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. 3 März 2000
49. Jahrgang
E13411
4 391341 106503 03

16 Seiten Spielwarenmesse Nürnberg

lle reden vom Wetter
Sturm Lothar schlägt zu

ahn ahoi!
Trajektverkehr auf dem Bodensee

roß-Bw und lange Züge
Wuppertaler Clubanlage

Werkstatt
Gealterte Güterwagen

Unter der Lupe
Radabzieher
Fleischmanns ICE-T in N
Rocos Ae 8/8 in H0

ESTS
auline: Märklins H0-E69
terntaler: Tilligs TT-101

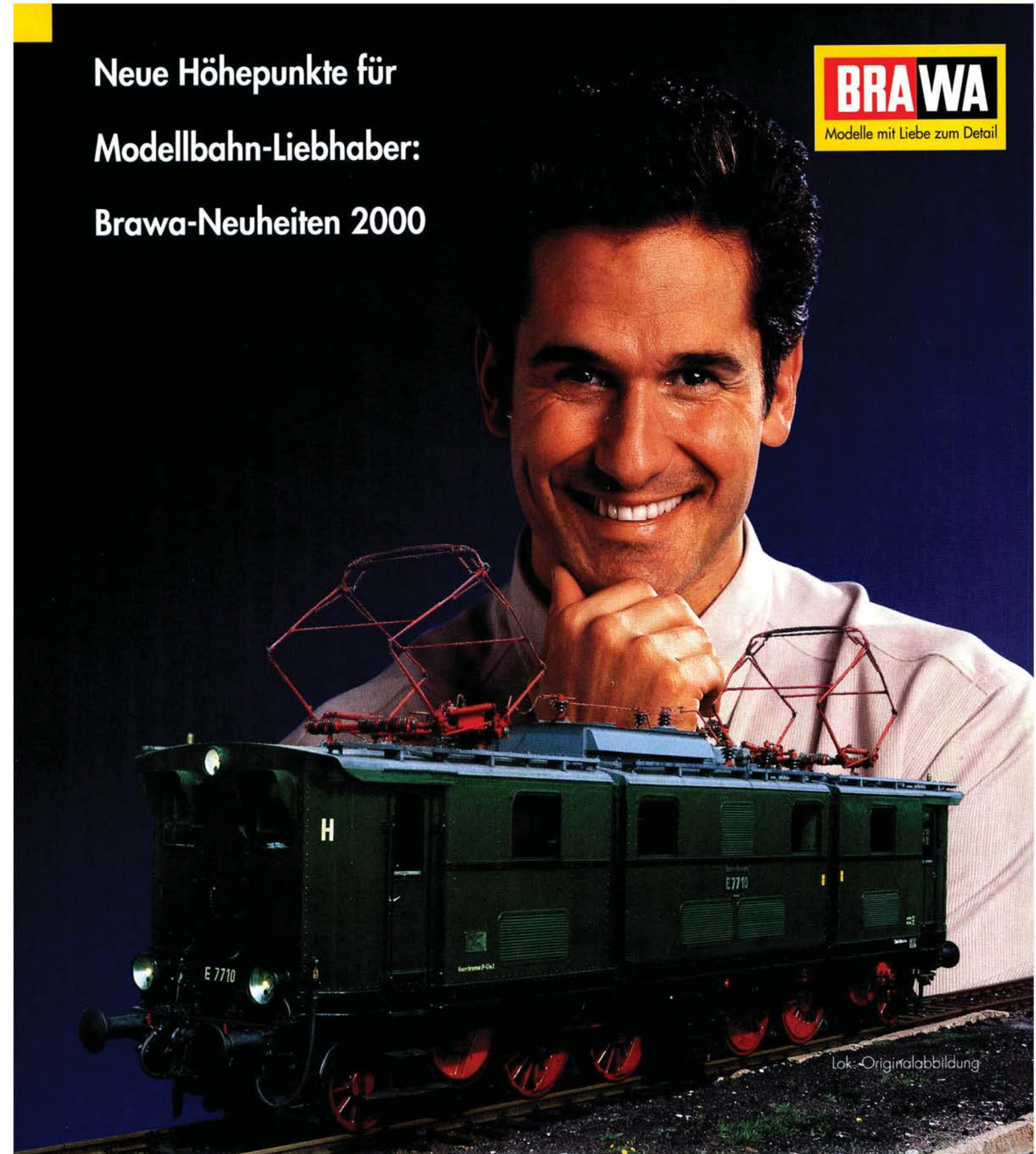
DB-Nostalgie am Scheideweg

Ab ins Mausoleum?

Fallbeispiel Arnstadt: Zukunft braucht Vergangenheit

Neue Höhepunkte für Modellbahn-Liebhaber: Brawa-Neuheiten 2000

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail



Lok: Originalabbildung

Neuheiten Spur H0: E 77, BR 53[8], Te 2/3, Talent BR 644, Themenset "Schwäbische Eisenbahn" mit T3, 4-Achser Personen- und Gepäckwagen, Kesselwagen u.v.m.
Neuheiten Spur N: Talent BR 643, BR 65[10], Württemberger Personenwagen u.v.m.

US-Neuheiten Spur H0: USRA 0-8-0, Triebwagen RDC 2, Alco FA1/FB1, GP 9, SD 60 u.v.m.
US-Neuheiten Spur N: Alco FA1/FB1, E 6

Weitere Infos im Internet: www.brawa.de

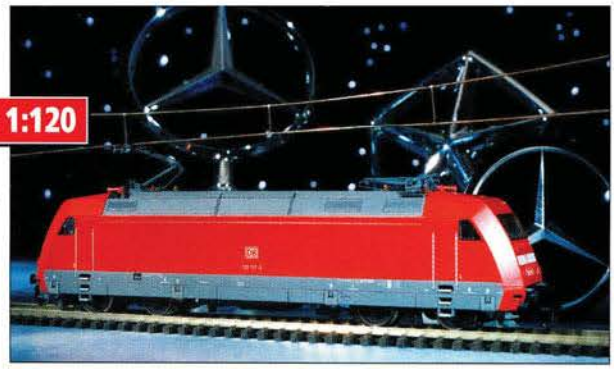
Senden Sie mir bitte kostenlos den
☐ Brawa-Neuheitenprospekt 2000 ☐ Brawa US-Prospekt
☐ Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 1999/2000
Ich habe DM 10,– (bar/Euroscheck) beigelegt.

