

Modell Eisen Bahner

Nr. 11
November 2002
51. Jahrgang

Deutschland 3,50 €
Österreich 4,- €
Schweiz 6,90 sFr
Benelux 4,- €
Frankreich 4,- €
Italien 4,60 €
Dänemark 39,- dkr



B13411

Tests

PARADEZUG:
Märklins VT11.5
MUSEUMSTÜCK:
Bemos Bernina-Tw

Magazin für Vorbild und Modell

Nebenbahnen in Sachsen-Anhalt

Daumen nach unten

Siedlers H0-Lebenswerk

Überzeugungs-Kraft

Weltrekord-Lok CC7100 hat ausgedient

Verblasster Ruhm

Dieselqualm in Rübeland

Ein Schritt vor und zwei zurück

Reisen mit Stil

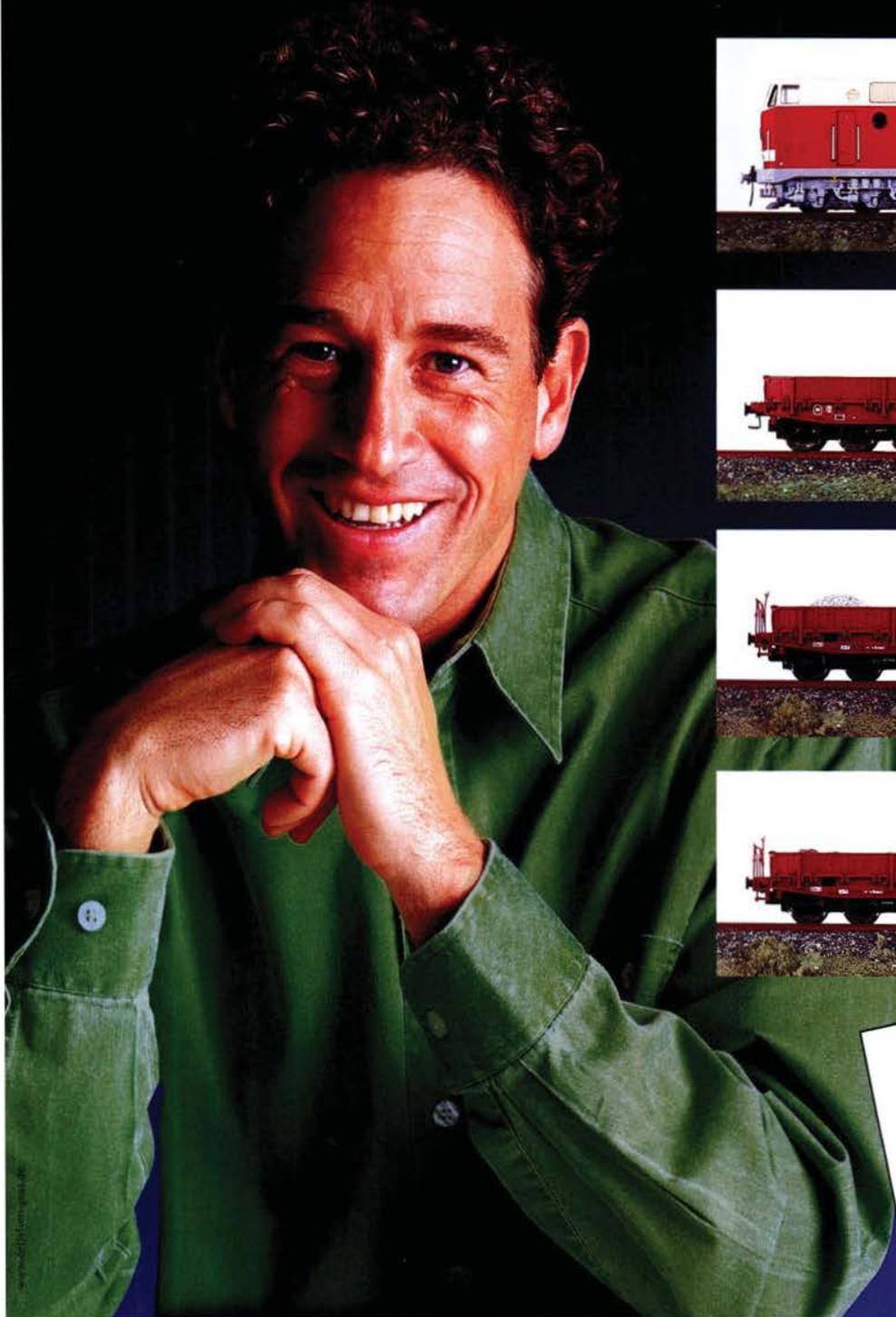
DER TRANSALPIN

Gnadenfrist für die legendären 4010



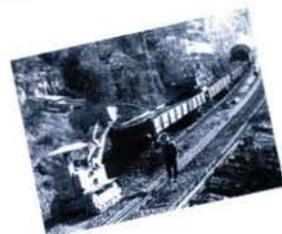
Der ganz normale Bahn-Alltag

Sonderserie „Arbeitszugset“ HO



Vom Gleis zur Aufbereitung

Bernd Beck



präsentiert von BRAWA

Holen Sie die Wirklichkeit auf Ihre HO-Anlage. Mit dem BRAWA-Arbeitszugset erleben Sie hautnah, wie an Gleis und Oberbau gearbeitet wird. Inszenieren Sie den Alltag: Gleise im Schotterbett verlegen und mit dem Niederbordwagen „Samm“ schweres Arbeitsgerät transportieren. Im Set enthalten: 1 BR 119 Diesellokomotive, 3 Niederbord-

wagen „Samm“, 1 Lkw, 7 Bauarbeiter-Figuren, Gleisschwellen, 1 Beutel mit echtem Kies, 1 Begleitbroschüre „Vom Gleis zur Aufbereitung“
 Best.-Nr. 10606 Gleichstrom
 Best.-Nr. 10607 Wechselstrom Digital Premium
 Mehr Infos im Internet unter www.brawa.de

- Senden Sie mir bitte kostenlos den
- Brawa-Neuheitenprospekt 2002 Brawa US-Prospekt 2002
 - Senden Sie mir den druckfrischen neuen Brawa-Hauptkatalog 2003
 Ich habe € 5,- bar beigelegt.

