

# 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. 1 Januar 2001

50. Jahrgang



E13411

**Tests**

**Sächsisch:**

**Pikos 94.20-21**

**Geräuschvoll:**

**Rocos 232 mit Sound**

**Ganz nah am Vorbild**

**BSW-Modellbaugruppe  
Darmstadt-Süd**

**Sauer macht lustig**

**Guste aus dem  
Gurkenland**

**Das Milliardenloch bei der DBAG**

**Am Abgrund**

**Zug um Zug in die Werkstatt**

**Die Riga-Methode**

**70 Jahre Einheits-E-Lok**

# Arbeitstier unter Strom

**Maschine für jeden Zweck: E44**





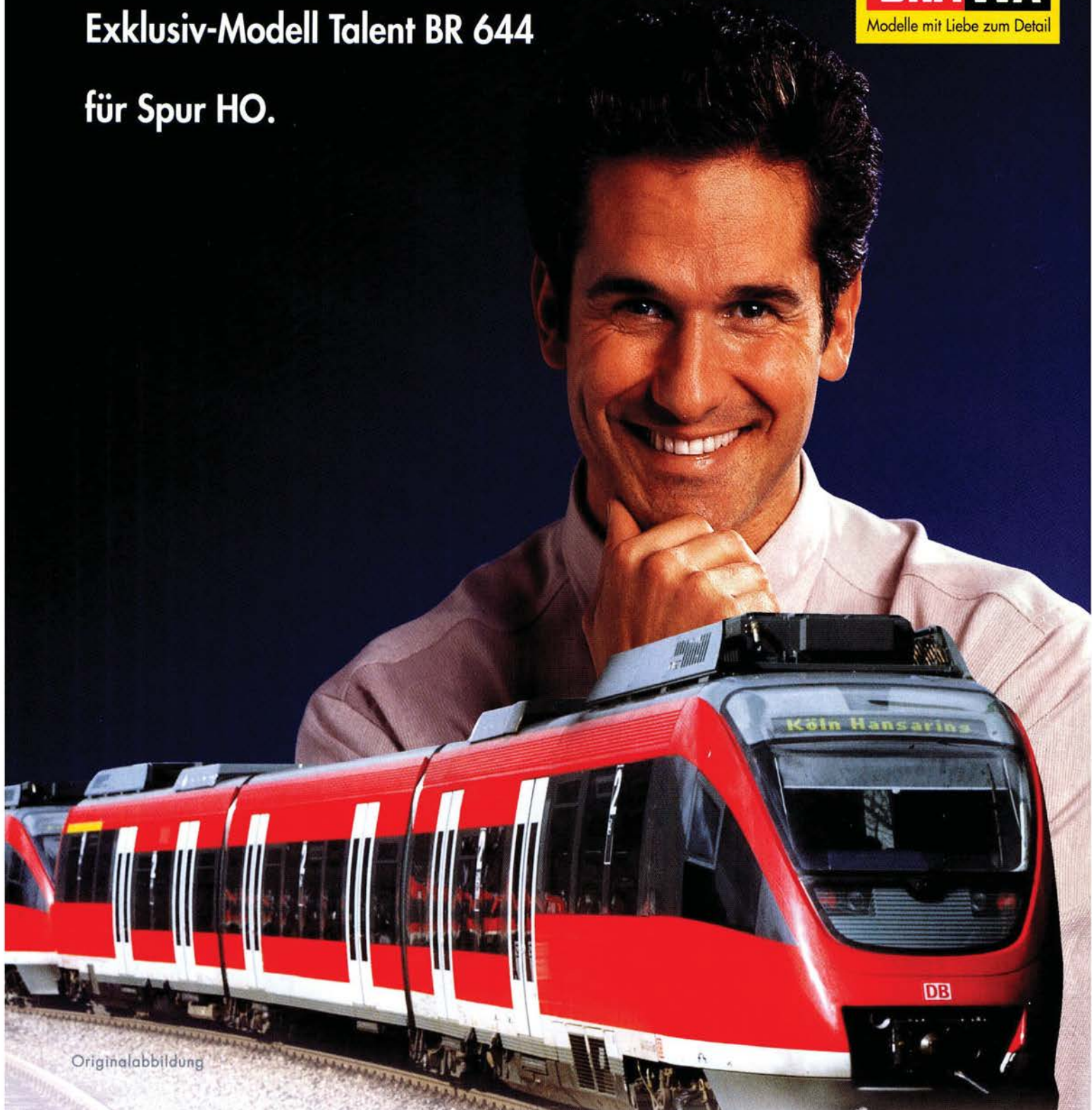
Endlich im Fachhandel!

Exklusiv-Modell Talent BR 644

für Spur HO.

**BRAWA**

Modelle mit Liebe zum Detail



Originalabbildung

Die dieselelektrische Baureihe 644 kommt im S-Bahn Verkehr im Großraum Köln und Hannover zum Einsatz. Der Talent 644 besitzt im Gegensatz zum 643 doppelt so viele Türen, um einen reibungslosen Fahrgastfluss am S-Bahnsteig zu ermöglichen.

3-teilige Triebwagengarnitur, 1 Triebwagen angetrieben  
Best.-Nr. 0730 Gleichstrom  
Best.-Nr. 0731 Wechselstrom mit Digitaldecoder (passend für Märklin  
Betriebs-Nr. 644 061-4, 644 061-1, 644 561-3  
Mehr Infos unter [www.brawa.de](http://www.brawa.de)

Senden Sie mir bitte kostenlos den

Brawa-Neuheitenprospekt 2000  Brawa US-Prospekt

Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 2000/2001

Ich habe DM 10,- [bar/Euroscheck] beigelegt.

