

Modell Eisen Bahner

Nr. 10
Oktober 2003
52. Jahrgang

Deutschland 3,50 €
Österreich 4,- €
Schweiz 6,90 sFr
Benelux 4,- €
Frankreich 4,- €
Italien 4,60 €
Dänemark 39,- dkr



B13411

Magazin für Vorbild und Modell

Mexiko trifft USA in H0e

Buntes Grenzland-Treiben

TEST

GEWICHTIGER
DREITEILER:

Rocos Dm3

Große, moderne
H0-Bahn

Schon beim
Hausbau
eingepant

Die DR vor 25 Jahren

Schichtdienst-Ende
für die 65.10



N-Lummerland mit Jim Knopf und Co.

Ein Herz für Kinder

Milchkannenstopps bringen Fahrgäste

Regio-nales Erfolgskonzept

DB UNTER WETTBEWERBSDRUCK

Jetzt neu:

MEB-MODELLBAHN-KALENDER 2004

Lassen Sie sich in die große Welt der kleinen Bahnen entführen - mit 13 meisterhaften, großformatigen Aufnahmen von faszinierenden Modellbahnen, professionell angefertigt von bekannten Fotografen wie Andreas Stirl oder Jörg Chocholaty. Die abwechslungsreichen Motive zeigen detailreiche Dioramen ebenso wie vielfältige Großanlagen. Ein wirklicher Blickfang, der Sie durch das Modellbahnjahr 2004 führen wird.

Bestellcoupon zum ausschneiden auch auf Seite 57.

13 Blätter im Großformat 42,5 cm x 26,5 cm, geheftet.
Lieferung nur, solange Vorrat reicht!

Modell Eisen Bahner

Modelleisenbahn 2004

€ 9,95 + € 4,-
Versandkostenanteil

Sonderpreis für Abonnenten:
€ 9,95 frei Haus

29	30	31	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	
2	3	4	5	6	7	

Januar 2004

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

Bestellkarte für den MEB-Modellbahn-Kalender

Bitte liefern Sie mir den MEB-Modellbahn-Kalender zum Einzelpreis von € 9,95, zzgl. Versandkostenanteil € 4,00 für Nichtabonnenten. Bei Bestellung von mehr als einem Kalender 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)

VORBILD

TITELTHEMA

14 TEAMGEIST

DB Regio stellt sich dem Wettbewerb im SPNV.

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 AUSGESCHLAFEN

Die 411144 der IG Werrabahn dampft wieder.

28 TREFFPUNKT CLUB 760

Die Aura der 760-Millimeter-Spur wird gepflegt.

LOKOMOTIVE

38 DAS ENDE FÜR DIE SCHICHTLOK

Die letzten Tage der 65.10 im Bw Altenburg.

BAHN UND TECHNIK

40 DIE ANTREIBER - TEIL 2

Voith und seine hydrodynamischen Getriebe.

REISEZIELE

44 DAMPFER, SCHLÖSSER, EISENBAHNEN

Die Museumsbahn im schwedischen Mariefred.

MODELL

BLICKFANG

54 H0-HEIMANLAGE VON REINHARD KANDLER.

50 JAHRE MODELLEISENBAHNER

62 KONGRESS-GEFLÜSTER

In Dresden tagte der MOROP-Kongress zum 50. Mal.

WERKSTATT

64 GIPS NICHT GIBT'S NICHT

Patrice Hamm verrät einiges über die Arbeit mit Gips.

68 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

72 DIE DICKE IN BELGIEN

73 RÜGEN-SCHLEICHER

74 SCHNELLSTOPFER

74 MITTENDRIN

UNTER DER LUPE

76 GLEISWERT

77 WASSER MARSCH!

TEST

78 ERZ-SCHWEDIN

Die Erzzuglok Dm3 der MTAB von Roco in H0.

SZENE

82 ES LUMMERT IN DER RESIDENZSTADT

Jim Knopf und seine Welt stellen Christa und Harald Wiehn in 1:160 dar.

86 DIE FÜNFTE IN EPOCHE V

Eine 23-teilige H0-Modulanlage zeigt den Bahnbetrieb von heute.

92 PIONIERTÄTER

Dirk Diekow baute eine H0e-Anlage nach Motiven aus dem Grenzland zwischen den USA und Mexico.

AUSSERDEM

98 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

105 IMPRESSUM

32 BAHNPOST

47 GÜTERBAHNHOF

50 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

70 TERMINE + TREFFPUNKTE

36 BUCHTIPPS

106 VORSCHAU

33 INTERNET

38 Ausgedampft

Im Herbst vor 25 Jahren ging die DR-Neubautenderlok 65.10 auf ihre letzten Fahrten. Einsatz-Bw war Altenburg in Thüringen.



