

3,80 €

Modell Eisen Bahner

Nr. 5
Mai 2006
55. Jahrgang

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



B13411

WERKSTATT

- **Lokbau:** Weinerts bayerische R4/4
- **Elektronik:** Ultraschall-Schranke

Magazin für Vorbild und Modell

Zehn Jahre Regionalisierung

Der Sprung ins kalte Wasser

Vergessene Schmalspurbahnen

Mit dem Rütschle nach Altensteig

Bahn-Blüten

Lasst Blumen sprechen

H0-Anlage des MEC Dill

Das Original vor der Haustür

Optimistisch in die Zukunft

TESTS

- Limas V300
- Rocos E80

Wende geschafft

Tradition und Innovation: E-LOK-WERK DESSAU



VOLLDAMPF AM OSTSEESTRAND

ModellEisenbahner **SPEZIAL** Nr. 6/2005 Österreich 10,90 €; Schweiz 16,20 sfr; Benelux 11,90 €; Frankreich 12,90 €; Italien 12,90 €; Dänemark 100,- dkr Deutschland 9,80 €

06
4 198026 709802

RÜGEN und der Rasende Roland

**€ 9,80
frei Haus**
Sonderpreis für
Abonnenten:
€ 8,35

Von Lauterbach nach Göhren: Entdeckungsreisen mit der Kleinbahn

Die Geschichte der RüKB von den Anfängen bis heute

Attraktive Ausflugsziele rechts und links der Gleise

Historische Bauten zeigen Rügens reiche Geschichte

Mehr als 100 Jahre alt: Die Ostseebadkultur auf Rügen

Was wäre Deutschlands größte Ferieninsel ohne den Rasenden Roland? Auf jeden Fall um eine Hauptattraktion ärmer! Die Rügensche Kleinbahn (RüKB) hat sich in ihrer 110-jährigen Geschichte zu einem Wahrzeichen der beliebten Ostsee-Insel entwickelt. Wer Rügen besucht, lässt sich die Gelegenheit nicht entgehen, auf der 750-Millimeter-Spur den Südostteil der Insel buchstäblich zu erfahren. Unser neues Spezialheft fängt Rügens Reiz samt Rasendem Roland für Sie ein: Mit Volldampf zum Ostseestrand!

Dieses Heft ist nicht im Abonnement enthalten!

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

Bestellkarte für das Rügen-Spezialheft

Bitte liefern Sie mir das Rügen-Spezialheft zum Einzelpreis von € 9,80 (€ 8,35 für Abonnenten). Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben: _____ Stück

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich bin Abonnent. Abonummer falls vorhanden: _____

Abbuchung vom bekannten Konto (nur Abonnenten).

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

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

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut: _____

Bargeld liegt bei

Scheck liegt bei

Datum

Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

05/06

Inhalt

VORBILD

TITELTHEMA

16 MEHRSYSTEMFAHIG

Dessau schaffte erfolgreich den Wandel vom Raw zum DB-Werk für elektrische Triebfahrzeuge.

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

26 ZUSCHUSS-GESCHÄFT

Zehn Jahre liegen hinter der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) – Teil 1.

LOKOMOTIVE

32 ZEIT DER ROSEN

Einst Zierde und Verpflichtung: Blumen an der Bahn.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

36 RÜTSCHLE-SPUREN

Die fast vergessene Schmalspurbahn Nagold – Altensteig am östlichen Rande des Schwarzwaldes.

BAHN UND TECHNIK

44 ERSTARRT

Raumnot zwingt zu speziellen Lösungen bei elektrischem Betrieb: Die starre Fahrleitung.

MODELL

WERKSTATT

60 WEINERTS BAYERIN

Rainer Albrecht baut das H0-Modell der bayr. R4/4.

64 ULTRASCHALL-WANDLER

Hohe Schallschwingungen im Modellbahneinsatz.

68 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

70 HERSFELDER BULLE

70 APPLAUS FÜR ALTENBERGER

72 DIE LETZTE ALLACHERIN

73 METROPOLITANO

UNTER DER LUPE

74 KADETTEN-SCHULE

74 ELEKTRISIERENDE VERBINDUNG

75 ACKERN FÜR TT

TEST

76 AKKU-KROKO

Die E80 in H0 von der Modelleisenbahn GmbH.

80 DER BLAUWAL IST ZURÜCK!

Die ML2200C' feiert Wiederauferstehung in H0 bei Lima/Hornby.

SZENE

84 DILLBRECHT IM SINN

Die H0-Anlage des Modelleisenbahnclubs Dill zeigt Abschnitte der Ruhr-Sieg-Strecke.

AUSSERDEM

92 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

97 IMPRESSUM

59 BAHNPOST

46 GÜTERBAHNHOF

52 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

90 TERMINE + TREFFPUNKTE

42 BUCHTIPPS

98 VORSCHAU

43 INTERNET



36 Dampf am Waldrand

Von Nagold nach Altensteig führte eine Schmalspurbahn. 1967 war es mit dieser Meterspurstrecke vorbei.

84 Dill-Express

Erinnerungen in 1:87 hielt der MEC Dill fest auf seiner H0-Anlage, die die Zeit der 60er-Jahre aufleben lässt.



16 Große E-Lok-Durchsicht

Mit Kompetenz und hoher Qualität konnte sich das ehemalige Raw in Dessau nun auch zu Zeiten der DBAG als Werk profilieren.



