

100
Seiten
3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5
Mai 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:

- Maxima 40 CC der Waggonfabrik
- TT-V36 von Tillig
- Köf II von Lenz
- BVZ-Krokodil von Bemo
- Schlafwagen von Roco
- Schmalspur-Sachsen von Eisenkolb
- Jugo-Diesellok von Moko
- Y-Wagen von Roco
- Dioden-Beleuchtung von Viessmann
- Espen von Silhouette
- Deko-Treibradsatz von Künzel

Ostsee-Erinnerungen

Die Mallets der FKB

Bayerisch-Schwaben-Dampf

*Es war einmal:
RBD/BD Augsburg*

Stadt, Land, Hafen

*H0-Reichsbahnflair
der Sechziger*

Werkstatt:

- Lokalbahnagentur in H0
- Begrünen mit Michael Butkay
- Pfliffige Segmentanlage

*Großer
Modellbau-
Wettbewerb*



Brandneu im Modell und Vorbild

Die starke Maxima

Feuer & Dampf

Licht & Rauch



Die Modellbahn bietet heute nicht nur Bewegung bei den (Schiene-) Fahrzeugen, mittlerweile werden diverse Funktionsmodelle auch mit kleinen Szenarien 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

Erstverkaufstag 13.04.2011



Inhalt

TITELTHEMA

- 14 DAS MAXIMALPRINZIP
Die weltweit stärkste einmotorige, sechsachsige, diesel-hydraulische Lokomotive.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

- 4 BAHNWELT AKTUELL
24 DONALD DUCK ZIEHT UM
Die Schnelltriebwagen der Baureihe 403 werden in Espenhain zusammengezogen.
26 HAU(S)-RUCK
Das ÖGEG-Dampflok-Spektakel im Hausruck.
28 „WILDER ROBERT“ SOLL LEBEN
Die Schmalspurbahn kämpft ums Überleben.

LOKOMOTIVE

- 22 MIT DEM SOFAZÜGLE UNTERWEGS
Dampflok 11 der GES wird 100 Jahre alt.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

- 32 MALLET - WIR KOMMEN
Gelenklokomotiven 1965 an der Ostsee.
36 SCHWABENS SCHIENEN
Die Dampflokzeit in Bayerisch-Schwaben.

MODELL

WERKSTATT

- 54 INNOVATIVE MISCHUNG
Teil III, Unterpreuschwitz beschreitet in Sachen Gestaltung nicht alltägliche Wege.
58 ES GRÜNT SO GRÜN
Auffrischung der Begrünung einer Modellbahnanlage.
62 HINTERGRÜNDIG
Teil 10, Oppligen in Stücken: Für den Gesamteindruck ist eine Hintergrundkulisse entscheidend.

PROBEFAHRT

- 66 RANGIER-SPASS
67 DAS ANDERE KROKODIL
68 GEDIEGENES REISEN, URIGE SACHSEN
68 NACHTQUARTIER
69 DIESEL-EXOT

UNTER DER LUPE

- 70 ERLEUCHTUNG, BAUMKUNST
71 DRILLINGS-GEDANKEN

TEST

- 72 FUNKENFREI
Die V 36 ist als Neukonstruktion von Tillig erschienen.
74 MAXIMALE KRAFT
Das neue Modell der Großdiesellok Voith Maxima.

SCENE

- 78 BÜHNEN-REIFE
Auch die dritte Auflage der „OnTraXS!“ war ein Erfolg.
82 STADT, LAND, FLUSS
Eine DR-Kleinbahn im Norden als H0-Segmentanlage.
88 MODELLBAU-WETTBEWERB
Auhagens Fabrikgebäude-Bausätze dienen als Basis.

AUSSERDEM

- 92 **MODELLBAHN AKTUELL**
5 **STANDPUNKT**
97 **IMPRESSUM**
41 **BAHNPOST**
42 **GÜTERBAHNHOF**
90 **TERMINE + TREFFPUNKTE**
40 **BUCHTIPPS**
98 **VORSCHAU**
29 **INTERNET**
30 **MEB INTERN**
31 **MEB HILFT**

1965 an der Ostseeküste

Außergewöhnliche Dampflok der FKB erfreuten Eisenbahner aus Sachsen.



