

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 12
Dezember 2002
51. Jahrgang

Deutschland 3,50 €

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



B13411

Tests

AUFGEHEIZT:

Öl-44 von Roco

ANGESTEUERT:

V36.4 von Lenz

INNOTRANS BERLIN

Bahnindustrie
im Aufschwung

AUS FÜR
KIRCHMÖSER-TRAM

Brücken-Schlag

VORBILD UND MODELL:
DIENSTGÜTERZÜGE

Jede Menge
Schotter

ZITTAUER H0e-ANLAGE

Ohne jede Eile
nach Oybin

01.5: Die Krönung des Reko-Programms

Der Reichsbahn-Star

Vor 40 Jahren begann die
Ära der starken Pazifiks



Diesellok BR V 15

Die Rangierlokomotive V 15 wurde im gesamten Gebiet der Deutschen Reichsbahn eingesetzt. Sie war die Nachfolgerin der Köf II. Mit ihr konnte der Rangierdienst auf vielen kleineren Bahnhöfen rationalisiert werden.

Epoche III

Spur H0

Best.-Nr. 0360

Gleichstrom mit Schnittstelle

Best.-Nr. 0361

Wechselstrom **DIGITAL** PREMIUM

Weitere Infos im Internet unter
www.brawa.de



Foto zeigt Vorserienmodell

BRAWA

Modelle mit Liebe zum Detail

VORBILD

TITELTHEMA

- 14 **DIE KÖNIGIN**
Vor 40 Jahren kam die Baureihe 01.5 auf die Schienen.

DREHSCHLEIBE

- 4 **BAHNWELT AKTUELL**
24 **MARKTPLATZ DER INNOVATIONEN**
Umgeschaut auf der Innotrans in Berlin.

LOKOMOTIVE

- 30 **50 JAHRE UND (KEIN) BISSCHEN MÜDE**
Fast alle Schweizer Ae 6/6 sind heute noch im Dienst.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

- 28 **NAMEN AUS DEM PREISAUSSCHREIBEN**
Vor 50 Jahren: Wie Züge zu ihrem Namen kamen.
38 **AB INS BETT!**
Ohne intaktes Schotterbett kein sicherer Betrieb.
44 **AUS FÜR GELB NACH 90 JAHREN**
Seit dem 29. September fährt keine Straßenbahn mehr von Brandenburg nach Plau und Kirchmöser.

MODELL

BLICKFANG

- 58 „Da schau her“, staunt Vopo Klinke.

WERKSTATT

- 68 **NEUES AUS UNTERSCHMIEDA - FOLGE 7**
Fahren nach Fahrplan.
72 **RAN AN DEN SCHOTTER**
Joachim Reinhard zeigt die richtige Nachbildung von Schotterzügen im Modell.
78 **PREISWERTES MAKE-UP**
Pikos 218 erfährt eine Aufwertung.
80 **BASTELTIPPS**

UNTER DER LUPE

- 82 **HOCH HINAUS**
Getreidesilo von Trix in H0.
83 **STATION GEMACHT**
Fallers Bahnhof Güglingen in Z.

PROBEFAHRT

- 84 **BROADWAY-PREMIERE**
Ein neuer US-Hersteller betritt die H0-Bühne.

TEST

- 86 **ERHÖHTER HEIZWERT**
Rocos DR-44 mit Ölhauptfeuerung wird vorgestellt.
90 **DIE HESSE KOMME!**
Lenz lässt die V 36.4 in H0 anrollen.

SZENE

- 102 **MIT DER BIMMEL NACH OYBIN**
Vorgestellt wird die Anlagenerweiterung des Zittauer Modellbahnclubs mit heimischen Motiven.
108 **UNTER DEN LINDEN: SHAY UND CO.**
Waldbahnanlage von Hans-Heinrich Schubert, Teil 2.

AUSSERDEM

- 112 **MODELLBAHN AKTUELL**
96 **NEUHEITEN**
5 **STANDPUNKT**
113 **IMPRESSUM**
50 **BAHNPOST**
51 **GÜTERBAHNHOF**
56 **FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT**
94 **TERMINE + TREFFPUNKTE**
36 **BUCHTIPPS**
114 **VORSCHAU**
101 **INTERNET**

24

Aufgeschnitten

Neben der neuen Baureihe 189 zählte die transparente ÖBB-2016 „Hercules“ zu den Highlights der diesjährigen Innotrans.



14

Krönung einer Entwicklung

Anfangs waren sie ungeliebt beim Personal, doch bald wurden sie der Renner: Die Reko-01 der DR.



44 Aus und vorbei

Die Brandenburger Tramlinie 1 fährt nicht mehr in die westlich der Havel gelegenen Vorstädte.

90

Trickreich gekuppelt

Der H0-Modellbahner darf sich auf ein Epoche-III-Modell der V36.4 von Lenz freuen.



