

Modell Eisen Bahner

DM 4,-

SFr 4,20 · hfl 5,- · öS 30 · dkr 21,-

E13411

Februar 2/1995



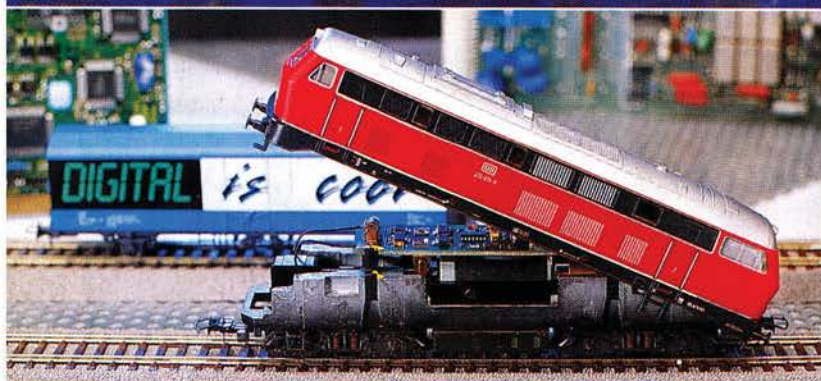
Werkstatt

Geschenkdiorama in TT

Feinfühligster Bohrer

Sächsische Atlantic-Lok

Schmalspurbahnhof Seifersdorf



Erster Erfahrungsbericht

Rocos Zweileiter-Digital

EST SBB-Tigerli von Liliput

EST DR-V 200 von Tillig

Kraftwerk aus
dem Osten

Die Taiga- Trommel

Geschichte, Technik, Einsätze

Anlagenbericht

Schotterbett aus Kaffeesatz

Tödlicher Irrtum

Zusammenstoß bei Plettenberg

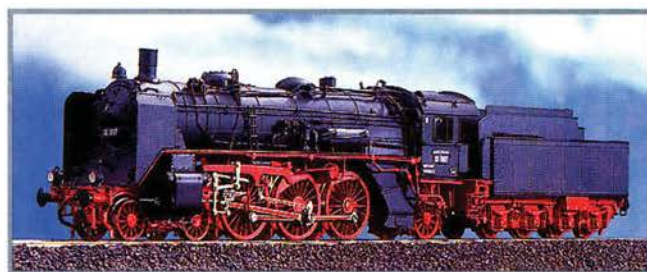
Reif fürs Museum

Der Tunnel-Igel



Sachsens Gloria.

Zwei berühmte Schnellzuglokomotiven und die III k als traumhafte Albatros-Modelle



18 001

Die Lok wurde 1917 von der sächsischen Maschinenfabrik Hartmann in Chemnitz gebaut und am 1. Januar 1918 in Dienst gestellt. Sie war während ihrer gesamten Dienstzeit beim Bw Dresden Altstadt beheimatet. Ob vor Schnellzügen auf der Anlage oder in der Vitrine – ein echtes Schmuckstück, das begeistert. Vorbestellpreis bis 1/1995: DM 1.590,- (später DM 1.690,-)

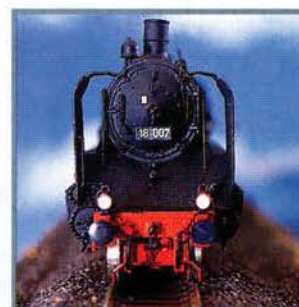
Albatros-Modelle bieten:

- komplette Ausführung in Metall
- Feinste Detaillierung
- Aufwendige Lackierung
- Robuste Bauweise
- SB-Faulhaber-Antrieb
- Funktionsgarantie
- RP 25-Radsätze



99 7545

Wenige Jahre nach ihrer Eröffnung sahen sich die sächsischen Schmalspurbahnen gezwungen, leistungsstärkere Maschinen beschaffen zu müssen. 1889 bestellt man bei Krauss in München zwei Loks mit Klose-Triebwerk und Stütztender. Die als III k bezeichneten Loks erfüllten die an sie gestellten Anforderungen, was zu einer Nachbestellung von weiteren vier Loks bei Hartmann führte. Alle sechs Loks wurden von der DR übernommen, die sie 1926 ausmusterte. Vorbestellpreis bis 31. März 1995: DM 995,- (später DM 1.050,-)



