

# Eisenbahn JOURNAL

Mai  
5/2004



**Ellok-Porträt:**  
**Abschied von der E 50**  
**Privatbahn:**  
**Ist die KEG am Ende?**  
**Kanada-Highlight:**  
**Ontario Northland Railway**  
**Modellteil:**  
**Die Sieger des 7. Modellbau-Wettbewerbs**







## Schienengüterverkehr im Aufwind

Bereits auf eine Trendumkehr zu schließen, wäre sicher voreilig – aber aufhorchen lässt uns dies schon: Laut Statistischem Bundesamt ist das Transportaufkommen auf der Straße im vergangenen Jahr zurückgegangen, während es auf der Schiene zugenommen hat. Der Bericht stützt sich auf Schätzungen des Bundesverkehrsministeriums. Demnach wurden auf der Straße 2,9 Milliarden Tonnen befördert, etwa 1,5 Prozent weniger als im Jahr 2002. Die Verkehrsleistung – gemessen in Tonnen pro Kilometer – stieg allerdings leicht um 1,8 Prozent auf 358 Milliarden Tonnenkilometern.

Bei der Eisenbahn stiegen im Jahr 2003 Aufkommen und Leistung um jeweils ca. vier Prozent auf 297 Millionen Tonnen bzw. 78,5 Milliarden Tonnenkilometern. Den größten prozentualen Zuwachs gegenüber dem Jahr 2002 erreichten mit 20,3 Prozent (37,5 Millionen Tonnen) die besonderen Transportgüter, wozu unter anderem im kombinierten Verkehr beförderte Güter zählen. Überproportional wuchsen auf der Schiene auch der Transport von Mineralölzeugnissen (um 9,3 Prozent auf 29,0 Millionen Tonnen), festen mineralischen Brennstoffen (um 7,1 Prozent auf 56,6 Millionen Tonnen) sowie von Nahrungsmitteln (um 6,8 Prozent auf 2,7 Millionen Tonnen). Weniger mit der Eisenbahn befördert wurden landwirtschaftliche Erzeugnisse, wo ein Rückgang um 16,0 Prozent auf 5,6 Millionen Tonnen zu verzeichnen war, sowie Steine und Erden mit einem Rückgang um 6,1 Prozent auf 32,2 Millionen Tonnen.

Deutlich schlechter als im Jahr 2002 schnitt die Binnenschifffahrt ab. Ihr Transportvolumen sank im Jahr 2003 um 5,8 Prozent auf 218 Millionen Tonnen. Ihre Beförderungsleistung ging um 8,7 Prozent auf 58,6 Milliarden Tonnenkilometer zurück. Diese Entwicklung führen die Statistiker vor allem auf die langanhaltenden Niedrigwasserstände zurück. Andererseits hat die Schiene von den dadurch bedingten Einschränkungen für die Schifffahrt sicherlich profitiert.

So bescheiden die Größenordnungen dieser Zuwachsraten im Schienengüterverkehr zunächst auch wirken mögen, so verdeutlichen sie doch eines: Das konsequente Bemühen verschiedener Güterbranchen, im Zusammenwirken mit interessanten Dienstleistungsangeboten von Eisenbahnverkehrsunternehmen wieder mehr Transporte per Bahn abzuwickeln, scheint allmählich Früchte zu tragen. Freilich darf nicht übersehen werden, dass es sich sowohl bei den Verlagerungen von Güterverkehr auf die Schiene als auch bei der Akquise von Neuverkehren bislang in der Regel um lukrative überregionale Transporte, sprich zumeist Ganzzüge, handelt. Reichlich zu tun gäbe es aber auch bei eher regionalen Gütertransporten – jener Bereich, der ja bekanntermaßen über viele Jahre von der seinerzeit noch nahezu konkurrenzlos agierenden DB systematisch abgewirtschaftet wurde. Doch auch hier scheint sich der Geschäftsboom des Güterfernverkehrs in Ansätzen niederzuschlagen: Als Beispiel möge die Wiederaufnahme des Güterverkehrs auf der Strecke Kempten–Reutte nach mehr als einem Jahrzehnt gelten. Hier wird seit Anfang März ein Betrieb in Vils in Tirol von der Mittelweserbahn mit einem Braunkohlestaubzug bedient (siehe Bahn-Notizen).

Zartes Wachstum also hier wie dort. Was der Schienengüterverkehr jetzt am wenigsten brauchen kann, ist politischer Gegenwind, der durch – finanziell bedingte – Löcher der Infrastruktur pfeift.

