

100
Seiten
3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Ein Lokführer erinnert sich

*Schrecksekunden
auf der 01.5*

Ab 40 im Unruhestand

Der Knochenschüttler

Digital und analog

*Spielfreude auf
H0-Heimanlage*

*Mit Marktübersicht:
Berühmte Henschel-Loks
im Modell*

Werkstatt:

■ Karton-Villa ■ Blickpunkt Schrottplatz ■ Schottern und Teeren

Nr. 7
Juli 2011
60. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Der Testreport:

- ▶ Preußische T8 von Brawa
- ▶ Umbau-Re 6/6 von Märklin
- ▶ EMD-SW 1500 von Athearn
- ▶ N-Thalys PBKA von Kato
- ▶ Umzugswagen von Busch
- ▶ Claas Europa von Mo-Miniatur
- ▶ Teller-Leuchte von Viessmann

Großes Gewinnspiel:
Fünf Henschel-
Lokmodelle

Das Henschel-Archiv

Schätze aus der berühmten Lokschmiede



Feuer & Dampf

Licht & Rauch



Die Modellbahn bietet heute nicht nur Bewegung bei den (Schienen-) Fahrzeugen, mittlerweile werden diverse Funktionsmodelle auch mit kleinen Szenereien auf der Anlage immer beliebter. Gerade bei einem betriebsamen Dampflokom-BW geben Lärm, Qualm und Schmutz der Kulisse erst die Atmosphäre aus längst vergangenen Tagen. Die aktuelle Ausgabe der erfolgreichen Serie „Modellbahn-Schule“ aus der Redaktion des „Modelleisenbahner“ zeigt, wie die Kaminschlote auf dem Lokschuppen mit pulsierender Rauchentwicklung zum Arbeits-Leben erweckt werden, wie durch einen qualmenden Schlackensumpf das Löscheziehen lebendiger gestaltet und wie mit diversen Tricks individuell Dampf erzeugt wird.

Weitere Themen: Mauern gestalten aus Gips, Kurs „Oberleitungsbau“ sowie landwirtschaftliches Ladegut (Transport von Rüben, Vieh und Kartoffeln). Autoren wie Markus Tiedtke, Sebastian Koch, Jörg Chocholaty, Wolfgang Langmesser, Oliver Strüver, Paul de Groot, Hugo Baart und Thomas Memm bieten wieder jede Menge Grundlagenwissen und anspruchsvollen Modellbau.

100 Seiten Format 225 x 300 cm,
rund 150 Abbildungen und Skizzen, Klebebindung
Best.-Nr. 920024 • € 9,80



Inhalt

TITELTHEMA

14 DEM MYTHOS VERPFLICHTET

Jeder kennt Henschel. Das Archiv der großen Lokomotivfabrik aus Kassel ist jetzt mit dem Henschel-Museum für die Öffentlichkeit zugänglich.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 DIESELWUMMERN

Die Sanierung der Ronneburger Urantagebauanlagen wäre ohne die Wismut-Werkbahn nicht möglich.

27 TRANSPORT-BIENNALE

Ein Rückblick auf die internationale Messe Transport & Logistik in München.

LOKOMOTIVE

28 90 JAHRE 75 1118

Seit 1988 ist die badische VI c im Einsatz bei den Ulmer Eisenbahnfreunden auf der Schwäbischen Alb.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

32 DURCH MARK UND BEIN

Ein Treibzapfenbruch bei der heutigen Museumsdampflok 01 519 sorgte im Jahr 1977 für Schrecken.

36 TOTGESAGTE LEBEN LÄNGER

Wegen ihren schlechten Laufeigenschaften wurde die preuß. T 8 schnell in den Rangierdienst abgeschoben.

MODELL

TITELTHEMA

76 WER DIE WAHL HAT...

Marktübersicht Henschel-Lok- und Automodelle.

WERKSTATT

53 BASTELTIPPS

54 EIN TRAUM IN 420 TEILEN

Ein High-End-Lasercut-Bausatz lässt die Schindler-Villa aus Landsberg am Lech wieder aufleben.

58 ALTE LIEBE ROSTET NICHT

Ein Schrottplatz stellt den Blickfang einer Modellbahnanlage dar.

62 INNOVATIVE MISCHUNG

Unterpreuschwitz, Teil 4: Gleisschotter und Straßenbeläge sind beim Modellbahnbau entscheidend.

PROBEFAHRT

66 KRAFTVOLLER BERGFEX

66 DER BLAUE FELS

67 EUROPA-ZUG

UNTER DER LUPE

69 FESTUMZUG

70 CLAAS-ERNTEHILFE

70 LICHTREFLEX

TEST

72 EIN STARKES STÜCK

Die neue preußische T 8 von Brawa im Maßstab 1:87 überzeugt im Test.

