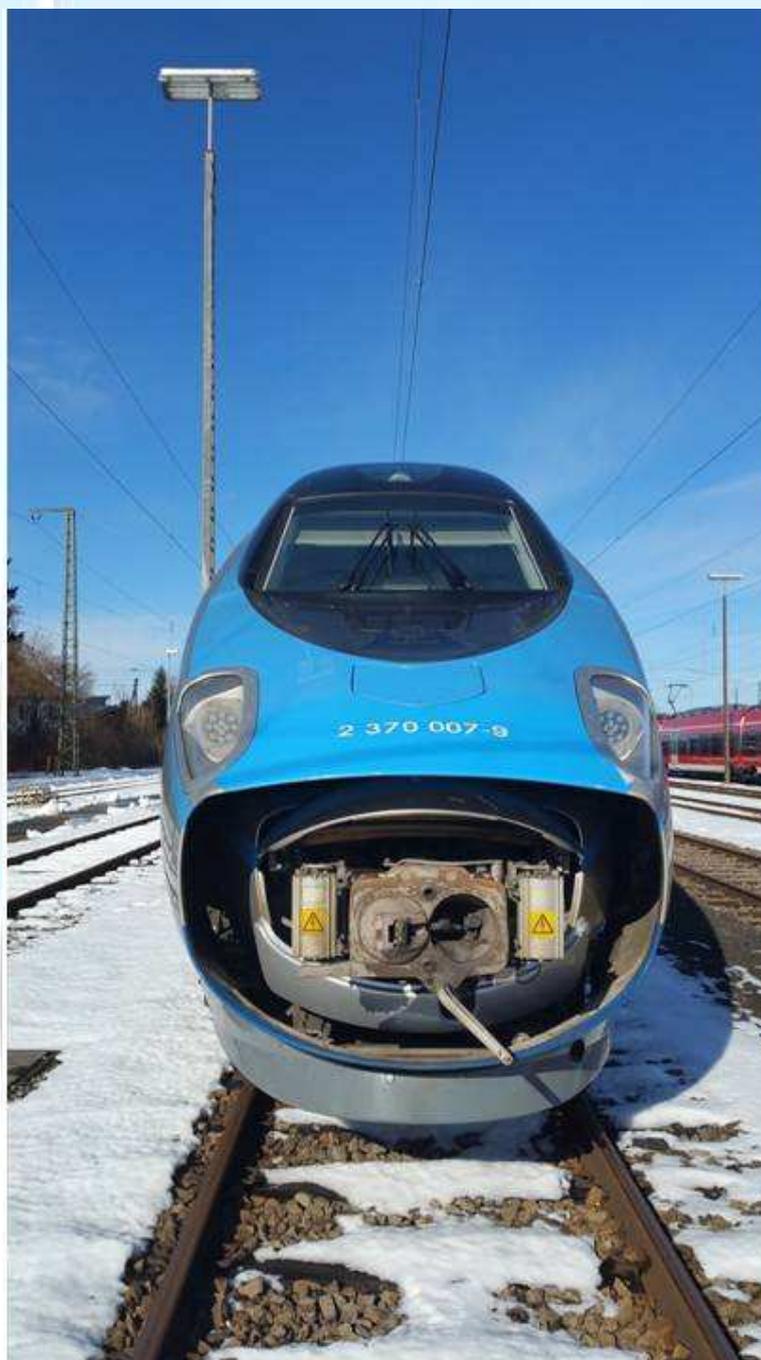
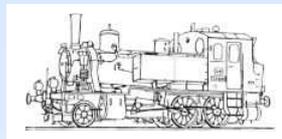


AEF- Journal I/ 2019

Januar/ Februar





Liebe Ansbacher EisenbahnfreundInnen,

und schon wieder sind die ersten beiden Monate des Jahres 2019, das gefühlt doch „eben erst“ begonnen hatte, herum und wir halten Rückschau, was sich alles ereignet hat. Dabei wollen wir unseren Verein stärker in den Vordergrund rücken, denn eigentlich kann man den „Rest“ auch aus den Tageszeitungen und aus der Fachpresse erfahren.

Traditionell bildete „Der Tag der Modellbahn“ im BrückenCenter Ansbach den Auftakt. Erfreulicherweise hatten sich im Vorfeld wieder 21 Aussteller und Händler angemeldet und zahlreichen weiteren Bewerbern mussten wir leider absagen. Das zeigt eins: Die Börse unter Regie der AEF hat sich überregional herumgesprochen und wird für gut befunden – trotz manch kleiner Unzulänglichkeit. Zu nennen sind weiterhin drei sehr interessante und in einem Fall opulent ausgestattete Themenabende, die – Zufall oder nicht – von Christoph und Reinhold Fröhlich dankenswerterweise gestaltet wurden. Es handelte sich um einen Vortrag zu den „Fünfkupplern“, mithin den über fünf Radsätze angetriebenen Dampflokomotiven von Reinhold. Christoph nahm dann den Staffstab auf und berichtete über die doch recht spezielle Situation auf der Isle of Man. Und Reinholds Eindrücke von der Spielwarenmesse sind aus dem Jahresprogramm ohnehin nicht mehr wegzudenken.

Wie gewohnt finden auch die eigenen Modellbau- Aktivitäten und Entwicklungen im Vereinsheim Würdigung. Neu ist die Seite „Streckenbegehung“, in der auf Fragen zum Vorbild eingegangen werden soll. Aus aktuellem Anlaß – d. h. auf eine konkrete Frage hin – haben wir die erste Seite unter das Thema „Vorsignale, Vorsignalwiederholer“ gestellt.

In die Sparte „Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete“ hätte gut das Doppelte hinein gepasst, aber das hätte den Rahmen gesprengt. Kostprobe gefällig? Baustellen der Deutschen Bahn bundesweit in 2019 mit Sperrplänen, Umleitungsmaßnahmen und dergleichen mehr. Wir haben uns auf Bayern beschränkt und der Teil füllt fast zwei Seiten. Allein die Krisentreffen zwischen DB- Vorstand und Verkehrsminister hätten wir auch zum Anlaß für Kommentierungen nehmen können. Wir haben es nicht getan, weil das zerrüttete Verhältnis zwischen Staat und Staatskonzern im vorigen Journal aus unserer Sicht ausreichend gewürdigt wurde. Und – weil wir als Verein und auch als Journal zwar durchaus pro- eisenbahnpolitisch, aber nicht tendenziös und nicht parteiisch sein wollen.

Obwohl wir uns wie gesagt auf das Offensichtliche und Wesentliche beschränkten, fällt die Rubrik „Kurz notiert“ recht umfangreich aus. Dafür wurden Aktivitäten anderswo, auch weil noch kein Programm veröffentlicht und keine Termine genannt waren, gegenüber anderen Ausgaben gekürzt.

Die Bilder in den Rubriken „Im Bahnhof Ansbach gesehen“ und „Privat- Tour“ wurden wesentlich von Hans Peter Krupp, Thomas Fenn sowie Franz Tischler gestaltet.

VORSCHAU:

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG MIT VORSTANDSWAHL

FREITAG, 29. MÄRZ 2019, 19.30 Uhr im Vereinsheim

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Wer diskutiert, wird auch gehört!

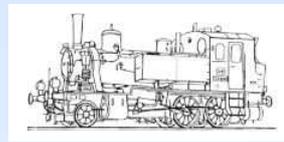
WIR SUCHEN: Referenten und Themen für Vortragsabende. Also, liebe Freunde, traut Euch!

Hier noch eine Bitte: Schickt mir bitte weiterhin Bilder und vielleicht auch kurze Texte (wann, wo) über Eure privaten Touren, von denen Ihr denkt, andere – und beileibe nicht nur – Vereinsmitglieder könnte das auch interessieren.

Das nächste Journal wird Anfang Mai erscheinen.

Thomas Kootz und Frank Augsburg

Zum Titelbild: Anfang des Jahres machte der PKP- IC in München Station und war unter anderem auch auf der Abstellanlage in München- Pasing zu sehen (Foto: Franz Tischler)



An unsere Geburtstagskinder im Februar und März:

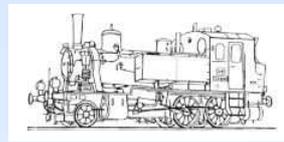
ALLES GUTE, GLÜCK, UND VOR ALLEM GESUNDHEIT UND PERSÖNLICHES WOHLERGEHEN

Eckhard BLOMEYER
Ernst CRONER
Hermann SCHMIDT
René STEIB

Klang
und
VISION
Inh. Hans-Peter Krupp

**HiFi Surround HDTV BluRay 3D
Flachbildschirme Projektoren Leinwände**

Gosbertstraße 35 ■ 91522 Ansbach-Brodswinden
FON: 0981-14872
www.klang-und-vision.de



AEF – VEREINSGESCHEHEN IM JANUAR/ FEBRUAR 2019

GRÜSS GOTT UND HERZLICH WILLKOMMEN!

Seit dem 1. Januar 2019 heißen wir unsere neuen Vereinsmitglieder herzlich willkommen:

Reinhard Weingarten
Manfred Ristl

Wir begrüßen Euch herzlich und wünschen Euch viel Freude und uns viel Aktivität bei unseren gemeinsamen Unternehmungen.

Modellbau im Januar/ Februar

Das Modellbaujahr 2019 begann bereits am 6. Januar mit dem Fitmachen der Anlage für den kommenden Basar. Mit dabei waren Markus, Maximilian, Bernhard und Frank. Zunächst packten wir die Kisten mit Werkzeugen und den unumgänglichen Ersatzteilen (die letztenendes nicht gebraucht wurden), dann ging es an den probeweisen Anbau der neuen Stützen, wir wollten keine unliebsame Überraschung erleben. Vorweg: Wir erlebten sie nicht, die neuen Stützen bewährten sich recht gut. Bewährt haben sich auch die Ausbesserungsarbeiten an der Spannungsversorgung der Anlage. Da hatten wir ja auf dem Basar 2018 ein kleines „Waterloo“ erlebt. Gott sei Dank war es dabei geblieben, aber das bedeutete auch eine grundlegende Änderung, die in 2018 erfolgt ist und funktioniert. Als dann wieder „Normalbetrieb“ herrschte, wurde so etwas wie ein Jahresplan geschmiedet, der seit dem 18. Januar auch an der Tür für den Utensilienschrank im Vereinsheim hängt. Vor allem geht es darum, Vorbereitungen zu treffen, wenn, was leider selten vorkommt, Eltern mit ihren Kindern zu uns finden. Dann müssen Aktivitäten bereit stehen und diese Aktivitäten gibt es viele, weil noch nicht alle Module vollkommen ausgestaltet sind.

Nebenher wurde auch formuliert, was wir selber machen möchten. Die Bahnhofsmodule und die beiden Stadtmodule stehen dabei vor allem im Fokus.

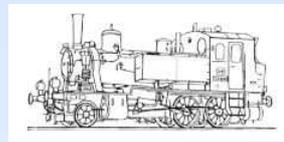
Seit dem Basar im BC haben wir vorübergehend auf der Elektronikfront Verstärkung erhalten, in der Hoffnung, dass diese dauerhaft sein möge. Seit einiger Zeit jedenfalls schlägt sich Markus mit dem Problem herum, dass sich ein einfahrender Zug – egal ob mit Steuerwagen oder Lok voran – bei „Halt“ zeigendem Signal selber den Strom abschalten kann. Hilfe kam nun von außen und die Ergebnisse sind vielversprechend. Die Kehrseite ist: Es müssten dann nochmal sämtliche Bahnhofsgleise um gelötet und umgebaut werden. Aber wenn die angedachte Lösung Aussicht auf Erfolg und Lösung aller Probleme hat, dann sollten wir das tun.

Es rückte auch wieder die Idee der vollkommenen Digitalisierung in den Vordergrund. Jedoch sind wir übereingekommen, testweise einen neuen Laptop für die digitale Steuerung der Infrastruktur (sprich: unser Stellpult) anzuschaffen. Die bisherigen waren Spenden aus Privatbeständen, für die wir sehr dankbar waren. Denn die Laptops wurden gespendet, als wir eben den gewaltigen Schritt vom Keller in den ersten Stock vollführten. Mittlerweile haben wir uns dort eingerichtet. Die gespendeten Laptops haben ihr Werk getan, langsam zwar, aber zuverlässig. Es spricht nichts dagegen, sie abzulösen. Dann sollten wir den stabilen Lauf der digitalen Steuerung der Infrastruktur testen und dann den nächsten Schritt gehen.

Anlässlich einer Fahrt zum Miniaturland Treuchtlingen, das zum 3. März 2019 seinen öffentlichen Betrieb zwar einstellt, aber in der einen oder anderen Form weiterbestehen wird – die Zeichen dafür jedenfalls scheinen günstig zu sein – haben wir noch einige Dinge diskutiert. 3D- Drucker, Modellierungs- Seminar – es ist zu früh, konkret darüber zu berichten, denn zu wenig steht bisher fest.

12. Januar: Tag der Modellbahn im BrückenCenter Ansbach

(aef) Eigentlich gingen die Vorbereitungen zum Basar 2019 schon im September los. Da nämlich meldeten sich die ersten Händler. Nun ist es so, dass wir Händler haben, die schon ewig dabei sind und solche, die immer mal wieder kommen. Beide Gruppen sind jederzeit herzlich willkommen, aber



nicht jedes Jahr können wir jeden mitmachen lassen. Nicht, weil wir nicht wollten, sondern weil die Ausstellungsfläche im BrückenCenter nun mal Grenzen hat. Die belaufen sich auf 33 m x 9 m. Erweiterung nicht möglich, weil ansonsten Fahrstuhl und Treppe zum Parkhaus auf der Ostseite oder die Uhr auf der Westseite weggerissen werden müssten. Weil beides weder möglich noch wünschenswert ist, bleibt es bei der Ausstellungsfläche, die im übrigen alles, was wir als AEF davor hatten, an Größe und Exklusivität übertrifft.

Also läuft die Sache so: Die „Ewigen“ sind stillschweigend gesetzt und bei den verbleibenden Metern erhalten diejenigen Vorrang, die sich schlicht und einfach zuerst melden.

Bereits am Freitag nach Silvester trafen sich Thomas, Frank und Peter, um die allgemein notwendigen Utensilien – Schriftbänder, Bilder nebst Unterschriften, Büromaterial, Beitrittserklärungen usw. – zu sammeln. Reinhold stellte im Vorfeld seine notwendige Ausrüstung für den „Lok- Doktor“ bei.

Wie schon erwähnt wurde die Modulanlage durch die Modellbahngruppe am Sonntag vor dem Basar fit gemacht.

Und – die Modellbahnanlage funktionierte nach dem Aufbau und einem kleinen Fehler, der bald behoben war, perfekt!

Die angemeldeten Händler hatten weit im Vorfeld eine ausführliche Information über den Ablauf nebst einem Stellplan erhalten, so daß theoretisch jeder seinen Platz hätte finden sollen. Praktisch traf das nicht ganz zu, aber das war nur eine Kleinigkeit. Das BrückenCenter hatte den Wachdienst informiert und die Biertischgarnituren bereitgestellt, so daß wir nur noch aufzubauen brauchten.

Das passierte am 11. Januar nachmittags zwischen 18 Uhr und 19.30 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt waren auch 15 der 19 angemeldeten Händler eingetroffen und trafen ihrerseits Vorbereitungen.

Der folgende Samstag war in mehrerer Hinsicht der Knaller. Zunächst trafen die übrigen Händler ein und postierten sich ganz von selbst an den vorgesehenen Standorten. Das Hausmeisterteam vom BC sorgte für den nötigen Strom und schon kurz nach acht, als eben die Läden öffneten, war der Basar fast fertig. Das hatten wir noch nie!

Unsere Anlage war dank etwas mehr planerischen Witzes diesmal um zwei Module größer als bisher, erstmals konnten wir auch unser bereits seit Jahren bestehendes Abzweigmodul präsentieren.

Ab und zu entgleisten entweder ein Güterwagen, weswegen dann die ganze Garnitur außer Betrieb genommen werden mußte. Hier und da gab es auch mal eine „aufsichtsrechtlich relevante“ Kollision mit einem Träger der Bahnsteigbedachung, was sich allerdings mit etwas Holzkleber beheben ließ. Nein – der Wagen wurde NICHT an den Träger geklebt!

Wie üblich gab es kurz nach 9 Uhr Butterbrezen für alle und dann ging auch schon der Ansturm los.

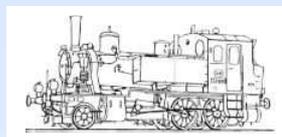
Viel Arbeit hatte bis 15 Uhr unser Lokdoktor Reinhold Fröhlich, der gewohnt routiniert und mit umfangreicher Ausrüstung den Leiden der kleinen und größeren Modellbahnfahrzeuge auf den Grund ging. Bis auf eine kurze Mittagspause gab es für ihn quasi kein Anhalten. Aber Reinhold bewerkstelligte die kleinen Leiden sofort und ließ sich in gewohnter Weise die „Intensivpatienten“ anliefern. Der Absender kriegt Bescheid, wann er sein Fahrzeug bei uns im Vereinsheim abholen kann. Manch einer bleibt ja bei uns...

Die gute Laune der AEF'ler muß sich auch auf die Händler übertragen haben. Während das Vorjahr verkaufstechnisch absolut mies gewesen sein mußte, gab es heuer auf die Frage „Wie laufen die Geschäfte“ ein klares „Basdscho“ allerorten.

Insbesondere zu den üblichen Stoßzeiten zwischen 10 und 12 sowie zwischen 14 und 16 Uhr war gerade mal vorne an unserem Stand der Durchgang halbwegs passierbar, ansonsten jeder Quadratzentimeter voller Schuhsohlen.

Kurz vor Mittag schaute auch die FLZ bei uns herein, interviewte u.a. den Lok- Doktor sowie verschiedene Aussteller und schrieb dann in die Ausgabe vom 14. Januar einen wirklich netten Artikel. Vielen Dank dafür!

Und wer erzählen möchte, daß die Eisenbahn allgemein und die Modellbahn insbesondere nicht mehr als Hobby taugten – der sollte sich den permanent festen Besucherring um unsere Anlage angeschaut haben, und wird hoffentlich eines besseren belehrt. Viele Fragen kamen nicht von den Besuchern selbst, aber wer auf die Staunenden und Schauenden zu ging, mit ihnen sprach unter gleichzeitiger Übergabe eines Programmblättchens – bekam (eigentlich gar nicht so) Überraschendes zu hören: Ja, als ich klein war, hatte ich auch eine Modellbahn... Nein, heute nicht mehr, die Zeit... Ja, heute hätte ich gerne eine Modellbahn, aber das Geld... Oh ja, die Kinder interessiert das ungemein... Und so weiter.



Kurzum – wir haben hoffentlich viele der Modellbahn- Begeisterten dazu animiert mal bei uns reinzuschauen. Um zu begreifen, daß Modellbahn nicht das Privileg der gut Betuchten ist, sondern daß es heute so einfach und so preiswert wie selten zuvor ist, eine Modellbahn aufzubauen.

Wir würden uns freuen, einige der Interessenten wiederzusehen.

Ab 18 Uhr begann der Abbau – nach einem Rundgang zu den Ausstellern und Händlern in dem Wissen, dass es allen gefallen hatte. Wir gaben die Kostenlos- Parktickets aus.

Und auch der Abbau ging absolut geräuschlos über die Bühne. Gegen 20 Uhr hatten wir eigentlich alles im Vereinsheim verstaut, aber allen, die es bis hierhin geschafft hatten, war noch nach „Ratschn“ zumute, also nahmen wir uns die Stunde bei einem gepflegten Bierchen

Fazit: Wir AEF haben keine Vorstellung, wie lange wir dieses „Rundum- Sorglos- Paket“ und „Modellbahn für alle“ noch bewerkstelligen können. Aber es kommt gut an und sorgt auch bei unserem Schatzmeister Thomas Kootz für Entspannung.