14 Sechsschsiges Kraftpaket

Die Maxima ist die erste komplette Lokentwicklung von Voith Turbo.



62 Die optische Wirkung ist enorm

Speziell bei schmalen Segmentanlagen ist ein attraktiver Hintergrund sehr wichtig.



Titel: Voith Maxima der Sächsischen Waggonfabrik Stollberg.

Foto: Rainer Albrecht



58 Neues Grün für die Anlage

Michael Butkay zeigt, wie man bei älteren Anlagen die Vegetation auffrischt.

Landwits- 82 Hafen in H0

DR-Atmosphäre der 60er-Jahre realisiert Michael Kirsch auf seiner platzsparenden Segmentanlage.



TALENT 2

Die unendliche Geschichte



Foto: Schulz

Noch keinen Kilometer im Einsatz, aber schon verschmiert – auch eine Form von kostspieligen Standschäden!

□ Auch der Einsatz des Verkehrsministers konnte den maroden Talent2-Triebzügen nicht wirklich helfen (siehe MEB 4/2011). Die Deutsche Bahn AG ist aus verständlichen Gründen nicht bereit, die neuen Triebzüge mit den vom Eisenbahn Bundesamt (EBA) vorgegebenen Einschränkungen abzunehmen. Nach der vorläufigen Zulassung des EBA dürfen die Talent2 nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 statt 160 km/h verkehren, außerdem dürfen die Triebzüge nicht in Mehrfachtraktion gefahren werden. Laut DB-Regio-Vorstand Frank Sennhenn werde die DBAG die neuen Bombardier-Fahrzeuge erst dann überneh-

men, wenn die Talent2 ohne Einschränkungen zugelassen seien. Eine weitere Kröte muss zumindest einer der Beteiligten, Hersteller oder Betreiber, auch noch schlucken: So wie es derzeit aussieht, müssen an den Talent-Triebzügen bereits nach 1,6 Millionen Kilometern Laufleistung oder nach spätestens 6,5 Jahren die Drehgestelle gewechselt werden. Das ist ein sehr früher Zeitpunkt und erschwert einen wirtschaftlichen Betrieb der Triebzüge erheblich. Wer für die dadurch entstehenden Mehrkosten aufkommt, ist noch nicht bekannt.

In Vorgriff auf die seitens DB Regio gewonnene Ausschreibung des Werdenfelsnetzes fanden Anfang März dennoch umfangreiche Testfahrten mit dem geplanten zukünftigen Triebfahrzeug, dem Talent2, statt. Zu diesem Zwecke weilte 442 208 Anfang März für ein paar Tage in München. Am 2. März 2011 wurden dabei die Strecken rund um die Karwendelbahn bis Kochel, Mittenwald und Griesen befahren, tags darauf fanden Einsätze auf der Berchtesgadener Bergstrecke statt.



Foto: von Lossow

Trotz fehlender Zulassung waren Talent2-Triebzüge immer wieder zu Personalschulungsfahrten unterwegs wie in Kochel am 2. März 2011.

■ Da die Trocknungskapazität der Quarzsandwerke in Haltern-Sythen (Nordrand des Ruhrgebiets) derzeit nicht ausreicht, fährt die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) Feuchtsand von dort nach Köln-Bickendorf. Die eingesetzte Euro4000 von Vossloh ist bei dem französischen EVU Europorte eingestellt,

dessen Logos abgeklebt sind, und fährt aktuell für die HGK. Die moderne Güterzug-Diesellok passiert am 12. März Essen-Altenessen und soll noch etwa neun Wochen bei der HGK laufen und wird dort als DE 39 geführt.



