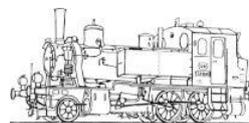


AEF- Journal I/ 2021

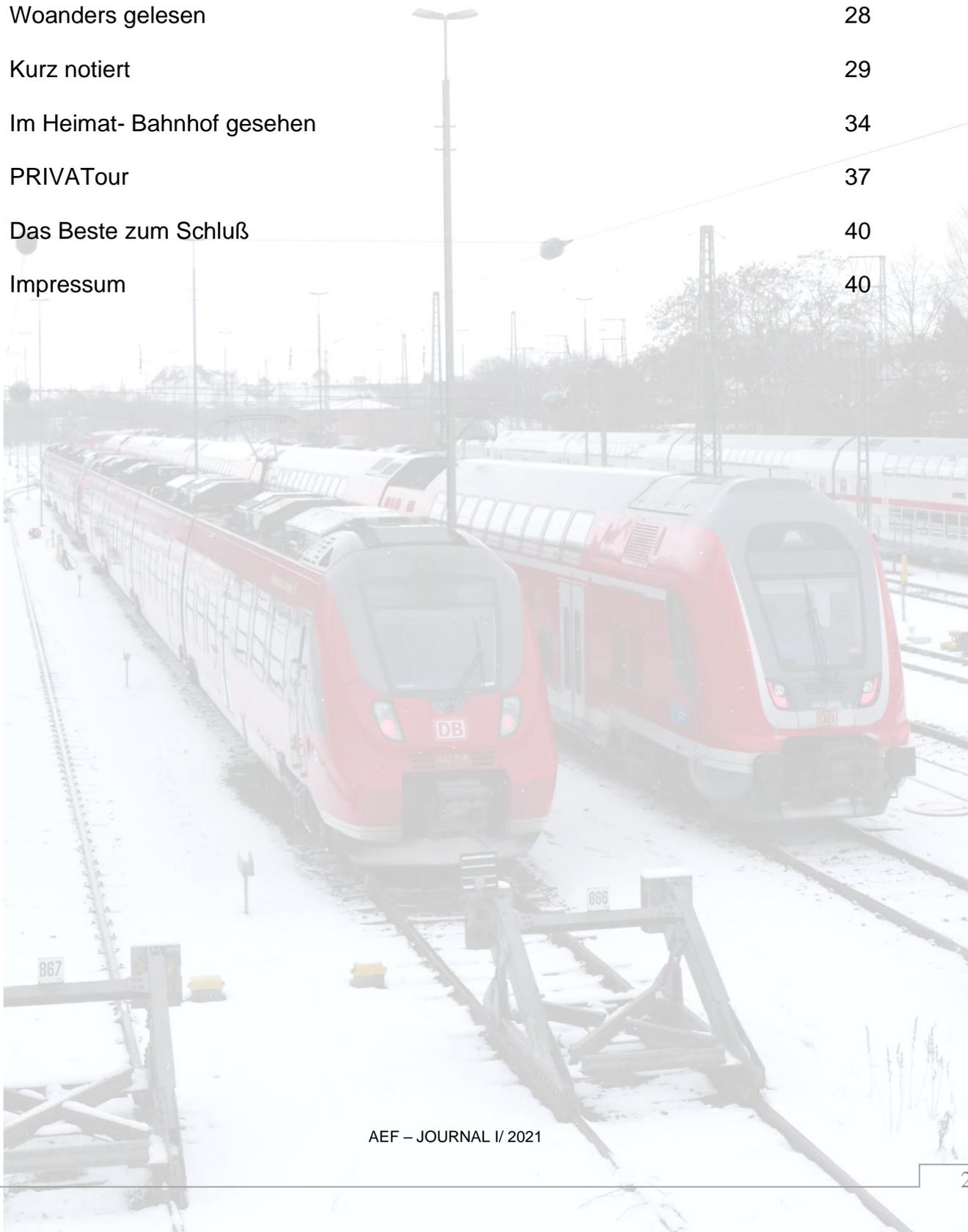
Januar/ Februar

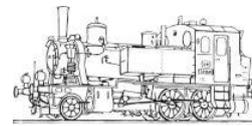




Was finde ich wo?

Editorial	3
AEF- Vereinsgeschehen im Januar/ Februar	5
Modellbahn privat	5
Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete	19
Woanders gelesen	28
Kurz notiert	29
Im Heimat- Bahnhof gesehen	34
PRIVATour	37
Das Beste zum Schluß	40
Impressum	40





Liebe Ansbacher Eisenbahnfreundinnen und -freunde,

(fa) Heute geht das Intro mal über eine Seite hinaus. Aber wer schreibt mir vor, die zweimonatliche Begrüßung zum neuen Journal unbedingt und unter allen Umständen auf eine Seite pressen zu müssen? Richtig – niemand.

„Sportvereine leiden“... So ungefähr ist es seit geraumer Zeit, neben der Berichterstattung über persönliche und auch Unternehmens- Schicksale, immer wieder in verschiedenen Medien zu lesen, zu sehen und zu hören. Wir wollen an dieser Stelle bestimmt nicht die integrative Wirkung der Sportvereine in Frage stellen, und auch nicht deren gesamte Größe gemessen an der Summe anderer Vereine. Wir wollen nicht die Leistung negieren, die Sportvereine bei der Heranführung von Kindern, dem Training von Jugendlichen und deren Integration in die Erwachsenenteams zweifellos erbringen.

Aber: Eben „die anderen Vereine“, die nun mal nichts mit Sport zu tun haben, gibt es auch noch. Da sind die Fotoclubs, Lesezirkel und Briefmarken- Liebhaber. Da sind die Chöre, die Musikgruppen, Bläser oder Streicher oder Pianisten. Da gibt es auch die Liebhaber von Baumaschinen aller Art.. Kurz: Ein Vereinsleben außerhalb der Sportvereine ist nicht nur so am Rande vorhanden und wird durch die Übermacht des Sports nicht niedergedrückt – nein, „die anderen Vereine“ sind in Summe denen des Sports durchaus ebenbürtig. Wir als Ansbacher Eisenbahnfreunde e. V. mögen da nur ein kleiner Stein in dem großen Darstellungs- Mosaik der Nicht- Sportvereine sein. Aber wir sind eben mehr als nichts.

Und andere wie wir leiden nicht? Wir haben keine integrative Wirkung zwischen Jung und Alt, zwischen Fachleuten und Liebhabern? Wir sind einfach – nicht „systemrelevant“?

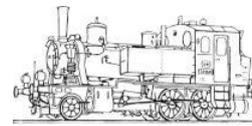
Dazu sei ein Widerspruch erlaubt. Ein Verein ist nach meiner Ansicht, ohne jetzt eine offizielle Definition bemühen zu müssen, eine Ansammlung Gleichgesinnter – hier: im Hobby, im Interesse, das auch Beruf sein kann, aber es nicht zwingend sein muß. Je nach Sichtweise sind die Vereinsmitglieder unter sich Freunde, zweite Familie, Anlaufpunkt oder schlicht „nur“ Gemeinschaft. In jedem Falle aber werden sich diese Gleichgesinnten gegenseitig unterstützen. Ein Verein, auch (oder vielleicht: gerade!) außerhalb des Sports, ist je nach gelebter Ernsthaftigkeit auch immer eine nicht zu unterschätzende soziale Institution.

Vor diesem Hintergrund ist die PR- Aktion von André und Axel gar nicht hoch genug einzuschätzen! Lieber André, lieber Axel vielen Dank dafür! Ihr habt unseren Verein wirksam in der Wochenendausgabe der FLZ vom 6. Februar platziert und klar gemacht: Uns gibt es noch, die Ansbacher Eisenbahnfreunde gehen während der Kontaktbeschränkungen virtuell ihrem Hobby nach. Das könnte noch etwas mehr sein, aber das Gegenwärtige ist viel mehr als nichts. Und die gesamte Leserschaft der FLZ hat es erfahren.

Die Fotosendungen der letzten Wochen zeigen eindeutig: Wenn ein halbwegs geregeltes Vereinsleben wieder möglich ist (davon gehe ich einfach mal aus, alles andere wäre eine Katastrophe!), dann haben wir eine Menge aufzuholen. Die Vereinsanlage ruht, auch wenn sich da in der offenen Zeit im Sommer und Frühherbst 2020 einige Dinge taten. Wahrscheinlich aber haben sich dermaßen viele Fotos angesammelt, und wenn nur 10% zeigenswert sind nach Meinung der jeweiligen Bildautoren, dann wird ein Abend nicht reichen, zwei Abende – vielleicht.

An dieser Stelle sei auch an den „im Köcher“ stehenden Kalender 2022 erinnert, verbunden mit der Bitte vor allem um Geschichten, Reiseberichte, Interessantes über die oder von der Eisenbahn, ob es sich nun regional, landesweit oder weltweit ereignet (hat). Ich selber muß mich hier auch in die Pflicht nehmen, denn seit geraumer Zeit schlummern drei Artikel in der Rohfassung, ich muß sie „bloß“ mal zu Ende schreiben und an Reinhold schicken.

Was sonst noch passierte steht unter der Überschrift „Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete“. Das ist – je nach Blickwinkel – nicht viel oder aber eine ganze Menge. Siemens schöpft den nächsten Großauftrag ab, die VDE 8 in der Region Bamberg macht Probleme. Vor allem aber bleibt zu konstatieren: Unsere DB AG verkündete vollmundig „Wir können Winter“, nur um nach einem ganz zarten Erscheinen desselben mit dem Fall der ersten Flocken ihn doch nicht zu können. „Tristan“ war der Bösewicht, der per „Blechelse“ im ganzen Land Zugverspätungen und Zugausfälle wegen „extremer Unwetter“ verkünden ließ. Wenn wir uns mal ein Maßband nehmen und die tat-



sächlichen Schneehöhen messen würden... Nein, hier soll kein Bashing angetrieben werden. Die nördlichen Bundesländer hatten sicher gute Gründe für Zugausfälle und Betriebseinstellungen. Und das nicht nur bei der DB AG, sondern auch bei zahlreichen Verkehrsbetrieben. Bielefeld, Hannover, Magdeburg und Leipzig seien nur als Beispiele genannt. Aber woanders, z. B. hier im Süden, ging ja an den ersten beiden Tagen auch eine Menge schief. Und das eben wegen Schneehöhen, die vor gar nicht langer Zeit einfach nur normal waren. Und die an nur einem Tag anfallen konnten – zu dem, was schon aus den Vorwochen lag. Und worüber sich niemand aufregte, weil einfach Winter war, was auch bei einer Deutschen Bundesbahn oder einer Deutschen Reichsbahn (der DDR) niemanden groß aufregte, weil beide Bahnen einfach fuhren. Nicht nur vielleicht, sondern ganz sicher, fuhren sie nicht immer nach Fahrplan, aber sie fuhren. Streckenschließungen, Betriebseinstellungen wegen Schneefalls...? Undenkbar. Das kann man „neue Normalität“ nennen oder wie auch immer, die Frage ist, ob wir uns mit so etwas abfinden müssen.

Alstom und Bombardier sind nun eins, mit Vorteilen für wen, das wird sich zeigen. Der französische Staatskonzern wird mit Sicherheit nicht zurückstecken, wenn es mal dick kommen sollte. Und Siemens Mobility? Ist nun die Nummer 9 weltweit im Eisenbahngeschäft und wird dereinst Frau Vestager – der ehemaligen Kommissarin für Wettbewerb in der EU – nochmal die Hand küssen, vor zwei Jahren ähnliches zwischen Siemens und Alstom verhindert zu haben.

Angeregt durch einen Artikel in der Eisenbahnrevue International (ERI) zum Thema Bremsgewicht habe ich mir nicht nur Gedanken gemacht, nein die habe ich schon lange, 27 Jahre um konkret zu sein. Ich hatte bloß mal Zeit und Muße, sie niederzuschreiben.

WIR SUCHEN: Referenten und Themen für Vortragsabende. Also, liebe Freunde, traut Euch!
ICH SUCHE: Anregungen für Themen unter der Rubrik „Streckenbegehung“!

Viel Spaß beim Stöbern und „Servus“

Frank Augsburg

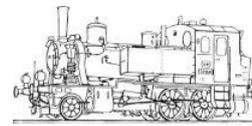
Vorschau 2022 – 40 Ideen zum 40.

Liebe Freunde, im nächsten Jahr bestehen die AEF 40 Jahre, auch wenn der Eintrag ins Vereinsregister drei Jahre später erfolgte. Angesichts des völlig verkorksten Jahres 2020 und eines laufenden Jahres, das nicht sehr viel besser zu werden scheint, haben wir einiges nachzuholen: Tag der offenen Tür, Basar im BrückenCenter, Vereinsausflug, Sommerfest. Und so „ganz nebenbei“ – ein runder Vereinsgeburtstag. Überlegt Euch do bitte mal, was wir in 2022 so alles „anstellen“ können. Ein paar Stichworte wurden genannt. Niemand hindert uns, zwei oder drei gemeinsame Ausflüge zu machen, Feste soll man bekanntlich feiern, wie sie fallen.

Schreibt uns einfach, an den Vorstand oder an mich, wobei ich augenblicklich hier eine Doppelfunktion – Beisitzer und Journal- Schreiber – innehabe. Oder noch besser: Schreibt einfach an die gesamte Mitgliederschaft. Dann sind gleich alle im Bilde.

Vielen Dank schon mal im Voraus an alle, die hier Ideen entwickeln. Diese werden hier im Journal vorgestellt – versprochen.

Zum Titelbild: (fa) Ein Bild, das vielleicht auch sinnbildlich für manche persönliche Gefühlslage steht: Grau, kalt und von allem, was Dich in die Sonne bringen könnte (im übertragenen Sinne), siehst Du nur die Rücklichter. Bereits in der zweiten Januarwoche – mithin noch vor der „Schneekatastrophe“ – war Mittelfranken schon einmal mindestens etwas „überzuckert“. Mein fast täglicher Mittagsspaziergang führt mich auch öfter mal an der Abstellanlage Ost des Nürnberger Hbf vorbei, wo ich verzweifelt Ausschau halte nach den neuen SKODA- Zügen für die RE Nürnberg – Ingolstadt – München (NIM, woanders auch MüNüX genannt – für München- Nürnberg- Express). Gesehen habe ich die Zügeln selbstverständlich schon, aber dann... Kamera nicht dabei, dunkel war's, und mitgefahren bin ich auch noch nicht.



An unsere Geburtstagskinder im Februar und März:

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

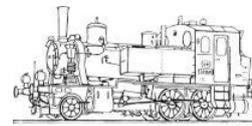
Daniel PICHL
René STEIB
Ernst CRONER
Eckhard BLOMEYER
Hermann SCHMIDT

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 2021

GRÜSS GOTT UND HERZLICH WILLKOMMEN

Wir freuen uns, seit Februar zwei neue Mitglieder begrüßen zu dürfen:

Marc Wagenknecht
Richard Illig

Marc Wagenknecht kommt zu uns als Märklin- Fan. Nach eigenem Bekunden wird das Hobby nach längerer Zeit der Abstinenz wiederbelebt. Und Richard Illig war schon oft bei uns zu Gast. Ihn vorzustellen bedeutete, Eulen nach Athen zu tragen. Buchhändler, Stadtrat und eben – Eisenbahnfan. Lieber Marc, lieber Richard, seid herzlich willkommen bei uns, auch wenn wir die Begrüßung derzeit aus bekannten Gründen nicht in Präsenz durchführen können. Es kommt der Tag, da wird auch das ganz unproblematisch sein.

Kalender 2021 ausverkauft!

