

Ein Haus für die Bahn

IN SOPRON:

Die Deutschen

IM WETTBEWERB:

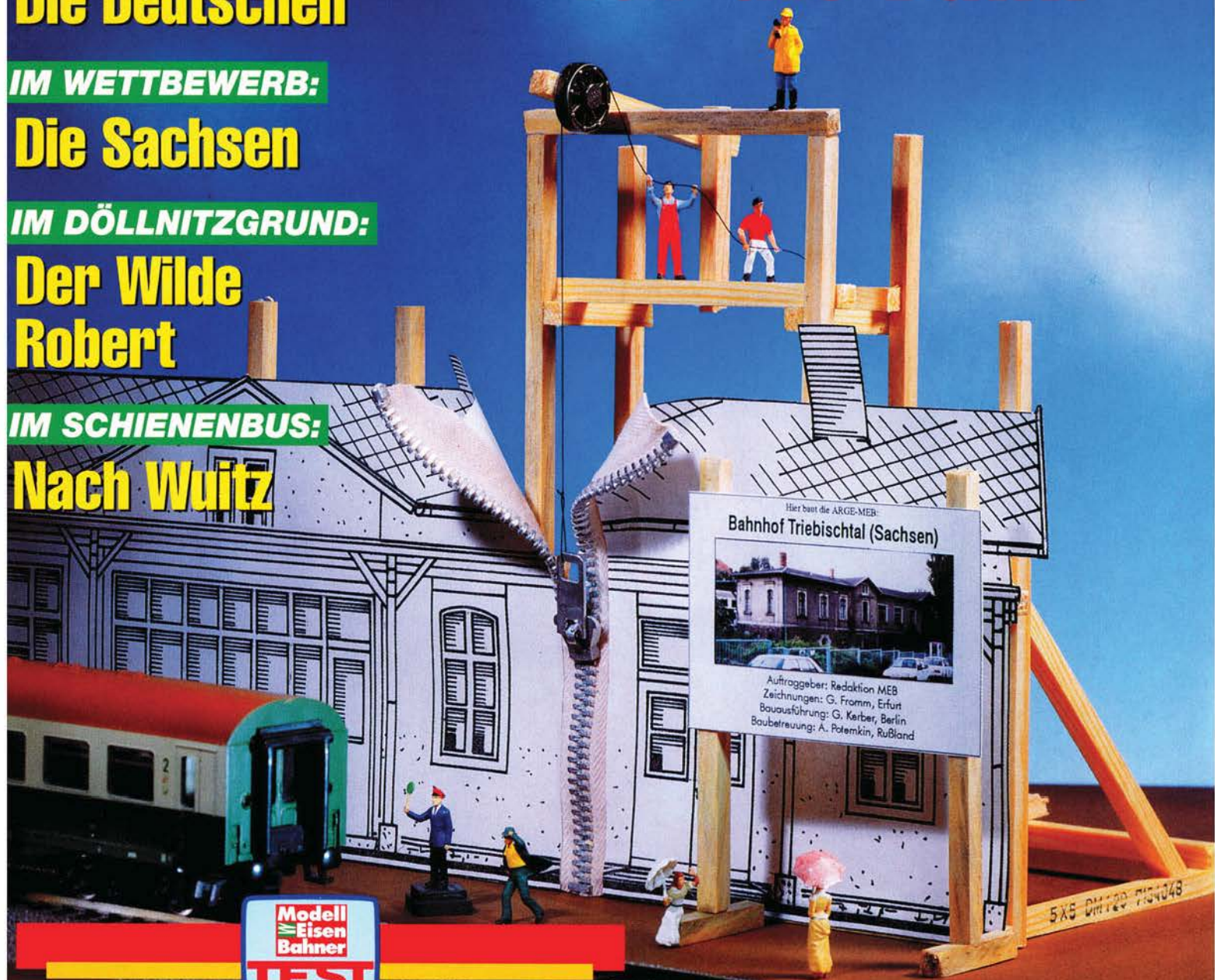
Die Sachsen

IM DÖLLNITZGRUND:

Der Wilde Robert

IM SCHIENENBUS:

Nach Wuitz



Modell Eisen Bahner
TEST

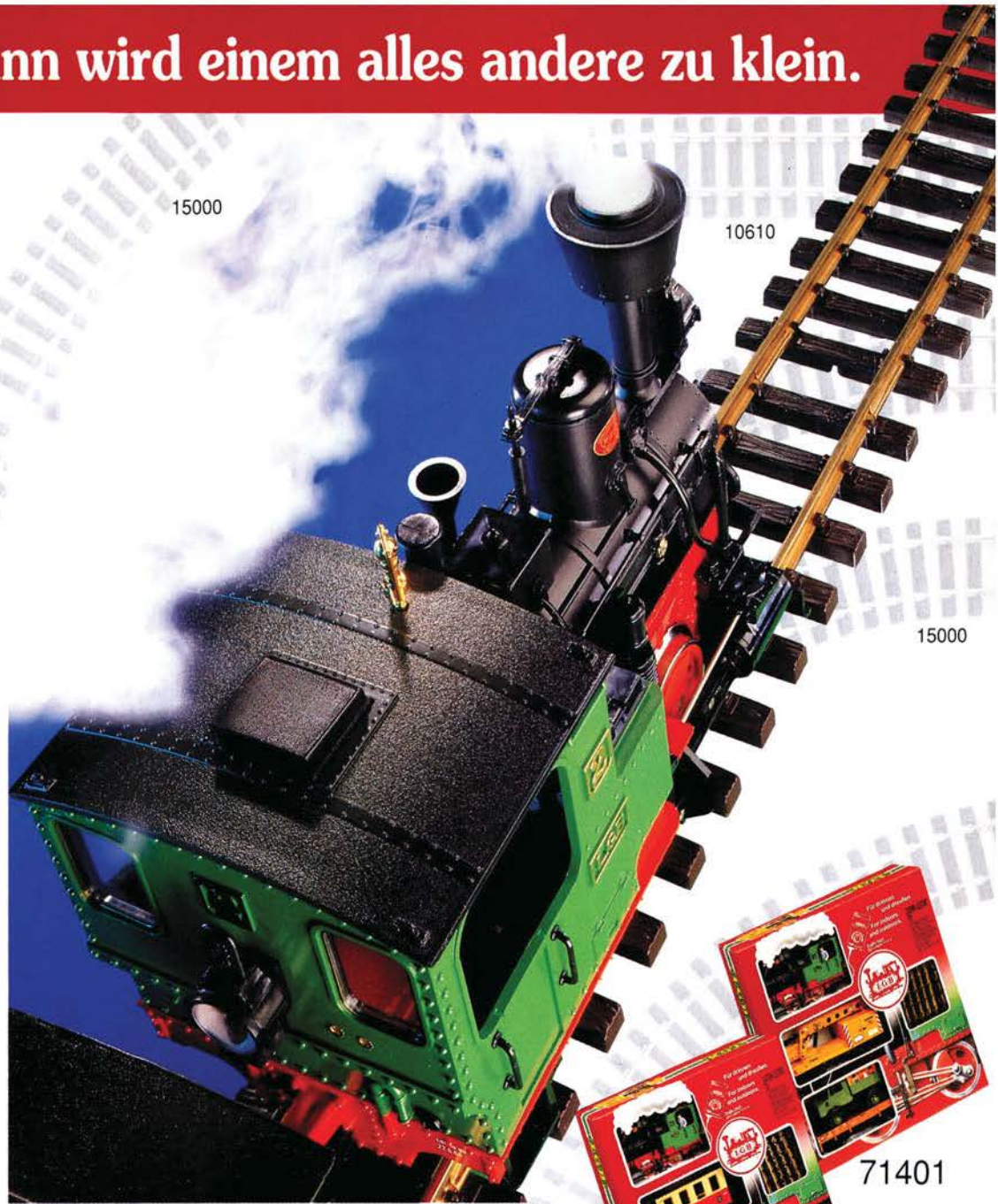
N-Power
BR 232 und 234

von Minitrix

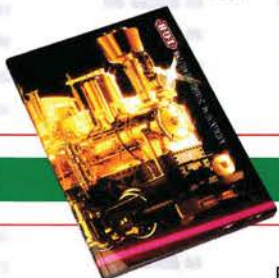
H0-Edeldampf
BR 59

von Rivarossi

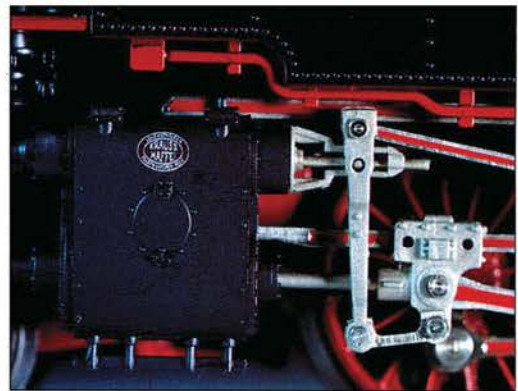
LGB-Irgendwann wird einem alles andere zu klein.



**Eine Modelleisenbahn macht Spaß, klar doch.
Aber wie fantastisch groß der Spaß sein kann,
erfahren Sie erst mit LGB.
Die GROSS-BAHN für drinnen und draußen
und mit allem Drum & Dran wartet schon
bei der nächsten LGB-Station:
Spontanes Umsteigen nicht ausgeschlossen.**



ERNST PAUL LEHMANN PATENTWERK · Saganer Straße 1-5 · D 90475 Nürnberg
Mehr Information über das Gesamtprogramm beim Fachhandel oder direkt bei ERNST PAUL LEHMANN PATENTWERK



TEST: Aus 363 Teilen haben die Modellbauer bei Rivarossi in Como das Edeldampfproß der württembergischen K zusammengesetzt. Wir waren sehr gespannt, wie sich die sechsfach gekuppelten Radsätze durch die Schikane unserer Testanlage zwingen würden. Die Antwort und mehr gibt es ab **Seite 36**.

RUBRIKEN

Bahnpost	4
Leitartikel	5
Drehscheibe	16
Güterschuppen	26
Modell-Garage	32
Modell-Drehscheibe	33
Zugschluß	57
Fahrplan	58
Vorschau	59
MEB-Fahrzeug-Lexikon	60

VORBILD

Die Deutschen in Sopron

Lokomotiven laufen in Europa über drei Länder **6**

Hello, good bye

Englands Eisenbahn, Fortsetzung und Schluß aus 6/94 **10**

Der wilde Robert im Döllnitzgrund

Eine privatisierte Schmalspurbahn mausert sich **12**

Doppeljubiläum im Mecklenburgischen

Friedland und seine Eisenbahnen feiern **14**

Die Zillertalbahn

Ein 760-mm-Urlaubsziel in Tirol **20**

Schwarze Lok mit roten Rädern

Eine Bahngeschichte um die Modellbahn **23**

MODELL



Edeldampfproß

Württembergische K in H0 von Rivarossi **36**

Power aus Rußland

232 und 234 in N von Minitrix **40**

Im Schienenbus nach Wuitz

Ein H0m-Modul aus dem Sächsisch-Thüringischen **42**

Tips & Tricks

Vom Löten mit Clips und vom Bett mit Bahnhof **45**

Ein Haus für die Bahn

Nebenbahnen werden auf der Modellbahn erhalten **48**

Die Sachsen rufen zum Wettbewerb

Der Sächsische Regionalverband pflegt eine Tradition **52**

So bauen wir

Ein Schaustück für den Wohnzimmerschrank **53**

Gartenbahnwagen-Umbauten

Aus LGB-Modellen werden Reichsbahnwagen **55**



Modell Eisen Bahner **IM ABONNEMENT!**
regelmäßig und pünktlich
in ihrem Postkasten.
STEIGEN SIE ZU!
Nutzen Sie den Bestell-
coupon auf **Seite 58**.