86 H0-Neuzeit im Untergeschoss

Reinhard Kandler hat das Glück eines eigenen Hobbyraumes. Er zeigt bevorzugt die Moderne.

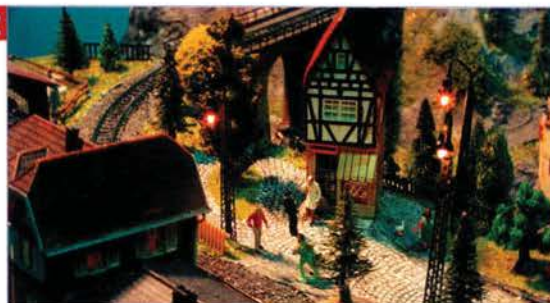


78 Schwedenhappen

Die Dm3 der Kiruna-Erzbahn ist eine beeindruckende Erscheinung - auch in H0, wie das Roco-Modell zeigt.

Jim Knopf 82 und Co.

Eltern müssen sich heutzutage etwas einfallen lassen, sollen Kinder Augen bei „Modellbahn“ freudig strahlen.



14 DB Regio startet durch

Der Wettbewerb zwingt auch den Branchenriesen zu neuen Ideen und mehr Kundenfreundlichkeit.



FLEX AG

Ende nach acht Monaten?

● Die FLEX-Verkehrs-AG und die Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG) haben am 12. August 2003 einen Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gestellt. Das Amtsgericht Flensburg bestellte den Rechtsanwalt Wolfgang Folger als Insolvenzverwalter. FLEX-Vorstand Holger Michelmann glaubt, die ungeklärte Erlössituation nicht ausreichend einschätzen zu können. Bedingt durch das sehr langsame Verfahren der Einnahmeaufteilung unter den beteiligten Verkehrsunternehmen, sei es zu einem Liquiditätsengpass gekommen. Im Dezember übernahm das Unternehmen den Inter-Regio-Verkehr der DB AG auf der Strecke Hamburg – Padborg. Die Situation ist vertrackt: Muttergesellschaft ist die NVAG, diese ist 100-prozentiger Aktionär der FLEX AG. Aktionäre der NVAG sind die Norddeutsche Nahverkehrsgesellschaft (NNVG), Schmidt-Reisen aus Dagebüll, der Kreis Nordfriesland und die Stadt Wyk auf Föhr. Michelmann ist Geschäftsführer der NNVG und Vorstand von FLEX und der NVAG. Gesellschafter der NNVG sind zwei große Busunternehmen aus dem Hamburger Einzugsgebiet, die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) und die Pinneberger Verkehrsgesellschaft (PVG). Dazu kommen die 17111-Beteiligungsgesellschaft aus Flensburg, der Busbetrieb Dahmetal KG aus Kastorf, Gorzelniaski-Omnibusbetrieb aus Flensburg und die Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft. FLEX wollte bis zum Sommer diesen Jahres bereits alle Wagen modernisiert haben. Bisher wurde nur ein teilmodernisierter Wagen ausgeliefert. FLEX erklärt, dass man zu keinem Zeitpunkt an der Sicherheit der Wagen sparen würde. Einige Wagen sind jedoch in schlechtem

Zustand. Siemens-Dispolok erklärte, dass FLEX ein vorbildlicher Kunde sei und bisher keine Probleme auftraten. Siemens-Dispolok hofft, FLEX als Kunden behalten zu können. Die Bahn teilte mit, dass sie der FLEX und NVAG seit März erheblich geholfen habe, Einzelheiten jedoch noch nicht nennen könnte. Die Connex-Tochter Nord-Ostsee-Bahn (NOB) hat auch Hilfe angeboten. Da derzeit die NVAG als EVU für FLEX auftritt, wäre die NOB bereit, als EVU einzuspringen. FLEX verhandelt derzeit mit dem Land um die Zahlung von Fahrgeldeinnahmen und weitere Hilfen. Im Gespräch ist eine neue Ausschreibung der Strecke. Wolfgang Ivens von der Hamburger Hochbahn erklärt: „Bei einer neuen Ausschreibung würden wir das Angebot genau prüfen. Wir sind jedoch nicht zu Abenteuern bereit, gerade auch als öffentliches Unternehmen.“ Von den Fahrgästen wird der Zug dennoch gut angenommen. Der FLEX ist der einzige Zug im Hamburger Verkehrsverbund mit Speisewagen. Für das Land Schleswig-Holstein ist Ziel, den Verkehr zu erhalten. Das Interesse anderer Anbieter an der FLEX-Strecke und dem NVAG-Güterverkehr ist groß. Kurz vor Redaktionsschluss ergab sich noch eine überraschende Wendung: Die FLEX AG fand



Foto: KEG/Leikra

Bereits am 25. August 2003 tauchte erstmals ein KEG-Taurus an der Zugschleife des FLEX in Hamburg Hbf auf.

in der Karsdorfer Eisenbahn (KEG) innerhalb kürzester Zeit einen neuen Partner. KEG und FLEX gaben am 25. August 2003 ein gemeinsames Angebot über die Fortführung der FLEX-Verkehre zwischen Hamburg und Padborg ab. Als Test und Werbemaßnahme kam es dabei am 24. August zu einem Loktausch zwischen FLEX und KEG, weshalb für zunächst eine Woche Taurus 025 der KEG zwischen Hamburg und Padborg verkehrte. Mit einer Entscheidung zur Zukunft von FLEX ist in den nächsten Wochen zu rechnen.

