

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. 6 Juni 2001
50. Jahrgang



B13411

Bahn-Traumstunden

Wenn es Nacht wird
in Chemnitz

Supermarkt auf Schienen

SBB setzen auf
neue Konzepte

Vorbild und Modell:

Die etwas anderen
US-Schnauzen

-Tests-

Techno-Sound:

Märklins Taurus

Bundesbahn-

Eigenbau:

Rocos 333



BR 03.1-2: Salondampfer oder Schlingerstück

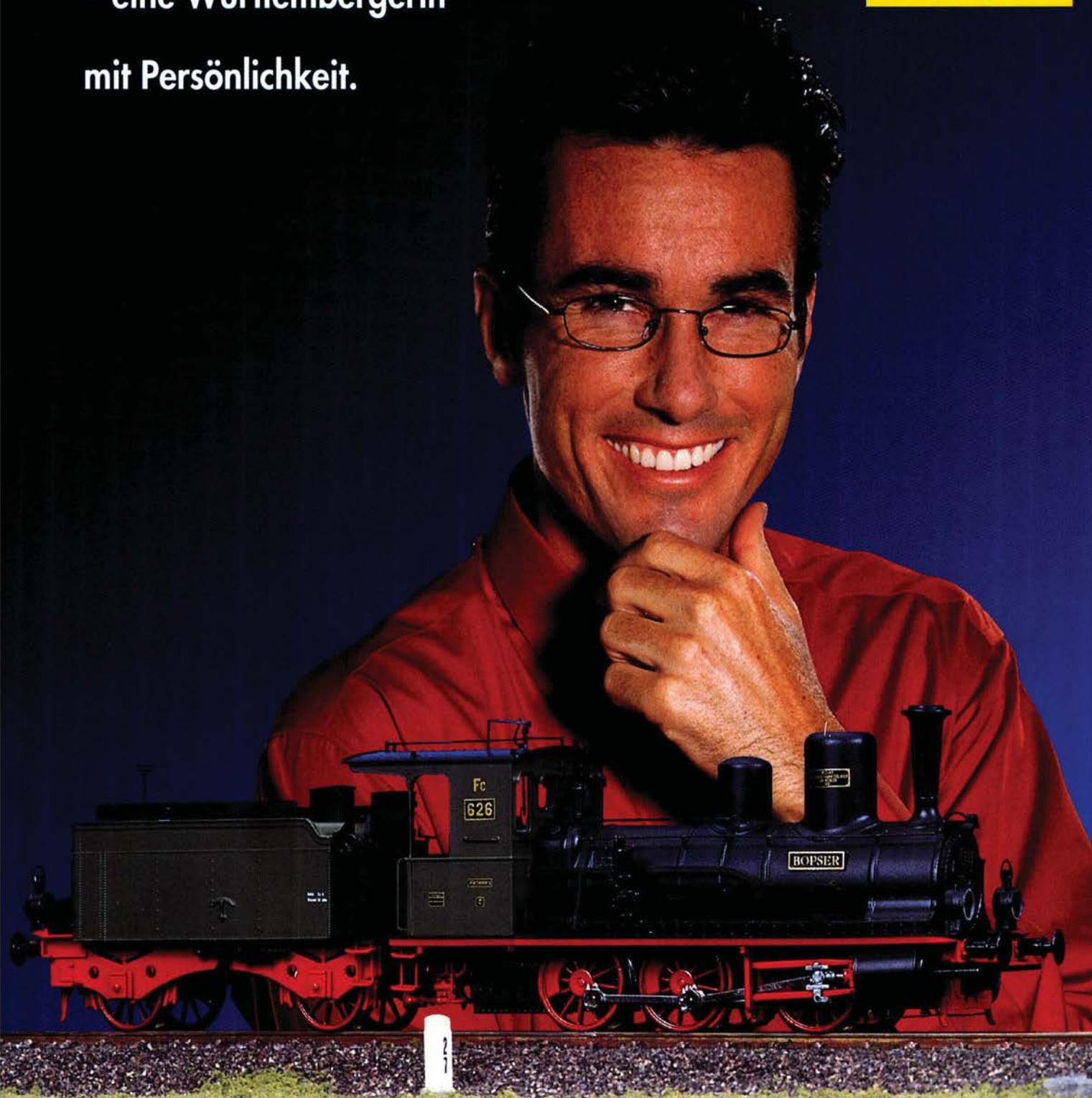
Leichtgewicht-PAZIFIK

Cottbusser Traditionslok geht nicht unter

Württ. Fc BR 53 „Bopser“ H0

– eine Württembergerin

mit Persönlichkeit.



Von 1880 bis 1909 nahmen die Königlich-Württembergischen-Staats-Eisenbahnen 125 Güterzug-Lokomotiven der Klasse Fc in Dienst. Eine Besonderheit der Klasse Fc war es, dass einige der Loks Namen von württembergischen Bergen, von Bopser bis Wildenstein, erhielten.

Best.Nr.: 0622 Gleichstrom
Best.Nr.: 0623 Wechselstrom **DIGITAL PREMIUM**
Epoche I, Lieferbar III. Quartal 2001

Infos über weitere Neuheiten im Internet: www.brawa.de

- Senden Sie mir bitte kostenlos den
- Brawa-Neuheitenprospekt 2000 Brawa US-Prospekt
- Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 2000/2001
Ich habe DM 10,- (bar/Euroscheck) beigelegt.

Name	Vorname
Straße/Nr.	PLZ/Ort

VORBILD

TITELTHEMA

14 LEICHTFÜßIG AUF HOHEN BEINEN

Die Museumslok 03 204 ist 65 Jahre alt und hat im Juni Fristablauf.

DREHSCHIEBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 MAKRO-KOSMOS

Die Siegerehrung im Makrolon-Foto-Wettbewerb.

