

Modell Eisen Bahner

DM 6,90

€ 3,53

Nr. 1 Januar 2002

51. Jahrgang

SFr 6,90
öS 55,-/€ 4,-
hfl 9,-/€ 4,08
bfr 163,-/€ 4,04
lfr 163,-/€ 4,04
FF 27,-/€ 4,12
Lit 9000,-/€ 4,65
dkr 39,-



B13411

Magazin für Vorbild und Modell

Ausgedient: DR-V100 vor Reisezügen

Abschied von der Petroleum-P8

100 Jahre Härtsfeldbahn

Wiedergeburt im Schatten der Abtei

US-Trip auf K-Gleisen

Tief im Westen

Vorbild und Modell

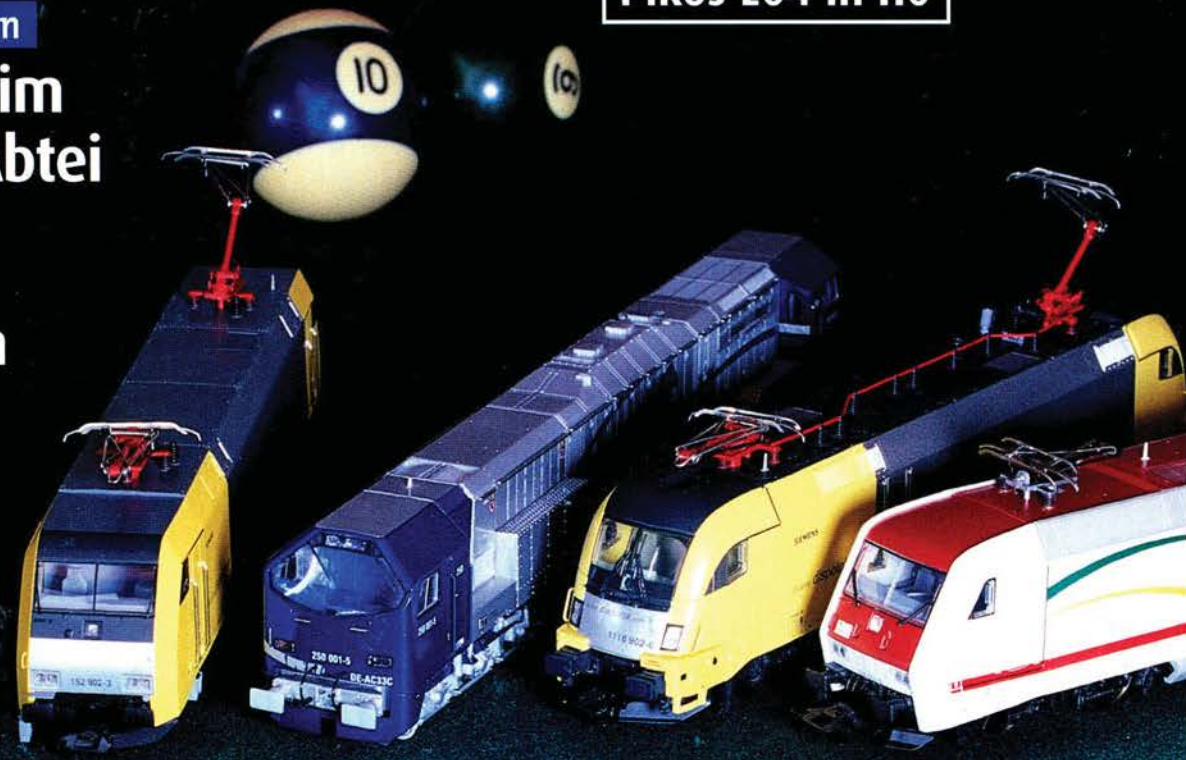
Technische Zugbildung

Mieten statt Kaufen

LOKPOOL

Mehr Wettbewerb im Schienenverkehr

Tests
GRENZLAND:
Fleischmanns
BR 22 in H0
MITTELSTAND:
Tilligs TT-V100
FLACHLAND:
Pikos E04 in H0





Der Freistaat Bayern informiert:

die agentur - München

Bayern für 40.- DM*

1 Ticket für 5 Personen!



* ab 01.01.2002: 21.- € / ** 5.- €



Mit der Bahn zum Skifahren, zu historischen Städten, Museen und Veranstaltungen – schnell und bequem im **BAYERN-TAKT**.

Mit dem neuen **BAYERN-TICKET** für nur 40.- DM* können bis zu 5 Personen in allen Nahverkehrszügen quer durch Bayern fahren. In den Verbänden MVV und VGN sogar mit allen Bussen und Bahnen.

Den neuen Prospekt "Freizeit im **BAYERN-TAKT**" mit Tarifinformationen und vielen interessanten Ausflugszielen in Bayern erhalten Sie an den Fahrkartenausgaben der DB und in den Reisebüros mit DB-Lizenz.

Hier erhalten Sie auch Fahrplan- und Tarifauskünfte – oder unter Telefon 0 18 05 / 99 66 33.

Den **BAYERN-TAKT**-Wandkalender 2002 mit attraktiven Bahnmotiven gibt es gegen Voreinsendung von 10.- DM** direkt von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), Boshetsrieder Straße 69, 81379 München.

Informationen zum **BAYERN-TAKT** erhalten Sie im Internet unter www.bayern-takt.de oder direkt von der BEG, im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie.



