

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

DM 6,50

öS 50,- SFr 6,50 hfl 8
bfr 158,- lfr 158,- dkr 32,-

Nr. 7 Juli 2001
50. Jahrgang



B13411

Lok-Land-Impressionen

Träume
werden wahr

Zukunftschance oder Ausverkauf

Bombardier schluckt Adtranz

Vorbild und Modell:

Signale in Position gebracht

TESTS

Schöne Württembergerin:

Die K von Trix

Letzte DR-Entwicklung:

Die 156 von
Gützold



150 JAHRE
über GÖLTZSCH und ELSTER

REKORD-Brückenschlag

Dank Schubert staunt die Welt Bauklötze

ARNOLD

Spur N 1:160
Der neue Hauptkatalog 2001,
Art.Nr. A001501.

Jetzt im Handel...



A 2504
Schnellzug-Schleppenderlokomotive BR 18 201 der DR mit 2. Tender für Sonderfahrten, Vorbild aus dem Jahr 1993/94.



A 0423 DDR-Werkzug Bitterfeld mit 1 Werkslokomotive 1-1121 (ex E94) und 4 Güterwagen Typ Eaos der DR.

A 2534 Schnellzug-Schleppenderlokomotive BR 01 der DB, Ep. IV.



A 2229
Tenderlokomotive BR 75 431 der DR, Rbd Dresden / Bw Bautzen.

A 0417 5-tlg. Viehzug der DB bestehend aus 1 BR 141 (mit Schwungmasse) und 4 Wagen Typ Gbs mit offenen Schiebetüren und Viehgitter.



LIMA

Spur HO 1:87
Der neue Hauptkatalog 2001, Art.Nr. L630100.



L309376 Gepäckwagen Ibis in blauer Lackierung der DB Interfrigo.



L303164 Flachwagen Typ Rs mit 40'-20' IBC Containers der DB.



L303165 Offener Güterwagen Typ KLM der DB mit Schienen.

Spur HO 1:87
Der neue Hauptkatalog 2001, Art.Nr. R80519.

R5215 141 R 1187

Französische Dampflok 141 R 1187. Das Modell gibt exakt die hervorragend restaurierte Lokomotive wider, die zur Zeit im Eisenbahnmuseum Mulhouse ausgestellt ist. Box-Pok-Räder, Öltender. Serie "Galletto" limitierte und nummerierte Auflage (750 Stück).



RIVAROSSI



In Kürze lieferbar...

R5454 1633 Chesapeake & Ohio

Im Jahr 1942 lieferte die Werkstatt Lima die erste „Allegheny“ Lokomotive Klasse H8 der Gesellschaft Chesapeake & Ohio, die davon 60 Stück bestellt hatte. Diese Loks waren

zur Beförderung langer Güterzüge auf den Strecken der Gesellschaft bestimmt. Diese Maschinen waren die schwersten Loks mit 3-achsigen Gelenkkupplungen, die herge-



Allegheny

stellt wurden. Ihr Gewicht betrug über 333 Tonnen. Die Zugkraft betrug ungefähr 50 Tonnen.



VORBILD

TITELTHEMA

- 14 **FEST-AKT ZU SCHUBERT-KLÄNGEN**
Sachsens stolze Viadukte werden 150 Jahre alt.

DREHSCHLEIBE

- 4 **BAHNWELT AKTUELL**
22 **HOCH KONZENTRIERT**
Bombardier, der gefräßige Fahrzeug-Riese.

LOKOMOTIVE

- 26 **WENN ES NACHT WIRD IN STUTTART**
Burkhard Wollny blickt ins dunkle Schwaben.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

- 28 **GRENZPASSAGEN TEIL 4**
Von Chocen nach Olmütz zur Wendezeit.
32 **GRENZBAHN**
Brenzbahn: (K)eine Konkurrenz zur Geislinger Steige.
38 **EINMAL URWALD UND ZURÜCK**
Die weite Reise einer Schmalspur-Diesellok.
40 **HAUPTGEWINN**
25 Jahre Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein.

BAHN UND TECHNIK

- 48 **STELLWERKS-DECODER**
Entschlüsselung der Abkürzungen.

MODELL

BLICKFANG

- 58 Schotter-Express im Lok-Land.

WERKSTATT

- 68 **SIGNALPOSITIONEN**
Dirk Rohde setzt Zeichen.
74 **IN HOHEM BOGEN**
Lehren und Lernen beim Bau eines H0-Viadukts.
76 **BASTELTIPPS**

PROBEFAHRT/UNTER DER LUPE

- 80 **DAMPF-DATEN-BAHN**
Wechselstrom-P8 in Epoche IV von Fleischmann.
81 **MADAME MARATHON**
Der lange Atem von Rocos BB64001 in H0.
82 **BITTE LÄNGER!!!**
Kleins kurze Selbstentlader in DR-Ausführung.
83 **ANDIS GROSSER BRUDER**
Uhlenbrocks Motorola-Decoder in Rocos Französin.

TEST

- 84 **SPITZ GERECHNET**
Die letzte DR-E-Lok als H0-Modell von Gützold.
88 **ALB-ABTRIEB**
Die schöne K von Trix zieht die Blicke auf sich.

SZENE

- 98 **VIEL SPASS MIT FRED**
Finescale-Modellbahntreff in Langen.
102 **VIVE LA FRANCE**
Leben in Frankreich auf der Anlage von Jürgen Wolter.
106 **KINDHEITSTRAUM**
Anlagen-Impressionen aus dem Lok-Land in Selbitz.