26 TANTE EMMA AUF REISEN

Einkaufen während der Fahrt mit der SBB.

LOKOMOTIVE

36 WENN ES NACHT WIRD IN CHEMNITZ

Mit Nachtschwärmer Burkhard Wollny unterwegs.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

40 DIE ANDEREN SCHNAUZEN

Die US-„Nasen“-Dieselloks von Alco und Co.

ABENTEUER EISENBAHN

46 SÜSSER DAMPF

Mit der Dampflokomotive auf Kuba durchs Zuckerrohr.

MODELL

BLICKFANG

54 „Things go better.“

WERKSTATT

66 PLASTIK-BUNKER

Ohne Bauzeichnung entsteht ein Modell mit Profil.

70 UND ER FÄHRT DOCH

Rainer Albrecht bringt Kibris Kran das Laufen bei.

72 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT/UNTER DER LUPE

74 AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Pikos Reko-03 in der Wechselstrom-Ausführung.

74 SCHROTTHANDEL

Fallers neuer Bausatz in der Presse.

76 VOM ERZ ZUM STAHL ZUR LOK

Die Trix-V 200.1 gibt was auf die Ohren.

TEST

78 TECHNO-TAURUS

Moderne Zeiten halten mit Märklins 1016 Einzugszug.

82 DAS WIESEL

Mit Rocos 333 durchs Modellbahn-Unterholz.

SZENE

92 NASE VORN

Die anderen Schnauzen im Kleinformat.

96 EIN VIERTELJAHRHUNDERT MUT

Bemo wird 25: Auf schmaler Spur zum Erfolg.

100 FORMEN MIT 20 000 VOLT

Wie Fleischmanns Baureihe 22 in Form kommt.

104 WUNSCHMODELL: HOFFUNGSTRÄGER

Die Neubau-Dampflokomotive BR 83.10 der DR.

106 GUT GEMISCHT IST HALB GEWONNEN

Fahren geht vor auf der Anlage der Familie Hell.

AUSSERDEM

112 MODELLBAHN AKTUELL

86 NEUHEITEN

5 STANDPUNKT

114 IMPRESSUM

31 BAHNPOST

52 GÜTERBAHNHOF

58 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

90 TERMINE + TREFFPUNKTE

34 BUCHTIPPS

114 VORSCHAU

103 INTERNET

106

Flächen-Bahn

Auf der Anlage von Vater und Sohn Hell spielt der Betrieb akustisch untermalt die Hauptrolle.

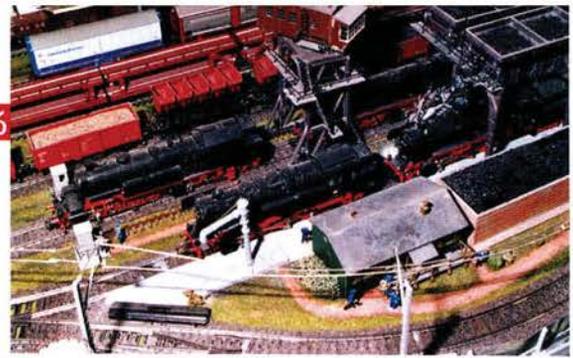


Foto: Cornelius Hell

14 Tanz der Elfe

Die leichtfüßige 03.1-2 stahl ihrer schweren Verwandten 01 vor vielen hochwertigen Zügen die Schau. Dank der niedrigen Achslast schaukelte sie aber auch im Nahverkehr über Land.



Foto: Burkhard Wollny

Der mit dem Taurus tanzt

Die österreichische 1016 präsentiert sich als digitales Märklin-Modell dem Publikum. Ob's Applaus gibt, zeigt der Test.



Foto: Jochen Frickel

36 Stimmungs-Lied

Nachts ziehen die glühenden weißen und roten Augen der Bahn den Besucher in ihren Bann.



Foto: Burkhard Wollny

40 Power-Drink

Die anderen US-Nasenloks: Kraftpakete von Alco, Baldwin und Fairbanks Morse.



Foto: Sammlung Ulf Degener

EISENBAHMUSEUM CHEMNITZ

Loks aus Meiningen und Olbernhau

● Die Resonanz auf die Ankündigung der Fahrt zur Abholung der 503648 von der Hauptuntersuchung in Meiningen war so groß, dass der Zug immer wieder um einen Wagen verlängert werden musste. Bald war eine zweite Lok für die Hinfahrt notwendig. Ab Anfang Februar, zwei Monate vor dem Fahrttermin, ging nichts mehr: 13 Wagen waren durch vorgegebene Bahnsteiglängen maximal möglich. Am 7. April 2001 fuhr der

Foto: Andreas Köhnel



Eine nagelneue und eine nicht ganz taufrische Dampflok: Am 9. April 2001 überführt 503648 (rechts) die 528068 von Olbernhau-Grünthal nach Chemnitz-Hilbersdorf.

Der Zug aus 13 Wagen passiert auf der Hinfahrt am 7. April 2001 gerade Gera mit 118770 und 35 1097 an der Spitze.

503506 und zuletzt auf 503646 im Einsatz und ist somit einer der ältesten Rekokessel überhaupt. Um 15.47 Uhr verließ der Sonderzug, nunmehr mit drei Loks bespannt, Meiningen. Über Oberhof, Arnstadt, Göschwitz wurde Glauchau erreicht, wo die 118 und die 35 sich in ihren heimatischen Lokschuppen absetzten. In Chemnitz Hauptbahnhof kam der Zug pünktlich um 0.07 Uhr am 8. April an. Hinter dem Zugpersonal lagen nach Abschluss der Fahrt in Chemnitz-Hilbersdorf in vielen Fällen mehr als 22 Stunden Dienst (Wagenbetreuer, Speisewagenbesatzung) und fast 600 Kilometer Fahrt. Am folgenden Montag, 9. April, rückte die noch unter Dampf stehende beinahe nagelneue 50 zu einem besonderen Einsatz aus. Die Hilbersdorfer hatten eine 52 erworben, die aus einem seit Jahren nicht bedienten Anschlussgleis in Olbernhau-Grünthal geborgen werden musste. Es handelt sich um die 528068, die zuletzt der Gemeinde Deutschneudorf gehörte und als Denkmal aufgestellt werden sollte. Nicht nur der Zahn der Zeit, offenbar auch so manche Souvenirjäger haben an der Lok genagt, so dass die Verwirklichung des nächsten Zieles, ein ansehnliches Ausstellungsstück aus ihr zu machen, noch viele Arbeitsstunden erfordern wird.



