

JANUAR 94 DM 4,00

Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 2A 11059 E 1/94 DM 4,00

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

Das Maß aller Dinge

Bahnen im Baltikum:

Lettland

Bahnen in TT:

Umbauten

Bahnen in Sachsen-Anhalt:

Karsdorf

Bahnen auf der Straße:

Nachbau in H0



Modell Eisen Bahner
TEST

Bahnen-Test:

Die Reko-01 der DR

von Piko

Der „Fliegende Hamburger“

von Kato



Deutsche Reichsbahn:
Das war's.



EISENBAHNEN IN DEUTSCHLAND



Modellbahnanlagen in Deutschland

Eisenbahnkalender 1994

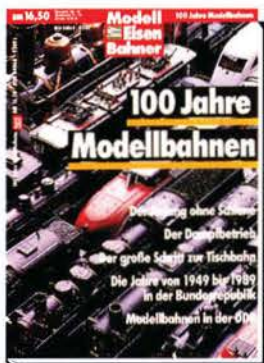
Erlebnis Eisenbahn – jeden Monat neu und faszinierend – in 12 ausgesuchten Motiven!
1 vierfarb. Deckbl., 12 vierfarb. Kalenderbl., Format 420 x 330 mm, Metallkamm-
bindung
Best.-Nr. 70779
DM 19,80/6S 155,-/sFr 19,80

Modellbahnkalender 1994

Faszination Modelleisenbahn – jeden Monat neu und beeindruckend! 1 vierfarb. Deckbl., 12 vierfarb. Kalenderbl., Format 420 x 330 mm, Metallkamm-
bindung
Best.-Nr. 70780
DM 19,80/6S 155,-/sFr 19,80



Walz
Die Geschichte der Bahn: Erlebnis Eisenbahn
Eine chronologische, schlüssige Darstellung des Schienenverkehrs von den Anfängen bis heute.
298 S., 327 Abb., geb.
Best.-Nr. 70837
DM 28,-/6S 219,-/sFr 28,-



Wagner
100 Jahre Modellbahnen
Die Broschüre zeigt sehr ausführlich die Entwicklung des Modellbahnwesens in der Bundesrepublik Deutschland für den Zeitraum 2. Weltkrieg bis heute.
114 S., zahlr. Abb., durchgeh. farb., brosch.
Best.-Nr. 70810
DM 16,50/6S 129,-/sFr 16,50



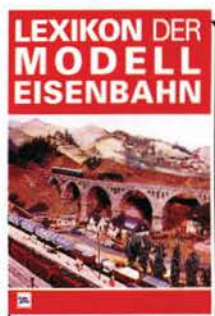
Reuter
REKORD LOKOMOTIVEN
Der Autor stellt die schnellsten Lokomotiven der Welt von 1848 bis 1950 – in zusätzlich 8 farbigen und 18 einfarbigen doppelseitigen Seitenansichten – vor.
320 S., 170 Abb., geb.
Best.-Nr. 70834
DM 29,-/6S 226,-/sFr 29,-



Fromm
MODELLBAHN ANLAGEN
Bahnhöfe und Gleispläne: Betrachtlich erweitert wurde in dieser Neuauflage vor allem der Komplex der Vorstellung „echter“ Bahnhöfe mit detaillierten Hinweisen zur Gestaltung der Modellbahnhöfe.
260 S., 368 Abb., geb.
Best.-Nr. 70756
DM 36,-/6S 281,-/sFr 36,-



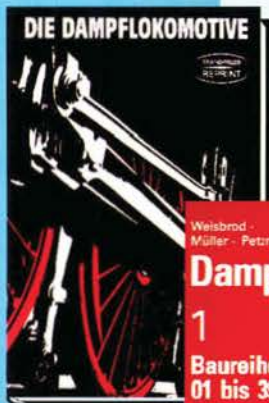
Temming
Nebenbahnen
Der Autor behandelt dieses bedeutsame und faszinierende Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte, indem die vielen Einzelschicksale von Nebenbahnen mit ihrer typischen Charakteristik bilanziert werden.
168 S., 200 Abb., geb.
Best.-Nr. 70771
DM 49,-/6S 382,-/sFr 49,-



Hoße/Schnitzer/Dahl
Lexikon der Modelleisenbahn
Das Lexikon geht mit seinen über 1300 Stichwörtern vom Vorbild der „großen“ Eisenbahn aus, transformiert diese Begriffe auf die Modelleisenbahn und gibt, sofern angebracht, Tipps zum Selbstbau.
304 S., 422 Abb., dav. 33 farb., geb.
Best.-Nr. 70755
DM 49,-/6S 382,-/sFr 49,-



VORBILD UND MODELL



NEU

Deutsches Lok-Archiv
Dampflokomotiven
1 Baureihen 01 bis 39



Weisbrod/Müller/Petznick
Dampflokomotiven
Band 1 Baureihen 01 bis 39 Schnellzug- und Personenzuglokomotiven mit Schlepptender der DRG, DR und DB
284 S., 231 Abb., Tab., gebunden
Best.-Nr. 70768
DM 49,80/6S 389,-/sFr 49,80

Zscheck
Dampf- und Verbrennungstriebwagen
Nach dem bewährten Konzept der Fahrzeug-Archive: Entwicklungsgeschichte, Baureihenbeschreibungen mit Fotos/Maßskizzen, techn. Daten enthält der Band alle deutschen Dampf- und Verbrennungstgw.
364 S., 179 Abb., 85 Tab.
Best.-Nr. 70766
DM 59,-/6S 460,-/sFr 59,-

Schwarze u.a.
Die Dampflokomotive
Dieser „Klassiker“ (Reprint) über die Dampflokomotive bietet Freunden der Eisenbahn und allen anderen Interessierten noch einmal Gelegenheit zu einem Blick in die Welt der klassischen Maschinenbaus vergangener Tage.
917 S., 515 Abb., 35 Taf., 46 Anl., geb.
Best.-Nr. 70791
DM 98,-/6S 765,-/sFr 98,-

Erhältlich überall im Buch- und Bahnhofsbuchhandel

oder senden Sie Ihre Bestellung an
Motorbuch-Versand · Postfach 10 37 43 · 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 22/ab 16.00 Uhr (07 11) 2 10 80-0

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

Anzahl	Bestell-Nr.	Kurztitel	Preis

Name _____ ME 1/94
Straße _____
PLZ/Ort _____



Die Damen aus Preisers Werkstatt zeigen das Maß aller Dinge: 95-45-60. Mehr über das Maß aller Dinge findet der interessierte Leser in der Titelgeschichte **Seite 39**.