AUSSERDEM

- 112 **MODELLBAHN AKTUELL**

NEUHEITEN

- 5 **STANDPUNKT**

IMPRESSUM

- 79 **BAHNPOST**

GÜTERBAHNHOF

- 56 **FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT**

TERMINE + TREFFPUNKTE

- 46 **BUCHTIPPS**

VORSCHAU

- 111 **INTERNET**



Foto: Markus Freilich

106

Geschaut und gebaut

Viele Ideen sammelte Berthold Rakowitz, der Erbauer von Lok-Land, auf seinen zahlreichen Reisen und setzte sie daheim im H0-Maßstab um.



Foto: Verbig Bild und Heimat-Reisenbuch

14 Brückenschlag

Göltzschtal- und Elstertal-Viadukt gelten noch heute als Meisterwerke der Brückenbaukunst. Mit der Konstruktion setzte sich Johann Andreas Schubert ein Denkmal.



Foto: Jochen Frickel

40 Geburtstagsfeier

Das Kranichsteiner Eisenbahnmuseum hat eine bewegte Geschichte. Seit 25 Jahren ist es ein beliebter Anlaufpunkt für Dampflokkfreunde im Rhein-Main-Gebiet. Auch die umfangreiche Wagensammlung lohnt einen Besuch.



Foto: Uwe Seidelstrop

32 Schwabenstreich

Die Brenzbahn liegt nicht im Zentrum der Eisenbahnwelt und hat darum noch viel Flair.

AUSSERDEM

- 112 **MODELLBAHN AKTUELL**

NEUHEITEN

- 5 **STANDPUNKT**

IMPRESSUM

- 79 **BAHNPOST**

GÜTERBAHNHOF

- 56 **FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT**

TERMINE + TREFFPUNKTE

- 46 **BUCHTIPPS**

VORSCHAU

- 111 **INTERNET**



Foto: Jochen Frickel

84 Schluss-Akkord

Die Baureihe 252 war die letzte von der DR entwickelte E-Lok. Gützold bildet die modernen, nun als 156 bezeichneten Maschinen in der Baugröße H0 nach.

MESSE MÜNCHEN

Messe Transport Logistik in München

Der bayerische Staatsminister Otto Wiesheu besuchte am Rande der Messe das Sorgenkind Integral der Bayerischen Oberlandbahn. Die Beteiligten hoffen jetzt auf einen erfolgreichen Start des neuen Integral, der vielleicht auch eine Möglichkeit zum Weiterbau die-



ser Triebwagen in Deutschland eröffnen könnte.

Die „bedeutendste Messe für Transport und Logistik in Europa“ sei die Fachmesse auf dem neuen Münchner Messegelände, so war zu hören bei der Eröffnung der „transport logistic 2001“, die aus der ehemaligen Messe Transport München im Vierjahresrhythmus entstand und zukünftig alle zwei Jahre stattfinden soll. Beinahe 1000 Aussteller aus 37 Ländern waren auf der Leistungsschau vom 15. bis 19. Mai vertreten. Alles rund um den Warentransport auf dem Wasser, der Straße, der Schiene und in der Luft war in München anwesend. Der offensichtliche Schwerpunkt der Transport Logistik ist eindeutig der Güterverkehr, der Personentransport war

nur eine kleine Randerscheinung auf dem Freigelände. Dort präsentierte die Bayerische Oberlandbahn (BOB) den neuen Integral, der jetzt auch funktionieren und spätestens ab dem Sommerfahrplan München wieder mit der Region zwischen Lenggries und Bayerisch Zell planmäßig verbinden soll. Passend zur Ausstellung fand in Mün-

chen auch eine zweitägige Verkehrsministerkonferenz statt. Diese sorgte auch für reichlich hohen politischen Besuch bei der Eröffnungsveranstaltung der Messe, zu der auch der tschechische und der kroatische Fachminister kamen. In seiner Begrüßungsansprache wies der bayerische Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, Otto Wiesheu (CSU), auf die immer wichtiger werdende Bedeutung des Themenfeldes Verkehr und Logistik hin. Gerade in einem exportorientierten Land müsse die Politik für eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur sorgen: „Export will jeder, nur den Verkehr nicht“, gab Wiesheu zu bedenken. Und ob man die Globalisierung nun wolle oder nicht, sie fände eben statt, und

man müsse sich ihr stellen. Er wies aber auch darauf hin, dass es für den Ausbau der Verkehrswege natürliche Grenzen gäbe und es deshalb immer wichtiger werde, die bestehenden Verkehrsströme zu optimieren. Der Einfluss europäischer Politik wurde bei der Eröffnung durch die Rede des Sprechers der EVP-Fraktion im Ausschuss für Regionalpolitik und Verkehr des Europäischen Parlaments, Dr. Georg Jarzembowski (EVP), verdeutlicht. „Die nationalen Eisenbahnen haben den Binnenmarkt verschlafen“, glaubt Jarzem-

rollendem Material, aber auch für Sicherheitssysteme und mehr. Die zweite Entscheidung aus Straßburg und Brüssel sei das sogenannte Eisenbahn-Paket, das eine europaweite Regelung für die Zulassung von Eisenbahngesellschaften, die Trassennutzung und die Preise hierfür beinhalte. Ziel sei die endgültige Liberalisierung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs bis zum Jahr 2008. Das werde sich auch deutlich im öffentlichen Nahverkehr bemerkbar machen, der nun europaweit ausgeschrieben werden müsse.



