3,30 €

Modell Eisenbahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 2
Februar 2005
54. Jahrgang

Deutschland 3,30 €
Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4,30 €
Dänemark 36,- dkr

4 191341 103300 02
B13411

Tests

- Fleischmanns 18.6
- Rocos Rügen-Lok

Werkstatt:

- Winzer im Weinberg
- Künstler im Packwagen

Blau-weiße Eiligkeit
Von der S3/5 zur 18.6

Güter-Transit
Rollböcke auf der Harzquerbahn

Wunschmodelle:
DR-Personale

H0-Anlage nach Vorbild
Grenzgänger auf K-Gleisen

BAHN 2000: SCHWEIZ ALS VORBILD?

Aufbruchstimmung

Mehr Züge, mehr Komfort, mehr Reisende

Inhalt

VORBILD

Titelthema

14 ZUKUNFTSMODELL SCHIENE
Die Schweizer Bahn macht einen Quantensprung.

Drehscheibe

4 BAHNWELT AKTUELL

24 1031 ENDET HIER
Das stille Aus des Metropolitan-Edelzuges.

LokoMotive

32 BAYERISCHE VIERLINGE
Schnellzugloks im Süden: Von der S3/5 bis zur 18.6.

Geschichte und Geschichten

28 DER FORELLEN-EXPRESS
Das Ende von Aue – Blauenthal und der Bgh-Wagen.

36 KOHLE, ÖL UND SCHOKOLADE
Der Rollbockverkehr auf der Harzquerbahn.

40 VOGELKUNDLER IM GRENZGEBIET
September 1984: Ein Bild und seine Geschichte.

Reiseziele

44 LATVIJAS DZELZCELS
Die Eisenbahn in Lettland: Historie und Umbruch.

MODELL

Werkstatt

62 IN VINO VERITAS
Rebhänge von Busch in einem H0-Diorama.

66 STÄNDIGER BEGLEITER
Jörg Chocholaty möbelt einen H0-Pwg pr14 auf.

69 BASTELTIPPS

Probefahrt

70 LANGSAMLÄUFER

70 SCHWEIZER GARTENHÄUSCHEN

72 LATVIJAS VAGONS

72 STROMLINIE

73 BAYERISCHE AMIGOS

74 PUKO-CABRIO

74 POWER-PACK

Unter der Lupe

75 JIRKOV – (K)EIN BÖHMISCHES DORF

76 BIT-BÄNDIGER

77 AUSGESTELLT

Test

78 „LUJA, SOG I!"
Fleischmanns 18.6 in H0.

82 KLEIN, STARK, SCHWARZ
994652 als H0e-Modell von Roco.

Szene

88 „FAHRT FREI!"
Das Wunschmodell: Eisenbahner nach DR-Vorbild.

90 AM SÜDLICHEN RHEINUFER
Der Schweizer Bahnknoten Brugg im Modell in 1:87.

96 DIE MISCHUNG MACHT'S
Einstige Schnellzugloks vor Epoche-II-Personenzügen.

AUSSERDEM

98 Modellbahn aktuell

5 Standpunkt

105 Impressum

31 Bahnpost

48 Güterbahnhof

52 Fachhändler-Übersicht

86 Termine + Treffpunkte

42 Buchtipps

106 Vorschau

41 Internet

32 Schnelle Bayerinnen

Die berühmte S3/6 hat Vorgänger und Nachfolger. Außerdem: Die H0-18.6 von Fleischmann (S. 78).

90 Kein R(h)einfall

Die H0-Heimanlage von Gregor Tomasi ist ein Stück typischer Bahnwelt der Schweiz in H0.

14 Neue Zeit im Eisenbahn-Musterland

Bahn 2000 heißt das anspruchsvolle Projekt, mit dem der Fahrplan in der Schweiz komplett neu geknüpft wird.

62 Kultur-Gut Wein

Buschs Reben in H0 pflanzt Georg Kerber auf ein Diorama, das nach sächsischem Vorbild gestaltet ist.

Titel: „Bahn 2000"-Lokomotive in Zürich HB.
Foto: Armin Schmutz

28 Dreifaches Ende

Die Geschichte einer zweimal stillgelegten Strecke – und eines Wagens, der just dort fuhr und heute Museumsfahrzeug ist.

Bahnwelt Aktuell

RÜBELANDBAHN

Abschied von der Baureihe 171?

