Nur € 5,50!

Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Nr. 6
Juni 2021
70. Jahrgang

Deutschland 5,50 €
Österreich 6,40 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 6,50 €
NL 6,50 €
Dänemark 62,00 DKK

4 191341 105502 06
B13411

Werkstatt
Gedruckte Häuser | Culemeyer-Transport

Anlagen
Ausführliches Portrait einer H0-Großanlage

Neuheiten-Tests
Kühn-111 und aktuelle LGB-Loks

Škoda-Zug der DB AG
Schneller Tscheche

Kleinod in Nordbayern: Kirchenlaibach

Hochburg der 50
Immer unter Dampf

Perfekt kombiniert!

Mit den Modellen des Kombinierten Verkehr von ROCO haben Sie eine breite Auswahl an Modellen für den Verkehr in ganz Europa! Egal ob Verkehre vom Norden Europas in den Süden oder nach Osteuropa. Das breite Sortiment bietet für jeden das passende Modell, egal ob die moderne Elektrolokomotive der Baureihe 193 oder aber Taschenwagen der Bauarten T3 bzw. T2000. Alle Modelle überzeugen durch eine filigrane Umsetzung und hohe Betriebssicherheit. Auf unserer Website finden Sie weitere Modelle, Ihr Fachhändler berät Sie ebenfalls.

Elektrolokomotive 186 247-3, Railpool

73226	=
73227	= 🔊
79227	∿ 🔊

Elektrolokomotive 193 717-6, MRCE

71942	=
71943	= 🔊
79943	∿ 🔊

Taschenwagen T3, AAE

76229

Doppeltaschen-Gelenkwagen, AAE

67401

Doppeltaschen-Gelenkwagen, Wascosa

77360

Weitere Informationen auch bei Ihren Vertriebspartnern

Hier geht es zu mehr Modellen

www.roco.cc

Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren **e-shop: www.roco.cc**. Sie sind nur wenige Klicks von Ihrem Wunschmodell entfernt!

14 Unterschätztes Kleinod

Noch bei seiner Auflösung 1973 beheimatete das Bw Kirchenlaibach, am Knoten zweier nordbayerischer Hauptstrecken gelegen, ausnahmslos Dampflokomotiven. Damit war es bei der Deutschen Bundesbahn eine interessante Ausnahme.

Titel: 50 957 in Kirchenlaibach am 22. April 1968
Foto: Heinz Hangarter/ Eisenbahnstiftung

TITELTHEMA

14 BW KIRCHENLAIBACH – DOMÄNE DER DAMPFLOK
Nur einmal verirrte sich eine Diesellok in den Bestand des reinen Dampf-Betriebswerks.

VORBILD

DREHSCHEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

28 GEWÖHNUNGSBEDÜRFTIG
Ein Drittel mehr Sitzplätze: Der neue München-Nürnberg-Express kommt von Škoda.

32 BEGEHRTE ALLESKÖNNER (TEIL 2)
Einige der noch rund 300 aktiven V 100 der früheren DR fahren sogar im Ausland.

LOKOMOTIVE

36 VERKLEIDET DURCH DIE STADT
Kastendampfloks waren früher vielerorts ein gewohnter Anblick im Straßenbild.

40 „LAURA" ZU BESUCH IM HARZ
Die Dampflok der Chiemsee-Bahn von 1887 ist nach langer Pause wieder betriebsfähig.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

42 LETZTE GELEGENHEITEN
Der Abbau sächsischer Schmalspurbahnen erfolgte meistens per Dampfzug.

48 DER VIERTE IM BUNDE
Obwohl seine Loks prägend waren, blieb Fairbanks-Morse auf dem umkämpften US-Diesellok-Markt nur ein Nebenbuhler.

EUROPA

54 RÜCKBESINNUNG AUF DEN SCHIENENVERKEHR
Slowenien ist nach langer Stagnation auf dem Weg in die Eisenbahn-Moderne.

MODELL

WERKSTATT

68 MEINE STADT AUSGEDRUCKT
Frei verfügbare 3D-Messdaten sind die Grundlage für neuartige Gebäudemodelle.

72 SO ROLLTE ES BEI DR UND ÖBB (TEIL 2)
Culemeyer-Straßenroller sind auch auf österreichischen und Reichsbahn-Anlagen eine echte Bereicherung.