Name

Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Coupon ausfüllen und absenden an: BRAWA, Postfach 1260, 73625 Remshalden, Fax 0 71 51 - 7 46 62. Telefonische Prospekt-Bestellung 0 71 51 - 9 79 35-51

MEB 01/01





## Fahrziel bekannt?

Eigentlich sollte die

Deutsche Bahn 2004 börsenreif sein, doch momentan spricht viel dagegen. Der Bericht über den aktuellen Zustand beginnt auf [Seite 26](#).

## Neuland

Die Konstruktion der E44 als laufachslose Drehgestell-Lok war damals ein Novum, erwies sich aber bald als richtig. Mit E44002 geht eine der Ältesten nun wieder neue Wege. [Seite 12](#).



Lange warten oder auf Kleinserien ausweichen mussten bislang die Freunde des sächsischen Fünfkupplers. Piko schickte die 94 nun endlich in die Läden und ab [Seite 70](#) zum Test.

## Trumpf ausgespielt



## Zweite Ebene

Unten Vorbild, oben Modell: So könnten die Mitglieder der BSW-Gruppe ihre Anlage im alten Stellwerk Darmstadt-Süd umschreiben, deren Vorstellung auf [Seite 90](#) beginnt.



## Groß und kurz

Vor den meist aus wenigen Wagen bestehenden Nahgüterzügen in der Epoche IV durften sich auch große Lokomotiven wie die Baureihe 50 ihr Gnadensbrot verdienen. Vor allem dadurch wird diese Zuggattung für viele Modellbahner interessant. Anregungen für vorbildgerechte Züge finden sich ab [Seite 86](#).



# INHALT

## VORBILD

### TITELTHEMA

#### Schwer geschäft

Sie war über Jahrzehnte eine wichtige Stütze im Zugdienst beider deutschen Bahnen: Die E44. **12**

### DREHSCHLEIBE

#### Bahnwelt aktuell

**4**

#### Ratio-Mittel Riga

Wie man bei DB Regio die Reisezugunterhaltung in Halle rationalisierte und die Zugloks einbezog. **20**

#### Ohne Netz und doppelten Boden

Die aktuellen Probleme der Deutschen Bahn AG. **26**

### GESCHICHTE + GESCHICHTEN

#### Stehen geblieben?

Im Bahnhof von Forst verbreiten immer noch alte Backsteinbauten ihren Charme, ohne DB-Zutaten. **30**

#### Vier gewinnt

In der Epoche IV kam zwar für die Dampfloks das Aus, die Nahgüterzüge lebten aber munter weiter. **32**

### BLICKFANG

Wiedergeburt? „Natürlich als Reblaus.“ **50**

### WERKSTATT

#### Guste aus dem Gurkenland

Unter den Händen von Rainer Albrecht verwandelt sich Weinerts Bausatz in die kleine Spreewälderin. **60**

#### Basteltipps

Offene Autotüren, eine schmale Anlage und mehr. **64**

### PROBEFAHRT

#### Brüsseler Spitze

Filigran und reich an Details: Rocos blaue S3/6. **66**

#### Kinder-Funk

Playmobils Lockmittel für kleine Eisenbahfans. **67**

#### Lücken-Stopfer

Kibri legt zu: Der H0-Bausatz des Stopfexpresses. **68**

### UNTER DER LUPE

#### Zahlen-Spiel

Zugerkennung mittels Barcode von Holtermann. **69**

### TEST

#### Ohne Vier, Spiel fünf

Mit der Baureihe 94.20 fand Piko ein starkes und gefragtes Vorbild für sein neuestes Modell in 1:87. **70**

#### Geräusch-Entwicklung

Eine 232 mit serienmäßigem ESU-Soundmodul markiert Rocos Einstieg in digitale Klangwelten. **74**

### SZENE

#### Abschieds-Tournee

Epoche-IV-Nahgüterzüge auf der Modellbahn. **86**

#### Haltepunkt Modellbahnhof

Die H0-Anlage der BSW-Gruppe Darmstadt. **90**

## AUSSERDEM

#### Modellbahn aktuell

**96**

#### Neuheiten

**78**

#### Standpunkt

**5**

#### Impressum

**6**

#### Bahnpost

**58**

#### Güterbahnhof

**42**

#### Fachhändler-Übersicht

**46**

#### Termine+Treffpunkte

**84**

#### Buchtipps

**40**

#### Internet

**38**

#### Vorschau

**98**





**Katastrophe bei Standseilbahn**

# Tunnelbrand am Kitzsteinhorn

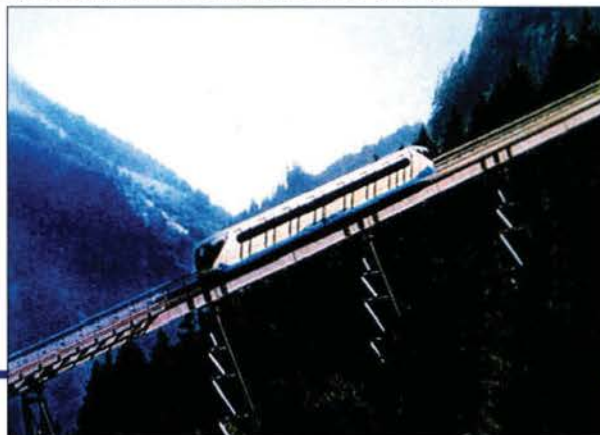
■ Die noch junge Skisaison 2000/1 wurde am 11. November überschattet von einer Brandkatastrophe. In der Nähe von Kaprun, zirka 100 Kilometer südwestlich von Salzburg, fanden insgesamt 155 Menschen, darunter 37 Deutsche, den Tod. Eine unmotorisierte Standseilbahn kam 600 Meter nach Einfahrt in einen insgesamt 3,2 Kilometer langen Tunnel aufgrund eines Brandes zum Stehen. Ein

mutmaßlicher Schwelbrand breitete sich, aufgrund des im Tunnel vorliegenden Kamineffektes, rasend schnell aus und ließ den meisten Fahrgästen keine Chance zur Eigenrettung. Nur wenige Skifahrer aus dem hinteren Zugteil, die in Richtung der Talstation flüchteten, konnten dem Inferno entgehen. Eine zweite Tunnelröhre, die der Rettung hätte dienen können, gibt es bei dieser Anlage nicht. Mit einem der-

artigen Feuer, dessen genaue Ursache noch nicht bekannt war, hatte bei der Seilbahn niemand gerechnet. Sie besitzt keinen eigenen Motor und führt deshalb keine Brennstoffe mit sich, außerdem ist der Zug aus schwer entflammaren Material gebaut. Am 17. November fand ein Trauergottesdienst im Salzburger Dom statt. Ob die Standseilbahn wieder in Betrieb geht, ist sehr unwahrscheinlich.