SZENE

80 SPEICHER-PLATZ

Stolze 45 Quadratmeter groß ist die H0-Modellbahn von Manfred Girke aus Weißwasser.

AUSSERDEM

92 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

97 IMPRESSUM

41 BAHNPOST

42 GÜTERBAHNHOF

90 TERMINE + TREFFPUNKTE

40 BUCHTIPPS

98 VORSCHAU

31 INTERNET

20 Jahre 24 Sanierung

Mit Sand und Löß durchs Wismut-Revier.



14 Das Erbe Henschels im Archiv

Die Geschichte der Lokschmiede wird in einem kleinen, aber feinen Museum gezeigt.



62 Die Mischung macht's

Die Wirkung einer Modellanlage steigt oder fällt mit der Gleiseinschotterung sowie den Belägen für Bahnsteig und Straßen.



Titel: Henschel-Lokomotiven: V 320 von Brawa, 19 1001 von Brawa, 52 von Gützold, 45 und 61 001 von Märklin.

Foto: Andreas Stirl.

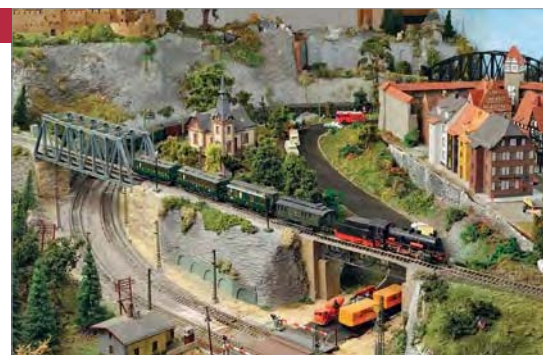


72 Erfolgversprechendes Modell

Im Maßstab 1:87 könnte es Brawas neue preußische T 8 zu mehr Popularität bringen als ihr wenig gerühmtes Vorbild (ab S. 36).

Boden-Welt 80

Die H0-Anlage mit digitaler Haupt- und analoger Nebenbahn beeindruckt in ihrer Vielfalt und ihrem Ideenreichtum.



BERLIN

Hauptbahnhof feiert Geburtstag



Fotos (2): Schulz

Speziell abends macht das erleuchtete Hbf-Gebäude eine gute Figur.

□ Fünf Jahre ist er jung, der neue Hauptbahnhof der Bundeshauptstadt Berlin. Mit der Eröffnung und Inbetriebnahme des neuen Prachtbaus änderte sich auch die Bahnlandschaft Berlins komplett. Ob er allerdings Hauptbahnhof oder besser



Eine 103 mit einem VT 18.16 sowie einem SVT 137 am Haken ist als Überführungsfahrt wohl einzigartig.

Lehrter Bahnhof genannt werden sollte, darüber kann man streiten.

Nach München, Frankfurt und Hamburg gehört er zu den größten Personenbahnhöfen in Deutschland. Er ist der größte Turmbahnhof Europas und der wichtigste Eisenbahnknoten Berlins. Rund 300000 Fahrgäste nutzen ihn täglich, 633 Regional- und Fernverkehrszüge halten derzeit dort pro Tag. Wenn die S-Bahn in ferner Zukunft wieder einmal ihre volle



Foto: Günther

Die Fahrzeugausstellung zum Geburtstag zeigte Fahrzeuge an einem außergewöhnlichen Ort.

Leistung erbringt, hält diese planmäßig 636-mal täglich im Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof, wie die S-Bahn-Station offiziell heißt. An der Stelle des heutigen Bahnhofs befanden sich von 1868 bis 1951 der Lehrter Bahnhof und von 1882 bis 2002 der Lehrter Stadtbahnhof. Das markante Gebäude wurde vom Architekten Meinhard von Gerkan entworfen. Zusammen mit dem Bahnhof wurde am 28. Mai 2006 die neue Nord-Süd-Eisenbahntrasse durch den Nord-Süd-Tunnel in Betrieb genommen. Durch das so genannte Pilzkonzzept wurde eine völlige Umstellung und Neuordnung des Schienenpersonenverkehrs in Berlin verwirklicht. Der West-Berliner Bahnhof Zoo verlor in diesem Zusammenhang seine Fernverkehrshalte.

Am Wochenende, 21./22. Mai 2011, wurde mit einem großen Bahnhofs-Fest das Jubiläum würdig begangen. Auf der Terrasse am Washingtonplatz war eine große Bühne aufgebaut, auf der Unterhaltung geboten wurde. Bei einer Fahrzeugschau wurden unter anderen 103 245, der SVT 137 225, der VT 18.16.07 sowie 74 1230 gezeigt. Einer der Höhepunkte war ein großes Feuerwerk am Samstagabend.