AN MEINEM KÜCHENTISCH

76 DER WEIMAR-LADER
Aus einem Auhagen-Bausatz entsteht ein hervorragendes Modell eines DDR-Baggers.

TEST

78 GLANZLICHT
LGB stellt mit der DFB-HG 4/4 ein echtes Prachtstück auf die Gartenbahn-Gleise.

80 RHÄTISCHE ROUTINE
Zweite LGB-Neuheit: Die Ge 4/4 I in 1:22,5.

82 EINHEITSLOK-NACHFOLGER
Nach langer Wartezeit ist die 111 von Kühn für TT seit März verfügbar.

84 DIE MIT DER LAUFACHSE
Die preußische G 8[1] (BR 56[2-8]) von Lenz.

PROBEFAHRT

86 MÜHLDORFERIN
Von Tillig kommt die V 162 003 in TT.

86 ZILLERTALER
Der VT 1 erscheint als überarbeitete Variante des ÖBB-5090 von Halling für H0e.

88 ZÜGLEIN MIT KÖ
Lemiso erweitert sein Nm-Sortiment mit einem Güterzug nach Harz-Vorbild.

SZENE

90 ALLES, WAS MAN BRAUCHT (TEIL 2)
Die große Heimanlage von Wolfgang Hoffmeister funktioniert mit solider Technik.

AUSSERDEM

24 BUCHTIPPS

26 BAHNPOST

98 BDEF/SMV

100 MODELLBAHN AKTUELL

106 IMPRESSUM

106 VORSCHAU

32 Agil bis ins hohe Alter

Die DR-V 100 sind altbewährte Maschinen und weiterhin zu Hunderten im Dienst.

68 Kaum Kompromisse

Neuer Weg zur Maßstäblichkeit: Aus 3D-Vermessungsdaten erzeugte Modelle.

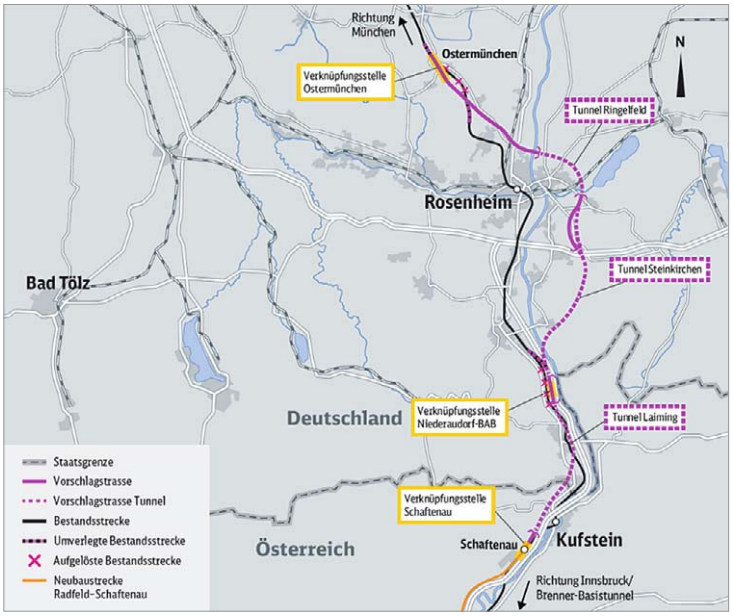
90 Es muss nicht digital sein

Hier wird trotz 21 Quadratmetern und 245 Gleismetern selbst geschaltet und gewaltet.

