns die Sintflut sollte nicht zum Markenzeichen unserer mobilen Gesellschaft werden!



Foto: Fickel

In den vergangenen Wochen wurde die Baureihe 232 vor den EC-Zügen nach Zürich im Abschnitt zwischen München und Lindau getestet. Regelmäßig ziehen Mühldorfer 218 in Doppeltraktion die Eurocitys auf deutschem Terrain.



Foto: B. Werner

Die ehemalige W 232.01 der Schaufele-Gruppe, die Insolvenz anmelden musste, erhielt im DB-Werk Cottbus eine Instandsetzung der Schadgruppe IS 540. Sie gehört heute wie auch W 232.04 zu ITL Dresden und ist im ITL-Standort Kamenz stationiert.

DÖLLNITZBAHN

Tauziehen geht weiter

Bei den turbulenten Vorgängen um die Döllnitzbahn GmbH (DBG, siehe MEB 7/2005) verzeichnete der bisherige Geschäftsführer Gerhard Curth einen Teilerfolg: Das Amtsgericht Leipzig sieht ihn und nicht den vom Zweckverband Döllnitzbahn eingesetzten Anwalt Albert Pfeilsticker als rechtmäßigen Geschäftsführer an. Damit ist der von letzterem gestellte Insolvenzantrag unwirksam. Außerdem legte Curth dem Zweckverband Nahverkehr Leipzig (ZVNL) das geforderte Betriebskonzept vor, das einen deutlich reduzierten Regelbetrieb vorsieht. Dennoch sind die Wolken nicht verzogen: Vom ZVNL gibt es wie angekündigt kein Geld mehr. Seit dem 1. Juni 2005 gilt vorerst ein Notfahrplan, der nur noch ein Zugpaar an Werktagen vorsieht. Fünf von einst zwölf DBG-Mitarbeitern sichern den Fahrbetrieb. Der „Wilde Robert“-Traditionsverkehr findet vorerst unverändert weiter statt. Derweil überlegt der Minderheiteneigner Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) den Rückkauf der Mehrheitsanteile (74,9 Prozent) der DBG vom Döllnitzbahn-Zweckverband.

ZWISCHENHALT

Die europäische Eisenbahngesellschaft nahm am 17. Juni 2005 ihre Arbeit auf. Sie soll gemeinsame technische und betriebliche Vorschriften für alle europäischen Eisenbahnen ausarbeiten. Sitz ist Vallencienne, internationale Zusammenkünfte sollen in Lille stattfinden.

Der X60 von Alstom aus dessen Coradia-Lirex-Familie wird seit Mai im Vorortverkehr von Stockholm getestet. Ab August soll er im Fahrgastbetrieb laufen.

Das Sommer-Spezial der DB AG gilt vom 15. Juli bis 15. August. Ab 29 Euro können für alle Strecken in Deutschland und ausgewählte Ziele in Europa Tickets gebucht werden, der Vorverkauf läuft seit 12. Juni.

Von Warschau nach Vilnius kommt man nur noch mit Umsteigen in Sestokai oder im Transit über Weißrussland. Der durchgehende Nachtzug – dreimal in der Woche – wurde am 29. Mai 2005 eingestellt.

Die Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH (DERG) soll verkauft werden. Neben zwei deutschen Werbefirmen gibt es auch einen Interessenten aus der Schweiz.

Knorr-Bremse wird 100: Der führende Hersteller von Schienenfahrzeug-Bremssystemen ist auf Wachstumskurs und eröffnet neue Werke in China und Indien. Aufträge aus Amerika und Asien kompensieren die rückläufige Nachfrage aus Deutschland, besonders der DBAG.

