

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

DM 6,50 öS 50,- SFr 6,50 hfl 8
bfr 158,- lfr 158,- dkr 32,-

Nr. 1 Januar 2000

49. Jahrgang

E13411



Totgesagte leben länger

**Russen-Power läßt
Kassen klingeln**

Robi macht die Pendler froh

**Bömbkes,
Brötchen und Kaffee**

Pralles Leben auf der H0-Anlage

**Straßen, Stiegen,
Staffelgiebel**

TESTS

Pfeilschnell: Märklins ICE3

Europazug: Limas RAe

Probefahrt

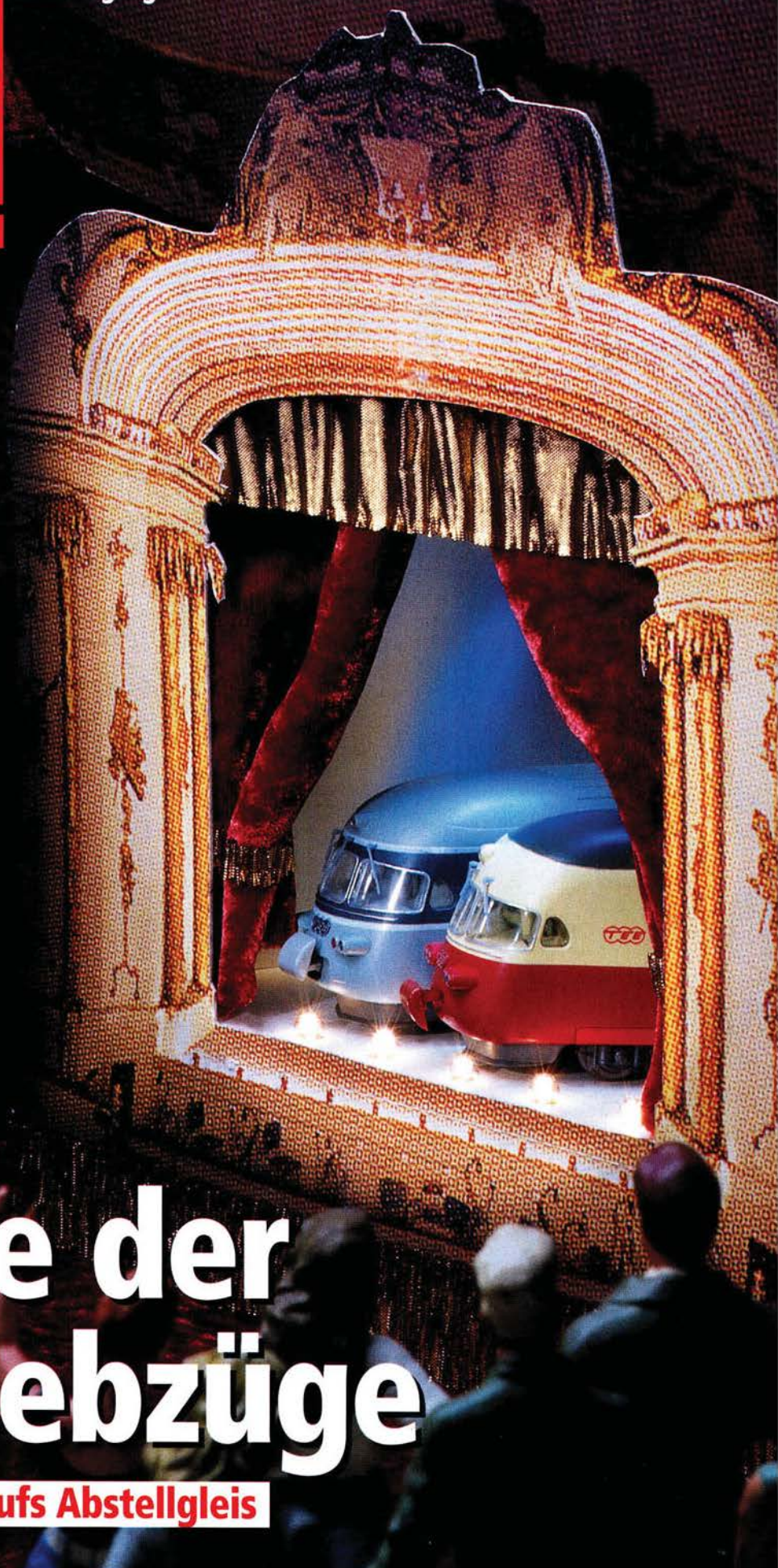
Mini-Bagger in Aktion

Edle Stromlinie 05001

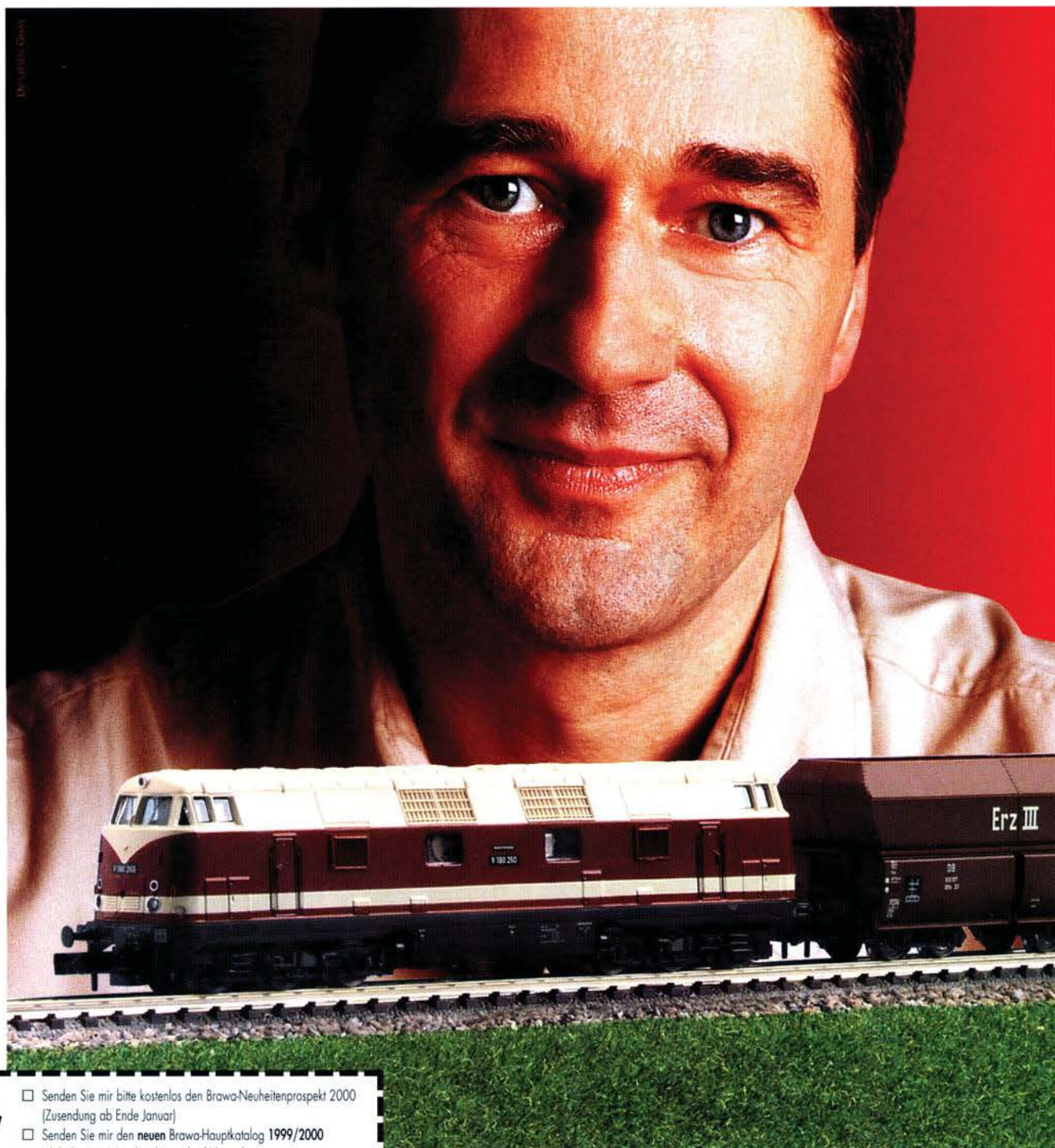
Der Vorhang fällt

Das Ende der TEE-Triebzüge

Trans-Europ-Flair wandert aufs Abstellgleis



Highlights für Spur N!



Ja,

- ☐ Senden Sie mir bitte kostenlos den Brawa-Neuheitenprospekt 2000 (Zusendung ab Ende Januar)
- ☐ Senden Sie mir den **neuen** Brawa-Hauptkatalog 1999/2000
Ich habe DM 10,- (bar/Eurocheck) beigelegt.

Name _____

Vorname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

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

Eine neue Lok und endlich auch die Kohlenwagen - alles für Spur N!
Bei der V 180 sorgt der schräggenutete, 5-polige Motor für perfekte Laufruhe.
Das Dreilicht-Spitzensignal wechselt mit Fahrtrichtung. Das Modell ist mit einem Normschacht nach Fleischmann ausgestattet. **Best.-Nr. 1310**

Die Kohlenwagen sind, wie gewohnt bei BRAWA, lupenrein beschriftet.
Erhältlich im 3er-Set mit jeweils unterschiedlichen Betriebsnummern.

Epoche II Best.-Nr. 1800 DRG, Best.-Nr. 1801 DRG

Epoche III Best. Nr. 1805 DB

Infos über die Brawa Neuheiten 2000 ab Februar im Internet unter www.brawa.de

Pfeilschnell

Mit rekordverdächtiger Geschwindigkeit eilt der ICE 3 aus Göppingen ins Weihnachtsgeschäft. Ob der neue Superzug dabei auf der richtigen Spur bleibt, erweist sich im Test ab Seite 64.



TEE-Klassiker

Im Jahre 1961 machte der SBB-Triebzug RAe als erstes Vierstromfahrzeug Europas von sich reden. Über 38 Jahre lang war die elegante Garnitur international im Einsatz. Die meiste Zeit hatte sie drei treue Begleiter – die Bordmechaniker vom Depot Zürich. Seite 12. Auch das Lima-H0-Modell hält die Erinnerung wach. Seite 72.



"Expresso"

Mit dem Robi-Projekt am Niederrhein kommt kräftig Schwung in den Regional-"Expresso". Frisch sind Kaffee und Brötchen, sehr zur Freude der zahlreichen Pendler. Seite 22.



Rückkehr

Ende 1994 verstummte bei der DB der sonore Klang der Zweitaktdiesel aus Lugansk. Nun kommen die Taigatrommeln via Hintertür schon wieder nach Deutschland zurück. Seite 26.

Gesetz der Straße

Verblüffend realistisch wirken die Straßenszenen in Zippengrün. Kein Wunder: H0-Baumeister Horst Grafe wäre fürs Leben gern Architekt geworden. Seite 94.



INHALT

TITELTHEMA