VORBILD

Zum Stand der Sache
Wie weit sind die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit ? **6**

Das war's, das ist's, das wird's
Abschied und Neubeginn bei den Deutschen Bahnen **8**

Die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft
Die erste private Regionalbahn mausert sich **9**

Betriebsbesichtigung: Raw Dessau
DB-Elloks in der DR-Reparatur **10**

Die baltischen Bahnen
Latvijas Dzelzceļš (Lettische Bahnen) **12**

Waldbahnwinterurlaub
Der Bayerische Wald mit Eisenbahnüberraschungen **19**

Kohle – Dampf – kein Feuer
Die Bahngeschichte einer schneereichen Nacht **21**

MODELL

Katos SVT
Japanischer Hamburger überzeugt **34**

Pikos 01 533
Alte Konstruktion mit neuem Antrieb **36**

Voll daneben
Berichtigung zu Fleischmanns 86 457 **38**

Das Maß aller Dinge
Wie bei Preiser Modell-Menschen entstehen **39**

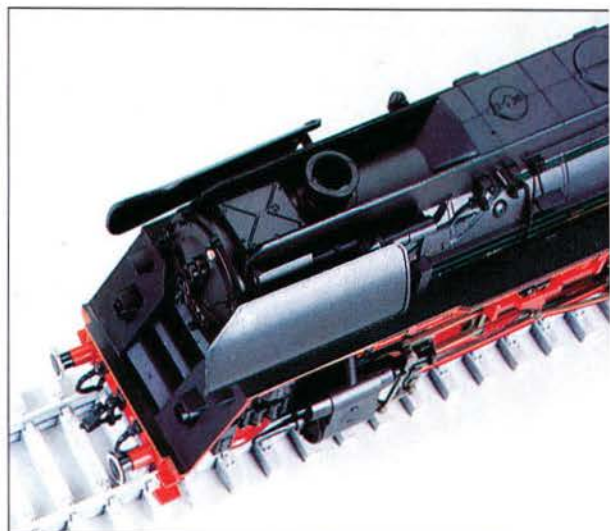
Tram aus Mickten
Wenn Feinmechaniker Straßenbahnen nachbilden **44**

So bauen wir
Mit der Glühdrahtsäge in den Styropor-Block **48**

Umbau von TT-Lokomotiven
Eine 44er und eine 52er entstanden aus einer 56/58er **51**

Kuppeln – aber butterweich
Rocos neue Universalkupplung **53**

Lenz-Autos
Automodell-Umbauten am Küchentisch **54**



TEST: Pikos Nachauflage der 01 533 in H0 fuhr Runde um die Runde auf dem MEB-Prüfstand. Sie ist besser als die Vorgängerserie. Einzelheiten im Bericht ab **Seite 36**.

RUBRIKEN

Bahnpost	4
Prellbock	5
Drehscheibe	15
Auskunft	23
Güterschuppen	24
Modell-Drehscheibe	31
Modell-Garage	47
Fahrplan	56
Zugschluß	58
Vorschau	59

**Modell
Eisen
Bahner** IM
ABONNEMENT!
Regelmäßig und
pünktlich in
Ihrem Postkasten.
Nutzen Sie den
Bestell-Cupon
auf Seite 56!

Zum Titelbild:

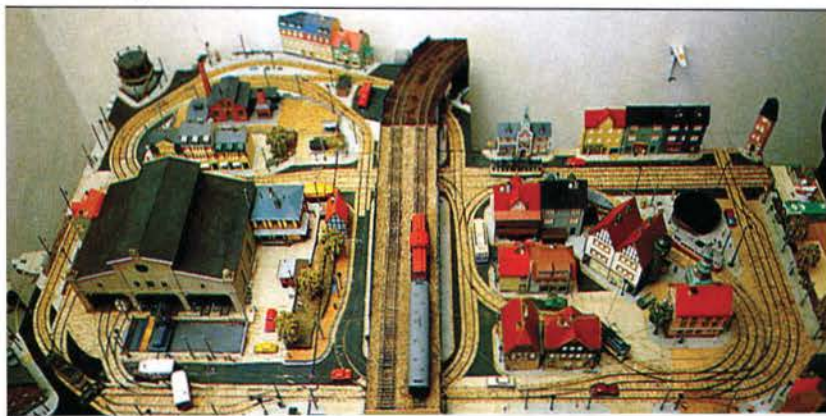
Weder das Symbol einer Werbung für einen Magenbitter noch die Andeutung einer Beschimpfung unter Autofahrern stand Pate bei der Idee für unser Titelbild, sondern die Absicht, „an Hand“ eines homo sapiens die Maße eines homo preiser zu zeigen ab **Seite 39**.
Foto: A. Stirl

Wer in Dresden war, weiß, daß es dort ein Straßenbahndepot Mickten gibt. Wer nicht in Dresden war, kann das Straßenbahndepot Mickten in diesem Heft kennenlernen, **Seite 44**.



Zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit gehört die Schnellbahn Berlin-Hannover, hier die Grundsteinlegung für die Elbbrücke bei Hämerten. Über den Stand berichten wir ab **Seite 6**

Werklok 12 der Zementwerke Karsdorf ist die ehemalige DR 107 018. Sie gehört der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft. Die will mehr, als nur Werkverkehr anbieten. Was, steht auf **Seite 9**.



S-Bahn aus der Provinz

Fast täglich klagen nahezu alle Berliner Medien, daß ein Auftrag über 100 Viertelzüge für die Berliner S-Bahn zur Deutschen Waggonbau AG (Ammendorf, Bautzen, Görlitz, Dessau, Niesky – aber auch Berlin) gegangen ist. Berliner Firmen wie AEG Hennigsdorf gingen leer aus. Nur ganz am Rande wurde erwähnt, daß die Berliner Anbieter zu teuer waren. Da aber liegt der Hase im Pfeffer – der raue Wind aus allen neuen Bundesländern bläst den verwöhnten ex-West-Berliner Anbietern endlich ins Gesicht! Politisches Insel-Denken mit hohen Preisen, technischem Schnick-Schnack und wenig Rücksicht auf Fahrgastinteressen sind halt passé – nur haben es noch nicht alle gemerkt.

Und darum geht uns Steuerzahlern das grundlose Zetern auf den Geist: Wir haben nämlich Grund zu der Annahme, daß aus Berlin für die neue Baureihe 481 wieder der unselige Doppeltriebwagen angeboten wurde. Pro Vollzug bedeutet dies acht Führerstände, d.h. vier Führerstände pro Zug sind unnötig angefertigt, werden unnötig durch die Gegend gefahren und nehmen fünf Prozent des Fahrgastraumes weg. Das treibt die Herstellungs- und die Betriebskosten so in die Höhe, daß eben die Konkurrenz das Geschäft macht, obwohl Hennigsdorf seit Jahrzehnten das sinnvolle Viertelzug-Prinzip mit nur vier Führerständen pro Vollzug praktizierte. Pech für die Hennigsdorfer Spitzenkräfte, daß sie eine neue uneinsichtige Mutter bekommen haben.