Name Vorname

Straße/Nr. PLZ/Ort

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

MEB 2/00



Edles in 1:120

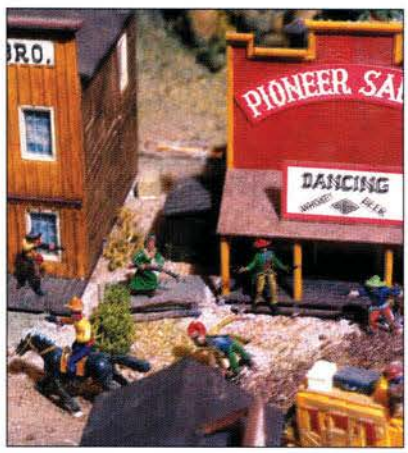
Nun können auch die TT-Bahner der Epoche V einen Edel-Renner vor ihren schnellen Zügen einsetzen. Was die 101 aus dem Hause Tillig auf den Anlagen zu leisten vermag und ob sie ihr Geld wert ist, zeigt der Test ab Seite 82.

Wie weiter?

Die DB Reise & Touristik AG hat mit der Weltausstellung EXPO alle Hände voll zu tun und gab die Nostalgiefahrten 2000 an das Verkehrsmuseum Nürnberg ab. Welche Ziele man dort verfolgt und wie es um (Dampf-) Nostalgie und Eisenbahnmuseen bestellt ist: Ab Seite 12.

Aufgeräumt

Mit abgeknickten Bäumen, zerstörten Oberleitungen und entgleisten Zügen sorgte Orkantief Lothar in weiten Teilen Europas für Chaos. Eine Bilanz ab Seite 20.



High Noon Die Liebe zur Eisenbahn und zahllose Western bildeten die Grundlage dieser Modellbahn. Klassische Szenen wie die Schießerei vor dem Saloon durften da nicht fehlen. Der etwas andere Anlagenbericht beginnt auf Seite 96.

Kahnpartie

Noch bis 1976 fuhr die Bahn über den Bodensee statt drum herum. Der Bericht über den Trajektverkehr, seine kleinen Besonderheiten und Betriebsunfälle beginnt auf Seite 28.

INHALT

VORBILD

Titelthema

Auf und nieder
Das Hin und Her um die DB-Dampfnostalgie hat schon lange Tradition. Wie gehts weiter? 12 ◄

Drehscheibe

Bahnwelt aktuell 4

Lothar stürmt
Der Orkan legte zahlreiche Eisenbahnen lahm. 20 ◄

Geschichte + Geschichten

Klimawechsel
Ein Portrait der bekanntesten Schneepflüge. 24

Übers Schwäbische Meer
Der Eisenbahn-Trajektverkehr über den Bodensee war in Technik und Aufwand etwas Besonderes. 28 ◄

LokoMotive

Starke Babelsbergerin
Vor 40 Jahren startete Baumuster V180001 durch. 36

MODELL

Nürnberger Spielwarenmesse

Der Zukunft zugewandt
Die Modellbahn-Neuheiten-(Vor-) Schau 2000. 48 ◄

Probefahrt

Zugtier
Rocos H0-Modell der Lötschberg-Doppellok Ae 8/8. 74 ◄

Alles im Lot
Den ICE-T von Fleischmann gibt es nun auch in N. 75 ◄

Unter der Lupe

Im Griff
Der Zwei-Klauen-Abzieher von Fohrmann. 76 ◄

Park & Zeit
Brawas Parkleuchte und Bahnhofsuhr in N. 76

Test

Passions-Spiele
Begeistert Märklins E69 ebenso wie ihr Vorbild? 78 ◄

Stern auf Schienen
Von Tillig fuhr die 101 in TT zur Testanlage. 82 ◄

Werkstatt

Dreckfänger
Vorbildgetreue Ganzzüge – mit Schmutz. 86 ◄

Basteltips
Bewegte Preiserlein, ein Stellpult fürs Dunkle, Brennholz und weitere nützliche Kleinigkeiten. 88

Szene

Film ab
Inspiriert vom Kino: Eine Westernlage in H0. 96

Zug um Zug
Groß-Bw und lange Züge: Die Clubanlage des Modelleisenbahn-Freundeskreises Wuppertal. 100 ◄

AUSSERDEM

Modellbahn aktuell 91
Neuheiten 92
Standpunkt 5
Impressum 6
Bahnpost 72
Güterbahnhof 40
Fachhändler-Übersicht 66
Termine+Treffpunkte 90
Buchtips 95
Vorschau 106

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

Salzwedel – Uelzen

Lückenschluß

Foto: J. Hörstel

An der Landesgrenze zwischen Niedersachsen und Salzwedel legte der Eröffnungszug mit 143 098 an der Spitze einen Zwischenhalt ein.

Der Teilabschnitt Salzwedel – Uelzen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nummer 3 konnte am 18. Dezember 1999 durch die gleichnamige Planungsgesellschaft an die Deutsche Bahn übergeben werden. Zur Eröffnung hatte sich zahlreiche Prominenz angesagt, so unter anderen Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Dr. Jürgen Heyer, sein niedersächsischer Kollege Dr. Peter Fischer sowie der Vorstandsvorsitzende von DB Regio, Klaus Daubertshäuser. Der Lückenschluß zwischen Altmark und Lüneburger Heide ermöglicht vor allem für die Salzwedeler bessere Verbindungen nach Norddeutschland. Der Streckenausbau erfolgte nur eingleisig, die Höchstgeschwindigkeit auf der elektrifizierten Strecke beträgt 160 km/h. Am Sonntag, dem 19. Dezember 1999, konnten interessierte Bürger kostenlos im Zweistundentakt zwischen Salzwedel und Uelzen pendeln.

