

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 6 Juni 2004

53. Jahrgang

Deutschland 3,30€

36.- dkr

Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4.30 €

Dänemark



B13411

Werkstatt:

- Hausruinen in der Stadt
- Dichter Wald auf schmalem Raum

TESTS

Beckmanns TT-230

Rocos Vorserien-V200







Tuning ist keineswegs eine Erfindung von GTI- oder Manta-Fahrern. Schon die Reichsbahn macht die Nachfolgerin der Baureihe 01 durch Stromlinienverkleidungen und andere konstruktive Aufwertungen schneller und stärker. Wichtigste Maßnahme ist ein dritter Zylinder, der das Anfahrverhalten und die Zugkraft verbessert. Die DB übernimmt 54 Maschinen, demontiert die Stromlinienverschalungen und verpasst ihnen geschweißte Neubau-Hochleistungskessel. So getunt erreicht die BR 01.10 eine Leistung von 2350 PS. Mit 140 km/h Spitzengeschwindigkeit kann sie die fahrplanmäßigen 120 km/h der F- und D-Züge locker halten und auch Verspätungen aufholen. Unser Modell gibt die Dynamik der 01.10 in ihren Proportionen und Details vorbildgenau wieder. Das Fahrwerk und der mit feinen Kesselringen aufwendig lackierte Neubaukessel bestehen aus Metall. Der C-Sinus-Motor wirkt auf die drei Treibachsen der Lok und überzeugt analog wie digital durch hohes Drehmoment, feines Regelverhalten und geringe Stromaufnahme. Mit digital schaltbaren Extras wie Fahrwerksbeleuchtung, Lokpfeife und das fahrsynchrone Dampflokgeräusch wird das Modell wie sein Vorbild zum Star unter den Dampfloks ihrer Zeit.

Modell der BR 01.10 mit Neubaukessel

Vorbild: BR 01.10 der Deutschen Bundesbahn (DB), Epoche III

Modell-Highlights:

- Metallbauweise von Fahrwerk und Kessel
- Lackierte Kesselringe, Pufferteller mit Warnanstrich
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit C-Sinus-Motor und Digital-Decoder
- Analogbetrieb mit Spitzenbeleuchtung und nachrüstbarem Rauchgenerator
- Mit Control-Unit 6021 digital schaltbar: Anfahr- und Bremsverzögerung, Spitzen- und Fahrwerksbeleuchtungen, Rauchkontakt, Dampflokfahrgeräusch und Lokpfeife

Exclusiv-Modell für die MHI

39104

€ 379 00

Unverbindliche Preisempfehlung der Märklin-Händler-Initiative

Einmalige Serie 2004 für die Märklin-Händler-Initiative

ammeln Neuheite

Inhalt

VORBILD

TITELTHEMA

16 PREUSSEN SAGEN ADÉ Bis 1974 fuhren P8 und T18 bei der DB im Ländle.

DREHSCHEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 FIT FÜR OLYMPIA?

Griechenlands Eisenbahnen werden modernisiert.

46 NEWS VON DER PEG

Die 221 kommen in Gang - und Arriva mischt mit.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

28 FLIEGEND VON STRAUPITZ NACH GOYATZ Ein Ausflug zur Spreewaldbahn im Spätsommer 1968.

40 ZWISCHEN SONDERFAHRTEN UND ABWICKLUNG

Bahnwerk Chemnitz: Höhepunkt Kultursonderfahrten.

LOKOMOTIVE

32 BEWÄHRT IN VIER SYSTEMEN Kurzporträt der E-Lok-Baureihe 180 der DB AG.

MODELI

WERKSTATT

62 ABENTEUER-SPIELPLATZ Jörg Chocholaty gestaltet zerstörte Häuser nach.

66 WALDESRAUSCHEN Waldstreifen eignen sich gut für den Anlagenrand.

70 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

72 DIĂT-DIESEL

73 AUFGESATTELT

74 ZWEITER ANLAUF

UNTER DER LUPE

76 NEUSILBER FÜR EINSTEIGER

76 GESPANN-KÄFER

77 ES GRÜNT SO GRÜN

TEST

78 BERLINER URQUELL Die BR230 der DR von Beckmann in TT.

82 AUFBAU-STUDIUM Roco-Platin-Modell der DB-Vorserien-V200.0 in H0.

86 THEODORS TT-TRÄUME

Die 24-teilige TT-Segmentanlage des MEC Pirna.

92 MODELL-MODEN

Der Herausgeber der "Eleganten Welt" und seine ganz spezielle Leidenschaft.

94 IN KÖNIGSSPUR DIE SPREEWALDBAHN Die Spur-Im-Anlage von Volkmar Schumann besticht durch Eigenbau-Funktionsmodelle.

AUSSERDEM

100 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

105 IMPRESSUM

38 BAHNPOST

49 GÜTERBAHNHOF

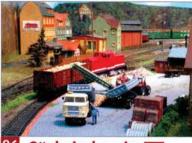
54 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

TERMINE + TREFFPUNKTE

36 BUCHTIPPS

106 VORSCHAU

39 INTERNET



Sächsisches in T

Bald vierzig Jahre gibt es den MEC in Pirna, der sich auf die Nenngröße TT spezialisiert hat.