Foto: Christian Schuldt

Sonderzug um 5.25 Uhr in Chemnitz Hauptbahnhof ab. Über 600 Fahrgäste befanden sich im Zug, der von 351097 als Zuglok und 118770 als Vorspannlok befördert wurde. Um 13.00 Uhr war Meiningen erreicht. Der Vertriebschef des Dampflokwerkes, Uwe Leifheit, übergab nach dem Rollout aus dem Anheizschuppen um 14.30 Uhr die komplett fahrwerks- und kesselhauptuntersuchte 503648 an Eike Ring, den Vorsitzenden

des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf. Leifheit war sehr beeindruckt von den angereisten Menschenmassen und der Begeisterung, „die eine ganz normale Güterzuglok wecken kann.“ Bei der Aufarbeitung wurde der Kessel getauscht. Der jetzige Dampfzeuger entstand im Jahr 1957 beim VEB Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg mit der Fabriknummer 151006. Er war zuerst auf der

LAUSITZ

Hauptuntersuchung für Grubenlok

● Nach der fast beendeten Hauptuntersuchung verließ die Grubenlok 4-1277 der Gattung 100 B 3/EL 2-24 im März das Werk Cottbus. Die Hauptuntersuchung gleicht beinahe einem Neubau, bei dem sämtliche Einrichtungen auf einen aktuellen Stand gebracht wurden, einschließlich eines modernisierten ergonomischen Führerstands. Die Lokführer können sich zudem über den Einbau einer Klimaanlage freuen. Neben dem Werk Cottbus zeichnete auch die Düsseldorfer Kiepe Elektrik GmbH & Co. KG für den Umbau verantwortlich. Vor der endgültigen Abnahme fanden noch umfangreiche Probefahrten auf dem Gelände der Laubag statt.

Am 8. März steht die Grubenlok 4-1277 vor den Cottbuser Werkstoren.



Foto: Frank Heilmann

DB AG

DB AG will Straßenbahn fahren

Seit Sommer 2000 bemüht sich die DBAG intensiv um Kooperationen mit kommunalen Verkehrsbetrieben, um im Zuge der Liberalisierung in den attraktiven Markt des Nahverkehrs einzusteigen. Nun kann DB Regio erste Ergebnisse vorweisen. Nach eigenen Angaben laufen Verhandlungen mit rund einem Dutzend Verkehrsbetrieben. Ende März verkündeten die Oberbürgermeister von Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim, dass sie ihre fünf Verkehrsunternehmen zur Rhein-Neckar-Bahn zusammenschließen wollen. Hintergrund: Die Rhein-Neckar-Bahn soll sich gemeinsam mit DB Regio an der Ausschreibung des zukünftigen S-Bahnbetriebs im Rhein-Neckar-Dreieck beteiligen, um aus der Region heraus bis 17. Mai noch ein attraktives Angebot abgeben zu können. Auch die erfolgreichen Karlsruher Verkehrsbetriebe erwägen ernsthaft den Einstieg in die Rhein-Neckar-Bahn! In Hannover geht die Kooperation sogar noch weiter: Ab 2003 werden die dortige S-Bahn und die Sparten Stadtbahn und Bus der Verkehrsbetriebe Üstra in einem neuen Unternehmen „Intalliance“ aufgehen und zukünftig den Nahverkehr gemeinsam betreiben. Weitere Allianzen dürften folgen.



Foto: Frank Meuth

Bei den Straßenbahnen in der Kurpfalz könnte sich demnächst einiges ändern.

BAYERISCHES EISENBAHMUSEUM NÖRDLINGEN

Romantische Schiene eröffnet

Über 1000 Fahrgäste konnten Museumsleiter Ekkehard Böhnlein und seine Mitstreiter des Bayerischen Eisenbahn-Museums in Nördlingen (BEM) am Wochenende 7./8. April 2001 zur Einweihung der so genannten Romantischen Schiene von Nördlingen nach Dinkelsbühl begrüßen. S 3/6 3673 zog am Samstag den Eröffnungszug über die 30 Kilometer lange Strecke vom Ries in

das bekannte Fachwerkstädtchen. Am Sonntag wechselte sich die BR 03 2295, die mit einem voll besetzten Sonderzug aus München nach Nördlingen gekommen war, mit der S 3/6 vor den Zügen nach Dinkelsbühl ab. Bereits von 1988 bis 1997 befuhren Nostalgiezüge des BEM regelmäßig die Strecke, die dann jedoch stillgelegt wurde. 1999 schließlich erwarb der eigens gegründete Zweckverband Romantische Schiene, der sich aus den Städten Dinkelsbühl, Nördlingen und sämtlichen Anliegergemeinden entlang der Bahnlinie zusammensetzt, die Strecke von der Deutschen Bahn AG. Im Laufe des Jahres 2000 wurden unter anderem die Gleisanlagen und Sicherungseinrichtungen umfassend saniert. Neben Privatleuten beteiligte sich auch das BEM an den Kosten und erhielt die Betriebsführung zugeteilt. Übrigens ist geplant, in Zukunft einen ÖPNV-Fahrplanbetrieb zwischen Nördlingen und Dombühl einzurichten.