Foto: Henschel

SACHSEN-ANHALT

Fortführung VIS Halberstadt

□ Der Schienenfahrzeugbauer Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS) aus Halberstadt stand im Oktober 2010 bereits vor dem Aus. Ende März 2011 hätte das Werk endgültig geschlossen werden sollen. Nachdem sich die Gesellschafter der VIS Ende 2010 dazu entschieden hatten, den Betrieb entgegen erster Entscheidungen weiterzuführen, wurde nun Mitte März die Geschäftsführung erneuert. In dem ehemaligen AW der DR werden Arbeiten an Schienenfahrzeugen für verschiedene Bahngesellschaften ausgeführt. Der Schienenfahrzeugbau in Halberstadt hat eine lange Tradition. Parallel zur Eröffnung der Bahnlinie Magdeburg – Halberstadt vor mehr als 150 Jahren entstand die erste Reparaturwerkstatt. Ab 1965 wurden in Halberstadt die bekannten Halberstädter Reisezugwagen gebaut. Im Jahr 2001 übernahm der Unternehmer Dirk Zeppenfeld das Werk von der Deutschen Bahn AG, die kein Interesse am Standort Halberstadt mehr hatte.

SCHWEIZ

Mikado 141 R 1244 fährt wieder

□ Sie wiegt 192 Tonnen, ist 24 Meter lang, von kräftiger Statur und sehr respekt einflößend. Zudem funkelte und glänzte sie im Morgenlicht, als käme sie soeben frisch aus der Fabrik. Gemeint ist natürlich die 141 R 1244, die am 2. März 2011 vor dem Depot Brugg zur Probefahrt bereit steht. Angekuppelt an die Dampflok waren zwei Reisezugwagen vom Typ EWII sowie die Ae6/6 11407 „Aargau“, welche auf der Lastprobefahrt als Brems-



1975 konnte die 1244 vom in diesem Jahr speziell zur Übernahme der Lok gegründeten Verein Mikado 1244 übernommen werden.

lok diene. Die Ae6/6 führte anfangs den Kurzzug nach Turgi. Dort übernahm die Mikado 1244 die Spitze nach Koblenz – Eglisau – Glattbrugg – Otelfingen und zurück nach Brugg. Nach 13 Jahren aufwendiger Revisionsarbeit ist dies ein weiterer Meilenstein in der Erfolgsgeschichte des Vereins Mikado 1244 aus Brugg. Die Lastprobefahrt verlief zur vollsten Zufriedenheit der Beteiligten, die im Verlaufe der letzten Jahre außerordentlich viel Arbeit, Herzblut und Geduld in die Aufarbeitung der Lok investierten. Nachdem 1997 in den SBB-Werkstätten in Zürich die Treibräder durch die Vereinsmitglieder neu bandagiert worden waren, ergaben sich 1998 auf der nächsten Fahrt nach Rorschach Probleme mit den Stehbolzen und weitere Arbeiten drängten sich auf. Die 1946 in den Montreal Locomotive Works in Kanada entstandene Lok kann heute in vielen Teilen als neuwertig bezeichnet werden. Sie ist eine von über 1300 Mikados, die seinerzeit in Übersee für die französischen Staatsbahnen gebaut wurden. Die jetzigen Revisionsarbeiten an der ölgefeuerten Lok umfassten unter anderem die Asbestentsorgung, das Neubandagieren der Loklaufachsen sowie der Tenderachsen, Arbeiten an den Stehbolzen, die Ausmauerung des Brennraumes, eine neue Isolation und Kesselverkleidung, den Einbau der automatischen Bremse, eine komplette Neulackierung und die Aufarbeitung des Tenders sowie den Einbau der nun vom Bundesamt für Verkehr für historische Fahrzeuge verlangten Zugsicherung ETM S21.



Ein Teilersatz des Führerhauses sowie die Aufarbeitung aller Armaturen waren ebenfalls erforderlich.

Fotos: Armin Schmutz

Hinters Licht führen und lassen

Mit Aprielscherzen ist das so eine Sache. Zumal bei Monatszeitschriften, denn bekanntlich ist der 1. April der Scherztag und kein anderer. Wann sonst sollte man auch jemanden in den April schicken (als Rezensart übrigens seit dem frühen 17. Jahrhundert in Bayern bekannt), wenn nicht zu Monatsbeginn?



Dr. Karlheinz Haucke

Zugegeben, wir erschienen auch dieses Jahr mit unserer April-Ausgabe nicht zu besagtem Tag. Da wir aber aus vielen Reaktionen wissen, dass unsere Leser und Leserinnen einen Heidenspaß bei der Suche nach potentiellen Aprielscherzen haben, wollten wir sie natürlich auch diesmal nicht enttäuschen.