Feierabend auf einer Anlage nach Motiven der GMWE, der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn. Bevor jedoch die Betriebsruhe in Kraft tritt, sehen wir uns gründlich um auf den H0m-Modulen der Leipziger Modellbahner. **Seite 42.**



Der Wilde Robert hält hier nicht, weil ein kleiner Robert dringend mal mußte, sondern zum ...Oster-eiersuchen! Solche und andere Attraktionen bietet Sachsens private Döllnitzbahn das ganze Jahr über. **Seite 12.**

Zum Titelbild:

Das Nebenbahnsterben ist europaweit seit einer vollen Generation im Gange. Immer wieder ist andererseits zu erleben, wie Enthusiasten nach Unterlagen, nach Zeitzeugen, nach Relikten suchen, um sich ein Bild der schon überwachsenen Bahn zu machen. Eine Möglichkeit, Vergangenes lebendig zu erhalten, ist der Modellbau. Die Scheu vor handwerklichem Unvermögen braucht nicht zu sein. Wir zeigen praktisch an einem Beispiel, wie so etwas mit einfachen Mitteln sehr effektiv zu machen ist. Foto: A. Stirl

Auf der 760-mm-spurigen österreichischen Zillertalbahn erfreuen sich dampfgeführte Touristenzüge ebensolchen lebhaften Zuspruchs wie moderne Dieseltriebwagen. Wichtige Aufgaben hat die kleine Bahn auch im Güterverkehr. **Seite 20.**

JACOBS HATTE VORGÄNGER

In seinem Schreiben „Jacobs kam später“ in Heft 5/94 sagt Herr Hoyer, daß die Jacobs-Gestelle erstmals ab 1924 von der WUMAG Görlitz in Großserie verwirklicht worden sind. Dem möchte ich widersprechen. Nigel Gresley, der später die Baureihe L&NER A4 entwarf, zu der die schnellste Dampflokomotive der Welt, MALLARD, gehörte, war für den Wagenpark der Great Northern Railway zuständig und veranlaßte 1912 den Umbau von zwei Zügen mit je vier dreiachsigen Einzelwagen zu Einheiten mit solchen später nach Jacobs bezeichneten Drehgestellen. Dadurch wurde es möglich, die schweren Einzelwagen leichter zu gestalten, zumal der Pendlerverkehr in ungeahntem Maße zunahm und die Leistungssteigerung der Tenderlokomotiven im Vorortverkehr nicht damit Schritt halten konnte. Der Erfolg gab Gresley recht: Auch nach dem 1. Weltkrieg wurden immer mehr Vorortwagen zu solchen Einheiten umgebaut, ja selbst die wunderschönen Teakholz Fernstreckenwagen der GNR und der L&NER blieben nicht außen vor. Solche Einheiten liefen auf den Strecken London-Edinburgh, London-York und London-Leeds/Bradford.

Erst mit offizieller Einführung des „Flying Scotsman“ als kompletter Zug (der Name war bis dahin nur im Volksmund verankert) ging die L&NER wieder dazu über, Einzel-Teakholzwagen mit zwei Drehgestellen zu bauen.

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

W. Härtel, 35390 Gießen

sein müsse. Am 13. September mahnte ich per Einschreiben. Am 1. Oktober telefonierte ich mit Herrn Schmidt. Er versprach, die Ware am 4. Oktober zuzusenden. Am 18. Oktober telefonierte ich erneut; man sagte, das Paket sei unterwegs. Am 3. November setzte ich eine letzte Frist zum 15. November; kurz nach dem 3. November traf die erste Teillieferung ein.

Am 9. Dezember machte ich die Firma aufmerksam, daß die Liste der noch ausstehenden Teile unvollständig sei; ferner habe man falsche Bausteine geliefert.

Am 4. Januar 1994 wiederholte ich den Brief.

Am 10. März schrieb ich erneut, weil es weder eine Reaktion auf die Briefe noch eine zweite Lieferung gegeben hatte, und setzte eine Frist bis 25. März mit der Ankündigung, mich an die Öffentlichkeit zu wenden. Umgehend erhielt ich kommentarlos eine zweite Teillieferung. Die angemahnten fehlenden Teile waren nicht dabei. Dafür wurde behauptet, daß nun die Lieferung komplett sei. Mir fehlen immer noch diverse Bausteine und Platinen, dafür

habe ich Bausteine, die ich nicht bestellt habe und die mir nichts nützen.

Enttäuschung? Gar kein Ausdruck!

H. Gasser-Leitz, CH-4125 Riehen

SCHLESIEN

In Heft 5/94 schrieben sie in den Nachrichten auf Seite 17, daß es in Oberschlesien das größte elektrisch betriebene Netz Deutschlands gab. Das ist geographisch falsch. Es handelt sich um Niederschlesien. Oberschlesien beginnt erst östlich von Breslau.

S. Rohierse, 82024 Taufkirchen

Die Regierungsbezirksgrenze zwischen Nieder- und Oberschlesien verlief zwischen Brieg und Oppeln etwa in Richtung SW-NO. Oberschlesien liegt östlich davon.

Das größte zusammenhängende elektrisch betriebene Netz umfaßte 1935 fast 1200 km Strecke; es war das bayerisch-württembergische Netz.

E. Siegesmund, 02826 Görlitz

AKKULOK

Die Einwendungen von Herrn Letschert in Heft 4/94 sind völlig richtig in bezug auf akkugespeiste Straßenfahrzeuge: Elektroautos müßten aus Umweltschutzgründen verboten werden! Bei Schienenfahrzeugen liegen die Verhältnisse anders. Die hydraulischen Getriebe der Diesellok haben im Anfahrbereich (beim Rangieren häufig) einen schlechten Wirkungsgrad, sie fahren gleichsam mit schleifender Kuppelung. Bei modernen Akkulok hingegen erfolgt die Regelung nicht mehr über Vorwiderstände, die sinnlos Energie verbraten, sondern verlustlos mittels Leistungselektronik.

