

Eisenbahn JOURNAL

ANLAGEN-PORTRÄT

Deutschland – Schweiz und zurück

ELLOK-VETERAN

E 44 im Porträt

NEIGUNGSSACHE

15 Jahre »Pendolino«

KRAFTAKT

Rollout der MAXIMA

INSEL-IDYLL

Anlage Spiekeroog

Jetzt NEU:
4 Seiten Bahn
aktuell



4 190753 907407

(Füllseite)



Lokporträt: E 44 ➔ 16



Moderne Bahn: 15 Jahre Pendolino ➔ 28



Wettbewerbsanlagen-Porträt: Großer Grenzverkehr ➔ 62



Anlagenporträt: Linden, Indiana ➔ 78

FOTOS: KONRAD KOSCHINSKI, GERALD HOCH, JÜRGEN-WOLFGANG ROSE, HS/EJ; TITELFOTO: HORST MEIER

VORBILD

Bilder des Monats

Vor 25 Jahren, Rheingold-Domecar, „Drive in“ 4

Lokporträt: E 44

Innovatives Multitalent 16

Moderne Bahn

15 Jahre Pendolino 28

Bahn-Industrie: Voith

Votum für (Lok-)Familie 34

Historie

Damals in Warburg/Teil 2 36

Streckenporträt Münster – Empel-Rees

Die „Baumberge-Bahn“ 42

Bahn & Hobby: Museumsbahn

Fahren und bewahren 46

VORBILD & MODELL

DE 2700

Etappe oder Happy End? 50

DE 2700 und ME 26 im Modell 53

MODELL

Neuheiten des Monats

Großlampen-E 10, Giesl-50er, ÖBB-1116 u.A 56

Anlagenporträt: Wettbewerbsanlagen/Folge 4

Großer Grenzverkehr 62

Anlagenporträt: Spiekeroog

Insel-Idyll 72

Anlagenporträt: Linden, Indiana

Weites Land 78

Digital: Delta-Decoder

Zweitverwertung 83

Basteln: Ladegut nach Vorschrift

Bretter II: Ladung am Limit 84

Anlagengestaltung

Tunnel mit Einblick 88

Digital: Ecos von Esu

Hightech fürs Spielzimmer 92

Neues Modell: Mh 6 der Mariazellerbahn

Rösslers Traumlok 96

RUBRIKEN

„Kurz-Gekuppelt“: Neues vom Vorbild 10

Klartext & Leserbrief 14

Fachhändler-Adressen 98

Sonderfahrten und Veranstaltungen 101

Auktionen, Börsen, Märkte 102

Mini-Markt 103

Bahn & Medien 108

Bestellscheine 110

Vorschau & Impressum 114



Vor 25 Jahren ...

... war die 1957 an die Bundesbahn abgelieferte 220 017 immerhin schon 25 Jahre alt und stand in jenen ersten Jahren der 1980er-Dekade zusammen mit noch zahlreich vorhandenen Vertretern ihrer und anderer „Veteranen“-Baureihen in reizvollem Kontrast zum einsetzenden Wandel bei der DB hin zur modernen Bahn, wie z.B. hier die Zugzielanzeiger in Hamburg Hbf unterstreichen. Nach und nach tauchten parallel zu den betagten DB-Klassikern neue Fahrzeuge wie die 120.1 und die 627/628 auf – bis hin zur Eröffnung der ersten Neubaustrecke und den ersten ICEs. Wie vielschichtig das Nebeneinander von altem Eisenbahn-Charme und Aufbruch in die moderne Bahnwelt in jener Zeit war, beleuchtet auch die kürzlich erschienene EJ-Extra-Ausgabe „Die DB in den 80ern“ in allen Facetten.

FOTO: UDO KANDLER



IDUNA
Versicherungen Bausparen Investment

Hudson
STRUMPFOSEN

GEMERIG FILME

Hapag-Lloyd

ZEITSCHRIFTEN

BLUMEN

FRÜCHTE

DEMO MODE BAZAR

ABSATZ BAR

BACKEN



Gleis 7 Abfahrt
entfällt hier
BITTE NICHT EINSTIEGEN

1 1 4 6 Abfahrt Gleis 8
S-Bahn NAHVERKEHR
AHRENSBURG

Vorsicht Baustelle!
Unebenheiten auf dem
Bahnsteig.



»Standesgemäß« mit einer 103 ...

... wurde am 2.3.2007 der erste wiederaufgearbeitete „Rheingold“-Aussichtswagen im legendären TEE „Rheingold“ von Rastatt nach Köln an seinen künftigen Standort überführt. Der Wagen ist einer der im Juni 2005 aus Schweden zurückgeholten Domecars (vgl. EJ 11/2006). Damit wird die in den vergangenen Jahren geleistete Aufbauarbeit am TEE „Rheingold“ komplettiert, der als charterfähiger Nostalgiezug zum Einsatz kommt. Die Aufnahme entstand südlich von Mainz in den Weinbergen bei Nierstein. Zuglok war 103 184. FOTO: HELMUT SCHEIBA