J. Czarnetzki, Bürgerinitiative Spandauer Verkehrsbelange 73

Nachwuchssorgen

Man liest von Nachwuchssorgen der Modellbahnclubs und gibt leichtfertig den Spielcomputern die Schuld. Ich sehe die Ursache darin, daß die Eisenbahn als Vorbild permanent an gesellschaftlicher Bedeutung verliert. Bahnfahren ist doch wohl bei der Masse der Familien mit Kindern die Ausnahme und nicht die Regel, nicht zuletzt wegen der Kosten. Eine weitere Ursache: Der GA-

MEBOY kostet etwa 150 Mark. Eine Fleischmann-Lok, BR 94 in H0, sind gleich drei GAMEBOY-Spiele. Beim durchschnittlichen Taschengeld meines 12jährigen Sohnes würde seine Geduld auf eine harte Probe gestellt, könnte er nicht auf Vaters TT-Schätze zurückgreifen.

Und: Der ewige Perfektionismus, der von älteren Modelleisenbahnern be- und übertrieben wird, stößt einen Unerfahrenen geradezu ab. Wer nur mit der Eisenbahn spielen will, ohne sich sklavisch ans Vorbild zu halten, wird nie ein Modelleisenbahner, wenn er stets solche Maßstäbe vorgehalten bekommt.

Was das Verhältnis Computer - Modelleisenbahn anbelangt, unterstützen Computer das Modellbahn hobby in jeder Hinsicht. Man denke nur an die riesigen Datenmengen, die manche Eisenbahnfreunde zusammengetragen haben. Sie lassen sich mit einem PC viel effektiver verwalten. Ganz abgesehen davon, daß PC als Steuercomputer in Digitalanlagen den Verdrahtungsaufwand entscheidend minimieren, sind sie als Planungssystem ebenfalls bestens geeignet. Es kann also nicht Computer gegen, sondern nur Computer für die Modelleisenbahn heißen.

J. Uhlich, 99097 Erfurt

Danke, Piko!

Im Dezember 1974 habe ich den VT 4.12 in N von Piko gekauft. Die Garnitur ist viele Jahre ohne Beanstandungen gelaufen, bis mein Patenkind im vergangenen Jahr den Motorwagen fallen ließ, wobei beide Kupplungen abgebrochen sind. Obwohl Piko schon seit längerer Zeit die N-Produktion eingestellt hat, erhielt ich drei Tage nach meinem Anschreiben einen Rückruf der Service-Abteilung mit der Aufforderung, den Triebwagen zu schicken. Nach weiteren zwei Wochen kam das Fahrzeug repariert zurück. Da kann der Modellbahnfreund nur noch sagen: Danke, Piko!

G. Hantschel, 73430 Aalen

Spenden erbeten 03 1090

Zur Rettung der 03 1090, die laut Kaufvertrag bis zum 17. März 1994 in Meiningen eine

Hauptuntersuchung erhalten muß, haben die Eisenbahnfreunde Ueckertal e.V. das Spendenkonto 35 03 1090 bei der Sparkasse Pasewalk (BLZ 150 516 42) eingerichtet. Es gibt sowohl Spendenbescheinigungen fürs Finanzamt als auch Zertifikate über den gespendeten Anteil. Ziel ist, die ex 03 0090 vom Bw Stralsund, die mit ihrer jetzigen (ersten) Betriebsnummer das Datum der deutschen Einheit trägt und als eine der gelungensten Rekonstruktionen der Deutschen Reichsbahn gilt, für ihren historischen Einsatzraum Vorpommern zu erhalten.

MEB

Le Shuttle

Da ich die Angabe von 70 mph Höchstgeschwindigkeit (HG) zwischen Ashford und London bezweifelte, bin ich eigens über diese Strecke heimgefahren und habe grob 90 mph gemessen. Die Signalisierungsgrundsätze bei BR sind ähnlich wie bei uns: Es werden die Einschränkungen gegenüber der HG angezeigt, ganz selten die HG selbst. Sie liegt m.W. bei 100 Meilen.

Den leicht hämischen Unterton hinsichtlich der Türöffnungsprozedur halte ich für verfehlt. Diesen Hinweis finden wir auch im 15 Jahre alten HST/IC 125 (200 km/h), während seine Übergangstüren Infrarotsteuerung besitzen, die in Deutschland erst 1991 mit dem ICE eingeführt wurde.

Die Türverriegelungstechnologie beruht auf einer Vorschrift aus dem 19. Jahrhundert, als etliche tödliche Unfälle (auch an Kindern) zu der wirkungsvollen und typisch britischen Lösung führten. Typisch ist die Einfachheit und die lange Beibehaltung dieser Lösung. Sie mag primitiv erscheinen, war aber sicherheitsmäßig besser als die bei kontinentalen Zügen.

Die modernen Triebwagen und der IC 225 haben Zentralverriegelung mit Taster zum Öffnen und Schließen.

Interessant ist noch, daß voraussichtlich ab 1999 Züge mit kontinentalem Profil auf dieser Strecke bis London fahren können. Erwogen wird, im Berufsverkehr auch doppelstöckige Züge mit UIC-Profil einzusetzen.

Uwe Nußbaum, 12103 Berlin

Keine Teestunde

Zum Beitrag „Elektrisch auf den Brocken“ in Heft 11/93 schrieb Herr Köbke von der Harzer Schmalspurbahnen GmbH original:

„Desweiteren verweisen wir auf die negative Darstellung unserer Bahn in folgendem Text: ‚Und wenn dann noch der Bahnsprecher seine zur Vorstellung der renovierten 99 5901 eingeladenen Gäste im strömenden Regen auf dem Bahnsteig abfertigt, ohne ihnen wenigstens eine Tasse heißen Tees anzubieten, wird selbst der wohlwollendste Besucher unwirsch.‘ Wie Sie sicherlich mittlerweile selbst bemerkt haben und auch Ihnen in der Einladung mitgeteilt wurde, wurden die Journalisten zu der Bahnfahrt um 9.00 Uhr eingeladen und nicht zu einer vorhergehenden Teestunde.“

Die 99 5901 wurde übrigens nicht, wie von uns im o.g. Beitrag vermeldet, im Raw Chemnitz, sondern im Raw Görlitz aufgearbeitet.

MEB

Schlicht begeistert

Als ich im Frühjahr 1991 im tiefsten Bayerischen Wald zufällig auf den ModellEisenbahner stieß, überraschte mich zuerst der Preis. Dann stieß mir auf, die ist ja von „drüben“! Nach gründlichem Lesen war ich schlicht begeistert.

Ein ganz wichtiger Aspekt ist für mich (Baujahr 1955) ihre Berichterstattung über deutsch-deutsche Bahngeschichte wie in Heft 2/91: „Fluchtversuch unmöglich“. Ich bin als Kind ungezählte Male über Leipzig nach Chemnitz zu meinen Verwandten gefahren und habe jedesmal die angstvollen Grenzübertritte erlebt.

Ein anderer wichtiger Aspekt ist die Vorstellung von Modell-Anlagen aus den neuen Bundesländern. Sie bieten eine Fülle von Anregungen, wie man etwas gestalten kann, ohne es einfach im Geschäft zu erwerben.

Ich wünsche dem ModellEisenbahner alles Gute.