Vor wenigen Wochen konnte der erste Bauabschnitt der Elektrifizierung der Göltzschtalbrücke planmäßig beendet werden. Damit ist das seit Sommer 2010 im Bau befindliche Gleis im Bereich der Brücke vollständig elektrifiziert und kann wieder von Zügen befahren werden. Zeitgleich wurden die Arbeiten, analog dem bisherigen Bauverfahren, im Gegengleis begonnen. Dort wird in den nächsten Monaten der Gleiskörper einschließlich der Fahrbahnwanne komplett erneuert und mit Oberleitungsmasten ausgestattet.



Foto: Neuhold



Foto: Armin Schmutz

Hanspeter Landenberger am Regler dampft mit seinem Sohn Stefan, ebenfalls Lokführer, nach 40 Dienstjahren dem Ruhestand im Endbahnhof Zürich entgegen. Die Aufnahme entstand zwischen Frauenfeld und Winterthur.

SCHWEIZ

Letztmalige Dampffahrt

□ Anlässlich des zehnjährigen Bestehens von SBB Historic organisierte „Steam Adventure Tours“ zusammen mit SBB Historic einen Schnellzug, so wie diese in den ersten Jahren des letzten Jahrhunderts gefahren sind. Ausgehend von Zürich traf die Dampflokomotive A3/5 auf der Fahrt via Winterthur in Etzwilen mit der dort wartenden Eb 2/4 J-S 35 zusammen, vorerst für einen Abstecher über den Rhein nach Hemishofen. Ab Etzwilen leistete die Eb 2/4 den Unter- und Bodensee entlang Vorspann bis Romanshorn. Nach einer Mittagspause dampfte das Gespann weiter nach St. Gallen, Gossau, Sulgen, Frauenfeld, Winterthur und zurück nach Zürich. Auf der A3/5 705 bediente der bestens bekannte Lokführer Hanspeter Landenberger den Regler und fuhr, begleitet von seinem Sohn, dem Ruhestand entgegen!

POLEN

Das Ende der SA 110 steht bevor

□ Nach rund fünfjährigem Einsatz im Planverkehr in Westpommern steht jetzt das Ende der Einsätze der Baureihe „SA 110“ (Ex-DB-Baureihe 624) unmittelbar bevor. Die Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Verwaltungsbezirk Westpommern) in Stettin hat für die Verkehre auf den Nebenbahnen im Raum Szczecin/Kolobrzeg/Szczecinek Neubautriebwagen aus polnischer Produktion bestellt und mittlerweile in Betrieb genommen. Der Einsatz der neuen Triebwagen der Baureihe SA 136 bedeutet das auch seitens der Wojewodschaft gewünschte Aus für die Dieseltriebwagen der Baureihe SA 110. Aktuell setzt Przewozy Regionalne die Fahrzeuge nur noch bei wenigen Leistungen ein. Ende Juni 2011 soll der SA 110-Planeinsatz enden.



Foto: Schumann

In Polen wird der Einsatz der ehemaligen DB-Baureihe 624 im Juni zu Ende gehen: Im Endbahnhof Darlowo der westpommerschen Nebenbahn Slawno – Darlowo wartet SA 110-03 am 27. April 2011 als R 80032 auf die Rückfahrt nach Slawno.

Gerädert ab ins DB-Museum

A Iso, neulich meinte Nachbars Werner nach dem Sport, dass die Bahn auch nicht mehr das sei, was sie mal war. Wobei er nicht etwa eine Tartan- oder sonstwie beschichtete Laufbahn im Sinne hatte. Auch ging es ihm nicht um die Bahn 8 der Minigolf-Turnieranlage im Theodor-Heuss-Park, auf der er unlängst eine Glocke nach der anderen fabriziert, sprich, auch nach sechs Schlägen noch immer nicht ins Ziel getroffen hatte.

Nein, Werner wollte jenes komplexe Rad-Schiene-System angesprochen wissen, dessen Eigenschaften und -heiten seit jeher den Hauch des Mysteriösen verbreiten. Zugegeben, Mathematiker sehen das nüchtern, etwa als eine Gleichung mit vielen Unbekannten oder als mehrere Gleichungen mit wenigen Bekannten. Wobei es sich nicht wirklich um Personen handelt. Obwohl, der menschliche Faktor läge bei der Bahn doch zumindest nahe.

Wie auch immer, Werner jedenfalls findet, dass man einmal der Frage nachgehen sollte, wie die Bahn wurde, was sie ist. Das befriedigend zu beantworten, könnte freilich entweder in einem mehrbändigen Werk gipfeln oder in einem sarkastischen Satz: Weil man ständig versucht, das Rad neu zu erfinden!