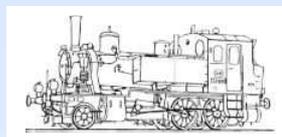
Besonderen Dank möchten wir hier Hannes Ehnes aussprechen, der in einer wahren Marathontour Anlage, Verein und Veranstaltung ins Bild gesetzt hat. Und das sehr, sehr gut, wie wir finden.



Ein kurzer Blick auf das „Campingplatz- Idyll“: Zelte, Kanus, Badestrand – wer braucht da Mallorca?



ANSBACH 21 – BEI UNS BLEIBT DIE BAHN OBEN! Bernhards Nahverkehrsknotenpunkt über den Bahnsteigen unseres Modellbahnhofs hat bereits vor einem Jahr für viel Aufmerksamkeit gesorgt. Aber so richtig in Szene gesetzt wurde er erst jetzt!



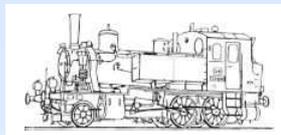
Baumgrenze, Felsabsturzgebiet, Galerien zur Sicherung der Wanderer – der Weg zur „Burgruine Felsenstein“ mag beschwerlich sein, aber gefährlich ist er nicht.



Für alle Freunde des Skispringens, die sich möglicherweise an der noch nicht eingenommenen Flugposition des Springers nach dem Absprung stören: Das ist eine Modell- Schanze, da gelten andere Bewegungsabläufe fürs Knacken der Hill-Size...



Einen Blick auf die bereits vor Jahren entstandene „MIGA“ hatten wir schon lange nicht mehr. Aber wie zu sehen – das Interesse an dem im 90° Modul gelegenen Erlebnispark ist ungebrochen.



Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.

Ach ja: Adventslichter, Rauch aus den Weihnachtsbuden, wie im Vorbild, so auch im Modell vermittelt der Anblick Weihnachtsgefühle und Heimeligkeit. Hier nachgebaut von Markus Conrad.



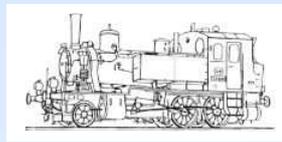
Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.

Nochmals ein Blick auf den Weihnachtsmarkt. Auf Anforderung drehte sich die Pyramide und in einer Bratwurstbude loderte das Grillfeuer. Wir wissen nicht, wie viele Besucher unserer Anlage hernach so richtig Appetit bekamen...

25. Januar: „Fünfkuppler“



Reinhold Fröhlich bei der Einführung zum Vortrag über die Fünfkuppler



War es zu Beginn des Eisenbahnwesens in Deutschland noch kein Problem, die anfallenden Frachten auf der Schiene zu befördern, wurde es doch nach und nach schwieriger, die erwarteten und benötigten Leistungen zu erfüllen. Der „Adler“ mit einer angetriebenen Achse war den Anforderungen auf der Strecke Nürnberg – Fürth gewachsen, ging es nur sieben Kilometer und ohne spürbare Steigungen dahin. Aber die ersten Strecken mit Steigungen und Gefällen stellten höhere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven. Um diese erbringen zu können, mussten die Lokomotiven größer und schwerer werden. Das steigende Gewicht war erwünscht, stieg doch damit die Reibungslast und die Möglichkeit, schwerere Züge zu fahren. Allerdings bereitete das sowohl den Fahrzeugbauern, als auch den Planern von Strecken und Infrastruktur Kopfzerbrechen. Der Oberbau war zu der Zeit keinesfalls so belastbar wie heute und Achslasten im zweistelligen Bereich undenkbar.

Die ersten Entwicklungen zum Fünfkuppler erfolgten bereits zu Zeiten der Länderbahnen. Diese hatten, bedingt durch ihre geographische und topographische Lage, unterschiedliche Anforderungen bei Technik und Bedarf. Loks. Bereits gegen 1880 beschaffte die württembergische Staatsbahn einige Schlepptenderloks und reihte sie in ihr Klassenschema als G und H ein. Im Nummernplan der Reichsbahn von 1925 waren die Loks nicht mehr erhalten.

Notwendig wurde die Erweiterung auf fünf Treibachsen, weil die Anhängelasten durch die Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen und damit auch die Zuglasten ständig stiegen. Bereits um 1900 wurden erste Bauarten erfolgreich erprobt und bald in größeren Serien gebaut. Dabei wurde aber noch schwer experimentiert, Naßdampf – Heißdampf, Antrieb auf die zweite, dritte oder vierte Achse und noch mehr bei der Gewinnung der Kurvenfähigkeit. Hier gab und gibt es nämlich die größten Probleme bei der Betriebssicherheit und dem Materialverschleiß.

Das größte Problem ist das Erreichen eines sicheren Kurvenlaufs trotz des langen festen Achstands und gleichzeitig ein schlingerfreier materialschonender Geradeauslauf bei akzeptablen Geschwindigkeiten. Diesen Forderungen stehen mehrerer Zwangspunkte entgegen, die da sind:

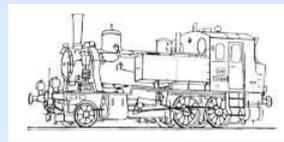
- Die Spurweite von 1435 mm und die technisch mindestens erforderliche Rahmenbreite der Lok von etwas mehr als 1300 mm bei einer seitlichen Toleranz von max. 6 mm.
- Der lange feste Achsstand, der abhängig vom Durchmesser der Treibräder zwischen 5,6 und 7 Metern liegt. Hier gelangten Fünfkuppler nur im Güterzugbereich zu Einsatz, wo einerseits ein hohes Reibungsgewicht erwünscht war, am besten 100 % des Fahrzeuggewichts, andererseits ein mäßig großer Treibraddurchmesser, der eine hohe Zugkraft unter Verzicht auf hohe Geschwindigkeiten und Beschleunigung erwartete. So haben die Treibräder der Fünfkuppler meist Durchmesser von 1250 bis 1400 mm, Ausnahme 1600 mm bei der BR 45, was auch eine Menge Probleme mit sich brachte.

Ein wichtiges Konstruktionsmerkmal war die Seitenverschiebbarkeit einzelner Achsen, wodurch die Laufeigenschaften teilweise beeinflusst wurden. Mindestens zwei Achsen mussten starr im Rahmen gelagert werden, um einen schlingerfreien Geradeauslauf zu sichern. Dank findiger Ingenieure war es bald möglich, auch nur eine Achse starr zu lagern, wenn entsprechende selbststrückstellende Anlenkeinrichtungen vorhanden waren.

Eine Verbesserung des Kurven- und Geradeauslaufs war die Kopplung der Endtreibachsen mit zugeordneten Laufachsen zu Lenkgestellen. Dabei erfolgte eine Zwanganlenkung bei Kurvenfahrten, jedoch ging dies wieder zu Lasten des Triebwerks. Auch eine Schwächung oder ein totaler Verzicht des Spurkranzes einzelner Achsen kam zur Anwendung, wobei darunter im Extremfall die Entgleisungssicherheit litt. Selten kam auch eine Koppelung der Endtreibachsen mit Zahnrädern statt Kuppelstangen zur Anwendung (BR 84 teilweise, BR 87), vor allem, wenn die Loks auf engen Gleisanlagen mit kleinen Radien (Hafen- und Werksbahnen) eingesetzt werden sollten.

Ein weiteres Problem der Fünfkuppler war es, alle Räder auf dem Gleis zu halten, um die Reibungskraft optimal zu nutzen und die Überlastung einzelner Radsätze zu vermeiden. Hierfür wurden häufig (meist benachbarte) Achsen durch Ausgleichshebel verbunden und/oder beweglich in Hilfsrahmen angeordnet.

Aber nicht nur im Laufwerksbereich waren die Maschinen grenzwertig, auch bei der Handhabung der Befuerung gab es Probleme, waren doch der händischen Beschickung der Feuerbuchse Grenzen gesetzt, mechanische Einrichtungen wie etwa Stoker-Einrichtungen setzten sich, auch aus Gewichtsgründen und wegen der Störanfälligkeit nicht durch bzw. waren die Ausnahmen. Ein weite-



res und bedeutendes Problem war die Festigkeit der Materialien im Kesselbau und die Alterungsbeständigkeit der verwendeten Metalle. So war der damals verwendete Stahl dem ständigen Temperaturwechsel und den gleichzeitigen mechanischen Beanspruchungen häufig langfristig nicht gewachsen.

Tenderlokomotiven

Nach der Jahrhundertwende kamen die ersten Tenderlokomotiven in Württemberg (Tn ab 1921) und Preußen (T16 um 1905) auf die Schiene. Es waren laufachslose Lokomotiven mit 13 bis 15 Tonnen Achslast, die im Nummernschema der DR/DB als BR 94.1 bzw. 94.2-4 geführt waren und eine Hg von 50 bzw. 40 km/h hatten. Bei beiden Baureihen waren die 2. und 4. Achse starr gelagert, wogegen, die 1., 3., und 5. Achse jeweils um 22 mm seitlich verschoben werden konnten.

1920 beschaffte die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn die ersten Loks mit der Achsfolge 1`E 1` als BR 95.0 um damit den Zahnradbetrieb im Harz zu beenden. Die Lok zeigte schon deutliche Ansätze der späteren Einheitsloks. Bei ihr waren die erste und letzte Treibachse zusammen mit der benachbarten Laufachse zu einem Kraus-Helmholtz-Drehgestell ausgebildet, in dem die Laufachsen 125 mm, die Treibachsen 1 und 5 je 30 mm seitenschiebbar waren. Die Treibachsen 2 bis 4 waren fest im Rahmen gelagert, bei der 3. war der Spurkranz 15 mm geschwächt.

Schleptender- Lokomotiven

Die Länderbahn-Fünfkuppler ohne Laufachse sind unter der BR 57 zusammen gefasst, die mit Laufachse unter der BR 58. Die Baureihe 58 entstand, weil die Leistungen der bis dahin üblichen 1`D-Schleptender-Loks nicht mehr ausreichten und deshalb größere Dampfmaschinen mit mehr Leistung gefordert wurden.

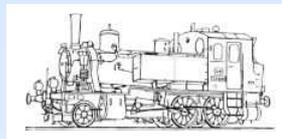
So entstand die BR 58 praktisch als erste Lok des Vereinheitlichungsprogramms von 1925, auch wenn sie im Beschaffungsplan von 1925 dann nicht enthalten war. Die Baumerkmale in den Laufwerken der Tenderloks finden sich auch bei den Schleptenderloks wieder. Interessant ist die Entwicklung der letzten Generation Fünfkuppler im Beschaffungsplane der Reichsbahn- Einheitsloks.

Bereits 1925, im ersten Beschaffungsplan der Reichsbahn, war eine schwere Güterzuglok als Fünfkuppler und mit 20t Achslast für Hauptbahnen enthalten. Nachdem keine Erfahrungen mit solch großen Maschinen vorlagen, wurde die Industrie beauftragt, Pläne und Vorschläge einzureichen, wobei Vierzylinder-Loks wegen des zu hohen Unterhaltungsaufwands von Anfang an ausgeschlossen wurden. Es entstanden die Baureihen 43 als Zweizylinder-Maschinen und 44 als Drei-Zylinder-Loks. Von jeder Baureihe wurden 10 Exemplare gebaut und einem harten Bewährungsprogramm unterworfen. Im oberen Leistungsbereich war letztendlich die BR 44 überlegen.

1937 wurde die Lokomotivbau-Industrie in Deutschland mit der Entwicklung einer nebenbahngeeigneten Güterzuglokomotive als Ersatz für die vielen betagten Vierkuppeler beauftragt. Die BR 44 war für diese Aufgabe zu schwer und auch überdimensioniert. Aus mehreren Entwürfen der Industrie wurde dann der Entwurf der späteren BR 50 ausgewählt, obwohl das lange Laufwerk auf den vorhandenen, teilweise schwierigen Nebenbahnen nicht als optimal angesehen wurde.

Durch Kriegsbeginn am 1. September 1939 stieg der Bedarf für die neue Lok sprunghaft an und es wurden (ungeplant) 3164 Einheiten gebaut, teilweise schon bedingt durch den Rohstoffmangel deutlich entfeinert. So war die Industrie gehalten einfache und robuste Loks zu entwickeln, es entstanden die Kriegsdampflok KDL 1 (BR 52) und KDL 2 (BR 42). Durch Verzicht auf alle nicht unbedingt erforderlichen Teile, den Einsatz von Ersatzstoffen, teilweise Neukonstruktionen wurden Loks geschaffen, die eigentlich heutigen Einmalprodukten nahekommen und auch keine für Eisenbahnfahrzeuge üblichen Lebensdauern haben sollten.

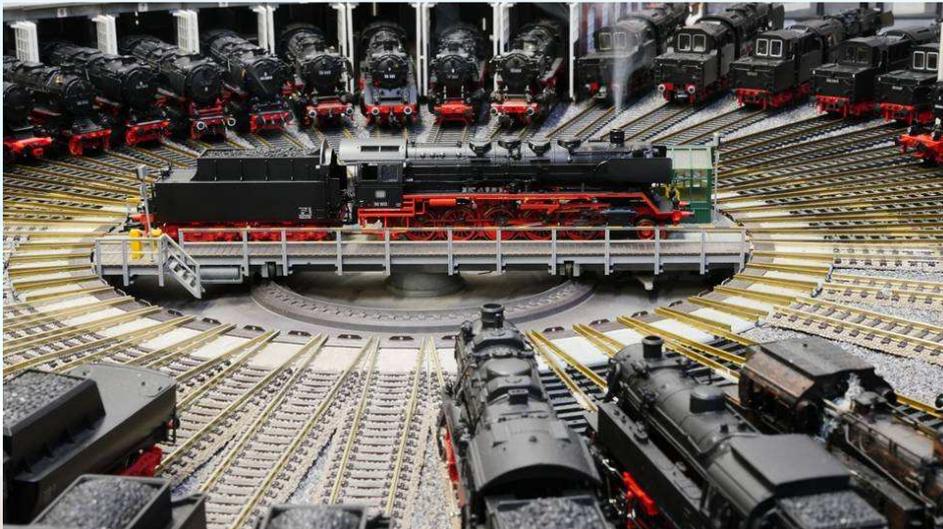
Die BR 52 war entgegen der BR 50 als Ausgangsmodell mit 6000 Bauteilen um etwa 1000 reduziert und etwa 3000 in der Ausführung stark vereinfacht. So wurden etwa die bei der Wiener Lokfabrik gebauten Maschinen mit einem Steifrahmentender ausgerüstet, der die Achsen fest im Rahmen gelagert hatte und dadurch hochwertiges Material für die Drehgestelle einsparte. Die Loks der BR 52 waren es auch, die nach Kriegsende bei nahezu allen Bahnen Europas anzutreffen waren. Teilweise an die regional anderen Gegebenheiten angepasst versahen die Loks ihre Dienste vom



Bosporus bis zum Nordkap und in Ost-West-Ausdehnung quer durch das gesamte Normalspurnetz Europas bis nahe an die Jahrtausend-Grenze.

Im Zeichen der Kostenbegrenzung und Einsparung war man bei beiden deutschen Nachkriegsbahnen bemüht, den weiteren Einsatz der noch dringend benötigten Fünfkuppler wirtschaftlicher zu gestalten. Deshalb wurden bei der Reichsbahn Ost etliche Loks der BR 50 rekonstruiert, mit neuen Kesseln und modernen Bauteilen optimiert und als BR 50.40 erfolgreich eingesetzt. Auch Loks der Reihe 58 wurden rekonstruiert und waren danach noch lange Jahre als 58 Reko im Einsatz. Nicht so gravierend waren die Optimierungen bei der BR 44 bei der DR. Etliche Loks der BR 95 wurden auf Öl-Hauptfeuerung umgebaut, während der Ölkrise in den 70ern wieder zurückgebaut auf Kohlefeuerung.

Im Neubau-Programm der DB von 1949 war keine Fünfkuppler-Schleppenderlok mehr enthalten.

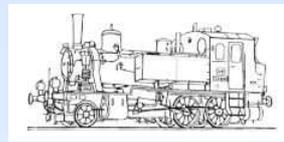


Da es nicht nur im Bahnhof Ansbach an Originalen mangelt, gab es ab dem 25. Januar bis zum 8. Februar eine Ausstellung an Modellen mit Vorführungen. Viele Mitglieder und auch zahlreiche Gäste nahmen die Offerte gerne an.

01. Februar: Vorstandssitzung



Während der Vorstand Sitzung hielt, begutachteten Gäste und Vereinsmitglieder die um zwei Wochen verlängerte Schau der „Fünfkuppler“.



Nach guter alter Fränkischer Sitte traf sich der Vorstand 18 Uhr im Restaurant „Lehenshof“ in der Ansbacher Innenstadt, um bei gutem Essen und gemäßigten Getränken die Lage des Vereins zu erörtern.

Naturgemäß bestanden in einem Wahljahr die Hauptpunkte in der Aufstellung des Vorstands für die kommenden beiden Jahre und in der Vorbereitung der Jahreshauptversammlung (JHV). Weitere Punkte.

Weil das Journal auch im Internet veröffentlicht wird, halten wir uns hier mit weiteren Details zurück. Das Protokoll ist seit der KW6 im Vereinsheim einsehbar.



Geschärfte Blicke, gezückte Kameras, gut gelauntes Publikum angesichts der Bw- Vorführungen. Es fehlte wirklich keine Fünfkuppler- Bauart in unserem Modell- Bw, das von Hans Peter, Reinhold und Thomas Fenn liebevoll hergerichtet worden war. Inzwischen ist diese Ausstellung wieder abgebaut worden, aber sie hat doch einiges bewegt! (Alle Fotos: Hans Peter Krupp)

08. Februar: Eisenbahnen auf der Isle of Man

(cf) Die Isle of Man ist eine Insel in der Irischen See zwischen Großbritannien und Irland. Sie ist als autonomer Kronbesitz (englisch crown dependency) direkt der britischen Krone unterstellt, jedoch weder Teil des Vereinigten Königreichs noch Britisches Überseegebiet.

Die 572 km² große Insel ist größtenteils hügelig. Die höchste Erhebung ist der 621 m hohe Snaefell, der mit der Snaefell Mountain Railway erreicht wird.

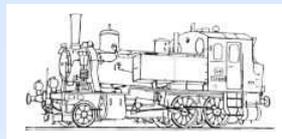
Bei einer Länge von 52 km und einer Breite von 22 km besitzt die Insel eine Küstenlänge von 160 km. In einer Entfernung von 500 Metern der Südwestspitze vorgelagert liegt die Nebeninsel Calf of Man sowie einige kleinere Inseln und Felsen. Die Inselhauptstadt ist Douglas.

Auf der Insel besteht heute ein Eisenbahnnetz von 68,5 km Länge; davon sind 43,5 km elektrifiziert. Dieses Netz ist auf verschiedene Bahnverwaltungen/ Bahnunternehmen aufgeteilt:

Die Isle of Man Railway (IoMR) wurde 1873 in 3-Fuß-Spur (914 mm) errichtet, die auch für andere Strecken auf der Insel maßgebend wurde. Bis zum Wiederaufbau der 40 Kilometer langen Welsh Highland Railway im Jahr 2011 war sie die längste mit Dampflokomotiven betriebene Schmalspurbahn auf den Britischen Inseln. Sie verläuft 16 Meilen (26 km) zwischen der Hauptstadt Douglas und Port Erin. Diese Bahnen wurden alle zum Abtransport der in den Bleiminen geförderten Produkte errichtet. Seit 1911, als der Erzabsatz zusammenbrach, ist der Erzabbau auf der Insel allerdings eingestellt. Die heute noch betriebenen Bahnen mit ihren historischen Anlagen dienen dem regen Touristenverkehr.

In Port Erin befindet sich ein Museum über die Dampfeisenbahnen auf der Isle of Man.

Die 1893 gegründete Manx Electric Railway ist eine elektrische Straßenbahn und verbindet an der Ostküste der Isle of Man den Ort Ramsey mit der Hauptstadt Douglas. Die Strecke ist 27,4 Kilometer lang und hat eine Spurweite von drei Fuß (914 mm). Es ist die älteste Oldtimer-Schmalspurbahn der Britischen Inseln mit den ältesten noch betriebsbereiten Straßenbahnfahrzeugen der Welt.