Während in den Messehallen die feierliche Eröffnung stattfand, demonstrierten vor dem westlichen Eingang Mitarbeiter des Aw Neubaubing für den Erhalt ihres Betriebs. Prominente Unterstützung erhielten sie von Norbert Hansen, dem Vorsitzenden der Eisenbahner-Gewerkschaft Transnet.

bowski, und müssen sich jetzt den neuen europäischen Anforderungen in kürzerer Zeit stellen. Er verwies auf zwei wichtige Entscheidungen von Ministerrat und europäischem Parlament aus dem Jahr 2001. Zunächst die Richtlinie über die Interoperabilität, die ein europäisches Entscheidungssystem darstelle für technische Spezifikationen von

Auf die europäische Problematik angesichts der kommenden EU-Erweiterung ging auch der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig (SPD), in seiner Begrüßung ein. Deutschland sei Transitland und müsse mit stark zunehmendem Verkehr rechnen. Die Bundesregierung erwarte beispielsweise eine Verdoppelung

NIEDERLANDE

„Rent a Tram“ auf Holländisch

Seit Januar 2001 setzen die Niederländischen Staatsbahnen erst einen, inzwischen zwei Stadtbahnwagen ein. Einer pendelt täglich im 15-Minuten-Takt auf der neuen und nur 1,9 Kilometer kurzen Verbindungsstrecke zwischen Houten und Houten Castellum, einem Neubaugebiet etwa zwölf Kilometer südlich von Utrecht. Nahverkehrs- und Fernzügen zwischen Utrecht und s'Hertogenbosch wird so ein

zweiter Stopp erspart, bis in einigen Jahren der Bahnhof Houten komplett verlegt wird. Zum Einsatz auf der Houten-Tram kommt zur Zeit ein ehemals hannoverscher Stadtbahnwagen. Nach der Weltausstellung Expo 2000 und dem damit verbundenen Mehrverkehr waren in Hannover rund 70 Fahrzeuge überzählig, die ältesten (Baujahre ab 1974) wurden abgestellt. Als erste übernahmen die Verkehrsbetrie-

be Den Haag (HTM) einen Triebwagen. Nach durchaus erfolgreichen Testfahrten wurde er dann samt Personal an die NS für die im Auftrag der Gemeinde Houten befahrene Strecke vermietet und dafür auch umgestaltet. „HTM – Rent a tram“, das steht tatsächlich am nunmehr gelb-bunten Wagen. Noch gewöhnungsbedürftig ist bei beiden Wagen der Fahrgastraum mit viel Apfelgrün und Hellblau.



Stark vertreten auf dem Freigelände der Messe München und in der Halle war DB Cargo, die eine Vielzahl neuer Güterwagen und Logistiklösungen präsentierte.

des Güterverkehrs auf der Schiene bis zum Jahr 2015. Es sei jetzt Aufgabe der Politik, gestalterisch tätig zu sein, um die erwartete Zunahme in allen Verkehrsbereichen von Anfang an sinnvoll steuern zu können. Es müsse ein integratives Verkehrskonzept entstehen, das gerechte Gebühren für die Wegenutzung beinhalte. Im Straßenverkehr bedeutete das ab 2003 entfernungsabhängige Gebühren für Lastwagen. Diese Abgaben für die Wegenutzung müssen zweckgebunden sein und in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einfließen. „Es gibt gute Gründe, optimistisch zu sein“, meint der Minister. Die rot-grüne Regierung habe für einen deutlichen Zuwachs an Investitionen für Schiene und Straße gesorgt. Schließlich müsse die Bahnreform fortgesetzt, und die Bahn wirtschaftlich werden. Bodewig forderte aber auch mehr Konkurrenz auf der Schiene und dies setze den diskriminierungsfreien Zugang für alle Anbieter voraus. „Die alten Feindbilder sind überholt“, erklärte der Minister und forderte angesichts des dramatischen Verkehrszuwachses zu einem Miteinander gleichwertiger Partner auf. Die

Messe besuchten insgesamt 35 500 Fachbesucher, was einem Zuwachs von acht Prozent gegenüber der letzten Transport München bedeutet. Die Messe München freute sich besonders über einen überproportionalen Anstieg ausländischer Besucher von zwölf Prozent. Auf der Verkehrsministerkonferenz, die während der Transport Logistik stattfand, erinnerten die Länderminister und -senatoren den Bund nochmals an seine grundlegende gesetzliche Verpflichtung, die erforderlichen Mittel „für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen (...) zur Verfügung zu stellen.“ Weiterhin stellten die Minister fest, dass die Bahnreform bisher nur zum Teil erreicht sei, und appellierten an die Bundesregierung, diese abzuschließen. In ihrem Beschluss begrüßten sie das Vorhaben von Bundesverkehrsminister Bodewig, die „Frage der Unabhängigkeit von Netz und Betrieb eingehend unter Gesichtspunkten des Wettbewerbs, der Finanzierungssicherheit, der Steigerung der Leistungsfähigkeit und der notwendigen Zusammenarbeit von Netz und Betrieb zu untersuchen.“ Das Thema ist somit immer noch nicht vom Tisch. *al*

Auch moderne Bahn braucht den Visionär

Der Jubiläen gibt es viele in diesen Tagen. Strecken, Bahnhöfe, selbst Eisenbahnbrücken können auf runde Jahreszahlen verweisen, sichtbarer Ausdruck für das florierende und bis ins 20. Jahrhundert insgesamt stetig wachsende Transportsystem Schiene. Die trotz unbestreitbarer Rückschläge und auch damals schon schwerer Unglücke noch ungebrochene Fortschrittsgläubigkeit fand immer wieder neue Nahrung durch technische Pionierleistungen, die der Eisenbahn eine zentrale Rolle beim gesellschaftlichen Umbruch sicherten.



Dr. Karlheinz Haucke

Dabei waren es nicht allein Männer wie Friedrich List, Johann Andreas Schubert oder Alfred Krupp, die dem eisernen Weg zum Erfolg verhelfen, vielmehr sorgte die Masse der Namenlosen für den Durchbruch. Jene, die die Eisenbahnen bauten, sie hernach pflegten, sie benutzten, sich mit ihnen und ihren Verheißungen identifizierten, waren die wahren Garanten des Erfolgs. Eine positive Massenbewegung im buchstäblichen Sinne des Wortes, die letztlich auch half, die deutsche Kleinstaaterei zu benden: Die vernetzte Gesellschaft ist eben keineswegs unsere Erfindung.