Die Meldung mit Bild über den beabsichtigten Verkauf eines Teils der ICE 2-Flotte nach Kanada auf Seite 5 war denn auch ein voller Erfolg. So durchschlagend, dass mich sogar ein höchst besorgter Anruf aus dem DBAG-Konzern erreichte. Ich verrate jetzt nicht, wer mich da kontaktierte, doch gibt die Tatsache, dass selbst leitende Angestellte der Deutschen Bahn so etwas nicht von vornherein für unmöglich halten, schwer zu denken.

Kein Aprielscherz ist hingegen die Nachricht aus Österreich, die uns am 21. März erreichte: Ex-Roco-Chef Peter Maegdefrau muss hinter Gitter. Er wurde in zweiter Instanz rechtskräftig zu 26 Monaten Haft, davon 22 auf Bewährung, verurteilt. Er soll, so die Überzeugung des Oberlandesgerichts Linz, Gläubiger hinters Licht geführt haben durch versuchte und vollzogene Verringerung des Firmenvermögens.

„April, April!“ Das mag in diesem Falle wohl keiner mehr rufen!

SACHSEN-ANHALT

Grüner Bahnhof in Lutherstadt Wittenberg

□ Im Wittenberger Rathaus wurden am 7. März 2011 die ersten Entwürfe für den Neubau des Bahnhofsgebäudes präsentiert. Ein „Grüner Bahnhof“ soll es werden, eine Station, die durch modernste Technologien wie Solaranlagen und Wärmepumpen den Primärenergiebedarf minimieren soll. Bereits beim Bau ist der Einsatz natürlicher

und nachhaltiger Rohstoffe geplant. Der Slogan „Grüner Bahnhof“ steht für Bahnhofsgebäude, die modernsten ökologischen Standards entsprechen und zahlreiche Innovationen bieten. „Das Projekt ist ein weiterer Schritt, die CO₂-Bilanz der Bahn zu verbessern“, so Bahnvorstand Dr. Rüdiger Grube. „Mit dem Projekt entstehen die

ersten CO₂-neutralen Bahnhöfe.“ Viel natürliches Licht dank weitläufiger Glasflächen und LED-Beleuchtung, sollen den neuen ‚Bahnhofs-Pavillon‘ ausmachen. Die Insellage des jetzigen Bahnhofsgebäudes soll aufgegeben werden. Das neue Empfangsgebäude befindet sich zukünftig am Busbahnhof und soll so von der Stadt aus besser erreichbar sein. Auf dem Areal des jetzigen Bahnhofsgebäudes sollen zukünftig „Park+Ride“-Flächen etabliert werden. Das neue Bahnhofsgebäude entsteht in Modulbauweise. Für künftige Stationen besteht dadurch die Möglichkeit, je nach Kundenwunsch und Verkehrsaufkommen eine optimale Bauform anzubieten. In der kleinsten Bauform verfügt der „Grüne Bahnhof“ über eine so genannte „Digitale Rezeption“, ein modernes Automaten-system für Fahrkartenverkauf

und Fahrplanauskunft. Bei Bedarf kann der Kunde über einen Bildschirm auch mit einem Service-Mitarbeiter sprechen. In Lutherstadt Wittenberg, aber auch in Kerpen-Horrem, ein weiterer Ort, der in den kommenden Jahren ein derartiges Bahnhofsgebäude erhalten wird, setzt man jedoch auch auf personalisierten Service. So wird es ein Geschäft für Reisebedarf geben. Auch eine Post-Station wird in Lutherstadt Wittenberg untergebracht. Insgesamt 3,3 Millionen Euro werden in Wittenberg in das Pilotprojekt dieser modularen Bauform investiert. Baustart ist im Sommer 2012, im Dezember 2013 sollen die Baumaßnahmen bereits abgeschlossen werden können. Die Bauarbeiten in Horrem sollen bereits im Sommer 2013 abgeschlossen werden können; dort werden 2,9 Millionen Euro investiert.