Adtranz

Güterwagensparte verkauft

Adtranz - DaimlerChrysler Rail Systems GmbH, Berlin, hat am 11. Januar 2000 seinen Güterwagenbereich an The Greenbrier Companies verkauft. Betroffen ist der Standort Siegen mit den Bereichen Entwicklung, Vertrieb, Marketing und Projektmanagement. Alle Mitarbeiter werden von Greenbrier übernommen. Der gegenwärtige Auftragsbestand von etwa 155 Millionen Mark geht ebenfalls auf den neuen Eigentümer über. In Nordamerika und Europa ist Greenbrier ein führendes Unternehmen in der Herstellung, Vermietung und Wartung von Güterwagen.

Foto: Bombardier/Quabbe

Der erste von 14 neuen Niederflur-Straßenbahnwagen für Krakau.

Bombardier Transportation

Neue Straßenbahn für Krakau

Bombardier Transportation übergab am 16. Dezember 1999 die erste Niederflurstraßenbahn an die städtischen Verkehrsbetriebe Krakau (MPK Kraków). Krakau hat als erste polnische Stadt im Rahmen einer internationalen Ausschreibung 14 Straßenbahnen bestellt. Die Fahrzeuge vom Typ NGT6 besitzen einen Niederfluranteil von etwa 65 Prozent bei einer Einstiegshöhe von 290 Millimetern. Das dreiteilige Fahrzeug von 26 Metern Länge verfügt über 76 Sitz- und 100 Stehplätze. Bombardier in Bautzen ist Federführer des Projektes und baut die Wagenkästen. Die elektrische Ausrüstung liefert Kiepe Elektrik aus Düsseldorf, die Endmontage erfolgt in Krakau.

Eisenbahn in Norwegen

19 Tote auf der Rørosbahn

Kurz nach Jahresanfang kam es am 4. Januar 2000 150 Kilometer nördlich von Oslo unweit der früheren Olympiastadt Lillehammer zu einem schrecklichen Zusammenprall zweier Züge. Der Zug 2302 von Trondheim nach Hamar, gezogen von einer Nohab (Lok 3.625), stieß mit dem Zug 2369, einem Triebwagen (BM92.14), von Hamar nach Rena folgenschwer zusammen. Verheerend wirkte sich vor allem das ausgebrochene Feuer aus, und die Feuerwehren hatten erhebliche Probleme, ausreichend Löschwasser zur Verfügung zu stellen. Anfangs befürchteten die örtlichen Behörden 33 Todesopfer. Der letzte Stand ergab 19 tödlich verunglückte Reisende. Das Ergebnis der ersten Untersuchungen führt das Unglück eindeutig auf menschliches Versagen zurück. Der Lokführer des Triebwagens fuhr trotz eines roten Ausfahrsignals ab. Was ihn zu dieser Fehlhandlung bewog, wird nie mehr zu klären sein, da er sich unter den Todesopfern befindet. Ein Versagen der Sicherungssysteme, die sich an dieser Strecke befinden, konnte nicht erkannt werden, vielmehr die Spuren einer durch den BM92.14 überfahrenen Weiche. Nichtsdestotrotz begann man in Norwegen, über die Sicherheit auf dieser Strecke zu diskutieren. Auf dieser Strecke gibt es kein automatisches Zugbeeinflussungssystem (ATC), das den Triebwagen zu einer Zwangsbremsung hätte veranlassen können. Ferner wurde kritisiert, daß ein Teil der Kommunikation auf diesem Streckenabschnitt durch Handys erfolgte.

Foto: dpa

Wenn sich ungefähr 5000 Liter Diesel entzünden, kommt es zwangsläufig zu einem Inferno. 19 Reisende konnten ihm nicht mehr entkommen und verloren ihr Leben.

Foto: EBG

Zwischenhalt in Prora: Die beiden russischen Großdieselloks TE109015 und TE109033 am 12. Januar 2000 während der Umspurungsaktion.

Eisenbahn Betriebs-Gesellschaft mbH

Noch mehr Loks aus Rußland

Im Januar 2000 übernahm die Eisenbahn Betriebs-Gesellschaft (EBG) in Altenbeken zwei weitere Großdieselloks aus Rußland. Bei den Maschinen handelt es sich um die TE 109015 und TE109033, die 1978 in Lugansk entstanden. Sie sind bauartgleich mit der Baureihe 232 der DBAG. Nach ihrer Ankunft im Fährhafen Mukran wurden die Loks am 12. und 13. Januar auf dem Betriebsgelände der EBG in Prora/Rügen umgespurt und ihre Zug- und Stoßvorrichtungen an die westeuropäischen Normen angepaßt. Danach transportierte man sie am 15. Januar zur Hauptuntersuchung ins Adtranzwerk Kassel.

Foto: J. Rech

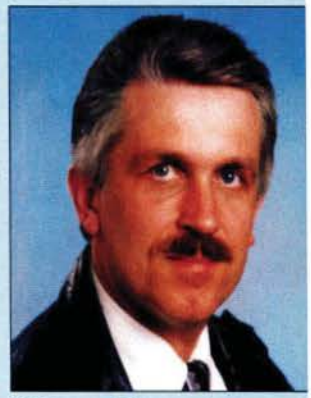
Noch ist vom neuen ICE-Bahnhof in Montabaur wenig zu sehen. Doch im Herbst 2000 sollen hier bereits die ersten Regionalbahnen halten.

ICE-Bahnhof Montabaur

Erster Gleisanschluß

Der Bau des neuen ICE-Bahnhofes Montabaur an der Neubaustrecke (NBS) Frankfurt/Main – Köln macht Fortschritte: Am Wochenende des 15. und 16. Januars 2000 verlegten die Bauarbeiter die Strecke bei Siershahn in Richtung des entstehenden ICE-Halts. Gleichzeitig bauten sie eine Arbeitsweiche ein. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, um im Herbst 2000 den ersten Teil des neuen Bahnhofes in Betrieb zu nehmen, wenn die Regionalbahnen Limburg – Siershahn hier halten. Dann werden die alte Station Montabaur mit zwei Stellwerken und die alte Streckenführung stillgelegt. Die Verlegung mußte so zeitig erfolgen, weil die NBS die Bahnlinie nach Siershahn kreuzt. Die Planungen der DB AG sehen vor, über die alte, nicht elektrifizierte Strecke die ersten ICE 3-Züge nach Montabaur zu überführen. Da der NBS-Nordabschnitt in Richtung Köln als erster fertiggestellt sein soll, will die DB hier erste Probefahrten durchführen.