102

Ins Zittauer Gebirge

Die Anlage des Zittauer Modelleisenbahnclubs zeigt die Welt der Schmalspurbahnen in der Oberlausitz.

HOCHWASSER

Behelfsbetrieb und Dauerbaustellen

Foto: U. Friedrich

● In den besonders vom Hochwasser geschädigten Gebieten in Sachsen bietet sich ein geteiltes Bild. Die Elbtalstrecke Dresden – Pirna – Bad Schandau – Tschechien war ab 20. September eingeschränkt und seit 2. Oktober weitgehend wieder vollständig für den Fernreise- und S-Bahn-Verkehr freigegeben. Alle IC und EC und auch die RoLa nach Lovosice fahren wieder, die Fernzüge halten auch in Dresden-Neustadt. Aus Sicherheitsgründen gilt weiterhin eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h im Elbtal, was zu Verspätungen führt und im neuen Fahrplan Berücksichtigung findet. Untersuchungen des Baugrundes, von Stützbauwerken, Bahndämmen, Durchlässen, Signal- und Fahrleitungsmastgründungen gehen weiter. Seit dem 11. Oktober verkehren die Nachtzüge München/Stuttgart und Zürich – Leipzig sowie Dortmund – Leipzig wieder bis und ab Dresden. Sie werden über Elsterwerda umgeleitet, sind etwa eineinhalb Stunden länger unterwegs und erreichen Dresden in umgekehrter Wagenreihung. Die zerstörte Vorfluterbrücke bei Riesa soll seit 31. Oktober 2002 wieder behelfsmäßig befahrbar sein. Damit können alle Reisezüge wieder verkehren: ICE Frankfurt/M – Dresden, IR Oldenburg – Hannover – Dresden und IR Chemnitz – Riesa – Berlin sowie RE- und RB-Züge. Der Güterverkehr und die Nachtzüge werden weiter umgeleitet. Durchwachsene Erfahrungen



Bahnhof Ebersbach/Sachsen im September: Tschechischer Umleiter nach Rumburk.

Foto: P. Kasperzek

gab es mit dem Busersatzverkehr: Pünktliche Busse und hilfsbereites Personal gab es ebenso wie altersschwache Fahrzeuge, zu wenig Busse in Stoßzeiten und überforderte Bahnbedienstete. Die Busse fuhren ohne Zugbegleiter. Reisende zwischen Dresden und Zwickau – Nürnberg werden sich auf längere Zeit mit Busersatzverkehr abfinden müssen: Vor Ende 2003 wird es keinen Bahnverkehr zwischen Klingenberg-Colmnitz und Dresden geben, die Strecke muss teilweise neu gebaut werden. Eine Umleitung der ICE über Riesa zog die DB in Erwägung, verwarf die Idee aber wegen zu langer Fahrzeiten und des erschwerten Betriebs im Großraum Dresden. Die RE-Züge verkehren auf der Sachsenmagistrale zwischen Zwickau und Klingenberg-Colmnitz. Gute Signale von Bahn, Land, Kommunen und Verkehrsverbund gibt es für die Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg, die auf jeden Fall wieder aufgebaut werden soll.



Güterzüge auf der „Sächsischen Semmeringbahn“, hier ein Holztransport bei Sebnitz.

Schwierig sieht es dagegen für die Weißeritztalbahn Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf aus: Eine Entscheidung ist noch nicht gefallen, heißt es von der DB in Sachsen. Die vom Bund bereitgestellten Gelder müssten in vorrangige Baumaßnahmen investiert werden. Bedingt durch Umleitungen kamen manche Strecken zu lange nicht mehr erlebten Ehren. So befuhren Güterzüge die „Sächsische Semmeringbahn“ und tschechische Güterzüge die Strecke Ebersbach – Rumburk.



Foto: Lüttenberger

Kurioser Zug wegen Hochwassers in Tschechien: Vier Dieselloks für fünf Wagen.



Foto: Lüttenberger

Für mehrere Geburtstagskinder, die ein rundes Wiegenfest feierten, fuhr die Linzer Lokalbahn am 31. August diesen auffälligen Sonderzug. Hinter der Lok E22004 aus dem Jahr 1914 hingen der B22209 und drei ÖBB-Güterwagen.

KOALITIONSVERTRAG

Sieben Prozent Mehrwertsteuer

● Verkehrs- und bahnpolitisch Interessantes aus dem Koalitionsvertrag: Ab 2005 soll die Mehrwertsteuer für den Personenfernverkehr auf sieben Prozent fallen. Der Güterverkehr auf der Schiene soll sich bis 2015 verdoppeln. Dafür sollen das Konzept „Netz 21“ umgesetzt, die Hinterlandanbindung der Seehäfen verbessert sowie Gleisanschlüsse neu errichtet oder reaktiviert werden. Die Verantwortung für das Streckennetz verbleibe in öffentlicher Hand. Im grenzüberschreitenden Verkehr sollen Hemmnisse abgebaut und das Eisenbahnrecht entbürokratisiert werden. Ziel ist ein „für die Benutzer attraktives Verkehrssystem mit flächendeckendem Angebot, anbieterübergreifender Fahrplanauskunft und einem Ticket von Tür zu Tür“. Ein erheblicher Teil innerdeutscher Flugverbindungen soll durch Schienenverkehr ersetzt werden. Die harte Haltung und geschaffene Fakten der DBAG (MORA C, kein Verzicht auf das Netz im Konzern) halten viel Arbeit für den neuen Verkehrsminister Manfred Stolpe bereit.