● Noch vor dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 endete der Einsatz der Baureihe 171 auf der Rübelandbahn Blankenburg (Harz) – Elbingerode. 171002 und 171003 wurden aufgrund fehlender 185 und 189 noch einmal von 4. bis 6. Dezember 2004 eingesetzt. Am 11. Dezember 2004 mussten beide Maschinen kurzfristig im Güterverkehr helfen. Zwei Tage später wurden alle E-Loks der Baureihe 171 im Lokschuppen in Blankenburg abgestellt. DB Cargo will alle Maschinen an ein Tochterunternehmen im ungarischen Györ veräußern, wo die 171 im Rangierdienst und vor Übergaben zum Audi-Werk in Györ eingesetzt werden sollen. Dazu reisten Vertreter von DB Cargo und aus Györ am 9. Dezember 2004 nach Blankenburg. 171 002 absolvierte dabei Vorführfahrten im Rangierbahnhof Blankenburg-Nord. Mit dem Ende der 171 im Harz löste DB Cargo auch die zur Niederlassung Magdeburg-Rothensee gehörende Einsatzstelle Blankenburg (Harz) auf und wandelte sie in eine Personalmeldestelle um. Am 10. Dezember 2004 wurden Lokwerkstatt und Lokleitung in Blankenburg geschlossen. Für den Lokschuppen gibt es einen Interessenten: Der Verein „Brücke" e.V. möchte die Anlage übernehmen, um hier weiterhin mit Arbeitsbeschaffungs- und Qualifizierungsmaßnahmen historische Schienenfahrzeuge aufzuarbeiten. Bisher nutzt der Verein Werkstätten des ehemaligen Forschungs- und Entwicklungswerkes (FEW) der DR, ebenfalls in Blankenburg. *Wie MEB unmittelbar zum Redaktionsschluss erfuhr, wurde der Abtransport aller 171 aus Blankenburg gestoppt. Grund: Die Anordnung der DB setzte sich darüber hinweg, dass 171001 und 171002 vom Land Sachsen-Anhalt 1995 unter Denkmalschutz gestellt wurden. Nun gilt die Anordnung, die alle Maschinen betraf, im Ganzen als hinfällig.*

Foto: Endisch

Dezember 2004: 171013 und zwei weitere 171 standen in Blankenburg zum Abtransport bereit.

NIEDERLANDE

Bauart V verschrottet

● Weil Bombardier (Talbot) in Aachen verstärkt neue Doppelstock-Triebzüge IRM und VIRM ausliefert, werden ältere Triebwagen der Neederlandse Spoorwegen (NS) entbehrlich. Im Januar 2004 wurde beschlossen, 25 Triebzüge der Reihe V abzustellen. Es handelt sich um die ersten Baulose, die ab 1966 von Werkspoor in Utrecht gefertigt wurden. Triebzüge der Bauart V wurden bis 1976 in 246 Einheiten von Werkspoor und Talbot geliefert. Begünstigt durch die derzeit hohen Schrottpreise werden die bisher abgestellten elektrischen Fahrzeuge der Zelegung beim Recyclingbetrieb Hoeben in Maastricht zugeführt. Da die Firma über keinen eigenen Gleisanschluss verfügt, müssen die Triebzüge getrennt und mit einem schweren Kran über den Zaun gehoben werden.

Foto: van Ee

Ein 500-Tonnen-Kran hievt am 5. November 2004 eine Hälfte des Triebzugs ABk 427 in die Schrotthandlung Hoeben im Beatrixhafen Maastricht. Rechts harrt die andere Hälfte Bk 427 ihres Schicksals wie auch 411, 418, 421 und 429.

Foto: Luers

***Auf dem Semmering** waren Anfang Oktober Triebwagengarnituren von Siemens Austria, die für den Iran bestimmt sind, unterwegs. Fahrtziel war Graz. Die 20 bestellten dieselhydraulischen Fahrzeuge sollen künftig zwischen Teheran und Mashad verkehren. Sie erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.*

Foto: Heinschal

***Die Baureihe 612 in** Fernverkehrslackierung ist in Nordrhein-Westfalen angekommen. Gemischt mit den roten Zügen derselben Baureihe soll sie auf der oberen Ruhrtalbahn Dortmund – Winterberg und der RE-Linien Hagen – Kassel zum Einsatz kommen, wie alle 612 zur Zeit ohne aktive Neigetechnik.*

S-BAHN HALLE – LEIPZIG

Betrieb aufgenommen

Die Provisorien haben ein Ende: Über 10 000 Saalestädter und Leipziger waren gekommen, um am Tag der Inbetriebnahme die neue S-Bahn Halle - Leipzig nutzen zu können. Für 239 Millionen Euro entstand eine 33 Kilometer lange Strecke, auf der im 30-Minuten-Takt modernisierte Doppelstockwagen mit 143 unterwegs sind. Die S-Bahn-Strecke wurde entlang bestehender Gleistrassen gebaut und mit Neubauabschnitten ergänzt. Ein Halt der alten Verbindung über Leipzig-Wiederitzsch entfiel, dafür werden neue Halte in Halle-Messe, Schkeuditz-West, Leipzig-Slevogtstraße, Leipzig-Olbrichtstraße und Leipzig-Gohlis bedient. Die S 10 genannte Strecke bildet den Grundstein für ein besseres Nahverkehrsangebot im Raum Halle-Leipzig. Der Eröffnungszug, ein RE 160, war von DB Regio Nordost ausgeliehen und zeigte, wie der Fahrzeugpark aussehen soll. Unter den Gästen am 11. Dezember 2004 waren auch Prof. Dr. Wolfgang Böhmer und Prof. Dr. Georg Milbradt, die Ministerpräsidenten von Sachsen-Anhalt und Sachsen.