Nun ja, man kann letzteres nicht einfach zurückdrehen, obgleich beispielsweise ein Abstecher ins Archiv der Kasseler Lokschmiede (siehe Titelbeitrag ab Seite 14) Hochinteressantes zu Tage fördert.

Ab ins Museum? Warum nicht? Wenn gleich, dass jetzt ausgerechnet das Nürnberger DB-Museum eine Automaten-schulung für Ältere anbietet, entbehrt nicht einer gewissen Doppeldeutigkeit oder?



Dr. Karlheinz Hauke

BAHNWELT AKTUELL

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Wiederbelebung geplant

□ Inbetriebnahmen stillgelegter Bahnstrecken gab es in den letzten Jahren häufiger, doch eine 1945 eingestellte und sogar teils demonitierte Strecke heute wieder in Betrieb zu nehmen, das ist selten: Die DBAG und das Land Mecklenburg-Vorpommern möchten die Darßbahn von Barth nach Prerow und Zingst an der Ostsee wieder nutzen. Nachdem im vergangenen Jahr ein vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenes Gutachten zur Wirtschaftlichkeit eines Wiederaufbaus der Bahnstrecke zwischen Barth und Prerow erstellt worden war, bekräftigte der Verkehrsminister Volker Schlotmann Anfang Mai seinen Willen, die Darßbahn wieder aufzubauen. Man erhofft sich touristischen Verkehr auf die Halbinsel. Von der Darßbahn ist nur noch der Streckenabschnitt von Velgast nach Barth in Betrieb. Dort fahren Züge der Usedomer Bäderbahn (UBB). Dr. Joachim Trettin, der DBAG-Konzernbevollmächtigte für Mecklenburg-Vorpommern, betonte: „Mit der Reaktivierung der Darßbahn können sowohl bestehende Verkehrsprobleme gelöst, Umweltbe-



Foto: Brüggemann

Der DBAG-Konzernbevollmächtigte für das Land Mecklenburg-Vorpommern, Dr. Joachim Trettin (links), und der UBB-Geschäftsführer Jörgen Bosse (rechts) auf der Meiningenbrücke. Sie soll einem Neubau weichen.

lastungen reduziert als auch die sensiblen Naturschutzgebiete in ihrer Funktion erhalten werden.“ Es ist vorgesehen, zunächst die Strecke Barth – Zingst bis zum Fahrplanwechsel 2016 wieder herzustellen. Nach der bisherigen Kostenschätzung sind für die Darßbahn, einschließlich des Schienenanteils der neuen Klappbrücke über den Meiningenstrom, Investitionen von etwa 38 Millionen Euro erforderlich. Da es sich um eine reine Nahverkehrsstrecke handelt, würden davon etwa 29 Millionen Euro auf das Land entfallen. Die Trasse auf dem Darß ist heute ein Radweg. Dieser müsste verlegt werden.



Foto: Schulz

Mit norwegischen Schlafwagen auf dem Weg nach Rumänien zur Modernisierung war am 29. April 2011 die GVG-109-2 in Berlin-Nordkreuz unterwegs. Aufgrund des breiteren Lichtraumprofils der Norweger schlich der Zug durch jeden Bahnhof mit höchster Vorsicht. Bei einem früheren Transport wurde Deutschland umfahren.

Zwischenhalt

■ **Neue Verkehrsminister:** Winfried Hermann (B90/Grüne) übernimmt in Baden-Württemberg und Thomas Webel (CDU) wird in Sachsen-Anhalt Nachfolger des altgedienten Karl-Heinz Daehre.

■ **Der 688 Meter lange** Lohmeberg-Tunnel im Thüringer Ilm-Kreis wurde am 17. Mai 2011 nach etwa sechsmonatiger Vortriebsarbeit durchschlagen. Er ist der zehnte von 14 Tunneln im Thüringer Wald.

■ **Philippe Mellier** verlässt nach acht Jahren als Präsident das Unternehmen Alstom Transport zum 1. Juli 2011.

■ **Der Projektleiter von Stuttgart 21**, Hany Azer, gab überraschend die Leitung des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm auf eigenen Wunsch zum 31. Mai 2011 ab.

■ **Der Ausbau der Bahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder)** zwischen Köpenick und Erkner auf 160 km/h ist für die Jahre 2013 bis 2015 vorgesehen.

■ **Die Firma Rent-a-Rail GmbH** aus dem bayerischen Offingen firmiert künftig als „HTRS Süd GmbH“. Das Unternehmen gehört zu „Husa Transportation Deutschland GmbH“ mit Sitz in Duisburg.