Am 6. August passieren die beiden auffälligen Loks in Orient-Express-Lackierung Bramow.



Foto: Lindow

WESTFÄLISCHE ALMETALBAHN (WAB)

Orient-Holzroller

● Wer angesichts der heißen Temperaturen der vergangenen Tage an eine Fata Morgana glaubte, irrte sich. Die beiden von der Mittelthurgaubahn an die WAB abgegebenen Lokomotiven mit dem charakteristischen Anstrich fahren wieder. Die bei der WAB als Nr. 51 (ex 477905, ex DR 142157) und Nr. 55 (ex 477905, ex DR 142191) eingestellten Maschinen fahren unter anderem Baustoffzüge zwischen Röderaue bei Riesa und Rostock-Bramow. Die Fahrten finden überwiegend nachts statt.



Foto: M. Fröhlich

■ Anlässlich 75 Jahren Murgtalbahn war am 6. Juli die 503539 der UEF nebst ihrem historischen Eilzug im Einsatz. Hier verlässt der Zug Forbach in Richtung Baiersbronn.

RHÄTISCHE BAHN

Die Jubiläumsbahn 2003

● 100 Jahre Albula- und Ruinaultalinie waren ein Grund zu feiern. Vom 27. bis 29. Juni 2003 traf sich die RhB-Fangemeinde in Bergün, um bei einem Volksfest mit Fahrzeugausstellung den Geburtstag der Albulalinie zu würdigen. Dabei wurden auch zwei Ausstellungen eröffnet. Unter dem Motto „Als die kleine Rote ins Engadin kam“ werden Bilder, Postkarten, spezielle Objekte und Dokumente gezeigt. Die Fotoausstellung „Die kleine Rote von den Anfängen bis heute“ verspricht auf über 1000 Postkarten eine Reise durch Raum und Zeit. Beide Präsentationen laufen noch bis zum 12. Oktober 2003. Am 23. und 24. August 2003 traf man sich in Trin, Versam und Valendas zur Fiasta Ruinaulta. Bis zum

12. Oktober fahren am Wochenende auch noch die historischen Sonderzüge: Während Samstags ein grüner 3.-Klasse-Zug Fahrgäste von Chur nach Samedan befördert, hat man am Sonntag die Möglichkeit, im blauen Salonwagenzug Platz zu nehmen.



Foto: Scharfänger



Foto: Küstner

Am 24. August 2003 fuhr ein historischer Zug mit dem Krokodil zum Jubiläum der Ruinaulta-Strecke durch die Rheinschlucht zwischen Reichenau und Ilanz. Bei hochsommerlichen Temperaturen wurden Ende Juni in Bergün Schneepflüge präsentiert.

Ziel: Schienenweg statt Schienen weg!

Wirklich glücklich ist wohl kaum jemand mit den politischen Rahmenbedingungen, die seit geraumer Zeit unsere umtriebigen Volksvertreter mit gelegentlich mehr, allzu oft aber weniger Sachverstand zu entwickeln belieben. Das Beste daraus zu machen, wird umso schwerer, je kontraproduktiver die Signale der öffentlichen Hand gestellt werden.



Dr. Karlheinz Haucke

Da bedarf es schon einiger Erfindungsgabe und erheblicher Anstrengungen, um im härter werdenden Wettbewerb um Marktanteile und Kundengunst bestehen zu können. Dass ausgerechnet ein Unternehmen der DB AG neben diesen Tugenden auch noch Flexibilität, Kompetenz und Teamgeist beweist, mag überraschen, doch tatsächlich hat sich DB Regio vom Aschenputtel zur vorzeigbaren Konzerntochter gemauert. Konkurrenz belebt eben manchmal selbst Ex-Monopolisten und nicht nur das Geschäft allgemein.