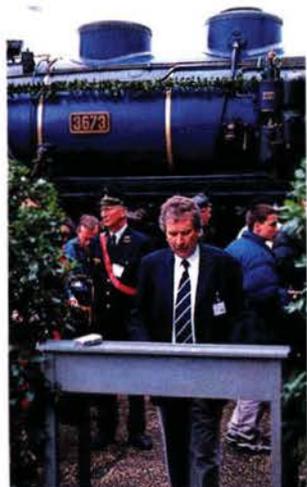


Foto: Ulf Lieb

Der Museums-Vorstand Ekkehard Böhnlein begrüßt vor seinem Paradeferd, der blauen S 3/6, die Gäste der Eröffnungsfahrt.

Im Stahlnetz restlos verfangen

Friedrich Lists einstiger Traum von einem deutschen Eisenbahnnetz, während eines epochalen Jahrhunderts nach und nach realisiert, droht mehr und mehr zum Alptraum zu werden. Die Hypothek des schienengebundenen nationalen Transport-Systems wiegt schwer in diesen Tagen und Monaten. Was ehemals als Aufbruch in eine verheißungsvolle Zukunft gefeiert wurde, sehen Lists Erben eher als ökonomischen Hemmschuh auf dem eingeschlagenen Weg Richtung Börse.



Dr. Karlheinz Haucke

Insofern kommt die Ankündigung der DB, bis 2010 das Streckennetz kräftig abzuspecken, nicht überraschend. Schon eher der Umfang: 15 000 Gleiskilometer sollen bis zum Ende dieses Jahrzehnts verschwinden. Nimmt man Roland Heinisch, den Vorstandsvorsitzenden von DB Netz beim Wort, dann handelt es sich dabei um Bahngleise, die keinerlei wirtschaftlichen Nutzen bringen. De facto heißt das, dass so ziemlich das gesamte DB-Netz betroffen wäre, denn je nach Rechenkunst schreibt eigentlich zur Zeit keine Strecke schwarze Zahlen. Das Unwort Streckenstilllegung vermeidet unsere Ex-Staatsbahn geflissentlich. Nach ihren Angaben würden von noch über 60 000 Streckenkilometern ohnehin nur rund 37 500 für Personen- und Güterverkehr genutzt. Was allerdings, siehe oben, noch lange nicht bedeutet, dass dies irgendwelchen betriebswirtschaftlichen Nutzen bringt. Bis zum Beweis des Gegenteils darf man getrost davon ausgehen, dass sich die DB-Gewaltigen verheddert haben im Stahlnetz, ein Krimi mit Schienenfegercharakter!

CITY-TUNNEL LEIPZIG

Betriebseinstellung unterm Portikus



Foto: Rainer Heinrich

Ein auf Jahre nicht mehr mögliches Bild: Der Bayerische Bahnhof mit seinem bekannten Portikus wird für Bauarbeiten ausser Betrieb genommen.

● In Vorbereitung der Bauarbeiten für den City-Tunnel Leipzig, der Hauptbahnhof und Bayerischen Bahnhof miteinander verbinden soll, wird mit dem Fahrplanwechsel am 9./10. Juni 2001 der planmäßige Verkehr zum Bayerischen Bahnhof eingestellt. Die Bauarbeiten verzögern sich allerdings, da die Kosten noch einmal einer Überprüfung unterzogen werden. Im Jahr 2006 sollen trotzdem die ersten Züge durch den Tunnel fahren. Der Bayerische Bahnhof wurde am 19. September 1842 in Betrieb genommen und ist daher heute Deutschlands ältester Kopfbahnhof. Zum Abschied sind noch einmal zwei Sonderzüge mit 503648 aus Zwickau und 528154 aus Leipzig geplant, so dass am 9. Juni 2001 noch einmal Dampflok unter dem Portikus stehen sollen. Letzter planmäßiger Reisezug wird die Regionalbahn 27777 sein, die 20.50 Uhr den Bahnhof verlässt.



Foto: Volker Emersleben

Mit der wieder hauptuntersuchten V80002 waren am 4. April 2001 zwei Wagen des Blauen Enzian unterwegs, um das DB-Nostalgieprogramm auch in Franken den Journalisten vorzustellen.

DORTMUNDER EISENBAHN

Neue Orientierung

● Mit der Stilllegung des letzten Hochofens in Dortmund Ende April endet nicht nur eine Epoche, sondern bricht für die Dortmunder Eisenbahn (DE) ein Großteil des Geschäfts im Montanverkehr weg. Um diesen zukünftig fehlenden Umsatz zumindest teilweise aufzufangen, will die DE unter anderem für DB Cargo den regionalen Güterverkehr im Großraum Dortmund übernehmen.



Foto: Marcus Henschel

Die Lok 31 der DE ist am 31. März mit einem Flüssigeisenzug vom Hochofen in Dortmund Eving auf dem Weg zum Stahlwerk Hörde.

ZWISCHENHALT

Die Hannoverschen Verkehrsbetriebe Üstra verkaufen 68 ihrer lindgrünen Stadtbahnwagen der Serie 6000 nach Budapest. Die Fahrzeuge der ersten Serien (zusammen 100 Fahrzeuge) sind mittlerweile 25 bis 27 Jahre alt. Bis Mai wird ein 600-er in Hannover im Budapester Gelb lackiert und technisch umgerüstet. Mit Eisenbahnbandagen soll der Wagen dann im S-Bahn-Bw Leinhausen verladen und nach Budapest versandt werden. Die übrigen Fahrzeuge werden in Hannover nur lackiert und dann in Budapest entsprechend dem Prototyp umgerüstet.