Foto: von Lössow

Hat bald ausgedient: Das alte Bahnhofsgebäude von Lutherstadt Wittenberg

Zwischenhalt

■ **Am 15. März 2011 fand in Merseburg** der Startschuss für den Umbau des Bahnknotens statt. Neben dem Personenbahnhof sollen Gleisanlagen und Brücken umfassend erneuert werden.

■ **Im Dresdner Hauptbahnhof** muss die erst wenige Jahre alte Glasfaser-Teflon-Dachbespannung ausgetauscht werden, nachdem sie erneut durch die Schneelast gerissen war.

■ **Im Schienengüterverkehr** ergaben sich 2010 starke Zuwächse. 355,7 Millionen Tonnen Güter wurden letztes Jahr auf der Schiene befördert. Die Transportleistungen von 2008 konnten aber noch nicht wieder erreicht werden.

■ **Veolia hat für das E-Netz Rosenheim** bei der Firma Stadler 35 Triebwagen vom Typ FLIRT bestellt. Die drei- und sechsteiligen Garnituren sollen im Dezember 2013 in Betrieb gehen.

■ **Der Verein Westfälische Lokalbahn e.V.** musste sich von seinem GDT-Triebwagen trennen, weil der Sponsor für die begonnene Hauptuntersuchung kurzfristig abgesprungen ist.

■ **Der Vorstand der Firma Tognum** hat die geplante Übernahme durch Daimler und Rolls-Royce grundsätzlich begrüßt. Erst im Dezember 2005 verkaufte Daimler-Chrysler das Tognum-Kernunternehmen MTU Friedrichshafen für 1,6 Milliarden Euro an die schwedische Private Equity Gruppe EQT.

■ **Die Bayerische Eisenbahngesellschaft** hat für nicht vertragskonforme Leistungen im Jahr 2010 Strafzahlungen in Höhe von 24 Millionen Euro erhoben. Im Vergleich zu 2009 haben sich die Strafen mehr als verdoppelt.

■ **Die Great Western Main Line**, eine wichtige Bahnlinie von London in Richtung Westen, soll zwischen Cardiff, Bristol und Didcot elektrifiziert werden, wie die britische Regierung unlängst beschlossen hat.

■ **Durch Änderung der Gefahrstoffstufe** dürfen Öl-Zusatztender von Dampflok künftig nicht mehr mitgeführt werden. Dies betrifft nicht den fest mit der Lok gekuppelten Tender.

■ **DB Regio rüstet ältere Doppelstockwagen** aus den Jahren 1993 bis 1996 mit Klimaanlage nach. Die Firma Vossloh Kiepe liefert zunächst für 100 Fahrzeuge die entsprechenden Anlagen.

■ **Die Ausschreibung des E-Netzes Saale-Thüringen-Südharz** wurde seitens des Landes Thüringen angekündigt. Das Netz umfasst zwei Lose.

■ **Die Firma Kombiverkehr AG** bietet neue zielreine Züge ab Wels in den Railport Arad in Rumänien und ins nordgriechische Thessaloniki an.

■ **Rückkehr der Cola-Dose:** Anfang März ging der erste von 20 bereits abgestellten Viertelzügen der Baureihe 485 bei der Berliner S-Bahn wieder in Betrieb.

Derzeit nutzt die DBAG-Tochter RBH (ehem. RAG Bahnen und Hafen) drei G2000 der französischen DBAG-Tochter ECR. Die Loks tragen die RBH-Nummern 905 bis 907. Die Class 77-Loks (BR 247) von ECR, die etwa im Coil-Verkehr zwischen Dortmund und Oberhausen West im Einsatz waren, gab die RBH zurück, unter anderem wegen fehlender Funkfernsteuerung. Am 15. März war Lok 906 mit einem Kohlezug kurz vor Gladbeck West unterwegs.

Foto: Henschel



NRW

Mögliche Alternativroute

□ Die eingleisige, nicht elektrifizierte Güterzugstrecke von Oberhausen Richtung Walsum endet heute im Rheinhafen Emmelsum.



