Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5
Mai 2003
52. Jahrgang

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

4 191341 103508 05
B13411

TESTS

SNCF-Bügeleisen:
Märklins BB 12000

DSB-Nasen:
Rocos Nohab

Jubiläums-Wettbewerb
Hauptpreis: *Per Bahn durch Norwegen*

Wilkau-Haßlau
Zwei Seiten eines Bahnhofs

Abenteuer Peloponnes
Abts Zahn der Zeit

Ziel Staßfurt
Das Dampf-Bw lebt

H0e-Rügen-Anlage
Reif für die Insel

Vor 75 Jahren Start der E17

Die Wegbereiter

der modernen E-Traktion

Neu! Die letzten Jahre der tollen 103!

Foto: Hubrich

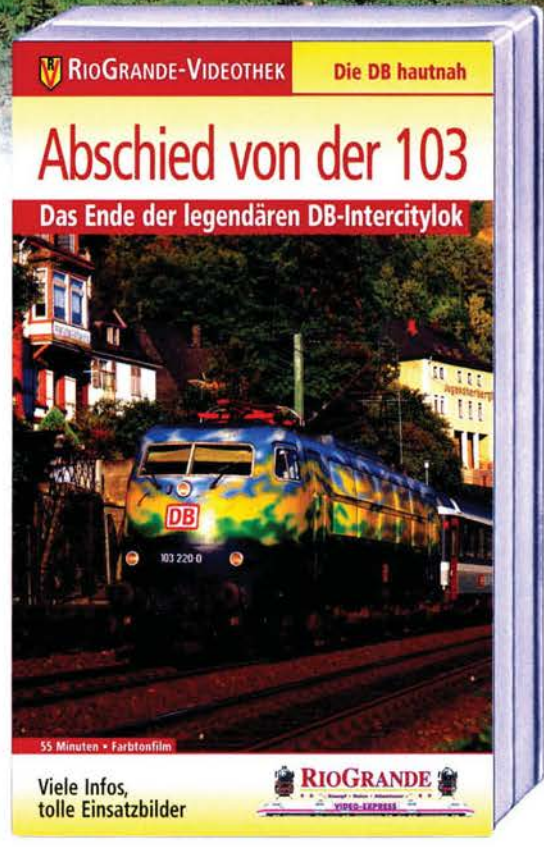
Filmfestival 2003

Abschied von der 103

Eine Legende ist abgetreten. Anfang Januar 2003 ist die wohl bekannteste deutsche Elektrolokomotive nach rund 30 Einsatzjahren gänzlich von der Bildfläche verschwunden. Wir haben aus diesem Anlass einen Fare-Well-Film produziert, der die markante Intercity-Lok in tollen Bildern äußerst lebendig darstellt. Erleben Sie die 103 vor vielfältigen Intercity- und Interregiozügen sowie in wenig bekannten Sondereinsätzen. Interessante Blikke hinter die Kulissen, wie zum Beispiel in die Werkstatt des bekannten 103-Betriebshofs Frankfurt, und faszinierende Erzählungen von erfahrenen Betriebseisenbahnern runden diesen exzellenten RioGrande-Film ab. Ein Muss für alle Eisenbahnfreunde, die die Erinnerung an die wohl beste Schöpfung der einstigen Deutschen Bundesbahn wach halten wollen. 55 Minuten Spielzeit. Erscheint im Frühsommer 2003!

VHS: € 14,95 • Bestellnummer 067

DVD: € 18,95 • Bestellnummer 6067



Jetzt bestellen!

RioGrande
Dampf • Reise • Abenteuer
VIDEO-EXPRESS

VGB/RioGrande-Bestellservice

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

INHALT

VORBILD

TITELTHEMA

14 STEHVERMÖGEN
Die wechselhafte Betriebsgeschichte der E17.

DREHSCHEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 DAMPFTRADITION IM HARZVORLAND
Mehrmals im Jahr öffnet das Traditions-Bw Staßfurt.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

28 NICHT NUR AUF SCHMALER SPUR
Wilkau-Haßlau vor und nach der Schmalspurzeit.

38 MIT 50 HERTZEN
Zugkräftig und zuverlässig ist die BB12000 der SNCF.

LOKOMOTIVE

42 MAINHATTAN-BLUES
Wenn es Nacht wird in Frankfurt am Main.

ABENTEUER EISENBAHN

46 ABTS SPUREN
Zu Besuch bei einer Zahnrad-Schmalspurbahn auf dem Peloponnes in Griechenland.

MODELL

BLICKFANG

54 ALLES FASSADE

50 JAHRE MODELLEISENBAHNER

96 JUBELPREISE UND JUBELREISE
Aktuelles zu zwei laufenden MEB-Wettbewerben.

WERKSTATT

66 BÜHNENBILDER DER GROSSSTADT
Jörg Chocholaty gestaltet Hinterhöfe.

70 ALTERS-ERSCHEINUNG
Das Altern von TT-Dampfloks zeigt Ralf Reinmuth.

74 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

76 EINGEREICHT
Baureihe 12 der DRG in H0 von Lilliput..

UNTER DER LUPE

77 GEREGELTES LEBEN
Analog-Fahrpult SFR 2000 von Heißwolf.

79 FERTIG-TEILE
Ein ostdeutsches Garagenmodell von Beka in H0.

TEST

80 DAS BÜGELEISEN
Die BB 12000 der SNCF von Märklin in H0.

84 MÄCHTIG GEWALTIG!
Rocos Nohab in H0 kommt zuerst als My der DSB.

SZENE

98 FRÖHLICH IN INSELLAUNE
Matthias Fröhlich baute eine H0e-Anlage nach Motiven der Rügenschen Kleinbahnen.

AUSSERDEM

104 MODELLBAHN AKTUELL
90 NEUHEITEN
5 STANDPUNKT
105 IMPRESSUM
50 BAHNPOST
52 GÜTERBAHNHOF
58 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT
88 TERMINE + TREFFPUNKTE
36 BUCHTIPPS
106 VORSCHAU
95 INTERNET