Name

Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

VORBILD

TITELTHEMA

- 16 **DIE LUST AM REISEN – TRANSALPIN**
Der österreichische Triebzug 4010 ist bis in die heutige Zeit Komfort-Maßstab in dem Alpenland.

DREHSCHIEBE

- 4 **BAHNWELT AKTUELL**
26 **PER ANHALTER**
Massive Stilllegungswelle erfasst Strecken in Sachsen-Anhalt.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

- 28 **ELEKTRO-SCHOCKER**
Auf der Rübelandbahn wird ab sofort Strom gespart und Diesel verfeuert.
44 **VERNETZTE ERINNERUNGEN, TEIL 2**
Die IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff erhält Relikte der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen.

LOKOMOTIVE

- 38 **DIE GRANDE DAME DER SNCF**
1955 als Weltrekord-Lokomotive gefeiert, scheidet die französische CC7100 jetzt aus dem Dienst.

MODELL

BLICKFANG

- 54 „Wenn ich einmal groß bin.“

WERKSTATT

- 64 **NEUES AUS UNTERSCHMIEDA**
Im sechsten Teil widmen sich die Erbauer der Begrünung und kleinen, aber wichtigen Details
70 **FABRIK-ARBEITER**
Jörg Chocholaty wertet akribisch Großserienbausätze zu Schmuckstücken auf.
74 **BASTELTIPPS**

UNTER DER LUPE

- 76 **AUF MASS GEBRACHT**
Auhagens preußisch-mecklenburgischer Bahnhof Krakow in H0.

PROBEFAHRT

- 78 **LIEBER ROT ALS TOT**
Die 111 und die Doppelstock-Wagen erröten auch für Express-Bahner.

TEST

- 80 **EURO-ZUG**
Märklin lässt beim klassischen TEE-Triebzug VT 11.5 in H0 die Muskeln spielen.
84 **DAS DENKMAL**
Der aktuelle Museumstriebwagen ABe 4/4 34 der Bernina-Bahn rollt als Bemo-H0m-Modell an.

SZENE

- 96 **HARMONIE DER KRÄFTE**
Auf Rolf Siedlers großer Zweileiter-Anlage haben Bahn und Landschaft gleiche Rechte.

AUSSERDEM

- 104 **MODELLBAHN AKTUELL**

- 88 **NEUHEITEN**

- 5 **STANDPUNKT**

- 105 **IMPRESSUM**

- 42 **BAHNPOST**

- 47 **GÜTERBAHNHOF**

- 52 **FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT**

- 94 **TERMINE + TREFFPUNKTE**

- 36 **BUCHTIPPS**

- 106 **VORSCHAU**

- 93 **INTERNET**

28

Aus ohne Not

Die klassischen 171 gehen in Rente und Personen fahren nur am Wochenende auf der Rübelandbahn.



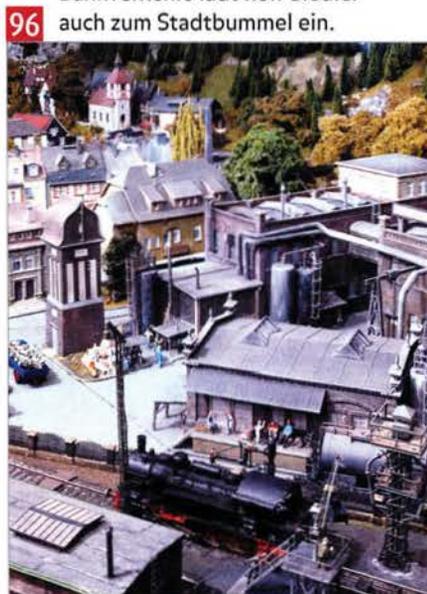
16 Österreichs Luxus-Zug

Der zweiklassige Triebzug bietet bis in die heutige Zeit erstklassigen Reisekomfort. Darum werden die bewährten 4010 Transalpin auch weiterhin rollen.



Siedlers Siedlung

Neben der Betrachtung des Bahnverkehrs lädt Rolf Siedler auch zum Stadtbummel ein.



70 Gewerbe-Schau

Bei Jörg Chocholaty kann man Schritt für Schritt die Entstehung eines preiswerten Industrie-Gebäudes miterleben.



80 Der Überflieger

Märklin setzt dem markanten einstigen Paradezug VT 11.5 ein Denkmal in H0.



HALBERSTADT

Attraktion zum Altstadtfest dank Siemens

● Am Wochenende vom 31. August bis 1. September 2002 fand in Halberstadt das alljährliche Altstadtfest statt. Aus diesem Anlass verkehrte der historische Lindner-Tw 31. Die zur Zeit ums Überleben kämpfende Halberstädter Straßenbahn bekam in diesem Jahr ungewöhnliche Unterstützung durch Siemens-Verkehrstechnik, die den Einsatz und Transport des Combinos 101 der Stadtwerke Nordhausen sponsorte. Dadurch kam die Halberstädter Bevölkerung in den Genuss eines modernen Niederflur-Fahrzeugs. Der Tw 101 traf am frühen Morgen des 31. August 2002 ein und wurde am Vormittag entladen. Er ist das erste Fahrzeug der kleinsten Combino-Baureihe und trägt deshalb den Spitznamen Bambino. Diese Tw werden demnächst auch mit einem Dieselmotor abgeliefert und dann als Hybridfahrzeuge auch auf dem Netz der Harzquerbahn von Nordhausen nach Illfeld fahren. Nach einer Probefahrt pendelte der Bambino an beiden



Tw 101 aus Nordhausen neben Tw 31 aus dem Jahr 1939; im Hintergrund steht Tw 29.