Foto: Emersleben

Reger Andrang herrschte bei der Eröffnungsveranstaltung in Halle (Saale) Hbf am Bahnsteig 1, wo eine direkte Umstiegsbeziehung zur S-Bahn Halle besteht. Als Regelzüge verkehren vorerst modernisierte Doppelstockwagen.

Rasender Roland und MODELLEISENBAHNER rücken zusammen!

Hermann Schöntag

Die Ferieninsel Rügen ohne Rasenden Roland: Geht das überhaupt? Nein! Beide sind unzertrennlich!

Dem aufmerksamen Leser wird es nicht entgangen sein: Seit Beginn letzten Jahres kam die Rügensche Kleinbahn arg in Bedrängnis. Erst verkaufte der bisherige Eigentümer van Engelen an Luttger Guttwein. Alsbald ging es mit der Bahn bergab. Langjährige Mitarbeiter erhielten die Kündigung, Loks wurden abtransportiert, schließlich wurde der gesamte Betrieb aus „Sicherheitsgründen" eingestellt. Nachdem nicht einmal der Kaufpreis bezahlt worden war, wurde alles rückabgewickelt. Doch die Probleme waren damit nicht bewältigt: Rechnungen wurden nicht beglichen, die geplante weitere Streckensanierung wurde nicht begonnen, obwohl das Land Mecklenburg-Vorpommern bereits Investitionshilfen ausbezahlt hatte. Zu guter Letzt blieben die Lohnzahlungen aus. Ein Insolvenzverfahren schien unausweichlich.

Nachdem ich den nicht endenwollenden Leidensweg lange mitangesehen hatte, ergriff ich die Initiative, um der Rügenschen Kleinbahn wieder eine gesicherte Zukunft zu geben. Nach intensiven Verhandlungen mit Herrn van Engelen wurden am 30. November die Weichen in eine gesicherte Zukunft gestellt. An diesem Tage gingen alle Gesellschafteranteile an mich über. Nun ging es Schlag auf Schlag. Die ausstehenden Löhne wurden ausbezahlt, der Großteil der Schulden beglichen. Bereits zehn Tage später konnte ich bei einer Betriebsversammlung der Mitarbeiter der RüKB und bei einer Sitzung des Kreistages des Landkreises Rügen mein neues Betriebskonzept vorstellen und bin, so glaube ich, auf eine positive Resonanz gestoßen.

So wird der Rasende Roland zusammen mit dem MODELLEISENBAHNER in eine gesicherte und erfolgreiche Zukunft gehen.

Besuchen Sie den Rasenden Roland auf Deutschlands größter Ferieninsel! Sie werden die liebenswerte Kleinbahn in guter Erinnerung behalten und gerne wiederkommen.

Herzlichst Ihr
Hermann Schöntag
Verleger und neuerdings
Geschäftsführer der RüKB

BAHNWELT AKTUELL

HAMBURGER S-BAHN

471062 im Ruhestand

Foto: Brüggemann

Das letzte Mal auf seiner Stammstrecke unterwegs war 471062 am 4. Dezember als festlich geschmückter Nikolauszug.

● Am 8. Dezember des Jahres 2004 machte 471062 am Abend seine Abschiedsfahrt von Ohlsdorf über Poppenbüttel und Bergedorf bis nach Harburg-Rathaus. Diese Tour wurde von vielen Eisenbahnfreunden begleitet. Aus dem Planbetrieb war der Triebwagen als letzter Zug dieser Baureihe schon lange zuvor ausgeschieden und zwar am 26. Oktober 2001. Der Verein Historische S-Bahn Hamburg e.V. setzte diesen Zug jedoch weiterhin als Sonderzug ein, da bislang der Museumszug der S-Bahn Hamburg GmbH noch nicht fertiggestellt ist. Vorerst steht dem Verein kein Museumszug zur Verfügung. Der Verein arbeitet jedoch mit Hochdruck an der Fertigstellung der Triebzüge 470129 und 471082. Derzeit spricht der Verein von einem Einsatz des 471082 im Sommer dieses Jahres. Nach dem Ausbau von verwertbaren Ersatzteilen wird 471062 verschrottet.

