

Eisenbahn JOURNAL Juni 2003

Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal (cont.): € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Juni
6/2003



Klassiker-Jubiläum:
50 Jahre V 200.0

Zug-Jubiläum:
75 Jahre RHEINGOLD



Editorial

Beim Erfinden von Tarifsystemen ist Anna Brunotte Erfolg gewöhnt. Als Vertriebsmanagerin der Lufthansa hat sie es geschafft, damit Flugzeuge zu füllen. Auf die Frage, ob das denn wohl auch bei Zügen klappe, antwortete die für das neue Preissystem der Deutschen Bahn verantwortliche Luftverkehrsfrau im Herbst letzten Jahres lapidar: „Abgestimmt wird am Schalter.“

Noch läuft diese Abstimmung, doch eine Zwischenbilanz fällt verheerend aus – trotz einer 50 Millionen Euro teuren Werbekampagne! Nach Recherchen der Süddeutschen Zeitung nutzten innerhalb der ersten 100 Tage seit Einführung des neuen Systems am 15. Dezember 2002 nur 3,2 Millionen Fahrgäste – weniger als zehn Prozent der Fernverkehrskunden – das Angebot „Plan & Spar“. Bis Ende März 2003 erwarben nur rund 700 000 Fahrgäste die seit dem 1. November 2002 erhältliche „BahnCard 25“, also pro Monat im Schnitt 140 000. Von der alten 50-Prozent-BahnCard hingegen hatte die DB AG pro Monat durchschnittlich 250 000 Stück verkauft.

Insgesamt blieb der Umsatz der Bahn im Personenfernverkehr weit hinter den Erwartungen zurück. Laut letzten Zeitungsberichten fiel er allein im Januar und Februar 2003 um rund 15 Prozent niedriger aus als im gleichen Vorjahreszeitraum. Es mag ja sein, dass auch die lahrende Konjunktur, chronische Verspätungen insbesondere aufgrund der störanfälligen ICE 3 sowie die Konkurrenz der Billigflieger eine Rolle spielten. Zweifellos aber haben die neuen Preise und Konditionen viele Bahnfahrgäste verunsichert. Mehrheitlich halten sie das jetzige System für ungünstiger und komplizierter als das alte.

Dabei ist die neue Tarifstruktur im Prinzip leicht verständlich aufgebaut. Je früher der Fahrgast bucht, desto weniger zahlt er. Vor allem Familien mit Kindern bis zu 14 Jahren können so günstig wie lange nicht mehr mit dem Zug reisen. Und selbst den Normalpreis für Entfernungen ab 200 km hat die Bahn gesenkt – schon vergessen? Kein Verständnis aber haben die meisten Kunden offensichtlich dafür, sich bei den Plan & Spar-Preisen frühzeitig auf bestimmte Züge festlegen zu müssen. Was sie im Luftverkehr hinnehmen, akzeptieren sie bei der Bahn eben nicht. Obendrein schrecken die hohen Stornogebühren ab. Nicht bloß, wer kurzfristig umbuchen muss, sondern auch wer irrtümlich in den falschen Zug steigt, wird regelrecht abgestraft. Außerdem wissen die Kunden nicht, bis wann sie welche Rabatte in welchen Zügen tatsächlich kriegen. Zu allem Übel werden sie oft auch noch falsch beraten.

DB-Chef Hartmut Mehdorn hat auf Kritik am neuen Preissystem zunächst äußerst schroff reagiert. Den Fahrgastverband „Pro Bahn“ hat er als „Pro Mecker“ abgetan, Verbesserungsvorschläge aus dem Verbraucherschutzministerium und dem Umweltministerium brück zurückgewiesen. Inzwischen allerdings zeichnen sich Korrekturen ab. Baldige Gesprächsrunden von Bahnrepräsentanten mit Vertretern von Verbraucher- und Fahrgastverbänden sind angekündigt. Margareta Wolf, Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, nannte nach einem Treffen mit Verbänden drei Kernforderungen: Die BahnCard müsse generell auch in Verkehrsverbänden gelten, die Bahn müsse verstärkt wieder Spontanfahrer umwerben sowie die Beratung und den Umgang mit Beschwerden verbessern. Auf einen harten Konfrontationskurs deuten diese moderaten Forderungen nun wahrlich nicht hin, obschon sie sich an das wohl meistgehasste Unternehmen im Land richten! Laut einer Studie des Marktforschungsinstituts Inra hat die Bahn bei drei Viertel der Deutschen einen schlechten Ruf. Auch Mehdorns Rundumschläge gegen Kritiker haben das Image der DB beschädigt. Stur am neuen Preissystem festhalten, während die Kunden am Schalter weiterhin dagegen stimmen, kann der Bahnchef jedoch nicht. Denn das würde seinem Unternehmen ein Riesenminus bescheren und dann wäre Mehdorn selbst nicht mehr zu halten.

