

1,80 €

Modell Eisen Bahner

Nr. 3
März 2007

56. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 €
Schweiz 7,60 sFr
Benelux 4,50 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,15 €
Norwegen 49,- NOK



Flohrs Durchfahrtshaus
Groß in kleiner Serie

Werkstatt:
Der JANO-W50

TESTS

- Märklins E10.3
- Fleischmanns Lint 41

Magazin für Vorbild und Modell



Alle reden vom Wetter

Die Bahn erst recht

Stadtbahn-Jubiläum

125 Jahre durch Berlin

Die Drei von der Königsklasse

Auftritt im Höllental

Pioniertat Eisenbahnstiftung

Die Raritäten-Retter

Im Dienst der Allgemeinheit

Zeitreise ins Kleinbahn-Idyll

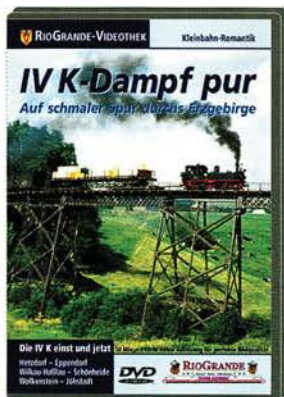


Nach dem Federsee bei Bad Buchau in Oberschwaben benannte sich einst eine Schmalspurstrecke mit der Spurweite von 750 mm, die Schussenried an der Hauptbahn Ulm–Friedrichshafen mit Riedlingen an der Donaubahn Ulm–Mengen verband. Doch der „Federsee-Expreß“ ist längst Geschichte – schon 1964 wurde der Personenverkehr und wenige Jahre später auch der Gütertransport eingestellt. Die Profiproduktion zeigt nicht nur die legendäre württ. Tssd im Einsatz vor Güterzügen, sondern dokumentiert in bisher unveröffentlichten 16-mm-Filmaufnahmen auch den Personenverkehr auf dem bereits 1960 abgebauten Streckenabschnitt von Bad Buchau nach Riedlingen. Hagen v. Ortloff und Raphael Suder wecken in dieser Video-DVD der „Edition Eisenbahn-Romantik“ Erinnerungen an die letzte Blütezeit der gemütlichen schwäbischen Schmalspurbahn – u.a. mit zahlreichen Zeitzeugen jener Epoche.

Laufzeit 52 Minuten

DVD-Video • Best.-Nr. 6428 • € 22,95

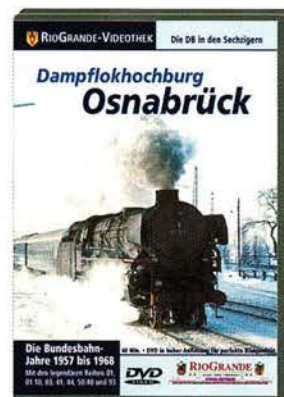
Weitere RIOGRANDE-Neuheiten auf DVD:



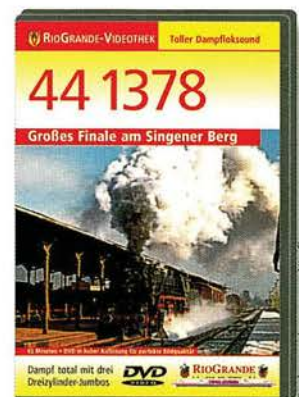
Best.-Nr. 3026 • € 22,95



Best.-Nr. 6353 • € 16,95



Best.-Nr. 3022 • € 22,95



Best.-Nr. 6107 • € 22,95

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 36 • Fax 0 81 41/5 34 81 33 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

Oder im gut sortierten Fachhandel

VORBILD

TITELTHEMA

16 DIE SCHATZ-MEISTER

Um die Sicherung von Fotosammlungen kümmert sich die ehrenamtliche Eisenbahnstiftung.

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

28 ANGEBOTS-KNICK

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes wird sichtbar, wenn auch noch nicht dramatisch.

30 MISSION KYRILL

Der schwere Sturm fügte auch der Bahn Schäden zu.

LOKOMOTIVE

34 SCHAU-STÜCK

Das kurze Leben der 191001 auch in den USA.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

36 AB DURCH DIE MITTE

125 Jahre Stadtbahn Berlin, Teil 1.

40 ITALIENS EUROPAER

Die TEE-Wagen der FS und ihre Zugläufe.

MODELL

SPIELWARENMESSA NÜRNBERG

59 TREND-WENDE

Wie präsentiert sich die Branche 2007 in Nürnberg?

60 MESSERUNGANG, TEIL 1

Die Hauptneuheiten der großen Hersteller.

WERKSTATT

75 BASTELTIPPS

76 LEGENDÄR

Rainer Albrecht gibt Tipps zum Zusammenbau eines IFA-W50-Bausatzes von JANO in H0.

PROBEFAHRT

80 ELEGANTER EINZELGÄNGER

81 KURZ-SCHLAF

82 BREITER EINSTIEG AUF SCHMALER SPUR

83 ALLE WEGE FÜHREN NACH MAILAND

84 GUT UND GÜNSTIG

UNTER DER LUPE

85 PERSONEN-BARKASSE

TEST

86 BLAUPAUSE

Die E10345 von Märklin in H0.

90 LICHTGESTALT

Triebzug LINT41 von Fleischmann in H0.

SCENE

92 UNTER EINEM DACH

Ein norddeutsches Durchgangshaus von Flohr für H0.

96 BEWEGUNGS-DRANG

Volkmar Schumann macht Modellfiguren Beine.

98 HÖLLEN-TALER

Spur-I-Anlage nach Vorbild der fränkischen Höllentalbahn von PAJ-Modelbouw.