STANDPUNKT



Wert-Maßstäbe

Wolfgang Schumacher

Das Weihnachtsgeschäft hat es angedeutet, die Stimmungen auf der Messe haben den Trend bestätigt: Die Modellbahnindustrie sieht recht optimistisch in die Zukunft. Zwar erlebt der deutsche Spielwarenhandel einen dramatischen Umbruch hin zu Computer- und Videospielen. Die elektrische Eisenbahn hält sich aber wacker. So zählte die Märklin-Premium-Startpackung zu den zehn bestverkauften Spielwaren im vergangenen Vorweihnachtsgeschäft. Wohl gemerkt: Nicht das billigste Einsteigerset ging wie warme Semmeln, sondern eine der teuersten Startpackungen, die es zu kaufen gibt. Ist die Modellbahn am Ende doch nicht überteuert, wie die Fachpresse seit Jahren lamentiert? Ich meine, sie gehört zu den preis-wertesten Hobbyprodukten überhaupt. Eine Märklin-V 200 kostete Anfang der 60er Jahre 36 Mark, ein handgefertigtes Bäckerbrötchen etwa 5 Pfennig. Wenn man den Preisindex beider Produkte, die nachwievor im Hochlohnland Bundesrepublik hergestellt werden, bis heute vergleicht, ist die Modellbahn keineswegs überproportional teurer geworden. Die Hobbykollegen in den neuen Bundesländern mussten solche Preissprünge zwar in weit kürzerer Zeit verkraften, aus dem Ruder lief das Preisniveau gleichwohl auch dort nicht. Reprivatisierte Betriebe wie Tillig, Piko oder Gützold bieten obendrein engagierten Mitarbeitern relativ sichere Arbeitsplätze. Ein angemessener Lohn ist dabei selbstverständlich. Modelleisenbahnen und Zubehör sind schließlich langlebige und nachhaltige Werte, die geschaffen werden. Ganz im Gegensatz zu vielen anderen Produkten unserer modernen Glitzerwelt. Da zählen meist Werbung und Marketing mehr als Qualität und die Gestehungskosten. Denn immer mehr Branchen verlagern lohnintensive Fertigungen in Billiglohnländer. Der Bäcker um die Ecke kann das nicht, die Modellbahnindustrie bisher kaum. Für schmackhafte Brötchen, die nicht aus der Brotfabrik kommen, werde ich auch in Zukunft gerne etwas mehr bezahlen, ebenso für preis-werte Hobbyprodukte. Dafür muß die Qualität stimmen. Und die müssen Konsumenten und Fachpresse ständig kritisch unter die Lupe nehmen. Das MEB-Team wird seinen Teil dazu beitragen.

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 Haucke (verantwortlich)

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

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg
Melanie Minst (DTP)

ANZEIGEN
Brigitte Wiedmann
Telefon (07524) 9705-40
Andrea Zaicescu
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,
Burkhard Wollny

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,-
EU-Länder: DM 89,60
Andere europ. Länder: DM 99,80
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 MODELLEISENBAHNER 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. 117715000.
Anzeigenpreisliste Nr. 18, gültig ab Heft 1/2000. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

Einem Teil dieser Ausgabe liegt eine Beilage der Westfalia Werkzeugcompany, 58082 Hagen, sowie eine Eigenbeilage in der gesamten Auflage bei.

Foto: J. Rech

216 188 ist die vierte Maschine ihrer Baureihe in Verkehrsrot. Dach und Fahrwerk behielten ihren alten Lack.

DB Cargo

Vierte 216 in Verkehrsrot

Nach einer Auslaufuntersuchung (IS 600) im Betriebshof Gießen erstrahlt 216 188 als vierte Maschine ihrer Baureihe in Verkehrsrot. Dach und Fahrwerkspartie behielten allerdings ihren alten Anstrich. Normalerweise erhalten die Maschinen der Baureihe 216 bei einer IS 600 nur eine sogenannte Farbauffrischung des vorhandenen, meist ozeanblau-beigen Lacks.

Jagsttalbahn

Es geht voran

Die Bemühungen des Vereins Jagsttalbahnfreunde e.V., die seit rund zehn Jahren stilliegende Schmalspurbahn zwischen Dörzbach und Widdern wieder ins Rollen zu bringen, zeigen erste Erfolge: Zur Jahreswende 1999/2000 verhandelte der Zweckverband Jagsttalbahn, dem die meisten Gemeinden entlang der 750-Millimeterstrecke angehören, mit dem derzeitigen Eigentümer, der Südwestdeutschen Verkehrs AG (SWEG), über die Übernahme der Bahnlinie. Gleichzeitig schlossen die Jagsttalbahnfreunde, die den Betrieb durchführen wollen, mit der SWEG eine Vereinbarung, die dem Verein Arbeiten an Gleisanlagen und Fahrzeugen ermöglicht. Außerdem plant man, die ehemalige Lok 24 "Kunigunde von Crutheim" von ihrem Denkmalsgleis in Krautheim zu holen und wieder betriebsfähig aufarbeiten zu lassen. Dabei müssen sich die Museumsbahner beeilen, denn die Maschine droht umzukippen, weil ein ordentliches Fundament fehlt.

Foto: E. Lange

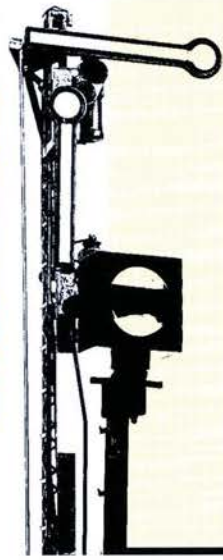
Auf einem Gleisstück in Krautheim wartet "Kunigunde von Crutheim" auf bessere Tage. Eile ist geboten, sonst kippt die kleine Maschine um.

