

3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 4
April 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

04



4 191341 103805

B13411

Unter der Lupe

- Märklins 94.5 in I
- Hobbytrades ME26-Diesellok
- Liliputs badische Durchgangswagen
- DDR-Wohnwagen von Modell-Mobil

Werkstatt

- Württembergische Tssd
- Liftturm am Haltepunkt

- Moskau-Lichtenberg
- Ultimativer Showdown
- Bahn + Technik
- Mittelpufferkupplungen
- Reif für die Insel
- Wie wär's mit Wangerooge?
- Kontinuierlicher H0-Wandel
- Abriss und Aufbau



Vom F-Zug zum Eurocity

Der Merkur

SCHNELLE FAHRT MIT LANGEM ATEM

20 Seiten
Teil II
Nürnberger
Messe



Jumbo-Dampf

rund ums Bw Ottbergen



Die Modellbahnschau MO 1:87 im denkmalgeschützten Güterschuppen von Bad Driburg avancierte innerhalb kurzer Zeit zu einem echten Publikumsmagneten. Kein Wunder: In einer spektakulären Schauanlage ließ Gerhard Dauscher (Miniatur-Wunderland Hamburg, Modellbahnzentrum Lautenthal) eines der letzten Dampfrefugien wieder aufleben – das Weserbergland rund um das legendäre Bw Ottbergen. Diese Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe dokumentiert Schritt für Schritt, mit aufschlussreichen Fotos und nachvollziehbaren Texten, die Entstehung dieses Meisterwerks des Anlagenbaus. Von der Planung über den Unterbau und die Gleisanlagen bis hin zu Landschaftsgestaltung, den Gebäuden und der Detailausstattung lassen sich ausgefuchste Modellbahn-Praktiker über die Schulter schauen.

92 Seiten im DIN-A4-Format, über 210 Abbildungen, Klammerheftung


Anlagenbau & Planung 1/2007:

Best.-Nr. 680701 · € 13,70

Bw Ottbergen – sparen im Paket



Die fantastische H0-Anlage der Modellbahnschau MO 1:87 im historischen Güterschuppen von Bad Driburg lässt das legendäre Bw Ottbergen und die Bahnstrecken des Weserberglands in 1:87 wiederauferstehen. Sichern sie sich erschöpfendes Anschauungsmaterial zum günstigen Paketpreis: Die beiden EJ-Sonderausgaben „Ottbergen 1976“ und „44er-Jumbos im Weserbergland“ sowie die 60-Minuten-DVD „Modellbahnschau Bad Driburg“ lassen keine Fragen zu Bau und Betrieb dieses Meisterwerks unbeantwortet.

Paket 4/2007:  plus zwei Broschüren

nur € 35,- (statt € 47,35)

Inhalt

VORBILD

TITELTHEMA

18 GALAKTISCH GUT

Vom F-Zug zum Eurocity: Der „Merkur“ prägte das Bild der Bundesbahn bis 1990.

DREHSCHIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

28 ULTIMATIV

„Das Bourne-Ultimatum“: Showdown für Hollywood im Bahnhof Berlin-Lichtenberg.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

30 AB DURCH DIE MITTE

125 Jahre Stadtbahn Berlin, Teil 2.

34 WOHLIGE WÄRME

Jede Menge Schnee – und Weichenheizungen: Der Bahnhof von Winterthur im März 2006.

BAHN UND TECHNIK

36 DIE AUTOMATISCHE MITTE

Entstehung und Einsatz von Mittelpufferkupplungen, Teil 1.

REISEZIELE

40 FAHRPLAN NACH EBBE UND FLUT

Auf an die Nordsee: Die Inselbahn Wangerooge.

MODELL

SPIELWARENMESSA NÜRNBERG

59 WAS IHR WOLLT!?

Die Modellwelt wird vielfältiger und regt sich.

60 MESSERUNGANG, TEIL 2

Autos, Straßenbahnen, Elektronik, Zubehör und Kleinserien aller Art.

WERKSTATT

79 BASTELTIPPS

80 WÜRTTEMBERGER SCHÄTZLE

Rainer Albrecht montiert Bemos H0e-Tssd-Bausatz.

84 AUFGEZOGEN

Die moderne Bahn: Ein Liftturm für H0.

PROBEFAHRT

88 DISPO-KREDIT

90 AB INS BAD

UNTER DER LUPE

91 AB IN DIE FERIEN

TEST

92 WANDERER ZWISCHEN DEN WELTEN

Märklins 94.5 (pr. T16.1) der DB in Spur I.

SZENE

96 IM PLANETARIUM

Modellvorschläge für den „Merkur“.

98 ANLEGER

Wolfgang Güttlers Wangerooge-Diorama in Z.

100 ERWEITERUNGS-BAU

Die H0-Heimanlage von Reinhard Kandler wurde erweitert und technisch aufgerüstet.

AUSSERDEM

110 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

115 IMPRESSUM

44 BAHNPOST

46 GÜTERBAHNHOF

50 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

108 TERMINE + TREFFPUNKTE

43 BUCHTIPPS

116 VORSCHAU

45 INTERNET



40 Insel-Bahn

Wangerooges Bahn ist einmalig und regte neben einem Besuch auch zur Umsetzung in Z an (S. 98).