Th. Köhler, 61169 Friedberg

Wir sind lernfähig!

Täglich erreichen die Redaktion u.a. mindestens 30 Briefe, in denen Nachrichten von der großen und der kleinen Eisenbahn mitgeteilt werden, in denen Geschichten aufgeschrieben sind oder geschichtliche Abhandlungen. In zahlreichen Briefen wird auch Stellung genommen zu veröffentlichten Beiträgen, werden Korrekturen angebracht, Ergänzungen zur Verfügung oder Fragen gestellt. Die Vielfalt dieser Leserpost beschäftigt die Redaktion nicht unwesentlich. Abgesehen davon, daß jeder Einsender eine Antwort erhält, versuchen wir, tunlichst viel zu veröffentlichen. Wir gehen davon aus, daß wir nicht allein ein anonymes Fachblatt sind, sondern auch ein Forum, ein öffentlicher Platz, auf dem man sich trifft, um sich auszutauschen und mitzuteilen. Bei aller gebotenen Neutralität lehnen wir es daher nicht ab, auch persönliche Meinungen gelten zu lassen. Natürlich bleibt es nicht aus, daß sich eine Reihe Leser mit dem – Ihrem – unserem Blatt selbst beschäftigen. Und auch da wischen wir keinen Briefbogen achtlos oder überheblich vom Tisch. erinnert sei an die Schimpfe, die wir seinerzeit einzustecken hatten wegen der Formatänderung vom Herbst 1990. Wir haben uns als lernfähig erwiesen.

In jüngerer Zeit haben sich die Vorwürfe verdichtet, die Heftstruktur sei zu unübersichtlich, der Vorbildteil vom Modellbereich nicht klar getrennt, kurz: es sei keine Ordnung im Heft auszumachen.

Uns hat das getroffen, denn wir meinten sehr wohl, einen Splitter vom Stein der Weisen zu besitzen: Die Titelgeschichte steht immer vorn, dann folgt der Vorbildteil, dann der Modellteil, und hinten noch etwas zum Lesen – eine Bahngeschichte und über Museen. Und da sich die Titelgeschichte einmal mit einem Vorbild-, das nächste Mal mit einem Modellthema beschäftigt, wechselt das eben, indem die Modelltitelgeschichte halt im Vorbildteil...

Ich merke es beim Erklären selbst, wie schwer diese „Ordnung“ darstellbar ist – geschweige, daß sie sich dem Unbefangenen von selbst offenbart.

Ab vorliegendem Heft haben wir eine Änderung eingeführt: Vornweg der Vorbildteil, konsequent, als verbindende Trennung der Güterschuppen mit all dem wichtigen Krimskrams, den man so nötig fürs Hobby braucht, und dann der Modellteil, konsequent, einschließlich Titelseite, wenn sie thematisch in diesem Bereich angesiedelt ist.

Auswirkungen auf unseren Heftpreis hat das keine.

In der Überzeugung, daß wir so ein Stück unseres Wegs wieder besser miteinander fahren, wünsche ich Ihnen ein gutes, gesundes, sich zum Positiven entwickelndes Jahr 1994.

F. Borchert

Das Objekt muß nicht immer Dampflokomotive sein, um stimmungsstarke Eisenbahnmotive einzufangen.



Zum Stand der Sache

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Die Deutsche Reichsbahn soll zu einer der modernsten Eisenbahnen Europas werden. In nur sieben Jahren sind rund 2000 Kilometer Strecken aus- oder neuzubauen und rund 30 Milliarden Mark zu investieren, 1993 wurden 300 Kilometer fertiggestellt. Bevorzugt wurden und werden die Strecken von und nach Berlin, die bereits jetzt teilweise Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h zulassen und, sofern die Sicherungsanlagen nachgerüstet sind (zum Beispiel Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge, Einbau der linienförmigen Zugbeeinflussung an Lokomotiven und Gleisen), mit bis zu 200 km/h befahren werden können.



Ausbautrecke Berlin-Hamburg: Bei Breddin wird der Beton eines Durchlasses mit Naturstein verblendet.

Bei den im April 1991 von der Bundesregierung beschlossenen 17 Verkehrsprojekten Deutsche Einheit ging es im Grunde darum, im Vorgriff auf den ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplan unverzüglich zu beginnen, die bislang auf die Nord-Süd-Richtung gerichtete Ver-

kehrsinfrastruktur durch ausgebauten Ost-West-Verbindungen zu ergänzen. Die Projekte sollen vor dem Jahr 2010 fertiggestellt sein, davon die Schienenprojekte noch in diesem Jahrzehnt.

Projekt 1

Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund

Ausbau der Strecke für Geschwindigkeiten durchgehend von 120 km/h, auf weiten Ab-

schnitten 160 km/h, dabei zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung des Abschnitts Holthusen-Hagenow Land. Im Januar 1993 begann der Neubau dreier Brücken, der erste Abschnitt Holthusen-Schwerin wurde übergeben. Fertigstellung: 1997

Projekt 2

Berlin-Hamburg

Ausbau der Strecke für 160 km/h bzw. 200 km/h, Wiederherstellung des zweiten Streckengleises Ludwigslust-Schwarzenbek, Wiederaufbau der früheren Streckengleise Berlin-Spandau-Albrechtshof, Trennung von S- und Fernbahn in Hamburg durch viergleisigen Ausbau, Elektrifizierung der Gesamtstrecke. Die Arbeiten zwischen Berlin Friedrichstraße

und Spandau beginnen im Mai 1994, zwischen Spandau und Nauen sind sie angelaufen, zwischen Nauen und Neustadt (Dosse) im vollen Gange, zwischen Neustadt (Dosse) und Wittenberge nahezu abgeschlossen und zwischen Ludwigslust und Hamburg Hbf ebenfalls im Gange. Fertigstellung: Mai 1996

Projekt 3

Stendal-Uelzen-Bremen

Zweigleisiger Ausbau bzw. Wiederaufbau und Elektrifizierung. Der Wiederaufbau dreier Eisenbahnbrücken im 1951 stillgelegten Streckenteil Salzwedel-Nienbergen begann im März 1993. Der Wiederaufbau des Streckengleises wurde begonnen. Fertigstellung: 1997

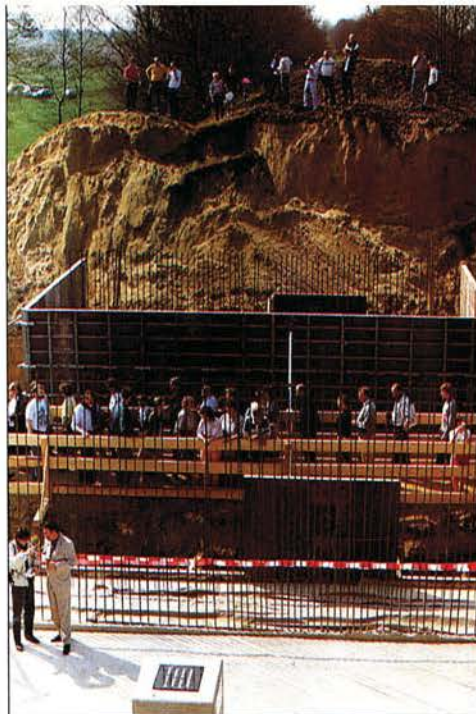
Projekt 4

Berlin-Stendal-Hannover

Elektrifizierung und Ausbau des Abschnittes Berlin Hbf-Staaken, Neubau eines Hochgeschwindigkeitsabschnittes Staaken-Oebisfelde für 250 km/h, Elektrifizierung des Abschnittes Oebisfelde-Lehrte für 200 km/h. Ende 1992 begann der Neubau mit dem Grundstein für die neue Elborücke bei Hämerten, westlich und östlich von Stendal sind



Neubaustrecke Staaken - Oebisfelde: Brücke für 250 km/h über die Elbe bei Hämerten (Stendal). Im Hintergrund die alte Brücke der Stammstrecke.