Den unzähligen Rettern bot sich ein Bild des Grauens. Aufgrund der hohen physischen und psychischen Belastung konnten sie immer nur kurzzeitig eingesetzt werden. Die Hitzeentwicklung in der Tunnelröhre war derart stark, dass man auch um die Stabilität der Betonröhre und die Sicherheit der Helfer fürchtete.



Am 3. November 2000 fand mit viel politischer Prominenz die Premierenfahrt des ICE3 auf der Linie Köln – Amsterdam statt. Die Garnitur 406010 legte einen Halt in Arnheim ein.



Foto: Volker Emersleben

**Rübelandbahn**

## Verdieselte Personenzüge

■ Seit dem 14. November 2000 verkehren die Personenzüge zwischen Blankenburg/Harz und Elbingerode mit Dieselloks der Baureihe 218 anstatt E-Loks der Baureihe 171. Grund für die Ablösung ist diesmal jedoch kein ausgefallener Transformator, sondern eine Forderung des Eisenbahnbundesamtes (EBA): Ab 1. Januar 2001 müssen bei allen Personenzügen der Deutschen Bahn AG die Türen auch vom Lokführer geschlossen und blockiert werden können. Dafür sind die 171 als Güterzugmaschinen jedoch nicht ausgerüstet. Der Einsatz der 218 ist möglich, da Maschinen dieser Baureihe mit Langsamgang eine Steilstreckenzulassung besitzen. Wie gewohnt, setzen auch die 218 im Spitzkehrenbahnhof Michaelstein um, da DB Regio Sachsen-Anhalt keine für sie geeigneten Steuerwagen besitzt. Eine für die Fahrgäste vorteilhafte Durchbindung der Züge von Elbingerode bis nach Halberstadt unterblieb. Lediglich bei den nötigen Tankfahrten ersetzen die 218 die 628-Garnituren zwischen Halberstadt und Blankenburg. Bei den Anwohnern der Rübelandbahn erregen die Dieselmotoren vor allem wegen der Nichterfüllung der Euro-Abgasnormen und der damit verbundenen Luftverschmutzung großen Unmut.





Foto: Nico Geßner

Regioshuttle der Südthüringenbahn/Erfurter Industriebahn werden ab Januar 2001 zwischen Wernshausen und Zella-Mehlis die bisher dort verkehrenden Ferkeltaxen schrittweise ablösen.

#### Erfurter Industriebahn

### Dienstübernahme ab 1. Januar 2001

■ Nicht erst zum Fahrplanwechsel im Juni, sondern bereits ab Januar 2001 will DB Regio Thüringen die Nahverkehrsleistungen an die Südthüringenbahn abgeben. Ziel ist die geordnete Übergabe des Verkehrs, so Renate Wicher, Bahnsprecherin in Erfurt. Sowie die Privatbahn über Fahrzeuge und streckenkundige Lokführer verfügt, soll sie bis zum 9. Juni 2001 Leistungen im Auftrag der Bahn übernehmen. Pilotstrecke wird Wernshausen – Zella-Mehlis sein. Die Südthüringenbahn ist ein Gemeinschaftsunternehmen von Erfurter Industrie- und Hessischer Landesbahn. Deren Triebwagen des Typs Regioshuttle sollen entgegen den 650 der Deutschen Bahn jedoch mit einer Scharfenbergkuppung ausgerüstet sein.

#### Bahnindustrie

### Balfour Beatty kauft Adtranz Bahnfahrwegsysteme

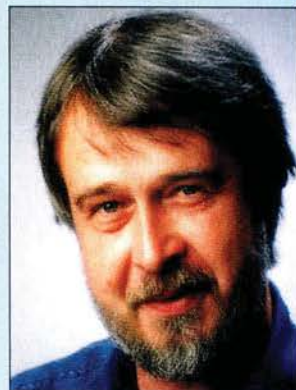
■ Die Adtranz, deren Übernahme durch Bombardier beim Kartellamt angemeldet ist, hat ihren Bereich Bahnfahrwegsysteme an den britischen Konzern Balfour Beatty verkauft. Eines der Hauptgeschäftsfelder dieser Unternehmensgruppe ist Konstruktion und Service für Schieneninfrastruktur. Die Übernahme wurde am 20. September 2000 bekanntgegeben und am 1. November 2000 nach der Zustimmung der deutschen Kartellbehörden und des Daimler-Chrysler-Aufsichtsrates wirksam. Der Kaufpreis betrug 299 Millionen Mark. Mit der Übernahme der Bahnfahrwegsysteme von Adtranz findet sowohl eine geographische als auch eine technologische Abrundung statt, da sich die Märkte beider Unternehmen bislang kaum überschneiden haben und Adtranz umfangreiches Ingenieurwissen bei der Bahnstromversorgung miteinbringt. Nach Aussagen von Manfred Leger, Geschäftsführer der Balfour Beatty Rail GmbH und vorher Präsident von Adtranz Bahnfahrwegsysteme, sind mit der Fusion beider Unternehmen weder Arbeitsplatzabbau noch Standortveränderungen verbunden.