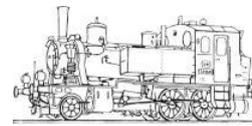
Kaum einer hätte es ja angesichts der besonderen Situation gedacht, aber: Alle 150 Exemplare unseres seit 2006 alljährlichen Kalenders sind an Frau und Mann gebracht. Mitte Januar drückten sich im Vereinsheim noch ein paar Rest- Exemplare herum, aber inzwischen sind die auch weg. Laßt es uns so sehen: Kann sein, ein paar Rückläufer- Exemplare aus den Buchhandlungen kommen wieder zurück. Und dennoch ist unser Kalender auch 2021 wieder ein Erfolg! An der Stelle sei unseren Treuesten der Treuen an Käufern gedankt, die bei der Stange bleiben, was auch passiert. An der Stelle sei aber auch unserem Kalenderteam bestehend aus Reinhold, Peter, Hans Peter, Thomas Kootz und Wolfgang Frank gedankt. Ohne Euch wäre dieser Erfolg gar nicht zustande gekommen.

Nach dem Kalender ist vor dem Kalender: Reinhold hat bereits wieder einen Aufruf gestartet, die Finger über die Tastaturen fliegen zu lassen. Bilder sind genug da, aber das, was unseren Kalender ausmacht, nämlich die Geschichten, Reiseberichte über Regionales und Überregionales, die gehen langsam aus. Ja, hier muß ich mich auch an die eigene Nase fassen. Tut es bitte auch (außer die Freunde, die ihre Geschichten bereits an Reinhold geschickt haben) – dann sollten wir auch wieder einen erfolgreichen Kalender 2022 starten.

Modellbahn privat

(ri) Während der vergangenen Monate (der “Corona-Zeit”) habe auch ich mich an ein Modellbau-Projekt gemacht, dass schon länger in meinem Kopf schlummerte. Es handelt sich um den Bausatz “Wolfgangshof Anwandern” des polnischen Herstellers Stangel, den es seit einigen Jahren als Lascercut-Bausatz gibt. Das Originalgebäude steht im mittelfränkischen Anwandern unweit des S-Bahnhofs auf der Strecke Ansbach – Nürnberg.



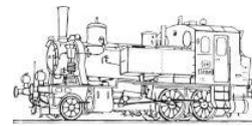


Ich hatte mir den Bausatz schon im vergangenen Jahr besorgt, aber als ich in die Verpackung geschaut habe, überkamen mich schon gewisse Bedenken. Es handelt sich um ein ziemlich außergewöhnliches Modell mit sehr vielen Karton-Einzelteilen, das heißt, man braucht wirklich viel Zeit dafür. Zum Beispiel bestehen alle Fensterrahmen aus drei Teilen, die genauestens übereinander geklebt werden müssen.



Die Lasercut-Teile sind unglaublich gut gemacht und extrem passgenau, allerdings lässt die Bauanleitung etwas zu wünschen übrig und müsste eigentlich (auch sprachlich) überarbeitet werden. Ich habe mich trotzdem durchgeackert und das Ergebnis ist dann auch wunderschön. Allerdings gibt es ein Problem, auf das man vielleicht erst nach der Fertigstellung des Bausatzes aufmerksam wird: der Gutshof ist in Wirklichkeit viel größer (insgesamt ca. einen Hektar groß), denn es gehören ja noch mehrere große Anbauten dazu. Diese gibt es nicht im Modell, aber dann bräuchte man, wenn man auch noch ein gewisses Umfeld darstellen will, eine Modellfläche von ca. einem Quadratmeter. Aber wie gesagt, es gibt ja (vorerst?) nur das Jugendstil-Gutsherrenhaus, das beim wirklichen Wolfgangshof sozusagen als Empfangsgebäude den Eingang des gesamten Anwesens bildet, dazu bietet Stangel noch 2 Bausätze mit Zäunen und Toren an. Auch da ist viel Geduld beim Bau gefragt: jeder Pfosten besteht aus mehreren Teilen, die exakt aufeinander geklebt werden müssen, das Tor und die schmiedeeisernen Zäune sind ebenfalls genauestens nachgebildet, so dass das Ergebnis wirklich beeindruckt.

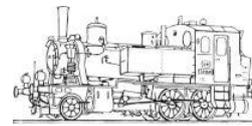
Das Problem bestand also darin, für dieses Gebäude mit Umgriff und Garten einen glaubwürdigen Rahmen zu finden, und dafür war auf meiner Anlage schlicht kein Platz mehr. Das dürfte den meisten Modellbahnern bekannt sein: die Anlage ist irgendwann fertig, jedenfalls bis auf Kleinigkeiten ausgebaut, und für mehr ist einfach kein Platz mehr da. Die Devise heißt ohnehin, wie wir schon immer und erst recht seit den Spitzen-Anlagen des Meisters Josef Brandl wissen, Beschränkung statt Überladung. Also musste ich ein Modulstück anbauen. Es fand sich an der rechten vorderen Anlagenkante ein Platz, wo man ein Brett mit einem guten Meter Länge und einer Tiefe von knapp 30 cm anbauen konnte. Dort ließ sich das Gebäude mit einem dahinterliegenden Garten als Übergang zum Bahndamm erst einmal glaubwürdig unterbringen. Daneben konnte dann noch eine Pferdekoppel, etwas Grünland mit einem Feldweg für den landwirtschaftlichen Verkehr und eine Straßenanbindung dargestellt werden. Und dann kam natürlich noch die Ausgestaltung mit Gartenhaus, Figuren, Autos und jeder Menge Kleinteilen, die noch als Reste von alten Bausätzen in der berühmten "Bastelecke" herumlagen. Was ich beim Bau des Gebäudes nicht bedacht habe, ist der Einbau einer Innenbeleuchtung. Aber dazu muss das Gebäude noch einmal geöffnet werden und von innen mit schwarzem Papier und Vorhängen versehen werden (die sind nicht im Bausatz enthalten). Für die Pferdekoppel habe ich mir noch eine Pferde-Verladung ausgedacht. Dabei musste ich feststellen, dass es im ganzen Zubehörbereich keinen Pferde-Anhänger aus dem Zeitraum der Epoche III gibt, in dem meine Anlage angesiedelt ist, also aus den 60er Jahren. Diesen musste ich also noch selber bauen – aber das hat Spaß gemacht.



Spaß gemacht hat ohnehin das ganze Projekt. Nachdem wie gesagt die Anlage schon seit Jahren mehr oder weniger fertig ist, war es einfach mal wieder wie in den Anfangstagen des Hobbies, als man Modellhäuser zusammengeklebt hat und daraus Dörfer oder eine Stadt geworden sind. Aber es war schon deutlich anspruchsvoller – oder sind die eigenen Ansprüche einfach gestiegen?



(cf) Während eine Bahnreise von Deutschland nach Norwegen (auch ohne Corona-Beschränkungen) heutzutage gefühlt aufwendiger und langwieriger ist, wie eine Weltreise, war Norwegen in den Jahren 1987 bis 1992 sogar in das EuroCity-Netz eingebunden. Der EC 490/491 verband über Nacht Hamburg mit Oslo. Die Zugzusammenstellung war je nach Jahr und Jahreszeit eine bunte Zusammenstellung aus Fahrzeugen der DB, DSB, SJ und NSB, oft auch noch in verschiedenen Farbvarianten. Nördlich von Göteborg waren aber immer ein deutscher Schlafwagen und Liegewagen im Zug. Oslo Øst (später Oslo S) musste damit der nördlichste Bahnhof gewesen sein, den deutsche Personenwagen planmäßig erreicht haben. Interessant ist bei diesem Zug auch, dass er in seinem Laufweg zwei Mal trajektiert wurde - von Puttgarden nach Rødby und von Helsingør nach Helsingborg. Das Bild zeigt eine Zugzusammenstellung nördlich Göteborg, gebildet aus Modellen von NMJ und Roco.



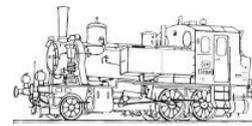
(go) Es gibt von mir brandneue Bilder von unserem Gruppen-Projekt 'Bahnhof Bad Windsheim 1968'. Ausschnittweise zeige ich Euch unsere Fortschritte am Haupt- und Nebengebäude. (Natürlich arbeiten wir noch an anderen Baustellen, da aber situationsbedingt mit angezogener Handbremse!)



Das Bild zeigt die Gebäude im aktuellen Zustand. Alle Wände der beiden Grundkörper wurden mit 3D-Druck (Material: PLA) erstellt, zusammengeklebt und anschließend 'verputzt'. Die Schieferplattendeckung des EG haben wir hergestellt in einzelnen Elemente, indem wir ein 4x4mm Raster auf Graupappe gedruckt haben, welches dann Platte für Platte mit 5x5mm Schnipseln - aus klassischem Karopapier - beklebt wurde. Im nächsten Arbeitsgang wurden diese dann vollflächig mit Sekundenkleber getränkt und nach dem Trocknen farblich gestaltet.



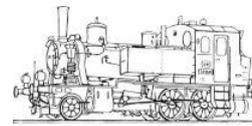
Und hier das Nebengebäude - mit dem ich mich in den letzten Wochen hauptsächlich beschäftigt habe - relativ weit gediehen ist. Im Gegensatz zum EG ist bei diesem Dach/Kamin herkömmliches Bastelmaterial von Auhagen zum Einsatz gekommen. Sie wurden nur passend geschnitten, verleimt und wieder farblich behandelt. Die Dachrinne fertigten wir aus halbrunden PS-Stäben, (2mm) von Evergreen. Das 'Innenleben' besteht aus - ebenfalls im 3D-Verfahren entstandenen - Zwischenwänden und unter dem Dach untergebrachter LED's mit automatischer Steuerung. Jeder Raum wird dadurch einzeln beleuchtet. Ich hoffe, dass Euch unser Werk gefällt, und stehe selbstverständlich für eventuelle Rückfragen zur Verfügung! (Günter)



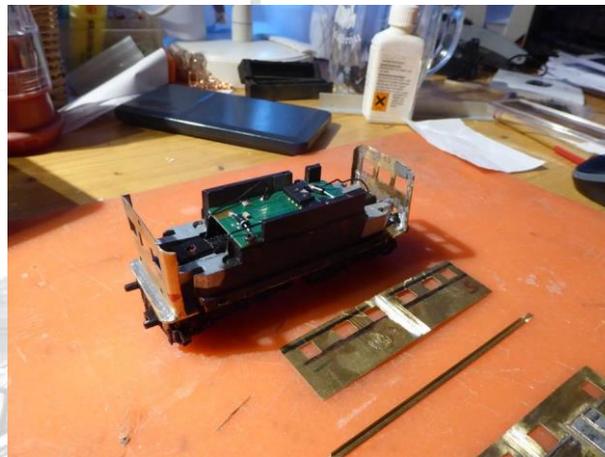
Hallo liebe Vereinskollegen, Auch von mir mal ein Lebenszeichen, bin ja immer wieder am Schrauben. Hier hab ich die betagte 290 von Roco auf neuen Stand gebracht, neuer Motor, neue Platine von AMW Hübsch aus Wien, mit Next 18 Schnittstelle, aus den Bühnen flog der Lichtleiter raus, die Lampengehäuse wurden aufgebohrt und es zogen bedrahtete 0603- er LED's ein. PS: es gibt von Herrn Hübsch auch für andre Lokmodelle Tauschplatinen! Hoffe das die Mail bei euch allen ankommt, Viele liebe Grüße aus Dinkelsbühl Andy (Flor)



...und bei der Gelegenheit noch herzliche Grüße an alle von der „heilen Welt“ auf dem Dachboden von Andy Flor.

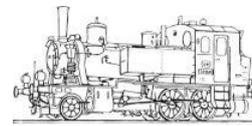


Modellbahn- Detail bei Reinhold im Keller auf der Modellbahn (rf)



(rf) ich habe versprochen, Dich über den Fortschritt bei meinem Lokbauprojekt auf dem Laufenden zu halten. Das hat jetzt zwar etwas gedauert, da sich das Polystyrol doch nicht ganz so ideal erwiesen hat, es ist zu weich und nicht unbedingt formstabil. Nach dem Durchwühlen meiner Restekiste bin ich jetzt wieder beim Messing gelandet. Das große Problem bei diesem Bau ist die Tatsache, dass ich außer der Länge über Puffer und der Lichtraumbreite keine verlässlichen Maße habe. So bleibt mir nichts anderes übrig, als die paar Fotografien herzunehmen und daraus Detailmaße zu entnehmen und diese dann maßstäblich umzurechnen.

Lineal, Taschenrechner, Schieblehre und Excel sind dabei gute Hilfsmittel und natürlich das Augenmaß. Das klappt ganz gut und die Anpassungen an des Fahrgestell sind auch positiv. Natürlich geht es mit Messing etwas langsamer, ein Großteil der Durchbrüche sind Feilarbeiten im mm-Bereich, wobei ich (schon immer) leichte Probleme mit den Waagrechten und Senkrechten habe, aber mit Geduld und Spucke geht ist das auch zu bewältigen.. Erfindergeist ist natürlich auch gefragt, etwa bei dem Lüftergitter, wo die Lamellen ganz einfache zurechtgestutzte Klammern für den Klammeraffen sind. Und Messing im mm-Bereich ist verdammt labil, ebenso Bohrer 0,2 bis 0,5. Das zwingt zu ruhiger Hand und nicht nur dazu. Im Anhang einige Bilder, zwei Stirnwände, die beiden Seitenwände und dazu die Fußleisten, auf denen die Seitenwände zum Stehen kommen und die die Stirnseiten auf Distanz fixieren. Ich werde weiter berichten.

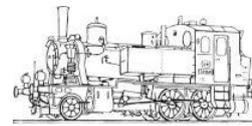


Um die Folge Real-Modell-Real...wieder zu komplettieren im Anhang meine Modellzugänge der letzten Monate. - Eine S 3/6 von Roco im Epoche-III-Gewand und mit Sounddecoder aufgerüstet. @Reinhold: Wird noch gealtert... und ein uralter Pola-Bausatz eines "städtischen Fuhrparks" mit Müllaster Mercedes L5000, der VW daneben im Hof gehört nicht zum Bausatz. Alles auf meiner Dachboden-Behelfsanlage, daher nicht über den grünen Stoff als Unterlage wundern. Wenn der Dachboden isoliert ist, will ich die Gebäude auf eine richtige Anlage in Landschaft setzen (Martin Schneider)



Wenn es von der eigenen Modellbahn keine neuen Bilder gibt, hilft allfällig das MiWuLa in Hamburg. Passend zu endlich mal wieder ein paar schönen Wintertagen Anfang Februar gibt es die verschneite Landschaft in Skandinavien zu sehen. Jörg Behrendt hat es fotografiert.

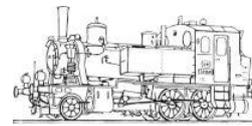




„Schulstreik für das Klima“ oder um es mit einem Wort zu formulieren, „Greta“ ist – wen erstaunt es wirklich? – auch im MiWuLa angekommen.