Dem Verlust der sozioökonomischen Mitte zollt die Bahn seit Jahrzehnten schmerzlichen Tribut. Der Chance eines grenzenlosen Europas mit einheitlicher Währung, auch von der Bahnindustrie durchaus begriffen, steht die Eisenbahn selbst mangels Weitsicht der Politik fast hilflos gegenüber. Gelegentlich soll das Feiern von Jubiläen ja helfen, aus großer Vergangenheit Mut und neue Kraft zu schöpfen: Die Bahn braucht Visionen, nicht nur Jubilare!



Foto: Achim Ullrich

Hannover begrüßt Holland: Der Stadtbahnwagen aus der Stadt an der Leine übernimmt jetzt den Verkehr zwischen Houten und Houten-Castellum in der Nähe von Utrecht.

BELGIEN

Montzener Viadukt zur Sanierung gesperrt

● Der im deutsch-belgischen Güterverkehr stark frequentierte Viadukt bei Montzen muss sich ab dem Fahrplanwechsel einer Sanierung unterziehen. Dabei sollen die Metallträger vollständig ausgetauscht und die Betonpfeiler modernisiert werden. Der Güterverkehr wird für diese Zeit über Welkenraedt umgeleitet.



Für längere Zeit wird der eindrucksvolle Montzener Viadukt nicht nur für belgische Dieselloks gesperrt sein.

Foto: Jörg Hoff

GÖRLITZ

Straßenbahnbetrieb verkauft

● Im Zeichen des Wettbewerbs hat der Stadtrat Görlitz am 26. April 2001 den Verkauf von 74,9 Prozent seines Anteils an den Stadtwerken Görlitz AG an den französischen Vivendi-Konzern beschlossen. Damit wechselt erstmals auch ein deutscher Straßenbahnbetrieb den Besitzer. Zukünftig

führt die Vivendi-Tochter Connex den Betrieb, die bereits bei mehreren Privatbahnen aktiv ist. Nach intensiven Verhandlungen mit zwei Unternehmen hat der Stadtrat letztlich Vivendi den Zuschlag erteilt, weil das Angebot der Stadt große Mitwirkungsrechte einräumt und deutlich bessere Zusä-

gen zum Schutz der Mitarbeiter enthält. Für den Nahverkehr wird der städtische Zuschuss von jährlich sechs Millionen Mark auf zehn Jahre bei gleichbleibender Leistung festgeschrieben und der städtische Haushalt entlastet. Experten rechnen bald mit weiteren Übernahmen.

RAG

Keine Kohlezüge mehr zwischen Dorsten und Gladbeck



Am 3. Mai 2001 konnte man den RAG-Kohlezugpendel zwischen Gladbeck und Dorsten noch beobachten.

● Durch die unterirdische Verlagerung der Kohleförderung von der Schachanlage Fürst Leopold in Dorsten zur Zeche Westerholt in Gelsenkirchen ab 1. Juli 2001 werden die Kohlezugpendel zwischen Hervest-Dorsten und Gladbeck West überflüssig. Seit 1997 waren diese Züge auf der KBS 424 ausschließlich mit RAG-Maschinen bespannt.

Foto: Jörg Hoff

ZWISCHENHALT

Die Hamburger Hochbahn AG drängt in den Eisenbahnmarkt. Nachdem sie gemeinsam mit der AKN Eisenbahn AG Kaltenkirchen schon den Betrieb der schleswig-holsteinischen Strecke Neumünster-Bad Oldesloe gewinnen konnte, war sie jetzt zusammen mit der Prignitzer Eisenbahn AG in Mecklenburg erfolgreich: Über der Strecke Hagenow-Ludwigslust-Neustrelitz-Mirow weht bald die Hochbahnfahne. Nächster Coup soll der Betrieb der Strecken Hamburg-Bremen und Hamburg-Uelzen sein, den die niedersächsische Landesregierung trotz heftigsten Widerstandes der DB AG jetzt ausschreiben wird. Auch eine Übernahme der Hamburger S-Bahn wäre aus Sicht von HHA-Chef Elste wünschenswert.

Eine Cessna beschädigte bei einer Notlandung am 19. Mai die Fahrleitung zwischen Rangsdorf und Zossen auf der Magistrale Berlin – Dresden auf 1000 Metern. Zudem wurden bei der Notlandung 20 Meter neben dem Gleis Flugzeugteile auf den Bahnkörper geschleudert. Glücklicherweise wurde bei dem Zwischenfall niemand verletzt.

Siemens kann sich freuen: Eine Bestellung mit einem Wert von 2,5 Milliarden Euro stellt den größten Auftrag für den Elektrokonzern der letzten 20 Jahre dar. Dafür liefern die Münchner 1200 Desiro-Triebwagen und zugehörige Serviceleistungen an das private britische Bahnunternehmen Stagecoach und Angel Trains. Diese Firma ist eines der weltgrößten Leasingunternehmen für Schienenfahrzeuge.

Die chinesische Begeisterung für den Transrapid kennt scheinbar keine Grenzen. Der chinesische Ministerpräsident spricht inzwischen konkret über den Bau der etwa 1300 Kilometer langen Verbindung von Schanghai nach Peking.

Die DB Netz AG ist im Gespräch: Zunächst musste man Stellung beziehen zu angeblichen Plänen, das Gleisnetz um 20 bis 25 Prozent zu verkleinern: In einer internen Erklärung spricht man von einer Optimierung des Netzes und lediglich von einem Abbau von etwa zehn Prozent. Aber ein Drittel aller Weichen soll bis 2005 wegfallen. Das sind immerhin 28000 Stück. Wer da wohl alles seinen Bahnschluss verliert?