Metropolitan

Ausgezeichnet

Die Metropolitan Express Train GmbH als Tochter der DB Reise & Touristik AG hat am 11. Januar 2000 den Business Traveller Special Award 1999 erhalten. Die Auszeichnung würdigt das auf Geschäftsreisende ausgerichtete Konzept des Zuges mit dem "vortrefflichen und liebenswürdigen Serviceteam". Der Metropolitan verbindet die Ballungsräume Köln und Hamburg und bietet die drei Aufenthaltsbereiche Office, Club und Silence. Das Hamburger Magazin "Business Traveller" ermittelt durch Leserumfrage die Preisträger, zwei "Special Awards" vergibt die Redaktion selbst. Der Business Traveller Award gilt als Oscar der Reisebranche.

Zwischenhalt



Der Vorsitzende der Geschäftsführung der DEG-Verkehrs-GmbH, Ulrich Homburg, hat das Unternehmen zum 31. Dezember 1999 auf eigenen Wunsch verlassen. Seine Position wird durch die Gesellschafter CGEA Transport und EnBW in Kürze neu besetzt. Die DEG ist im Schienenpersonennahverkehr, im regionalen Schienengüterverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr tätig.

Die SBB müssen die Schäden des Orkans Lothar selbst bezahlen. Eine Versicherung gegen Naturkatastrophen wurde zwar vor einiger Zeit abgeschlossen, doch trat sie erst am 1. Januar 2000 in Kraft.

Die DB fährt von Juni bis September Autozüge zur Ostsee, von Stuttgart einmal wöchentlich für 823 Mark nach Saßnitz-Mukran für zwei Liegeplätze und ein Auto, von Dortmund täglich für 492 Mark.

In der Londoner U-Bahn kann bald mobil telefoniert werden. Die Bahngesellschaft möchte vorher in einer Umfrage klären, ob die Fahrgäste nur auf den Bahnsteigen oder auch in den Zügen erreichbar sein wollen.

Niederländische Scherzbolde vom Verein "Frystaat Folgeren Drachten" haben zu Silvester den "Transrapid 06" in Drachten ausgestellt. In den vergangenen Jahren gehörten auch schon Schiffe und Flugzeuge zur Beute.

Es wird keine direkte Verbindung des "Eurostar" vom Flughafen London-Heathrow nach Paris geben. Es sei kein ausreichendes

BASF – Adtranz

Rückkehr des Holzrollers

■ Die BASF setzt seit Dezember 1999 die erste von Adtranz modernisierte Maschine der ehemaligen Baureihe 109 ein. Die Lok mit der Nummer 109-1 (ex 109 084) befördert zusammen mit 145 CL 001 das BASF-Zugpaar auf der Relation Ludwigshafen – Schwarzheide. Dafür besteht ein zweitägiger Umlaufplan. Die BASF hatte im letzten Jahr bekannt gegeben, ihre Güterzüge zukünftig in eigener Regie über die Gleise von DB Netz zu befördern. Dafür mietete die Werkbahn verschiedene Lokomotiven an, unter anderem auch den Blue Tiger von Adtranz.

Foto: T. Fritzsche

Mit dem BASF-Zug am Haken wartet 109-1 am 14. Dezember 1999 im Bahnhof Ruhland auf die Abfahrt.

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft

Mit Gottes Segen

■ Die sogenannte Tälesbahn der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) von Nürtingen nach Neuffen erhielt am 11. Januar 2000 drei Regioshuttle vom Typ RS 1. Aus diesem Anlaß erteilten die Geistlichen, Pastor Souchon und Pater Mario, den Fahrzeugen in der Neuffener Betriebswerkstatt der WEG in einer ökumenischen Zeremonie den kirchlichen Segen. Die neuen Triebwagen im Gesamtwert von rund 7,8 Millionen Mark ersetzen den Dessauer VT 401 (Baujahr 1928) sowie den Esslinger VT 402 (Baujahr 1951). Dies ist der erste Schritt zu einem neuen Betriebskonzept für die neun Kilometer lange Nebenbahn. Bis Ende dieses Jahres will man durch einige Baumaßnahmen die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h erhöhen. Die Kosten dafür betragen rund 16,3 Millionen Mark.

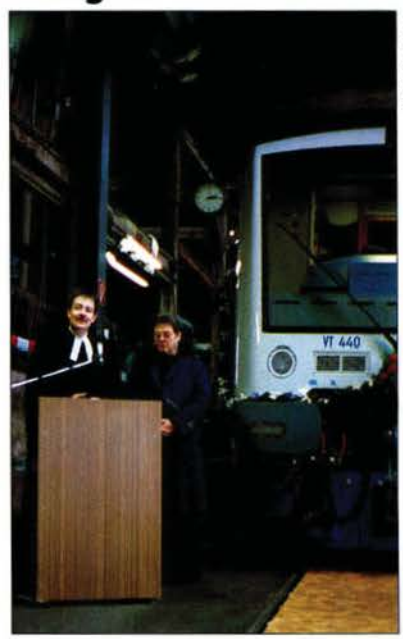


Foto: H. Lange

Die Neuffener Geistlichen, Pastor Souchon (li.) und Pater Mario (re.), erteilten dem Regioshuttle VT 440 den kirchlichen Segen.

Geschäft zu erwarten, ließ die Betreibergesellschaft verlauten.

■ Die DB AG und die französische Staatsbahn SNCF möchten in Anlehnung an das Airbus-Konsortium einen "europäischen Hochgeschwindigkeitszug der vierten Generation" entwickeln. Bis 2010 soll der Zug mit gemeinsamer Technik und gleichen Sicherheitsvorkehrungen gebaut werden, vereinbarten Bahnchef Mehdorn und SNCF-Präsident Gallois.

■ Am Abend des 6. Januar rasten bei Weilerswist in Nordrhein-Westfalen zwei Nahverkehrszüge in eine Schafherde, worauf die Strecke für zwei Stunden gesperrt wurde. 19 Tiere wurden bei dem Unfall getötet.

■ Für den Einsatz auf den stark frequentierten Regionalexpreßlinien von München nach Salzburg und Passau sowie Würzburg – Treuchtlingen läßt die DB derzeit 96 Silberlinge modernisieren. Sie erhalten dabei ein elektronisches Fahrgastinformationssystem, Mehrzweckabteile zur besseren Fahrradmitnahme sowie Scheibenbremsen. Die DB investiert in den Umbau 135 Millionen Mark, vom Freistaat Bayern kommen zusätzliche 53,5 Millionen Mark.