KONRAD KOSCHINSKI, GERHARD ZIMMERMANN



**Titel: Martin Brendels bemerkenswerte H0e-Anlage „Schmiedeberg 1924“ war 2001/2002 bereits Gegenstand einer EJ-Serie. Inzwischen hat er sie mit einer Reihe neuer Gebäude komplettiert – alle streng nach historischem Vorbild. Die dafür verwendete Technik ist allerdings hochmodern: Laserschnitt. Wie’s funktioniert, beschreibt Martin Brendel anhand des imposanten Postgebäudes im Hintergrund des Fotos.**

BILD: SCHOLZ

## Vorbild

|  |    |
|--|----|
| <b>Impressionen</b>                          |    |
| Der Schimmelreiter                           | 6  |
| <b>Ellok-Portrait</b>                        |    |
| Baureihe 150: Feierabend für Kraftpakete     | 10 |
| <b>DB-Historie</b>                           |    |
| Der letzte 23er-Sommer                       | 18 |
| <b>Privatbahn</b>                            |    |
| KEG – quo vadis?                             | 20 |
| <b>Verkehr aktuell</b>                       |    |
| Schnee, Sonne und Skizüge                    | 26 |
| <b>DR-Historie</b>                           |    |
| Baureihe 94.20: Bergsteigerin von Eibenstock | 28 |
| <b>Dampflok-Historie</b>                     |    |
| Die Falkensteiner Heizlokomotiven            | 34 |
| <b>Kanada</b>                                |    |
| Ontario Northland Railway                    | 36 |



### Ein „Gesicht“ der 1950er-Jahre tritt ab:

Jahrzehntelang galt die E 50 bzw. Baureihe 150 als Inbegriff von Zuverlässigkeit im schweren Güterverkehr. Ende 2003 wurden die Kraftpakete von DB Cargo nun aber rasch in den Ruhestand entlassen. Ein Abschieds-Portrait von Jürgen Hörstel  
• ab Seite 10



**Wälder, Einsamkeit und Züge:**  
Die kanadische Provinzbahn Ontario Northland Railway verfügt nicht nur über ein Streckennetz in einer faszinierenden Landschaft, sondern kann auch mit einigen betrieblichen Besonderheiten aufwarten. Ein Bahn-Portrait von Jochen Ridder  
• ab Seite 36



## Modell

|   |    |
|---|----|
| <b>H0-Anlage</b><br>Der Sieger des Faller-Wettbewerbs: „Martinsfeld“    | 52 |
| <b>8. Modellbau-Wettbewerb, Folge 2</b><br>Ein Landbahnhof in Oldenburg | 60 |
| <b>H0-Anlage</b><br>Streng nach Epoche: Schleching                      | 64 |
| <b>7. Modellbau-Wettbewerb</b><br>Die Sieger                            | 68 |
| <b>H0-Anlagenbau-Serie</b><br>„Zindelstein“ 4 (Schluß)                  | 70 |
| <b>Digitalpraxis: Regler</b><br>Es tut sich was ...                     | 76 |
| <b>Fahrzeugumbau</b><br>Kohlenstaublokomotive 07 1001                   | 78 |
| <b>Anlagenplanung</b><br>Wirtschaftswunder-Bahn                         | 82 |
| <b>Gebäudeselbstbau mit Lasertechnik</b><br>Die Schmiedeberger Post     | 88 |
| <b>Neuer Bausatz</b><br>Schiffers kleiner Bayer                         | 94 |

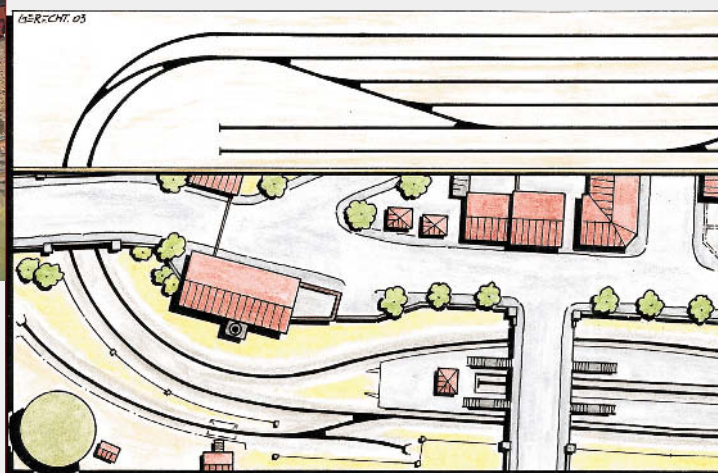
## Rubriken

|                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| Editorial                         | 3   |
| Bahn-Notizen                      | 44  |
| Modell-Neuheiten                  | 50  |
| Bestellkarten zum Heraustrennen   | 99  |
| Neue Bücher                       | 106 |
| Video & DVD-Tipp                  | 107 |
| Mini-Markt                        | 108 |
| Auktionen • Börsen • Märkte       | 115 |
| Fachhändler-Adressen              | 116 |
| Sonderfahrten und Veranstaltungen | 119 |
| Vorschau                          | 120 |
| Impressum                         | 120 |