Schwedt an der Oder darf sich über verbesserte Schienenwege freuen: Bis Mai 2006 wird die Strecke von Angermünde elektrifiziert, so dass mit der Eröffnung des Berliner Nord-Süd-Tunnels Schwedt umsteigefrei angebunden ist (Fahrzeit 80 statt heute 105 Minuten). Hafen und Industriegebiet erhalten einen Gleisanschluss.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) hat Bombardier ei-

nen weiteren Großauftrag zur Lieferung von 78 Doppelstockwagen und neun Loks erteilt. Die Bestellung hat einen Wert von rund 137 Millionen Euro und die Auslieferung soll im Mai 2006 beginnen. Die Wagen werden im Bombardier-Werk Görlitz gefertigt, die E-Loks der Baureihe 146.2 werden in Kassel produziert. Mit der Bestellung wurde die zweite Option aus einem Basisvertrag aus dem Jahre 2001 gezogen. Für welche Strecken in Niedersachsen die weiteren Waggons und Loks vorgesehen sind, wollte die LNVG jetzt noch nicht bekanntgeben.

Ein weiterer Abschnitt der Eifelquerbahn wird reaktiviert. Der Zweckverband Rheinland-Pfalz-Nord beschloss am 19. Mai 2005 die Wiederbelebung des 15 Kilometer langen Abschnitts der Eifelquerbahn von Kaisersesch bis Ulmen. Der Abschnitt Kaisersesch – Mayen wurde bereits vor ein paar Jahren wieder in Betrieb genommen.

Fünf Jahre Einsatz für die Bahn

● Am 14. Juni 2000 wurde während der „railtech“-Eisenbahnmesse in Dortmund die Allianz pro Schiene gegründet. Initiator und Vorsitzender war und ist Norbert Hansen, der erst ein Jahr zuvor zum Chef der damaligen GdED (heute Transnet) gewählt wurde und versprach: „Wenn Ihr mich wählt, gründe ich eine breite Allianz für die Schiene“. Nach fünf Jahren würdigten die politischen Parteien sowie Vertreter von Verbänden und Firmen „Deutschlands wichtigsten Interessenverband für die Eisenbahn“, wie die „Welt“ im Dezember 2004 schrieb. Die „heterogene Koalition“ (die Allianz in einer Selbstdarstellung) hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene zu verbessern und die öffentliche Debatte in diesem Sinne zu befördern. Gleichwohl darf sie in ihrem Wirken nicht nachlassen: „Die Allianz pro Schiene erinnert uns täglich daran, dass der Hauptkonkurrent der Privat-Pkw und der Lkw ist“, meint etwa Ragnar Nordström von der Connex Verkehrs GmbH. Und niemand anders als Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe stellt fest: „Die Allianz pro Schiene mahnt uns, dass wir noch einiges zu tun haben.“

Die Strecke Kaiseresch – Ulmen – Gerolstein der Eifelquerbahn wird derzeit nur von Touristik- und Sonderzügen genutzt.

Fünf Jahre Egro-Net feierte man im Dreiländereck Sachsen – Bayern – Tschechien am letzten Maiwochenende. Im Mai 2000 war mit der Verbindung Klingenthal – Kraslice die wichtigste Lücke im Netz geschlossen worden.

Am 6. Juni 2005 haben der chinesische Eisenbahnminister Liu Zhijun und Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe in Peking ein Abkommen über die Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen unterzeichnet. Stolpe rechnet angesichts gewaltiger Investitionen, die das Eisenbahnministerium Chinas plant, mit einem beachtlichen Geschäftspotential für deutsche Unternehmen. Das chinesische Ministerium eröffnete am 1. Juli ein Büro in Berlin, ein deutscher Experte des Verkehrsministeriums wird an der Botschaft in Peking seine Tätigkeit aufnehmen.



Foto: Mann

Plandampf im Hohenloheschen: Zwischen 25. und 28. Mai 2005 gab es entlang der bayrisch-württembergischen Grenze reichlich Dampfbetrieb. Beteiligt waren 23042, 64 419, 751118, 503545 und überraschend auch 23058 von Eurovapor.

