

1,80 €

# Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8  
August 2006  
55. Jahrgang

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

08



4 191341 103805

B13411

Häuser von MaKaMo  
Jetzt kommt der Karton  
Hollenbachs 80009  
Lok gegen Schrott

Railworld Gera  
Sekt oder  
Selters

**TESTS**  
ROCOS  
Multi-Maus  
KATOS  
Noch-Zigarre

**WERKSTATT**  
Opplinger  
Hoch- und  
Tiefbau

Die Anlagen des  
AMFC Orléans  
Von Sully  
nach Argent  
Bayerns Tempo-  
Rausch  
Mit 300 km/h  
im ICE3

Härtetest für Schienenfahrzeuge

# Die Klima-Kammer



# VOLLDAMPF AM OSTSEESTRAND



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

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

Dieses Heft ist nicht im Abonnement enthalten!

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

## Bestellkarte für das Rügen-Spezialheft

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

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich bin Abonnent. Abonummer falls vorhanden: [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]

Abbuchung vom bekannten Konto (nur Abonnenten).

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

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

[ ] [ ]

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch)

Bankleitzahl

Bankinstitut: \_\_\_\_\_

Bargeld liegt bei

Scheck liegt bei

Datum

Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

08/06



# Inhalt

## VORBILD

### TITELTHEMA

- 16 IM KLIMAWANDEL**  
Der Klima-Wind-Kanal in Wien-Floridsdorf ist Europas modernste Simulationskammer.

### DREHSCHLEIBE

- 4 BAHNWELT AKTUELL**  
**24 BAYERN AUF DER ÜBERHOLSPUR**  
Mit 300 km/h von Nürnberg nach München.  
**32 ZUKUNFTS-WELTEN**  
Neues Leben im alten Bw: Mit der „Railworld“ startet in Gera ein interessanter Wiederbelebungsversuch.

### GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

- 38 ORGELN MIT DER 80**  
Vor 25 Jahren wechselte in der DDR die einzige Ex-DR-Lok, die 80009, in Privathand.

## MODELL

### WERKSTATT

- 58 HOCH- UND TIEFBAU**  
Opplingen in Stücken, Teil 6: Der Landschaftsrohbau.  
**64 BASTELTIPPS**

### PROBEFAHRT

- 66 KLEINE FLEISSIGE SÄCHSIN**  
**66 DOPPELT HÄLT BESSER**  
**68 WECHSELSTROM-SCHALL**  
**68 KA-BELLOS**  
**69 WERKS-WINZLING**  
**69 RHB-METHUSALEM**  
**70 DÄNISCHES TRIO**

### UNTER DER LUPE

- 71 MATT GESETZT**  
**71 VORSICHT, WILDE DEERE!**

### TEST

- 72 RAUS DIE MAUS!**  
Mit der Multi-Maus tritt die Nachfolgerin der verbreiteten Roco-Lokmaus an.  
**76 ZEIT FÜR EINE ZIGARRE**  
Auch für Nichtraucher: ETA/ESA 176 „Limburger Zigarre“ von Kato/Noch in H0.

### SZENE

- 80 VON ACKENDORF BIS ZIESAR**  
Neu am Markt – und erfolgreich: „Ma Ka Mo“ bietet hochwertige Kartonmodellbaubögen an.  
**84 GEKONNTE VORBILD-ADAPTIONEN**  
Die H0- und N-Anlage der Association des Modélistes Ferroviaires Centre (AMFC) aus Orléans.

## AUSSERDEM

- 90 MODELLBAHN AKTUELL**

- 5 STANDPUNKT**

- 97 IMPRESSUM**

- 44 BAHNPOST**

- 46 GÜTERBAHNHOF**

- 50 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT**

- 88 TERMINE + TREFFPUNKTE**

- 57 BUCHTIPPS**

- 98 VORSCHAU**

- 43 INTERNET**



## 32 The Rail goes on

Ein Erlebnispark soll dem einst bedeutenden Bahnknoten Gera zu neuer Blüte verhelfen.

## Schnee, 16 Sturm, Hitze

In Wien spielt das Klima verrückt – jedoch nach vorher geplanten Abläufen und unter Aufsicht.



## 38 Private Sonderfahrt

Der Traum von der eigenen Lok: Klaus Hollenbach erfüllte ihn sich im Arbeiter- und Bauern-Staat.

## 84 Routes à la France

Die Modellbauer des AMFC zeigen Motive französischer Bahnen in den drei Spurweiten H0, N und Nm.



Titel: Ein Itino von Bombardier wird intensiver Sonnenbestrahlung ausgesetzt.  
Foto: RTA

## Stadt, Land, Fluss 58

Schöner unsere Modell-Städte und Gemeinden: Opplingen erhält sein Landschaftsbild, Teil 6 der Serie.