Letzteres in nachhaltige Bewegung zu bringen, beschäftigt derzeit auch die Modellbahnbranche. Wirkt das neue Roco-Logo zunächst wie schlichte Kosmetik, zeigt die an Zielgruppen orientierte weitere Differenzierung des Sortiments der Noch-Salzbürger, dass man sich angesichts des Nachwuchsproblems und der unbestreitbaren Erfolge des preisgünstigen Piko-Hobbyprogramms sowie der Mehano-Aldi-Aktion so seine Gedanken gemacht hat. Die Ideen an sich sind nicht neu: Trix hatte mit diesem das Taschengeld schonenden Konzept bereits in den 50er-Jahren Erfolg.

Wohlgemerkt Nicht Schienen weg, sondern der Schienenweg ist das Ziel, im Großen wie im Kleinen.

FLUTKATASTROPHE 2002

EIN JAHR DANACH

● Am 14. August 2003 war es genau ein Jahr her, dass sonst harmlose Erzgebirgsflüsschen zu reißenden Strömen anschwellen und bislang nicht gekannten Schaden auch bei Eisenbahnanlagen anrichteten. In Tharandt machten sich DBAG-Chef Hartmut Mehdorn, Sachsens Ministerpräsident Georg Milbradt und Bundesverteidigungsminister Struck selbst ein Bild vom Stand der Wiederaufbauarbeiten. Auf einer Pressekonferenz erläuterte Mehdorn den erreichten Stand: Bereits Anfang Juli ging die Müglitztalbahn wieder bis Glashütte in Betrieb, der obere Abschnitt bis Altenberg folgt zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember. Bei Röderau ist die neue Vorflutbrücke mit mehr Öffnungen seit Ende August befahrbar, ebenso die Muldebrücke bei Ei-



Hartmut Mehdorn (2.v.l.) bat beim Thema Weißeritztalbahn um Verständnis, dass beim Ausmaß der Gesamtschäden diese Kleinbahn nicht die allererste Priorität genießen könne.

lenburg. Anfang September wird der Zugverkehr von Klingenberg-Colmnitz bis Tharandt wiederaufgenommen, bis zum Fahrplanwechsel wird die gesamte Sachsenmagistrale wieder befahrbar sein. Auch die Muldentalschmalspurbahn Meißen - Döbeln - Großbothen geht dann

wieder in Betrieb. Einige Zeit länger dauern die Wiederherrichtung und Modernisierung der Elbtalstrecke Dresden - Bad Schandau, der Elbequerung Dessau - Roßlau und der Weißeritztalbahn. Mehdorn: „Wir gehen davon aus, dass wir den Wiederaufbau machen.“

Foto: Boshertz

ZWISCHENHALT

Die Bahn hat die auch von den Castor-Transporten befahrene Strecke Lüneburg - Dannenberg gründlich saniert. Zwischen dem 11. Juli und dem 19. August 2003 gab es daher Busersatzverkehr.

Erstmals bietet die DB AG jetzt auch den Benutzern von Autozügen „Last-Minute-Preise“ an. Zunächst bis Ende Oktober können Reisende Ersparnisse zwischen zwölf und 50 Prozent erzielen.

Der 56-jährige Kim Dae Han legte am 18. Februar ein Feuer in Seouls U-Bahn. Dafür wurde er Ende Juli zu lebenslanger Haft verurteilt - wegen verminderter Schuldfähigkeit entging er der Todesstrafe. Bei seinem Anschlag kamen 198 Menschen ums Leben.

Marschbahn endgültig an NOB: DB Regio hat den Widerstand gegen die Vergabe der Marschbahn an die Nordostseebahn endgültig aufgegeben und erklärte am 20. August 2003, dass man auf eine Klage vor dem Verwaltungsgericht verzichten werde. Damit wird die NOB die Strecke ab 2005 stündlich bedienen. DB Regio begründete ihren Verzicht mit den Risiken eines Prozesses. Nun werde man etwa 300 Arbeitsplätze abbauen. DB Regio blieb bei der Position, dass die NOB nicht in der Lage sei, die Strecke ordnungsgemäß zu bedienen.

Neue Achsenmächte: Am 20. August 2003 traf sich in Warschau Bahnchef Mehdorn mit den Vorstandsvorsitzenden

der russischen RZD, der polnischen PKP und der weißrussischen BC. Sie vereinbarten Maßnahmen zur Behebung des Güter- und Personenverkehrs über den paneuropäischen Korridor II im Rahmen eines Vierachsenprojektes.

Das Stromnetz der Bahn soll geöffnet werden. In Verhandlungen mit dem Kartellamt wird gegenwärtig geprüft, wie das Bahnstromsystem auch für Fremdanbieter zugänglich gemacht werden kann.

Bei einem S-Bahn-Unfall in München am 16. August 2003 kam es zu 24 Verletzten und einem Sachschaden von 1,5 Millionen Euro. Eine Verkettung unglücklicher Umstände führte zur Kollision zweier Züge.