Die Snaefell Mountain Railway ist eine mit 550 Volt Gleichstrom betriebene elektrische Bergbahn von Laxey zum Snaefell. Sie ist damit die einzige elektrische Bergbahn auf den Britischen Inseln und eine der letzten verbliebenen Bahnen mit einer Spurweite von 1067 mm (Kapspur) in Europa. Die fünf Meilen lange Linie ist auf Steigungen zwischen 10 und 120 ‰ trassiert.

Da die Spurweite (1067 mm gegenüber 914 mm) von den übrigen Bahnen auf der Insel Man abweicht, kann das Rollmaterial nicht mit diesen ausgetauscht werden.

Die Douglas Bay Horse Tramway ist eine 1876 eröffnete Pferdestraßenbahn in Douglas. Sie verläuft 1,6 Meilen (etwa 2,8 km) vom Schiffsanleger Victoria Pier bis zur Endhaltestelle Derby Castle, an der die Manx Electric Railway ihren Betriebshof hat. Sie ist eine der ganz wenigen verbliebenen Pferdestraßenbahnen der Welt.

Die Groudle Glen Railway ist eine 900 m lange Parkeisenbahn nordöstlich der Hauptstadt Douglas mit einer Spurweite von 610 mm. Nach dem Krieg wurde der Betrieb erst 1950 wieder eröffnet, jedoch stark reduziert und ohne festen Fahrplan. In der Sommersaison 1962 versagte die eingesetzte Lokomotive und der Bahnbetrieb wurde eingestellt.

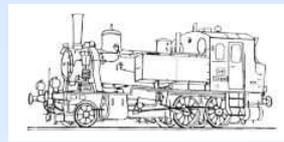


Ein Zug der Manx Electric Railway bei der Einfahrt in die Station von Douglas (Foto: Christoph Fröhlich)

Im Jahr 1982 entschloss sich der Museumsbahn-Verein Isle of Man Steam Railway Supporters' Association, die Kleinbahn zu reaktivieren. Zu Weihnachten 1983 konnte ein erstes Teilstück wieder befahren werden. Am 23. Mai 1986 wurde die Bahn offiziell wieder eröffnet. Seit 1987 ist die reaktivierte erste Lokomotive „Sea Lion“ wieder im Einsatz. Statt der im Museum stehenden zweiten ist ein Nachbau im Dienst. Weitere historische Loks und Repliken sind hinzugekommen.



Christoph (m. I.) und das Publikum – oben auf der Empore sahen auch noch Gäste zu – vor Beginn des Themenabends (Foto: Hans Peter Krupp)



22. Februar: Bericht von der Spielwarenmesse

Eine Bemerkung vorab: Reinhold Fröhlich besuchte zum 46. Mal die Spielwarenmesse in Nürnberg und zum 37. Mal berichtet(e) er vor den Ansbacher Eisenbahnfreunden e. V. und deren Vorgängern. Eine Serie, die wohl ihresgleichen sucht.

(rf) Nach dem letzten Messebericht wurde ich dahingehend kritisiert, dass meine Ausführungen zu pessimistisch und sehr negativ eingestellt wären. Dazu nur so viel, wer wie ich seit etwa 1970 die Messe besucht und dabei die Entwicklung aufmerksam verfolgt kommt vermutlich wie ich auch zu der Überzeugung, dass die Modellfahrzeuge aller Spurweiten keine Antriebe mehr brauchen, sie rollen von selbst in den Abgrund.

Neben meinem Messebesuch am Donnerstag, 31. Januar nutze ich die Messeberichte der EM, der MIBA und des Modelleisenbahners zur Abrundung meiner Informationen.

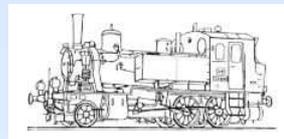
Die Modellbahn-Welt ist wieder einmal umgezogen, nach dem Umzug von der Halle C, jetzt 3 in die Halle 7a, dann in die neue Halle 4a. Dort dann zwischenzeitlich totale Überfüllung mit vielen kleinen Ausstellern in allen Vorräumen der Halle und seit etwa fünf Jahren ein ständiger Rückgang der Aussteller und des Raumbedarfs bis hin zur Vergabe eines guten Viertels der Halle an Start-Up-Unternehmen der Light- und Sound-Spiele. Jetzt also Halle 7a, ganz am Ende der Messe, knapp vor dem Zaun. Auch der weitere Trend setzt sich fort, weniger Aussteller mit noch kleineren Ständen, aber die Giganten von Simba beherrschen den Raum, gut ein Drittel wird belegt von Schuco, Trix, LGB und Märklin.

Wie in den letzten Jahren dominieren zunehmend Elektronik, Monitore, Displays, Bausteine, Smartphones und ähnliches die Szene. Auffallend in diesem Jahr die vielen Vectron und ähnliche moderne Modelle in zig-facher Lackierungsvariante oder, ganz neu, in Ausführungen, die angeblich der Kunde fordert, es stellt sich die Frage, wo bleibt hier der Modellgedanke? Den Vogel schoss Märklin/Trix bei der Vorstellung seiner 64er ab, die Lok wurde, soweit richtig, bei Henschel in Kassel gebaut und war bis zu ihrer Abstellung 1962 im Bw Gemünden beheimatet. Schleierhaft ist allerdings, wer wann wie Gemünden in die Oberpfalz verfrachtet hat.

Märklin hat die Kinder als wahre Kunden wiederentdeckt, ein Wunder? Märklin, ein globaler Hochpreis-Vertreter der Branche. Roco/ Fleischmann haben da ganz andere Probleme, hat man doch kühn verkündet, im Rahmen der Strukturbereinigung Fleischmann nur noch im N-Sektor zu dulden, H0 künftig unter dem Roco-Label zu vermarkten.

Die Asiaten als Lohnpartner sind scheinbar kein Thema mehr, die Lohnauftraggeber haben ihr Lehrgeld bezahlt, wer allerdings eigene Firmen in Asien hat, klagt über steigende Produktionskosten und lange Kommunikationswege und damit verbunden auch lange Wege der Qualitätskontrolle, Lieferverzögerungen bis hin zum Totalausfall mancher Neuheiten und weitere unwägbare Risiken. Die Neuheitenprospekte werden immer dicker und unübersichtlicher oder verschwinden ganz, teilweise könnte man die vom letzten Jahr wieder verwenden, wenn man einen Satz Buntstifte dazugeben würde. Formneuheiten sind extrem rar, Wiederauflagen mit digital ergänztem Innenleben sind als Neuheit an der Tagesordnung.

Betrachtet also meinen Bericht als Versuch eines informativen Querschnitts durch den Jahrgang 2017 und wenn ihr mehr wissen wollt, kauft die Messehefte von MIBA, EM, Journal oder Modelleisenbahner, deren Redakteure eine ganze Woche auf dem Gelände waren. Der Schwerpunkt liegt dabei auf echten Formneuheiten, auf Modellen, die auf unseren Anlagen einsetzbar sind, also mit Vorbildern bei den deutschen Bahnen.

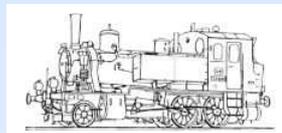


Zunächst gab es von Reinhold Fröhlich (hinten, Mitte) wie immer eine Einführung in den Messebericht. Was war neu, was war anders, was war vielleicht nicht so gut.

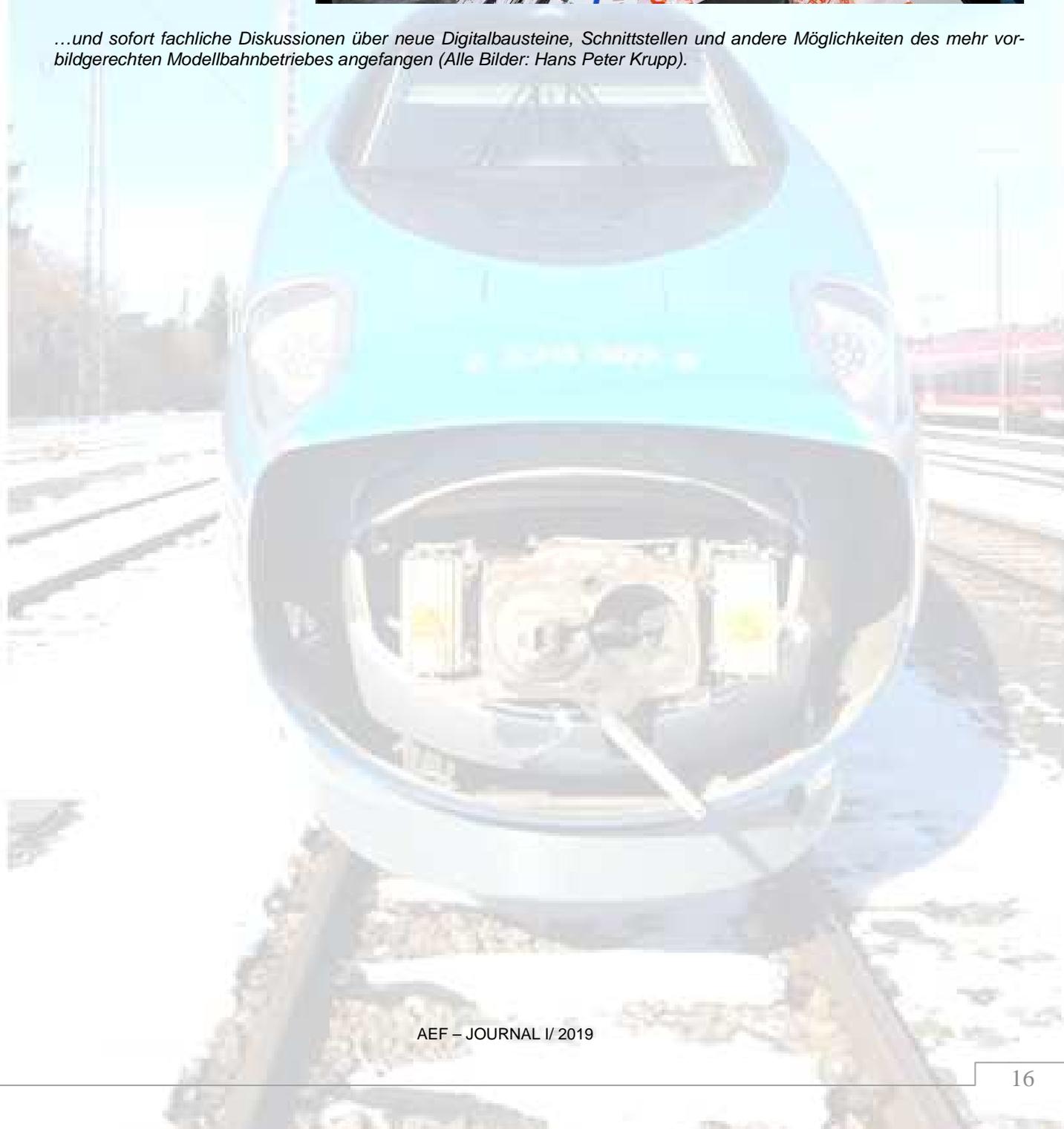
Ja, früher war die Messe das Schaufenster der ganzen Branche, das einzige neben einigen Fachzeitschriften. Heute ist das anders, viele Messen und Ausstellungen über das ganze Jahr verteilt bringen ständig neue Botschaften zu den Endverbrauchern. Dazu im Gegensatz wartet man oft jahrelang auf angekündigte Neuheiten, von denen nicht wenige auf halbem Weg kassiert werden. Meinen Preisspiegel verkneife ich mir dieses Jahr, es wäre eine ständig steigende Kurve die zu weiteren pessimistischen Gedanken Anlass gäbe. Eine Entwicklung darf nicht verschwiegen werden, die Schere klafft noch weiter auseinander, auf der einen Seite durchaus bezahlbare Modelle, allerdings nur in geringer Auswahl, andererseits habt etwa Piko durchaus Anschluss an die Hochpreis-Liga gefunden und bei einer Tenderlok für knapp 700 Euro bei Gützold oder bei etwa 120 Euro für einen D-Zug-Wagen oder 100 Euro für einen vierständigen Behältertragwagen oder 50 Euro für einen G-10 hört jeder Spaß auf, selbst wenn das Fahrzeug mit Rädern geliefert wird. Ebenso hört der Spaß auf, wenn immer mehr Firmen ihre Kunden zum Kauf von Loks mit Decodern zwingen, obwohl selbiger gar nicht gebraucht wird und schon gar kein Sound-Decoder, der das Fahrzeug schnell um bis zu 100 Euro teurer macht als nötig.

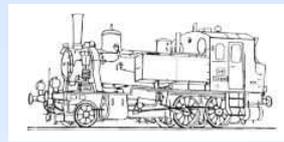


...und nach dem Vortrag wurden Prospekte angeschaut...



...und sofort fachliche Diskussionen über neue Digitalbausteine, Schnittstellen und andere Möglichkeiten des mehr vorbildgerechten Modellbahnbetriebes angefangen (Alle Bilder: Hans Peter Krupp).

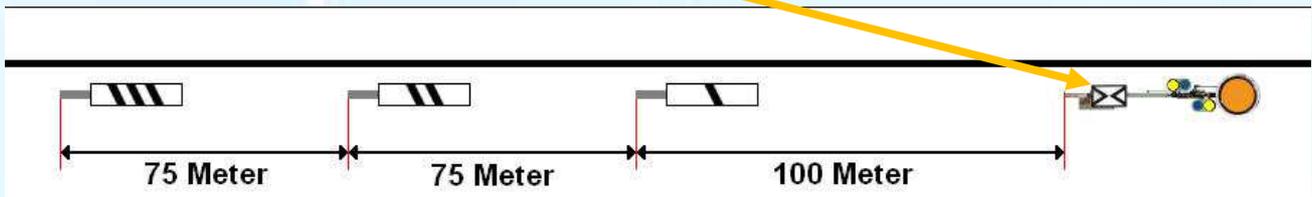




STRECKENBEGEHUNG

Vorsignale, Vorsignalwiederholer

Grundsätzlich werden bei den Eisenbahnen Europas Signalbegriffe an Hauptsignalen („Halt“, „Fahrt“, „Fahrt mit Geschwindigkeitsbegrenzung“) angekündigt. Alle Europäischen Bahnen haben dafür eine Vorsignalisierung erarbeitet. In Deutschland steht das Vorsignal auf Hauptbahnen 1000 Meter vor dem Hauptsignal, auf untergeordneten Hauptbahnen 1000 Meter oder 700 Meter, auf Nebenbahnen 700 Meter oder 400 Meter. Der Abstand richtet sich nach den Fahrgeschwindigkeiten. Zusätzlich wird ein allein stehendes Vorsignal durch Vorsignalbaken angekündigt und ist durch die Vorsignaltafel am Mast als solches gekennzeichnet.

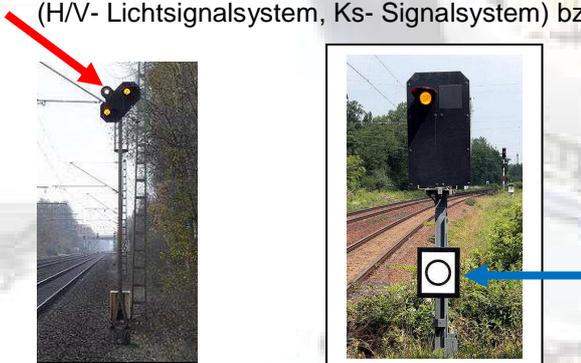


Die Vorsignalisierung kann auf unterschiedliche Weise erfolgen: a) durch ein allein stehendes Vorsignal mit den zugehörigen Baken wie oben gezeigt; b) durch ein Vorsignal am vorherigen Hauptsignal, das das folgende Hauptsignal ankündigt (Formsignale, bzw. nur als Schirm beim H/V- Lichtsignalssystem); oder c) als eigenständiger Signalbegriff am vorherigen Hauptsignal (HI- Lichtsignalssystem der OSShD- Bahnen, oder Ks- Signalsystem). In den Fällen b) und c) werden keine Vorsignalbaken aufgestellt. In Fall c) erhielt zunächst allein beim Ks- Signalsystem das vorherige Hauptsignal eine Zusatztafel, die es als Vorsignal für das nachfolgende ausweist. Um aber auf Reichsbahngebiet „nachzuziehen“, wurden dort auch die betreffenden Hauptsignale mit dieser Tafel ausgestattet.

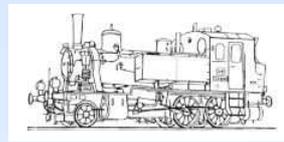


Signalankündigung nach System H/V (b) oder OSShD- Signalsystem (c), wobei hier das angekündigte Hauptsignal links hinten (blauer Pfeil) befindet. Roter Pfeil: Kennlicht, der den Vorsignalschirm zwar als eigenständiges Vorsignal ausweist, allerdings mit einem Bremsweg < 950 m, grüner Pfeil: Kennschild für ein Hauptsignal mit Vorsignalfunktion.

Wenn das Hauptsignal für den Tf aus einer Entfernung von 300 m oder weniger nicht einsehbar ist, werden Vorsignalwiederholer aufgestellt. Diese sind gekennzeichnet durch ein weißes Zusatzlicht am Signalschirm (H/V- Lichtsignalssystem, Ks- Signalsystem) bzw. durch eine eigene Tafel (HI- Lichtsignalssystem).



Vorsignalwiederholer nach H/V- System (DB), zu erkennen an dem weißen Kennlicht (roter Pfeil) UND an der fehlenden Vorsignaltafel, und DR- System (HI), gekennzeichnet durch die Wiederholertafel am Mast (blauer Pfeil).



WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS EREIGNETE

Schwere Zugkollision auf der Beltbrücke

Am Mittwoch, dem 2. Januar 2019, war auf der Großen-Belt-Brücke nach den bisherigen Erkenntnissen ein unbeladener Lkw-Auflieger bei starkem Wind von einem Güterzug gefallen. Mit diesem Trailer war ein entgegenkommender Personenzug kollidiert. Neben acht Todesopfern wurden auch etliche Menschen zum Teil schwer verletzt. Sie alle hatten im ersten Wagen gesessen. Insgesamt waren 131 Passagiere und drei Bahnmitarbeiter an Bord.

Die Brücke war wegen des Sturms für den Auto- und Lkw-Verkehr gesperrt. Züge durften dort fahren, weil eine bestimmte Windgeschwindigkeit nicht überschritten wurde. Die 18 Kilometer lange Brücke über den Großen Belt wird von vielen Schleswig-Holsteinern benutzt. Sie liegt auf der Zugstrecke, die Flensburg mit Kopenhagen verbindet.

Die Westbrücke ist für den Zugbetrieb mit zwei Windmessstellen ausgestattet, die vom Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) überwacht werden. Ab einer gemessenen Windgeschwindigkeit von 21m/s (75,6km/h) im Mittel von zehn Minuten gilt für Güterzüge eine Höchstgeschwindigkeit von 80km/h. Ab 27m/s (97,2km/h) wird der Güterverkehr gänzlich eingestellt, für elektrisch geführte Reisezüge gilt dann die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, für mit Dieselfahrzeugen geführte Reisezüge gibt es keine Einschränkung. Ab 30m/s (108km/h) wird der Gesamtverkehr eingestellt.

Als Folge des Unfalles vom 2. Januar 2019 wurden die Sicherheitsbestimmungen bei Starkwind am 8. Januar 2019 geändert. Bis 15 m/s im 10-Minuten-Mittel gelten keine Einschränkungen, zwischen 15 und 20 m/s dürfen Güterzüge (ausgenommen leer laufende Lokomotiven) maximal 80 km/h fahren. Zwischen 20 und 25 m/s wird der Güterverkehr (ausgenommen leer laufende Lokomotiven) eingestellt. Reisezugverkehr ist bis zu 25 m/s ohne Einschränkung möglich, bei höheren Windgeschwindigkeiten wird der Gesamtverkehr eingestellt.