KONRAD KOSCHINSKI,
EJ-AUTOR



50 Jahre V 200.0: Ein Porträt der ersten Nachkriegs-Großdiesellok der Bundesbahn, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

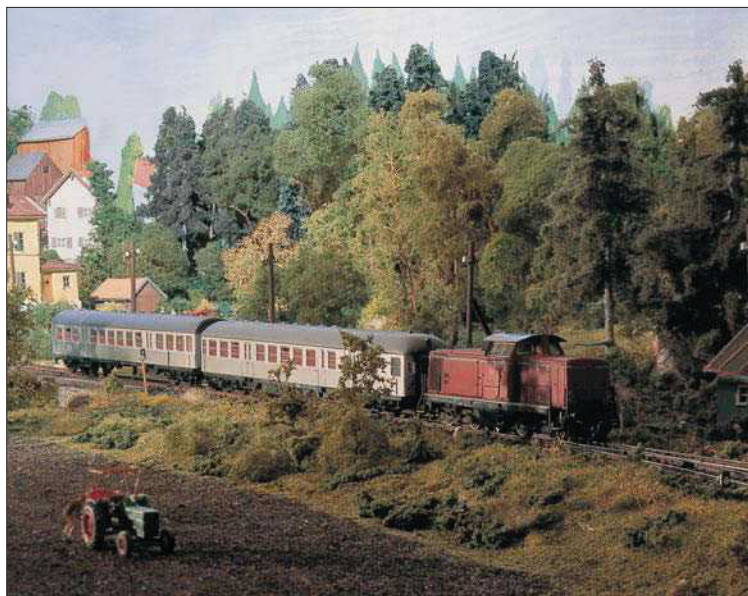
Inhalt

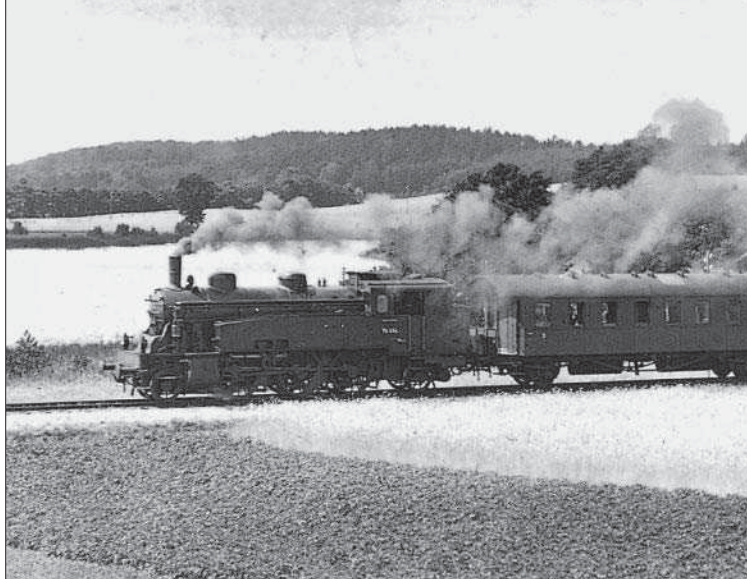
Vorbild

Harz-Impressionen auf 1000 mm: Frühling entlang der Selke	6
50 Jahre V 200.0: Das überschätzte Wunder	10
Baureihen 44 und 43: Jumbos im Ländle	18
Von Rostock nach Tribsees: Schöne Fremde	22
75 Jahre Rheingold: Die ewig junge Legende	28
Schweizer Spezialität: Zirkus Knie kommt auf Schienen	32
Neue Fahrzeuge: Kassler Lok-Show	36

