

Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 2A 11059 E 6/94

hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00



DM 4,00

Jenseits vom Ärmelkanal

ENGLAND:

Hello,
good bye

DEUTSCHLAND:

Traumzug
Talgo

MODELLAND:

Anlage zum
Vergnügen

BASTELLAND:

Häuser
aus Karton

Modell
Eisen
Bahner

TEST

N-Pendolino

von Trix

DB-03

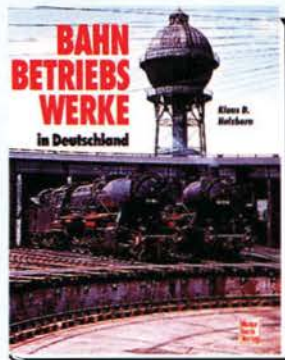
von Märklin





Messerschmidt
**Bilddokumente
 der Dampflokomotive**
 Technik-Fotos aus Lokomotiv-Fabriken,
 Sammlungen und Archiven.
 224 S., 156 Abb., gebunden
 DM 54,-/öS 421,-/sFr 54,-
 Bestell-Nr. 70829

Schwarze u. a.
Die Dampflokomotive
 Dieser „Klassiker“ (Reprint) über die
 Dampflokomotive bietet noch einmal
 Gelegenheit zu einem Blick in die Welt
 des klassischen Maschinenbaus.
 917 S., 515 Abb., 35 Taf., 46 Anl., geb.
 DM 98,-/öS 765,-/sFr 98,-
 Bestell-Nr. 70791



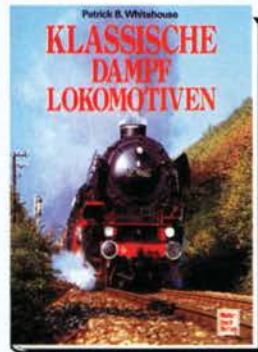
Holzborn
Bahnbetriebswerke in Deutschland
 Das Buch bietet Daten, Fakten und
 Bilder zu bemerkenswerten deutschen
 Bw, zum Lokomotivdienst und der
 Lokbehandlung.
 244 S., 217 Abb., gebunden
 DM 58,-/öS 453,-/sFr 58,-
 Bestell-Nr. 70822



Reuter
Die Schönsten der Schiene
 Der Autor stellt in diesem Bild- und
 Textband alle Maschinen der Achsfolge
 2'B1 – Bauart Atlantic – vor. Kenner
 halten diese Lokomotiven für die
 schönsten Dampfloks.
 352 S., 500 Abb., gebunden
 DM 68,-/öS 531,-/sFr 68,-
 Bestell-Nr. 70782



Gottwald
Bundesbahn-Album 1945-1960
 Hamsterjahre, Wiederaufbau, Wirt-
 schaftswunder – die Geschichte der
 jungen Republik in Eisenbahn-
 „Bildern“.
 376 S., 500 Abb., gebunden
 DM 69,-/öS 538,-/sFr 69,-
 Bestell-Nr. 70817



Whitehouse
Klassische Dampflokomotiven
 Der Autor zeigt und beschreibt die
 Eisenbahn-Entwicklung in aller Welt,
 begleitet von seltenen Fotos.
 192 S., 260 Abb., 48 teils doppels.
 Farbtaf., gebunden
 DM 49,-/öS 382,-/sFr 49,-
 Bestell-Nr. 70838



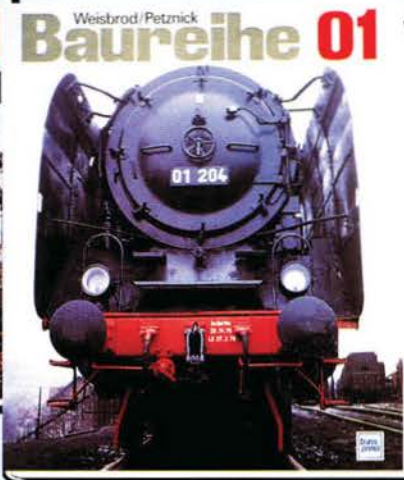
Gottwald
Reichsbahn-Album
 500 Bilder der deutschen Eisenbahn
 von 1920 bis 1940: die alte Reichs-
 bahn-Atmosphäre wird noch einmal
 lebendig.
 426 S., 500 Abb., gebunden
 DM 79,-/öS 616,-/sFr 79,-
 Bestell-Nr. 70819



Weisbrod/Brözeit
Baureihe 44
 Das Buch stellt die respektablen Lei-
 stungen, die die Baureihe 44 bei der
 DR und der DB vollbrachte, als bere-
 tetes Zeugnis deutscher Lokomotivbau-
 kunst dar.
 288 S., 233 Abb., dav. 48 farb., geb.
 DM 64,-/öS 499,-/sFr 64,-
 Bestell-Nr. 70787



DAMPF MACHEN



Mehlretter
**Dampflokomotiven – Die letzten in
 Deutschland**
 Mit dem Sommerfahrplan 1977 ver-
 schwanden die letzten DB-Dampfloks.
 Der Bildband dokumentiert diese Zeit.
 236 S., 170 Abb., teils farb., gebunden
 DM 69,-/öS 538,-/sFr 69,-
 Bestell-Nr. 70828

Weisbrod/Petznick
Baureihe 01
 Geschichte, Bau und Bewährung einer
 Schnellzuglokomotive – erschlossen
 aus amtlichen Quellen.
 268 S., 285 Abb., dav. 22 farb., gebun-
 den
 DM 64,-/öS 499,-/sFr 64,-
 Bestell-Nr. 70769

Erhältlich überall im Buch- und Bahnbuchhandel
 oder senden Sie Ihre Bestellung an

Motorbuch-Versand - Postfach 10 37 43 - 70032 Stuttgart

Telefon (07 11) 2 10 80 22/ab 16.00 Uhr (07 11) 2 10 80-0

Lieferbedingungen: Die gelieferten Bücher u. ä. bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum.
 Versandkostenanteil: Inland DM 5,-/ab Bestellwert DM 150,- porto- und verpackungsfrei / europ. Ausland
 DM 12,- (nur Nachnahme)

Anzahl	Bestell-Nr.	Kurztitel	Preis

Name _____ ME 6/94

Kunden-Nr. _____

Straße _____

PLZ/Ort _____



Talgo ist ein Begriff aus der Welt der Eisenbahn. Aber wie das so ist: Oft benutzt man Wörter, ohne um ihren ganzen Inhalt zu wissen. Wir schließen die Lücke. **Seiten 10 und 12.**

VORBILD

Hello, good bye

Englands Eisenbahnen wurden ans Festland gebunden **6**

Traumzug Talgo

Die Vorläufer des deutschen Talgo InterCity-Night **10**

Pollo aus der Prignitz

Ein Museum soll gegründet werden **14**

Bahnbau in Spandau

Berlin baut die zweite Westverbindung **16**

Die U-Bahn unter der Dorfstraße

Ein österreichisches Dorf denkt verkehrsbewußt **18**

National Railway Museum York

Englands Glanz und Gloria der Schienen **23**

MODELL



Allstromlok DB-03

in H0 von Märklin **38**

Pendolino DB-610

in N von Trix **42**

Dortmunder Bastelideen

Intermodellbau-Impressionen zum Nachmachen **44**

Eine Anlage nur zum Vergnügen?