VULKAN-EIFEL-BAHN (VEB)

Heimkehrer

● Drei historische Aussichtswagen des TEE „Rheingold“ beziehungsweise „Rheinpfeil“, die 1962/63 von Wegmann gebaut wurden, trafen am Freitag, 10. Juni 2005, aus dem Großraum Stockholm kommend, mit dem Fährschiff „Mecklenburg-Vorpommern“ im Rostocker Seehafen ein. Die Wagen sind äußerlich in mäßigem Zustand und müssen aufgearbeitet werden. Einer wird Museumsexponat in Nürnberg, die beiden anderen will die VEB mit weiteren Rheingold-Wagen aus dem Bestand von DB-Nostalgierreisen für Schienenkreuzfahrten der AKE-Eisenbahntouristik einsetzen. „Mit Hilfe unserer Aussichtswagen erreicht der Nostalgie-Rheingold eine Alleinstellung bei komfortablen Erlebnisreisen“, mit dem man mehr Kunden für die Bahntouristik gewinnen könne, die sich sonst für andere Verkehrsmittel entscheiden würden, glaubt Jörg Petry, geschäftsführender Gesellschafter der VEB. VEB und DB-Nostalgierreisen arbeiten eng zusammen, Betreuung und Regelung des Betriebseinsatzes der Aussichtswagen obliegt DB-Nostalgierreisen.



Foto: VEB

Zurückgeholt hat die Wagen die Vulkan-Eifel-Bahn aus Gerolstein in Kooperation mit DB-Museum. 1976 wurden die Wagen verkauft und kamen über die Schweiz nach Schweden.

Foto: Volk



Karstadt-Zug geht an Railion: Gegen den Trend ging Ende Mai der bisher von TX-Logistik geführte Containerzug für die Karstadt-Quelle-Gruppe von Unna nach München auf die DBAG-Güterverkehrstochter über. In den letzten Wochen unter privater Regie kam auch die auffällig schwarze Mitsui-185545 mehrmals nach München.

BAHNWELT AKTUELL

Da die Planlok 1010.003 einen anderen Sonderzug führte, kam am 4. Juni 2005 beim Erlebniszug Zauberberge zwischen Wien und Mürrzuschlag eine der drei CAT- („City Airport Train“)-Lokomotiven zum Einsatz. 1014.010 wartet im Bahnhof Ternitz (KBS 500) eine Überholung ab.



Foto: Lüttenberger

FRAGEZEICHEN

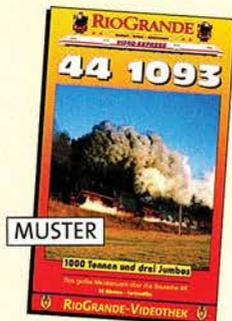
Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eins von 20 Videos gewinnen.



Foto: Altman

Wenn die Ära der Dampfloks in einem Bw vorüber war, gab es in manchen Städten der beiden deutschen Staaten die schöne Tradition, eine Lokomotive als Denkmal herzurichten und sie an exponierter Stelle zu präsentieren. So geschah es auch mit jener Maschine, die oben abgebildet und Gegenstand unseres Fragezeichens ist. Fragwürdig allemal ist ein Angebot von DB-Immobilien vom Juni dieses Jahres, die das Grundstück samt Lokomotive zum Verkauf ausgeschrieben hat („Verkauf gegen Höchstgebot, Fläche mit Lok, Denkmal ca. 180 m²“). Wir wollen von Ihnen wissen, um welche Lok es sich handelt und wo sie – bislang zumindest – aufgestellt ist?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2005 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Bieberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer Video-Cassette aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautete: „Göltzschtalbrücke“. Gewonnen haben: Christiane Föhr, 37520 Osterode; Ronny Haufschildt, 15907 Lützen; M. Jahn, 04357 Leipzig; Wilfried Hünerbein, 46487 Wesel; Alexander Nitsche, 01917 Kamenz; Tilo Karpe, 32547 Bad Oeynhausen; Ingrid Lissou, 29549 Bad Bevensen; Holger Randel, 08439 Langenhessen; Iris Kleinheyer, 46499 Mannheim; Fam. Mathes, 12619 Berlin; Volkmar Hoth, 17389 Anklam; Mathias Sporer, 04626 Schmöllin; Hans Schuft, 03046 Cottbus; Inge Wahl, 71332 Waiblingen; Waltraud Glenk, 71636 Ludwigsburg; Andreas Grimm, 99089 Erfurt; Rita Zissler, 28359 Bremen; Patrick Heike, 08209 Auerbach; Bernd Küchler, 04808 Wurzen; Harald Beylich, 01237 Dresden.