14 Störanfällig

Für Schnellzüge im Bergland war sie fast perfekt, doch Mängel stellte die E17 in ihrer Einsatzzeit nie ganz ab.

80 Geplättet in H0

Märklins BB 12000 stellt sich dem MEB-Test und beweist nicht nur hohe Zugkraft.

98 Rasender Roland & Co.

Sommer, Sonne, Ostseestrand: Mit selbstgebauten Gebäuden setzt ein Karlsruher Rügen in Szene.

28 Tor zum Erzgebirge

Wilkau-Haßlau steht für die erste sächsische Schmalspurbahn und Dampfzüge bis in die heutige Zeit.

70 In Ehren verwittert

Am Beispiel der BR 52 von Tillig wird eine TT-Dampflok einer Alterungskur unterzogen.

BAHNWELT AKTUELL

DEUTSCHE BAHN AG AKTUELL

Kein guter Start ins zehnte Jahr

Foto: Willy Steck

Alles könnte so schön sein: 103 245 rauscht mit Höchstgeschwindigkeit am 1. März 2003 mit IC 13178 bei Vaihingen über die Neubaustrecke Stuttgart – Mannheim. Dennoch, ein deutlicher Rückgang im Personen- und Güterverkehr, Probleme mit neuen Fahrzeugen, explodierende Kosten bei den Neubaustrecken und manch anderes Problem belasten die DB AG im Jahr 2003.

● Unruhige Zeiten erlebt die Bahn AG im zehnten Jahr ihres Bestehens. Anfang März legten Warnstreiks der Eisenbahnergewerkschaften Transnet, GDBA und GDL den Bahnverkehr lahm. Mitte März einigten sich Transnet und GDBA, während die Verhandlungen mit der Lokführergewerkschaft GDL zum Redaktionsschluss noch ausgesetzt waren. Der neue Tarifvertrag läuft 24 Monate. Für 2003 gibt es zwei Einmalzahlungen von je 200 Euro. Zum 1. Mai 2004 wird das Entgelt um 3,2 Prozent erhöht, und bis September 2006 werden die Ost-Löhne vollständig an die West-Gehälter angeglichen. Auch die Vergütung der Auszubildenden erhöht sich. Kritik übt Transnet weiterhin an der einseitigen Ausrichtung des Bahnvorstandes auf den Börsengang. „Wir beobachten, dass ein Kernziel, die Verlagerung von Personen und Gütern auf die Schiene, offenbar immer mehr der Profitgier geopfert wird", warnt Transnet-Chef Norbert Hansen. Der Gewerkschafter rügt auch die Politik und warf ihr vor, Versprechungen der Bahnreform von 1994 nicht eingehalten zu haben. So gebe es bei den Wettbewerbsbedingungen immer noch Verzerrungen, und zugesagte Bundesmittel fehlten in Höhe von neun Milliarden Euro. Als die Bahn AG am 12. März dem Aufsichtsrat die vorläufigen Daten zur wirtschaftlichen Entwicklung im Jahre 2002 vorlegte, musste der Vorstand einräumen, dass die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 6,2 Prozent und im Güterverkehr um 2,9 Prozent unter den Werten von 2001 lagen. Im Februar 2003 hätten die Umsätze im Personenverkehr auf Vorjahresniveau und damit sieben Prozent unter dem Plan gelegen. Die Bahn machte die konjunkturelle Lage, Fahrzeugmängel (insbesondere beim ICE 3), umfangreiche Bautätigkeiten im Netz, extrem schlechte Witterung und Billigflieger für Stagnation und Rückgang verantwortlich, während das neue Preissystem damit nichts zu tun habe. Genau das aber vermuten Kritiker. Transnet forderte Verbesserungen im Vertriebskonzept und den Verzicht auf die Schließung von 300 Reisezentren mit 1800 Arbeitsplätzen. Hart kritisiert wurde auch der geplante Kahlschlag bei den telefonischen Auskunftszentren. Während die Bahn die zu geringe Nachfrage als Begündung vorschob, behaupten die Kritiker, die Auskunft sei schlicht zu teuer. Der März werde der Monat der Wahrheit für das neue Preissystem. Staatssekretär Berninger vom Verbraucherschutzministerium will vier Punkte ändern: 50 Prozent Bahncard-Rabatt im Nah- und Regionalverkehr, Schadenersatz bei Verspätungen, Plan und Spar bei Einzelfahrten (25/40 Prozent gibt es nur bei Hin- und Rückfahrt) und Senkung der Stornogebühren. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) kam bei einem Test zum Ergebnis, dass fast jeder dritte Bahnkunde zu teure Fahrkarten, zu lange Fahrzeit oder zu häufiges Umsteigen angeboten bekommt. Ungewohnt diplomatisch reagierte die Bahn: Man nehme die Ergebnisse ernst. „Wenn 30 Prozent der Testkunden angeblich falsch beraten worden sind, wäre das nicht akzeptabel", hieß es dazu aus dem Vorstand. Nun will die Bahn AG verstärkt Aktionspreise für Einzelstrecken anbieten und 200 Millionen Euro in ein neues elektronisches Reisenden-Informations-System investieren. Das ist nötig: Das noch immer verwendete „Kurs 90" wird bald eineinhalb Jahrzehnte alt.