Titel: Optische Vermessung des Lokkastens von 114 016 am 3. November 2005.
Foto: Frickel

60 Rangieren im 4/4-Takt

Rainer Albrecht gibt Tipps zum Bau der bayerischen R4/4 in H0, die es als Messingbausatz bei Weinert gibt.



26 Auftrag angetreten ohne jede Erfahrung

Die Bundesländer bekamen mit der Regionalisierung die Hoheit über den Schienenahverkehr zugewiesen: Eine Zwischenbilanz.



HARZER SCHMALSPUR BAHNEN

Großer Bahnhof für kleine Bahn

● Knapp ein Jahr nach dem feierlichen Spatenstich in Gernrode gaben Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre (CDU) und Matthias Wagener, der Geschäftsführer der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), am 4. März 2006 gegen 17 Uhr das symbolische Abfahrtsignal für den Eröffnungssonderzug nach Quedlinburg. Der mit 99 5901 und 99 5902 bespannte Zug wurde in Gernrode und Quedlinburg sowie entlang der

Bahnübergänge fanden am 22. und 24. Februar 2006 mit dem VT 187 012 die ersten Probefahrten auf der Strecke Gernrode – Quedlinburg statt. Die eisenbahntechnische Abnahme der neuen Schmalspurbahn erfolgte am Vormittag des 1. März 2006, wozu ebenfalls der VT 187 012 genutzt wurde. Zur Einweisung des Personals gab es in den Abendstunden des 2. und 3. März noch einmal Probefahrten. Der planmäßige Personenverkehr auf der Strecke Gernrode – Quedlinburg wird jedoch erst am 26. Juni 2006 aufgenommen. Dann pendeln neun Zugpaare zwischen 8.34 und 19.31 Uhr auf der Neubaustrecke. Sonntags bis freitags werden jedoch nur drei Zugpaare mit 99 6001 oder 99 5906 bespannt. Freitags und samstags sind sechs der neun Zugpaare dampfbespannt. Die anderen Leistungen wird die Einsatzstelle Gernrode mit einem Neubau-Triebwagen erbringen, der dafür eigens dorthin umgesetzt wird. Die HSB rechnet mit jährlich rund 30 000 Fahrgästen, die die Schmalspur-Züge zwischen Gernrode und Quedlinburg nutzen.



Foto: Endlich

Mit dem Triebwagen 187 012 ging's am 1. März 2006 für die EBA-Mitarbeiter auf Abnahmefahrt.

Strecke von tausenden Schaulustigen erwartet. Nach zwei Fotohalten in der Dämmerung und der Begrüßung des Schmalspurzuges am neuen Haltepunkt Bad Suderode traf die Garnitur gegen 18.30 Uhr vor dem Bahnhof Quedlinburg ein. Nach einer Laser- und Lichtershow rollte der Festzug gegen 19.40 Uhr an den neuen Schmalspur-Bahnsteig 3 in Quedlinburg. In den Umbau der etwa 8,5 Kilometer langen, ehemaligen Regelspurstrecke in eine meterspurige Schmalspurbahn hat das Land Sachsen-Anhalt rund 6,5 Millionen Euro investiert. Bereits am 22. Dezember 2005 war die Umspurung der Strecke weitgehend abgeschlossen. Nach der Fertigstellung der Gleisanlagen und



Der geschmückte Eröffnungszug am 4. März 2006 war bespannt von zwei Mallet-Lokomotiven.

Fotos (2): Frick



Lokparade in Gernrode am 4. März 2006: 99 5901, 99 6001, 99 5906 und 99 5902 (v. li.).



Foto: Mann

Am Sonntag, 26. Februar 2006 traf in Nürnberg Hbf der aus Stuttgart kommende Tw 425 120/420 ein, der zur Hauptuntersuchung nach Tschechien unterwegs war. Gezogen wurde der Zug ab Nürnberg bis zur Grenze von der RCN-Lok 0505. Diese brachte dann anschließend den 465 006 (Bild) nach erfolgter HU in Tschechien wieder zurück nach Nürnberg, wo erstmalig die Bügel an den Draht gelegt wurden.

EUROPA

Rotterdam bis Genua

● ETCS kommt langsam in Sichtweite. Die Verkehrsminister der Schweiz, Deutschlands, Italiens und der Niederlande haben am 3. März 2006 in Bregenz in einer Absichtserklärung (Letter of Intent) ihren Willen bekräftigt, die Bahnlinie zwischen Rotterdam und Genua bis 2012 mit dem Zugsteuerungssystem ETCS auszurüsten. Mit ETCS werden die Zugsteuerungs- und -sicherungssysteme europaweit harmonisiert. Dies verbessert die Interoperabilität und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen. Die Unterzeichnung erfolgte im Rahmen eines informellen Treffens der EU-Verkehrsminister. Das bedeutet, dass ab 2012 Lokomotiven nur noch mit einem Zugsteuerungssystem ausgerüstet sein müssen und nicht mehr für jedes Land unterschiedliche Systeme in den Loks installiert werden müssen. Der grenzüberschreitende Schienenverkehr kann so kostengünstiger, zuverlässiger und konkurrenzfähiger werden.