Foto: Balfour Beatty

Am 9. November 2000 gaben Jim Cohen, geschäftsführender Direktor Gleistechnik und -service, Mike Welton, Generaldirektor von Balfour Beatty, und Manfred Leger, Geschäftsführer der Balfour Beatty Rail GmbH, die Einzelheiten der Übernahme von Adtranz Bahnfahrwegsysteme im Deutschen Museum in München bekannt.

#### STANDPUNKT



Dr. Karlheinz Haucke

### Endstation der Rekorde

Modellbahn und Vorbild zu verbinden, führt mitunter zu besserem Verständnis, gelegentlich allerdings auch zu desillusionierenden Einblicken. Zur Kölner Modellbahn-Messe täglich zu pendeln, bot da reichlich Gelegenheit, aus dem Vollen zu schöpfen. In jeder Hinsicht, denn eins kann man der Bahn in diesen Tagen nicht vorwerfen, nämlich, flexibel auf Fahrgastströme zu reagieren. Wie auch, wenn die taktische Reisewaggonreserve gegen Null tendiert? Sei's drum: Wir sind uns jedenfalls näher gerückt, in unfreiwilliger Umklammerung, unfähig, umzufallen oder auch nur das Standbein zu wechseln. Kontaktanzeigen? Unnötig! Nehmen Sie einfach an einem Werktag morgen den Nordrhein-Westfalen-Express von Bielefeld nach Aachen, versuchen Sie den Einstieg in Dortmund oder Bochum und schon sind sie mitten drin im Getümmel. Und später können Sie ihren Enkeln berichten: Sie seien dabei gewesen, als die Deutsche Bahn einen weiteren Versuch unternahm, ins Guinness-Buch der Rekorde zu kommen. Motto: Bei uns passen alle Einwohner einer mittleren Kleinstadt in einen Doppelstockwaggon.

Bei solcher Auslastung müsste doch auch ein popeliges Milliardenloch schnell gefüllt sein, sollte man jedenfalls meinen. Und fürs Geld wird ja auch noch mehr geboten: Kostenloses Retrofitprogramm beim Warmlaufen, was bei Einhalten des Fahrplans schier unmöglich wäre. Zudem Fahrzeitverlängerungen mit eingeschobenen Erholungspausen bis zum Doppelten des regulären Angebots, selbstredend ohne Aufpreis. Kein Kirmes-Fahrgeschäft wäre dazu jemals bereit!

Und Hand aufs Herz: Vielleicht hätte ich nie die Lebensgeschichte jenes Sohnes erfahren, der seinem modellbahnerisch engagierten Vater immer wieder den Hobbykeller und damit die Pläne zur Großanlage blockiert. Und das alles auch dank Gleisbauarbeiten zwischen Bochum und Wattenscheid. Genießen in vollen Zügen: Die Bahn kommt, immer öfter rekordverdächtig.





## IMPRESSUM

Modelleisenbahner  
MEB-Verlag GmbH  
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee  
Telefon (07524) 9705-0  
Fax (07524) 9705-25

**HERAUSGEBER**  
Wolfgang Schumacher

**VERLAGSLEITER**  
Hermann Schöntag

**CHEFREDAKTEUR**  
Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

**REDAKTION**  
Stefan Alkofer, Jochen Frickel,  
Klaus Habermann,  
Michael U. Kratzsch-Leichsenring,  
Ulrich Lieb  
E-mail: redaktion@modelleisenbahner.de

**GRAFISCHE GESTALTUNG**  
Ina Olenberg  
Andrea Zaicescu  
Katrin Büttner

**ANZEIGEN**  
Brigitte Wiedmann  
Telefon (07524) 9705-40  
Melanie Minst  
Telefon (07524) 9705-41  
Anzeigenfax (07524) 9705-45  
E-mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

**FOTOGRAFIE**  
Jörg Hajt, Andreas Stirl

**FREIE MITARBEITER**  
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers,  
Joachim Bügel, Peter Federmann,  
Christian Fricke, Elmar Haug, Falk Helfinger,  
Marcus Henschel, David Hruza,  
Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger,  
Georg Kerber, Jürgen Krantz,  
Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osen-  
brügge, Axel Polnik, Jürgen Rech,  
Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Jörg Seidel,  
Bodo Schulz, Burkhard Wollny

**VERTRIEB**  
Motor-Press Stuttgart  
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart  
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing

**ABONNENTEN-SERVICE**  
MEB-Verlag  
Lessingstr. 20  
88427 Bad Schussenried  
Telefon (07583) 9265-37  
Fax (07583) 9265-39

Preis des Einzelhefts: DM 6,50  
Jahres-Abonnement Inland: DM 69,60  
Schweiz: sFr 69,60, Österreich: öS 522,-  
EU-Länder: DM 89,60  
Andere europ. Länder: DM 99,80  
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung  
jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements  
sechs Wochen vor Vertragsende.  
Einzelheftbestellungen Telefon (07524) 9705-0

Druck: BechtleDruckZentrum  
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBÄHNER erscheint  
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den  
Verlag von der Lieferungsspflicht. Ersatzansprüche  
können nicht anerkannt werden.

Alle Rechte vorbehalten.  
© by MEB-Verlag GmbH.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos  
oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag  
keine Haftung.  
Bankverbindung: Volksbank Biberach  
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.  
Anzeigenpreisliste Nr. 18, gültig ab  
Heft 1/2000. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.



