

nur
3,30 €

Modell Eisen Bahner

Nr. 8
August 2004
53. Jahrgang

Deutschland 3,30 €
Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4,30 €
Dänemark 36,- dkr



Magazin für Vorbild und Modell

Modellbahn-Superlative

Traumland in der
Speicherstadt



600-mm-Idylle
vor 35 Jahren

MPSB hofft auf
DR-Wunder

Strausberger Sonderweg

Abschied für die
Stammbahn

- WERKSTATT:**
- ▶ Hochbahnhof Dammtor
 - ▶ Digitalsound für Minitrix-52

TESTS

**NEUE ALTE
BEKANNT:**
Gützolds 75 und
Märklins 120

Auf großer Spur
ins Dampf-Bw

Lokwechsel
digital normal



Verkehrsknoten **HAMBURG**

Das Tor zur Welt

Zeitenwandel zwischen Altona und Hauptbahnhof

VORBILD

TITELTHEMA

14 HUMMEL HUMMEL!

Herausragende Hamburger Bahnhöfe im Wandel der Zeit.

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

26 WIE GRÜN DARF'S DENN SEIN?

MdB Albert Schmidt, Verkehrsexperte von Bündnis 90/Die Grünen, zu den Börsenplänen der DB AG.

LOKOMOTIVE

28 KRUPPS SONDERLING

Im Porträt: Die Turbinenloks T181001 und 1002.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

30 STAMMBAHN-ABSCHIED IM 111. JAHR

Das Ende der alten Strausberger Kleinbahn ist nahe.

40 EINSTELLUNGS-SACHE

Die Fortsetzung des MPSB-Oberlebenskampfes.

ABENTEUER EISENBahn

44 SCHÖNES, LEUCHTENDES LAND

Die Eisenbahn auf Sri Lanka, dem ehemaligen Ceylon.

MODELL

WERKSTATT

59 BASTELTIPPS

60 RANK UND SCHLANK

Tipps zum Aufbau des Bahnhofs Dammtor in H0.

66 MIT KRÄFTIGEM AUSPUFFSCHLAG

Rudolf Weincirz rüstet die 52Kon von Minitrix mit Soundbaustein aus.

PROBEFAHRT

72 TÜRKISLINGE

72 LINIE 4

74 PHANTASTISCH AUSGEDACHT

74 RANGIERFREUDE

75 STIMMGEWALTIG

UNTER DER LUPE

76 PIONIER-KONSTRUKTION

76 GIB GAZ!

77 ERNTEBEREIT

TEST

78 FERNBEDIENT

Märklin legt die Prototyp-120 in H0 auf.

82 SPIEGLEIN, SPIEGLEIN AN DER WAND

Endlich im Handel: Die neue 75.5 von Gützold in H0.

SZENE

86 DIE KEHRWIEDER-ZAUBERER

Hinter den Kulissen des Miniatur-Wunderlandes.

90 LUXUS-TURBINE

Die T181001 in H0 von Micro-Metakit.

92 GROSS-BW IM GROSSEINSATZ

Ein bemerkenswertes Dampflok-Bw in Spur I.

98 „MIR SCHAFFET'S!“

Märklin-Geschäftsführer Paul Adams im Gespräch.

AUSSERDEM

100 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

105 IMPRESSUM

38 BAHNPOST

47 GÜTERBAHNHOF

52 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

70 TERMINE + TREFFPUNKTE

36 BUCHTIPPS

105 VORSCHAU

39 INTERNET

44

Im Indischen Ozean

Palmenstrände, Teeplantagen und Eisenbahnen aus der Kolonialzeit prägen Sri Lanka.



14 Hansestadt, Weltstadt

Hamburg ist die zweitgrößte Stadt Deutschlands und der größte Bahnknoten im Norden.



86

Große, kleine Wunder

Wer steckt hinter Idee und Ausführung des bekannten Miniatur-Wunderlandes in Hamburgs Speicherstadt?



92 Königs-Klasse

Eine Sammlung von Spur-I-Lokomotiven beeindruckt, erst recht in einem eigens für sie gebauten Bw.

30

Doppelter Abschied

Die Kleinbahn zum einstigen Stadtbahnhof in Strausberg geht wie die Reko-Wagen außer Betrieb.



Titel: Bf Dammtor: Trix; Autos: Brekina, Busch, Epoche, Wiking; Figuren: Preiser, Merten; TEE: Märklin Foto: Tiedtke