Foto: Rainer Albrecht

Die steilstreckentaugliche 941292 gönnte sich vom 16. bis zum 21. September eine Woche Bauzugdienst zwischen Eisfeld und Sonneberg. Der Verein Dampfbahn Mittlerer Rennsteig hatte dadurch die willkommene Gelegenheit, die von ihm betreute Maschine anfeuern zu können und dabei auch noch ein paar Einnahmen zu erzielen.

SCHWEIZ

Ein zugiger Tag am Fernsehen

● In einer ganztägigen Live-Übertragung berichtete das Schweizer Fernsehen (SF-DRS) am 11. Oktober 2002 fast pausenlos über einen gewöhnlichen Betriebstag bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Bereits ab 7 Uhr war das Moderatoren-Team Ueli Schmezer, Mona Vetsch und Simon Kopp aus der großen Zürcher Bahnhofshalle und einem mobilen Funkwagen der SBB auf Sendung. Führerstandsbilder, Betriebsleitzentrale, Taktfahrplan, Rail-Bar-Verkäuferin, Wagenwerkstätte, zahlreiche Gespräche und Interviews, unter anderem mit Benedikt Weibel, Vorsitzender der SBB-Geschäftsleitung, wurden in die spannende Sendung verpackt. Der technische Aufwand war enorm und wurde von über 100 Schweizer Fernsehleuten präzise geplant und durchgeführt wie der Taktfahrplan der SBB. Live-Bilder aus dem fahrenden Zug wurden via mitfahrendem Funkwagen zu einem über dem Zug schwebenden Helikopter gesendet. Von dort gelangten die Bildsignale zum Satelliten und zurück zu den Sendeanlagen von SF-DRS. Höhepunkt war die Bildübertragung aus dem fahrenden Zug im Gotthardtunnel. Den Schlusspunkt der Sendung setzten zu später Stunde die um Mitternacht parallel aus dem Bahnhof Zürich ausfahrenden ICN und die A3/5, die wohl berühmteste Schweizer Dampflokomotive. Bahnbegeisterte können in einiger Zeit einen etwa zweistündigen Zusammenschnitt auf Videokassette oder DVD erwerben.

Früh gebucht ist halb verloren

Stellen Sie sich doch einmal Folgendes vor: Sie wollen sich ein ganz bestimmtes Lokmodell sichern, bestellen frühzeitig vor und zahlen deshalb den deutlich günstigeren Subskriptionspreis. Der hat nur einen klitzekleinen Haken: Sie müssen an einem ganz bestimmten Tag zu einer festgelegten Uhrzeit bei Ihrem Händler erscheinen und Ihr Wunschmodell abholen. Aus irgendeinem Grund können Sie aber den Termin nicht einhalten.



Dr. Karlheinz Haucke

Folge: Ihr persönlich reserviertes Wunschmodell ist futsch, Sie müssen zwecks Erhalt eines gleichartigen die Differenz zum regulären Verkaufspreis und eine Gebühr von 45 Euro berappen. Der Händler, der ihr Modell bereits einem anderen Kunden verkauft hat, reibt sich die Hände und Sie sind um eine Erfahrung und ein überteures Stück reicher.

Das können Sie sich nicht vorstellen? Solch ein Händler wäre bald seine treuen Stammkunden los? Wohl wahr, aber auf dieses System setzt die Deutsche Bahn AG mit ihren neuen Tarifen: Je billiger, desto teurer, falls der vorgebuchte Zug nicht erreicht wird. Und bei höherer Gewalt möchte man seine Hände gegen jeden Erstattungsanspruch gänzlich in Unschuld waschen.

Tja, liebe DB-Luftfahrtmanager, das Argument, dass es bei Flugreisen nicht anders ist, geht an der Sache vorbei. Eure Konkurrenz ist das Auto. Mit den Billigflugpreisen kann die Bahn eh nicht mithalten. Oder zielt gar das Ganze auf die Anerkennung als Fluggesellschaft und steuerfreien Treibstoff ab?

Na dann, frohe Weihnachten! Und feiern Sie rechtzeitig. Sonst könnten Sie Ihren Spekulations-Frühbucherrabatt verlieren!