Weggefährten

Der RA(B)e beendet die Ära der TEE-Triebwagen – drei Bordmechaniker aus Zürich erinnern sich. 12 ◀

DREHSCHIBE

Bahnwelt aktuell

4

Rollendes Bistro

Arbeitslosen-Projekt hilft auch "Rhein-Express". 22 ◀

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Die Russen kommen

Wer hätte das gedacht? Die Rückkehr der Taigatrommeln ist nicht mehr aufzuhalten. 26 ◀

Wohn-Wagen

Haus mit Innenleben: Sensation in Groß-Zimmern. 30

LOKOMOTIVE

Die schönste Wienerin

Kapriziös und launisch: Gölsdorf-Lok 310.23. 38

PROBEFAHRT

Bagger-Ballett

Spielespaß mit Funktionsmodellen von KEM. 60 ◀

Teil-Verkleidung

Edel, nicht nur im Preis: Lemkes 05001. 61 ◀

UNTER DER LUPE

Heim-Arbeit

Abwechslung: Polas Siedlungs- und Zechenhaus. 62

Haargenau

Mit filigranen Speichen: Buschs neue Räder. 63

TEST

Glasauge

Kaum zu bremsen: Märklins ICE 3. 64 ◀

Alpen-Tee

TEE-Nostalgie: Limas vierteiliger RAe. 72 ◀

BLICKFANG

Aufbruch in Zippengrün! 52

WERKSTATT

Kunststoff-Platte

Harzer Vorbild: Scheunenbau leichtgemacht. 76

Basteltips

Ballonfahrt, Länderbahnschotter und Kohlezüge. 78

SZENE

Langer Atem

20 Jahre Weinert: Blick zurück und nach vorn. 90

In den Straßen von Zippengrün

Horst Grafe baut meisterliche Stadtarchitektur und fährt mit Gleichstrom über Punktkontakte. 94 ◀

AUSSERDEM

Modellbahn aktuell

88

Neuheiten

82

Jahresinhaltsverzeichnis

50

Impressum

6

Bahnpost

75

Güterbahnhof

40

Fachhändler-Übersicht

44

Termine+Treffpunkte

80

Buchtips

81

Vorschau

102

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Häfen und Güterverkehr Köln AG

Loks aus Amerika

■ Als erste deutsche Privatbahn hat die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) von der nordamerikanischen General Motors Electro-Motive Division (GM-EMD) zwei dieselelektrische Güterzugloks erworben. Am 11. November 1999 übergab der Hersteller in Brühl die erste der beiden sechsachsigen Maschinen vom Typ JT42CWR (Class 66) mit der Nummer 9901 an den neuen Besitzer, der die jeweils 126 Tonnen schweren Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr nach Belgien und in die Niederlande einsetzen will. Zuvor müssen sie allerdings noch für die Streckennetze der drei Länder zugelassen werden. Die 120 km/h schnellen und 21,4 Meter langen Loks sind mit einem 3200 PS starken Zwölfzylinder-Zweitakt-Dieselmotor (12N-710G8B-EC) ausgerüstet, der über einen Generator sechs Gleichstromfahrmotoren antreibt. HGK und GM-EMD arbeiten nicht nur bei der Zulassung zusammen, sondern auch bei der Wartung: Die Werkstatt der Kölner Privatbahn soll zukünftig auch anderen Gesellschaften zur Verfügung stehen, falls sich noch weitere Kunden in Deutschland für Class 66 entscheiden.