Nicht-Profis sind auch Modellbahner **48**

Erk König in N

Ein nicht gebautes Modell des VEB Piko **51**

So bauen wir

Eine Fußgängerbrücke belebt die Anlage **52**

Werkstatt

Kurzkupplungen für Pico-Modelle **54**

Ausschneidebögen aus Karton

Modellbau mit Karton ist keine Primitivsache **56**



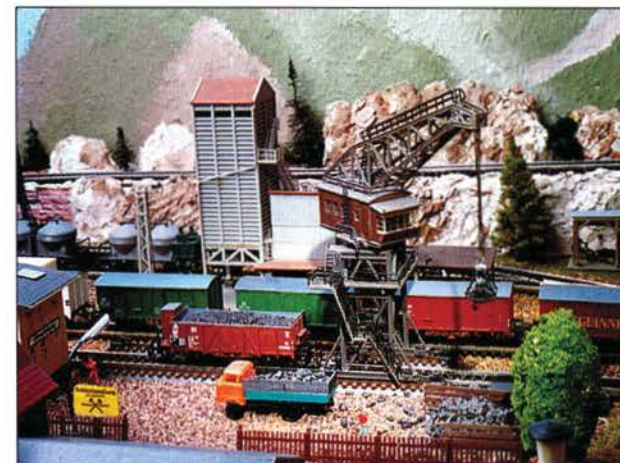
im ABONNEMENT! Regelmäßig und pünktlich in Ihrem Postkasten.

Nutzen Sie den Bestell-Cupon auf Seite 30!



RUBRIKEN

Bahnpost	4
Leitartikel	5
Drehscheibe	19
Güterschuppen	26
Modell-Garage	33
Modell-Drehscheibe	34
Fahrplan	58
Vorschau	59
MEB-Fahrzeug-Lexikon	60



Anlagen von Könnern sind oft so über jede Kritik erhaben, daß sie ungewollt zum Alpdruck für den „Normalbahner“ werden können. Wir brechen eine Lanze für den Spaß an der Sache. **Seiten 48 bis 50.**



Erste Versuche, die Kästen von Modellbahnwagen bogenabhängig zu neigen, fanden in Nürnberg statt und sind auf der Testanlage der Redaktion MODELL-EISENBAHNER untersucht worden. **Seiten 42 und 43.**



Daß Dörfer Seilbahnen haben, ist in Touristikegebieten üblich. Daß sich in einem Dorf hinter dem Stationsnamen Seilbahn eine U-Bahn verbirgt, ist unüblich. **Seite 9.**

Zum Titelbild:

Das Königreich jenseits des Ärmelkanals ist nicht mehr nur mit Nordirland und den Commonwealth-Mitgliedern vereinigt, sondern auch mit dem europäischen Festland. Das hat 30 Milliarden Mark gekostet; wir konnten uns eines preiswerteren Alternativvorschlags nicht enthalten. Der SBB-Aussichtswagen stammt von Roco, das U-Boot ist unschwer als modifizierte exDR-BR 219 von Gützold zu erkennen, und das sonstige Zubehör wurde im Aquarienladen erstanden. Der Ärmel im Kanal war einst bestes Stück des Chefs vom Dienst. Foto: A. Stirl

Erste Versuche, die Kästen von Eisenbahnwagen bogenabhängig zu neigen, fanden in England statt und sind im Nationalen Eisenbahnmuseum in York neben vielen weiteren Delikatessen zu sehen. **Seiten 23 bis 25**

NATURSCHÜTZER

Ich möchte Ihnen meine tiefe Betroffenheit über das Vorgehen der Kieler Naturschützer mitteilen. Unwillkürlich muß ich an Worte von Böll denken: „...die Inkarnation der Dummheit!“ Für solche umweltkriminelle Spitzenleistung müßte der Vorstand in Kiel zurücktreten. Da ich seit 25 Jahren aktiver Ornithologe und Umweltschützer und gleichzeitig von Kindesbeinen an mit der Bahn im Saaletal groß geworden bin, sind mir beide Anliegen gleichermaßen vertraut und erhaltenswert.

Ebensolche Wut bekomme ich, wenn „Naturschützer“ gegen den Bau von Windkraftanlagen Sturm laufen mit den Argumenten, es werde das Landschaftsbild zerstört und ein Vogelsterben provoziert – was für ein Unsinn.

Der Naturschutzbund-Vorstand in Kiel sollte sich besser um tausendfachen Tiermord und krebserregenden Dieselsmog längs der Bundesstraßen und Autobahnen in Schleswig-Holstein kümmern!

S. Püschel, 06667 Leißling

Es wird leider immer wieder von Umweltschützern(?) das umweltfreundlichste Verkehrsmittel in seiner Entwicklung behindert. Die „Grünen“ haben in Österreich auch laut gegen den Semmering-Basistunnel protestiert. In diesem Fall will man offensichtlich zum Ausdruck bringen, daß die elektrische Energie die Umwelt zu stark belastet. Dann wäre es aber angebracht, eine Alternative anzubieten; der Dieselbetrieb kann es ja wohl nicht sein.

Ch. Danning, A-8786 Rottenmann

RENNRÖHRE

Zu Ihrem Heft 4/94: Danke für den Artikel „Mit High Speed durch Tunnelröhren“. Endlich wagt es jemand, den Wahnsinn unserer Zeit einmal offen an- und auszusprechen. Wenn man heute mit der Bahn unterwegs ist, ist

die Raserei des ICE ja nur schwer zu umgehen, weil es kaum andere gute Verbindungen gibt. Es stellt sich die Frage, ob es nicht sinnvoller ist, ein Netz von guten Verbindungen flächendeckend anzubieten als nur die Raserei zwischen den großen Städten. Was nützt es schon, wenn man von einer Großstadt in die nächste gelangt, aber dann nicht mehr weiter in den nächsten kleineren oder mittleren Ort? Dann muß halt wieder das Auto herhalten.