Ausbautrecke Salzwedel-Uelzen: Grundstein für die drei wiederaufzubauenden Brücken.

die Gleise bereits verlegt worden. Fertigstellung: 1997

Projekt 5

Berlin-Magdeburg-Helmstedt

Ausbau und Elektrifizierung des Abschnittes Werder(Havel)-Helmstedt für 160 km/h. Der Umbau des Bahnhofs Werder ist abgeschlossen, gebaut wird jetzt in den Abschnitten Brandenburg-Kade und Burg-Biederitz. Der Streckenteil zwischen Magdeburg und Helmstedt wird seit Mai 1993 mit bis zu 160 km/h befahren. Fertigstellung: Mai 1995

Projekt 6

Halle-Eichenberg

Durchgehender zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung. Im Mai 1993 wurden der elektrische Zugbetrieb und das zweite Gleis von Deuna nach Leinefelde

Reisezeiten in Stunden

von	nach	1989	heute	2000
Berlin	Hamburg	5,5	4,0	2,3
	Hannover	4,3	3,5	1,8
	Düsseldorf	6,8	6,0	3,8
	Frankfurt	7,5	5,3	3,8
	Stuttgart	10,0	6,5	5,0
	Leipzig	2,5	2,5	1,0
	Nürnberg	8,5	6,8	3,5
	München	10,8	8,5	4,5
	Dresden	2,5	2,0	1,3
Leipzig	Dresden	1,5	1,5	0,8

sowie Bodenrode-Uder in Betrieb genommen. Derzeit wird Sollstedt-Eichenberg elektrifiziert. Fertigstellung: 1994

Projekt 7

Erfurt-Bebra

Elektrifizierung und Ausbau der Strecke für 160 km/h, zweigleisiger Wiederaufbau der Werratalbahn Eisenach-Gerstungen, Wiederaufbau des Verbindungsbogens Blankenheim-Faßdorf zur Umgehung des Bahnhofs Bebra. Elektrifiziert wird der Abschnitt Eisenach-Bebra, gearbeitet im Verbindungsbogen und im Abschnitt Ronshausen-Hönebach. Fertigstellung: 1995

Projekt 8

Berlin-Halle/Leipzig-Erfurt-Nürnberg

Sanierung und Ausbau des Abschnittes Berlin-Bitterfeld für 200 km/h, Ausbau des Abschnittes Halle-Weißenfels für 200 km/h,



Auf der Ausbaustrecke von Erfurt nach Bebra: In Gotha werden neue Brückenteile eingeschoben als Ersatz für das alte Viadukt (1992).

stein und Bitterfeld wird das Gleis auf die alte Trasse gelegt.

Für die Baufreiheit werden die meisten schnellfahrenden Züge der Richtung Berlin-Leipzig/Halle über Belzig-Dessau und der Gegenrichtung Halle/Leipzig-Berlin über Falkenberg-Doberlug-Kirchhain umgeleitet. Der Leipziger Güterring ist saniert und wird weitere Züge vom Abschnitt Bitterfeld-Leipzig aufnehmen. Zwischen Lichtenfels und Nürnberg darf meist mit 160 km/h gefahren werden.

Die bisherige Stammstrecke ist zwischen Camburg und Saalfeld für 120 km/h ausgebaut worden. Die Gesamtstrecke soll bis 1995 durchgehend elektrisch befahrbar sein, das zweite Gleis Saalfeld-Probstzella wird 1994, Probstzella-Ludwigstadt 1996 fertig. Fertigstellung der Ausbaustrecke Berlin-Leipzig/Halle 1997, restliche Ausbau- und Neubaubauabschnitte zwischen 1997 und 2000.

Projekt 9

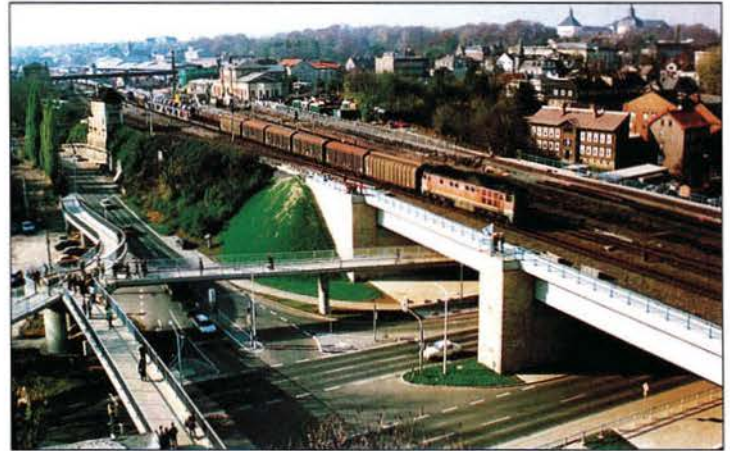
Leipzig-Dresden

Ausbau der Abschnitte Leipzig-Kühren und Cossebaude-Dresden sowie Neubau Kühren-Cossebaude für 200 km/h.

Der Streckenausbau begann 1992 zwischen Sellershausen und Paunsdorf, 1993 zwischen Weißig und Priestewitz. Am 10. September wurde der Grundstein für die Kötitzer Brücke bei Dahlen gelegt. Der Neubau umgeht die Knoten Wurzen und Riesa und fädelt die Strecke bei Böhlitz in die Berlin-Dresdener Strecke ein.

zu einem Drittel finanziell nicht gedeckt. Verschiedene Fachleute versichern aber, bei den Schienenverkehrsprojekten werde es keine Abstriche geben, notfalls erschließe man private Finanzierungsquellen.

Indes wird jedes Projekt auf seine Notwendigkeit „abgeklopft“. Der fehlende wirtschaftliche Aufschwung, wie er sich im rapide zurückgegangenen Schienengüterverkehr zeigt, macht zumindest Details der Ausbaupläne fraglich. So soll die „Amerika-Li-



Das neue Viadukt in Gotha nach der Inbetriebnahme 1993.

