

nur
3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 3
März 2004
53. Jahrgang

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



TESTS

Die Größte in Schwarz:

● **Minitrix-45**

Die Neueste in Rot:

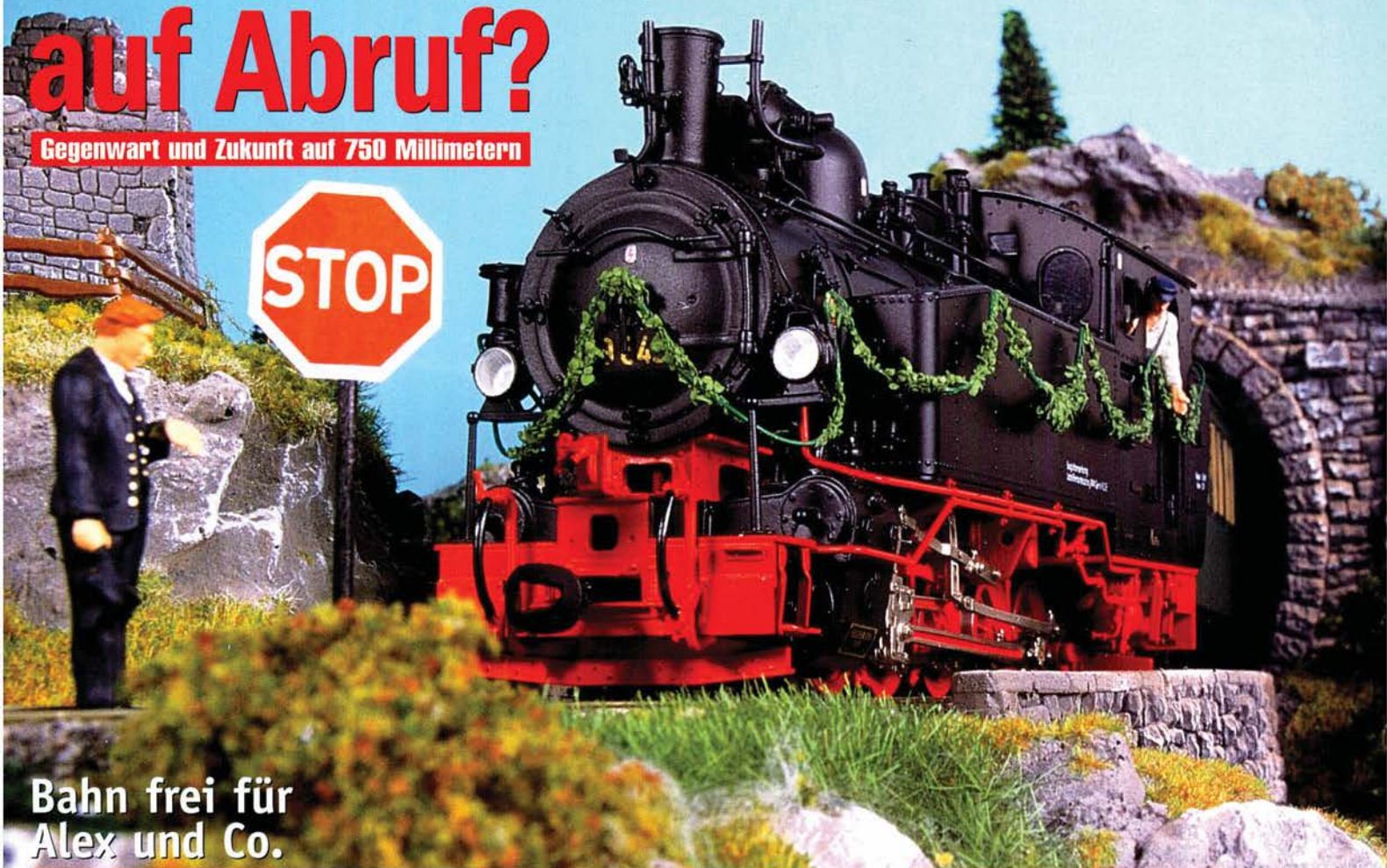
● **Piko-189**

16 Extra-Seiten
Messe Nürnberg

UMKÄMPFTES ERBE IN SACHSEN

Schmalspurparadies auf Abruf?