BRENNER-NORDZULAUF

Die Trasse ist gefunden

☐ Man fühlt sich fast wie auf der Modellbahn, jedenfalls wie in einem guten Zug-Simulator: Auf der Website der DB AG zum Brenner-Nordzulauf (www.brennernordzulauf.eu) ist nun ein gut fünf Minuten dauerndes Video eingestellt, in dem ein Richtung Brenner fahrender Containerzug mit der virtuellen Kamera begleitet wird. Bei Ostermünchen, nordwestlich von Rosenheim, beginnt die Fahrt, dort soll die Abzweigstelle der Neubaustrecke liegen. Zunächst geht es auf freier Strecke durch das Moränenhügelland, doch schon nach kurzer Zeit wird der Inn überquert und der erste lange Tunnel („Ringelfeld", 5,5 Kilometer) beginnt. Damit werden die Randbereiche Rosenheims sowie Stephanskirchen unterfahren. Südlich der DB AG-Strecke nach Salzburg kommen die Züge wieder ans Licht. Kurz vor der Unterquerung der A8 beginnt der fast 13 Kilometer lange „Tunnel Steinkirchen", der unter den Bergen östlich des Inntales hindurchführt. Der Inn wird noch im Tunnel passiert, bevor direkt neben der Inntalautobahn A93 die „Verknüpfungsstelle Oberaudorf/A93" und damit die bestehende Strecke erreicht wird. Gleich nach der letzten Weiche folgt der dritte, wiederum 13 Kilometer lange „Tunnel Laiming", der erst kurz vor Kufstein endet. Bei Schaftenau, südlich von Kufstein, entsteht die dritte Verknüpfungsstelle mit der Altbaustrecke und gleichzeitig der Anschluss an die bereits fertiggestellten österreichischen Neubau-Abschnitte im Inntal. Ein Tunnelanteil von zirka 60 Prozent!



GRAFIK: DB AG

54 Kilometer lang soll die Neubaustrecke im deutschen Inntal mit der Umgehung Rosenheims werden. Mindestens 60 Prozent davon sollen in den drei geplanten Tunnelabschnitten verlaufen. 6,7 bis 7,2 Milliarden Euro wurden erstmals als Kostenrahmen genannt.

Mit der „Auswahltrasse Violett" wählten die Verantwortlichen die deutlich teuerste Variante. Die heftigen Widerstände der Anwohner im Inntal und rund um Rosenheim dürften ein ausschlaggebender Grund gewesen sein. Über 200-mal traf man sich in den vergangenen fünf Jahren mit den Betroffenen vor Ort. Die Vorteile hinsichtlich des Umwelt- und des Lärmschutzes und die schwierigen Bodenverhältnisse (Seeton) im Bereich der westlich an Rosenheim vorbeiführenden Trassenvarianten erleichterten die Entscheidung. Rosenheim soll Fernverkehrshalte behalten, die genannten Verknüpfungen machen das möglich. Nach der Trassenauswahl läuft nun mit der Vorplanung der nächste Planungsschritt, in dem auch Detailverbesserungen geprüft werden, etwa die Tunnel-Ausführung der Verknüpfungsstelle bei Oberaudorf. Bis 2024 will man soweit sein, die Planung auch dem Bundestag vorlegen zu können.

Mit der Trassenwahl bleiben auch weitere Optionen offen, für die derzeit aber kein Planungsauftrag besteht: die Verknüpfungen mit den Strecken nach Salzburg (ÖBB-Korridorverkehr) und nach Mühldorf (mögliche Güter-Trasse).

Im besten Fall bis 2038 soll dieser Abschnitt des Brenner-Nordzulaufs fertiggestellt werden, die Anschlussstrecke in Richtung München-Trudering bis 2040. „Viel zu spät", sagen viele Kritiker der bundesdeutschen und bayerischen Verkehrspolitik, denn der Brenner-Basistunnel soll schon zehn Jahre früher in Betrieb gehen.

FOTO: MARKUS BEHRLA

■ *Gerade einmal zwei Tage alt ist die am 28. März 2021 zugelassene 193 941 des ungarischen Eisenbahnunternehmens Foxrail. Am 30. März ist die Maschine mit einem Lkw-Walter-Zug in Hamm-Neustadt auf dem Weg nach Wanne-Eickel.*

FOTO: NIELS KUNICK

MUSEUMSBAHN

Geisterzug unterwegs

☐ Ein „Geisterzug" getaufter Leerreisezug der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde (OSEF) verkehrte am 20. März 2021 von Löbau nach Dresden und mit einem kleinen Umweg über Ebersbach (Sachs.) zurück nach Löbau. Die öffentlichkeitswirksame Fahrt ohne Fahrgäste diente mehreren Zwecken: Zum einen sollte auf die prekäre Lage des Vereins hingewiesen werden, dem seit nun fast einem Jahr der Großteil seiner Einnahmemöglichkeiten entzogen sind. Lediglich im Oktober 2020 konnte mit der Präsentationsfahrt der hauptuntersuchten Dampflok 52 8141 rund um Löbau eine größere Veranstaltung ausgerichtet werden. Diese war allerdings auch schon pandemiebedingt von März beziehungsweise Mai 2020 verschoben worden. Zweites Ziel war, den Erfolg einiger Reparaturen an Lok und Wagen unter realen Bedingungen zu testen. Deshalb zog die Lok den sonst für Sonderfahrten genutzten gesamten Wagenzug, bestehend aus fünf Reisezugwagen, einem Kesselwagen zur zusätzlichen Wasserversorgung und einer Diesel-Reservelok (112 331). Die symbolischen „Mitfahrer" im Zug erwarben zirka 700 Fahrkarten, etwa die dreifache Zahl der eigentlichen Kapazität des Zuges.