HESSEN

Fahrzeugmangel bei VIAS

● Der geringe Fahrzeugbestand, 22 Itino-Tw, der „Fahrzeugmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH“ (Fahma) macht sich seit Beginn des Betreiberwechsels auf der Odenwaldbahn (MEB berichtete) bemerkbar. Besonders in den Berufs- und Hauptverkehrszeiten reichen die Platzkapazitäten, die durch die Betreibergesellschaft VIAS angeboten werden, nicht aus. Außerplanmäßige Fahrzeugausfälle bei den Itinos von Bombardier führten Ende Februar dazu, dass durch die Rurtalbahn GmbH (Mitgesellschafter der VIAS) zwei Regiosprinter in einem Umlauf zwischen Hanau und Wiebelsbach-Heubach eingesetzt werden mussten, um den Verkehr aufrechterhalten zu können. Damit ist auch die durch VIAS angekündigte Kapazitätserhöhung in den Verkehrsspitzen durch veränderte Umlaufgestaltung, verbunden mit Doppel- beziehungsweise Dreifachtraktion, vorerst hinfällig.



Die Regiosprinter 6.010 und 6.015 mit VIA 84665 nach Wiebelsbach-Heubach am 1. März 2006 bei Großauheim.

Foto: Gerlach

DB AG

WM-Zug von 1954 in Berlin

● Gut drei Monate vor Beginn der Fußball-Weltmeisterschaft war der legendäre WM-Zug von 1954 am 6. März 2006 zu Gast in Berlin. Der VT 08, mit dem vor 52 Jahren schon die Weltmeister um Trainer Sepp Herberger und Kapitän Fritz Walter an Bord eine Triumphfahrt durch Deutschland unternahmen, brachte den Sänger Max Raabe und sein Palast-Orchester in die Hauptstadt. Gleich nach der Ankunft auf Gleis 2 stellte Max Raabe sein neues Album mit der Single „Schieß den Ball ins Tor“ vor, die er gemeinsam mit den deutschen Star-Schauspielern Heino Ferch und Peter Lohmeyer, ein bekennender Schalke-Fan, aufnahm. Das Lied, so Raabe, soll der deutschen Fußball-Elf Mut machen. Möge der Wunsch in Erfüllung gehen!



Foto: Trojjanowski

Aus dem rechten Fenster des VT08 strahlen die Stars: Heino Ferch, Max Raabe und Peter Lohmeyer (v. l.).

Die Bahn bewegt, auch die Gemüter

Konkurrenz belebt bekanntlich das Geschäft. Von dieser banalen Erkenntnis lassen sich Politiker vor allem immer dann gern bei ihren Privatisierungs-Initiativen tragen, wenn es eigentlich um nichts anderes geht, als Verantwortung abzugeben.

Und dass dies auch der Vater des Gedanken bei der Bahnreform und vor zehn Jahren der Regionalisierung war, wer möchte dies ernsthaft bezweifeln? Um so weniger, als jetzt mit der angedrohten deutlichen Mittelkürzung des Bundes wohl auch dem letzten Optimisten klar wird, dass man in Berlin lieber Abenteuer-Reisen in den Kongo finanziert, als dem Steuerzahler einen angemessenen Schienenpersonennahverkehr zu sichern, von einem erschwinglichen Fernverkehr gar nicht erst zu reden.

Wie hieß das doch gleich vor gut anderthalb Jahrzehnten? Ach ja: Bundeswehr oder Bundesbahn! Irgendwie tritt man hierzulande auf der Stelle.

Der Markt wird's schon richten, darf man sich dann aus berufenem Munde anhören. Genau das aber tut er nicht, der Markt, zumindest nicht im Sinne der Fahrgäste im Speziellen und der Steuerzahler im Allgemeinen. Mit schöner Regelmäßigkeit werden die Fahrpreise erhöht, während die steuerliche Entlastung auf sich warten lässt.

Es ist abzusehen, dass die gesetzliche Daseinsvorsorge im öffentlichen Personenverkehr denselben Weg geht wie Gesundheits- und Altersvorsorge: Will man sie künftig angemessen in Anspruch nehmen, hat sich jede und jeder gefälligst privat selber darum zu kümmern! Sonst noch Fragen?



Dr. Karlheinz Haucke

MAINFRANKEN

100 Jahre Miltenberg – Wertheim

Der 21. Mai 2006, Tag des Jubiläums, wird von den sechs beteiligten Kommunen (Wertheim, Bürgstadt, Collenberg, Stadtprozelten, Hasloch und Miltenberg) im Mainviereck gleichzeitig mit unterschiedlichen Aktionen begangen. Mit einer Plandampffahrt sorgen die Eisenbahnfreunde Würzburg für das historische Ambiente. Dieser Zug wird mit einer Dampflok der Baureihe 52 bespannt und von Würzburg aus durch den Spessart nach Aschaffenburg gezogen. Von dort aus geht es in das Maintal bis Miltenberg, um dann zwischen Miltenberg und Stadtprozelten für das

Im Miltenberger Bahnhof kommt es von Zeit zu Zeit zu dem außergewöhnlichen Treffen von bis zu sieben Triebzügen der Baureihe 628.

notwendige Flair zu sorgen. Für die Freunde von Dampfzügen gibt es eine ganze Reihe von Zusteigemöglichkeiten auf der Strecke. Fahrplan unter: www.collenberg-main.de



Foto: Mann

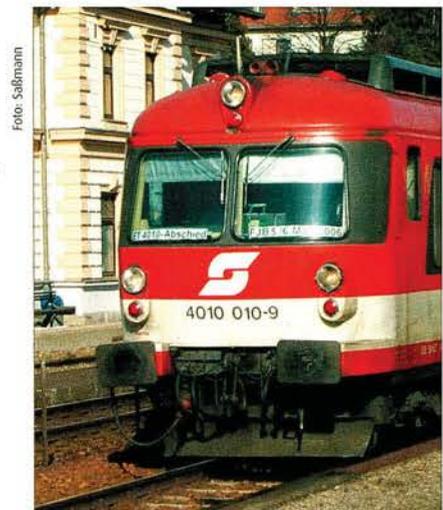


Foto: Salkmann

Die Baureihe 410, der formschöne ÖBB-Triebzug, zieht sich immer mehr zurück. Anfang März verabschiedete er sich von der Franz-Josefs-Bahn (FJB). An den letzten Einsatztagen trug der 4010.010 in den Fenstern die Anschriften „ET-4010-Abschied FJB 5/6.März 2006“. Am 3. März 2006 passiert er mit dem Regionalzug Sigmundshergberg – Wien den Bahnhof Kritzensdorf.