»Ihre Bestellung bitte ...«

Seit Jahren sind sie ein Sinnbild unserer modernen, hektischen Gesellschaft: die Schnellrestaurants mehrerer Großkonzerne, die überall wie Pilze aus dem Boden schießen, auch direkt an Bahnanlagen. Wenn dazu dann noch auf Hafengebaisgleisen – wo man früher nur ein paar abgestellte Güterwagen oder mit einer gehörigen Portion Glück auch mal eine kleine Werklok beim Rangieren beobachten konnte – plötzlich dank privater Bahnen „echte“ Loks abgestellt werden, findet sich an bislang völlig unbeachteten Stellen auf einmal ein neues, interessantes Motiv. Und das „Drive in“ bekommt bei genauer Betrachtung so auch eine ganz neue Bedeutung (421 391 von SBB Cargo und V 2303 der MWB in Frankfurt/M-Ost, 2.3.2007). FOTO: ALBERT HITFIELD

Maximale Höhe 2,80m



DRIVE IN



Spree-Neiße-Netz an die ODEG

Die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) hat den Zuschlag für den Betrieb des Spree-Neiße-Schiennetzes erhalten. Im Dezember 2008 wird sie den Betrieb auf den Strecken Cottbus–Görlitz–Zittau, Görlitz–Hoyerswerda, Görlitz–Bischofswerda und Cottbus–Forst mit einer Leistung von insgesamt 2,7 Millionen Zugkilometern jährlich aufnehmen. Die ODEG konnte sich mit ihrem Angebot in dem Ausschreibungsverfahren des Landes Brandenburg und des Freistaates Sachsen unter anderem gegen die derzeitigen Betreiber DB Regio AG und Connex Sachsen GmbH durchsetzen. Auf den Strecken werden künftig verstärkt moderne Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Zudem werden in jedem Zug Kundenbetreuer eingesetzt, die den Fahrgästen den Fahrausweisverkauf erleichtern und für Informationen zur Verfügung stehen. Gegen die Entscheidung hatte die DB Regio AG zunächst Beschwerde eingelegt, die sie später zurückzog.

ICE-TD Kopenhagen/Århus – Berlin

Ab Dezember 2007 rollen Dieseltriebzüge der Baureihe 605 (ICE-TD) von Kopenhagen nach Hamburg und Berlin. Die Dänischen Staatsbahnen DSB mieten bei der DB AG eine Reihe der Triebwagen, die ab 9. Dezember zunächst von Kopenhagen über Hamburg nach Berlin und spätestens ab 15. März 2008 auch von Århus über Nord-schleswig nach Hamburg und teilweise nach Berlin rollen werden. Bei den gemieteten Triebwagen handelt es sich um die Version des ICE mit Dieselmotoren. Der ICE-TD kann bis zu 200 km/h schnell fahren. Er bietet pro Einheit 195 Sitzplätze. Die Züge treffen sich in Hamburg, von wo aus der eine jeweils direkt nach Berlin weiterfährt. Man könne dadurch auch einige dänische IC 3-Züge für andere Aufgaben freistellen. Die Reisezeit Kopenhagen–Berlin wird weiter sechs Stunden betragen, doch entfällt das Umsteigen in Hamburg. Von Århus nach Berlin verkürzt sich die Reisezeit im Vergleich zur Fahrzeit des EC Århus–Berlin–Prag um 30 Minuten.



Viele kleinere Stationsgebäude möchte die DB AG verkaufen. Im Bild der Bahnhof Eichstätt mit einer RB nach Eichstätt-Stadt.

Verkauf von Bahnhofsgebäuden

Rund 1800 Bahnhofsgebäude möchte die DB AG abstoßen. Um drei Viertel will die DB AG die Zahl ihrer Bahnhöfe mit Empfangsgebäude reduzieren. Nur 600 will der Konzern in Eigenregie weiter betreiben. Die Initiative "Allianz pro Schiene" fordert die komplette Streichliste und wirft dem Konzern vor, Kommunen und Länder nicht rechtzeitig informiert zu haben. Kritik kommt von vielen Seiten, insbesondere, da auch größere Bahnhöfe, teils mit IC/ICE-Anschluss betroffen sind. Die Pläne der Deutschen Bahn, die meisten Bahnhöfe in Ostdeutschland verkaufen oder abreißen zu wollen, ist bei Verkehrspolitikern von Bund und Ländern auf Kritik gestoßen. Im Zuge der Bahnprivatisierung sollten die Bahnimmobilien öffentliches Eigentum bleiben, sagte der Grünen-Verkehrsexperte Winfried Hermann der „Berliner Zeitung“.

Elektro-»Talent« für die DB AG

Am 2. Februar 2007 erhielt die Firma Bombardier den Zuschlag für einen Rahmenvertrag über die Lieferung von 321 elektrischen Triebwagen vom Typ Talent. Die Fahrzeuge sollen in den Werken Görlitz und Aachen gebaut werden, wobei Zulieferungen aus Mannheim (Drehgestelle) und Mannheim (Elektrokomponenten) vorgesehen sind. Die Auslieferung soll ab 2009 erfolgen. Der Talent 2 basiert auf den Triebwagen 4023/4024 der ÖBB. In Deutschland sind bislang nur Dieseltriebwagen der Bauart Talent im Einsatz, sieht man von der grenzüberschreitenden S-Bahn Salzburg der ÖBB ab. Die neuen elektrischen Talent-Züge sind als Ersatz für die in die Jahre gekommenen Nahverkehrsgarnituren – bestehend aus ehemaligen Silberlingen sowie Loks der Baureihen 110 und 143 – vorgesehen.