BAHNINDUSTRIE

FLIRT in Bussnang

● **Flinker Leichter Innovativer Regional Triebzug (FLIRT)** nennt sich das neueste Produkt aus dem Hause Stadler-Rail-Group. Der Rollout des ersten vierteiligen, 74 Meter langen und 124 Tonnen schweren FLIRT erfolgte im Beisein zahlreicher Medienvertreter am 4. Juni 2004 in Bussnang. 42 FLIRT, entsprechend einem Auftragsvolumen von rund 330 Millionen Schweizer Franken, bestellten die SBB für die Stadtbahn Zug sowie für die Wiesentallinie der Regio-S-Bahn Basel, mit einer Option auf weitere 100 Fahrzeuge. In einer Rekordzeit von nur 20 Monaten wurde der FLIRT entwickelt, gebaut und nun übergeben, wie Peter Spuhler, Inhaber der Stadler-Rail-Group ausführte. Ganz erfreulich sei dabei das Prädikat „Made in Switzerland“, denn der Schweizer Fertigungs- und Wertschöpfungsanteil beträgt mehr als 90 Prozent. Das innovative Fahrzeug zeichnet sich aus als schnell und leistungsstark für den S-Bahn-Verkehr mit hohem Fahrgastkomfort dank ebenerdigem, spaltfreien Zugang, hellen und übersichtlichen Passagierräumen, stu-

fenlos begehbar vom vordersten bis zum hintersten Einstieg, Klimaanlage, Fahrgastinformationssystem, Multifunktionsbereich, etwa für Fahrräder, und behindertengerechter Toilette. Während sich das 1.-Klasse-Abteil mit 16 bequemen Ledersitzen in Grau und Rot präsentiert, ist der übrige Innenraum in den Farben Blau, Grau und Gelb gehalten. Aschenbecher sucht man vergebens im Nichtraucherzug. Die Wagenkasten sind aus Aluminium-Strangpressprofilen gefertigt, die zwei Zweiachs-Triebgestelle in den Endwagen sowie die drei Zweiachs-Jakobslaufdrehgestelle sind luftgefedert. Die redundante Antriebsausrüstung besteht aus vier Antriebssträngen mit wassergekühlten IGBT-Stromrichtern. Eine Vielfachsteuerung von bis zu vier Einheiten ist möglich mittels automatischer Kupplung in der GFK-Front. Die Zuger FLIRT werden ab September 2004 ausgeliefert, die Basler folgen ab April 2005. Die Stadler-Rail-Group erhofft sich mit der neuen Produktfamilie weitere Bestellungen vor allem auch aus dem Ausland. In Deutschland, Polen, Ungarn



Der erste Flirt in Bussnang: Der moderne Regionaltriebzug erweitert die bisher sehr erfolgreiche Stadler-GTW-Produktpalette.

und Italien wurde bereits Interesse geweckt. Das klare Bekenntnis zum Produktionsstandort Schweiz führte auch zum Anbau einer speziellen FLIRT-Montagehalle in Bussnang, die am Tag der offenen Tür am 5. Juni zahlreiche Besucher nach Bussnang lockte. Die

Stadler-Rail-Group beschäftigt heute über 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Werken Bussnang, Altenrhein und Berlin-Pankow. Bleibt nur noch zu hoffen, dass die Fahrgäste künftig mit dem modernen Triebwagen eifrig FLIRTen werden.

Verkaufsargument „Made in Switzerland“: Die Flirt-Produktion findet in Bussnang statt.



Fotos: Armin Schmutz

Technische Daten

Bezeichnung:	RABe 523 (Zug)
	RABe 521 (Basel)
Speisespannung:	15kVAC; 16,7 Hz
Achsanordnung:	Bo' 2'2'2' Bo'
Sitzplätze:	
1. Klasse	16
2. Klasse	161
Klappsitze	19
Stehplätze (4 Pers./m ²)	287
Fussbodenhöhe:	
Niederflur am Einstieg	570 mm
Hochflur	1120 mm
Maße:	
Länge über Kupplung	74078 mm
Fahrzeugbreite	2880 mm
Fahrzeughöhe	4150 mm
Dienstmasse, tara:	124,6 t
Treibraddurchmesser	860 mm
Lauferraddurchmesser	750 mm
Dauerleistung am Rad	2000 kW
Max. Leistung am Rad	2600 kW
Anfahrzugkraft (bis 47km/h)	200 kN
Anfahrbeschleunigung brutto	1,2 m/s ²
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h



Foto: Zellwegger

Am Pfingstweekende fanden in der Schweiz Sonderfahrten mit 01519 der Ulmer Eisenbahnfreunde und der in Schweizer Besitz befindlichen 01202 statt.

PARKBAHN CHEMNITZ

50 Jahre Fahrbetrieb

Der Chemnitzer Kuchwald erlebte in der Woche vom 7. bis zum 13. Juni 2004 die Festwoche zum 50. Geburtstag der Parkeisenbahn Chemnitz. Die 2,3 Kilometer lange Strecke (Spurweite 600 Millimeter) wurde 1954 als Pioniereisenbahn gebaut. Nach der Wende konnte sich die nunmehrige Parkbahn mit einer Ausweitung des Veranstaltungsprogrammes am Freizeitmarkt behaupten. Einen festen Platz haben zum Beispiel die Feldbahn- und die Gartenbahntreffen. In der Festwoche gab es Angebote für fast alle Ansprüche, so zum Beispiel einen Kindertag, ein Konzert mit den Lords und eine Fahrzeugparade. Trotz zurückgehender Kinderzahlen hat die Parkeisenbahn Chemnitz mit dem Nachwuchs keine Sorgen.