18 007

Am 20. Januar 1918 wurde diese Lok von der Königlich-sächsischen Staatseisenbahn abgenommen und kurz darauf in Dienst gestellt. Das perfekt detaillierte Modell gibt die stolze Maschine im Bauzustand des Jahres 1957 der DR wieder. Vorbestellpreis bis 31. März 1995: DM 1.690,- (später DM 1.790,-)



Modellträume in Metall

Ihre Bestelladresse:

Albatros

Postfach 1203 • D-87572 Kaufbeuren

Telefon 0 83 42/7 34 10

Telefax 0 83 41/7 34 72

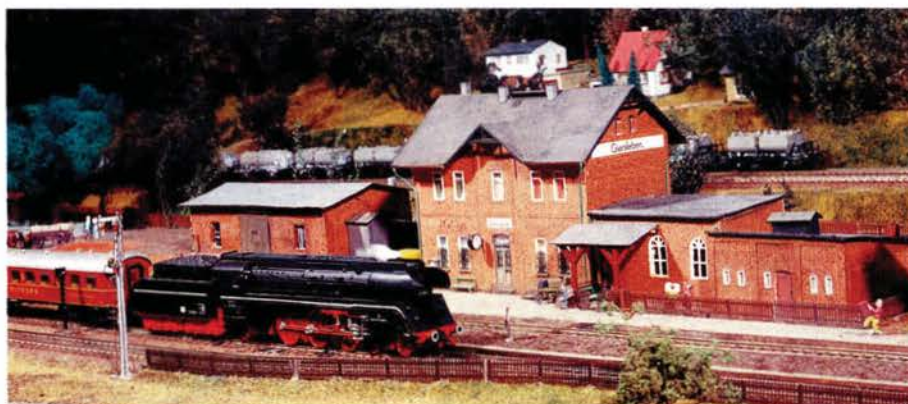
Bankverbindung: Raiffeisenbank Irsee

Konto 28681 • BLZ 733 698 88

Kauf ohne Risiko! Jede Lok wird vor Verlassen des Werks auf einwandfreie Funktion geprüft. Sollten jedoch Mängel auftreten: Wir gewähren ein Umtauschrecht innerhalb von 30 Tagen. Sorgfältig verpackt werden die wertvollen Modelle per Nachnahme (Versandkosten pro Bestellung: DM 25,-) verschickt. Vorauszahlung per Scheck/Überweisung ist möglich. Händleranfragen sind uns willkommen!

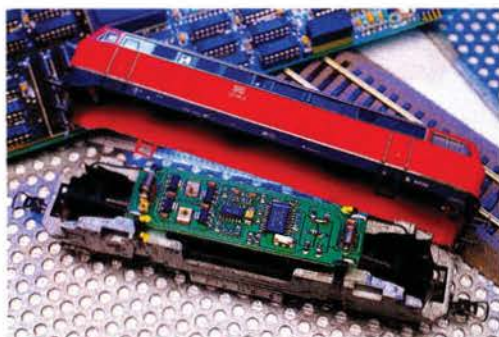
Schweizer Tigerli

Schon vor 20 Jahren war das Tigerli von Liliput sehr gefragt. Jetzt kommt es in verbesserter Form wieder auf den Markt. Ein Test zeigt, wie sich das Face-Lifting des Modells ausgewirkt hat. **Seite 70**



Kaffeeklatsch

Zu DDR-Zeiten mußten Modellbahnfreunde und -Clubs großes Improvisationstalent entwickeln. Mitglieder des Hettstetter Modellbahnvereins verlegten die Gleise ihrer Anlage Giersleben in Kaffeesatz. **Seite 82**