AUSSERDEM

108 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

115 IMPRESSUM

44 BAHNPOST

46 GÜTERBAHNHOF

50 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

106 TERMINE + TREFFPUNKTE

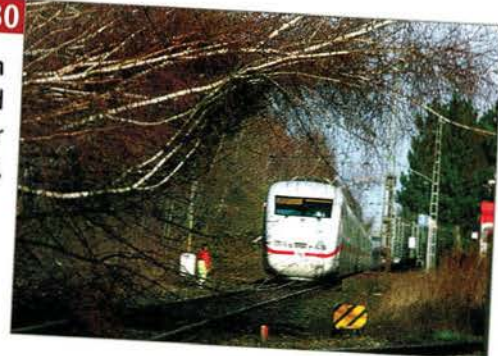
43 BUCHTIPPS

116 VORSCHAU

45 INTERNET

Lahmgelegt 30

Der Eisenbahnverkehr kam erstmals flächendeckend zum Erliegen. Schuld war Orkan „Kyrill“ im Januar.



76 Lkw aus Ludwigsfelde

Der IFA-W 50 war allgegenwärtig in der DDR. Von JANO gibt es einen Bausatz für den Maßstab 1:87.



16 Für die Nachwelt

Joachim Bügel, Udo Kandler und Norbert Bartel retten private Bildersammlungen und arbeiten sie auf.



Titel: SVT Köln 1938 im RAW Wittenberge, kl. Foto: v.l. U. Kandler, N. Bartel und J. Bügel. Foto: SVT (gr. Bild) Walter Hollnagel, kl. Bild Haucke.

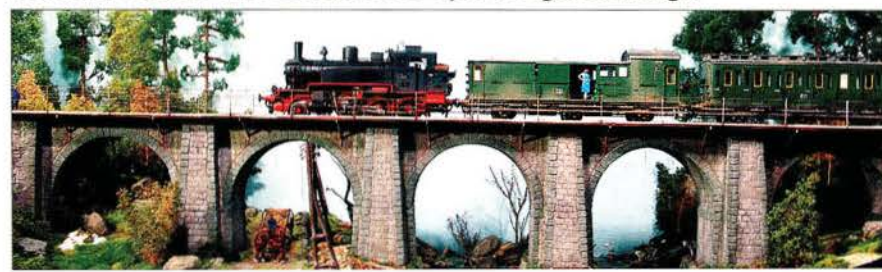
36 Mitten durch Berlin

Der Geschichte der Stadtbahnstrecke folgen wir im ersten Teil von ersten Plänen bis in die 1930er-Jahre.



98 Fahr zur Hölle

Die Belgier Patrick, Alain und Jan, auch als PAJ-Modelbouw bekannt, bauten eine sehenswerte Spur-I-Segmentanlage.



CITY-TUNNEL LEIPZIG

Leonie läuft

Foto: Freistaat Sachsen

Seit dem 15. Januar 2007 ist die Tunnelbohrmaschine, die beide Röhren für den City-Tunnel Leipzig vortreiben soll, in Aktion. Am 11. Januar wurde sie von der Tunnelpatin Angelika Meeth-Milbradt, Gattin des sächsischen Ministerpräsidenten Prof. Dr. Georg Milbradt, auf den Namen „Leonie“ getauft. Dieser Name wurde von den Lesern der „Leipziger Volkszeitung“ gewählt. Rund



Die gigantische Leipziger Schildbohrmaschine absolviert im Februar 2006 bei ihrem Hersteller, der Herrenknecht AG, in Schwanau einen Probelauf.

2000 Leipzigerinnen und Leipziger wohnten der Taufe am Bayerischen Bahnhof bei. Die Tunnelvortriebsmaschine ist 65 Meter lang und wiegt rund 1100 Tonnen, der Schild hat einen Durchmesser von neun Metern. Zuerst wird die Oströhre aufgeföhren und nach der Schildfahrt am Hauptbahnhof der Bohrkopf demontiert. Der Nachläufer wird durch die fertige Röhre zurückbewegt. Die zweite (westliche) Röhre wird nach dem Zusammenbau wieder am Bayerischen Bahnhof gestartet. Die drei Tunnelstationen Markt, Wilhelm-Leuschner-Platz und Bayerischer Bahnhof entstehen in offener Bau-

weise. Der Bahnkörper in den Tunnelröhren wird als feste Fahrbahn ausgeführt, die Oberleitung als Stromschiene. Sachsens Wirtschaftsminister Thomas Jurk (SPD), der der Taufe am 11. Januar beiwohnte, mahnte die Bauleute, „mit der Leipziger Innenstadt vorsichtig zu sein“. Bis zuletzt hatte es immer wieder Komplikationen mit Gebäuden oberhalb der Tunneltrasse gegeben, auch während des Tunnelbaus dürften Probleme nicht auszuschließen sein. Daher bleibt abzuwarten, ob Kostenrahmen (nach aktuellem Stand 585 Millionen Euro) und Zeitplan (drei Jahre) eingehalten werden können.

SIEMENS

60 E-Loks für Belgien

Siemens Transportation Systems (STS) hat von der staatlichen Bahngesellschaft SNCB einen Auftrag über 60 Mehrsystem-Loks erhalten. Das Gesamtvolumen beträgt 211 Millionen Euro. Für Siemens ist es der erste Auftrag für E-Loks in Belgien. Die SNCB erhält eine 6000 kW-stärke, vierachsige Lokomotive des Typs Europrinter ES60 U3. Die Lokomotiven werden zwischen Januar 2009 und Juni 2010 geliefert. Sie sollen im Personenverkehr eingesetzt werden und ältere Loks ersetzen sowie zusätzliche Kapazitäten schaffen. Im Vertrag ist eine Option auf weitere 60 Lokomotiven enthalten. „SNCB entscheidet sich damit für eine moderne, leistungsfähige und zuverlässige Lokomotive mit sehr breiten Anwendungsmöglichkeiten“, so Wolfram Seiler, Leiter des Geschäftsbereiches Locomotives von STS. Neben dem Einsatz in Belgien ist geplant, Betriebszulassungen in den Netzen der Nachbarländer zu erwirken.