## Förderkreis Wiehltalbahn e. V.

### Betriebserlaubnis für Wiehltalbahn

■ Nur anderthalb Jahre nach Beginn der Reaktivierungsarbeiten wurde dem Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e. V. und der betriebsführenden Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) am 25. August 2000 die endgültige Betriebserlaubnis für die elf Kilometer lange Strecke Osberghausen – Oberwiehl erteilt. Die Hälfte der in Osberghausen von der Strecke Köln – Gummersbach (KBS 459) abzweigenden und bis Waldbröl und Morsbach führenden Wiehltalbahn wird somit wieder bedient. Gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg



Foto: U. Cies

**Regioshuttle VT013 von Transregio in Alperbrück auf der Wiehltalbahn anlässlich der Präsentationsfahrten durch Adtranz am 22. Oktober 2000.**

(VRS) hatte der Förderkreis ein Konzept für die 1994 stillgelegte Wiehltalbahn erarbeitet. Ende 1998 pachtete er die Strecke Osberghausen – Wiehl – Waldbröl von der DB AG und stellte sie in nur anderthalb Jahren Bauzeit wieder her. Mehr als 1500 Interessierte nutzten am 21. und 22. Oktober 2000 Präsentationsfahrten des Regioshuttles VT 013 von Transregio zu einer Reise durch das Wiehltal. Die noch verbleibenden Streckenabschnitte sollen ebenfalls schnellstmöglich aufgearbeitet werden. Darüber hinaus organisiert der Verein nostalgische Sonderfahrten auf der Wiehltalbahn.



Mitte September machten sich sechs Triebwagen vom Typ GT 8 der Dortmunder Straßenbahn auf den weiten Weg nach Rumänien. Dort sollen sie in Resita zum Einsatz kommen.

Foto: T. Losh

## DB AG

### Bahncard wird teurer

■ Nach knapp zwei Jahren passt die DB die Bahncard-Preise der allgemeinen Preisentwicklung an. Eine Bahncard der 2. Klasse kostet ab 1. Januar 2001 mit 270 Mark zehn Mark mehr als bisher. Wer in der 1. Klasse zum halben Preis reisen möchte, zahlt dann 540 Mark. Die Bahn weist ferner darauf hin, dass für alle Bahncards, die bis 31. Dezember 2000 gekauft werden, die alten Tarife gelten.

## Zwischenhalt

■ Nach 24 Tagen Unterbrechung ist die Strecke Genf – Mailand seit Mittwoch, 8. November 2000, wieder durchgehend befahrbar. Am 15. Oktober hatten Unwetter die Strecke auf dem Abschnitt St. Maurice – Domodossola und die Bern-Lötschberg-Simplon-Linie zwischen Brig und Goppenstein so schwer beschädigt, dass der Zugverkehr eingestellt werden musste. Das Ausmaß der Schäden beläuft sich auf mehrere Millionen Schweizer Franken.

■ Die Schweizer Bundesbahnen (SBB) und die Mittelthurgau-Bahn (MThB) wollen mit einem gemeinsamen Bahnunternehmen das Regionalverkehrsangebot in der Bodenseeregion weiter ausbauen und Marktanteile zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs gewinnen.

■ Seit Ende Oktober erstrahlt das Empfangsgebäude der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) in Elend wieder in altem Glanz. Bei den sechs Wochen dauernden Arbeiten wurde die komplette Fassade des 1901 errichteten Gebäudes gereinigt, ausgebessert und mit einer Holzverkleidung nach historischem Vorbild farbig gestaltet.

■ Frankreichs Premierminister Lionel Jospin eröffnete am 27. Oktober 2000 in Lille den zweiten Abschnitt des von der Siemens-Tochter Matra Transport International (MTI), Paris, entwickelten vollautomatischen Stadtbahnsystems (VAL). Das VAL-Netz Lilles wuchs damit auf 32 Kilometer Länge.





## Unfall

### Blech bringt Lok zum Entgleisen

Ein aus Schweden kommender Güterzug hatte am 9. November 2000 nur unzureichend gesicherte Ladung. Infolgedessen verlor er im Bahnhof Trebbin zwischen Jüterbog und Ludwigsfelde einige Stahlbleche. Ein Regionalexpress von Elsterwerda-Biehla nach Wittenberge fuhr auf die Bleche auf. Die Zuglok 114009 entgleiste in der nördlichen Bahnhofsabfahrt. Personen kamen glücklicherweise nicht zu Schaden. Auf 500 Metern wurden die Betonschwellen beschädigt. Fahrwerk und Fahrmotoren der Lok wurden in Mitleidenschaft gezogen. Der Seddiner Hilfszug kam zum Einsatz, um die Lok des aus RE160-Doppelstockwagen bestehenden Zuges wieder einzugleisen.



Foto: R. Guther

114009 ist nach ihrem Ausflug ins Schotterbett wieder eingeleist.



Seit dem 16. Oktober fahren auch in Nordrhein-Westfalen auf der Strecke Olpe – Finnentrop (KBS 442) Triebwagen der Baureihe 640. Am 21. Oktober überfährt einer der modernen Triebwagen den Ahauser Stausee bei Attendorn.

Foto: J. Hajt

## DB AG

### Zahlreiche Ausfälle bei der BR 101

Die DB AG hat derzeit offensichtlich Probleme mit der Baureihe 101. Zwei der Makrolonwerbeloks für die Bayer AG standen zeitweise mit Bremsschäden in Hamburg. Bis Freitag, 17. November fielen innerhalb weniger Tage weitere sieben Maschinen durch Schäden im Antriebslager aus. Manche anderen Lokomotiven konnten nicht eingesetzt werden, da sie auf Ersatzteile warteten.

Der RB 28912 Mannheim – Darmstadt fuhr am 22. Oktober 2000 bei starkem Nebel durch den Bahnhof Bickenbach, ohne zu halten. Die Fahrgäste konnten erst auf der folgenden Station aussteigen.

Der Bau der künftigen niederländischen Hochgeschwindigkeitslinie Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen ist zunehmend umstritten. Das Verkehrsministerium und die Niederländischen Eisenbahnen (NS) sind sich gegenwärtig über die Vergabe der Bauarbeiten uneins.

Die Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn AG (AKN) fährt seit 5. November 2000 auf der 24 Kilometer langen Strecke zwischen Heide und Büsum im Stundentakt.