Foto: F. Heilmann

■ ***E 18 31** wird abgestellt. Der einstige Renner der VES-M hat Radschäden und wird nicht mehr betriebsfähig aufgearbeitet. E 18 31 wurde 1937 von der AEG mit der Fabriknummer 5003 gebaut. Zuletzt befand sie sich im DB-Werk Dessau und wurde am 22. Januar nach Leipzig geschleppt. Eventuell soll sie auf Gleis 24 im Hauptbahnhof ausgestellt werden.*

BAHNHOFSUMBAU

Erfurt verliert Inselgebäude

Foto: Manuel Igl

Nach dem Umbau des Erfurter Hauptbahnhofes werden Bilder mit dem Stellwerk und den Bahnsteigdächern nicht mehr möglich sein.

● Am 17. Februar 2003 begann die entscheidende Phase beim Umbau des Erfurter Hauptbahnhofes. Im Laufe der Arbeiten wird die Gleisgeometrie komplett verändert. Zuerst wurde die Nordseite gesperrt. Das Inselempfangsgebäude muss weichen, um einer großzügigen Bahnhofshalle Platz zu machen. Damit geht ein bauhistorisch wertvolles Bahnhofsensemble verloren. Obwohl Wettbewerbsvorschläge für den Umbau zum ICE-Knoten auch Varianten mit dem Erhalt des Inselgebäudes enthielten, entschied man sich bei der DB AG für die Radikalkur. Zur Zeit werden die Bahnsteigdächer entfernt und Versorgungsleitungen neu verlegt.

THÜRINGEN

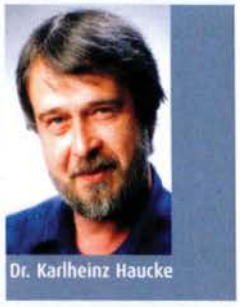
Großes Altbau-E-Lok-Treffen

Foto: Hartung

Da glänzen die Augen des Strom-Fans: Parade einiger Weimarer Loks.

● Für das achte Weimarer Eisenbahnfest am 24. und 25. Mai 2003 haben sich die Mitglieder des thüringischen Eisenbahnvereins einiges vorgenommen: Sie wollen die größte Ansammlung von Altbau-Loks der letzten Jahre zustande bringen. Neben den Weimarer Oldtimern E 18 24, 204 011, 211 049, 242 151, 244 105, 244 143, 251 012 und 144 507 sollen die Dessauer 244 044, 211 001, 218 031 und 244 108 aus Halle sowie die 204 001, 244 046 und 254 056 aus Leipzig gezeigt werden. Als weitere Gastloks werden die Staßfurter 41 1231 und 118 586 sowie moderne Fahrzeuge von DB Cargo und DB Regio zu sehen sein. Die Ausstellung ist an beiden Tagen von 9 bis 18 Uhr geöffnet. Zum Programm gehören Führerstandsmitfahrten, Modellbahnbörse und Souvenirverkauf. Infos: Thüringer Eisenbahnverein, Postfach 100 105, 99001 Erfurt, www.thueringer-eisenbahnverein.de

Reif für die Insel der Glückseligen



Dr. Karlheinz Haucke

Angesichts des in diesen Tagen allgegenwärtigen Irak-Kriegs inklusive der in den Medien ausgetragenen Propagandaschlachten fällt es einerseits schwer, zur Normalität zurückzufinden. Verständlich, ist Gewalt doch selten ein taugliches Mittel, Unrecht durch Recht zu ersetzen, stellt zudem in der jetzt praktizierten Kreuzzug-Variante wesentliche Teile unseres westlichen Wertesystems in Frage.

Andererseits wächst, ebenso verständlich, das Bedürfnis, sich den schöneren Dingen des Lebens zuzuwenden und den alltäglichen Alpträumen wenigstens stundenweise zu entfliehen. So tut es einfach nur gut, sich einen Videofilm von der guten, alten Eisenbahn zu gönnen, auch wenn deren Idylle nicht viel mehr als eine Illusion ist. Oder, vielleicht noch besser, man besinnt sich aufs Modellbahnhobby und stürzt sich ins kreative Gestalten.

Ein Hoffnungsschimmer? Sicher, denn wer aufbaut und sei es auch nur im Kleinen, der neigt nicht zum Zerstören und führt auch keine Kriege. Solche Menschen, egal welcher Rasse, welcher Nation oder Religion, wissen um den Wert der Aufbauarbeit. Vertrauen zum Beispiel aufzubauen, dauert. Es zu zerstören, geht im Handumdrehen.

Dies gilt auch für seriöse journalistische Arbeit. Unabhängigkeit ist ein wesentlicher Teil unserer Pressefreiheit. Die Frontberichterstattung aus dem Irak-Krieg lässt beides vermissen. Auch die jüngste Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts, dass die Ermittlungsbehörden zur Aufklärung schwerer Straftaten Journalistentelefone überwachen, sprich abhören dürfen, ist keine vertrauensbildende Maßnahme, eher ein Blanko-Brief.