BAYERN TAKT



VORBILD

TITELTHEMA

- 14 **LOKPOOLS – DIE ZUKUNFT DES GÜTERVERKEHRS?**
Lokomotiven mieten statt kaufen – das interessante Geschäft für Hersteller und Eisenbahnen.

DREHSCHLEIBE

- 4 **BAHNWELT AKTUELL**
22 **PETROLEUM-TRÄNEN**
Die DR-V 100 fährt keine Personenzüge mehr.
26 **TSCHÜSS, ET 171**
Dienstende für Hamburgs Altbau-S-Bahn-Wagen.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

- 30 **MITTEN IN DEUTSCHLAND, TEIL 3**
Zeit-Reisen zwischen Leipzig und Magdeburg.
34 **DIE SCHÄTTERE DAMPFT WIEDER**
Neubeginn zum 100. bei der Härtsfeldbahn.

BAHN UND TECHNIK

- 44 **ZUG UND STOSS**
Puffer, Zughaken und Mittelpufferkupplungen.

MODELL

BLICKFANG

- 58 Grün ist die Farbe der Hoffnung: Flocken-Versprecher.

WERKSTATT

- 64 **DIGITAL-218**
Wie Pikos preiswerte 218 einen Decoder erhält.
66 **AUF DEM HOLZWEG**
Der dritte Teil von Ralf Reinmuths Holzworkshop.
70 **BASTELTIPPS**

PROBEFAHRT

- 74 **ERZ-ELCH**
Die Doppel-Lok von Roco.
75 **GEFRÄSIG**
Bemos Schneeschleuder der Rhätischen Bahn.
76 **BUBIKOPF-NOSTALGIE**
Die SMDV-64 von Fleischmann für Wechselstrom.
77 **DOPPLER-EFFEKT**
Bundesbahn-Doppelstockwagen von Heris.

TEST

- 78 **SÜDFRUCHT**
Fleischmanns Reko-P10 in H0 stellt sich vor.
82 **NEUBAU-DIESEL**
Tillig hat die TT-V 100 komplett neu konstruiert.
86 **ROLLBAHN-STROMER**
Die Bundesbahn-E04 von Piko hat H0-Rollprobe.

SZENE

- 98 **VOR DEN KULISSEN**
Zusammenhänge beim Kuppeln im Modell.
102 **WASSER IM TURM**
Betrachtete Vorbildlichkeit des neuen Faller-Modells.
106 **STARS AND STRIPES**
Hetmar Wilberts wilde Motive aus den Rockies.

AUSSERDEM

112 **MODELLBAHN AKTUELL**

90 **NEUHEITEN**

5 **STANDPUNKT**

114 **IMPRESSUM**

46 **BAHNPOST**

47 **GÜTERBAHNHOF**

50 **FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT**

96 **TERMINE + TREFFPUNKTE**

42 **BUCHTIPPS**

114 **VORSCHAU**

73 **INTERNET**

106

Gefangen ...

nehmen einen die Szenen, die Folge der nicht ganz freiwilligen Kellerhaft von Hetmar Wilbert sind.



Foto: J. Haat

14 Bunte Zugkräfte

Die Vielfalt auf deutschen und internationalen Gleisen wächst. Ältere, dafür aber billigere Loks wetteifern mit hochmodernen um der Bahnspediteure Gunst.



Foto: Armin Schmutz



Foto: Wollny

22 Mit den Strecken gehen die Loks

Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen, Stilllegungen von Strecken und die Aufteilung der Bahn in Fern-, Nah- und Güterverkehr machen eine klassische DR-Diesellok arbeitslos.

26 Poppenbüttel, zurückbleiben!

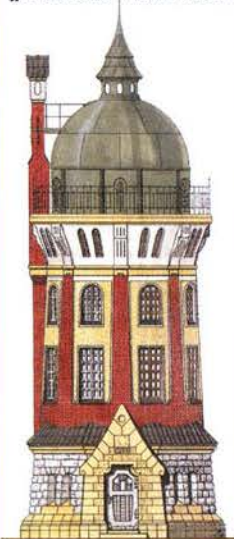
Wie schon in Berlin ging jetzt auch in Hamburg das Zeitalter der Vorkriegstriebwagen bei der S-Bahn zu Ende. Damit hat sich ein Klassiker von den Stromschienen verabschiedet.



Foto: Brüggemann

102 Wasser-Spender

Markus Tiedtke gibt Tipps zur Platzierung des Wasserturmes „Bielefeld“ von Faller.