Digital für Einsteiger

Rocos neues System „Digital is cool“ verspricht einfache Montage und Handhabung. Die Praxistauglichkeit der Startpackung untersucht ein Bericht ab **Seite 54**



Nachbau in Folgen

Georg Kerber zeigt Ihnen, wie sich der Bahnhof Seifersdorf in H0e nachbauen läßt. Die Serie beginnt auf der **Seite 58**



Schwere Technik aus der Sowjetunion

Ab 1967 lieferte die sowjetische Lokfabrik in Lugansk eine 2000 PS starke dieselelektrische Baureihe an die Deutsche Reichsbahn. Warum sie bald „Taiga-Trommel“ hieß, erklärt die Geschichte ab **Seite 10**

TITELTHEMA

Kraftwerk aus dem Osten

Die Geschichte der als Taiga-Trommel bekannt gewordenen DR-Diesellokbaureihe V 200 **10** ▶

DREHSCHIBE

Namen + Nachrichten **4**

Einheit macht schnell

Report: Ausbaustrecke Berlin – Magdeburg **22**

Gut Holz

Die Geschichte einer slowakischen Waldbahn, die zur touristischen Attraktion wurde **28**

Tunnel-Igel

Der alte Karlsruher Meßwagen 712 001 ging in Rente **30** ▶

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Tödlicher Irrtum

Ein schwerer Unfall auf der Ruhr-Sieg-Strecke **16** ▶

Landliebe

Erinnerungen an die längst stillgelegte Schmalspurbahn Klockow – Pasewalk **20**

TEST

Fünf mal T

Die Taiga-Trommel von Tillig in TT **48** ▶

Tierisch gut

Das Tigerli von Liliput auf der Testanlage **70** ▶

WERKSTATT

Feingefühl

Drei Basteltips aus der Praxis **52** ▶

Budenzauber

Nach dem Vorbild des sächsischen Bahnhofs Seifersdorf entsteht eine H0e-Anlage **58** ▶

Happy Birthday

Originelle Geschenkidee: Minidiorama in TT **64** ▶

Guter Schnitt

Der Selbstbau einer sächsischen 14.3 in H0 **66** ▶

Kühles Wesen

H0-Wagenbau für den Einsteiger **80**

SZENE

Die drei von der Digitalstelle

Erster Erfahrungsbericht: Rocos Zweileiter-Digital-System **54** ▶

Neuheiten

..... **74**

Pappkamerad

Polnische Schmalspur-Idylle in Nm **78**

Kaffeerunde

Giersleben in H0 vom Modellbahnclub Hettstett **82** ▶

STANDPUNKT

IMPRESSUM

TOP + FLOP

FRAGEZEICHEN

AUSWERTUNG DER LESERUMFRAGE

BAHNPOST

BUCHTIPS

GÜTERBAHNHOF

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

JAHRESINHALTSVERZEICHNIS

TREFFPUNKTE

VORSCHAU

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM

**Verjüngungskur auf deutschen Schienen****Bahn vergibt Milliardenauftrag an deutsche Lokbauer**

■ Ab 1996 wird der Triebfahrzeugpark der DB in großem Stil verjüngt. Im Sommer bestellte die DB bereits 43 IC-NeiTech-, 50 Regio-Nei-Tech- und 50 ICE 2/2-Züge. Nun folgte ein weiterer Auftrag über 420 Lokomotiven und 339 S-Bahneinheiten im Gesamtwert von rund 4 Milliarden



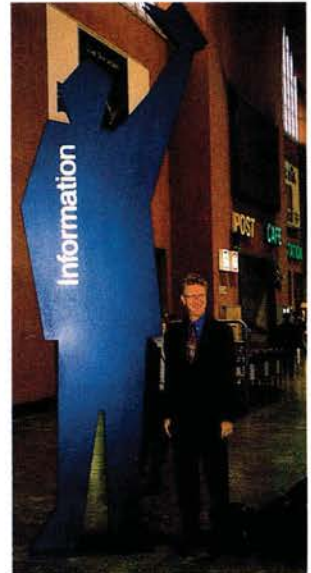
Krauss-Maffei

Der EuroSprinter.