Ende März stellte die Staatsanwaltschaft Lüneburg das Verfahren gegen drei DBAG-Mitarbeiter wegen des Vorwurfs der fahrlässigen Tötung ein. Sie seien strafrechtlich nicht dafür zu belangen, dass sie seinerzeit entschieden hatten, den bei der Katastrophe von Eschede geplatzten Radreifen nicht auszuwechseln. Der Riss im Radreifen sei optisch nicht zu erkennen gewesen und Ultraschalltests waren seinerzeit nicht vorgesehen. Weiter ermittelt wird gegen zwei Mitarbeiter des Bochumer Radherstellers und zwei Verantwortliche des ehemaligen Bundesbahnzentralamtes in Minden.

Bis Ende 2003 wird die DBAG ihre lokbespannten IC- bzw. EC-Züge technisch aufrüsten. Nachdem bisher schon 50 Garnituren für 150 Millionen Mark in Design und Technik den heutigen Ansprüchen angepaßt wurden, sollen nun auch die übrigen 117 Einheiten für etwa 400 Millionen Mark modernisiert werden. Dabei werden die Züge erneut umlackiert und nun im Erscheinungsbild den ICE-Zügen angepaßt (hellgrau mit rotem Streifen). Die Kosten für die Lackierung eines Zuges gab die Bahn mit 100.000 Mark an und widersprach damit Presseberichten, nachdem ein Verzicht auf die Umlackierung angeblich genügen würde, um die Kosten der zur Streichung vorgesehenen InterRegio-Verbindungen zu kompensieren.

Die so genannte Y-Trasse für eine Verkürzung des Bahnverkehrs zwischen Hannover und Bremen bzw. Hamburg um jeweils rund 19 Minuten hat trotz

Dänemark und Österreich kaufen Fahrzeuge

● Nach Israel kauft nun auch Dänemark Doppelstockwagen aus Görlitz. Vor allem auf der Strecke zwischen der dänischen Hauptstadt Kopenhagen und Kalundborg auf West-Seeland ist der Einsatz der 42 Wagen, davon 33 Mittelwagen und 9 Steuerwagen, geplant. Damit wollen die Dänischen Staatsbahnen DSB dem gestiegenen Fahrgastaufkommen auf dieser Relation Rechnung tragen. Die Österreichischen Bundesbahnen haben sich für ein anderes Produkt aus dem Hause Bombardier entschieden: Der Talent erscheint erstmals als elektrischer Triebzug. In einer vierteiligen Variante soll er mit 40 Stück auf der Wiener Schnellbahn Treibwagen der Baureihe 4020 ablösen, als Dreiteiler mit elf Stück im Regionalverkehr eingesetzt werden.

Verkauf genehmigt

● Am 3. April 2001 kam die lang erwartete Entscheidung der Europäischen Kommission (MODELLEISENBAHNER 10/2000, 2/2001): Der Verkauf von Adtranz an Bombardier wird genehmigt. Der endgültige Abschluss der Transaktion soll bis zum 1. Mai 2001 erfolgt sein. Um den Vorwurf der Marktbeherrschung zu entkräften hat sich Bombardier zu folgenden Schritten verpflichtet: Bombardier varkauft seine Anteile an der österreichischen Firma Elin an deren Hauptanteilseigner VA TECH Elin EBG. Zweitens verpflichtet sich Bombardier zu einer Kooperation mit dem Düsseldorf Elektroausrüster Kiepe, der schon ab 1993 einmal zu AEG gehört hat, mit der Gründung von Adtranz aber aus Wettbewerbsgründen wieder verkauft werden musste. Dritter Punkt ist der Verkauf der Adtranz-Anteile am Werk in Berlin-Pankow an dessen Hauptanteilseigner Stadler Rail AG.

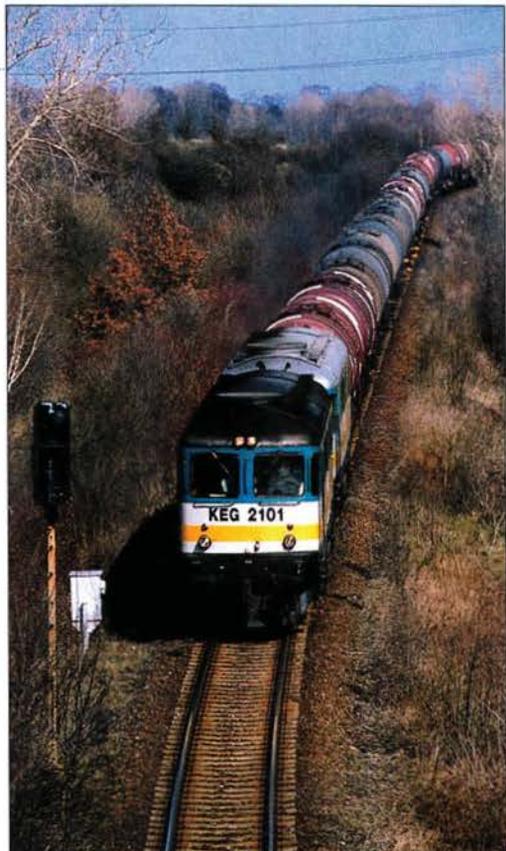


Foto: Norbert Reutter-Arthor

Ende März fuhr die Karsdorfer Eisenbahn (KEG) mehrere Kesselwagenganzzüge zwischen einem Tanklager in Laage bei Rostock und München. Der Laufweg führte dabei über Zeitz, Erfurt und Bebra nach München.

Es droht die Verschrottung

● Drei der fünf Vorserienloks der Baureihe 120 sind akut von der Verschrottung bedroht. Die fünf Maschinen sind schon seit langem als Baureihe 752 für Versuchszwecke unterwegs. Jetzt soll es die drei Loks 752002, 003 und 005 treffen. Eine der drei 752er soll vielleicht in den Museumsbestand der DB AG aufgenommen werden, eine wird wahrscheinlich zum Ersatzteilspender für die Lokomotiven 752001 und 004 des Forschungs- und Technologiezentrums in Minden (FTZ), die weiterhin im Einsatz bleiben sollen. Das Schicksal der dritten Maschine ist derzeit noch völlig ungewiss.