NIEDERSACHSEN

Aus für Rinteln – Stadthagen

Zum 30. Juni 2007 wird der Schienengüterverkehr auf der Strecke Rinteln – Stadthagen der Rinteln-Stadthagener Verkehrsgesellschaft (RStV) eingestellt. Die Stilllegung erfolgt vor dem Hintergrund drastischer Tonnageeinbrüche sowie des Verkaufs der Anteile des Landes Niedersachsen am bisherigen RStV-Mehrheitsgesellschafter, der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE), an die Arriva-Bachstein GmbH. Derzeitige Gesellschafter der RStV sind neben der OHE der Landkreis Schaumburg sowie die Städte Rinteln, Stadthagen und Obern-

kirchen. Nach dem OHE-Verkauf können die übrigen RStV-Gesellschafter nicht mehr davon ausgehen, dass der neue Mehrheitsgesellschafter Arriva-Bachstein die jährlichen Verluste zwischen Rinteln und Stadthagen weiter mitträgt. Das Ver-

kehrsaufkommen auf der 20,4 Kilometer langen RStV-Strecke sank von 100 000 Tonnen im Jahr 2005 auf nur noch 20 000 Tonnen im vergangenen Jahr. Ab dem 1. Juli 2007 wird die RStV auf Beschluss des Aufsichtsrates in ein reines Eisenbahninfrastrukturunternehmen umgewandelt – allerdings be-

fristet bis zum Jahr 2009. Dann wollen der Landkreis und die drei Kommunen letztmalig einen Defizitausgleich vornehmen. Während der Landkreis in der Erhaltung der Infrastruktur in Trägerschaft der öffentlichen Hand Chancen für eine mittelfristig höhere Nachfrage im Schienengüterverkehr sieht, hatte die Stadt Rinteln einen sofortigen Ausstieg aus dem Gesellschafterkreis favorisiert.

Foto: Schumann



Am 15. März 1999 rangiert RStV-Lok 150005 im Bahnhof Rinteln Nord. Ab dem 30. Juni 2007 ist damit Schluss und die RStV wird zum reinen Infrastrukturunternehmen umgewandelt.

ERZGEBIRGSBAHN

Fünf Jahre Erfolg



Am 29. Dezember 2006 verlässt 642 231 den Bahnhof Schönfeld-Wiesa. Dieser soll 2007 durch einen orts-näheren Haltepunkt ersetzt werden.

Foto: Serephim

● Auf dem richtigen Weg sieht sich die Erzgebirgsbahn (EGB), die auf insgesamt 217 Kilometern vier Strecken betreibt: Zwickau – Johannegeorgenstadt, Chemnitz – Aue, Chemnitz – Flöha – Annaberg-Buchholz – Bärenstein und Chemnitz – Flöha – Olbernhau-Grüntal. Lutz Mehlhorn, der Leiter der 100-prozentigen DBAG-Tochter, teilte Mitte Januar mit, dass die EGB im abgelaufenen Jahr rund 1,5 Millionen Menschen und damit 25 Prozent mehr Fahrgäste befördert hatte als 2005. Nach Mehlhorns Einschätzung beginnen sich die bislang getätigten Investitionen in das Streckennetz (rund 137 Millionen Euro) auszuzahlen. Auf allen vier Strecken strebt die EGB ab 2008 deutlich kürzere Fahrzeiten an. Dieses Jahr werden im April Bauarbeiten auf der Zschopautalbahn weitergeführt, dabei werden auch Bahnhöfe zurückgebaut oder verlegt. Nach Fertigstellung aller Arbeiten soll die Fahrzeit von Chemnitz bis Bärenstein nur mehr 87 Minuten (2003: 128 Minuten) betragen.

SCHWEIZ

Erste Gotthard-Straßen-Lok

Die Ae 6/6 11406 soll ab etwa 2008 als Denkmallokom aufgestellt werden.



Foto: Wuhmann

● Die Ae 6/6 11406 „Obwalden“ war am 14. Dezember 2006 die erste Gotthard-Lok, die den Weg durch den Gotthard-Sträßentunnel nahm. Auf zwei Tiefladern führte die vorläufig letzte Fahrt der Lok ab Bellinzona in ihren heimatlichen Paten-Kanton, den sie während ihrer 50-jährigen Dienstzeit nie sah. Bisher hatte die schmalspurige Brüniglinie den Weg nach Obwalden verwehrt. Der letzte Lebensabschnitt der Ae 6/6 führt sie als Denkmallokom nach Alpnach-

stad. Doch vorher bezieht sie einen Zwischenlagerplatz für die äußere Aufarbeitung. SBB Cargo hatte zuvor die Lok SBB Historic übereignet. Historic gab dann die Lok als Dauerleihgabe an die Gemeinde Alpnach weiter. Der eigens gegründete „Verein 11406“ ist für die Lok und damit verbundene Projekte verantwortlich. Im Fahrzeuginneren wird eine Modelleisenbahnanlage entstehen, die später auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden soll.

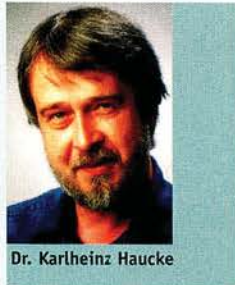
Kein Sturm im Wasserglas

Nach der Messe ist vor der Messe. Und wie schnell wieder ein Jahr verging, stellen wir jeweils Anfang Februar in Nürnberg fest. Dort vertraute Gesichter zu treffen, steht für Kontinuität, doch sie werden weniger. Nicht unbedingt aus rein biologischen Gründen, wohl auch, weil sich die Modellbahnbranche in einem Umbruch befindet, der eben (ge-)sichtbare Spuren hinterlässt.

Apropos Umbruch, Orkan Kyrill hat in Deutschland unter Mitwirkung von Bahnchef Hartmut Mehdorn für ein Novum gesorgt, das selbst in den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs seinesgleichen sucht: Praktisch flächendeckend kam im Verlauf des 18. und 19. Januars der Schienenverkehr zum Erliegen. Im besonders hart betroffenen Nordrhein-Westfalen waren noch Tage später nicht alle Störungen behoben.