Der Bambino-Combino wird in Halberstadt im Bahnhof Gröperstraße vom Tieflader abgeladen.



Fotos (2): Lutz Krause

Tagen zwischen Bahnhof Gröperstraße und dem Gleisdreieck auf der Linie 1 und war ständig gut ausgelastet. Ein Einsatz auf dem übrigen Streckennetz war leider nicht möglich, da einige Bahnsteige nicht über die nötige Profilmfreiheit verfügen. Am späten Nachmittag des 1. September verließ der Combino Halberstadt auf der Straße wieder in Richtung Nordhausen.

NIEDERLANDE

Zurück nach damals



Foto: Korthof

Die beiden VSM-Loks 441593 und 528139 vor einem Reisezug im Bahnhof Loenen.

● Die niederländische Museumsbahn Veluwe Stoomtrein Maatschappij (VSM) lieferte am 8. September 2002 eine stolze Leistung ab: Sie präsentierte acht vereinseigene Dampfloks im Betrieb! Die Maschinen 64 415, Tkp 23, 441593, 50 3564, 50 3654, 52 532, 52 8053 und 52 8139 wurden im Rahmen der jährlich wiederkehrenden Veranstaltung „Zurück nach Damals“ auf der Museumsstrecke zwischen Apeldoorn und Eerbeek vor Reise- und Güterzügen eingesetzt. Mittelpunkt des Dampfbetriebs war der Bahnhof Beekbergen, wo die zahlreichen Zuschauer das Bekohlen mittels eines Ex-DR-Greiferkrans, das Wasserfassen und das Wenden der Loks auf der Drehscheibe bestaunen konnten.

DEUTSCH-POLNISCHER GRENZVERKEHR

Verbesserungen in Sicht

● Das Bundesland Brandenburg und die Wojewodschaft Lubuskie möchten in naher Zukunft den deutsch-polnischen Grenz-Nahverkehr erheblich ausweiten. Durchgehende Züge von Tantow, Frankfurt/Oder, Küstrien-Kietz und Forst nach Polen sollen zur Regel werden. Dieses Vorhaben wurde von den beteiligten Partnern, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Land Brandenburg, Wojewodschaft Lubuskie, Euro-Region Spree – Neiße – Bober und Euroregion Viadrina, als EU-Projekt eingereicht. Wird es bewilligt, so soll es innerhalb von drei Jahren umgesetzt werden.

Ferkeltaxen für die iberische Halbinsel: Auf der Straße wurden die beiden Triebwagen 771057 und 771044 von Erfurt nach Spanien überführt.



Foto: Malle

SACHSEN

Wieder Betrieb

● Auf der Eisenbahnstrecke Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg fahren seit 23. Mai 2002 wieder durchgängig Züge. Nach Abbestellung des Personenverkehrs durch die Landesverkehrsgesellschaft zum 27. September 1997 wurde diese Verbindung ab Oktober 1999 nicht mehr für den Verkehr genutzt. Jetzt dient diese Strecke im Status des Baugleises lediglich der Zuführung von Baustoffen und Arbeitsmaschinen und soll nach Abschluss der Baumaßnahmen auf der angrenzenden Zschopautalbahn im Jahre 2004 nicht weiter betrieben werden. Nun kehrt, fast 5 Jahre nachdem sie durch die Abbestellung des Personenverkehrs die Strecke verlassen hatte, die Baureihe 202 in Ursprungsausführung in ihr altes Stammgebiet zurück. Sogar in Doppeltraktion, beförderten 202 646 (altrot) und 781 (orientrot), beides Maschinen der DB-Erzgebirgsbahn, die vier Eisenbahnlinien im Erzgebirge sanieren und betreiben will, mehrere Betonschwellenzüge von Aue über Schwarzenberg, Markersbach in Richtung Annaberg-Buchholz und weiter nach Cranzahl. Dort werden die Schwellen dann für die am 23. September 2002 beginnende Sanierung des etwa fünf Kilometer langen Abschnittes Cranzahl – Königswalde der Strecke Chemnitz – Weipert verwendet.

202 646 und 781 als Pärchen am Morgen des 3. Septembers 2002 mit einem etwa 400 Tonnen schweren Zug auf der Fahrt von Schwarzenberg Richtung Annaberg-Buchholz in der Steigung auf dem bekannten Markersbacher Viadukt. Nach fünf Jahren Betriebsruhe auf der Strecke sowohl ein optisches als auch akustisches Erlebnis.



Foto: Gernand

AUSSCHREIBUNGEN

Vergabestreit, der Nächste

● Die privaten Eisenbahnanbieter sind sauer. Plötzlich soll es bei den Ausschreibungen im SPNV zu Änderungen im Vergaberecht im Sinne der DB AG kommen. Die DB AG beschwerte sich schon seit längerem über mangelnde Planungssicherheit bei Investitionen und drohte mit dem Verlust von Arbeitsplätzen. Nach dem scharfen Protest der Privaten könnte sich ein Kompromiss abzeichnen. Da der öffentliche schienengebundene Personennahverkehr nicht von einem auf den anderen Tag ausgeschrieben werden könnte, könnten die Länder Netze zunächst großflächig und freihändig an die DB AG vergeben unter der Auflage, dass Teile bereits in der langen Laufzeit wieder herausgelöst und ausgeschrieben werden können. Davon verspreche man sich einen geordneten Übergang in den Wettbewerb. Ob damit alle Beteiligten einverstanden sind, ist noch offen und eine Stellungnahme aus Brüssel, da auch europäisches Recht tangiert wird, liegt noch nicht vor.