Müllzug aus den Niederlanden

Seit dem 20. April 2001 führt die Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB) einen neuen Ganzzugverkehr durch. In Zusammenarbeit mit der niederländischen Bahngesellschaft Afzet Container Transport Service Nederland bv (ACTS) verkehrt vorerst einmal wöchentlich ein aus 27 ACTS-Waggons bestehender Zug von Groningen über Bad Bentheim, Osnabrück, Minden, Hannover, Magdeburg, Lutherstadt Wittenberg nach Sprewitz/Schwarze Pumpe

Der erste Zug der neuen Verbindung passiert am 20. April 2001 mit der V6 der MKB Rheine Pbf auf der Fahrt nach Sprewitz.

und zurück. Die MKB übernimmt den Zug planmäßig im Grenzbahnhof Bad Bentheim mit ihrer Lok V6. Befördert wird in den blauen Containern vorbehandelter, gepresster Hausmüll aus den Niederlan-

den, der im Sekundärrohstoff-Verwertungszentrum Schwarze Pumpe zu Methanol verarbeitet wird. Das Zugpaar verkehrt freitags in West-Ost-Richtung und sonntags zurück.



Foto: Michael Schumann

Jede fünfte Stelle in Gefahr

Die DB AG will im Nahverkehr ihre Personalkosten senken, die nach ihren Angaben um 20 Prozent über dem Niveau der privaten Konkurrenten auf der Schiene lägen. Daher müssten mindestens 9400 Arbeitsplätze gestrichen und neue Tarifverträge ausgehandelt werden. Falls die DB AG weitere Ausschreibungen von Strecken verlore, würden sogar noch weit mehr Stellen wegfallen.

Hamburg schickt seine U-Bahnlinie U2 ins Trockendock: Weil fast alle Brücken an der ersten Hochbahnstrecke von 1912 ausgewechselt werden müssen, wird zwischen dem 26. Mai und dem 30. September die Linie U2 auf dem Abschnitt Barmbek – Mundsborg voll gesperrt. Unter laufendem Betrieb hätte man zehn Jahre für diese Arbeiten gebraucht. 90 Millionen Mark läßt sich die Hamburger Hochbahn die Baumaßnahme kosten. Die täglich 40.000 Fahrgäste müssen auf andere Schnellbahnlinien oder Busse ausweichen.

Die ÖBB und DB Cargo gründen einen Lokpool. Am 1. Juli wird die Gesellschaft mit Sitz in Frankfurt offiziell aus der Taufe gehoben. Sie soll für einen wirtschaftlicheren Einsatz der Triebfahrzeuge im Güterverkehr sorgen. Vorläufig stellen beide Seiten je 25 Triebfahrzeuge dem Lokpool zur Verfügung.

Die bayerische Landeshauptstadt München bekommt einen zweiten S-Bahn-Tunnel. Das störungsanfällige Nadelöhr zwischen Haupt- und Ost-Bahnhof soll entlastet werden. Als Alternative stand noch ein überirdischer Südring zur Diskussion. Grundstücks- und Platzprobleme und die nur geringfügig niedrigeren Baukosten sprachen jedoch gegen diese Variante. Das milliardenschwere Mammutprojekt soll frühestens 2015 fertiggestellt sein.

SBB und BLS unterzeichnen Letter of Intent. Die beiden großen Schweizer Bahnunternehmen wollen durch ihre Absichtserklärung in Zukunft eine saubere Aufgabenteilung erreichen. Die Kooperation soll beide Unternehmen am Markt stärken und hat auch Auswirkungen auf den jeweiligen Fahrzeugpark.

Das Guten-Abend-Ticket wird nicht mehr das sein, was es einmal war. Zukünftig dürften Fahrgäste, die sich spontan für die Nutzung dieses preiswerten Angebots entscheiden, Schwierigkeiten bekommen. Die einzelnen Züge sollen nur noch bestimmte Kontingente je nach ihrer durchschnittlichen Auslastung erhalten. Hoffentlich heißt es nicht bald gute Nacht für das Guten-Abend-Ticket!

Messe-S-Bahn mit geliehenen Dosto-Wagen

Zur Computermesse CeBIT vom 22. bis 28. März 2001 und während der Hannover-Messe Industrie im April kam die neue hannoversche Messelinie S6 erstmals zum Einsatz. Sie ergänzt das erst seit November 2000 bestehende Netz mit seinen fünf Linien um eine schnelle Zusatzverbindung zwischen Flughafen Hannover-Langenhagen und dem Bahnhof Hannover-Messe/Laatzten, auch als Expo-Bahnhof bekannt. Die Zusatzlinie war eigens für die zwei Messewochen bei der Deutschen Bahn AG bestellt worden. Während der CeBIT waren besonders morgens und abends die im Halbstundentakt eingesetzten drei Züge teilweise mehr als voll, da die CeBIT die mit Abstand größte und besucherstärkste Messe der Welt ist. Bei der Hannover-Messe ist es ähnlich, jedoch herrscht nicht ganz so viel Andrang. Am Bahnhof Hannover-Messe/Laatzten standen der S-Bahn – wie schon während der Weltausstellung Expo 2000 – zwei separate Bahnsteige zur Verfügung. Der Halbstundentakt war das eine Manko, der Fahrzeugmangel das andere. Zusätzlich zu einem Vollzug aus drei ET 424 (inzwischen tatsächlich betriebsbereit) setzte DB Regio zwei Wendezüge aus Leihwagen ein: Jeweils eine Düsseldorfer 143 mit drei Doppelstockwagen, beheimatet in Cottbus. Schnell wurde die Kapazität allerdings mit je einem vierten Wagen aus niedersächsischen Beständen aufgestockt.



Foto: Achim Ullmerhut

Ein Düsseldorfer Gast in Hannover: Maschinen der Baureihe 143 mit Cottbusser Doppelstockwagen machten in der Messestadt S-Bahn-Verkehr.