Abgesehen vom Wetter zeigten drei Faktoren ihre eigentlich vorhersehbare Wirkung: Zum einen fehlt das Personal früherer Jahrzehnte allein schon in schierer Zahl. Zum anderen erweist sich der Fahrdrakt als besonders empfindliches Glied in der Kette. Und schließlich werden die allenthalben favorisierten Triebwagengarnituren im Gegensatz zu lokbespannten Zügen als zu leicht befunden, was ja nicht nur bei Sturm, sondern auch beim Flockenwirbel erfahrungsgemäß für Probleme sorgt.

Und dass auch unbefestigte, nichttragende Stahlträger – da steht Berlins Hauptbahnhof ganz in der Folge des barocken Prinzips vom mehr Schein als Sein – zur fallenden Last werden können, ist ebenfalls nur für die Verantwortlichen eine Überraschung.



Dr. Karlheinz Haucke

BAHNWELT AKTUELL

— SÄCHSISCHE SCHMALSPURBAHNEN —

Köpcke-Preis und IK

● Im Dezember 2006 vergab der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB) erneut den jährlichen Claus-Köpcke-Preis. Insgesamt gingen 50 Vorschläge ein. Den ersten Preis erhielt die Traditionsbahn Radebeul für die mittlerweile über 30-jährige Traditionspflege und insbesondere für den Erhalt eines historischen Zuges aus der Zeit um 1900. Der zweite Preis ging an den Schwarzbachbahn-Verein, der den Bahnhof Lohsdorf an der ehemaligen Strecke Goßdorf-Kohlmühle – Hohnstein wieder aufbauen will. Über den dritten Preis freut sich der Förderverein Westsächsische Historische Eisenbahnen für die Sanierung des Empfangsgebäudes in Schönheide-Süd. Der bekannte Eisenbahnfotograf Günter Meyer aus Aue erhielt den Sonderpreis für sein Lebenswerk. Der VSSB berichtet außerdem vom wachsenden Kontostand (derzeit etwa 300 000 Euro) für den Neubau einer IK und Sachleistungen. In diesem Jahr sollen die ersten Bauteile präsentiert werden.



Foto: Mann

Eine Show der besonderen Art veranstaltete die Nordbayerische Eisenbahn (NBE) am Nachmittag des 29. Dezember 2006. Vorausgegangen war das Zusammenziehen aller NBE-Loks am Standort im Hafen Aschaffenburg, wo eine einmalige Parade aller NBE-212 an der Drehscheibe des Betriebswerkes aufgestellt wurde. Teilgenommen haben 212 256, 261, 270, 297 und 311, die sich in den NBE-Hausfarben präsentieren, flankiert von der gemieteten 212 089, der nun gekauften W232.05 und der 202 547. Abgeschlossen wurde die kleine Feier am Abend mit einem hübschen Feuerwerk aus der Drehscheibengrube.

ZWISCHENHALT

■ **Korrektur: Ostbahnhof** und nicht den Bahnhof Lichtenberg in Berlin zeigt unser Bild in Heft 2 auf Seite 8. Die Züge nach Russland und in die Ukraine rollen seit 10. Dezember 2006 wieder über die Stadtbahn.

■ **Die S-Bahn Berlin GmbH** feiert 2006 als ihr Rekordjahr: Rund 375 Millionen Fahrgäste (2005: 357 Millionen) bilden ein Plus von 5,3 Prozent. Maßgeblich verursacht sei der Zuwachs durch das neue Ringkonzept und die Fußball-WM.

■ **Die Schmalspurbahn auf Rügen** wird vom Land Mecklenburg-Vorpommern ab 2008 ausgeschrieben. Bestandteil sind Verkehrsleistungen im SPNV, Erhalt der Infrastruktur und gegebenenfalls historischer Betrieb. Die Laufzeit des Auftrages soll zehn mit Option auf 20 Jahre betragen.

■ **Zwischen Borken und Dorsten** im neuen Emscher-Münsterland-Netz der Nordwestbahn (MEB berichtete) werden aufgrund des starken Fahrgastzuspruchs zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt.

■ **ÖBB zum Ersten:** Wegen steigender Fahrgastzahlen ist die ÖBB gezwungen, Wagen aus dem Ausland anzumieten. Neben Deutschland, der Schweiz und Italien musste auch auf Wagen aus Rumänien, Polen und Ungarn zurückgegriffen werden.

■ **Die Berliner Verkehrsbetriebe GmbH (BVG)** testet eine neue Anti-Scratching-Folie: Ein U-Bahn-Zug erhielt auf allen Fensterscheiben eine Folie mit BVG-Logo, Berliner Symbolen und Verkehrsmitteln.

■ **Die Nord-Ostsee-Bahn** verzeichnet steigende Fahrgastzahlen zwischen Niebüll und Tønder (Tønder) in Dänemark: 41400 Fahrgäste waren es 2006, bei der Übernahme 2003 waren es noch 18000. Auf der Wunschliste der NOB steht ein durchgehender Betrieb bis nach Esbjerg.

■ **ÖBB zum Zweiten:** Die Österreichische Bundesbahn (ÖBB) soll nochmals neu strukturiert werden. Das sagte Österreichs neuer Verkehrsminister Werner Faymann. Die neue Struktur soll den Durchgriff der Holding auf die Einzelgesellschaften ermöglichen. Österreich wird seit Mitte Januar von einer SPÖ-ÖVP-Koalition regiert.

■ **Über Fahrgastrückgang** klagt die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS). Mit gezielten touristischen Maßnahmen und besserer Kooperation mit ortsansässigen Hotels und Pensionen sollen wieder mehr Menschen mit der OBS fahren.