SCHWEIZ

Der Anfang ist gemacht

● Mehr Zug für die Schweiz: Am 12. Dezember 2004 wurde um 3 Uhr mit helvetischer Pünktlichkeit und Countdown auf der großen Uhr im Bahnhof Zürich das Feuerwerk zur Eröffnung der Bahn 2000 (siehe Titelgeschichte ab Seite 14) gezündet. Gleichzeitig schaltete man in den Stellwerken den neuen Fahrplan und den Betriebsablauf aktiv. Genau um 4.49 Uhr setzte sich der erste Regio nach Aarau in Bewegung und um 5.19 Uhr der erste Intercity nach Bern mit Thierry Lalive d'Epinay, Präsident des Verwaltungsrates der SBB, an Bord. Mit 160 km/h brauste der Intercity über die Neubaustrecke und erreichte nach Fahrplan um 6.22 Uhr Bern, wo sich Lalive d'Epinay mit Benedikt Weibel, Vorsitzendem der Geschäftsleitung SBB, und Mathias Tromp, Vorsitzendem der Geschäftsleitung BLS Lötschbergbahn AG, zu einem Händedruck traf. Der Start zu Bahn 2000 ist ohne nennenswerte Probleme gelungen.

Foto: Armin Schmutz

Bahnhof Bern nach der Ankunft des ersten IC aus Zürich: Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB, Thierry Lalive d'Epinay, Präsident des Verwaltungsrates SBB, und Mathias Tromp, Vorsitzender der Geschäftsleitung BLS Lötschbergbahn AG, freuen sich über einen gelungenen Auftakt.

ZWISCHENHALT

Im Vermittlungsausschuss ist die dritte Novelle zum Allgemeinen Eisenbahngesetz gelandet. Diese sieht eine Trassenagentur vor, deren Kompetenzen Bundestag und Bundesrat unterschiedlich sehen.

Die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) will ab Mai ein Wochenend-Zugpaar Riesa – Falkenberg – Lübben anbieten. Damit stirbt der Reiseverkehr auf dieser Verbindung nicht völlig.

Paul Tellier, Chef von Bombardier, ist zurückgetreten. Der kanadische Konzern musste im dritten Quartal einen drastischen Gewinneinbruch hinnehmen. Sein Nachfolger wird der bisherige Präsident des Verwaltungsrats, Laurent Beaudoin.

Das Bundesministerium für Verbraucherschutz unterhält seit 1. Dezember eine Schlichtungsstelle Mobilität in Berlin. Für die praktische Arbeit ist der Verkehrsclub Deutschland (VCD) verantwortlich.

Eine Ombudsstelle Nahverkehr wurde in Bayern eingerichtet. Sie geht auf Initiative der VDV-Landesgruppe zurück und soll Streitfälle außergerichtlich schlichten.

Bombardier droht erneut mit Arbeitsplatz-Abbau: In Deutschland soll die Belegschaft bis 2006 von 9000 auf 7100 reduziert werden. Hennigsdorf soll allein 515, Niesky 100 Stellen verlieren.

Ländertickets gelten in Baden-Württemberg, Mecklenburg-Vorpommern, Rheinland-Pfalz, Saarland und Schleswig-Holstein künftig auch am Wochenende.

In der Ostschweiz wollen vier Bahngesellschaften zum Jahresende 2005 fusionieren und zum Jahresanfang 2006 unter neuem Namen den Betrieb aufnehmen.

Die FIFA-WM 2006 in Deutschland darf sich über die Deutsche Bahn AG als nationalen Förderer und Sponsor freuen. Außerdem ist die DB AG offizieller Mobilitäts- und Logistikdienstleister der WM.

Rund 3,8 Milliarden Euro fehlen dem Verkehrshaushalt durch die mehrfach verschobene Mauteinführung.

Die Bahnsparte des Ruhrkohle-Konzerns, RAG, ist von der DB AG übernom-

Foto: Sangmeister

***E 40 128 traf** am 30. November 2004 in Saalfeld ein und wurde zweimal zum Vorspanndienst zwischen Saalfeld und Pressig eingesetzt. Am Abend bespannte sie dann in Saalfeld 53836 nach Leipzig-Engelsdorf.*

Foto: Naumann

***Zwei neue** dieselhydraulische Vossloh-Lokomotiven der HGK AG sind am Freitag, 26. November 2004, im Bw Brühl-Vochem eingetroffen. Wie bei den sechsachsigen amerikanischen Class-66-Lokomotiven wurde auch an diesen Maschinen das HGK-Design mit dem Europa-Kranz angebracht. Die neuen Loks des Typs MaK 1700 BB sollen die betagten Deutz-DG-1200 ersetzen.*

men worden. Interesse hatte auch die polnische PKP gezeigt.