Foto: hb

Prominenter Gast war der „Adler“ von der Parkeisenbahn Görlitz, der am 7. Juni 2004 per Tieflader eintraf.

Eine neue Aufgabe fand 1020.041 (ex E94103, AEG 1943) bei der Mittelweserbahn (MWB). Die Maschine stammt aus der Konkursmasse



Foto: Schmallicker

der Eisenbahn- und Sonderwagen-Betriebsgesellschaft ESG und wurde in der ÖBB-Hauptwerkstatt in Linz aufgearbeitet. Die MWB setzt ihre neue 1020 als Schiebelok auf der Spessarttrampe Laufach – Heigenbrücken ein.

Seiend ehrgeizig von seinen Selbst

A Iso, eigentlich wollte ich ja nur mal überprüfen, ob Thomas Edmondson nun so oder doch Edmonson ohne zweites D hieß, bei der uneinheitlichen Schreibweise auch noch des 19. Jahrhunderts durchaus diskussionsfähig.



Dr. Kartheinz Haucke

Da mittlerweile dank des Internets selbst Lexika allmählich aus der Mode kommen, bemühte ich ersteres und stieß dabei auch auf mehrere englischsprachige Seiten über den Erfinder des Fahrkartendruckers und der Nummerierungsmaschine. Hätte ich's dabei belassen, die Namensschreibweise mit zweitem D einfach nur zur Kenntnis zu nehmen, wären mir ungeahnte Wissenserverweiterungen glatt entgangen. So aber führte das Anklicken des Serviceangebots „diese Seite übersetzen“ zu völlig neuen Einsichten.

Oder hätten Sie auf Anhieb gewusst, dass Edmondsons Erfindung „mit einem System der Fahrpreisansammlung in der Entwicklung der Gleise voranging“? Und seine handwerklichen Fertigkeiten bewies der rührige Mann schon in jungen Jahren, „indem er Schrank-bildende Werkzeuge verbesserte“. Damit nicht genug: „Seiend ehrgeizig, verließ er Lancaster, um ein Schrank-bildendes Unternehmen von seinen Selbst in Carlisle mit einem Gefährten Quaker zu gründen.“

Aha, da wundert auch dies nicht mehr: „Nach dem Ausgangserfolg des neuen Systems stellte Edmondson seinen Sohn John und seinen Bruder Joseph im Geschäft her...“

Allmählich schwant mir, wie manch eingedeutschte Bedienungsanleitung zustande kommt!

BAHNWELT AKTUELL

— SCHLESWIG-HOLSTEIN —

Flex zur DB AG

● Um den Flensburg-Express zwischen Hamburg und Padborg wurde viel Porzellan zer schlagen. Da musste zunächst die ursprüngliche FLEX-GmbH Insolvenz anmelden. Connex sprang ein, übernahm den Zug und stellte dafür den „InterConnex 3“ zwischen Köln und Rostock ein. Die Leistung zwischen der Hansestadt und der dänischen Grenze musste dennoch neu ausgeschrieben werden. Während der Ausschreibung kursierten viele Gerüchte: Da sollte zunächst die AKN den Zuschlag bekommen. Ein Großteil der AKN-Aktien ist in Besitz der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, doch die AKN wollte mit Triebwagen fahren. Bahnchef Mehdorn besuchte selbst die Ministerpräsidentin Heide Simonis. Etwa zeitgleich zog die DB AG ihren Konzernbevollmächtigten Reiner Latsch aus Schleswig-Holstein ab. Im Kieler Landtag kam es zu einem Eklat, um den Zug. Am 10. Juni 2004 teilte die Bahn dann stolz



Foto: Bouggemann

Die unendliche Geschichte Flensburg-Express: In drei Jahren versuchten sich drei Anbieter auf der Strecke!

mit, dass die Entscheidung gefallen sei, die Strecke von Hamburg nach Padborg wird ab Dezember 2005 wieder von ihr gefahren. Gleichzeitig bekam sie auch wieder einen neuen Konzernbevollmächtigten, Norbert Hinrichs. Bei der Nord-Ostsee-Bahn (NOB), dem heutigen Betreiber des Flensburg-Expresses hielt man sich mit Kommentaren zurück. Dirk Pohlmann von der DB AG erklärte, dass die Bahn mit Loks der Baureihe 112, ehemaligen Inter-Regio-Wagen Aimz- und Bimz-Wagen, sowie

einstigen Reichsbahn-Steuerwagen fahren möchte. Dem „FLEX“ fehlten bisher Steuerwagen. Auch einen kompletten Ersatzzug will die DB AG vorhalten. Zum geplanten Catering im Zug konnte Pohlmann noch keine Einzelheiten nennen. Weiter erläuterte er, dass die ehemaligen Inter-Regio-Wagen über Scheibenbremsen verfügen. Die lauten Klotzbremsen der Connex-Wagen führten häufig zu starken Lärmbelastigungen. Die Bahn will die Inter-Regio-Wagen noch im Design der Re-

gionalbahn Schleswig-Holstein aufarbeiten, mit neuen Sitzbezügen in den Abteilen und Großräumen. Neun Jahre soll die Bahn fahren, bis erneut ausgeschrieben wird. Am Fahrplan wird sich wohl nicht viel ändern. Insgesamt hatten sich vier Bahnen um die Verbindung beworben, darunter auch die Hamburger Hochbahn und die NOB. Die vorübergehend eingesetzten ÖBB-Dispoloks haben die NOB wieder verlassen und als Ersatz kamen die Loks ES 64 U2-034, 035 und 095.