MUSTER

BERLIN

Südkreuz kommt

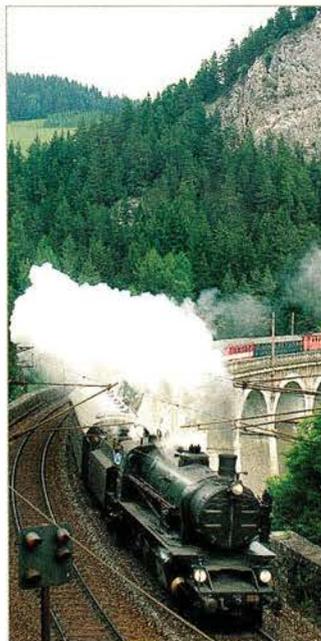
Der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit und Bahnchef Hartmut Mehdorn eröffneten am 13. Juni 2005 die Ringbahnhalde am künftigen Südkreuz. Der Bahnhof Papestraße ist dem Ziel, zweitgrößte Bahnstation in der Bundeshauptstadt zu werden, ein großes Stück nähergekommen. In erster Linie fallen die langen Umsteigewege zwischen der Ringbahn und der Nord-Süd-Strecke weg. Über Rolltreppen wird der Höhenunterschied überwunden. Die Halle ist 183 Meter lang, zehn Meter hoch und für reichlich Platz zwischen den beiden Bahnsteigkanten 47 Meter breit. Trotz der Insolvenz eines Bauunternehmens konnte der Termin der Eröffnung gehalten werden. Am 28. Mai 2006 soll dann der gesamte Bahnhof mit seinen Regionalbahn- und Fernverkehrsverbindungen in Betrieb gehen, dann ist der Name Papestraße nach rund 100 Jahren Geschichte – der zukünftige Bahnhof heißt „Südkreuz“.

ÖSTERREICH

Volldampf am Semmering

Am 12. Juni 2005 fand eine spektakuläre, von den ÖBB-Erlebnisbahnen gemeinsam mit dem 1. ÖSEK (Museum Sträßhof) veranstaltete Dampfsonderfahrt von Wien über den „Zauberberg“ nach Mürrzuschlag statt. Zum Einsatz kamen die Lokomotiven 310.23 und 109.13 sowie im Streckenabschnitt Gloggnitz – Mürrzuschlag die 1116.200 („Semmering-Lok“) und 1041.015 als Schiebeloks. Letztere wurde erstmals nach ihrer Ausmusterung wieder bei einer Sonderfahrt in Betrieb genommen. Leider herrschten, ähnlich wie im Vorjahr beim „150 Jahre Semmeringbahn“-Jubiläum keine besonders günstigen Wetterverhältnisse. Der Semmering konnte noch ohne Regen passiert werden, doch die traditionelle Lokparade vor dem Rundschuppen in Mürrzuschlag fiel bereits buchstäblich ins Wasser.

Foto: Söfmann



Der zweite Zugteil mit der 109.13 und der 1041.015 als Schiebelhilfe an der klassischen Fotostelle „Kalte Rinne“ bei Breitenstein.

DER SCHWELLENLEGER

Die Grenze wird löchrig

Gut so. Endlich ist auch Frankreich für mehr Wettbewerb auf der Schiene geöffnet. Bei allem Verständnis für die Ängste der SNCF-Mitarbeiter war dieser Schritt überfällig, und vielleicht muss man in Frankreich erst noch die Chance erkennen, die in der Liberalisierung der Märkte besteht. Nationale Restriktionen werden sicher nicht für mehr Verkehr auf Gleisen sorgen. Mehr Gütertransport auf der Schiene muss aber auch das Ziel aller SNCF-Angestellten sein, dient es doch auch dem Erhalt ihrer Arbeitsplätze. Dass einige Privilegien aus besseren Zeiten am Ende vielleicht auf der Strecke bleiben, ist



Protest: Französische Eisenbahner nahe Dugny-sur-Meuse.