FOTO: SEBASTIAN WINTER

■ *223 158 der ÖBB-Tochter „Rail Cargo Carrier Germany GmbH" (RCCDE) aus Köln, die derzeit an die Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr IGE GmbH & Co. KG (IGE) aus Hersbruck vermietet ist, überführte am 12. März 2021 in Eisenach die drei Traxx3-Loks 388 205, 388 204 und 388 203 für das tschechische Unternehmen RegioJet (RJ) aus Brno.*

PIANO, PIANISSIMO, UNBEZAHLBAR?

Stefan Alkofer

Als ich letzte Woche am Bahnsteig auf meine S-Bahn wartete und Nachrichten las, zog ein Container-Zug an mir vorbei, den ich erst wahrnahm, als er kurz vor mir auftauchte. Sagenhaft, wie leise moderne Güterzüge sein können. Kurz darauf kam aus der anderen Richtung das klackernde Gegenteil. Alte Drehgestelle und ein paar Flachstellen machten den Zug unüberhörbar.

Am selben Tag lag die Pressemeldung zur geplanten Trasse des Brenner-Nordzulaufs in meinem E-Mail-Postfach. Die Wahl fiel auf die teuerste und langwierigste Variante: 60 Prozent der nur 54 Kilometer langen Strecke sollen unterirdisch verlaufen. Die aktuell veranschlagten Kosten liegen bei rund sieben Milliarden Euro. Dabei wird es wohl nicht bleiben. Die Betriebsaufnahme ist auf 2038 datiert. Ich werde darüber nicht mehr berichten dürfen. Die Entscheidung zugunsten dieser Streckenführung ist vor allem den aufgebrachten Anwohnern geschuldet.

Bei allem Verständnis für die betroffene Bevölkerung, muss die Frage gestellt werden: Was darf Lärmschutz kosten? In einem modernen Industriestaat, der seinen Wohlstand dem internationalen Handel verdankt, werden unangenehme Nebenwirkungen nie ausbleiben. Hinzu kommt, dass die Eisenbahn zwischen Rosenheim und Kufstein bereits seit 150 Jahren heimisch ist. Wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass – das gibt es nicht.

Wäre es nicht eine Überlegung wert, die bei kostengünstigerer Streckenführung eingesparten Gelder, in die Nachrüstung der Waggons zu stecken? Ein paar Milliarden, investiert in Flüster-Waggons, wären nicht nur für die Bevölkerung im Inntal ein Gewinn.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Ein neues Gesicht auf europäischen Gleisen: der „Bison" von CRRC. Man darf gespannt sein, ob sich das spannende Design in Europa durchsetzt.

NEUE E-LOK FÜR EUROPA

Chinesischer Bison

☐ Nachdem DB-Systemtechnik kürzlich Testfahrten mit dem Stromabnehmer der CRRC „Bison" rund um Treuchtlingen absolvierte, kam nun die gesamte Lok zum Testeinsatz. Der Bison für Rail Cargo Hungaria (RCH) ist eine E-Hybrid-Lokomotive und wurde vom weltgrößten Schienenfahrzeughersteller, CRRC Zhuzhou Locomotive Co. Ltd., entwickelt und in dessen Werk in der Provinz Hunan montiert. Zunächst bestellte RCH zwei Fahrzeuge mit der Option auf weitere 20 Lokomotiven, falls die Erwartungen des Unternehmens erfüllt werden. Die vierachsige Streckenlokomotive besitzt eine Nennleistung von 5600 kW, ein Dienstgewicht von etwa 90 Tonnen und eine Anfahrzugkraft von 300 kN. Sie kann Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h befördern. Auf Strecken ohne Oberleitung wird die Lokomotive von Akkumulatoren des „Last Mile Power Package" versorgt. Eine Lösung, die beispielsweise bei vielen Anschlussbahnen benötigt wird.