BAHNWELT AKTUELL

TELEMATIK

GSM-R: Mehr als ein Kommunikationsnetz

Foto: Osenbrügge

Mitte Januar sind 212079 und 140708 als GSM-R-Messzug 92073 zwischen Hildesheim, Hameln und Bad Salzuflen unterwegs.

● Die Bahn arbeitet am Aufbau eines digitalen Funknetzes. Es soll nicht nur acht verschiedene Analogsysteme ersetzen: Hinter GSM-R verbirgt sich „Global System for Mobile Communication-Rail". Dieses „Globale System für Mobilkommunikation-Schiene" basiert auf dem Standard öffentlicher Mobilfunknetze und wurde für die besonderen Anforderungen des Bahnbetriebes erweitert. Zur Zeit sind 32 Länder einem Abkommen beigetreten, das die Einführung von GSM-R vorsieht. Das Funknetz soll bei der DB bis 2004 installiert, die Fahrzeuge sollen bis 2005 ausgestattet sein. Messzüge spüren Lücken im Empfang auf. Mit ihrem ehrgeizigen Zeitplan ist die Deutsche Bahn AG Vorreiter in Europa.

EUROPÄISCHE BAHNEN

Güterverkehr liberalisiert

● Am 15. März 2003 trat ein umfangreiches Gesetzespaket der Europäischen Union in Kraft. Es sieht vor, dass der Schienengüterverkehr liberalisiert wird. So erhalten Bahngesellschaften das Recht, grenzüberschreitende Gütertransporte anzubieten. Außerdem sind in den EU-Mitgliedsstaaten unabhängige Regulierungsbehörden einzurichten. Die EU-Kommission sah sich zu diesem Eisenbahnpaket veranlasst, weil die innereuropäischen Gütertransportleistungen der Bahnen rückläufig sind. Nach EU-Angaben beträgt die Durchschnittgeschwindigkeit im grenzüberschreitenden Schienenverkehr 18 km/h. Die Europäische Transportarbeitergewerkschaft ETF befürchtet massive soziale Einschnitte und den Abbau von Sicherheitsstandards. Auf einer Protestkundgebung am 14. März in Berlin forderte sie unter anderem einheitliche Sozialregelungen und eine gemeinsame Eisenbahnersprache. Weitere Liberalisierungsschritte solle es nicht geben, solange diese Punkte nicht erfüllt seien.

ZWISCHENHALT

In Polen droht die Streichung von mehr als 1000 Reisezügen (30 Prozent). Fahrpläne sollen ausgedünnt, Verkehrstage eingeschränkt und Strecken stillgelegt werden. Die von der Staatsbahn PKP für den 10. März 2003 vorgesehene Kappung ist vorerst auf den 30. April verschoben.

San Francisco hat seit dem 3. März 2003 ein vollautomatisches Zugsystem. Der People Mover von Bombardier Transportation bedient die zehn Kilometer lange Strecke von den Flughafenterminals zu einem Autovermietungszentrum.

In Görlitz fertigt das Bombardier-Werk Doppelstockwagen im Wert von 121 Millionen Euro für die Luxemburger Bahn CFL. Die 67 Mittel- und 18 Steuerwagen sollen ab September 2004 ausgeliefert werden.

Ein Jahr Inter-Connex: Die erste private Fernzugverbindung startete am 1. März 2002 und war im Schnitt mit 68,9 Prozent ausgelastet. Geschäftsführer Hans Leister ist sehr zufrieden, auch wenn die Fahrgastzahlen beim Hochwasser im August 2002 sowie durch die Streichung aus DB-Fahrplänen kurzfristig zurückgingen.

Alstom wird 28 Coradia-Lint-Triebwagen an DB Regio Westfalen liefern. Weitere 19 vorhandene Lint-Züge werden umgerüstet. Die Garnituren sollen im Sauer- und im Siegerland zum Einsatz kommen.

Die ersten umgebauten IC-Wagen der Gattung Bvmz 185 sind als Bvmsz 186 zwischen Frankfurt am Main, Stuttgart und Mannheim unterwegs. Als wichtigste Neuerung wurde der vormalige Großraum mit Abteilcharakter in der Wagenmitte zu einem echten Großraum umgestaltet.

Die S-Bahn Zürich bekommt für 447 Millionen Franken 35 Doppelstocktriebzüge. Sie ersetzen ab 2005 die noch verkehrenden einstöckigen S-Bahn-Züge.

Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat insgesamt 80 Millionen Euro für den Metrorapid in den Bundeshaushalt 2003 eingestellt. Mit der Sicherung dieser Mittel kann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) erhielt den hessischen Schiene-Preis des Fahrgastverbandes Pro Bahn&Bus. Gewürdigt wurden insbesondere die Barrierefreiheit im ÖPNV-Netz und der Ausbau der Straßenbahnen in der Region.

Barcelona erhält eine vollautomatische Metrolinie. Siemens TS und Dimetronic liefern Fahrzeuge und Sicherungstechnik der 41,4 Kilometer langen Strecke. Das erste Teilstück soll 2005, die gesamte Strecke 2008 fertiggestellt werden.

