

Eisenbahn JOURNAL September 2000

DM 14,50 / sfr 14,50 / S 116,- / hfl 18,- / lfr 354,- / Lit 19 000,-

B 7539 E  
ISSN 0720-051 X

# Eisenbahn JOURNAL

September  
9/2000



**Initiative des Eisenbahn Journal:**  
103 der DB AG in Verkehrsrot

**EJ-Marktübersicht:**  
H0-Formsignale

4 390753 914508 09

# Editorial

Als im Herbst 1998 die Farben der Regierung auf Rot/Grün wechselten, sah so mancher wackere Konservative den Untergang des Abendlandes gekommen. Speziell der damalige Finanzminister Oskar Lafontaine gab ein treffliches Schreckgespenst für alle ab, die den Marsch in einen semisozialistischen Steuer- und Utopistenstaat befürchteten.

Nun, eindreiviertel Jahre später, dürften viele der damals Verängstigten längst aufgetatmet haben. Mancher wird sogar den einen oder anderen vorschnellen Schritt bereut haben. Es ist ja auch fast alles beim Alten geblieben: Die Lichter sind nicht ausgegangen, die Autos rasen immer noch und die Bahn auch, sie aber in den Abgrund.

Seit Mitte Juli dürfte sogar so mancher Abendlandsbewahrer klammheimlich recht zufrieden sein mit der neuen Regierung. Dank der Steuerreform dürfte nämlich ab 2001 ohne Gehaltserhöhung für die meisten am Monatsende mehr Geld in der Kasse klingeln als bisher – eine neue und erfreuliche Erfahrung für den abgabengeplagten Bürger.

Zu hoffen steht, dass ein Teil des zusätzlichen Geldes auch in die Kassen der Modellbahnhändler sowie der Industrie fließen wird. Vielleicht werden bereits heuer im Weihnachtsgeschäft die ersten Anzeichen zu spüren sein, wenn sich der eine oder andere Kunde im Vorgriff auf kommenden Geldsegen etwas mehr gönnt, als es seine Kassenlage eigentlich erlaubt. Immerhin kann sich ein Alleinstehender mit 65 000 Mark Bruttoeinkommen per anno schon nächstes Jahr auf gut 1000 Mark zusätzlich freuen. In H0-Loks ausgedrückt sind das beispielsweise drei Fleischmann-41er, gut zwei Märklin-96er oder eine Roco-310. Wenn er zwei Jahre spart, springt sogar ein Kleinserienmodell heraus.

Weitgehend zufrieden mit der Steuerreform dürften auch die Modellbahnhersteller sein – nicht nur wegen der Aussicht auf mehr Umsatz. Die kleinen unter ihnen, die als Personengesellschaften (also nicht als GmbH oder AG) organisiert sind, brauchen in Zukunft praktisch keine Gewerbesteuer mehr zu zahlen, da sie teilweise mit der Einkommensteuer des Eigentümers verrechnet werden kann. Letztere wird zudem durch niedrigere Sätze reduziert. Summa summarum: Auch hier bleibt mehr Geld in der Kasse. Gleiches gilt für die Großen, die durchweg als GmbH (mit und ohne & Co.) organisiert sind. Als Kapitalgesellschaften kommen ihnen vor allem die verringerten Steuersätzen für einbehaltenen und ausgeschütteten Gewinne zu Gute. Sie werden von derzeit 30 bzw. 40% auf 25% vereinheitlicht und zurückgeschraubt. Zusammen mit Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag brauchen Kapitalgesellschaften künftig nur noch 39% der Einnahmen an den Fiskus abzuliefern. Allerdings kommt die von breiten Kreisen der Wirtschaft so gelobte Steuerfreiheit von Gewinnen aus Verkäufen von Firmenbeteiligungen ab 2002 den Unternehmen unserer Branche kaum zu Gute: Die meisten haben keine Beteiligungen.

Eine bittere Pille für alle Firmen stellen die verschlechterten Abschreibungsmöglichkeiten dar. Sie dienen der Regierung dazu, das durch die Steuerreform entstandene Einnahmenloch teilweise wieder aufzufüllen. Unternehmen mit hohen Investitionen, z.B. in Maschinen, werden sich vor allem über die Senkung der sogenannten degressiven Abschreibung von 30 auf 20% ärgern. Wer seinen Betrieb erweitert hat, wird die neuen Gebäude in Zukunft nur noch mit 3 statt 4% linear abschreiben können. Zudem werden die Abschreibungsfristen verlängert.