Die neue GM-Maschine 9901 der HGK am 11.11.1999 in Brühl. Auffallend ist das einfache Design der Class 66.



Der Lokführer sitzt auf den neuen Loks von GM-EMD auf der linken Seite des Führerstands.

Fotos: J. Rech



Foto: P. Haslechner

Und er bewegt sich doch: Der sogenannte Regio-Swinger von Adtranz – bei der DBAG als Baureihe 612 eingereiht – war am 22. und 23. September 1999 in Österreich zu Gast. Anlaß waren die Nahverkehrstage in Knittelfeld.

Halle/Saale

Brückenbau

■ Mit einem symbolischen Spatenstich durch Dr. Klaus Rauen (Oberbürgermeister von Halle), Francois Girard (Hallesche Verkehrs-AG) und Jobst Paul (BKL der DB) begannen am 25. Oktober 1999 die Bauarbeiten zur Erneuerung der Eisenbahnbrücken über die Delitzscher Straße in Halle/Saale. Die 1908/09 gebauten Brücken wiesen Mängel auf und boten nicht genügend lichte Weite für den Neubau einer Straßenbahntrasse. In vier Bauabschnitten demonitiert der DB Spezialbau Dessau die alten Brücken und setzt die neuen mit Spannweiten von 28 bis 35,5 Metern ein. Die Deutsche Gleis- und Tiefbau sowie Bilfinger & Berger zeichnen für die restlichen Arbeiten verantwortlich. Die Firmen bauen rund um die Uhr, um im Mai 2001 die Baumaßnahmen fristgerecht beenden zu können. Nach Abschluß der Arbeiten werden die Straßenbahnlinien 7 und 9 eine Haltestelle direkt an den Aufgängen zu den S-Bahnsteigen haben. Den Reisenden bietet die Bahn somit deutlich kürzere Umsteigewege im Nah- und Fernverkehr.

Schweinfurt – Gerolzhofen

98 886 unter Dampf

■ Seit dem 1. Oktober 1999 steht 98 886 wieder unter Dampf. Der Nachbau einer bayrischen GtL 4/4 für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft aus den 20er Jahren war zuvor im Werk Meiningen für eine halbe Million Mark wieder aufgearbeitet worden. Zuvor hatte das 1970 ausgemusterte Fahrzeug seit 1978 als Denkmal vor dem Schweinfurter Hauptbahnhof gestanden. Am 9. Oktober 1999 kam die Lokalbahnlok zusammen mit 52 7596 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) nach Schweinfurt. Einen Tag später unternahm sie auf der Nebenbahn Schweinfurt – Gerolzhofen ihre zweite Jungfernfahrt. Ab 1. Mai 2000 soll der Vierkupppler auf der Museumsbahn Mellrichstadt – Fladungen zum Einsatz kommen, sofern bis dahin eine Brücke auf dem Abschnitt Mellrichstadt – Ostheim saniert ist. Eigentümer der Maschine ist die Stadt Schweinfurt, die das Fahrzeug dem "Zweckverband Fränkisches Freilandmuseum Fladungen" überlassen hat. Den Dampfbetrieb zwischen Mellrichstadt und Fladungen werden wiederum die Eisenbahnfreunde Untermain aus Aschaffenburg abwickeln.



Foto: D. Sommerer

Auf ihrer zweiten Jungfernfahrt am 9. Oktober 1999 lief 98 886 auf der Rückfahrt am Zugschluß; 52 7596 der EFZ zog.

Eine Mecklenburgerin in der neuen Welt: Bereits am 31. Mai 1969



Foto: S. Bratfisch

legte die Deutsche Reichsbahn die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn still. Fast genau drei Jahre später gelangte 99 3361 aus der DDR in die USA. Am 19. Juni 1999 dampft sie noch immer auf einem drei Kilometer langen Rundkurs beim Hesston Steam Museum im Bundesstaat Indiana.

Museumsbahn Schönheide

Personenwagen aufgearbeitet

■ Im Oktober 1999 beendeten die Mitarbeiter der Museumsbahn Schönheide die mehrjährige Aufarbeitung des großformatigen Personenwagens 970-318. Seit Januar 1993 hatten die Museumsbahner an dem Fahrzeug gearbeitet, das sie als ersten Personenwagen in völlig desolatem Zustand erworben hatten. Der Vierachser entstand im Jahr 1907 bei der Waggonfabrik Linke-Hofmann-Busch in Bautzen als einer der ersten

seiner Bauart. Die Königlich Sächsische Staatsbahn stellte ihn als 370 K in Dienst, bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hieß er ab 1927 "Dresden K 145". Das neue Nummernschema der Deutschen Reichsbahn von 1958 reihte ihn als 970-318 ein. Seine letzte Einsatzstrecke war die Schmalspurbahn Grünstädtel – Oberittersgrün, wo er 1969 ausgemustert und an einen Privatmann in Crottendorf verkauft wurde.



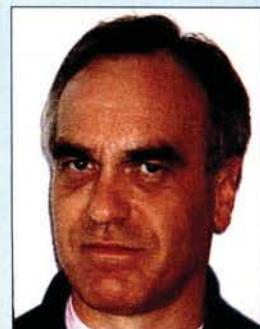
Foto: H. Drosdeck

In siebenjähriger Arbeit machten die Museumsbahner in Schönheide den Personenwagen 970-318 wieder zu einem Schmuckstück.

Südtirol

Strecke Meran – Mals wird reaktiviert

■ Die vor rund zehn Jahren stillgelegte Strecke, die seit Juli 1998 dem Land Südtirol gehört, wurde zwischenzeitlich vom Pflanzenbewuchs befreit. Seit Herbst 1999 sind die Arbeiten an den sanierungsbedürftigen Brücken bei Göflan und Latsch in vollem Gange. Wie die Bahnlinie zukünftig betrieben werden soll, ist ebenso wie die Frage der Fahrzeugbeschaffung noch nicht geklärt. Eine Elektrifizierung der Strecke, die durchgehende Züge zwischen der Landeshauptstadt Bozen und Mals ermöglichen würde, steht ebenfalls im Raum. Nach dem derzeitigen Stand der Planungen beliefen sich die Baukosten auf rund 65 Milliarden Lire, umgerechnet etwa 65 Millionen Mark. Für die Beschaffung des Rollmaterials werden, je nach Betriebsart, noch zirka 35 bis 50 Milliarden Lire veranschlagt. Falls Dieselfahrzeuge fahren sollen, ist die Aufnahme des Verkehrs für Ende des Jahres 2001 ins Auge gefaßt, eine Elektrifizierung würde den Termin bis 2002 verzögern.