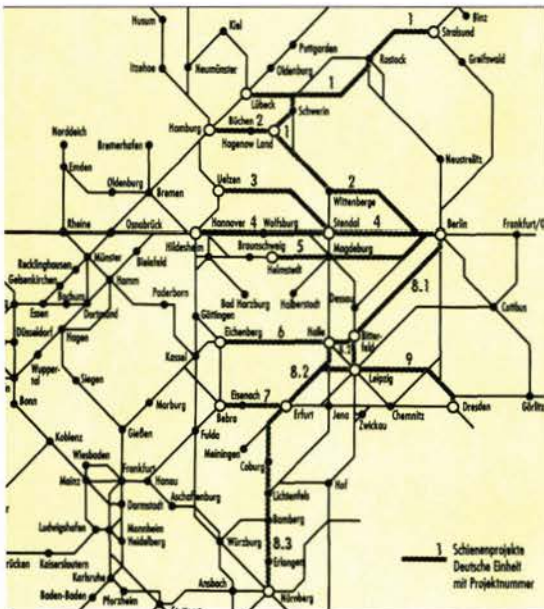
Notwendig sind der 2000 Meter lange Kockelsbergertunnel sowie zwei Brücken über die Elbe und das Jahnatal. Fertigstellung 1998.

Abstriche?

Die schnellen und leistungsfähigen Strecken sollen wieder mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene bringen und damit zum wirtschaftlichen Aufschwung in den sechs neuen Bundesländern beitragen. Allerdings sind infolge der Preisentwicklung die vor zwei Jahren veranschlagten Investitionskosten von 56 Milliarden DM auf 64 Milliarden DM gestiegen, und die Projekte des vordringlichen Bedarfs im Verkehrswegeplan sind

nie“ Stendal-Uelzen eingleisig bleiben und erst dann elektrifiziert werden, wenn es der Zugverkehr erfordert. Auch am Ausbau der Stammstrecke Berlin-Hannover, parallel zur Hochgeschwindigkeitsstrecke, soll gestrichen werden. Ob Lübeck/Hagenow Land-Stralsund ausgebaut wird, wie anfangs geplant, ist nicht sicher. Erfreulich stimmt dagegen, daß die Strecke Berlin-Hamburg ein Jahr früher, als ursprünglich gedacht, fertig werden soll. Verkünden will das niemand; die ICE-Panne in Berlin – das Ziel Zoologischer Garten konnte zum Fahrplanwechsel 1993 nicht angefahren werden – wurde zum Trauma der Entscheidungsträger in Frankfurt (Main) und Berlin.

Erich Preuß



Die Schienenprojekte Deutsche Einheit

Neubau des Abschnittes Leipzig-Weißenfels-Erfurt-Ebensfeld (bei Bamberg) für 250 km/h, viergleisiger Betrieb Ebensfeld-Nürnberg bis zu 200 km/h.

Zwischen Flughafen Berlin-Schönefeld und Leipzig sind bereits einige Abschnitte für 160 km/h ausgebaut. Gebaut wird gegenwärtig am Grünauer Kreuz, am Südlichen Berliner Außenring, zwischen Ludwigsfelde und Trebbin, Radis und Gräfenhainichen sowie zwischen Delitzsch und Zschortau. Der Verbindungsbogen von Dennewitz zur Strecke Jüterbog-Wildpark (bis 1992 von Berlin-Transitzügen genutzt!) wird abgerissen, zwischen Mulden-



Ausbaustrecke Berlin-Halle/Leipzig: Streckenabschnitt für 200 km/h mit neuem Haltepunkt Bülzig nach beseitigtem schienengleichen Wegübergang.



Das war's

Am 31. Dezember 1993 hörte die Deutsche Reichsbahn auf zu existieren.

Bei aller gebotenen Sachlichkeit: Völlig gefühllos vermag ich's nicht wegzustecken; schließlich füllte diese beschimpfte, verkommene, geliebte Deutsche Reichsbahn einen wesentlichen Teil meines Lebens aus. Nicht, weil sie die Deutsche Reichsbahn war, sondern weil sie unsere Bahn war, die von liebenswerten, selbstlosen Menschen trotz aller

Widerwärtigkeiten mit Leistungen am Leben erhalten wurde, die zwar statistisch erfaßt sind, um deren Zustandekommen aber nur der weiß, der mitgeschuftet hat und sich betrogen fühlt von den miternährten Schmarotzern, die stets das große Wort führten und die Weisheit mit Löffeln gegessen hatten.

Bei aller gebotenen Sachlichkeit ist mir zumute, wie es das nebenstehende Bild ausdrückt.

F.B.

Das ist's

Positives ist zum Ende der DR aus dem Süden Berlins zu melden. Nach der Wiedereröffnung der U-Bahnlinie 2 am 13. November von Pankow nach Ruhleben mitten durch alle Zentren von Berlin stehen hier seit 17. Dezember nach vierjähriger Buddelei 18 Kilometer S-Bahn wieder unter Spannung: Von Westend über Westkreuz, Schöneberg, Neukölln und Köllnische Heide nach Baumschulenweg. Bis 1961 verkehrte übrigens auf einem Teil dieses Abschnitts die Gruppe G von Mahlsdorf über die Stadt-

bahn, die Verbindungskurve von Charlottenburg nach Halensee, den Südring und Baumschulenweg bis Grünau.

Beim Südring handelte es sich nicht um die Wiederherstellung des alten Zustandes. Einige Stationen wurden völlig neu gebaut, andere, wie Westend, Heidelberger Platz (ex Schmargendorf), Bundesplatz (ex Wilmersdorf) und Hermannstraße, mußten in ihrer Lage verschoben werden, um besseres Umsteigen zu U-Bahn und Bus zu schaffen. Bleibt anzumerken, daß der Rest



Foto: Bodo Schütz

des Südringes – der Lückenschluß zwischen Neukölln, Sonnenallee und Treptower Park – auf sich warten läßt. Es gab noch

keinen Spatenstich, denn da ist auch die Weiterführung der Stadtautobahn im Gespräch, die dieses Gebiet durchqueren soll.

Unter dem Motto „Tschüß Rbd, Guten Tag AG“ lud die noch-Rbd Dresden zur letzten Sonderfahrt durch Sachsen ein, verabschiedete sich noch-Präsident Lücking und stellten sich die Manager der Niederlassung Fernverkehr, der Regionalbereiche Nahverkehr, Ladungsverkehr, Netz, Bahnbau und Traktion sowie der Geschäftsbereiche Stückgutverkehr, Personenbahnhöfe und Werke vor. Nichts, aber auch gar nichts erinnert in der Unternehmensstruktur der Deutschen Bahn AG an vertraute Organisationsformen von Reichs- oder Bundesbahndirektionen oder Ämtern.