Dennoch und den vielen noch bestehenden Unsicherheiten der Steuerreform zum Trotz: Für die meisten von uns bleibt in den nächsten Jahren mehr Geld fürs Hobby – selbst bei nur mäßigen Lohnerhöhungen. Ein Grund, auch für die Modellbahnindustrie, optimistisch in die Zukunft zu blicken.

**Christoph Kutter**



Privatbahnen rüsten mit großen Lokomotiven im Kampf um Güterverkehrsleistungen auf, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

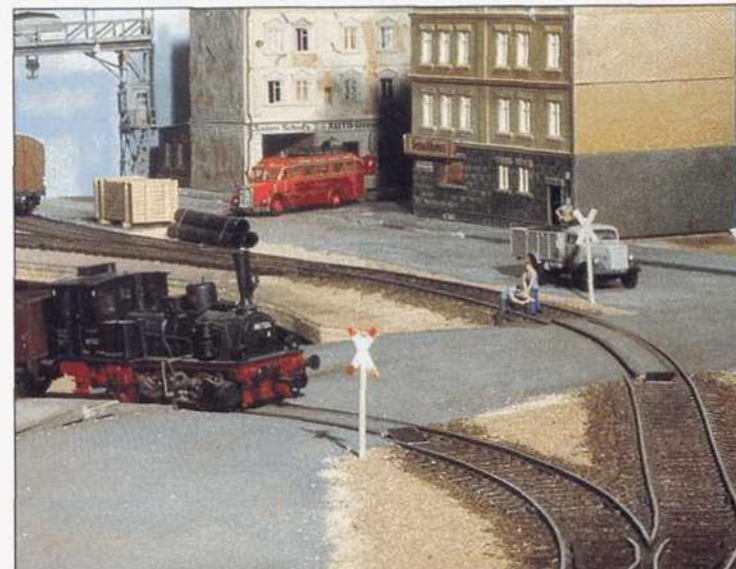
## Inhalt

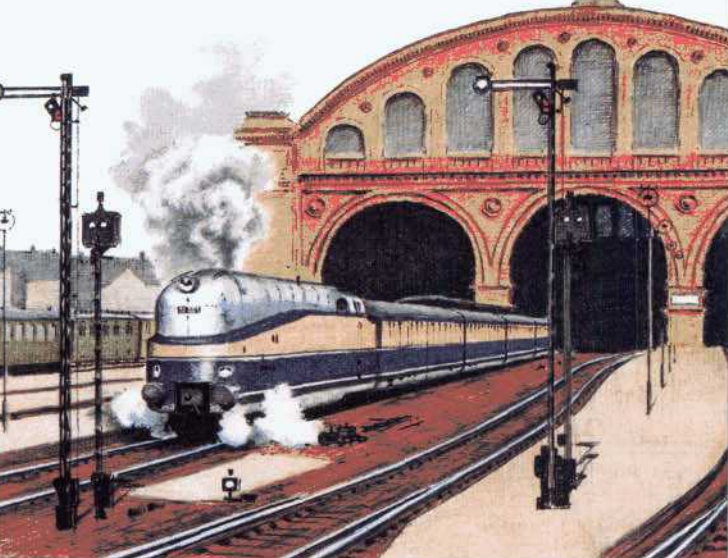
Vorbild

Impressionen:	
<b>Ein Ferientag in Norddeich Mole</b>	6
Private Lokomotiven und Züge:	
<b>Die Großen der Kleinen</b>	10
Eisenbahngeschichte:	
<b>Der Henschel-Wegmann-Zug</b>	18
Die neuen SBB-Neigezüge ICN:	
<b>Alpentaugliche Flitzer</b>	22
Neue Betrachtungsweise:	
<b>Die letzten Einsatzjahre der sächsischen I K</b>	26
ÖBB-Reihen 1016/1116:	
<b>Der Alpen-Stier</b>	30
Das Eldorado der 1000-mm-Loks:	
<b>Museumsbahn Blonay-Chamby</b>	34
Toronto-Vancouver:	
<b>The Canadian</b>	36

**Titelbild: Gefragt – getan! Die DB AG machte mit und somit gibt es nun auch von der Baureihe 103 eine verkehrsrote Lok: Initiiert vom Eisenbahn-Journal und gesponsert von Roco sowie „Rio Grande“ präsentierte sich 103 233 am Vormittag des 1. August 2000 frisch lackiert im Werk Opladen (siehe Seite 45). Abb.: Egon Pempelforth**

Über den Bau von Bahnübergängen mit Kunststoffplatten geht es dieses Mal auf unserer „Quattro Stagioni“-Anlage. Von Helge Scholz, ab Seite 80.