B. Gregor, 366272 Niederaula

Endlich hat mal jemand entdeckt und ausgesprochen, daß man das Thema „Rennröhren“ mal von einer anderen Seite aus betrachten kann. Sie sprechen meinen Mitlesern und mir aus dem Herzen – nur wird es in den entsprechenden Etagen niemand hören wollen.

R. Schmidt, 91207 Lauf (Pegnitz)

Bislang konnte die Bahn ja ungestraft Milliardenbeträge verbraten, denn aus der Steuerkasse flossen die Mittel immer wieder nach. Und wenn im Münchner Bundesbahnzentralamt ein InterCityExpress entwickelt wurde, war es automatisch das Größte. Wettbewerb? Messen an anderen europäischen Entwicklungen? Können wir allein viel besser!

Nun haben wir den Salat, die Franzosen fahren uns davon, die Schweden sind viel billiger und erzielen den gleichen Effekt: Vielleicht hat Herr Dürr als Nichteisenbahnbeamter die Kraft, die alten Zentralamtsdenkweisen zu brechen und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen höher zu werten als Prestigegedenken.

H. Naumok, Salzgitzer

FAHRPULT OK, DATEN UNGENAU

Danke, genau dieses Fahrpult fehlte uns, um mit unserer gerade auf Faulhaber-Motor umgerüsteten 25 Jahre alten Trix-

Express-01 ungetrübte Freude zu erleben.

Daß im Schaltplan P 06 und R 05 zweimal auftauchen und im Text D 04 eigentlich D 05 meint, waren für uns (Vater und Sohn) kein ernsthaftes Problem, auch nicht ein fehlender Oszillograf. Problematisch war vielmehr der Kurzschlußschutz aus R 16 und BC 107. Diese Bestückung setzt Stromaufnahmen kleiner 150 mA voraus. Wir haben von 3,9 auf 2,4 Ohm geändert und fahren jetzt unabhängig von der Anhängelast sichere 100 km/h. Ausrollen und Rangieren sind traumhaft echt.

M. Weigel, 59557 Lippstadt

MARKTLÜCKEN

Wer sich als N-Bahner der Deutschen Reichsbahn verschrieben hat, hat es nicht leicht. Die Modellbahnindustrie hat zwar gute Modelle der Baureihen 143, 155 und 232 der exDR im Angebot, aber wichtige Modelle, wie die der Baureihen 110, 114, 202 und 204 fehlen immer noch. Ein Selbstbau ist wegen der Kleinheit der Modelle schwierig. Darum bitte ich die Industrie, nach über drei Jahren Einheit endlich das Baureihenangebot zu erweitern.

S. Bengsch, 39122 Magdeburg

HEIZLOKOMOTIVEN

Mit zu den letzten Dampfheizlokomotiven der DR zählten die 50 3661 und 52 8091 im Betriebshof Bautzen. Bevor ich sie noch einmal fotografieren konnte, mußte ich eine Fotogenehmigung von der Bahndirektion Dresden einholen und mich vertraglich verpflichten, keine dieser Aufnahmen zu veröffentlichen.

In Bautzen jedoch herrschte eitel Sonnenschein. Die 503661 stand noch unter Dampf, die 52 8091 wurde extra für mich aus dem Schuppen geholt. Und als ich fragte, ob man nicht beide nebeneinander..., entgegnete man mir: „Kein Problem.“

Die Freundlichkeit der Kollegen in Bautzen war einmalig. Ich möchte ihnen dafür ausdrücklich danken, da man so etwas heutzutage nicht mehr überall findet und die Dampfer beim Erscheinen dieses Briefes nicht mehr in Bautzen sein werden.

S. Kloseck, 99091 Erfurt

STADTBahn-Zuwachs

Sie berichteten in Ihrer Ausgabe 3/94 auf Seite 13 unter NACHRICHTEN über die Zweisystem-Stadtbahn Karlsruhe. Hierzu möchte ich die Pauschalangabe von 400 Prozent Fahrgastzuwachs etwas spezialisieren:

vor Stadtbahn	mit Stadtbahn	Zuwachs (in %)
Sept. 1992	März 1993	
w 488.400	2.064.378	423
sa 39.000	263.126	75
so 6.200	227.478	3.669
su 533.600	2.554.976	479

w=werktags; sa=sonnabends; so=sonntags; su=Summe

Zusätzlich eine Korrektur: Die Straßenbahn in Karlsruhe fährt nicht mit 600, sondern mit 750 Volt Gleichspannung.

H. Mössinger, 76149 Karlsruhe

PIKOBELLO

Am 27. März erkundigte ich mich telefonisch bei Piko in Sonneberg, ob der bisher im Sortiment geführte Dieseltriebwagen der BR 85 noch greifbar sei. Es gab ihn noch. Wer aber beschreibt mein Erstaunen, als mir das Piko-Päckchen bereits am 30. März zugestellt wurde? Hierfür möchte ich Piko meinen ganz besonderen Dank aussprechen, denn das ist kein Einzelfall. Schon einmal hatte ich um einige kleinere Ersatzteile gebeten. Auch damals geschah das prompt und kostenfrei.

W. Dittrich, 51375 Leverkusen

KUNST-SPRAYER

Das Thema Graffiti in Heft 2/94, von Herrn Rettensteiner angesprochen, beschäftigt mich noch immer. Vielleicht widerfährt ihm irgendwann das große Glück, daß einer dieser „Kunst“-sprayer seinen Pkw – so er einen solchen sein eigen nennt – als Objekt seiner Freizeitbeschäftigung auswählt. Ob der so Beglückte dann auch noch das „buntere Erscheinungsbild“ preisen wird? Oder ob er möglicherweise nicht eher in seinen zu erwartenden Reaktionen „autoritären und faschistoiden Weltbildern nachhängt?

H. Götte, 10969 Berlin

Strapazen in Paderborn

Das vorweg: Einer der zahlreichen Anträge an den 37. Verbandstag des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde, nämlich sich aufzulösen, fand keine Mehrheit. Es gibt den BDEF also noch.

Ansonsten tagten die Delegierten am Freitag, dem 13. Mai, geschlagene zehn Stunden in Paderborn und zweifelten zwischenzeitlich, ob es denn noch opportun sei, sich mit „Freunde“ anzureden.