■ Monaco erhielt für umgerechnet 576 Millionen Mark einen neuen unterirdischen Bahnhof im Stadtzentrum.

■ Zusammengeschlossen haben sich die nordamerikanischen Eisenbahngesellschaften Burlington Northern Santa Fe Corporation und die Canadian National Railway Corporation. Die neue American Railways Inc. verwaltet ein Streckennetz von 50.000 Kilometern Länge.

■ Die Verkehrsbetriebe Freiburg/Breisgau nahmen den ersten von neun siebenteiligen Niederflur-Straßenbahngelenkwagen in Betrieb. Die Triebwagen vom Typ Combino sind mit jeweils 42 Metern Länge die längsten Straßenbahnwagen Deutschlands.

■ Das Land Schleswig-Holstein und die DBAG teilen sich die Planungskosten in Höhe von 8,9 Millionen Mark für die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde. Die Planungen für den 200 Millionen Mark teuren Ausbau sind angelaufen. Ab 2003 sollen dann auf der Strecke Elektrolokomotiven fahren.

■ Gegen das laufende Raumordnungsverfahren für die ICE-Trasse Hannover – Hamburg beziehungsweise Bremen haben Gegner bei der Bezirksregierung Lüneburg bereits 16.000 Einwendungen erhoben. Die neue Strecke, die die Fahrzeit von Hannover nach Bremen um 13 Minuten und um 19 Minuten nach Hamburg verkürzen würde, soll 2,5 Milliarden Mark kosten.

■ Wegen starker Rauchentwicklung mußte am 28. Januar 2000 ein 628 zwischen Kassel und Korbach seine Fahrt unterbrechen. Ursache war aber kein Feuer, sondern lediglich auf den Motor tropfendes Hydrauliköl. Die Reisenden mußten auf freier Strecke aussteigen und wurden mit Fahrzeugen des DRK und der Feuerwehr zum nächsten Bahnhof gebracht. Für zwei Stunden richtete die DB zwischen Wolfhagen und Zierenberg einen Schienenersatzverkehr mit Taxen ein.

■ Die Hamburger S-Bahn GmbH untersucht die Möglichkeit, mit Zwei-System-Fahrzeugen ihr Netz unter Nutzung elektrifizierter Bahnstrecken ins Umland zu erweitern. Seit 1939 fährt die S-Bahn in der Hansestadt mit 1200 Volt Gleichstrom aus einer seitlichen Stromschiene.

■ Der niedersächsische Landtag appellierte in einer Sitzung im Januar einstimmig an die DBAG, durchgehende Interregiozüge auf der Relation Hamburg – Uelzen – Stendal – Berlin einzusetzen.

■ In Stockholm ging am 8. Januar 2000 der erste Abschnitt der neuen Stadtbahnstrecke Gullmarsplan – Liljeholmen in Betrieb. Der restliche Teil der zehn Kilometer langen Tangentiallinie folgt im August. Eingesetzt werden Niederflurfahrzeuge von Bombardier.

■ Im Mai dieses Jahres beginnt die AKN Eisenbahn AG damit, ihre Gleisanlagen im Bahnhof Kaltenkirchen tieferzulegen. Gleichzeitig wird das komplette Umfeld der Station umgestaltet. Die Kosten von 56 Millionen Mark teilt sich die Privatbahn mit Stadt, Land und Kreis. Die Eröffnung des Großprojektes ist für das Jahr 2003 vorgesehen.

FRAGEZEICHEN

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

Foto: J. Frickel

■ Der Rosarote Panther wird gejagt. Nicht von Inspektor Clouseau, aber von Rangierleitern und zwar quer durch die Bahnhöfe. Der seltsame Farbton entstand durch das Ausbleichen des orientroten Hydrolacks, den die Loks in den 80er und 90er Jahren erhielten. Die unermüdlichen Maschinen entwickeln Bärenkräfte, wenn ihre 650 PS im Rangiergang auf die sechs Räder losgelassen werden. Mit Vorliebe verschieben sie Wagenschlangen im Dschungel von Großstadt-Rangierbahnhöfen und das schon seit 1956. Obwohl mittlerweile einzelne Exemplare auch in den neuen Bundesländern gesichtet werden, ist das eigentliche Revier der tag- und nachtaktiven Oldies der westliche Teil der Republik. In den östlichen Landesteilen benötigen die Eisenbahner die kleinen Wilden auch gar nicht, denn sie haben dort einen nahen Verwandten gezüchtet. Dieser hat bei gleicher Leistung eine Achse mehr. Beide Bauarten trugen in den 60er Jahren dieselbe Baureihennummer. Die Westvarianten besaßen als Diesellokomotiven ursprünglich ein purpurrotes Farbkleid, in der ehemaligen DDR konnte man sowohl rote als auch orangefarbene Arbeitstiere sehen. Heute zählen die fleißigen Rangierlokomotiven zu den Kleinloks. Unter welcher Baureihenbezeichnung stellte die Deutsche Bundesbahn die Stangen-Dieselloks in Dienst?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. 04. 2000 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Doppelkassette "Mit der Dampfkleinbahn ins Zittauer Gebirge/ Der Lößnitzdackel" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Januarheft lautete "Bühl".

Die 20 Exemplare "Lexikon Erfinder und Erfindungen" haben gewonnen: Walter Seidel, 08371 Glauchau; Alfred Weißgerber, 15326 Alt-Zeschdorf; Josef Büchele, 79576 Weil der Stadt; Jürgen Dietrich, 04347 Leipzig; Rudolf Heinrich, 75031 Eppingen; Tino Schubert, 63607 Wächtersbach; Karl-Heinz Gerstner, 83607 Holzkirchen; Wolfgang Dreher, NL-1785 Den Helder; Wilfried Mußdorf, 15344 Strausberg; Vinzenz Schmalfeld, 06114 Halle; Norbert Salzburg, 33609 Bielefeld; Rudolf Kempf, 50859 Köln; Detlef Höderath, 77815 Bühl; Markus Schmid, 04435 Schkeuditz; Werner Munk, 12049 Berlin; Günter Reule, 72379 Hechingen; Wolfgang Emmerich, 69245 Bammental; Meinhard Döpner, 33689 Bielefeld; Willi Wormser, 70469 Stuttgart; Hans-Günter Ludwig, 51515 Kürten.