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:  
HÖRSTEL, RIDDER, SCHOLZ, GERECHT

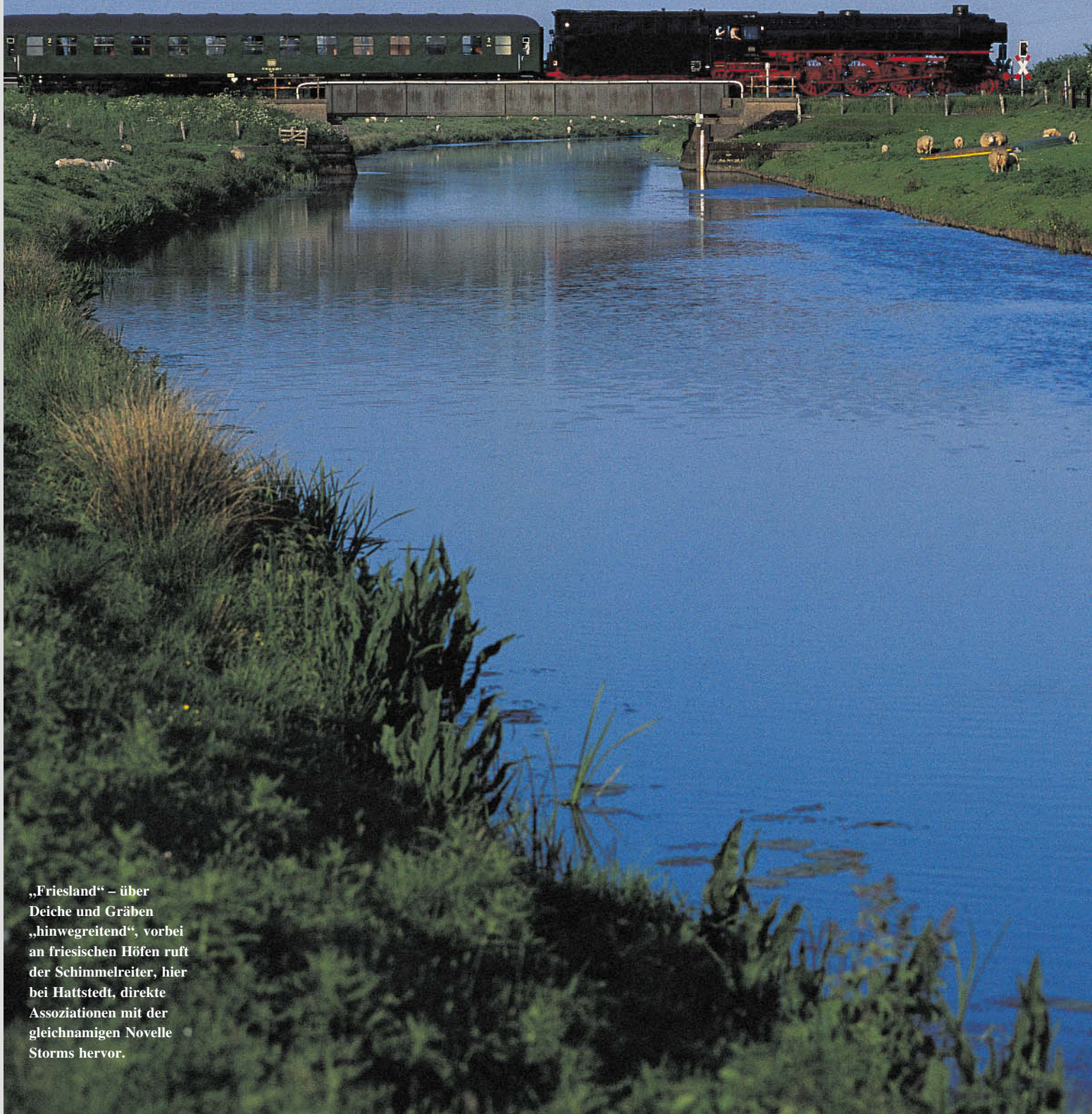


**Bayrische Epoche II made in Britain:** Tim Hales Rundum-Anlage „Schleching“. Von Helge Scholz.  
• ab Seite 64



**Viel Betrieb im Vorortbahnhof:**  
Vorschlag für eine betriebsintensive 3-m<sup>2</sup>-Anlage in H0.  
Von Christian Gerecht  
• ab Seite 82