Titel: Auch wenn Puristen schmunzeln, die neue Märklin-Variante der S 3/6 entspricht in ihrer edlen Farbgebung exakt dem Vorbild der Museumslok in Nördlingen, die in dieser Lackierung einige Monate das 75-Jährige des legendären RHEINGOLD feiert. Eingefangen wurde dieser Schnappschuss auf der Zimmer-Anlage von Karl Gebele. Abb.: EJ-Helge Scholz

Super-Anlage: 7. Modellbau-Wettbewerb des EJ: H0-Anlage Bocksberg, von Klaus Mooshammer, ab Seite 62





Mecklenburg-Essay: Die Strecke Rostock-Tribsees und die bad. Vic – schöne Fremde für Altmeister Bellingrodt, von Franz Rittig, ab Seite 22



Bahn-Legende: 75 Jahre Rheingold und neues S 3/6 Märklin-Modell, von Konrad Koschinski, ab Seite 28

Modell

Rubriken

Die Wahrenndorfer Kleinbahn AG: Kreuz und quer durch Züssows Wälder	54
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Mit dem Schienenbus nach Bocksberg	62
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Fox Run Milling	68
Planung: Märklin-H0-Anlage auf 2,5 m ² Klein geht auch!	72
Fahrzeug-Umbau in 1:32: Ein Wasserwagen nach Vorbild der Ilmebahn	74
EJ-Redaktionsanlage Quattro Stagioni, Teil 26: Die Oberleitung	76
Eckgestaltung: Ein Weinberg in H0, Teil 2 Der lange Weg zum Trollinger	82
Im Banne der Kleinbahn – H0-Anlage nach KOK-Motiven, Folge 2: Wie der Wald entstand	88
Bau einer DR-Lok der Baureihe 130 auf Brawa- und Revell-Basis: Ludmillas neuer Hut	92
Elektronik: Gemischter Wechsel- und Gleichstrom-Betrieb Die grenzenlose Wollmilchsau	96

Bahn-Notizen	40
Modell-Neuheiten	48
Mini-Markt	98
Auktionen • Börsen • Märkte	104
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Neue Bücher	110
Bahn-Post	110
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111
Bestellkarten zum Heraustrennen	115

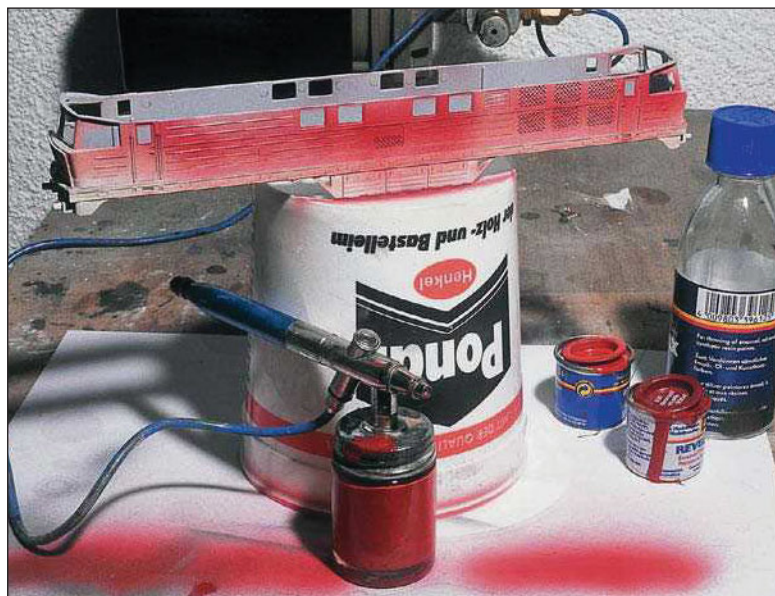
Abbildungen dieser Doppelseite:

Dr. Rolf Brüning, Carl Bellingrodt/EJ-Archiv, Dieter Kempf, Klaus Mooshammer, Karl Gebele, Helge Scholz