Auf der Mitte-Deutschland-Bahn ist seit dem 9. März 2003 ein weiterer zweigleisiger Abschnitt in Betrieb gegangen. Damit sind 34 der 68 Kilometer zwischen Weimar und Gera zweigleisig befahrbar.

www.insa.de heißt das neue Nahverkehrs-Portal des Landes Sachsen-Anhalt. Neben sämtlichen ÖPNV-Verbindungen des Landes sind auch Auskünfte zu bundesweiten Eisenbahnverbindungen erhältlich.

Das Bahnwerk Delitzsch soll nach dem Willen von Verkehrsminister Manfred Stolpe und Sachsens Ministerpräsident Georg Milbradt erhalten bleiben. Die DB AG will das Werk verkaufen, bietet aber an, ihre IC-Wagen dort modernisieren zu lassen.

Die Schweiz will in der zweiten Stufe ihrer Bahnreform das gesamte Normalspurnetz den SBB übergeben. Bisherige Planungen sahen ein Kern- und ein Ergänzungsnetz vor. Das Bundesamt für Verkehr erhofft sich ein Sparpotential von jährlich 100 Millionen Franken.

Der Verband der Bahnindustrie drängt

BUNDESREGIERUNG

Neuer Verkehrswegeplan

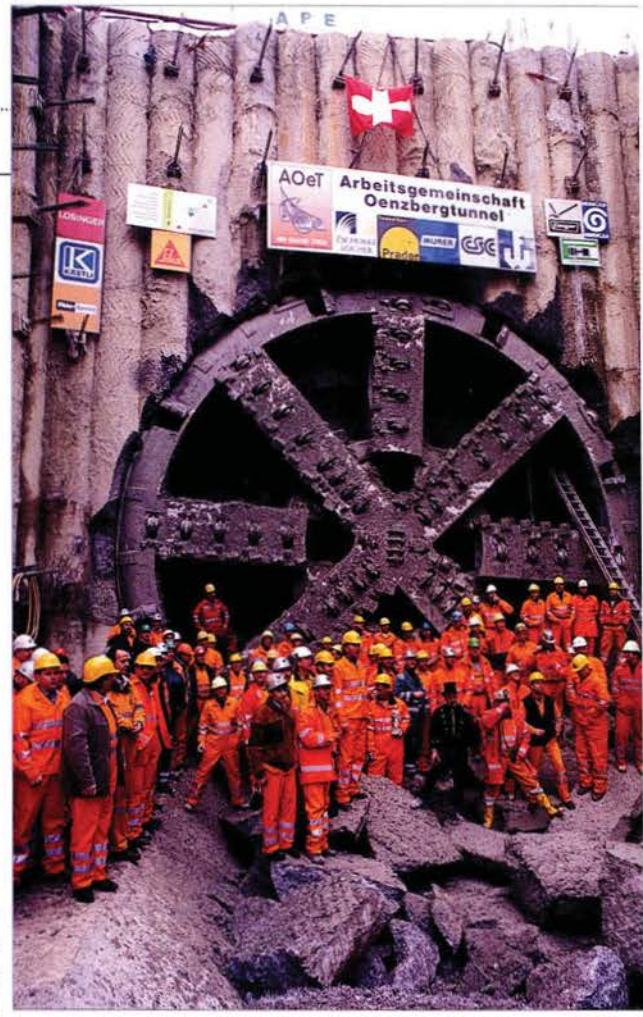
● Am 20. März 2003 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen den Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) an die Bundesländer und an Verbände zur Stellungnahme versandt. Der endgültige Plan soll noch vor der Sommerpause im Kabinett verabschiedet werden. Er gilt von 2003 bis 2015. Von insgesamt eingestellten 150 Milliarden Euro sind knapp 83 Milliarden Euro für den Erhalt der Bestandsnetze von Schiene, Straße und Binnenwasserwegen vorgesehen. Von 870 Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs entfallen 47 auf die Schiene, bei den 770 Maßnahmen des weiteren Bedarfs sind es 21 Schienenprojekte. Enthalten sind nunmehr die Neubaustrecken Nürnberg – Erfurt und Hanau – Würzburg – Fulda – Erfurt. Enthalten ist die ABS Stuttgart – Nürnberg – Leipzig mit Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach.

SBB

Tunneldurchstich

● Mit dem Durchstich des Oenzbergs wurde am 14. Februar 2003 bei Bolken, Kanton Solothurn, der letzte Tunnel der ersten Etappe des Programms Bahn 2000 fertig ausgebrochen. Mit diesem Schlüsselobjekt sind nun Mattstetten und Rothrist durch die künftige Trasse der 45 Kilometer langen Neubaustrecke durchgehend verbunden. 2265 Meter des Oenzbergtunnels bewältigte die 2500 Tonnen schwere Mix-Schild-Tunnelbohrmaschine im bergmännischen Vortrieb, davon 340 Meter im Hydrobetrieb. 895 Meter des Tunnels entstanden im Tagebau. Trotz einer Bauverzögerung von zwei Monaten soll Bahn 2000 mit schnelleren und dichteren Verbindungen auf der Ost-West-Transversale im Dezember 2004 in Betrieb gehen.

Foto: Armin Schmutz



Der Oenzbergtunnel soll für eine Beschleunigung des Verkehrs auf der Ost-West-Verbindung Bern – Olten – Zürich sorgen.

auf die planmäßige Einführung der Lkw-Maut zum 31. August, wie es vom Bundeskabinett beschlossen wurde. Der Maut droht ein Scheitern wegen Bedenken der EU-Kommission und der CDU-Mehrheit im Bundesrat, die die Abgabe ablehnt.