16 Abschied in Rottweil

Die letzten Dampfloks preußischer Bauart schieden 1974 bei der DB aus, später sogar als bei der DR.



66 Wald-Rand

Mit einfachen Mitteln kann die Tiefenwirkung am Rand von Modellbahnanlagen deutlich verbessert werden.







Titel: Lokomotiven, Fleischmann; Silberling, Lima; Mitteleinstiegswagen, Roco; Flachwagen, Märklin Foto: Alkofer

28 Zweimal Spreewald

Rainer Heinrich erkundete 1968 die Spreewaldbahn, Volkmar Schumann bildete sie in 1:32 nach (ab S.94).





46 Prignitzer Eisenbahn

Die in Griechenland gekauften 221 gehen an den Start, und Teile des Unternehmens werden verkauft.

Bahnwelt Aktuell

HARZ

Vielversprechendes Duo

Mit dem 1. Mai 2004 hat der Verkehrsbetrieb Nordhausen den Betrieb mit Straßenbahnen über das städtische Netz hinaus bis nach Ilfeld im Südharz aufgenommen, auf den Gleisen der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). Da die Infrastruktur der HSB nicht elektrifiziert ist, fahren die Nordhäuser Straßenbahnen hier ohne Strom. Möglich wird dies durch drei neue niederflurige Bahnen vom Typ "Combino Duo", die der Verkehrsbetrieb Nordhausen GmbH im Dezember 2001 bei Siemens Transportation Systems bestellt hat. Damit konnte der seit langem im Südharz bestehende Wunsch nach einer durchgehenden Gleisverbindung zwischen der Region und dem Stadtgebiet Nordhausen verwirklicht werden: Nachdem bereits seit April 2002 die Triebwagen der HSB nicht mehr im Nordbahnhof beginnen und enden, sondern sich

mit den Nordhäuser Straßenbahnen an einer gemeinsamen Haltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz treffen, können jetzt die Combino-Duo-Bahnen auf der elf Kilometer langen HSB-Strecke bis zum neuen Endhaltepunkt Neanderklinik in Ilfeld durchfahren. Dieselbe Spurweite von 1000 Millimetern sowohl bei der Straßenbahn als auch bei der HSB bietet die ideale Voraussetzung dafür. Bestellt wurden die neuen Verkehre nach Ilfeld bei der Harzer Schmalspurbahnen GmbH, die ihrerseits die Verkehrsbetriebe Nordhausen mit der Durchführung der Leistungen beauftragt hat. Combino-Duo-Bahnen besitzen zusätzlich zum konventionellen elektrischen Antrieb, der aus der Oberleitung mit Strom versorgt wird, einen von einem Dieselaggregat angetriebenen Generator. Dieser liefert den Strom, der während der Fahrt auf dem nicht elektri-



Zugkreuzung in Nordhausen-Krimderode am 25.03.2004: HSB-VT 187016 fährt als Regelzug in Richtung Nordhausen Nord und Combino-Duo-Tw 202 in Richtung Ilfeld.

fizierten Streckenabschnitt Nordhausen Nord - Ilfeld benötigt wird. Die Umstellung von der Einspeisung durch die Oberleitung zur Stromversorgung durch das dieselelektrische Antriebssystem erfolgt nur etwa 20 Sekunden nach Betätigung eines Tasters durch den Fahrer. Das Dieselaggregat schaltet sich ein und liefert abhängig von den Verbrauchern die jeweils benötigte Strommenge. Systemlieferant für die Diesel-Hybrid-Antriebsausrüstung ist die Firma IMG aus Nordhausen. Der Einsatz auf der Eisenbahnstrecke nach Ilfeld hat zur Folge, dass der Combino Duo einige zusätzliche fahrzeugseitige Bedingungen zu erfüllen hat: Die zulässige Geschwindigkeit muss begrenzt sein (V_{max} 40 km/h auf dem HSB-Netz) und das Fahrzeug muss mit Sicherheitsfahrschalter und Zugbahnfunk ausgestattet sein. Abgesehen von Diesel-Hybrid-Antriebsausrüstung entsprechen die technischen Merkmale ansonsten aber im Wesentlichen den insgesamt sieben dreiteiligen Combino-Bahnen, die

zwischen 2000 und 2003 nach Nordhausen geliefert wurden. So verfügen die drei neuen Combino Duo wie ihre ausschließlich elektrisch betriebenen Schwesterfahrzeuge über einen Allradantrieb, um den topografischen Bedingungen im Nordhäuser Streckennetz (maximale Steigung von 9,3 Prozent) gerecht zu werden. Die gut 20 Meter langen und 2,3 Meter breiten Fahrzeuge sind als einzeln fahrende Zweirichtungswagen konzipiert. Das Leergewicht liegt bei 27.5 Tonnen. Sie bieten 95 Fahrgästen Platz, davon 27 Sitzplätze. Die Freigabe zur Personenbeförderung erhielt der Combino Duo in Nordhausen am 12. Februar 2004. Die neuen Triebwagen, bezeichnet als Tw 201 bis 203, verkehren als neue Linie 10 an Werktagen im Stundentakt (15 Zugpaare), am Wochenende nahezu im Zweistundentakt (7 Zugpaare) und zwischen Nordhausen Bahnhofsplatz und Ilfeld jeweils zusätzlich zu den Fahrten der HSB. Dabei bedienen sie sämtliche Stationen, an denen auch die Züge der HSB halten.



