

3,30 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 12
Dezember 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

12

4 19134 1103300

B13411

TESTS

- Pikos TT-Taurus
- 8 Seiten Kurzttests

WERKSTATT

- Mobiler Kran, Teil 2
- Morbider Plattenweg



DB-Museum im Erklärungsnotstand

SCHADEN: Mindestens 40 Millionen Euro

Der Brand



Europa-Lok der Bahn-Azubis
Vielsprachig

Görlitzer Kreisbahn
Verpasstes Jubiläum

Huang Qingjun
Chinas Bellingrodt

Munterer Anlagen-Klassiker
Die Schleifenlösung

Jetzt neu:

MEB-MODELLBAHN-KALENDER 2006

Lassen Sie sich in die große Welt der kleinen Bahnen entführen - mit 13 meisterhaften, großformatigen Aufnahmen von faszinierenden Modellbahnen, professionell angefertigt vom bekannten Fotografen Andreas Stirl. Die abwechslungsreichen Motive zeigen detailreiche Dioramen ebenso wie vielfältige Großanlagen. Ein wirklicher Blickfang, der Sie durch das Modellbahnjahr 2006 führen wird.

13 Blätter im Großformat 42,5 cm x 26,5 cm, geheftet.
Lieferung nur, solange Vorrat reicht!



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

Bestellkarte für den MEB-Modellbahn-Kalender

Bitte liefern Sie mir den MEB-Modellbahn-Kalender zum Einzelpreis von € 9,95, zzgl. Versandkostenanteil € 4,00 für Nichtabonnenten. Bei Bestellung von mehr als einem Kalender 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)

Inhalt

VORBILD

TITELTHEMA

16 BRAND-MALE

Das Großfeuer im Lokschuppen des DB-Museums Nürnberg hat wertvolle Exponate zerstört.

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

26 HUANGS WELT

Der chinesische Fotograf Huang Qingjun beeindruckt mit Dampfisenbahnmotiven aus seiner Heimat.

32 SEID UMSCHLUNGEN

Die von Bahn-Azubis gestaltete 101101-4 wirbt in 45 Sprachen für Toleranz.

LOKOMOTIVE

36 DAMPF-TAKT

Eine großartige Sache: Plandampf in der Pfalz.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

40 STEILE GRENZPASSAGE

Die Görlitzer Kreisbahn wäre in diesem Jahr 100 geworden.

MODELL

WERKSTATT

60 DER BEWEGTE KRAN – TEIL 2

Dirk Diekow stellt den Drehantrieb vor.

64 PLOPP-PLOPP

Realitätsnahe Betonplattenwege entstehen aus Gips.

67 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

68 GUT GEKÜHLT

68 DIESEL IN TEE

70 DER ZAHN DER ZEIT...

71 SECOND GENERATION

UNTER DER LUPE

72 BÜGEL AN!

73 YOUNG CLASS CARTOON

74 LADE-BAUM

75 RAPSODIE IN GELB

TEST

76 DIE NEUE MITTELKLASSE

Pikos erstes TT-Modell ist der Hobby-„Taurus“.

SZENE

82 MÜNCHNER KINDL

Aus Rocos E18 entsteht bei Werner Streil eine akkurate Epoche-II-Maschine.

86 NOSTALGIE IM DOPPELKREIS

Die Heimanlage von Udo Fehn ist 46 Jahre alt und wurde immer weiter gestaltet und verfeinert.

AUSSERDEM

92 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

97 IMPRESSUM

39 BAHNPOST

44 GÜTERBAHNHOF

48 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

80 TERMINE + TREFFPUNKTE

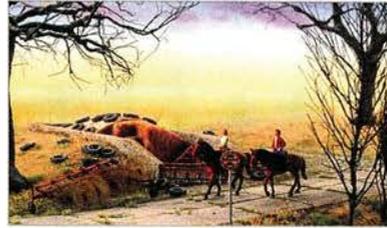
43 BUCHTIPPS

98 VORSCHAU

38 INTERNET

64 Die Platte lebt

Aus Betonplatten entstehen zum Beispiel Wirtschaftswege. Jörg Chocholaty zeigt deren Nachbildung aus Gips in H0.



40 Behelfs-Verkehr

Die einstige Görlitzer Kreisbahn traf nach der Wende recht schnell das Schicksal der Stilllegung.

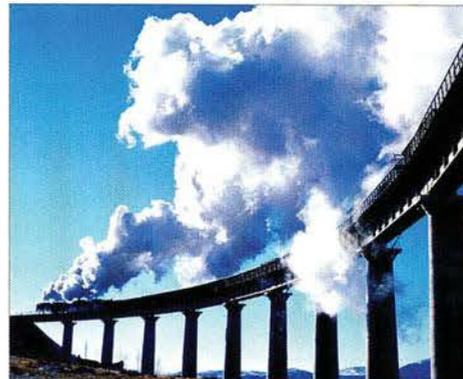


16 Feuer unterm Schuppendach

Der Großbrand in Nürnberg hat nicht nur Kulturgüter zerstört. Es stellen sich Fragen nach Kompetenz und Management.