■ **Das Sulinger Kreuz** bleibt als Eisenbahntrasse gesichert. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bahnstrecke des Sulinger Kreuzes, Bassum – Sulingen – Rahden, soll dem Schienenverkehr gewidmet bleiben.

■ **Angekündigt wurde** seitens der Aufgabenträger die Ausschreibung des Nordwesthessen-Netzes, das aktuell von der DB-Regio-Tochter Kurhessenbahn betrieben wird.

■ **Mit einem ersten Spatenstich** begann am 17. Mai 2011 die Erweiterung des Umschlagbahnhofs Hamburg-Billwerder, dessen Kapazität dadurch von rund 300000 auf über 400000 Ladeeinheiten jährlich gesteigert werden soll.

■ **Der Verkehrsvertrag** zwischen dem Landkreis Esslingen, dem Zweckverband „Fahr Mit“ und der Württembergischen Eisenbahngesellschaft für die Tälesbahn Nürtingen – Neuffen ist bis 2020 verlängert worden.

■ **Rhenus Veniro** konnte nach über einem Jahr Verspätung endlich den Verkehr zwischen Boppard und Emmelshausen mit Triebwagen des Typs Regioshuttle (RS1) übernehmen und damit die Züge der DB-Regio, die bislang für die nicht einsatzbereiten RS1 eingesprungen waren, ersetzen.



Foto: Dollinger

Am Abend des Karfreitag, 22. April 2011, fand die Überführung eines der beiden noch nicht überholten Aussichtswagen (AD4üm-62, Wegmann 1962) nach München statt. Als

Zuglok diente Re421 383 von SBB-Cargo. Neben dem Aussichtswagen komplettierten ein alter Postwagen sowie die 183 701 „Train of Ideas“ das Gespann.

SACHSEN

Heidenau-Altenberg-Wagen

□ In Bärenstein fand am Wochenende des 14./15. Mai im Müglitztal das diesjährige Bahnfest des Fördervereins für die Müglitztalbahn e. V. statt. Aus diesem Anlass pendelte eine V100 der Firma ITL mit dem letzten in Deutschland erhaltenen Reisezugwagen der Bauart „Heidenau-Altenberg“ mehrmals täglich zwischen Bärenstein und Altenberg. Gleichzeitig waren im Bahnhof Bärenstein Führerstandsmittfahrten auf 52 8079 von Dampf-Plus möglich. Desweiteren waren die Lokomotive V 240 001 sowie der Oberleitungsrevisionstriebwagen (ORT) 188 202 des Verkehrsmuseums Dresden ins Müglitztal gekommen.



Foto: Marks

Die Aufnahme des Altenberger Wagens „Dresden 73 413“ entstand am 14. Mai auf der Rückfahrt von Altenberg kurz vor Bärenstein.



Foto: Henschel

Der Pott kommt in den Pott: 185 630 der HGK hatte am 22. Mai 2011 die ehrenvolle Aufgabe, den DFB-Pokalsieger 2011, den FC Schalke 04, von Berlin nach Gelsenkirchen zu befördern. Am Abend zuvor hatten die Gelsenkirchener den MSV Duisburg mit 5:0 besiegt. Ob die Spieler die Bahnfahrt nutzten, Kräfte für den anschließenden Autokorso durch Gelsenkirchen zu sammeln, ist nicht bekannt. 20 Minuten vor Plan ist der Zug bei der Einfahrt in Gelsenkirchen Hbf zu sehen.

Richard Steinheimer (1929 bis 2011)

□ Er war einer der bedeutendsten und einflussreichsten Eisenbahnfotografen der USA. Er starb am 4. Mai 2011 im Alter von 81 Jahren in seiner kalifornischen Heimat. Steinheimer-Fotos erkennt man auf den ersten Blick, nicht zu Unrecht nannte man ihn manchmal den Ansel Adams der Eisenbahnfotografie. Er begann bereits in den 1940er-Jahren mit der Ablichtung von Zügen und erst eine Alzheimer-Diagnose setzte seinem kreativen Schaffen nach fast 60 Jahren ein plötzliches Ende. Er war nie müde, neue Perspektiven auszuprobieren. Schlechtes Wetter kannte er nicht, und seine eindrucksvollsten Bilder entstanden bei Nebel, Schnee oder im Regen. Neben seiner scheinbar unerschöpflichen Kreativität waren es sein Sinn für Humor, seine