## REGIONALISIERUNGSMITTEL

## Bundesrat nickt ab

● Der 16. Juni 2006 wird nicht als glanzvoller Tag deutscher Verkehrspolitik in die Annalen eingehen. Mit seiner Zustimmung zum so genannten „Haushaltbegleitgesetz 2006“ hat der Bundesrat zum einen der Mehrwertsteuererhöhung um drei Prozent ab 1. Januar 2007 grünes Licht gegeben und zum anderen der schon vom Bundestag (MEB berichtete) beschlossenen Kürzung der Gelder nach dem Regionalisierungsgesetz den Weg frei gemacht. Für die Länder ergibt sich in den Jahren 2006 bis 2009 ein Minus von 2,3 Milliarden Euro, das nach einem gefundenen Kompromiss nur schwach gemildert wird. Für 2006 und 2007 bleibt es bei der vorgesehenen Höhe der Mittel. Laut Finanzministerium wird „für die Jahre 2008 bis 2010 (...) den Ländern für die Absenkung der Regionalisierungsmittel eine Kompensation von insgesamt 500 Millionen Euro auf gesetzlicher Grundlage gegeben, die die Länder zur Aufrechterhaltung (...) von schienengebundenen Nahverkehren einsetzen kön-

nen.“ Während Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) den Kompromiss begrüßte und SPD-Verkehrspolitiker Karl-Uwe Beckmeyer von einem „guten Tag für die Kunden des Nahverkehrs“ sprach, kritisieren verschiedene Verbände die Mittelstreichung scharf. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) verurteilte die Haltung der Bundesländer, die mit ihrer Zustimmung entgegen allen bisherigen Verlautbarungen gehandelt hätten. Landesverkehrsgesellschaften wie die Nahverkehrservice-Gesellschaft (NVS) Thüringen oder der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) stellten bis hin zu streckengenauen Übersichten mögliche Folgen der Kürzungen dar. Zwar steht den Ländern ein Anteil aus der Mehrwertsteuererhöhung zu, doch befürchtet beispielsweise Dirk Flege, Geschäftsführer der „Allianz pro Schiene“, „dass die zusätzlichen Gelder aus der Mehrwertsteuererhöhung nicht für den Nahverkehr eingesetzt werden, sondern zur Stopfung von Haushaltslöchern.“



Foto: Mann

Ob auch diese Nahverkehrsverbindung von den Kürzungen betroffen sein könnte, ist jetzt noch nicht abzusehen: Am Mittag des 13. Juni 2006 rollt RB 17918 aus Richtung Sebnitz bei glühender Sommerhitze über die Elbbrücke in den Bahnhof Bad Schandau.

Der VCD fordert die Länder auf, die Einnahmen aus der Mehrwertsteuer zur Kompensation zu verwenden. Der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) meint hingegen: „Neue Ideen sind gefragt!“ Er benennt sehr hohe Verwaltungskosten und Parallelverkehre von Bus und Bahn als Einsparpotential. Ähnlich äußert sich der Landesverband Baden-Württemberg von Pro Bahn. Der Verband sieht auf mittlere Sicht erhebliches Ein-

sparpotential, wenn das Land regionale Schienenstrecken in eigene Verantwortung übernehmen würde. Dies ermöglichte kostengünstigere Lösungen. Ein Problem für die Länder und Landesverkehrsgesellschaften besteht nun auch darin, dass sie mit einigen EVU langfristige Verträge abgeschlossen haben, aus denen sie nicht ohne Weiteres aussteigen können. Dafür zeichnet sich zur Zeit noch keine praktikable Lösung ab.

## ÖSTERREICH

## Semmering-Spektakel

● Die diesjährige Großveranstaltung des 1. ÖSEK (1. Österreichischer Straßenbahn- und Eisenbahnklub) fand am 10. und 11. Juni 2006 statt. Am ersten Tag wurden die beiden Gastlokomotiven aus Ungarn, die 109.109 und die Nr. 204 des Eisenbahnmuseums Budapest, im Heizhaus Straßhof präsentiert und am darauf folgenden Tag gab es eine „Österreich-Ungarische Sonderfahrt“ von Wien über den Semmering nach Müritzschlag. Absoluter Höhepunkt der Veranstaltung war eine Parallelfahrt der mit den Lokomotiven 109.13 (TM Wien/1. ÖSEK) und 109.109 (MAV) und Nr.372 (TM Wien/1. ÖSEK) und Nr. 204 (MAV) bespannten Sonderzüge zwischen Gloggnitz und Eichberg beziehungsweise zwischen Semmering und Spital am Semmering. Nach der Ankunft im Eisenbahnmuseum (Kulturnahnhof) Müritzschlag gab es dann die obligate Drehscheibenparade, an der sich auch die mit einem Sonderzug aus Graz herbeigeeilte GKB-Südbahnlok Nr. 671 (C-n2/Baujahr 1860/älteste betriebsfähige Dampflokomotive der Welt!) beteiligte.



Foto: Salfmann

Die beiden Wiener Sonderzüge, die von vier Dampfloks gezogen wurden, sind am 11. Juni 2006 im Bahnhof Semmering angekommen.