Von außen deutlich als Sprössling der Combino-Familie erkennbar, weist sein Innenleben jedoch erhebliche Abweichungen auf

Lok 993317 wieder im
Einsatz: Nach erfolgter Fahrwerkshauptuntersuchung im
Dampflokwerk Meiningen
kam die Lok an den Osterfeiertagen wieder bei der
Waldeisenbahn Muskau
zum Einsatz.



- LUXEMBURG ---

Gros Nez & Cabines flottantes

● Ein Treffen der "Gros Nez" (Großen Nasen) von Anglo-Franco-Belge (AFB) gab es am 20. März 2004 im Depot Luxemburg. Dabei handelt es sich um die Benelux-Variante der Nohabs. Der belgische Verein "Patrimoine Ferroviaire Touristique" (PFT) organisierte eine Sonderfahrt zum Abschied der belgischen Baureihe 54 mit den speziell gefederten Führerständen ("Cabines flottantes"). Mit der Hilfe des Vereins "1600 Classics a.s.b.l. Luxemburg" fand eine sehenswerte Parade am Ringlokschuppen im Depot Luxemburg statt. Die Motoren aller Lokomotiven liefen im

Leerlauf. Im Rundschuppen war der Klang der verschiedenen Motoren zu erleben. Zusammen 8000 kW, aus 888 Litern Hubraum mit 96 Zylindern – ein Erlebnis der besonderen Art, die dröhnenden, langsamlaufenden Großdiesel zu hören und das Vibrieren in der Luft zu spüren.

Zur Parade erschienen SNCB 5401, SNCB 5403, SNCB 204.004, PFT 202.020 (ex CFL 1602) und CFL 1604. Auf dem Bild fehlt die CFL 1819.



SÄCHSISCH-OBERLAUSITZER EISENBAHN GMBH (SOEG) -Lok 199013 im Bauzugdienst

In der Zeit vom 23. Februar bis 8. April 2004 fanden bei der Zittauer Schmalspurbahn umfangreiche Gleisbauarbeiten statt. Der Bahnhof Zittau-Vorstadt wurde Kreuzungsbahnhof und erhielt Rückfallweichen, die Anschlüsse zum Stahl- und Textilwerk wurden entfernt. Bei den Bauarbeiten kam die Diesellok 199013 der SOEG zum Einsatz. Bei dieser Maschine handelt es sich um eine rumänische Diesellok der Bauart L 30 H aus dem Werk "23. August" in Bukarest. Zuletzt war die Maschine bei der Zuckerfabrik Zbiersk in Polen als Lyd 2. Im Jahr 2002 wurde sie von der "MaLoWa"-Bahnwerkstatt erworben und erhielt eine Hauptuntersuchung. Anschließend wurde sie an die SOEG verkauft.

Der SOEG-Dieselbrummer kommt auf ein Gewicht von 20 Tonnen und hat einen Sechs-Zylinder-Maybachmotor mit 257 kW.



Standortfaktor Deutschland

a werden Erinnerungen an Schulzeiten wach: Der Faktor ist eine Zahl, die man mit einer anderen multipliziert. Nicht immer allerdings ist bekanntlich das Ergebnis positiv oder gar größer als besagter Faktor. Anderer-



seits: Sind gleich zwei Minuszeichen im Spiel, verzeichnet man zur Überraschung ganzer Schülergenerationen ein positives Resultat.

Statt ernsthaft zu überlegen, warum eigentlich Arbeit in Deutschland mehr und mehr unbezahlbar wird, klammern sich an derlei Schulwissen wohl auch unsere Politiker und Politikerinnen angesichts der Situation auf dem Arbeitsmarkt, Immer mehr Unternehmen auch der Modellbahn- und der Bahnindustrie verlagern zumindest Teile ihrer Produktion ins östliche bis fernöstliche Ausland, was ein Minus an Arbeitsplätzen hierzulande ergibt. Das bringt den Standort Deutschland in Gefahr und dessen Faktor ebenfalls ein dickes Minus ein. Der Rest ist Mathematik!

Tja, wenn's so einfach ginge! Einen erfolgversprechenderen Ausweg aus dem Dilemma versucht gerade Märklin. Wenn denn schon die Arbeit hierzulande so teuer ist. dann muss sie reduziert und dafür die Leistung erhöht werden. Das mag nicht jedermann schmecken, doch ist es wohl allemal besser, die Lohnstückkosten zu senken als die Stundenlöhne. Denn die sind, wie Märklin-Geschäftsführer Paul Adams mit Recht warnend bemerkt, beispielsweise in China konkurrenzlos niedrig. Das auch in unserer Branche anzusprechen, ist absolut legitim. Davor die Augen dauerhaft zu verschließen, hieße, den eigenen Niedergang einzuläuten.