Hermann Schöntag

Liebe Leser des MODELLEISENBAHNER,

mit der Auslieferung des Januarheftes des Jahres 2000 können wir ein kleines Jubiläum feiern. Mit unserem bewährten Team habe ich als neuer Verlagsleiter die ersten zwölf Hefte des MODELLEISENBAHNER ohne größere Pannen zum versprochenen Termin in den Kiosk oder direkt per Post zu Ihnen gebracht.

Durch die tatkräftige Mitarbeit unseres neuen Herausgebers Wolfgang Schumacher - ein alter Hase auf dem Felde der Eisenbahnzeitschriften - ist es uns hoffentlich gelungen, unsere Zeitschrift noch aktueller und interessanter zu machen. Daß uns fast alle Abonnenten treu geblieben sind und wir noch viele neue dazugewinnen konnten, bestärkt uns auf unserem Weg.

Mit diesem Heft haben wir den Verkaufspreis um fünfzig Pfennig angehoben, da auch wir bei aller Freude an der Herstellung unseres Heftes kaufmännischen Zwängen unterworfen sind. Trotzdem glauben wir, daß wir Ihnen mit den künftigen Heften, wie schon bisher, ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis bieten können.

Für unsere Abonnenten gibt es mit der Auslieferung unserer Januar-Ausgabe eine besondere Überraschung: Sie finden dieses Mal nicht nur ein, sondern gleich zwei Hefte in Ihrem Briefkasten. Das erste Heft unserer neuen Reihe "Modellbahnschule" ist exklusiv für unsere Abonnenten bestimmt und im normalen Handel nicht erhältlich. Nur die Modellbahnfachgeschäfte, die auch zu unserem Abonnentenstamm gehören, erhalten dieses Sonderheft ebenfalls. Dies ist unser Dankeschön für Ihre Treue zu unserer Zeitschrift. Auch in Zukunft wollen wir für unsere Abonnenten jedes Jahr ein Sonderheft beilegen.

Sollten Sie, lieber Leser eine Anregung haben, wie wir unseren MODELLEISENBAHNER noch besser gestalten können, schreiben Sie uns einfach oder rufen uns an. Unsere Redaktion hat immer ein offenes Ohr und ist auch für konstruktive Kritik dankbar. Nun viel Spaß bei der Lektüre und einen guten Rutsch ins Jahr 2000 wünscht Ihnen

Herrmann Schöntag



IMPRESSUM

Modelleisenbahner

MEB-Verlag GmbH

Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee

Telefon (07524) 9705-0

Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

VERLAGSLEITER

Hermann Schöntag

CHEFREDAKTEUR

Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

GRAFISCHE GESTALTUNG

Ina Olenberg

Melanie Minst

REDAKTION

Stefan Alkofer, Jochen Frickel,
Thomas Hanna-Daoud, Michael U.
Kratzsch-Leichsenring, Hartmut Lange
E-mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ANZEIGEN

Brigitte Wiedmann

Telefon (07524) 9705-40

Andrea Zaiescu

Telefon (07524) 9705-41

Anzeigenfax (07524) 9705-45

E-mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FOTOGRAFIE

Jörg Hajt, Heinz D. Kupsch,
Andreas Stirl, Dominik Stroner

FREIE MITARBEITER

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

VERTRIEB

Motor-Presse Stuttgart

Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing

ABONNENTEN-SERVICE

MEB-Verlag

Lessingstr. 20

88427 Bad Schussenried

Telefon (07583) 9265-37

Fax (07583) 9265-39

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

Gesamtherstellung: BechtleDruckZentrum
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBÄHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche
können nicht anerkannt werden.
Alle Rechte vorbehalten.
© by MEB-Verlag GmbH.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos
oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag
keine Haftung.

Bankverbindung: Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.

Anzeigenpreisliste Nr. 18, gültig ab
Heft 1/2000. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.



Westerwaldbahn

Regio-Lok für Güterverkehr

Foto: M. Schumann



Auf dem Rahmen einer ehemaligen DB-V 100 entstand die neue WEBA 5 der Westerwaldbahn. Am 27. Oktober 1999 rangierte die Maschine im Bahnhof Puderbach an der Strecke Altenkirchen – Raubach.

Die Westerwaldbahn erhielt am 20. August 1999 eine neue Regio-Lok vom Typ DH 1004, die sie als WEBA 5 in ihren Fahrzeugbestand einreichte. Die Maschine entstand bei "Vossloh Schienenfahrzeugtechnik" in Moers im Auftrag der Firma "On Rail" auf dem Rahmen der DB-Diesellok 211 177 (Henschel 1962/30526). Aufbauten und Technik des Fahrzeugs wurden dabei neu gebaut: Die Maschine mit der Fabrik-Nummer DH 1004/2 erhielt einen MTU-Motor vom Typ 12V396TC14, dessen Leistung von 1030 kW ein Voith-Getriebe L216Rs auf alle vier Achsen überträgt. Zwei Streckengänge ermöglichen eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h beziehungsweise 100 km/h. Montags, mittwochs und freitags kommt die Lok zwischen Betzdorf, Altenkirchen und Raubach zum Einsatz.

Düsseldorf – Berlin

Noch vor Weihnachten ICE-T im Einsatz nach Berlin

Ab 19. Dezember 1999 sollen die ersten ICE-T-Züge von Düsseldorf über Magdeburg nach Berlin fahren. Sie ersetzen auf dieser Relation bei drei Zugpaaren ICE-II-Züge. Im Weihnachtsverkehr kommt der ICE-T als Zusatzzug auch zwischen Frankfurt und Berlin zum Einsatz. Ab 30. Januar 2000 ersetzen die Neitech-Züge zwei Intercities zwischen Berlin und München über Saalfeld. Fahrgäste zahlen jedoch keinen ICE-Aufschlag. Allerdings wird die Neigetechnik der Fahrzeuge dabei noch nicht zum Zuge kommen. Erst nach der Ausrüstung der vorgesehenen Strecken mit Eurobalisen zur Wagenkastensteuerung steht dem Fahren mit Neitech und

230 km/h Höchstgeschwindigkeit ab Fahrplanwechsel 2000 nichts mehr im Weg. Schon ab 1. Dezember sollen ICE-T auf der Sachsenmagistrale von Dresden nach Zwickau verkehren.