Hallo zusammen, hier ein kurzer Bericht zu einer kleinen Bastelei: Da ja eines meiner zahlreichen Projekte im Moment das Zusammenstellen je eines schönen Zuges unserer angrenzenden europäischen Nachbarländer ist, war ich auf der Suche nach einem schweizer Wagen. Nämlich dem Güterzugbegleitwagen „Sputnik“, der ab Anfang der 1960er Jahre zum Einsatz kam. Welche Lok an der Spitze dieses Güterzugs läuft, könnt ihr euch sicher denken. Jedenfalls sind die meisten aktuelleren Modelle (hauptsächlich Roco) dieses Wagens beschriftungstechnisch in Ep. IV oder später angesiedelt. Mein Zug jedoch „fährt“ so um 1960 und so musste ich auf ein uralt Modell von Liliput zurückgreifen. Da was zu finden, war nicht einfach, aber ein Händler in Le Havre (Frankreich) hielt über ebay ein gebrauchtes Stück bereit (000). Leider natürlich nicht mit Kurzkupplungskinematik, sondern der uralten mit Rundfeder gerade gehaltener Bügelkupplung (005). Also war hier ein wenig Fräsen angesagt und da der Sputnik mit Toilette ausgestattet war habe ich das Fallrohr kurzerhand zum Einhängen der Feder verwendet – schlimm? Da der Sputnik als Schlusswagen laufen soll, konnte ich mir den Kupplungsspass am anderen Ende sparen und mich auf die Verfeinerung des Wagenendes in Richtung Original konzentrieren (060). Schweizer Zugschlusscheiben als sehr schöne Ätzteile habe ich beim Anbieter EICHHORN gefunden (070). Nicht gerade billig, zumal ich natürlich ein ganzes Rähmchen abnehmen musste. Ich habe also noch welche übrig;-) Wer was braucht, möge sich melden... Es grüßt euch Hans-Peter



Mir hat es ja schon lange so ein Stammholzzug angetan. Wie viele von mir wissen, stelle ich gerne lange Ganzzüge zusammen, mag es aber gar nicht wenn Wagenmodelle mit gleichen Betriebsnummern darunter sind. Jedenfalls habe ich mich auf die Snps 719 konzentriert (Bild 010), die Ende der 1970er Jahre bei der Deutschen Bundesbahn in Dienst gestellt wurden. Über 1.200 Stück wurden im Laufe der Jahre an die DB geliefert. Noch heute ist ein Großteil im Einsatz. MäTrix hat seit den 1990er Jahren ein sehr schönes H0-Modell davon im Programm und jetzt kommt's - alleine mit Beschriftung aus der Mitte der 1980er Jahre mit dem DB-Keks mit 17 verschiedenen Betriebsnummern. Teilweise als Zweier- oder Dreiersets, aber auch Einzelwagen. Manchmal ohne Ladegut, aber auch mit Röhren, Stahlmatten und Echtholz (Bild 020), welches m.E. wenig authentisch wirkt. So habe ich mich nach Ladegut wie auf Bild 010 umgesehen und bin bei Roco fündig geworden.

Nach einigen Wochen geduldigem Ausschau halten in Forumsbasaren und auf ebay und ebay Kleinanzeigen, habe ich es tatsächlich geschafft, die 17 versch. Betriebsnummern zusammen zu tragen.

Jetzt geht es an Beladen und die Sicherung der Ladung mit den auch im Original zwischen den Doppelrungen laufenden Zurrgurten. Diese Niederhalteeinrichtungen sind fester Bestandteil der Wagen im Original und werden nach dem Einhängen auf der gegenüberliegenden Seite mit einem Hebel (gut auf den Fotos zu sehen) gespannt.

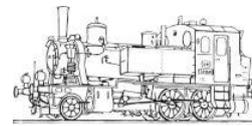
Ich habe noch nicht endgültig entschieden, ob ich die zwar filigranen Gummibänder (Foto 030) oder dünne Klebebandstreifen (Foto 040) verwende. Was meint ihr? Es grüßt Euch Hans Peter.

Mit Abstand betrachtet

Unser Vereinsfreund Dieter Eschenbacher hat sich Gedanken gemacht, was alles einst war und heute und für immer weg ist. Eine kleine Auswahl:



...die 01 1066, schwer beschädigt beim Feuer 2005 in Nürnberg, Rothenburger Straße



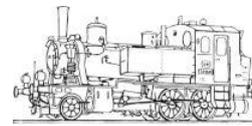
Die ALEX- Züge Nürnberg – Praha hl. sind bereits seit 2013 Geschichte, dem IC- Bus der DB „sei Dank“. Sie hatten auch keine lange Dauer, brachten es auf fünf Einsatzjahre.



Über viele Jahre aus dem Regionalverkehr auch und vor allem in Mittelfranken nicht wegzudenken: die BR143. Und plötzlich war sie weg. Und auch die hier im Bild sichtbaren PUMA- Wagen sind bis auf einzelne erhaltene Exemplare schlicht und einfach weg. PUMA steht für „Personenwagen- Umbau mit Aluminium“ (alle Fotos: dies).



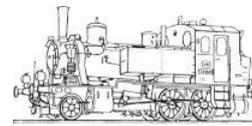
Mit dem VT in Dinkelbühl... (jb)



...und mit einem modernen VT in Schafstädt in Sachsen-Anhalt (jb)

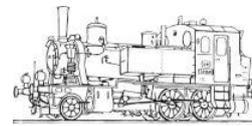


(tf) Von mir gibt es auch mal Bilder zu dem Thema Vorbild und Modell. In den letzten Tagen habe ich mich mal mit dem F130/131 Toller Bromberg Hamburg-Altona – Köln beschäftigt und zwar im Zustand Mitte bis Ende der 60er-Jahre. Die Zuglok gemäß dem Vorbildfoto ist zur Zeit in Sachsen in der Vitrine, aber beim nächsten Besuch bei meinen Eltern wird sie ihren Platz räumen müssen. Dann ist der Zug exakt nach dem Vorbildfoto zusammen gestellt.



(tf) Von mir gibt's heute noch was zum Thema Vorbild und Modell und zwar vom D854 Hof – Lichtenfels – (Nürnberg) Anfang der 70er Jahre. Das war wieder ein 4-Wagen D-Zug, der somit gut auf der Modellbahn dargestellt werden kann. Zuglok war eine 01 des Bw Hof, danach folgen ein BDm, zwei Bm und ein ABm. Dargestellt habe ich den Zug mit der 01 202 ohne Schürze von Roco und mit Wagen von Fleischmann in einer Länge von Jeweils 28,2 cm. Die Wagen gibt oder gab es von sämtlichen Herstellern in den Längen 26,4, 28,2 und 30,3 cm. Modelle der BR 01 in Epoche IV gibt und gab es von Roco und von Brawa, wobei es sogar mal die abgebildete 001 150 in Epoche IV von Roco gab. Ansonsten können natürlich auch Albau-01 mit geschlossener Schürze, sowie Neubaukessel-01 eingesetzt werden. Diese 3 Varianten der BR 01 waren zu Beginn der 70er Jahre noch in Hof beheimatet und kamen auch auf der Strecke nach Lichtenfels bzw. Hof zum Einsatz. Von Lichtenfels bis Nürnberg bespannte den Zug übrigens eine 118 des Bw Nürnberg Hbf.

Noch im schönsten Winterkleid präsentiert sich die Strecke Wickelesgreuth – Windsbach, Dirk hat sich während der „Katastrophe“ im Februar bei minus 17 Grad an die Strecke gestellt.



Bei Neuendettelsau ist eine RB nach Windsbach unterwegs (ds)

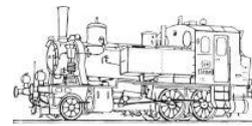
Einst und jetzt – noch vor Jahresfrist fuhren die EC München – Zürich mit 2 x BR 218, inzwischen wurden sie durch die Schweizer ETR 610 „Astoro“ ersetzt. Franz Tischler hat beide fotografiert.



„Als die Welt noch in Ordnung war...“ ging es aber auch gemütlicher zu. Irgendwo an der Strecke zwischen München und Buchloe ist noch eine originale Garnitur der Zürich- EC unterwegs (ft)



Mit dem Kloster Fürstenfeldbruck im Hintergrund hat dieser „Astoro“ eben den Feldbrucker Bahnhof durchfahren und ist auf dem Weg nach Zürich (ft).



WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS ERREIGNETE

Dampflokom- Erlebniswelt Meiningen – geplant

Mit größeren Bauprojekten kennt sich die Südthüringer Theaterstadt Meiningen aus. Für rund fünf Millionen Euro hat die Stadt zum Beispiel das Volkshaus saniert. Doch die geplante Dampflokom-Erlebniswelt hat noch einmal eine ganz andere Dimension. Vor inzwischen sechs Jahren hatten sich die Stadt Meiningen, der Freistaat Thüringen und die Deutsche Bahn AG öffentlich zu dem Vorhaben bekannt, das künftig Zehntausende Besucher anlocken soll. In diesem Jahr geht es endlich los.

Im November hat die Stadt vor der einstigen Kantine des Reichsbahnausbesserungswerkes (RAW) ein Bauschild aufgestellt. Rund 9,7 Millionen Euro sollen in die einzigartige Ausstellung fließen. Vom Land gibt es Fördermittel. Ganz zu Beginn war Meiningen auch von rund 7,5 Millionen Euro Investitionskosten ausgegangen. Heute wird mit knapp zehn Millionen gerechnet. Spätestens zu den Dampflokomtagen im September 2023 soll die Erlebniswelt eröffnet werden.

Dreh- und Angelpunkt für das ehrgeizige Projekt ist das europaweit einzigartige Dampflokom-Ausbesserungswerk. Seine Geschichte geht bis ins Jahr 1863 zurück und ist heute das letzte große Instandhaltungswerk für Dampflokomotiven. Zu den Kunden gehören Eisenbahnmuseen und Museumsbahnen in ganz Europa und Australien. Trotzdem soll die neue Erlebniswelt etwas noch nie Dagewesenes schaffen. Dafür lagert im Werk ein noch ziemlich unansehnlicher und unscheinbarer Rosthaufen. Was einmal eine Dampflokom war, soll wieder eine werden. Die Handwerker aus dem Werk setzen sie Stück für Stück zusammen und schneiden sie dann in der Mitte durch. Damit sie für die Besucher begehbar wird. Geplant ist außerdem ein virtueller Führerstand, in dem sich dann jeder als Lokomotivführer versuchen kann.

Im Moment arbeitet ein Kuratorium am Feintuning für die Ausstellung. Ohne die Erfindung der Eisenbahn wäre es in Meiningen niemals zu einem solch kulturellen Aufschwung gekommen. Ohne die Eisenbahn, ohne die Dampflokom und dieses Werk hätten die Meiningener nie ihren Siegeszug in der Kultur im Theater antreten können." Das alles soll in der neuen Erlebniswelt dargestellt werden und natürlich gibt es Platz für wechselnde Sonderausstellungen.

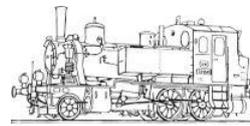
Bevor jedoch mit dem eigentlichen Umbau begonnen werden kann, muss die einstige Kantine des RAW erst noch vorsichtig abgerissen werden. Von dem Gebäude werden alle nicht tragenden Wände und Decken entfernt. Erhalten bleiben eigentlich nur die Treppenhäuser. Der Abriss ist kompliziert. Deshalb rechnen die Planer mit vier bis fünf Monaten. Sollten keine Überraschungen auftreten, kann dann im Spätsommer mit dem Rohbau begonnen werden.

Damit die Kosten nicht aus dem Ruder laufen, hat die Stadt extra eine Managerin engagiert. Ob das gelingt, wird sich spätestens im Herbst 2023 zeigen. Pro Jahr sollen dann mindestens 50.000, besser noch bis zu 100.000 Besucher in die neue Dampflokom-Erlebniswelt nach Meiningen gelockt werden. Laut Bürgermeister Giesder haben Studien ergeben, dass das durchaus zu schaffen ist (*Quelle: mdr Thüringen, 05. Januar, gekürzt*).

VDE 8 – Ausbau nördlich von Bamberg

Nördlich von Bamberg ging ab 8. Januar der viergleisige Ausbau der Schnellfahrstrecke München–Berlin von Nürnberg bis Ebensfeld mit einer intensiven dreimonatigen Bauphase weiter. Die Strecke wird um zwei zusätzliche Gleise erweitert und dadurch insgesamt leistungsfähiger. Züge können künftig mit bis zu 230 Kilometer pro Stunde und damit schneller fahren. Aufgrund der umfangreichen Gleis- und Brückenarbeiten gibt es während der gesamten Bauzeit Umleitungen, längere Fahrzeiten, veränderte Abfahrtszeiten, Haltausfälle und Ersatzhalte im Fern- und Regionalverkehr. Die Fahrplanänderungen sind in den elektronischen Fahrplanmedien bereits eingearbeitet. Die Deutsche Bahn bittet die Reisenden und Anwohner um Verständnis für eventuelle Unannehmlichkeiten.

Die Sprinter Berlin–Halle–Erfurt–München sowie einige ICE-Einzelzüge via Coburg müssen zumindest teilweise entfallen. Die Sprinter um 6 Uhr ab Berlin bzw. München fahren planmäßig. Die stündlichen ICE-Züge auf der Relation Hamburg–Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–München werden



durch die Baustelle geleitet. Wegen der etwas längeren Fahrzeit zwischen München/Nürnberg und Leipzig entfällt die zweistündliche Umsteige Verbindung in Erfurt. Die zweistündliche Direktverbindung in den anderen Stunden fährt planmäßig.

Aufgrund des überwiegend eingleisigen Streckenabschnitts zwischen Hallstatt und Unterleiterbach kommt es im Regionalverkehr zu abweichenden Fahrzeiten bzw. zum Ersatz von Regionalzügen durch Busse.

Weiterhin gab es vom 15. bis 18. sowie 22. bis 25. Januar 2021 jeweils ab 22 Uhr weitere Einschränkungen auf Grund einer Totalsperrung zwischen Bamberg, Breitengüßbach und Unterleiterbach.

Zwischen Lichtenfels und Bamberg verkehren drei verschiedene Buslinien:

- Buslinie zwischen Bamberg und Lichtenfels mit allen Unterwegshalten (stündlich) – Ersatz für RB25; RE49 Hauptverkehrszeit
- Buslinie zwischen Bamberg und Lichtenfels mit Halt in Bad Staffelstein (stündlich) – Ersatz für RE14; RE 42
- Buslinie zwischen Bamberg und Lichtenfels ohne Halt (meist zweistündlich) – Ersatz für RE 32 mit RE 35

Weiterhin verkehrt ein Expressbus als Ersatz für RE 19 zwischen Bamberg und Coburg mit Anschluss zu den Zügen nach und von Sonneberg (Thür.). Reisende des RE 20 (Würzburg–Schweinfurt–Bamberg–Nürnberg) müssen während der beiden Totalsperrungen in Bamberg den Zug wechseln. Der Umstieg in Bamberg erfolgt in beiden Richtungen am selben Bahnsteig (Gleis 2/3). Im Haltepunkt Hallstatt beginnen die Arbeiten am Mittelbahnsteig. Im Laufe der Bauarbeiten wird vom 10. Januar bis 29. März 2021 der Mittelbahnsteig vorübergehend stillgelegt. In diesem Zeitraum fahren die Züge eingleisig in beide Fahrtrichtungen am Hausbahnsteig Gleis 1 ab.

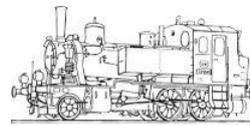
Während der konzentrierten Bauphase auf der Strecke von Nürnberg bis Ebersfeld, in der rund um die Uhr gearbeitet wird, steht bis zum 29. März 2021 vorerst in einem fünf Kilometer langen Abschnitt nur ein Gleis zur Verfügung. Ziel ist, die Einschränkungen mit Schwerpunkt zwischen Hallstatt und Breitengüßbach so kurz wie möglich zu halten. Komplet gesperrt war die Strecke im Regnitz- und Maintal an den Wochenenden vom 15. bis 18. Januar 2021 sowie vom 22. bis 25. Januar 2021, um die darüber führende Autobahnbrücke der A 73 (Fahrbahn Richtung Bamberg) abreißen zu können. Hier entsteht ein Neubau.