zu befürchten, aber besser als der Totalverlust des Arbeitsplatzes. Außerdem steht es den so aufgebracht französischen Gewerkschaften frei, sich mit neuen Anbietern wie Connex an einen Tisch zu setzen und Tarifverträge auszuhandeln. Und die SNCF kann sich ebenfalls

neue Märkte außerhalb Frankreichs suchen. Die vergleichsweise kleine Schweizer SBB, aber auch die DBAG zeigen, wie man das ohne Getöse macht. Gut ist auch, dass Connex als Tochter des französischen Veolia-Konzerns als erste den Schritt in Frankreich wagte, damit in

der DBAG-Zentrale endlich den stereotypen Vorwürfen, der französische Konzern würde nur in Deutschland den Wettbewerb suchen, sich aber vor der Konfrontation im Stammland scheuen, die Luft ausgeht. Man darf gespannt sein, wie es weitergeht.

FRANKREICH

Tränenreich

■ Unter Polizeischutz und dem Einsatz von Tränengas musste der erste private Güterzug in Frankreich durch ein Spalier streikender französischer Eisenbahner geleitet werden. Die Connex-Tochter CFTA-Cargo wagte am 13. Juni 2005 in Dugny-sur-Meuse südlich von Verdun die Kraftprobe mit dem französischen Eisenbahn-Establishment. Drei Monate, nachdem



Zwei G 1206 von Connex übernahmen den ersten privaten Güterzug in Frankreich.

auch Frankreich offiziell den Zugang für andere EVU im Güterverkehr ermöglicht hatte, riskierte der bekannte europäische Privatbahnanbieter als erster die Konfrontation mit den bekanntermaßen mächtigen und zuweilen auch radikalen französischen

Gewerkschaften. Connex will bis zum Jahr 2010 jährlich 200 000 Tonnen Kalk mit drei Zügen pro Woche zu einer saarländischen Hütte in Völklingen befördern.

DB/SNCF

Geld für POS kann fließen

● Die Bundesregierung und die DBAG haben am 15. Juni die Finanzierung zum Ausbau der Strecke Saarbrücken – Ludwigshafen vereinbart. Die Strecke ist Bestandteil der TEN-Magistrale Paris – Ostfrankreich – Süddeutschland (POS), hier dessen nördlichen Astes nach Frankfurt am Main (POS Nord). Mit den knapp 160 Millionen Euro werden weitere Streckenabschnitte für Tempo 200 ausgebaut. Außerdem erhält sie als erste Strecke in Deutschland das europäische Leit- und Sicherungssystem ETCS. Ab dem Jahr 2007 sollen TGV und ICE 3 in weniger als vier Stunden zwischen der französischen Hauptstadt und der Mainmetropole fahren. Die Finanzierungsvereinbarung konkretisiert auf deutscher Seite ein Abkommen, das der Präsident der SNCF, Louis Gallois, und der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn, am 23. Mai 2005 in Strasbourg (Straßburg) zum grenzüberschreitenden Bahnverkehr unterzeichnet haben.



Foto: Trojahnowski

Der Kaiserbahnhof in Potsdam wurde am 16. Juni 2005 nach zweijähriger Rekonstruktion und Restaurierung wieder eröffnet. Das Gebäude ist Sitz der Führungsakademie der DBAG. Die Station wurde 1909 für Kaiser Wilhelm II. gebaut. Ab 1952 diente sie als Lager und verfiel zusehends.

NIEDERSACHSEN

Haller Willem reaktiviert

● Fast auf den Tag 21 Jahre nach der letzten Fahrt eines planmäßigen Personenzuges wurde am 10. Juni 2005 der Streckenabschnitt Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde der Strecke Osnabrück – Bielefeld, im Volksmund „Haller Willem“ genannt, für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) reaktiviert. Im Jahr 2000 untersuchte die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) 57 Bahnstrecken ohne Personenverkehr auf eine mögliche Wiederaufnahme von SPNV-Leistungen. Allein die Strecke Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde erhielt dabei eine positive Bewertung. Prognostiziert wurde ein Fahrgastpotenzial von rund 3600 Fahrgästen täglich und eine deutliche Fahrzeitverkürzung im Vergleich zum Busverkehr. Infrastrukturbetreiberin der reaktivierten Strecke ist die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH (VLO), die