FRAGEZEICHEN

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

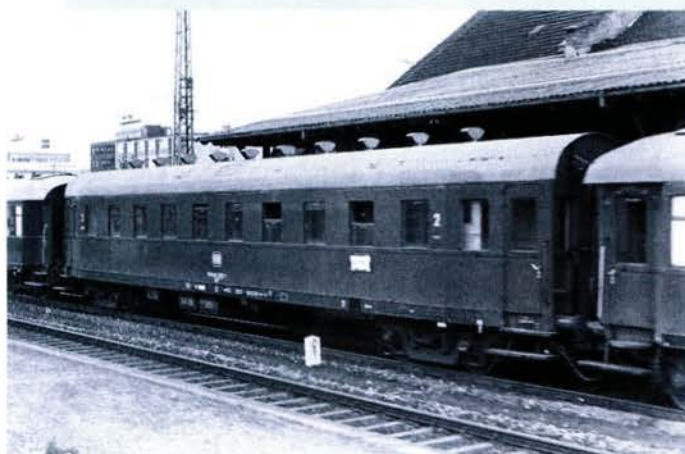
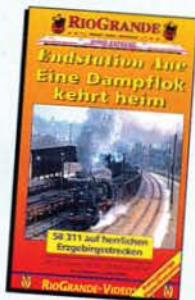


Foto: Herbert Stemmler

Die Bauart der Dachlüfter dieses DB-Wagens kommt dem Eisenbahnfan weit weniger bekannt vor als die charakteristische Form der Wagenenden. Letztere geht auf eine Entwicklung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von 1921 zurück. An den frühen Schnellzugwagen C4ü-21 erprobte die DRG verschiedene Kopfformen. Die bekannteste dürfte diejenige sein, bei der das Dach über den Einstiegen zu den Wagenenden hin ansteigt. Eben diese Form gab der Wagengattung ihren Spitznamen. Auch in angrenzenden Ländern fand diese Konstruktion Beachtung. Eine Nachbar-Staatsbahn ließ im eigenen Land eine Schnellzugwagenbauart entwickeln, die sich kaum von den deutschen Konstruktionen unterschied. Diese Wagen bildeten in der Zwischenkriegszeit das Rückgrat des dortigen Schnellzugverkehrs. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben viele Exemplare in Deutschland. Bei der DB hielten sich einige dieser Beutewagen sogar bis 1982, erheblich länger also als die deutschen Originale. Das Foto entstand in Böblingen am 6. Oktober 1974. Die fremden Wagen erhielten von den deutschen Bahnern einen Spitznamen, der sich aus dem Herkunftsland und dem „fischigen“ Spitznamen der deutschen Originale zusammensetzte, und wir wollen wissen, wie der lautete.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2001 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Endstation Aue - Eine Dampflokomotive kehrt heim“ aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete „Köf“. Die 20 Exemplare „Endstation Aue“ haben gewonnen: Roland Stampfli, CH-4535 Hubersdorf; Sigurd Grossmann, 06773 Gräfenhainichen; B. van Wierst, NL-1276 Huizen; Timo Gatena, 26489 Westochtersum; Ulli Werner, 97633 Trappstadt; Niklas Quotschalla, 83410 Laufen; Hermann Josef Ruland, 52249 Eschweiler; Walter Kübler, 71364 Winnenden; Isabell Poschen, 53894 Mechernich; Christiane Fähr, 37520 Osterode; C.-D. Seel, 01307 Dresden; Dieter Butschke, 12355 Berlin; Wilfried Merker, 71560 Sulzbach; Gerd Krings, 53894 Mechernich; Christel Warnke, 39340 Haldensleben; Günter Brösing, 09212 Limbach-Oberfrohna; Rudolf Heinrich, 75031 Eppingen; Wolfgang Gerlach, 45964 Gladbeck; Manfred Aurich, 09119 Chemnitz; Ludwig Wiederhold, 79111 Freiburg.



DB AG

Positive Bilanz

● Etwas überraschend legte die DB AG auf ihrer Bilanzpressekonferenz am 17. Mai erstaunlich gute Zahlen vor. So stieg der Umsatz im Kerngeschäft um fünf Prozent. Das führt im Konzern zu einem verbesserten Ergebnis von 847 Millionen Euro vor Abschreibungen, Zinsen, Steuern und Altlastenerstattungen. Das betriebliche Ergebnis nach Zinsen nahm um 286 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr zu und erreicht für das Jahr 2000 199 Millionen Euro. Nachdem zuvor die Bahn immer als kurz vor dem Konkurs beschrieben wurde, wird sich mancher über eine derartige Bilanz wundern.

DAMPFBAHNFREUNDE MITTLERER RENNSTEIG

Mit der 94 auf die Steilstrecke

● Heimat- und Eisenbahnfreunde entrissen die landschaftlich reizvolle Strecke von Ilmenau zum Rennsteig nach Beseitigung bürokratischer Schranken und einigen Baumaßnahmen der Vegessenheit. Zwischen Stützerbach und dem Bahnhof Rennsteig konnten deshalb am 19. Mai 2001, fast genau drei Jahre nach der Stilllegung am 23. Mai 1998, wieder Züge fahren. Die schon zu Plandienstzeiten dort aktive 941292 konnte von der DB für die nächsten Jahre angemietet werden. Mit zwei Personen- und einem historischen Packwagen am Zughaken fuhren Eberhard Mühlau am Regler und Heizer Marcel Reichert die Lok im Stundentakt berg- und talwärts. Ein vorbildlich aufgearbeiteter Güterwagen der Bau-



Am 19. Mai 2001 war wieder Zugbetrieb im Bahnhof Rennsteig. Der Zug mit 941292 steht zur Rückfahrt nach Stützerbach bereit.