Bei der Diesellok gilt es als Fortschritt, wenn die Bremsleistung auf hydraulischem Wege in Wärme umgewandelt werden kann, ohne dabei Bremsklötze und Radreifen zu verschleifen. Die Akkulok dagegen kann Bremsenergie zurückgewinnen. Was die „unnötige Masse“ der Akkus betrifft: die meisten Rangierdieselloks müssen mit Ballastgewichten versehen werden, um überhaupt die nötige Zugkraft auf die Schienen zu bringen!

M Bauer, 01109 Dresden

KEIN ANSCHLUSS!

Im Beitrag „70 Jahre elektrische S-Bahn in Berlin“ in Heft 4/94 ist zu lesen, daß sich auch die Schweiz den Vereinbarungen aller deutschen Staaten angeschlossen habe, ihre Fernstrecken mit 15 kV 16 2/3 Hz zu elektrifizieren. Ich meine, daß Versuche in der Richtung in mehreren Staaten stattgefunden haben und daher nicht von einem Anschluß gesprochen werden darf. Es sei für die Schweiz an einige Daten erinnert:

1904 Behn-Eschenburgs schnelllaufender einphasiger Reihenschlußmotor niedriger Frequenz;

1905 Versuchsstrecke Seebach-Wettingen mit 15 kV 15 Hz und Siemens-Schuckert-Kettenfahrleitung;

1907 Planbetrieb Seebach-Wettingen;

1908 BLS-Beschluß, die Strecke Spiez-Frutigen mit 15 kV 15 Hz zu elektrifizieren, um das System für die Bergstrecke Frutigen-Brig zu testen;

1910 Aufnahme des elektrischen Betriebs Spiez-Frutigen;

1913 Eröffnung der elektrischen Strecke Frutigen-Brig.

Der Grund für die Einführung dieses Systems bei den Schweizerischen Bundesbahnen waren doch bestimmt die Erfolge der BLS der Jahre 1910 bis 1913 mit dem System und nicht die Vereinbarung der deutschen Staaten von 1912.

E.v.Känel, CH-4654 Lostorf

AUSSCHNEIDEBÖGEN

Im Beitrag „Ausschneidebögen aus Karton“, Heft 6/94, Seiten 56-57, fehlte die Adresse für Dover-Publikations New York. Hier ist sie:

Dover-Publications, Inc.
31 East 2nd Street,
Mineola, N.Y. 11501.

Ferner bitten wir folgende Anschrift zu berichtigen:

bahnVerlag
Postfach 43 11 54
80741 München.
Schließlich muß es anstelle des Klett-ÖBV Verlag Stuttgart richtig heißen:

J.F. Schreiber Verlag,
Postfach 285,
73703 Esslingen.

Wir bitten um Entschuldigung.
Redaktion MODELLEISENBAHNER

GABORS DENKWEISE

Mit Interesse verfolge ich in den letzten Ausgaben die Diskussion über die ständig steigenden Verkaufspreise. Sind diese schon zu hoch für deutsche Modelleisenbahner, was sollen dann die Tschechen dazu sagen, wenn sie eine DM mit 18 Kronen bezahlen müssen? Dampfloks der Nenngröße N kosten zwischen 3000 und 6500 Kronen. Neulich habe ich die ICE-Garnitur von Fleischmann mit einer Mitteleinheit zum Preis von 7500 Kronen gesehen. Meine Rente beträgt zur Zeit 3160 Kronen pro Monat. Nicht nur deshalb hat mich der Artikel „Gabors Denkweise“ in Heft 5/94 stark berührt.

J. Dacek, Praha 10

Liebe Leser,

Ende Mai zog in Berlin Vorstandsvorsitzender Heinz Dürr von der Deutschen Bahn AG eine erste Bilanz seit der Privatisierung des Unternehmens. Das Zahlenwerk ist durch die aktuellen Medien veröffentlicht worden. Hier ist nicht der Platz, sich an den Milliardensummen der Verluste in der Vergangenheit und der Investitionen in der Zukunft zu berauschen. Wohl aber ist einzugestehen, daß es ein enormes Werk ist, was da angegangen wurde: Ein in hundertfünfzig Jahren in ziemlich starren Formen eingefahrenes Imperium mit unumstößlichen Zuständigkeiten aufzubrechen, einer kritischen Analyse zugänglich zu machen, zu bewerten und daraus moderne, wirtschaftlichen Gegebenheiten adäquate Organisationsformen abzuleiten bedeutet schon Titanenarbeit. Wieviel mehr Kraft erst ist nötig für die Umsetzung des Vorhabens, die unweigerlich mit Fehlern verbunden sein wird. Hier kann also auch nicht der Platz für kleinmütige Beckmesserei sein, schon gar nicht nach den ersten hundert Tagen.

Nichts desto trotz gibt es Dinge, die zur Opposition herausfordern müssen. Dürr billigte in seiner Bilanz dem Bereich Personenbahnhöfe als der Visitenkarte der Bahn für den geschäftlichen Erfolg und das Image des Konzerns eine entscheidende Rolle zu.

In der Tat waren Bahnhöfe in der Vergangenheit großartige Bauwerke für das Abfahren und Ankommen: Architektonische Repräsentationsbauten und Meisterwerke der Ingenieurbaukunst zugleich.

Nun schickt sich Berlin an, als wiedervereinigte deutsche Hauptstadt in einem gewaltigen Aufbauwerk nicht schlechthin seine seit Kriegsbeginn vernachlässigten Bahnanlagen zu sanieren, sondern sinnvoll den Erfordernissen kommender Jahrzehnte anzupassen. Das bietet Chancen. Eine davon ist im sogenannten Pilzkonzept enthalten mit dem Lehrter Bahnhof als „Stiel des Pilzes“. Er soll bekanntlich der Zentralbahnhof der Hauptstadt im Spreebogen mit Anschluß an das Regierungsviertel werden. Was normalerweise, mitunter selbst bei unbedeutenden Objekten, gang und gäbe ist, nämlich ein öffentlicher Wettbewerb, hat bei diesem herausfordernden Vorhaben eigenartigerweise nicht stattgefunden. Ende Februar war vielmehr zu erfahren, daß nur zwei Ingenieurbüros mit Projektstudien beauftragt worden waren. Einer der vier Entwürfe (Meinhard von Gerkan, Hamburg) soll realisiert werden.