Zeichnung: M. Tiedtke

ALPEN-TRANSIT

Nord-Süd-Verkehr sucht neue Wege

● Nach der Brandkatastrophe vom 24. Oktober 2001 im Gotthard-Autotunnel, verursacht durch den Zusammenprall zweier Lastwagen, mit mehreren Todesopfern bleibt der Tunnel für unbestimmte Zeit gesperrt. Die schweren LKW werden über andere Alpenpässe geleitet. Im wesentlichen weicht der Lastwagenverkehr auf die San-Bernardino-Route aus, wo derzeit durchschnittlich über 2000 Last- und Sattelzüge mehr als üblich verzeichnet werden. Damit hat sich der Schwerverkehr auf der A13 fast versiebenfacht! Unfälle, verursacht durch unvorsichtiges Fahren der LKW, sorgten hier schon für teilweise chaotische Zustände. Die Behörden haben inzwischen für Lastwagen neue Sicherheitsmaßnahmen angeordnet: Überholverbot, Mindestabstand von 150 Metern sowie LKW-Einbahnverkehr im San-Bernardino-Tunnel. Dadurch hat sich der Verkehr bei etwa 3700 LKW täglich stabilisiert. Freie Kapazitäten für Lastwagen bestehen weiterhin am Großen St. Bernhard und am Simplon. „Der Kluge reist im Zuge“, das sollte auch für Lastwagen und deren Fahrer im Alpen transit gelten. Davon wird leider noch zu wenig Gebrauch gemacht. Neben der rollenden Landstraße am Gotthard, hier dürfen nur LKW bis zu einer Höhe von maximal 3,80 Metern mitfahren, können seit gut einem halben Jahr die ganz großen Lastwagen mit einer Höhe von 4,20 Metern zwischen Freiburg und Novarra (Italien) über die BLS-Lötschbergstrecke verladen werden. Sowohl am Gotthard wie auch am Lötschberg sind diese Züge zur Zeit etwa zu 70 Prozent ausgelastet, Tendenz steigend. Im weiteren wurde kurzfristig ab 12. November 2001 eine zusätzliche Lastwagen-Verladung zwischen Brunnen, Gotthardtunnel und

An der Kapazitätsgrenze befinden sich die Nord-Süd-Verbindungen durch die Schweiz. Schon am 1. November verschärft Schneefall die Lage.



Der beginnende Winter treibt auch PKW auf die Schiene. In Airolo werden die Autozüge zwischen die unzähligen Güterzüge eingeschoben.

Fotos: Armin Schmutz

Lugano-Vedeggio eingerichtet. Über die Gotthard-Passstraße stieg der PKW-Verkehr seit dem Tunnel-Unfall um das Dreifache. In der letzten Oktober-Woche waren es insgesamt 63 496 Motorfahrzeuge laut einer Mitteilung des Bundesamtes für Verkehr. Inzwischen haben die SBB die Auto-Verladung durch den Bahntunnel zwischen Göschenen und Airolo im 40-Minuten-Takt reaktiviert. Dazu wurden zwei Autozug-Kompositionen von der BLS-Lötschbergbahn angemietet. Der Autotransit für 25 Franken pro Fahrt wird bereits rege benützt, so dass der Verkehr über die Passstraße massiv zurück ging

und sich bei etwa täglich 5500 bis 7000 Fahrzeugen stabilisierte. Aber nicht nur auf der Straße herrscht Hochbetrieb. Im Einzelwagenladungs- und Containerverkehr sind die Kapazitäten mit einer Auslastung zwischen 84 und 94 Prozent praktisch ausgeschöpft. Es ist absehbar, dass zur Verfügung stehende Reserven bald beansprucht werden müssen. Wer den Gotthard-Pass besucht, wird eine fast pausenlose Zugfolge feststellen – gute Zeiten für Eisenbahn-Fotografen. Dem Vernehmen nach sollen bald auch DB-AG-Lokomotiven der Baureihe 185 für den Zusatzverkehr am Gotthard eingesetzt werden.

Foto: Manfred Berner



Der bekannte Künstler Ron Williams gastierte mit seiner Konzertreihe auf Bahnhöfen am 21. Oktober 2001 in Hamburg-Altona. Dazu wurde 101 141, die als Werbelok der DB-Azubis mit einem Aufruf gegen Hass und Gewalt durch das Land fährt, zu einem Presetermin nach Hamburg beordert.

Der 1972 gebaute und jetzt wieder betriebsfähig hergerichtete Prototyp der KT4D-Straßenbahnwagen steht seit Oktober 2001 wieder für Sonderfahrten zur Verfügung.



Foto: Hannes Wagner

GEBURTSTAGSFEIER

Münchner Straßenbahn

Am 27. Oktober 2001 wurde in München unter dem Motto „125 Jahre – Von der Pferdetram zur MVG“ das Bestehen der Straßenbahn gefeiert. Zwei Veranstaltungen bildeten den Schwerpunkt der Feierlichkeiten zum Trambahn-Jubiläum. Vormittags fuhr ein Fahrzeugkorso durch die Münchner Innenstadt. Der Ausgangspunkt dieses Korsos war um 10 Uhr an der Theatiner Straße, dann ging es durch die Maximilianstraße zum Maxmo-

Aus Wien war ein ULF-(Ultra-Low-Floor)-Triebwagen und aus Potsdam ein Combino zu sehen. Den Abschluss der Parade bildeten die neuen Münchner Triebwagen-Generationen R2.2 und R3.3. Gegen 11.30 Uhr traf der Korso dann im Straßenbahnbetriebshof an der Einsteinstraße ein. Die Triebwagen wurden anschließend in der Halle für die Besucher aufgestellt. Der zweite Schwerpunkt war der Tag der offenen Tür im Stra-



Eine Vielzahl historischer Fahrzeuge nahm an der Parade zum 125. Geburtstag der Münchner Straßenbahn teil.

ment und von dort über den Isartorplatz, den Sendlinger-Tor-Platz und Stachus zum Promenadeplatz. Angeführt wurde der Umzug von einem Pferdebahnwagen, dessen prominente Insassen der Oberbürgermeister Christian Ude und der Geschäftsführer der SWM-Verkehrsbetriebe Herbert König waren. Dem Pferdebahnwagen folgten verschiedene historische Tramwagen aus München und zwei moderne Gäste:

Bahnbetriebshof Steinhausen. Dort und im benachbarten Busbetriebshof-Ost konnten die Besucher hinter die Kulissen schauen und an verschiedenen Aktionen teilnehmen. Zur Feier des Tages wurde auch eine Straßenbahn-Sonderlinie vom Max-Weber-Platz zum Betriebshof eingerichtet. Dieser Streckenabschnitt wird seit mehreren Jahren normalerweise nur von aus- und einrückenden Wagen benützt.