Bahnweit Aktueli

BADEN-WÜRTTEMBERG -

S 1 wird verlängert und Teckbahn modernisiert

• Die S-Bahn-Linie S 1 von Plochingen nach Kirchheim/Teck soll verlängert und die Teckbahn modernisiert werden. Das ist das Ergebnis eines Gesprächs zwischen Vertretern der Region Stuttgart und des Landkreises Esslingen. Die knapp 30 Millionen Euro teure S-Bahn-Verlängerung war unter Zeitdruck geraten, nachdem das Land kürzlich angekündigt hatte, die Fördermittel zu kürzen. Demnach muss mit dem Bau der S-Bahn-Verlängerung vor dem 30. Juni 2004 begonnen werden, um die vollen Zuschüsse zu erhalten. Dieses Ziel streben der Verband Region Stuttgart und die Vertreter der betroffenen Kommunen gemeinsam an. Außerdem wollen sie für die Teckbahn zunächst eine kombinierte Zug-Bus-Lösung erreichen. Dabei soll zusätzlich zum regulären Stundentakt der Teckbahn ein Zwischentakt mit Bussen angeboten werden.



650 002-9 erreicht Dettingen/Teck auf der KBS 761.



SCHWEIZ -

Abschied der Kriens-Luzern-Bahn (KLB)

Abschiedszug der KLB vom 4. April 2004: Lok E 3/3, Betriebsnummer 6 (Eigentümerin: Papierfabrik Perlen), zieht Personenwagen der Zürcher-Museumsbahn.

Am 4. April 2004 fand die letzte Fahrt der geschichtlich sehr interessanten Bahn zwischen Kriens und Luzern statt. Die normalspurige KLB war eine unscheinbare, aber sehr interessante Bahngesellschaft, die bereits 1885 die Konzession für den Betrieb erhielt. Die Stre-ckenlänge betrug 3044 Meter und verlief auf rund 1752 Metern auf der Hauptstraße. Dies zusammen mit der meterspurigen Trambahn der Stadt Luzern (VBL) zwischen 1900 und 1961. Die KLB benutzte ab dem Hauptbahnhof Luzern das Vierschienengleis (ab 1887) mit der Brünigbahn und überquerte bis vor einigen Jahren die Autobahn A2 (Basel-Chiasso) niveaugleich in einer 90-Grad-Kreuzung! Zwischen 1926 und 1968 wurde die KLB zwischen der Güterstation Kupferhammer und Kriens mit 600 Volt Gleichstrom als Insel betrieben. Die Übergabezüge nach Luzern erfolgten bis zum Ende immer mit SBB-Dampf- beziehungsweise Diesellokomotiven.

VERKEHRSPOLITIK ———

Die Angleichung soll kommen

Immer wieder diskutiert und doch nie geändert, soll nun endlich die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern Flugzeug und Schiene kommen, was vor allem auch Bahnchef Mehdorn seit langem vehement forderte. Am 19. April 2004 lehnten sich beide Regierungsfraktionen aus dem Fenster und forderten die Besteuerung des Flugbenzins, die Mehrwertsteuer für Fernflugtickets und einen niedrigeren Mehrwertsteuersatz für Schienen-Fernverkehrstickets. Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Albert Schmidt, hofft auf eine Entscheidung im Bundestag im kommenden Herbst. Das Finanzministerium jedoch glaubt wegen des internationalen Wettbewerbs nicht an eine schnelle Anpassung.

ZWISCHENHALT

Der Aufsichtsrat der SOEG (Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn GmbH) hat Anfang April grünes Licht für die Beschaffung von Neubaudampfloks gegeben und sich damit von Triebwagen-Plänen verabschiedet. Voraussetzung ist eine mindestens 50-prozentige Förderung durch das Land.

Der VCD (Verkehrsclub Deutschland) ermittelte in einem Test, dass zirka ein Drittel der Bahnkunden immer noch falsch beraten wird oder ein zu teures Ticket erhält. Dafür attestierte er der Bahn eine verbesserte Pünktlichkeit: Sie lag bei 91 Prozent aller untersuchten Züge.

Das DB-Museum Nürnberg hat einen alten Werbefilm der Reichsbahn von 1929 entdeckt und für eine VHS-Videokassette, die im Museumsshop erhältlich ist, restauriert. Der Film "Miss Evelyn - Die Badefee" lief im April im ICE-Bordprogramm. Leider bietet er keine bahnhistorischen Szenen.

Die Mitropa hat einen neuen Eigentümer: Die britische Compass Group erwarb

die Gastronomietochter der DB AG für 17,6 Millionen Euro und damit Restaurants, Imbissstuben und Läden in über 60 Bahnhöfen. Nicht betroffen sind die Zugrestaurants von DB Reise und Touristik.