die 25 Kilometer lange Verbindung Anfang 2000 für die Dauer von 30 Jahren von der DB Netz AG pachten konnte. In nur 16 Monaten Bauzeit wurden die Gleise zwischen Osnabrück-Hörne und Dissen-Bad Rothenfelde komplett erneuert und für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt. In Wellendorf wurde ein Kreuzungsbahnhof eingerichtet. Die modular aufgebaute Leit- und Sicherungstechnik wird von einem elektronischen Stellwerk für signalisierten Zugleitbetrieb (ESZB) überwacht, das die VLO in Kooperation mit der „NordWestBahn“-GmbH in deren Betriebsleitstelle im Hafen Osnabrück eingerichtet hat. Insgesamt wurden 16,3 Millionen Euro in die Reaktivierung der Strecke investiert. Die Aufgabenträger LNVG und Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VOWL) haben die „NordWestBahn“-GmbH zunächst bis



Foto: Schumann

Züge der „NordWestBahn“-GmbH (VT 643) bedienen die Strecke jetzt im Stundentakt und sorgen für eine attraktive Verbindung zu den Oberzentren Osnabrück und Bielefeld. Sogar Ministerpräsident Wulff kam nach Dissen-Bad Rothenfelde.

Ende 2006 mit der Erbringung der SPNV-Leistungen beauftragt. Wer die Strecke zwischen Bielefeld und Osnabrück ab Ende 2006 bedient, steht derzeit nicht fest. Unter Federführung des VOWL wurde der Betrieb Anfang 2005 für die Dauer von sieben Jahren komplett neu ausgeschrieben.

TOP UND FLOP

TOP: Lernhilfe

„Wir möchten die Kinder in unserer Region davon überzeugen, dass Bahnfahren sicher ist und Spaß macht, wenn ein paar Regeln berücksichtigt werden.“ Das meinte der Betriebsleiter der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB), Heinz Schulze, der damit ein Anliegen des Landkreises Stade aufgriff. In der Woche vom 13. bis zum 17. Juni wurde mit 250 Erst- und Zweitklässlern das sichere Fahren in Zügen der EVB geübt. Die EVB verzichtet auf eine Aufwandsentschädigung; die Schule passte den Unterricht entsprechend an. Anlass für dieses Projekt ist ein tragischer Unfall, bei dem vor Monaten ein Kind in Dollern ums Leben kam.

FLOP: Südbahn

Nun hat es der Bodenseekreis (Friedrichshafen) schriftlich aus Berlin: Die Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau, bekannt als württembergische Südbahn, wird über Jahre hinweg nicht ausgebaut und vor allem nicht elektrifiziert. Die dicht befahrene Alpen-Zulaufstrecke fristet weiter ein Schattendasein, lange Zugläufe müssen in Ulm und Lindau umspannen: Uneffektiv, langsam und teuer.

SCHWEIZ

Alle Räder stehen still



Foto: Geisler

● Im abendlichen Berufsverkehr kam es in der Schweiz am 22. Juni 2005 zu einem kompletten Zusammenbruch der Bahnstromversorgung. Der Schienenverkehr in der fast vollständig elektrifizierten Schweiz kam für mehrere Stunden zum Erliegen. Tausende Reisende strandeten an Bahnhöfen oder steckten in Zügen auf der Strecke fest. An einem heißen Sommertag wurden die Waggons schnell zur Sauna, da auch die Klimaanlage ausfiel. Ursache war ein Kurzschluss in einer Übertragungsleitung zwischen Rotkreuz und Amsteg. Eine parallele Leitung war zu diesem Zeitpunkt wegen Bauarbeiten am neuen Gotthard-Tunnel abgeschaltet. Das Bahnstromnetz zerfiel danach in zwei, ein nördliches und ein südliches, instabile Teilnetze. Im Süden herrschte Produktionsüberschuss, der zur Kraftwerksabschaltung führte und im Norden kamen die Kraftwerke in den Überlastbereich und wurden heruntergefahren. Schritt für Schritt musste das Netz in Inseln wieder hochgefahren werden.

Der EC 170 (Cisalpine Cinque Terre) von La Spezia nach Zürich erreichte Schwyz mit der Abschlepphilfe von Am 853 053 um 20.23 Uhr mit 140 Minuten Verspätung.