Aufgrund der positiven Kundenresonanz weitet die Deutsche Bahn auf ihrer Homepage [www.bahn.de](http://www.bahn.de) das Online-Angebot für den Sondertarif Surf & Rail aus. Ab 1. November stehen insgesamt 978 Verbindungen für Internet-Freaks zur Verfügung, die sich dann die günstigsten Direktverbindungen zwischen 65 deutschen Städten herausuchen können.

Ein Gleisarbeiter starb am 9. November 2000, als ICE 742 bei Schönhausen (Landkreis Stendal) mit etwa 100 km/h in einen eineinhalb Quadratmeter großen Bauwagen raste. Die 279 Reisenden und ein weiterer Gleisarbeiter kamen mit dem Schrecken davon. Warum der Bauwagen auf dem Gleis stand, konnte bisher nicht geklärt werden.

Um sich besser auf ihr Kerngeschäft konzentrieren zu können, will die Deutsche Bahn AG ihre Service-Tochter DVM verkaufen. In der DVM-Gruppe sind sieben Reinigungsgesellschaften und die für Sicherheit zuständige Bahn Schutz & Service GmbH gebündelt. Die DVM beschäftigt 12500 Mitarbeiter.

Trotz der Anmietung von 80 Reisezugwagen bei der Belgischen Staatsbahn (SNCB) hält die Rollmaterialknappheit bei den Niederländischen Staatsbahnen (NS) weiterhin an. Es fehlen immer noch an die 300 Wagen.

Die Lufthansa und die Deutsche Bahn AG vernetzen ihr Angebot zwischen Frankfurt und Stuttgart. Von März 2001 an sollen Fluggäste mit ihrem Ticket täglich sechs, von Juni 2001 an sieben ICE-Züge auf dieser Strecke wie einen innerdeutschen Flug nutzen können.

Obwohl der Deutschen Bahn AG (DB AG) der Einsatz des Herbizids Diuron im Jahre 1996 vom Umweltbundesamt verboten wurde, will das Unternehmen das Pflanzengift wieder versprühen. Nach eigenen Angaben der DB AG gefährde der starke Unkrautbewuchs die Sicherheit des Schienenverkehrs.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) will sich von ihrer fünfzigprozentigen Beteiligung an der Scandlines AG in Rostock trennen. Die DB AG nannte keine Gründe, warum sie ihre Anteile an der 3000 Mitarbeiter beschäftigenden Fährreederei verkaufen will.

Bei den Straßenbahnbetrieben Rotterdam fallen durchschnittlich 20 Prozent des Personals wegen Krankheit aus, zeitweise bis zu 55 Prozent. Eine Untersuchung der Gründe, die zu dieser hohen Ausfallquote führten, konnte nicht durchgeführt werden, da die mit der Überprüfung beauftragte Abteilung Personal und Organisation der Straßenbahnbetriebe selbst eine Krankheitsquote von knapp 23 Prozent aufwies.

Einheitliche Fahrkarten für Bahn und Bus machen den Nahverkehr attraktiver. Dieser Weisheit folgte auch die Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt, als sie am 27. September 1998 den Magdeburg-und-Umland-Tarif einführte. Mit dem so genannten MUM-Ticket können neben allen Magdeburg tangierenden Nahverkehrszügen der Deutschen Bahn AG auch die Stadtbusse der Landeshauptstadt sowie in Aschersleben, Genthin, Staßfurt u. a. mit einer Fahrpreissparnis von etwa 30 Prozent benutzt werden.

Ein Lokführer-Lehrling fuhr aus der Station Richmond bei London aus, in der Annahme, der richtige Lokführer befinde sich in der Lok. Jener aber saß auf der Bahnhofs-Toilette. Von dort zurückgekehrt, bemerkte dieser, dass der Zug ohne ihn abgefahren war. Geistesgegenwärtig veranlasste er, dass alle Signale auf der Strecke auf Rot gestellt wurden und raste im Taxi seiner Lok hinterher.





## FRAGEZEICHEN

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



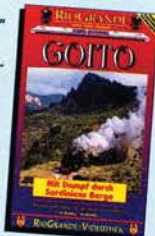
Foto: M. Kratzsch

■ Inmitten der sonnigen und frostigen Winterpracht des Bahnhofs Rauenstein wirken die beiden Bergköniginnen der Baureihe 95, im Umsetzen begriffen, einfach wuchtig. Der Entwurf für diese Maschinen basierte auf den 1'E1'-Loks Mammut, Wisent, Elch und Büffel, welche die Halberstadt-Blankenburger-Eisenbahn (HBE) 1917 in Auftrag gab. Mit den für die damalige Zeit gigantischen Dampfzügen löste die HBE ab 1920 erfolgreich ihre Zahnradloks ab. Die preußische Staatsbahn wollte es ihr nachtun und gab eine verbesserte 1'E1' in Auftrag. Diese sollte ferner als Drucklok die schweren Güterzüge auf den Mittelgebirgs-Hauptstrecken, so etwa der Frankenwaldrampe oder der Geislinger Steige, über den Berg schieben. Das erste Meister-Stück des Chefkonstruktors der Berliner Firma, der auch für die HBE-Tierklasse sowie die Zahnradlok der Baureihe T28 verantwortlich zeichnete, verließ die Werkshallen im Stadtteil Tegel am 26. Januar 1923. Die insgesamt 45 Lokomotiven erfüllten die in sie gesetzten Erwartungen. Auf den Strecken um Sonneberg konnten die letzten, auf Ölfeuerung umgerüstet, erst Anfang der 80er-Jahre von Dieselloks abgelöst werden. 1992/93 kehrten die letzten beiden betriebsfähigen Exemplare nochmals auf ihre alten Stammstrecken zurück. Leider stehen auch sie heute kalt im Museum. Die Namen des meisterhaften Konstrukteurs der 95 und seines Arbeitgebers würden wir nun gern von Ihnen erfahren.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15.01.2001 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 „Goito: Mit Dampf durch Sardinien Berge“ aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, die Gewinne werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten im Novemberheft lautete „1020“ und „Linz“.