Die spanische Staatsbahn RENFE hat einen Auftrag über 44 neue Hochgeschwindigkeitszüge an ein Konsortium von Bombardier und Patentes Talgo vergeben. Der Auftrag über 188 Millionen Euro soll von 2006 bis 2008 realisiert werden.

Der Obere Bahnhof in Plauen hat seit April einen neuen Mieter: Erstmals zog eine therapeutische Einrichtung in ein Bahnhofsgebäude. Das Rehabilitationszentrum behandelt insbesondere nach Unfällen berufsunfähig gewordene Patienten.

Die Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg hat Ende März, 100 Tage nach der Wiederinbetriebnahme, wieder alte Fahrgastzahlen erreicht: "Mit 1000 Kunden liegen wir auf dem Niveau von Juli 2002", sagt Klaus-Dieter Martini von DB Regio.

DB CARGO -

Ablösung beschlossen

 Bis zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2004 will DB Cargo die auf der Rübelandbahn Blankenburg - Elbingerode eingesetzten E-Loks der Baureihe 171 durch Maschinen der Baureihe 189 ersetzen. Mit der im Januar 2004 beschlossenen Ablösung der sechsachsigen 50-Hz-Maschinen endet auch die E-Lok-Unterhaltung im ehemaligen Bahnbetriebswerk Blankenburg. Die Werkstatt mit den derzeit dort noch beschäftigten acht Eisenbahnern wird dann endgültig aufgelassen. Die Unterhaltung der Baureihe 189 soll in der Cargo-Werkstatt in Magdeburg-Rothensee erfolgen. Da zwischen Blankenburg und Magdeburg-Rothensee jedoch keine Fahrleitung hängt, werden die E-Loks mit Hilfe von Dieselloks der Baureihe 232 zur Werkstatt gebracht. Von den insgesamt 15 Maschinen der Baureihe 171 (ex E 251) sind derzeit noch sieben Loks einsatzfähig. Während 171 001 und 171 002 im klassischen Reichsbahn-Grün lackiert sind, präsentieren sich 171 003, 171 004, 171 008, 171 013 und 171 014 im Verkehrsrot der DB AG: Planmäßig werden für den Güterverkehr auf der Rübelandbahn täglich bis zu sechs Maschinen benötigt.

Dr. Nikolaus Breuel wird am 1. Juni die Leitung des Ressorts Fernverkehr im DB-Konzern übernehmen. Er wird Nachfolger von Karl-Dietrich Reemtsma und ist seit November 1993 bei der DB.

Der "Lößnitzdackel", die Schmalspurbahn Radebeul Ost – Radeburg, wurde erst am 1. Mai von der BVO-Bahn-GmbH übernommen. Die Komplexität der 15 notwendigen Einzelverträge erforderte es, die Übernahme zu verschieben, teilte der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) mit.

Regierungslok verschrottet: Trotz intensiver Bemühungen des vogtländischen Eisenbahnvereins Adorf wurde die ehemalige Regierungslok der DDR, 118550 (228550), Anfang April verschrottet.

Wegen umfangreicher Bauarbeiten auf der Kursbuchstrecke (KBS) 201 Berlin – Frankfurt/Oder leitet die DB AG derzeit viele Güterzüge über die KBS 202 Berlin – Cottbus und die KBS 211 Cottbus – Guben um.

DR AC

Schweres Unglück

● Ein schweres Zugunglück ereignete sich am 21. April 2004 im Bahnhof von Süßen auf der Strecke Ulm – Stuttgart. Ein Leerzug aus zwei 426-Tw stieß frontal mit einem Messzug des BZA Minden, gezogen von 752001 (ex 120001) zusammen. Die Lokführerin des Triebwagens verlor dabei ihr Leben, im Messzug konnten sich alle Personen retten und wurden nur verletzt. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses stand die Unfallursache noch nicht fest. Sicher ist nur, dass das Triebwagen-Ensemble kurz vor der Unfallstelle einen Gleiswechsel vollzog, auf das Gleis, wo der Messzug in Richtung Stuttgart fuhr. Der Unfall hatte erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr.



Die Suche nach der Lokführerin, die keine Chance hatte, dauerte mehrere Stunden. Der 426-Tw hatte der massiven E-Lok der Baureihe 120 nichts entgegenzusetzen.



RUMÄNISCHE PREUSSEN WIEDER UNTER DAMPF-

P 8 für Österreich

• Der europäische P 8-Bestand erhält demnächst Zuwachs: Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte ließ im rumänischen Ausbesserungswerk Klausenburg/Cluj die ehemalige CFR-230.301 betriebsfähig aufarbeiten. Die 1935 bei MLAXA nach Originalplänen gebaute P 8 soll in Österreich als 638.1301 in Betrieb gehen. Die

Lok wird in den nächsten Wochen zusammen mit der ebenfalls in Klausenburg aufgearbeiteten G 10 657.2770 (ex. CFR 50.770) in die Alpenrepublik überführt werden. Desweiteren läßt die ÖGEG derzeit in Klausenburg die Steyertalbahnlok 298.102 herrichten, die Steyermärkischen Landesbahnen haben dort ihre Bh 1 aus dem Murtal in Arbeit.