Foto: Witz

Lok 203 118 der Alstom-Lokomotiven-Service-GmbH (ALS) stellt den Güterzug 79887 nach Krefeld-Uerdingen in Duisburg-Hamborn bereit. Die Formsignale sollen hier voraussichtlich noch in diesem Jahr durch EstW-Technik ersetzt werden.

Seit Stilllegung der Zeche Walsum im Jahre 2008 ist das Kohlekraftwerk in Möllen der wichtigste Güterkunde. Außerdem gibt es in folgenden Bahnhöfen Güteraufkommen: Duisburg-Hamborn (Chemiebetrieb), Walsum (Kohlekraftwerk, Papierfabrik), Emmelsum (Aluminiumwerk, Hafen). Früher stellte die Bahnstrecke eine zweigleisige Hauptbahnverbindung von Oberhausen nach Wesel dar; die Lippebrücke und die Brücke über den Wesel-Datteln-Kanal wurden jedoch am Ende des Zweiten Weltkrieges gesprengt. Seitdem läuft der Verkehr von Oberhausen Richtung Wesel und Arnheim ausschließlich über Dinslaken (KBS 420). 1963 wurde der Personenverkehr zwischen Spellen und Walsum eingestellt, 1983 zwischen Walsum und Oberhausen. Die Bahnhöfe Duisburg-Hamborn und Walsum verfügen noch über mechanische Stellwerke und Formsignale, die Bahnhöfe Oberhausen-Buschhausen und Möllen werden bereits durch Lichtsignale gesichert. Die Arbeiten für ein Elektronisches Stellwerk (EstW), das die Alttechnik in Duisburg-Hamborn und Walsum ersetzen soll, werden wohl noch in diesem Jahr beginnen. Im Zusammenhang mit der Betuwe-Linie von Rotterdam über Emmerich nach Oberhausen wird die Walsumer Strecke gelegentlich als Alternative zu einem dreigleisigen Ausbau der KBS 420 zwischen Wesel und Oberhausen genannt, was den Wiederaufbau der beiden Brücken über die Lippe und den Wesel-Datteln-Kanal erforderlich machen würde.



Foto: Dollinger

In den letzten Wochen lieferte die Firma Stadler mehrere Gelenktriebwagen vom polnischen Werk in Siedlce an die Kunden aus. Neben der Ostdeutschen Eisenbahn (ODEG) erhielt auch die norditalienische Ferrovienord ihre ersten Züge für den Nahverkehr um Milano. Am 12. März nahm 212 279 der EGP einen zweiteiligen GTW 2/6 in Frankfurt/Oder in Empfang und überführte ihn bis Konstanz.



Foto: Schmitt

Die Mh53 der RüBB in Putbus kurz vor ihrer Abreise nach Berlin zur Internationalen Tourismusbörse (ITB), wo sie als Werbeträgerin für die Insel Rügen fungierte und bis zum 13. März 2011 gezeigt wurde. Nach dem Ende der Messe kam die Lok wieder nach Rügen zurück.



Fragezeichen

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



Foto: Fleischer

■ Als Magistrale war die badische Hauptbahn geplant, welche die Städte Heidelberg und Würzburg ab 1866 verband. Um das hessische Gebiet bei Hirschhorn im Neckartal zu umfahren, wurde die Strecke nicht entlang des Neckars gebaut, sondern verlief über das Elsenz- und Schwarzbachtal mit Meckesheim und Aglasterhausen nach Mosbach und von dort weiter über Osterburken