■ *Inzwischen ist auch die neue Stadler Euro 9000 hierzulande unterwegs und zieht einen Güterzug durch Gemünden/Main. Sie besitzt im Gegensatz zur EuroDual, die sich inzwischen großer Beliebtheit bei heimischen EVU erfreut, nicht über einen gleichwertigen Dieselantrieb für den Streckendienst, sondern verfügt nur über einen Dieselmotor für sogenannte „Last-Mile"-Dienste.*

FOTO: BERND KELLER

ZWISCHENHALT

■ **Die tschechische ČD** bestellte beim Konsortium Škoda/Siemens 180 neue Reisezugwagen des Typs Viaggio Comfort. Die neuen Wagen werden 20 Garnituren inklusive Steuerwagen bilden.

■ **Flixtrain expandiert** nach Schweden. Am 6. Mai beginnt der Betrieb zwischen Göteborg nach Stockholm.

■ **Die Abgeordneten** der französischen Nationalversammlung stimmten für ein Verbot von Kurzstreckenflügen. Ziele, die innerhalb von zweieinhalb Stunden per Bahn erreichbar sind, dürfen nicht mehr angeflogen werden.

■ **Der ursprünglich** für den 20. Mai 2021 geplante Saisonstart des Personennachtzugs „ALPEN-SYLT Nachtexpress" von RDC wurde um zwei Monate auf Mitte Juli 2021 verschoben.

■ **Die Hanseatische** Eisenbahn GmbH (HANS) gewann die Ausschreibung für das Elbe-Altmark-Netz II. Ab dem Fahrplanwechsel 2022 wird HANS die Strecke RB 34 zwischen Stendal und Rathenow sowie die RB 33 zwischen Stendal und Tangermünde im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betreiben.

■ **Der portugiesische** Güterverkehrsanbieter Medway beabsichtigt Ende des Jahres einen direkten Container-Zug zwischen Portugal und Stuttgart einzurichten. Der Zug soll unter dem Namen „Vasco da Gama" vermarktet werden. Die Fahrtzeit soll bei 72 Stunden liegen.

FOTO: JOHANNES CONRAD

420 475 und 451 der S-Bahn München wurden am 31. März 2021 unter der Zugnummer Lt 39988 von Krefeld Linn nach München-Steinhausen überführt. Bei ihrer Rückfahrt passierten sie an der Ruhr-Sieg-Strecke bei Siegen-Geisweid (ehemals Hüttental Geisweid) die Industrie-Kulisse des dortigen Stahlwerkes.

111 029 von Railadventure brachte am 10. April 2021 drei neue Vectron-Lokomotiven für die DSB über die Jütlandlinie nach Dänemark. Auf dem Rückweg aus Padborg hatte die 111 drei von den DSB ausgemusterte Maschinen des Typs EA am Haken (Bild), die an Bulmarket Rail Cargo in Bulgarien verkauft wurden.

FOTO: PATRICK ECKERT

FRAGEZEICHEN

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

FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

☐ Mit der „Nossen-Riesaer-Eisenbahn-Compagnie GmbH" fand die Muldentalbahn einen neuen Eigentümer, nachdem die beliebten Schienen-Trabi-Fahrten ab Rochlitz schon kurz vor dem Aus standen. Mit dem neuen Eisenbahnverkehrsinfrastrukturunternehmen, das bereits die Eisenbahnstrecken Döbeln Hbf – Meißen-Triebischtal und Riesa – Nossen pachtete und betreibt, besitzt die Bahnstrecke, die aktuell ausschließlich von den Schienen-Trabis genutzt wird, auch wieder eine Zukunft. Wir wollen von Ihnen jedoch wissen, wie die offizielle Bezeichnung für die urigen Schienen-Trabis lautete?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2021 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete: „Guxhagen". Gewonnen haben: Steingräber, Konrad, 31137 Hildesheim; Hörmann, Kurt, 29525 Uelzen; Hauschild, Dr. Ulrich, 07743 Jena; Jonas, Dieter; 99310 Arnstadt; Döring, Bernd, 34327 Körle; Braatz, Dirk, 37574 Einbeck; Evertz, Reiner, 51377 Leverkusen; Prantl, Benjamin, A-5020 Salzburg; Ehrig, Ines, 06128 Halle; Siegel, Hans-Dieter, 56588 Waldbreitbach; Kesting, Peter, 34302 Guxhagen; Kuno, Moriz, 79285 Ebringen; Winter, Anke, 41844 Wegberg; Scheffler, Ronald, 37247 Großalmerode; Pehmöller, Jörg, 23847 Duvensee; Lühne, Jörg, 10407 Berlin; Gluma, Lieselotte, 14167 Berlin; Körner, Klemens, 04159 Leipzig; Stegelmann, Reiner, 44629 Herne; Mausbach, Manfred, 33034 Brakel.