## PRIVATBAHN

## OHE-Sp wird „hvla“

● Die bisherige Osthavelländische Eisenbahn AG (OHE-Sp) mit Sitz in Berlin-Spandau firmiert seit 1. Januar 2006 als Havelländische-Eisenbahn-Aktiengesellschaft (hvla). Die Änderung des Namens wurde erforderlich, da das bisherige Kürzel OHE auch von der Osthannoverschen Eisenbahn verwendet wird. Beide Bahngesellschaften sind im Schienengüterverkehr tätig. Die „hvla“ wurde am 7. August 1892 als Aktiengesellschaft der Osthavelländischen Kreisbahnen (OHKB) durch die Städte Nauen, Ketzin, den Landkreis Oberhavel sowie einige Zuckerfabriken der



Am 2. Juni 2006 zeigt die hvla-V330.3 das neue Erscheinungsbild in Blankenburg (Harz).

Foto: Klein

Umgebung gegründet. Der Name Osthavelländische Eisenbahn AG wurde seit dem Jahr 1998 geführt. Die „hvla“ betreibt die Werkbahn im Bombardier-Werk Hennigsdorf, die Anschlussbahn in Premnitz und zum KV-Terminal Wustermark und bietet Leistungen im Strecken-Güterverkehr an. Seit dem 1. April 2005 hat die „hvla“ auch einen Standort in Blankenburg (Harz) und wickelt von dort Verkehre für die Fels-Kalkwerke auf der Rübelandbahn ab. Auf dieser Steilstrecke setzt die „hvla“ im Güterverkehr die Lokomotiven der BR 250, „Blue Tiger“, in Doppeltraktion ein. Vorhanden sind dafür die Lokomotiven V330.1 (ex Bombardier 250 002), V330.2 (ex Bombardier 250 010), V330.3 (ex Bombardier 250 011) und die V20 (angemietet von der Mindener Kreisbahn mkb).



Foto: Klein

■ Für die Cantus Verkehrsgesellschaft wird erstmals eine dreiteilige Version des FLIRT gebaut. Das Bild zeigt die Überführung eines Dreiteilers am 30. Mai 2006 vom Montagewerk Berlin-Pankow zur Inbetriebsetzung in Velten.

## Das Runde muss ins Eckige

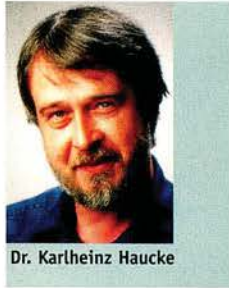
Einsame Inseln sind rar in diesen Tagen und solche ohne Fahnen-schmuck wohl seltener als der Sechser mit Zusatzzahl im Lotto.

Das Runde muss halt ins Eckige, koste es, was es wolle, oder vielmehr, wolle es bloß nichts kosten!

Wie? Nein, ich habe nicht vor, über König Fußball zu philosophieren, obwohl das sicher naheläge und die Bahn durchaus vom weltmeisterlichen Sponsoren-Engagement profitiert hat: 600 000 Fahrgäste mehr pro Tag sind zweifellos ein Erfolg, auf den die DB AG stolz sein darf. Und wenn's rund läuft bei der Bahn, dann kommt das Runde, sprich das Flügelrad, auch zielsicher ins Eckige, den Bahnhof nämlich. Der freilich sollte – Ausnahmen wie Berlins neuer Hauptbahnhof bestätigen nur die Regel – möglichst wenig kosten und sich am besten durch Vermietung und Verpachtung selbst tragen: Event-Shopping umschreibt marketinggerecht den schnöden Einkaufsbummel bahnhöflicherseits.

Wo wir gerade beim Einkaufen sind: In manchen Bahnhöfen, etwa in Gera, gibt's tatsächlich auch noch Modellbahnfachgeschäfte, sozusagen in der passenden Verpackung. Womit wir wieder beim Runden, das ins Eckige muss, wären. Waren's früher einfache, dafür aber doch recht stabile und vor allem passende Kartons, sträuben sich heutige Modellbahnverpackungen, spätestens nach dem Zurüsten der Objekte, oft genug gegen deren Wiederaufnahme, alldieweil Kunststoffummüllungen gerne schrumpfen.

Dies wiederum bleibt der innovativen Railworld Gera hoffentlich erspart, was allerdings potente Investoren voraussetzt.