ZWISCHENHALT

Am 14. März 2006 hat das zuständige Regierungspräsidium bekanntgegeben, dass der Planfeststellungsbeschluss zum Weiterbau der Härtsfeldbahn um 2,65 km vom bisherigen Endbahnhof Sägmühle zum Bahnhof Katzenstein erfolgt ist.

Deutschland und Frankreich haben am 13. März eine Vereinbarung zur vereinfachten Zulassung von Lokomotiven unterzeichnet: Zulassungen in einem Land werden auch vom Nachbarn anerkannt. Die Vereinbarung kam auf Anregungen der deutschen und französischen Bahnindustrieverbände zustande (siehe Top 2/2006).

Hans Leister verlässt die Connex-Gruppe. Wie das Unternehmen mitteilt, gehe der erst Ende 2000 von der DB AG zu Connex gewechselte Leister auf eigenen Wunsch, um sich einer neuen beruflichen Herausforderung zu stellen.

Für die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ist das Maß des Personalabbaus voll. Insbesondere wehrt man sich gegen Bestrebungen der DBAG, dass Lokführer Reisendeninformationen übernehmen sollen. Dadurch würden Arbeitsplätze im KIN-Bereich abgebaut.

Von Sebnitz nach Dolní Poustevna könnten ab Jahresende 2007 die ersten Züge fahren. In einer Potentialanalyse er-

mittelte der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) 1000 Fahrgäste täglich. Der VVO will noch 2006 mit den Vorplanungen beginnen, das sächsische Wirtschaftsministerium habe Fördergelder in Aussicht gestellt.

Edmund Stoiber hat eine stärkere Einbindung Deutschlands in das Projekt Brenner-Basistunnel gefordert. Die Strecke sei auch für Deutschland entscheidend. Nur mit Hilfe Deutschlands, Österreichs und Italiens sowie der EU werde die Realisierung möglich sein. Stoiber stellte auch deutsche Gelder in Aussicht.

Für die Fußball-Weltmeisterschaft will die DBAG mehrere tausend zusätzliche Züge fahren. Um das Angebot abzusichern, sollen unter anderem 15 Schnellzugloks der ÖBB angemietet und über 100 ehemalige Interregio-Wagen reaktiviert werden.

Die DBAG hat dem Landkreis Fulda sowie mehreren Gemeinden insgesamt 445 000 Euro zurückgezahlt. Diese Summe ergab sich, weil die Rekonstruktion der Rhönbahn Fulda – Gersfeld trotz mehrfacher Umplanung rund 25 Prozent preiswerter ausfiel als vorgesehen.

Der Freistaat Thüringen fordert von den sieben im Land tätigen Bahngesellschaften rund 4,3 Millionen Euro zurück. Grund sind nicht betriebene Strecken sowie verspätete und verschmutzte Züge.

Eine S-Bahn-Verlängerung von Berlin Spandau nach Falkensee (7,9 Kilometer) er-

bringe einen Kosten-Nutzen-Faktor von 1,5 (erforderlich nur 1,1). Das hat ein Gutachten im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg sowie des Kreises Havelland ermittelt. Da es jedoch keine Finanzierungsvereinbarung gibt, ist die Realisierung völlig offen.

Die Westfalenbahn GmbH betreibt ab Dezember 2007 die Teutoburger-Wald-Bahn zwischen Bad Bentheim und Paderborn. In Rheine soll für rund fünf Millionen Euro ein Wartungswerk entstehen, 70 Arbeitsplätze sollen dort geschaffen werden.

103 000 Unterschriften haben bis Ende Februar die Initiatoren einer Bürgerinitiative zum Erhalt des Berliner Bahnhofes Zoo als Fernverkehrshalt gesammelt. Das teilten die BI und Bezirksbürgermeisterin Monika Thiemen mit.

Cargo Slovakia wird vorerst nicht an die ÖBB-Tochter Rail Cargo Austria verkauft. Die geplante Privatisierung ruht wegen einer Koalitionskrise und für Juni angesetzter Parlamentswahlen in der Slowakei.

Die Siemens Dispolok GmbH erhält in diesem Jahr weitere 15 E-Loks ES 64 F4 (entspricht DB AG-BR 189). Mit diesen Viersystemloks wächst die Siemens-Dispolok-Flotte auf insgesamt 120 Fahrzeuge an.

Für die OHE (Osthannoversche Eisenbahn) wird die Veräußerung der Bundes- (33,8 Prozent) und Landesanteile (40,2 Prozent) angestrebt. Noch in diesem Jahr soll die europaweite Ausschreibung erfolgen.