Die DB Regio AG will 60 bis 90 neue E-Triebwagen mit einer Option auf weitere 60 Stück ausschreiben, die bis zum Jahr 2012 geliefert werden sollen.

Die Schweiz will den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz. Das beschloss der Nationalrat.

Die viel gescholtene Bahn in Großbritannien ist besser als ihr Ruf. Das stellte eine Studie der Weltbank fest. In den vergangenen zehn Jahren nahm sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr um mehr als 40 Prozent zu und die Unfallrate ist gesunken!

MUSEUMSBAHN ETZWILEN

Auf der Kippe

Mit dem Ende der Zuckerrüben-Kampagne im Dezember 2004 endete auf dem verbliebenen Abschnitt der Bahnstrecke Etzwilen – Singen, zwischen dem schweizerischen Etzwilen und Ramsen an der Grenze zu Deutschland, der Bahnverkehr. Dies bedeutete auch für den Museumsbahn-Betrieb auf der Strecke das Aus. Vor fast 130 Jahren, am 17. Juli 1875, wurde die Eisenbahnlinie als Teilstück der ehemaligen Nationalbahnstrecke Etzwilen – Winterthur – Zürich – Aarau eröffnet. 1902 wurde die Strecke von den SBB übernommen. Das bauliche Highlight und mit ihren Unterhaltskosten auch das Todesurteil der Strecke ist die über 130 Jahre alte Eisenfachwerkbrücke, die den Hochrhein auf 254 Metern Länge und 25 Metern Höhe überspannt; sie ist die zweitälteste Eisenbahnbrücke über den Rhein. Die technisch aufwendige Eisenkonstruktion wurde 1875 in Paris bei Cail & Cie hergestellt und die weite Strecke an den Rhein gebracht. Die Brücke steht heute unter Denkmalschutz. Der Personenverkehr wurde am 31. Mai 1969 eingestellt. Der Bahn blieb noch der Gütertransport. Da dies vor allem Alteisen war, wurde ihr von den deutschen Nachbarn der Name Schrott-Bähnle gegeben. In den 80er-Jahren erlebte die Bahn durch Huckepacktransporte einen kurzen Aufschwung. Man begann seitens der SBB sogar ernsthaft über eine weitere Rhein-Brücke bei Hemishofen nachzudenken. Allerdings verlor die Strecke ihre Bedeutung, als man entschied, den Lastwagenterminal von Rielasingen nach Singen zu verlegen. Die Transporte konnten so direkt nach Schaffhausen geleitet werden. Die Einstellung des fahrplanmäßigen Güterverkehrs folgte ab 1996. Zu dieser Zeit wurde der deutsche Streckenteil von Ramsen nach Singen stillgelegt. Der Schweizer Bundesrat hat die Bahnstrecken Etzwilen – Ramsen offiziell am 7. März 2003 stillgelegt. Seitdem ist die Strecke formal nur noch ein Rangiergleis des Bahnhofs Etzwilen, weshalb der Museumsbetrieb zwingend an die Durchführung von Güterzügen gekoppelt ist. Die SBB-Cargo hatte den Güterkunden zum 11. Dezember 2004 gekündigt, da SBB-Infrastruktur zu diesem Termin den Betrieb einstellen wollte. Der verbliebene Lokalgüterverkehr zwischen Etzwilen und Ramsen war in den letzten Jahren vor allem während der Zuckerrübenzeit stark. Sonst gab es nur unregelmäßigen Verkehr, zumeist mit Holzwagen. Am 26. Mai 2001 wurde der Verein zur Erhaltung der Eisenbahnlinie Etzwilen – Singen gegründet. Ziel ist es, „diese landschaftlich wie bautechnisch einmalige Linie" der Nachwelt zu erhalten. Zusammen mit dem Verein zur Erhaltung der Dampflok „Muni" wurden seit dem 1. Mai 2003 Sonderfahrten auf der Strecke durchgeführt. Gebaut wurde diese Nassdampf-Tenderlokomotive 1922 bei der „Aktiengesellschaft für Lokomotivbau Hohenzollern" in Grafenberg bei Düsseldorf und an die Badische Anilin- und Sodafabrik (BASF) in Ludwigshafen geliefert. 1981 kaufte Urs Rüesch die Lok und revidierte sie in der Freizeit mit Hilfe von Freunden in der ehemaligen Werkstätte von Oswald Steam in Samstagern und seit 2003 kam sie auf der Strecke Etzwilen – Moskau (Ramsen) zum Einsatz. Trotz aller Bemühungen der Vereine spricht sich die SBB nun, nach der endgültigen Stillegung, für einen Abriss der Infrastruktur aus. Am Bahnhof Ramsen stehen schon Schilder, die auf den Verkauf von Bauflächen für Gewerbe hinweisen. Für der Erwerb der Strecke und vor allem auch den Unterhalt der Hemishofer Brücke fehlt den Vereinen das Geld. So war die Samichlausfahrt (Nikolaus) am Sonntag, 5. Dezember 2004, die wohl letzte Fahrt auf dieser Strecke.