Jubiläum: Vor 65 Jahren begann die Geschichte des Henschel-Wegmann-Zuges, von Horst J. Obermayer, ab Seite 18



Ein neues Gesicht in Vorbild und Modell: Der Taurus 1016/1116 der ÖBB, von Horst J. Obermayer, ab Seite 30

## Modell

## Rubriken

<b>Der „Taurus“ als Roco-H0-Modell</b>	33
Großanlage des Freiburger Modelleisenbahnclubs, 1. Teil:	
<b>Der Eisenbahnknoten Rammenau</b>	60
Die bayer. G 4/5 und 05 003 als H0-Modelle von Micro-Metakit:	
<b>Eleganz auf dem Schienenstrang</b>	66
Die Eisenbahn-Journal-Marktübersicht:	
<b>H0-Formsignale</b>	68
6. EJ-Modellbau-Wettbewerb:	
<b>RhB-Anlage mit Vergangenheit</b>	72
Vom Vorbild zum Modell: Kraftwerk Kuno, 8. Teil	
<b>Die Landschaft ums Kraftwerk</b>	76
17. Teil – Bahnübergänge:	
<b>Quattro Stagioni</b>	80
<b>Nach-Tarock zum Balkanzug</b>	84
2. Runde: Der ABCa 14 der JDZ	
„St. Julien“ wächst weiter:	
<b>Südfranzösisches Schäferstündchen</b>	86
Preußische Impressionen:	
<b>Ein Lagerhaus im Alten Land</b>	92
Sicherungseinrichtungen für die Güterabfertigung:	
<b>Immer schön Maß halten ...</b>	96

„Dampf 2000“ in Aachen:	
<b>Bahn + Touristik</b>	42
Streif-Züge über die Schwäbische Alb:	
<b>Bahn + Touristik</b>	43
<b>Bahn-Notizen</b>	45
<b>Neuheiten</b>	54
<b>Mini-Markt</b>	98
<b>Fachhändler-Adressen</b>	108
<b>Impressum</b>	110
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	112
Typenblatt:	
<b>BR 97<sup>s</sup>, Zahnradtenderlokomotive, württ. Hz</b>	113

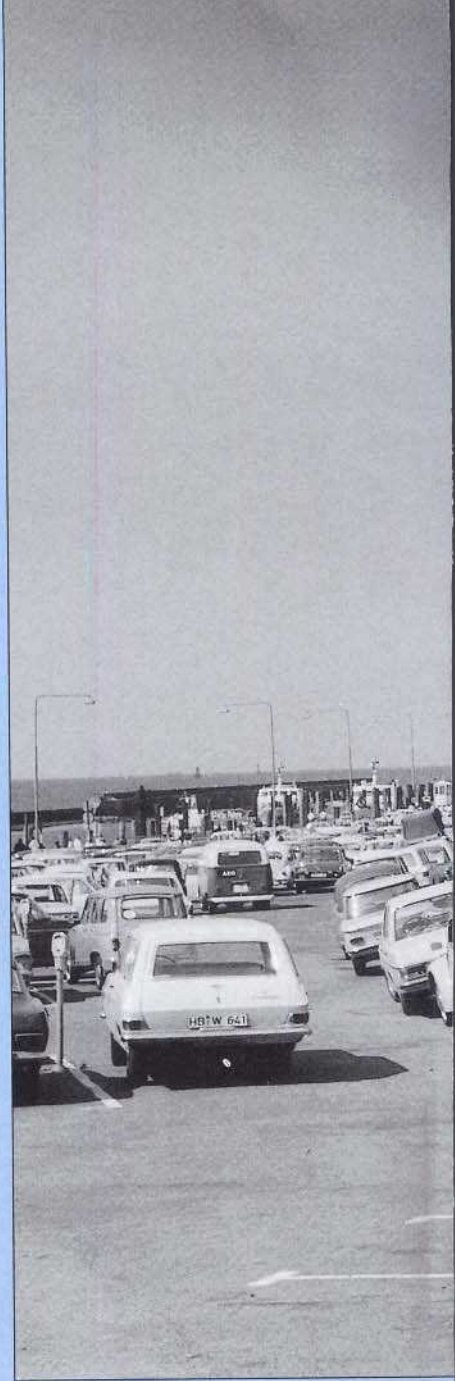
Enorm ist das Angebot an H0-Formsignalen. Die Preise reichen von knapp 10 bis fast 300 Mark. Bruno Kaiser führt ab Seite 68 durchs Sortiment.