Dieser Tage stellte indes ein junger Mann (Alexander Buchhofer) im Berliner Museum für Verkehr und Technik seine Diplomarbeit vor:

Ein Projekt zum Lehrter Bahnhof. Buchhofer wendet sich mit seiner Auffassung bewußt gegen die Anonymität eines Kaufhauses mit Bahnanschluß. Er folgt auch nicht den Ansichten der Leute vom BUND (für Umwelt und Naturschutz), die die alten Kopfbahnhöfe wieder aufgebaut wissen wollen, sondern nimmt die klassische Halle wieder auf und übersetzt sie ins moderne Zeitalter der Wiederentdeckung der Bahn.

Nach den derzeitigen Gegebenheiten hat Buchhofer keine Chance. Denn, wie gesagt, für die größte Herausforderung unserer Zeit an die Architekten und Bauingenieure, einen Zentralbahnhof für eine wiedererstehende Drehscheibe des europäischen Eisenbahnverkehrs zu bauen, hat es weder einen Wettbewerb in Deutschland noch in Europa oder gar weltweit gegeben.

Ich verstehe es nicht.

F. Borchert

***Drei Wege –
drei Möglich-
keiten – mit
garantierter
Flankenfahrt.***



Foto: Manfred Beck, Berlin



Grenzüberschreitende Loklangläufe

◀ **ÖBB 4020.102 in Mittenwald auf der bayerischen Karwendelbahn.**

schen Eisenbahn (CFL) fährt auf der DB-Lokomotive bis Koblenz, immerhin 150 Kilometer im fremden Streckennetz. Die seit Mitte der siebziger Jahre geltende Regelung ist für die CFL und die DB vorteilhaft. Den relativ kleinen Anteil am Laufweg des Zuges im Großherzogtum gleichen die Luxemburger mit der Personalleistung aus. Die Deutsche Bahn spart dafür Personal.

Südwesten

Die DB-Baureihe 181 bringt die EuroCities Frankfurt (Main) – Paris über den Grenzbahnhof Saarbrücken bis nach Metz, wo ohnehin wegen des Kopfmachens die Lokomotive wechselt. Sie fährt auch den EuroCity Wien-Paris von Stuttgart über den Grenzbahnhof Kehl nach Straß-

Die Deutschen in Sopron

Deutsche Lokomotiven in Jesenice, in Slowenien? Oder in Italien, am Brenner? Selbst in Sopron, der nordungarischen Stadt, sind sie anzutreffen. Zugegeben, das sind drei extreme Leistungen – aber sie sind planmäßig! Seit Mitte der achtziger Jahre erlebt der „grenzenlose“ Langlauf von Lokomotiven und Triebwagen aus Deutschland in zahlreiche Nachbarländer einen regelrechten Boom – aber auch von ausländischen Maschinen zu uns. Immer weiter ins Netz des Nachbarn führen die Dienstpläne.

Eine Systematik für die grenzüberschreitenden Lokomotivläufe ist schier unmöglich, sowohl wegen der unterschiedlichsten Bedingungen durch die Strom-, Sicherungs- und Signalsysteme als auch wegen der wechselnden verkehrlichen Bedeutung der Grenzbahnhöfe.

Über die Grenzen fahren sowohl Ein- als auch Mehrsystemlokomotiven, Schnelltriebwagen und regionale Zugkompositionen.

Norden und Westen

Auf der Vogelfluglinie kommt über den Grenzbahnhof Puttgarden der ungewöhnliche IC 3 der Dänischen Staatsbahnen (DSB) nach Hamburg. Der VT 624 der DB verkehrt über Leer und den Grenzbahnhof Nieuweschans nach Groningen (Niederlande). Die NS-Lokomotiven fahren nur wenige Kilometer bis zum DB-Mehrsystembahnhof (Gleich- und Wechselspannung) Bad Bentheim. Mehrsystem-Lokomotiven der Belgischen Eisenbahnen (SNCB) fahren Euro- und InterCity-Züge von Ostende an der Nordsee über Brüssel, den Grenzbahnhof Aachen, weiter nach Köln und durch das Ruhr-

gebiet bis Dortmund. DB-Zweissystemlokomotiven der Baureihe 181 sind auf der Moselstrecke von Koblenz über Trier-Wasserbillig bis Luxemburg zu Hause, vor Güterzügen bis Bettembourg. Aus mehreren Gründen (Sprach- und Vorschriftenkenntnisse, die Haftung bei Unfällen) wechselt das Lokomotivpersonal auf dem Grenzbahnhof. Im Verkehr CFL/DB gilt eine Besonderheit: Das Personal der Luxemburgi-

burg. Die deutschen Lokomotivführer bleiben bis Straßburg auf der Maschine und übernehmen damit Leistungen ihrer Kollegen von den Französischen Eisenbahnen (SNCF). In dieser Region hat der grenzüberschreitende Regionalverkehr große Bedeutung. So verkehren luxemburgische Dieseltriebwagen bis Trier, französische bis Saarbrücken und bis Offenburg. In allen Fällen fahren die CFL-



NS 1647 nach Ankunft des D 2543 Amsterdam-Berlin in Bad Bentheim. DB 110 461 übernimmt ihn weiter bis Hannover (7. Mai 1993). NS-Lokomotiven erreichen auch die Systemwechsellahnhöfe in Emmerich und Venlo.

und SNCF-Lokführer bis zum deutschen Zielbahnhof.