„Friesland“ – über  
Deiche und Gräben  
„hinwegreitend“, vorbei  
an friesischen Höfen ruft  
der Schimmelreiter, hier  
bei Hattstedt, direkte  
Assoziationen mit der  
gleichnamigen Novelle  
Storms hervor.





TEXT UND BILDER VON BJÖRN LUDWIG

# *Der Schimmelreiter*

*Anreizend ob des legendären eisenbahngeschichtlichen Hintergrundes, lockend mit einer Vielzahl fotografisch ansprechender Motive, nicht zuletzt in den Bann ziehend aufgrund ausgeprägter Erlebnisqualität laden nahezu jedes Jahr ein bis zwei Zugpaare des Schimmelreiters zu einer dampfgeführten Sommerreise an die Küste Nordfrieslands, nach Sylt.*



1972 gebar das Ausscheiden der 01.10 auf der Marschbahn, Relation Hamburg–Westerland, wie im Emsland, eine norddeutsche Saga um schnelle Züge, beachtliche Leistungen und königliche Eleganz auf kontradiktiv landschaftlich kargherber Flachlandmagistrale. Eine eisenbahngeschichtliche Saga, die 1988 mit dem ersten Einsatz des Schimmelreiters im DB-Nostalgieprogramm ein restriktives Revival feierte, das sich bis heute saisonal erhält und bereits von verschiedenen Veranstaltern zur Realisierung aufgegriffen wurde. Erstmals seit Mitte der 1990er führte in diesem Jahr der Zuglauf wieder über die bekannte Eisenbahnhochbrücke Hochdonn, die viele Jahre von hohen Radsatzlasten schadenbedingt umgangen werden musste.

Auch wenn sich die Marschbahn im Laufe der Jahre vielen Modernisierungen unterziehen musste, so bietet sie dennoch vielerorts dem versierten Fotografen die Möglichkeit des nahezu kompromisslosen Nachempfindens jener legendären Epoche auf zweigleisiger Haupt-

bahn, ausgestattet mit der Modernisierung entgangenen besetzten Blockstellen, handbedienten Schrankenposten und selbstredend Formsignalen, ganz zu schweigen von Jahrhundertbauwerken wie dem Hindenburgdamm, der Hochbrücke, aber auch den markanten Eider- und Störbrücken. In den Morgen- und Abendstunden reizt zudem das tief stehende Licht des friesischen Flachlandes zu fotografischen Ausflügen in den Impressionismus. Voller Impressionen gestaltet sich auch die Mitfahrt, gleich ob beim Bewältigen der Brückenrampen der Kopf aus dem Fenster gestreckt, den Dreizylindertakt genossen, die direkte Fahrt durchs Wattenmeer erlebt oder gemütlich im Abteil sitzend, vielleicht die bekannte Novelle Theodor Storms aufgeschlagen, an deren Schauplätzen vorüber ziehend. Das Ziel der Reise ist Sylt, einladend zu Strandspaziergängen, zum Baden oder zum Bummeln. Sylt ist eine Reise wert – der Reisende mag entscheiden, ob in diesem speziellen Fall die Prioritäten miteinander vertauscht werden dürfen. □

*In den Morgen- und Abendstunden reizt das tief stehende Licht des friesischen Flachlandes zu fotografischen Ausflügen in den Impressionismus*





„BÜ“ – bei Stedesand eilt die schwarze Legende ihrem Wasserhalt Heide entgegen, vorbei an einem alten Straßensignal, das im unteren Teil die Annäherung zweier Züge anzukündigen vermag.



„Schranke“ – bestaunt vom hübschen Zaungast zieht 01 1100 mit Höchstgeschwindigkeit bei Lunden an einem ansehnlichen Ensemble nostalgischer Eisenbahntechnik vorüber.



„Hochdonn“ – 01 1100 überquert mit den späten Strahlen der Sommersonne am 3. August 2003 erstmalig seit Jahren den Nord-Ostsee-Kanal, wortwörtlicher Höhepunkt der Reise.