Zwei Gruppierungen bestimmten die Situation: Eine Gruppe, die zum Verbandsvorsitzenden Schacht mit weiteren fünf Vorstandsmitgliedern stand, und eine zunächst fast gleichstarke Oppositionsgruppe, die sich um die Vorstandsmitglieder Müller und Reichert sowie den Vorsitzenden des Z-Club International, Roland Kimmich, gebildet hatte. Der Vorstand war bereits im Laufe des gesamten vergangenen Jahres durch Vorwürfe, Einsprüche, Indiskretionen gehalten gewesen, sich mehr mit diesen mißlichen Angelegenheiten zu beschäftigen als sich einer konstruktiven Verbandsarbeit zuzuwenden. Das schlug um so negativer zu Buche, als durch die Gründung des Museumsbahn-Dachverbandes und die unklare Finanzlage des BDEF, die sich auf dem letzten Bundesverbandstag in Potsdam offenbart hatte, bis zum 31. Dezember 1993 nahezu 50 Vereine aus dem BDEF ausgetreten waren. Natürlich ist es nicht nur legitim, sondern kann sogar förderlich sein, eine Opposition zu bilden. Natürlich ist es legitim, wenn die Opposition versucht, mit dem gesamten zur Verfügung stehenden Instrumentarium eines von einer demokratischen Satzung bestimmten Vereins die gegensätzliche Meinung durchzusetzen und die andere Seite in die Enge zu trei-

ben. Nur kommt es halt schlecht an und man muß sich über das Echo nicht wundern, wenn ein nicht entlasteter Schatzmeister seine mündlichen Ergänzungen zu den schriftlich vorgelegten Jahresabschlüssen über die Finanzlage des Verbandes „perfide mißbraucht“, wie es ein Delegierter ausdrückte, um neben der Sachdarstellung zu einen „Rundumschlag“ gegen die Arbeit des Vorsitzenden, des Vorstandes und gegen die Tätigkeit der Kassensprüfer auszuholen und allen Unfähigkeit vorzuwerfen. Das vermerkten die Delegierten dann auch mit entsprechendem Unmut.

Die Delegiertenversammlung honorierte auch in keiner Weise den Versuch des Vorstandsmitgliedes Reichert, in einem bekannt gewordenen internen Brief an seine Mitvorstandskollegen diesen verfassungswidrige Umtriebe vorzuwerfen und die Vorlage einer schriftlichen Erklärung zu verlangen, aus der hervorgehe, daß sie keiner extremistischen Partei oder verfassungsfeindlichen Gruppierung angehören oder angehört hätten. Die Quittung war laute und nahezu einhellige Empörung.

Nach zähen Regelungen vieler verfahrenstechnischer Belange und aufreibenden Abstimmungsrunden gelang es in später Nachtstunde, den Verbandstag mit der Abwahl der Vorstandsmitglieder Peter J. Müller als Schatzmeister und Joachim Reichert als Stellvertretender Vorsitzender und Ressortleiter Modellbahn zu Ende zu bringen. Neu gewählt wurden an ihre Stelle Reinhard Bock von den Eisenbahnfreunden Hameln als Schatzmeister und Kurt H. Erat vom MEC Karlsruhe als Stellvertretender Vorsitzender und als Ressortleiter Modellbahn. Hoffen wir, daß nach Erledigung der mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwartenden Einsprüche Vorstand und Bundesverband endlich in konstruktiver Ruhe zu den Arbeiten übergehen können, die dringend zur Erhaltung des Verbandes und zur Unterstützung der Vereine zu erledigen sind.

Der nächste Verbandstag findet nicht, wie auch beantragt, in Stuttgart, sondern in Bonn statt.

F. Borchert

*Nebenbahn-
idylle
zwischen
Salzwedel
und Steinitz
im Frühjahr
1994.*



Nach fast 170 Jahren hat die in England entstandene Eisenbahn den Kontinent auch physisch erreicht: Die Queen und Frankreichs Präsident eröffneten am 6. Mai 1994 den Eisenbahntunnel durch den Ärmelkanal. Der Neubeginn birgt indes einen Abschied in sich: Die 1948 inkorporierte Britische Staatsbahn British Rail (BR) wurde mit Wirkung vom 1. April 1994 privatisiert. Grund genug für einen nostalgisch gefärbten Rückblick.



Eisenbahn in England – für mich war das seit mehr als einem Vierteljahrhundert British Rail. Vorn und hinten mit gelben Blechen vernietete Abteilwagen, die zu zwei oder mehreren zusammengekuppelt als Triebwagen durch die Lande dieseln oder bei Geschwindigkeiten bis 100 mph (160 km/h) aus Seitenstromschienen regelrechte Funkengewitter ziehen; bis in unsere Tage aus