Gegenwart und Zukunft auf 750 Millimetern



**Bahn frei für
Alex und Co.**



Charakter-Züge

Vor 45 Jahren

**Unterm Fahrdrabt
im Frankenwald**

Usedomer H0-Motive

**Niederländische
Fernverbindung**

Bitte einsteigen – zu einer einmaligen Filmreise

Foto: Löckel

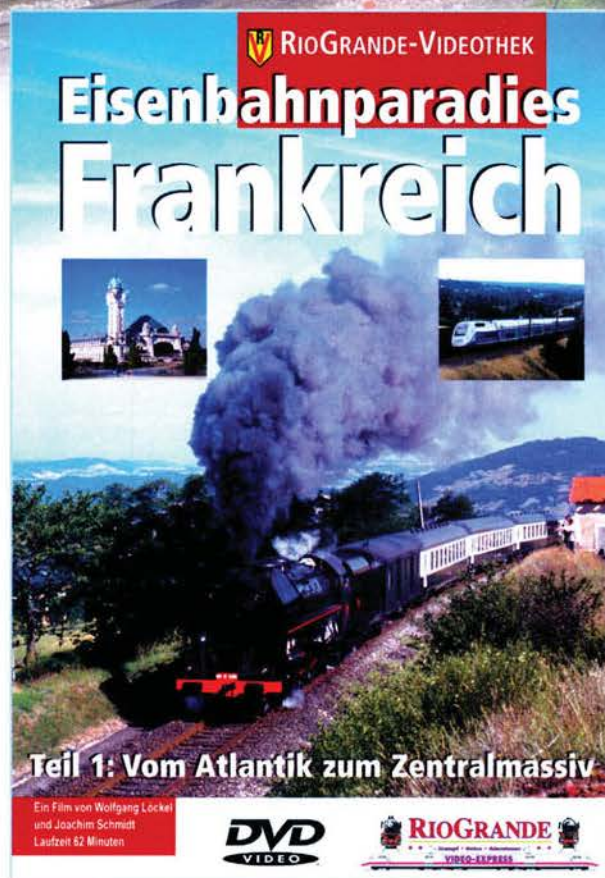
Filmfestival 2004

Eisenbahnparadies Frankreich

Herrliche Landschaften, guter Wein und eine Feinschmeckerküche – das sind nur einige Besonderheiten, die das Ferienland Frankreich auszeichnen. Diesem Reiz des „Savoir Vivre“ konnten sich die beiden Filmemacher Joachim Schmidt und Wolfgang Löckel nicht entziehen. Sie aktivierten die bekanntesten Kenner der französischen Bahnszene wie Jean-Luis Poggi, Daniel Meurques und Jean-Paul Steffen, um einen einmaligen filmischen Streifzug durch das Eisenbahnparadies Frankreich zu produzieren. Dort findet man eines der faszinierendsten Bahnsysteme der Welt. Nicht nur der TGV mit seinen Rekordgeschwindigkeiten, sondern vor allem auch die klassischen Strecken stehen im Mittelpunkt dieses Films. So stellen wir die letzten Turbotrains vor, die von Lyon nach Bordeaux rasen. Es folgen majestätische Dampf-Museumsloks wie die 231 G, 231 K, 241 A und der 141 R. Schließlich streifen wir die Ostbahn mit den mächtigen 72000-Dieselloks und die Vogesen! Mit separat anwählbarem Originalton (DVD)! 62 Minuten.

VHS: Bestellnummer 1032 • € 19,95 (ersch. 3/04)

DVD: Bestellnummer 7032 • € 22,95 (ersch. 3/04)



Brandneu!
Jetzt bestellen!

VGB/RIOGRANDE-Bestellservice

Pf 1453 • 82244 Fürstenfeldbruck • Telefon 08141/5348136 • Fax 08141/5348133 • www.riogrande.de



Inhalt

VORBILD

TITELTHEMA

- 14 ROMANTIK AUF ABRUF**
Die aktuelle Bestandsaufnahme bei den 750-mm-Schmalspurbahnen in Sachsen.

DREHSCHIBE

- 4 BAHNWELT AKTUELL**
26 METRONOM & CO.
Der Fahrplanwechsel bringt neue Farbtupfer in die Schienenwelt.

LOKOMOTIVE

- 30 DIE GANZ GROSSE**
Ein Kurzporträt der Güterzugdampflok BR 45.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

- 32 KLEBEN GEBLIEBEN**
Das Aus für den „Kleber-Express“ Freiburg – München.
42 DAMALS IM FRANKENWALD
Eine Reise nach dem Abitur im Jahre 1959.

REISEZIELE

- 46 DAS ERBE VON MYRDAL**
Eine Reise auf Norwegens berühmter „Flämsbana“.

MODELL

SPIELWARENMESSA NÜRNBERG

- 62 KRISENFEST**
64 MESSEBERICHT, TEIL 1
Die Hauptneuheiten der großen Hersteller.

WERKSTATT

- 78 BLECH-PERLE**
Ein französischer Beutewagen der DB als Bausatz.
82 SPUR-TREUE
Eine H0-119 von Brawa erhält Finescale-Radsätze.

PROBEFAHRT

- 86 ZWEITAKT-DIESEL**
86 STIERCHEN
87 KLEINER ITALIENER
88 GLETSCHER-EXPRESS

UNTER DER LUPE

- 89 LAUFSTEG**
90 LEINE LOS!
91 FÜHRUNGS-PROFIL

TEST

- 92 ZWÖLFENDER**
Die BR 45 der DB als N-Modell von Minitrix.
96 DACH-LANDSCHAFT
Pikos neue E-Lok im Hobby-Sortiment ist die DB-189.

SCENE

- 102 EIN RITTERSMANN VON SCHROT UND KORN**
Ritter von Krauthäuser: Metall-Miniaturen und mehr.
104 VIVE LE ZÉRO
Eine 0-Anlage in Epoche III zeigt Teile der Bretagne.
110 NIEDERLÄNDISCH-VORPOMMERN
Motive der Insel Usedom auf einer H0-Anlage.

AUSSERDEM

- 116 MODELLBAHN AKTUELL**

- 5 STANDPUNKT**

- 121 IMPRESSUM**

- 40 BAHNPOST**

- 50 GÜTERBAHNHOF**

- 54 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT**

- 100 TERMINE + TREFFPUNKTE**

- 38 BUCHTIPPS**

- 122 VORSCHAU**

- 41 INTERNET**



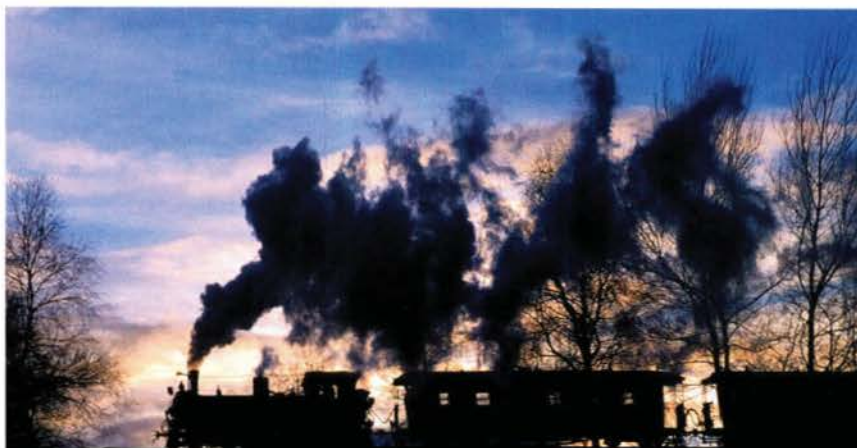
26 Neue auf der Schiene

Schöne bunte Bahn-Welt: Neue Anbieter beleben die Ansicht eines traditionsreichen Verkehrsmittels.