Erste Gehversuche der ÖGEG-P 8 638.301. Die ehemalige CFR-230.301 erhielt bei REMARUL Klausenburg eine Vollaufarbeitung.

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

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

Die Genossenschaft TEE-Classics will ihren berühmten Northlander-Zug verkaufen. Das Projekt, den Zug eines Tages wieder fahren zu lassen, ist damit aus finanziellen Gründen gescheitert. Die Fahrzeuge wurden als niederländisch-schweizerische Koproduktion gebaut und 1957 im hochwertigen TEE-Einsatz in Dienst gestellt. Als TEE Bavaria fuhr eine Einheit auch zwischen München und Zürich. Nach einem schweren Zugunglück am 9. Februar 1971 bei Aitrang kamen die Züge nicht mehr nach Deutschland. 1976/77 wurden die RAm TEE I nach Kanada verkauft. Bereits nach kurzer Zeit wurden die Maschinenwa-



gen verschrottet und die Wagen von FP7-Lokomotiven gezogen. 1992 war endgültig Schluss. TEE-Classics gelang es mit der Unterstützung von Märklin, zwei Steuer-, zwei Sitz- und einen Speisewagen zu retten und nach Deutschland zu überführen. Derzeit sind die Wagen im Eisenbahn-Museum in Heilbronn abgestellt. Wir wollen von Ihnen wissen, wie viele Triebzüge gebaut wurden und wie sie sich auf die niederländische NS und die Schweizer SBB verteilten?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2004 auf einer Postkarte an den MODELL-EISENBAHNER, 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 Aprilheft lautete: "Bahnhof Lobenstein und Hockeroda – Blankenstein (KBS 557)". Gewonnen haben: Schnedelbach, Wolf, 08523 Plauen; Nürnberger, Ulrich, 95119 Naila; Krause, P., 99092 Erfurt; Letsch, Horst, 96317 Kronach; Gaßner, Gisela, 07774 Camburg; Rost, Daniel, 65779 Kelkheim; Käferstein, Joachim, 07536 Lobenstein; Siebert, Horst, 07937 Zeulenroda; Albsmeier, Benjamin, 27389 Fintel; Ragnit, Andreas, 17450 Zinnowitz; Goldhahn, V., 86415 Mering; Treskow, J., 06242 Braunsbedra; Stöcker, Ralf, 07929 Saalburg-Ebersdorf; Aldejohann, Stefan, 42555 Velbert; Peetz, Wolfgang, 10409 Berlin; Lanitz, Marco, 27578 Bremerhaven; Clemenz, Ernst-Günther, 07356 Lobenstein; Seidel, Horst, 73066 Uhingen; Faber, Eberhard, 02747 Herrnhut; Fidyka, Hans-Jörg, 07366 Blankenberg.





Die bekannte
König-Ludwig-Lok
218473 des Bw
Kempten wurde nach
einem Achsschaden
in Buchloe am 7. März
2004 z-gestellt. Am
12. Januar 2002 zeigte
sie sich auf der Drehscheibe im Bw Kempten in voller Pracht.

- ANHÖRUNG IM BUNDESTAG -

"Bahnreform steckengeblieben"

 Am 29. März fand im Bundestags-Verkehrsausschuss eine Anhörung zum Stand und zur Fortführung der Bahnreform statt. Zwölf von den Fraktionen bestimmte Experten sprachen vor allem zur Frage, ob die DB-Netz-AG aus der DB Holding herausgelöst werden soll. Dr. Wilhelm Pällmann, der die Regierungskommission Infrastrukturfinanzierung leitete, sagte: "Die Bahnreform ist steckengeblieben." Klaus Daubertshäuser, Marketing-Vorstand der DBAG, meinte dagegen: "Die Bahnreform war und ist vorbildlich." Jan Werner vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) sieht weder die Vorteile der Staatsbahn (öffentliche Einflussnahme) noch echten Wettbewerbs (Effizienz und Kundenorientierung) beim jetzigen Stand der Bahnreform. Fast alle Parteien stellten fest, dass die Reform neuen Schwung brauche. Von der jetzigen Situation profitiere nicht das System Bahn, sondern in erster Linie das Unternehmen Deutsche Bahn AG, meint der VCD. Die FDP sieht die Fortführung der Bahnreform erst nach der Abwahl von Rot-Grün möglich. Änderungen der Bahnpolitik in der Folge dieser Anhörung sind von der Bundesregierung aller Erfahrung nach wohl eher nicht zu erwarten.

NIEDERLANDE -

Abfahrtzeiten Online

 Die staatliche niederländische Bahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen (NS) bieten seit Anfang April über Internet (www.ns.nl) den Service an, die aktuellen Abfahrtzeiten der Züge auf 83 Bahnhöfen zu erfahren. Gleisänderungen, Verspätungen und Umleitungen werden nach dem aktuellsten Stand wiedergegeben. Bei Busersatzverkehr erscheinen auch die Abfahrtzeiten der Busse. Die Übersicht für die größeren Bahnhöfe umfasst jeweils 20 Züge, während für die kleineren Bahnhöfe fünf Züge angegeben werden.