Für das Flaggschiff der Deutschen Bahn AG sind weder Grenzbahnhof Basel Badischer Bahnhof noch Basel SBB der Endpunkt. Der InterCityExpress fährt von Hamburg über Frankfurt und Basel bis Zürich. Zwischen Basel und Zürich führen ihn Lokführer der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Der Lokomotivaustausch mit der Schweiz ist vergleichsweise unterentwickelt. Haben zwar SBB und DB das gleiche Stromsystem, die unterschiedliche Aufhängung der Oberleitung erfordert aber für den Grenzübergang spezielle Stromabnehmer. SBB und DB halten einige Fahrzeuge

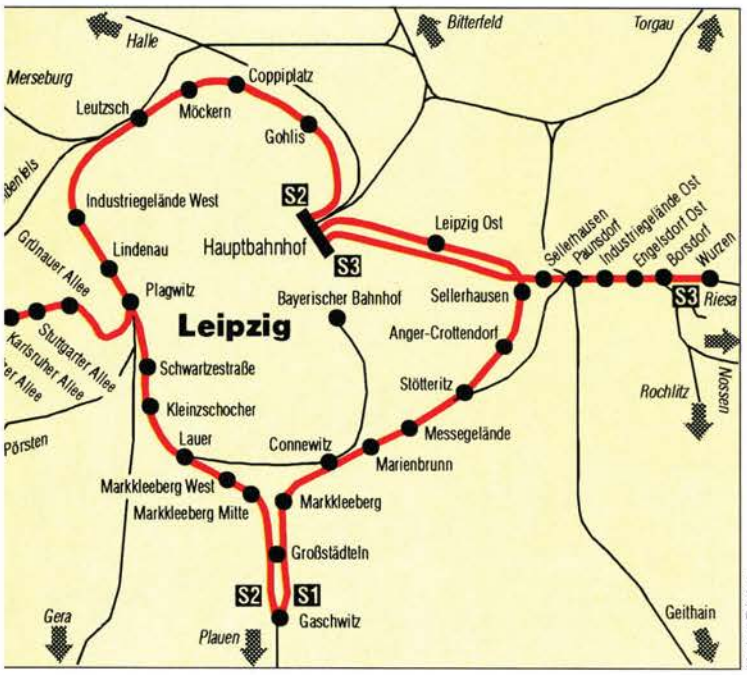
gefahren. Die ÖBB setzen vorrangig ihre E-Lokomotiven der Reihe 1044 (für Reisezüge) sowie 1010 und 1042 (für Güterzüge) ein. Sie befördern Reisezüge von Innsbruck über die Karwendelbahn und den Grenzbahnhof Mittenwald nach München, vom Brenner an der italienisch-österreichischen Grenze über den Grenzbahnhof Kufstein in die bayerische Landeshauptstadt, aus Wien/Villach/Klagenfurt über den Grenzbahnhof Salzburg nach München und als längsten Lauf von Wien über den Grenzbahnhof Passau und weiter über Nürnberg bis Frankfurt (Main)! Im Güterverkehr fahren österreichische Maschinen ebenfalls vom Brenner über Kufstein nach Donauwörth

NEU!



Bahn-Atlas Schweiz

Entdecken Sie das Bahn-Land Nr. 1 in Europa! Ein sehenswerter Bildband und Reiseführer in einem – mit unzähligen Informationen über die kühn konstruierten Bahnlinien und den vielfältigen Fahrzeugpark in Europas Bahnland Nummer 1. Die Planungsgrundlage für Ihre nächsten Schweiz-Reise – mit 120 Seiten und über 170 Farbfotos ...! **Nur 19,80**



vor, die unter SBB-, ÖBB- und DB-Oberleitung fahren können. So kommen SBB-Ellok vor Güterzügen über Kreuzlingen und Konstanz bis Singen.

Auch wenn die Schweizer nur geringen Anteil haben, sie warteten mit einer Premiere auf: Seit 29. Mai kommt zum ersten Mal eine Privatbahn im grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland. Die Mittelthurgau-Bahn fährt seit Fahrplanwechsel mit ihren Triebwagen über Kreuzlingen in das deutsche Netz. Über Konstanz und Singen wird der Endpunkt Engen erreicht.

Süden

Am stärksten ist der Lokomotivaustausch mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Jährlich werden wechselseitig Millionen von Lokomotivkilometern im Netz der anderen Bahn

bzw. nach Ingolstadt und Nürnberg, von Passau über Regensburg nach Nürnberg sowie von Salzburg nach München. Bekannt sind auch die „Korridorzüge“ zwischen Salzburg/Freilassing und Kieferfelden/Kufstein durch die Rosenheimer Kurve, natürlich mit ÖBB-Lokomotiven und -Personal.

Auch die Deutsche Bahn AG fährt tief in das österreichische Netz, mehrfach sogar bis an die folgenden Außengrenze. So sind die Baureihen 111 und 140 zwischen München und Innsbruck über den Grenzbahnhof Mittenwald vor Reise- und Güterzügen genauso alltäglich, wie die Baureihen 139 bzw. 140 vor Güterzügen Nürnberg/Ingolstadt über Kufstein bis zum Brenner bzw. Donauwörth/München bis zum Brenner. Die deutschen Lokomotiven rollen bis nach Italien, zum Grenzbahnhof Brennero. Ebenso ist es



Neue Videofilme Juli 1994:
Die schönsten Alpenbahnen
 Band 2: Rhätische Bahn
 Band 3: Schweizer Bahnen
 Je 50 Min. Farbfilm in TV-Norm, je DM 39,80

Ebenfalls neu im Juli – ein eindrucksvoller Film über
Berlin – Die deutsche Eisenbahmetropole
 50 Min., DM 39,80
 Bestellen Sie noch heute!

Zum Sommer kam das endgültige „Aus“:

Abschied vom Schienenbus

Die legendären „Nebenbahn-Retter“ der Bundesbahn verschwinden in diesen Tagen endgültig von den Gleisen der Deutschen Bahn – ein Kapitel Eisenbahn-Geschichte geht zu Ende.

Die neue, aus diesem Anlaß erscheinende Ausgabe von BAHN-SPECIAL erinnert auf 100 Seiten an die populären Nahverkehrs-Triebwagen – mit über 150 eindrucksvollen, meist unveröffentlichten Aufnahmen von früher und heute!

100 Farbseiten, ET: Mitte Juli, **nur 16,80!**



Ab Mitte Juli im Handel.