Zwischenhalt

Foto: Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Der ICE-T weitet sein Einsatzgebiet weiter aus. Ab 20. Dezember soll er nach den Wünschen der Bahn auch in IC-Umläufen sowie als Entlastungszug zwischen München und Berlin verkehren.

Die Fahrpreise der Deutschen Bahn bleiben im kommenden Jahr stabil. Ein Sprecher der Bahn teilte mit, daß man dadurch die Attraktivität gegenüber anderen Verkehrsträgern steigern wolle. Deshalb würden die Mehrkosten bedingt durch die Ökosteuer nicht an die Kunden weitergegeben. Dies gelte allerdings nur für den Fernverkehr, da die Bahn im Nahverkehr in das Tarifgefüge der regionalen Verkehrsverbünde integriert sei.

Am Morgen des 8. November hat die Lokomotive des Interregio 2921 vom Düsseldorfer zum Frankfurter Flughafen hinter dem Bahnhof Mainz-Süd auf einer Länge von zehn Kilometern die Oberleitung beschädigt. Die noch nicht exakt bezifferten Kosten belaufen sich auf mehrere hunderttausend Mark. Gegen 6 Uhr am Montag war die Strecke wieder komplett befahrbar.

Am 3. November beschloß das Bundeskabinett ein Investitionsprogramm. Damit ist die Finanzierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Lübeck – Stralsund und die Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Hamburg gesichert.

Alstom lieferte das erste Exemplar des "Citadis"-Niederflurstraßenbahnwagens für die neue Tram im französischen Montpellier aus.

Die Strecke Jever – Esens wurde am 8. November nach Sanierung des Fahrweges und der Signalanlagen wieder in Betrieb genommen.



Eine Bayerin in Österreich: Am 30. Oktober 1999 war 770.86 mit Sonderzug 16269 bei Traiskirchen unterwegs.

Österreich

Betriebszulassung für 770.86

■ Anfang Oktober erhielt 770.86 die Betriebszulassung für die Strecken der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Bei der Tenderlok handelt es sich um eine ehemalige bayrische Pt 2/3 von 1913, die bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Nummer 70086 trug. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieb die Maschine in Innsbruck und wurde 1950 in St. Pölten stationiert. Bei den ÖBB trug sie die Nummer 770.86 und befuhr bis Mitte der 60er Jahre die Strecke von Pöchlarn nach Kienberg-Gaming. Ihre Ausmusterung erfolgte am 31. Januar 1967. Drei Jahrzehnte später – im Oktober 1997 – wurde das Fahrzeug im tschechischen Ceske Velenice reaktiviert. Doch es dauerte weitere zwei Jahre, bis die Lokalbahnlok, die sich im Privatbesitz befindet, wieder auf Österreichs Schienen dampfen durfte.

Der Investition von 20 Millionen Mark der DB AG in die Beschleunigungsmaßnahmen ging eine Zusage des Landes Niedersachsen voraus, langfristig Nahverkehrsleistungen zu bestellen, die allerdings nicht DB Regio sondern die Nord-Westbahn erbringen wird. Die NWB ist ein Tochterunternehmen der DEG-Verkehrs-GmbH und der Stadtwerke Osnabrück.

■ Die britische Bahngesellschaft Virgin läßt ihre Lokomotivführer Bremstests auf mit Spülmittel präparierten Gleisen machen. Hintergrund sei das häufige Überfahren von Haltesignalen bedingt durch die schmierige Schienen infolge starken Laubfalls.

■ Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) erwarten für das Jahr 1999 einen Rekordgewinn von 1,7 Milliarden Schilling, umgerechnet etwa 243 Millionen Mark. Das bedeutet für die seit fünf Jahren als Kapitalgesellschaft geführten Konzern einen Zuwachs von drei Prozent gegenüber dem Vorjahr.

■ Bei der Verkehrsausschußsitzung des Kommunalverbandes Hannover wurde bekannt, daß die DB AG plane, während der EXPO 2000 das "Schöne Wochenende" und das "Niedersachsen-Ticket" aus dem Programm zu nehmen. Die Bahn, offizieller EXPO-Partner, begründete dies mit Vorbeugen vor Kapazitätsengpässen.

■ Zwei unabhängige Unternehmensprüfer attestierten dem Cargo-Werk Darmstadt, daß es als der Holding direkt unterstelltes Spezial-

werk wirtschaftlich selbstständig bestehen könnte. Kunden des Werkes, das sich ganz auf die Aufarbeitung von Radsätzen spezialisiert hat, sind die DB AG selbst und 60 weitere Eisenbahnunternehmen. Trotzdem gibt es bei der Bahn Pläne, das einzige Werk dieser Art im süd-deutschen Raum zu schließen.

■ In Hannover hat der Wiener Künstler Friedensreich Hundertwasser sein Modell zur Umgestaltung des Bahnhofs von Uelzen präsentiert. Jeweils 500.000 Mark tragen das Land Niedersachsen, der Landkreis und die Stadt Uelzen, den Rest der insgesamt 16 Millionen Mark zahlt die Deutsche Bahn AG.

■ Die Rewe-Handelsgruppe wird zum 1. Januar 2000 die Deutsche Reisebüro GmbH (DER) von der Deutsche Bahn Gruppe übernehmen. Als Kaufpreis für die bisherige Tochtergesellschaft der DB Reise & Touristik nannte Rewe 850 Millionen Mark.

■ Fahrplaninformationen der Harzer Schmalspurbahnen HSB sind ab sofort im Internet unter: www.hsb-wr.de abrufbar.

■ Der Aufsichtsrat der Bombardier Transportation hat den Abbau von 1129 Arbeitsplätzen an sechs Standorten in Deutschland beschlossen. Die Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat des kanadischen Konzerns akzeptierte den schrittweisen Stellenabbau im Jahre 2000 wegen der schlechten Auftragslage.

■ Obwohl der Gesamtkonzern das vergangene

Rostock – Stralsund

Wieder unter Strom

■ Seit dem 22. August 1999 werden alle Züge zwischen Rostock und Stralsund (KBS 165) wieder mit E-Loks bespannt. Gleichzeitig nahm die DB AG nach mehr als achtmonatigen Sanierungs- und Ausbaurbeiten, die rund 150 Millionen Mark kosteten, wieder den vollständigen Betrieb auf dem 42 Kilometer langen Streckenabschnitt Stralsund – Ribnitz-Damgarten auf. Seit dem

13. Juni 1999 rollten bereits teilweise wieder dieselbespannte Züge über diesen Abschnitt. Trotzdem waren noch nicht alle Arbeiten entlang der Strecke beendet. So besaß Velgast, der größte Bahnhof im Abschnitt Ribnitz-Dammgarten West – Stralsund, zu diesem Zeitpunkt noch keine Bahnsteigdächer. Auch in anderen Stationen fehlten Wartehäuschen und Bahnsteigmobiliar.



Eine Regionalbahn verläßt den neu gestalteten Bahnhof Velgast, dem noch die Bahnsteigdächer fehlen.