130 Jahre Dresdner Straßenbahn

Am 26. September 1872 fuhr die erste Straßenbahn von Blasewitz zum Pirnaischen Platz in Dresden, damals als Pferdebahn. Das gilt als Geburtsstunde des Straßenbahnbetriebes in der sächsischen Metropole. 130 Jahre später feierte die Stadt trotz Hochwasserschäden ihre Straßenbahn mit einem Fest am 28. und 29. September 2002. Neben einem Fahrzeugkorso, in dem auch eine echte Pferdebahn und der Große Hecht vertreten waren, konnte man im Betriebshof Trachenberge Unternehmensbereichen wie Verkehrsplanung oder Fahrplan- und Dienstplanbüro hinter die Kulissen schauen. Die Straßenbahn in Dresden hat immer wieder von sich reden gemacht. Professor Alfred Bockemühl konstruierte den schon erwähnten Hechtwagen, in den 30er-Jahren eines der modernsten Straßenbahnfahrzeuge der Welt. Ab 1969 wurde der erste Tatra-Wagen in der DDR getestet. Er gehört heute im Ursprungszustand zum Museumspark. Nicht zuletzt zeigten die Dresdner Verkehrsbetriebe in den Tagen des Hochwassers ein hervorragendes Verkehrsmanagement.

Foto: Büggemann

Straßenbahnfest trotz Hochwasserschäden: Der Große Hecht fährt am 29. September über die Dresdner Augustusbrücke, die während der Flut gesperrt war.

SCHWEIZ

Mit Volldampf durch die Berner Altstadt

„Relativ umwerfend! Ich hab's erlebt“, soll Albert Einstein ausgerufen haben, als die erste Berner Dampftram 1894 von der Länggasse via Bahnhof in Richtung Eigerplatz auf die Strecke ging. Mit diesem Spruch sowie einem Foto des Nobelpreisträgers, damals auf dem Patentamt Bern beschäftigt, wirbt der heutige Prospekt für die aus einem Rosthaufen wiederauferstandene Berner Dampftram Nr. 12. Die 1894 beschafften acht speziellen Lokomotiven und zwölf vierachsigen Personenwagen waren die ersten Dampfzüge in der Schweiz für den Stadtbetrieb. Sie lösten die seit 1890 von der Berner Tramway-Gesellschaft betriebenen exotischen Druckluft-Trams ab. Zwei Dampftrams sind heute noch erhalten: Nummer 18 steht im Verkehrshaus in Luzern. Die Nummer 12 wurde von Mitgliedern der heutigen Berner Tramway-Gesellschaft (BTG) und des Tramvereins Bern (TVB) im Technorama von Winterthur in desolatem Zustand entdeckt und nach Bern gebracht. In den Jahren 1995 bis 2002 wurde die Lok mit dem Spitznamen Glettyse (Bügeleisen) total zerlegt und in unzähligen Arbeitsstunden restauriert. Nach über 100 Jahren durfte am 22. September 2002 die Nummer 12 durch die Berner Altstadt ihre zweite Jungfernfahrt absolvieren. Die Dampfsaison mit öffentlichen Fahrten soll nächstes Jahr von Mitte April bis Ende Oktober dauern.



Foto: Armin Schmutz

Bei schönstem Wetter fuhr Dampftram Nr. 12 am 28. September 2002 durch die Berner Altstadt.

ZWISCHENHALT

Das Hallendach des Frankfurter Hauptbahnhofes wird seit 27. September 2002 saniert. Bei den Arbeiten, die bis 2006 andauern sollen, werden die Dachhaut, deren Tragkonstruktion, die Oberlichter und die Entwässerung komplett erneuert. Der Bahnbetrieb soll in den 1884 bis 1888 erbauten und 1924 erweiterten Hallen weitgehend ungestört abgewickelt werden.

16 europäische Schienennetzbetreiber wollen Fahrplantrassen gemeinsam vertreiben. Für internationale Verkehre soll es nur noch einen Ansprechpartner geben, der sich von der Anfrage über Abwicklung bis Rechnungslegung um alles kümmert und etwa über genaue Bestimmungen der durchfahrenen Länder bei einer Fahrt mit Lade- maßüberschreitung berät. Zu den Unterzeichnern eines entsprechenden Kooperationsvertrages gehören auch DB Netz AG, ÖBB und SBB.

Der Eisenbahnviadukt Zittau (Strecke nach Liberec/CD) erhält seit Anfang Oktober ein neues Gleisbett. Die Arbeiten sollen Ende Dezember abgeschlossen sein.

Die Verkehrsminister der Bundesländer fordern den Bund und die DB AG auf, dass Bahnstrecken von regionalen Betreibergesellschaften übernommen werden können. Das soll mit Pilotprojekten erprobt werden. Außerdem verlangen sie, dass alle Einnahmen, die durch die Einführung der Regionalfaktoren in die jeweiligen Regionalnetze fließen, auch ausschließlich innerhalb dieser verwendet werden.