Mark. Außerdem vereinbarte die Bahn Optionen über weitere 500 Loks und 200 S-Bahnen im Wert von 3,5 Milliarden Mark. Die Baureihe 103 wird ab Mitte 1996 durch 145 von ABB/Henschel gefertigte Eco 2000 (siehe Heft 11/94) ersetzt. Diese Maschinen erhalten die Baureihennummer 101. Krauss-Maffei und Siemens liefern 195 aus dem EuroSprinter abgeleitete Loks der Baureihe 152 als Ersatz für die 150. Die Baureihe 110 kann in den Jahren 1999 und 2000 ausgemustert werden, sobald die von AEG/Hennigsdorf gelieferte, aus der 12X entstandene 145 bereitsteht. Von der 145 sind 80 Maschinen bestellt, weitere 400 folgen je nach Bedarf. Völlig neue Fahrzeuge erhalten auch die S-Bahnen. Ab 1997 fahren in München, Stuttgart und Frankfurt/Main insgesamt 100 Einheiten des neuen Triebwagens 423, gebaut von ABB und Linke-Hofmann-Busch. Für die Expo 2000 in Hannover sowie die S-Bahnen in Leipzig, Halle und im Rhein-Neckar-Gebiet um Mannheim werden von der neuen Triebwagenbaureihe 424 zunächst 45 Einheiten beschafft. Für die Zulaufstrecken in Ballungsgebieten sind 136 Triebzüge der Baureihe 425 und 43 Einheiten des 426 bestimmt. Den Auftrag für die 424, 425 und 426 teilen sich die Firmen AEG, Siemens und DWA.

Bahn-Service**Info-Riesen am Bahnhof**

■ Rund um die Uhr steht künftig an 26 Bahnhöfen ein neuer Info-Service zur Verfügung. Die vom Schweizer Designer Joachim Brunner entworfenen Info-Riesen aus Metall begrüßen die Reisenden, informieren über Abfahrts- und Ankunftszeiten, präsentieren Stadtpläne und Veranstaltungshinweise. Weiterhin gibt es im Bahnhof einen Service-Point, eine Art Bahnhofs-Rezeption, an der die Reisenden beraten werden. Dort können beispielsweise Gepäckträgerdienste bestellt oder Autoschlüssel hinterlegt werden. Die Deutsche Bahn AG will 300 Bahnhöfe entsprechend ausrüsten.



Die neuen Info-Riesen sind ein echter Blickfang im Bahnhof.

Baden-Württemberg**Neuer Fahrplan ab 1997**

■ Baden-Württemberg und die DB wollen ab 1997 einen neuen, integralen Taktfahrplan einführen. Alle Strecken sollen dann im Stundentakt bedient werden. Die Investitionen werden sich auf 600 Millionen Mark belaufen, von denen das Land die Hälfte trägt. Züge mit Neigetechnik, Doppelstockwagen und neue Leichttriebwagen müssen beschafft werden.

Privatisierung**Amerikaner wollen DWA**

■ Die amerikanische Risikokapitalgesellschaft Advent International aus Boston will die Deutsche Waggonbau AG übernehmen. Advent bietet 112,8 Millionen DM. Bis Mitte 1995 sollen die Waggonwerke nur noch 4775 Mitarbeiter beschäftigen, Advent will nur 2400 Mitarbeiter eine Beschäftigungszusage machen. Dessau und Niesky sind im Advent-Sanierungskonzept nicht enthalten.