Foto: Frank Heilmann

Ein Bild aus besseren Zeiten: 752002 steht Anfang Dezember 1992 im Hennigsdorfer Werk von AEG.

vieler Proteste der Bevölkerung nun die erste Hürde genommen. Die Bezirksregierung Lüneburg schloss das Raumordnungsverfahren ab und wählte die Variante 1 als Kompromiss; dennoch erfordert diese erhebliche Eingriffe in die Lebensräume.

DBAG im Streit mit Connex-Gruppe: In einem Handelsblatt-Interview beschwerte sich Bahnvorstand Hartmut Mehdorn über das Vordringen französischer Unternehmen wie etwa der Connex (Vivendi-Konzern) auf den deutschen Markt, während die linksrheinischen Schienen für ausländische Unternehmen noch nahezu unzugänglich seien. Connex antwortete darauf, dass sie ebenso vom Protektionismus der staatlichen SNCF betroffen seien.

Die Schweizer SBB kann wieder erfolgreiche Zahlen vermelden: Die Zahl der Reisenden stieg 2000 um 3,9 Prozent, der Güterverkehr nahm um 5,6 Prozent zu. Das führte zu einem Gewinn von 146,2 Millionen Franken gegenüber 120,3 Millionen Franken im vorangegangenen Jahr.

Reichlich Ärger gibt es bei der ÖBB wegen der Ablösung Helmut Draxlers als Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen. Der charismatische Bahnchef hat sein Verbleiben an der Spitze der Alpenbahner mit Bedingungen verknüpft. Noch im März erfuhr er auch die Solidarität seiner Mitarbeiter. Zwei von drei ÖBB-Angestellten sprachen sich in einer repräsentativen Umfrage für Draxler aus. Dennoch muss er jetzt gehen. Der Vorstand wurde gleichzeitig von fünf auf drei Mitglieder reduziert. Neuer Bahnchef in Österreich wird ausgerechnet ein Piefke. Der Berliner Rüdiger vom Walde

Bei der japanischen Staatsbahn gilt Mützenpflicht. Als jedoch der Lokführer eines Shinkansen-Hochgeschwindigkeitszuges im März minutenlang im Zug nach seiner Mütze suchte, während der Triebwagen mit hoher Geschwindigkeit per Autopilot über die Strecke raste, erließ die Staatsbahn nun eine neue Anordnung: Im Zweifelsfall darf bis zum nächsten Bahnhof ohne Mütze gefahren werden – dann aber heißt es: Suchen!

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

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



Foto: Volker Trautmann

Einige der amerikanischen Flatnoses (Flachnasen) aus dem Hause Alco fahren noch heute, fast 50 Jahre nach ihrem Bau. Vier davon sind im Napa-Valley stationiert. Dass es sich bei dem Charakterkopf um eine FPA4 handelt, können Sie ab Seite 40 nachlesen. Diese vierachsige Unter-Baureihe von Alcos F-Typen wurde von den Montreal Locomotive Works in Kanada hergestellt. Wir wollen diesmal wissen, in welchem US-Bundesstaat sich die derzeitige Heimat der Napa-Loks befindet und wie dessen Hauptstadt heißt. Berühmt ist der Bundesstaat für das angeblich immer gute Wetter und natürlich für den sagenhaften Yosemite-Nationalpark. Auch das Tal des Todes, Schauplatz unzähliger Westernfilme, gehört zu den Sehenswürdigkeiten. Berühmt ist allerdings der San-Andreas-Graben, der den Staat in Nord-Süd-Richtung durchzieht und an dem sich

die Spannungen zwischen der Pazifischen und Amerikanischen Kontinentalplatte in Form von Erdbeben fast regelmäßig entladen. Davon waren auch mehrfach die beiden bekanntesten Städte des Staates betroffen. Also, wie heißt der Bundesstaat und seine Hauptstadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2001 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Endstation Aue – Eine Dampflokomotive kehrt heim“ aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete „Hagen von Orloff“. Die 20 Exemplare „Endstation Aue“ haben gewonnen: Thomas Hart, 83684 Tegernsee; Wolfgang Seckler, 12103 Berlin; Wolfgang Reisewitz, 55120 Mainz; Ellen Horn, 65830 Kriftel; Hans-Walter Riehl, A-2182 Palterndorf; Heiko Fuchs, 81373 München; Hartmut Donke, 03048 Cottbus; René Feudel, 09306 Wiederau; Udo Wiesen, 66649 Oberthal; Wolfgang Roth, 09217 Burgstädt; Jean-Pierre Rolling, L-1231 Luxembourg; René Wunderlich, D8209 Auerbach; Manfred Neumann, 01723 Kesselsdorf; Peter Korecky, 06667 Weißenfels; Dieter Herzog, 17491 Greifswald; Erwin Hermann, 38226 Salzgitter; Helga Israel, 88213 Ravensburg; Heike Graßmann, 82496 Oberau; Andreas Wurster, 71726 Benningen; Günter Colditz, 04229 Leipzig.

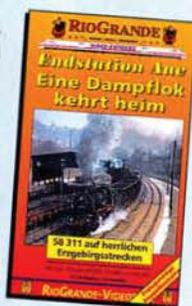


Foto: Stefan Dammers

Zwei schmutzige Gäste waren auf dem Gelände der Neusser Eisenbahn am 4. April 2001 zu entdecken. Völlig verschmiert standen die beiden NEG-Maschinen V170 1151 und V170 1155 unter der Straßenbahnbrücke am Bahnhof Neuss/Hessentor.