Usedom in Holland 110

Henk van der Kolk und Tom Lahaye sind Holländer mit Begeisterung für die Ostseeinsel.



14 Zukunft für den Schmalspurdampf?

Neue Betreiber, neue Fahrzeuge, alte und neue Probleme: Die sächsische Schmalspurszene ist in Bewegung.



30 Gigantisch

Leistungsstark war die BR 45. Ob das Modell von Minitrix mithalten kann, zeigt der Test ab Seite 92.

78 Gemeinschaftsarbeit

Einen Epoche-III-Beutewagen von Perlmodell baut Rainer Albrecht in H0. Das Vorbild fuhr bei der DB.



DB AG FERNVERKEHR

Preise hoch, runter, gleich



Foto: Wollny

Der aktuelle Einsatz zweier Loks der BR 112 vor IC 118/119 zwischen Stuttgart und Ulm dürfte nicht der Grund für die angekündigten Preiserhöhungen sein.

● Zum 1. April 2004 nimmt die DB AG Änderungen bei den Fernverkehrs-Fahrpreisen vor. Während Fahrscheine bis 100 Kilometer im Preis unverändert bleiben und bis 200 Kilometer sogar geringfügig absinken sollen, werden Tickets über 200 Kilometer im Schnitt 3,4 Prozent teurer. Neu führt die DBAG einen Maximalpreis ein: 110 Euro in der 2. Klasse und 167 Euro in der 1. soll künftig ein Fernverkehrsticket höchstens kosten. Für diese Preise gilt der Bahncard-Rabatt von 50 oder 25 Prozent. Ebenfalls neu: Ab

1. April gibt es eine Zwei-Klassen-Reservierung. Am Automaten oder online mit einer Fahrkarte veranlasste Reservierungen sind kostenlos, während sich der Preis bei einem „anderen Vertriebsweg“ von 2,60 auf 3 Euro erhöht. Also auch der ganz normale Erwerb am Schalter ist dann ein „anderer“ Vertriebsweg! Davon abgesehen, ist die Preiserhöhung ab 200 Kilometern mindestens zum jetzigen Zeitpunkt unglücklich gewählt, denn die Verunsicherung der Fahrgäste aus dem letzten Jahr ist noch frisch.



Foto: Gessner

Zwischen Bergen und Lauterbach-Mole auf der Ostseinsel Rügen hat die KEG mit Fahrplanwechsel den Betriebsdienst aufgenommen. Zum Einsatz kam zunächst ein Doppelstock-Tw der Anhaltinischen Bahngesellschaft Dessau, der jedoch umgehend ausfiel. Die KEG musste deshalb zeitweise einen ihrer betagten MAN-Triebwagen einsetzen.

NORDRHEIN-WESTFALEN

Saniert

● Im Herbst 1999 wurde der Willinger Viadukt an der KBS 439 Brilon Wald – Korbach wegen Bauwerksmängeln gesperrt. Der Abschnitt Willingen – Korbach wurde seitdem im Schienenersatzverkehr bedient, so dass die VT 628 nur noch auf der sieben Kilometer langen Strecke von Brilon Wald bis Willingen pendelten. Das in den Jahren 1910 bis 1914 errichtete Bauwerk besteht aus 11 Bögen und ist 300 Meter lang. Die lichte Höhe in den beiden Mittelöffnungen beträgt 29 Meter. Der Viadukt wurde jetzt mit Mitteln aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz saniert. Dabei wurden durch Auswaschungen entstandene Hohlräume in den Widerlagern, Pfeilern und Gewölben, die die Tragfähigkeit herabsetzten, durch das Einpressen von Zementsuspension verfüllt. Während der Sperrung wurden auch drei weitere Viadukte saniert. Der ursprünglich für die Sanierung der vier Bauwerke angesetzte Betrag von 40 Millionen Euro konnte auf 16 Millionen Euro gesenkt werden. Am 16. Dezember 2003, also zwei Tage nach dem offi-

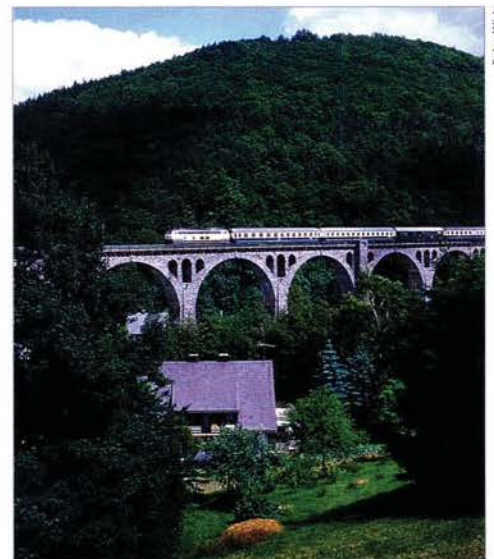


Foto: Wirtz

Als E 6442 (Korbach - Brilon Wald) am 7. Juli 1985 den Willinger Viadukt überquerte, war noch nichts von einer Sperrung des Bauwerkes zu ahnen.

ziellen Fahrplanwechsel, wurde der öffentliche Reisezugsverkehr im Zwei-Stunden-Takt wieder aufgenommen. Es kommen VT 628 und erstmals auch VT 646 zum Einsatz. Im Laufe des Jahres 2004 sollen außerdem die beiden noch in den Bahnhöfen Willingen und Usseln vorhandenen mechanischen Stellwerke durch Signaltechnik der Firma Scheidt & Bachmann ersetzt werden, die dann vom Fahrdienstleiter im Bahnhof Korbach bedient wird. Diese Technik wurde bislang noch nicht bei der DBAG eingesetzt, so dass zuvor eine Abnahme durch das EBA erforderlich ist.



Foto: Heilmann

Zur Wiedereröffnung der Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg fuhr auch ein dampfbespannter Sonderzug mit der 528047 der IG Nossen. Das Bild zeigt den Zug am 20. Dezember 2003 im Bahnhof Glashütte.