18 Planeten-Zug

Blaue F-Zug-Wagen oder rot-beige TEE-Garnituren: Der „Merkur“ war lange ein Markenzeichen der DB.



84 Lift-Boy

Moderne Bahnhöfe werden mit Aufzügen ausgestattet. Bei Matthias Fröhlich wird ein H0-Liftturm gebaut.



Gemittelt 36

Mittelpufferkupplungen sind eine Möglichkeit, den Bahnbetrieb rationeller und effektiver zu gestalten.



Titel: V 200 Roco, A-Wagen Roco, Speisewagen Liliput. Szene und Foto: Markus Tiedtke

100 Angeschlossen

Die Zeit bleibt nicht stehen, auch nicht auf der Epoche-V-Anlage von Reinhard Kandler samt H0-Welt.



DB-MUSEUM

Standorte top, auf der Schiene Fehlanzeige

● Das Stammhaus des DB-Museums, das Verkehrsmuseum in Nürnberg, ist immer wieder eine Reise wert. Nicht nur die Dauerausstellungen wurden grundlegend überarbeitet und bieten immer interessanteren Abriss deutscher Eisenbahngeschichte. Ab April öffnet die umgestaltete Fahrzeughalle im Freigelände. Elf Schienenveteranen verschiedener Epochen zeigen sich in voller Größe. Als Dauerausstellungen präsentieren sich „Ein Jahrhundert unter Dampf – Eisenbahn in Deutschland 1835 bis 1919“, „Im Dienste von Demokratie und Diktatur – Die Reichsbahn 1920 bis 1945“, „Auf getrennten Gleisen – Reichsbahn und Bundesbahn 1945 – 1989“ und das Sonderthema „Geschichte der Bahnhöfe“. Alle vier Themen ergänzen die altbekanntesten Schätze des Hauses, die größte Ziviluniformensammlung Deutschlands und die nahezu vollständige Sammlung von DB-Werbeplakaten. Ab Mai wird eine neue dreisprachige Audioguide-Einrichtung den Museumsgenuss akustisch verbessern. Von einer temporären Sonderausstellung zu „50 Jahre TEE-Züge“ wird ab Anfang Juni das Sommerfest am 30. Juni/1. Juli eingeraumt. Mitte September wird die Nachbarstadt Fürth anlässlich ihres 1000-jährigen Bestehens mit einem Eisenbahnfesti-

Foto: G. Habermann



Brandopfer 23105: Die Lok des DB-Museums soll lediglich äußerlich aufgearbeitet werden.

val unterstützt, zu dem 70 bis 80 historische Fahrzeuge und diverse Sonderzüge zusammenkommen. Die Außenstellen Koblenz (19. Mai) und Halle (14./15. Juli) bieten Fahrzeugparaden „East meets

West“ beziehungsweise „West meets East“. Doch auf der Schiene herrscht ansonsten Ruh'. Das stets beliebte Fahrtenprogramm ist vollständig in der Versenkung verschwunden.



Foto: Pipjack

212309 der MVG (Mülheimer Verkehrs Gesellschaft) strahlt wieder in ihrer ursprünglichen Farbgebung. Am 22. Februar 2007 rangierte sie im Mülheimer Hafen. Als Bw-Bezeichnung wurde Linz/Rhein angeschrieben und das alte DB-Logo ziert die V100, was heute bei Privatbahnen eher selten ist. Angeschafft wurde die Lok mit Mitteln der „Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial“ (Eurofima).

IM RAUSCH DER GESCHWINDIGKEIT

Fabelmarke! TGV EST fährt 553 km/h

● Die SNCF und Alstom haben sich selbst übertroffen. Zwar sollen die offiziellen Rekordfahrten erst Anfang April stattfinden, aber bei Testfahrten auf der neuen TGV-Strecke von Paris bis Baudrecourt wurden bereits unglaubliche 553 km/h erreicht. Ein umgebauter neuer TGV-EST-Zug mit drei Mittelwagen fuhr am 13. Februar 2007 den Weltrekord ein und übertraf die alte Bestmarke auf Schienen von 515,3 km/h aus dem Jahr 1990. Auch diese Marke hatte ein TGV anderer Bauart aufgestellt. Den neuen Rekord fuhr der Zug 190 Kilometer östlich von Paris. Ab 10. Juni 2007 soll der „TGV Est européen“ zwischen Paris und Strasbourg pendeln. Die Fahrtzeit soll zwei Stunden und 20 Minuten betragen und die Höchstgeschwindigkeit 320 km/h auf dem Neubauteil sein. Wenn die fehlende Strecke zwischen Strasbourg und Baudrecourt fertig ist, reduziert sich die Fahrtzeit auf nur noch eine Stunde und 50 Minuten.