SPANIEN

Hochgeschwindigkeitszüge bestellt

Die spanische Bahngesellschaft RENFE gab am 24. März 2001 in Madrid das Ergebnis der Ausschreibung zur Lieferung von 32 Hochgeschwindigkeitszügen offiziell bekannt. Diese Züge sollen auf der Neubaustrecke Madrid – Barcelona – französische Grenze zum Einsatz kommen. Siemens liefert für diesen Verkehr 16 ICE3-Triebzüge, womit sich neben den vier für die Niederländischen Staatsbahnen gelieferten Zügen zum ersten Mal das ICE-System erfolgreich im Export platzieren konnte. Die anderen 16 Züge liefert ein Konsortium von Adtranz und Talgo. Diese Züge besitzen einen maßgeblich von Adtranz entwickelten Triebkopf, dessen Prototyp im ersten Quartal 2001 mit 359 km/h den spanischen Geschwindigkeitsrekord gebrochen hat, und Mittelwagen von Talgo. Beide Zugtypen sind für 350 km/h ausgelegt und vermögen damit, die rund 650 Kilometer lange Neubaustrecke in zweieinhalb Stunden zurückzulegen.

HAMBURGER S-BAHN

Expo-Zug bleibt erhalten



Foto: Jark Böhmann

Auf dem Weg zum endgültigen Standort in Schmilau steht 470136 am 22. März in Ratzeburg.

Zur letztjährigen Expo in Hannover wollte man in Hamburg auch etwas beitragen und ließ unter anderem eine spezielle Expo-S-Bahn fahren. Nachdem die Expo schon lange ihre Pforten geschlossen hatte, wurde der Expo-Zug 470136 zu seiner endgültigen Ruhestätte überführt. Von Hamburg schleppte 219031 den Triebwagen über Lübeck und Mölln nach Ratzeburg, wo ihn ein Zwei-Wege-Unimog übernahm und an den endgültigen Standort im Kulturbahnhof Schmilau zog. In Schmilau soll der Expo-Zug als Kulturcafé dienen und somit ist zumindest der Erhalt eines historischen S-Bahn Hamburg e. V. bemüht sich trotzdem immer noch um den Erhalt eines weiteren 470 als Museumszug.



Foto: Uwe Jodtke

Etwa 7000 Besucher zählte der Saisonauftakt im Bw Arnstadt. Viele Gastlokomotiven lockten die Schaulustigen am 7. und 8. April auf das Bw-Gelände. Die Dampflokomotive 011531 war an diesem Wochenende letztmalig unter Dampf, da bei ihr eine Fahrwerksaufarbeitung nötig wäre, die jedoch knapp 300.000 Mark kosten würde.



Foto: Sven Mollé

Der Lokzug 82840 von Engelsdorf nach Fulda dieselte am 13. März durch Erfurt Hbf. Eingestellt waren die Loks PBSV 12, PBSV 11, AMP 3, AMP 4 und PBSV 04. Die AMP-Loks sind an die PBSV vermietet.

NOSTALGIE-RHEIN-EXPRESS

Doppellokomotive im Einsatz



Foto: Armin Schmitz

Der Sonderzug mit der Ae 8/14 verlässt gerade den Leggstein-Kehrtunnel oberhalb von Wassen am Gotthard.

● Am 31. März 2001 verkehrte der Nostalgie-Rhein-Express des Vereins Eurovapor auf grosser Fahrt von Basel über den Gotthard nach Locarno. Traditionsgemäß bestellte der Verein bei den Schweizerischen Bundesbahnen Traktionsmittel vom Feinsten. Ab Basel bis nach Luzern wurde der Zug von den Elektroveteranen Ae3/6^{II} 10429 und Re4/4^I 10001 gezogen. Dort übernahm die Gotthardlokomotive Ae8/14 11801 den 404 Tonnen schweren Zug, bestehend aus elf Wagen mit 44 Achsen, für die Fahrt nach Arth-Goldau – Erstfeld – Göschenen – Bellinzona und Locarno, wo er am frühen Nachmittag eintraf. Die Rückfahrt startete kurz nach 17 Uhr, wobei der Lokwechsel in Erstfeld stattfand.



B-9840 Bahnstrom Unterwerk

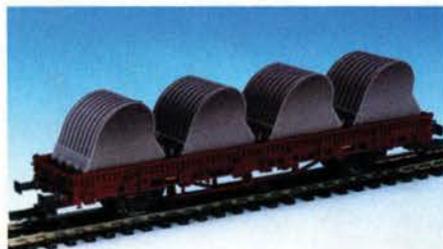
Im Handel erhältlich:

- Diverse Ausstattungssets H0
- B-11162 FUCHS Bagger
- B-11164 MAN mit SCHEUERLE Teleskopbaggerbrücke
- B-11174 FENDT mit KEMPER UNI Trans
- B-11178 CLAAS Lexion 480 mit Raupenfahrwerk
- B-16010 GOTTWALD Teleskopkran mit Schutzwagen
- B-16200 Schutzwagen Kls 442 gelb
- B-16202 Schutzwagen Kls 442

kibri

www.kibri.com info@kibri.com

Bitte fordern Sie Prospektmaterial an!



B-16250 Niederbordwagen Kls 442 mit Großbagger-schaukeln

kibri Spielwarenfabrik GmbH

Postfach 1540, D-71005 Böblingen, Tel. 07031/416180 Fax 07031/4161870

Bitte fordern Sie Prospektmaterial und Händlerliste an!