Neues Wir-Gefühl sollte Schule machen

Die große Flut und vor allem deren Folgen gerade im großen, aber auch im kleinen Schienenverkehr werden uns wohl noch länger beschäftigen. Und wenn man einem Teil der Klimaforscher und Wetterfrösche Glauben schenkt, ist wohl künftig auch hierzulande häufiger mit derartigen Sintfluten zu rechnen. Wie solche Katastrophen, so sie sich denn tatsächlich in immer kürzeren Abständen wiederholen, auf Dauer von einer Gesellschaft, bestimmt durch die Anhäufung von Vermögenswerten und den daraus sich ergebenden Schadenshöhen, zu stemmen wären, macht zumindest Kopfzerbrechen.

Immerhin, eins stimmt hoffnungsfroh: Die beispiellose Solidarität mit den Flutopfern spricht für ein häufig offiziell betontes, aber eben nicht von oben zu verordnendes Zusammengehörigkeitsgefühl: Da scheint tatsächlich zusammenzuwachsen, was zusammengehört.

Eine ähnliche Entwicklung kann man Deutscher Bahn wie Modellbahn nur wünschen. Solange immer noch Unternehmen den Kunden, so er sich denn räuspert, eher als störend empfinden, was zugegebenermaßen manchmal sogar verständlich ist, bleibt gegenseitiges Misstrauen. Das aber ist keine dauerhafte Basis und schon gar nicht im Wettbewerb einer freien Marktwirtschaft. Bahnreisende und Bahn, Modellbahn-Fan und Hersteller wie Händler sind aufeinander angewiesen. Und Partner sprechen miteinander. Und nicht nur, weil Weihnachten nicht mehr fern ist, was mein Blick nach draußen auf den ersten Schnee dieses Jahres bestätigt.



Dr. Karlheinz Haucke

RHEIN-NECKAR-RAUM

Neue Straßenbahnen

● Mit fast 20 Monaten Verspätung wurde am 1. August 2002 die erste neue Niederflur-Straßenbahn für die fünf Meterspurbetriebe im Rhein-Neckar-Dreieck ausgeliefert. Grund waren Konstruktionsprobleme. Nach fehlgeschlagenen Tests mussten sogar einige Rohbauten verschrottet und Entschädigungen an die Verkehrsbetriebe gezahlt werden. Seit Ende August läuft der Probebetrieb, bisher zur Erleichterung aller Beteiligten ohne ungewöhnliche Probleme. Basierend auf dem Konzept Variobahn entstehen nun 36 Fahrzeuge für vier Betriebe in unterschiedlichen Ausführungen und Lackierungen. Bei den Multigelenkfahrzeugen werden Sänftenmodule zwischen die Fahrwerksmodule eingehängt. Aus Gewichtsgründen können einige Sänftenmodule nur verkürzt ausgeführt werden, so dass auch unregelmäßig geteilte Fahrzeuge entstehen. Das erste Fahrzeug ist eine siebenteilige Ausführung, die mit 42,8 Metern dann auch Deutschlands längste Straßenbahn sein wird: Gewicht 50 Tonnen, 129 Sitzplätze, 80 km/h, und 2,4 Millionen Euro teuer. Für die Oberrheinische Eisenbahn und Ludwigshafen wird es zehn beziehungsweise acht fünfteilige Wagen geben, Heidelberg erhält acht etwas kürzere Siebenteiler. Bewährt sich der Typ, dann könnten insgesamt 110 Fahrzeuge beschafft werden.

Foto: Frank Mühl



Der Rhein-Neckar-Raum erhält neue, moderne Variobahnen in verschiedensten Ausführungen.

ZWISCHENHALT

Der Hamburger Senat hat Mitte September bekanntgegeben, dass er die sogenannte Hafencity und die Großsiedlung Steilshoop mit neuen U-Bahnzweigstrecken Rathaus – Hafencity und Barmbek – Bramfeld erschließen will. Dafür muss das 1912 konstruierte U-Bahnnetz an drei Stellen aufwendig umgebaut werden. Die Gesamtkosten von 550 Millionen Euro will Hamburg gegebenenfalls selbst finanzieren. Die Opposition wies die Pläne als Geldverschwendung zurück: Die vom letzten Senat geplante Stadtbahn wäre billiger gewesen und hätte mehr Stadtteile angeschlossen.

Gleisanierung im Hafen Wismar. Für rund 2,7 Millionen Euro werden die Gleise im Hafengebiet bis 2004 grundlegend saniert.

Nur ein Ticket für Bus, Tram und ICE. Die Bahn verhandelt intensiv mit den Verkehrsverbänden um die Einführung sogenannter City-Tickets bis Ende 2003. Der DBAG-Fahrgast soll künftig mit einem einzigen Ticket ohne umständliches Nachlösen an örtlichen Automaten auch die Nahverkehrsmittel am Start- und Zielort benutzen können.

Der Chef des Tourismus-Konzerns TUI, Michael Frenzel, forderte in einem Interview die Ökosteuerebefreiung für die Schiene.

Die Mittelthurgaubahn (MThB) ist abgewickelt. Die SBB übernimmt de facto den zahlungsunfähigen Bahnanbieter. Betroffen ist auch die Lokoop, die im Güterverkehr aktiv war. Deren 18 Maschinen der Baureihen Ae 477 und sechs Re 486 wechseln in den Lokpool der SBB.