Diese intensive Bauetappe endet nach einer erneuten abschließenden Streckensperrung vom 26. bis 29. März 2021 mit der Inbetriebnahme der zwei neuen Gleise in Richtung Norden. Zudem wird im Haltepunkt Hallstatt die erste Hälfte des neuen Mittelbahnsteigs sowie eines Behelfsbahnsteigs fertig sein (Quelle: PM DB 07. Januar, gekürzt).

Siemens erhält Milliarden-Auftrag für Schnellzugprojekt in Ägypten

Siemens hat erneut einen der größten Aufträge in der Konzerngeschichte aus Ägypten erhalten. Die Münchener sollen das erste Hochgeschwindigkeitsnetz des Landes aufbauen und Züge liefern. Der Auftrag hat in der ersten Stufe ein Volumen von drei Milliarden Dollar, insgesamt könnten es sieben Milliarden Dollar werden. Die ägyptische Regierung will insgesamt rund 23 Milliarden Dollar für das geplante 1000 Kilometer lange Bahnnetz ausgeben. Eine elektrisch betriebene Strecke soll von Ain Sochna am Roten Meer bis nach New Alamein an der Mittelmeerküste reichen. Sie soll nach Angaben der ägyptischen Regierung durch die geplante neue Hauptstadt in der Wüste östlich von Kairo führen, die sich derzeit im Bau befindet.

Die Siemens-Bahnsparte kann den Auftrag gut gebrauchen. Die Branche litt zuletzt unter der Corona-Pandemie. Bei Siemens Mobility brachen die neuen Bestellungen im abgelaufenen Geschäftsjahr um 29 Prozent auf 9,2 Milliarden Euro ein. Doch profitierte die Bahnsparte noch von Großaufträgen aus der Vergangenheit. Es wuchsen die Umsätze im vergangenen Geschäftsjahr noch um zwei Prozent auf gut neun Milliarden Euro. So stabilisierte Mobility den Gesamtkonzern, der einen leichten Umsatzrückgang hinnehmen musste. Mit einer operativen Umsatzrendite von 9,1 Prozent lag die Sparte noch knapp innerhalb der mittelfristigen Zielvorgaben von neun bis zwölf Prozent (Quelle: Handelsblatt, vom 14. Januar, stark gekürzt)



Schienensparten von Alstom und Bombardier fusionieren

Am 29. Januar hat Alstom den Abschluss des Deals verkündet. Kurz vor einer Lösungsfindung steht Alstom offenbar mit Blick auf die Auflagen der EU-Wettbewerbskommission. Ein Alstom-Sprecher bestätigte „exklusive Gespräche“ mit Skoda Transportation zur Übernahme des Alstom-Werks im elsässischen Reichshoffen und der Fahrzeugbaureihe Coradia-Polyvalent sowie der Bombardier-Plattform Talent 3 inklusive der dazugehörigen Fertigungsanlagen in Hennigsdorf bei Berlin.

EU-Kommissarin Margrethe Vestager hatte das zur Bedingung für eine Freigabe der Übernahme gemacht. Vestager will damit die Konkurrenz stärken. Denn Alstom und Bombardier dominieren den Markt in Europa vor allem bei Regionalzügen, den sogenannten Commuter Trains. Beide Unternehmen kamen zuletzt nach Berechnungen der Beratungsfirma SCI-Verkehr auf einen Marktanteil von 48 Prozent, gemessen an den insgesamt 2400 zwischen 2018 und 2020 verkauften Zügeinheiten.

Ganz anders war das bei der gescheiterten Fusion Siemens-Alstom. Die beiden Konzerne wären mit einem Marktanteil von 50 Prozent in der Signaltechnik sehr stark geworden, was Vestager nicht akzeptieren wollte. Siemens lehnte massive Einschnitte in diesem lukrativen Geschäft ab. Die geplante Fusion platzte 2018.

Siemens Mobility rangiert künftig mit neun Milliarden Euro Umsatz deutlich hinter den beiden Bahntechnikriesen Alstom und der chinesischen CRRC-Gruppe. Die Deutschen sind aber alles andere als abgeschlagen. Siemens Mobility hat sich auf Selbstständigkeit eingerichtet. Partner in der Größenordnung von Alstom oder Bombardier stehen jetzt ohnehin keine mehr zur Auswahl.

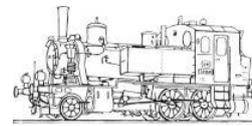
Siemens Mobility hätte dem französischen Wettbewerber beinahe die Show gestohlen. Vor wenigen Tagen meldeten die Münchener einen milliardenschweren Eisenbahnauftrag aus Ägypten. Siemens Mobility soll eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke planen und mitbauen. Der Auftragswert liegt zunächst bei drei Milliarden US-Dollar. Es könnten in einer zweiten Ausbaustufe sieben Milliarden Dollar werden.

Der kanadische Mutterkonzern Bombardier stand vor einigen Jahren am Rande der Insolvenz. Das zweite Standbein, der Flugzeugbau, hatte sich mit der Neuentwicklung einer Serie für mittelgroße Flieger verlobt. Die kanadische Zentrale saugte jeden Dollar Cash ab. Doch bei der Bahnsparte gab es zuletzt nichts mehr zu holen. Im Geschäftsjahr 2019 blieben von 8,3 Milliarden US-Dollar Umsatz bescheidene 212 Millionen Dollar Betriebsgewinn. Der Konzern überlebte nur dank staatlicher Hilfe (*Quelle: Handelsblatt vom 28. Januar, gekürzt*).

DB Regio Bayern und Siemens Mobility unterzeichnen Vertrag über 31 Regionalzüge

DB Regio Bayern hat Siemens Mobility mit der Lieferung von 31 Regionaltriebzügen beauftragt. Die Fahrzeuge sind für den Einsatz zwischen München, Passau und Regensburg vorgesehen. Insgesamt werden 25 Doppelstocktriebzüge vom Typ Desiro HC, sowie sechs einstöckige Triebzüge vom Typ Mireo geliefert. Der Start des Fahrgastbetriebs ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 geplant. Die Züge des Typs Desiro HC sind für den Einsatz auf der Linie RE 3 München– Landshut– Plattling – Passau und bis zur Eröffnung der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München auf der RB 33 (München) – Freising – Moosburg – Landshut vorgesehen. Die Züge des Typs Mireo werden auf dem Flughafenexpress RE 22 München Flughafen Terminal – Landshut– Regensburg eingesetzt. Nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke werden die Fahrzeuge der RB 33 für Taktverdichtungen im Berufsverkehr zwischen München und Regensburg bzw. Plattling verwendet.

Die vierteiligen Desiro HC von Siemens bieten 350 Sitzplätze in der 2. Klasse und 20 Sitzplätze in der 1. Klasse. Für mehr Flexibilität und ein umfassendes Platzangebot können bis zu drei Desiro HC miteinander gekuppelt werden. Der ebenfalls vierteilige Mireo bietet 250 Sitzplätze in der 2. Klasse und 14 Sitzplätze in der 1. Klasse. An jedem Einstieg befindet sich ein Mehrzweckbereich. Die Züge sind für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste barrierefrei ausgestattet. An Bahnsteigen mit der Normhöhe 76 cm können Rollstuhlfahrer ohne fremde Hilfe ein- und aussteigen. Zusätzlich ist ein Hublift für Rollstuhlfahrer an Bord, um auch einen Ein- und Ausstieg an Bahnhöfen mit niedrigen Bahnsteigen zu ermöglichen.



Bereits Mitte vergangenen Jahres wurde Siemens Mobility von DB Regio Bayern mit der Lieferung von 18 vierteiligen und acht sechsteiligen elektrischen Doppelstocktriebzüge vom Typ Desiro HC beauftragt. Diese Fahrzeuge sind für den Einsatz im Franken-Südthüringen-Netz vorgesehen. Auch hier hatte die BEG gemeinsam mit dem Land Thüringen barrierefreie und klimatisierte Neufahrzeuge mit hohen Kapazitäten gefordert. Der Start des Fahrgastbetriebs ist ab Dezember 2023 geplant. Die Züge sind für den Einsatz auf den Linien RE 19 Nürnberg – Bamberg – Coburg – Erfurt/Sonneberg, RE 20 Nürnberg – Bamberg – Würzburg, RE 42 Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Saalfeld, RE 49 Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Coburg und RB 25 Bamberg – Kronach vorgesehen (Quelle: PM der DB vom 29. Januar, gekürzt).

Tief „Tristan“, der „Flockdown“, der „Knockdown“, oder – immer wieder dasselbe

„Fernverkehr der Deutschen Bahn vielerorts bis auf weiteres eingestellt“. Der Wintereinbruch mit Schnee, Glätte und heftigem Wind hat auch am Montag, 08. Februar, zu starken Einschränkungen im Bahnverkehr in Deutschland geführt. "Aufgrund von extremem Unwetter" komme es in weiten Teilen des Landes voraussichtlich noch den gesamten Tag zu Zugausfällen und Verspätungen, teilte die Bahn in einer Warnmeldung auf ihrer Webseite mit. Demnach soll der Fernverkehr vielerorts "bis auf weiteres" eingestellt bleiben.

Die Einschränkungen betreffen laut Bahn insbesondere die Regionen Berlin und Hamburg, wo am Montag nahezu keine Fernverkehrszüge starteten. Demnach blieben die Verbindungen von beiden Städten in Richtung Hannover, Köln, Frankfurt sowie München ausgesetzt. Auch ab Dresden "verkehren bis auf weiteres keine Fernverkehrszüge mehr in Richtung Leipzig, Frankfurt, Hannover und Köln", teilte die Bahn mit. Außerdem sei "der Fernverkehr nördlich von Frankfurt" komplett eingestellt.

Auch internationale Verbindungen in die Niederlande blieben den Angaben vom Montagmorgen zufolge gestrichen. Die Bahn erwartete, "die Einschränkungen im Laufe des Nachmittags schrittweise aufheben zu können". Gleichzeitig kündigte der Konzern an, das Fernverkehrsangebot zwischen Hamburg und Berlin sowie von Köln in Richtung Frankfurt und Süddeutschland werde aufrechterhalten. Die Bahn riet Reisenden, sich kurzfristig online über ihre Verbindung zu informieren und im Zweifel kostenlos auf einen anderen Reisetag innerhalb der kommenden sieben Tage auszuweichen. Diese Einschränkungen galten aktuell am 8. Februar im Fernverkehr der Deutschen Bahn:

- Berlin: keine Fernverkehrszüge in Richtung Hannover/Köln, Erfurt, Frankfurt und München
- Hamburg: keine Fernverkehrszüge Richtung Dortmund/Köln, Hannover, Frankfurt und München
- Dresden: keine Fernverkehrszüge Richtung Leipzig, Frankfurt, Hannover und Köln
- Fernverkehr nördlich von Frankfurt, z.B. in Richtung Leipzig, Dresden, Berlin, Hannover und Hamburg bis auf weiteres eingestellt
- Fernverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden ist bis auf weiteres eingestellt. Die ICE-Züge zwischen Frankfurt und Amsterdam, sowie die Intercity-Züge zwischen Berlin und Amsterdam entfallen auf dem gesamten Laufweg

(Quelle: verschiedene Meldungen, u. a. auf DSO und tagesschau.de, vom 08. Februar)

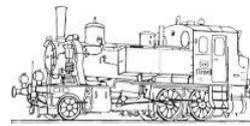
Eine Nacht im Hotel (-Zug)

Am Ende ließ es sich nicht mehr vermeiden: am Sonntagabend strandeten etwa 50 Fahrgäste am Bahnhof Uelzen. Vorsorglich hatte die metronom Eisenbahngesellschaft einen „Hotelzug“ bereitgestellt, welcher verschneit am Bahnsteig in Uelzen stand.

Schneeverwehungen ziehen an den teilweise vereisten Fenstern vorbei, doch im Zug selbst ist es warm und die gestrandeten machen es sich so gut wie eben möglich „gemütlich“.

Etwas später am Abend des 07.02. dann eilen 20 ehrenamtliche Helfer*innen der DRK Bereitschaft Uelzen über den Bahnhof, metronom hatte sie zum „Hotelzug“ gerufen.

Etlliche Kisten werden aus den sechs Einsatzfahrzeugen geholt und in den Fahrradwagen getragen.



Kurze Zeit später zieht ein Geruch nach heißer Suppe durch den Zug und eine Durchsage ist zu hören: „Liebe Fahrgäste im metronom Hotelzug, das DRK sorgt mit seinen ehrenamtlichen Helfern dafür, dass Sie versorgt werden. Unser Fahrradwagen ist zur Versorgungsstation geworden und Sie können sich hier etwas Warmes zu Essen, Getränke und eine kleine Nervennahrung abholen.“

Dankend nehmen die etwa 50 gestrandeten Fahrgäste das Angebot an. Schließlich hat um diese Uhrzeit kein Geschäft mehr geöffnet und Hunger und Durst sind groß. Natürlich hat das DRK auch Decken und Kissen im Gepäck, denn die Nacht wird lang – auch für die DRK Bereitschaft Uelzen, die bis um 2:30 Uhr für die Sorgen und Nöte der „Liegenbleiber“ mit seinen Helfern da ist.

In dieser verschneiten und eisigen Nacht - in der alle lieber unter der warmen Decke im eigenen Bett gelegen hätten - war es nicht nur die heiße Suppe die die Menschen erwärmt hat, sondern auch die Zuwendung der Helfer*innen vom DRK und den Fahrgastbetreuer*innen des metronom.

Um 4:08 dann die erlösende Nachricht: der Zug konnte als einer der ersten am Montagmorgen den Bahnhof Uelzen Richtung Hamburg verlassen (Quelle: PM metronom, 08. Februar).

Mythos Bremsgewicht ? (I/ II)

Intro

(fa) Wer nach Antworten auf die Frage, was das Bremsgewicht nun eigentlich ist und was es aussagt, sucht, stößt bei den Begriffserklärungen in der einschlägigen Fachliteratur und in den Normen auf nicht wirklich befriedigende Antworten. Da ist immer nur von einer „theoretisch bestimmten Vergleichsgröße für das Bremsvermögen eines Fahrzeugs/ Zuges“ die Rede, welche „in Versuchen auf Richtigkeit überprüft wird“.

In der Eisenbahnbremstechnik- Wissenschaft ist der Begriff „Bremsgewicht“ quasi verbrannt, denn diese Größe basiert nicht auf dem SI- Einheitensystem. Allerdings: Etwas Besseres als die Bestimmung des Bremsgewichts für beliebig fahrbare Eisenbahnfahrzeuge als Ausdruck des Leistungsvermögens der Bremse ist bis heute nicht erfunden worden. Wobei hier weniger das Bremsgewicht an sich für betriebliche Zwecke herangezogen wird, sondern es sind die Bremsleistung. Darauf wird noch einzugehen sein.

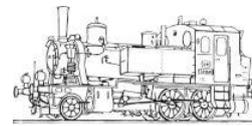
Durch einen sehr unglaublichen Zufall stieß ich in einem mehrteiligen Artikel von Dr. Wolfgang Hendrichs, ehemals Leiter der DB- Versuchsanstalt in Minden, auf die „innere Bestimmung“ der Größe Bremsgewicht, und das auch nur anhand einer klitzekleinen Aussage verbunden mit einer Grafik. Es ist fast ein Witz der Geschichte, daß es dem Autor des Artikels darum ging, die Größe „Bremsgewicht“ abzuschaffen zugunsten eines auf den Physikalischen Formeln und SI- Einheiten basierenden „Bremswerts“.

Daraus folgt eine verblüffende Erkenntnis: Das Bremsgewicht ist schlichtweg nicht definiert hinsichtlich seiner Natur und seiner Aussage. Nirgends. Also: Versuchen wir doch, uns der Natur und Aussage des Bremsgewichts einmal zu nähern. Wir tun das schlicht durch simple Überlegung. Und wir werden sehen: Wer diese „innere Bestimmung“ und deren Herkunft einmal verstanden hat, versteht auch den Rest ganz leicht.