26 Der Meisterfotograf

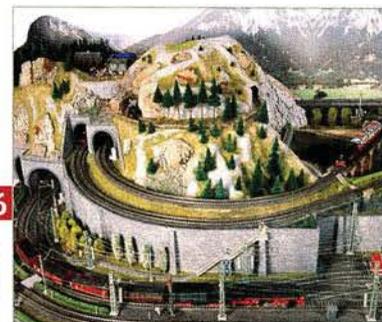
Nationale und internationale Preise, Gespür für das Motiv – und Fan der Dampfzöcher: Huang Qingjun.



Titel: Der „Adler“-Nachbau von 1935 nach dem Brand und bei einer Fahrt im Jubiläumsjahr 1985 (kl. Foto). Fotos (2): Joachim Schmidt

Wenig Platz für viel Gleis 86

Einen Anlagenvorschlag des MEB von 1959 griff Udo Fehn erfolgreich auf. Seine H0-Welt existiert noch heute.



S-BAHN

Käfer auf Schienen

● „Wir wollen mit den Musterzügen zeigen, dass der modernisierte ET „420Plus“ einem Neufahrzeug ebenbürtig ist, und das zu rund einem Viertel der Kosten eines neuen Zugs“, sagte Hans-Albrecht Krause, Sprecher der S-Bahn Stuttgart bei der Vorstellung des ersten „420Plus“ am 13. Oktober 2005 im Stuttgarter Hauptbahnhof. Rund sechs Millionen Euro investierte die S-Bahn Stuttgart in die Entwicklung und den Umbau der beiden Musterfahrzeuge 420400 und 420900. Die Bahn könnte mit dem Umbau der 88 verbleibenden ET 420, abhängig von einem neuen Verkehrsvertrag, bereits im Jahr 2007 beginnen, verlautet es aus der Stuttgarter Konzerndirektion. Weiter führt die Bahn aus: „Der wirtschaftliche Vorteil des Modernisierungskonzeptes für Region und Landkreise steht für uns fest. Ein Neufahrzeug kostet derzeit etwa 5,2 Millionen Euro, der Umbau des ET 420 dagegen mit 1,3 Millionen Euro nur ein Viertel davon.“ Der Kampf um die Ausschreibung des Betriebs des Stuttgarter S-Bahn-Netzes ist eröffnet. Durch den Coup, frühzeitig die kostengünstigere Modernisierung der Altfahrzeuge vorzuschlagen, hat sich die Bahn einen klaren Vorteil beim Finanzkonzept verschafft. Wohl kein Mitbewerber, der auf Basis einer Fahrzeug-Neuanschaffung kalkulieren muss, kann so mit seinem Angebot mithalten. Im Jahr 2012 endet der Verkehrsvertrag zwischen dem Verband Region Stuttgart, Besteller der Zugleistun-



gen, und der DBAG. Für die Zeit danach müssen die Verkehrsleistungen des S-Bahn-Netzes ausgeschrieben werden. Der derzeitige Vertrag erreicht ein Volumen von 50 Millionen Euro jährlich. Um die Skepsis der Entscheidungsträger vor den neuen alten Zügen zu mindern, hat man sich seitens der Bahn entschieden, zwei Musterfahrzeuge zu entwickeln. Die Kosten für das Gesamtprojekt ET „420Plus“ sollen 154 Millionen Euro betragen. Allerdings stellt die Bahn auch klar: Kein neuer Verkehrsvertrag – keine modernisierten Züge. Großen Wert legt die Bahn darauf, dass die zu modernisierenden Fahrzeuge alle zu den letzten beiden Serien dieser Baureihe gehören. Sie wurden zwi-



Die Väter des ET „420Plus“: Werner Faulhaber, Technikchef der Stuttgarter S-Bahn (li.), und Hans-Albrecht Krause, (Sprecher S-Bahn), im neuen 1.-Klasse-Abteil.

schen 1990 und 1997 in Dienst gestellt, ein „Käfer auf Schienen“; wie die Stuttgarter Nachrichten titelten. Das insgesamt niedrige Durchschnittsalter der Stuttgarter Flotte resultiert aus der Neubeschaffung von 25 S-Bahnen in den letzten Jahren sowie der Übernahme von 13 Fahrzeugen von der S-Bahn München, so dass alle älteren Fahrzeuge ausgemustert werden konnten. Nur bei diesen relativ jungen Fahrzeugen ist aus technischen Gründen die Umrüstung möglich. Die Lebensdauer der Fahrzeuge von Typ ET420 von rund 28 Jahren verlängert sich mit der Modernisierung um weitere sechs bis acht Jahre. Die Fahrzeuge wären somit bis mindestens 2025 und teilweise sogar darüber hinaus einsatzfähig. In rund einem halben Jahr erhielt das Fahrzeug im Bahn-Werk Krefeld eine Klimaanlage und ein komplett neues Innendesign im Stil der neuen S-Bahnen vom Typ ET 423. Blaue Sitzbezüge sowie die Verwendung von Edelstahl und Glas verleihen dem Fahrgastraum ein zeitgemäßes Ambiente. Die für Stuttgart typische erste Klasse bleibt auch nach



Für den Umbau zeigt sich, wie stolz ein kleines Fabrikschild an der Seite verrät, das Bahn-Werk Krefeld verantwortlich.