Foto: W. Pilkenrodt

Seit dem 29. November 1999 befindet sich 99 715 – hier auf einer Fahrzeugschau in Radebeul neben 99 713 – bei der SOEG.

Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft

99 715 in Bertsdorf

■ Seit dem 29. November 1999 ist die Schmalspurlok 99 715 (sächs. VI K) zu Gast bei der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG), die die Bahnlinien von Zittau nach Oybin und Jonsdorf betreibt. Die nicht betriebsfähige Maschine, die sich in Privatbesitz befindet, wurde im Lokschuppen in Bertsdorf untergestellt und soll aufgearbeitet werden. Damit befinden sich bei der SOEG vier Maschinen der ehemaligen Sächsischen Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann. Neben 99 715 sind dies 99 584 (sächs. IV K) der Döllnitzbahn, sowie 99 731 und 99 735 (VII K).

Foto: P. Haslebner

Die Lokomotivfabrik Krauss-Maffei lieferte vier "Taurus"-Maschinen an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) aus, die sie als Baureihe 1016/1116 einreihte. Während die Loks 1016 001 bis 1016 003 nur über ÖBB-Strecken rollen, fährt Zweisystemlok 1116 001 bereits in Ungarn. Das Foto zeigt sie am 3. Dezember 1999 kurz vor Sopron.

Deutsche Bahn

Anpassungen

■ Um die Deutsche Bahn AG bis zum Jahr 2004 börsenfähig zu machen, sollen nach den Plänen des Bahnchefs Hartmut Mehdorn allein die Personalkosten um 3,6 Milliarden Mark gesenkt werden. Nach Angaben des Vorsitzenden der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), Norbert Hansen, drohe dadurch ein Verlust von 70 000 der 240 000 Arbeitsplätze bei der Bahn. Zusätzlich befürchtet die GdED in den nächsten vier Jahren Kürzungen im Fernverkehr von insgesamt 40 Millionen Zugkilometern. Der DB AG gehe es aber nicht zuerst um einen Stellenabbau. Neben dem altersbedingten Ausscheiden sehen die Pläne von Hartmut Mehdorn eine Prüfung der Tarifverträge der DB vor. Sollten sie über dem branchenüblichen Niveau liegen, stehen Verhandlungen über die Anpassung ins Haus, um auf diese Weise Kosten zu senken. Diese Maßnahmen sollen nach einem Interview Mehdorns mit der Bild-Zeitung auch für das Management des Konzerns gelten. Weitere Optimierungen stehen im Nahverkehr an: Unwirtschaftliche, weil schwach ausgelastete Züge könnten nach Meinung des Bahnchefs durch Busse ersetzt werden.

Top und Flop

Foto: Michael Kratsch-Leichsenring

TOP: Mitgedacht

Im Zuge des Brückenumbaues in der Delitzscher Straße in Halle/Saale ist der Tunnel vom Hauptbahnhof zum Stadttunnel für Reisende gesperrt. Provisorischer Ersatzausgang ist deshalb der vom Bahnhof zur Ernst-Kamieth-Straße. Allerdings ist er nur über Treppen zu erreichen. Um Rollstuhlfahrern und Müttern mit Kinderwagen weiterhin einen problemfreien Zugang zum Bahnhof zu ermöglichen, installierte die Deutsche Bahn dafür einen Treppenaufzug. Per Ruftaste können Reisende das Bedienpersonal vom Servicepoint holen.

FLOP: Brückenschlag

Schaden in Millionenhöhe entstand durch Pfusch an der ICE-Neubaustrecke Köln – Frankfurt. Die neue Eisenbahnbrücke bei Raunheim im Main-Taunus-Kreis muß teilweise wieder abgerissen werden, weil in der Bauausschreibung festgelegte Materialanforderungen nicht eingehalten wurden. Wie die DB AG bestätigte, sei ein 50 Meter langes Teilstück der insgesamt 170 Meter langen und rund zehn Millionen Mark teuren Brücke in einer falschen Betonsorte ausgeführt worden. Ein Einzelfall oder nur die Spitze des Eisbergs?

BOB und DB Regio

Gemeinsame Bilanz

Die Beeinträchtigungen des Betriebes durch die störanfälligen "Integral"-Triebwagen der Bayerischen Oberlandbahn GmbH werden seit 28. November 1999 gemeinsam mit DB Regio beseitigt. An diesem Tag startete eine intensive Zusammenarbeit in der Bedienung des Nahverkehrs zwischen München, Bayrischzell und Lenggries. Am 10. Januar 2000 wurde eine erste positive Bilanz gezogen: Die Pünktlichkeit habe sich auf durchschnittlich 95,5 Prozent erhöht, an einzelnen Tagen auf 100 Prozent. Pünktlichkeitseinbrüche traten nur am 22. Dezember durch einen Unfall an einem Bahnübergang und durch den Orkan am zweiten Weihnachtsfeiertag auf. Der Verkehr erfolgt mit DB-Wendezügen aus vier Wagen und einer Lok der Baureihe 218 im Stundentakt. Von Schaftlach nach Tegernsee verkehren von der BOB gemietete Triebwagen der Typen LVT/S und NE 81. Die Umstellung des Betriebskonzeptes erfordert mehr Personal, da die "Integrale" eine automatisierte Zugabfertigung gestatteten. Dafür und zur Schulung des BOB-Personals auf DB-Fahrzeugen stellte DB Regio 48 Mitarbeiter zur Verfügung.

Foto: D. Hruza

Zwischen Schaftlach und Tegernsee pendeln neben zwei NE 81 (VT 411/VS 240 der WEG) auch drei LVT/S: VT 504 004 auf dem Weg nach Schaftlach.