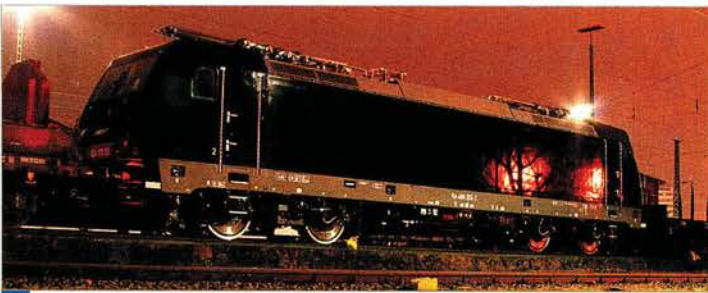


Foto: Mann

Einen ungewöhnlichen Laufweg nahmen fünf von MRCE bei Bombardier in Kassel bestellte und an Serfer in Italien vermietete Traxx-Loks der Baureihe E 484: Vom Herstellerwerk ging es zunächst nach Gießen, wo die Loks jeweils in den planmäßigen Lückenzug nach Aschaffenburg eingestellt wurden. Dort angekommen, blieben sie über das Wochenende im Gbf Aschaffenburg, um am Montag mit der planmäßigen Übergabe nach Mainz-Bischofsheim zu gelangen. Von dort ging es dann in regulären Güterzügen nach Italien. E 484 105 wartet am Faschingssonntag in Aschaffenburg auf ihre Weiterreise.

DBAG

605 werden an DSB vermietet

● Zum Fahrplanwechsel im kommenden Dezember werden elf ICE-TD-Züge der Baureihe 605 an die dänischen Staatsbahnen DSB vermietet. Derzeit erhalten die Triebzugarnituren im DBAG-Werk in Hamburg-Langenhöfen noch die dänische Zugsicherung. Da die DSB noch immer Schwierigkeiten mit den bestellten IC4 hat, möchte sie die eigenen IC3 künftig im innerdänischen Verkehr einsetzen und die ICE-TD sollen auf der Verbindung von Hamburg nach Kopenhagen über Puttgarden sowie von Hamburg nach Aarhus über Flensburg zum Einsatz kommen. Sogar eine Durchbindung nach Berlin ist in Planung. Die Neigetechnik bleibt jedoch weiterhin ausgeschaltet.

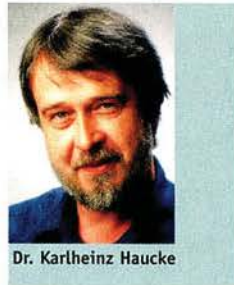


Foto: Schürmeyer

Die Vulkaneifelbahn (VEB), die von Gerolstein aus bereits sehr erfolgreich die Eifelquerbahn betreibt, möchte zukünftig auch auf der 2001 stillgelegten Strecke Gerolstein – Prüm Schienenbusfahrten anbieten und die Bahn reaktivieren. Von Oktober bis Februar schnitten Mitarbeiter und Helfer die 23 Kilometer lange Strecke frei, um das Konzept Anfang Februar den Lokalpolitikern bei einer Schienenbusfahrt präsentieren zu können. Dieser Rest der Westeifelbahn gehört inzwischen den örtlichen Kommunen, die planen, auf der Trasse einen Fahrradweg anzulegen.

Voll klimatisiert nur mit der Bahn

Eigentlich müsste nach den alarmierenden Klimaberichten ja jetzt die Schiene absolute Priorität haben. Doch weit gefehlt: Die Eisenbahn, das umweltfreundlichste Massenverkehrsmittel überhaupt, ist ungeachtet aller Lippenbekenntnisse für die politischen Verantwortlichen vor allem für eins gut, nämlich zum Ansetzen des Rotstifts.



Dr. Karlheinz Haucke

Anstatt über den Termin des Börsengangs der Deutschen Bahn zu debattieren, sollte man den besser zu den Akten legen und den Schienenverkehr fit für die Herausforderungen der Zukunft machen.

Aber was geschieht? Nichts dergleichen! Sieht man einmal davon ab, dass sich der marode Zustand des Schienennetzes offenbar mittlerweile auch bis zum Bundesverkehrsminister herumgesprochen hat und Wolfgang Tiefensee nun endlich den längst fälligen Zustandsbericht anmahnt.

Nicht von ungefähr hat der Bundesrechnungshof dem Staat als Nocheigentümer vorgeworfen, seiner Aufsichtspflicht gegenüber der DB AG viel zu lasch nachgekommen zu sein. Wahrscheinlich fühlte sich da unsere Bundesregierung mal wieder nicht angesprochen, derweil bemüht um eine neue inhaltliche Füllung des Begriffs Staatsamateur.

Aber vielleicht sehe ich das ja auch gänzlich falsch, sind viele Gleise und das, was sonst noch so zur Eisenbahn gehört, gar nicht verschlissen, sondern nur dezent gealtert und schon längst auf alles gut vorbereitet, etwa auf die Schaffung neuer Radwege.

Was bleibt, bis die Bahn uns aus der Klimakatastrophe fährt? Ganz einfach: Glühbirnen entsorgen und die Luft anhalten!

AUSSCHREIBUNGEN

Würzburg, Lausitz, Pfalz und Öresund



Foto: Altmann

Ab Ende 2008 wird man die Veolia-Desiros (Bild re.) in Zittau nicht mehr sehen, stattdessen übernimmt die ODEG das Zepher.