Teilstrecke der Lausitzbahn wird ausgebaut und elektrifiziert. Im Bundesverkehrswegeplan erhielt der Abschnitt Berlin - Cottbus - Görlitz höchste Priorität. Besonderheit ist, dass auf der Strecke Görlitz - Spremberg nur noch die Züge der Connex-Tochter Lausitzbahn verkehren.

Alstom bleibt französisch. Der Staat übernimmt die Hälfte einer Kapitalerhöhung von 600 Millionen Euro und hält danach 31,5 Prozent des Großkonzerns. Der frühere Alstom-Chef Pierre Bilger verzichtete unterdessen auf eine Abfindung von 4,1 Millionen Euro und zahlte sie dem Konzern zurück. Bilger übernahm damit Verantwortung für gravierende Fehlent-

scheidungen des Konzerns, die diesen in die gefährliche Schieflage brachten. Bilger wäre nachahmenswertes Vorbild für viele Manager.

Die Bahnreform in Russland wurde vom Staatspräsidenten Putin abgesegnet. Das bisherige Eisenbahnministerium wird somit ab 1. Oktober 2003 zur Aktiengesellschaft.

Die luxemburgische CFL hat sich für die Baureihe 185 von Bombardier entschieden. Das Erfolgsmodell der Kanadier aus Kassel ist inzwischen auch Exportschlager. Die CFL will ab 2004 20 Lokomotiven dieses zweisystemfähigen Typs beziehen.

Eine Umfrage des Magazins P.M. ergab, dass 80 Prozent aller Frauen und 72 Prozent aller Männer auf ihr Auto verzichten würden, wenn öffentliche Verkehrsmittel in den Städten kostenlos wären.

Die letzten der mittlerweile 50 Jahre alten NS-Dieselloks der Baureihe 2200, die noch im Inselbetrieb in Zeeuws-Vlaanderen zum Einsatz kamen, wurden jetzt von ehemaligen Reichsbahn-V100 abgelöst.

Das niederländische EVU Shortlines hat jetzt die ersten zwei Vossloh-Dieselloks vom Typ G2000 erhalten.

Die SBB weist für das erste Halbjahr 2003 wieder einen Gewinn aus. Das Konzernergebnis beträgt 58,2 Millionen Franken, nach einem Verlust von 25,8 Millionen in der ersten Jahreshälfte 2002.



Foto: Armin Schmitz

■ **Das 82-jährige, immer noch rüstige Krokodil** führte am 16. August 2003 die 98-jährige Marianne, leider nicht mehr bei vollen Kräften, von Erstfeld nach Olten. Die Ce4/4 Nr. 2 mit dem Kosennamen Marianne, im Fundus von SBB Historic, war im Jahr 1905 die erste reine Wechselstromlokomotive der Schweiz auf der Strecke Seebach-Wettingen. Während längerer Zeit in Erstfeld abgestellt, musste sie nun dort einer Dampflok Platz machen. Im gemächlichen Tempo von 40km/h half die Erstfelder Ce6/8II 14253 der nur rollfähigen Marianne über die Gleise. Das Bild entstand zwischen Küsnacht und Rotkreuz.

JENA

Ende der Zweiachser

● Die Fans trauerten, die Fahrgäste atmeten auf: In Jena ging am 12. Juli 2003 endgültig die Ära der zweiachsigen Gotha-Züge zu Ende. Der Verkehrsbetrieb „JeNah“ organisierte eine Abschiedsparty mit Sonderfahrten. Der „JeNah“ verfügt nun über 33 Niederflurwagen des Typs GT6M und kann damit sein Netz bedienen. Es ist nicht ohne Ironie, dass ausgerechnet der Betrieb, der nach der Wende zu den ersten zählte, der Netz und Fahrzeuge modernisierte, der letzte Betrieb ist, der in Deutschland noch regelmäßig Zweiachser einsetzen musste. Die notwendige Lieferung der Niederflurwagen konnte erst jetzt finanziert werden. Zweiachser findet man nun nur noch bei den Kleinbetrieben Bad Schandau und Woltersdorf, die bewußt auf Nostalgie setzen.



Foto: Aluth

Der Charme der Zweiachser ist auch in der Zeiss-Stadt passé.



Foto: Schmidt

■ **Die ÖGEG-Schmalspurdampflok 699.103** wurde diese Saison an die Pinzgauer Lokalbahn vermietet. Am 15. Juni 2003 dampft die Lok durch Zell am See. Sie ersetzt 399.001, die sich einer Hauptuntersuchung unterzieht.



NOCH Sound Station Jetzt hören Sie mal gut zu!