Des weiteren demnächst:

- B-9840 Bahnstrom Unterwerk
- B-9842 Bahnstrom Überlandmasten
- B-9844 Trafo (2 Stück)
- B-9898 Stahl- und Schrotthandel JAHRESMODELL
- B-9913 Gaskessel mit Verwaltung
- B-11130 Trafo-Transport
- B-11180 Landwirtschaftliches Set
- B-11184 Hänger Set
- Diverse Niederbordwagen mit Ladegütern



B-9898 Stahl- und Schrotthandel JAHRESMODELL

LANDESEISENBAHN LIPPE

Neue Dampflok im Extertal

Die Landeseisenbahn Lippe (LEL) konnte am 7. April ihre neue Dampflok mit einem Sonderzug mit geladenen Gästen in Betrieb nehmen. Die Maschine „Emil Mayrisch N.3“ erhielt die Nummer 92 6505 und soll in Zukunft von Barntrup über Bösingfeld nach Rinteln planmäßig durch das Extertal dampfen. Die 600PS-Maschine wurde 1940 von Krupp gebaut und letztes Jahr von den Eisenbahnfreunden Kraichgau übernommen. Nach über 1000 Arbeitsstunden konnten im März die nötigen Lastprobefahrten gemacht werden, bevor die ehemalige Zechenlok vielleicht auch einmal wieder Güterzüge auf der Extertalbahn schleppen kann. Da die 92 eine Rangierlokomotive war, benötigt sie auf längeren Strecken einen zusätzlichen Wasserwagen. Die LEL hat deshalb sogleich einen mit einem Fassungsvermögen von 22 Kubikmetern Wasser angeschafft.



Foto: Ralf Maritschnigg

Frisch aufgearbeitet schleppt 92 6505 ihren Sonderzug. Der 59 Tonnen schwere Nassdampfer kann bis 300 Tonnen über eine Steigung von 43 Promille ziehen.

NEUE BAUREIHE BEI DER DB AG

Gespartene 215



Foto: Jochen Fricke

Die technisch unveränderte 225030 und die 225075 ohne Dampfheizkessel bespannen am 6. April 2001 im oberschwäbischen Bahnhof Aulendorf einen Eaos-Ganzzug.

DB Cargo stellte im April die ersten Lokomotiven der Baureihe 225 in Dienst. Alle von DB Regio übernommenen 215 werden als 225 beschriftet. Die Ordnungsnummer bleibt bis auf die Selbstkontrollziffer unverändert. Bei einigen Maschinen tauschte man den Dampfheizkessel gegen ein Vorwärmergerät und glich das Mindergewicht durch eine Metallplatte aus. Die 215 mit elektrischer Heizung, so 215030, blieben technisch unverändert und erhielten nur die neue Baureihennummer 225. Es fahren im Bereich Ulm mittlerweile auch umbeschriftete Loks, die ihren Dampfessel noch besitzen. Mit der Umbenennung scheint die DB AG den bis vor Kurzem akut ausmusterungsgefährdeten Lokomotiven wider Erwarten doch noch eine Galgenfrist zu geben.

TOP UND FLOP

↑ TOP: Bahn-Card-Ticket im Bus

Die meisten Verkehrsverbünde werden von Beamten gesteuert – oder zumindest vom Öffentlichen Dienst. Und der zeichnet sich bekanntermaßen nicht unbedingt durch Kundennähe und Flexibilität aus. Ein prominentes Opfer – und das seit Jahren: Die Bahn-Card-Inhaber. Sie wurden und werden meist aus den Verkehrsverbänden "ausgesperrt". Oft war die Bahn nicht einmal in der Lage, die BC-Gültigkeit im Verbundbereich in ihren eigenen Regionalzügen durchzusetzen. Da muss das neue Angebot des Verkehrsverbunds Ruhr-Lippe VRL geradezu revolutionär gelten: "Im gesamten Bus- und Bahnverkehr, der über die Stadt-/Gemeindegrenzen hinaus geht, kann die BahnCard genutzt werden. Hierbei erhalten BahnCard-Inhaber eine Rabattierung auf Einzelfahrkarten von ca. 40%." So die fast unglaubliche Aussage in den VRL-Prospekten zum neuen, vor einigen Monaten eingeführten Tarifsystem. Die Probe aufs Exempel klappte bestens. Iserlohn, Grasweg bis Dortmund-Westfalenhalle (Bus + Bahn) zu DM 6,90; ein tolles Angebot, das der Busfahrer tatsächlich auch kannte. Einziger Wermutstropfen: Während die Verbünde zunehmend flexibler werden, rudert die DB zurück – zumindest in Sachen BahnCard. Denn die soll ja demnächst nur noch 25 % Ermäßigung bringen.



↓ FLOP: Sone und Solche

Als Student hat man es nicht leicht im Leben, besonders dann nicht, wenn man in Jena studiert und ein Semesterticket besitzt. Nicht alle Studenten sind vermögend und deshalb finden sich in dieser Bevölkerungsgruppe besonders viele Drahteselnutzer. Bisher konnten die Studis ihre Fahrräder kostenlos in den DB Regio-Zügen mitnehmen. Sie mussten sich zwar etwas umständlich vor Fahrtantritt eine Fahrradkarte besorgen, Ordnung muss sein, die war aber wenigstens kostenlos. Jeder der im Besitz eines gültigen Fahrscheins war, konnte sich diese Karte am Schalter holen. Ab Mai soll aber alles anders werden, das Semesterticket gilt dann nicht mehr als berechtigter Fahrschein zur kostenlosen Fahrradmitnahme. Damit schließt DB Regio die Hauptnutzer des Fahrradtransports einfach aus. Der Grund hierfür ist relativ einfach: Die Umstellung auf neue Desiro-Triebwagen, die einfach zu wenig Platz bieten, trieb die Verantwortlichen in Aktionismus. Studenten empfahl man, sich jetzt einfach eine Fahrradkarte zu kaufen, jedoch sei die Mitnahme der Velos nicht garantiert. So viel Zynismus kann sich eigentlich nur leisten, wer keine Kunden will.