Vossloh und die gute Nachricht: Der Konzern hat sein Jahresergebnis von 2002 mit 744,5 Millonen Euro gegenüber 725 in der Prognose um 14,5 Prozent übertroffen. Die Neuausrichtung auf einen Verkehrstechnologiekonzern habe sich laut Firmenleitung damit sehr gut bewährt.

Die Bahngesellschaft Waldhof (BGW) steht vor dem Aus. Das EVU, das seit über 100 Jahren exisitiert, verlor seinen wichtigsten Kunden.

Die französische SNCF will sich mit einem umfangreichen Investitionsprogramm fit machen, um gegen die zunehmende Konkurrenz gewappnet zu sein. Geplant ist, in nächster Zeit jährlich etwa zwei Milliarden Euro schwerpunktmäßig für den Frachtverkehr zu mobilisieren.

Im Zürcher Hbf stießen am 7. März 2003 eine SBB-Lok und ein leerer TGV zusammen. Dabei sprang der TGV-Triebkopf aus dem Gleis und erlitt erheblichen Blechschaden.

SACHSEN

Zwölftes Dresdner Dampflokfest

● Das ehemalige Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt in der Zwickauer Straße 82 – 86 lädt vom 16. bis 18. Mai 2003, täglich von 10 bis 18 Uhr, zum zwölften Dresdner Dampflokfest ein. Neben der Ausstellung von Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven der Deutschen Bahn, des Verkehrsmuseums Dresden und verschiedener Vereine gibt es täglich um 13 Uhr eine Parade mit allen betriebsfähigen Lokomotiven sowie Sonderveranstaltungen. Am Freitagabend wird es eine Nachtfotoparade am Lokschuppen 1 geben und am Sonntag findet ein Benefizkonzert zur Erhaltung einer ehemaligen Dresdner Lok im Lokschuppen 1 mit Axel Zwingenberger und der Munich-Railroad-Jazzband statt. Beginn der beiden Veranstaltungen ist jeweils 20 Uhr.

EX-E 42 DER DR

Nun in Altenbeken

● 2003 - Odyssee auf Schienen, könnte die Fortsetzung der Geschichte von 18 ehemaligen DR-E 42 heißen. Die Pleite gegangene Mittelthurgau-Bahn (MThB) beschaffte einst die Maschinen. Die SBB, die die MThB übernahmen, benötigten die Loks nicht und nahmen sie Ende 2002 außer Betrieb. Am 7. März 2003 beförderten jetzt zwei eigene Dieselloks 17 Ae 477 zu ihrem neuen Eigentümer, der Westfälischen Almetalbahn (WAB), nach Altenbeken. Sechs Lokomotiven sind weiterverkauft worden.

Foto: Willy Steck

Die 17 Ae 477-E-Loks werden von Thayangen nach Altenbeken überführt und überqueren hier den Viadukt bei Stuttgart-Vaihingen.

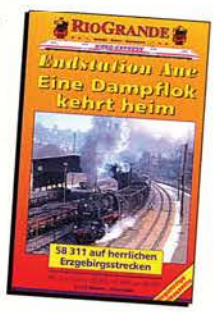
BAHNWELT AKTUELL

FRAGEZEICHEN

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

Foto: Witry

Die äußerliche Verwandtschaft zu seinen zahlreichen Nachfolgern ist eindeutig. Bereits 1949 begann die Entwicklung der vermutlich erfolgreichsten Triebwagenfamilie der Bundesbahn. Zehn der Vorläufer-Tw VT 95.9 gelangten 1951 auch in das Großherzogtum Luxemburg und fuhren viele Jahre dort als Baureihe 150. Angetrieben wurden die Fahrzeuge von einem Büssing-Motor mit 110 PS. Sie boten 47 Sitzplätze und 39 Stehplätze und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h. 1970 schieden die Fahrzeuge auch in Luxemburg aus dem Dienst aus. Für Triebwagen 151 war der Verein AMTF im bekannten Eisenbahnmuseum in Fonds de Gras die Rettung. Und zu dessen Bestand gehört das urige Fahrzeug in originalgetreuer grau-roter CFL-Lackierung noch heute. Dort wurde ihm 1988 auch ein neuer Motor (Reservemotor) gespendet. Wie heißt der bekannte Fahrzeughersteller vom Niederrhein, der diese Triebwagenfamilie entwickelte?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 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 „Endstation Aue" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Im Märzheft haben wir nicht genau genug hingesehen und übersehen, dass es sich bei dem Zug um einen 612/613-Triebzug handelte, deshalb gelten als richtige Antworten im Märzheft „VT 12.5/VT 8.5/VT 12.6". Die 20 Exemplare „Die Baureihe 99 5-6" haben gewonnen: Kratsch, D., 60528 Frankfurt; Gericke, Ulrich, 24939 Flensburg; Böttcher, Peter, 06667 Weißenfels; Scholtz, K., 85356 Freising; Kindler, Lothar, 01649 Coswig; Hoppe, Klaus, 97199 Ochsenfurt; Zdrzalek, Lukas, 41238 Mönchengladbach; Wittwer, Gudrun, 13439 Berlin; Heinze, Jürgen, 06577 Heldrungen; Deutsch, H.-G., 60435 Frankfurt; Halter, Christoph, 64291 Darmstadt; Spieß, Hans, 71636 Ludwigsburg; Homuth, Ralf, 26386 Wilhelmshaven; Hutter, Peter, 81739 München; Mutschler, Wilfried, 28211 Bremen; Hoyer, Hermann, 22559 Hamburg; Kaiser, Arne, 02788 Hirschfelde; Wiener, Hans A., 24248 Mönkeberg; Weigert, Helmut, 08468 Reichenbach; Gebauer, Karlheinz, 79541 Lörrach.