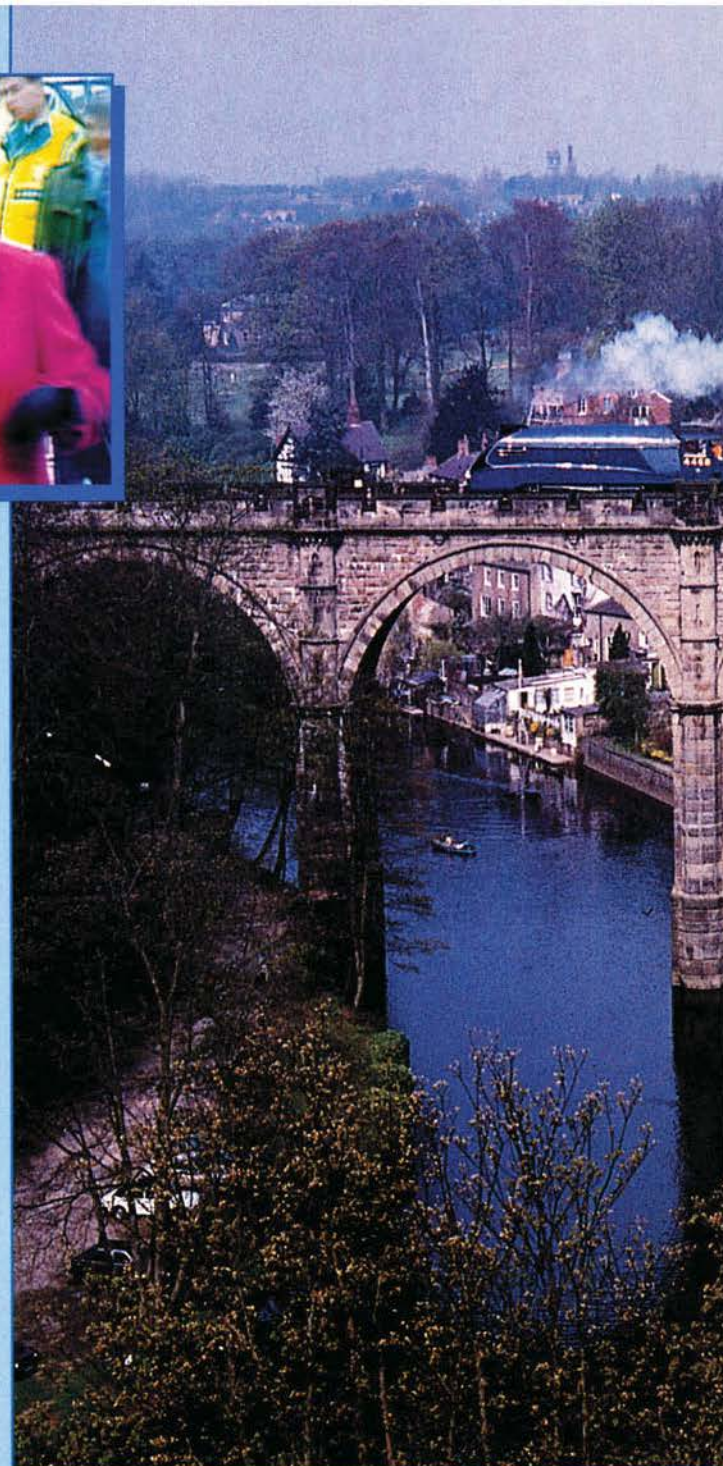
TITEL-THEMA

schnörkelhaft verschraubte Dreisigmeterschienen bestehende Hauptstrecken und die ersten High Speed Trains, die aus dem chronischen Geldmangel die Tugend der schnelleren Nutzung vorhandener Infrastruktur machen (siehe MEB 2/93); Kohleganzzüge, die im Merry-go-round-Karussell zwischen Grube

und Kraftwerk pendeln und gotisierende Bahnhofs-Kathedralen in der Großstadt, Great Western-Grandezza, LNER-Rekorde, Midland Main Line, neueröffnete Nebenstrecken. Eine Epoche geht zu Ende. British Rail – was war das eigentlich?

Grouping

In ihrem Mutterland war die Eisenbahn bis 1914 reine Privatsache. Rund 150 Eisenbahngesellschaften fuhren Jahrzehnte ihren Anteilseignern schöne Dividenden ein. Die Konkurrenz der anderen Verkehrsmittel war klein, der Wettstreit der Bahngesellschaften untereinander vehement. Karten aus dieser Zeit ähneln in ihrer verwirrenden Farbenvielfalt dem Schnittmusterbogen einer Modezeitschrift. Dabei war es durchaus üblich, daß sich mehrere Gesellschaften in gewisse Schienenstränge teilten, Loko-



Welcome! Eine „typisch englische“ Kleinstadt, ein Naturstein-Viadukt und Mal-

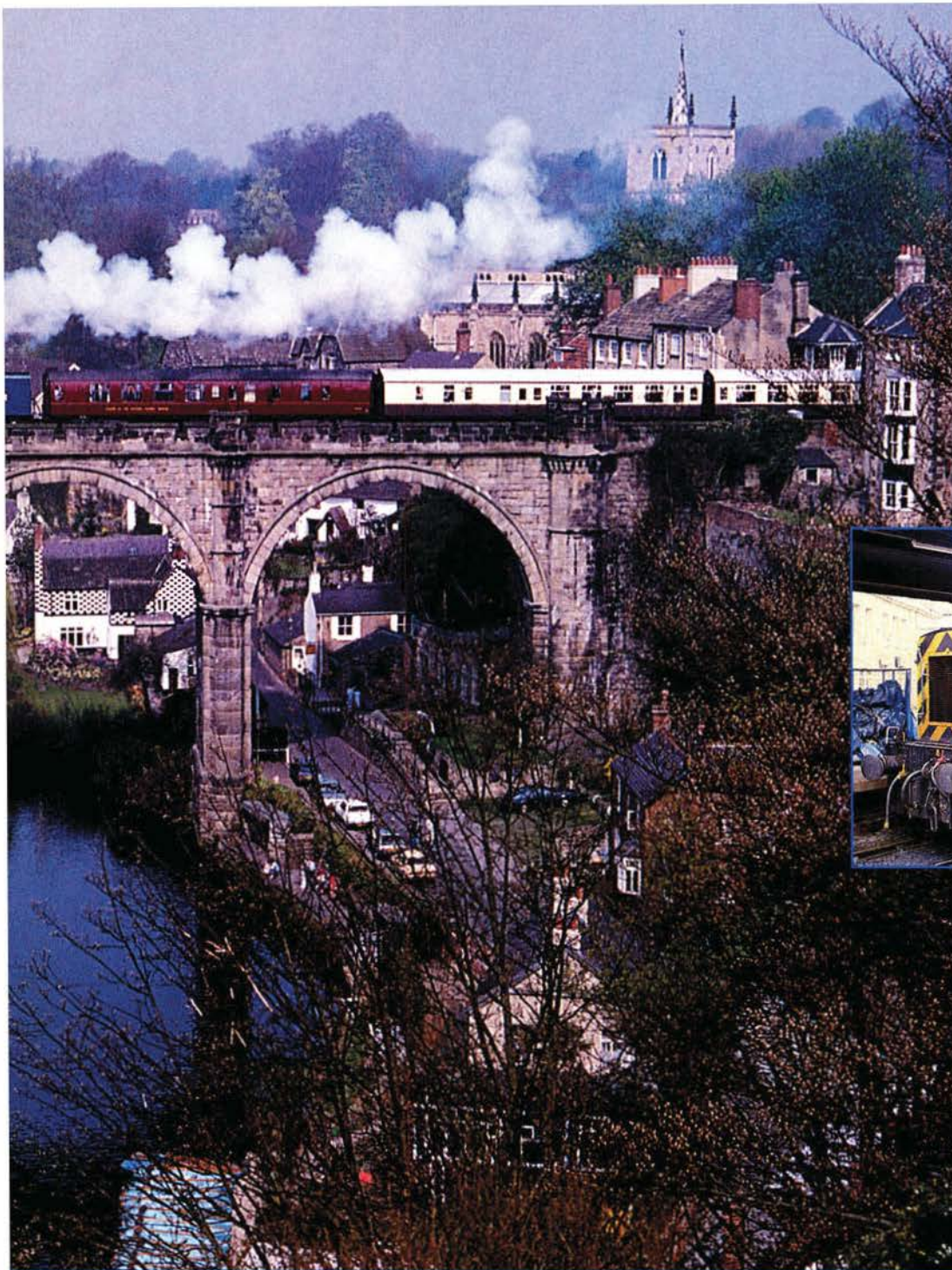


Historie: Einer der ersten Pacer-Schienenbusse, Leyland National-Buskarosserien auf Zweiachs-Fahrwerken (Knaresborough, North Yorkshire).