Die private Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), die auch als Heidekrautbahn bekannt ist, hat ihre Sanierungsmaßnahmen abgeschlossen. Dabei wurden 172 Millionen Euro verbaut. Die Verbesserung an der Infrastruktur führt zu einer Fahrzeitverkürzung von 20 Minuten zwischen Groß-Schönebeck und Berlin-Karow.

Zickerei: Die Hochgeschwindigkeitszüge sind die Prestige-Objekte jeder Bahngesellschaft und bei ihrem Einsatz hört der Spaß auf. Die DB AG, die bereits vollumfänglich angekündigt, ab dem kommenden Fahrplanwechsel mit dem ICE 3 von Frankfurt nach Brüssel zu fahren, wird nun von der belgischen SNCB ausgebremst. Der ICE 3 habe noch keine Zulassung für die Neubaustrecke zwischen Lüttich und Leuven und auch auf der alten Trasse will man den ICE 3 nicht. Hintergrund ist die Befürchtung der Belgier und der französischen SNCF, dass der ICE 3 dem bereits zwischen Paris und Köln verkehrenden Thalys Konkurrenz machen und eines Tages bis Paris fahren könnte. Zwischen Brüssel und Paris wird mit dem Thalys Geld verdient, während zwischen Brüssel und Köln jedoch Verluste auflaufen. Die DB AG fühlt sich deshalb benachteiligt. Man muss kaum erwähnen, dass der Thalys jetzt auch nicht bis Frankfurt weiter fahren und auch nicht häufiger Köln ansteuern darf.



Foto: Klotz

E 44507, die zuletzt im Aw Nürnberg abgestellt war, wurde am 4. Oktober 2002 zum Thüringer Eisenbahnverein in Weimar überführt. Sie bereichert für die nächsten 20 Jahre als Dauerleihgabe des DB-Museums den Fahrzeugpark der aufstrebenden E-Lok-Sammlung, die inzwischen acht Maschinen umfasst.

Die Bahnindustrie freut sich über steigende Umsätze. Im ersten Halbjahr 2002 betrug die Steigerung 13 Prozent. Dennoch baut der Bombardier-Konzern in Hennigsdorf 440 Arbeitsplätze ab. Ziel sei eine Straffung der Produktionskapazitäten.

Connex erweitert seine Fernverkehrssparte. Ab dem 15. Dezember 2002 soll täglich ein Zug von Zittau über Görlitz, Berlin nach Stralsund und zurück fahren.

Hamburg wird saniert. Zumindest die Eisenbahn erfreut sich eines 530 Millionen Euro schweren Sanierungs-Programms. Der Löwenanteil betrifft insgesamt 41 Brücken, die in Kooperation mit dem Denkmalschutz ersetzt werden müssen. Allein diese Maßnahmen belaufen sich auf 312 Millionen Euro.

Schleswig-Holstein vermeldet eine positive Ausschreibungsbilanz. Seit 1996 sind 45 Prozent der insgesamt 1127 Kilometer langen Bahnstrecken ausgeschrieben worden. Die Zahl der Fahrgäste konnte seitdem um 20 Prozent gesteigert werden.

Die DBAG will in diesem Jahr noch 524 Zugbegleiterstellen im Regionalverkehr einsparen, da bei Tests nur vier Prozent der Fahrgäste keine Fahrkarte besaßen.

In Berlin und München kann man jetzt wechselseitig an ausgewählten Standorten Fahrkarten für den Nahverkehr der jeweils anderen Stadt kaufen.

Rail & Bike ist erfolgreich. Die Mietfahrräder der DB AG in München und Berlin kommen beim Publikum gut an. Die modernen Drahtesel erfreuen sich eines so regen Zuspruchs, dass die Bahn jetzt überlegt, das Angebot auch in anderen Städten zu installieren.

Schmerzengeld für fehlende Toiletten: Ein Fahrgast bekam nun vor Gericht ein Schmerzensgeld in Höhe von 300 Euro zugesprochen, weil in dem von ihm benutzten ICE die Toiletten wegen Wassermangels abgeschlossen waren. Lediglich ein WC im Speisewagen funktionierte, war aber nur vom Zugpersonal zu öffnen. Die Bahn müsse laut Gericht die Funktionstüchtigkeit der Toiletten jederzeit gewährleisten.

Mehdorns Eigentümer: In einem Fernseh-Talk, bei dem auch Lufthansa-Chief Weber zugegen war, gab der Bahnchef kund, dass er Bahnfahrten mit einer Dauer von mehr als vier Stunden für unzumutbar halte. Diese Aussage sollte ein Plädoyer für Fahrzeitverkürzungen sein, geriet jedoch zu einem öffentlich belächelten Schuss nach hinten. Das wäre ja, wie wenn die VW-Manager sich weigern würden, in einen Passat einzusteigen. Aber nein, die Herren aus Wolfsburg bauen sich ja deshalb jetzt auch einen Phaeton.

SACHSEN-ANHALT

Investitions-Ruine?