Um ein Beispiel zu nennen: Der Geschäftsbereich Personenfernverkehr in der Konzernleitung hat neben anderen einen Regionalbereich Süd-Ost geschaffen, der seinen Sitz in Halle hat mit Niederlassungen in Leipzig, Dresden und Erfurt! Die Niederlassung Dresden hat Zweigniederlassungen in Plauen, Zwickau, Chemnitz, Riesa, Pirna und Gör-

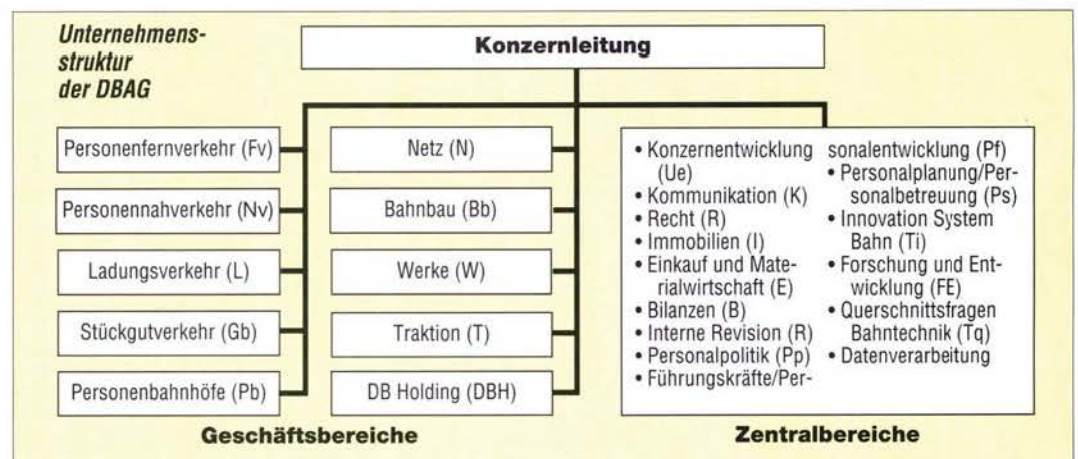
Das wird's

litz. Woraus ersichtlich wird, daß Länderbegrenzungen für die Strukturentwicklung der Bahn-AG keine Rolle spielten, sondern ausschließlich technologische Gesichtspunkte.

Eine Geschäftsleitung Sachsen oder wie auch immer, die eventuell eine Präsidial-Funktion haben könnte, ist nicht vorgesehen. Es gibt lediglich den Konzernbeauftragten für den Freistaat Sach-

sen, der während der Anlaufphase Koordinationsschwierigkeiten zwischen den Bereichen beheben soll. In Sachsen ist es der bisherige Präsident, aber das ist nicht die Regel für alle Bundesländer. Wie es im Prinzip mit dem 1. Januar anlief, zeigt die Grafik. Wie es sich bewährt, zeigt die Praxis. Möge es zum Nutzen sein.

Fritz Borchert



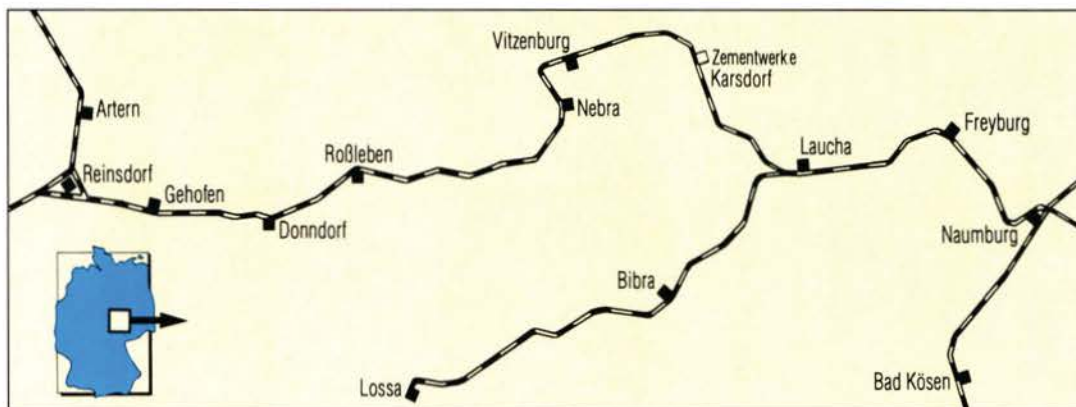
Die Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft

Während bis Jahresende die Verkehrsminister von Bund und Ländern über Milliardenzuschüsse für die Regionalisierung des Nahverkehrs stritten, wandte sich im südlichen Sachsen-Anhalt eine Werkbahn der praktischen Lösung dieser neuen Aufgabe zu.

Die Bahnreform überträgt die Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr auf die Länder und die Gebietskörperschaften, sprich Landkreise und Städte. Daneben muß die Deutsche Bahn AG ab 1994 allen Bahngesellschaften der Europäischen Union ihre Strecken vermieten, wenn diese es wollen. Auch wenn Details noch unklar sind, will die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH (KEG) im Unstruttal als erste in Ostdeutschland dabei sein, wenn es um die Verwirklichung der neuen Nahverkehrskonzepte geht. Die KEG wurde im Oktober 1992 aus dem Karsdorfer Zementwerk ausgegründet. Die Mainischen Feldbahnen im westfälischen Schwerte, ein privates Ausbesserungswerk und Lokomotivhandelsunternehmen, haben knapp drei Viertel des Kapitals übernommen und rüsten für den Personenverkehr auf der Schiene.

Am 18. September 1993 rollte der in Windeseile aufgearbeitete frühere VT 2.15 der Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN) zur Eröffnung der Weinstraße über die Unstrutbahn Naumburg-Artern. Er sollte einen Vorgeschmack geben auf einen – verglichen mit den sporadisch

verkehrenden DR-Garnituren – komfortablen Stundentakt, der 1994 eingeführt werden soll. In Schwerte und Karsdorf stehen dafür die ehemaligen AKN-Triebwagen VT 2.12 bis 2.20 und die Steuerwagen VS 2.53, 2.54 und 2.56 bereit, die ihre alten Nummern behalten. Diese MAN-Triebwagen aus den fünfziger Jahren werden für die kurvige Unstrutbahn als ideal angesehen. Die Lenkachsen der Oldtimer sorgen für eine höhere Laufruhe als sie die „Ferkeltaxen“ der DR und die DB-Schienenbusse bieten können. Später sollen die Fahrzeuge neue Inneneinrichtungen erhalten. Man denkt auch an ein Frühstücks- und Zeitungsan-



gebote für die Berufspendler, die von Privatwagen und Bus auf die Schiene gelockt werden sollen. Geht es nach der KEG, wird auch die Anfang der siebziger Jahre für den Personenverkehr stillgesetzte Finnebahn Laucha – Lossa wieder Fahrgäste befördern. Die KEG sieht zwar vorerst keine Chancen für einen Taktbetrieb, möchte aber bedarfsgerecht eingesetzte GmP auf der Strecke sehen, die nur einen spärlichen Güterverkehr bis Bibra kennt. Mit automatischen Kupplungen könnte der Triebwagenführer auch ohne fremde Hilfe rasch einzelne Wagen rangieren. Der defizitäre Personenverkehr deckt normalerweise seine Kosten nur zu einem kleinen Teil. Dennoch glaubt die KEG an einen wirtschaftlichen Betrieb: Ein Bus kostet 5 DM/km, die Geißbockbahn am Bodensee (MEB 9/93, Seite 19) kommt aber mit 1,30 DM/km aus. Zudem haben die AKN-Fahrzeuge nicht viel gekostet. Zuschüsse will der Kreis vermeiden, kann die Stadt Naumburg nicht aufbringen. Also

müssen viele Modelle für die Regionalisierung berechnet werden. Ein kommunaler Zweckverbund wie im Raum Frankfurt steht zur Debatte wie die Übernahme der beiden Strecken durch die KEG, die aber auch im Auftrag der Gebietskörperschaften auf Bahn-AG-Gleisen fahren könnte.