Nein, Sorgen über den täglichen Bahnbetrieb, bei dem Bremsgewicht und Bremsleistung zur Bestimmung der Höchstgeschwindigkeit des Zuges herangezogen werden, müssen wir uns nicht machen. Es gilt der zugegebenermaßen etwas satirische Spruch: „Es funktioniert, und keiner weiß, warum“. Das ist das höchste Lob, das wir den Altvorderen von vor 90 Jahren, als das Bremsgewicht erschaffen wurde, machen können. Denn die Altvorderen hatten sehr weit gedacht, und deren Nachfolger auch. Die Frage ist nur: Besteht Anlaß zur Sorge über uns heute, die wir vielleicht die Intention der Altvorderen allmählich nicht mehr verstehen? Der Versuch einer Antwort...

Etwas Überlegung

Es ist inzwischen mehr als 15 Jahre her (es war 2006!), daß Wolfgang Frank und ich in zwei AEF-Themenabenden die Eisenbahnbremse mal so richtig „auseinander genommen“ haben. Wolfgang von der betrieblichen Seite her und ich von der technischen. Und es stellte sich heraus, daß es für beide Bereiche eine Schnittmenge gibt, die sich letztlich auf zwei Größen reduzieren läßt: die



Bremshundertstel und das Bremsgewicht. Dabei lassen sich die Bremshundertstel recht einfach feststellen, mit dem Bremsgewicht ist es nicht so einfach. Warum?

Es ist jedem Eisenbahner ohne weiteres verständlich, daß z. B. ein Zug, der 150% Bremshundertstel hat, bei einem Vorsignalabstand von 1000 m eine Geschwindigkeit von 140 km/h fahren darf (die Bremsstapel der DB fordert in 5 ‰ Gefälle 146% Bremshundertstel), und aus dieser Ausgangsgeschwindigkeit auch sicher vor dem Hauptsignal zum Stehen kommt.

Die Bestimmung der Bremshundertstel ergibt sich durch einfache Quotientenbildung aus der Summe aller angewandten Bremsgewichte/ Summe aller angewandten Fahrzeugmassen.

Soweit ist alles sehr fasslich und einfach.

Stellt man sich allerdings die Frage, was das Bremsgewicht eigentlich „ist“ und was es aussagt, beginnen prompt die Schwierigkeiten. Dabei ist die Frage so abwegig nicht. Immerhin werden überall in Europa aufgrund der Größe Bremsgewicht Höchstgeschwindigkeiten der Züge bestimmt und diese dann auf die (auch internationale) Reise geschickt.

Und dennoch findet sich eine Definition nicht, weder in der Fachliteratur, noch in den – auch erst wieder neu herausgegebenen – Normen.

„Ein Autorenkollektiv der HfV (ehemals Hochschule für Verkehrswesen in Dresden, heute Technische Universität Dresden, Anm. FA) Dresden sieht die Sache so:

Das Bremsgewicht beinhaltet die verfügbare Bremsleistung eines Fahrzeugs und müßte die Einheit kW haben. Man hat aber bei den UIC- Bahnen vor Jahren vereinbart, daß das Bremsgewicht eine Vergleichsgröße zum Fahrzeuggewicht darstellen soll. Es wurde definiert, daß das Gewicht eines Fahrzeugs mit 100% abgebremst wird, wenn das Bremsgewicht mit demselben Wert ausgedrückt wie das Fahrzeuggewicht. Dabei gab man dem Vergleichswert die Einheit t. Da aber auch mit der Einführung der SI- Einheiten dieser Vergleichswert die Einheit t erhält, wird in den folgenden Ausführungen die eigentliche Bremsleistung als Bremsmasse bezeichnet.“

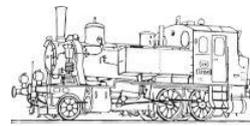
„Wenn man sich vor Augen führt, daß die hier als Masse bezeichnete Leistung physikalisch eine Kraft darstellt, wird ein weiterer Grund für die Unvereinbarkeit des derzeitigen Bremsbewertungssystems mit dem System der SI- Einheiten sichtbar (zitiert aus genanntem Artikel).“

Damit ist das Bremsgewicht als Größe verbrannt und verdammt. Nur: Ohne Bremsgewicht geht es auch heute noch nicht in der Eisenbahnbremstechnik. Also nähern wir uns dem „Mythos“ mal rein praktisch.

Die eingangs erwähnte Skepsis der Wissenschaft gegenüber dem Bremsgewicht ist ohne Darstellung der kompliziert zustande gekommenen, aber im Prinzip doch recht einfachen Natur dieser Größe kaum erklärbar. Wobei ich mir das „komplizierte Zustandekommen“ an dieser Stelle sparen möchte, auch aus dem Grund, weil ich den Weg nur bis zur 3. Ausgabe des UIC- Merkblattes 544-1 „Bremsleistung, Bremsbewertung“ zurückverfolgen konnte. Zeitlich davor existieren nur diverse Fragmente, die man wohlwollend miteinander in einen Zusammenhang stellen kann, die aber nicht notwendigerweise miteinander in einem Zusammenhang stehen müssen. Darin bestehen für mich die Unklarheiten.

Nun, das Bauchgrummeln der Eisenbahnbremstechnik- Wissenschaft gegenüber dem Bremsgewicht besteht vor allem in der nicht zu wiederlegenden Tatsache, daß quasi das „Eichmaß“ des Bremsgewichts mit zwei Versuchswagen ermittelt wurde, die heute nicht mehr existieren. Damit, so die Argumentation, ist das „Eichmaß“ des Bremsgewichts verloren gegangen. Dem physischen Verlust des Eichmaßes kann hier durchaus zugestimmt werden. Aber aus den Versuchen in den 1920er und 1930er Jahren, die vor allem in Deutschland, Österreich und auch in der Schweiz stattfanden, ergibt sich neben dem physischen noch ein gedankliches Eichmaß des Bremsgewichts. Und das hat alle Zeiten überlebt, auch wenn es gehörig Aufwand kostet, eben jenes Eichmaß freizulegen. Ob die für die Versuche benutzten Wagen heute nun noch existieren oder nicht. Mehr noch: Diejenigen, die mit Bremsauslegung und Bremsbewertung befaßt sind, haben das Eichmaß täglich vor Augen!

An der Stelle ist vielleicht ein kurzer Exkurs angebracht. Wenn wir uns in die Situation der damaligen Ingenieure (in den 1920er und 1930er Jahren) versetzen, so würden wir sagen: Perspektivisch



werden höhere Geschwindigkeiten und höhere Fahrzeugmassen gefahren, als die damals üblichen 40 – 60 km/h bei Güterzügen und allenfalls 100 km/h bei Schnellzügen – über damals übliche Achslasten existieren verschiedene Angaben. 20 Tonnen wie heute üblich, 22,5 Tonnen oder 25 Tonnen je Radsatz – das war damals Utopie. Noch höhere Geschwindigkeiten waren nur damaligen Neuentwicklungen vorbehalten.

Daß es knapp 80 Jahre später zu einem Planbetrieb mit 300 km/h in Deutschland kommt, können die Ingenieure und Techniker von damals wirklich nicht vorhersehen. Sie rechnen mit 160 km/h, allenfalls 200 km/h (erreicht 1903 durch Versuchstriebwagen) – diese Schallmauer wird in Deutschland 1965 im Planbetrieb während der IVA in München gebrochen mit den Demonstrationsfahrten der damals neuen E 03 (BR 103). Alle anderen Randbedingungen standen 1928 bereits fest, insbesondere die Vorsignalabstände. Unter diesen Bedingungen ist die Entstehung des „Bremsgewichts“ zu sehen. Übrigens noch aus einem ganz anderen Aspekt: Taschenrechner und Computer gab es noch nicht. Das bedeutet: Jede Bremsberechnung auf den Grundlagen der Fahrdynamik – deren Gesetze auch 1928 den Verhältnissen der damaligen Zeit entsprechend bekannt waren – hätte für jedes Fahrzeug und jeden Zug zu wochenlangen Rechnungen per Hand und Rechenschieber geführt.

Die Techniker und Ingenieure entschieden sich für einen anderen, praktikableren Weg: Sie bestimmten die Bremsleistung eines Einzelfahrzeugs, später auch die ganzer Züge, per Versuch. Von diesen Ergebnissen profitieren wir heute noch.

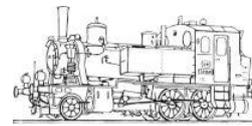
Halten wir zunächst mal fest: Die Eisenbahnbremstechnik- Wissenschaft „fremdelt“ mit dem Bremsgewicht, aber die Betriebseisenbahner finden es super, weil es sehr einfach anzuwenden ist.

Was das Bremsgewicht ist...

Nehmen wir einen beliebigen Zug oder ein beliebiges Fahrzeug auf einer beliebigen geraden, ebenen Strecke an, mit einer x- beliebigen Geschwindigkeit fahrend, quasi unter Laborbedingungen, wie sie bei der Eisenbahn nicht immer vorkommen. Wird das Fahrzeug nun rein mechanisch gebremst, passiert ein einfacher Vorgang, den wir bereits in der Schule im Physikunterricht gelernt haben. Bewegungsenergie (kinetische Energie) wird in Reibungs- und damit Wärmeenergie umgewandelt. Egal, ob diese anfallende Wärme wofür auch immer genutzt werden könnte oder nicht – dieser Vorgang ist eine einfache Energieumwandlung und damit eine Energiebilanz. Dieser Vorgang kann zu vollkommen verschiedenen Ergebnissen führen, die sich in ihrer Abfolge aber immer wiederholen und letzten Endes in drei Kategorien einteilen lassen: a) die Geschwindigkeit wird vom Maximum auf Null gesenkt, b) die Geschwindigkeit wird beibehalten, zum Beispiel, weil die Fahrt gerade in einer Gefällestrecke erfolgt, und c) die Geschwindigkeit wird reduziert. Ohne daß wir weiter darüber nachdenken, ist doch Fall a) der interessanteste, weil er die Frage beantwortet: „Wann kommt der Zug/ das Fahrzeug am schnellsten zum Stehen?“ Wobei hier die Frage nicht nur lauten sollte „Wann?“, sondern auch „Wo?“ Wobei mit „Wo“ die Position beim Erreichen des Stillstands gemeint ist – vor oder hinter dem Signal. Und „am Schnellsten“ impliziert die kürzeste Entwicklungsdauer und die höchste Kraft der Bremse und damit den kürzest nur möglichen Bremsweg. Einfach gesagt: die Schnellbremsung.

Rein funktional nach heutigem Regelwerk wird zwar zwischen einer Vollbremsung (VB – Einleitung einer Betriebsbremsung, die den höchsten Bremszylinderdruck generiert) und einer Schnellbremsung (wie VB, aber zusätzlich mit einer geringeren Entwicklungsdauer) unterschieden. Aber die Feinheiten in der Begrifflichkeit schwinden immer mehr aus dem kollektiven Gedächtnis. Der Unterschied zwischen VB und SB ist schlicht die Entwicklungsdauer – die Zeit, in der sich der maximale Bremszylinderdruck aufbaut. Dieser „Füllvorgang“ geht degressiv voran. Dazu kommt übrigens noch ein Detail: Die VB kann durchaus eine höhere Bremskraft generieren als die SB. Das wird in Deutschland nicht gerne gesehen, ist aber zulässig. Wichtig ist, daß die Bremskraft der SB unter allen Umständen garantiert ist.

Das Bremsgewicht ist eine Energiebilanz, nicht mehr, nicht weniger. Und in jedem Fall der angesprochenen Punkte a) bis c) ist das Bremsgewicht auch eine abbremsbare Masse. Vor allem aber sind Energie und Energiewandlung im SI- System nichts weiter als Arbeit. Das in Tonnen ausgedrückte Gewicht ist weder eine Leistung, noch eine Masse oder Kraft. „Bremsarbeit“ klingt nicht so abwegig, und genau das ist es auch – Bremsarbeit.



Was das Bremsgewicht aussagt

Das alles ist nicht schwer zu verstehen. Nun könnten wir auf den Gedanken verfallen, quasi zufällig Fahrzeug- oder Zugmassen mit solchen der wirkenden Bremskräfte zu kombinieren. Irgendwann kommt das Fahrzeug/ kommt der Zug immer zum Stehen. Allein die Wirksamkeit einer Bremsanlage an einem Fahrzeug oder einem Zug führt zu einer schier unüberschaubaren Flut an Massen, Kräften, Bremsausgangsgeschwindigkeiten und Bremswegen. Und: Rein physikalisch ist für jedes dieser Quadrupel aus Masse, Kraft, Geschwindigkeit und Weg die Definition, „was das Bremsgewicht ist“, umgesetzt. Es braucht das bereits erwähnte „Eichmaß“, für das das Bremsgewicht gültig ist. Oder anders: Es braucht einen Nullpunkt, an dem das Bremsgewicht, also die abbremsbare Masse, der tatsächlichen Fahrzeug- oder Zugmasse entspricht. Dazu sind ein paar Randbedingungen notwendig.

Die erste Randbedingung der Fall a) aus vorherigem Abschnitt – Bremsung aus Höchstgeschwindigkeit bis zum Stillstand. Wie bereits gesagt: Das Bremsgewicht ist über 90 Jahre alt und heute werden planmäßig Geschwindigkeiten von 350 km/h gefahren (in Spanien und China). Daran war zu Zeiten der Entstehung des Bremsgewichts nicht zu denken. Bedeutet: Statt der Höchstgeschwindigkeit braucht es eine Bezugsgeschwindigkeit.

Wenn wir uns die Verhältnisse von vor über 90 Jahren anschauen: Güterzüge fuhren vielleicht mit 60 km/h Höchstgeschwindigkeit, Schnellzüge schon mal 100 km/h. Höhere Geschwindigkeiten waren gerade vereinzelt im Kommen, aber besonderen Zügen (SVT – schnell fahrenden Verbrennungs- Triebwagen) vorbehalten. Aus damaliger Sicht war es vernünftig, eine so weit reichende Entscheidung wie die Definition des Bremsvermögens an Fahrzeugen zu orientieren, die wenigstens im Plandienst schneller als 100 km/h fuhren. Aus Gründen, die sich aus meiner Sicht heute und ohne Gang in verschiedene Archive nicht mehr nachvollziehen lassen, wurde seinerzeit eine Bezugsgeschwindigkeit von 120 km/h definiert. Diese Definition quasi als Mittel aus dem Fahrbaren und dem Machbaren ist für mich absolut schlüssig. Die Bezugsgeschwindigkeit hätte auch 110 km/h, 130 oder 140 km/h betragen können. Die Protagonisten von damals waren etwas zurückhaltender. Nicht jeder Güterzug fuhr 60 km/h Höchstgeschwindigkeit und nicht jeder Schnellzug 100 km/h. Etwas Konservativität war durchaus angebracht.

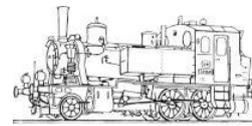
Zweite Randbedingung: Die Zugkonfiguration. Auch schon vor den 1920er Jahren war klar, daß bei identischer Bremsausrüstung kurze Züge anders (besser) bremsen als lange. Folglich war es notwendig und auch vernünftig und nachvollziehbar, eine Unterscheidung zu treffen – aber wie? Seit 2004 (!) ist die Unterscheidung recht klar in „Einzelfahrzeug“ und „Zug“. Wobei seinerzeit und auch heute noch ein Einzelfahrzeug aus einem zwei- oder vierachsigen Fahrzeug besteht und ein Zug aus einer Zahl gleichartiger Fahrzeuge mit insgesamt 60 Achsen. Mit der Zeit kamen auch andere Fahrzeuge hinzu, wie z. B. 6- achsige Containertragwagen. Und auch die Definition eines Zuges hat sich seit dem stark geändert. Das Prinzip der Unterscheidung hat sich aber seit dem nicht geändert.