Stellen Sie sich vor, Sie hätten ein Gerät, mit dessen Hilfe Sie verschiedenste realistische Modellbahnsounds in höchster Qualität in Ihre Modell-Landschaft zaubern können. Hier ist es: die neue NOCH Sound Station – als fix und

fertiges Paket mit zwei Aktivlautsprechern und einem Handregler. Vom Zischen einer Dampflok über das Läuten einer Zugglocke bis hin zu Gleisansagen oder Straßengeräuschen. Die Sound Station mit 18 realistischen Geräuschen gibt es ab sofort bei Ihrem Fachhändler. Noch mehr pfiffige Ideen finden Sie im aktuellen großen NOCH Katalog. Holen Sie sich ihn bei Ihrem Händler oder bestellen Sie ihn direkt bei NOCH.



... wie im Original

NOCH GmbH & Co. KG Modellspielwarenfabrik,
Postfach 1454, D-88230 Wangen im Allgäu,
Internet: www.noch.de und www.noch.com



FRAGEZEICHEN

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



Foto: Küstner

Immer mehr diesellok-bespannte Züge verkehren zwischen Stuttgart und Ulm. Zusätzlich zu den im Zweistundentakt verkehrenden IRE-Zügen, die von einem 218-Sandwich über die Geislinger Steige gewuchtet werden, und den von einer Vossloh-G2000 gezogenen WEG-Containerzügen taucht auch ein General-Motors-Modell eines Kölner Unternehmens jetzt häufiger im tiefsten Schwabenland auf. Wir wollen von Ihnen wissen, wie die amerikanische Lok heißt und für welche Bahngesellschaft (ausgeschrieben!) die abgebildete Maschine im Einsatz ist.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2003 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Das große Dampfdorado – Giganten am Jingpeng-Pass“ aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten im Augustheft lauteten „Ligurien/Riviera di Ponente“ und „Bo’ Bo’ Bo’“. Die Exemplare der Video-Kassette „Die Baureihe E 44“ haben gewonnen: Klaus Barth, 71120 Grafenau 1; Robert Seidenath, 54317 Gusterath; Dietmar Hohlfeld; 98701 Großbreitenbach; Volker Oster, 63791 Karlstein/Main; Louis Held-Kessler, CH-8500 Frauenfeld; Peter Schiefer, I-39012 Meran; Manfred Aurich; 09119 Chemnitz; Walter Melcher, 90453 Nürnberg; Hildegard Harrius, 22929 Hamfelde/St.; Matthias Bauerreis, 91054 Erlangen; W. Gerlach, 45964 Gladbeck; Anselmo Rosella, I-10095 Grugliasco; Sigrud Schaub, 34302 Guxhagen; Bernd Klingner, 81673 München; K. Schorer-Berger, CH-3076 Worb; Detlev Janke, 99974 Mühlhausen; Beat Wyss, CH-8307 Effretikon; Dr. Volker Simon, 36110 Schlitz.



Foto: Arno Veenhof

■ Das niederländische Bahnunternehmen ACTS ließ im dänischen Randers zwei Triebwagen SGM 2936 und 2937 modernisieren. Das Bild zeigt einen Zug in Geldermalsen bei Abnahme-fahrten und Kupplungsversuchen. Neben der neuen Farbgebung ist die wichtigste Änderung eine zusätzliche Tür im Mittelwagen.

BAYERISCHE OBERLANDBAHN

Integrales Pech

Der heiße Sommer macht nicht nur Menschen, sondern auch Zügen schwer zu schaffen. Besonders Pech hatte die Bayerische Oberlandbahn (BOB). Gleich zwei ihrer Integral-Triebwagen erlitten innerhalb weniger Tage schwerwiegende Brandschäden. Am 8. August 2003 brannte im Bahnhof Tegerensee der Triebkopf 1 des VT 116. Bereits beim Einsteigen in München Hbf fiel Fahrgästen im Bereich des Triebkopfes 1 ein unangenehmer Geruch auf. Der in Schaftlach zugestiegene Zugbegleiter sah jedoch keine Veranlassung, dem Geruch auf den Grund zu gehen. Beim Aussteigen in Tegerensee sahen die Fahrgäste weißen Rauch aufsteigen. Der auch darauf hingewiesene Zugbegleiter holte zunächst den Triebwagenführer, und erst, als der Qualm sich schwarz färbte, wurde die Betriebsleitung verständigt. Kurz darauf züngelten Flammen über das Dach des Tw. Bis die Feuerwehr eintraf, brannte der Triebkopf auch im Fahrwerksbereich. Nach dem Löschen des Feuers war der Zug noch



Foto: Stefanie Berthold

Kein besonders vorteilhaftes Bild für einen Zug, der einen Produktionsort sucht: Am 8. August 2003 zieren Flammen das Dach des Integral „Schliersee“.