■ **Gegen Expansionspläne der DBAG** wehrt sich das Netzwerk Privatbahnen. In einem Brief an die Mitglieder des Bundestags-Verkehrsausschusses fordern die Mitgliedsunternehmen, „dem Thema Bahn die drohende Überkomplexität zu nehmen

und endlich Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine Ordnung des Marktes durch fairen Wettbewerb erlauben“.

■ **Die Hamburger Hochbahn** will sich an weiteren Nahverkehrsunternehmen beteiligen und gründete mit der „BeNEX GmbH“ dazu eigens eine Expansionsgesellschaft.

■ **Die Gleisanschlussförderung** des Bundes wird nach Angaben des EBA zu wenig genutzt. Von 72 Millionen Euro, die 2006 zur Verfügung standen, seien gerade 13 Millionen Euro bewilligt worden. Die Allianz Pro Schiene forderte Wirtschaftsminister Michael Glos und Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee auf, das Förderprogramm bekannter zu machen.

■ **Die Eisenbahnaufsicht** ist Streitpunkt in Bundestag und Bundesrat. Während eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) die alleinige Aufsicht durch das EBA vorsieht, fordern einige Bundesländer eine Öffnungsklausel für eigene Aufsichtsbehörden. Sie befürchten Kostensteigerungen durch überzogene Sicherheitsanforderungen seitens des EBA.

■ **Das EU-Parlament** hat am 18. Januar 2007 das dritte Eisenbahnpaket beschlossen: Der EU-Lokführerschein wird eingeführt. Fahrgäste erhalten EU-weit umfassende Rechte, und die Schienennetze sollen auch im grenzüberschreitenden Verkehr dem Wettbewerb geöffnet werden.

NIEDERSACHSEN

OHE verkauft



Foto: Emerleiben

Die Ex-250001, der Vorserien-Tiger, wurde mit nachträglich angebautem Rammschutz von der OHE adoptiert.

schlag. Nach der Regentalbahn und der Prignitzer Eisenbahn ist die OHE die dritte Regionalbahn, die der Arriva-Konzern in sein Portfolio aufnimmt. Die OHE betreibt Güterverkehr auf eigenen Strecken nordöstlich von Hannover und ein weit verzweigtes Busliniennetz in Niedersachsen, das sich zwischen Braunschweig und

Cuxhaven erstreckt. Sie ist aber auch am lukrativen Regionalzug „Metronom“ beteiligt, der vermutlich das Filetstück des OHE-Pakets gewesen sein dürfte. Die etwas enttäuschende Nachfrage zur OHE dürfte an der Vielschichtigkeit der OHE gelegen haben. Aus kartellrechtlichen Gründen kam die DBAG als Käuferin nicht in Frage.

● Jetzt ist auch die Osthannoversche Eisenbahn AG (OHE) im Besitz des britischen Arriva-Konzerns. Schon länger war bekannt, dass das Land Niedersachsen, dem 82,9 Prozent gehörten, sich von seiner Beteiligung trennen wollte. An der Ausschreibung nahm am Ende jedoch nur Arriva als einziger Bieter teil und erhielt schließlich auch den Zu-

UNGARN

Museumsreif



Foto: Haslechner

Am 23. Dezember 2006 treffen sich in Körmend MAV-M62.303 mit Güterzug 44366 und Bzmot als Zug 9154.

● An der MAV-Strecke Steinamanger (Szombathely) – St. Gotthard (Szentgotthard), KBS 21, befindet sich der Bahnhof Körmend. Dort zweigt eine Strecke nach Zalalöve ab, wo Anschluss an die neugebaute Magistrale Budapest (Ungarn) – Koper (Slowenien) besteht. Der Bahnhof in Körmend ist seit der Eröffnung der Ungarischen Westbahn fast unverändert geblieben. Er ist noch mit alten Flügelsignalen ausgerüstet. Auch die MAV-Triebfahrzeuge könnten zumindest noch aus der Zeit des Sozialismus sein: Die Güterzüge sind geprägt von der Reihe M62 und die Personenzüge von M41 und Bzmot-Triebwagen, nur die ÖBB fährt mit ihren neuen Fahrzeugen auf dieser Strecke (Talent und 2016). Die ungarische Staatsbahn MAV übergibt die Strecke Steinamanger – St. Gotthard demnächst an die GySEV und es könnte sein, dass sie dann elektrifiziert wird.

■ Beim Franken-Sachsen-Express kam es im Feiertagsverkehr zu Engpässen, weil nicht genügend 612-Triebzüge zur Verfügung standen. Aufgrund der bis zu 150-prozentigen Überbelegung musste die Neigetechnik abgeschaltet werden.

■ Aus GFK (glasfaserverstärktem Kunststoff) besteht der neue Haltepunkt Koppelweg an der Strecke Rövershagen – Graal-Müritz. Der 100 Meter lange Bahnsteig soll die Möglichkeiten dieser Technik demonstrieren.

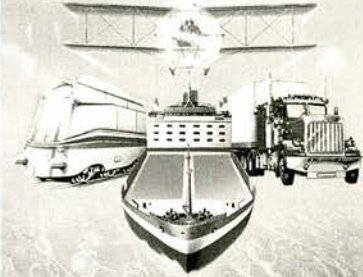
■ Armin Keppel, Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), ist mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet worden.

■ Transnet hat ein Prämiensystem für Beschäftigte im personenbedienten Verkauf durchgesetzt: Die Beschäftigten werden an ihrem Fahrkarten-Umsatz beteiligt. Bündnis 90/Die Grünen kritisieren die Vereinbarung: Es bestehe ein Anreiz, teurere Fahrkarten zu verkaufen, was Verbraucherschutzverbände wiederholt kritisierten.

■ In Dänemark haben die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister mehrerer Großstädte gefordert, die Bahnstrecken für Hochgeschwindigkeitszüge auszubauen und zu elektrifizieren. Sie reagieren damit auf die wachsende Zahl von Langsamfahrstellen und die nicht einsatzfähigen neuen IC 4-Dieseltriebwagen.