Und grüß mir die Eisenbahn!

Alle Welt redet von der Vorbildfunktion der Väter, nicht zuletzt, wenn's um den Modellbahn-Nachwuchs geht. Ob nun Söhne, noch immer die Regel, oder Töchter, das Rollenklischee durchbrechend, zum miniaturisierten Zuge kommen, bleibt dabei zweitrangig. Doch wer würdigt den Anteil der Mütter, Ehefrauen und Partnerinnen, ohne deren Toleranz die Modellbahnerei einginge wie eine Primel ohne Wasser?



Dr. Karlheinz Haucke

Hand aufs Herz: Ist es wirklich selbstverständlich, dass die Frauen in unserem Leben Verständnis dafür aufbringen, wenn wir uns in der guten Stube ausbreiten, beim Basteln den Esszimmertisch blockieren, gar ganze Zimmer zwecks Anlagenbaus mit Beschlag belegen? Als ich mit fünf meine erste elektrische Eisenbahn unterm Tannenbaum entdeckte, die Trix-Express-Batteriebahn mit der Sandbahnlok und vier Loren, dazu ein Gleisoval, eine Kreuzung, ein von Hand zu stellendes Flügelsignal, ein Bahnhof aus Holz, war diese Kinderüberraschung alles andere als eine Selbstverständlichkeit. Damals, das großelterliche Haus in Berlin lag in Schutt und Asche, die Heimat meiner Mutter auf der Nordostseite des Riesengebirges hatte der Eisenerne Vorhang abgeriegelt, hausten wir in einem einzigen Zimmer. Die Wohnungsnot war dazumal groß. Trotzdem durfte ich auf dem einzigen Tisch meine Eisenbahn aufbauen. Über Wochen aßen wir auf und zwischen den Gleisen.

Eine Verbindung fürs Leben, in dem mir fürderhin auch dieser wohlgemeinte Wunsch sehr fehlen wird: Und grüß mir die Eisenbahn!

BAHNWELT AKTUELL

Am 6. Oktober 2001 machte sich zum ersten Mal ein DB-Taurus auf den Weg in die neuen Bundesländer. Bei der Rückfahrt von Saalfeld nach Nürnberg überquert 182 001 den Trogenbachviadukt in Ludwigstadt.



Foto: Biersien

BRENNER-VERKEHR

Start mit Hindernissen

Die ab 16. Oktober 2001 fahrenden privaten Kombiverkehrszüge von München nach Verona mussten wegen Problemen mit den Lokomotiven EU 43 RT, die ursprünglich für die polnische PKP gebaut wurden und mit den italienischen E 412 vergleichbar sind, bereits zehn Tage später auf italienischer Seite wieder ausgesetzt werden. Da sich der private Betreiber STR/RTC zuvor nicht gerade kooperativ gegenüber der italienischen FS verhielt, war diese auch nicht bereit auszuhelfen.



Foto: Huber

Startprobleme im RTC-Brennerverkehr gab es mit den von der polnischen PKP zurückgegebenen Lokomotiven EU 43.



Foto: Helmmann

Die Chemin de Fer Aigle – Leysin (AL) hält seit einiger Zeit einen speziellen Salontriebwagen bereit. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um den ehemaligen BDeh 2/4201, der jetzt als Arseh 2/4201 mit 18 Sitzplätzen und einer eingebauten Bar unterwegs ist.

DEUTSCHLAND – TSCHEDIEN

Nostalgie-Verein

Am 10. November 2001 fand in Dresden die Gründungsversammlung des „Fördervereins für Deutsch-Tschechischen Eisenbahnostalgieverkehr e.V.“ statt. Eisenbahner und Eisenbahnfreunde aus beiden Ländern haben sich zusammengeschlossen, um künftig auf dem Schienenweg in nostalgischer Umrahmung interessierten Menschen Land, Leute und natürlich die Eisenbahnen der Nachbarländer näherzubringen. Bis zur Fertigstellung des Internetauftritts sind Informationen über Daniel Reitmann, Eisenstückstraße 28, 01069 Dresden oder ab 1. Januar 2002 über Telefon (03764) 57000 zu erhalten.

ZWISCHENHALT

Wieder einmal Glück im Unglück bei einem ICE-Unfall hatten die Fahrgäste des ICE 697 Henriette Herz am 22. November 2001. In entgegenkommenden Fahrzeugen wurde starke Rauchentwicklung im ICE-Triebkopf bemerkt. Der Zug wurde deshalb im Offenbacher Bahnhof angehalten, wo die Feuerwehr das Fahrzeug löschen konnte. Es entstand dennoch ein Sachschaden von mehreren Millionen Mark.

Feindliche Übernahme? Zum Preis von 360 Millionen Euro übernahm die VTG-Lehnkering, die vor allen Dingen mit ihren 18000 Kesselwagen Geld verdient, zusammen mit der Hapag Lloyd, ihren größten Konkurrenten: Die Eisenbahn-Verkehrsmittel-Gesellschaft (EVA), die 19000 Kesselwagen in ihren Bestandslisten führt. Es fehlt noch die Zustimmung der Kartellbehörden.