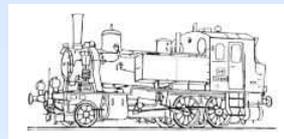
Es ist wieder einmal Winter... (5.1. ff.)

Am Samstag, dem 5. Januar 2019, bescherte ein Tief heftige Schneefälle in Deutschland bis in die Gebirgsvorländer hinein. Das ging in den folgenden Tagen so weiter. Während überraschenderweise der Bahnverkehr auf den Magistralen bis auf die „üblichen“ Verspätungen weitgehend störungsfrei lief, wirkten sich die Schneefälle bereits am Mittag des 5.1. auf nachstehenden Strecken durch Teil- oder Komplettausfälle aus:

- Garmisch-Partenkirchen – Griesen – Reutte/Tirol
- Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald
- Kempten – Pfronten – Reutte/Tirol
- Immenstadt – Oberstdorf
- Bad Reichenhall - Berchtesgaden
- Holzkirchen – Schliersee/ - Lengries/ - Bayerischzell
- Traunstein – Ruhpolding und
- Weilheim – Schongau.

Im wintererprobten Österreich sah es auch nicht anders aus:

- Stainach- Irdning gesperrt von 5.1. bis einschließlich 11.1. wegen Lawinengefahr. Der eingerichtete SEV mußte aus dem gleichen Grunde eine Umleitung fahren. Man darf aber annehmen, daß dennoch alles geordnet ablief, weil die ÖBB mit Personal vor Ort war.
- Streckenunterbrechung Saalfelden – Hochfilzen vom 6.1. bis 10.1. SEV wurde eingerichtet mit dem Hinweis, mindestens 60 Minuten mehr Zeit einzuplanen.
- Innsbruck – Mittenwald: Keine Fahrten möglich wegen Lawinengefahr vom 10.1. bis 14.1. SEV wurde eingerichtet ab Innsbruck bis Scharnitz, Zeitmehrbedarf 30 Minuten



Würzburger Straßenbahn schreibt neue Fahrzeuge aus (17.1.)

Nach den Verkehrsbetrieben in Augsburg und Nürnberg hat sich nun auch die Würzburger Straßenbahn entschlossen, neue Züge zu beschaffen. Es geht um 18 Einrichtungs- Meterspur- Fahrzeuge, die ab 2023 ausgeliefert werden sollen. Neben den ohnehin anspruchsvollen Anforderungen, die das Würzburger Netz zu bieten hat – zu nennen wäre eine 1,6 km lange Rampe mit durchschnittlich (!) 91 ‰ Steigung, sind einige Details des Europaweit geschalteten Ausschreibungstextes recht interessant. So sollen die Züge, die derzeit als 37m- Einheiten ausgeschrieben werden, nachträglich auf 42m verlängerbar sein. Auch wird explizit eine geschweißte Wagenkastenkonstruktion aus Stahl gefordert. Eine bestimmte Konstruktion wird nicht favorisiert, aber mit dem Hinweis „Gelenk- Triebzug“ ist klar, daß Konstruktionen wie die GT6/ GT8/ Avenio nicht gewünscht sind und stattdessen Konstruktionen wie der Flexity von Bombardier bevorzugt werden.

In der Basisversion sollen die neuen Züge bis zu 220 Personen Platz bieten, davon 75 auf Sitzplätzen. Vier Rollstuhlplätze sind vorzusehen. Viel Augenmerk wird – richtigerweise – auf die Barrierefreiheit gelegt, so werden die lateralen und horizontalen Überbrückungen zwischen Station und Bahnsteig genau definiert.

Neues von der ABS 38 München – Mühldorf - Freilassing

Gesamtübersicht



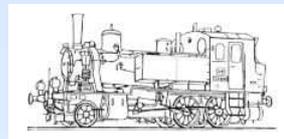
Der gesamte Ausbau der Alternativstrecke ist in drei Abschnitte – wie dargestellt – aufgeteilt, eigentlich in vier, wenn man die beiden Verbindungskurven Daglfing und Trudering einrechnet (Quelle: DB AG www.abs38.de).

Verbindungskurven Daglfing und Trudering

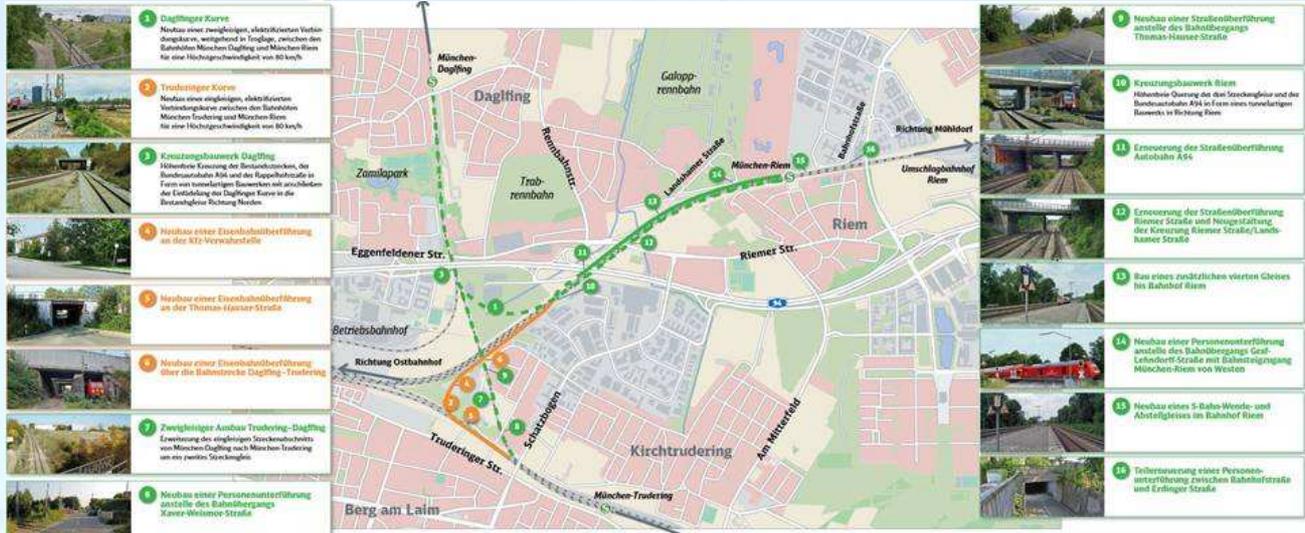
Östlich des Bahnhofs München Ost werden drei Bahnstrecken, die zwischen Berg am Laim, Daglfing und Trudering-Riem aufeinandertreffen, stark von Güterzügen genutzt, haben allerdings untereinander keine Verbindungen. Dadurch müssen Güterzüge, die diese Routen befahren, bis München Ost kommen und dort „Kopf“ machen.

Mit der Daglfinger und der Truderinger Kurve will die Bahn sie untereinander besser verknüpfen. Die Verkehre zwischen dem bayerischen Chemiedreieck, dem Münchner Nordring und Richtung Brenner werden auf diese Weise besser und effektiver gesteuert. Entscheidend für eine größere Attraktivität ist auch die verbesserte Anbindung des Umschlagbahnhofes Riem.

Nach derzeitigem Stand haben die DB-Planer 16 Teilmaßnahmen vor sich. Darunter neue Eisenbahnbrücken, Straßenbrücken und den Ersatz von Bahnübergängen. Außerdem erhält die ca. zwei Kilometer lange Strecke zwischen Trudering und Daglfing ein zweites Gleis und der Bahnhof Riem



ein zusätzliches Wende- und Abstellgleis für die S-Bahn einschließlich eines Bahnsteigzugangs von Westen.



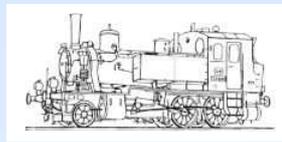
Übersicht über die mit dem Bau der Verbindungskurven Dagfling und Trudering verbundenen Ausbaumaßnahmen. Der Bahnhof München- Ost wird deutlich entlastet und der Rangierbahnhof Riem aufgewertet (Quelle: www.abs38.de).

Markt Schwaben - Ampfing

Der östliche Bereich der ABS 38 bildet die Schnittstelle zum Großraum München, hier zweigen die Strecken zum Flughafen und in die Innenstadt ab. Deswegen steht der geplante durchgehend zweigleisige Ausbau zwischen Markt Schwaben und Ampfing in besonders engem Zusammenhang mit weiteren Baumaßnahmen, die formell nicht zur ABS 38 gehören: Erdinger Ringschluss, Walpertskirchner Spange und Neufahrner Gegenkurve. All diese Maßnahmen ergänzen sich mit der Ausbaustrecke Richtung Mühldorf und Freilassung zu einer sinnvollen und langfristig leistungsfähigen Anbindung Südostbayerns. Erste Maßnahmen sind bereits umgesetzt: die Umfahrung Berg am Laim und das elektronische Stellwerk (ESTW) in Dorfen wurden im Jahre 2003 in Betrieb genommen.

Die geplanten Maßnahmen im Einzelnen:

- Durchgehend zweigleisiger Ausbau zwischen Markt Schwaben und Ampfing
- Elektrifizierung der zweigleisigen Strecke im Abschnitt Markt Schwaben–Mühldorf
- Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 Kilometer pro Stunde
- Verbreiterung vorhandener Eisenbahnüberführungen und Aufweitung bestehender Straßenüberführungen für das zweite Gleis
- Ersatzmaßnahmen für Bahnübergänge
- Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen (aktiv und passiv)
- Neubau der Einbindung des zweiten Streckengleises im Bahnhof Markt Schwaben
- Umbauarbeiten in den Bahnhöfen Hörlkofen, Walpertskirchen, Thann-Matzbach, Dorfen, Schwindegg, Weidenbach und Ampfing
- Ausrüstung der Strecke mit ESTW -Technik; Ersatz der vorhandenen mechanischen Stellwerke Hörlkofen, Thann-Matzbach, Schwindegg und Weidenbach
- Verdichtung und Optimierung der Blockteilung zwischen Markt Schwaben und Mühldorf zur Erhöhung der Zugfrequenz
- ETCS -Ausrüstung der Strecke, Anpassung der Signaltechnik
- Sonderkartierungen für Fauna-Flora-Habitate (FFH), Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP), Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Grunderwerb und Ausgleichsmaßnahmen
- Baustellen- und Logistikkonzept



Ampfing–Tüßling

Im Streckenabschnitt zwischen Ampfing und Tüßling liegt der Bahnhof Mühldorf als zentraler Knotenpunkt. Der „Linienstern Mühldorf“ verbindet acht verschiedene Bahnstrecken aus München, Rosenheim, Freilassing/Salzburg, Burghausen, Simbach am Inn, Passau, Traunstein und Landshut. Hier gewinnt der zweigleisige Ausbau besonders an Bedeutung, da er den Betrieb flexibler macht und sich somit Verspätungen auf einer Strecke nicht mehr auf alle angrenzenden Linien auswirken. Von dem Ausbau zwischen Ampfing und Tüßling profitiert sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr. Für den Personenverkehr sorgt das Anheben der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h verbunden mit der Zweigleisigkeit auch in Zukunft für höchste Fahrplanstabilität. Für den Güterverkehr werden die durch das schnelle Wachstum der Transportleistungen dringend benötigten Kapazitätssteigerungen verwirklicht. Dies kommt auch dem Chiemgäubereich im Südosten Bayerns als eine der wichtigsten Industrieregionen im Freistaat zu gute.

Bereits umgesetzte Projekte:

- Neue Innbrücke bei Ehring (Inbetriebnahme 2011)
- Zweigleisiger Ausbau Ampfing - Altmühldorf (Inbetriebnahme 2010)
- Zweigleisiger Ausbau Altmühldorf - Tüßling mit einer Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 Kilometer pro Stunde wurde im Mai 2017 fertiggestellt.

Tüßling – Freilassing

Eines der Hauptziele beim Streckenausbau im Rahmen der ABS 38 ist die verbesserte Anbindung an das Nachbarland Österreich. Der Ausbauabschnitt von Tüßling nach Freilassing bildet hierbei die Schnittstelle zum österreichischen Bahnnetz und grenzt im Süden an das Salzburger S-Bahn-Netz (weitere Informationen zur Anbindung an die S-Bahn Salzburg finden Sie hier). In Zukunft sollen mit dem Ausbau nicht nur bessere Fernverkehrsverbindungen über Salzburg – etwa nach Wien – möglich werden, sondern auch der Regional- und Nahverkehr qualitativ und quantitativ ausgebaut werden.

Konkret sind folgende Maßnahmen geplant:

- Durchgehende Elektrifizierung zwischen Tüßling und Freilassing
- Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen

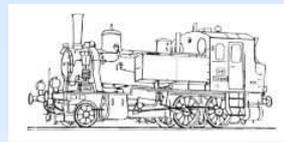
Zusätzlich sind folgende Maßnahmen möglich:

- Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 Kilometer pro Stunde
- Schallschutzmaßnahmen (aktiv und passiv)
- Blockverdichtungen zwischen Tüßling und Freilassing
- Auflassung, Anpassung oder Neubau bestehender Bahnübergänge
- Untersuchung der ETCS -Ausrüstung
- Auflassung, Erweiterung oder Neubau vorhandener Eisenbahn- und Straßenüberführungen
- Umbauarbeiten in den Bahnhöfen und Haltepunkten Garching/Alz, Kirchweidach, Tittmoning/Wiesmühl, Fridolfing, Kirchanschöring, Laufen

(Quelle: DB AG www.abs38.de)

Modellbahn- Interessengemeinschaft Augsburg (MIGA) entsteht neu

Die Probleme des kleinen Vereins waren im vergangenen Jahr so groß, dass er vor dem Aus stand. Über Jahrzehnte hatten die Mitglieder in einem alten angemieteten Bahngelände an der Firnhaberstraße getüftelt und gebastelt. Dort entstand eine riesige Miniaturwelt für Eisenbahnen auf mehre-



ren Stockwerken mit 2500 Quadratmetern Fläche und rund 500 Modellzügen. Jahrelang sorgte sie bei Tausenden Besuchern für Staunen und Faszination. Besonders gefragt waren beim Publikum die gemeinsamen Öffnungstage des Vereins zusammen mit dem historischen Bahnpark nebenan auf dem Gelände.

Eigentümerin des MIGA-Gebäudes war bis dahin die Deutsche Bahn. Doch die verkaufte die Immobilie und kündigte damit auch das Vereinsdomizil. Das hatte für die MIGA dramatische Folgen. Trotz intensiver Suche konnte der Vorstand lange keine neue bezahlbare Bleibe finden. Hintergrund war, dass die Mieten auf dem Markt für Gewerbeimmobilien steigen. Und dann stellte sich auch noch heraus, dass der allergrößte Teil der bisherigen Modelleisenbahn-Anlage verschrottet werden musste. Die komplexe Konstruktion konnte aus dem bestehenden Gebäude nicht mehr ausgebaut werden, ohne sie zu zerstören.

Zwar liegt die alte Eisenbahnwelt unrettbar in Trümmern. Trotzdem sieht die MIGA seit Januar wieder Licht am Horizont. Nach langer Suche hat er ein neues Domizil für die Modelleisenbahner gefunden. Fündig wurden die Modellbahnfreunde im Stadtteil Lechhausen, in den Räumen eines früheren Möbelhauses an der Zusamstraße 9. Dort soll nun eine neue attraktive Eisenbahnwelt entstehen, mit 400 m² allerdings deutlich kleiner als im ehemaligen Domizil.

Geplant ist, im Parterre eine neue Spur-1-Anlage für die größeren Bahnen zu modellieren. Sie wird in einer heimischen Hügellandschaft mit Wäldern, Wiesen und Feldern verlaufen, vorbei an einem Biergarten, durch einen Tunnel und über Brücken. Auch mehrere Bahnhöfe werden an der Strecke liegen. Das Herzstück der Spur-1-Bahn wird im Inneren des Ovals liegen: ein Rangierbahnhof mit Schiebebühne, Drehscheibe und Parkgleis für die Loks. Für dieses Projekt konnten einige Teile von der Firnhaberstraße in die Zusamstraße hinübergerettet werden, wie Unterbau, Technik und etwa 80 Bahnen von Vereinsmitgliedern.

Auch für das Untergeschoss in der Zusamstraße gibt es Pläne. Dort sind jetzt schon viele Schaustücke aus dem großen Modellbahnbestand in Vitrinen zu sehen, angefangen von der Mini-Dampflok aus der Nachkriegszeit bis hin zu modernen ICE-Zügen und Nahverkehrsbahnen. Künftig soll dort eine neue Anlage für H0-Bahnen entstehen. Aber das ist alles noch in der Anfangsphase. Mindestens zwei Jahre Arbeit werden nötig sein, um die neuen Modellbahnwelten zu erschaffen. Ein Teilbereich soll voraussichtlich bis zum Herbst fertig sein und Besuchern mit einem Tag der offenen Tür vorgestellt werden. Eisenbahnfans können sich aber jetzt schon in den neuen Räumen umsehen, etwa bei den regelmäßigen Vereinstreffen oder auch nach telefonischer Vereinbarung.

Die Notsituation und der Umzug sind aber auch am Verein selber nicht spurlos vorbei gegangen. Die Hälfte der Mitglieder hat den Verein verlassen, nachdem es vorher zu Meinungsverschiedenheiten und in der Folge zu Spannungen gekommen war.

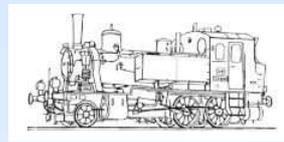
Öffnung: Die MIGA hat am neuen Standort der Zusamstraße 9 jeden Dienstag ab 17 Uhr Vereinstreffen, bei denen Besucher willkommen sind. Termine für Besichtigungen können vereinbart werden, wenn demnächst der Internetauftritt des Vereins mit allen Infos aktualisiert wird. *(Quelle: „Augsburger Allgemeine“ vom 31.1.2019, gekürzt wiedergegeben)*

S-Bahnhaltepunkt Bamberg-Süd rückt näher

Die Realisierung des neuen S-Bahn-Haltepunktes „Bamberg Süd“ rückt näher. Ende Januar 2019 hat der Freistaat Bayern gemeinsam mit der Deutschen Bahn den Planungsvertrag für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung abgeschlossen. Mit diesem Vertrag werden die Planungen vertieft und die von der Deutschen Bahn durchzuführende Baurechtserlangung vereinbart.

Mit dem neuen Haltepunkt soll vor allem die Brose- Sportarena besser erschlossen werden. Denn: Durch den neuen Haltepunkt wird nicht nur die Brose-Arena für die Fahrgäste direkter und schneller erreichbar. Auch die um den Haltepunkt gelegenen Wohn- und Gewerbegebiete werden besser an das Nahverkehrsnetz angeschlossen. Die neue Station wird barrierefrei und für die Fahrgäste komfortabel erreichbar sein. Die Stadt Bamberg will zudem Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt errichten und ein auf den S-Bahn-Fahrplan abgestimmtes Busangebot erarbeiten. Darüber hinaus sind eine Fahrradabstellanlage sowie Behindertenparkplätze geplant.

Der Bau des Haltepunktes „Bamberg Süd“ erfolgt im Rahmen des viergleisigen Ausbaus des Knotens Bamberg. Dieser ist Teil der Neubaustrecke VDE 8.1, mit welcher die Reisezeit zwischen Ber-



lin und München im ICE-Sprinter auf unter vier Stunden reduziert wird. Die Erreichung des Planrechts wird von der Deutschen Bahn für das Jahr 2020 angestrebt.

Veränderungen bei den RE in Oberfranken

Bereits seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 greift ein neues Umsteigekonzept zwischen dem Franken-Thüringen-Express (FTX) und dem Main-Saale-Express (MSX). Statt wie bislang in Lichtenfels müssen die Fahrgäste künftig in Hochstadt-Marktzeuln umsteigen und sparen sich einige Minuten Reisezeit. So kann man zum Beispiel mit dem MSX von Bayreuth oder Kulmbach mit nur einmal Umsteigen in Hochstadt-Marktzeuln im FTX via Kronach und Saalfeld bis Leipzig fahren.