INTER-MODELLBAU

29. Ausstellung für Modellbau und Modellsport



täglich 9-18 Uhr
Sonntag 9-17 Uhr

18.-22. April 2007

Europas größte Ausstellung mit über 20.000 Einzelmodellen auf mehr als 48.000 m²

Willkommen in Dortmund!



Mythos Modellbahn

Kommen Sie mit auf eine Entdeckungsreise

- über 40 Modellbahnanlagen, darunter die schönsten Europas
- Top-Neuheiten und tolle Angebote namhafter Hersteller
- „Café Lokschuppen“ mit Expertenforen, Workshops, etc.

Zeitgleich mit

digitale welten

hobbytronic

www.intermodellbau.de
messe@westfalenhallen.de

Messe Westfalenhallen Dortmund

VOSSLOH

ATC bestellt 19 Loks bei Vossloh

Der europaweit tätige Vermieter von Lokomotiven, Angel Trains Cargo NV/SA mit Sitz in Belgien (ATC), hat bei der Vossloh Locomotives GmbH in Kiel weitere 19 dieselhydraulische Loks verschiedener Baureihen mit unterschiedlichen Umrüstpaketen im Gesamtwert von rund 48 Millionen Euro in Auftrag gegeben. Bei den bestellten Loks handelt es sich im Wesentlichen um den Typ G 2000 BB mit einer Leistung von 2240 kW und einer

Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. ATC wird die Loks an EVU vermieten, die diese hauptsächlich in Frankreich, aber auch in Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Italien einsetzen. Die ersten Loks werden noch im Januar ausgeliefert, bis Jahresende soll der Auftrag abgewickelt sein. Der langjährige Vossloh-Kunde ATC hat über 40 G 2000 BB im



Foto: Klaus

Am 2. August 2006 sonnte sich diese Lok (Vossloh 5001603/2006), die schon das UIC-Symbol „F“ trug, noch in Kiel.

Bestand, jedoch noch keine mit Zulassung für das französische Streckennetz. Da SNCF-Fret plant, mehrere G2000 von ATC zu mieten, absolviert seit Jahresende 2006 erstmals eine G2000-3 BB die notwendigen Zulassungsfahrten für Frankreich von Strasbourg aus.



FRAGEZEICHEN

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



Foto: Gerlach

Anfang Dezember hatte 101070-1 noch die Ehre, in Verkehrsrot den Premieren-RE auf Bayerns schnellster Bahnachse zwischen Nürnberg und München zu ziehen, und seit Anfang des Jahres 2007 erfreut sie Eisenbahnfreunde als eine der jüngsten und vielleicht eine der gelungensten Werbelokomotiven, die bisher für die DBAG führen. Aggressiv sieht der Adler aus, der die eine Stirn der Lok beherrscht, passend zum Werbekunden, der diese Lok in Auftrag gab. Wir wollen von ihnen wissen, wer sind die Adler aus Mannheim?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. März 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Januarheft lautete: „(Stainzer) Flascherzug“ und „Stainz“. Die Gewinner sind: Ullrich, Franz, 87600 Kaufbeuren; von Palubicki, Werner, 23795 Negerbötzel; Riegler, Ernst, A-2563 Pottenstein; Thiele, Wilfried, 18299 Dolgen am See; Struck, Lothar, 08062 Zwickau; Knieriem, R., Mülheim/M.; Schmucki, Lorenz, CH-3800 Interlaken; Muhs, Klaus, 44653 Herne; Böttcher, Peter, 06667 Weißenfels; Dratz, Martin, 73230 Kirchheim; Bauer, Günter, 90480 Nürnberg; Rudolf, Kurz, 95509 Marktchorgast; Koschany, Jannis, 81667 München; Staff, Milos, CZ-266 01 Beroun; Schaab, Ernst, 34308 Bad Emstal; Merz, Gotthilf, 72459 Albstadt; Bergmann, Uwe, 06502 Weddersleben; Weiß, Peter, 08459 Neukirchen; Fais, Beate, 79350 Sexau; Scheibelberger, Walter, A-2261 Angern.

PRIVATBAHN

Aus für Ecco-Cargo-Hanseat

Die Güterzüge von Köln zum Holcim-Werk in Lägerdorf wurden bis Ende 2006 vom Ecco-Cargo-Hanseat der Mittelweserbahn (MWB) bis Itzehoe gefahren. Anfang 2007 hat diesen Zug die HGK (Häfen und Güterverkehr Köln AG) übernommen. In den Zügen wird Braunkohlent Staub zur Verfeuerung im Holcim-Werk zur Zementproduktion geliefert. Auf der nicht elektrifizierten Strecke von Itzehoe nach Lägerdorf fährt weiterhin die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft (NEG), die bis Ende 2006 als Subunternehmer der MWB fuhr. Ab 2007 fährt sie den Zug selbst. Seit dem 1. November 2006 heißt die gesamte Güterzugsparte der NEG mit ihren Niederlassungen in Trier, Uetersen und Niebüll „CFL Cargo Deutschland“. Lediglich der Personenverkehr zwischen Niebüll

und Dagebüll soll weiterhin als NEG firmieren. Bis etwa November 2006 wurden die Züge von der Lok 02 der NEG-Uetersen zwischen Itzehoe und Lägerdorf gefahren. Diese Lok wurde von dort abgezogen und ging anschließend ins AKN-Bw Hamburg-Billbrook zur Reparatur. Als Ersatz kam von der NEG-Niebüll die DL 2 nach Lägerdorf. Diese Lok fährt in der Regel in Niebüll wegen ihrer Wendezugsteuerung den Personenzug zwischen Niebüll und Dagebüll, diesen hat nun der NEG-T4 übernommen. Über den langfristigen Lokeinsatz der CFL Cargo Deutschland nach Lägerdorf konnte man keine Angaben machen. Güterwagen für die NEG in Uetersen werden seit Anfang 2007 von der Mittelweserbahn bis Tornesch gefahren und dort an die NEG übergeben.