Die 20 Exemplare „Goito: Mit Dampf durch Sardinien Berge“ haben gewonnen:

Rolf Löser, 17034 Neubrandenburg; Wieland Stock, 72076 Tübingen; Kaan Dyba, 86391 Stadtbergen; Franz Belschan, A-2362 Biedermannsdorf; Günter Reinhardt, 08112 Wilkau-Haßlau; Bernhard Cafourell, 01855 Sebnitz; Peter Hanke, 06118 Halle/Saale; Bertram Jülich, 53416 Remagen; Dieter Muser, 86157 Augsburg; Patricia Winkler, 95032 Hof; Diethelm Ziegler, 89537 Giengen; Wolfgang Vieweg, 75031 Eppingen; Klaus Heisler, 48317 Drensteinfurt; Joachim Bobrowski, 34266 Niestetal; Andrea Bichbäumer, 48317 Drensteinfurt; Florian Bender, 66440 Blieskastel; Herbert Krainer, A-9500 Villach; Klaus Missang, 04463 Großpösna; Alexander Porschke, 83365 Nußdorf/Chiemgau und Günther Harms, 22393 Hamburg.



RSE 53

## Heimkehr nach 32 Jahren

■ Am 21. Oktober 2000 konnte die in den Malowa-Bahnwerkstätten äußerlich aufgearbeitete Dampflok 53 in ihren ebenfalls restaurierten Asbacher Lokschruppen zurückkehren. Die 600 PS starke 1'D1' Maschine mit einer Spurweite von 785 Millimetern entstand 1944 in der Siegerländer Lokschieme Jung in Jungenthal. Bis 1968 schleppte sie, ölgefeuert, schwere Basaltzüge zwischen Asbach und dem Rheinhafen in Bonn-Beuel. Zukünftig soll sie und der weitgehend erhaltene Bahnhof Asbach Mittelpunkt eines Themenparks rund um den Basalt sein. Die von Asbach ausgehenden Strecken- und Anschlussstrassen haben sich bereits teilweise in Rad- und Wanderwege verwandelt. Später sollen Besucher des Parks auch Steine klopfen können.



Foto: W. Clössner

Erstmals zeigte sich die restaurierte RSE 53 am 21. Oktober 2000 der Öffentlichkeit. Der zum Bewegen nötige Lanz-Bulldog soll von einer Diesellok abgelöst werden.

Schweiz

## Probefahrten der BR 185

■ Zwei Lokomotiven der neuen Zweifrequenz-Baureihe 185 von Adtranz waren vom 14. bis 17. November zu Probefahrten in der Schweiz. Am 14. zogen sie einen 3800 Tonnen schweren Tonerdezug von Basel in Richtung Lötschberg. Am 15. und 16. November wurden weitere Tests auf dem Netz der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn durchgeführt. Für den 17. war eine Versuchsfahrt auf dem Gotthard vorgesehen. Starke Schneefälle ließen die Maschinen jedoch nur bis Erstfeld kommen.



Foto: A. Schmutz

185 001 und 003, begleitet von den beiden BLS-Maschinen 465 004 und 009, bei Anfahrversuchen auf dem Viadukt von Frutigen.





Foto: D. Hruza

**Dunkle Wolken über der Außerfernbahn: Am 27. August wartet der ÖBB-Triebwagen 6020 105 in Ehrwald auf die Abfahrt.**

### Außerfernbahn

## Ungewisse Zukunft

■ Nach der Auskunft von Emmerich Müller, Leiter des Personenverkehrs bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), in einem Gespräch mit dem Bürgermeister von Reutte in Tirol, Helmut Wiesenegg, wollten die ÖBB bereits zum 9. Oktober 2000 sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr auf der Außerfernbahn von Reutte nach Garmisch-Partenkirchen einstellen. Der Personenverkehr zwischen Reutte und Ehrwald sollte dann mit Straßenomnibussen betrieben werden. Diese Entscheidung wurde mit der mangelnden Wirtschaftlichkeit der Strecke begründet. Ende August wurde vom österreichischen Verkehrsminister Michael Schmid dieses Vorhaben der

ÖBB abgelehnt. Die Außerfernbahn solle bis zum Fahrplanwechsel 2001 durch die ÖBB weiterbetrieben werden und während dieser Zeit von der ÖBB ein privater Anbieter für die landschaftlich schöne Strecke gefunden werden. Die Bayerische Oberlandbahn (BOB) habe sich schon interessiert. In der Zwischenzeit hat die DB bereits ein Drittel der Fahrleitungsmasten zwischen Garmisch und Griesen abgebaut. Der Personenverkehr wird derzeit nach dem regulären Fahrplan mit Bussen abgewickelt. Ein Einsatz Kemptner 628 von Reutte nach Garmisch findet vorerst nicht statt. Güterverkehr wird noch auf der Schiene, unter anderem mit einer Ingotstädter BR 290, gefahren.

## Top und Flop



### TOP: Bahncard-Regelung

Treue Fahrgäste sollte man gut behandeln. Diese Erkenntnis hat sich teilweise auch bei der Bahn AG durchgesetzt. Lange Zeit wurden beispielsweise vergessliche Bahncard-Inhaber regelrecht „zusammengeschissen“, wenn sie die Plastikkarte vergessen hatten. Nachzahlen war natürlich Pflicht. Inzwischen gehen die Zugbegleiter aber richtig höflich vor und erklären ausführlich die aktuelle Regelung: Man zahlt nach, zeigt den Ausweis und erhält eine entsprechende Bestätigung. Mit dieser bekommt der vergessliche Fahrgast den zugezahlten Betrag unter Vorlage der Bahncard an DB-Fahrkartenschaltern wieder zurück. Damit werden schwarze Schafe, die es auch gibt, zur Kasse gebeten, das Risiko, einen ehrlichen, aber vergesslichen Stammkunden zu verärgern, wird ausgeschlossen. Die geringe „Strafe“, das zu viel gezahlte Geld am Bahnhof wieder abzuholen, wird jeder akzeptieren.