art „Oppeln“ stand, mit 8000 Litern Wasserreserve, stilecht an der Laderampe in Stützerbach. Festlichkeiten nach Thüringer Art mit Rostbratwurst, Kaffee und Kuchen, Ausstellungen im Güterschuppen und Vorführungen historischer Traktoren durch die Schlepferfreunde Roda, umrahmt vom Flair der Dampflokomotive, boten den zahlreichen Besuchern aus nah und fern ein Erlebnis besonderer Art. Trotz vieler überregionaler Veranstaltungen wie dem Rennsteiglauf lauschten mehrere Tausend dem Konzert der 94 im stillen Göpfertal. Die Mitstreiter des Vereins möchten Strecke, Maschinen und Material der Nachwelt erhalten. Der Region, dem Fremdenverkehr, der Wirtschaft, Sportlern und Erholungssuchenden wäre ein guter Dienst erwiesen. Hoffentlich hallten die Auspuffschläge und Glockensignale der guten alten Dame 941292 bis Erfurt und Berlin. Informationen gibt es bei: Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V. (DmR), c/o Oberstraße 51a, 98714 Stützerbach, Telefon: 036784/ 50 844, Fax: 036784/ 52 897, Internet: www.rennsteig-park.de.

VIP POTSDAM

Neue Strecke, neuer Betriebshof

● Potsdam, die Hauptstadt des Landes Brandenburg, ist Gastgeber der Bundesgartenschau 2001. Auch beim städtischen Verkehrsbetrieb ViP tut sich etwas: Eine neue Strecke zum BUGA-Gelände und ein neuer Betriebshof. Eine Veranstaltung der Siemens AG in Potsdam bot die Gelegenheit, einen Blick auf die neue Anlage im Stadtteil Babelsberg zu werfen. Anlässlich der BUGA (noch bis 7. Oktober 2001) nahm der ViP Anfang April rechtzeitig eine neue Straßenbahnstrecke in Betrieb. Gerade einmal elf Tram-Haltestellen ist dann der "BUGA-Park" vom Hauptbahnhof entfernt. Die Trasse ins Bornstedter Feld, ein ehemaliges Militärgelände, ist Teil eines umfassenden Konzeptes, das den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln in Potsdam Vorrang einräumt. Die neue Abzweigstrecke ist 1,5 Kilometer lang, die gesamte Potsdamer Streckenlänge liegt nun bei knapp 30 Kilometern. Ende Mai 2001 werden die ViP ihre drei alten Betriebsstandorte aufgeben und für Bus und Bahn den neuen Betriebshof Babelsberg übernehmen. Er ist ein Neubau auf dem Gelände einer früheren Müllkippe. Entgegen ersten Planungen wurden statt 120 nur 80 Millionen Mark benötigt, die sich Land und ViP jeweils zur Hälfte teilen.

Foto: Bodo Hubermann

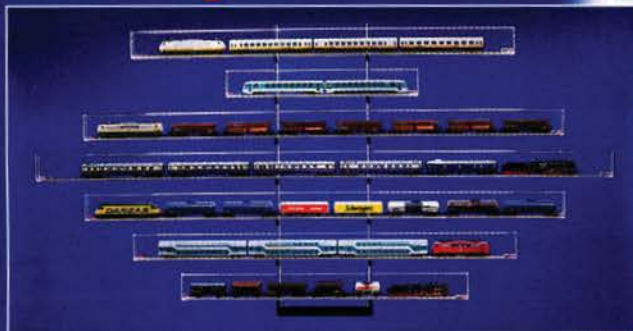


Zur Saisonöffnung der Salzwedeler Dampflokreunde e.V. am 12. Mai 2001 reiste auch ein Sonderzug aus Lübeck mit 24009 und den Doppelstockwagen der Lübeck-Büchener Eisenbahn an, hier bei der Rückfahrt auf der 1999 eröffneten Strecke von Salzwedel nach Uelzen.

Train **VISION**
Safe

Für alle
Spurweiten.
In H0 bis 3m Länge!

Die eleganteste Form der Präsentation.



Detailgetreu betrachten im formschönen Vitrinensystem, in das Züge mit nur einem Handgriff ein- und ausfahren können. Schützt vor Staub und Beschädigung unter glasklarem Acryl. Nach und nach erweiterbar.

Fordern Sie Ihr passendes Angebot an!

Train **Safe**
... einfach plexibel

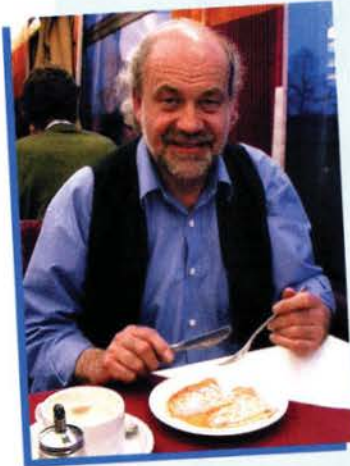
Wir feiern Ideen! 5 Jahre TRAIN SAFE.
<http://www.train-safe.de>

HLS BERG GMBH & CO. · HANDHABUNGS- UND LOGISTIK-SYSTEME
Am Daßenborn 20 · 57482 Wenden-Hünsborn · Tel 0 27 62/97 92 82 · Fax 0 27 62/97 92 83 · e-mail: info@train-safe.de · Internet: www.train-safe.de

TOP UND FLOP

↑ **TOP: Palatschinken im MAV-Speisewagen**

Eine große Speisekarte, frisch zubereitete Gerichte, exzellente Qualität, gute Bedienung, günstige Preise - diese Attribute treffen leider schon lange nicht mehr für die MITROPA-Speisewagen zu, die in der Regel hierzulande die Bahnreisenden verköstigen. Das war beileibe nicht immer so. Nur dreht sich die Spirale von höheren Preisen, abnehmender Qualität, weniger Umsatz immer weiter. Da erscheint der ungarische Speisewagen, der