● In der Welt der Ausschreibungen gibt es neue Ergebnisse und Absichten zu vermelden. Nach einer europaweiten Ausschreibung erhielt die DB Regio AG den Zuschlag für das elektrifizierte Netz um Würzburg. Ziel ist ein hochwertiger Nahverkehr auf den Strecken in Richtung Gemünden – Schlüchtern (in Hessen), Bamberg, Nürnberg und Treuchtlingen. Mit Ausnahme der Verbindung nach Nürnberg werden in der Regel alle Unterwegshalte bedient; in Würzburg und Nürnberg kommt die Funktion als Zubringer zum Fernverkehr hin-

zu. Der Betrieb soll in zwei Stufen aufgenommen werden: 2009 nach Nürnberg und 2010 in die anderen drei Richtungen. Die Vertragslaufzeit endet einheitlich im Jahre 2021. Ändern wird sich das Bild der eingesetzten Fahrzeuge in der Lausitz. Ab 2008 wird die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) unter anderen die Strecken Cottbus – Görlitz – Zittau, Cottbus – Forst und Hoyerswerda – Görlitz bedienen. Gegen den Zuschlag für die ODEG hat die bisher mit der Marke „Lausitzbahn“ firmierende Veolia Verkehr GmbH Einspruch er-

hoben, diesen nach Einsicht der Ausschreibungsunterlagen aber wieder zurückgezogen. Aufrecht hält hingegen die Deutsche Bahn ihren Einspruch gegen die Vergabe, auch sie muss Leistungen an die ODEG abtreten. Noch auf der Suche nach neuen Betreibern ist das Land Rheinland-Pfalz, das die Strecken Koblenz – Mainz – Frankfurt-Flughafen – Frankfurt Hbf und Boppard – Emmelshausen für den Zeitraum 2009 bis 2024 ausschreibt. Spannend dürfte es auch am Öresund zwischen Dänemark und Schweden werden. Die dänische Verkehrsbehörde Trafikstyrelsen teilte mit, dass zu den Bewerbern für die Strecken Helsingør – Kopenhagen – Malmö, Malmö – Göteborg, Malmö – Kalmar und Malmö – Karlskrona auch die DB Regio AG gehört. Weitere Bewerber sind die Kystbaner A/S, ein Konsortium aus DSB und der britischen First Group, die schwedische Staatsbahn SJ mit dem Partner MTR Corporation Ltd. und die dänisch-schwedischen Töchter der Konzerne Veolia und Arriva. Die Aufträge sollen im Juni 2007 vergeben werden und den Betrieb von 2009 bis 2016 umfassen.

ZWISCHENHALT

■ Die **Genehmigungspflicht** für Fahrpreise im Nahverkehr will der Bundesrat abschaffen. Stattdessen soll eine Anzeigepflicht für die Unternehmen beim zuständigen Bundesland eingeführt werden. Die Bundesregierung will die Initiative mit einigen Änderungen aufgreifen.

■ Das **Konzept der Deutschen Bahn** für Berlin und Brandenburg sei aufgegangen: Der Regionalverkehr sei durch die Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels wesentlich attraktiver geworden. Im Vergleich mit 2005 fuhren im zweiten Halbjahr 2006 etwa 15 Prozent mehr Passagiere. Am häufigsten stiegen die Reisenden im VBB-Gebiet in Berlin Hbf ein, gefolgt von Potsdam Hbf.

■ Die **DB Regio AG** bestellt nach einer Ausschreibung bis zu 321 Triebzüge des Typs „Talent“ bei Bombardier Transportation. Die zwei- bis sechsteiligen Züge sollen ab 2009 deutschlandweit in verschiedenen Regionalnetzen eingesetzt werden.

■ Die **Bundesregierung** hat ein generelles Rauchverbot unter anderem in allen Zügen und auf Bahnhöfen beschlossen. Wenn Bundestag und Bundesrat zugestimmt haben, soll das entsprechende Gesetz noch 2007 in Kraft treten.

■ Die **Dänischen Staatsbahnen (DSB)** wollen mit gezielten Preissenkungen und Sonderangeboten Reisende von Billigfliegern zurück auf die Schiene holen. Allein im Verkehr zwischen Nordjütland (Aalborg) und Kopenhagen verloren die DSB im letzten Jahr 15 bis 20 Prozent Fahrgäste.

■ In **Malmö Central** soll von 2008 bis 2011 ein vierspuriger unterirdischer Durchgangsteil mit Tunnelzufahrt von Süden den bisherigen Kopfbahnhof ergänzen. Außerdem werden südlich Malmö Überschneidungsbauwerke für den Wechsel von Rechts- (DSB, von Kopenhagen kommend) auf Linksfahrbetrieb, wie er bei der schwedischen Eisenbahn SJ praktiziert wird, errichtet.

■ Der **Verkehrsausschuss des Bundestages** hat nun doch die einheitliche

Bahnaufsicht durch das EBA beschlossen. Dennoch können die landeseigenen Bahnaufsichten weiterhin Betriebsgenehmigungen für regionale Netze erteilen. Die Opposition fürchtet jedoch um angepasste und preiswerte Sicherheitsstandards der NE-Bahnen.