Von außen fällt bei ET „420Plus“ als erstes der große Kasten der Klimaanlage auf dem Dach im Bereich des Führerstands auf.

dem Umbau erhalten. Nach wie vor sei diese gefragt und würde sich auch rechnen, so Hans-Albrecht Krause. Darüber hinaus wurden ein optisches Fahrgastinformationssystem innen und außen angebracht. Ebenso fallen die neuen LED-Lampen an der Front auf. Auch in die Sicherheit der Fahrgäste wurde investiert. Der komplette Zug ist mit Kameras ausgestattet, die jeden Sitzplatz im Blick haben. Das Material wird auf Band aufgenommen, und werden am Ende des Einsatztages im Betriebswerk Plochingen Vandalismuschäden festgestellt, wird das Band sofort ausgewertet. Die Fahrgäste werden durch entsprechende Aufschriften auf die Überwachung hingewiesen. Außerdem wurden Sprechstellen für den Kontakt zum Lokführer nachgerüstet sowie ein spezieller Türöffner für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer konzipiert, der die Türen länger offen hält und so ein problemloses Ein- und Aussteigen ermöglicht. Für mobilitätseingeschränkte Kunden wurden wie bei den S-Bahn-Fahrzeugen der neuesten Generation Ruftasten eingebaut, mit denen der Lokführer zur Unterstützung angefordert werden kann, wirbt die Bahn.

THÜRINGEN

Attraktive Gäste



Foto: Nolte

● Am 2. Oktober 2005 veranstalteten die Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e. V. mit den beiden preußischen Tenderdampfloks 78 468 und 94 1538 einen Dampftag zwischen Ilmenau und Schleusingerneudorf auf der Steilstrecke über den Rennsteig. Die beiden sonst im ehemaligen Bw Krefeld beheimateten Maschinen zeigten den Reisenden und Zuschauern eindrucksvoll im frühherbstlichen Thüringer Wald den Zauber des Dampfes. Die für diese Veranstaltung vorgesehene 94 1292 konnte wegen eines Schadens nicht teilnehmen. Während 78 468 mit einem histori-

Der rauchende Gast aus Nordrhein-Westfalen, 78 468, zieht seinen Vier-Wagen-Zug gerade aus dem Bahnhof von Manebach.

schen Donnerbüchsenzug zwischen Ilmenau und Stützerbach pendelte, beförderte 94 1538 einen weiteren Donnerbüchsenzug auf den Steilstrecken zwischen Stützerbach, Rennsteig und Schleusingerneudorf. Unterstützt wurde der Zugverkehr von der ehemaligen V 213 der Mittelweserbahn, welche auch auf der Strecke mit Zügen unterwegs war. Auf den Bahnhöfen Rennsteig und Schleusingerneudorf gab es noch zusätzlich kleinere Bahnhofsfeste.

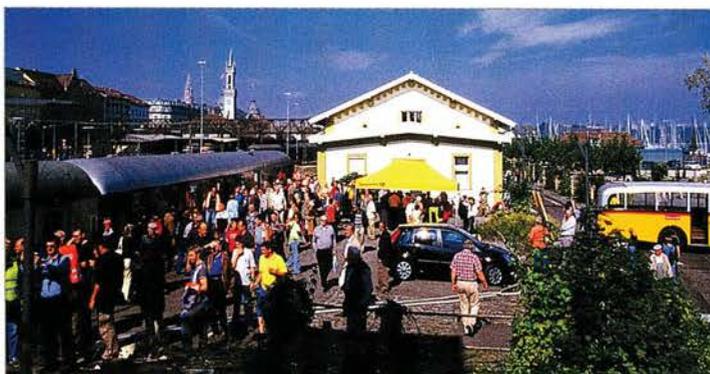
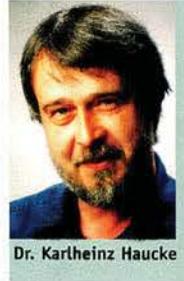


Foto: hbb

Ein historischer Postschnellzug fuhr am 24. September 2005 von Frankfurt/Main nach Konstanz und zurück. Während des Aufenthaltes am alten Konstanzer Güterboden konnten zwei Postwagen besichtigt und Devotionalien erworben werden. Perfekt arrangiert war das Treffen mit einem Schweizer Postbus aus dem Jahr 1948 (re.).

Flammen folgt Offenbarungseid

Ein gewisser Schwund ist immer: Diese alte Kaufmanns- wie Bau-meister-Weisheit macht vor Kulturgut leider nicht Halt. Das Risiko zu vermindern, lassen sich die Verantwortlichen in Archiven, Bibliotheken und Museen eine ganze Menge kosten für Sicherungsanlagen, Wachdienste und Brandschutzeinrichtungen. Der Schutz der Schätze hat Priorität. Wie man sie aufbewahrt, gehört zu den elementarsten Grundkenntnissen jedes nationalen Museums.