Während in Nürnberg die Signale auf Grün stehen, gilt für Ammendorf und Vetschau wohl Hp0. Der Freistaat Bayern, Siemens und die DB AG unterzeichneten eine Absichtserklärung, die das ICE-Instandhaltungswerk Nürnberg retten soll. Für die Bombardier-Standorte in Sachsen-Anhalt und Brandenburg sieht es derzeit schlecht mit einer Rettung aus.

Die DB AG will im Rahmen der „TEE-Alliance“ mit den ÖBB und SBB doch keine 116 gemeinsamen Neigetechnikzüge beschaffen. Entgegen erster Gerüchte bedeutet dies jedoch nicht den grundsätzlichen Abschied der Bahn aus der kostenintensiven und mit Problemen behafteten Neigetechnik.

Neue Kooperation im Güterverkehr: Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), die Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVW) und Connex-Cargo wollen in Zukunft verstärkt kooperieren. Nach dem Motto „gemeinsam sind wir stark“, wolle man nicht in erster Linie gegen DB Cargo antreten, sondern vielmehr gemeinsam mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene holen.

Der Transnet-Vorsitzende Norbert Hansen findet die Personalplanung der DB AG unseriös. Hansen hält die Personaldecke jetzt schon an vielen Stellen für zu dünn, während die Planungen des Vorstands mittelfristig noch immer jeden fünften derzeitigen Arbeitsplatz abbauen wollen. Die Unzufriedenheit aller Seiten mit dem aktuellen Zustand kostete zumindest den DB-AG-Personalchef Horst Föhr seinen Job. In Zukunft darf er sich um das Gebäudemanagement bei der DB AG kümmern.

Und noch eine Fusion: Die Güterverkehrssparte der Norwegischen

Zu schnell durch die Weiche

● Beinahe wäre es im Bahnhof Bienenbüttel (Niedersachsen) an der Strecke Hamburg – Hannover am Sonnabend, 17. November 2001, zu einem ICE-Unglück gekommen. Der von Hamburg nach Wien fahrende ICE „Prinz Eugen“ sollte in Bienenbüttel eine so genannte fliegende Überholung mit einem Güterzug durchführen und befuhr mit überhöhter Geschwindigkeit die Weiche in das Überholungsgleis, die für maximal 80 Km/h zugelassen ist. Durch die schnelle Reaktion des Triebfahrzeugführers, der den Zug hart abbremste, wurde ein größeres Unglück vermieden. Bei dem Bremsmanöver schleuderte es fünf Zuginsassen im Speisewagen gegen die Wände. Die zwei Fahrgäste und drei Mitropa-Mitarbeiter erlitten Prellungen. Ursache für das Befahren der Weiche mit überhöhter Geschwindigkeit sei ein Relais im Stellwerk des Bahnhofs gewesen, das die Linienzugbeeinflussung der Strecke ansteuert und somit für die automatische Abbremsung des Zuges auf die zulässige Geschwindigkeit sorgen würde. Wie aus Bahnkreisen verlautet, sei dieses Steuerrelais zwar eingebaut, jedoch nicht an das System angeschlossen gewesen.

Staatsbahn NSB Goods und die Transportabteilung der Schwedischen Staatsbahn SJ Green Cargo AB gründen zum kommenden Jahreswechsel ein Joint Venture.

Kostendeckung bei Fahrkartenstornos strebt die DB AG mit Wirkung zum 1. Januar 2002 an. Dazu erhöht die Bahn das Erstattungsentgelt auf 15 Euro, außerdem entfällt die Rückgabemöglichkeit für Angebotsfahrkarten nach dem ersten Gültigkeitstag. Für Fahrkarten zum Grundpreis, die vor dem ersten Gültigkeitstag zurückgegeben werden, wird kein Stornoentgelt erhoben.

Ein von Siemens Transportation Systems geführtes Konsortium hat den Auftrag zum Bau der ersten beiden Straßenbahnlinien in Verona (Italien) übernommen. Neben der technischen Streckenausstattung der insgesamt 15 Kilometer langen Linien liefert Siemens 22 Straßenbahnwagen des Typs Combino und stellt das Projektmanagement. Das Gesamtvolumen soll sich auf 126 Millionen Euro belaufen.

Siemens Transportation Systems ist von der Stadt Nürnberg und der Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) beauftragt worden, die im Bau befindliche neue U-Bahnlinie U 3 mit einem Zugsicherungs- und Betriebsleitsystem für fahrerlosen und vollautomatischen Betrieb auszustatten. Daneben soll Siemens eine bestehende Linie in gleicher Weise umrüsten. Das Auftragsvolumen beläuft sich auf 185 Millionen Euro. Darin enthalten sind die Kosten für 30 neue Doppeltriebwagen.

Am 17. November 2001 gründeten 17 ehemalige Mitglieder der Bahnfreunde Gelsenkirchen-Bismarck den Verein „Historische Eisenbahn Gelsenkirchen“, dessen Ziel die Pflege und der Betrieb historischer Eisenbahnfahrzeuge ist. Rückgrat des Vereins ist eine dreiteilige Schienenbusgarnitur der Baureihe VT 98, mit der Sonderfahrten unternommen werden. Ansprechpartner sind: Rolf Schmidt, Tel. (02043)35332 und Rüdiger Basczyk, Tel. (0209)499168.