Foto: G. Habermann

Wohl zum letzten Mal wurde am 5. Dezember die Hemishofer Brücke (mit der Dampflok „Muni") befahren.

Foto: Sangmeister

***E 40 128 traf** am 30. November 2004 in Saalfeld ein und wurde zweimal zum Vorspanndienst zwischen Saalfeld und Pressig eingesetzt. Am Abend bespannte sie dann in Saalfeld 53836 nach Leipzig-Engelsdorf.*

Foto: Naumann

***Zwei neue** dieselhydraulische Vossloh-Lokomotiven der HGK AG sind am Freitag, 26. November 2004, im Bw Brühl-Vochem eingetroffen. Wie bei den sechsachsigen amerikanischen Class-66-Lokomotiven wurde auch an diesen Maschinen das HGK-Design mit dem Europa-Kranz angebracht. Die neuen Loks des Typs MaK 1700 BB sollen die betagten Deutz-DG-1200 ersetzen.*

MUSEUMSBAHN ETZWILEN

Auf der Kippe

Mit dem Ende der Zuckerrüben-Kampagne im Dezember 2004 endete auf dem verbliebenen Abschnitt der Bahnstrecke Etzwilen – Singen, zwischen dem schweizerischen Etzwilen und Ramsen an der Grenze zu Deutschland, der Bahnverkehr. Dies bedeutete auch für den Museumsbahn-Betrieb auf der Strecke das Aus. Vor fast 130 Jahren, am 17. Juli 1875, wurde die Eisenbahnlinie als Teilstück der ehemaligen Nationalbahnstrecke Etzwilen – Winterthur – Zürich – Aarau eröffnet. 1902 wurde die Strecke von den SBB übernommen. Das bauliche Highlight und mit ihren Unterhaltskosten auch das Todesurteil der Strecke ist die über 130 Jahre alte Eisenfachwerkbrücke, die den Hochrhein auf 254 Metern Länge und 25 Metern Höhe überspannt; sie ist die zweitälteste Eisenbahnbrücke über den Rhein. Die technisch aufwendige Eisenkonstruktion wurde 1875 in Paris bei Cail & Cie hergestellt und die weite Strecke an den Rhein gebracht. Die Brücke steht heute unter Denkmalschutz. Der Personenverkehr wurde am 31. Mai 1969 eingestellt. Der Bahn blieb noch der Gütertransport. Da dies vor allem Alteisen war, wurde ihr von den deutschen Nachbarn der Name Schrott-Bähnle gegeben. In den 80er-Jahren erlebte die Bahn durch Huckepacktransporte einen kurzen Aufschwung. Man begann seitens der SBB sogar ernsthaft über eine weitere Rhein-Brücke bei Hemishofen nachzudenken. Allerdings verlor die Strecke ihre Bedeutung, als man entschied, den Lastwagenterminal von Rielasingen nach Singen zu verlegen. Die Transporte konnten so direkt nach Schaffhausen geleitet werden. Die Einstellung des fahrplanmäßigen Güterverkehrs folgte ab 1996. Zu dieser Zeit wurde der deutsche Streckenteil von Ramsen nach Singen stillgelegt. Der Schweizer Bundesrat hat die Bahnstrecken Etzwilen – Ramsen offiziell am 7. März 2003 stillgelegt. Seitdem ist die Strecke formal nur noch ein Rangiergleis des Bahnhofs Etzwilen, weshalb der Museumsbetrieb zwingend an die Durchführung von Güterzügen gekoppelt ist. Die SBB-Cargo hatte den Güterkunden zum 11. Dezember 2004 gekündigt, da SBB-Infrastruktur zu diesem Termin den Betrieb einstellen wollte. Der verbliebene Lokalgüterverkehr zwischen Etzwilen und Ramsen war in den letzten Jahren vor allem während der Zuckerrübenzeit stark. Sonst gab es nur unregelmäßigen Verkehr, zumeist mit Holzwagen. Am 26. Mai 2001 wurde der Verein zur Erhaltung der Eisenbahnlinie Etzwilen – Singen gegründet. Ziel ist es, „diese landschaftlich wie bautechnisch einmalige Linie" der Nachwelt zu erhalten. Zusammen mit dem Verein zur Erhaltung der Dampflok „Muni" wurden seit dem 1. Mai 2003 Sonderfahrten auf der Strecke durchgeführt. Gebaut wurde diese Nassdampf-Tenderlokomotive 1922 bei der „Aktiengesellschaft für Lokomotivbau Hohenzollern" in Grafenberg bei Düsseldorf und an die Badische Anilin- und Sodafabrik (BASF) in Ludwigshafen geliefert. 1981 kaufte Urs Rüesch die Lok und revidierte sie in der Freizeit mit Hilfe von Freunden in der ehemaligen Werkstätte von Oswald Steam in Samstagern und seit 2003 kam sie auf der Strecke Etzwilen – Moskau (Ramsen) zum Einsatz. Trotz aller Bemühungen der Vereine spricht sich die SBB nun, nach der endgültigen Stillegung, für einen Abriss der Infrastruktur aus. Am Bahnhof Ramsen stehen schon Schilder, die auf den Verkauf von Bauflächen für Gewerbe hinweisen. Für der Erwerb der Strecke und vor allem auch den Unterhalt der Hemishofer Brücke fehlt den Vereinen das Geld. So war die Samichlausfahrt (Nikolaus) am Sonntag, 5. Dezember 2004, die wohl letzte Fahrt auf dieser Strecke.