Abbildungen dieser Doppelseite: Konrad Koschinski, P. König, MSI, Helge Scholz, Bruno Kaiser, Manfred Luft

Ein südfranzösisches Land-Idyll, von Manfred Luft meisterhaft ins Modell umgesetzt, finden Sie ab Seite 86.





Norddeich Mole am 10. August 1968: Mit zweifacher 23er-Dampfkraft – 23 095 und 23 079, beide vom Bw Emden – verlässt der D 166 nach Köln die Nordsee (Bild oben). Ende der sechziger Jahre greift hier den Dampflokomotiven bereits die Dieseltraktion kräftig unter die Arme. Mit 216 151 vom Bw Oldenburg wird der D 354 nach Hannover bereitgestellt, mit E 587 aus Goslar am Haken ist die Oldenburger 212 016 im Urlauber- und Ausflugsziel angekommen (Bilder links oben und unten).



# Ein Ferientag in Norddeich Mole

IMPRESSIONEN

VON  
LUDWIG ROTTHOWE

**D**er ansonsten herrliche strahlende Sommertag im August 1968 beginnt am Morgen gleich mit einem kleinen Debakel. Was ist los?

Eine mir bisher vollkommen unbekannt Situation am Fahrkartenschalter sorgt für eine ungewohnte Turbulenz. Norddeich Mole heißt mein Reiseziel – Lokomotiven, Strand und Meer, das wäre doch bei dem schönen Wetter genau das Richtige. Nun kommt es: Da will man doch im soliden und seriösen westfälischen Münster am

amtlichen Fahrkartenschalter im Hauptbahnhof selbst bei gutem Zureden einem reiseverwöhnten Westeuropäer partout keine Fahrkarte nach Norddeich Mole verkaufen – und zwar weder einen Sonder-, noch einen Hin-, geschweige denn einen Rückfahrausweis!

Das gibt es doch wohl nicht! An freizügige Reisemöglichkeiten in unserer westlichen Republik absolut gewöhnt, mache ich sicherlich ein erstauntes Gesicht – warum sollte auch diese bekannte Station am Nordseestrand vom guten alten Münster nicht mit einer simplen DB-Fahrkarte zu erreichen sein?

Die allzeit freundliche Fahrkartenverkäuferin klärt mich nun auf: Der Tarifpunkt Norddeich Mole gehört schon zum Seebäderverkehr und dafür kann sie mir beim



besten Willen kein Ticket verkaufen. Seebäderverkehr – ehrlich gesagt, für mich als eher bergorientierten Eisenbahnfreund klang das an diesem Morgen etwas geheimnisvoll. Nach einigem Hin und Her verzichten wir auf das Wort „Mole“ und einigen uns auf den Bahnhof Norddeich. Nun geht alles plötzlich sehr schnell, die

Fahrkarte dorthin bekomme ich jetzt problemlos. Zum Schluss erhalte ich noch einen gut gemeinten Tipp der Verkäuferin: Eine Anschlusskarte zur Mole kann ich während der Fahrt im Zug erwerben – was ich in meiner Unerfahrenheit hinter Emden auch tue ... Pünktlich um 19.47 Uhr hält mein F 731

aus Düsseldorf mit der Zuglok 01 1097 vom Bw Rheine am Bahnsteig im Bahnhof Norddeich. Ein Blick aus dem Fenster klärt mit einem Schlag die Situation. Das darf doch wohl nicht wahr sein! Da liegt greifbar nahe vor meinen Augen direkt am Wattenmeer im strahlenden Sonnenschein der heiß begehrte Haltepunkt



Mit 2 PS wird 1968 an der Nordsee das Urlaubergepäck vom und zum Bahnhof gekarrt. Die Emdener 23 095 hat hier wenige Minuten vorher den D 65 aus Aachen nach Norddeich Mole gebracht (Bild links). Bild rechts unten: Der Abschied vom Meer naht, denn in Kürze wird die 23 093 den Zug für die Fahrt nach Hause an den Bahnsteig rangiert haben.