■ **Darmstadt** soll über einen Anbindungsast an die künftige Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar (Frankfurt – Mannheim) angeschlossen werden. Darauf einigten sich laut hessischem Wirtschaftsministerium das Land, die Stadt Darmstadt, südhessische Landkreise und die DBAG.

■ Für den **BBi** (Flughafen Berlin-Brandenburg International) will die DBAG ab Ende 2007 die S-Bahn-Anbindung schaffen. Die rund neun Kilometer lange Strecke verläuft vom jetzigen Bf Schönfeld auf dem Außenring Richtung Westen und biegt dann in einer Südostkurve zum BBI ab. Die Fertigstellung ist für 2010 avisiert. Für die Fernbahnanbindung fehlt nach wie vor die Dresdener Bahn als Direktanbindung.

ICE UND IC

EU-Logo als Botschaft



Foto: Schultz

„Europa gelingt gemeinsam“, sind Bundesaußenminister Steinmeier (li.) und Bahnchef Hartmut Mehdorn im Berliner Hauptbahnhof überzeugt.

● Am 7. Februar 2007 haben Bundesaußenminister Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, einen ICE-Triebkopf präsentiert, der mit dem Logo der EU-Ratspräsidentschaft Deutschlands geschmückt ist. Auf Anregung des Außenministers hat sich die DBAG bereit erklärt, für die Dauer der Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 insgesamt rund 50 Fahrzeuge mit dem speziellen EU-Logo zu versehen. Dabei handelt es sich um ICE-Triebköpfe sowie um Loks und Steuerwagen von Intercitys. Der Außenminister erklärte: „Deutschland ist in diesen Monaten Europas Gesicht und Stimme, und die Bahn zeigt das Millionen von Deutschen und ihren Gästen, die die Züge nutzen.“ Mehdorn ergänzte: „Europa ist für die Deutsche Bahn AG die Zukunft, Grenzen gibt es für uns nicht mehr. Daher sind wir gern dem Wunsch gefolgt, dies an vielen Zügen zu zeigen.“

381182 kam am 15. Februar 2007 aus Arnstadt in ihre langjährige Heimat zurück. Zur „Rail-world Gera“ wurde sie von 219084 gezogen, die noch D-Zugwagen und einen Halberstädter im Schlepp hatte.



Foto: Pfeiler

GÜTERVERKEHR

Railion-Loks für Skandinavienkorridor

● Die Railion-Gruppe wird bis zu 23 Elektroloks mit dem Länderpaket Deutschland/Dänemark/Schweden ausrüsten und so ihren Fahrzeugpool mit Mehrfrequenzloks für den Skandinavienverkehr verstärken. Die Investition ermöglicht es, den Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und Schweden über den Öresund und den großen Belt durchgehend ohne zeitaufwendige Aufenthalte an den Systemschnittstellen Padborg und Malmö durchzuführen. Nach Unternehmensangaben werden über sechs Millionen Tonnen Fracht zwischen Schweden und Deutschland auf der Schiene transportiert. Railion plant, in enger Zusammenarbeit mit dem Kooperationspartner Green Cargo mehr Verkehre wettbewerbsfähig anzubieten. Aktuell verfügt Railion Danmark mit der Baureihe EG 3100 über 13 für den Skandinavienkorridor geeignete Mehrfrequenz-

Foto: Krause



Am 24. Februar 2006 rollt EG3105 mit ihrem Güterzug abgebügelt unter der Systemgrenze zwischen dem dänischen (25 kV/50 Hz) und dem deutschen Fahrstrom (15 kV/16²/₃ Hz) im dänischen Grenzbahnhof Padborg durch.

loks. Der durchgehende Einsatz der EG 3100 bis nach Hamburg-Maschen wurde im November 2004 aufgrund des gestiegenen Bedarfs an Loks für Güterzüge über die Öresundverbindung eingestellt. Als Folge müssen im dänischen Grenzbahnhof Padborg die Güterzüge von EG 3100 auf die DBAG-Baureihe 185 und umgekehrt umgespannt werden.

Foto: Mann



Am wenig winterkalten 27. Januar 2007 verläßt 411144 der IGE Werrabahn unter mächtiger Dampfentwicklung mit ihrem „Rodelblitz“ von Eisenach nach Arnstadt den Bahnhof Bad Salzungen. Im Museums-Bw Arnstadt hatten die Mitreisenden Gelegenheit zur Besichtigung und ein zufälliges 01-Treffen zu erleben. Die im Bw hinterstellte 011531 traf auf die frisch aus dem Dampflochwerk Meinigen gekommene 01118.