GÜTERVERKEHR -

Neue Fahrzeuge bei "TXLogistik"

• Seit Dezember 2003 ist die Diesellokomotive 250 003 des Typs DE-AC33C von Bombardier ("Blue Tiger") für "TXLogistik" im Einsatz. Sie ersetzt die zuvor eingesetzten Lokomotiven der Reihe ME26, die Siemens-Dispolok an Vossloh verkaufte. Derzeit befördert sie von Montag bis Freitag einen schweren Containerzug von München zum Wackerwerk in Burghausen und zurück. Außerdem fahren seit Jahresbeginn vier Lokomotiven der Baureihe 482, die von den SBB angemietet wurden, für das Logistikunternehmen. Die Bombardier-Maschinen mit den Ordnungsnummern 31 bis 34 wurden mit großflächiger "TXLogistik"-Werbung beklebt und und verkehren überwiegend vor Autotransportzügen zwischen dem Dingolfinger BMW-Werk und Bremerhaven.



SBB-482032 passiert am 4. März 2004 das BMW-Werk in Dingolfing.



250 003 ist am 17. März 2004 auf dem Weg nach Burghausen in München-Riem.

DB REGIO -

Erster planmäßiger Grenzübertritt

 Am Samstag, 3. April 2004, fand die erste grenzüberschreitende Fahrt von Chemnitz nach Chomutov in Tschechien statt. Bisher fuhr die Zschopautalbahn nur bis über die Grenzbrücke nach Vejprty, dort mußte dann in die Triebwagen der ČD umgestiegen werden, um bis nach Chomutov zu gelangen. Nun kann man jeden Samstag und Sonntag je einmal von Chemnitz nach Chomutov gelangen, ohne umzusteigen. Eingesetzt werden VT 642, wobei in Vejprty der tschechische Lokführer das Steuer von sei-

deutschen nem über-Kollegen nimmt. Aufgrund der großen Nachfrage setzte die Erzgebirgsbahn statt geplanten Doppeltraktion drei zusammenhängende VT 642 ein, damit möglichst alle Fahrgäste einen Sitzplatz bekommen. Nach Auskunft der Bahn nutzten Samstag 360 Reisende dieses Angebot. In Chemnitz wurden Fahrgäste, die nicht bis nach Chomutov durchfahren wollten, vom Personal in die beiden vorderen Triebwagen geschickt, da die meisten Unterwegsbahnhöfe nicht die erforderliche Länge für die Dreifachtraktion aufweisen. In Cranzahl wurden die Reisenden durch eine tschechische Kapelle begrüßt, die böhmische Blasmusik und Gesang darbot. In Chomutov wurde für die Dauer des Aufenthaltes eine Stadtführung angeboten. Das Zustandekommen dieser durchgehenden Verbindung war vergleichsweise unbürokratisch. Erste Gespräche mit den tschechischen Kollegen dazu gab es im vergangenen Herbst. Man einigte sich auf die Stellung des Wagenmaterials durch die Erzgebirgsbahn und Betankung auf tschechischer Seite durch die ČD. Inzwischen gibt es Verhandlungen über einen weiteren gemeinsamen Schritt: Mit Hilfe von EU-Fördermitteln soll die Sanierung des maroden tschechischen Teiles der Verbindung finanziert werden. Ab Sonntag fuhr der Zug in Doppeltraktion.



Für den Andrang am ersten Wochenende war Dreifachtraktion nötig.

Am 27. Februar 2004
waren mehrere Sonderzüge
auf der Brandenburgischen
Städtebahn unterwegs
(siehe MEB 5/2004). Sie
erinnerten an deren 100jähriges Bestehen und
führten unter anderem
528184 nach Niemegk.



Bahnwelt Aktuell

- DB AG -

Umleitung für Metronom und Metropolitan

• Am 5. April 2004 hat die DB AG mit der Sanierung der Hauptstrecke zwischen Buchholz (Nordheide) und Hamburg-Harburg (Bremen – Hamburg) begonnen. Zwei Behelfsbahnsteige in Buchholz wurden bereits am 2. April fertiggestellt. Vom 5. April bis zum 11. Dezember 2004 ist die Strecke komplett gesperrt. Die knapp 17 Kilometer lange Verbindung wird grundsaniert. 33 Kilometer Gleise, Oberleitungen, Sicherungstechnik und die Bahnsteige der beiden Bahnhöfe Hittfeld und Klecken werden erneuert. Rund 60 Millionen Euro kostet die



gesamte Baumaßnahme. Michael Baufeld von DB Projektbau erklärte, dass rund 80 Prozent aller Transporte über die Schiene erfolgen sollen. Nach dem Abschluss der Bauarbeiten sollen die Züge wieder 160 km/h fahren dürfen. Die Umleitung führt über die zweigleisige, elektrifizierte Güterstrecke von Buchholz über Jesteburg zum Güterbahnhof Maschen und von dort nach Hamburg-

Harburg über die Hauptstrecke Hamburg – Hannover. Die Güterstrecke verbindet den Güterbahnhof Maschen mit der Hauptstrecke nach Bremen und Richtung Ruhrgebiet. Von den Umleitungen sind auch die Metronom- und Metropolitan-Züge betroffen. Sonntags fahren dort zusätzlich die Heidebahnzüge von Hannover über Soltau nach Hamburg-Harburg.