Nach der Ankunft in Norddeich Mole mit dem von 01 1086 vom Bw Rheine bespannten D 697 aus Münster warten einige Reisende auf den Gepäck-Service oder bestaunen das Dampfross. Im Kurswagen aus München sind auch Bayern in den „hohen Norden“ gekommen (Bild rechts). Bild links oben: Mit E 585 aus Braunschweig rangiert 216 151 im Bahnhof Norddeich.



Norddeich Mole. Ein kurzer Spaziergang vom Bahnhof würde mich nun auch problemlos zum Endziel bringen. Meine Versäumnisse werden mir schlagartig klar: Ein kurzes Kartenstudium vor Antritt der Reise hätte mir die Fahrkartendiskussion in Münster und das Lösen des Anschlusstickets hinter Emden erspart.

Aber wie sagte schon mein Vater beim Studium meiner Schulzeugnisse etwas drastisch? „Wer dumm ist, muss Wasser saufen!“ Doch Ende gut, alles gut. Nach den Anfangsschwierigkeiten zeigt sich Norddeich Mole von seiner besten Seite. Ein wolkenloser Himmel, die Sommersonne und gleichzeitig eine

erfrischende Brise von der Nordsee sorgen für gute Laune und ansprechende Fotomotive, die Dampflokomotiven lassen teilweise sogar ihre weißen Fahnen wehen. Seit diesem 10. August 1968 ist es mir als Freund von Gebirgslandschaften endlich klar, warum viele Menschen ihren Urlaub vorzugsweise am Meer verbringen. □



# Die Großen der Kleinen

Taigatrommeln, NoHABs, Rumänendiesel und viele andere – private Lokomotiven bespannen Güterzüge quer durch die Republik. Mit günstigen Preisen und größerer Flexibilität lehren immer mehr Bahnunternehmen DB Cargo das Fürchten. Der Status Quo der Großloks bei den kleinen Privaten im Sommer 2000

VON KONRAD KOSCHINSKI

**A**lteingesessene Werkbahnen agieren jetzt überregional, neue Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) sind in das Geschäft mit Güterzügen eingestiegen. Sie erfüllen Kundenwünsche, auf die der „Riese“ DB Cargo nicht eingehen kann oder will – obwohl er darüber lamentiert, die Privaten würden sich nur die Rosinen aus dem Kuchen herauspicken.





Es mag auch der über die Konzernmutter mit DB Cargo verbandelten DB Netz AG nicht passen, aber: Sie muss den Privaten den Fahrweg zur Verfügung stellen! Den diskriminierungsfreien Netzzugang bestimmen die EU-Richtlinie 91/440 und auf nationaler Ebene das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG). Grundsätzliches für die Trassenvergabe und die Berechnung der Trassenpreise regeln die EU-Richtlinie 95/19 sowie nach deutschem Recht die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) von 1997.

Der Versuch der DB AG, lästige Konkurrenten vom Güterverkehrsmarkt fernzuhalten, indem sie ihnen den Ankauf ausgemusterter Lokomotiven verweigerte, ist gescheitert. Zahlreiche Unternehmen bedienten sich auf dem Gebrauchtmotivmarkt im Ausland. Immer häufiger bespannen in allen möglichen Farben lackierte Taigatrommeln aus Polen und Tschechien (Ex-ST44 der PKP und 781 der CD bzw. Typ M62,

entsprechend der DR-V 200) Güterzüge auf DB AG-Gleisen, hinzu kommen Ludmillas aus der ehemaligen Sowjetunion (TE 109, entsprechend der 232-Familie). Aber auch aus Dänemark importierte NoHABs der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft und aus Rumänien geholt Maschinen der Karsdorfer Eisenbahn die durch Deutschland.

Über in- und ausländische Zwischenhändler oder Museumsbahnen gelangten Lokomotiven aus dem ehemaligen DB/DR-Fahrzeugpark schließlich doch noch zu privaten Eisenbahnunternehmen. Neben dem Comeback diverser 216 (DB), 118/228 (DR), 120/220 (DR) und 132/232 (DR) sorgte insbesondere die Rückkehr früherer Diesellok-Stars der Bundesbahn für Furore: Aus Italien kamen die 219 001 zur Rhenus Rail und die V 320 001 zur Gleisbaufirma Wiebe, aus der Schweiz die 220 053 zu den Verkehrsbetrieben Elbe-Weser.