Fünf Tage Winterdampf

Die Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr (IGE) organisierte fünf Tage Voll- und Dampf durch die Nord-Westschweiz mit sechs verschiedenen Dampflokomotiven! Am 25. Februar trafen rund 180 Reisende sowie das Fernsichteam von Eisenbahnromantik in Basel ein. Mit Dampflok 23058 von Eurovapor, sechs Reisezug-, Bar- und Speisewagen und einer ER 20 am Zugschluss für die Mithilfe über die steile Rampe der alten Hauensteinlinie und die Durchfahrt durch den Scheiteltunnel ging die Fahrt vorerst via Olten nach Oensingen. Dort wartete die Maffei-Mallet Ed 2x2/2 196 für einen Abstecher zur Dampflokgruppe der

Oensingen-Balsthal-Bahn. Am Sonntag, 26. Februar 2006, wurde der Zug mit der Ae 6/8 208 von Classic Rail nach Ostermundigen überführt. Ein Teil dampfte von hier aus mit der Dampflok 64 518 des Vereins Historische Eisenbahn Emmental (VHE) nach Luzern. Die



Sigi Liechti, Stefan Landenberger, Hagen von Ortloff und Hanspeter Landenberger (v. li.) freuen sich über die gelungene Veranstaltung.



Fotos (2): Armin Schmutz

Zur Freude des Dampf-Volkes zieht A3/5 an der Spitze und hinten schiebt die C5/6 bei der Ausfahrt Les Verrières am 27. Februar 2006.

Ae 6/8 setzte die Reise nach Interlaken fort, von wo aus sich die Fahrgäste mit der Dampflok HG 3/3 1067 der Ballenberg-Dampfbahn über den Brüdig dampfen ließen. Der Knüller waren sicher die drei Tage mit den Dampflok von SBB Historic, der schon lange nicht mehr gesehenen C5/6 2958 „Elefant“ sowie der A3/5 705. Am Montag, 27. Februar 2006, ging die Reise in die Landschaft des Juras nach Les Verrières und Pontarlier (Frankreich), wobei je eine Lok am Anfang und am

Schluss des Zuges interessante Scheinfahrten ermöglichte. Am Dienstag zog die Schnellzuglok A3/5 den blauen Zug rund um den Bieler-Neuenburger- und Murtensee. Tüpfelchen auf dem I war die Doppeltraktion am 1. März 2006 von Biel nach Delémont. Nach der Besichtigung der Rotonde von Delémont zog 23058 von Eurovapor den Zug zurück nach Basel. Verantwortlich für die Produktion in der Schweiz war „RailEvent“ aus Winterthur in Zusammenarbeit mit Eurovapor.

■ Die SNCF hat 2005 ihren Betriebsgewinn um rund 60 Prozent auf 640 Millionen Euro gesteigert. Dazu hätten Sanierungserfolge im Frachtverkehr beigetragen. Der Umsatz stieg um 3,3 Prozent.

■ Die französische Netzgesellschaft RFF hat Alcatel einen Rahmenauftrag von 50 Millionen Euro erteilt, um das Bahnnetz mit elektronischen Stellwerken auszurüsten.

■ Die SBB-Panoramawagen Apm61 sollen ab Ende 2006 vorrangig auf der Gotthardbahn verkehren. Sie werden modernisiert und in den Zügen Zürich – Locarno sowie Basel/Luzern – Locarno eingestellt.

■ Die DBAG soll einer von drei Bewerbern für die Übernahme der Güterbahn Estlands, Eesti Raudtee, sein. Bisher gehört deren etwa 700 Kilometer langes breitspuriges Schienennetz zu einem Drittel dem estnischen Staat und zu zwei Dritteln privaten Investoren. Außer der DBAG haben eine estnische und eine russische Investorengruppe Interesse angemeldet.

■ Nordrhein-Westfalens Landesregierung will den ÖPNV-Bedarfsplan von 1998 ändern und insgesamt zehn stillgelegte Bahnstrecken entwidmen. Verkehrsminister Oliver Wittke halte es nicht für sinnvoll, an ÖPNV-Bedarfsausweisungen festzuhalten, die eh nicht umgesetzt würden. Geplant seien Stadtentwicklungsmaßnahmen und in vielen Fällen „teilweise Nutzung für den Straßenverkehr“.

Metronom-Loks feiern Landes-Geburtstag

Zwei Loks der Metronom-Eisenbahngesellschaft mbH, 146-01 und 146-18, erhielten anlässlich der Feierlichkeiten „60 Jahre Niedersachsen“ an den Seitenflächen große Aufkleber. Gleiches gilt auch für 146106 der DBAG und den Hannoveraner S-Bahnzug 424 040. Die Metronom-Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpool der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) tragen das Jubiläumslogo und den Slogan: „Alles zügig, alles stündlich. Alles gute Niedersachsen“. LNVG-Geschäftsführer Dr. Wolf Gorka konnte die beiden Sponsoren, die Firma Bombardier Transportation und den Modellbahnhersteller Piko, zur Unterstüt-

zung der Aktion gewinnen. Aber auch Metronom hat sich aktiv an der Aktion beteiligt, wie Henning Weize, der kaufmännische Geschäftsführer, stolz hervorhob. Weiter führte Weize aus, dass es für Metronom auch eine Auszeichnung darstelle, dass man sich für zwei Metronom-Loks entschieden habe. Die Pressesprecherin Karen Ritter erläuterte noch, dass es sich dabei nicht um Werbung handle, sondern um ein Dankeschön an das Land Niedersachsen für die gute Zusammenarbeit. Bis zum Herbst sollen die Außenaufkleber auf den Loks, die auf allen Metronom-Strecken zum Einsatz kommen, verbleiben.



Foto: Brüggemann

Bis zum Herbst 2006 wird man den beiden blau-weiß-gelben 146-Loks zwischen Hamburg, Bremen und Göttingen begegnen können.