Schienen für die Zukunft**Sachsens Bahn im Aufbruch**

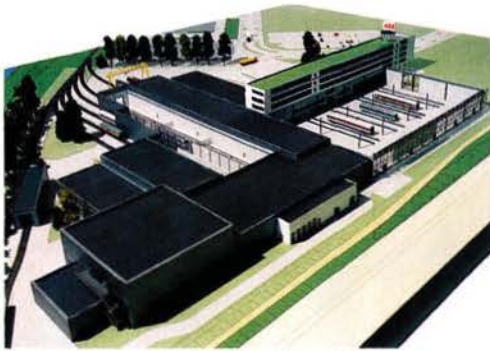
■ Mit der Traditionslok 38 205 und zwei Wagen des Ex-DDR-Regierungs-sonderzuges führte das DB-Kommunikationsbüro Dresden am 6. Dezember eine Informationsfahrt durch. Die Bahn kündigte dabei für 1995 und 1996 eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten und den Ausbau der Sachsenmagistrale Dresden – Hof an. Dort sollen künftig Neigezüge fahren.



E. Preuss

38 205 bei der Sonderfahrt der DB.**Ehrenlokführer****Die Ausbildung geht weiter**

■ Die Nachfrage nach Ausbildungsplätzen zum „Ehrenlokführer“ auf Schmalspurdampfloks in Sachsen und an der Ostsee ist weiterhin groß. Auch 1995 erwerben Interessenten zehn Tage lang in Theorie und Praxis solides Wissen und Können im Lokfahrdienst bei den sächsischen Schmalspurbahnen, außerdem bei MOLL sowie dem Rasenden Roland an der Ostseeküste. Infos: DB AG, Herr Kutscha, Ruschestr. 59, 10365 Berlin, Telefon 030/29725096, Fax 29726133.



Das neue ABB-Werk in Berlin-Pankow.

ABB

Erster Spatenstich

ABB-Werk in Berlin

■ ABB Henschel baut ein neues Entwicklungs- und Produktionszentrum in Berlin. Das neue Werk wird mit 400 Mitarbeitern ab Anfang 1996 produzieren. ABB will in Pankow Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen, Reisezugwagen und Triebwagen für den Regionalverkehr bauen.

Wuppertal – Cronenberg

Neubeginn für den Samba-Express?

■ Am 22. Februar 1988 stellte die DB den Gesamtverkehr auf der zehn Kilometer langen Linie Wuppertal-Steinbeck – Wuppertal-Cronenberg aus technischen Gründen ein. Damit war das Ende für die „Samba“ genannte Bahn gekommen. Eine Abfallwirtschafts-Gesellschaft interessiert sich nun für die Strecke, um über sie bis zu 450 000 Tonnen Müll zu Verbrennungsöfen zu befördern. Ab 1997 könnten die Müllzüge auf der Bahn fahren.

Auf Erfolgskurs

3000. Güterwagen im Harz

■ Am 13. Dezember beförderte die Harzer Schmalspurbahnen GmbH den 3000. Güterwagen. Gegenüber 1993 konnte das Aufkommen im Güterverkehr erheblich gesteigert werden. Im November lagen die Transporte mit 16 000 Tonnen sogar über den 15 000, die früher von der DR pro Monat befördert wurden. 1994 fuhr die HSB 75 000 Tonnen Schotter, 1993 waren es nur 16 280 Tonnen. In Unterberg entsteht für die Hartsteinwerke eine moderne Verladeeinrichtung.



Bahnbus in den fünfziger Jahren.

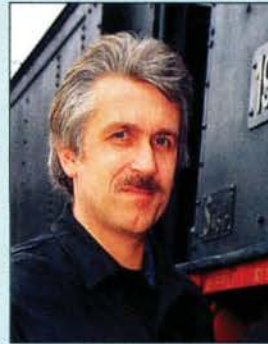
Kalter Kaffee

Neues DB-Logo gab es schon mal

■ Das Logo der DB AG, auch „Mager-Keks“ genannt, hatte bereits in den fünfziger Jahren einen Vorläufer. Damals trugen Bahnbusse ein Logo, das der millionenteuren Neuentwicklung zum Verwechseln ähnlich ist.