Dr. Kartheinz Haucke

Doch keine Regel ohne Ausnahme: Fassungsloses Kopfschütteln ist angesagt ob der Leichtfertigkeit, die das Nürnberger DB-Museum im Umgang mit dem Vermächtnis der deutschen Eisenbahnen an den Tag legt. Beim verheerenden Brand im kaum gesicherten Nürnberger Ringlokschuppen in Gostenhof gingen ja nicht nur Allerweltsloks, sondern nicht einmal versicherte technikgeschichtliche Unikate zugrunde.

Unglaublich: Das wäre ungefähr so, wie wenn man die Mona Lisa in einer Scheune lagern, das Deutsche Museum München Puffing Billy auf einen Acker verfrachten, das Mercedes-Benz-Museum in Stuttgart-Untertürkheim die ersten Automobile der Welt von Karl Benz und Gottlieb Daimler unter einer Autobahnbrücke abstellen würde!

Selbst wenn sich in Gostenhof nicht alles als Totalverlust herausstellen sollte, fehlt mir der Glaube, dass eines der Fahrzeuge dann wirklich aufgearbeitet wird. Wer fehlende Brandmelder mit Geldmangel begründet, wird wohl kaum die Kosten für eine Instandsetzung aufbringen. Ein Armutszeugnis für einen noch immer hundertprozentig bundeseigenen Konzern, dessen Image in Rauch aufgeht. Eigentum verpflichtet oder?



Foto: Gabriel Habermann

Bei einem Bahnübergangs-Unfall am 30. September 2005 in Fichtenberg (Landkreis Schwäbisch-Hall) wurden mehrere Personen, vor allem Schüler, verletzt. Die führende Lok 143 898 des Regional-Expresses 19930 wurde beim Zusammenstoß mit einem Mülllastert erheblich beschädigt.

ZWISCHENHALT

- Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat die Leistungen München – Immenstadt – Lindau/Oberstdorf ausgeschrieben. Ab 2008 gilt der neue Vertrag zehn Jahre. Neu bewerben muss sich auch der ALEX.
- Der südafrikanische Nostalgie-Luxus-Zug Bluetrain stieß am 27. Oktober im Norden des Landes frontal mit einem anderen Zug zusammen. Dabei hat es zahlreiche Verletzte gegeben, darunter sollen auch Touristen sein. Die genaue Unfallursache stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.
- Wolfgang Tiefensee (SPD) soll in einer großen Koalition Verkehrsminister werden. Während sein Engagement für eine ausgewogene Entwicklung aller Verkehrsträger in Leipzig gelobt wird, kritisieren ihn andere wegen überzogener Projekte wie dem City-Tunnel und der Olympiabewerbung.
- Der Harz-Express Berlin – Wernigerode/Thale wird ab Dezember von Connex betrieben. Die DB AG stellte ihren am Wochenende verkehrenden Zug ein.
- Die Deutsche Bahn hat am 10. Oktober ihre eigene Hausschrift „DB Type“ vorge-

stellt. Sie ist ausschließlich für den DB-Schriftverkehr gedacht, eine andere Nutzung sei ausgeschlossen. Vermutlich gibt es am Potsdamer Platz keine anderen Sorgen.

- DB Regio Sachsen will ab Dezember ein Zugpaar Dresden – Zittau – Liberec am Wochenende bis Tanvald verlängern.
- Russland storniert: Die russische Eisenbahn RZD wird möglicherweise nur sechs ICE-Züge bei Siemens bestellen (ursprünglich 60). Das verlautete aus der neuen RZD-Spitze. Siemens nannte die Meldung „Spekulation einer von zwei Vertragsparteien“.
- In Großbritannien ist in diesem Jahr die Güterverkehrsleistung auf der Schiene erheblich gestiegen. Von April bis Juni 2005 nahm das Aufkommen um zehn Prozent zu. Allein Kohletransporte stiegen um 30 Prozent.
- Die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) Niedersachsen hat elf dieselelektrische Traxx-Lokomotiven des Typs P160DE bestellt. Die Bestellung war die Initialzündung für Bombardier, diesen neuen Fahrzeugtyp, dessen Pläne bereits in der Schublade lagen, zu entwickeln.
- Die deutsche Bahnindustrie hat in diesem Jahr Aufträge für rund 3,5 Milliarden

PRIVATBAHN

Gastarbeiter

Die EVB (Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH) mieteten sich von DB Autozug die Lok „Lotte“. Bei „Lotte“ handelt es sich um 218 320, die noch in beige-blauer Farbgebung der ehemaligen Bundesbahn fährt. Vom 10. bis 12. Oktober 2005 fuhr die 218 bei der EVB Containerzüge zwischen Hamburg, Bremen und Bremerhaven. Bei der EVB hat man Erfahrungen mit der V-160-Familie, da auch die ehemalige DB-219 001 bei der EVB im Einsatz ist. Die EVB erklärte den Einsatz der Lok mit einem Mehrbedarf und so habe man sich die Lok von DB Autozug angemietet. Die DB AG vermietet oder verkauft in der Regel keine Loks und Wagen an Mitbewerber.