? FRAGEZEICHEN

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



Foto: Wiltry

Der Reihe 218 geht es inzwischen verstärkt an den Kraken: Am 12. März 2006 warten weitere vier Loks auf ihr endgültiges Schicksal im Ehranger Hafen. Sie werden in der angrenzenden Schrottverwertung zu handlichen Schrottteilen geschreddert. In Ehrang, Ortsteil einer der bekanntesten deutschen Moselstädte, endete für viele Triebwagen, Loks und Wagen die letzte Fahrt. Die Verschrottung von Lokomotiven ist angesichts der aktuellen Weltmarkt-Stahlpreise ein einträgliches Geschäft. Wir suchen jedoch den Namen der Moselstadt, die bereits zur Römerzeit existierte, und die für Eisenbahnfreunde wegen der spannenden Grenznähe immer schon ein Reiseziel war.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 2006 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Rigi-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „Piko“. Gewonnen haben: Reichenberger, Thomas, 91183 Aßenberg; Winkler, Margit, 95032 Hof; Stenzel, Klaus-Peter, 32805 Horn-Bad Meinberg; Schwipper, H.-J., 09113 Chemnitz; Jakob, Arnold, 53909 Zulpich; Fülle, Hannelore, 07907 Schleiz; Cardeneo, Markus, 42389 Wuppertal; Lippke, Tim, 23992 Neukloster; Liggesmeyer, Frederik, 72072 Tübingen; Wilhelm, Thomas, 08523 Plauen; Böhme, Ralf, 08289 Schneeberg; Solterbeck, Klaus-Peter, 21465 Reinbek; Knitschky, Werner, 18311 Ribnitz-Damgarten; Kramer, Armin, 90530 Wendelstein; Brandt, Hans-A., 21739 Dollern; Ullrich, Ernst R., 06779 Raguhn; Zimmermann-Kurzidim, Jörg, 04838 Doberschütz; Penner, Michael, 86159 Augsburg; Fischer, Wolfgang, 96515 Sonneberg; Effinghausen, Horst, 29221 Celle.

SCHWEIZ

SBB-Chef tritt zurück

● Benedikt Weibel, Vorsitzender der SBB-Geschäftsleitung, wird Ende 2006 vorzeitig in Pension gehen. Diese Nachricht überraschte am 24. Februar 2006. Der charismatische SBB-Manager erreicht im Herbst 2006 die Altersgrenze von 60 Jahren und nannte persönliche Gründe für seine Entscheidung. Als Sportler wisse er, dass man seinen Rücktritt auf einen Zeitpunkt terminieren sollte, in dem man noch im Vollbesitz der Kräfte sei. Nach siebenjähriger Assistenz am betriebswirtschaftlichen Institut der Universität Bern wurde Benedikt Weibel 1978 Sekretär des Präsidenten der SBB-Generaldirektion. 1983 wurde er Generalsekretär und übernahm 1986 als Direktor das Marketing Personenverkehr. Anfang 1993 wurde er vom Bundesrat zum Präsidenten der Generaldirektion gewählt und ist seit der Umwand-

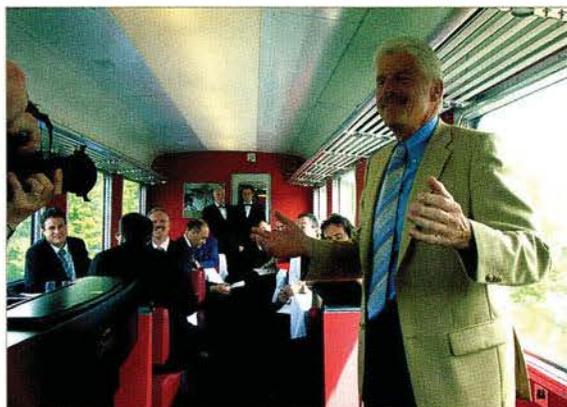


Foto: Armin Schmutz

Der charismatische SBB-Chef Benedikt Weibel arbeitet seit 28 Jahren für die SBB.

lung der SBB in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft im Jahr 1999

Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB AG. Bundesrat Leuenberger, immer gut für ein Bonmot, soll gesagt haben, nun müsse er für die Nachfolge den Auftrag erteilen, Benedikt Weibel zu klonen. Weibel habe die SBB zu einer erfolgreichen Bahn gemacht, die überall in Europa als Vorbild gelte. Der Verwaltungsrat der SBB bedauerte den Rücktritt.

L

IN PRODUKTION – SPUR 1

SNCF 242 A1

DR/DB BR 132/232/234
«Ludmilla»

BLS Be 5/7

Lemaco
prestige models

Handgearbeitete Eisenbahnmodelle in Spur 1 aus Messing von aussergewöhnlicher Qualität.
Modernste Antriebstechnik mit Präzisionsmotoren und hervorragenden Laufeigenschaften.
Limitierte und nummerierte Kleinserien von bleibendem Wert.

Spur 1-Treffen in Sinsheim
24. – 25. Juni 2006

Feinste Messing-Handarbeitsmodelle

► Vorbereitet für Digitalisierung

Lieferung 2006/2007
Verlangen Sie Unterlagen!