RÜBELANDBAHN

Entscheidung gefallen

● Am 18. März 2003 teilte die DB AG mit, dass der elektrische Zugbetrieb auf der Rübelandbahn Blankenburg – Elbingerode für die nächsten 15 Jahre gesichert ist. Die Fels-Werke Goslar als Betreiber der Kalkwerke in Rübeland, das Land Sachsen-Anhalt und die DB AG haben sich geeinigt, die Kosten der notwendigen Sanierung der Streckeninfrastruktur zu teilen. Der Einsatz von Dieselloks im Güterzugverkehr ist damit endgültig vom Tisch. „Weil uns die positive Entwicklung in der Ferienregion Harz sehr am Herzen liegt, war der Dieselbetrieb auf der Strecke für uns nicht akzeptabel. Wir haben uns daher entschieden, uns finanziell an der Modernisierung der Rübelandbahn zu beteiligen und auf der modernisierten Strecke wieder Personenverkehrsleistungen anzubieten", begründete Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Dr. Karl-Heinz Daehre die Entscheidung des Landes. Bereits am 25. April 2003 will die DB AG mit der Sanierung beginnen. Zunächst werden die Gleise für rund vier Millionen Euro auf dem Abschnitt Blankenburg – Hüttenrode modernisiert. Da mit Rücksicht auf den Güterverkehr nur am Wochenende gearbeitet werden kann, veranschlagt die DB AG rund zwei Monate.

Foto: Kunhäuser

■ ***751118 der UEF ist wieder fit.*** *Am 14. März 2003 verließ die Lok nach Fahrwerksuntersuchung das Dampflokwerk Meiningen. Dabei erhielt sie auch eine Neubereifung der Radsätze. Die Kesseluntersuchung erfolgte in Eigenregie der Ulmer Eisenbahn Freunde (UEF).*

RÜGENSCHE KLEINBAHNEN

Keine Anfrage von EBG

● Seitens der Rügenschen Kleinbahnen (RüKB) zeigte man sich über die Nachricht, die Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (EBG) Prora wolle ab Sommer 2003 Züge auf der Schmalspurbahn Lauterbach Mole – Putbus – Göhren anbieten, überrascht. „Bis zum 20. März 2003 lag uns keine schriftliche Anfrage vor", teilte die Unternehmensgruppe van Engelen mit, zu der die RüKB gehört. Auch Gespräche in dieser Richtung habe es nicht gegeben. Außerdem hieß es weiter, die Strecke Lauterbach Mole – Putbus – Göhren habe bei einem Einsatz von drei Zügen ihre Kapazitätsgrenze erreicht, und das sei bereits der Fall, wenn mit Beginn des Sommerfahrplanes die Züge auf dem Rasenden Roland wieder im Stundentakt verkehren. Zudem sei die RüKB nicht verpflichtet, zugunsten anderer Betreiber auf eigene Leistungen zu verzichten. Weiterhin habe die EBG gegenüber der RüKB als Betreiber der Infrastruktur noch nicht den Nachweis erbracht, dass sie über Fahrzeuge verfüge, die nach § 32 der EBO für den Einsatz auf dem Rasenden Roland zugelassen sind.

Foto: Peter Schneider

■ ***Vosslohs G 2000** fährt in auffälliger orange-roter Lackierung bei der Siegener Kreisbahn. Am 3. Februar traf die neue Lok 43 am Betriebshof in Siegen ein.*

Foto: Mehnert

■ ***Neues Make-Up für die White Lady:** 143 001 erhielt im Werk Dessau nicht nur eine Revision, sondern auch eine neue Lackierung und wird künftig nicht mehr als weiße Dame durch die Lande brausen.*

PEG

Neue alte Tw im Einsatz

Foto: Neumann

Zwei weitere GDT befinden sich bei der PEG derzeit in Aufarbeitung.

● Seit dem 15. Januar 2003 befindet sich bei der Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) der erste von insgesamt vier im Oktober 2000 beschafften MaK-Großraum-Dieseltriebwagen (GDT) im Einsatz (siehe MEB 6/2002). Das als VT 20 bezeichnete Fahrzeug stand ursprünglich bei Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE-GDT 0520) im Dienst und wurde 1977 zusammen mit fünf weiteren Triebwagen gleichen Typs an die italienische Privatbahn Azienda Consorziale Transporti (ATC) verkauft. Auf Initiative der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg (AVL) gelangten die sechs Triebwagen, die in den Jahren 1955 und 1959 in Kiel gebaut wurden, im März 2000 wieder zurück nach Deutschland. Vier der Fahrzeuge wurden anschließend an die PEG verkauft. Dem Einsatz auf der PEG-Hausstrecke Pritzwalk – Putlitz ging neben der Hauptuntersuchung eine Neulackierung in den Farben Anthrazit, Weiß und Dunkelblau voraus, wodurch sich der VT 20 optisch deutlich von den enzianblauen VT 98 der PEG abhebt. Das Fahrzeuginnere besticht derzeit noch durch sein südländisches Flair in Form von in italienischer Sprache verfassten Hinweisen.