● Auf der Strecke Bitterfeld – Stumsdorf (KBS 252) rollt seit Ende September kein Zug mehr (siehe ME 11/2002), weil das Land den Personenverkehr abbestellt hat. Güterverkehr gab es seit Jahren nicht mehr. Nun soll bei Sandersdorf eine Straßenbrücke für 600 000 Euro über die nun funktionslose Bahnstrecke gebaut werden. Kommunalpolitiker wettern über die ihrer Meinung nach sinnlose Verschwendung von Steuergeldern für den Brückenbau. Die DBAG hat die Strecke jedoch ausgeschrieben. Findet sich aber bis 16. November 2002 kein Interessent, beantragt sie die Stilllegung. Verkehrsminister Karlheinz Daehre (CDU) hat zunächst einen Baustopp für die Brücke verfügt, bis die Ausschreibungsfrist abgelaufen ist. Findet sich doch ein Betreiber, werde die Brücke auf jeden Fall gebaut. Allzuviel Optimismus ist wohl fehl am Platz: Die Einwohnerzahl Sachsen-Anhalts ist stark rückläufig und die geforderte tägliche Reisendenzahl von 500 – andere Bundesländer fordern 1000 oder 2000 – nur schwer zu erreichen.

BADEN-WÜRTTEMBERG

Aus für „s Bembele“



Foto: G. Hebermann

Der alte VT04 von Wegmann aus dem Jahr 1926 hat hier bald ausgedient.

● Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 wird die zur Connex-Gruppe gehörende Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG) den Betrieb der 7,5 Kilometer langen Bahnstrecke von Vaihingen Nord nach Enzweihingen einstellen. Im Volksmund wird diese Strecke, beziehungsweise der dort fahrende Zug liebevoll „s Bembele“ genannt. Grund für die Stilllegung ist nach Angaben der WEG, dass im Rahmen des Projektes „Marktorientiertes Angebot Cargo“ (MORA C) der Vertrag zur Bedienung des Übergabebahnhofes am Endpunkt Vaihingen Nord von der DB AG gekündigt wurde. Damit fehlt die Grundlage zur Weiterbeförderung von Güterwagen. Der Güterverkehr mit zirka 26 000 Tonnen jährlich ist jedoch das wesentliche Standbein für den Betrieb der Bahnstrecke. Seitens der WEG gab es umfangreiche Anstrengungen, den Bahnbetrieb weiterzuführen, jedoch konnten von der WEG entwickelte Konzepte zur Ausdehnung der Aktivitäten über die eigene Bahnstrecke hinaus nicht realisiert werden. Der Hauptgüterkunde, ein metallverarbeitender Betrieb in Enzweihingen sollte überdies schon 2001 geschlossen werden und befindet sich derzeit in der Umstrukturierung. Im Personenverkehr werden hauptsächlich Schüler befördert. Jährlich nutzen rund 50 000 Fahrgäste in täglich vier Zugpaaren, montags bis freitags, die Bahn. Connex wird den Schülerverkehr mit einer Tochtergesellschaft mit dem Bus weiterbetreiben.



FRAGEZEICHEN

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



Foto: Brüggemann

In den frühen 70er-Jahren lief die Produktion der Einheits-Schnellzuglokomotive der Reihe 118 aus. Um den Bedarf an Loks desselben Leistungsprogramms zu decken, vergab die DB AG im Oktober 1973 an Krauss-Helmholtz und SSW den Auftrag zur Entwicklung der Nachfolgebauart 111. Die ersten Maschinen versah man noch mit der blauen Schnellzug-Lackierung, während die Loks später in Beige-Ozeanblau oder sogar in den S-Bahn-Farben Orange und Kieselgrau die Werkhallen verließen. Die abgebildete 111068, die hier am 30. Dezember 1986 in München Freimann rastet, musste für Farb- und Designstudien erhalten, die ihr einen orientrotten Lokkasten mit lichtgrauen Kontrastflächen bescherten. In den frühen 90er-Jahren erhielt 111049 für den Einsatz des Luft-hansa-Airport-Expresses zwischen Stuttgart und Frankfurt eine Lackierung in Melonengelb-Lichtgrau. Heute zählen die 26 Loks vor Doppelstock-Garnituren zu den viel beschäftigten Maschinen, zumal sie die einzigen für 160 km/h zugelassenen Zugpferde von DB Regio sind. Wir haben in den Text sieben Fehler eingebaut, von denen Sie uns bitte genau drei benennen.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Dezember 2002 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 „Die Baureihe V200“ aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Oktoberheft lautet „Heudeber-Danstedt und Osterwieck West“.