Die BEG hat bei den Vorab-Informationen bislang folgende Rahmenbedingungen bekannt gegeben:

Express-Verkehr Nordostbayern: Unter diesem Titel fasst die BEG die Regionalexpress(RE)-Linien zusammen, die bislang DB Regio betreibt. Diese Ausschreibung umfasst 8,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr auf den Linien Bamberg-Hof/Bayreuth, Nürnberg-Hof/Bayreuth, Marktredwitz-Schwandorf und Nürnberg-Weiden/Neustadt (Waldnaab)/Furth im Wald/Regensburg. Die BEG plant für dieses Liniennetz eine Vergabe für die Dauer von sieben Jahren. Dabei setzt die BEG weiter auf Neigetechnik. "Danach unserer Kenntnis nur DB Regio über geeignete gebrauchte Neigetechnikfahrzeuge in ausreichender Anzahl verfügt, kommt nur DB Regio für die Erbringung der Leistungen mit Neigetechnik in Betracht", teilt die BEG im EU-Amtsblatt mit. Nur durch den Einsatz der Neigetechnik sei es möglich, die heutigen attraktiven Reisezeiten und wichtige Anschlüsse zu gewährleisten. Die BEG kündigt ihre Absicht an, den Auftrag an DB Regio zu vergeben. Bis zum 20. Dezember 2018 haben demnach andere Unternehmen, die plausibel darlegen können, diese Leistungen in wirtschaftlich sinnvoller Weise erbringen können, Gelegenheit, der BEG ihr Interesse zu bekunden.

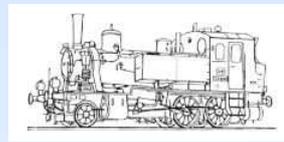
Express-Verkehr Ostbayern: Diese Ausschreibung sieht bereits einen Betriebsstart im Dezember 2022 vor und beinhaltet die Express-Züge, die derzeit die Länderbahn unter dem Markennamen "Alex-Nord" betreibt. Das sind die Linie Hof-Regensburg-München und in Kooperation mit der Tschechischen Bahn CD die Linie Prag-Pilsen-Furth im Wald-Schwandorf-Regensburg-München. Die BEG kündigt dazu ein wettbewerbliches Vergabeverfahren an. Bemerkenswert bei dieser angekündigten Ausschreibung ist die lange Vertragslaufdauer von 16 Jahren. Nach dem ersten Betriebsjahr möchte die BEG den Leistungsumfang von 2,8 auf 4,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr deutlich erhöhen. Wie die BEG auf Anfrage dazu mitteilt, plant die BEG von Ende 2023 an einen Stundentakt zwischen München und Schwandorf, der sich zweistündlich wie heute nach Furth im Wald und in Kooperation mit Tschechien bis Prag fortsetzen wird.

Dieselnetz Oberfranken: Bereits vor einem halben Jahr hat die BEG die Ausschreibung des Dieselnetzes Oberfranken angekündigt, zu dem nicht die Expresszug-Linien gehören, sondern alle Regionalzüge, die derzeit unter Regie von Agilis und der Oberpfalzbahn fahren. Auch hier ist nach der Neuvergabe ein Betriebsstart im Dezember 2023 geplant.

E-Netz Franken: Der Vertrag für die elektrischen RE-Züge des Franken-Thüringen-Expresses läuft ebenfalls im Dezember 2023 aus. Die BEG wird demnächst die neue Ausschreibung dieses Netzes ankündigen. Der Fahrgastverband "Pro Bahn" hat für den Express-Verkehr Nordostbayern und den weiteren Einsatz der Dieselseigetechnik-Züge VT 612 eine lange Wunschliste, was Verbesserungen an diesen Fahrzeugen anbelangt.

Ausgedienter ICE-TD als Forschungslabor für die Bahn der Zukunft

Neue digitale Technologien sind der Schlüssel für mehr Kapazität auf der Schiene, für mehr klimafreundliche Mobilitätsangebote, für eine bessere Zuverlässigkeit des Systems und mehr Kundenkomfort. Um diese Technologien für die Bahn zügig weiterzuentwickeln und zuverlässig einzusetzen, hat die Deutsche Bahn (DB) das „advanced TrainLab“ in Betrieb genommen. Mit dem Test-



zug bietet die DB der gesamten Branche erstmalig die Möglichkeit, Zukunftstechnologien unabhängig vom normalen Bahnbetrieb zu erproben.

Bei dem Testzug handelt es sich um einen ICE-TD der Baureihe 605. Der diesel-elektrische Antrieb ermöglicht Einsätze im gesamten Streckennetz der DB unabhängig von der Stromzuführung über Oberleitungen. Die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erlaubt eine breite Palette an Versuchen unter rollendem Rad. Der 107 Meter lange Zug mit einer Achslast von 15 Tonnen besteht aus zwei Mittel- und zwei Endwagen. Damit steht ein großzügiger Innenraum mit ausreichend Platz für Instrumente und Versuchsanordnungen zur Verfügung.

Zurzeit sind in dem Versuchszug drei Mobilfunkantennen für das neue 5G-Netz eingebaut, die von der DB gemeinsam mit Ericsson im Rahmen der Initiative 5G-Connected Mobility erprobt werden. Damit wurden bereits erste Messungen zur Ausleuchtung und Stabilität des 5G-Netzes auf dem 5G-Testfeld auf der Schnellfahrstrecke Nürnberg–Ingolstadt durchgeführt. Mit dem 5G-Netz sollen Daten hundert Mal schneller als über den aktuellen Standard durch das Netz geleitet werden. Reisende profitieren davon durch unterbrechungsfreies mobiles Surfen sowie indirekt über Angebotsverbesserungen, die sich aus der Digitalisierung des Bahnbetriebs und der damit verbundenen Kapazitätssteigerung ergeben.

In den kommenden Monaten sind mit dem advanced TrainLab Erprobungen im Bereich Sensorik für Objekt- und Hinderniserkennung geplant, ebenso für die Signal- und Umfelderkennung. Auch Versuche zur Positionsbestimmung von Zügen in Echtzeit sind vorgesehen. Weiterhin sind Tests für den Datenaustausch zwischen Zug, Auto und Infrastruktur zum Beispiel an Bahnübergängen sowie der Einsatz umweltneutraler Kraftstoffe für Schienenfahrzeuge mit Dieselantrieb angedacht.

Stuttgart 21: DB stellt Antrag auf Rückbau der Bestandsanlagen

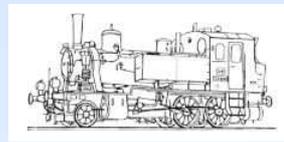
Die Deutsche Bahn AG will die alten Gleise zum Stuttgarter Hauptbahnhof so schnell wie möglich nach der Inbetriebnahme der Stuttgart-21-Infrastruktur abräumen und der Stadt als Bauland zur Verfügung stellen. Das Unternehmen hat höchstes Interesse, das so schnell wie möglich zu machen, weil die Stadt dafür Zinsen bekommt. Die Stadt hatte die Grundstücke vor Jahren erworben, die gewährte Stundung der Zinsen auf den Kaufpreis wegen der Bauverzögerung läuft 2021 aus. S21 und die anschließende Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm sollen im Dezember 2022 in Betrieb gehen mit einer Fahrzeitverkürzung von 10 – 15 Minuten. Auf der Strecke müssen noch sieben Kilometer des Albvorlandtunnels, der mit einer Tunnelbohrmaschine erstellt wird, ausgebrochen werden. Auf der Albhochfläche wurde bereits mit den Gleisbauarbeiten begonnen. Terminliches „Sorgenkind“ ist die Filstalbrücke. Ihr Anschluss an die Tunnel erfordere aus Sicherheitsgründen nächtliche Sperrungen der A 8.

Inzwischen werden im entstehenden Tiefbahnhof Stuttgart die ersten Kelchstützen, die die aus Glas bestehenden Oberlichter tragen, sichtbar.

Stoppen musste die Bahn den Tunnelbau nach Obertürkheim unter den Tennisplätzen der SG Untertürkheim und dem Haus Bruckwiesenweg 34, nachdem deutlich mehr Wasser (30 Liter pro Sekunde) als prognostiziert großflächig in die Röhren drang. Der Spritzbeton, der den Tunnel samt einer ersten Bewehrung sichern soll, hielt durch gegenströmendes Wasser nicht mehr. Um nicht mehr nur Teile eines Kreisquerschnitts auszubrechen und schneller voranzukommen, testet die Bahn nun ein anderes Vortriebsverfahren. Trotz einer Grundwasserabsenkung seien weder die Bebauung noch die Arbeiter noch das Mineralwasser gefährdet, es habe keine Geländeabsenkung gegeben, der Tunnel sei standsicher, betonen die Verantwortlichen. Einen Notbrunnen am Benz-Platz für die Trinkwasserversorgung, der durch die Wasserabsenkung trocken gefallen sei, habe man durch einen Brunnen beim Inselbad ersetzt. Die Bahn habe beim EBA eine Verlängerung für das Pumpen und eine höhere Wassermenge pro Monat beantragt. *(Quelle: Stuttgarter Zeitung vom 12. Februar 2019, verkürzt wiedergegeben)*

Nach zwei Jahrzehnten Streit: Baustart für die Dresdner Bahn

Mehr als 20 Jahre lang wurde geplant, gestritten und geklagt. Nun soll es im Berliner Süden tatsächlich losgehen mit dem Wiederaufbau der Dresdner Bahn. Mit zwei neuen Gleisen, die parallel



zur bereits bestehenden S-Bahn-Trasse vom Berliner Bahnhof Südkreuz bis nach Blankenfelde in Brandenburg führen, soll sich die Fahrzeit der Fernzüge nach Dresden, aber auch weiter nach Prag, Wien und Budapest deutlich verringern.

Auch der künftige Hauptstadt-Airport BER kann über die Dresdner Bahn schneller erreicht werden. Statt wie heute gut eine halbe Stunde soll der Flughafenexpress dann mit Tempo 160 nur noch 20 Minuten von der Berliner City bis nach Schönefeld benötigen.

Allerdings ist das noch Zukunftsmusik. Denn die Fertigstellung der 16 Kilometer langen Trasse ist nach heutiger Planung der Deutschen Bahn erst für Ende 2025 vorgesehen. Das wären dann fünf Jahre nach der Eröffnung des BER, die aktuell für Oktober 2020 angekündigt ist. Zudem ist unklar, ob dieser Termin wirklich gehalten werden kann. Denn bislang fehlt noch immer für einen der vier Bauabschnitte, den Abschnitt von der Stadtgrenze bis nach Blankenfelde-Mahlow, der Planfeststellungsbeschluss.

Dabei gilt die Dresdner Bahn schon jetzt als eines der langwierigsten Bahn-Projekte in ganz Deutschland. Vor allem der Streit zwischen der Deutschen Bahn und den Anwohnern über die Bauweise und die drohende Lärmbelästigung verzögerte das Vorhaben immer wieder.

Regional bedeutsam ist das Projekt vor allem, weil über die Dresdner Bahn ab 2025 auch der Flughafenexpress zum BER fahren soll. Die Verbindung würde nicht nur den wiederholt geforderten 15-Minuten-Takt zum neuen Hauptstadt-Airport ermöglichen, sondern auch die Fahrzeit zwischen der Berliner Innenstadt und Schönefeld auf 20 Minuten verkürzen. Heute fahren die Regionalzüge nach Schönefeld (RE7 und RB14) über die Stadtbahngleise sowie das Ostkreuz und benötigen ab Berlin Hauptbahnhof gut eine halbe Stunde bis zum Bahnhof Flughafen Schönefeld.

Neue Züge für die Deutsche Bahn

Die Deutsche Bahn will auf die Probleme im Fernverkehr auch mit weiteren neuen Zügen reagieren. In diesem Jahr kommen 15 zusätzliche ICE 4 dazu, zehn neue Doppelstock-Intercitys (IC2) sollen ebenfalls 2019 den Betrieb aufnehmen.

Bestellt wurden außerdem 23 neue Eurocity-Züge mit einer Option auf weitere. Insgesamt sollen bis 2024 somit 200 neue Züge für mehr als sechs Milliarden Euro in die Flotte kommen. Daneben werden die ICE 1 und ICE 3 wiederholt generalüberholt.

Inzwischen wurde auch bekannt, dass die DB die EuroCity-Züge bei Talgo in Spanien bestellt hat. Es handelt sich um eine weiterentwickelte Version der hierzulande bereits bekannten Talgo-Nachtzüge. Über die Konfiguration ist nur bekannt, dass es sich um lokbespannte Wendezüge handelt. Sitzplatzzahlen, Ausstattungsmerkmale usw. sind derzeit nicht bekannt.

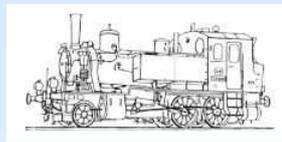
Mit den neuen Zügen will die Bahn nun darauf reagieren, bis 2030 an die 200 Millionen Fernverkehrsreisende zu befördern. Zum Vergleich: Beim Start des neuen Fernverkehrskonzeptes 2015 waren es 130 Millionen, in 2018 war eine Steigerung auf 145 Millionen Fahrgäste zu verzeichnen.

Siemens und Alstom dürfen nicht miteinander

Bis zuletzt hatten die Regierungen in Paris und Berlin ihr kapitaless Gewicht eingesetzt, um das befürchtete und bereits angedeutete Veto der EU-Kommission gegen eine Zusammenlegung der Mobilitätssparten von Siemens und Alstom doch noch abzuwenden. Beide Regierungen hatten als Argument vorgebracht, sich gegen die Konkurrenz aus China mit dem Staatskonzern CRRC wappnen zu müssen. Dieser chinesische Staatskonzern war 2015 aus den bestehenden Unternehmen „China North Rail“ (CNR) und „China South Rail“ (CSR) hervorgegangen und stieg damit weltweit zum größten Anbieter von Schienenfahrzeugen auf.

Dem gegenüber sind sie – so wiederum die Argumentation aus den Häusern Siemens und Alstom – „Leichtgewichte“. Stärke durch Fusion, das war die Absicht.

Die Wettbewerbskommissarin der EU, Margrethe Vestager aus Dänemark, sah das ein bißchen anders. Siemens und Alstom hatten ihre Schienenfahrzeug-Abteilungen bereits vor mehr als einem Jahr in eigenständige Firmen überführt. Dazu gehörten auch Organisationen, welche die Signalausrüstungen für Strecken vornehmen. Siemens/ Alstom wäre damit in Sachen ETCS zum unschlagbaren Monopolisten in Europa geworden. Das hatte die Wettbewerbskommissarin den beiden Konzer-



nen ins Hausaufgabenheft geschrieben, aber die Hausaufgaben erledigt haben weder Siemens noch Alstom. So war nach geltendem Europäischem Recht und mit Blick auf den EU- Binnenmarkt die Frage der (Nicht-) Fusion durch die Wettbewerbskommissarin gar nicht anders zu entscheiden. Die Wettbewerbskommissarin ist nicht in der Lage, zugunsten zweier Konzerne einfach mal die Regeln zu ändern. Das können nur die Mitgliedsstaaten.

Die Entscheidung fand geteiltes Echo. Während sich die jeweiligen Unternehmensvorstände kritisch äußerten, gaben sich die Gewerkschaften weitgehend entspannt. Siemens und Alstom kündigten an, auch im Falle geänderter Wettbewerbsregeln kein neues Fusionsverfahren anzustreben.

Damit bleibt die Frage, wie Siemens jetzt mit der in die „Mobility“- Firma ausgegliederten Bahnsparte umgeht. Immerhin ist besagte Sparte für den Konzern nur ein Nischengeschäft, aber recht einträglich. Daher war es für Branchenkenner wenig überraschend, wie schnell der Konzern bereit war, die vor knapp 20 Jahren zugekaufte Nische einem anderen an die Brust zu werfen. Daraus wurde nun nichts. Optionen gibt es einige, auch einen Verkauf, an wen auch immer.

Neuer Güterbahnhof Halle/ Saale – eine Fehlplanung?

Die vor sieben Monaten eröffnete Anlage kommt jedenfalls schon bei geringer Auslastung an ihre Grenzen. Nach Aufnahme des Probetriebes Mitte 2018 konnten kurz vor dem Jahreswechsel im Schnitt täglich nur knapp 800 Waggons abgefertigt werden; das ist ein Drittel der vorgesehenen Kapazität. In der Folge stauten sich auf Zufahrtsstrecken Güterzüge mit dem Ziel Halle oder wurden gleich zu anderen Bahnhöfen umgeleitet.

Der 180 Millionen Euro teure Rangierbahnhof ist einer der zehn größten in Deutschland und gilt als modernster in Europa. Halle ist für die Bahn die neue Drehscheibe zwischen den Seehäfen und Süd- und Osteuropa. Dazu wird im Norden Sachsen-Anhalts eigens eine Zufahrtsstrecke ausgebaut. Die Drehscheibe läuft aber nicht rund. Ursprünglich sahen die Pläne vor, dass nach rund fünf Monaten eingeschränkten Probetriebs ab dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember mit voller Last gefahren wird - das bedeutet 50 bis 60 ein- und ausfahrende Züge täglich. Tatsächlich waren es nach Angaben aus Unternehmenskreisen deutlich weniger, exemplarisch für den Dezember kamen im Schnitt täglich nur 26 Züge an, 31 verließen neu sortiert den Bahnhof.

Dem Vernehmen nach sind Planungs- und Baumängel für die Probleme verantwortlich. So seien knapp die Hälfte der 36 Richtungsgleise, in denen die Züge neu formiert werden, Stumpfgleise. Das heißt, sie sind nur aus einer Richtung befahrbar. Immer wieder kommt es dann vor, dass Waggons auf dem falschen Gleis stehen oder an der falschen Stelle im neuen Zug. Dann muss der ganze Zug zeitaufwendig umrangiert werden.

Das ist auch der Fall, wenn Wagen für Reparaturen in die nahe gelegene Werkstatt geschleppt werden. Dazu müssen Durchfahrgleise gekreuzt werden, auf denen normaler Zugverkehr stattfindet. Um die Anlage in Halle zu entlasten, werden bereits planmäßig Züge nach Seddin bei Potsdam oder nach Nürnberg umgeleitet.

Um den Betrieb schneller und reibungsloser abwickeln zu können, hat DB Cargo die Zahl der Beschäftigten im Rangierbahnhof mittlerweile auf 150 erhöht, 50 mehr als ursprünglich geplant.

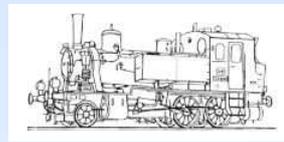
Die Deutsche Bahn gibt sich zuversichtlich: Ja, die Anlaufphase dauere länger als vorgesehen, um den Planzustand herzustellen. Eigens mit einer „Einsatzgruppe“ soll das jedoch innerhalb der nächsten Wochen gelingen.

Bei direkten Anwohnern in Halle löst die Anlage unterdessen aus einem ganz anderen Grund Kritik aus: Sie fordern vor allem für die Nächte einen besseren Schutz vor dem Lärm, der beim Rangieren entsteht. Die Bahn beharrt indes darauf, es würden alle Schallschutz-Vorgaben umgesetzt.

(Quelle: Mitteldeutsche Zeitung vom 7.2.2019 sowie Drehscheibe-online)

Güterzug zwischen Linz (Rhein) und Rhöndorf in Brand geraten

Aus bisher ungeklärter Ursache gerieten am Abend des 6. Februar gegen 23 Uhr zwei Waggons eines Güterzuges, Fahrtrichtung Bonn, in Brand. Im Bahnhof Unkel wurde der Zug gestoppt. Der Lokführer hatte den Brand zunächst nicht bemerkt. Ein entgegenkommender Kollege eines anderen Zuges bemerkte den Brand und verständigte über die Notfallleitstelle der Deutschen Bahn AG die Bundespolizei Trier und die Feuerwehr Neuwied.