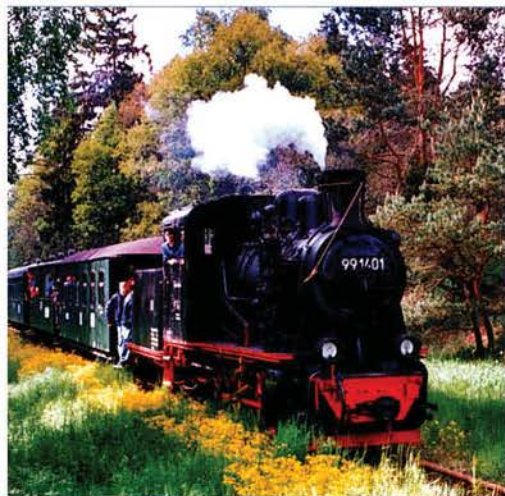


Foto: Neumann

Mit Dampfzugsonderfahrten vom 15. bis 20. Mai 2004 feierte die Prignitzer Museumseisenbahn „Pollo“ die Inbetriebnahme des 3,8 Kilometer langen Streckenabschnitts Brünkendorf – Vettin. Bis zum geplanten Endpunkt Lindenberg fehlen jetzt noch 1,2 Kilometer Gleis.

ZWISCHENHALT

Künftig kann man in Zügen beim Zugbegleiter gelöste Fahrkarten nicht mehr mit der EC-Karte bezahlen. Als Grund gab die DB AG eine erhebliche Anzahl von Missbräuchen an, die zu einem Millionen-schaden geführt hätten.

Nordrhein-Westfalen hat sein ÖPNV-Gesetz novelliert. Nunmehr werden konkrete Qualitätsanforderungen und Sanktionen bei Nichterfüllung verlangt.

Zwischen Dresden und Bad Schandau beginnen am 26. Juli 2004 Sanierungsarbeiten auf der Elbtalstrecke. Sie haben erhebliche Einschnitte im S-Bahn- und Eurocity-Verkehr nach Tschechien zur Folge.

Die Weißeritztalbahn kann wieder aufgebaut werden: Sachsen erhält 340 Millionen Euro aus dem Fluthilfe-Fonds des Bundes. Davon soll die Schmalspurbahn zehn Millionen Euro erhalten.

Die Bundesregierung will ein zweites Gutachten zum Börsengang der DB für die

Variante „ohne Netz“. Das erste Gutachten hatte diese Möglichkeit nicht untersucht.

Railion Danmark, seit 2001 dänischer Ableger der Railion-Gruppe, steckt tief in den roten Zahlen: 112 Millionen Kronen (15 Millionen Euro) Verlust fuhr das Unternehmen 2003 ein. Im Jahr zuvor waren es noch 6 Millionen Euro Minus.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) stellte am 19. Mai 2004 seine neue, 80-seitige Studie „Bahn21“ für mehr Verkehr auf der Schiene vor. Sie kann unter www.vcd.org heruntergeladen werden.

Der „BahnBeirat“, ein Expertengremium, aus Wissenschaft und Wirtschaft empfahl am 15. Juni 2004 den integrierten Börsengang der DB AG im Jahr 2006.

Am ersten Buchungstag für die neuen Sommer-Spezial-Tarife der DB AG hat der Ansturm zu einem Zusammenbruch des Internet-Buchungssystems geführt. Die Bahn bietet für die Zeit vom 1. Juli bis zum

Insolvenzvirus greift um sich

● Die derzeit auf dem deutschen Bahnmarkt um sich greifende Insolvenzwellen hat ein weiteres Eisenbahnunternehmen erfasst: Am 4. Juni 2004 musste die EBM-Cargo GmbH & Co KG mit Sitz in Overath beim zuständigen Amtsgericht Gummersbach Antrag auf Insolvenz stellen. Grund sind offene Forderungen in Millionenhöhe. Zu den größten Gläubigern der EBM-Cargo gehört DB Energie. Vorläufiger Insolvenzverwalter ist Dr. Andreas Ringstmeier aus Köln. Über den bergisch-märkischen Raum hinaus bekannt wurde die überwiegend mit V 100 (Ost) und V 180 fahrende EBM-Cargo unter anderem durch die in Kooperation mit Railion gefahrenen Güterverkehrsleistungen in der Eifel sowie jüngst durch die Beteiligung am ECCO-Cargo-Netzwerk. Bislang hat die Insolvenz wenig Auswirkungen auf ECCO-Cargo. Die Güterverkehrsleistungen in der Eifel erbringt Railion nach anfänglichen Umstellungsschwierigkeiten vorerst selbst.