Anlagenbau: Landschaftsgestaltung: Ein Weinberg in H0 entsteht, Teil 2, von Karl Gebele, ab Seite 82

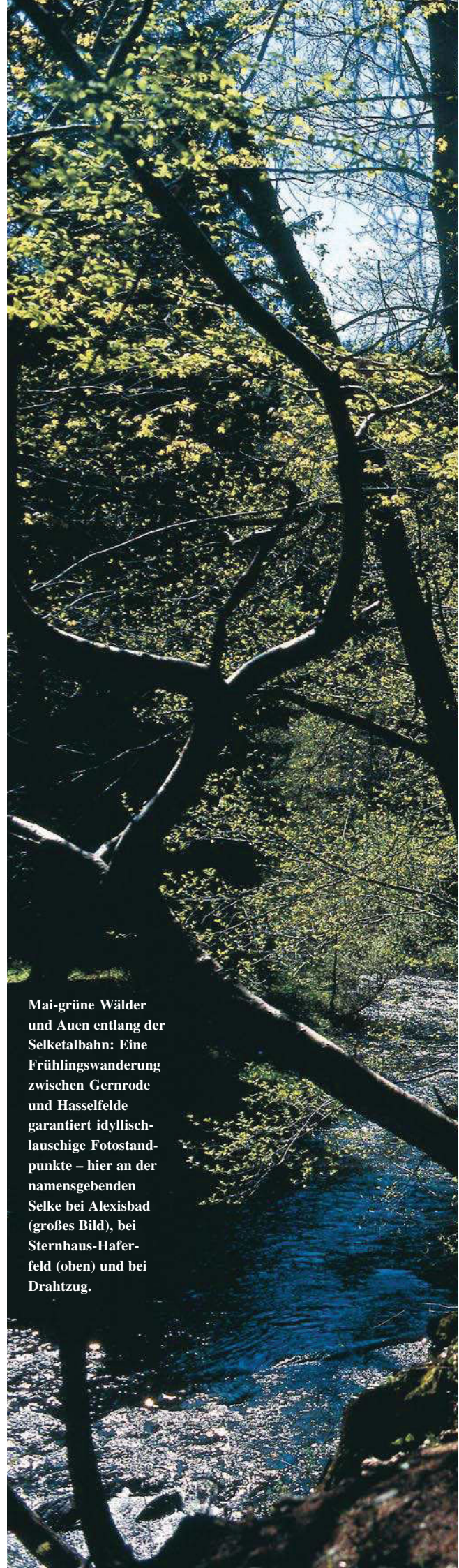


Fahrzeugbau: Die DR-Baureihe 130 entsteht auf Brawa- und Revell-Basis, von Jan und Franz Rittig, ab Seite 92





Wenn von den Harzer Schmalspurbahnen die Rede ist, denkt man an Harzquer- und Brockenbahn. Die **SELKETALBAHN** im Ostharz von Gernrode über Alexisbad nach Harzgerode und Hasselfelde steht immer etwas im Schatten. Zu Unrecht, denn gerade in der jetzigen Jahreszeit hat die romantische Strecke sowohl für Natur- als auch Eisenbahnfreunde einiges zu bieten.



Mai-grüne Wälder und Auen entlang der Selketalbahn: Eine Frühlingswanderung zwischen Gernrode und Hasselfelde garantiert idyllisch-lauschige Fotostandpunkte – hier an der namensgebenden Selke bei Alexisbad (großes Bild), bei Sternhaus-Haferfeld (oben) und bei Drahtzug.



FRÜHLING entlang der Selke

Lichtung mit
tiefblauem Ausblick:
Im Abschnitt
Alexisbad–Stiege
passiert man den
Stausee bei Günters-
berge – im Zug oder
als Wanderer.