Zwei mit Hygieneartikeln und Spraydosen beladene Güterwaggons waren in Flammen aufgegangen. Im Unkeler Bahnhof ging die Feuerwehr mit einem großen Aufgebot mit 165 Einsatzkräften gegen den Brand vor, darunter auch mit Kräften der Berufsfeuerwehr Bonn, des Technischen Hilfswerks und einem Gefahrstoffzug des Landkreises Neuwied. Gegen 9.30 Uhr teilte die Technische Einsatzleitung des Landkreises Neuwied mit, dass der Brand nach zehn Stunden Einsatzdauer gelöscht sei. Die Aufräumarbeiten dauerten aber an. Durch das Feuer war die Oberleitung auf mehr als 200 Metern beschädigt.

Eine ganz andere Brisanz erhielt der Brand durch die Explosion der Spraydosen, deren Trümmer bis zu 200 Meter weit flogen. Bei der Stadt gingen besorgte Anrufe von Bürgern ein. Der Bürgermeister der Gemeinde eilte vor Ort und stellte eine Gruppe zusammen, die die auftretenden Schäden dokumentierte. Feuerwehr und THW nahmen Messungen vor und konnten am frühen Donnerstagmorgen Entwarnung geben, weil gefährliche Schadstoffkonzentrationen nicht zu verzeichnen waren. Trotz allem mussten 60 Menschen aus ihren Häusern evakuiert werden und es dauerte bis ca. 9 Uhr am 7. Februar, bis der Brand als gelöscht gemeldet werden konnte.

Die DB AG organisierte einen Schienenersatzverkehr (SEV), Güterzüge wurden umgeleitet. Allerdings ist weder über die Qualität des SEV noch die der Umleitungen etwas bekannt.

Strategiewechsel bei der DB AG, oder – Ende des Abriss- Wahnsinns...?

Es wäre die Umkehr einer Infrastrukturstrategie, die jahrzehntlang nur ein Dogma kannte: Ein günstiges Schienennetz ist ein gutes Schienennetz. Weichen wurden entfernt, Gleise stillgelegt. Was nicht da ist, verursacht schließlich keine Kosten. Die Entwicklung ist dramatisch. Seit der Bahnreform im Jahr 1994 wurde jeder fünfte Meter Gleis stillgelegt. Im gesamten Netz der Bahn gibt es heute nur noch halb so viele Weichen und Kreuzungen wie vor 25 Jahren. Die Folge ist, dass heute die Kapazität des Netzes an vielen Stellen deutlich verringert ist.

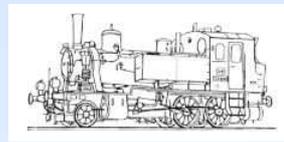
Bei den Bundesländern wirbt Ronald Pofalla, Netzvorstand der DB AG, nun um Geld. Nordrhein-Westfalen etwa soll 130 Millionen Euro für "50 bis 60 Kleinstmaßnahmen" bereitstellen. Denn die seien mit den derzeitigen finanziellen Vorgaben aus dem Bundeshaushalt nicht zu finanzieren - aber trotzdem sinnvoll. Also sollen die Länder aufstocken. Dazu muss man wissen: Bauvorhaben durchlaufen normalerweise ein komplexes Verfahren, in dem nachgewiesen werden muss, dass der volkswirtschaftliche Nutzen größer ist als ihre Kosten - was bei einer einzelnen Weiche oder einem neuen Signal schwierig ist. Das ist nicht ganz ohne Ironie, denn auf diesem Wege müssten die Steuerzahler wieder einbauen, was die Bahn auf Privatisierungskurs in den vergangenen Jahren herausgerissen hat.

In der Branche begrüßt man den neuen Kurs - warnt aber vor zu hohen Erwartungen. Derzeit kämpfe man tagtäglich mit Störungen und Ausfällen, heißt es bei einer Privatbahn in Nordrhein-Westfalen. Eine funktionierende Infrastruktur würde den täglichen Betrieb definitiv verbessern. Ein bescheidener Anspruch. *(Quelle: Zusammenfassung aus Spiegel vom 20.02.2019 und anderen Meldungen)*

Ein Kommentar

(fa) Obige Schlagzeile rauschte ausgerechnet über den Ticker, als die EBA- Sachverständigen in Fulda ihre jährliche Tagung abhielten (an der ich anwesend war, obwohl ich keine EBA- Anerkennung habe). Der Grundtenor des ersten Tages, wo traditionell ein Überblick über die Lage des „Sektors“ gegeben wird, war gleichlautend: „Die Politik hat verstanden, es geht aufwärts!“. Die (richtige!) Relativierung folgte prompt auf der Podiumsdiskussion, wo die eingeladenen Herren Wilfried Herrmann (Verkehrsminister BW), Professor Stephan (TU Dresden) und Professor Siefer (TU Braunschweig) zu bedenken gaben, dass eine über die vergangenen 25 Jahre währende Fehlentwicklung eben nicht „mal eben so“ zu korrigieren sei.

Das ist richtig, aber das Problem geht tiefer. Im Augenblick sind zahlreiche „Ausbaumaßnahmen“ an der Eisenbahn- Infrastruktur am Laufen, die noch den alten Idealen folgen: „Alles, was über die Bewältigung des heutigen Bahnverkehrs hinaus geht, muss weg!“ Es wäre richtig, eben jene Ausbaumaßnahmen auf den Prüfstand zu stellen. Das ist bis heute nicht passiert, vielleicht kommt es ja noch. Ich bin da eher pessimistisch. Eigentlich sollten die in den letzten 20 bis 25 Jahren stattge-



fundenen „Ausbaumaßnahmen“ unter dem gleichen Blickwinkel überprüft und – falls erforderlich – wieder korrigiert werden.

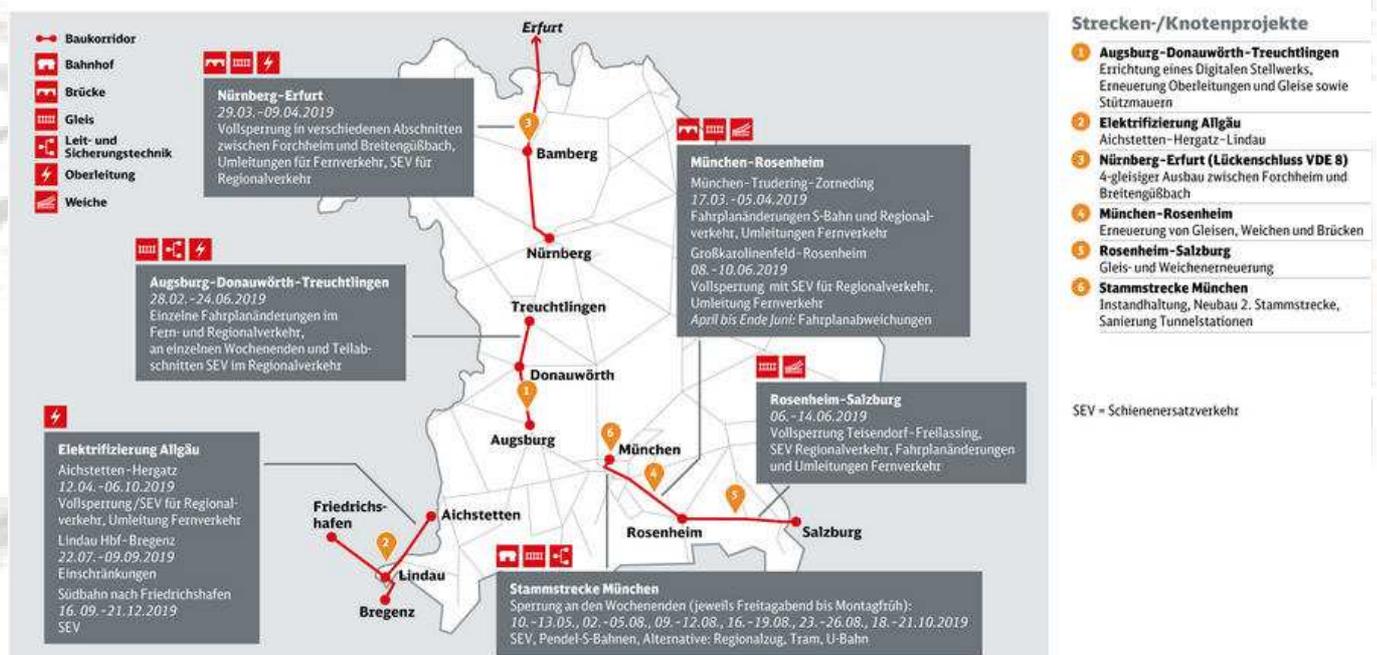
Der zweite Ansatzpunkt: Es hat wirklich 25 Jahre gedauert, um zu erkennen, dass die Bahnreform von 1993 gescheitert ist. Um nicht falsch verstanden zu werden: Ein Umbau der beiden Deutschen Bahnverwaltungen in ein den EU- Richtlinien konformes Unternehmen war notwendig, aber dessen Ausgestaltung war von Seiten der Politik stümperhaft. Das Unternehmen DB AG wurde von dem ersten Tag an sich selber überlassen in Treu und Glauben, das Management werde es schon richten. Das Management hat es auch gerichtet, allerdings mit den Folgen, die heute beklagt werden. Über all die 25 Jahre gab es zwar Zuständige für die DB AG innerhalb der Politik, aber wirklich interessiert hat sich niemand für die Schrumpfungmaßnahmen. Eine wirkliche Änderung dahin gehend, dass sich jemand zur Wahrnehmung der Interessen des Bundes findet, ist auch heute nicht in Sicht. Nicht mit diesem Verkehrsminister und auch nicht mit dessen Staatssekretär für Eisenbahn. Insofern bin ich ebenfalls pessimistisch.

Dritter Ansatzpunkt: Die plötzliche „Aufwertung der Bahn“ mag überraschend daher kommen. Die Frage ist, ob sie angesichts der notwendigen (aber keinesfalls zu erwartenden!) Finanzspritzen aus dem Bundeshaushalt auch gesamtgesellschaftlich eine Mehrheit hat. Der Konsens sollte als erstes ausgelotet und gesucht werden. Das alles vor den Hintergründen „Dieselskandal“, „Klimaziele 2030“, Rekordstaus auf deutschen Straßen und so weiter. Denn andernfalls wird nur eine Verlierergruppe gegen die andere ausgespielt, und die Betrugs- Autoindustrie lehnt sich in ihren Ledersesseln zurück und klatscht sich vergnüglich auf die Schenkel.

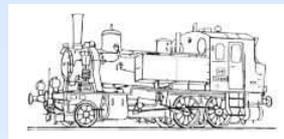
Vierter Ansatzpunkt, und vielleicht der entscheidende: An der „Rasur“ der 1994 gegründeten DB AG, ihrer Infrastruktur, ihres Fahrzeugparks und ihres Personalbestandes – bei alledem wirkten verschiedene Beratungsfirmen mit. Nur: Angesichts möglicher Milliardeninvestitionen in den „Sektor“ haben sich eben jene Firmen gut und sehr breit aufgestellt und sind bei der Rücknahme ihrer eigenen Empfehlungen wieder ganz vorne mit dabei. Daraus resultiert meine ganz persönliche Befürchtung, dass von den Milliarden (sofern sie denn fließen) der meiste Teil in irgendwelchen „Beratungen“ versickert und nur ein Bruchteil von all dem dort ankommt, wo es wirklich gebraucht wird. Kann sein, ich sehe das alles zu pessimistisch, aber ich lasse mich gerne eines Besseren belehren.

Baumaßnahmen in Bayern 2019 – ein Auszug

Regionale Bauvorhaben 2019 in **Bayern** (Auswahl)



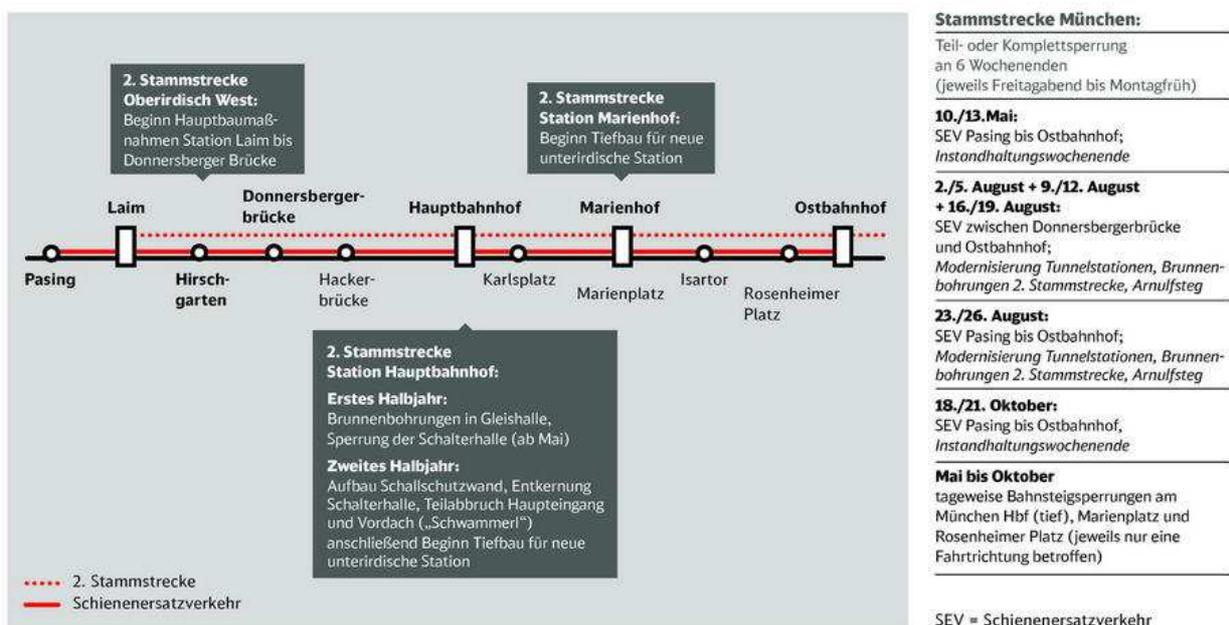
(Quelle: DB AG)



Die Deutsche Bahn baut auch in diesem Jahr an ihrer Infrastruktur, die in den vergangenen Jahren eher auf Verschleiß gefahren worden ist. Seit 2015 wurden allein im Freistaat mehr als 1100 Kilometer Strecke modernisiert. Um pünktlich und zuverlässig unterwegs zu sein, sind weitere Investitionen in das Eisenbahnnetz notwendig. Dafür stehen 2019 rund 670 Millionen Euro allein aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Verfügung. Weitere knapp 370 Millionen Euro, darunter Gelder von Bund, Ländern und Kommunen, kommen den Bahnhöfen zugute. Für ein Plus an Kapazität setzt die DB zudem wichtige Neu- und Ausbaumaßnahmen, wie die zweite Stammstrecke München oder den viergleisigen Ausbau zwischen Bamberg und Fürth, um. In Summe investiert die Bahn heuer im Freistaat rund 1,6 Milliarden Euro in die Infrastruktur.

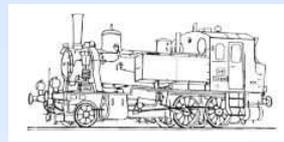
Investitionen im Bahnknoten München – Wir bauen, damit es besser wird

Im Schulterschluss für eine bessere Bahn – Bauprogramm 2019
 Instandhaltung | Modernisierung Tunnelbahnhöfe | 2. Stammstrecke



(Quelle: DB AG)

Nicht explizit genannt, aber trotzdem im Maßnahmenkatalog enthalten: Ausbaumaßnahmen zwischen Nürnberg und Würzburg. Derzeit werden zwischen Rottendorf und Dettelbach die Oberleitungsmasten aus Beton gegen solche aus Stahlgitter ersetzt. Dieser Ersatz wird sich über die nächsten Jahre erstrecken. Zwischen dem 29. März und 9. April 2019 kommt es zwischen Forchheim und Breitengüßbach immer wieder zur Vollsperrung der Strecke, weil der viergleisige Ausbau in den bestehenden Spurplan eingebunden werden muss. Zwischen Nürnberg und Augsburg sind die Züge zwischen Ende März und Ende Juni 2019 bis 25 Minuten länger unterwegs (in beiden Richtungen!), weil an Weichen und Signalanlagen gearbeitet wird. Auf der Strecke zwischen Würzburg und Aschaffenburg ist von 31. März bis 15. April abschnittsweise nur ein Gleis befahrbar. Es kommt zu Umleitungen, Zugausfällen und Verspätungen bis zu 35 Minuten. Umleitungen, verlängerte Fahrzeiten und Zugausfälle treffen auch die Strecken München – Rosenheim – Salzburg und München – Lindau, letztere wegen des Streckenausbaues und der Elektrifizierung.



WOANDERS GELESEN

Minus- Werbung

(fa) Die Älteren werden sich erinnern: Im „Mitteilungsblatt der Deutschen Bahn AG“, dem Nachfolger des „Amtsblatts der Deutschen Bundesbahn“, vom April 1994 erschien eine Anzeige, die beim Personal ob ihrer sehr subtilen Formulierung für viel Erheiterung sorgte. Veröffentlicht wurde die Gründung einer DB- Tochterfirma „DB Fäkalien“, welche sich – so war zunächst völlig nachvollziehbar zu lesen – der Stoffwechselprodukte innerhalb des DB- Konzerns annehmen sollte. Späteres Stirnrunzeln und einen noch (viel?) späteren Aha- Effekt löste eine wie gesagt sehr subtile Formulierung aus, die in etwa besagte, dass „DB Fäkalien“ (abgekürzt „DB Fäk“) insbesondere in den Zentralen Berlin, Frankfurt und Mainz eigene Stützpunkte unterhielt, weil dort die Menge an [ein anderes Wort für Stoffwechselprodukte] am größten sei.

Das Ganze war freilich als Aprilscherz gedacht, so nach dem Motto: Wir gründen eine Firma, die den größten Mist der DB- Häuptlinge einfach und dezent entsorgt. Dabei hätte es bleiben können, und alle hätten ihren Spaß gehabt. Aber: In den angesprochenen Zentralen der DB AG stieß die Anzeige sauer auf und es dauerte auch nicht lange, bis das „Mitteilungsblatt“ durch eine Mitarbeiterzeitung ersetzt wurde, die bis heute egal unter welchem Namen nur „Bahn- Bild“ genannt wird – von vielen jedenfalls. Weswegen wiederum sehr bald auf diesen Schritt der Slogan „DB Fäk – wir kümmern uns um jeden [...]“ zum geflügelten Wort wurde.

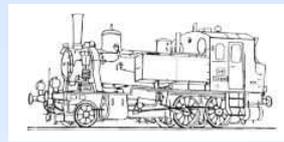
Die Anzeige vom April 1994 dürfte kaum bis in die Öffentlichkeit vorgedrungen sein. Es gab noch keine digitalen Kameras zu erschwinglichen Preisen und das Internet – das hatten bestenfalls die Reichen und Schönen. Und es ist auch nachvollziehbar, dass in jenen Vor- Internet- Zeiten ein solcher Scherz in einem internen Blatt mal „durchging“.

Wir schreiben 2019. Die Deutsche Bahn – immer noch dieselbe Deutsche Bahn wie 1994 – haut eine begeisternde Werbung heraus, die den Aprilscherz von einst noch um Längen toppt:



Das ist eine andere Liga! Eine Werbeagentur, die für ihre Leistungen vermutlich ein nettes Sümmchen einsteckt, entdeckt – die Zugverspätung! Und das auch noch mit dem Fünftliebsten der Deutschen nach Dieselauto, Fußball, Grillen und Krankheiten (Reihenfolge beliebig)! Einmal abgesehen von der Minuswerbung für den Kunden Deutsche Bahn sagt die Werbung (vielleicht) auch etwas aus über diejenigen, deren Hirnen (oder apps) sie entsprungen ist. „Schatz, der Zug hat drei Minuten Verspätung – wir können nochmal...“

Wir wissen zwar um unsere eigenen Kuschelgewohnheiten, jedoch nicht die der Bahnkundschaft. In Kenntnis der eigenen Gewohnheiten könnte man die App ignorieren und gleich den Zug drei Stunden später anvisieren. Denn es könnte sein, dass ein „Kuscheln en minute“ fahrplantechnisch zum Desaster wird. Weil der Zug – app hin, Streckenagent her – wider Erwarten dennoch pünktlich war.