Oder direkt vom GeraNova Verlag, Postfach, 80734 München (zzgl. Versandanteil 3-4,-)



Die DB-Zweissystemlok der BR 180 übernahm auf ihrem Lauf Dresden–Leipzig–Berlin–Rezepin (Reppen) dort den EC „Varsovia“ Warschau–Berlin (auf dem Bild bei Kunnersdorf), um dann von Berlin wieder nach Dresden zurückzukehren.

an der österreichisch-slowenischen Grenze: Die deutschen 110/111 bzw. 139/140 fahren mit Reise- oder Güterzügen von München über Salzburg, die Tauernbahn, Villach bis Jesenice auf slowenischem Territorium. Der Baureihe 140 bleibt auch der längste Lauf außerhalb Deutschlands vorbehalten, wenn sie die Güterzüge Bochum-Langendreer über Frankfurt (Opelwerk Rüsselsheim)–Nürnberg–Passau–Wien zum Grenzbahnhof Ebenfurth bis auf das ungarische Netz der Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut zieht. Die Entfernung Passau-Sopron beträgt 374 Kilometer. Die Österreicher erreichen ihren Rekord mit der Baureihe 1044, die bis Frankfurt fährt: 456 Kilometer sind es ab Passau. Nicht nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß die deutsche 103 ebenfalls EuroCity-Züge zwischen Frankfurt und Wien befördert und daß Maschinen der Baureihen 139, 140 und 151 Güterzüge von Nürnberg über Passau nach Linz oder Wien bringen.

Südosten und Osten

Auch im Gebiet der ehemaligen Reichsbahn gibt es grenzüberschreitende Lokdurchläufe. Die von Skoda gebaute Zweissystemlokomotive der Baureihe 180 zieht EuroCities Berlin–Prag erst ab Dresden über den Grenzbahnhof Bad Schandau in die tschechische Hauptstadt; die D 1278/1279 sogar bis Kutná hora (Kuttenberg), wo das Wechselspannungsnetz mit 50 Hz beginnt. Zwischen Berlin und Dres-

den müssen die Züge mit der DB-112 befördert werden, weil sie für 160 km/h ausgelegt ist. Aber die DB-Baureihe 180 kommt dennoch in die deutsche

Die Lokomotivführer möchten die durchgehende Bespannung nicht missen. „Wir lösen am Bahnsteig ab, das zeitaufwendige Ab- und Anhängen entfällt“, argumentie-



ÖBB 1042 680 auf einem Wiener Rangierbahnhof. Sie bringt den Ganzzug bis München.

Hauptstadt: über Dreiecksfahrten Dresden–Leipzig–Berlin. Von hier aus bespannt sie die EuroCities Berlin–Warschau bis nach Rzepin im Netz der Polnischen Eisenbahnen (PKP).

Die Erfahrungen

Was sagen jene Lokführer, die schon jahrelang weite Strecken mit ausländischen Lokomotiven zurücklegen? Der Betriebshof Nürnberg (früher Bw) hat viele Leistungen mit den ÖBB-

ren sie. Den Reisenden bringen die grenzüberschreitenden Lokläufe kurze Aufenthalts- und damit kürzere Reisezeiten, die Bahnverwaltungen schließlich sparen Kosten, weil bestimmte Leerfahrten und Vorhaltungen entfallen. DB und ÖBB haben fast den Idealzustand erreicht: Kein argwöhnisches Pokern um Kilometer und Laufleistungen (um dem anderen Leistungen voraus zu haben, die natürlich finanziell abzugelten sind), sondern gemeinsa-

mes Überlegen, wie man am wirtschaftlichsten Lokdienstpläne gestaltet. Daß am Ende die Bilanz stimmen muß, ist natürlich, aber es gibt mit den ÖBB „wenig Feilschen“.

Die Zukunft

Mit Ausnahme der Zusammenarbeit mit den ÖBB, die schon zwischen den beiden Weltkriegen bestand, gibt es durchgehende Lokläufe mit den anderen Nachbarn Deutschlands im größeren Umfang seit den achtziger Jahren. Den Anfang machten die Franzosen, Belgier und die Luxemburger. Inzwischen wird an allen Grenzen bei den Fahrplankonferenzen überlegt, ob es sinnvoll ist, durchzufahren. Auch in Zukunft ist mit einem Ausbau der gemeinsamen Traktionsleistungen der europäischen Bahnen zu rechnen. Die „europäische Gesinnung“ hat jedoch dort Grenzen, wo die kaufmännischen Gesichtspunkte nicht optimal sind. Wenn ein Güterzug wegen der Grenzabfertigung ohnehin 15 bis 30 Minuten an der



Das Prinzip des Flexliner ist millionenfach bewährt.

Die bessere Anbindung, Erschließung und Vernetzung der Regionen ist eine wesentliche Herausforderung für den Schienenverkehr der Zukunft. Von neuen Lösungen verlangen die Fahrgäste vor allem mehr Tempo und Komfort, Verkehrsunternehmen setzen auf Wirtschaftlichkeit und hohe Flexibilität im Betrieb.



Der Flexliner von ABB Henschel vereint die unterschiedlichsten Anforderungen in einem einzigartigen Fahrzeugsystem. Seine wichtigsten Merkmale sind die optionale Neigetechnik und die vorbildliche Flexibilität: Bis zu fünf mehrteilige Triebwagen-Einheiten lassen sich in weniger als zwei Minuten zu einem durchgehend begehbaren Zug zusammenkuppeln. Selbst elektrische Einheiten und Diesel-Triebwagen können problemlos kombiniert werden.

Der Flexliner läßt sich dadurch im Handumdrehen an verschiedene Fahrgastaufkommen anpassen. Und schnelle Direktverbindungen vom InterCity-Verkehr bis zur Bedienung von Nebenstrecken mit Flügelzügen werden so einfach wie das Öffnen und Schließen eines Reißverschlusses.

Möchten Sie mehr über den Flexliner wissen? Schreiben Sie uns oder rufen Sie uns an: ABB Henschel AG, Kommunikation, Neustadter Straße 62, 68309 Mannheim, Telefon (0621) 381-8111, Fax (0621) 381-5771.