Es herrscht weiter Unklarheit über die Schienenanbindung des aufstrebenden Flughafens Hahn, der Ryan-Air als Deutschlandplattform dient. Die Landtags-Grünen verlangen von der rheinland-pfälzischen Landesregierung schnelle Klärung, anstelle von ICE- oder Transrapid-Verbindungen zwischen Hahn und Frankfurt zu träumen.

Metrorapid und kein Ende: Bahnchef Mehdorn verlangt jetzt eine dreimalige Überprüfung des Bauvorhabens zwischen Düsseldorf und Dortmund, bevor der endgültige Startschuss fallen soll. Sollte bei den Überprüfungen die bisherige Geschäftsgrundlage

OSNABRÜCK

Dampflokkfest übertrifft alle Erwartungen

● Alle Erwartungen übertroffen hat das von zwei Privatpersonen in Zusammenarbeit mit der Osnabrücker Marketing- und Tourismus-GmbH durchgeführte 1. Osnabrücker Dampflokkfest am 1. September 2002. Durch ein attraktives Sonderfahrt- und Ausstellungsprogramm war es gelungen, Besucher aus ganz Deutschland in die Eisenbahnerstadt zu ziehen: Rund 100 000 Besucher konnten an beiden Veranstaltungsorten im Hauptbahnhof und auf dem Gelände der ehemaligen Güterabfertigung gezählt werden. Diese konnten mit zehn Sonderzügen

nach Osnabrück reisen: 011100 (DB-Museum) aus Hamburg, 011066 (Ulmer Eisenbahnfreunde) aus Köln, 41360 (DB-Museum) aus Düsseldorf, 503655 (Verein Eisenbahn Tradition) aus Lengerich, 41096 der gleichnamigen Dampflokkgemeinschaft aus Salzgitter/Braunschweig, Dampflokk Niedersachsen der Eisenbahnfreunde Hasetal, Dampflokk Posen 2455 (P8) aus Kassel, eine VT 98-Garnitur des Fördervereins Schienenbus aus Menden, ein Eurobahn-Talent aus Bad Essen und einige mehr. In Osnabrück wurde den Besuchern einiges geboten unter an-

derem zahlreiche Sonderfahrten: Angeboten wurden sehr gut nachgefragte Sonderfahrten mit 011066 und 503655 nach Lengerich und Bohmte sowie als Rundfahrt durch den Teutoburger Wald. Die VT 98-Garnitur aus Menden fuhr zum Stahlwerk Georgsmarienhütte; bei dieser Fahrt wurden selbst Stehplätze knapp. Erheblichen Anklang konnten auch die von den Osnabrücker Dampflokkfreunden durchgeführten Pendelfahrten mit der T11 der Mindener Museumseisenbahn zum Piesberg verzeichnen. Die DB AG bot kostenlose Fahrten mit einer

ET 425-Garnitur an. Auf dem Gelände der Güterabfertigung präsentierten sich moderne und historische Schienenfahrzeuge, darunter erstmals sämtliche Osnabrücker Werkbahnlokomotiven. Die logistische Meisterleistung, derart viele Sonderzüge und ausgestellte Fahrzeuge an einem Tag an einem Ort zu vereinigen, konnte nur durch das enge Zusammenspiel der Veranstalter mit den örtlichen Dienststellen der DB AG gelingen. Angesichts der hohen Besucherzahl haben die Veranstalter bereits das 2. Osnabrücker Dampflokkfest für 2004 angekündigt.

entfallen, müsse laut Mehdorn das Projekt angepasst oder aufgegeben werden. Mehdorn plagt die Sorge um die Finanzierung des nordrhein-westfälischen Prestigebaus. Problematisch ist auch, dass die Regionalräte aus Düsseldorf, Münster und Arnberg eine nötige Änderung des Gebietsentwicklungsplans bisher ablehnen.

Die DB AG gönnt sich im restaurierungsbedürftigen Potsdamer Kaiserbahnhof eine neue Führungsakademie. Dafür wird sie den Bahnhof, der zum Weltkulturerbe Sanssouci gehört, komplett renovieren und umbauen.

Am 20. September fuhr wieder der erste durchgehende Zug zwischen Dresden und Prag. Vorläufig wird die Reisezeit noch eine gute Stunde länger sein, da ein 40 Kilometer langer Abschnitt nur eingleisig befahrbar ist.

Seit 15. September 2002 fahren die Shuttle-Züge auf der Neubaustrecke Frankfurt – Köln im Stundentakt. Die Bahn begründete diese Entscheidung mit der guten Nachfrage.

Die SBB kaufte weitere 40 Re482 bei Bombardier. Die Maschinen, die in wesentlichen Teilen der deutschen Baureihe 185 entsprechen, folgen einem Vorauskommando von zehn Lokomotiven, das seit Anfang des Jahres auf Schweizer Gleisen arbeitet.

Börse & Bahn: Hartmut Mehdorn glaubt, dass die DB AG nur mit einem eigenen Schienennetz börsenfähig sei.

Wirtschaft & Bahn: Die Bahnindustrie ist zufrieden. Nach mehreren schwächeren Jahren sind die Auftragseingänge wieder um 30 Prozent gestiegen, was sich auch in der Beschäftigtenzahl niederschlägt, die von 33300 auf 34800 gestiegen sei.

Gewerkschaft & Bahn: Auch bei der Eisenbahner-Gewerkschaft Transnet will man sich für künftige europäische Herausforderungen rüsten. Um die Interessen der Arbeitnehmer im europäischen Einigungsprozess wahrnehmen zu können, strebt Transnet bis zum Jahr 2012 die Bildung einer europäischen Transportgewerkschaft an, die sich auch für eine Erhöhung des Schienenanteils beim Transport stark machen sollte.



Foto: Wolny

In strahlendem Blau präsentierte sich die frisch aufgearbeitete Doppel-Taigatrommel 2 M 62 1228 im Depot Volkovisk. Das beeindruckende Pärchen wird vom Depot Pollack vor Personenzügen eingesetzt.