WENN IN DER WALPURGISNACHT

zum 1. Mai auf dem Brocken oft noch der letzte Schnee liegt, zeigt sich das Selketal bereits von seiner schönsten Seite. Die Wälder leuchten in allen Grünschattierungen und auf den Wiesen breitet sich ein Meer von gelbem Löwenzahn aus. In diese Farbenpracht fügt sich die Dampfisenbahn mit den bekannten rot-beigen Wagen wunderbar ein. Herrliche Wege führen den Wanderer abseits der großen Touristenströme durch die Landschaft entlang der Selke. Zu Fuß oder mit der Schmalspurbahn geht es dann wieder zurück zum Ausgangspunkt. Aufgrund der geringen Zugdichte kann der Eisenbahnfotograf ohne Eile die Strecke

erkunden und sich auf ausgewählte Motive beschränken. Viele der schönsten Abschnitte sind ohnehin erst nach einer längeren Wanderung zu erreichen

Es ist schon ein besonderes Erlebnis, an einem kühlen Morgen den ersten Dampfzug bei seiner Fahrt von Gernrode hinauf nach Sternhaus-Ramberg zu beobachten. Durch dichten Laubwald geht es dann wieder bergab ins Selketal, von dem die Bahn ihren Namen hat. Kurvenreich führt die Trasse zwischen Fluss und Felswänden zum idyllisch gelegenen Haltepunkt Drahtzug und weiter nach Alexisbad. Hier zweigt die nur 2,9 km kurze Strecke nach Harzgerode ab, auf der jedoch immerhin 75 m Höhenunterschied überwun-

den werden müssen. Weiter geht es entlang der Selke, vorbei am Stausee bei Güntersberge nach Stiege, bekannt durch die einzigartige Kehrschleife mit den Rückfallweichen.

Auf der Anhöhe kurz vor der Endstation Hasselfelde grüßt bereits der Brockengipfel herüber.

Doch nach dem Wasserfassen macht sich der Zug schon wieder auf den Weg zurück nach Gernrode, um dort im letzten Licht des Tages seine Kohlevorräte für den nächsten Tag aufzufüllen.

Und vielleicht sitzen Sie dann ja auch in einem der typisch rot-beigen Wagen. Viel Spaß beim Frühlingserwachen an der Selketalbahn! □

Die schönsten Abschnitte der Selketalbahn sind erst nach
einem längeren Fußmarsch zu erreichen – vor allem beim
Frühlingserwachen ein **BESONDERES ERLEBNIS**