ABB Henschel.

Das Systemhaus für den Schienenverkehr.

Nach fast 170 Jahren hat die in England entstandene Eisenbahn den Kontinent auch physisch erreicht: Die Queen und Frankreichs Präsident eröffneten am 6. Mai 1994 den Eisenbahntunnel durch den Ärmelkanal. Der Neubeginn birgt indes einen Abschied in sich: Die 1948 inkorporierte Britische Staatsbahn British Rail (BR) wurde mit Wirkung vom 1. April 1994 privatisiert. Grund genug für einen nostalgisch gefärbten Rückblick.

Teil 2

Fortsetzung von Heft 6

Railfreight Distribution

Aus dem früheren Railfreight Sektor wurde das verlustbringende Intermodal-Geschäft (kombinierter Verkehr in jeglicher Form) ebenso ausgegliedert wie die nicht mit Ganzzügen zu bedienenden Aufgabengebiete. Davon

zum InterCity-Kuriergut der Deutschen Bundesbahn, der seligen. Parcels schrieb zuletzt (Geschäftsjahr 1992/93) bei Bruttoeinnahmen von 88,7 £ einen Verlust von 22,9 Mill. £.

Schnitt

Seit dem 1. April 1994 ist alles anders. Die bei der Deutschen Bahn AG schon mitten im Gang befindliche Privatisierung trifft



Noch Mitte der 80er Jahre waren sie wie hier in Salisbury allgegenwärtig, die kleinen Zehntonner...

sollen auch nach der Privatisierung substantielle Teilgebiete in staatlichem Besitz unter staatlicher Betriebsführung bleiben.

Trainload Freight

TLF ist in vier kundenspezifische Divisionen gegliedert: Kohle, Baumaterial (vor allem Baumaterial wie Steine und Sand in Ganzzügen), Rohöl und Metalle. Im Geschäftsjahr 1992/93 erwirtschaftete TLF aus einem Umsatz von 490 Mill. £ einen Überschuß von 103 Mill. £. Allerdings geben die Zukunftsaussichten angesichts des steten Rückgangs der Schwerindustrie nicht unbedingt zu Optimismus Anlaß.

Parcels

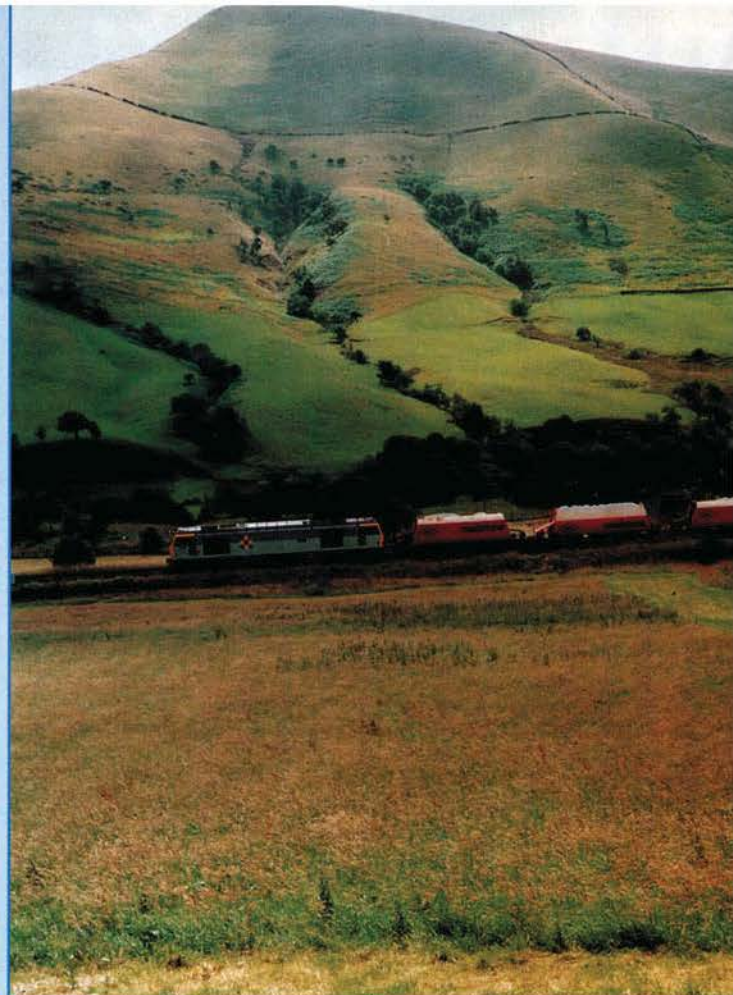
Parcels ist auf zwei Gebieten tätig. In Ganzzügen wird Paket- und Briefpost transportiert. Red Star ist das britische Pendant

auch British Rail mit voller Wucht. Strecken, Signale und andere betriebsrelevante Infrastruktur sollen auf absehbare Zeit in staatlichem Besitz bleiben. Dies ist seit 1. April die neu geschaffene Kör-

perschaft Railtrack, die letztendlich auch zur Privatisierung ansteht. Zudem sollen etwa zwanzig größere Bahnhöfe an private Betreiber verkauft oder vermietet werden.



...und die Bremsenwagen, die Brake Vans, hier ebenfalls in Salisbury.



Ganzzug der 90er Jahre: Kalksteine für den Straßenbau rollen auf der Trans Pennine

Hello, goodbye

Reiseverkehr

Die neue Struktur sieht vor, daß Reisezugdienste für bestimmte Zeiten an private Anbieter auf Franchise-Basis vergeben werden. Die Franchise-Nehmer zahlen Streckenbenutzungsbühren an Railtrack und erhalten auf verlustbringenden Strecken weiterhin Subventionen. Profitable Verbindungen unterliegen hingegen einer speziellen Abgabe. Alle potentiellen Franchise-Nehmer müssen die strengen Sicherheits- und Betriebsregularien der Eisenbahn erfüllen. Dies wird von Regierungsstellen kontinuierlich überwacht.

Im Sommer stehen als