Foto: G. Habermann

Wohl zum letzten Mal wurde am 5. Dezember die Hemishofer Brücke (mit der Dampflok „Muni") befahren.

Bahnwelt Aktuell

Fragezeichen

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

Foto: Schmidtendorf

Als Asterix diese Insel besuchte, gab es es noch keine Eisenbahn, erst 1878 begann der Eisenbahnbau auf dem viertgrößten Mittelmeer-Eiland. Aber ein gewinnbringendes Geschäft war der Betrieb in den mehr als 100 vergangenen Jahren nie. Die meterspurige Inselbahn gilt dennoch unter Eisenbahnfreunden schon lange als interessantes Reiseziel. Im Oktober 2004 begannen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen des gesamten Eisenbahnnetzes. Dazu wurden auch zwölf rumänische Diesellokomotiven des Typs L45H gekauft, von denen die ersten drei bereits eintrafen. Die Maschinen wurden bei Interlok komplett modernisiert, teilweise sogar remotorisiert und erhielten Vielfachsteuerung.

Wir wollen von Ihnen wissen, auf welcher Insel diese Loks künftig fahren?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Februar 2005 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Dezemberheft lautete: „Emden Hbf – Emden Außenhafen". Gewonnen haben: Kehl, Jan-M., 21789 Wingst; Rabold, Uwe, 07381 Pößneck; Kohlschke, Wolfgang, 06667 Weissenfels; Forbriger, Manfred, 42929 Wermelskirchen; Oettel, V., 01129 Dresden; Reichelt, Bernd, 01217 Dresden; Loritz, Tobias, 77654 Offenburg; Gäbel, Rudolf, 04209, Leipzig; Groeneveld, Wilhelm, 26789 Leer; Zimmer, Christian, 88131 Lindau; Kaiser, Uwe, 02788 Hirschfelde; Raveling, Barthold, 26629 Großefehn-Timmel; Bauch, H., 39291 Grabow; Luz-Hamburger, Maria, 97078 Würzburg; Börner, Frank, 89407 Dillingen; Knöfel, Michael, 26506 Norden; Scheller, Jürgen, 04317 Leipzig; Edelmann, Jörg, 31675 Bückeburg; Tessmer, Andreas, 63691 Ranstadt; Mast , Martin, 46147 Oberhausen.

NIEDERSACHSEN/HOLLAND

Leer - Groningen ausgeschrieben

In den niederländischen Provinzen Friesland und Groningen ist im November 2004 eine Ausschreibung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden. Das Liniennetz umfasst auch die grenzüberschreitende Regionalstrecke Groningen – Nieuweschans (Neuschanz) – Leer (Ostfriesland), weshalb die beiden holländischen Provinzen das Wettbewerbsverfahren gemeinsam mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) durchführen. Zwischen Leer und der Grenze bei Bunde sollen rund 120 000 Zugkilometer pro Jahr gefahren werden. Ziel ist es, ab 11. Dezember 2005 einen Betreiber für 15 Jahre zu finden. Interessierte Bieter müssen ihre Angebote bis Ende Februar 2005 bei der Provinz Groningen abgeben, die Entscheidung soll im März 2005 fallen. Fahrzeugausrüstung und Personalausbildung müssen niederländischen und deutschen Eisenbahnvorschriften entsprechen. Der Zeitraum bis zur Betriebsaufnahme ist für die Produktion und Auslieferung neuer Fahrzeuge zu kurz, daher muss der neue Betreiber vorübergehend Gebrauchtfahrzeuge einsetzen. Sobald 2006 die ersten neuen Triebwagen zur Verfügung stehen, soll der neue Betreiber diese zunächst zwischen Groningen und Leer einsetzen. Damit wird es dann durchgehende Zugleistungen zwischen Groningen und Leer geben; der derzeit notwendige Umstieg zwischen den Zügen der DB Regio AG und der niederländischen Noordned im Bahnhof Neuschanz entfällt somit.