SCHWEIZ

Crossrail

Am 5. Januar 2004 hat in der kleinen, 800 Einwohner zählenden Gemeinde Wiler, in der Nähe von Utzenstorf und Solothurn, die „Cargodrome Wiler Terminal + Logistik AG (WTL)“ ihrem Betrieb aufgenommen. Beteiligt sind die Privatbahngesellschaft RM Regionalverkehr Mittelland AG, Burgdorf (67 Prozent); die Dreier AG, Transporte und Logistik Suhr (13,2 Prozent); die Rhenania ROBA AG Basel, Binnenschifffahrt, Containerdienste und Bahnverkehre (13,2 Prozent) sowie das Technologieunternehmen Tuchs Schmid AG, Frauenfeld (6,6 Prozent). Unter der neuen Marke „Crossrail“ betreibt die Gesellschaft, gemäß der RM-Strategie „Mobilität von Tür zu Tür“ die neue, 24 Millionen Franken teure Umschlags- und Logistikanlage für den unbegleiteten kombinierten Verkehr, wobei die notwendige Reichweite durch zwei Schwesterterminals in Norddeutschland und im Raum Domodossola erreicht wird. Täglich trifft in Wiler morgens je ein Ganz-

zug aus Duisburg und Domodossola ein, wo die Umladung zwischen Bahn und Straße und umgekehrt stattfindet. Abends fahren die Züge wieder zurück nach Duisburg respektive Domodossola. RM-Cargo führt die Züge zwischen Duisburg und Wiler in Zusammenarbeit mit RAG Bahn- und Hafenbetrieb Duisburg unter Verwendung einer durchlaufenden RAG-Lok, gegenwärtig in Form einer angemieteten Re 482 von den SBB. Ab Basel fährt ein RM-Lokführer den Zug bis nach Wiler. Die ersten Züge sind bereits zu rund 35 Prozent ausgelastet. Wie der Gemeindepräsident von Wiler ausführte, war es nicht ganz einfach, in der Umgebung Sympathien für das Unternehmen zu gewinnen, bringt dieses doch auch zusätzlichen LKW-Verkehr in die Region. Auf der andern Seite ist es das Ziel, täglich die Güter von 75 Lkw dauerhaft auf die Schiene zu verlagern und so die Straße um jährlich 1,2 Millionen LKW-Kilometer zu entlasten.

Zwischen Wiler und Domodossola werden die Containerzüge von einer Re 4/4 III der Regionalverkehr Mittelland (RM) gezogen.



Foto: Armin Schmutz

Im Vollrausch der Geschwindigkeit

Für die einen ist es ein großer Schritt in eine verheißungsvolle Zukunft, für die anderen eine Mogelpackung.

Nein, die Rede ist weder von den jüngsten Auswüchsen der Gesundheitsreform noch vom mühsam geschnürten Steuerentlastungspaket. Es geht vielmehr um den milliarden-schweren Hochgeschwindigkeitsverkehr der Deutschen Bahn.

Glaubt man unabhängigen Verkehrsexperten, dann würde sich der ICE3 zwischen Köln und Frankfurt auch dann nicht rechnen, wenn er statt mit durchschnittlich 135 tatsächlich mit 300 km/h und voll besetzt unterwegs wäre. Und bei der Schnellfahrstrecke Würzburg – Hannover bleibt der Güterverkehr, der seinerzeit bei der Kosten-Nutzen-Analyse eine wesentliche Rolle spielte, bis auf wenige Nachstundenfahrten längst auf der Strecke. Auch die angekündigten Fahrpreiserhöhungen im Fernverkehr, auf bestimmten Distanzen um fast sechs Prozent, werden die Löcher nicht stopfen. Und da hilft es gleichfalls nicht wirklich weiter, wenn man beispielsweise von Köln nach Ulm will, dass dank eines bis Ende März geltenden Aktionspreises die Fahrt von der Domstadt nach Amsterdam oder Brüssel nur 19 Euro kostet.

Wenden wir uns doch besser erfreulicheren Dingen zu. Die Nürnberger Messe etwa ist noch immer für positive Überraschungen gut. Zu diesen gehört zweifellos „Märklin Systems“, das der digitalen Modellbahnwelt höchst innovative Impulse vermittelt. Wer allgemeines Jammern und Stillstand erwartete, sah sich angenehm enttäuscht, ein Signal, das eigentlich Schule machen sollte!



Dr. Karlheinz Hauke

Foto: IGC



Eine schöne Tradition ist seit einigen Jahren der Christkindl-express, den DB Regio Südbayern zwischen Augsburg und Salzburg an den Vorweihnachtswochenenden betreibt. Als kleines Weihnachtsgeschenk für die Eisenbahnfreunde setzt die DB AG immer eine besondere Lokomotive ein. Im vergangenen Jahr teilten sich 113 311 und 103 233 die ehrenvolle Aufgabe. Am 20. Dezember 2003 war die 103 an der Reihe.

ZWISCHENHALT

Die Murgtalbahn wird nun über Forbach hinaus bis Baiersbronn beziehungsweise Freudenstadt von Zwei-System-Fahrzeugen der Karlsruher Stadtbahn im Vorlaufbetrieb bedient. Ein dichter Takt ist aber aus Gründen der Stromversorgung erst mit Elektrifizierung der DBAG-Strecke Freudenstadt – Eutingen möglich.

Dieselloks anmieten will DB Regio für vier Jahre. Fünf Rangierloks mit einem Optionsrecht auf zusätzlich sieben Maschinen wurden im EU-Amtsblatt ausgeschrieben.

Die Ex-DR-Diesellok 298 soll in einer Stückzahl von 77 Maschinen neue Motoren erhalten. Eine entsprechende Ausschreibung startete die DB AG.

Die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) hat im Eisenbahngüterverkehr ihr Transportaufkommen im Jahre 2003 um 43,9 Prozent erhöhen können. Wesentlichen Anteil daran hat das Neugeschäft mit Mineralöl-Ferntransporten.

Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) erlebten 2003 ihr erfolgreichstes Geschäftsjahr. Die Erlöse stiegen um sechs Prozent, die Fahrgastzahlen im Gesamtnetz um drei Prozent. Am 30. April 2004 soll der Zweisystembetrieb mit Stadtbahnwagen zwischen Nordhausen und Ilfeld starten, die Strecke wird zur Zeit elektrifiziert.