Dr. Karlheinz Haucke



## TSSCHECHIENVERKEHR

Durchgehende Reisezüge  
über Furth im Wald

● Fahrgästen im tschechisch-bayerischen Verkehr wurde im Frühjahr viel zugemutet. Die Züge der Verbindung München/Nürnberg – Prag über den Grenzbahnhof Furth im Wald wurden wegen Problemen mit der Türblockierung bei den tschechischen Wagen in Furth im Wald gebrochen. Für den Fahrgast hieß es dort: „Umsteigen bitte!“ Beiderseits der Grenze kam nur Zugmaterial der jeweiligen Staatsbahn zum Einsatz. Im Mai gab es außerdem auf einem tschechischen Teilabschnitt Schienenersatzverkehr mit Bussen, so dass dreimal umgestiegen werden musste. Seit 28. Mai 2006 verkehren die Züge wieder durchgehend mit Wagenmaterial der DBAG und ČD. In einigen Zügen läuft sogar ein Speisewagen der ČD mit, obwohl es sich auf deutscher Seite nur um RE-Züge handelt.



Foto: WITZ

Wenig Komfort auf der Achse Nürnberg – Prag: Während der Bauarbeiten auf tschechischer Seite und der Zugbrechungen im Grenzbahnhof Furth im Wald setzte die ČD anstatt der Schnellzug-Garnituren nur einen Zug aus vier VT-Beiwagen der Baureihe 010, bespannt mit einer Diesellok der BR 742, ein. So auch am 23. Mai 2006 zwischen der Staatsgrenze und Furth im Wald.

## SCHWEIZ

## Zürcher S-Bahn getauft



Foto: Armin Schmutz

● Der erste Doppelstock-Triebzug für die SBB heißt „Hans Künzi“ und wurde am 10. Juni 2006 im Beisein von viel Prominenz von Magdalen Künzi auf

Magdalen Künzi, Dr. Benedikt Weibel, SBB-Chef, und Rita Fuhrer, Regierungsrätin Kanton Zürich (v. li.), haben soeben den Zug getauft.

den Namen ihres verstorbenen Mannes getauft. Hans Künzi, ehemals Regierungsrat des Kantons Zürich, gilt als der Gründervater der Zürcher S-Bahn. Eigentlich handelte es sich nicht um den allerersten Doppelstockzug, den Siemens für die SBB baute, sondern um das Fahrzeug mit der Nummer RABe 514 106. 60 solche Vierwagen-Triebzüge werden bald auf der S-Bahn rollen. Anschließend an die Taufe konnte man sich auf der Jungfernfahrt rund um den Zürichsee von der geschmackvollen Inneneinrichtung und dem sanften Fahrkomfort überzeugen. Mit der Klimaanlage ist allerdings noch nicht alles im Lot. Dazu war ja der Zug auch zweimal in Wien in der Klimakammer. Die dort gewonnenen Erkenntnisse werden nun in die Serienfertigung einfließen und die schon bestehenden Einheiten angepasst (siehe auch Titelgeschichte ab Seite 16).

## ZWISCHENHALT

■ **Das Fahrzeugeinstellungsregister** soll künftig nicht mehr von der DBAG, sondern vom Eisenbahnbundesamt (EBA) geführt werden. Dabei geht es um die Interoperabilität europäischer Hochgeschwindigkeitsbahnen und das konventionelle Eisenbahnsystem. Mit diesem Schritt setzt die Bundesregierung eine EU-Richtlinie um.

■ **ÖBB organisiert Infrastruktur um:** Die Aufgaben einer Bau- und einer Betriebs-GmbH für die Infrastruktur wurden präzisiert. Außerdem wurde eine gemeinsame Tochtergesellschaft „Netz- und Streckenentwicklung GmbH“ gegründet.

■ **Die BVO-Bahn-GmbH** hat jetzt den Wiederaufbau der Weißeritzalbahn ausgeschrieben. Der vom Hochwasser 2002 schwer beschädigte Teil der Schmalspurbahn zwischen Freital-Hainsberg und Dippoldiswalde wurde in drei Lose aufgeteilt.

■ **Das „Seehäse“** Radolfzell – Stockach wird ab Dezember 2006 von der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) betrieben. Das beschloss der Landkreis Konstanz. Eingesetzt werden drei NE81, die vorher bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn eingesetzt wurden, und ein NE81 der HzL.

■ **Den Regiotrambetrieb in Nordhessen** wird ab 2007 bis 2013 eine Bietergemeinschaft von DB Regio und Regionalbahn Kassel (RBK) führen. Das ist das Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung.

■ **Eine Entscheidung zu Stuttgart 21** und zu einer Neubaustrecke Stuttgart – Ulm soll im Herbst fallen. Dazu haben Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Baden-Württembergs Ministerpräsident Günther Oettinger und DB-Chef Hartmut Mehdorn zwei Arbeitsgruppen eingesetzt.

■ **Die Fahrzeugwerke Dessau AG** sind von der russischen Transmasch-Holding ge-

kauft worden. Das berichtete die „Mitteldeutsche Zeitung“. Die Holding mit zehn Werken und rund 60 000 Beschäftigten will Fahrzeuge für Russland, Indien und China in Dessau entwickeln und Prototypen dort bauen lassen. Die Serienfertigung soll aus Kostengründen in Russland erfolgen.