Unter Ausschluß der Öffentlichkeit

„Kinder und Jugendliche unter 16 Jahren haben keinen Zutritt zur Messe. Ausnahmen gibt es nicht.“ Das Zitat entstammt keinem Katalog einer Messe für Erotikwäsche, sondern den Bestimmungen der Spielwarenmesse Nürnberg. Am 2. Februar findet sie wieder statt – freilich nicht für diejenigen, die zur Hauptzielgruppe zählen. Man stelle sich vor, die Frankfurter Internationale Automobil-Ausstellung würde das Eintrittsalter auf 20 Jahre festsetzen oder Führerscheinneulinge ausschließen! Nur die Nürnberger können sich das offenbar leisten. Die Behauptung, das sei der Wunsch der Aussteller und Fachbesucher, ist fadenscheinig. Ein Skandal, wie ich meine, und im Konsumgüterbereich ziemlich einmalig. Selbst die konservative Buchhändlervereinigung hat längst die Publikumstage bei ihrer Frankfurter Buchmesse eingeführt. Während der Woche können die Fachbesucher ihre Geschäfte tätigen, am Wochenende kann sich der Leser informieren – dem Buchgeschäft bekommt's gut. Aber nicht nur beim Ausschluß des Publikums legen die Nürnberger Monopolisten seltsame Maßstäbe an: Neue Aussteller bekommen selten die gewünschte Standgröße; viele Firmen, besonders aus dem Modellbaubereich, müssen sogar mangels Platz draußen bleiben. Einen neuen oder größeren Stand in der Modellbahnhalle D zu bekommen, gleicht der Quadratur des Kreises. Am Platz kann es nicht liegen, eher am Unwillen der Entscheidungsträger. Sie sind offenbar zu bequem, um sich über die aktuelle Marktbedeutung der Antragsteller zu informieren. So stellt zum Beispiel die faktisch vom Markt verschwundene Firma ADE seit langem auf einem imposanten Stand in quasi leeren Vitrinen einen Wagen aus! Neue Anbieter hingegen kommen gar nicht zum Zug oder begnügen sich jahrelang mit dem Mini-Stand, der ihnen beim ersten Mal zugewiesen wurde. Die Spielwarenmesse betreibt damit eine Marktpolitik, die Gift ist für die Modellbahnerei. Auch 1995 werden denn wohl wieder in der angeblich so überfüllten Modellbahnhalle D (wie in den letzten Jahren) Kitschspielzeug aus Honkong oder Plüschtiere aus Singapur auftauchen.



Wolfgang Schumacher

Aktien für 200 000 DM

Rennsteig-Bahn AG

■ Die Thüringer Rennsteig-Bahn AG will die Stilllegung der Strecke Wernshausen – Kleinschmalzkalden verhindern. Bisher haben 180 Zeichner Aktien für 200 000 DM gekauft, unter ihnen auch Städte und Landkreise. Nachdem erste Probefahrten mit einem Triebwagen der ÖBB-Baureihe 5047 stattgefunden haben, ist die Hoffnung größer geworden, daß die Strecke gerettet werden kann. Das Aktienkapital soll auf 400 000 Mark erhöht werden. Info: Friedrich Kassner, Dresdener Straße 72, 63454 Hanau.

**IMPRESSUM**

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 78
Telefax (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Wolfgang Schumacher (v.i.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament

REDAKTION
Thomas Homung
Bernhard Hümmelchen
Uwe Lechner
Andreas M. Rantzsch
Jens Tauscher

DTP-Programmierung
Uwe-M. Jantke

LESER-SERVICE
Annette Eidner

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Daniel Wietlisbach

ANZEIGENLEITUNG
Klaus Schachenmayer
Telefon (07 11) 2 10 80 81

REDAKTIONSANSCHRIFT
Modelleisenbahner, Postfach 10 37 43
70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 78
Telefax (07 11) 2 36 04 15

FREIE MITARBEITER
J. H. Broers, Klaus Bünger, Georg
Kerber, Stefan Klingmann, Peter Willen
Klaus Reichenbach, Joachim Schmidt

VERTRIEB
Motorpresse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (07 11) 1 82-17 42
Telefax (07 11) 1 82-17 05

ABONNENTEN-SERVICE
dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (0 71 32) 95 92 33