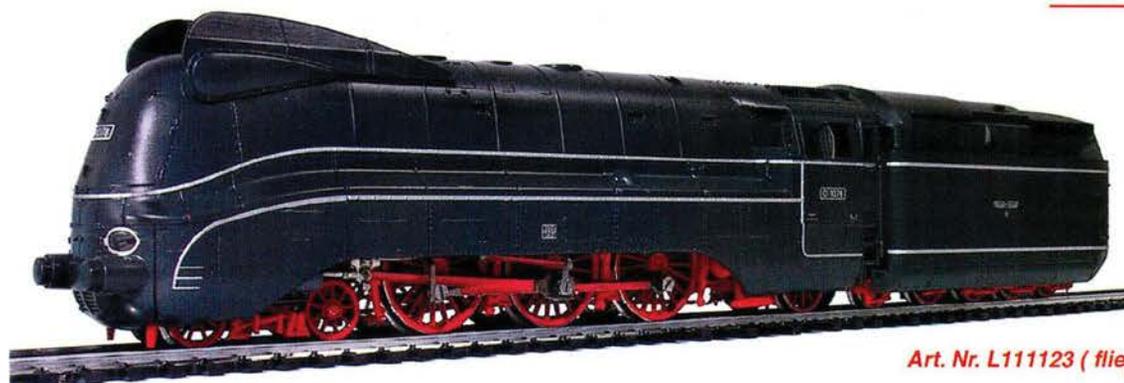
Foto: BSW-Gruppe 18.16

Der historische Diesel-Express-Zug der Deutschen Reichsbahn, VT 18.16, besser bekannt als Vindobona, kommt zu Sonderfahrten am 30. November ab Rheydt und 1. Dezember ab Herzogenrath fürs Streckenjubiläum ins Rheinland. Info: 02166/680122.

BR 01.10 SCHNELLZUGLOK mit Schlepptender (H0)



LILIPUT



Art. Nr. L111123 (fliegergrau)

Fahrgestell, Gestänge, Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger Motor mit Schwungmasse, Antrieb im Tender, 4 Haftreifen, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 am Tender, Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, LÜP: 290 mm.

Katalog und Händlernachweis bei: Bachmann Europe Plc, Am Umspannwerk 5, 90518 Altdorf bei Nürnberg · www.liliput.de



FRAGEZEICHEN

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



Foto: Kasperek

Schwarzer Aufbau, rotes Fahrwerk, DR-Emblem? Klar, dass es sich dabei eigentlich nur um eine Kleinlokomotive handeln kann. Das Fehlen jeglicher Zug- und Stoßeinrichtungen deutet allerdings auf eine Motor-Draisine hin, und als solche bringt der Besitzer sein uriges Gefährt auch in Fahrt. Anlass waren im Mai 2002 die Löbauer Maschinenhaustage, wo dieser Wartburg ein Teilstück der stillgelegten Strecke durchs Cunnewalder Tal unter die Räder nahm. Für den Vortrieb des aus der letzten Serie stammenden Eisenachters sorgt ein 1,3-Liter-Viertakt-Motor nach Volkswagen-Lizenz, der 58 PS auf die Vorderachse loslässt. Damit lässt sich auch auf Schienen gut leben. Zum Fahrtrichtungswechsel besitzt der Wartburg eine Wendeeinrichtung am Fahrzeugboden. Nach einem Tausch der Räder gegen Gummibereifung sei der Wagen voll straßentauglich, ließ der Besitzer verlauten. Beschriftet ist der Wagen nach DR-Epoche-IV-Norm. Wir wollen nun von Ihnen wissen, welche Informationen sich hinter dem Schriftzug „Daai“ an der Fahrertür verbergen. Kleiner Tipp: Es ist nicht der Name des Besitzers.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. November 2002 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-Kassette „Die Baureihe 99⁵⁻⁶“ aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten im Septemberheft lauten: „Bw Hamburg-Eidelstedt“ und „1985.“ Die 20 Exemplare „Die Baureihe V200“ haben gewonnen: Maurin Polakowski, 30173 Hannover; Holger Wallmann, 25335 Elmshorn; Andreas Putzer, 06108 Halle; Hartmut Kopsch, 14712 Rathenow; Gerhard Ruprecht, 19974 Ludwigfelde; Ralf Schlichting, 82024 Taufkirchen; Frederic Desutter, B-8340 Sijsele; Günther Halter, 65929 Frankfurt; Konstantin Egerl, 90559 Burgthann; Bruno Granser, 79713 Säckingen; Joachim Heideck, 74336 Brackenheim; Michael Stein, 07552 Gera; Kuno Moritz, 79285 Ehingen; Ulrich von Wieding, 21271 Hanstedt; Hans-Jürgen Müller, 31141 Hildesheim; Michael Musfeldt, 25524 Itzehoe; Herbert Krainer, A-9500 Villach; Joachim Schellen, 21698 Harsefeld; Gerd Klötzing, 21224 Rosengarten; Dieter Fischer, 34246 Vellmar; .