Hello, g

motiven in „fremden“ Schuppen übernachteten, bewässert, bekoht und mit Öl für die Laternen versorgt wurden. Umfangreiche Vertragswerke legten noch den Preis des geringsten Strohlagers für den Hilfsbremser einer Gesellschaft im Ledigenheim der anderen fest.

So hätte es nach dem Willen der Eisenbahnbarone auf ewig weitergehen können. Doch der nationale Notstand des Ersten Weltkriegs erforderte lenkende Eingriffe des Staates in die fast grenzenlose Wettbewerbsfreiheit der Bahnen. Nach dem Ende des Krieges war



chen Eisenbahn übernehmen, um sie effektiv zur Landesverteidigung einsetzen zu können.

Nach dem Krieg kam die Labour Party an die Regierung. Und Labour führte das Wort „Verstaatlichung“ im Banner. Dabei stand der öffentliche Verkehr ganz oben auf der Liste. Heraus kam am 1. Januar 1948 ein Zeit seines Bestehens ineffizientes Monstrum: die British Transport Commission (BTC).

Die BTC war für ALLES zuständig: für alle Eisenbahnen, alle Binnenschiffahrtswege, aber auch große Teile des Straßenverkehrs (sowohl für Reisende als



Englisches „Design“ an einer Lok der Baureihe 03, die hier im Hauptbahnhof von Newcastle wahrhaftig einen rundkonischen Schornstein auf der Dieselhaube spazierenwartet.

auch für Güter), für die Mehrzahl der Seehäfen ebenso wie für den öffentlichen Verkehr im Großraum London.

BTC-Unternehmen beschäftigten rund 873.000 Mitarbeiter, drei Viertel davon Eisenbahner. Die einzelnen Betriebsteile – also auch British Rail, wie es fortan hieß – waren in Executives organisiert, die sich in kleineren oder größeren Kompetenz-Dschungel- ↪

England die Eisenbahnfreunde vom Kontinent stilvoller begrüßen?

ood bye

auch in Großbritannien nichts mehr wie vorher. Die Vielfalt der Eisenbahngesellschaften mußte einer gebündelten Struktur weichen: Beim Grouping zum 1. Januar 1923 gingen nicht weniger als 123 Eisenbahngesellschaften in den „Großen Vier“ auf. Die Konstruktion der Big Four

aus Southern Railway (SR), Great Western Railway (GWR), London, Midland & Scottish Railway (LMS) sowie London & North Eastern Railway (LNER) war bis zum nächsten nationalen Notstand erfolgreich. Im Zweiten Weltkrieg mußte die Regierung wiederum die letzte Verantwortung in Sa-



Dean, Hampshire - verließ Miss Marple hier den nachmittäglichen Uralt-Triebwagen (Class 205, No. 1124), niemand wäre erstaunt.

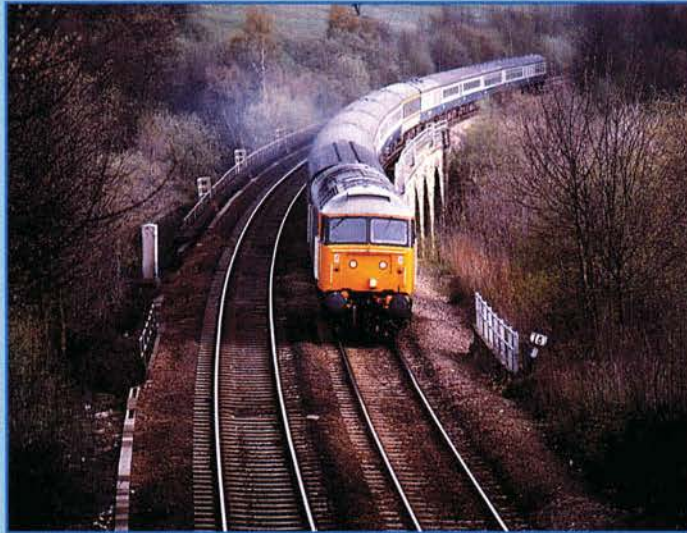
größeren Kompetenz-Dschungelkriegen aufrieben. Und das, obwohl in der Nachkriegs-Depression ohnehin kaum Mittel für die Erneuerung und Konsolidierung von Anlagen und Betriebsmitteln zur Verfügung standen.

Sanierung

Ende der 50er Jahre war auch dem letzten Verantwortlichen klar, daß es so nicht weitergehen

freunden nur mit brechender Stimme ausgesprochene „Beeching Axt“ (Beeching Axe) ihr zerstörerisches Werk im schier unüberschaubaren Dickicht der Nebenstrecken.

Allerdings hat nicht erst Beeching die Axt aus dem Schuppen geholt: Von 1948 bis 1962 ging die Reisendenzahl nur um sieben Prozent zurück, aber 35 Prozent der Reisezugbahnhöfe waren stillgelegt worden.



Midland Main Line - ein lokbespannter Cross Country IC quert den Viadukt von Dronfield, hat also bald den Hauptbahnhof von Sheffield erreicht.

konnte. Resultat der Untersuchungen gleich zweier Kommissionen war zum 1. Januar 1963 die Gründung des British Railways Board (BRB). Das Amt des ersten Vorsitzenden wurde einem gewissen Dr. Beeching aufgelegt. Unter seiner Ägide erschien der berühmte Beeching-Report. In dessen Gefolge begann die noch heute von britischen Eisenbahn-

Tradition und Fortschritt – zwischen diesen beiden Polen wurde die BR-Entwicklung stets hin- und hergerissen. So wurde anfänglich noch mit Nachdruck am Bau von Dampflokomotiven festgehalten – dafür sind viele Eisenbahnfreunde heute dankbar. Aber schon Mitte der 50er Jahre fiel die grundsätzliche Entscheidung für die Dieseltraktion. Verfrüht,

wie sich zeigte, denn weder Eisenbahn noch Industrie verfügten über genügend Erfahrung auf diesem Gebiet.

Die ersten Serien von Dieseltriebfahrzeugen glänzten denn auch vor allem durch Unzuverlässigkeit und hohe Ausfallquoten. Darüber hinaus wurden noch bis 1960 Dampflokomotiven gebaut und beschafft, deren jüngste beim allgemeinen BR-Dampf-Ende nach sieben Dienstjahren verschrottet wurden.