Preis des Einzelhefts: DM 4,-
Jahres-Abonnement Inland: DM 48,-
Jahres-Abonnement Ausland: DM 60,-
Luftpostpreise auf Anfrage
Lieferung jeweils frei Haus
Kündigung des Abonnements sechs
Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBÄHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet
den Verlag von der Lieferungspflicht.
Ersatzansprüche können nicht aner-
kannt werden. Alle Rechte vorbehalten.
© by Pietsch + Scholten Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskrip-
te, Fotos oder sonstige Unterlagen
übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung: Hypo-Bank
Stuttgart (BLZ 601 200 50)
Konto-Nr. 4 340 200 000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 666 77-706.
Anzeigenpreisliste Nr. 13, gültig ab
Heft 11/94. Gerichtsstand ist Stuttgart.

**Rückzug der Bahn****Stillelegungen in Brandenburg**

■ Jetzt trifft es auch die neuen Bundesländer: Zum 29. Mai 1995 soll auf den Strecken Prenzlau – Gramzow, Prenzlau – Strasburg, Angermünde – Bad Freienwalde, Beeskow – Lübben und Luckau – Herzberg (Elster) Stadt der Personenverkehr enden. Planmäßiger Güterverkehr besteht auf diesen Verbindungen ohnehin nicht mehr.



Gibt es die Station Langengrassau bald nicht mehr?

Neue Ideen für eine Nebenbahn**Konzepte für Amstetten – Gerstetten**

■ Die Gemeinden Gerstetten, Amstetten sowie die Landkreise Heidenheim und Alb-Donau helfen der Nebenbahn Amstetten – Gerstetten der Württembergischen Eisenbahngesellschaft auch in Zukunft. Es wird sogar darüber nachgedacht, die Bahnlinie nach Heidenheim zu verlängern oder die Züge über Amstetten hinaus nach Geislingen, Göppingen oder gar Stuttgart fahren zu lassen.



Zug der WEG auf der Geislinger Steige.

WEG

Sonderfahrten**100 Jahre Rügensch Kleinbahnen**

■ Am 22. Juli 1895 fuhr erstmals ein Zug der Rügensch Kleinbahnen von Putbus nach Binz. Der Förderverein zur Erhaltung der Rügensch Kleinbahn und der Modellbahnclub Saßnitz bieten 1995 ein vielfältiges Programm an. Am 25. und 26. Februar sollen die Heeresfeldbahnloks „Nicki S.“ und „Frank S.“ Planzüge bespannen. Info: Andreas Henke, Ernst-Wulff-Weg 13, 17 491 Greifswald.



Die Heeresfeldbahnlok „Frank S.“ neben der 399 703 in Putbus.

Waggonbau Ammendorf**Aufschwung in Sicht**

■ Der Waggonbau Ammendorf will 1995 im Geschäftsergebnis eine schwarze Null schreiben, also die Verlustzone verlassen. Das Unternehmen erwartet 300 Millionen Mark Umsatz. An die Chinesischen Staatsbahnen liefert Ammendorf für insgesamt 130 Millionen Mark Reisezugwagen.

Triebfahrzeugtausch**Ruhr-S-Bahn mit 420 und 143**

■ Seit Mai 1994 verwendet der Betriebshof Düsseldorf wieder S-Bahn-Triebzüge der Baureihen 420/421. Zur Zeit sind in Düsseldorf 14 Einheiten eingesetzt. Zum Fahrplanwechsel im Mai soll der 111-Bestand reduziert werden. Am 27. September siedelte die Deutsche Bahn 11 S-Bahn-143 von Düsseldorf nach Mannheim um, sie fahren nun auf der Höllentalbahn zwischen Freiburg und Neustadt.

Doppelstöckige Schlafwagen**Hotels auf Schienen**

■ Ab Ende Mai verbindet eine neue Generation von Hotelzügen Wien mit Zürich und Köln. Ab Herbst 1995 fahren weitere Hotelzüge von Zürich nach Hamburg und Berlin. Die unter dem Namen CityNightLine rollenden Nachtzüge bestehen aus doppelstöckigen Schlafwagen mit luftgefederten Drehgestellen. Die Wagen sind 27 Meter lang und 58 Tonnen schwer. Die DACH Hotelzug AG beschafft für die neuen Linien 54 doppelstöckige Schlafwagen, 29 Sleeperette-Wagen und acht Servicewagen. Die Fahrzeuge kosten 250 Millionen Schweizer Franken.