FRAGEZEICHEN

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



Foto: Schulz

Erstmals seit seiner Indienststellung 1999 musste ein Fahrzeug im Februar 2007 zur fristgemäßen Hauptuntersuchung, das es in dieser Form nur einmal gibt. Folgerichtig ist es auch nicht im regulären Liniendienst anzutreffen, sondern ausschließlich auf Sonderfahrten. Diese werden als Stadtrundfahrten mit regelmäßigen Terminen angeboten, doch kann man den Zug auch im Ganzen chartern. Und streng genommen ist es auch kein vollständig neues Fahrzeug, das 1999 entstand. Wir wollen von Ihnen wissen, um welches Fahrzeug es sich handelt, in welcher Stadt es verkehrt und welche Fahrzeuge (Bau-reihenbezeichnung von 1999) als Basis dienten?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 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 Rio-grand-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februarheft lautete: „Niederlande Spoorwegen (NS)“ und „Vier Stück“. Die Gewinner sind: Pribyl, Lukas, 96224 Burgkunstadt; Berkes, Alexander, 06888 Abtsdorf; Janssen, W., NL-1445 BE Purmerend/Niederlande; Furthmüller, E., 71364 Winnenden; Dressel, Horst, 64569 Bad Nauheim; Friedel, Kevin, 08248 Klingenthal; Berger, Fritz-Dieter, 49134 Wallenhorst; Kretschmer, Jenny, 27476 Cuxhaven; Leinhos, F., 99834 Gerstungen; Worofka, Günter, 31139 Hildesheim; de With, D., NL-3332 AK Zwijndrecht/Niederlande; Rudolph, Hans Th., 27607 Langen; Dojahn, Friedhelm, 47495 Rheinberg; Sparrnberger, Norbert, 65929 Frankfurt; Petri, Erich, 47533 Kleve; Dr. Döring, Günter, 12163 Berlin; Probst, Norbert, 54292 Trier; Humpert, Tobias, 38685 Langelsheim; Wahl, Inge, 71332 Waiblingen; Amd, Bagusat, 40789 Monheim.

WERBELOKS

Ab nach Äthiopien

Seit 15. Februar 2007 wirbt 101133 für Ethiopian Airlines. Ähnlich wie bei der früheren China-Airlines-Lok 101122 wird zum einen die Airline, zum anderen Äthiopien als Urlaubsland beworben und auf das Rail&Fly-Ticket hingewiesen. Die in Hamburg aufgeklebten Folien zeigen eine Boeing der „Besten Fluggesellschaft Afrikas“, zu der Ethiopian 2006 gewählt wurde, sowie landestypische Motive. Auf weißem Grund lädt der Spruch „Entdecken Sie die bezaubernde Welt Äthiopiens“ zum Besuch ein. Interessant ist, dass die linke Seite der Lok komplett in Deutsch, die rechte komplett in Englisch gehalten ist und sogar die Internetadressen enden auf „.com“ beziehungsweise „.de“.



Foto: Dollinger

An der Spitze des IC 329 passiert die Äthiopien-Lok am 17. Februar Möhren.

DB AG

Halbzeit



Foto: Geier

Nach über 15 Betriebsjahren und einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung von rund 500 000 Kilometern pro Triebzug werden die 59 ICE1-Garnituren, sie sind damit gesamt über 400 Millionen Kilometer (mehr als 10 000 Erdumrundungen) unterwegs gewesen, einer grundlegenden Überarbeitung der Innenräume unterzogen. Vom Heimat-Bw Hamburg-Eidelstedt bereits ohne Sitze und Bodenbeläge nach Nürnberg angeliefert, werden jeweils zwei Züge gleichzeitig im dortigen Werk der DB-Fahrzeuginstandhaltung total entkernt und revidiert. Pro Mittelwagen fallen dabei ungefähr 12 000 Teile an, die teils ersetzt, teils überarbeitet, zumindest aber gereinigt werden. Altteile müssen jeweils an die genau gleiche Stelle wieder eingebaut werden (Passproblem). Neue Einrichtungsteile, für die Fahrgäste deutlich sichtbar an neuen Sitzen (mit Steckdosen), Klapp-tischen in der ersten Klasse, Rollstuhlplätzen und Behindertentoiletten und einem völlig neuen Erscheinungsbild des Bordrestaurants, müssen parallel zugeführt werden, bevor ein Zug nach etwa einem Monat die Werkshallen wieder verlässt. In diesem Zeitraum werden auch die Triebköpfe modernisiert. Neue Drehgestellrahmen und eine Vielzahl an Bauteilen oder Baugruppen werden durch neues Material ersetzt. Mit einem Gesamtaufwand von etwa 180 Millionen Euro kostet das Redesign nur zirka 13 Prozent gegenüber einer Neuanschaffung gleichwertiger Züge.

„AlpTransit“ Gotthard - Sedrun

● Im Bauabschnitt Sedrun des Gotthard-Basistunnels sind gegenwärtig aufwendige Abdichtungsarbeiten im Gang. Am 11. Januar 2007 bestand die Gelegenheit, sich von den schwierigen Arbeiten 800 Meter unter Tage ein Bild zu machen. Mitte September kam es in der Weströhre zu einem Wassereintritt von rund zwölf Litern pro Sekunde, der sich dann bei rund acht Litern pro Sekunde stabilisierte. Durch diesen Wasserentzug schließen sich im Fels die Klüfte zu einem gewissen Maß, was an der Oberfläche zu Verformungen führen kann. Deshalb begann „AlpTransit“ Gotthard AG im November 2006 mit Injektionsarbeiten. Bis zur Weihnachtspause konnte so der

gen auftreten. Diese lagen an der Geländeoberfläche des Südvortriebs von Sedrun im Millimeterbereich und führten zu keinen Schäden. Bei der Definition der Achse des Basistunnels wurde übrigens darauf geachtet, dass Stauanlagen in angemessener Distanz unterfahren wurden und werden. Von den insgesamt 153,5 Kilometern Tunnelröhren, Schächten und Stollen des zukünftigen, 57 Kilometer langen Basistunnels waren am 1. Januar 2007 rund zwei Drittel oder 102 Kilometer ausgebrochen. Im nördlichen Teilabschnitt Amsteg haben beide Tunnelbohrmaschinen ihr Ziel mit sechs- und neunmonatigem Vorsprung erreicht. Die letzten 185 Meter im Tavetscher