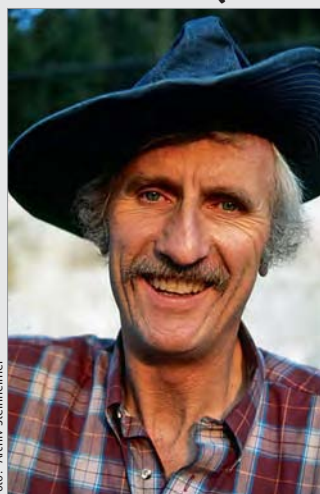


Foto: Archiv Steinheimer

Freundlichkeit und Großzügigkeit, die ihm viele Sympathien einbrachten. So entstanden viele neue Freundschaften, wo immer der Zwei-Meter-Mann auftauchte, sei es an der Strecke, in Direktionsbüros oder bei Fotopräsentationen. Steinheimers Werke sind Bestandteil unzähliger Bücher und Zeitschriften, beispielsweise des Bildbandes „A Passion for Trains“ aus dem Jahr 2004. Seine letzte große Veröffentlichung findet sich im MEB-Spezial 12/2011 „Magie der Nacht“, wie auch eine ausführliche Schilderung seines Lebens. Eine Beerdigung gab es nicht. Seinem Wunsch entsprechend übergab man seine Asche der Wüste: „Lasst die Winde hinter den ostwärts fahrenden Santa-Fe-Zügen mich nach Amboy und Cádiz tragen.“

BAHNWELT AKTUELL

? Fragezeichen

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



Foto: Spiller

■ Auf schmalen 600 Millimetern arbeitet sich diese Museumsbahn mitten durch den Wald. Die Strecke besteht aus mehreren Abschnitten, die heutzutage hauptsächlich Touristen an ihr Ziel bringen. Eines der Ausflugsziele ist ein Kurort, der auch Namenspathe der Museumseisenbahn ist. Früher war die Bahn dem Gütertransport vorbehalten und transportierte vornehmlich Braunkohle, aber auch Ton und Holz. Im Jahr 1895 begann die Geschichte als Pferdebahn unter Hoheit eines Grafen. Zur späteren Blütezeit verfügte die gesuchte Bahn über ein Streckennetz von 85 Kilometern. Zu dieser Zeit brachten elf Dampfloks die Rohstoffe meist direkt zu den angeschlossenen industriellen Betrieben. Dabei wurden Glashütten, Ziegeleien sowie die holz- und papierverarbeitenden Fabriken bedient. Wie heißt unsere gesuchte Museumsbahn heute?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2011 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs „Herzklopfen“ verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „Badische Odenwaldbahn“. Gewonnen haben: Arlt, Thomas, 13357 Berlin; Rogge, Bernd, 17491 Greifswald; Moser, Diether, 74821; Mosbach; Pilling, Ilka, 71332 Waiblingen; Benzinger, Willi, 71088 Holzgerlingen; Lotze, Gerd, 01219 Dresden; Lisson; Ingrid, 29549 Bad Bevensen; Föllmer, Sascha, 17039 Podewall; Alpers, Werner, 53340 Meckenheim; Heinrich, Karin, 75031 Eppingen; Kohnle, Matthias, 89143 Blaubeuren; Grimm, Barbara, 45472 Mülheim an der Ruhr; Meyer; Tobias, 84359 Simbach am Inn; Sauren, Peter, 40764 Langenfeld; Neuer, Markus, 69412 Eberbach; Behnke, Heinz-Peter, 12435 Berlin; Gitter, Reinhard, 02625 Bautzen; Weiß, Benjamin, 90547 Stein; Vormweg, Rainer, 71642 Ludwigsburg; Röder, Bernd, 74321 Bietigheim.



Foto: Schmidt

■ Weil der Stammtriebwagen VT 650 032 zur Achsuntersuchung in Neustrelitz war, kam Ende April für ein paar Tage die Ferkeltaxe VT 172 001/601 vom Neustrelitzer Hafenverein auf der Strecke zwischen Bergen auf Rügen und Lauterbach-Mole planmäßig zum Einsatz. Auf der knapp 13 Kilometer langen Strecke wurde der planmäßige Zwei-Stunden-Takt gefahren, den das Fahrzeug ohne Probleme bewältigte.

FERNVERKEHR

160 Jahre Dresden – Prag

□ Vor 160 Jahren, am 6. April 1851, wurde im Elbtal mit der Vollen- dung des grenzüberschreitenden Streckenabschnitts zwischen dem sächsischen Krippen und dem damals österreichisch-ungari- schen Bodenbach (heute Dečín) die durchgehende Eisenbahnver- bindung von Dresden nach Prag geschaffen, die heute einer der wichtigsten internationalen Eisenbahnkorridore der Region ist. Aus diesem Anlass fuhr am 21. Mai 2011 ein von der tschechischen Ei- senbahn ČD organisierter Sonderzug von Prag nach Dečín Haupt- bahnhof. Der Zug aus teils frisch restauriertem historischen Wagen- material wurde von der Lokomotive 498.022 „Albatros“ gezogen. Die markanten 2'D1'h3 Schnellzuglokomotiven der Baureihe 498.0 entstanden zwischen 1946 und 1947 bei Škoda in Plzen (Pilsen). Wenige Tage zuvor war bei einer Fachkonferenz in Prag die Strecke Berlin – Prag – Brno / Brünn – Wien mit hoher Priorität als eine von drei auf- und auszubauenden europäischen Hochgeschwindigkeits- trassen zur Anbindung von Tschechien an die Nachbarstaaten ange- mahnt worden.