Auch die Rügensch Kleinbahnen (RüKB) meldeten einen Zuwachs an Fahrgastzahlen. Bis zu 18 Prozent mehr Fahrgäste wurden 2003 befördert. Auch in der Nebensaison steigt die Nachfrage stark.

Chef von DB-Kommunikation hört auf: Dieter Hünerkoch bat DBAG-Chef Hartmut Mehdorn um Auflösung seines Vertrages. Der Rückzug habe persönliche Gründe, die Nachfolge ist noch offen. Kommissarisch übernimmt die Aufgaben vorerst DB-Sprecher Werner Klingberg.

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) kürzt sein Angebot ab April 2004 um 80 000 Zugkilometer. Grund ist die Kürzung von Geldern aus dem Regionalisierungsgesetz um zwei Prozent.

In der Schweiz wurde am 10. Januar 2004 der Förderverein Schweizerische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (SGEG) gegründet. Sie versteht sich als Ergänzung der bestehenden bahnhistorischen Vereine und Institutionen.

Mehr Fahrgäste in Bussen und Bahnen ermittelte das Statistische Bundesamt für die ersten drei Quartale 2003. Im Durchschnitt fuhren 1,9 Prozent mehr Menschen in den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Ein europäisches Verkehrsministerium fordert DB-Chef Hartmut Mehdorn. Es solle sich vorrangig um die staatenübergreifende Standardisierung der Leit- und Sicherungssysteme kümmern, Fahrpläne koordinieren und die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten vereinheitlichen.

Das erste Zwei-Systemfahrzeug (Combi-Duo) für die meterspurige Nordhäuser Straßenbahn zum Einsatz auf der Harzer Schmalspurbahn wird bis Mitte Februar 2004 in der Hauptwerkstatt der Erfurter Stadtbahn fertig ausgerüstet und erprobt.

Die GM-EMD-Lok JT42CWR, besser bekannt als Class 66, mausert sich zum Verkaufsschlager. Im zweiten Halbjahr 2003 konnte der Hersteller weitere 13 Maschinen auf dem europäischen Festland ausliefern, wodurch sich der kontinentaleuropäische Bestand auf 33 Stück erhöht.

Der Vossloh-Konzern hat im Jahr 2003 mehr Loks denn je ausgeliefert. Insgesamt konnten 139 Stück an ihre Besitzer übertragen werden. Für das Jahr 2004 ist der Bau von 122 Fahrzeugen geplant, außerdem bestellte Connex definitiv die neue R 3000 für den Einsatz auf der Marschbahn.

NEUES EVU

Schleswig-Holstein-Bahn gegründet

● Am 14. Dezember 2003 hatte die AKN Eisenbahn AG den Betrieb auf der Strecke Neumünster – Heide – Büsum an die neu gegründete Konzerntochter Schleswig-Holstein-Bahn (SHB) übergeben. Am Eröffnungstag gab es Sonderfahrten mit dem AKN-Museumstriebwagen, einem Uerdinger Schienenbus, zwischen Neumünster und Hohenwestedt. Zum Einsatz bei der SHB kommen Triebwagen vom Alstom-Typ LINT. Zwei Triebwagen tragen das neue SHB-Logo, zwei weitere Triebwagen tragen das bekannte AKN-Logo und weitere zwei Triebwagen das Nordbahn-Logo. Die Nordbahn-Triebwagen kommen jedoch vorrangig auf der Nordbahn-Strecke zwischen Neumünster und Bad Oldesloe zum Einsatz. Die Alstom-LINT-Tw sind alle ins AKN-Nummernschema integriert von VT 2.71 bis 2.76. In Neumünster ist seitdem der zentrale Kreuzungspunkt zwischen SHB, der Nordbahn und der AKN-Linie A 1 entstanden. Die SHB ist eine 100-prozentige Tochter der AKN, verfügt über eine Streckenlänge von insgesamt 87 Kilometern mit einer Betriebsleistung von jährlich 856 000 Zugkilometern.

- S-BAHN HAMBURG - Ende ohne Abschied

Die formschönen Gleichstrom-Triebzüge der Baureihe 470 waren auf dem Netz der Hamburger S-Bahn von September 1959 bis Dezember 2002 in Betrieb. Die als ET/EM 170 im Mai 1959 gelieferten Züge schieden vor über einem Jahr als BR 470/870 aus dem planmäßigen Betrieb, auf der S2 am 17. Dezember 2002 wegen Schadfälligkeit ohne formalem Abschied aus. Einige Triebzüge erreichten in über vier Jahrzehnten Einsatzzeit eine halbe Million Laufkilometer. Vorher ausgeschiedene Triebzüge wurden zuletzt im Jahr 2001 nach Lübeck überführt und dort verschrottet. Seitdem warteten die letzten sechs Triebzüge der BR 470 (470102, -111, -128, -129, -137, -142) über ein Jahr abgestellt im Netz der S-Bahn auf ihre Verschrottung. Der Verein Historische S-Bahn Hamburg e.V. erwarb Anfang 2003 die zwei Triebzüge 470128 und 470129 zur musealen Erhaltung. Ein Zug wird demnächst vom Verein für Sonderfahrten wieder in Betrieb genommen. Der zweite Zug



Foto: Dübbe

Zerlegung des 470142 am 10. Dezember 2003: Dieser Triebzug fuhr in 43 Betriebsjahren mehrere 100000 Kilometer.

(470128) soll zu einem späteren Zeitpunkt zum Partyzug umgebaut werden. Die ursprünglich geplante Verschrottung in Königs Wusterhausen-Hafen, wo auch die Berliner S-Bahnzüge verschrottet wurden, wurde verworfen. Deshalb wurde die Zerlegung im Werk Ohlsdorf der S-Bahn vorbereitet. Zuvor wurden vom Verein „Histor. S-Bahn“ wichtige Ersatzteile für die beiden Traditionszüge ausgebaut. Die letzten vier Züge wurden im November 2003 zuerst von einer Fremdfirma ausgeschlachtet, wobei die Inneneinrichtung wie Decken- und Wandverkleidungen, Glasscheiben und Bestuhlung ausgebaut wurden. Abschließend wurde jeder Zug einzeln auf Hilfsdrehgestelle gesetzt und Stück für Stück in der Zeit vom 28. November bis 10. Dezember 2003 zerlegt.