SCHWEIZ -

BLS Cargo, eine Erfolgsgeschichte

 Die BLS Cargo AG setzte ihre Wachstumsstrategie im Jahr 2003 mit einem gegenüber 2002 um 36 Prozent auf 112 Millionen Schweizer Franken (CHF) gesteigerten Ertrag eindrucksvoll fort. Der Gewinn betrug 3,9 Millionen CHF, wie bei der Bilanzpressekonferenz am 5. April 2004 durch Dr. Mathias Tromp, Präsident des Verwaltungsrats, und Dr. Dirk Stahl, Unternehmensleiter BLS Cargo AG, zu erfahren war. Sogar um 50 Prozent auf 1309 Millionen Nettotonnenkilometer steigerte sich die Verkehrsleistung des Güterverkehrs, ein gegenüber dem Markt überproportionales Wachstum. BLS Cargo AG, eine am 3. April 2001 gegründete Tochter der BLS Lötschbergbahn AG, hat sich zur klaren Nummer zwei im Schweizer Güterverkehr mit einem Anteil von zwölf Prozent emporgearbeitet. Entsprechend dem Motto "Connecting Europe" bestimmt die zunehmende Wettbewerbsintensität das Denken und Handeln der BLS Cargo AG, die über 1152 Millionen Nettotonnenkilometer, rund 88 Prozent ihrer Transportleistung, im

internationalen Transitverkehr erwirtschaftet. BLS Cargo AG setzt im freien Netzzugang (Open Access), in der EU ebenso Realität wie in der Schweiz seit Bahnreform I, auf Partnerschaften mit der deutschen Stinnes AG, beziehungsweise Railion Deutschland AG sowie mit der italienischen IMT AG (Ambroggio-Gruppe). Die beiden Partner sind mit 20, respektive 2,3 Prozent am Aktienkapital der BLS Cargo AG beteiligt. Auf der Lötschberg-Simplon-Achse wurde im Juni 2003 das Plattformkonzept Mannheim -Alessandria (I) in Kooperation mit Railion Deutschland und Trenitalia Cargo SpA eingeführt. BLS-Re 485 und Railion-Loks der Baureihe 185 fahren von Domodossola bis Mannheim. Rund 34 Prozent der Gesamtleistung wurden durch die Rollende Autobahn zwischen Freiburg im Breisgau und Novarra erbracht, die durchschnittlich zu 80 Prozent ausgelastet ist. Ein Kapazitätsausbau soll durch Erhöhung der Zuglänge von 17 auf 21 Wagen sowie mit einem neunten Zugpaarab September 2004 erreicht werden. Das entspricht einem Jahresangebot von 105000 Stellplätzen. Weitere 18,5 Prozent wurden grenz-

überschreitend im Wagenla-

dungsverkehr (WLV) und rund 30 Prozent im besonders wachstumsträchtigen "Unbegleiteten Kombinierten Verkehr" (UKV) erbracht. Mit dem gut gelungenen Einstieg im Güterverkehr auf der Gotthardachse hat die BLS Cargo AG einen wichtigen Schritt zur Etablierung als gesamtschweizerischer Anbieter getan. Waren diese Verkehre im Jahr 2003 mit knapp vier Prozent der gesamten Transportleistung noch relativ bescheiden, so erfolgte nun ein Aufbau auf wöchentlich 85 Züge. Die Lokomotiven, in der Regel rote 185, zeugen von der engen Kooperation mit Railion Deutschland. Zusätzlich zu den Depotstandorten Basel, Bern und Spiez sind Lokführerdepots in Erstfeld und Chiasso im Ausbau. Waren bis vor zwei Jahren noch etwa 200 Lokführer bei BLS beschäftigt, so sind es zur Zeit rund 400, Tendenz steigend. Alle Lokführer fahren im Pool, das heißt im Personenund Güterverkehr. Anteilmässig werden im BLS-Personenverkehr rund 240 Lokführer benötigt. Auch die knappen Traktionsmittel müssen mit zehn zusätzlichen Re485, deren Ablieferung durch Bombardier im vierten Quartal 2004 vorgesehen ist, aufgestockt werden.



Ein wegen Gleisbauarbeiten für die "Bahn 2000" im Raum Murgenthal von Olten über die Jurasüdfußlinie via Biel nach Bern umgeleiteter BLS-Güterzug mit zwei BLS-Re4/4 und Hangartner-Wechselbehältern befindet sich am 3. April 2004 auf der Durchfahrt im Bahnhof Selzach.