Jahr mit einem kräftigen Gewinnanstieg abgeschlossen hat, muß Siemens-Verkehrstechnik wegen Verlusten im Geschäftsjahr 1998/99 von 122 Millionen Mark bis 2001 weitere Stellen abbauen. Geplant ist unter anderem eine Zusammenlegung der beiden Duewag-Fertigungsstätten Uerdingen und Düsseldorf. Neuer Standort wird Uerdingen.

■ Die Bremer Straßenbahn AG plant die Indienststellung neuer Stadtbahnwagen mit einer Breite von 2,65 Metern, die als Zweisystemfahrzeuge nach Karlsruher Vorbild auch elektrifizierte Eisenbahnstrecken mitbenutzen könnten. Außerdem wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die eine Wiederbelebung des Personenverkehrs auf der Strecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) zum Thema hat.

■ Das hundertjährige Bestehen der elektrischen Straßenbahn in Moskau wurde am 10. September mit der Eröffnung eines Nahverkehrsmuseums im Depot Bauman gefeiert.

■ Finnlands Bahngesellschaft VR hat probeweise alle 127 Sitzplätze eines Intercity mit Anschallgurten ausgerüstet. Anlaß des Versuches ist eine Entgleisung in Jyväskylä im Jahre 1997, bei der elf Menschen ums Leben kamen. Eine Gurtpflicht besteht jedoch nicht. Wenn die Sicherheitsmaßnahme von den Reisenden positiv angenommen wird, sollen weitere Züge umgerüstet werden.

Die Baureihe 145 der DBAG besitzt seit dem 26. Oktober 1999 eine erste Farbvariante: An diesem Tag stellte die BASF ihre neue 145 CL 001 in Dienst, mit der der Chemie-Konzern seine Güterzüge zwischen Schwarzheide und Ludwigshafen befördert. Am 2. November zog die grünlackierte Maschine den DFG 80 363 durch Elsterwerda-Biehla.



Foto: A. Pucka

FRAGEZEICHEN

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

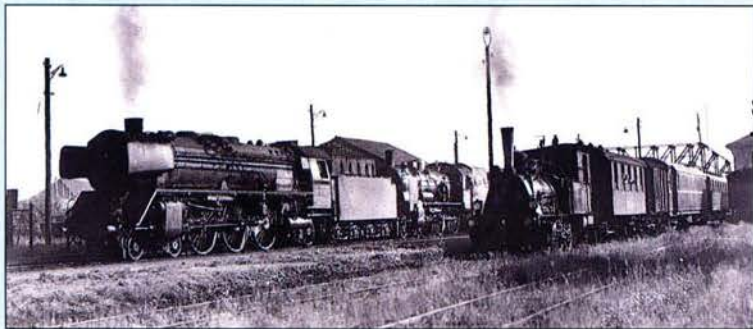


Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

■ Eine 01 qualmt scheinbar mit der preußischen T3, die hier im wuchernen Grase steht, um die Wette. An dritter Stelle des Kleinbahnzuges befindet sich der sogenannte Bellingrodt-Wagen, in dem eine Modellbahnanlage eingebaut ist. Die frisch bekohlte Einheitslokomotive und die 38.10 mit Wannentender nebenan werden in Kürze ihren Zug durchs obere Rheintal ziehen. Die T3 und die ersten beiden Wagen befahren normalerweise als GmP eine Zweigstrecke. Auf dieser Nebenbahn, die hier in den Schwarzwald abzweigte, wurde der Personenverkehr im Jahre 1956 eingestellt. Fünf Jahre später baute man die Gleisanlage ab. Der Bahnhof hatte auch einen An-

schluß ans Meterspurnetz der Mittelbadischen Eisenbahnen. Während die Schmalspurgleise alle entfernt sind, wurde von der gesuchten Stadt aus ein kurzes Stück in Normalspur wieder aufgebaut und zum Flugplatz der kanadischen Streitkräfte geführt. Die Südwestdeutsche Verkehrs-AG nutzt diesen Streckenteil heute für den Güterverkehr. Das Rathaus des Gemeinweens, das inzwischen etwa 28.000 Einwohner hat, ist in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch einen Umbau der alten Stadtkirche entstanden. Wie heißt die Stadt, die mit dem sächsischen Schkeuditz verschwistert ist, und im September das weithin bekannte Zwetschgenfest feiert?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Januar 2000 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare des Transpress-Reprints "Lexikon Erfinder und Erfindungen" von Erich und Reiner Preuß verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antwort im Novemberheft lauteten "Aschaffenburg".

Die 20 Exemplare "Lexikon Erfinder und Erfindungen" haben gewonnen: Hans-Ulrich Behne, 38704 Liebenburg; Klaus Bieber, 64720 Michelstadt; Manfred Bork, 51105 Köln; Rolf Busch, 42119 Wuppertal; Heinrich Dedie, 50374 Erftstadt; Bruno Durante, I-30026 Portogruaro; Annerose Fischer; 09127 Chemnitz; Miriam Flakus, 76437 Rastatt; Dr. Alexander Franz, 63808 Haibach; Peter Goedendorp, NL-3171 De Poortugaal; Peter Heinrich, 55252 Mainz-Kastell; Stefan Kilian, 6593 Frankfurt; Martin Lässig, 82024 Taufkirchen; Lilia Letschert, 59174 Kamen; Johannes Nagel, 04229 Leipzig; Willy Richter, 04895 Falkenberg/Elster; Hans-Georg Saul, 39164 Wanzleben; Jürgen Schultz, 34270 Schauenburg; Christian Schwiesselmann, 18249 Tarnow; Rupert Zitzelberger, 70374 Stuttgart.

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg

Ringzugsystem ab 2001

■ Wie der Baden-Württembergische Ministerpräsident Erwin Teufel Ende Oktober mitteilte, ist das Preisanfrageverfahren zum Ringzugkonzept Schwarzwald – Baar – Heuberg abgeschlossen. Der künftige Betreiber der etwa 150 Kilometer langen Strecke wird die Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL) sein. Ziel der Planungen ist ein integriertes Bus-Schiene-System, das beide Verkehrsträger optimal verknüpft. Im Schienendreieck Rottweil, Villingen-Schwenningen und Tuttlingen sollen zwischen 6 und 21 Uhr moderne Dieseltriebwagen mindestens im Stundentakt verkehren. Das Land Baden-Württemberg wird die neuen Schienenfahrzeuge mit 50 Prozent bezuschussen und sich an weiteren Kosten beteiligen.

Harzer Schmalspurbahnen

Besucher-Loks im Harz

■ Zu den Abschlußveranstaltungen vom 18. September bis zum 3. Oktober 1999 anlässlich der Jubiläumsfeiern "100 Jahre Harzquer- und Brockenbahn" hatten die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) Lokomotiven der Museumsbahnen Blonay – Chamby, der Selfkantbahn und vom Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) in den Harz eingeladen. Auf diese Weise kehrte auch die DEV-Lok "Spreewald" dorthin zurück, wo sie 1971 im Bw Wernigerode-Westerntor betriebsfähig aufgearbeitet wurde, bevor sie der DEV erwarb.