DB AUTOZUG

Neuer Autozug-Terminal

Die DB AG hat in Niebüll am 16. Dezember 2003 einen modernen Autozug-Terminal eingeweiht. Neben dem Check-In-Gebäude befindet sich auf insgesamt 10000 Quadratmetern ein Service-Center mit lichtdurchfluteter Glasfassade. Sylter Ambiente bietet dort der neue Shop- und Gastronomiebereich „Port Sylt“. Unmittelbar schließt sich der Gebäudeabschnitt des Service-Centers an, in dem sich die Schaltzentrale für das Verkehrssystem befindet. Die Modernisierung des gesamten Terminals war im Februar 2002 begonnen worden. In die Modernisierung investierte die DB AG über drei Millionen Euro. Bis Ostern 2004 soll noch ein Aussichtsturm entstehen.

Foto: Altmann



Als „R949/R948“ fuhr der Sonderzug der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahngesellschaft (SBE) am 13. Dezember 2003 von Zittau über Varnsdorf und Mlada Boleslav nach Prag. Wegen der großen Nachfrage wurden die drei SBE-Tw um zwei tschechische Beiwagen und einen CD-VT ergänzt. Das „R“ steht übrigens für „rychlik“ und bedeutet Schnellzug. „Es war der erste Schnellzug der SBE und wohl der erste mit Uerdingern!“, jubelte Bernd A. Heinrichsmeyer von der Hochwaldbahn, alleinige Gesellschafterin der SBE.

Internet: www.lgb.de · E-mail: mail@lgb.de

RhB-Ellok Ge 4/4 III, Sound

Die Ellok Ge 4/4 III 642 der RhB ist die Jubiläumslok der Albula- und Ruinaulta-Strecke. Sie ist nicht nur eine der attraktivsten Werbeloks der RhB, sondern sie wurde mit Lautsprechern versehen, um die Melodie des „Jubiläumssjodlers“ durch die Täler Graubündens zu schmettern. Bei diesem LGB-Modell wurden sowohl die vorbildgerechten Lautsprecher auf dem Dach montiert und auch der Original-Jodlersound verwirklicht. Mit dieser Lok holen Sie sich das besondere Stück Schweiz auf Ihre LGB-Anlage.

Unter der Artikel-Nr. 27422 ist die Ellok Ge 4/4 III 642 der RhB bei Ihrem LGB-Fachhändler erhältlich.

... LGB NEUHEITEN



MEHR INFORMATIONEN
IM LGB-JOURNAL 2004



BAHNWELT AKTUELL

Schwieriges Russland-Geschäft: Obwohl Russland dringend neue Loks in großer Stückzahl benötigt, kommen ausländische Anbieter nicht zum Zug. Seit 1997 zieht sich die Lieferung von 21 Zweisystemfahrzeugen von Bombardier hin. Die Kanadier teilten nun mit, dass der Auftrag, der schon von der Bombardier-Vorgängerin ABB Schweiz eingefädelt wurde, auf zehn Loks reduziert wurde.



Foto: Glöckner

FRAGEZEICHEN

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

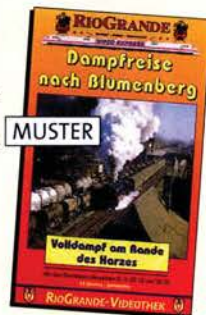


Foto: Kiebler

Welch eine merkwürdige Lok, die da in Hof auf Arbeit wartet? Offensichtlich handelt es sich um ein Modell aus der großen V160-Familie der DB, aber die seitlichen Lüfter sehen irgendwie ungewöhnlich aus und auf dem Dach scheint sie auch nicht wirklich serienmäßig?

In den 90er-Jahren wurde eine spezielle Lok auf diese Art umgebaut. Ziel war eine bessere Schalldämpfung. Inzwischen ist V???-???-? ausgemustert. Wir wollen von Ihnen wissen, um welche Lok es sich genau handelt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. März 2004 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer Video-Kassette aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Januarheft lautete „BR 242“ und Mittelthurgau-Bahn (MThB)“ Ein RioGrande-Video haben gewonnen: Kamphausen, Horst, 41516 Grevenbroich; Janßen, Jürgen, 27638 Wremen; Schuiteman, F. J., NL-3032 CD Rotterdam; Schuricht, Matthias, 09306 Seelitz; Vollgrebe, Helmuth, 65197 Wiesbaden; Schubert, Thomas, 03222 Ragow; Buchmann-Grahl, A., CH-7000 Chur; Bartusch, Mark, 12685 Berlin; Schlosser, Günther, 39175 Biederitz; Schmidt, Udo, 06847 Dessau; Parchmann, Reinhard, 21502 Geesthacht; Dietrich, W., 04639 Gößnitz; Arnold, Jürgen, 04329 Leipzig; Lange, Horst, 37083 Göttingen; Lau, Manfred, 16909 Wittstock; Conradi, Karl, 79215 Elzach; Wenke, Jürgen, 02708 Lawalde-Lauba; Becker, Uwe, 36110 Schlitz/Hutzdorf; Cambeis, Volker, 67141 Neubach; Gutneder, Walter, CH-8917 Oberlunkhofen