Dritte Randbedingung: Der zur Verfügung stehende Bremsweg. Es war aus damaliger Sicht vernünftig, diesen am bestehenden Vorsignalabstand auszurichten. Der beträgt in Deutschland, und übrigens auch in Österreich und in der Schweiz (in diesen drei Ländern wurde das Bremsgewicht „erfunden“), auf Hauptstrecken 1000 Meter, auf untergeordneten Hauptstrecken und auf Nebenstrecken auch 700 Meter bzw. 400 Meter. Um dem Bremsvorgang eine genügende Sicherheit beizugeben, mußte also der zur Verfügung stehende Bremsweg = Vorsignalabstand um eine bestimmte Marge reduziert werden.

Wiederum müßte in die Archive gegangen werden, warum für ein einzelnes Fahrzeug per Definition aus 120 km/h ein einzuhaltender Bremsweg von 700m festgelegt wurde. Fakt ist: Die 700m sind für das Einzelfahrzeug heute noch die Bezugsgröße.

Vierte Randbedingung: Die Gradienten, gemeint ist hier das Steigungs- und Neigungsprofil der Strecke. Es ist einleuchtend und vernünftig, von einem ebenen, geraden Gleis auszugehen.

Wenn man zusätzlich noch davon ausgeht, daß eine Bremsanlage für ein beliebiges Fahrzeug immer nach dessen Fahrgeschwindigkeit, nach dem zur Verfügung stehenden Bremsweg und nach dessen Masse ausgelegt wird und wenn zusätzlich oben genannten Randbedingungen beachtet werden, ist folgender Schluß zulässig:

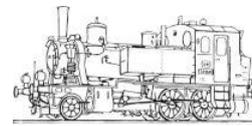


Das Bremsgewicht ist genau die Fahrzeugmasse, die eine Bremsanlage das Fahrzeug aus 120 km/h Bremsausgangsgeschwindigkeit und 700m nach Einleitung einer Schnellbremsung im geraden Gleis zum Stillstand bringen kann. Und übrigens: Dann sind Bremsgewicht und Fahrzeugmasse gleich und das Fahrzeug hat folglich 100% Bremshundertstel.

Besteht noch ein Problem: Was eben ausgeführt wurde, ist *meine* Herangehensweise, *meine* Denke und *meine* Definition. Abgleichen kann ich es nicht, weil zwar überall steht, „daß das Bremsgewicht bekannt ist“, aber auch ebenso klar nirgendwo (!) definiert ist. Kann also sein, daß alles Gesagte völliger Unsinn ist. Dem würde ich entgegenhalten: Was Besseres als das eben Gesagte habe ich noch nirgendwo gefunden.

Und es besteht ein zweites Problem: Für den Zug gelten etwas andere Regeln, und für eine allein fahrende Lok auch. Aber dazu mehr im zweiten Teil im nächsten Journal, worin erklärt werden soll, wie mit Bremsgewicht und Bremshundertstel umzugehen ist. In jenem Teil werde ich auf ein paar „Tücken“ der Größen Bremsgewicht und Bremshundertstel eingehen. Vielleicht läßt sich die Eisenbahnbremsen-Wissenschaft davon überzeugen, daß das Bremsgewicht aktuell immer noch notwendig und insgesamt ganz leicht verständlich ist – sofern Vertreter eben jener Wissenschaft diese Artikelserie zufällig zur Kenntnis nehmen. Fakt ist aber auch: Spätestens mit der Volldigitalisierung der Eisenbahnzüge hat das Bremsgewicht ausgedient. Oder auch nicht...





WOANDERS GELESEN

Auch das noch: Mirja du Mont im Zug beklaut!

Hallihallöchen.

Da hat sie es gerade eh nicht leicht, die Eisenbahn. Der Eigentümer möchte nicht, dass sein Eigentum über Gebühr genutzt wird. Bahnfreake freuen sich über leere Züge. Und all die verfeuerten Milliarden helfen dem Weltklima auch nicht.

Und das alles zum üblichen Wahn obendrauf. Denn zu teuer ist die Bahn sowieso und die Betriebsführung ... – nun ja, da kann man auch schon mal Schnappatmung bekommen bei dem, was da regelmäßig angerichtet wird.

Und jetzt auch noch das! Mirja Becker wurde im Zug beklaut. Gut, mittlerweile heißt die Mirja du Mont. 'Deutsches Model' schreibt Wikipedia – wobei die mittlerweile wieder geschiedene Ehe mit Sky du Mont sicherlich bekanntheitssteigerungsmäßig sicher nicht von Nachteil war. Immerhin ist des ex-Gatten Nachname echt und real - und bei da an das Medienhaus DuMont denkt, liegt auch richtig.

Nach so viel Bildung jetzt zu einem anderen Verlag. Und seinem Leuchtturm. BILD. Was liest man da zum Thema? "Die Gefühlsfahrt vom Glück zur Verzweiflung dauerte drei Stunden". Gut, das kennt jeder Bahnfahrer. Und oft schafft das die Eisenbahn viel schneller als in 3 Stunden.

Frau du Mont stieg jedenfalls Samstag fröhlich in Leipzig in einen ICE nach Hamburg; Nummer spielt keine Rolle. Löblich, dass die Dame Bahn fährt. Am Abend zuvor talkte sie in einer Talkshow. In Wagen 11 in der First nahm sie nun Platz. Der Koffer landete hinter ihr im Kofferfach. Kurz vor Hamburg dann der Schock. Der Koffer ist weg. Erstmal bemerkenswert, dass sie es offensichtlich solange ruhig auf ihrem Sitz aushielt. Heutzutage gilt ja, je jünger, desto zappeliger. Sie wollte sich vor Hamburg noch erleichtern und dann sah sie, dass der Koffer weg war. Schaden 3000 Euro. Edle Schminksachen sind hinfort, eine Zahnknirschschutzschiene, eine Glätteisen für die Haare, Kleidung und Stiefeletten aus Monaco, Wert 300 Euro.

Vermutlich sei der Raub wohl beim Halt in Berlin geschehen.

Natürlich wandte sie sich ans Bahnpersonal. Aber wie es immer bei solchen Geschichten ist: das Bahnpersonal taugt nix. Hier soll es wenig mitfühlend gewesen sein. Frau du Mont sei hingestellt worden, als ob sie den Waggon verwechselt habe.

Und als Sahnehäubchen in punkto 'böse Eisenbahn' wird eine unbekannte Bahnsprecherin zitiert: die Bahn übernehme keine Haftung.

Ach ja, WUM ist auch weg. Der von Loriot. Eine Kindheitsglücksbringerfigur. Im Kindergarten geliebt, 40 Jahre verschollen, wiedergefunden, und nun wieder weg.

Tja, was bleibt? Die Hoffnung auf die Hausratversicherung. Warum auch immer. Und: "Die Liebe zur Bahn hat aber gelitten." Das ist traurig. Aber hier lesen ja viele, viele Mitbürger mit. Im Gegensatz zum Geschreibsel der BILD. Die drucken Millionenaufgaben nur für das Altpapier.

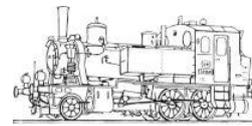
Drum: wer ist so motiviert, Frau du Mont die Liebe zurückzugeben. Ähm, also die zur Eisenbahn! Und vielleicht findet dazu derdiedasjenige ja auch noch wertvolleres als Stiefeletten aus Monaco. Ein Supersparpreis nach eben dorthin über die Tendabahn zum Beispiel. Das gibt dann auch Stoff für eine neue Talkshow.

Einen Link zur BILD erspare ich uns. Eine Internetsuche nach der Dame fördert reichlich Artikel diverser Medien zutage.

Tja, als mir eine Zugbegleitertasche geklaut wurde, in Porta Westfalica, gab das kein Medienecho. Und als ich die dann ein paar Jahre später wiedersah, bei einem Zugbegleiter einer Privatbahn, ebenfalls nicht. Dafür ist bei mir noch immer die Liebe zur Eisenbahn geblieben...

Schöne Grüße von Jörg

(Quelle: User „Bahnratefuchs“ auf DSO, vom 04. Februar)



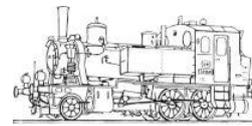
KURZ NOTIERT

Gemeinderat Bad Steben verabschiedet eine Resolution zur gegen **Neubau (Hervorhebung FA) der Höllentalbahn**: Der Marktgemeinderat Bad Steben hat auf Antrag der CSU-Fraktion nach eingehender Diskussion eine „Resolution zur Ablehnung des Baus einer Bahnlinie durch das Naturschutzgebiet Höllental“ verabschiedet. Der Neubau der ehemaligen Bahnlinie durch das Höllental würde das Höllental als wertvolles Naturschutzgebiet zerstören; Fauna und Flora maßgeblich gefährden; das Höllental als beliebtes Ausflugs-, Wander-, und Urlaubsparadies zerstören; die Verkehrsinfrastruktur verschlechtern, namentlich den Stundentakt im Schienenpersonenverkehr zwischen Hof und Bad Steben gefährden; den Bau mehrerer Straßen-Bahn-Kreuzungen an unübersichtlichen Stellen stark befahrener Staatsstraßen erfordern; den Mineralbrunnenbetrieb Naila-Hölle mit seinen 100 Arbeitsplätzen gefährden und die an der Bahnstrecke zwischen Blankenstein und Hof wohnenden Menschen erheblichem regelmäßigen Güterbahnverkehr aussetzen. Der Standpunkt mancher Befürworter der Reaktivierung, wonach die Höllentalbahn nur eine Ertüchtigung und Wiederinbetriebnahme der Strecke sei, könne nicht nachvollzogen werden. Tatsächlich wäre ein kompletter Neubau notwendig, der einen zweistelligen Millionenbetrag kosten würde. Die Kosten-Nutzen-Relation sei negativ, weil es für diese Bahnstrecke auf der Basis vorhandener Gutachten keinen Bedarf für den Schienenpersonennahverkehr gibt und der Zusatznutzen im Güterverkehr exklusiv einer in Blankenstein ansässigen Firma zugutekäme. Dieses Unternehmen jedoch prosperiere augenscheinlich seit Jahrzehnten auch ohne Höllentalbahn. Dem Naturschutzgebiet komme eine herausragende Bedeutung für Naherholung und Tourismus zu (Quelle: facebook-Seite der Marktgemeinde Bad Steben, vom 20. Januar, gekürzt).

Kommentar FA: *Rechtlich gesehen ist der Grund und Boden, auf dem der Streckenabschnitt zwischen Blankenstein in Thüringen und Marxgrün in Oberfranken verläuft, immer noch als Eisenbahn-Verkehrsweg gewidmet. Da spielt der Zustand von Gleisanlagen, Oberbau und/ oder auch Hoch- oder Tiefbauten keine Rolle, auch nicht der finanzielle Aufwand für die Wiederherstellung der Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt. Das dafür zuständige Eisenbahn- Infrastruktur- Unternehmen (EIU) kann diese Verkehrssicherheit jederzeit und ohne jemanden zu fragen wieder herstellen. Ja noch mehr: Eben weil der Streckenabschnitt Blankenstein – Marxgrün noch als Eisenbahn- Verkehrsweg gewidmet ist, wäre besagtes EIU sogar verpflichtet, den verkehrssicheren Zustand bereits jetzt und schon seit Betriebseinstellung vorzuhalten. Das ist die rechtliche Situation. Betrieblich gesehen ist es etwas schwieriger. Vor Jahren wurde die ehemalige Anschlußstelle Marxgrün in einen Haltepunkt umgewandelt, wofür es einen entsprechenden Bescheid des Eisenbahn- Bundesamtes (EBA) gibt. Um das wieder umzukehren, bedürfte es eines Antrags nebst folgendem Bescheid (Haltepunkt wird wieder rück- umgewandelt in Anschlußstelle), jetzt allerdings nach geltender Gesetzeslage. Möglicherweise wäre auch das mit überschaubarem Aufwand zu realisieren. Blicke also festzuhalten: Rechtlich wäre es eine Wiederinbetriebnahme, der natürlich aus verschiedenen Blickwinkeln heraus als Neubau angesehen werden würde.*

Erschwerend kommt hinzu, daß – nun ausgerechnet jetzt – in den beiden Tunneln Fledermäuse „entdeckt“ wurden. Da gibt es doch sicher findige Ideen für die Umsiedelung.

Übrigens könnte ich der Argumentation des Bad Stebener Rates problemlos folgen, wenn... Ja wenn nicht da ein Brückenbauprojekt über das Fränkische Höllental im Raume stünde (freilich nur für Wanderer und Radfahrer) und wenn nicht zur Steigerung der Attraktivität verschiedene Vorhaben für Busparkplätze in der unmittelbaren Umgebung des Höllentals in diversen Schubläden lägen. Sanfter Tourismus? Nachhaltigkeit? Schutz der Arbeitsplätze des Mineralbrunnenbetriebs? Also nachdem ich 2018 das letzte Mal im Fränkischen Höllental gewandert bin: Von der bestehenden Bahnstation Hölle, an der Strecke nach Bad Steben gelegen, als auch von der wieder in Betrieb zu nehmenden Station Lichtenberg/ Oberfranken, an einer zu reaktivierenden Strecke nach Blankenstein gelegen, ist das Höllental ganz bequem erreichbar. Ohne Frage gibt es eine Menge zu sehen und zu erleben im Höllental und problemlos läßt sich ein ganzer Tag verbringen dort. Die beiden Querungen Eisenbahn/ Straße sollten nun auch nicht das unlösbare Problem darstellen. Und abschließend: Die Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Blankenstein – Marxgrün wäre ein echter Lückenschluß im einst unterbrochenen innerdeutschen Netz. Es mag ja sein, daß davon auch ein

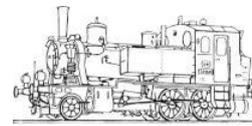


Blankensteiner Unternehmen profitiert. ÖPNV- affine Touristen wie auch die gesamte Region profitieren aber auch. Das sollte nicht außer Acht gelassen werden.

Güterbahn- Tunnel Fürth geht in die Planfeststellung: Die Deutsche Bahn hat die Planungen zum Großprojekt Güterzugtunnel Fürth dem Eisenbahnbundesamt übergeben. Im nächsten Schritt erfolgt nun ein Planfeststellungsverfahren mit öffentlicher Beteiligung durch die Regierung von Mittelfranken. Dabei sind die Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, sich aktiv zu beteiligen. Bei diesem Projekt handelt es sich um den Neubau einer zweigleisigen Güterzugstrecke von Eltersdorf bis zum Rangierbahnhof in Nürnberg. Die geplante Strecke ist rund 14 km lang, davon verlaufen 7,5 km im Tunnel. Güterzüge aus und in Richtung Bamberg sollen zukünftig den heute schon stark beanspruchten Knoten Fürth unterqueren und damit entlasten. Der Vorteil für den Schienenverkehr in der Metropolregion Nürnberg-Fürth-Erlangen ist u.a. die Stabilisierung im Personenfern- und Nahverkehr. Der Bund investiert rund 750 Millionen Euro in die neue Güterzugstrecke. Der Tunnel, der auch die Pegnitz unterquert, ist das zentrale Objekt der neuen Güterverkehrstrecke. Er beginnt südlich des Nürnberger Großmarktes und endet südlich von Steinach. Der rund 7,5 Kilometer lange Tunnel wird als zweigleisige, rund 11 Meter breite Röhre mit sieben Notausstiegen gebaut. Abhängig von der Dauer des Genehmigungsverfahrens ist der Baubeginn ab 2024 möglich (Quelle: PM der DB, 21. Januar, gekürzt).