Foto: Joachim Schmidt

Am 1. September endete die Hager V100-Ära. Davor fuhren die Cargo-Maschinen noch relativ viele Einsätze, unter anderem Schotterzüge in Doppeltraktion, wie den 56815 bei Meinerzhagen am 26. August 2002

DB AG

Chemieunfall in Bad Münders

Unfälle mit Chemikalien sind gefürchtet. Am 9. September stießen in Bad Münders bei Hameln zwei Güterzüge frontal zusammen. Ein Kalizug nach Hamburg traf auf einen Güterzug in Richtung Mannheim, der Gefahrgut mit sich führte und vor einem Signal hätte warten müssen. Ein Kesselwagen mit 30000 bis 40000 Litern der hochentzündlichen, giftigen und Krebs erregenden Chemikalie Epichlorhydrin, die in großen Mengen bei der Herstellung von Epoxidharzen eingesetzt wird, explodierte. Mehrere Wagen gerieten in Brand. 600 Rettungskräfte von Feuerwehr, THW und BGS verhinderten eine noch größere Katastrophe. Der Unfall war begleitet von einer Reihe von Schlampereien. Die DB AG erdete die Oberleitung über eine Stunde nach dem Unglück und erst danach konnten die Rettungskräfte aktiv werden. Anschließend ließ der Informationsfluss zu wünschen übrig, Ärzte waren nicht ausreichend über die Art der Vergiftung informiert. Nachdem sich in den folgenden Tagen immer mehr Rettungskräfte und Menschen in der unmittelbaren Umgebung über Kopfschmerzen beklagten, kam auch die Frage auf, warum der explodierte und ausgebrannte Kesselwagen, der immer noch einen Rest von mehre-

ren Tonnen der giftigen Chemikalie enthielt, nicht geborgen wurde, obwohl von der Firma Dow Chemical Hilfe angeboten wurde. Dies verhinderte, wie auch der niedersächsische Umweltminister Wolfgang Jüttner in einem Interview bekräftigte, die zuständige Staatsanwaltschaft, die den Unfallort zwecks Untersuchung kurzerhand beschlagnahmte, da Anzeigen unter anderem gegen die DB AG vorlägen. Die Beschlagnahme war jedoch nicht besonders gründlich, da man nicht beschädigte Wagen zügig freigab. Wenige Tage nach dem Unfall jedoch gab der Lokführer des Zuges in Richtung Mannheim zu Protokoll, dass seine Bremsen nicht funktionierten, er dies der zuständigen Fahrdienstleiterin gemeldet habe, die ihn aber dennoch zum Weiterfahren anhielt. Wegen der fehlerhaften Bremsen sei er nicht rechtzeitig vor dem Signal zum Stehen gekommen. Gerüchteweise sollen nur die ersten vier von insgesamt 18 Waggons bremsfähig gewesen sein, was einen Verdacht auf Mitarbeiter des Rangierbahnhofs Seelze lenkte. Das kann von den Sachverständigen wegen der vorzeitigen Freigabe der unbeschädigten Wagen durch die Staatsanwälte aber unter Umständen nun nicht mehr aufgeklärt werden.

Bauarbeiten an den Strecken Duisburg – Krefeld und Oberhausen – Emmerich bescheren diesen Sommer der sonst nur schwach frequentierten Güterzugstrecke Duisburg-Meiderich Süd – Moers reichlich Umleiterzüge. Am 29. Juli 2002 zieht eine 140-Doppeltraktion einen Kohlenzug über die imposante Hans-Knipp-Brücke bei Duisburg-Beeckerwerth.



Foto: WITZ

DB AG

Treffen der Bahndienstfahrzeuge



Foto: Heiderich

Im Hintergrund steht 711005. 711101 und 711102 unterscheiden sich durch die unterschiedliche Farbgebung am Wagenkasten. Bei 711102 ist er perlgrau während er bei 711101 in Schwarz gehalten ist.

Die beiden neuen Turmtriebwagen der Baureihe 711, 101 und 102, trafen sich am 6. September 2002 in Kassel Rbf mit 711005. Äußerlich ist bei der neuen Baureihe 711.1 kaum mehr Ähnlichkeit mit der ersten Bauserie festzustellen. Während die 711.0 von Windhoff gebaut wurden, kommen die 711.1 von Gleisbaumechanik Brandenburg. Die Fahrleistungen der neuen 711.1 haben es in sich: Zwei Motoren entwickeln eine Leistung von insgesamt 1176 kW. Damit ist das knapp 25 Meter lange und 77 Tonnen schwere Fahrzeug 160 km/h schnell.

MUSEUMSBETRIEB

Buckower Kleinbahn

Neun Jahre nach der Einstellung des elektrischen Betriebes auf der Buckower Kleinbahn (Buckow – Müncheberg) wurde am 14. September erstmals wieder mit den elektrischen Triebwagen auf der Nebenbahn gefahren, diesmal aber im Museumsbetrieb. Der in Buckow ansässige Verein hatte die Anlagen und die Fahrzeuge 1999 übernommen und sich die Betriebsaufnahme als Museumsbahn auf die Fahnen geschrieben. Mit dem Einbau eines Gleichrichters Anfang 2002 war die größte Hürde genommen. Nach Anpassungen an den Fahrzeugen und Probefahrten im August erhielt die Bahn ihre Genehmigung. Bis 20. Oktober 2002 wird an Wochenenden und Feiertagen stündlich gefahren.

Foto: Sebastian Koch



Der Eröffnungszug 479/879003 steht am 14. September in Müncheberg.