Express- und Schnellzugwagen wurden nach alter britischer Tradition in ausreichender Anzahl für jede nur vorstellbare Bedarfsspitze – etwa im Feiertags- oder Ferienerverkehr – vorgehalten. 1959 benötigte British Rail von den 18.500 Faltenbalg-D-Zugwagen im Jahresdurchschnitt 5.500. 8.900 kamen nur während der sommerlichen Ferien- und der Weihnachts-Spitzenverkehrsbelastung zum Einsatz, davon 2.000 Exemplare lediglich an zehn Tagen des Jahres.

1948 waren 60 Prozent der beförderten Gütertonnage Steinkohle. Dafür wurden fast 650.000 Zehntonner-Kohlewagen langsam, weil ungebremst, zwischen Kohlegruben und Abnehmern



Name: Network SouthEast, besondere K

tive, später Labour) bereit, die Betriebsverluste des schlanker gewordenen Unternehmens zu tragen. Mit der Rückkehr der Konservativen an die Macht hatte diese Praxis allerdings 1979 ein Ende. Der Auftrag ans neue British Railways Board hieß 1984: Die Staatszuschüsse müssen auf ein viel niedrigeres Niveau zu-



Moderne Zeiten auf der East Coast Main Line: Eine Class 91 schiebt ihren auf 200 km/h begrenzten IC 225 nördlich von York südwärts.

hin- und hergeschunkelt. Als schwächstes Glied hemmten sie den Betrieb aller anderen Dienste. Die Anzahl gebremster Güterwagen nahm zwar allmählich zu, doch behielt man zunächst das traditionelle Vakuum-Bremsensystem bei.

Der Modernization Plan von 1955 wäre eine Gelegenheit gewesen, die Bremsen BR-weit auf Druckluft umzustellen, aber dieser Beschluß fiel erst 1963. Da waren ein Großteil der neuen Diesellokomotiven und -triebwagen schon gebaut und vakuumgebremst in Dienst gegangen. Bis zum Ende der 70er Jahre blieben die aufeinander folgenden Regierungen (erst Konserva-

rückgefahren werden.

Sektoralisierung

So trat im selben Jahr eine angebotsorientierte Gliederung in Kraft. „Die Firma“ bestand seither aus eigenständigen Sektoren: InterCity, Network SouthEast, Provincial, Railfreight und Parcels. Railfreight wurde Anfang der 90er Jahre wohl bereits im Hinblick auf die nun anstehende Privatisierung in Trainload Freight (Ganzzüge) und Railfreight Distribution (Verteilerverkehr) aufgeteilt.

Das Streckennetz war diesen Betriebszweigen nach hauptsächlichlicher Nutzerschaft zugeordnet. Jeder Sektor verfügte über eige-



InterCity Great Western - die Strecke folgt zwischen Reading und Bath über viele Meilen dem restaurierten und betriebsfähigen Kennet & Avon Canal.



InterCity: Stromschienenbetrieb herrscht vor - mit blitzenden Begleiterscheinungen.

ne Betriebsmittel. Fuhr ein Rail-freight-Güterzug über eine dem Sektor InterCity als Prime User (Primärnutzer) zugewiesene Strecke, waren ebenso Streckenbenutzungsgebühren fällig wie für den umgekehrten Fall, daß ein InterCity-Zug bei der Bahnhofs-einfahrt über ein Stück Provincial-Schiene rollen mußte. Übrigens: Das Ende der Regions kam 1990. Dies nahm der etwas provinziell benannte Sektor Provincial zum Anlaß, sich den positiver klingenden Namen Regional

zuzulegen.

InterCity

Der InterCity-Sektor schickt in Europa die meisten Züge mit Geschwindigkeiten von 160 km/h und mehr auf die Reise.

Auf der West Coast Main Line (WCML) von London Euston Station über Birmingham und Manchester nach Glasgow, seit 1974 komplett unter Draht, sind dies Ellok-bespannte Wendezüge.

Ansonsten sind die dieselbetriebenen High Speed Trains (IC 125) unumschränkte Herrscher auf den ehemaligen Great Western-Rennstrecken von London Paddington Station aus nach Westen, über Bristol bis nach Wales oder nach Devon und Cornwall. Hier liegt mit Penzance der westlichste InterCity-Endpunkt im British Rail-Netz.

HSTs beherrschen auch die Midland Main Line (MML) London St.Pancras-Nottingham/Derby-Sheffield, von wo aus eine Verbindung zur East Coast Main Line (ECML) London King's Cross-Leeds / York-Edinburgh besteht.

Seit Juli 1991 ist die ECML komplett elektrifiziert. Zwischen London und Edinburgh fahren nun die potentiell 225 km/h schnellen InterCity 225-Wendezüge mit einer E-Lok am nördlichen und einem Steuerwagen am südlichen Zugende. Diese als Class (Baureihe) 91 geführten Lokomotiven

wurden zwischen Peterborough und Grantham (wo Mallard vor 56 Jahren rekordrannte) mit bis zu 260 km/h getestet. Allerdings ist die Geschwindigkeit der IC 225 auf 200 km/h begrenzt, bis auf der ECML ein Linienzugbeeinflussungssystem installiert sein wird. Seit dem Geschäftsjahr 1987/88 erhielt der InterCity-Sektor als erster keine Staatszuschüsse mehr. Durch Rationalisierung, produktivere Fahrzeug- und Streckenunterhaltungsmaßnahmen und nicht zuletzt durch hohe Tarife fuhr InterCity in die schwarzen Zahlen. Der Profit von InterCity betrug im Haushaltsjahr 1992/93 65 Millionen £ (£ = 2,60 DM).

zum dichten, elektrifizierten Vorortverkehr von Glasgow. Der Sektor führt alle Reisezüge, die weder zu InterCity noch zum Network SouthEast gehören. Ob auf diesem weitgesteckten Feld jemals die Gewinnzone erreicht werden kann, ist sehr die Frage - nirgends tritt die soziale Verpflichtung der Eisenbahn deutlicher zutage als hier. Der Regional-Verlust wurde bislang zum Teil von der Regierung, zum Teil von örtlichen oder regionalen Verkehrsverbänden (Passenger Transport Executives, PTEs) getragen. Mit 414 Millionen £ betrug die Höhe der staatlichen Subventionen zur Aufrechterhaltung eines sozial verträglichen Service



Regional: Klimatisierter VT der Reihe 158 bei der Ausfahrt aus Sheffield.