### FLOP: Werbung fürs Auto

Mit neuen und kritischen Inhalten wollte die Deutsche Bahn AG ihre Mitarbeiterzeitung Bahnzeit offener und kritischer gestalten. Die in der Ausgabe vom Oktober 2000 enthaltene Service-Seite mit ausführlichen Hinweisen zum Spritsparen beim Autofahren hätte in der Form allerdings eher in eine Autozeitschrift wie beispielsweise die ADAC-Motorwelt gepasst: Tipps zur spritsparenden Fahrweise nebst Adressen von Fahrschulen, die entsprechende Kurse anbieten. Ein Hinweis, dass sich die steigenden Ausgaben für Benzin durch Umsteigen auf die Bahn und Nutzung von anderen Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs verringern lassen, fehlt leider. Offenbar geht man inzwischen bei der Bahnzeit davon aus, dass die Eisenbahn auch für die Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG kein attraktives Beförderungsmittel mehr ist. Oder hat die Redaktion die neue Offenheit einfach zu weit ausgelegt?

### Eurobahn Verkehrsgesellschaft

## Probefahrten im Teutoburger Wald

■ Die Eurobahn Verkehrsgesellschaft mbH & Co KG testete im Oktober auf der Strecke Bielefeld – Rahden (KBS 386) drei Regioshuttle vom Typ RS1 der Freiburger Eisenbahngesellschaft (FEG) mit den Betriebsnummern VT 3.01 – VT 3.03 im Planverkehr. Die FEG übernahm zum Fahrplanwechsel am 5. Oktober 2000 im Auftrag des Verkehrsverbundes Mittelsachsen für die Dauer von 19 Jahren den Reisezugverkehr auf der Regionalbahnlinie Freiberg – Holzgau (KBS 514). Besitzer der 31 Kilometer langen Strecke ist die RP-Eisenbahn GmbH, die die Gleisanlagen von DB Netz für die Dauer des Verkehrsvertrages gepachtet hat. Der Fahrplan sieht werktags einen Stunden- und an den Wochenenden einen Zweistundentakt vor. Alleiniger Gesellschafter der FEG ist derzeit noch die Eurobahn; zu einem späteren Zeitpunkt will man die Kreisverkehrsgesellschaft Freiberg und vier private Busunternehmen als regionale Partner integrieren.



Foto: M. Schumann

**Im Oktober testete die Eurobahn die Regioshuttle der FEG im Planeinsatz: VT 3.01 wartet als DNR 81899 in Rahden auf die Abfahrt nach Bielefeld.**





## ZEITREISE

### Tristesse in Kirchenlaibach

Die Bayerische Ostbahn erreichte im Jahr 1863 durch den Bau der eingleisigen Verbindung zwischen Bayreuth und Weiden den Ort Kirchenlaibach. 15 Jahre später kreuzte die Fichtelgebirgsbahn Nürnberg – Hof die bereits bestehende Linie, und der Kreuzungspunkt Kirchenlaibach erhielt bis zur Jahrhundertwende ein Bw mit Drehscheibe und zwölfständigem Ringlokschuppen. Anfangs waren hauptsächlich Maschinen bayerischer Bauart dort beheimatet, die 1934 von den Baureihen 56, 57 und 64 abgelöst wurden. Die DB hatte im Schnitt 24 Lokomotiven in Kirchenlaibach stationiert. Ab 1950 ersetzte die DB Maschinen der Baureihe 42 durch 50er. 1966 begann der Niedergang von Kirchenlaibach mit dem Abzug der Bubiköpfe (BR 64) nach Weiden. Die Dampfloks der BD Nürnberg wurden ab 1970 auf wenige Bw konzentriert. Das Bw Kirchenlaibach wurde 1973 aufgelöst. Die verbliebenen 24 Maschinen der Baureihen 50 bis 53 wurden zwar dem Bw Bayreuth zugeordnet, blieben wegen Platzmangels in der Wagnerstadt noch bis 1975 in ihrer alten Heimat. Ihre letzte traurige Pflicht hatten die Maschinen bei der Sprengung des Lokschuppens zu erfüllen: In Zweierreihen aufgestellt dienten sie dem Schutz der Bahnanlagen. Im Oktober 1981 wurde Kirchenlaibach, nach der Auflösung des Bw Bayreuth, als Einsatzstelle dem Bw Hof zugeordnet, bevor es 1997 auch diese Aufgabe verlor. Heute erinnert nur noch ein verwaister Wasserturm an das Bw Kirchenlaibach.



1974

Aufgereiht stehen bei einer Dampflokparade am 12. April 1974 im ehemaligen Bw Kirchenlaibach insgesamt 14 Lokomotiven der Baureihen 050 bis 053.



1998

24 Jahre später, am 11. April 1998, steht am selben Ort nur noch der inzwischen restaurierte Wasserturm und erinnert an vergangene Dampflokzeiten.

Foto: Axel Polnik



Die durchgehenden Regionalexpresszüge von Dessau nach Schwedt verkehren auf dem Abschnitt von Angermünde nach Schwedt auf nicht elektrifizierter Strecke. Vorspann vor der Wendezuggarnitur leistet dabei eine Lok der BR 232, hier 232453 vor 143874, am 23. September 2000.

Foto: Dr. Rolf Brünning

### Straßenbahn in Braunschweig

#### Für eine Mark

■ Zum symbolischen Kaufpreis von einer Mark erwarb ein Zwischenhändler den Arbeitstriebwagen 415 der Braunschweiger Verkehrs-AG. Der Schleifwagen von Schörling aus dem Jahr 1946 wurde aufgrund eines Schadens bereits seit Jahren nicht mehr eingesetzt. 1997 erhielt er noch eine frische Lackierung.



Transport des ATw 415 nach Salzgitter, wo er ausgestellt wird.

Foto: Jens Winnig