und Lauda nach Würzburg. Erst ab 1879 konnte mit der kürzeren Direktverbindung entlang des Neckars die Kleinstaaterei überwunden werden. Der Abschnitt zwischen Meckesheim und Neckarelz, der zur Umfahrung von Hessen diente, verlor dadurch massiv an Bedeutung. Während des Zweiten Weltkriegs wurde ein Teil der Strecke bei Neckarelz zur Errichtung eines Arbeitslagers zur Montage von Flugzeugmotoren genutzt, die in einem nahen Gipsstollen gebaut wurden. Im Eisenbahntunnel wurde an Stelle des zweiten Gleises ein Materiallager eingerichtet. Als 1945 schließlich die Neckarbrücke gesprengt wurde, war das Ende der durchgehenden Verbindung gekommen, denn die Brücke wurde nach dem Krieg nicht wieder aufgebaut. Der Verkehr wurde wenige Jahre später zwischen Obrigheim und Aglasterhausen eingestellt, der Rückbau der Strecke folgte wenig später. Zwischen Meckesheim und Aglasterhausen übernahm die Südwestdeutsche Verkehrs AG (SWEG) den Bahnbetrieb. Heute wird die Strecke bis nach Aglasterhausen von der S-Bahn Rhein-Neckar genutzt. Wie heißt der Name der gesuchten Strecke?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 2011 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „Nordflügel“. Gewonnen haben: Heinrich, Karin, 75031 Eppingen; Bergner, Klaus-Peter, 04318 Leipzig; Meyer, Tobias, 84359 Simbach am Inn; Stein, Marcus, 44143 Dortmund; Vormweg, Rainer, 71642 Ludwigsburg; Petkelis, Gerhard, 63526 Erlensee; Rompa, Jacques, 5103 MJ Dongen (NL); Stein, Matthias, 07549 Gera; Prof. Stein, Werner Alex, 65817 Eppstein-Niederjosbach; Schneider, Johannes, 57368 Lennestadt OT Bilstein; Kröninger, Helmut, 70374 Stuttgart; Witzmann, Else, 70435 Stuttgart; Hinsche, Wolf-Holger, 73733 Esslingen; Braun, Rolf D., 71384 Weinstadt; Vogler, Joachim, 72459 Albstadt; Schneider, Reinhard, 16303 Schwedt; Schupp, Hermann, 38855 Wernigerode; Bruggemann, W., 21401 Thomasburg; Roessler, Bernd, 87600 Kaufbeuren; Fiene, Helmut, 66386 St. Ingbert.



LILIPUT

FLIRTen?

L133971
Zwischenwagen



Nachdem sich der FLIRT als Hit auf dem Triebwagensektor erwiesen hat, hat zwischenzeitlich auch die Deutsche Bahn AG mehrere fünfteilige Einheiten im Einsatz, die ursprünglich als Baureihe 427.1 der DB Regio geliefert und Anfang 2009 in die Baureihe 429 der DB AG umgezeichnet worden sind.

Bachmann Europe Plc · Niederlassung Deutschland



Foto: Gerlach

Der Unfallzug bei der Durchfahrt im Bahnhof Mainz-Mombach am 2. März 2011.

TESTFAHRTEN

Unsanft ausgebremst...

□ ... wurde der, zu Messfahrten auf der Mosel- und Saarstrecke weilende Alstom-ETR 610 der SBB. Kurz vor Abschluss des Versuchsprogrammes wurde bei der Abstellfahrt in Trier Hbf der Prellbock am 15. Februar 2011 überfahren, wodurch das erste Fahrzeug des Triebzuges ETR-610 111 erheblich beschädigt wurde und im Schotter zum Stehen kam. Nach Abschluss der Unfalluntersuchung und Wiederherstellung der Lauffähigkeit übernahm Press-204 012 die Rückführung des Triebzuges in die Schweiz. Zwischenzeitlich erfolgte der Austausch des beschädigten Triebkopfes gegen ein Exemplar im SBB-Design; am 9. März 2011 kehrte der Alstom-ETR 610 zur Fortsetzung des Versuchsprogrammes nach Deutschland zurück.



Foto: Bergelt



Foto: Armin Schmutz

Volldampf am Gotthard: Zwei Geburtstagskinder dampften am 12. März 2011 über den Gotthard: 80 Jahre zählt die Dampflokomotive 241 A 65 vom gleichnamigen Verein aus Full und 70 Jahre die deutsche 50 3673. Nachdem die 241 A 65 aus Full mit ihrem Zug selbstständig in Erstfeld eingetroffen und auch die 50 aus dem Tessin dort angekommen war, spannte das ungleiche Paar zusammen für die Fahrt über die Bergstrecke. Nach einem kurzen Aufenthalt in Göschenen verschwand der Zug im Gotthardtunnel.