Die Firma Adtranz vermietet aus ihrem Lokpool unter anderem Elloks der früheren DR-Baureihe 211/109, den Prototyp 143 001 („Wei-

ße Lady“) sowie aus der Serienfertigung für DB Cargo abgezeichnete neue 145er. Aus dem Siemens-Lokpool sind derzeit unter anderem die Ex-DB AG-127 001 („EuroSprinter“) sowie zwei der laufenden Produktion entnommene 152er vermietet.

Ferner sorgen Exoten wie der neuerdings durch die Häfen und Güterverkehr Köln AG geleaste „Blue Tiger“ von Adtranz und der vor kurzem durch die Schaufele GmbH angemietete angloamerikanische „Highlander“ von Foster Yeoman Ltd. – Class 59 003 – für weitere Fahrzeugvielfalt.

Direkt veräußerte die DB AG nur wenige 216, 228 und 232 an mit ihr kooperierende Gesellschaften. Seit 1999 bietet sie jedoch im Werk Stendal aufgearbeitete V 100 – sowohl der ehemaligen DB als auch DR – zum Kauf oder zum Leasing an. Dabei werden für das Leasing-Geschäft vorgesehene 202er in einem Lokpool zusammengefasst und erhalten die Baureihenbezeichnung 203. Unabhängig davon sind zahlreiche V 100 aller Bauarten längst bei Privatbahnen aktiv; von den V 60 aus „volkseigener Produktion“ ganz abgesehen.



Grenzenlose Vielfalt an Elektro- und Großdieselloks bei „kleinen“ Privatbahnen: KEG-2104 und 2103 der rumänischen Reihe 060-DA (großes Bild mit Kerosinzug München–Lingen, Mai 1999), Siemens-Dispolok 152 901 mit Containerzug nach Hamburg (rechts in München Ost, Juni 2000), NEGV 170 1151 und 1155 der dänischen NoHAB-Reihe MY (unten links im NEG-Stützpunkt Bw Haldensleben, Juni 2000) und in Aufarbeitung befindliche Ex-781 540 der CD zur V 200.10 für die EBG (im Adtranz-Werk Kassel, 28. Juni 2000).

Abb.: Gerhard Zimmermann, Robert Fritsche, Konrad Kosechinski (2)





Aus der Serienfertigung für DB Cargo abgezweigt: 145-CL 001 der BASF AG – hier am 1. November 1999 im Bf Ruhland. Abb.: Christian Geisler

Wer zählt all' die bunten Lokomotiven der „kleinen“ Privatbahnunternehmen? – Wir wollen uns hier auf Elektro- und Großdieselloks ausgewählter Gesellschaften beschränken. Bedenken Sie, liebe Leser: Das Fahrzeugkarussell dreht sich rasant. Insbesondere die in den Lokpools von Adranz und Siemens zusammengefassten oder von Service-Gesellschaften vermarkteten Maschinen werden zum Teil sehr kurzfristig disponiert.

### Bahnunternehmen der BASF AG

Seit 1997 führt der Chemie-Gigant in Eigenregie überörtlichen Werksverkehr durch. Dem „Germersheim-Shuttle“ zwischen Ludwigshafen und Germersheim und der Bedienung eines Kunden in Bühl (Baden) folgten ab 1999 Güterzuglangläufe: der „Kalizug Nordhessen“ zwischen Heringen/Heimboldshausen und Lud-

wigshafen sowie der Werksfernverkehr zwischen Schwarzheide/Ruhland und Ludwigshafen. Anfang 2000 kam ein Kalkzug Stromberg (Hunsrück)–Ludwigshafen hinzu. Der Zuglauf von Schwarzheide wurde im Januar in Kooperation mit den SBB bis Basel verlängert. In der Bespannung des Langläufers wech-

seln sich die aus dem Adranz-Pool (siehe Kasten rechte Seite) gemieteten Elloks 145-CL 001 und 145-CL 002 ab. Die 109-1 (Ex-109 084) soll ebenso wie die frisch aufgearbeitete 109-2 (Ex-109 013) zur HKG nach Köln kommen, dafür erhält die BASF zwei weitere 145-CL. Bei Erscheinen dieser Ausgabe dürften dann auch



Legendäre Ex-Bundesbahn-Loks im neuen Outfit: Gasturbinen-Prototyp 219 001, jetzt als DH 280.01 bei der BGW, V 320 001, jetzt bei der Firma Wiebe und 220 053, jetzt als V 288 bei den EVB. Abb.: Rainer Wittbecker, Jürgen Hörstel, Jochen Brockmann