Zwischenmassiv bis zur Losgrenze Sedrun werden im Sprengvortrieb aufgeföhren. Im Teilabschnitt Sedrun ist der Nordvortrieb im Tavetscher Zwischenmassiv auf Kurs. Die Ausbrucharbeiten für die Wartehallen der Porta Alpina sind im Gang, um später bei entsprechendem politischen Willen diese Haltestelle tief unter Sedrun überhaupt

bauen zu können. Im südlichen Los Bodio haben ebenfalls beide Tunnelbohrmaschinen (TBM) Faïdo mit großer Präzision erreicht. Sie werden gegenwärtig für den weiteren Vortrieb Richtung Sedrun umgebaut und erneuert. Im Abschnitt Erstfeld ruhen die Arbeiten immer noch wegen eines Vergabestreites zwischen zwei Baufirmen. Zwei Beschwerden wurden gutgeheißen und die Vergabe zur Neubeurteilung an die „AlpTransit“ Gotthard AG zurückgewiesen. Dies kann bedeuten, dass beim erneuten Vergabeentscheid nochmals mit Beschwerden gerechnet werden muss.



Foto: Armin Schmutz

Über 3000 Meter Bohrlöcher wurden gebohrt und mehr als 70 Tonnen Zement in das Gebirge injiziert.

Zufluss auf fünf Liter pro Sekunde reduziert werden. Mit der zweiten, gegenwärtigen Injektionskampagne sollen die Wasserzutritte bis Mitte Februar 2007 weiter verkleinert werden. Für „AlpTransit“ ist es das oberste Ziel, den Tunnelvortrieb so sicherzustellen, dass die darüber liegenden Staumauern nicht beschädigt werden. Voraussondierungen, Injektionen sowie ein automatisiertes Überwachungssystem für die Stauanlagen Curnera, Nalps und Sta. Maria sind Bestandteile der Sicherheitsvorkehrungen. Überraschend ist die Tatsache, dass Verformungen bereits bei sehr geringen Wassermen-

Foto: Heideleich



Die am 21. Dezember 2006 bei einem Rangierunfall am Ablaufberg des Bf Gremberg leicht beschädigte 290 371 wartet am 25. Januar 2007 im Bf Bebra auf die Fahrt nach Cottbus, wo sie instandgesetzt werden und eine HU erhalten soll.

Weltkulturerbe

● Seit kurzem verkehrt auf dem Schienennetz Graubündens mit der Ge 4/4 III 650 eine neue Werbelok. Die zuvor mit dem Slogan „Die kleine Rote auf großer Fahrt“ in eigener Sache werbende Lokomotive wurde kürzlich in der RhB-Werkstätte Landquart mit einem neuen Kleid versehen. Sie wirbt mit einer Grafik des Wahrzeichens der Albulabahn, des Landwasserviadukts, für das Unesco-Label, auf der einen Seite in deutscher und auf der anderen in rätoromanischer Sprache. Der Grund für das neue Design ist die Kandidatur der RhB zur Aufnahme der beiden wohl bekanntesten Eisenbahnstrecken der Schweiz, der Albula- und der Berninabahn, in das Unesco-Weltkulturerbe. Davon erhofft man sich einen noch höheren Bekanntheitsgrad der Strecken. Außerdem wollen die Verantwortlichen der RhB mit dieser Kandidatur aufzeigen, dass sie auch in der heutigen Zeit stark auf landschaftliche und kulturelle Werte setzen. Damit distanziert sich die RhB auch klar davon, die Albula- und Berninalinie zugunsten kürzerer Reisezeiten einschneidend umzubauen. Die beiden legendären Meterspurstrecken wären bei einer tatsächlichen Aufnahme ins Unesco-Weltkulturerbe Teil eines sehr exklusiven Zirkels: Erst zwei Bahnstrecken, die Semmeringbahn und der Darjeeling Himalayan Railway, gehören bisher zum offiziellen Welterbe.

Foto: Bürgli



Die „Unesco-Lok“ trifft am 28. Januar 2007 mit RE 1137 nach einer Fahrt über die als Weltkulturerbe kandidierende Albulastrecke soeben im winterlichen Samedan ein. Daneben wartet die Rangierlok 214 auf den nächsten Einsatz.