■ **Ein DB-Mobility-Center**, früher schlicht Fahrkartenschalter genannt, gibt es jetzt im Berliner „KaDeWe“. Bahnchef Mehdorn: „Wir wollen die Menschen erreichen, die bisher nicht Bahn fahren.“ Bissiger Kommentar von Berlinern: Hielten die Fernzüge noch am Zoo, wäre es nicht halb so weit.

■ **Das gute alte Kursbuch** soll teurer werden. Gut unterrichtete Kreise wollen von 19 Euro Bezugspreis ab nächstem Fahrplan gehört haben.

■ **Sachsen** sei bereit, Vorleistungen für die Elektrifizierung Reichenbach – Plauen – Hof zu finanzieren. Das teilte Wirtschafts-



## SCHWEIZ

# 100 Jahre Simplontunnel

● Ein Großaufmarsch von über 30 000 Besucherinnen und Besuchern feierte am 20. Mai 2006 in Brig den 100. Geburtstag des 19,8 Kilometer langen Simplontunnels, der jahrzehntelang als weltweit längster Eisenbahntunnel galt. Für nur 19 Franken konnte man von jedem Bahnhof in der Schweiz nach Brig reisen. Eine große Erlebnisausstellung mit unter anderen Themen zum Tun-

nelbau, dem 1:1-Mock-up des neuen ETR 610-Neigezuges von Cisalpino, der bald durch den Lötschberg-Basistunnel brausen wird, einer Güterwagen-schau und vielem mehr wurde präsentiert. Zwischen Brig und Domodossola verkehrte alle 20 Minuten ein Shuttlezug abwech-

Foto: Armin Schmutz



selnd mit nostalgischem und neuem Rollmaterial. Der Orientexpress allerdings stand nur für langjährige Generalabonnenten auf Einladung zur Verfügung.

Große Beachtung fand die Lokausstellung in der Rotonde. Neben mehreren historischen E-Loks war auch der aktuelle SBB-Fuhrpark mit verschiedenen Exemplaren vertreten.



Foto: Scaphin

■ Eine interessante Fernverkehrsleistung bietet das IC-Zugpaar 1953/1954. Mit dem IC 1953 Frankfurt (Main) – Leipzig und dem IC 1954 Leipzig – Mainz kommt die Zweisystem-Baureihe 181 jetzt planmäßig bis ins sächsische Leipzig. Am 5. Juni 2006 war die blau-beige 181 211 für den IC 1954 eingeteilt und durchfährt den Bahnhof Markranstädt bei Leipzig.



Foto: Döbel

■ Um 6.40 Uhr hat der Northlander am 25. Juni 2006 Heilbronn via Emmerich in Richtung Niederlande verlassen. Da die Bremsanlage der Wagen nicht mehr akzeptiert wurde, mussten zur Überführung acht Bremswagen des Typs Res mitgeführt werden. Bei 60 km/h dauerte die Fahrt 18 Stunden.

minister Thomas Jurk (SPD) im Zusammenhang mit einer Resolution von Chemnitz, Zwickau, Plauen, Hof und Bayreuth zum Dauerbrenner Sachsenmagistrale mit.

■ **Der Jurist Andreas Meyer** wird Nachfolger von Benedikt Weibel als Vorsitzender der SBB-Geschäftsführung. Der gebürtige Schweizer ist derzeit Vorsitzender der Geschäftsleitung der DB Stadtverkehr GmbH und Mitglied des Konzernvorstands der DBAG.

■ **Porsche setzt auf die Bahn:** Der Hersteller rasanter Sportwagen will künftig auch Komponenten auf der Schiene transportieren. Motoren und Teile für einen finnischen Produktionsstandort werden jetzt in Zuffenhausen in neuen speziell entwickelten Trailern verpackt und in Kornwestheim auf ebenso spezielle Railion-Taschewagen verladen, von wo sie ihre Reise antreten. Insgesamt sollen so jährlich 7000 Lkw-Fahrten entfallen.

## SCHLESWIG-HOLSTEIN

# ÖBB-ER20 bei NOB im Fahrgasteinsatz

● Zur diesjährigen Kieler Woche hatte die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) wieder gemeinsam mit der DBAG einen großen Fahrgastandrang zu bewältigen. Das große Volksfest, Mekka aller Liebhaber von Segelschiffen auf der Kieler Förde, ist direkt vom Kieler Hauptbahnhof zu erreichen. Die NOB fuhr ihre Züge, wo an gewöhnlichen Tagen ein Triebwagen ausreicht, vorrangig in Dreifachtraktion mit Lint- und Talent-Triebwagen. Zur Verstärkung fuhr ein Vier-Wagen-Zug, gebildet aus ehemaligen Flensburg-Express-Wagen und zwei ÖBB-Eurorunnern, Baureihe 2016, an jedem Zugende einer. Die DB fuhr ebenfalls mit Lint in Doppeltraktion und lokbespannten Zügen statt Triebwagen. Die ÖBB-Loks wurden von der NOB bislang nur eingesetzt, um Überführungsfahrten zwischen Hamburg und Husum zu bespannen. Im Fahrgasteinsatz zwischen Hamburg und Westerland wurden die Loks bislang noch nicht beobachtet.