Hagen von Orloff ist begeistert vom Palatschinken im MAV-Speisewagen.

tagtäglich im EC 62/63 Mitropa-Hoheitsgebiet zwischen Salzburg und München befährt, wie von einem anderen Stern. Dort werden frische Nockerln (Teigwaren) serviert, das schmackhafte ungarische Gulasch stammt wohl von fröhlichen Landschweinen und der weltberühmte ungarische Palatschinken, ein köstliches Dessert, wird ebenfalls direkt aus der Pfanne serviert. Espresso-Liebhaber, die bei der MITROPA mit angerührter Brühe abgefertigt werden, bedient die ungarische Bahn MAV mit einem frisch gebrühten Segafredo-Produkt. Frisches Brot, knackiger Salat und ausgesuchte ungarische Weine begeistern ebenso wie die bescheidenen Preise, die bei etwa 70% des MITROPA-Niveaus liegen. Eine Erfolgsgeschichte also, die eigentlich nur einen Feind hat: Die DB AG. Denn die will bekanntlich alle Speisewagen abschaffen; wegen mangelnder Rentabilität. Und da kommt ein ungarisches Gourmet-Angebot, das sich obendrein noch rechnet, äußerst ungelegen. Daher unsere Empfehlung: Ein Ausflug nach Salzburg lohnt sich schon wegen des stilvollen Speisens im EC 62/63. Wer weiß, wie lange das noch möglich ist.

↓ **FLOP: Unzuverlässige Komfortauskunft**

"Reiseverbindungen von Haus zu Haus" - das verspricht die so genannte Komfortauskunft der Deutschen Bahn im Internet. Wer sich darauf verlässt, erlebt schnell sein blaues Wunder. Nicht nur im Nahverkehr glänzt die Auskunft durch zum Teil skurrile, zum Teil unvollständige Informationen. Auch die Angebote der Bahn sind nur unvollständig erfasst. Wer beispielsweise nach Verbindungen zwischen Nürnberg und Hof ab 11.15 Uhr fragt, bekommt drei Angebote: - mit dem RegionalExpress um 10.44 Uhr(!) nach Bayreuth und von dort mit der RegionalBahn nach Hof, Ankunft 13.26 Uhr; - mit dem EuroCity um 11.47 Uhr nach Marktredwitz und von dort mit dem RegionalExpress nach Hof, Ankunft 13.30 Uhr; - mit dem RegionalExpress um 11.50 Uhr nach Bamberg und von dort mit dem RegionalExpress nach Hof, Ankunft 14.21 Uhr. Wer nun das schnellste Angebot wählt, spart exakt vier Minuten, die ihn, ohne BahnCard, zwölf Mark kosten. Um 11.43 Uhr nämlich verlässt ein weiterer RegionalExpress Nürnberg, der in Pegnitz Anschluss an jenen RegionalExpress hat, in den der Reisende nach den Vorstellungen der Bahn erst in Marktredwitz steigen soll, nachdem er vorher für den EuroCity teuer bezahlt hat. Desweiteren scheint die Bahn gute Kontakte zum Taxiunternehmerverband zu haben. Die Komfortauskunft schickt den Reisenden nämlich sehr oft mit dem Taxi in die Pampa, wenn es keinen Zug oder Bus gibt. Das wäre nicht weiter verwerflich. Wenn man aber beispielsweise - aus dem Süden kommend - auf dem Weg nach Neresheim (Heimat der Härtsfeld-Museumsbahn) über Aalen geschickt wird, ist das nicht nur peinlich, sondern es dauert rund 50 Minuten länger und ist auch deutlich teurer (rund 25 Mark). Der Bahnauskunft entgeht, dass es ab Bahnhof Heidenheim nur 17 km nach Neresheim sind, ab Aalen aber 27. Gewöhnlich bezeichnet man derartiges Geschäftsgebahren als Beschiss. Oder es ist die Unfähigkeit der "Internet-Business-Unit", die da am Werk ist. Konsequenzen drohen sowie so nicht, denn dieser Internetservice ist nicht am gnadenlos abstrafenden Neuen Markt gelistet.



Foto: Marcus Henrichs

Werbelokomotiven und kein Ende: Bald dürfte jede Maschine der Baureihe 101 mit Werbefolien beklebt sein. Neu auf Deutschlands Gleisen ist eine DB-Lokomotive mit Agfa-Werbung. Die Agfa-101 115 steht am 5. Mai mit Interregio 2313 im Oberhausener Hauptbahnhof.

S-BAHN RHEIN-NECKAR

Kooperation geplatzt

● Einen Tag vor Ende der Ausschreibungsfrist machte die Bietergemeinschaft aus den Städten Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim sowie der DB AG (s. MEB 06/01) am 14. Mai einen Rückzieher: Offiziell wurde dies mit kartellrechtlichen Bedenken begründet. Der Präsident des Bundeskartellamtes hatte angekündigt, gegen die Bietergemeinschaft bei Gewinn der Ausschreibung vorgehen zu wollen. Am 15. Mai gab die DB AG daher allein ein Angebot für den Betrieb der ersten S-Bahn-Baustufe ab. Gewinnt ein anderer Bieter die zwölfjährige Konzession, droht der Verlust von rund 200 Arbeitsplätzen bei der DB AG. Den kommunalen Verkehrsunternehmen (meterspurige Straßenbahnbetriebe) bleibt mit dieser Entscheidung aber vorerst auch die verordnete Vereinigung zur Rhein-Neckar-Bahn erspart. Die Unternehmen können nunmehr selbst über ihre organisatorische Zusammenarbeit verhandeln, an deren Ende dann ein gemeinsames Unternehmen stehen soll.