Die DL2 der NEG-Niebüll im Holcim-Werk in Lägerdorf hat am Sylvestertag 2006 frei.



Foto: Blüggemann

Der Schwellenleger

Einstürzende Neubauten

● „Das ist natürlich das Letzte, womit wir gerechnet haben.“ Das darf man Hartmut Mehdorn, dem Chef der DBAG, glauben: Ausgerechnet am neuen Berliner Hauptbahnhof, dem Prunkstück der Bahn in der Hauptstadt, wurden durch die Gewalt des Orkans „Kyrill“ zwei jeweils zwei Tonnen schwere Stahlelemente von der Fassade abgerissen. Während sich eines verkeilte, stürzte das andere in die Tiefe. Wohl nur dem am 18. Januar 2007 seit Stunden stillgelegten Betrieb ist es zu verdanken, dass sich nur wenige Menschen am Ort aufhielten und niemand getroffen wurde. Falls es Opfer gegeben hätte, wäre es wenig tröstlich gewesen, dass es sich nur um schmückende Fassadenteile und nicht um tragende Elemente handelte. Nun müssen Architekten und Statiker das Unglück untersuchen. Vor allem der Statiker hat Bauten und deren Teile nach Normen (DIN, ISO) und den, wie es heißt, „anerkannten Regeln der Technik“ auszuliegen, die auch für Windkräfte Richtlinien geben. Und natürlich ist die Bauabnahme gefragt, ob sie richtig hingeschaut hat! Denn die Außenstreben waren, wie es in der Fachsprache der Architekten heißt, schwimmend gelagert

und sollten durch ihr Eigengewicht halten. Die DBAG sieht sich denn auch schuldlos: Weder in der Planungsphase und im Genehmigungsverfahren noch bei der Bauausführung und Bauabnahme habe es Sicherheitsbedenken gegeben. Während sich Bahn und bauausführende Firmen auf ein Beweissicherungsverfahren geeinigt haben und die Stahlträger nunmehr nachgerüstet wurden, war am Tag nach den Schäden vom Chefarchitekten Meinhard von Gerkan wenig zu hören. Erst nach der zweiten Sperrung des Bahnhofs meldete sich das „Star“-Architektenbüro auf der eigenen Homepage: „Bevor die Erforschung der Ursache ein klares Ergebnis erbracht hat, bleiben Schuldzuweisungen reine Spekulation.“ Das ist nachvollziehbar. Aber jede eigene Verantwortung wird trotzdem sofort bestritten: „Sicher ist auch, dass das Architekturbüro von Gerkan, Marg und Partner an diesem Unglück kein Verschulden hat, da es sich entweder um einen Fehler der Statik, der Bauausführung oder der Bauüberwachung handelt.“ Bleibt die Frage, wofür ist eigentlich der bestens entlohnte Architekt überhaupt verantwortlich?



Foto: Doll

Die jüngste Werbelok der ÖBB ist 1016.047. Seit Ende 2006 wirbt sie für die Versicherungsgesellschaft „Wiener Städtische“. Die Lok wurde im Rahmen einer privaten Feier am 29. November 2006 im Siemens-TS-Werk Simmering präsentiert und wird seither österreichweit eingesetzt.

BOMBARDIER

Loks für Spanien

● Bombardier Transportation hat mit der spanischen Staatsbahn RENFE einen Vertrag über die Lieferung von 100 TRAXX-F140 DC-Lokomotiven unterzeichnet. Der Vertrag hat ein Gesamtvolumen von rund 416 Millionen Euro und beinhaltet auch die Wartung der Loks für 14 Jahre. Die Auslieferung der ersten Gleichstrom-Güterzugloks soll in der zweiten Hälfte 2008 beginnen und bis 2010 abgeschlossen sein. Der Vertrag sieht vor, dass ein Teil der Fahrzeuge von Bombardier am RENFE-Standort Villaverde in der Nähe von Madrid gebaut wird. Die MITRAC-Antriebssysteme werden ebenfalls in Spanien, im Bombardier-Werk in Trápaga, gefertigt. Die TRAXX-F140-DC-Lokomotiven sind für den Gütertransport in 3-kV-Gleichstrom-Netzen mit einer maximalen Geschwindigkeit von 140 km/h ausgelegt.

Die Datenbank für Modellbahner

COLLECTION Märklin Spur 1 von 1969 bis 2006

NEU!



72006 € 49,-
COLLECTION Märklin Spur 1 von 1969 bis 2006

COLLECTION bietet Ihnen den Programmteil SORTIMENT mit Lokomotiv- + Zugpackungen, Reisezugwagen + Güterwagen + Wagenpackungen. Sonder- und Spezialmodelle (ohne Werbewagen). Zubehör und Literatur. Umfangreiche Technik-Darstellungen.

- 1.090 Artikel - und 1.570 Variantenbeschreibungen
- über 1.000 Farbabbildungen

und die Verwaltungsprogramme SAMMLUNG, WUNSCHMODELL und VERKÄUFE.