Foto: Bluggemann



Der NOB-Zug mit den ÖBB-Loks als Sandwich, vor der neu eröffneten Bahnhofshalle des Kieler Hauptbahnhofs. Der Zug pendelte zwischen Kiel und Husum, in der Regel fahren hier Lint- oder Talent-Triebwagen.



## LUXEMBURG

## Defizit trotz Passagierzuwachses



Foto: Willy

● Bei einer Pressekonferenz Mitte Juni gab die luxemburgische Eisenbahngesellschaft CFL bekannt, dass trotz eines Zuwachses von 3,4 Prozent bei Fahrgästen im öffentlichen Personennahverkehr 2,2 Millionen Euro Nettoverlust eingefahren wurden. Die von Pendlern genutzte Grenzverbindung Trier – Luxemburg wies dabei eine überproportionale Steigerung auf, trotz der langsamen deutschen Strecke zwischen Wasserbillig und Konz. Allerdings können die 4,6 Prozent Umsatzzuwachs im Personenverkehr sowie umfangreiche Investitionen in die Streckenerneuerung wie zwischen Luxemburg und Pétange nicht einen Rückgang von 31,7 Prozent Tonnen-Fracht im Jahre 2005 kaschieren. CFL-Cargo, neues Joint-Venture zwischen dem Stahlriesen Arcelor und der CFL, eine rollende Landstraße zwischen dem Güterbahnhof Bettemburg und dem südfranzösischen Boulou sowie verstärkte Frachtkorridore im Frachtkorridor Antwerpen – Basel sollen künftig für Aufschwung sorgen.

Sorgenkind Güterverkehr: Bisher war die CFL stark auf Transporte für die luxemburgische Hüttenindustrie fokussiert. Das machte sie anfällig für deren Marktschwankungen.

## FRAGEZEICHEN

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



Foto: Küstner

● Die neuen Wagen des Glacier-Expresses sind seit 20. Mai 2006 im Planeinsatz. Am 10. Juni befährt Ge 4/4 III 645 mit einem verstärkten Glacier-Express den berühmten Landwasser-Viadukt. Die ersten sechs auffällig lackierten Wagen, deren Übergänge vom Schweizer Kreuz geziert werden, zeigen das neue sehr stimmige Erscheinungsbild des Superzuges. Besonders markant ist der neue knallrote Speisewagen mit der Aufschrift „Glacier Express“. Wir wollen von Ihnen wissen, welcher Hersteller die neuen Glacier-Express-Wagen für die Bahngesellschaften RhB und MGB gebaut hat?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2006 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautet: „Lübeck“. Gewonnen haben: Müller, André, 09123 Chemnitz; Tomkewicz, Jörg, 23564 Lübeck; Schlüter, Uwe, 31137 Hildesheim; Schulz, Oliver, 68163 Mannheim; Peters, Frauke, 24161 Altenholz; Kolberg, Sven, 19063 Schwerin; Vahldiek, Ruth, 38364 Schöningen; Gossing, Martin, 23568 Lübeck; Zimmermann, Gerda, 50996 Köln; Dorn, Dieter, 90480 Nürnberg; Thiele, Lutz, 18299 Dolgen am See; Borowski, Michael, 44795 Bochum; Kochanek, Bernhard, 23566 Lübeck; Kriens, Elmar, 48629 Mettlen; Klaas, Hans-Joachim, 23627 Groß Sarau; Meier-Krollzik, Andreas, 32756 Detmold; Scheller, Jürgen, 04317 Leipzig; von Zedlitz, Gudrun, 87600 Kaufbeuren; Agde, Uwe, 23556 Lübeck; Strake, Frank, 24887 Silberstedt.

## TSSCHECHIEN

## Schnellzug Vindobona mit 556.0506



Foto: Haslebner

● Der internationale Zug Vindobona (Berlin – Wien) fuhr einst auf der Franz-Josefs-Bahn von Prag über Gmünd nach Wien (heute über Brünn). Von dieser ehemaligen Hauptstrecke Prag – Gmünd – Wien ist nur mehr der tschechische Teil zwischen Veseli nad Luznici (Weseli – Mezimosti) und České Velenice (Gmünd Wielands) ohne Fahrdracht. Im Jahre 2007 werden auch die restlichen 58 Kilometer elektrifiziert. Es war daher die letzte Möglichkeit, auf diesem Streckenabschnitt nochmals einen Schnellzug im Stil der späten 1970er-Jahre zu führen. Zu den Planlokomotiven dieses Zuges gehörte damals schon die

Der Zug befuhr natürlich nicht die Vindobona-Gesamtstrecke. Vor 25 Jahren war ein Fotografieren auf der Gmünder Grenzbrücke undenkbar.

formschöne Skoda-Lok 556.0506. Außerdem sind noch einige Bahnhöfe mit altösterreichischen Formsignalen ausgerüstet.