KURZ NOTIERT

ICE 706 in Nürnberg Hbf wegen Bombendrohung evakuiert: Am Montag, 7. Januar 2019, ging für den in Anfahrt auf Nürnberg Hbf befindlichen ICE 706 eine Bombendrohung ein. Daraufhin wurde der 706 in Nürnberg Dürrenhof zunächst gestoppt, um in Nürnberg Hbf genügend freie Fläche für die Evakuierung des Zuges zu schaffen. Das war notwendig, weil eine Evakuierung auf freier Strecke schwieriger gewesen wäre.

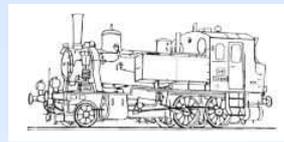
ICE in Augsburg Hbf wegen Brandgeruchs evakuiert: Am Dienstag, 8. Januar 2019, wurde ein ICE nach Einfahrt in den Augsburger Hbf evakuiert. Das Zugpersonal hatte Brandgeruch bemerkt und den Triebfahrzeugführer informiert sowie die Feuerwehr angefordert. Diese rückte mit Löschwagen und Wärmebildkameras an. Eine Brandquelle oder eine Wärmequelle konnte trotz intensiver Durchsichtung nicht gefunden werden.

Reaktivierung der "Steigerwald-Bahn" wieder möglich: Der Stadtrat von Gerolzhofen hat in seiner gestrigen Sitzung seinen im Juni 2016 gefällten Beschluss zur Entwidmung der Bahnstrecke Schweinfurt-Gerolzhofen-Kitzingen wieder gekippt. Ein Antrag der CSU-Fraktion für eine Bebauung der Trasse wurde zurückgestellt, bis die Potentialanalyse vorliegt. Damit wäre eine Reaktivierung der Bahnlinie wieder möglich. Im Herbst 2018 hatten zehn Kommunen entlang der Strecke bei der Regierung von Mittelfranken Entwidmungsanträge der Bahntrasse gestellt. Die seit 115 Jahren bestehende knapp 50 Kilometer lange Bahntrasse wird seit einigen Jahren nicht mehr genutzt. Zuletzt waren über 2.600 Unterschriften zur Reaktivierung gesammelt worden. Nach Ansicht mehrerer Studien gäbe es genügend potentielle Fahrgäste. Rund 1.700 Menschen würden demnach alleine die Strecke Schweinfurt-Gerolzhofen täglich nutzen. Über 1.200 wären es im Durchschnitt auf der ganzen Strecke. Ende Januar wurde im Schweinfurter Landratsamt eine Konferenz zur möglichen Reaktivierung der Bahnstrecke veranstaltet. Das Ergebnis liegt noch nicht vor.

Baden-Württemberg und Westfrankenbahn arbeiten an Verbesserungen: Den Zugausfällen und Verspätungen der Westfrankenbahn soll mit einem umfassenden Maßnahmenpaket begegnet werden. Auf Einladung der Region und des Verkehrsministeriums trafen sich Experten des Landes Baden-Württemberg, des Main-Tauber-Kreises, des Landkreises Schwäbisch Hall, des Hohenlohekreises, des Neckar-Odenwald-Kreises sowie des Kreisverkehrs Schwäbisch Hall mit der Geschäftsleitung der Westfrankenbahn zu einem Runden Tisch in Rot am See. Anlass waren die zum Ende des vergangenen Jahres immer deutlicheren Pünktlichkeits- und Qualitätsprobleme bei den Verkehren der Westfrankenbahn. Die Geschäftsleitung erläuterte die Ursachen hierfür und stellte die wichtigsten Gegenmaßnahmen vor. Der Hintergrund für die Probleme ist vielfältig: Neben Fahrzeug- und Infrastrukturstörungen waren es vor allem personal- oder witterungsbedingte Einschränkungen, die überdurchschnittlich häufig in den vergangenen Monaten auftraten. Die Qualität der Zugverbindungen entsprach in keiner Weise den berechtigten und gewohnten Erwartungen der Fahrgäste und ebenso wenig dem Selbstverständnis der Westfrankenbahn.

Züge im Großraum Nürnberg sehr pünktlich: Das ist doch mal eine Meldung – die Züge in der Region sind deutlich pünktlicher als in Bayern insgesamt oder im ganzen Bundesgebiet. Das geht aus Erhebungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) für das Berichtsjahr 2018 hervor. Demnach schaffte es der bundesweite Fernverkehr – also die ICE/ IC – durchschnittlich 74,9% Pünktlichkeit, was einer Verspätung am Zielort von 6 Minuten oder weniger gleichkommt. Der Verspätungsverlauf an den Unterwegsbahnhöfen oder allfällige Brüche in der Reisekette (auch „Verlust des Anschlusses“ genannt) werden hier nicht erfasst. Dem gegenüber liegt die Pünktlichkeit der Nahverkehrszüge in Bayern bei 92% - der Zielwert sind 95%. Die S- Bahn München schaffte es im Durchschnitt auf 94%, bei einem Minimum im November von 90,3%. Besser steht die S- Bahn Nürnberg da: Im Durchschnitt schaffte sie 95,8% bei einem Minimum ebenfalls im November von 93,4%.

Nacht- S- Bahn im VGN wird diskutiert: Mit etwas Glück hätten besagte Nacht- S- Bahnen bereits zum Fahrplanwechsel 2018 fahren können. Im Bayerischen Landtag lehnte die CSU eine entsprechende Petition ab. Jedoch – sie ist gar nicht zuständig. Da Nacht- S- Bahnen zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gehören, fällt sie unter den Einfluß der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Diese hat neben dem bestehenden S- Bahnverkehr im VGN noch zwei so genannte „Eventualpositionen“ in der Hinterhand. Dabei handelt es sich um Vorhaben, die zwar angedacht, aber



nicht entschieden sind. Eine davon ist: die Einführung der Nacht- S- Bahn. Die BEG selber bezeichnet das Vorhaben als „nicht prioritär und nicht geplant“. Mehr im Fokus der BEG liegt die täglich- stündliche Anbindung aller bayerischen Verkehrsstationen. Vom Tisch ist die Nacht- S- Bahn deswegen aber nicht. VGN, Verkehrsclubs und Vertreter aus Parteien und BEG diskutieren derzeit die Möglichkeiten.

Mehr Komfort für Bahnfahrer: Für insgesamt 40 Millionen Euro verstärkt die Mittelfrankenbahn ab dem Spätfrühjahr ihre Fahrzeugflotte. Zum Einsatz sollen die bei Alstom bestellten und bis Ende Januar ausgelieferten 8 Dieseltriebzüge der BR 622 kommen – absolut fristgerecht und mit erfolgter Zulassung durch das EBA. Die Neuen werden dann auf den Strecken Nürnberg – Fürth – Cadolzburg/ Markt Erlbach, Nürnberg – Lauf – Simmelsdorf- Hüttenbach, Nürnberg- Nordost - Gräfenberg und Nürnberg – Neuhaus/ Pegnitz fahren. Seit alle Züge zur Verfügung stehen, laufen die Schulfahrten für 120 Lokführer. Die BR 622 sind als Verstärkung für die Bestandsfahrzeuge BR 642 (Desiro) und BR 648 (LINT) vorgesehen. Sie sind mit 3 x 530 kW deutlich stärker motorisiert, deutlich länger als die Bestandsfahrzeuge und bieten gegenüber denen mit 170 Sitzplätzen gut 20% mehr Kapazität.

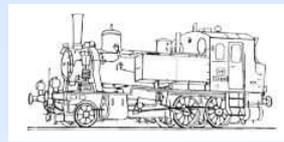
„Nächster Halt: Ansbach Süd“: Die Offene Linke Ansbach (OLA) setzt sich für eine Reaktivierung des Zughalts in Winterschneidbach ein. Das Ganze läuft unter dem Projektnamen „Ansbach- Süd“ und soll nach Meinung der OLA nur Vorteile bringen: Entlastung der Stadt Ansbach vom Bus- und Autoverkehr, Reduzierung der Pendlerzeiten zwischen Ansbach und dem Gewerbegebiet Brodswinden durch Umlagerung der Busverbindungen von Ansbach zum neuen Halt in Winterschneidbach. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) sieht das Vorhaben mit Zurückhaltung. Derzeit sind im Freistaat etwa 30 neue/ reaktivierte Zughalte in der Planung. Für weitere Halte sehe man aktuell keinen finanziellen Spielraum. Weitere Schritte: Stadt und Landkreis Ansbach formulieren eine Willensbekundung zur Reaktivierung des Zughalts in „Ansbach- Süd“ zusammen mit einem Konzept zur Ausrichtung des Busverkehrs südlich Ansbachs. Einen offiziellen Antrag gibt es hierzu (Stand 30. Januar) noch nicht.

Streit mit zwei Toten: In der Nacht von Freitag auf Samstag, den 26.1., kam es an der S- Bahn- Station Nürnberg- Frankenstadion zwischen Jugendlichen zu einem Streit. In der Folge wurden drei der Jugendlichen vom Bahnsteig ins Gleis gestoßen. Einer konnte sich retten, zwei andere wurden von der einfahrenden S- Bahn überrollt und starben in der Folge. Die Schuldigen konnten im Laufe des Samstags gefaßt und in U- Haft gebracht werden. Die Staatsanwaltschaft ermittelt die näheren Umstände. In den Tagen danach fielen mehrere Medienvertreter (längst nicht alle!) dadurch übel auf, weil sie um des schnellen Erhaschens eines „Stimmungsbildes“ den gebotenen Abstand zu Angehörigen der Familien, der Schulklassen und Vereine größtenteils mißachteten.

München plant neue U- Bahnen: Der Münchner Stadtrat beschloß Ende Januar, die Entlastungsspanne U9 und die Verlängerung der U5 von Pasing nach Freiam mit höchster Priorität umzusetzen. Nach ersten groben Schätzungen belaufen sich die Kosten für beide Projekte auf ca. 5,5 Mrd. Euro.

Luxemburg führt kostenfreie Bahn- Benutzung ein: Ab dem 1. März 2020 wird das Fahren mit Bahn, Bus und Tram in Luxemburg kostenlos, sofern man in der 2. Klasse reist (was angesichts der Ausdehnung des Landes kein Problem darstellen sollte!). Von der Kostenfreiheit profitieren auch die täglichen 200.000 Pendler aus den Nachbarstaaten, allerdings erst ab der Luxemburgischen Grenze. Das flächenmäßig zweitkleinste EU- Land ist damit das erste Land der Welt mit einem kostenfreien öffentlichen Nahverkehr für die Bürger. Gedacht ist die Maßnahme als sozialer Ausgleich. Umstiege vom Auto in die öffentlichen Verkehrsmittel werden nur in sehr geringem Ausmaß erwartet.

Urteil zur Kollision in Aichach gesprochen: Am 7. Mai 2018 war im Bahnhof Aichach (Strecke Ingolstadt – Augsburg) ein Regionalzug der Bayerischen Regiobahn (BRB) nahezu ungebremst auf einen im Bahnhof stehenden Güterzug aufgefahren. Zwei Menschen starben, weitere wurden zum Teil schwer verletzt. Die Staatsanwaltschaft gehe von menschlichem Versagen aus, wurde über das Amtsgericht Augsburg, wo der Fall verhandelt wurde, mitgeteilt. Darum wurde durch die Staatsanwaltschaft eine nach dem Strafbefehl gegen den 25- jährigen Fahrdienstleiter eine zehnmonatige Bewährungsstrafe beantragt. Das Amtsgericht Augsburg folgte dem Antrag. Damit könnte das Verfahren ohne Prozeß ausgehen, sofern der beschuldigte Fahrdienstleiter nicht in Revision geht. Nachtrag 13.02.2019: Der Fahrdienstleiter akzeptierte das Urteil.



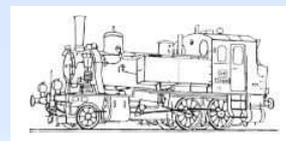
Neuer Rückenwind für Nürnbergs nördliche Ringbahn: Wer von Fürth zum Nordostbahnhof fahren will, muss die stark ausgelastete U-Bahn-Verbindung über den Plärrer und Hauptbahnhof oder alternativ den vergleichsweise langsamen Ringbus nehmen. Da die Ringbahn-Trasse bereits jetzt regelmäßig für den Auftank-Verkehr der Gräfenbergbahn genutzt wird, gilt sie grundsätzlich als technisch befahrbar. Wenn ein Komplettausbau durch den Freistaat derzeit nicht realisierbar ist, sollte er zumindest eine Express-Linie von Fürth zum Nordostbahnhof ohne neue Haltepunkte prüfen lassen. Bei entsprechender Nachfrage können später in einem zweiten Ausbauschritt neue Haltepunkte wie in Thon (mit Blick auf das Projekt "Neue Mitte") und weitere Vorhaben im Westen geschaffen werden. Allerdings geht die Strecke durch mittlerweile dicht bebaute Wohnsiedlungen entlang der Kilianstraße und müsste mit erheblichen Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet werden; zweitens müssen auch die Anlieger der Strecke etwas davon haben, also neue Haltestellen entlang der Route.

Kollision in Kiel- Russee: Zu einem recht merkwürdigen Einsatz wurden Polizei und Rettungskräfte am Abend des 14.2. in Kiel gerufen. An der Station Russee (Strecke Kiel – Rendsburg) kam es zur Kollision zwischen einem Triebzug und einem SUV. Die zunächst unübersichtlichen Begleitumstände der Kollision – der SUV stand auf dem Bahnsteig! – führten am Schluß zu einem schlüssigen Bild. Die Insassen und Inhaber des SUV hatten zu viel getankt, und zwar nicht Sprit, sondern Alkohol, bei dem der verletzte Fahrer später 1,91 Promille festgestellt. Unkontrolliert muss das Paar vom Bahnhofsvorplatz aus auf den Bahnsteig gefahren sein, wo das Auto mit dem rechten vorderen Rad von der Bahnsteigkante abrutschte. Wenig später kam die Regionalbahn, kollidierte mit dem Hindernis und kam 150 Meter nach der Station zum Stehen. Eigentlich hätte der Zug hier gar nicht halten sollen. Der Lokführer erlitt einen Schock und die Insassen des SUV wurden verletzt. Die Aufräumarbeiten dauerten bis in den Morgen.

Güterzug- Entgleisung bei Augsburg- Oberhausen: In der Nacht zu Freitag, dem 15.2., entgleiste bei Augsburg- Oberhausen der DGS 44506 mit drei Wagen aus Tempo 90 km/h. In der Folge kam es zu Beschädigungen der Fahrbahn auf ca. 1 km Länge und der Oberleitung auf ca. 200 Metern. Die Strecke zwischen Donauwörth und Augsburg Hbf mußte bis in den Samstag, 16.2., gesperrt werden. In der Zeit fuhren die RE zwischen Nürnberg und Augsburg bis Donauwörth und die Regionalbahnen zwischen Donauwörth und Augsburg Hbf bis/ ab Gersthofen. Zwischen Gersthofen und Augsburg- Oberhausen wurde ein SEV eingerichtet. Die Ursache der Entgleisung ist noch nicht bekannt. Ab Montag, 18.2., konnte die Strecke zwischen Gersthofen und Augsburg Hbf wieder einleisig befahren werden.

Deutsche Bahn mit acht statt bisher sechs Vorständen: Der Vorstand des Krisenkonzerns Deutsche Bahn soll von sechs auf acht Mitglieder aufgestockt werden. Die bisherige Managerin bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Evelyn Palla und der Chef der Güterverkehrssparte Roland Bosch in das höchste Führungsgremium aufrücken. Die Südtirolerin arbeitete vor ihrer Tätigkeit bei den ÖBB unter anderem für Siemens und E.On. Der einstige Unternehmensberater Bosch, der seit Ende 2017 Vorstandschef der Tochter DB Cargo ist, soll die Güterverkehrssparte in Zukunft auf Ebene des Konzernvorstands verantworten.

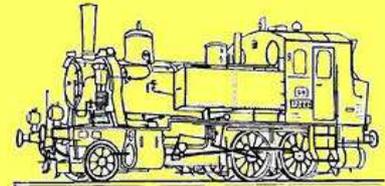
Go- ahead über nimmt ausgeliehene Tf von Regio: Bereits im Jahr 2018 vereinbarten DB Regio und Go-Ahead eine Zusammenarbeit. Im Rahmen dieser Vereinbarung konnten Triebfahrzeugführer von Go-Ahead ihre fachpraktische Ausbildung bei DB Regio absolvieren, genauso werden Kundenbetreuer, die von Go-Ahead geschult wurden, im Rahmen einer Arbeitnehmerüberlassung (über DB Zeitarbeit) in den Zügen von DB Regio eingesetzt. Am 14.2.2019 konnten die langwierigen Verhandlungen zwischen DB Regio und Go-Ahead erfolgreich zum Abschluss gebracht werden, der Vertrag wurde am 28. Februar 2019 unter Beisein von Verkehrsminister Winfried Hermann unterschrieben. DB Regio wird bereits zum 9. Juni Triebfahrzeugführer für zunächst drei Jahre überlassen. Auch in anderen Bereichen setzt Go-Ahead auf die Deutsche Bahn, so stellt Go-Ahead keine eigenen Fahrkartenaufsteller auf, sondern hat DB Vertrieb mit der Aufstellung und dem Betrieb beauftragt.



BOCKERLAS TIPP

„Bockerla“ – das ist unser Maskottchen, das ist die 70 083, welche hier in Ansbach und Umgebung über viele Jahre treu ihren Dienst tat. Und diesmal empfiehlt es – das Maskottchen – in allererster Linie kundzutun, was wir selber in den kommenden Wochen und Monaten vorhaben. Wohlan, so sei es, gehen wir also mit gutem Beispiel voran und zeigen, was wir bis Ende Mai so bieten:

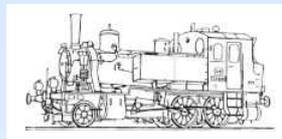
Ansbacher Eisenbahn-Freunde e.V.



Freitag, 1. März 2019	Modellbau + Kellertreff	
Freitag, 8. März 2019	„Der Blick von außen – Die Eisenbahn im Amateurfilm“	<i>Gastautoren (teilw. anwesend): Anni Bergauer, Urs Schadegg, Franz Stich</i>
Freitag, 15. März 2019	<i>Modellbauabend</i>	
Freitag, 22. März 2019	Eisenbahn für Einsteiger VIII Bahnhöfe	<i>Frank Augsburg</i>
Freitag, 29. März 2019	Jahreshauptversammlung Wahl des Vorstandes	<i>Mitglieder</i>
Freitag, 5. April 2019	Modellbau + Kellertreff	
Freitag, 12. April 2019	Der Bahnhof Bad Windsheim – ein Rundgang in Bildern	<i>Günter Opel</i>
Freitag, 19. April 2019	Karfreitag Kein Programm	
Freitag, 26. April 2019	<i>Modellbauabend</i>	
Freitag, 3. Mai 2019	Modellbau + Kellertreff	
Freitag, 10. Mai 2019	Bilderabend (bisher ohne Thema)	<i>Thomas Fenn</i>
Freitag, 17. Mai 2019	<i>Modellbauabend</i>	
Freitag, 24. Mai 2019	„Die Eisenbahn in der Kunst“	<i>Peter Wach</i>
Freitag, 31. Mai 2019	Kellertreff (Brückentag!)	