Foto: Schumann

Noch muss man wie im März 2003 im Grenzbahnhof Nieuweschans umsteigen, links 634 659, rechts VT 3213.

Foto: Bürgens

***Die Lokomotion,** Gesellschaft für Schienentraktion GmbH, setzt neben Lokomotiven aus dem Siemens-Lokpool und nach Lokomotiven der ÖBB-Baureihe 1044 nun auch die Baureihe 139 ein. Statt DBAG- beziehungsweise Railion-Logo ist sie im Frontbereich und an den Seiten mit dem Logo von Lokomotion versehen. Die Gesellschaft, an der Railion 30 Prozent der Anteile hält, ist zwischen München und Bozen im Güterverkehr aktiv. Am 14. Dezember 2004 durchfährt 139 133 mit einem Güterzug von München zum Brenner den bayerischen Bahnhof Grafing.*

Foto: Mauerer

Das Ende der BR 420 in München: *Mehr als 30 Jahre prägten diese S-Bahn-Tw das Eisenbahnbild der bayerischen Landeshauptstadt. Seit Anfang Dezember sind die Züge aus dem aktiven Dienst ausgeschieden.*

SÄCHSISCHE SCHMALSPURBAHNEN

Claus-Köpcke-Preis 2004

Foto: Altman

Dr. Andreas Winkler mit den Preisträgern IG Preßnitztalbahn, Förderverein Carlsfeld, IG Wilsdruff und IG Weißeritztalbahn (v.l.).

Zum zweiten Male wurde der Claus-Köpcke-Preis verliehen, mit dem besondere Verdienste um den Erhalt des über 100-jährigen Schmalspurerbes in Sachsen gewürdigt werden. Für die Preisverleihung 2004 gab es 21 Bewerber und Vorschläge „mit einer hohen Qualität und einer sehr erfreulichen Vielfalt", wie der Vorsitzende des Vereins zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB, Stifter des Preises), Dr. Andreas Winkler, sagte. Der Preis wurde in Bertsdorf verliehen, Domizil des letztjährigen Gewinners, des Interessenverbands der Zittauer Schmalspurbahnen e.V. Den neuen 1. Preis erhielt die IG Verkehrsgeschichte e.V. Wilsdruff für den Neuaufbau des Bahnpostwagens 2680. Der 2. Preis ging an den Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e.V. mit dem Projekt Wiederaufbau des Bahnhofs Carlsfeld. Über den 3. Preis durfte sich die IG Preßnitztalbahn e.V. für ihre Streckenfernsprechleitung freuen. Ein Sonderpreis ging an die IG Weißeritztalbahn für ihre Gesamtbemühungen um den Wiederaufbau der gleichnamigen Strecke.

Der Schwellenleger

Voraussichtlich erheblich steigend

In der einstigen Cargolifterhalle in Brand, Mitteleuropas größter freitragender Halle, entstand ein Freizeitpark namens „Tropical Islands". Das Land Brandenburg spendiert einen Haltepunkt nebst zugehörigen regelmäßigen RE-Halten der Linie Berlin – Cottbus. Dafür wird ein benachbarter Haltepunkt aufgegeben, Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Eine Pressemitteilung des Landesministeriums für Infrastruktur und Raumordnung weiß: „Aufgrund der voraussichtlichen Besucherzahlen ist mit erheblich steigenden Fahrgastzahlen zu rechnen." Aha: Aufgrund *voraussichtlicher* Besucherzahlen *erheblich steigende* Fahrgastzahlen! Nun weiß man ja, dass Prognosen schwierig sind; besonders, da sie tückischerweise die Zukunft betreffen. Genügend Prognosen erfüllen sich nicht, andere werden noch rechtzeitig aufgegeben, zum Beispiel jene für den Transrapid Hamburg – Berlin. Den „Islands" mag man, angesichts gut besuchter Freizeitparks andernorts, alles Gute wünschen. Trotzdem ist es mehr als gewagt, Prognose-Zahlen der zum Zeitpunkt der Pressemitteilung noch gar nicht eröffneten Halle als Grundlage steigender Fahrgastzahlen anzunehmen. Was, wenn es nicht dazu kommt? Gerade in Brandenburg müsste man doch gelernt haben!