rollfähig und am frühen Abend bereits abgeschleppt worden. Nur drei Tage später ereilte einen weiteren Integral in Holzkirchen das gleiche Schicksal. Der Grund für die Brände war schnell ausgemacht: Aufgrund der enormen Außentemperaturen dehnte sich Hydrauliköl zu stark aus. Austretendes Öl habe sich darauf an der Auspuffanlage entzündet. Ein umgehend entwickeltes Provisorium soll ähnliche Vorfälle in Zukunft vermeiden helfen. Für die Oberlandbahn sind diese Schäden umso schmerzlicher, da sie alle 17 im Bestand befindlichen Integrale dringend benötigt und sich im Grunde nicht den Ausfall eines einzigen Zuges leisten kann. Seit mehreren Jahren versucht Connex, die Muttergesellschaft der BOB, einen neuen Hersteller für weitere Triebwagen dieses Typs zu finden, nachdem sich der ursprüngliche Produzent Jenbacher aus Österreich aus dem Projekt zurückzog. Derzeit wird darüber spekuliert, ob die PFA in Weiden künftig den modernen Triebwagen bauen könnte. Das setzt jedoch voraus, dass nicht nur die fehlenden sieben Züge für die BOB gebaut, sondern auch andere EVU Integrale bestellen würden.

SCHWEIZ

Zwölf Wochen Hektik in Olten



Foto: Armin Schmutz

Im Bild fährt der Intercity in Richtung Basel auf der östlich gelegenen Stahlfachwerkbrücke. Links daneben das bereits etwas abgesenkte Teil der westlichen Brücke sowie die neue Betonbrücke.

Die zwei alten, dicht beieinanderliegenden Stahlfachwerkbrücken, unmittelbar nach dem Hauenstein-Basistunnel über die Aare führend, halten der intensiven Belastung auf der Hauptlinie Olten – Basel nicht länger stand. Eine neue Betonverbundbrücke ist bereits unmittelbar daneben fertig erstellt. Am Sonntag, 3. August 2003 wurde eine der beiden alten Brücken abgebrochen. Mit Schweißgeräten trennte man das etwa 100 Tonnen schwere Mittelstück ab und senkte es hydraulisch auf in der Aare schwimmende Pontons ab. Dort wurde das Teilstück weiter zertrennt und mit Kränen herausgehoben. Nach dem Entfernen der restlichen Brückenkopfelemente werden nun die Pfeiler mit Injektionen verstärkt, bis

dann am 13./14. September die Betonbrücke vorerst eingeleitet eingeschoben werden kann. Am selben Tag wird auch die östliche alte Stahlbrücke abgebrochen. Das führt zu einer 36-stündigen Totsperrung der Linie. Der Zugverkehr muss während dieser Zeit über den Bötzbühl sowie die alte Hauensteinlinie umgeleitet werden. Bereits heute fahren die meisten Intercity-Züge Bern – Olten – Basel über die alte Hauensteinlinie via Läuelfingen. Das „Läuelfingerli“, der Regionalzug Olten – Sisach, muss vorübergehend auf Busbetrieb umgestellt werden. Am 25./26. Oktober wird dann die neue, 118 Meter lange, 3500 Tonnen schwere und rund 11,5 Millionen Franken teure Betonbrücke endgültig zur Doppelspur eingeschoben.



Foto: Habermann

Ein Trafo-Schwertransport fand am 11. August 2003 nach Markgröningen statt. Auf der Strecke von Ludwigsburg fuhr seit einem Jahr kein Zug mehr und vermutlich war dieser Trafortransport der letzte. Zwar gibt es für den diejährigen Schäferlauf einen Sonderzugfahrplan, jedoch sieht es so aus, dass dort künftig keine Züge fahren werden.

MÜNSTERLAND

Ärger mit neuen Triebwagen

Bremsprobleme im Herbst und Winter veranlassten DB Regio Westfalen, die Höchstgeschwindigkeit der Tw der Baureihe 425 ab dem 15. September 2003 auf unbestimmte Zeit von 160 auf 120 km/h herabzusetzen. Dies wurde dem Besteller, dem Zweckverband SPNV Münsterland, mitgeteilt. Diese Änderung hat dort erhebliche Auswirkungen auf den vertakteten Fahrplan und beim ZVM ist man nicht bereit, dies ohne weiteres zu akzeptieren. ZVM-Verbandsvorsteher, Landrat Thomas Kubendorff, forderte einvernehmliche Lösungen. Obwohl die Probleme mit den Baureihen 425/426 bekannt waren, habe DB Regio Westfalen die Fahrpläne für das gesamte Fahrplanjahr 2004 angemeldet. Trotz der Ankündigung seitens der Bahn, die Schwierigkeiten innerhalb des nächsten Jahres zu beheben, droht der ZVM den Kontakt zu anderen EVU aufzunehmen.