Foto: Kanger

Rechtzeitig zum Saisonauftakt konnte die Härtsfeld-Museumsbahn ihren historischen Triebwagenanhänger 101 wieder in Betrieb nehmen. Anlässlich des Tages des offenen Lokschuppens an Christi Himmelfahrt (20. Mai 2004) wurde der Wagen mit seinen bequemen Polstersitzen und den großen Panoramascheiben der Öffentlichkeit vorgestellt.

150 Jahre Semmeringbahn

● Zwischen den Bahnhöfen Gloggnitz (Niederösterreich) und Mürzzuschlag (Steiermark) fand am 16. Mai 2004 die offizielle Festveranstaltung zum 150. Geburtstag der Semmeringbahn statt. ÖBB-Generaldirektor Rüdiger vom Walde konnte dazu auch die Landeshauptleute Waltraud Klasnic (Stmk.) und Erwin Pröll (NÖ) begrüßen. Erstmals präsentiert wurde bei dieser Gelegenheit die neue Semmering-Jubiläumslok 1116.200. Auf einigen Teilabschnitten der Semmeringbahn gab es Parallelfahrten von Sonderzügen mit der 1116.200 und der Dampflok 52.4984.

Die von Schulkindern in einem Malwettbewerb gestaltete 1116.200 steht am 16. Mai 2004 in Gloggnitz.

neue Semmering-Jubiläumslok 1116.200. Auf einigen Teilabschnitten der Semmeringbahn gab es Parallelfahrten von Sonderzügen mit der 1116.200 und der Dampflok 52.4984.



Foto: Haselmeier

31. August ein Ticket an, mit dem jeder Reisende für 29 Euro innerhalb Deutschlands beliebig weit reisen kann, sofern er spätestens drei Tage vor der Reise bucht und sich auf eine Zugverbindung festlegt.

Die Railion Deutschland AG hat 95 Prozent der privaten italienischen Bahngesellschaft Strade Ferrate del Mediterraneo (SFM) übernommen.

In Karlsruhe wurde am 12. Juni 2004 eine neue Straßenbahnstrecke eröffnet: Von Durlach führt sie in den Stadtteil Wolfartsweier.

In Bern haben die Bürger mit knapper Mehrheit die Kredite für den Ausbau der Tram verweigert. Damit kann auch das autofrei-geplante Neubaugebiet Bern-West nicht verwirklicht werden. Die Tramgegner führten vor allem die ihrer Ansicht nach überflüssigen Kosten ins Feld und bremsten damit erfolgreich die ehrgeizigen Ausbaupläne.

Itino im Probeinsatz

● Die Erfurter Industriebahn (EIB) möchte mit dem Itino, der seit 8. Juni 2004 zwischen Ilmenau und Erfurt beziehungsweise Apolda erste Erprobungsfahrten unternimmt, künftig Doppeltraktionen von Regioshuttle RS1 vermeiden. Allerdings musste die EIB für den VT201, ein

Bombardier-Prototyp, einige Einschränkungen des Eisenbahnbundesamtes hinnehmen. Dazu zählen neben der Pflicht zum Einsatz von Zugbegleitern auch die auf 120 km/h reduzierte Höchstgeschwindigkeit. Konstruktiv vorgesehen waren 160 km/h.



Foto: Orwald

Der neue Itino von Bombardier verläßt Ilmenau.



Foto: Saffmann

Nach zahlreichen Bremsprobefahrten mit den neuen TALENT-Garnituren erteilte die Behörde endlich nach einer Polizeiprobefahrt am 1. Juni 2004 die Zulassung für die dreiteilige ET-Reihe 4023 der ÖBB. Allerdings vorläufig nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h anstelle der vertraglich festgelegten 140 km/h! 4023.008 verlässt gerade den Bahnhof Parndorf in Richtung Zurlorf (Ostbahn/KBS 700).

FRAGEZEICHEN



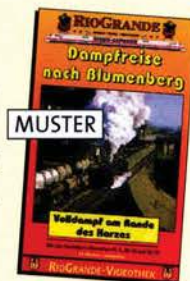
Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Böscher