Network SouthEast

Network SouthEast leistet die „Nicht-InterCity-Dienste“ in einem Gebiet 130 km rund um London. Das 3.750 Streckenkilometer umfassende Netz ist zu drei Vierteln elektrifiziert (zumeist 750 Volt mit Seitenstromschiene). Network Express-Züge sind zudem Prime User auf weit aus dem Stammgebiet hinausführenden Strecken, wie z.B. London Waterloo Station-Salisbury-Exeter (1993 mit 22 neuen Dieseltriebwagen modernisiert) oder bis an die Südküste nach Southampton, Bournemouth und Weymouth. Bei alledem ist Network SouthEast vor allem eine Pendler-Eisenbahn: rund 375.000 benutzen täglich den Zug.

Regional

Die Sammlung der von Regional bedienten Strecken ist bunt und vielfältig. Sie reicht von der einsamsten Nebenstrecke bis hin

im laufenden Geschäftsjahr noch zwei Drittel der vor fünf Jahren gezahlten Zuschüsse. Auch nach der Privatisierung wird hier die öffentliche Hand viel zur Sicherung des Standards tun müssen. Flaggschiffe des Sektors sind die zwei- oder dreiteilig gefahrenen Dieseltriebzüge der Baureihe 158 Express. Die maximal 145 km/h schnellen, klimatisierten Züge wurden im Oktober 1990 erstmals im Vorortverkehr von Glasgow eingesetzt. Mit Minibar-Service und behindertengerechten Plätzen sind sie bei den Reisenden gut angekommen. Die 158 Express-Züge setzen Sprinter-VT frei, die endlich zum Ersatz der meisten über 30jährigen Modernization-Plan-DMUs herangezogen werden. Sie erinnern sich: Der Modernization Plan wurde 1955 gefaßt. Und was ein DMU ist? Ganz einfach: eine Diesel Multiple Unit, eine Diesel-Mehrfach-Einheit, ein zwei- oder mehrteiliger Dieseltriebwagen.

Wird fortgesetzt.



Talgo I

Ende der dreißiger Jahre entwickelte der Leiter des RENFE-Betriebswerkes in Santander, Alejandro Goicochea, die allseits belächelte Konstruktion eines neuen Reisezugwagens. Allerdings fand er einen Geldgeber, Jose Luis de Oriol, der weitsichtig genug war, 1941 die Gesellschaft „Patentes Talgo“ (Tren articulado ligero Goicochea y Oriol = Leichter Gliederzug von Goicochea und Oriol) zu gründen. 1942 wurde mit Talgo I ein niedriger Zug vorgestellt, dessen Wagen kettenartig miteinander verbunden waren. Die Konstruktion gleicht dem Prinzip des Sattelschleppers, wobei jeder der kurzen 6-m-Wagen auf den folgen-

Talgo II

ges in den USA; 1948 gelangten die ersten Wagen nach Spanien. Neu am Nachfolger waren die weggelassenen Wagenübergänge, so daß, wie bei modernen Gelenkstraßenbahnen, ein riesiger Großraum entstand. Der Endwagen war als Aussichtswagen gestaltet. Da, wie beim ersten Zug, wegen der Deichseltechnik-

porte. Vier Züge liefen planmäßig im Schnellzugdienst zwischen Madrid und Barcelona, Sevilla und Irun, einer Grenzstadt zu Frankreich. Ein Talgo II nebst Lok steht übrigens heute im Eisenbahnmuseum Madrid.

TALGO III

1964 wurde Talgo III geliefert. Die jetzt 11,1 m langen Wagen wie-

Seit am 29. Mai der Jahresfahrplan 1994/95 in Kraft trat, besitzt die DB AG auf den Strecken Berlin-München und Berlin-Bonn die vermutlich modernsten und bequemsten Hotelzüge der Welt. Die DB kaufte die Züge in Spanien „von der Stange“, die elektrische Einrichtung stammt von Siemens, die Inneneinrichtung von DUEWAG. Die deutschen Talgo-Züge, die ab sofort als „InterCity-Night“ durch die Nacht rauschen, sind eine Variante der derzeitigen Talgo P 200-Produktion. Der Talgo hat in Spanien und bei der RENFE eine lange Geschichte.

Traumzug

den eingehängt wurde. Die Wagenenden stützten sich auf ein Räderpaar, welches jeweils einzeln aufgehängt war, damit es bei der Fahrt durch den Bogen eine Führungsfunktion ähnlich einer Deichsel auf das nachfolgende Paar übernehmen konnte. Zwar wirkten die extrem leichten Fahrzeuge des Prototyps eher wie die alberne Juxbahn eines Vergnügungsparks denn als bedeutende Innovation einer Staatsbahn, doch fuhr der von einer Dampflok gezogene Talgo I Geschwindigkeiten um 135 km/h. Talgo II entstand wegen des Krie-



TALGO

aufhängung ein Rückwärtsfahren nicht möglich war, wurden an den Endbahnhöfen Wendeschleifen gebaut. Als Zuglokomotiven dienten amerikanische Diesel-Im-

sen ein einachsiges Drehgestell auf, das sich bei Fahrt durch den Bogen automatisch radial einstellt. So waren die Züge in beide Richtungen einsetzbar, dazu rich-



Der Euro-Sprinter der AVE im Dienst vor dem Talgo P 200. 1993 waren diese Züge zu 95,7 Prozent pünktlich.



Der deutsche Talgo InterCityNight wurde 1972 001 des Mindener Versuchszentrum

tete man die Fahrgastsitze ebenfalls in Fahrrichtung einstellbar her. Um die elektrische Versorgung zu sichern, erhielt der Gliederzug an beiden Zugenden Generatorwagen. Als Zuglok kamen zehn von der V 200 der DB abgeleitete Maschinen von Krauss-Maffei. Um das Zug-Bild stimmig zu gestalten, waren sie genauso niedrig gehalten wie die Talgo-Wagen.

Mit Talgo III war der Durchbruch gelungen. Bis 1976 wurden 300 Wagen geliefert, von denen die meisten heute noch im Einsatz sind. Sie fahren alle hochwertigen Leistungen zwischen Sevilla, Malaga und Alicante über Madrid bis Irun, Gijon, Vigo und Barcelona. 1966 wurden 200 km/h, 1972 sogar 222 km/h erreicht. Allerdings waren damals betrieblich nur 95 km/h zugelassen, seit den 80er Jahren 140 km/h, und erst seit 1990 sind auf den Breitspurstrecken 160 km/h erlaubt.

Talgo RD

Als 1968 der Talgo RD (Rodadura Desplazable = veränderliche Spurweite) vorgestellt wurde, war es erstmals möglich, Reisezüge mit einer 15 km/h schnelleren