Die Modellbauabende beginnen in gewohnter Weise 18 Uhr.
Die Programmabende fangen – ebenfalls in gewohnter Weise – 19.30 Uhr an.
An allen anderen Freitagabenden findet ein „Kellertreff“ statt (auch wenn wir mittlerweile nicht mehr im Keller hocken!) – gegebenenfalls mit kurzfristig anberaumtem Programmteil.

Treffpunkt ist unser neues Vereinsheim im 1. OG des Bahnhofsgebäudes auf der Gleisseite, ca. 10 Meter neben dem Zugang zur Bahnhofshalle. Änderungen werden kurzfristig bekanntgegeben.



MODELLEISENBAHNCLUB HOF

Der Modelleisenbahnclub Hof lädt ein zum Besuch „Haus der Jugend“ am alten Lokschuppen zur Modellbahnbörse. Auf der Vereinsseite sind Informationen erhältlich zum „Hochfranken-Express“ nach Kitzbühel und nach Zell am See.

DAMPFBAHN FRÄNKISCHE SCHWEIZ e. V.

DFS DAMPFBahn FRÄNKISCHE SCHWEIZ e.V. Museumsbahn Ebermannstadt - Behringersmühle Mitfahren Mitmachen Eisenbahngeschichte erleben Mitnehmen Mehr erfahren

Fahrplan

Die Museumszüge fahren vom 1. Mai bis zum 31. Oktober an jedem Sonn- und Feiertag.

Zug-Nummer	9	19	25
Ebermannstadt ab	10:00	14:00	16:00
Gasseldorf ↓	x 10:05	x 14:05	x 16:05
Streitberg ↓	10:10	14:10	16:10
Muggendorf ↓	10:17	14:17	16:17
Burggailenreuth ↓			
Gößweinsteinst ↓	10:27	14:27	16:27
Behringersmühle an	10:45	14:45	16:45

X Halt in Gasseldorf nur auf Verlangen, bitte beim Zugpersonal bemerkbar machen

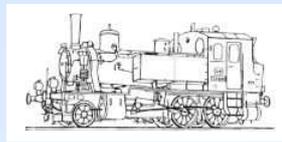
Zug-Nummer	12	22	26
Behringersmühle ab	11:00	15:00	17:00
Gößweinsteinst ↓	11:05	15:05	17:05
Burggailenreuth ↓			
Muggendorf ↓	11:15	15:15	17:15
Streitberg ↓	11:22	15:22	17:22
Gasseldorf ↓	x 11:27	x 15:27	x 17:27
Ebermannstadt an	11:45	15:45	17:45

Suche auf dampfbahn.net

Betriebstage & Veranstaltungen

- MAI 1 Mi ganztägig Dampf Betriebstag
- MAI 5 So ganztägig Diesel Betriebstag
- MAI 12 So ganztägig Dampf Betriebstag
- MAI 19 So ganztägig Diesel Betriebstag
- MAI 26 So ganztägig Diesel Betriebstag
- MAI 30 Do ganztägig Dampf Betriebstag
- JUN 2 So ganztägig Diesel Betriebstag
- JUN 9 So ganztägig Dampf Betriebstag
- JUN 10 Mo ganztägig Dampf Betriebstag
- JUN 16 So ganztägig Diesel Betriebstag

Ab dem 1. Mai bieten die „Ebermannstädter“ wieder ihre beliebten Fahrten in die Fränkische Schweiz an.



EISENBAHNFREUNDE REGENSTAUF

29. Modellbahnbörse

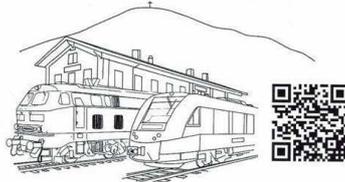
mit Modellbahnanlage

03. März 2019

10.00 - 15.00 Uhr

Jahnhalle - Jahnstr. 6a

93128 Regenstauf



Eisenbahnfreunde Regenstauf

Splindhofstr. 1 93128 Regenstauf Tel. 0941 / 46 10 54 05
www.eisenbahnfreunde-regenstauf.de

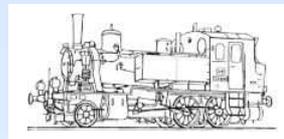
Die Eisenbahnfreunde Regenstauf e. V. veranstalten ihre traditionelle Frühjahrsbörse

RHÖN- ZÜGLE



Fladungen	ab	09:02	12:02	15:02
Nordheim v.d. Rhön	ab	09:11	12:11	15:11
Ostheim v.d. Rhön	ab	09:27	12:27	15:27
Stockheim	ab	09:35	12:35	15:35
Mellrichstadt	an	09:45	12:45	15:45
Mellrichstadt	ab	10:10	13:10	16:10
Stockheim	ab	10:20	13:20	16:20
Ostheim v.d. Rhön	ab	10:33	13:33	16:33
Nordheim v.d. Rhön	ab	10:45	13:45	16:45
Fladungen	an	10:55	13:55	16:55

Ab dem 1. Mai fährt auch die Museumseisenbahn Mellrichstadt - Fladungen



FRÄNKISCHE MUSEUMSEISENBAHN



FRÄNKISCHE MUSEUMS-EISENBAHN E.V.
NÜRNBERG

Wir über uns Veranstaltungen Charterservice Online-Shop Fahrzeuge V200 001 Spenden Freunde Publikationen



FRÄNKISCHE MUSEUMS-EISENBAHN E.V. NÜRNBERG

Klingenhofstraße 70

90411 Nürnberg

Nächste Veranstaltung:

-

Aktuelles:

- [Fahrtenprogramm 2019](#)

Charterfahrten / Sonstiges:

- [08.04. - 14.04.2019: Westböhmen und Dresden](#)

Sonderfahrten 2019

01. Juni

(Samstag)

Dampfsonderzug zum Jubiläum 50 Jahre BEM Nördlingen

Der Verein "Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen" (BEM) feiert sein 50-jähriges Jubiläum - und wir feiern mit. Zum großen Festprogramm in Nördlingen reisen Sie als Eisenbahnfans aus Franken stiecht mit dem FME-Dampfzug ins Nördlinger Ries. Neben einer großen Fahrzeugschau sind auch andere Sonderzüge vor Ort.

22. Juni

(Samstag)

Auf den Spuren König Ludwigs geht es mit dem Dampfsonderzug nach Füssen

Mit unserem Dampfsonderzug geht es auf den Spuren der Wittelsbacher Königsfamilie von Nürnberg und Fürth über Augsburg nach Füssen zu den berühmten Schlössern König Ludwigs, Schloss Neuschwanstein und Hohenschwangau. Neben den Schlössern lädt auch die historische Altstadt von Füssen zu einem Besuch ein.

06. Juli

(Samstag)

Sonderzug nach Amberg zum Mariahilbergfest

Über die Hartmannshofer Rampe geht es nach Amberg. Dort können Sie das Mariahilbergfest besuchen, bei einer Führung die Stadt Amberg kennenlernen oder in einer der Gaststätten Mittagessen, evtl. besteht auch die Möglichkeit zu einer Brauereiführung in einer der Brauereien.

07. Juli

(Sonntag)

Mit Volldampf rund um Nürnberg und durch den Rangierbahnhof

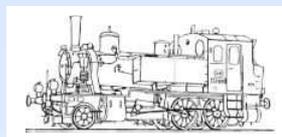
Erleben Sie mit unserem Sonderzug eine Stadtrundfahrt auf der alten Ringbahn rund um Nürnberg. Diese führt uns von Nürnberg Hbf über Nürnberg Ost, Dutzendteich und Langwasser durch den Rangierbahnhof und durch den Einfahrbahnhof am Ablaßberg vorbei Richtung Fürth Hbf und von dort zurück zum Hauptbahnhof Nürnberg. Evtl. besteht die Möglichkeit zur Besichtigung des Bahnbetriebswerks Nürnberg Rangierbahnhof.

Ausblick auf weitere Fahrten 2019:

30.05.2019: Dampfsonderzug nach Loket (CZ)

Oktober 2019: Weinfahrt nach Volkach und Würzburg

Später starten die Freunde der FME in die Fahrsaison, anbei eine Übersicht



IABA DO BREZN GSCHBIDDS



Eisenbahnmuseum Schwarzenberg (Erzgebirge)



Am 21.4.2019 fährt der Sonderzug des VSE nach Nejdeč (CZ) zur Osterwanderung. Für interessierte Eisenbahnfreunde empfiehlt sich die Planung zweier Übernachtungen in Aue oder Schwarzenberg.

Fahrzeiten (ca.)

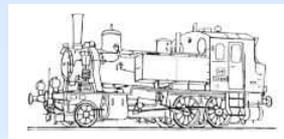
Aue ab/an	9.05 Uhr / 17.30 Uhr
Schwarzenberg ab/an	9.25 Uhr / 17.15 Uhr
Antonsthal ab/an	9.45 Uhr / 17.05 Uhr
Johanngeorgenstadt ab/an	10.05 Uhr / 16.45 Uhr
Nejdeč-Sejfy ab/an	10.35 Uhr / 16.20 Uhr
Nejdeč-Tisová ab/an	10.40 Uhr / 16.15 Uhr
Nejdeč an/ab	10.35 Uhr / 15.55 Uhr

Fahrpreise:

Erwachsene: 58 € Kinder (6-14 Jahre): 32 € Familie (2 Erw+ 2 Kinder): 174 €

Unsere Leistungen:

Fahrt im Sonderzug der 70iger Jahre / gastronomische Betreuung im Sonderzug / geführte Wanderung auf den Peindlberg / Ostereiersuche für alle kleinen Fahrgäste



FASZINATION MODELLBAU

**FASZINATION
MODELLBAHN**

**AB 2019 IN
MANNHEIM**

Deutsch | English Messekalender | Datenschutz | Impressum

SUCHE

15.-17. MÄRZ 2019 • MANNHEIM

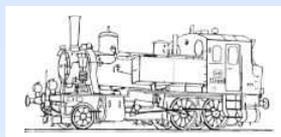
NUR NOCH
TAGE:STUNDEN:MINUTEN:SEKUNDEN
35:19:40:49

*Internationale Messe für
Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör*

Preise & Öffnungszeiten

Messetermin 2019	15.03. - 17.03.2019
Veranstaltungsort	Maimarkthalle Mannheim Xaver-Fuhr-Straße 101 68163 Mannheim www.maimarktgelaeende-mannheim.de
Öffnungszeiten	Freitag - Sonntag 09:00 - 17:00 Uhr
Eintrittspreise an der Tageskasse	Tageskarte Erwachsene 12,00 € Tageskarte Ermäßigte 10,00 € (Jugendliche zw. 9 und 17 Jahren, Schüler, Studenten, Rentner und Behinderte) Happy-Hour-Karte 6,00 € (ab 15 Uhr) Familienkarte 30,00 € (2 Erwachsene + 2 eigene Kinder von 9 bis 17 Jahren)
	Kinder bis 8 Jahren haben freien Eintritt

(Text)



STELLWERK S HERRENBERG

START BILDERGALERIE STELLWERK S NEWS PRESSESPiegel ÖFFNUNGSZEITEN UND EINTRITTSPREISE KANTINE GLEIS 16 DM-TOYS

Öffnungszeiten und Eintrittspreise

Jede Woche - unabhängig von Feiertagen (auch Weihnachten) - immer von Donnerstag bis Sonntag von 10 bis 18 Uhr. Letzter Einlaß in die Ausstellung 17 Uhr

Gruppen (ab 10 Personen) können gerne auch außerhalb der Öffnungszeiten mit Ausstellungsführung, nach Anmeldung angenommen werden.

Regulärer Preis

7,50€

Ermäßigung 1

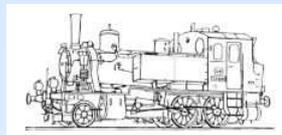
6,00€

Ermäßigung 2

4,00€

Wir berichteten bereits über die Nachbildung des Stuttgarter Hauptbahnhofs durch den Eisenbahner und Modellbahnfreund Wolfgang Frey. Wolfgang Frey lebt nicht mehr. Seine Freunde und Freunde des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Darstellung haben das Werk gerettet und stellen es seit nunmehr fünf Jahren in einem Vereinsheim nahe des Bahnhofs Herrenberg aus.

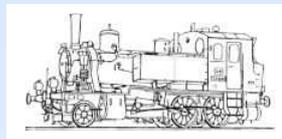
Empfehlung: Sehenswert! Es gibt Führungen, es gibt die Modellbahn und es gibt reichlich für das leibliche Wohl.



IM BAHNHOF ANSBACH GEGEHEN

Hans Peter Krupp guckte sich im Bahnhof um und schnappte auf, was gerade kam: Taurus mit Kesselwagenzug und RE nach Nürnberg mit der entsprechenden Signalisierung. Wir finden: Gelungene Momentaufnahmen.





PRIVATour

Die Unternehmungen waren vielfältig: Am 3. Januar fand im Münchner Verkehrsmuseum ein Treff der Spur I- Freunde statt. Einer aus unserer „Bayern- weiten“ Community ist dort Mitglied und präsentierte selber seine Modelle – also hin! Am 5. Januar fuhren wir wieder einmal nach Salzburg Parsch zum dortigen Modelleisenbahnclub. Auch diese Reise – Ansbacher Reisewütige müssen da schon hart gesotten sein! – hat sich inzwischen zu einer lieb gewordenen Tradition entwickelt. Zu besten Zeiten waren wir als AEF dort mal mit 6 Vereinsfreunden vertreten, heuer reisten wir immerhin zu zweit.

Ein paar Wochen später traf sich die Gruppe in Lichtenfels bei den dortigen Eisenbahnfreunden (EFL), was über die Jahre auch schon fest im Terminkalender verankert ist. Los geht es mit einem ordentlichen Essen auf der „Karolinenhöhe“, es folgen Besichtigungen des Bw und der Modellbahn. Mit einem Grillabend bei Thomas Fischer und Familie klingt der Abend aus.

Darüber hinaus haben wir noch Bilder, die einfach so entstanden sind – vom „Rheingold“, vom PKP- IC, von den Stadler- „FLIRT“, die ab Dezember die RE- Leistungen zwischen Nürnberg und Stuttgart übernehmen sollen.

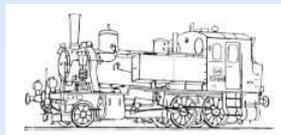
Aber auch ein Sonderzug der Nördlinger oder ein ALEX auf der Fahrt nach Lindau finden hier Platz.



Auf einer ca. 30 m x 10 m großen Anlage gab es neben dem Rundkurs, zwei Bahnhöfen und einer Abstellanlage auch ein viel frequentiertes Bahnbetriebswerk



Star der Veranstaltung war das Modell der BR 01.5, die jedoch mit vier Silberlingen im Modell (wie auch im Vorbild) sehr unterfordert gewesen sein dürfte. Gut, im Modell ist alles erlaubt.



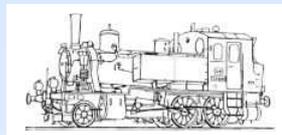
Fünfteiliger elektrischer Triebzug „FLIRT3“ von Stadler, gesehen von Thomas Fenn in Crailsheim. Solche Garnituren könnten ab Dezember 2019 die Doppelstock- Züge von DB Regio ablösen (Foto: Thomas Fenn).



Am 3. Februar präsentierte sich ganz außerhalb der Öffentlichkeit der PKP- IC in München- Pasing (Foto: Franz Tischler)



Am Morgen des 3. Februar 2019 zog 01 180 mit Sonderzug der HzL an Langwied vorbei Richtung Salzburg (Foto: Franz Tischler)



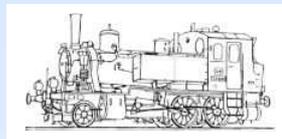
Passend zum „Rheingold“ kommt der „Rheingold“, hier kurz vor München Pasing am 2. Februar 2019 (Foto: Franz Tischler)



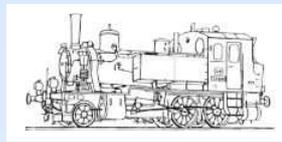
Am ersten wirklichen Winterwochenende 2019 machte sich der ALEX auf zur Fahrt nach Oberstdorf und Lindau. Franz Tischler hat ihn bei Aubing abgepaßt.



Momentaufnahme aus dem Bw Lichtenfels: Letzte Direktion und letzte Heimatdienststelle der 78 510 (Foto: Frank Augsburg)



Eisenbahnfreunde Lichtenfels – die Industrieanlage und die Schweizanlage hatten wir hier in den vergangenen Jahren immer wieder im Journal. Nicht aber die Winteranlage (Fotos: Frank Augsburg).



DAS BESTE ZUM SCHLUSS

Ein Bericht über ein wahres Problem des deutschen Eisenbahnwesens. Demnach gibt's im ICE 4 auf den Monitoren ein Foto, wenn ein Verkehrshalt ansteht. So auch bei der Anfahrt auf Ulm Hbf. Gezeigt wird da dem Bericht nach das Wiblinger Kloster. Was natürlich zu Diskussionen führt. In Bälde soll es nun aber das Ulmer Münster sein. Was insofern etwas suboptimal klingt, als das der Bau vor allem bekannt ist, weil er hoch ist; während so ein Bildschirm im Zug eher in die Breite geht. Womit tatsächlich Herr Einstein Gegenstand der Diskussion wurde - weil er mal einige Tage dort hauste. Dessen Visage würde zumindest gut auf den Bildschirm passen.

Das Thema wurde von der Politik aufgenommen - von wegen abgehoben und bürgerfern. Und so gibt es was zu erzählen und zu diskutieren. Und für die Medien was zum Spaltenfüllen und Homepagebestücken. Und bei so viel Relevanz muss das in diesem Forum natürlich auch Thema sein. Nun soll es also bald DER Kirchturm Ulms sein samt Bauwerk drumrum. Aber nicht wegen der Politik, sondern weil sich - festhalten bitte! - Bahnreisende an eben ihren Beförderer wandten. Selbstredend, dass sich ein Vertreter des Aus-Gebildeten auch zu Wort meldet.

https://www.swp.de/suedwesten/staedte/ulm/bahn-posse_-wiblinger-koster-weicht-ulmer-mue...

Und da gibt es Bahnfanfuzzyfreaks, die der Benennung von Zugläufen hinterher trauern. Zumal, wenn das nicht harmlose Gegenden sind, sondern vergangene Menschen. Ich als Bahnchef würde z.B. aktuell den IC GORCH FOCK wieder einführen, jetzt, wo das Schiff im Trockendock langsam absäuft. Oder als Reminiszenz an die sterbende Atomindustrie den IC OTTO HAHN. Aber huch, das sind ja 2 Männer; wo bleibt da die Quote? ANNE FRANK war aber auch falsch. Was könnte man stundenlang darüber herrlich quatschen. Am besten im Stau vor Köln Hbf, wo eine Zugfahrt nur eine wahre ist, wenn man auf der Hohenzollernbrücke (hm, darf man die eigentlich noch so nennen?) zum Stehen kommt. Oder wenn man 4 Std im Zug auf die Evakuierung wartet.

(Quelle: Jörg Blaschke, Osnabrück, veröffentlicht im ICE- Treff, 21.02.2019)

Impressum:

Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.

Weierfeldstraße 2

91598 Colmburg

Telefonnummer: 09803 1328

kontakt@ansbacher-eisenbahnfreunde.de

Vertretung:

Die Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V. wird vertreten durch

André Suhr (Vorsitzender),

Frank Augsburg (stv. Vorsitzender),

Thomas Kootz (Finanzen)

Register und Registernummer:

Amtsgericht Ansbach VR 440

Bild- und Textbeiträge von: Jörg Blaschke (Osnabrück), Franz Tischler (München), Hannes Ehnes, Hans Peter Krupp, Christoph Fröhlich, Reinhold Fröhlich, Thomas Fenn, Thomas Kootz und Frank Augsburg.

Quellenangaben für die verwendeten Bilder und Grafiken: Siehe direkt bei dem jeweiligen Bild!

Betreffs der Haftungsausschlüsse wird hiermit auf das Impressum unserer Vereinsseite verwiesen:

www.eisenbahnfreunde.ansbach24.de