## Redesign-628

Foto: Brüggemann



Der Blick im Innenraum von der zweiten Klasse in die erste Klasse: Die Bezüge sind im Design der restlichen RBSH-Wagen, neu ist das Fenster zwischen erster und zweiter Klasse.

Schleswig-Holstein-Design und neuen Toiletten ausgestattet. Helle, freundliche Farben und eine neue Glastrennwand zwischen erster und zweiter Klasse schaffen einen transparenten Raumeindruck. Dr. Uwe Weiger, Leiter des DB-Werks Neumünster, sagte: „Das Werk Neumünster kann erneut seine Kompetenz und Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Der Umbau der Wagen ist ein weiterer Beitrag zur Arbeitsplatzsicherung in unserem Werk und in der Region Schleswig-Holstein.“ Jeder Zug verfügt über 134 Sitzplätze in der zweiten Klasse und zwölf Sitzplätze in der ersten Klasse. Bei den Sitzen der ersten Klasse handelt es sich um besonders komfortable, mehrfach verstellbare Sitze, die auch im ICE eingebaut sind. Im Mehrzweckraum ist Platz für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle. Am Einstieg gibt es jetzt neu eine manuelle Übergangsrampe, die mobilitätseingeschränkten Reisenden den Zugang vom Bahnsteig erleichtert. Die 628 fahren in Schleswig-Holstein abhängig vom Fahrgastaufkommen mit bis zu drei gekuppelten Einheiten zwischen Kiel, Lübeck und Bad Kleinen, zwischen Lübeck und Lüneburg sowie zwischen Lübeck und Puttgarden.

● Bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH) läuft seit Mai der erste redesignete 628.2. Die RBSH wird bis zum Jahresende 17 Tw modernisieren und investiert dafür knapp 2,5 Millionen Euro. Im Werk Neumünster werden die Arbeiten ausgeführt. Der Innenraum ist mit neuen Sitzen im



Foto: Mehrlert

143171 ist im Werk Dessau zur neuen 160 km/h schnellen 114 101 umgebaut worden und unternahm bereits erste Probefahrten. Wie viele Loks der Baureihe 143 am Ende beschleunigt werden sollen, steht bisher noch nicht genau fest.

## Der Schwellenleger

### Das Ende aller Vorurteile?

● Die Briten lernten während der Fußball-WM, dass wir Deutsche gute Gastgeber sind und uns nicht den ganzen Tag im Stechschritt bewegen. Auch wir Germanen hegen diverse Vorurteile gegen das Inselreich. Unter vielen Eisenbahnexperten wird das privatisierte britische Bahnsystem immer als Menetekel angeführt, aber ist es wirklich so schlecht? Nein, meint das Netzwerk Privatbahnen und sieht die Zeit gekommen, mit einigen (Vor-) Urteilen aufzuräumen. Es gab hochrangigen Vertretern aus Großbritannien Gelegenheit zum Referat: In den zehn Jahren seit der Trennung von Netz und Betrieb erhöhte sich der Schienenpersonenverkehr um 40 Prozent, der Güterverkehr gar um 60 Prozent. Der private Sektor habe allein im Güterverkehr rund zwei Milliarden Euro investiert. Die Zahl der Arbeitsplätze lag in den letzten zehn Jahren konstant bei 110 000 bis 120 000. Der Modal-Split verschob sich von 5,9 auf 8,4 Prozent zu Gunsten der Schiene. Der schlechte Ruf ist eher der Bahnpolitik früherer Jahre geschuldet. Dazu sagte Ian McAllister, Chef der staatlichen Netzgesellschaft „Network Rail“: „Die jahrzehntelange Vernachlässigung der Schieneninfrastruktur erforderte in den vergangenen Jahren hohe Zuwendungen aus dem Staatshaushalt. Der Höhepunkt ist jedoch im Geschäftsjahr 2003/2004 überschritten worden.“ Lord Tony Berkeley, Mitglied des britischen Oberhauses, unterstrich: „Der Schlüssel zum Erfolg liegt bei der starken und unabhängigen Eisenbahnregulierung, die eine faire Trassenzuweisung sicherstellt, für gute Arbeitsbedingungen zwischen den Beteiligten sorgt und für eine einfache Durchführung ihrer Aufgaben einsteht.“ Selbst wenn man unterstellt, dass die Unternehmen im „Netzwerk Privatbahnen“ an den britischen Darstellungen interessiert sind: Dieser Blick auf die Insel kann auch von Nutzen sein.



Foto: Seraphin

Inzwischen ist nun auch die letzte Interregio-Linie Berlin – Chemnitz Geschichte. Während Bahnhof Mehdorn in Berlin den neuen Hauptbahnhof einweihte, verabschiedete 101 136 mit dem letzten Zugpaar 2285/2282 das einst so beliebte Zugsystem. Kurz nach Verlassen des Hauptbahnhofes Chemnitz erreicht 101 136 mit IR 2282 den Abzweig Furth. Leider wollte man für die letzte Fahrt keine stiletten blauen IR-Wagen benutzen.