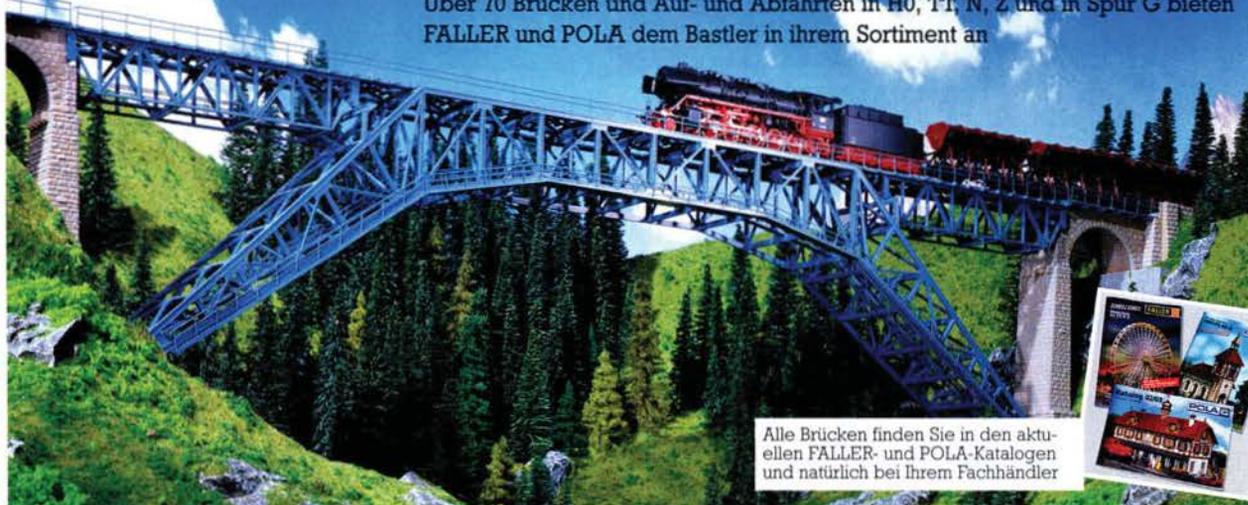
Hier geht's drunter und drüber...

... wenn es sich um Brücken, Auf- und Abfahrten, Schluchten und Täler handelt. Über 70 Brücken und Auf- und Abfahrten in H0, TT, N, Z und in Spur G bieten FALLER und POLA dem Bastler in ihrem Sortiment an

FALLER

POLA

Geb. FALLER GmbH - Kreuzstr. 9 - 78148 Gütenbach/Schw.



Alle Brücken finden Sie in den aktuellen FALLER- und POLA-Katalogen und natürlich bei Ihrem Fachhändler



JUBILÄUMSFAHRT

Dampf in Mittel- und Osteuropa

● Zum 20jährigen-Jubiläum des Bahnerlebnis-Reiseveranstalters IGE Bahntouristik fand vom 3. bis 13. August 2002 eine bemerkenswerte mehrtägige Dampfsonderzugfahrt statt. In Tagesetappen wurden von Deutschland über Österreich, Slowenien, Ungarn, Slowakei, Polen und Tschechien insgesamt fast 3000

Kilometer mit Dampfloks zurückgelegt. Start der Reise war in Nürnberg mit der Lok 01509 (UEF) bis Linz. Dort übernahmen die 12.14 (ÖGEG) und 919.138 (B&B) den Zug. Über St. Valentin und durchs Gesäuse wurde Selzthal zum Wasserfassen erreicht. Anschließend folgte die Weiterfahrt über den Schoberpass zum



MAV 424.247 und 424.287 mit Zug 13247 bei Zalalövö am 6.8.2002.

Tagesendziel Bruck/Mur. Der 4. August führte die Reisetilnehmer von der Steiermark über Kärnten nach Slowenien. Die Tagesstrecke Bruck/Mur – Zeltweg – Bleiburg – Klagenfurt – Rosenbach – Ljubljana, zählte dank des Gebirgscharakters die beiden Brenner-Loks 52.7612 und 919.138 den Zug. Von Jesenice nach Ljubljana übernahm dann die SZ 25.026 den Zug. Die Fahrtroute für den 6. August war Ljubljana – Pragersko – Hodos – Zalaegerszeg – Budapest. In Slo-

wenien kam wieder die 25.026 bis Hodos zum Einsatz, wobei teilweise eine Plandiesellok nachschob. Vom Grenzbahnhof Hodos bis Budapest wurde wieder in Doppeltraktion von MAV 424.247 und 424.287 gefahren. Am 8. August lautete die Reiseroute Budapest – Hatvan – Somskőujfalu – Filakovo – Roznava – Kosice – Poprad/Tatry. Auf der ungarischen Strecke kamen 424.009 und 109.109, im slowakischen Streckenteil 475.101 und 486.007 zum Einsatz. Die Fahrt von Poprad/Tatry zum Grenzbahnhof Plavec am 10. August erfolgte mit den ZSR Loks



Foto: (2) - Haselbner

SZ 25.026 mit Sonderzug 15247 bei der Ausfahrt in Friedau (Ormozy) 6.8.02.

KLEINER CHIP - GROSSE WIRKUNG

MINI-DECODER 73 500 - Kleinster, geregelter Multiprotokolldecoder für Gleichstrom- und Faulhabermotoren



Decoder 73 500 eingebaut in eine Baureihe 215 der Spurweite N

Unser neuer 73 500 ist der zur Zeit kleinste Multiprotokolldecoder mit Lastausgleich. Er eignet sich nicht nur für die Baugrößen N und TT, sondern auch für Lokomotiven mit geringer Stromaufnahme der Spurweiten HO und HO-Schmalspur.

- Maße nur 8,6 x 12 x 3,4 mm
- Motorausgang 500 mA dauernd
- Geeignet für Gleichstrom- und Glockenankermotoren
- Betriebsarten: DCC, Motorola, Selectrix und DC-Analog
- Einfache Programmierung mit DCC-, Selectrix- und Motorola-Digitalgeräten
- NMRA-konform
- Automatische Erkennung oder manuelle Festlegung der Betriebsart
- 14, 28 und 128 Fahrstufen
- Adressbereich 1-9999
- Rangiergang (halbe Geschwindigkeit) über F3 schaltbar
- Anfahr-/Bremsverzögerung über F4 schaltbar
- Ruhiger Motorlauf mit einer Ansteuerung von 18,75 KHz
- Gegen Überhitzung geschützt
- Alle Ausgänge kurzschlussfest

Jetzt lieferbar!

DIGITAL 2