BAHNWELT AKTUELL

RAILION

Akuter V90-Mangel

● Zum Ausgleich eines Mangels an Dieselloks in der Leistungsklasse der Baureihen 290 bis 296 wurden Anfang des Jahres 2007 mehrere Dieseltriebfahrzeuge unterschiedlicher Bauarten von verschiedenen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durch Railion angemietet. Im Raum Buchloe kamen 203306 und 308 von DB Netzinzustandhaltung zum Einsatz. Rund um Aschaffenburg übernahm die Nordbayerische Eisenbahngesellschaft (NbE) Rangier- und Zubringeraufgaben und im Norden Deutschlands helfen Locon und die Westfälische Landes-Eisenbahn mit Fahrzeugen aus. Der hohe Schadlokbestand bei Railion-Baureihen 290 bis 296 ist auf Radsatzprobleme zurückzuführen. Passende Tauschachsen sind nicht auf Lager und müssen extra angefertigt werden. Einen Beitrag zur Minderung des Fahrzeugmangels soll auch die Reaktivierung abgestellter Fahrzeuge der Baureihen 360 bis 365 (ex-V60 DB) leisten.



NbE-212 270 passiert mit ihrer Übergabe aus dem Aschaffener Hafen die Schrebergärten im Einfahrbereich des Bf Aschaffenburg-Süd am 30. Januar 2007.



In und um Mainz kam im Februar die von der Leipziger Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (LEG) angemietete bordeauxrote 202425 als V90-Ersatz zum Einsatz.

Der Schwellenleger

Stillstand

● Die Fußball-WM, das Sommermärchen, war einmal, und der Weltmeister-Zug des DB-Museums, der 2006 noch Überstunden machte, wird nicht mehr benötigt. 2007 werden keine von DB-Museum organisierten Sonderfahrten stattfinden und das kann auch nicht auf den Depotbrand in Nürnberg-Gostenhof im Oktober 2005 geschoben werden. Wenn auch von den dort abgebrannten Exponaten nur der Adler-Nachbau fahrfähig restauriert wird und beliebte Loks wie 23105 oder 86 457 von anderen Museen präsentieren, aber nicht fahrfähig aufgearbeitet werden, gäbe es im Land im-

mer noch genügend betriebsfähige Lokomotiven, die nur darauf warten, von ihren Personalen und betreuenden (BSW-)Gruppen beziehungsweise Vereinen in Freiheit präsentiert zu werden, um Eisenbahngeschichte lebendig werden zu lassen. Davon ist auch das DB-Museum überzeugt, entledigt sich der Verantwortung und überträgt sie komplett den Vereinen, die ihre liebe Mühe und Not mit der Organisation der Sonderfahrten haben oder von Anfang an die Segel streichen müssen, weil die Vereinsmittel nicht einmal ausreichen, die DB-Netz-Trassengebühren bis zum Einsatzort aufbringen zu können. Dass Fahrt-Termine vom DB-Museum nicht einmal publiziert, sondern nur individuell abgefragt werden können, passt so richtig ins Bild.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Unglücksursache geklärt

● Am 23. Januar 2007 entgleiste zwischen Elmshorn und Tornesch ein Güterzug, der TEC 40013, auf der Fahrt von Padborg in Richtung Hamburg (MEB berichtete). Von 21 Wagen des Zuges sind 19 entgleist. Die Railion-Zuglok 185 097 blieb in den Gleisen. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) erklärte zur Unfallursache, dass sich auf dem ersten Wagen eine von zwei Stahlbandrollen während der Fahrt gelöst habe, die Bodenplatte eines Containers zerstört habe und durch den Rahmen des Tragwagens hindurch auf das Gleis gelangt sei. Dadurch sei das hintere Drehgestell des ersten Wagens abgerissen worden. Dies habe die Entgleisung der nachfolgenden Wagen verursacht. Die weiteren Untersuchungen des EBA konzentrieren sich auf die Ursache des Ladungsverlustes.

FRANKREICH

SNCF investiert in Nahverkehrsflotte

● Noch gibt es die 2940kW starke E-Lok Baureihe 25500 mit den von Francorail in den 1980er-Jahren gebauten Nirostwagen im Nahverkehrseinsatz der SNCF an der Côte d'Azur. Doch mit der Abarbeitung eines Auftrages in Höhe von 82 Millionen Euro über elektrische Triebzüge wird dies bald Vergangenheit sein. Das Konsortium Bombardier/Alstom hat im Februar 2007 den Auftrag von der französischen Staatsbahn SNCF über 51 elektrische Triebzüge beziehungsweise 165 Wagen vom Typ TER 2N NG erhalten. Bombardier wird 63 dieser Wagen sowie alle 165 Triebdrehgestelle liefern. Die Lieferung ist für den Zeitraum September 2008 bis März 2010 geplant. Dieser Auftrag, eine Option eines Vertrages aus dem Jahr 2000, erhöht die SNCF-Bestellung auf 203 TER-2N NG-Züge. Die neuen Wagen werden in den Regionen Nord-Pas-de-Calais, Rhône-Alpes, Provence-Côte d'Azur und Picardie eingesetzt. Die mit Scharfenbergkupplungen ausgestatteten Triebwagen sind Zweisystemfahrzeuge.



TER 2N NG: Doppelstöckiger elektrischer Coradia-Duplex-Zug, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h.