In der Umgebung Berlins gibt es überraschende Eisenbahn- und Straßenbahn-Schätze zu entdecken. Manche heutige Straßenbahnlinie blickt auf eine Kleinbahn-Vergangenheit zurück. Zu DDR-Zeiten war Improvisation gefragt; so wurde das gezeigte Fahrzeug auf Basis eines älteren Triebwagens im Jahre 1966 in der Hauptwerkstatt der gesuchten Strecke selbst gebaut. Auch heute muss der Betrieb mit gebrauchten, wenn auch überarbeiteten Fahrzeugen auskommen. So sind meterspurige KT4D- und Duewag-Wagen im Regeleinsatz. Wie heißt die gesuchte Bahn?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2004 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer Video-Kassette aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautet: „5 (3 für die NS, 2 für die SBB)“. Die Gewinner sind: Grezen, J., NL-2026 VL Haarlem; Bitter, Wilfried, 45468 Mülheim/Ruhr; Arndt, Günther, 34123 Kassel; Buricke, Heinz, 09130 Chemnitz; Mann, Michael, 63743 Aschaffenburg; Veen-Aertsen, Loeki, NL-7943 RW Meppel; Lange, Ingrid, 01665 Klipphausen; Riedi, Daniel, CH-7000 Chur; Ruf, Gerd, 76149 Karlsruhe; Rieckemann, Matthias, 08321 Zschorlau; von Zedlitz, Gudrun, 87600 Kaufbeuren; Munzert, Rick, 09119 Chemnitz; Müller, Anna-Maria, 31141 Hildesheim; Donker, Karel, NL-7676 EE Westerhaar; Kliemt, Christopher, 40545 Düsseldorf; Rottmann, Dietmar, 58840 Plettenberg; Hausstetter, Andreas, 85646 Anzing; Rokohl, Steffen, 06484 Quedlinburg; Dietz, Peter, 65207 Wiesbaden; Rätz, Werner, CH-3367 Thüringen



SCHWEIZ

Volldampf am Gotthard

Am 21. Mai 2004 startete die historische Elektrolok Ae 3/6 II 10439 mit einem Fünf-Wagenzug nach Arth Goldau, während eine andere Reiseschar sich in einem historischen Drei-Wagenzug von der Be 4/6 12320 dorthin bringen liess. Der Grund: Das Schmuckstück der Sammlung von SBB Historic, die A3/5 705, wurde gerade eben 100 Jahre alt. Zur großen Fahrt über den Gotthard half die ebenso form-schöne B3/4 1367 tatkräftig mit. Ab Arth Goldau zogen die beiden Dampfloks den vereinten Zug nach Erstfeld, wobei die Elektroloks durch die Tunnel am Vierwaldstättersee Vorspann leisteten. Ab Erstfeld trat zusätzlich das Krokodil Ce 6/8 II 14253 in

Aktion und übernahm drei Wagen des Dampfzuges für eine partielle Parallelfahrt mit dem Dampfzug bis Göschenen. Von hier zog das Krokodil den wiedervereinigten Zug durch den Gotthard-Tunnel. Ab Airolo wurde eine Re 4/4 II als Bremslok am Zugschluss eingereiht. Das Krokodil fuhr von Airolo als Lokzug nach Bellinzona, um dort die beiden Dampfloks für die Weiterfahrt nach Chiasso abzulösen. Regnete es am Freitag teilweise in Strömen, zeigte der Wettergott für die Rückfahrt am 22. Mai 2004 wenigstens auf der Alpensüdseite Erbarmen mit dem Reisepublikum sowie den zahlreich ausgerückten Fotografen und Zaungästen.

Die beiden Dampfloks A3/5 705 und B3/4 1367 überqueren den Stalvedro-Viadukt kurz vor Airolo.



Foto: Armin Schmutz

DER SCHWELLENLEGER

Ost-Algie und West-Allergie

Schwelgen wir zunächst in ersterem. Es ist erst 15 Jahre her, als es in einer Gesprächsrunde in der Reichsbahndirektion Dresden um die Frage ging: „Hätten wir nur die Bundesbahn hier, was könnten wir alles machen?“ Voller Bewunderung schauten gestandene Reichsbahner über den – noch – undurchdringlichen Grenzzaun und träumten von goldenen DB-Zeiten. Großes Entsetzen entstand, als der Westbesuch nur lapidar anmerkte: „Seid froh, dass von der West-Eisenbahnmentalität nichts über den Eisernen Vorhang geschwappt ist. Seid stolz darauf, was die Reichsbahner unter den gegebenen Bedingungen aufgebaut haben und trotz täglichen Mangels nachwievor auf die Beine stellen“. Kaum einer nahm diese warnenden Worte ernst. Der Rest der Geschichte ist hinlänglich bekannt und viele der damals anwesenden Eisenbahner, die ihr Handwerk in der Regel von der Pike auf gelernt hatten, wurden in den „wohlverdienten“ Vorruhestand geschickt. Wie so vieles aus rund 40 Jahren DDR-Reichsbahn. Manchem muss man nicht unbedingt nachtrauern, manch Nützliches hat die „neue Bundesbahn“ (die DB AG gehört zu 100 Prozent dem Bund) einfach stillschweigend einverleibt wie die so erfolgreiche Baureihe 143. Nachtrauern muss man aber dem gesunden Menschenverstand, der bei

der DDR-Reichsbahn meist über der Bürokratie stand. Dieses Phänomen ist bei der heutigen DB AG fast vollständig unter die Räder geraten. Wobei wir bei der West-Allergie angekommen wären, die inzwischen viele Mitbürger in den neuen Bundesländern befallen hat. Sehr oft ist sie unberechtigt, gefühlt und weniger