DB Regio und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar unterzeichneten im November 2001 einen Vertrag über das künftige S-Bahn-Netz im Länderdreieck Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen. Weitere Vertragspartner sind das Land Baden-Württemberg und der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd. Für den Betrieb des 240 Kilometer umfassenden Netzes über einen Zeitraum von zwölf Jahren wird die DB AG rund 408 Millionen Euro in Infrastruktur und Betrieb investieren.

Golden-Pass-Center eingeweiht



Vor dem neuen Golden-Pass-Center steht am 9. November 2001 einer der bekanntesten Panoramawagen der MOB.

● Die Montreux-Oberland-Bernois-Bahn (MOB) konnte am 9. November 2001 im Jahr ihres 100. Geburtstags feierlich das neue Golden-Pass-Center einweihen. Nach einem aufwendigen Umbau entstand aus einem ehemaligen MOB-Hotel am Bahnhof von Montreux ein repräsentatives Verwaltungsgebäude, das stilsicher alte und moderne Architektur verbindet. Von dort wird in Zukunft auch die Vermarktung der Golden-Pass-Linie vorgenommen, die mit den drei Bahngesellschaften MOB, Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) und SBB-Brünig von Montreux nach Luzern führt.



Seit Oktober 2001 fährt die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) einen weiteren Containerzug von Duisburg nach Rotterdam mit der Class-66-Lok DE 61. Die Schwestermaschine DE 62, die noch nicht für die Niederlande zugelassen ist, muss sich einstweilen noch mit anderen Aufgaben begnügen: Am 14. Oktober 2001 zog sie einen Rheingold-Sonderzug, hier bei Köln-Godorf, über das Streckennetz der HGK.



FRAGEZEICHEN

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



Foto: Wirtz

Na, schon wieder ein neues Farbkonzept bei der DB AG? Mitnichten, der schicke orange-kieselgraue Lack geht eigentlich auf die Pop-Farbgebung der frühen 70er-Jahre zurück. Damals erhielten die S-Bahn-Triebwagen in den Ballungsräumen Rhein-Main, Rhein-Ruhr und in Stuttgart diese Farbgebung. Auch einige der im S-Bahn-Verkehr eingesetzten Elektroloks der Baureihen 111, 141 und nach der Wende auch einige 143 trugen freundliches Orange. 218 144 hält am 3. April 1985 im Bahnhof Marienheide. Derzeit rollen keine Züge durch die Station, da die Strecke Köln - Lüdenscheid in Gummersbach endet. Eine Wiederaufnahme des Betriebs zwischen Gummersbach und Marienheide ist für 2002 geplant. Dann werden allerdings Talent-Triebwagen und keine lokbespannten Züge die Fahrgäste aufnehmen. Wir wollen von Ihnen wissen, wie man die Farbgebung an 218 144 und einigen Schwestermaschinen nannte. Sie erhielt ihren Namen von den Zügen, die aus ebenfalls orange-grauen, innen umgebauten Silberlingen bestanden.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Januar 2002 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Eine Dampflok entsteht - der Wiederaufbau von 64491“ aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Novemberheft lautete „Magyar Allamvasutak“. Die 20 Exemplare „Endstation Aue“ haben gewonnen: Martin Weidlich, 22145 Hamburg; Karl-Erik Andersson, SE-46230 Vänersborg/Schweden; Klaus Rösch, 91757 Treuchtlingen; Kanibert Rohde, 53842 Troisdorf; Ulrich Constantin, 03042 Cottbus; Werner Endres, 97072 Würzburg; J. Black, GB-West Kilbride/Airshire/Scotland; Dr. Hansjörg Müller, 37339 Worbis; Hans-Joachim Weinert, 67742 Heizenhausen; Andreas Grabowski, 01833 Stolpen; Istvan Sebök, H-8314 Vonyarcvashegy/Ungarn; Alois Bieber, 65385 Rüdelsheim; Sabine Gebhard, 80992 München; Jürgen Schiffler, 99099 Erfurt; Jean-Claude Streit, F-67000 Strasbourg/Frankreich; Johannes Schuba, 47137 Duisburg; Günther Jeremias, 39126 Magdeburg; Harry Müller, 09405 Zschopau; Josef Gulacsi, H-6722 Szeged/Ungarn; Thoralf Lange, 15890 Eisenhüttenstadt;



DB AG

Korruptionsskandal

● Schwere Vorwürfe tauchten in den letzten Monaten gegen leitende Angestellte der DB AG auf, die inzwischen schon zu mehreren Festnahmen führten. Vor allem bei der Vergabe von Bauaufträgen durch die DB AG sollen Schmiergelder in Millionenhöhe geflossen sein. Die zuständige Frankfurter Staatsanwaltschaft befürchtet zudem, bisher lediglich die Spitze eines Eisbergs aufgedeckt zu haben. Bahnchef Hartmut Mehdorn hat sofort nach Aufkommen der ersten Vorwürfe angekündigt, den Korruptionssumpf vollständig austrocknen zu wollen.