Deutsche Bahn stellt 820 Nachwuchskräfte in Bayern ein: Die Deutsche Bahn bleibt bei den Themen Ausbildung und Qualifizierung auf Rekordkurs und stellt in diesem Jahr trotz Corona-Krise so viele Nachwuchskräfte wie noch nie ein. 820 Azubis und Dualstudierende will die DB 2021 in Bayern an Bord holen. Bundesweit sind es 5000. Zum Vergleich: Im vergangenen Jahr sind im ganzen Land gut 4.700 junge Talente bei der DB ins Berufsleben gestartet. Zudem hat die Deutsche Bahn im vergangenen Jahr auch ein Bündnis u.a. mit der Gewerkschaft EVG, dem Bund und dem Konzernbetriebsrat geschlossen – damit sie auch in der jetzigen Zeit in Personal, Ausbildung und Qualifizierung investieren kann. Mit der Gewerkschaft GDL gibt es bislang keine entsprechende Vereinbarung. Aber auch hier ist der Abschluss eines angemessenen Corona-Tarifpakets notwendig. Die DB bietet ihrem Nachwuchs vor Ort eigene modernste Trainingszentren und Ausbildungswerkstätten, innovative Qualifizierungsmethoden sowie virtuell unterstütztes Lernen. Ausbildungsberufe und -inhalte werden ständig weiterentwickelt. Mit mehr als 11.000 Nachwuchskräften gesamthaft über alle Ausbildungsjahre gehört die DB zu den größten Ausbildern Deutschlands. Der Konzern bietet rund 50 Ausbildungsberufe an und gehört damit auch zu den vielfältigsten Ausbildern und Arbeitgebern für junge Menschen. Nach einer erfolgreich abgeschlossenen Ausbildung bekommen die Nachwuchskräfte in der Regel ein unbefristetes Arbeitsverhältnis angeboten (Quelle: PM der DB Regio Bayern vom 21. Januar, gekürzt).

Initiative Abgeordnete und Bürgermeister wollen die Härtsfeldbahn auf der Strecke Neresheim-Dischingen fertig bauen und dann einen Regelbetrieb einrichten : Die Abgeordneten Winfried Mack (Land) und Roderich Kiesewetter (Bund) schlagen zusammen mit den Bürgermeistern Thomas Häfele aus Neresheim und Alfons Jakl aus Dischingen und in Abstimmung mit der Härtsfeldmuseumsbahn vor, die restlichen 2,4 Streckenkilometer der Bahnstrecke Neresheim-Dischingen fertig zu bauen und die Strecke in einen Regelbetrieb zu überführen. Diesen Vorschlag machen sie in einem gemeinsamen Schreiben an Verkehrsminister Winfried Hermann, wie sie in einer gemeinsamen Pressemitteilung bekannt geben. Wichtig ist demnach den Initiatoren die Verknüpfung dieser Bahnstrecke Neresheim-Dischingen mit dem Schnellbus Aalen Hbf-Unterkochen-Ebnat-Elchingen-Neresheim, der nach der Corona-Krise nach bisherigen Überlegungen im Stundentakt eingerichtet werden soll. Der Verein Härtsfeldmuseumsbahn habe herausragende ehrenamtliche Arbeit beim Wiederaufbau der Bahn geleistet. Dafür danke man den Vereinsmitgliedern sehr herzlich, so Mack und Kiesewetter. Man habe sich mit einem Brief an Verkehrsminister Winfried Hermann gewandt. Man könne sich vorstellen, die Härtsfeldbahn zwischen Neresheim und Dischingen zu reaktivieren. Die Strecke sei, hauptsächlich in ehrenamtlicher Arbeit, zwischen Bahnhof Neresheim und Bahnhof Katzenstein am Härtsfeldsee auf einer Länge von rund 5,65 km auf dem neuesten Stand der Technik wiederhergestellt worden. Die Einweihung sei für April dieses Jahrs geplant. Bis zum Bahnhof Dischingen fehlen noch 2,45 km. Hierfür werde von Kosten in Höhe von rd. 1,5 Mio. Euro ausgegangen. Ein Betrieb der Meterspur-Bahn im Stundentakt zwischen Dischingen und Neresheim mache verkehrlich Sinn, sobald der Schnellbus von Aalen Hauptbahnhof nach Neresheim eingerichtet

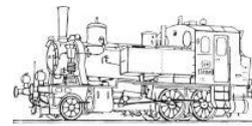


sei. Auch der neue Stadtbuss Neresheim könne mit der Bahn Dischingen-Neresheim vertaktet werden. Voraussetzung sei die Finanzierung des Bahnbetriebs über Regionalisierungsmittel des Bundes. Der Betrieb könne über Züge mit modernem Antrieb erfolgen (*Quelle: Schwäbische Post, 22. Januar, gekürzt*).

Weitere Entlastung für die Marschbahn-Pendlerinnen und -pendler: Ab Montag (1. Februar) wird das Angebot auf der Strecke von Niebüll nach Westerland (Sylt) vorübergehend ausgeweitet. Damit der erneuten Angebotsausweitung stehen den Nahverkehrskunden wochentags zwei Zusatzfahrten zur Verfügung: um 07:16 Uhr ab Niebüll (Kreis Nordfriesland) via Klanxbüll, Morsum und Keitum nach Westerland (Sylt) sowie um 16:40 Uhr in umgekehrter Richtung ab Westerland. Das Angebot gilt vorerst bis zum 26. Februar. Da die Züge Trassen nutzen, in denen sonst Autozüge fahren, handelt es sich um ein vorübergehendes Angebot – nicht um eine auf Dauer angelegte Maßnahme. Zunächst setzt RDC ab dem 1. Februar einen lokbespannten Personenzug mit sechs Eisenbahnwagen ein; ab dem 15. Februar besteht der Zug aus zehn Wagen mit einem Gesamtangebot von bis zu 650 Sitzplätzen sowie Fahrradmitnahme. Mit der erneuten Aufstockung kann das Land in der aktuellen Pandemie-Situation die Kapazitäten auf der stark frequentierten Strecke Niebüll-Westerland in Summe deutlich erweitern und das Ziel von Bund und Ländern unterstützen, das Fahrgastaufkommen in den einzelnen Fahrzeugen zu reduzieren (*Quelle: wimikiel.de vom 28. Januar*).

Helsinki Vario- Bahnen werden rücktransferiert: Der Verkehrsbetrieb der Stadt Helsinki (Helsingin kaupungin liikennelaitos, HKL) hat am 27.01.2021 einen Vertrag über den Verkauf von 40 Variotram-Straßenbahnen abgeschlossen. Die zwischen 1998 und 2003 hergestellten Wagen sind seit ihrer Ausmusterung Ende 2018 im Betriebshof Koskela und Hamina eingelagert. Die Transaktion ist eine Fortsetzung der am 30. November 2017 unterzeichneten Vergleichsvereinbarung zwischen Bombardier Transportation und HKL. Zwischen 1998 und 2003 wurden von Adtranz/Bombardier in zwei Serien insgesamt 40 Variobahnen für das Straßennetz der finnischen Hauptstadt Helsinki angeschafft (Wagennummern 201 bis 240). Nach kurzer Einsatzdauer stellte sich heraus, dass die Fahrzeuge den klimatischen Verhältnissen in Finnland nicht gewachsen waren. Ende August 2017 gab HKL bekannt, dass man mit Bombardier einen Vergleich geschlossen habe, um den Kauf rückabzuwickeln. Die Vario- Tram- Fahrzeuge werden bis zum Herbst nach Deutschland überführt, wo sie den vom nächsten Betreiber geforderten Modifikationen unterzogen werden. Der neue Besitzer wird den nächsten Heimort der Züge nach seinen eigenen Informationsplänen bekannt geben (*Quelle: Lok- Report vom 01. Februar, gekürzt*).

Mühdorfer Stern neu ausgeschrieben: Die zu erbringenden Verkehrsleistungen umfassen den Betrieb des Regionalverkehrs im Netz „Linienstern Mühdorf 2025+“ auf den Linien Mühdorf (Obb.) – Simbach, Mühdorf (Obb.) – Passau, Mühdorf (Obb.) – Landshut, Mühdorf (Obb.) – Burghausen, Mühdorf (Obb.) – Salzburg, Mühdorf (Obb.) – Rosenheim, Mühdorf (Obb.) – Traunstein, Traunstein – Traunreut, München – Wasserburg, Traunstein – Waging, Prien – Aschau, (Landshut–) Neufahrn – Bogen, München – Mühdorf (Obb.). Die Leistungen sind ab dem Beginn des Fahrplanjahres 2025 zu erbringen. Der Vertrag endet zum Ende des Fahrplanjahres 2032. Das Fahrplankonzept entspricht zu Betriebsbeginn in der Betriebsstufe 1 im Wesentlichen dem des Jahresfahrplans 2021 im Netz Linienstern Mühdorf. In der Betriebsstufe 2 entfallen ab Fahrplan 2027 alle Leistungen der Linie Wasserburg (Inn) Bf – Grafing Bf – München Hbf. Diese werden nach der Elektrifizierung der Strecke Ebersberg – Wasserburg (Inn) Bf in das System der S-Bahn München integriert. In der Betriebsstufe 3 wird ab Fahrplan 2029 die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke unterstellt. Hierdurch werden sich weitreichende Fahrplanänderungen auf der Strecke München – Regensburg ergeben, womit aktuelle Anschlussbeziehungen am Bahnhof Neufahrn (Ndb.) entfallen werden. Entsprechend wird es notwendig werden, die Züge der Gäubodenbahn Bogen – Straubing – Neufahrn (Ndb.) etwa im 2-Stunden-Takt nach Landshut (Bay.) Hbf zu verlängern bzw. ab Landshut (Bay.) Hbf rückzuverlängern. Für die Erbringung der Verkehrsleistungen auf den Strecken Mühdorf (Obb.) – Burghausen und Mühdorf (Obb.) – Passau werden Neufahrzeuge mit einem Brennstoffzellenantrieb gefordert. Diese müssen für mindestens 140 km/h zugelassen sein. Für die Erbringung der Verkehrsleistungen auf der Strecke Mühdorf (Obb.) – München Hbf werden Gebrauchtfahrzeuge ab Baujahr 1994 und Neufahrzeuge zugelassen. Bei Lokomotiven ist abweichend davon ein Baujahr ab 1975 zulässig. Die Fahrzeuge müssen für mindestens 140 km/h zugelassen sein. Für die Erbringung der Verkehrsleistungen auf der Strecke Landshut – Neufahrn – Straubing – Bogen werden Gebrauchtfahrzeuge ab Baujahr 1994 und Neufahrzeuge zugelassen. Diese müssen für

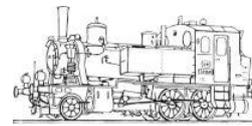


mindestens 120 km/h zugelassen sein. Für die Erbringung der Verkehrsleistungen auf den übrigen Strecken werden Gebrauchtfahrzeuge ab Baujahr 1998 und Neufahrzeuge zugelassen. Diese müssen für mindestens 120 km/h zugelassen sein.

Neue DB- Regio- Züge für das Allgäu machen Probleme: Seit Samstag, dem 13. Februar, kommt es zu außerplanmäßigen Zugausfällen auf den Bahnstrecken Immenstadt – Oberstdorf und Kempten – München. Das hat die Deutsche Bahn AG mitgeteilt. Reisende werden gebeten, sich vor Fahrtantritt über ihre gewünschte Verbindung zu informieren. Grund sind Probleme mit der neuen Zug-Flotte. Die unter der Bezeichnung "Pesa BR633" eingesetzten Triebwagen haben winter- und vor allem frostspezifische Probleme. Mangels Isolation versulzt der Treibstoff, war aus Bahn-Kreisen zu hören. Ein Einsatz der neuen Zug-Flotte ist damit vorerst nicht möglich. Wie lange die Beeinträchtigungen andauern, steht noch nicht fest, teilte die Bahn mit: "Eine Prognose über die Dauer der Beeinträchtigungen ist derzeit nicht möglich", heißt es in einer knappen Pressemitteilung. Informationen erhalten Reisende auf bahn.de und in der App "DB Navigator". Im Allgäu lagen die Temperaturen zuletzt auch tagsüber im einstelligen Minusbereich. Für die Nacht von Samstag auf Sonntag werden Tiefstwerte von -10 bis 20- Grad vorhergesagt (*Quelle: m.allgaeuhit.de vom 12. Februar*).

DB AG beteiligt sich (halbherzig) am Europäischen Nachtzugverkehr: Die Deutsche Bahn steigt zwar wieder ins Nachtzug-Geschäft ein, will jedoch keine eigenen Liege- und Schlafwagen kaufen. Das geht aus einer Antwort der Bundesregierung an die FDP-Fraktion hervor, die Tagesspiegel Background vorliegt. Die DB AG beteilige sich mit eigenen Sitzwagen an den Nachtzugverbindungen ihrer europäischen Partnerbahnen, heißt es weiter. Im innerdeutschen Nachtverkehr will die Deutsche Bahn zudem weiter auf reguläre ICE- und Intercity-Züge setzen. Im Dezember haben die Staatsbahnen von Deutschland, Frankreich, Österreich und der Schweiz eine Renaissance des europäischen Nachtlinien-Netzes angekündigt. Schon damals war klar, dass auf den neuen Verbindungen ab Ende 2021 von Zürich über Köln nach Amsterdam und von Wien über München nach Paris zunächst nur der österreichische Nightjet unterwegs sein wird. Denn nur die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben (in Kooperation mit der schweizerischen SBB) in den vergangenen Jahren neue Nachtzüge bestellt. Doch nun zeigt sich, dass die Deutsche Bahn wohl auch auf der ab 2023 verkehrenden Linie von Berlin nach Brüssel und Paris dauerhaft lediglich den Betrieb der Nightjets unterstützen will. An einem schnellen Ausbau der europäischen Nachtzugverbindungen ist die DB offenbar nicht interessiert. Nach Informationen der Bundesregierung will Transdev Deutschland in Kooperation mit dem schwedischen Unternehmen Snälltåget, das ebenfalls zur Transdev-Gruppe gehört, ab Sommer 2021 einen Nachtzug zwischen Berlin, Kopenhagen und Stockholm fahren lassen. Ende 2021 soll dann ein Zug von Schweden nach Österreich folgen. Als wettbewerbsneutrale Förderung von Nachtzügen haben unter anderem die Grünen mehrfach stark vergünstigte Trassenpreise vorgeschlagen. Während der deutschen Ratspräsidentschaft hätten die Staaten die EU-Kommission gebeten, ein Förderprogramm aufzulegen, damit interessierte Eisenbahnen Rollmaterial für den grenzüberschreitenden Personenverkehr anschaffen können (*Quelle: Tagesspiegel vom 16. Februar, gekürzt*).