Früher Sperrgebiet hinter Drei Annen Hohne: Jetzt führte die Maschine Sonderzüge bis zum Brocken.



Foto: H.-J. Hentschel/DEV

Top und Flop



TOP: Autobahn-Werbung

Autofahrer, die auf der A6 von Heilbronn Richtung Mannheim unterwegs sind, macht die DBAG bei Sinsheim auf eine Alternative aufmerksam. Gleich neben der vielbefahrenen Verbindung weist ein Werbeplakat darauf hin, daß der ICE die Strecke Stuttgart – Frankfurt/Main in eineinviertel Stunden schafft. Das erreichen selbst Raser bei leeren Straßen kaum. Werktags steigert sich der Ärger noch, denn der Abschnitt bei Sinsheim ist wegen seiner Staus gefürchtet. Spätestens dann zeigt das Plakat den Frustrierten hinter dem Lenkrad, daß sie mit Umsteigen schneller zum Ziel kommen.



FLOP: Bitte Ansnallen!

"Wie preiswert darf's denn sein?", fragt das etwas andere Sparbuch der DB Reise & Touristik. Möglichst preiswert, und wenn es geht auch noch schnell, antwortet der Adressat, der Geschäftsreisende. Schön, wenn es sich die DB AG leisten kann, Werbung für ihre Konkurrenz zu machen und ihren Kunden am Ende der kleinen Broschüre eine Tabelle (auch im Internet) liefert, nach der sie sich auf vielen Fernverbindungen guten Gewissens gegen die Bahn entscheiden können. Von München nach Berlin kostet das Flugzeug laut DB AG 323,50 DM und die Reisezeit wird mit zwei Stunden zehn Minuten angegeben. Die Fahrt in einem Zug der Bahn kostet 416,- DM (1. Klasse, ohne BahnCard) und man ist über sechs Stunden unterwegs. Wer nun nicht weiß, ob er fliegen oder bahnfahren soll, dem bietet dieses Heftchen der DB AG die finanziellen Argumente für den Luftweg.



Deutsche Post

Probelauf für Parcel-IC

Das von Deutscher Post und DB Cargo getragene Projekt "Parcel-Intercity" kommt ins Rollen. Am 11. Dezember startete der erste Zug mit 40 Wechselbehältern aus dem normalen Wochenendlauf vom Umschlagbahnhof München-Riem. Ziel des 160 km/h schnellen und mit 101 bespannten Güterzuges war Hamburg-Billwerder. Von dort gelangten die Wechselbehälter per LKW zu den entsprechenden Verteilzentren. Anfang 2000 beginnt schließlich eine umfangreiche Testphase. Ab April 2000 muß der Gütertransport auf der Schiene nach dem Willen der Post dann in den vorgesehenen Zeitfenstern von 20 bis 5 Uhr laufen, oder DB Cargo drohen Abschlüsse bei den Entgelten.

Krauss-Maffei

Spurwechsel-Drehgestell

Im Auftrag von Patentes Talgo entwickelte Krauss-Maffei angetriebene Spurwechsel-Drehgestelle. Sie sind für zwei neue Talgo-Dieselmotorköpfe gedacht, von denen die Münchner Firma den ersten bereits im September 1998 auslieferte. Der zweite befindet sich zur Zeit in der Endmontage. Patentes Talgo verlangte vom Hersteller ein angetriebenes Drehgestell, das sowohl auf der spanischen Breitspur von 1668 Millimetern, als auch auf der Normalspur von 1435 Millimetern einsetzbar ist und dieselbe stationäre Umpureinrichtung nutzen kann, die seit rund 30 Jahren für den Spurwechsel der Talgozüge zwischen Spanien und Frankreich sorgt. Mit diesen Spurwechsel-Drehgestellen entfällt der zeit- und kostenaufwendige Lokwechsel an der Grenze zwischen Breit- und Normalspur, weil damit der gesamte Talgozug bei langsamer Fahrt vollautomatisch umgespurt wird.



Foto: Krauss-Maffei AG

Bald Exportschlager?
Für Patentes Talgo entwickelte Krauss-Maffei ein angetriebenes Spurwechsel-Drehgestell.

Neue Bücher aus dem Verlag Kenning

Borkener Hof 1, D-48527 Nordhorn
Tel. 05921 / 7 69 96 Fax: 7 79 58

Die schweren WUMAG-Triebwagen

84 S. 21/21 cm geb., 92 Fotos, 81 Skizzen, DM 29,80
1926 lieferte die Waggonfabrik Görlitz sechs schwere Drehgestelltriebwagen an die DRG. Obwohl die Technik schon bald überholt war, blieben sie erhalten und führen nach dem Krieg auf norddeutschen Kleinbahnen. Der schicke Harsfelder Museums-Triebwagen VT 175 gehört zu dieser interessanten VT-Generation.

Niederpöllnitz – Münchenbernsdorf

84 S. 21/21 cm geb., 74 Fotos, 56 Skizzen, DM 29,80
Bekannt wurde die von der Strecke Saalfeld – Gera abzweigende Nebenbahn u.a. durch den Stationsnamen Lederhose. Ihrer Eröffnung ging eine langwierige und hier spannend zu lesende Vorgeschichte voraus.

Die Wangerooger Inselbahn

120 S. 21/21 cm geb., 15 Farb-, 149 SW-Fotos, 92 Skizzen, DM 34,80

Die stets staatlich betriebene Inselbahn gehört auch heute noch mit ihren Schmalspurzügen zum Bild der autofreien Insel Wangerooge. Die Insel, die über 100-jährige Bahngeschichte und der vielfältige Fahrzeugpark werden hier anschaulich dargestellt.

Die Marburger Kreisbahn

72 S. 21/21 cm geb., 22 Farb-, 89 SW-Fotos, 30 Skizzen, DM 29,80

Von Marburg a. d. Lahn aus führte 66 Jahre lang die „Kraisboah“ nach Dreihäusen im Ebsdorfer Grund. Hauptstandbein war der Schottertransport, der die Bahn bis 1972 am Leben hielt. Die große Bahnwerkstatt untersuchte auch Fremdlöke, und so waren auf den Kreisbahngleisen viele interessante Fahrzeuge zu sehen.

Schmalspurbahn Philippsheim – Binsfeld

60 S. 21/21 cm geb., 70 Fotos, 36 Skizzen, DM 26,80

In der südlichen Eifel gab es früher eine Kleinbahn, die diese Bezeichnung wegen ihrer Streckenlänge und ihres einfachen Fahrzeugparks zu Recht trug und vor allem der Tonindustrie diente.