MUSTER

Voll Dampf am Rande des Harzes

RioGrande-Videothek

STRASSENBAHN

Neues im Stadtverkehr

• Drei Straßenbahnbetriebe eröffneten zum Jahresende 2003 neue Streckenabschnitte. Den Anfang machte Rostock am 28. November 2003 mit der Linie nach Lichtenhagen. Seit 1998 haben in der Ostseestadt damit durch Neubau von zwölf Kilometern moderner Straßenbahn rund 60 000 Einwohner einen Schienenanschluss erhalten. Am 13. Dezember wurde zweimal in Hessen gefeiert, wo neue Straßenbahnstrecken eher selten sind: In Frankfurt nahm Oberbürgermeisterin Roth die Straßenbahnlinie 17 in den neuen Stadtteil Rebstock in Betrieb und bezeichnete die an der Oberfläche verkehrende Stadtbahn ausdrücklich als eine „moderne Erschließung eines urbanen Raumes“. Der Beschluss zum Bau war lange umstritten, einige Parteien hatten eine U-Bahnanbindung gefordert. Immerhin 35 Jahre mussten sich dagegen die Bewohner der Darmstädter Großsiedlung Kranichstein gedulden, bevor sie am 13. Dezember 2003 endlich die seitdem versprochene Stadtbahnbindung begrüßen konnten. Als der Bau der 4,1 Kilometer langen Strecke endlich beschlossen war, hatte noch eine Initiative „ProBus“ lautstark, aber letztlich erfolglos versucht, das insgesamt 25 Millionen Euro teure Projekt zu verhindern.



Foto: Linsler

Zum 90-jährigen Streckenjubiläum der Verbindung Ernstthal – Neuhaus am Rennweg wurde der Triebwagen VT 106 der Südthüringenbahn auf den Namen Neuhaus getauft. Außerdem kam in einer nichtöffentlichen Sonderfahrt eigens der Prototyp des zweiteiligen Itino von Bombardier nach Neuhaus

DER SCHWELLENLEGER

Nur ein Traum

Es ist Januar 2004, die DB AG holt ihren historischen Fuhrpark aus den Schuppen. An allen Januar-Wochenenden dampft es in der Republik. An hunderten großer und kleiner Bahnhöfe finden Bahnhofsfeste statt. Freundliche Mitarbeiter schenken Kaffee und Glühwein aus und sind stolz auf die abgelaufene Dekade, in der sie aus einem trägen Staatsbetrieb einen modernen Dienstleister mit ausgezeichnetem Ruf machten. Die Bahn ist nicht billig, aber zuverlässig und pünktlich. Beinahe jeder zweite Deutsche ist im Besitz einer der drei verschiedenen Bahncards. Die Bahnreform wurde zum vollen Erfolg und die Bürger feiern ihre Bahn!

Nein, der Autor spinnt nicht, er träumt nur.

Die Realität sah anders aus: Bahnchef Mehdorn mietete zum Zehnjährigen eines der teuersten Berliner Hotels an, das eben er-

öffnete Ritz-Carlton, damit man es nicht zu weit hatte vom Sony-Center. Der Kunde blieb außen vor, wie bei der Gründung 1994 (siehe Modelleisenbahner 1/2004).

Aber wenigstens die bösen Medien haben aufgepasst. Sie gießen am vermeintlichen Jubeltag ordentlich Wasser in den Champagner und zerren den bedauernswerten Bahnboss vor die Kameras. Auf allen Kanälen vom Morgenmagazin bis zu den Tagesthemen muss er sich die Beschwerden und Wünsche seiner Kunden anhören und unangenehme Fragen stellen lassen.

Wäre dieses Jubiläum nicht der ideale Anlass für den Versuch eines Neubeginns zwischen Kunde und Bahn gewesen? Die Bahn, das unbekannte Wesen, geht in die Öffentlichkeit, stellt sich vor und lädt ein zu einem Tag kostenloser Mitfahrt. Motto: Die Bahn ruft, der Bürger kommt! Schade, die Chance ist vertan. Am Ende wäre nur noch interessant, wie viele der Geladenen im Ritz-Carlton wenigstens ab und zu in einem der Züge der DB AG zu Gast sind?

MECKLENBURG-VORPOMMERN

PEG und Landkreis übernehmen Prignitz-Strecken

● Mit Wirkung vom 1. Januar 2004 hat die Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH (PEG) die Infrastruktur der Strecke Pritzwalk – Meyenburg – Karow von der DB Netz AG übernommen. Mit übernommen wurden zehn Personalstellen zur Besetzung der Stellwerke in Brügge und Meyenburg. Im Eigentum der PEG befinden sich auch die für den Fahrbetrieb notwendigen Immobilien, darunter

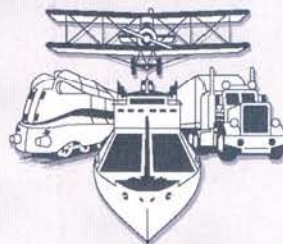
die beiden Stellwerke in Meyenburg und das Wärterstellwerk an der Nordausfahrt des Bahnhofs Plau am See. Weiterhin im Eigentum der DB Station & Service AG befinden sich die Bahnhofsgebäude in Brügge und Ganzlin. Die Räumlichkeiten für die in diesen Gebäuden befindlichen Fahrdienstleiterstellwerke werden von der PEG angemietet. In Meyenburg hat die PEG mittlerweile die neue Fahrzeugwerkstatt in Betrieb genommen, die bereits durch PE Cargo genutzt wird. Zum 1. März 2004 sollen auch die für den Regelbetrieb genutzten Fahrzeuge der PEG in Meyenburg gewartet werden. Die Infrastruktur der Strecke Pritzwalk – Putlitz wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2004 von der DB Netz AG an den Landkreis Prignitz rückübertragen. Offizielle Eigentümerin ist die Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (Perleberg) als 100-prozentiges Tochterunternehmen des Landkreises. Die Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH fungiert als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ist für die Bewirtschaftung der Strecke zuständig. Im Rahmen des Modellprojektes „Prignitz“ hat das Land Brandenburg finanzielle Unterstützung zur Sanierung der Infrastruktur der im Personenverkehr betriebenen Strecken Pritzwalk – Putlitz und Pritzwalk – Meyenburg zugesagt.



Foto: Schumann

Der planmäßige Personenverkehr zwischen Karow und Meyenburg, hier dokumentiert durch T7 + T9 als RB 81111 aus Richtung Karow im Bahnhof Plau am See, endete am 23. September 2000 nach Abstellung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern. Die PEG wird den Streckenabschnitt künftig für Überführungsfahrten und im Sonderzugverkehr nutzen.