Foto: Altmann

In voller Fahrt rollt der „Albatros“ aus Prag kommend bei Mojzír dem Zielbahnhof Dečín-Hauptbahnhof entgegen.



Ein ehemaliger Lufthansa-Express mit den beiden Köpfen 403 003 und 004 wurde am 26. Mai 2011 von Neustrelitz ins Werk Halberstadt zur Befundung der noch brauchbaren Teile gebracht. Die vierteilige Garnitur passiert gerade Werder/Havel, gezogen von 293 021 der Press.

PRIVATBAHN

Neuer Besitzer

Immer häufiger sieht man die markanten rot-schwarzen Loks der Erfurter Bahnservice GmbH in Deutschland. Das noch junge Unternehmen wurde erst 2005 gegründet und ist seit Anfang 2007 als zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aktiv. Zum festen Fahrzeugbestand gehören bis jetzt die Nohab MY1131, 228 757 und die Rangierlok 346 502. Im März 2011 fuhr das thüringische Unternehmen mehrere Kesselzüge nach Gera.



Foto: Seraphin

Am 27. März 2011 ist ein EBS-Zug mit V170 1131 und 228 757 als DGS 345 kurz vor Crossen unterwegs.

BAYERN

2143-Dieselloks vor Alex

Die Züge des Alex zwischen Immenstadt und Oberstdorf werden seit Ende 2010 mit Dieselloks der Baureihe 2143 der Stauden-Verkehrs-GmbH (SVG) bespannt. Nach anfänglichen Problemen, die zu Verspätungen führten, verläuft der Verkehr inzwischen problemlos und ohne Störungen. Die SVG fungiert dort nun als Subunternehmer der Vogtlandbahn (VBG), die als Tochterunternehmen der Länderbahn die Alex-Züge betreibt. Inzwischen werden die Züge komplett mit SVG-Personal gefahren. Ursprünglich war geplant, dass nach einer Übergangszeit von der Vogtlandbahn nur die Loks angemietet werden und diese dann mit VBG-Personal gefahren werden. Das VBG-Personal kam aber mit der archaischen Alttechnik der ehemaligen ÖBB-Maschinen nicht zurecht, was zur Folge hatte, dass die Mitarbeiter diese Maschinen rundum ablehnten und sich Störungen häuften.

Foto: Baier



Ein Alex von München nach Oberstdorf mit 2143.18 der SVG an der Spitze erreicht am 10. Mai 2011 in Kürze den Bahnhof von Fischen.

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Die Verlagsgruppe Bahn GmbH ist einer der führenden Fachverlage für Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde. Wir produzieren ein erfolgreiches Programm an Magazinen, Broschüren, Büchern und Videofilmen, darunter die traditionsreichen Zeitschriften „MODELLEISENBÄHNER“, „MIBA-Miniaturbahnen“ und „Eisenbahn-Journal“. Wir setzen auf neue Produkte und neue Ideen und suchen zum nächstmöglichen Zeitpunkt einen/eine

Redakteur/in

Ihre Voraussetzungen:

- Organisationstalent und verbindliches Auftreten
- Einwandfreies Deutsch
- Interesse an der Eisenbahn und Kenntnisse des Modellbahnmarktes
- Erfahrungen in Anlagenbau und Modellfotografie sowie mit DTP-Programmen sind wünschenswert

Ihre Aufgaben:

- Redaktionelle Betreuung von VGB-Publikationen (Artikel, Broschüren, Videos etc.)
- Umsetzung von Eisenbahn- und Modellbahnthemen aller Art von der Idee bis zum Druck
- Gestaltung von Artikeln, Rubriken und ganzen Objekten mit dem redaktionellen DTP-System

Das erwartet Sie:

- Leistungsorientierte Bezahlung
- Modern ausgestatteter Arbeitsplatz
- Kollegiales Betriebsklima mit viel kreativem Freiraum

Interessiert?