- Für Windows 98SE, ME, 2000, XP, ab Pentium oder vergleichbar. Auf CD-ROM. Mit Handbuch.

modeliplan
... Software + Technik für Modellbahner

modeliplan GbR
Reussensteinweg 4
73037 Göppingen

Fon 0 71 61 / 81 60 62
Mo.-Fr. 18.00 - 20.00 Uhr
Fax 0 71 61 / 8 85 75

E-Mail info@modeliplan.de
Internet www.modeliplan.de

ZEITREISE

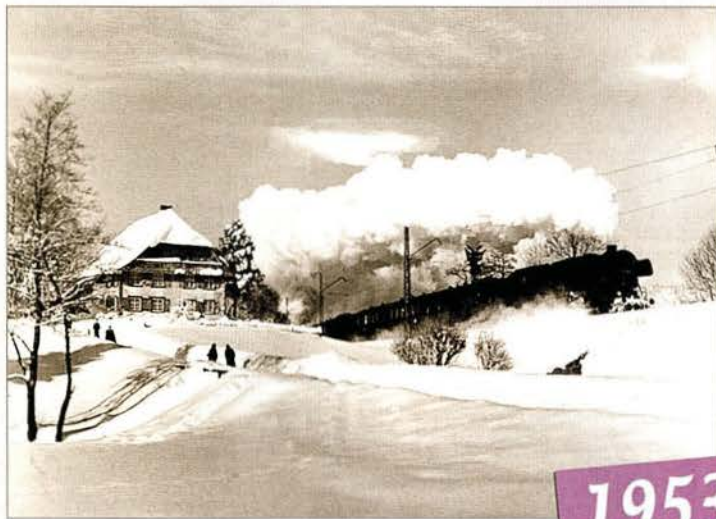


Foto: Bellingrodt/Sammlung Schumacher

Im Kampf gegen den Schnee und gegen den Berg ist eine 85 des Bw Freiburg auf der Höllentalbahn unterwegs.

1953

Auf dem Gipfel der Höllentalbahn

Am Kilometer 26,5 der Höllentalbahn Freiburg – Neustadt im Schwarzwald liegt der höchste Punkt dieser beeindruckenden Gebirgsbahn, knapp 894 Meter über Normalnull bei Hinterzarten. Zwischen Hölsteig und Hinterzarten befand sich einst einer von zwei Zahnstangenabschnitten, ehe dann im Jahre 1933 die Kraftpakete der Baureihe 85 die Zugförderaufgaben im Adhäsionsbetrieb übernahmen. Die Strecke wurde ab 1936 elektrifiziert für einen Großversuch mit der Wechselstromfrequenz 50 Hertz, und nach dem Zweiten Weltkrieg machten insgesamt fünf E244 und ein ET255 die 85 nach und nach überflüssig. Im Jahre 1953, als das obige Bild entstand, waren noch drei 85 planmäßig unter Dampf. 1961 wurden die Dampfloks der Reihe 85 endgültig abgestellt. Die heutigen Regionalbahnen pendeln jeweils im Stundentakt von Freiburg nach Neustadt und nach Seebrugg und ermöglichen bis Titisee einen Halbstundentakt. In Hinterzarten begegnen sich die Züge auf der eingleisigen Strecke.

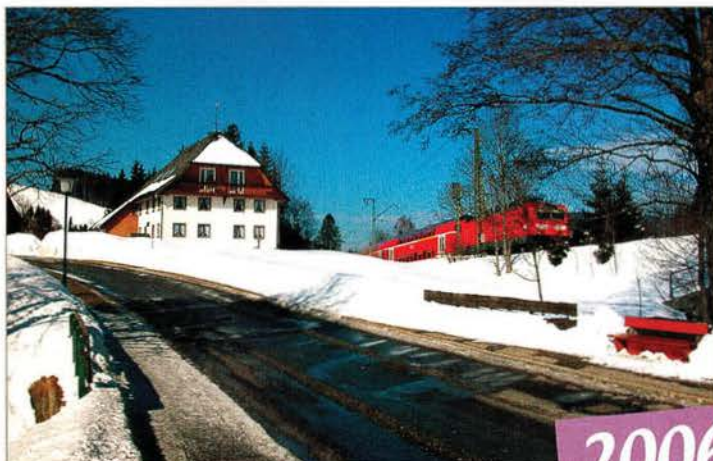


Foto: Schumacher

Über 50 Jahre später hat hier die Elektrotraktion den Kampf gegen den Winter aufgenommen.

2006



Foto: David

Für die Logistic Center Hungaria GmbH fahren mehrere frühere deutsche Loks. Derzeit befinden sich drei Ex-DB-V60, zwei Ex-DR-V100 und zehn Ex-DB-212 im Einsatz. Weitere fünf Ex-DB-212 stehen als Ersatzteilständer bereit. Eingesetzt werden die Loks am Raaber (Győr) Güterbahnhof und rund um den dortigen Industriepark, etwa bei der Audi AG. Manchmal kommen sie auch bis zum Personenbahnhof. Am 16. Dezember 2006 warten 212 039 und 212 267 vor dem Ausfahrtsignal in Győr (Raab).

HAMBURG

Abriss der Pfeilerbahn

Die traditionsreiche Hamburger Pfeilerbahn zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und der Norderelbbrücke ist wie der Hamburger Hauptbahnhof bereits vor über 100 Jahren gebaut worden; genauso drei Brücken an der Südausfahrt des Hamburger Hauptbahnhofs. Die Deutsche Bahn AG erneuert nun die Brückenbauwerke Amsinckstraße, Deichtorstraße und Oberhafenbrücke. Die Pfeilerbahn, die auf Backsteinbögen erhöht verlaufende Eisenbahnstrecke, wird ab Ende dieses Jahres ebenfalls komplett neu gebaut. Statt einer Brückenkonstruktion wird in Absprache mit der Stadt Hamburg ein Bahndamm errichtet. Schon aus Hochwasserschutzgründen ist die höher gelegte Bahn notwendig. Um den Zugverkehr auch während der Erneuerung zu gewährleisten, muss mit der Sanierung der anderen drei Brückenbauwerke schon jetzt begonnen werden. Die Bauarbeiten an den drei Eisenbahnbrücken Amsinckstraße, Deichtorstraße und Oberhafenbrücke begannen deshalb schon im Januar 2007. Die Arbeiten an der Deichtorstraße und der Oberhafenbrücke sollen im Herbst nächsten Jahres beendet sein. Die Arbeiten an der Amsinckstraße werden bis Oktober 2009 andauern. Vorrangig werden Autofahrer von den Baumaßnahmen betroffen sein. Der ADAC empfiehlt ihnen, entweder Fahrgemeinschaften zu bilden oder auf den ÖPNV umzusteigen.