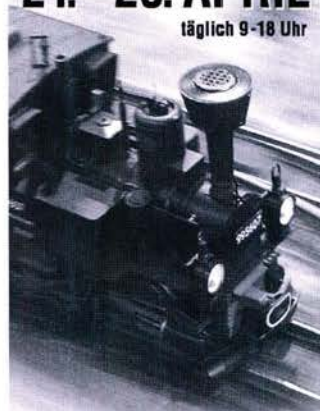
INTER MODELL BAU 2004



26. Ausstellung für Modellbau und Modellsport

21. – 25. APRIL

täglich 9-18 Uhr



- Das größte Modellangebot Europas
- Fast 50 000 m² Fläche in 8 Hallen
- Welt über 20 000 Einzelmodelle

Das Ereignis für Modell- bahnfreunde

In den Hallen 6 und 8 präsentiert sich Ihnen die ganze Welt des Eisenbahnmodellbaus auf 13 000 m² Ausstellungsfläche. Über 50 Modellbahnanlagen aller Spurweiten und das brandneue Angebot an Bausätzen, Eisenbahnmodellen, Material, Werkzeug und Zubehör.



Messe Westfalenhallen Dortmund

Messe Westfalenhallen Dortmund GmbH
Rheinlanddamm 200 · 44139 Dortmund
Telefon: 0231 / 12 04-521 oder -525
Telefax: 0231 / 12 04-678 oder -880
www.intermodellbau.de
E-Mail: messe@westfalenhallen.de

ZEITREISE



Foto: Wirtz

Ein aus Kalkwagen bestehender Güterzug von Dornap-Hahnenfurth nach Oberhausen West, geführt von 221 104, bei der Durchfahrt in Mettmann. Heute verkehren diese Züge immer noch, jedoch mit Loks von DB Cargo/Railion oder der Neusser Eisenbahn. Die damals noch regelmäßig genutzten Nebengleise für den Ortsgüterverkehr im Vordergrund sind inzwischen einem modernen Verknüpfungspunkt gewichen.

1983

Wandel in Mettmann

Die Veränderungen des Bahnhofs Mettmann an der KBS 450.28 aus Düsseldorf sind typisch für den Wandel vieler Zweigstrecken in den 90er-Jahren. In Mettmann entwickelte sich der Personenverkehr infolge der Regionalisierung des SPNV positiv, während es mit dem örtlichen Wagenladungsverkehr bergab ging. Im Geschäft mit Ganzgüterzügen muss sich die DB den Kuchen mit einer NE-Bahn teilen. 1983 war Mettmann noch Unterwegsbahnhof an der KBS 401 Düsseldorf Hbf – Wuppertal-Wichlinghausen. Im Personenverkehr wurden Akku-Tw der Baureihe 515 eingesetzt, die im Stundentakt verkehrten. Der Fahrplan wies am Vormittag eine vierstündige Lücke auf, und an Samstagnachmittagen und Sonntagen verkehrten überhaupt keine Züge. Am 26. September 1999 ging der Personenverkehr von der DB AG auf die Rheinisch-Bergische Eisenbahngesellschaft (RBE) über.

Die RBE fährt im Auftrag der Regiobahn GmbH, einem Zusammenschluss der Kommunen und Kreise entlang der Bahnlinie, der auch die Infrastruktur zwischen Düsseldorf und Mettmann übernommen hat. Seit dem Start der Regiobahn verkehren moderne Talent-Triebwagen im 20- oder 30-Minutentakt als S28 auf der KBS 450.28 Mettmann – Düsseldorf – Neuss – Kaarst. Der nach Wuppertal führende Abschnitt wurde für den Personenverkehr stillgelegt. Es gibt aber Überlegungen, die S28 über eine kurze Neubaustrecke bis Wuppertal-Vohwinkel zu verlängern. Während die DB AG im Jahre 1998 nur rund 500 Personen zwischen Düsseldorf und Mettmann beförderte, bringt es die Regiobahn auf etwa 17000 Fahrgäste, wobei sich dieser Tageswert allerdings auf die Gesamtstrecke der S28 bezieht. Im vergangenen Jahr mussten sogar zusätzliche Tw gekauft werden.



Foto: Wirtz

Talent-Triebwagen vor dem frisch renovierten Bahnhofsgebäude in Mettmann Stadtwald, wie der Bahnhof Mettmann seit 1999 heißt. Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung sind schon lange aus dem Gebäude gewichen. Die niedrigen Bahnsteige sind durch moderne Hochbahnsteige ersetzt worden.

2003

HAMBURG

Museumswagen und ÖBB-Loks

Die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) hat Ende Dezember sechs Museumswagen vom „Euro-Express“ für den Verkehr zwischen Hamburg und Padborg angemietet. Seit dem 18. Dezember 2003 sind die Wagen im Einsatz. Es handelt sich um vier ABm 232 und zwei Bm 234 in Bundesbahngrün. Durch die sechs Wagen konnte die NOB auf das Anmieten von vier FLEX-Bo-Wagen verzichten und die Züge von fünf auf sechs Wagen verlängern. Zuvor fehlte häufig die erste Klasse und einige Wagen wiesen defekte Toiletten und Türen auf. Die Missstände im Flensburg-Express führten zu regelmäßigen Beschwerden von Fahrgästen. Am 23. Dezember wechselte die NOB die Siemens-Dispoloks



Foto: Bluggertmann

Österreicher im Hamburger Hauptbahnhof. Der ÖBB-Taurus zieht den Flensburg-Express nach Dänemark.

mit FLEX-Aufschrift gegen zwei ÖBB-1116-Loks aus. Die 1116 063 und 064 wurden von der ÖBB an Dispolok vermietet und tragen an der Seite die Aufschrift: „Dispolok“. Neben den zwei Dispoloks sind im Flensburg-Express weiterhin die Connex-185 515 und -516 im Einsatz. Insgesamt stehen der NOB für den Flensburg-Express vier Loks zur Verfügung.