Am ersten Einsatztag, dem 10. Oktober, kommt die 218 320, „Lotte“, mit einem Containerzug von Bremen nach Hamburg und trifft in Hamburg-Harburg auf die 218 379 mit einem Regionalexpress von Hamburg nach Cuxhaven.



Foto: Bruggemann

Euro erhalten, 300 Millionen Euro mehr als 2004. Erstmals kamen mehr Aufträge aus dem Ausland als aus Deutschland. Trotzdem wurden 1800 von 39000 Arbeitsplätzen abgebaut. Der „Verband Deutsche Bahnindustrie“ will denn auch keine Entwarnung für die Branche geben.

- Die Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG) sperrte ihre Strecke von Gaildorf nach Untergröningen. Der Zustand sei so schlecht, dass kein Betrieb mehr möglich sei. Eine Sanierung wird nicht vorgenommen, da der Aufwand in keinem wirtschaftlichen Verhältnis zum erzielbaren Ertrag stehe.
- Die SBB wollen die Seehas-Linie aufwerten und ausbauen. Im Wert von 50 Millionen Euro sollen bei Stadler moderne Flirt-Triebzüge beschafft werden.
- Die von der DB AG und dem dänischen Staat betriebene Scandlines AG soll verkauft werden, um besser für den wachsenden Wettbewerb im Ostseeraum gerüstet zu sein.
- Bombardier baut gemeinsam mit Talgo 18 neue Hochgeschwindigkeitszüge, zehn Hochgeschwindigkeitstriebköpfe und 54 Wagen mit Spurwechseldrehgestellen. Der Auftrag hat einen Wert von 338 Millionen Euro.



Foto: Haslechner

Neuer Werbe-Taurus: Anlässlich des Jubiläums „125 Jahre Rotes Kreuz in Österreich“ wurde am 23. September 2005 am Linzer Bahnhofsgelände die 1116.264 im passenden Design präsentiert. Es ist die 314. ÖBB-Taurus-Lok. Die Modelleisenbahn GmbH (ex Roco) will ein H0-Modell produzieren. Mit der Aufschrift „Unsere Hilfe kommt an“ wird die Lok auch in die Nachbarstaaten gelangen.

ÖSTERREICH

Südbahn-Schnellzuglok Nr. 372 (Baujahr 1891) reaktiviert!

● Nach rund 20-jähriger Abstellzeit dampft sie wieder! Die von der Wiener Lokfabrik in Floridsdorf unter der Fabriknummer 768 im Jahr 1891 gebaute 2B-n2-Schnellzuglok der Südbahnreihe 17c gehörte zu einer der gelungensten Konstruktionen dieser österreichischen Privatbahn und war nach dem Verkauf an die Graz-Köflacher Eisenbahn (GKB) bis Ende 1969 (!) in Betrieb. Anschließend wurde die Lok von den ÖBB übernommen und nach einer

Ausbesserung in der HW Knittelfeld bis 1985 bei Sonderfahrten in Österreich eingesetzt. Nach der anschließenden Übergabe an das Technische Museum in Wien war sie lange Zeit im Museumsheizhaus Straßhof abgestellt und rostete einer ungewissen Zukunft entgegen. Nun hat der 1.öSEK (Erster österreichische Straßen- und Eisenbahnklub) die Maschine vorbildlich reaktiviert, wobei auch der Tender wieder sein ursprüngliches Aussehen erhielt.



Foto: Salfmann

Nach rund zweijähriger Aufarbeitung konnte die in neuem Glanz erstrahlende Lok am 9. Oktober 2005 im Rahmen einer Festveranstaltung den zahlreich erschienenen Besuchern im Eisenbahnmuseum Straßhof präsentiert werden.

BAYERN

Ausschreibung Augsburger Netz

● Die beiden Augsburger Dieselnetze Augsburg – Landsberg/Bad Wörishofen und Augsburg – Weilheim – Schongau (Netz I) sowie Augsburg – Ingolstadt – Eichstätt (Netz II) und das Augsburger E-Netz mit den wichtigen Verbindungen nach München, Ulm, Donauwörth, Aalen und Treuchtlingen sollen zwischen 2007 und 2009 neu vergeben werden. Die Ausschreibung umfasst insgesamt neun Millionen Zugkilometer pro Jahr und ist damit europaweit eine der größten ihrer Art. Entschieden ist hingegen die Vergabe des Nürnberger Dieselnetzes, das ab 2009 von DB Regio betrieben wird.

Modellbahnzubehör H0 • TT • N

Alle Neuheiten lieferbar!