DAISY – ECHT EASY

Digitales und Analoges Intelligentes SYstem

Mit dem intelligenten Daisy-Konzept finden Sie zu jeder Zeit den einfachen Einstieg in die Modelleisenbahnsteuerung für jedermann. Sie können sowohl analoge als auch digitale Anlagen betreiben - der Umstieg in die digitale Welt ist somit vorprogrammiert und wesentlich günstiger als bei vergleichbaren Systemen. Echt easy eben.

• Betrieb analog oder digital • steuert analoge Anlagen mit mehreren Stromkreisen • steuert digitalisierte Anlagen im Motorola- und DCC-Format • 9999 Lokadressen • 256 Magnetschaltartikel • mit allen Loconet-Zusatzgeräten frei kombinierbar • für alle Spurweiten einsetzbar

Ausführliche Informationen im neuen Katalog 2003 und bei Ihrem Fachhändler.

Jetzt lieferbar!

DIGITAL 2

Uhlenbrock Elektronik

Uhlenbrock Elektronik GmbH
www.uhlenbrock.de

Mercatorstraße 6
D-46244 Bottrop

BAHNWELT AKTUELL

Foto: Luttenberger

■ ***Die 94 Jahre alte 1099.002** der bekannten Mariazellerbahn wurde nach ihrer schweren Kollision mit einem Lkw, bei der sie umkippte, aufgearbeitet und erstrahlt jetzt wieder in alter Schönheit. Am 24. Februar 2003 war sie mit R6851 bei Obergrafendorf unterwegs.*

TOP UND FLOP

TOP: Ab ins Grüne!

Die 40-seitige Broschüre „Streifzüge durch Sachsen" erscheint in neuer Auflage. Bahn und Tourismusverbände stellen Ausflugsorte vor, die gut mit dem Zug zu erreichen sind. Anreise- und Tarifinformationen sind ebenso enthalten wie Beschreibungen der Reiseziele und praktische Tipps. Das Heft gibt es kostenfrei auf Bahnhöfen. In Brandenburg geben die Tourismus Marketing GmbH, der VCD und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) den Reiseführer „Brandenburg erleben" heraus. Auf 120 Seiten sind Touren für Wanderer und Radfahrer recherchiert. Angegeben ist die schnellste ÖPNV-Verbindung. Die Broschüre kostet 9,80 Euro und kann im Buchhandel, beim VBB oder im Internet erworben werden.

FLOP: Abgeklemmt

Ohne Vorankündigung stellte die DB AG kurzfristig zum 1. März 2003 ihre Nachtzugverbindung von Dortmund über Köln nach Leipzig und Dresden ein. Laut Angaben der DB sei eine ungenügende Auslastung der Grund. Eine Begründung, die bei Reisenden und Zugbegleitern Kopfschütteln hervorruft. Dadurch ist es nachts nicht mehr möglich, direkt aus Sachsen in den Großraum Rhein-Ruhr zu gelangen.

Foto: Gessner

NORDDEUTSCHE EISENBAHN GESELLSCHAFT

NEG mit neuer Lok

Foto: Brüggemann

Nach dem Rollout aus dem Lokschuppen in Uetersen präsentiert sich die Lok erstmals bei Tageslicht den Uetersenern am 6. März 2003.

● Die NEG (Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft), die zu Euro-Lux-Cargo, einer Tochter der luxemburgischen CFL, gehört, erhielt für den Standort Uetersen am 5. März 2003 eine neue Lok. Die MaK-Lok vom Typ G 1100 BB wurde 1978 bei Seehafen Kiel als Lok 2 in Dienst gestellt. Im Februar 2002 vermietete VSFT (Vossloh Schienenfahrzeugtechnik GmbH) die Lok an die NEG in Trier. Von Trier aus wurde die Lok vor Güterzügen zwischen Ehrang, Trier und Zielen in Luxemburg eingesetzt. In dem VSFT-Stützpunkt Moers wurde die Lok nun in die Farben Rot und Weiß umlackiert. Am Morgen des 6. März wurde das NEG-Personal auf der Lok eingewiesen, fuhr den täglichen Güterzug nach Tornesch und bediente das Stora-Werk. Am Standort Trier der NEG ist seit Januar 2003 die von Alstom angemietete 203 001 (ex 202 349) im Einsatz. Lok 4 der Uetersener Eisenbahn (MaK G500C) wurde an VSFT abgegeben. Als Reservelok steht die Museumslok der Uetersener Eisenbahnfreunde, eine Köf 2, zur Verfügung. Die NEG fährt auf der 1873 eröffneten Uetersener Eisenbahn zwischen Uetersen und Tornesch einen werktäglichen Güterzug und Rangierfahrten. Hauptkunde ist der Papierhersteller Stora. Mit der neuen vierachsigen und 72 km/h schnellen Lok ist die NEG in der Lage auch im DB AG-Netz zu fahren. Ziel ist es, den Güterzug, der ab Tornesch von DB Cargo von und nach Hamburg-Eidelstedt gefahren wird, selbst zu fahren. Mit der leistungsstärkeren Lok und neuen Streckenkenntnissen der Lokführer bietet die NEG jetzt auch den Einsatz vor Bau- und Güterzügen im DB-Netz an.