Unglück von Eschede

Gutachten

Am 20. Januar 2000 legte die im Fall des ICE-Unglücks von Eschede ermittelnde Lüneburger Staatsanwaltschaft ihr Gutachten vor. Als Ursache des Radreifenbruchs wird darin eine zu starke Beanspruchung des Radreifens genannt. Die Sachverständigen kommen zum Schluß, daß der Radreifen bei jährlicher Kontrolle nur bis zu einem Durchmesser von 880 Millimetern hätte genutzt werden dürfen. Der neue Grenzwert der DB liegt nun bei 920 Millimetern. Der Radreifen des Unfallrades hatte nach einer Laufleistung von 1,8 Millionen Kilometern einen Durchmesser von 862 Millimetern. Er lag damit noch acht Millimeter über dem von der DB festgelegten Betriebsgrenzmaß. Diese Vorschriften der DB entsprachen nach Meinung der Experten nicht dem Stand der Technik. Nach Einführung der Räder 1992 hätte die DB deshalb einen Betriebsfestigkeitsnachweis in Abhängigkeit von der abnehmenden Stärke des Radreifens erbringen müssen. Erschwerend für die Ermittler sei, daß an der Entwicklung, Erprobung und letztlich Einsatzzulassung eine Vielzahl von Personen mitgewirkt haben.

Westfalenhallen Dortmund

INTER MODELL BAU 2000

22. Ausstellung für Modellbau und Modellsport

12.–16. APRIL

täglich 9-18 Uhr

Das Ereignis für Modellbahnfreunde

In den Hallen 6 und 8 präsentiert sich Ihnen die ganze Welt des Eisenbahnmodellbaus auf 13 000 m² Ausstellungsfläche. Über 50 Modellbahnanlagen aller Spurweiten und das brandneue Angebot an Bausätzen, Eisenbahnmodellen, Material, Werkzeug und Zubehör.

Das größte Modellangebot Europas

Über 45 000 m² Fläche

Weit über 20 000 Einzelmodelle

Messezentrum Westfalenhallen Dortmund

Rheinlanddamm 200 · 44139 Dortmund
Telefon: (02 31) 12 04-521 oder 525
Telefax: (02 31) 12 04-678 oder 880
http://www.westfalenhallen.de
E-Mail: info@westfalenhallen.de

Wagenausbesserung Bischofsheim

Köf II noch im Einsatz

In der Wagenausbesserung in Bischofsheim bei Mainz ist noch immer eine Köf II im Einsatz. Die Maschine mit der Nummer 323 818 war bis April 1999 im ehemaligen Bw Darmstadt eingesetzt. In Bischofsheim besitzt die Kleinlok den Gerätestatus und dient als Verschublok. Sie wurde 1960 von Jung in Jungental unter der Fabriknummer 13186 gefertigt. Von 17 Tonnen schweren und 6,39 Meter langen Kleinloks vom Typ Köf II beschaffte die Deutsche Bundesbahn in den 50er Jahren 731 Stück.

Foto: O. Bachmann

Bestens gepflegt ist die ehemalige Köf II 323 818 der Wagenausbesserung in Bischofsheim bei Mainz.

Rumänien

Aus für Waldbahn

Ende November 1999 wurde in Rumänien die Waldbahn Covasna – Comandau stillgelegt. Bekannt machte die 760-Millimeterstrecke vor allem die Standseilbahn in Siclau, die auf einer Länge von 1236 Metern einen Höhenunterschied von 327 Metern bewältigt. Schon häufiger hatte man in den vergangenen Jahren den Betrieb für kurze Zeit eingestellt, da der Winter an der stark abgefahrenen Strecke regelmäßig schwere Schäden hinterließ. Zuletzt verkehrten nur noch zwei bis drei Züge wöchentlich. Die letzten einsatzfähigen Loks waren 763 247 (Krauss 1916) und 764 405 (IUPS Reghin 1984).

Foto: H. Feil

Das ist seit November letzten Jahres Vergangenheit: Lok 764 405 R wartet in Covasna auf einen Gegenzug.

Foto: U. Lademann

RE 38071 am 3.11.1999 am Berliner Alexanderplatz: Für die Testfahrt erhielt 145 035 die Software der Zugzielanzeige und Ansagen der Linie RE 1.

Baureihe 145

Nahverkehrspaket

In den vergangenen Monaten lieferte Adtranz 20 Lokomotiven der Baureihe 145 mit einem sogenanten Nahverkehrspaket aus. Dieses besteht unter anderem aus einem Fahrgastinformationssystem, einer Notsprecheinrichtung und der frequenzmultiplexen Zugsteuerung (FMZ). DB Regio will die Maschinen während der Expo 2000 im Großraum Hannover einsetzen. Vorher führte man allerdings noch einige Versuchsfahrten durch, um das Nahverkehrspaket zu erproben und die Fahrzeugsoftware den Erfordernissen anzupassen. Da alle Fahrzeuge im Betriebshof Seddin von DB Cargo beheimatet sind, wurden sie hauptsächlich im Regionalbereich Berlin/Brandenburg gestestet.

Diesel-Schnelltriebwagen

Förderverein gegründet

Fachleute und Eisenbahnfreunde gründeten am 19. Januar 2000 in Berlin einen Verein, der sich um den Erhalt der letzten Diesel-Schnelltriebwagen aus der Vorkriegs- und der frühen Nachkriegszeit bemüht. Diese von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft entwickelten Fahrzeuge waren bis 1939 auf vorrangig von Berlin ausgehenden Strecken in alle Teile Deutschlands mit Höchstgeschwindigkeiten von 160 km/h unterwegs. Dieses Netz schnellfahrender Züge zählt somit zu den Vorläufern des heutigen europäischen Verbundes von Hochgeschwindigkeitsstrecken. Erstes Ziel des Vereins "Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V." ist die Sicherung und Erhaltung des letzten SVT der sogenannten Bauart Köln, des SVT 137 856. Angestrebt wird seine museale Erhaltung, die unter anderem durch steuerlich absetzbare Spenden finanziert werden soll. Interessenten wenden sich an den ersten Vorsitzenden des Vereins, Dr. Günter Stier, Hardefuststraße 10, 50677 Köln, Tel.: 0221 / 31 47 47 oder 030 / 218 42 12.

Foto: H. Heiderich

Auch die Fahrzeuge von DB Netz erhalten neue Farbkombinationen: Fahrleitungstriebwagen 701 105 präsentierte sich im Betriebshof Darmstadt am 19.10.99 in Leuchtmarkergelb mit grauem Rahmen.