Lokschuppen mit Wasserturm H0
Artikel 11 400



Schmidtstraße 21/23 und 25 H0
Artikel 11 397, 11 398



Überladekran H0
Artikel 11 401



Tankstelle TT
Artikel 13 320



Weitere 12 Neuheiten wie im Prospekt!

Neuheitenprospekt gratis!
Katalog Nr. 8 und Neuheitenprospekt erhalten Sie im Fachhandel bzw. gegen 4,00 € (Ausland 10,00 €) bei Auhagen GmbH, OT Hüttengrund 25, D-09496 Marienberg.
Telefon: +49 (0) 37 35/66 84 66
Telefax: +49 (0) 37 35/66 84 33
info@auhagen.de
www.auhagen.de

Auhagen

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

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



Foto: Strässle

Ein besonderes Ereignis fand am 14. August 2005 auf den Gleisen der Murtalbahn statt. Sie beförderte wohl den höchsten und größten Fahrgast, der je auf österreichischen Schmalspurgleisen fuhr. Die historische Murauer Bürgergarde hatte die Idee, ihren Brauchtumsriesen „Samson“ einmal mit der ebenso historischen Murtalbahn, die auf 760-Millimeter-Spur von Unzmarkt nach Tamsweg führt, fahren zu lassen. So kam es zu diesem Zusammenwirken von lokaler Brauchtumpflege mit den historischen Eisenbahnfahrzeugen. Die Fahrt des Samson-Sonderzuges, gezogen von der Diesellok VL7, führte vom Friesacher Tor oberhalb Muraus zum Bahnhof, wo ein Festakt stattfand, anschließend ging es noch zwei Kilometer weiter talabwärts, wo es auf freier Strecke einen Fotohalt für die zahlreichen Fotografen gab. Die bekannte Schmalspurbahn, die auch für den Einsatz historischer Fahrzeuge bekannt ist, durchquert zwei österreichische Bundesländer. Wir wollen von Ihnen wissen, um welche es sich handelt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Dezember 2005 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen

Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Oktoberheft lautete „Stadler“. Gewonnen haben: van der Waal, John, NL-2651 DR Berkel En Rodenijs; Vogel-sang, Dorothee, 66994 Dahn; Erling, Kjaer Jensen, 01307 Dresden; Pötzelsber-ger, Florian, A-5110 Oberndorf; Jänicke, Ralf, 18106 Rostock; Steingraber, Kon-rad, 31137 Hildesheim; Föhr, Christiane, 37520 Osterode; Liebig, Ines, 04828 Bennewitz; Munk, Werner, 12049 Berlin; Wilke, Uwe, 39128 Magdeburg; Arzt, Michael, 15732 Schulzendorf; Thomas, Hans-Jürgen, 01139 Dresden; Bergmann, Martin, 06114 Halle (Saale); Schönle, Jonas, CH-7180 Disentis; Mast, Martin, 46147 Oberhausen; Heinrich, Rudolf, 75031 Eppingen; Flaskamp, Peter, 02625 Bautzen; Schorer, Karl, CH-3076 Worb; Winkler, Manfred, 95032 Hof; Beylich, Harald, 01237 Dresden.



MUSTER

MANNHEIM UND WEIMAR

Bahnhöfe des Jahres 2005

„Um Bahnhof des Jahres zu werden, reicht es nicht, einen sanierten Bahnhof zu haben“, so Jury-Mitglied Dirk Flege, zugleich Chef der Allianz pro Schiene. Mannheim sei vor allem wegen der besonders guten Anbindung des Hauptbahnhofs an die Stadt sowie seiner besonders guten Aufenthaltsqualität prämiert worden. Bereits vor rund vier Jahren ist der Bahnhof Mannheim modernisiert und von den Grundmauern her völlig neu aufgebaut worden. Gleichzeitig seien die Bahnsteige und die Serviceeinrichtungen für die Reisenden erheblich verbessert worden. Den Um- und Ausbau hat die Deutsche Bahn AG ohne einen Cent Landeszuschuss bewilligt. Am Bahnhof Weimar gefiel der Jury die hervorragende Sauberkeit und die sehr gute Information mit mehrsprachiger Beschilderung. Auch die Aufenthalts- und Einkaufsqualität wurde als außergewöhnlich gut bewertet. Weimar, das seit 1999 den Titel Kulturstadt Europas trägt, sollte das auch auf dem Bahnhof zum Ausdruck bringen. Das dachte sich die Werbegemeinschaft der Händler und Mieter im Bahnhof und hat seit 2002 mit so manch kultureller Aktion dafür gesorgt, dass auch der Weimarer Bahnhof ein besonderer Veranstaltungsort geworden ist. Beim Preis „Bahnhof des Jahres“ wird jeweils ein kleinerer und ein größerer Bahnhof, der aus Kundensicht vorbildlich ist oder sich durch ein innovatives Konzept auszeichnet, prämiert.