Nach wie vor dient die KEG dem riesigen Zementwerk als Werkbahn. 35 km Gleis mit 105 Weichen liegen auf dem Werkgelände, das eine öffentliche Ladestelle für die Unternehmen der Region bekommen soll. 800.000 t Zement, Kohlestaub und Zuschlagstoffe werden jährlich zum Bahnhof Karsdorf übergeführt. Zwei ex V 75 der DR, die 107 004 und 107 018, die in Leipzig beheimatet waren, und vier Diesellok der ex-DR-Baureihe V 60 bewältigen den Übergabe- und Rangierbetrieb. Die Stammfirma in Schwerte hat über 40 Lokomotiven an Industriebetriebe in Deutschland, Österreich und der Schweiz vermietet. In Duisburg stehen drei ehemalige DR-Eilok der Baureihe 109, die der KEG gehören. Daß diese Privatlokomotiven 1994 mit langen Zügen über Gleise der DB-AG rollen, ist nicht auszuschließen.

Friedhelm Weidelich



Ein Unikum des Zementwerkes Karsdorf, jedoch kein KEG-Fahrzeug: Eine Elektro-Kö mit eigenem Stromkabel.

ein Frühstück- und Zeitungsan-

wagen VT 2.12 bis 2.20 und die Steuerwagen VS 2.53, 2.54 und 2.56 bereit, die ihre alten Nummern behalten. Diese MAN-Triebwagen aus den fünfziger Jahren werden für die kurvige Unstrutbahn als ideal angesehen. Die Lenkachsen der Oldtimer sorgen für eine höhere Laufruhe als sie die „Ferkeltaxen“ der DR und die DB-Schienenbusse bieten können. Später sollen die Fahrzeuge neue Inneneinrichtungen erhalten. Man denkt auch an ein Frühstücks- und Zeitungsan-



Lok 12 im Kleid der KEG trägt noch die alte DR-Bezeichnung 107 018.



VT 2.12 schon in den Farben der KEG. Sieben weitere VT stehen bereit.

BETRIEBS- BESICHTIGUNG

50 Jahre dauerte es, bis das Reichsbahnausbesserungswerk Dessau endlich nur dem diente, wofür es gebaut worden war: Der Instandhaltung elektrischer Lokomotiven. Heute kommen sämtliche elektrischen Lokomotiven der ehemaligen Deutschen Reichsbahn hierher, dazu einige Baureihen der ex-Bundesbahn. Bei der Deutschen Bahn AG wird das Werk über das Jahr 2000 hinaus bestehen, denn es ist im Unternehmensbereich Werke das Stammhaus des Regionalbereichs Dessau, wozu das Aw Halle und das Bw Lutherstadt Wittenberg gehören.

Als die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Anfang der 20er Jahre das Programm für die Erweiterung und Neubauten der Werkstätten vorstellte, hatte sie mit dem Grundsatz der Preußischen Staatseisenbahn gebrochen, sämtliche Lokomotiven eines Direktionsbezirks in der Hauptwerkstatt der jeweiligen Direktion auszubessern. Vielmehr wurde das „Einzweckwerk“ geboren, das rationeller nur noch bestimmte Fahrzeugarten, diese aber in größerer Stückzahl instandzusetzen hatte. Auch für die sich ausdehnende elektrische Traktion konnte man

nicht einfach ein Dampflok-Raw in eines für elektrische Lokomotiven umbauen. So entschied man, in Dessau ein neues Werk zu errichten. Projektant war Prof. Sorger von der Reichsbahndirektion Halle, der folgende Forderungen zu beachten hatte:

1. mögliche Erweiterung,
2. kürzeste Förderwege für Lokomotiven und Einbauteile,
3. Verbinden der Werkteile nach



Foto: Martin Stertz

Raw Dessau



Erbarmungswürdig kamen die Altbaulokomotiven nach Dessau.

Hochglanzlackiert verließen sie den Dessauer Jungbrunnen.

dem technologischen Fluß, 4. geringster Aufwand bei hoher Leistung. Infolge des unerwartet hohen Grundwasserstandes und des Schwemmsandes zog sich der Bau des Werkes über sechs Jahre – von März 1923 bis Ende 1929 – hin. Eine Wohnsiedlung, die Zufahrtstrasse, das Anschlußgleis und der Haltepunkt Dessau Süd kamen hinzu. Schließlich war der 2. Dezember 1929 der Tag der Einweihung, noch nicht des Raw, sondern der Werkabteilung Dessau des

Foto: Helmut Constabel

Raw Halle. Was die Besucher bestaunten: Die 30.385 m² große Halle mit 40 Querständen beiderseits der Querschiffe, in jedem Querschiff zwei kuppelbare Kräne, die in der Lage waren, eine Lokomotive über eine andere zu heben. Das Schiff VI hatte eine 30-t-Achssenke erhalten. Die Grube unter der Schiebebühne – während des Baus als Schwimmbeckengenutzt – nahm das Lager auf. Gelobt wurden der gutgestaltete Industriebau, der zweckmäßige Gebrauch der umbauten Fläche und des Schiebebühnenfeldes sowie der technologische Fluß. Nur das neue Braunschweiger Raw für Dampflokomotiven war so rationell wie das Dessauer.

Als erste Lokomotive wurde die E 50 50 zugeführt, die einen Monat zuvor in Dessau Hbf einen Unfall erlitten hatte. Zur Erhaltung wurden die Baureihen E 71.1 und E 77, zum Zerlegen die Reihen E 01 und E 30 zugewiesen. Dazu kamen in den folgenden Jahren die elektrischen Lokomotiven der Rbd Halle, Hannover, Altona und Dresden, die elektrischen Triebwagen sowie deren Steuer- und Beiwagen

Dem Raw Dessau zugewiesene Lokomotiv-Baureihen

Stand Ende 1993

Deutsche Reichsbahn	Deutsche Bundesbahn
109	150
112	110 ¹
142	140 ¹
143	141 ¹
155	151
156	140 ²
171	
180	

¹ = Ausbesserungshilfe für AW Opladen

² = Sonderzuführung zum Einbau „Türblockierung“



Foto: Axel Mehner