Dann senden Sie bitte Ihre Bewerbung einschließlich frühesten Eintrittstermins und Gehaltsvorstellung an:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH

Verlagsleitung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
bewerbung@vgbahn.de

**Modell
Eisen
Bahner**

**Eisenbahn
JOURNAL**

MIBA
DIE EISENBahn IM MODELL

Der Schwellenleger

Ja, mir san ohne Radlwagen da, ja

□ „Die Bahn bringt Sie auf Touren!“ Den Satz aus der „Bahn & Bike“-Werbebroschüre habe ich noch im Kopf, als ich nach einer dreitägigen Fahrradreise in Kassel in den IC nach München stieg. Drei Stellplätze sind noch frei, der von mir reservierte jedoch nicht. Das Rad landet erstmal im Gang, um Platz für die nachfolgenden fünf zu schaffen. Stellplätze gibt es nur noch drei, denn wie sich herausstellt, fehlt dem Zug ein weiterer Fahrradwagen. Als wir endlich mit zehn Minuten Verspätung abfahren, sind die Gänge unzulässigerweise mit den übrigen Rädern blockiert, ein Durchkommen ist unmöglich. Ein Zugbegleiter bleibt die gesamte Fahrt (!) bei den nun tatsächlich auf Touren gebrachten Radlern, allem Gegenwind in Form zahlreicher Beschimpfungen zum Trotz. Er bleibt ruhig, handelt gegen Vorschriften, um niemanden zurückzulassen und erklärt, so gut es geht. Der Frage nach der Häufigkeit solcher Ausfälle folgt nur ein resigniertes: „Zu oft“, und auf die Beileidsbekundung eines anderen Fahrgastes: „Es macht schon lange keinen Spaß mehr.“ Der Zugbegleiter und die auf ihren Sitzplatz verzichtenden Radfahrer bilden für einige Stunden eine Leidensgemeinschaft, während ihnen Luftdruck und fast ungedämpfte Fahrgeräusche bei 200 km/h im unklimateisierten IC-Wagen die Trommelfelle malträtieren. Dank des kompromiss- wie hilfsbereiten Personals kommen zumindest diesmal alle wie geplant an ihr Ziel. Die vierstündige Fahrt ist nur eine Randepisode und weder Extrem- noch Einzelfall. Beim Aussteigen höre ich noch mit einem Ohr: „Das nächste Mal fahren wir mit dem Auto.“ „Bahn & Bike“ könnte in der Ära wachsenden Umweltbewusstseins und Fahrradtourismus ein Aushängeschild einer zeitgemäßen und dienstleistungsorientierten Deutschen Bahn sein. Doch davon sind wir noch viele Etappen entfernt.

BAYERN

Drehscheibensanierung

□ In einer groß angelegten Aktion wurde am 18. Mai 2011, der Brückenträger der denkmalgeschützten Drehscheibe im Bahn-park Augsburg ausgebaut und zur Sanierung vorbereitet. Ein Schienen-Schwerlastkran der Augsburger Bahnbaugruppe hob die beiden Teile des Brückenträgers aus der Drehscheibengrube. Nach der Demontage weiterer Anbauteile werden die beiden Trägerhälften Ende Mai in die Werkhalle der Firma Matza + Weidner nach Augsburg-Haunstetten transportiert, wo nach einer genauen Befundung durch einen Statiker die Sanierung beginnen wird. Die Drehscheibe wurde im Jahr 1922 von der Firma Noell in Würzburg hergestellt und versah bis ins Jahr 2006 ihre Dienste. Nun müssen umfangreiche Arbeiten an der Stahlkonstruktion, an der Ringschiene, an der Stahlbetongrube, am Fundament und an den Sterngleisen durchgeführt werden. Ein genauer Termin für die Wiederinbetriebnahme der Drehscheibe steht noch nicht fest.



Foto: Hehl

Bald soll der sanierte Brückenträger der Augsburger Drehscheibe wieder voll einsatzfähig sein.

BADEN-WÜRTTEMBERG

Güterzugentgleisung

□ Auf der Rheinschiene im Bahnhof Müllheim (Baden) entgleisten am 21. Mai 2011 mehrere Wagen eines Güterzugs von Köln nach Gallarate in Italien. Dabei kam es zum Austritt von Gefahrgut. Menschen kamen bei der Entgleisung nicht zu Schaden. Die viel befahrene Strecke Freiburg – Basel war mehrere Stunden voll gesperrt. Die Züge des Fernverkehrs aus Richtung Norden wendeten in Freiburg Hbf, während die Züge aus der Schweiz im Bahnhof Basel SBB endeten. Zwischen Freiburg und Basel verkehrten ausschließlich Nahverkehrszüge, die jedoch zwischen Heitersheim und Schliengen im Schienenersatzverkehr geführt wurden. Die Ursache des Unfalls war zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch ungeklärt.

Auf Grund der Schäden an Gleisen und Oberleitung konnte erst nach mehreren Tagen die Strecke wieder zweigleisig befahren werden.



Foto: Lindner