LEMACO PRESTIGE MODELS SA · CASE POSTALE · CH-1024 ECUBLENS · TEL. +41(0)21 691 89 91 · FAX +41(0)21 691 42 95

www.lemaco.ch

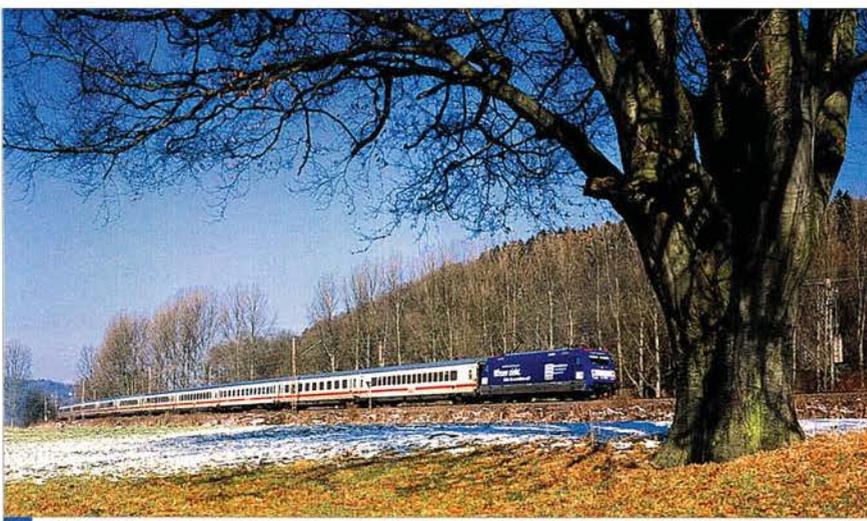


Foto: Henschel

„Wissen zieht – Teilen Sie es anderen mit“. Eine neue Werbe-101 (101136) prägt dieser sinnige Spruch. Sie wirbt ein Jahr lang für den Klaus-Tschira-Preis für verständliche Wissenschaft (www.klaus-tschira-preis.de).

— PIONIER-EISENBAHN —

50 Jahre Parkbahn

● Die Berliner Pioniereisenbahn wurde am 10. Juni 1956 eröffnet und hat in den vergangenen 50 Betriebsjahren rund drei Millionen Fahrgäste befördert. Es verbringen aktuell über 150 Kinder und Jugendliche ihre Freizeit bei der kleinen Bahn. Eine Dampflok (Luise) und zwei Dieselloks erbringen derzeit die Hauptlast der planmäßigen Fahrten mit sechs geschlossenen und mehreren offenen Personenzugwagen. Zwei weitere Dampfloks befinden

sich in Aufarbeitung. Neben vielen Jubiläums-Veranstaltungen findet am 11. Juni 2006 ein großes Treffen ehemaliger Pionier- und Parkeisenbahner statt. Noch immer werden möglichst viele Ehemalige gesucht. Sie sollen sich bei der Parkeisenbahn melden: Berliner Parkeisenbahn, An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin, E-Mail: 50jahre.pionier-eisenbahner@parkeisenbahn.de Info: www.parkeisenbahn.de.



Foto: Bahis

Der Startschuss für das Jubiläumsjahr fand unter Beteiligung des Hauptmanns von Köpenick am 11. März 2006 statt.

— SACHSEN-ANHALT —

Geschlossen

● Zum 1. April 2006 löste der Betriebschef Magdeburg-Rothensee seine Außenstelle in Blankenburg (Harz) auf und setzte die letzten 17 Lokführer in das Stammwerk um. Zuletzt besetzten die Blankenburger Lokführer Dieselloks der Baureihen 232, 233 und 241. Damit wurde das 1873 von der ehemaligen Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) in Betrieb genommene Bw Blankenburg geschlossen. Dies war möglich, nachdem die DBAG zeitgleich die verbliebenen Güterzugleistungen auf der Rübelandbahn Blankenburg – Elbingerode an die Havelländische Eisenbahn (ex. Osthavelländische Eisenbahn) abgegeben hatte. Diese hält nun für den Güterverkehr auf der Steilstrecke insgesamt fünf Blue-Tiger vor. Die Infrastruktur der Rübelandbahn ist jedoch nach wie vor Eigentum der DB AG. Der regionale Hauptkunde, die Fels-Werke, streben aber bis 2007 eine Übernahme der Strecke an. Dazu gehört auch die Wiederaufnahme der elektrischen Zugförderung und die Eröffnung eines Tourismusverkehrs am Wochenende. Allerdings steht der zunächst angestrebte Dampfbetrieb auf der Rübelandbahn nicht mehr zur Debatte. Wie Hanns-Michael Noll vom Verein „Brücke e.V.“ Anfang März auf einer Versammlung der Bürgerinitiative „Rübelandbahn“ mitteilte, sei der Dampfbetrieb für den Wochenendverkehr aufgrund technischer Probleme und aus Kostengründen nicht machbar. Stattdessen strebt der Verein nun einen Nostalgieverkehr mit E-Loks an, eventuell mit den noch in Blankenburg abgestellten 171001 und 171002. Diese sind seit Sommer 2005 im Eigentum des DB-Museums Nürnberg.

Immer wissen, wo's langgeht...

NEU: Eisenbahnatlas Österreich

- alle Bahnstrecken Österreichs im Maßstab 1:150.000, Stand Ende 2005
- Detailkarten 1:50.000 von Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck, Graz, Villach
- ein- und mehrgleisige Strecken, Stromsysteme, Schmalspur- und Zahnradbahnen
 - ÖBB-Strecken, Privatbahnen, Museumsbahnen
 - Bahnhöfe, Haltepunkte, Abzweig- und Überleitstellen
 - offizielle Streckennummerierung der ÖBB
 - stillgelegte und abgebaute Strecken
 - Betriebsstellenverzeichnis mit ÖBB-Kurzbezeichnungen, Tunnelverzeichnis
 - Adressen der wichtigsten Eisenbahnunternehmen



128 Seiten, Großformat 23,5 x 27,5 cm, geb.
ISBN 3-89494-128-4 € 28,00

Außerdem im Programm: Atlanten von Deutschland und der Schweiz

VERLAG **SCHWEERS + WALL GMBH**
Eupener Str. 150 · 50933 Köln · mail@schweers-wall.de



Aspenmodel:
Hochwertige Modelleisenbahnen und Zubehör



Die Realität im Kleinformat: Modelleisenbahnen und Zubehör in den Spuren Z, Nn3 und N, Gleismaterial der Spuren Zm, Z, Nn3, N, HOm, HO sowie Spur 1 Gartenbahn. Besuchen Sie unsere Homepage oder rufen Sie uns an.