DB AG/ÖBB

Neues aus dem Außerfern

● Der derzeitige reine Dieselbetrieb auf der Außerfernbahn bedingt, vor allem wegen des starken Güterverkehrs ins österreichische Vils, den sich eine ÖBB-2041 und eine DB-AG-290 teilen, teilweise chaotische Betriebssituationen. Kleine Verspätungen der häufig schweren Güterzüge haben meist erhebliche Auswirkungen auf den von der DB AG mit den Baureihen 628.0 und 627.1 betriebenen Reiseverkehr. Dies führte dann nicht selten zu außergewöhnlichen Bespannungen und Zugzusammenstellungen.



Foto: Alexander Bauer

Am 27. September bestand die Regionalbahn 5479 im Bahnhof Griesen/Obb. nach Garmisch-Partenkirchen aus der Diesellok 2041 066 und dem Triebwagen 627 104.

Seit Tagesanbruch vom 21.9.2001 halten nun endlich offiziell die Magdeburger S-Bahn-Züge und die Regionalzüge der Linien Magdeburg - Stendal - Wittenberge und Magdeburg - Stendal -

Salzwedel/Uelzen am neuen S-Bahn-Haltepunkt Zielitz Ort. Gegen Mittag wurde der Haltepunkt mit einer kleinen Feier in Anwesenheit der DB-Sprecherin und des Magdeburger Bahnhofsmanagers eingeweiht.



Foto: Pauke

MAGDEBURGER VERKEHRS BETRIEBE (MVB)

Neues Depot

Während im neuen Betriebshof bereits seit dem 1. Juli 2001 gearbeitet wird, wurde das neue Straßenbahndepot am 26. September im Beisein des sachsen-anhaltischen Verkehrsministers Dr. Jürgen Heyer (SPD) offiziell eingeweiht und nach einem Festakt mit geladenen Gästen von 14 bis 18 Uhr der Bevölkerung zugänglich gemacht. Beim Depot handelt es sich um die größte Investition der MVB der letzten 20 Jahre. Rund 50 Millionen Mark, 75 Prozent der förderfähigen Kosten wurden durch das Land erbracht, hat das Bauwerk gekostet, das ab Juli 1997 schrittweise errichtet wurde. Ersetzt wurde ein 1927 an dieser Stelle gebautes Objekt, das nicht mehr den An-

forderungen des modernen Straßenbahnverkehrs entsprach. Herzstück des insgesamt 34 437 Quadratmeter großen Depots ist eine rund 200 Meter lange und 40 Meter breite Abstellhalle mit zehn Gleisen (davon ein Umfahrgleis) für 35 Fahrzeuge. Zum Projekt gehörten auch der Neubau von Werkstätten, Verwaltungsgebäuden, einer Wartungshalle mit vier Gleisen von 60 Metern Länge und direkt angebauter Waschhalle. Mit dem Umfahrgleis verfügt das Depot über 16 Gleise. Die Gesamtgleislänge beträgt 1900 Meter bei 18 Weichen, die elektronisch gesteuert werden. Insgesamt 14 Kameras kontrollieren die Belegung der Gleise in der Abstellhalle

Tw 1343 der MVB auf dem Unterflur-Hebestand im neuen Depot Westerhüsen am Tage der offiziellen Einweihung, dem 26. September 2001. Rechts und links davon die Dacharbeitsstände.

und dienen der Objektsicherung. Zum Wenden brauchen die Züge nicht mehr über das Betriebshof-Gelände zu fahren, sondern nutzen eine neue Wendeschleife vor dem Depot. Hinter dem Büro- und Sozialtrakt neben der Wartungshalle befindet sich ein überdachtes Freilager. Erwähnenswert ist die Tatsache, daß der Neubau und der Abriss des alten Depots parallel erfolgten und der Verkehr ohne Unterbrechungen weiterlief.



Foto: Pauke

CONNEX

Neue Lokomotiven

Verkaufsschlager: Baureihe 185. Der neueste Kunde ist die Connex-Gruppe. Bisher bestellte Connex-Cargo drei Maschinen der vierachsigen Bombardier-Güterzuglok. Die Lokomotiven, die mehrfrequenztauglich ausgelegt sind, werden bei Bedarf für den grenzüberschreitenden Verkehr nachgerüstet. Connex plant, die Fahrzeuge bei dem Tochterunternehmen NordWestBahn GmbH in Osnabrück in Betrieb zu nehmen.



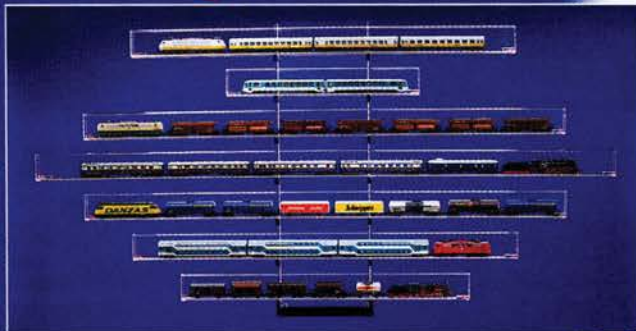
Foto: Connex

So sollen die neuen Connex-Cargo-Maschinen aussehen, wenn sie bei Bombardier in Kassel aus der Halle rollen.

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 flexibel

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

NORDRHEIN-WESTFALEN

Baureihe 426 im Ruhrgebiet

Die Kursbuchstrecke 428 Bochum – Gelsenkirchen ging am 30. September 2001 als erste Ruhrgebietsstrecke vollständig an die Baureihe 426. Die Linie wurde zuvor seit Mai 2001 von der Baureihe 640 bedient, nachdem die Baureihe 628 hier ihren Dienst geleistet hatte. Die frühzeitige Ablösung der 640-er erfolgte auf Betreiben der Fahrgäste, die sich beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und in der Lokalpresse vehement über das geringe Platzangebot und den nicht behindertengerechten Zustieg zu den Triebwagen beschwerten.