Foto: Armin Schmutz

Seit September 2005 wird das Zugpaar Cisalpino Borromeo EC132 Mailand – Bern – Basel und EC135 Basel – Bern – Mailand zwischen Bern und Mailand mit Lokomotiven vom Typ Re484 geführt. Mit dem Verzicht auf Lokwechsel im Grenzbahnhof Domodossola hofft man, im Verspätungsfall Zeit zu gewinnen. Während die Lok E484017SR am 12. Oktober 2005 zwischen Wichtrach und Kiesen bereits in den Cisalpino-Farben fotografiert wurde, sind auch noch Maschinen mit der Aufschrift SBB-Cargo am Cisalpino-Zug zu sehen.

CHINA

Höchste Eisenbahn

China feierte am 16. Oktober 2005 die Fertigstellung der Tibet-Bahn. Die 1956 Kilometer lange Strecke von Xining nach Lhasa verläuft auf 960 Kilometern Länge auf einer Höhe von mehr als 4000 Metern, der Scheitelpunkt liegt bei 5072 Metern, das ist mehr als 200 Meter höher als die bisher höchste Eisenbahn in Perus Anden. Es werden spezielle drucksichere Reisezugwagen eingesetzt, damit die Fahrgäste nicht höhenkrank werden. In Tibet befürchtet man nun einen Ansturm auf die bisher relativ abgelegene Himalaya-Region.

Der Schwellenleger

Von Südkreuz West nach Nordkreuz Nord

● Man kann nicht sagen, welcher Teufel die DB-Spitze geritten hat, den neuen Berliner Fernbahnhöfen bisweilen nichtssagende Namen zu geben. Es begann mit dem Lehrter Bahnhof, für den entgegen der Meinung der Berliner und vieler auswärtiger Stimmen „Hauptbahnhof“ durchgedrückt wurde. Es folgte der Bahnhof Papestraße, für den nun „Südkreuz“ feststeht. Gesundbrunnen, dass nicht nur einen Bahnhof, sondern einen Stadtteil markiert, soll künftig „Nordkreuz“ heißen. Wer in der Geografie der Berliner Bahnhöfe ein we-

nig bewandert ist, weiß aber, dass diese Namen zum Teil irreführend bis falsch sind. Dass Papestraße zum „Südkreuz“ wird, ist angesichts künftiger Umsteigebeziehungen nachvollziehbar, auch wenn es streng genommen „Südkreuz Ost“ und Schöneberg folglich „Südkreuz West“ heißen müsste. Widersinnig aber ist „Nordkreuz“: Erstens ist bei den fünf parallelen Bahnsteigen im Bahnhof Gesundbrunnen von einem Kreuz nichts zu sehen. Zweitens liegen die umfangreichen Gleisverbindungen östlich davon und bilden, drittens, kein Kreuz. Wie wäre es damit: „Gesundbrunnen“ wird „Nordkreuz West“, die „Schönhauser Allee“ zu „Nordkreuz Ost“ und – besonders schön – „Bornholmer Straße“ zu „Nordkreuz Nord“? Bei dieser

DB-Führung können wir nur hoffen, dass die Aufzählung nicht als ernsthafte Anregung verstanden wird. Wenn schon ein Bahnhof „Kreuz“ heißen sollte, dann der „Hauptbahnhof“. An dieser Stelle sahen die Pläne der 30er- und 40er-Jahre als seltenen realistischen Lichtblick im NS-Eisenbahn-Größenwahn das „Lehrter Stadtkreuz“ oder „Stadtkreuz“ vor, wenn auch als reines S-Bahn-Kreuz. Denn „Hauptbahnhof“ ist widersinnig, dafür ist Berlin einfach zu groß. Das weiß jedes Kind. Gibt es etwa in London eine „Central Station“ oder ein „North Cross“, in Paris einen „Gare centrale“ oder ein „Croix du nord“? Blicke der Umkehrschluss: Berlin ist ein Dorf. Da kann man sich Hauptbahnhof, Süd- und Nordkreuz gerade noch merken.

DB-TARIF

Gruppen: Mal plus, mal minus

● Ab 11. Dezember 2005 treten nicht nur die angekündigten Preissteigerungen im Fern- und Nahverkehr der DB AG in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt entfällt der Mitfahrrabatt, der es Begleitern von Bahncardinhabern ermöglichte, ebenfalls zum ermäßigten Preis zu reisen. Damit wird das Reisen für Paare (sofern nur ein Partner eine Bahncard hat) und Kleingruppen bis fünf Personen zum Regeltarif deutlich unattraktiver. Dementgegen plant die Bahn für ihr vom 4. November bis 10. Dezember gültiges Angebot „Herbst-Spezial“ einen Mitfahrer-Sonderpreis. Während das Basisangebot je nach Verfügbarkeit 29, 39 oder 49 Euro kostet (online und am Automaten), zahlen Mitfahrer nur 19 Euro. Diese Logik begreife, wer will: Damit verfolgt die DB AG weiter den Ansatz, Stammkunden zu vergraulen.



Foto: B. Werner

Die Lok 803 der RAG vom Typ MaK G1206 wird im Werk Cottbus instandgesetzt. Der 1997 mit der Fabriknummer 1000902 gebaute Lok soll eine weitere RAG-G1206 noch in diesem Jahr folgen.