Foto: Matthias Rausch

Mit hohem Aufwand war der Abtransport verbunden.

an der realen Situation orientiert. Ab und zu hat sie aber auch ihre Berechtigung – vor allem im Hinblick auf die DB AG. Jüngstes Beispiel ist der kafkaöse Umgang des Unternehmens Zukunft mit den Diesel-ICE, die zum Symbol einer ultramodernen Sachsenmagistrale hochstilisiert worden waren. Die Leidensgeschichte wurde – auch im MEB – ausführlich gewürdigt. Ein kleines Detail, jüngst auf der bayerisch-sächsischen Verbindung Hof – Chemnitz geschehen, ist allerdings nicht einmal mehr von einem ungesunden Menschenverstand aufzu-

nehmen. Und jeder ehemalige Reichsbahner muss sich sogar wie im Irrenhaus vorkommen. Da beschließen die hohen Herren in Berlin, die beiden unbeschädigt gebliebenen Wagen des verunglückten 605009/605 509 verschrotten zu lassen. Schon das klingt befremdlich, denn ein potentieller Käufer der ICE-

TD-Flotte kann ebenfalls Ersatzteilspender beziehungsweise Reservewagen gebrauchen. Dass die beiden Wagen dann aber mit einem Spezialtransporter über die Autobahn transportiert werden, erübrigt eigentlich jeden Kommentar. Der Westbürger kann da nur noch den Kopf schütteln, wobei das Image der DB AG sowie schon weitgehend ruiniert ist. In den neuen

Bundesländern sorgen solche Aktionen für weitere West-Allergiefälle. Dabei ist vielen 612-geplagten Fahrgästen auf der Sachsenmagistrale nicht einmal bekannt, dass die minimale Unterhaltung der betriebsfähigen ICE-TD die Bahn monatlich 80000 Euro kostet. Alles in allem der blanke Wahnsinn, der aus Eichels leerem Steuersäckel bezahlt werden muss. Denn schließlich ist die DB AG kaum etwas anderes als die einstmals im Osten so bewunderte Bundesbahn. Auch die gehörte zu 100 Prozent der Bundesrepublik Deutschland.

ÖSTERREICH

100 Jahre Stubaitalbahn

● Vor 100 Jahren, am 31. Juli 1904, wurde in Tirol die meterspurige Stubaitalbahn von Innsbruck nach Fulpmes feierlich eingeweiht. Einen Tag später, am 1. August, wurde der fahrplanmäßige Personenverkehr aufgenommen. Als erste Eisenbahn der Welt wurde sie damals mit Einphasen-Wechselstrom mit 50 Hertz und 2500 Volt elektrifiziert. Die Fahrtdrahtspannung wurde 1926 auf 3000 Volt erhöht. Am 2. Juli 1983 erfolgte die Umstellung auf Gleichstrombetrieb, verbunden mit dem Einsatz von modernisierten DUEWAG-Straßenbahnfahrzeugen, die aus Hagen gebraucht beschafft wurden. Seitdem können die Züge der Stubaitalbahn auch das Netz der Innsbrucker Straßenbahn befahren. Heute, nach der Fusion

mit den Innsbrucker Verkehrsbetrieben (IVB), ist die Stubaitalbahn voll in das Innsbrucker Verkehrssystem integriert. Das 100-jährige Bestehen wird am 21. und 22. August 2004 in Zusammenarbeit zwischen IVB und Tiroler Museums-Bahnen (TMB) entlang der Strecke groß gefeiert. Am Samstag und Sonntag werden mehrere Sonderzüge auf der kurvenreichen Gebirgsstrecke unterwegs sein. Von der Innenstadt werden Zubringerzüge mit historischen Triebwagen der TMB zum Stubaitalbahnhof verkehren. Am Samstag wird in Fulpmes eine Fahrzeugschau mit Oberbau- und anderen Dienstfahrzeugen stattfinden. Ein attraktives Rahmenprogramm an verschiedenen Orten vervollständigt das Fest.

Foto: Hruza



Innsbruck Stubaitalbahnhof am 12. Juni 1983: Der Tw 4 der Stubaitalbahn nach Fulpmes steht kurz vor seinem und dem Ende des Wechselstrombetriebs.

— BADEN-WÜRTTEMBERG — VS 97 605 wieder im Einsatz

Der Verein Schwäbische Alb-Bahn setzt in dieser Saison vom 6. Juni bis 17. Oktober 2004 an jedem Sonn- und Feiertag einen zusätzlichen Zug neben dem „Ulmer Spatz“ der Schienenbusfreunde Ulm auf der „Schwäbischen Alb-Bahn“ Schelklingen – Kleinengstingen ein. Mit diesen von der Landesnahverkehrsgesellschaft bestellten Leistungen wird die Anbindung aus Richtung Ulm verbessert. Die zusätzliche Garnitur ist bei der Eisenbahnbetriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb (NeSA) eingestellt. Das Besondere ist, dass neben dem 796 625 der „IG 796 625 e.V.“ erstmals wieder der Steuerwagen VS 97605 der „Freunde der Zahnradbahn Honau – Lichtenstein“ (ZHL) zum Einsatz kommt. Der VS 97 ist das derzeit einzige betriebsfähige Fahrzeug der ehemaligen Zahnradbahn und darf wieder auf seiner alten Stammstrecke fahren.