TOP UND FLOP

↑ TOP: Unglaublicher Service

Es besteht noch Hoffnung für die DB AG: Auf der Fahrt nach Oberoderwitz stieg ein Fahrgast am 1. November in Hanau in den ICE 592 nach Berlin Zoo. Wie es manchmal passiert, döste er bis Fulda ein, seine Fahrkarte vor sich auf dem Tisch liegend. Kurz vor Fulda, wo er in den ICE 1655 in Richtung Dresden umsteigen musste, schreckte er aus seiner Dämmerung auf, sprang hastig aus dem Zug und stieg in den zweiten ICE ein. Es kam, wie es kommen musste, die Fahrkarte fuhr weiter in die Hauptstadt. Er erklärte einer Zugbegleiterin des Dresdner Zuges sein Malheur und diese versprach, sich mit dem Zugchef des ICE 592 in Verbindung zu setzen! Nach einer halben Stunde kam die Zugbegleiterin zurück und berichtete, der Fahrschein sei nicht gefunden worden. Also musste der Reisende ärgerlicherweise eine neue Fahrkarte kaufen, aber man hatte sich bei der DB AG zumindest bemüht. Es kommt aber noch besser. Wiederum eine halbe Stunde später kam die hilfsbereite Zugbegleiterin des Dresdner ICE nochmals und teilte mit, die Fahrkarte im Berliner ICE wurde am Boden liegend doch noch gefunden. Sie erstattete dem glücklichen Mann den zuviel bezahlten Fahrpreis umgehend zurück und stellte für die restliche Strecke nach Oderwitz eine Ersatzfahrkarte aus! Es gibt bei der DB AG trotz aller Missstände eben immer noch sehr viele Mitarbeiter, die sich um ein gutes Produkt und vorbildlichen Kundenservice bemühen.

↓ FLOP: Unbequeme Fahrzeuge

Was für eine S-Bahn ausreichend sein mag, kann bei einer Regionalbahn zur Tortur geraten: Im S-Bahn-Verkehr der Metropolen ist die Sitzplatzqualität sicherlich nicht das wichtigste Kriterium, die durchschnittlichen Fahrzeiten der Fahrgäste sind meist nicht allzu lang. Es gibt aber auch Einsatzgebiete der Baureihe 426 vor allen Dingen in Nordrhein-Westfalen, wo die Fahrzeiten schnell auch zwei Stunden betragen können. Dann werden die harten Sitze mit dem Hauch einer Polsterung zur Qual. Trotz aller guten Argumente bezüglich Vandalismusresistenz ist das Nichtvorhandensein von Komfort unzumutbar. Da hilft es noch nicht einmal, in die lediglich angeschriebene erste Klasse zu wechseln, die sieht nämlich der zweiten zum Verwechseln ähnlich. So kann der Nahverkehr keine Neukunden gewinnen. Oder will man die bei der DB AG vielleicht gar nicht?

Eine 426-Einheit vor der markanten Kulisse des Steag-Kraftwerks in Herne.



Foto: Hülsmann

AKN

Neue Triebwagen

Für die beiden Strecken Heide – Büsum und Neumünster – Heide hat die AKN jetzt die ersten beiden von insgesamt fünf bestellten zweiteiligen Triebwagen der Bauart Coradia Lint 41/H von Alstom erhalten. Die Gemeinde Dithmarschen übernimmt die Patenschaft bei der Taufe eines der beiden neuen Fahrzeuge im AKN-Zentrum in Kaltenkirchen. Die Taufe erfolgte durch den Staatssekretär im Kieler Verkehrsministerium, Michael Rocca.

95 03 20

mobatron

Dampfloksound

...für Spur N, TT, HO

Aktionspreis bis 31.1.02

DM 170,- / Euro 86,92 inkl. MwSt.

...eingebaut in Spur N-Waggon

...eingebaut in Spur HO-Tender

Spur N-Waggon: Optosensor auf Waggonboden und Reflektorrolle auf Achse

Die Auslösung der Dampfzischlaute erfolgt bei Spur N mittels Optosensor und Reflektorrolle...

Spur HO-Lok: Optosensor auf Lokchassis und Reflektorschleibe auf Lokrad

...und bei Spur TT und HO mittels Optosensor und Reflektorschleibe.

- Bei stillstehender Dampflok und einer Fahrspannung von mindestens 2,8 Volt ertönt ein dauerndes leises Ständrauschen
- Bei längerem Lokstillstand ertönen periodisch starke Dampfblasengeräusche
- Bei fahrender Dampflok ertönen starke Dampfzischlaute (HO: synchron zu Dampfkolbenstangen, N: synchron zur Fahrgeschwindigkeit)
- Für alle Stromarten, benötigt keine Batterie

Verlangen Sie den Prospekt und die ausführliche Einbauanleitung (bitte Spur und Stromart angeben) bei:

Atzenhainer Modellbahnläden, Thomas Altscher
Lumdastrasse 36, D-35325 Mücke/Atzenhain
Tel. 06401/1271, Fax 06401/213 24, E-Mail: THAltscher@aol.com

www.mobatron.ch