MUSEUMSBAHN

IV K Nr. 176 nach HU wieder betriebsfähig

FOTO: RICHARD HAUBST

Lok Nr. 176, am 4. April 2021 betriebsfähig hinterstellt im Lokschuppen Radebeul Ost.

☐ Die Lok der sächs. Gattung IV K Nr. 176 (Ex-99 586/Bj. 1912/FNr. 3606/Hartmann) des Vereins Traditionsbahn Radebeul e. V. (TRR) konnte am 22. Dezember 2020 nach erfolgreicher Lastprobefahrt bei der Lößnitzgrundbahn mit Abschluss der Hauptuntersuchung wieder in den betriebsfähigen Lokbestand der TRR aufgenommen werden. Wegen Schäden am Boden des Langkessels musste die Lok mit einem Kesselschaden im Jahr 2015 abgestellt werden. Im Jahr 2018 wurde mit der fälligen Hauptuntersuchung begonnen. Diese wurde in der Werkstatt der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft im Kurort Oberwiesenthal und der Werkstatt in Marienberg ausgeführt. Den notwendigen Neubau des Kessels gab man bei der Firma Lonkwitz Edelstahltechnik GmbH aus Wetzlar-Nauborn in Auftrag. Da die Lok der sächs. Gattung IV K Nr. 132 (Ex-99 539) im Jahr 2023 Fristablauf hat, soll dann die IV K Nr. 176 für die nächsten Jahre im Traditionsverkehr des Vereins Traditionsbahn Radebeul e. V. zum Einsatz kommen.

■ Seit Ende März 2021 gibt es wieder eine Intercity-Verbindung zwischen Hamburg und der Insel Fehmarn. Dieser IC fährt mit einer Lok der BR 218 von Hamburg Hbf nach Burg auf Fehmarn und zurück ohne Lokwechsel in Lübeck Hbf. Dafür mietete DB Fernverkehr die Press-218 054 an. Am 27. März 2021 hat IC 2413 gerade den Bahnhof Timmendorfer Strand verlassen.

FOTO: PATRICK BOCK

FOTO: SVEN MOLLE

Die Dampflok 52 8141 wurde am 10./11. April 2021 in zwei Etappen von Löbau nach Meiningen überführt. Die erste Etappe ging von Löbau nach Espenhain, die zweite von Espenhain nach Meiningen. Grund der Überführung war die erneute Vorstellung der Lok im Dampflokwerk zur Mängelbeseitigung.

GÜTERVERKEHR

Letzter Zug

Am Freitag, 26. März 2021, fuhr der letzte Güterzug zwischen den beiden Werken Amstetten und Wiesloch der Heidelberger Druckmaschinen AG (HDM). Nachdem der Tarifpunkt Amstetten bereits seit 2001 im Rahmen des Einsparungsprogramms „Mora C" der DB Cargo nicht mehr bedient wurde, musste die HDM einen eigenen Güterzug zwischen den beiden Firmen-Standorten Amstetten und Wiesloch einrichten, der bis zu dreimal pro Woche mit zwei bis vier Waggons unterwegs war. Der Direktzug wurde anfangs von der Württembergischen Eisenbahngesellschaft gefahren, später von der Bayerischen Cargobahn und am Ende von Captrain Deutschland GmbH. Der Grund für die Umstellung auf die Straße sei betriebswirtschaftlicher Natur. Alleine für den Gleisanschluss in Amstetten fallen jährlich Kosten von über 10000 Euro an, ohne dass ein Waggon bewegt wurde. Der private Spediteur verlässt das Werksgelände ohne zusätzliche Kosten auf öffentlichen Straße. Die HDM zählt sich selbst zu einer der modernsten Gießereien in Europa und produziert zirka 200 Tonnen Gusseisen pro Tag.

FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Wieder einmal gewann die Straße gegen die Schiene. Die HDM stellen den Schienenverkehr ab Amstetten ein.

NORDAMERIKA

Groß-Fusion

☐ Nachdem einige Jahre Ruhe im nordamerikanischen Schienenverkehrssektor herrschte, kommt nun wieder Bewegung in den Markt. Nach zahlreichen Fusionen und Übernahmen vor allem zwischen den 60er- und 90er-Jahren, als sich die Schiene in den USA und Kanada neu sortierte, blieb von einstmals Dutzenden großen Bahngesellschaften nur mehr eine Handvoll übrig: Heute teilen sich diese sogenannten Class-I-Railroads, Amtrak, BNSF Railway, Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway (CP), CSX Transportation, Kansas City Southern Railway (KCS), Norfolk Southern Railway und Union Pacific Railroad, das überregionale Verkehrsaufkommen auf den Schienen in Nordamerika untereinander auf. Vor kurzem kündigte nun die Canadian Pacific an, die kleinste Class-I-Railroad, die KCS, für einen Preis von 29 Milliarden US-Dollar übernehmen zu wollen. Die CP befährt ein zirka 20000 Kilometer langes Schienennetz, das Kanada in Ost-West-Richtung erschließt mit vielen Strecken in die nördlichen Bundesstaaten der USA. Durch die Übernahme der KCS würde sich das Netz um rund 5500 Kilometer erweitern, die sich überwiegend im mittleren Westen und im Südosten der USA befinden. Die strategischen Vorteile für die CP wären eine Nord-Süd-Achse sowie der Zugang zu zahlreichen Hafenstädten entlang des Golfs von Mexiko. Die Übernahme muss noch von den US-Behörden genehmigt werden. Der zukünftige Name soll Canadian Pacific Kansas City lauten.

FOTO: CP

CP 8062 ist eine General Electric-AC 4400 CWM und gehört zum CP-Standard.

FOTO: WIKIMEDIA

Beide Bahngesellschaften nutzen vergleichbare Lok-Typen (KCS-ES44AC).

PRIVATBAHN

Seltener Gast auf öffentlichen Gleisen

☐ Nur selten verlässt die V60 des Tanklagers Kablow das Werksgelände. Dies geschieht nur, wenn zugeführte Kesselwagen im Bahnhof Kablow (Strecke Königs Wusterhausen – Frankfurt/Oder) in das nahe Werksgelände verbracht werden beziehungsweise wieder zum Bahnhof Kablow für den Abtransport bereitgestellt werden müssen. Die V60 wurde 1971 bei LEW Hennigsdorf unter der Fabriknummer 13328 gefertigt und nach ihrer Abnahme am 28. Dezember 1971 mit der Betriebsnummer 106811 im Bw Eberswalde beheimatet. Bei der Fusion von DR und DB zur DB AG erhielt die Lok laut des Umzeichnungsplans vom 1. Januar 1992 die Betriebsnummer 346811. Mit dieser Nummer wurde die Maschine zehn Jahre später per 18. März 2002 im Bh Rostock Seehafen ausgemustert. Nach der Ausmusterung der Lok diente die V60 seit 15. Februar 2003 als Gerät (Werklok 1) bei DB Cargo im Kombiwerk Rostock bis die Lok per 15. August 2014 an die Rostocker Fischereihafen GmbH (RFH) verkauft wurde. Bei der RFH wurde die V60 als Werklok 3 im Bestand geführt. Im Dezember 2019 wechselte die Maschine erneut ihren Besitzer durch den Verkauf an die TABEG „Tanklager Betriebsgesellschaft mbH Berlin/Tanklager Kablow". Ihre vorerst letzte Hauptuntersuchung erhielt die Lok in Rostock Seehafen am 16. Dezember 2015.

FOTO: RICHARD HAUBST

Die Werklok V60 des Tanklagers Kablow (Ex-346811) am 1. April 2021 beim Verlassen des Lagers, um Kesselwagen im Bahnhof Kablow abzustellen.