TOP UND FLOP

TOP: DB AG bekennt sich zum Nachwuchs

Im Rahmen des Ausbildungspaktes zwischen Bundesregierung und Industrie geht die DB AG mit gutem Beispiel voran. Die Zahl der Ausbildungsplätze im Konzern wurde um rund 15 Prozent erhöht. Die Bahn, die einer der größten

Ausbildungsbetriebe im ganzen Land ist, bildet weit über ihrem Bedarf aus und nimmt so ihre gesellschaftspolitische Verantwortung wahr. Außerdem bietet sie 75 bedingt ausbildungsfähigen Jugendlichen ein einjähriges Praktikum.

FLOP: Ablösung verschoben

Nur ein kurzes Gastspiel gaben am 13. und 14. Juni 2004 die Mehrsystemloks 189 011 und 189 040, die in Zukunft die Baureihe 171 ablösen sollen, auf der Rübeldambahn. Wie geplant trafen die beiden E-Loks am 13. Juni im Schlepp einer Diesellok der Baureihe 232 in Blankenburg ein. Allerdings konnten die beiden Maschinen nicht wie vorgesehen für Schulungsfahrten eingesetzt werden, da

die Computer der Loks mit der falschen Software ausgerüstet waren. So rollten die beiden 189 nach nur 24 Stunden am Zughaken einer Ludmilla wieder nach Magdeburg-Rothensee zurück.



Foto: Endisch

— SCHWEIZ —

Depotfest

Am Wochenende vom 5./ 6. Juni 2004 wurden im Rahmen des Oltener Depotfestes einmalige historische Fahrzeuge der Stiftung „SBB Historic“ präsentiert. Die Auswahl reichte von verschiedenen Personenwagen über die Elektrolok „Marianne“, diese Lokomotive war die weltweit erste Maschine mit Behn-Eschenburg-Reihenschluss-Wechselstrommotoren, der Versuchslinie Seebach – Wettingen aus dem Jahre 1905, bis hin zum Prototypen der Bm 4/4 II 1845 (ex Am 4/4 1001). Sternfahrten mit historischem Rollmaterial bereicherten die Veranstaltung. Aus Balsthal dampfte die SCB-Mallet-Dampflok Ed 2x2/2 196 nach Olten, aus Rapperswil rollten das Krokodil Be 6/8 13302 und aus Brugg die Ae 4/7 11026 mit historischen Zugkompositionen an. Zur Freude der Festbesucher konnten an diesem Wochenende die musealen Fahrzeuge nicht nur in den Museumshallen bestaunt werden, sondern in einer lockeren Aufstellung im Freien und zum Teil sogar in Betrieb.



Foto: Klarer

Die Bestellung im Jahr 1937 lautete ursprünglich auf zwei Diesel-Gepäcktriebwagen. Während der Konstruktion auftretende Schwierigkeiten führten zur Änderung des Auftrages für zwei Lokomotiven (Am 4/4 1001-1002). Kurz vor Eröffnung der Landesausstellung 1939 wurde die erste Maschine, Am 4/4 1001, ausgeliefert. Es wurden keine weiteren Loks gebaut, trotzdem wurden verschiedene Baugruppen wegweisend für nachfolgende Fahrzeugserien. Heute ist die Lok im Besitz von SBB Historic und betriebsfähig.



Eisenbahnen im Modell

Fachgeschäft für Modelleisenbahn
und Modellbau in Dresden

Sammlerstücke von Micro Metakit: Bayrische C IV in Grün, Grün-Schwarz u. Blau (niedrige Werknummern!) in Spur H0, Bayrischer Glaskasten in Spur 0 (Insgesamt 100 weitere Triebfahrzeuge von Micro Metakit im Angebot) Neues in Spur 0 von **Makette:** Torfrtransportwagen 2-achsig mit echter Holzbeplankung der Altonaer - Kaltenkirchener Bahn, sowie in H0 auch als Fertigmodell.
Fertigelände: Komplette Spur H0-Anlage digitalisiert.
Spur Z - Gelände fertig montiert nach Ihren Wünschen!
Große Sommeraktion Märklin: Z.B. Startpackungen Spur 1 ab 99,- Euro
Einkaufen per Mausclick! Im Internet unter: www.lokpavillon.de finden Sie über 15 000 Artikel von über 100 Herstellern.

Unser Geschäft: Passage City-Center-Dresden, direkt hinter d. Hbf. Unsere Adresse: Friedrich-List-Platz 2, 01069 Dresden - Telefon: 0351 - 4965831 Telefax: 0351 - 4965833 - Bestellhotline: 035206 - 31574 oder Fax 035206 - 31589, E-Mail: lokpavillon.dresden@t-online.de.
Wir akzeptieren VISA und Mastercard!