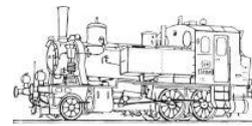
Test für autonomes Fahren: Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr schiebt bei der Digitalisierung im Bahnverkehr an. Hierzu fördert es mit 11.400 Euro eine Vorstudie des Projekts „BahnAutonom Bayern 2029 - Automatisiertes Bahnfahren auf Nebenstrecken im ländlichen Raum“, das perspektivisch im oberfränkischen Landkreis Forchheim auf der Bahnstrecke zwischen Forchheim und Ebermannstadt umgesetzt werden soll. Die Vorstudie wird koordinierend vom Münchner Architektur- und Designunternehmen Andreas Vogler Studio erstellt. Mit an Bord sind zudem das Regensburger Eisenbahnverkehrsunternehmen Agilis, das auf der Strecke Forchheim – Ebermannstadt aktuell im Auftrag des Freistaats die Schienenpersonennahverkehrsleistungen erbringt, der renommierte Schweizer Fahrzeughersteller und Ausrüster Stadler sowie weitere Forschungsinstitutionen aus dem Umfeld des Bahntechnik-Clusters. Neben dem Freistaat unterstützt auch die Nürnberger Privatstiftung „Innovation und Zukunft“ mit 19.000 Euro die Vorstudie. Das geplante durch Personal begleitete, autonom fahrende Demonstrator-Schienenfahrzeug soll in der Öffentlichkeit Vertrauen in den digitalen Schienenverkehr aufbauen und so die Weichen zu einem deutlich attraktiveren, umwelt- und ressourcenschonenden SPNV im ländlichen Raum stellen. Im Rahmen der Vorstudie sollen die einzelnen Aufgabenstellungen und Etappenziele detailliert definiert und untersucht, weitere Industrie- und Projektpartner gewonnen sowie mögliche Umsetzungshindernisse identifiziert und beseitigt werden. Die Ergebnisse der Vorstudie sollen voraus-



sichtlich im Sommer dieses Jahres vorliegen (Quelle: PM des Verkehrsministeriums des Freistaats Bayern vom 16. Februar, gekürzt).

Zwei neue Haltepunkte auf der ABS38 Mühldorf – Freilassing: Die neuen Haltepunkte bieten Bürgerinnen und Bürgern aus Saaldorf-Surheim und Freilassing-Nord einen besseren Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr, um mit der Bahn klimafreundlich in die Region zu reisen. Pendlern erleichtern die zusätzlichen Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten den täglichen Weg zum Arbeitsplatz, ob im Bayerischen Chemiedreieck oder im Nachbarland Österreich. Als möglichen Standort zum Ein- und Aussteigen für die künftig rund 400 Reisenden pro Tag untersuchen die Planer der ABS 38 den Streckenabschnitt an der Wasserburger Straße und an der Klebinger Straße in Freilassing. Die prognostizierten 140 Reisenden aus Saaldorf-Surheim könnten künftig der nördlich der Eisenbahnüberführung in der Helfau zu- und aussteigen. Im Rahmen der Entwurfsplanung werden die Planer der ABS 38 die beiden Haltepunkte in die Planungen für den Ausbau des Streckenabschnitts Tüßling–Freilassing integrieren. Dazu gehören die Planung und Abstimmung der genauen Standorte und der weiteren Maßnahmen im Umfeld der Haltepunkte. Parallel dazu wird das Projektteam alle nötigen Unterlagen erstellen, um die Haltepunkte zusammen mit den anderen Ausbaumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 3.6 der ABS 38 für das Genehmigungsverfahren einzureichen (Quelle: abs38.de, vom 17. Februar).





IM HEIMAT- BAHNHOF GESEHEN

Am Mittwoch, 10. Februar, hat sich Thomas Fenn einmal aus der Heimarbeit zum Bahnhof begeben und folgende Bilder gemacht.



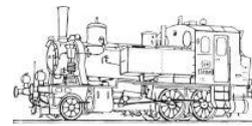
Seit die IC2 von der DB Richtung Hersteller zu einer gründlichen Überarbeitung zurückgeschickt wurden, sind wieder verschiedene herkömmliche Garnituren in unserem Bahnhof zu beobachten. Eine klassische fährt an diesem Nachmittag auf Gleis 5 ein. Mal nebenbei: „TRISTAN“ schaffte es wohl auch an Tag 3 der „Unwetter“, die Räumdienste von DB Stus zu überfordern...



Auf dem neu errichteten Westteil des Bahnsteigs 2/3 wurde immerhin von dem Treppenaufgang bis zum sichtbaren Ende das Dach neu gebaut. Es ist kürzer als auf den noch unbebauten Bahnsteigen 1 und 4/5.



Wenn sich eine VECTRON mit einem Güterzug am Haken ins Zeug legt, stiebt schon mal der Schnee...



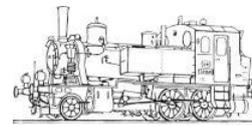
„Schief ist englisch, und englisch ist in...“ Es gab mal Zeiten, da war für Eisenbahnfahrzeuge eine Halterung für händisch angebrachte Zugschlußsignale zwingend vorgeschrieben, mit verbindlichen Maßen für die Höhe über SO und den seitlichen Abstand von der Fahrzeugmitte. Für diesen gestrandeten „Talent“ trifft das offenbar nicht (mehr) zu, und so wurden die Signale aufgeklebt. Einfach nur putzig...



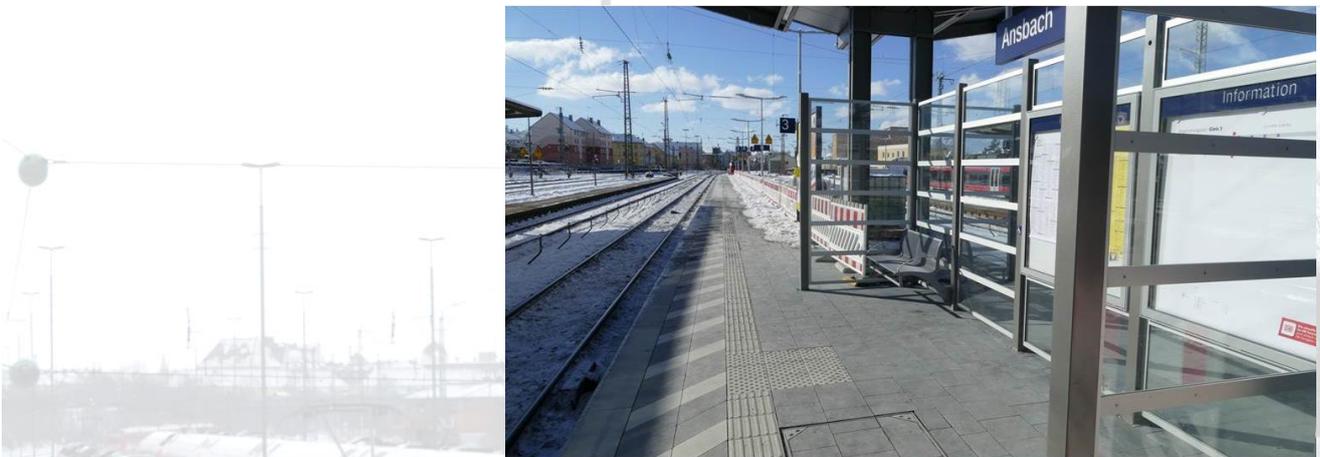
Auch bei bestem Winterwetter macht das zu kurz geratene Bahnsteigdach keinen besseren Eindruck (fa)



Der Westaufgang an Bahnsteig 2/ 3 ist bis auf den Fahrstuhl fertiggestellt und der Bahnsteig ist an Gleis 3 auf der Westseite begehbar (fa).



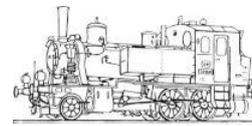
Baustellenbeleuchtung mit 15 kV- Anzapfung...?



Größerer Aufenthaltsbereich, aber statt 4 nur noch 2 Sitze... Mehr Kundschaft ist nicht erwünscht (fa)



Man kann ja über manche Sinnhaftigkeit streiten. Unter Fahrzielanzeigern muß eine bestimmte Durchgangshöhe gewährleistet sein. Warum aber die Warnhinweisschilder für den Aufenthalt im Gleisbereich ausgerechnet darüber angeordnet sind und damit so hoch, daß wohl die wenigsten dahin schauen, bleibt ein Geheimnis der Planer (fa).



PRIVATour

Hans Peter hat sich am dritten Februar- Wochenende von Brodswinden an die Hauptstrecke Treuchtlingen – Würzburg aufgemacht. Mag einer sagen: „Das ist ja nun nicht so weit“ – na und...?



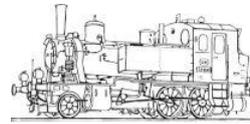
Zwischen Sachsen und Ansbach wird dieser Güterzug abgebildet. Besonders dabei ist die Zuglok, von der es noch nicht allzu viele gibt: BR 159 oder „EuroDual“ von Stadler Valencia.



Sag es durch die Blume, oder zeig es durch den Busch... Eine Solo- Einheit Stadler- Flirt 3 als RE90 zwischen Nürnberg und Ansbach bei Sachsen unterwegs.



Wirrwarr... Na Hauptsache, die Tf führen ihre Züge sicher da durch.



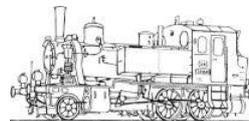
Thomas Fischer aus Lichtenfels begab sich nach nebenan in Hochstadt- Marktzeuln, wo im Februar Güterzüge mit verteilter Antriebstechnik über die Frankenwaldrampe geschickt wurden. Vermutlich geht es um die automatische Kupplung. Mehr dazu einmal in einem der nächsten Journale. Jedenfalls gab es die Gelegenheit für die fotografische Inaugenscheinnahme derselben Lok mit geringfügig abweichender Ausrüstung.



Wie unterschiedlich sich ein kleiner Ausrüstungsgegenstand, das Flex- Panel, auf das Aussehen einer Lok TRAXX 3 (Baureihen 147, 187 und 188) auswirken kann! Das Flex- Panel war DAS Verkaufsargument von Bombardier für flexible Platzierung von Werbung. Keine aufwendige Beklebung mehr, statt dessen wird auf beiden Seiten innerhalb einer Stunde eine Plane angebracht. Diese 187er von DB Cargo kam leider nicht in den Genuß der Panels und steht so da im schönsten Licht mit ihrem „Heizkörper- Design“.



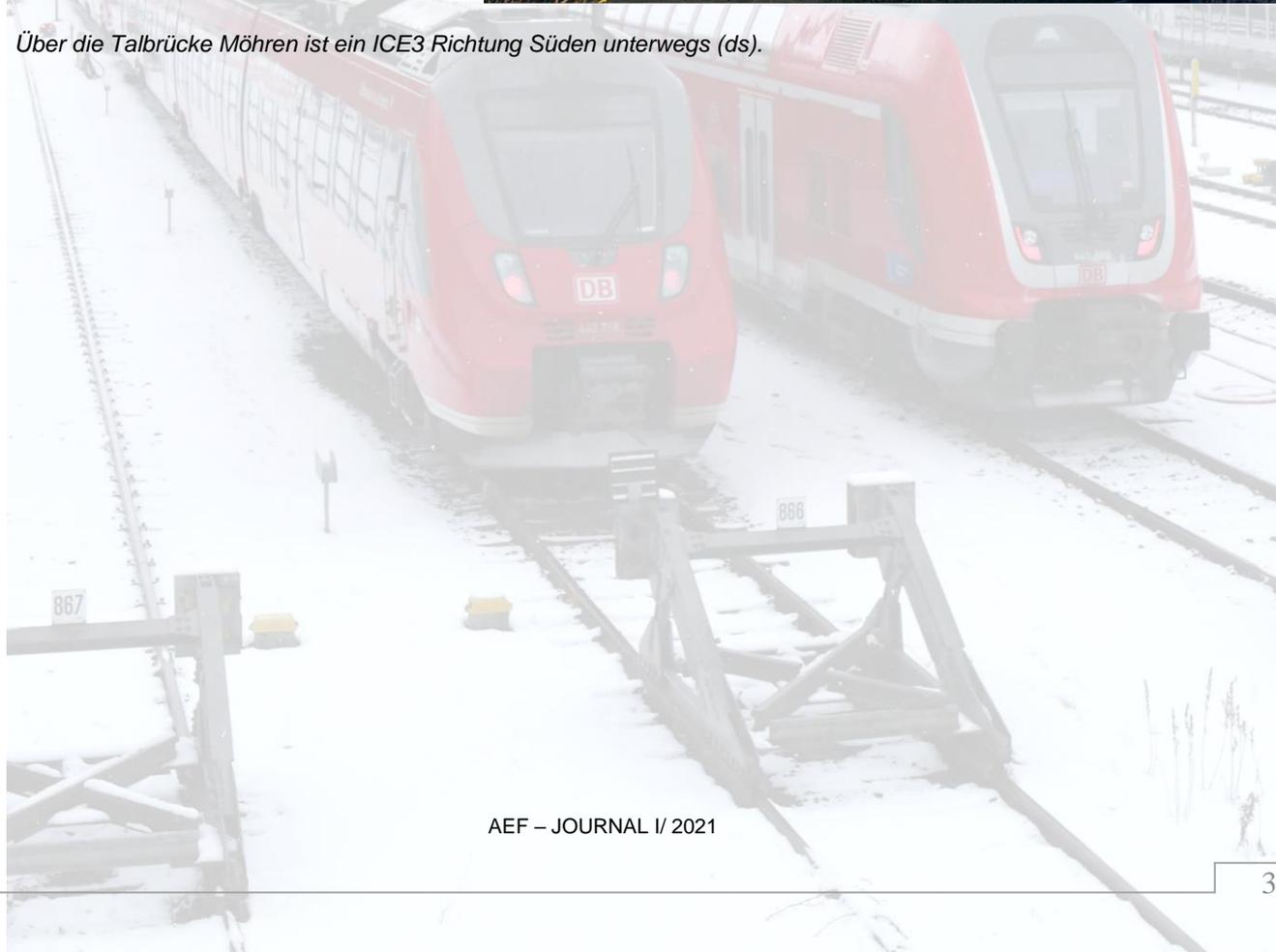
Wie es anders geht, wird hier gezeigt, wenn auch mit einer eher dezenten Werbung für Bombardier. Keine sichtbaren senkrechten Streben an den Seitenwänden mehr, dafür glatte Flächen. Die „Privaten“ haben das erkannt und fahren – sofern sie BR 187 in ihrem Bestand haben – fast nur mit Flex- Panels. Der Vorteil daran: Eine vorherige Beklebung muß man ablösen, wodurch die Beklebung unwiderruflich zerstört wird. Die Panels montiert man einfach drauf, die alten Panels können eingelagert werden, denn die Planenstoffe sind sehr widerstandsfähig.

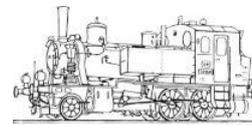


Bei Steinach „läuft“ dem Fotografen Dirk Sauer eine 140er im Bundesbahn- Look über den Weg (ds).



Über die Talbrücke Möhren ist ein ICE3 Richtung Süden unterwegs (ds).





DAS BESTE ZUM SCHLUSS



Rotlicht mit Schneehäubchen... (fa)

Impressum:

Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.
Weiherfeldstraße 2
91598 Colmberg

Telefonnummer: 09803 1328
kontakt@ansbacher-eisenbahnfreunde.de

Vertretung:
Die Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V. werden vertreten durch
André Suhr (Vorsitzender),
Hans Peter Krupp (stv. Vorsitzender),
Axel Hilterhaus (Finanzen)

Register und Registernummer:
Amtsgericht Ansbach VR 440

Bild- und Textbeiträge von: Jörg Blaschke (Osnabrück), Thomas Fischer (Lichtenfels), Franz Tischler (München), Hans Peter Krupp (hpk), Reinhold Fröhlich (rf), Christoph Fröhlich (cf), Thomas Kootz (tk), Wolfgang Frank (wf), Günter Opel (go), Jörg Behrendt (jb), Andy Flor (af), Dirk Sauer (ds), Thomas Fenn (tf), Dieter Eschenbacher (dies), Richard Illig (ri), Martin Schneider und Frank Augsburg (fa). Die Reihenfolge in der Aufzählung ist nicht gleichbedeutend mit einer Wertigkeit.

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.ansbacher-eisenbahnfreunde.de