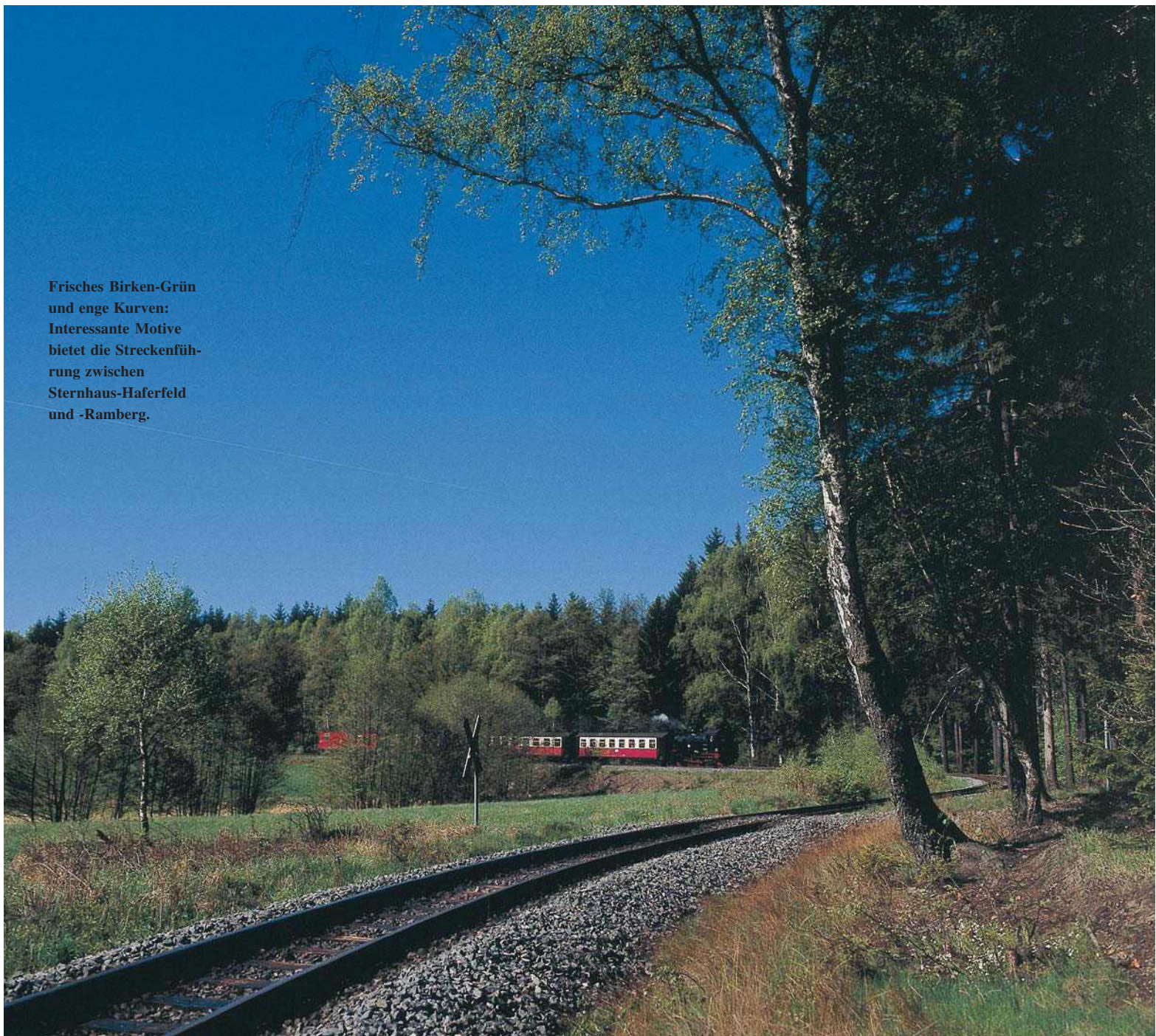


Kurz und steil: der Abzweig von Alexisbad hinauf nach Harzgerode.

Ruhig und idyllisch: der Heiligenteich nahe Sternhaus-Haferfeld.

DIE AUFNAHMEN ENTSTANDEN IM APRIL 2000 (O. R. UND S. 6 O.) SOWIE IM MAI 2001.


**Frisches Birken-Grün
und enge Kurven:
Interessante Motive
bietet die Streckenfüh-
rung zwischen
Sternhaus-Haferfeld
und -Ramberg.**



50 JAHRE V 200.0



Das überschätzte Wunder



Von der „Wunderlok“
der 50er zum norddeutschen
„Arbeitstier“: Für die
V 200.0 wird das Bw Lübeck
Mitte der 70er Jahre zur
wichtigsten Einsatzstelle.
Zwei Lübecker 220 begegnen
sich hier in Hamburg Hbf
(August 1976).

Abb.: KOSCHINSKI

■ TEXT VON KONRAD KOSCHINSKI

Die erste Nachkriegs-Großdiesellok in Deutschland repräsentierte das „Wirtschaftswunder“ der 50er Jahre auf Schienen und wurde dank einer geglückten Farbgebung, die ebenso Eleganz wie Dynamik suggerierte, zu einem Symbol des Strukturwandels bei der Bundesbahn. Soweit stimmt der Mythos. Doch der Leichtfüßigkeit der V 200.0 samt dem wenig zukunftsfähigen Zwei-Motoren-Konzept wurden rasch deutliche Leistungsgrenzen aufgezeigt, eine Erkenntnis, die in verklärter Legendenbildung schon allzu oft aus dem Blickfeld geraten ist.



Die ersten Einsatzjahre: Fast fabriktneu rauscht V 200 067 des Bw Villingen am 18. Mai 1959 aus dem Sommerau-Tunnel im Verlauf der Schwarzwaldbahn. Die 1959 gebauten V 200 weisen feine Unterschiede zu den früher abgelieferten auf, so z.B. breitere Stirntüren. Schon einige Jahre und Laufkilometer mehr auf dem Buckel hat am 5. September 1959 die Ende 1953 gebaute Vorserienlok V 200 005, hier aufgenommen im Rheintal kurz vor dem Loreley-Tunnel.