Aspenmodel GmbH, Postfach 10 13 31, 40004 Düsseldorf
Höherweg 245, 40231 Düsseldorf, Tel.: 0211/1711-618, Fax: -625
<http://www.aspenmodel.com>, E-Mail: Verkauf@aspenmodel.com

WINTERCHAOS

Je später, desto heftiger?



Foto: Kiebler

Eine versunkene Halbschranke muss gängig gemacht werden.

● Am ersten Märzwochenende meldete sich der Winter noch einmal mit rekordverdächtigen Schneemengen zurück. Besonders betroffen waren alle Regionen südlich der Donau vom Schwarzwald bis Oberbayern, aber auch die Schweiz, die teilweise über Nacht einen Neuschneeschub von einem halben Meter verzeichneten. Diese Schneemassen brachten den Verkehr teilweise tagelang zum Erliegen. Selbst auf Hauptstrecken wie München – Augsburg – Ulm ging nichts mehr,

In der Millionenmetropole München musste die S-Bahn ihren Betrieb einstellen und es konnten wie auch in Augsburg über mehrere Tage keine Straßenbahnen ausrücken. Die betroffenen Strecken der DB AG in Oberbayern, im Allgäu und in Württemberg mussten tagelang mit Schneepflügen freigeräumt und von umgestürzten Bäumen befreit werden.



Foto: Neumann

Nichts geht mehr in Buchloe am 5. März 2006: Die Zugarnituren blieben nach Betriebseinstellung an Ort und Stelle stehen.



Foto: Maucher

Freischaufeln einer Lok: 218 469 ist als Spurlok auf dem Weg nach Füssen in Weizern-Hopferau gestrandet.



Foto: Armin Schmitz

Im Bahnhof Ausserberg auf der Lötschbergstrecke müht sich die Holder-Schneefräse, wenigstens die Bahnhofsgleise freizuhalten.

Der Schwellenleger

Ablage P

● Man kann den Klinsi schon verstehen: In einem Land mit mindestens 40 Millionen Bundestrainern, die es immer besser wissen, ist es schon verständlich, wenn er ab und zu nach schlechten Spielen seiner Mannschaft die Flucht nach Kalifornien antritt. Der DFB zahlt ja die Flugtickets. Vielleicht sollte sich Bahnchef Mehdorn mal mit dem Bundestrainer über überseeische Wohnorte unterhalten. Jetzt, wo seine Bahn einer der Hauptsponsoren der WM ist, dürfte es nicht schwer sein, ein Treffen zu arrangieren. Denn Hartmut Mehdorn geht es schließlich ähnlich wie Jürgen Klinsmann: Das Land hat wohl genauso viele selbsternannte Verkehrsminister wie Bundestrainer, denen man nichts recht machen kann und die nichts Besse-

res zu tun haben, als sich über Unpünktlichkeit, Unfreundlichkeit und hohe Preise zu beschweren, wo doch die DB AG eine ganz andere Aufgabe hat: Den Börsengang. Eigentlich ist des Bahnchefs Lage sogar noch bemitleidenswerter. Zu den Hobby-Verkehrsministern gesellt sich sogar noch ein realer und eine Kanzlerin, die ihm wirklich was zu sagen hätte. Obendrein gibt es ein lästiges Parlament mit einem Verkehrsausschuss, verschiedene Parteien, die in ihren Reihen alle schon einen Nachfolger für seinen Stuhl parat hätten und last but not least Institutionen wie den Bundesrechnungshof. Der jüngste Bericht des Rechnungshofes zur Finanzierung der Bundesschienenwege ist für die DBAG und die bundesdeutsche Verkehrspolitik ein Debakel, das vergleichbar einem Ausscheiden der Nationalelf in der WM-Vorrunde wäre. Kein einziges Ziel der Bahnreform sei bisher erreicht, heißt es

dort! Und jetzt will der Rechnungshof der DB AG auch noch ans Portemonnaie. Das hatte sich Bahnchef Mehdorn aber auch zu schön vorgestellt: Das Netz bleibt nach dem Börsengang in seiner privaten Regie, aber zahlen darf der Steuerzahler. 2,5 Milliarden Euro wollte die DB AG jährlich für die Sicherung des Bestandsnetzes, festgeschrieben auf Jahre, und selbst wollte sie sich an dieser Aufgabe nicht beteiligen. So nicht, meint der unabhängige Rechnungshof und das zu Recht. Da könnte man die Dividenden der künftigen Bahnaktionäre gleich aus Steuermitteln zahlen. Hoffnung besteht für den Bahnchef dennoch: Häufig scheren sich Politiker wenig um Rechnungshofberichte, die umgehend in die Ablage P wandern. Auch wenn die Aussagen (www.bundesrechnungshof.de), Anlass genug wären, die Bahnreform nochmals grundlegend zu diskutieren.