**ATTRAKTIVE UND SENSATIONELL
GÜNSTIGE HERBSTNEUHEITEN**

Erhältlich nur in guten Fachgeschäften

FALLER 

Wir bauen die Welt im Modell

Gebr. FALLER GmbH · Kreuzstraße 9, D-78148 Gütenbach/Schwarzwald · www.faller.de / info@faller.de

NIEDERSACHSEN

Metronom bis Göttingen



Die neue Metronom-Lok 146-15 „Lüneburg“ verlässt Lüneburg gerade in Richtung Uelzen.

● Der Metronom fährt seit dem Dezember 2003 zwischen Hamburg, Bremen und Uelzen mit Doppelstockwagen und der Baureihe 146.1. Ab Dezember wird der Metronom auch den Verkehr zwischen Uelzen und Göttingen übernehmen und hat dafür acht 146.2 mit je fünf Doppelstockwagen erhalten. Alle Loks wurden auf Städtenamen ent-

lang der Strecke getauft und dabei wurden auch die Wagen den zukünftigen Fahrgästen vorgestellt. Auch Schnupperfahrten wurden mit den neuen Zügen unternommen. „Wir möchten unseren künftigen Fahrgästen einen bestmöglichen Einblick in den Komfort und das Fahrgefühl unserer Züge geben“, so der technische Geschäftsführer des Metro-

nom, Dr. Carsten Hein, der damit auf die vielen Neuerungen wie Rollstuhlrampe, Speisen und Getränke sowie die Reservierungsmöglichkeit im Zug hinweist. Auch gute Tradition wie bereits vor der Betriebsaufnahme südlich von Hamburg, griff der Metronom wieder auf mit einer Hauptstadttour. Am 29. Oktober gingen zwei Sonderzüge von allen Zwischenhalten zwischen Uelzen und Göttingen nach Berlin. Und der Metronom beabsichtigt, auch im nächsten Jahr wieder nach Berlin zu fahren. Doch auch vor der Betriebsaufnahme kamen die neugelieferten Loks und Wagen bereits zwischen Uelzen, Hamburg und Bremen im Planbetrieb zum Einsatz. Wie Karen Ritter vom Metronom dazu erklärte, jedoch nicht nach einem festen Fahrplan. Die DB fährt zwischen Uelzen und Göttingen die RE-Züge noch mit Loks der Baureihe 110 und modernisierten Silberlingen.

TOP UND FLOP

TOP: „Bohemia-Express“

Vor eineinhalb Jahren starb die „Rollende Landstraße“ (Ro-La) von Dresden nach Lovosice. Seit Oktober 2005 bietet Kombiverkehr eine neue Ganzzugverbindung Lovosice – Duisburg an, die als „Bohemia-Express“ zweimal pro Woche und Richtung startet. Während Duisburg im Westen für Kombiverkehr der Dreh- und Angelpunkt für die Weiterleitung der Transporte ist, bestehen in Lovosice Anschlüsse zu den tschechischen Terminals Prerov und Zlin sowie zu mehreren Terminals in der Slowakei.

FLOP: Aussichtslos

Die DB Regio AG Niedersachsen/Bremen macht derzeit eine Aufkleberkampagne gegen das Schwarzfahren. So werden Reisende auf Toiletten mit Aufklebern darauf hingewiesen, das auch hier das Schwarzfahren 40 Euro kostet. So weit so gut, aber auf die Fenster von Sitzplätzen wurden ebenfalls auf Augenhöhe (!) Aufkleber angebracht. Hier werden zahlende Fahrgäste darüber unterrichtet, dass dort gestern angeblich ein Schwarzfahrer gesessen habe. Die versperrte Aussicht, aber auch der unverschämte Generalverdacht, den die Bahn damit ausspricht, bewog viele Reisende, diese Aufkleber zu entfernen oder umzukleben.



Foto: Brüggenmann

SCHWEIZ

Neue DampfloK

● Ein besonders beliebter DampfloKtyp in der Schweiz scheinen die ehemaligen französischen SNCF-Mikados der Reihe 141R zu sein. Derzeit gibt es im Land der Eidgenossen vier Stück dieses Typs, alle jedoch nicht betriebsfähig. Eine fünfte Lok kommt demnächst hinzu. Die Firma William Cook Cast Productions hat eine solche in Frankreich erworben und will sie demnächst von Capdenac nach Embrach überführen. In der Schweiz soll sie vor Sonderzügen eingesetzt werden. Das Projekt leitet Roger Waller, Präsident der schweizerischen Dampftechnikexperten DLM, der den Kauf gerade dieser Maschine mit ihrer Zuverlässig- und Leistungsfähigkeit begründet: „Als relativ moderne Lokomotiven besitzen die 141R die Kraft, im heutigen Eisenbahnverkehr mitzuhalten“, so Waller.

Vom Typ 141R wurden in den USA und Kanada 1340 Loks gebaut. Nach dem Krieg gingen zahlreiche Exemplare zur SNCF.



Foto: Waller