Seit Dezember 2010 ist die designierte Museumslok 290 371 in Halle/Saale G stationiert und kommt somit erstmals in den neuen Bundesländern zum Einsatz. Am 8. März 2011 ist die im purpurroten Bundesbahn-Schema lackierte Lok mit einem Güterzug zwischen Mosel und Zwickau unterwegs und passiert den Haltepunkt Oberrothenbach.

Na klar!



L133970 Elektrischer Regional-Triebwagen, Baureihe 429, Typ FLIRT, DB, 4-teilig, Epoche V, LÜP 851 mm.

L133971 Zwischenwagen zur Ergänzung von **L133970** oder **L133972**, verlängert den Triebwagenzug um 186 mm.

L133972 Baureihe 429, für das Mittelleiter-Wechselstromsystem (ansonsten wie L133970).

L163970 Unter dieser Artikelnummer ist der 5-teilige FLIRT auch in Spurweite N bei Ihrem Fachhändler verfügbar (werkseitig ausverkauft).

BAHNWELT AKTUELL

Die V100 2009 der Hafenbahn Neustrelitz überführte am 7. März 2011 die von der Firma Dangelmayr Oberflächentechnik in Berlin-Borsigwalde frisch lackierten Siemens-ER20-Lokomotiven (für das rumänische Unternehmen CTV rot/blau/grau und für die tschechische Metrans, mitte) zurück in die Arriva-Werke-Nord nach Neustrelitz.



Foto: Schulz

DBAG

Mit dem Metropolitan nach München

Seit 20. März verkehrt die ehemalige Garnitur des Metropolitan (MET) erstmals planmäßig auch nach Bayern. Da wegen Bauarbeiten zwischen Hannover und Berlin umlaufbedingt eine zusätzliche ICE-1-Garnitur benötigt wird, fährt ersatzweise bis voraussichtlich 11. Juni 2011 ein aus sieben Metropolitan-Wagen bestehender Wendezug als ICE 915 Berlin – Augsburg – München sowie ICE 914 München – Ingolstadt – Berlin. Bereits im Vorfeld weilten Nürnberger Lokführer in Berlin, um erstmals eine Zusatzausbildung für die mit dem Wire-Train-Bus ausgerüsteten Loks 101 124, 126, 130 und 131 sowie den MET-Steuerwagen zu erhalten. Die bereits bisher mit einer MET-Garnitur gebildeten ICE 1100, -05, -06 und -07 zwischen Hamburg und Berlin fahren in diesem Zeitraum verkürzt mit ebenfalls nur sieben statt elf Wagen. Drei in Berlin-Rummelsburg abgestellte Wagen wurden zudem reaktiviert.



Foto: Dollinger

Die Metropolitan-Garnitur bei der Ausfahrt aus Treuchtlingen am 25. März 2011. Eine Fahrt auf dem Gegengleis war wegen Bauarbeiten notwendig.

BAYERN

Neue Olympia-111



Foto: Leichsenring

Die neue Olympia-111 zeigt sich am 26. März 2011 erstmals am Münchner Hauptbahnhof.

Unterstützung bei der Bewerbung als Austragungsort der Olympischen Winterspiele 2018 erfährt die Stadt München inzwischen auch von der DBAG. Zu diesem Zweck wurde 111 031 in Hellblau mit Motiven aus Bergpanoramen und Heißluftballons beklebt, um die Reisenden in der Umgebung auf die Kandidatur aufmerksam zu machen. Daneben prangt der Slogan „München 2018 – Wir unterstützen die freundlichen Spiele“ auf den Seiten. Auch in den Zügen sollen die Fahrgäste per Durchsage auf die „Candidate City“ hingewiesen werden. Bis 6. Juli 2011, dem Tag der Entscheidung in Südafrika, soll die Maschine in dieser Aufmachung unterwegs sein.



Foto: Henschel

Da bei der „NordWest“-Bahn in NRW Fahrzeugmagel herrscht, kommen wohl bis Mitte des Jahres Agilis-Regioshuttle auf der Strecke Duisburg – Xanten zum Einsatz. Auf der Emschertalbahn (Dorsten – Dortmund) sind aus selbem Grund zwei 628 der EVB im Einsatz. Das Foto entstand in Dorsten am NWB-Bahnhof am 19. März 2011.