Die 20 Exemplare „Große Gala der Dampfloks“ haben gewonnen: Geist, S., 04849 Bad Döben; Witzel, Arwed, 60389 Frankfurt; Scherzer, Gottfried, 09509 Pockau; Pilha, Stefan, A-1140 Wien; Jürgens, Christian, 66113 Saarbrücken; Kragl, Georg Johannes, 71254 Ditzingen; Dietrich, Jürgen, 04347 Leipzig; Deuringer, Karl, 85080 Gaimersheim; Kurent, Heinrich, 63128 Dietzenbach; Kunze, Lothar, 07743 Jena; Stickann, Peter, 28717 Bremen; Kluge, Wolfgang, 07749 Jena-Ost; Wittmütz, Holger, 16348 Marienwerder; Striegl, Wilhelm, 92685 Floß; Werner, Jochen, 98574 Schmalkalden; Schirmer, Karsten, 06536 Berga; Wille, Kerstin, 34128 Kassel; Weber, Adolf, 79114 Freiburg; Weist, Wolf-Rüdiger, 23628 Krummesse; Bernstein, Uwe, 06122 Halle/Saale.



ERZGEBIRGE

Ungewöhnlicher Fahrzeugtransport



Foto: Sühr

Unheimliche Begegnung im Erzgebirge mit einem 20-Meter-Ungetüm.

• Durch die zerstörerische Flut der Müglitz wurde, wie schon oft gemeldet, die gleichnamige Müglitztalbahn stark in Mitleidenschaft gezogen. Das hatte zur Folge, dass der VT 642175/675 seit dem 12. August 2002 im Bf Altenberg/Erzgebirge ohne Anschluss an das Bahnnetz war. Am 1. Oktober 2002 wurde der Triebwagen über die Straße abtransportiert. Nach dem Trennen des zweiteiligen Triebwagens erfolgte die Verladung in Altenberg. Da die B170 ebenfalls zerstört wurde, musste für den Straßentransport des Fahrzeugs eine Alternativroute gefunden werden. Diese führte durch das Erzgebirge über Rehefeld, Rechenberg-Bienenmühle, Sayda nach Brand-Erbisdorf. Hier wurde der geteilte VT wiederum auf die Schiene gesetzt und zusammengefügt.



Foto: Emmerleichen

Diesel für Dampf: Am 13. August 2002 erwarb das Dampflokwerk Meiningen eine Diesellok der ehemaligen DR-Baureihe V100. Sie wurde im Werk Stendal instandgesetzt und erhielt die Nummer 202563-3. Die streckentaugliche Lok soll im Probefahrt- und Rangierbetrieb eingesetzt werden, außerdem ist sie zum Aufdampfen ölgefeuerter Dampflokomotiven vorgesehen.

VERGABERECHT

Wachweich

● In der DB-AG-Zentrale reibt man sich schon die Hände. Der Bundesrat hat am 18. Oktober 2002 eine Änderung der Vergabevorschriften im SPNV abgenickt und dabei wesentliche Forderungen aus dem Sony-Center erfüllt. Künftig können die Besteller von Leistungen bei Verträgen mit einer Laufzeit bis zu drei Jahren wieder auf die freihändige Vergabe ohne Ausschreibung zurückgreifen. Und auch bei langfristigen Verträgen soll dieses Verfahren möglich sein, „wenn ein wesentlicher Teil der bestellten Leistungen während der Vertragslaufzeit ausläuft und anschließend im Wettbewerb vergeben wird.“ Die DB AG glaubt, dass damit die von ihr beklagte Rechtsunsicherheit durch jüngste Entscheidungen mehrerer Vergabekammern aufgehoben sei. Die privaten EVU beklagen, dass jetzt erst recht Unsicherheit im Wettbewerb eingezogen sei, da nicht festgelegt wurde, was ein „wesentlicher Teil“ sei und bei langfristigen Verträgen auch nicht vorgeschrieben wurde, wann Teile der vergebenen Leistung wieder ausgeschrieben werden müssen. Die neue Vergabeverordnung gilt bis zum Jahr 2014.



Foto: Linzer

Es ist nicht so, dass Bombardier-Lokomotiven die Hilfe einer Siemens-Maschine benötigten, um ihr Ziel zu erreichen, auch wenn dieser Zug am 19. September in Bitterfeld so etwas vermuten ließe. 152 115 hatte zwischen Bebra und Seddin die beiden Bombardier-Erzeugnisse am Haken, die auf diese Weise wirtschaftlich zur Innotrans nach Berlin überführt werden konnten.

BELGIEN

Definitives Aus für Triebwagen-Serie 45

● Die seit 1958 in verschiedenen Regionen Belgiens eingesetzten Triebwagen der Serie 45 sind jetzt endgültig aus dem Bahnbetrieb ausgeschieden. Die Triebwagen wurden durch neue Fahrzeuge der 41er-Serie ersetzt. Als Abschiedsgeschenk an die Bahnliebhaber fand am Samstag, 19. Oktober 2002, eine letzte Fahrt statt, welche neben anderen belgischen Bahnhöfen auch die Bahnhöfe Athus und Hal-

anzy bediente. Um die Fahrt fotografisch festzuhalten, begleiteten mehrere Dutzend Fotografen den bunten Zug. Diese Triebwagen waren besonders auf den ländlichen Strecken Walloniens über viele Jahrzehnte ein vertrauter Anblick. Gerade auf den Strecken in den dünn besiedelten Landstrichen waren die Triebwagen ein wichtiger Pfeiler des Personennahverkehrs für Pendler.