Straßenbahn in Mühlhausen (Thüringen)

96 S. 17/24 cm geb., 23 Farb-, 66 SW-Fotos, DM 34,80

Zwischen 1898 und 1969 bestand in Mühlhausen eine meterspurige Straßenbahn, ein Kleinod unter den deutschen Nahverkehrsbetrieben. Eingehend wird hier ihr wechselvoller Werdegang beschrieben und mit vielen sehenswerten Aufnahmen dokumentiert.

Haspe – Voerde – Breckerfeld

80 S. 17/24 cm geb., 108 Fotos, 22 Skizzen, DM 29,80
Südlich von Hagen existierte einst die meterspurige Kleinbahn Haspe – Voerde – Breckerfeld, die 1927 zu einer elektrischen Vorortbahn ausgebaut wurde. Nach Einstellung des Güterverkehrs (1952) wurde 1963 die „Linie 11“ auf Busbetrieb umgestellt.

Die normalspurige Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg

ca. 112 S. 21/30 cm (erscheint 12/1999), ca. DM 39,80

Nach dem Umbau auf Normalspur war der Verkehr der Müglitztalbahn von bulligen Tenderloks (z.B. die legendäre 84er), vielen betrieblichen Besonderheiten und einigen Naturkatastrophen geprägt.

Die Nebenbahn Niederrösa – Hainichen – Roßwein

ca. 112 S. 21/30 cm (erscheint 12/1999), ca. DM 39,80

Bereits 1869 ging die Zweigbahn Niederrösa – Hainichen und 1874 die Fortsetzung bis Roßwein als Privatbahn in Betrieb. Für viele Fabriken, die Landwirtschaft und den Fremdenverkehr war sie bedeutsam – ein hochinteressantes Kapitel sächsischer Eisenbahngeschichte!



ZEITREISE

Haltepunkt mit Prachtbau



1928

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Schumacher

Gerade ein halbes Jahr war 01 019 alt, als sie am 16. September 1928 mit D 9 am Haken in Hamburg-Dammtor hielt.

Bereits seit 1866 rollten in Hamburg die Züge über die sogenannte Verbindungsbahn zwischen dem Altonaer Bahnhof, wo die Kieler Bahn begann, und dem Berliner Bahnhof am Deichthormarkt. Dabei passierten sie nicht weniger als 21 Bahnübergänge. Das stetige Anwachsen des Verkehrs machte die Strecke schnell zu einem Hindernis für das pulsierende Leben der Hansestadt. Doch erst 1899 einigten sich Hamburg, Preußen und die Lübeck-Büchener-Eisenbahn nach zwölfjährigen Verhandlungen darauf, einen gemeinsamen Hauptbahnhof zu bauen und gleichzeitig die Verbindungsbahn nach dem Vorbild der Berliner Stadtbahn höher zu legen. Im Zuge dieser Bauarbeiten errichtete man zwischen der Moorweide und dem Park "Planten un Blumen" nach Entwürfen des Regierungs- und Baurates Schwartz sowie des Architekten Rüdell den neuen Dammtorbahnhof. Am 7. Juni 1903 wurde das neue Gebäude eröffnet, dessen Werksteinfassade Jugendstilornamente und historische Architektur motive miteinander verbindet. Betriebstechnisch ist die viergleisige Station mit je einem Fern- und einem S-Bahnsteig bis heute ein Haltepunkt. 1989 sanierte die Deutsche Bundesbahn das Bauwerk. Seit Anfang 1999 modernisiert die DBAG den Dammtor-Bahnhof für 32 Millionen Mark, der bis zum Frühsommer 2000 ein neues Reisezentrum, neue Toiletten und 30 Ladeneinheiten bekommt. Für weitere sieben Millionen Mark erhält der Fernbahnsteig nach 86 Jahren endlich ein Bahnsteigdach.



1999

Foto: E. Lange

Nach 96 Jahren halten noch immer Schnellzüge im Dammtor-Bahnhof, der zur Zeit umgebaut wird.



Foto: H. Peisker

Das Forschungs- und Technologie-Zentrum der DB AG unternahm am 20. Oktober 1999 mit einem zweiteiligen Triebwagen der neuen Baureihe 426 Meßfahrten zwischen Erlangen und Bamberg; als Bremslok diente 752 001.

Flughafen Dresden

S-Bahn-Zubringer

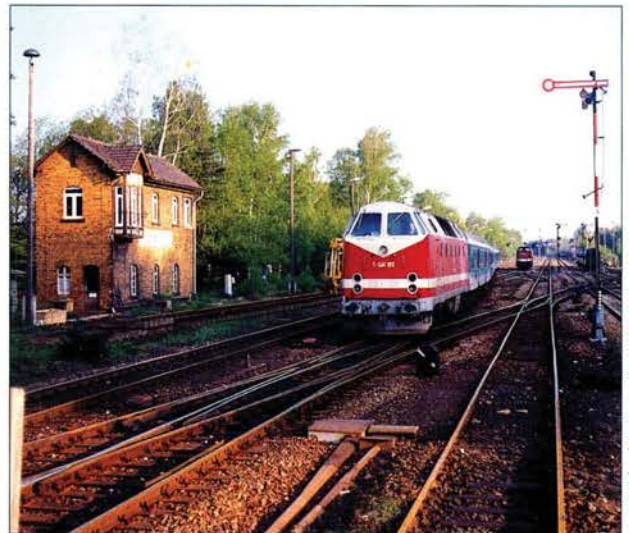


Foto: Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Um Platz für ein Überführungsbauwerk der Flughafen-S-Bahn über die Strecke Dresden – Görlitz zu schaffen, mußte das alte Stellwerk in Dresden-Klotzsche weichen.

■ Bis Ende 2000 soll der S-Bahnzubringer zum neuen Flughafen-Terminal in Dresden-Klotzsche fertiggestellt sein. Zu den wichtigsten Bauvorhaben zählt der Wiederaufbau der 1945 zerstörten Nesselgrundbrücke in Dresden-Klotzsche. Dieses Bauwerk parallel zur Strecke Dresden - Görlitz wurde bisher nicht benötigt. Dem Neubau eines Kreuzungsbauwerkes auf dem selben Bahnhof mußte dabei das bekannte Stellwerk weichen. Ferner erhält der Bahnhof Klotzsche moderne Bahnsteige mit Aufzügen. Die Flughafenbahn führt von Klotzsche weiter zum Haltepunkt Dresden-Grenzstraße und mündet dort in einen 600 Meter langen Tunnel, der direkt unter dem Terminal an einem 70 Meter langen Bahnsteig endet. Nach Inbetriebnahme des Flughafen-Terminals werden die S-Bahn-Zubringer im Viertelstundentakt mit 22 Minuten Fahrzeit zum Dresdener Hauptbahnhof verkehren. Der Freistaat Sachsen bezuschußt das seit 1998 laufende Bauvorhaben mit 84 Millionen Mark.