Foto: Henschel

Noch ohne Bremsprobleme: 425 055 am 14. August 2003 als RE 16 bei Bochum-Langendreer.

www. **TRAIN-SAFE**.de
VISION

Mehr als eine Vitrine!

• Direkter Einsatz Ihrer Züge auf jeder Modellbahnanlage
• Kein Anfassen wertvoller Modelle

Forden Sie Ihr persönliches Angebot bei uns an:
HLS Berg GmbH & Co. Am Daßenborn 20 • 57482 Wenden-Hünsborn

<http://www.train-safe.de> • info@train-safe.de
Tel. 0 27 62 / 97 92 82 • Fax. 0 27 62 / 97 92 83

EUROBAHN

Fahrzeuge treffen ein




Foto: Schumann

Am 14. August 2003 wurde mit dem VT 104 der erste Lint-Tw aus dem Landes-Fahrzeugpool für die „eurobahn“ vorgestellt


● Am 14. Dezember übernimmt die „eurobahn“ die Reisezugleistungen auf den Strecken Löhne – Rinteln – Hameln – Elze – Hildesheim (Weserbahn) und Hildesheim – Bodenburg (Lammetalbahn) von DB Regio. Die Eurobahn Niedersachsen GmbH & Co. KG gewann als Bietergemeinschaft aus Rhenus Keolis GmbH & Co. (75%) und Verkehrsbetriebe Extertal-Extertalbahn GmbH (25%) im Oktober 2002 die Ausschreibung über die Nahverkehrsleistungen. Mit der DB AG wurde eine Tarif-

kooperation vereinbart, so dass Fahrgäste ihre gewohnten Fahrkarten benutzen können und beim Umsteigen keine neuen kaufen müssen. Auch DB-Angebote wie Bahncard und Schönes-Wochenende-Ticket sind bei der „eurobahn“ gültig. Zum Einsatz kommen elf aus niedersächsischen Landesmitteln finanzierte Tw der Baureihe Coradia Lint 41. Die Fahrzeuge sind in den Farben des Landespools blau, weiß und gelb lackiert. Auf der Lammetalbahn wird der Haltepunkt Wesseln reaktiviert und die Verkehrsstation Bad Salzdetfurth Solebad neu angelegt.

TOP UND FLOP

 **TOP:** Beschwerden zahlt sich aus

Wer ärgert sich nicht über Verspätungen, defekte Klimaanlage? Viele schlucken ihren Bahnfrust einfach runter und überlegen sich vor der nächsten Reise nochmals sehr genau die Wahl ihres Verkehrsmittels. Der Tipp, den kürzlich auch die Verbraucherzentrale NRW veröffentlichte, ist, sich hartnäckig bei der Bahn zu beklagen: Für eine halbstündige ICE-Verspätung entschuldigte sich die Bahn schon einmal mit einem Reisegutschein über zehn Euro und eine ausgefallene Klimaanlage war der DB AG auch einmal einen Gutschein in der Höhe von 40 Euro wert. Nur einen Anspruch hat man leider nicht. Aber wenn sich die Bahn weiterhin kulant zeigt, kann es ja doch noch zur Veröhnung zwischen Transportfall (Kunde) und Transportunternehmen kommen.

 **FLOP:** VT 612 als Intercity

Dass sich die DB Reise und Touristik nach Ersatzfahrzeugen für die problembehafteten VT605 umschauf, ist nachzuvollziehen. Dass sie zwischen Nürnberg und Chemnitz VT 612 verkehren lässt, ist der Tiefpunkt der Reisekultur auf einer als Magistrale bezeichneten Fernverbindung. Es beginnt mit der Bestuhlung, die zu eng und zu hart ist, der man aber im Falle der Gesamtstrecke fast vier Stunden im Wortsinne ausgesetzt ist. Es pflanzt sich fort über die nicht vorhandene Möglichkeit der Sitzplatzreservierung und findet seinen Abschluss darin, dass - immerhin in einem als Intercity deklarierten Zug - nicht mal ein Minimum an gastronomischem Service geboten wird. Oder sind diese Züge für „Ossis“ gut genug?



Foto: Kasperrek

■ Wegen umfangreicher Bauarbeiten im Hbf Dresden wurde dieser ab dem Abend des 2. August 2003 für 80 Stunden gesperrt. Internationale Züge verkehrten über Dresden Neustadt – Arnsdorf – Dürrröhrsdorf – Pirna. Die Umleiterzüge waren mit der Baureihe 232, teilweise in Doppeltraktion oder mit Schiebelok bespannt.



Foto: Klein

■ Am 30. Juli 2003 stand im Bhf Hennigsdorf die FS-E412 004. Sie machte Probefahrten im Berliner Raum und gelangte dabei auch auf die Schnellfahrstrecke Berlin – Hannover. Ziel ist die Zulassung der Baureihe auch in Deutschland und Österreich.