Foto: Witny

Zwei gekuppelte Triebwagen der Reihe 45 auf ihrer letzten Fahrt im Bereich des Bahnhofs Halanzy im wallonischen Teil Belgiens.

Stadt - Land - Fluss...

... ein unerschöpfliches Thema, für das FALLER und POLA die ausgefallensten Artikel in einem breiten Sortiment parat halten - von Bausätzen für die Stadt und das Dorf über Artikel zur Landschaftsgestaltung bis hin zu Materialien für die Integration von Flüssen und Seen in Ihre Modellanlage



Gebr. FALLER GmbH · Kreuzstr. 9 · 78148 Gütenbach/Schw.



Alles für den Anlagenbau finden Sie in den aktuellen FALLER- und POLA-Katalogen und natürlich bei Ihrem Fachhändler



Foto: Maicher

Ein Erfolg war das Bw-Fest in Arnstadt am 12. und 13. Oktober 2002. Der Arnstädter Verein feierte an diesem Wochenende sein zehnjähriges Bestehen. Als Gastloks kamen: 41 1231, 44 1486 (beide Staßfurt), 50 3501 (RAW Meiningen), 50 3648 (Chemnitz), V200 007 (WAB), KEG 0701, die DB-AG-Baureihen 229, 143, 641, 772 und die STB-V100 22 (Lisa). Neben einer Fahrzeugparade gab es auch zahlreiche Fotozüge zwischen Arnstadt und Zella-Mehlis sowie Rottenbach.

GROSSBRITANNIEN

Network Rail statt Railtrack

• Nach sechs Jahren und einer Serie von Unfällen ist das britische Eisenbahnnetz wieder in der Hand eines nicht profitorientierten Unternehmens. Der neue Schienennetz-Eigentümer heißt Network Rail. Er wird durch einen Überbrückungskredit in Höhe von umgerechnet 14 Milliarden Euro von neun Banken mit einer Garantie des Staates Großbritannien finanziert. Bahnunternehmen, die auf den Gleisen verkehren wollen, müssen Gebühren an Network Rail entrichten. Das Unternehmen richtet sich nach den Interessen der Bahn-Branche und denen, die Züge nutzen wollten. Sollten Gewinne entstehen, müssen diese wieder in das Streckennetz reinvestiert werden. Der früheren Netzgesellschaft Railtrack wurde nachgesagt, sie habe die Sicherheit dem Profit untergeordnet.



Foto: Vollmer

Die Vorbereitungen für die alpine Ski-WM 2003 haben schon begonnen. Die ersten neun von später 70 Containern wurden Anfang Oktober von der RhB bereits nach St. Moritz gebracht. Viele Container waren bis zum 20. Oktober noch auf der Expo.02 im Einsatz und werden nach deren Ende ins Engadin befördert.

TOP UND FLOP

↑ TOP: Freie Fahrt für freie Bürger

Die Herren vom Kunden- und Ordnungsdienst hatten ihren Spaß. Demonstrativ postierten sie sich an den Zustiegstüren der U-Bahn, riefen hastig aufspringenden oder aussteigenden Fahrgästen flotte Sprüche nach. Am 22. September 2002 mussten in Berlin keine Fahrscheine kontrolliert werden. An diesem Tag konnten die Berliner unter dem Motto „In die Stadt – ohne mein Auto“ öffentliche Verkehrsmittel kostenlos nutzen. In S- und U-Bahn durfte auch der Drahtesel umsonst mitreisen. Trotz regnerischen Wetters nahmen die Berliner das Angebot dankbar an. Vor allem in der Innenstadt brummte der Verkehr. Manch einer bekam nur einen Stehplatz, was der allgemein guten Laune in den Bussen und Bahnen keinen Abbruch tat. Leider hatte man vergessen, an den Fahrkartenautomaten entsprechende Hinweise anzubringen. Nicht wenige erfuhren somit von der lobenswerten Aktion erst, nachdem sie bereits einen Fahrschein gelöst hatten.

↓ FLOP: Impertinent!



Es wird allerhöchste Zeit, dass die Lkw-Maut kommt. Die Flut an Lastwagen auf den Straßen ist zu einer unerträglichen auch volkswirtschaftlichen Belastung geworden. Die Dauerblockierer der rechten Autobahnspuren sind Luftverpester, sie stellen durch gestresste Fahrer und häufig schlechten Wartungszustand ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar und nicht zuletzt müssen die Autobahnen permanent repariert werden. Eine Frechheit ist es, wenn Lkw sich wie der abgebildete auch noch als das bessere Verkehrsmittel anpreisen: „Schiene kostet Mobilität. Scania – der bessere Zug“. Unglaublich.