## TOP UND FLOP

## TOP: Bombardier ist spendabel

Foto: Brüggemann



Der Fahrzeughersteller Bombardier Transportation, der noch heute Doppelstockwagen produziert, restaurierte den Museums-Doppelstockwagen des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde (VLV), den ehemaligen DW 8 der Lübeck-Büchener-Eisenbahn aus dem Jahr 1936. Dabei wurde der Faltenbalg ausgebaut und mit viel Mühe wurde die alte Farbe gemeinsam mit Rost entfernt. Der Wagon wurde grundiert, neu lackiert und beschriftet, die Trittstufen wurden erneuert sowie Fenster abgedichtet. Die Arbeiten dauerten rund fünf Wochen. Etwa 45 Mitarbeiter des Bombardier-Werks arbeiteten an dem Wagen. Alle waren stolz, an der Aufarbeitung beteiligt gewesen zu sein und brachten ihr gesamtes Fachwissen mit ein. Die Arbeiten wurden als Sponsoring von Bombardier Transportation für den VLV durchgeführt. Nach der Teilnahme an den Feierlichkeiten zur Eröffnung des neuen Berliner Hauptbahnhofs kam der Wagen am 28. Mai 2006, dem Tag der planmäßigen Wiederaufnahme des Doppelstockwagen-Verkehrs zwischen Hamburg und Lübeck, zurück nach Lübeck.

## FLOP: Weißbuch ausgeblieben

Nach einem am 22. Juni vorgelegten neuen „Weißbuch Verkehr“ will die EU von ihrem Ziel, der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, abrücken. Nach Einschätzung der Europäischen Kommission würde die bislang verfolgte Unterstützung der Schiene keinen Erfolg bringen, im Gegenteil: Prognosen gehen von einem Rückgang des Gütertransportaufkommens von elf auf acht Prozent des Gesamtaufkommens aus. Die Grünen im Europaparlament werfen Kommissar Jacques Barrot vor, dass seine „grün angehauchte Rhetorik“ die Aufgabe nachhaltiger Verkehrspolitik nicht vertuschen könne.

## MUSEUMSBAHN

## 212 100 und 141 083 beim BEM

● Mit 212100 kehrte eine alte Nördlingerin nach 26 Jahren in ihre frühere Heimat zurück. Sie wird künftig bei der „BayernBahn“ Betriebs-GmbH (BB) eingesetzt und im Bw Nördlingen stationiert. Die Lok wurde 1964 von MaK gebaut und zunächst im Bw Nördlingen beheimatet. Ab 1980 gehörte 212100 zum Bw Augsburg, anschließend dem Bw Mühldorf und zuletzt war sie in Kempten stationiert. Am 31. Mai 2002 wurde sie ausgemustert. Mit zahlreichen anderen 212-Loks kam die Maschine in den Reservebestand des Ausbesserungswerks Stendal. 2006 konnte die BB die Lok mit frischer Generalüberholung erwerben. 212100 wird zukünftig im Güterverkehr auf den von der BB betriebenen Strecken von Nördlingen nach Dombühl und Gunzenhausen gemeinsam mit der Schwesterlok V 100 1365 zum Einsatz kommen. Mitte Mai 2006 konnten außerdem die Verhandlungen des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) in Nördlingen mit der DB Regio AG zur Übernahme einer Lokomotive der Baureihe E 41 erfolgreich abgeschlossen werden, der



Foto: Pohl

212 100 und 141 083 auf der Überführungsfahrt von Stendal beziehungsweise Braunschweig nach Nördlingen, auf der BEM-Strecke Gunzenhausen – Nördlingen, bei Oberwurbach.

Überlassungsvertrag sichert die Lok 141 083 langfristig als Ausstellungsstück. Damit befindet sich eine Vertreterin der Einheitslokomotiven der DB im Bestand des BEM. Auch im Nördlinger Ries war die Baureihe 141 knapp 20 Jahre im Einsatz. 141 083 wurde 1959 bei Henschel in Kassel gebaut. Die elektrische Ausrüstung lieferte BBC in Mannheim. Erstes Heimat-Bw war Frankfurt. Weitere Stationen waren ab 1974 das Bw Mainz Hbf und 1981 das Bw Seelze. 1999 wurde die Lokomotive zum Bw Braunschweig umbeheimatet. Hier beendete die E-Lok ihren aktiven Dienst am 25. Februar 2006 mit einer Abschiedsfahrt der Baureihe 141 in Norddeutschland.



Foto: Kloseck

01 118 traf am 28. Mai 2006 in Klostermansfeld/Benndorf während des Dampfspektakels der Mansfelder Bergwerksbahn auf die Salzwedeler 50 3682 sowie die Schmalspurloks 9 und 11.