Krenz



Zahnrad-Triebwagen in Schöna. Seidel

Ausverkauf

Straßenbahnen im Angebot

Die Inhaber einer Fahrzeugsammlung in Schöna bei Heidelberg möchten sich von ihren Fahrzeugen trennen. Vorhanden sind unter anderem Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahnen AG, der Überlandstraßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf, der Stadtwerke Reutlingen, der Freiburger Verkehrs AG, der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft und der DB.

Endstation Schneidbrenner

254 153 verschrottet

Die seit Juni 1990 in Engelsdorf abgestellte 254 153 trat im Oktober ihre letzte Fahrt zum Schrottplatz in Großsteinberg an. Zuvor mußte die Maschine noch als Ersatzteilspeicher für die Museumslok 254 056 dienen.

Liegegeblieben

Zwei 151 zu schwach

Am Morgen des 30. November kamen zwei Loks der Reihe 151 mit dem rund 2300 Tonnen schweren Güterzug 59 920 auf der Moselstrecke zwischen Pünderich und Bengel nicht mehr weiter. Der Zug blieb mehr als eine Stunde liegen und konnte erst durch den Einsatz einer dritten Lok seine Fahrt fortsetzen.

Top: Auskunfts-Automat RIA



Die Bahn erkennt die Zeichen der Zeit und verbessert ihre Auskunft. In 60 Bahnhöfen stehen nun Reise-Informations-Automaten (RIA) bereit. In Sekundenschnelle sollen Kursbuchinfos und die wichtigsten



Dieser Automat gab für den 24. Februar 1995 die Verbindung von Bregenz nach Buxtehude aus.

von Bregenz Hafen nach Buxtehude am 24.02.1995		Reisedauer: 8 Stunden 30 Minuten		Diese Verbindung verkehrt nicht täglich	
an	ab	Bahnhof	mit	Zugservice	
10:40	10:40	Bregenz	ICE 580		X
12:30	13:05	Ulm Hbf	ICE 580		X
13:44	13:51	Augsburg Hbf	ICE 580		X
18:51	18:57	Münster Hbf	ICE 580		X
19:30		Buxtehude			

Verbindungen ins Ausland abgerufen werden können. Die Bedienung ist einfach: einer graphischen Benutzeroberfläche folgen, ein Handrad drehen, einen Knopf drücken. Der Kunde gibt den Reisetag, Abfahrts- und Zielbahnhof und die gewünschte Abfahrts- oder Ankunftszeit an, dann wird die Information ausgedruckt. RIA funktioniert rund um die Uhr. Die Bahn führt zwar wieder einen Automaten ein, aber dieses Zusatzangebot ist super.

Flop: Geld für Reservierung



Der Fahrgast wird schon wieder zur Kasse gebeten. Die Bahn will sich die Platzreservierung zukünftig generell wieder bezahlen lassen. Dazu der Kommentar aus der Bahnzentrale: „Die vielen Luftbuchungen zwingen dazu, eine Gebühr einzuführen“. In der Tat haben viele Reisebüros für gute Kunden oft mehrere Plätze gebucht, wenn der Reisetag nicht feststand. Ein hervorragender Service, denn die meisten Bahnfahrer wollen oder können ihre Reise nicht auf die Stunde exakt planen. Die unbesetzten Plätze wären überhaupt kein Problem, wenn die DB eine längst bestehende Re-



Bald kostenpflichtig: Platzreservierung.

gelung publik machen würde: 15 Minuten nach Abfahrt verfällt die Reservierung, andere Fahrgäste können den Platz einnehmen. Aber das soll vermutlich niemand wissen, damit der nächste Griff in den Geldbeutel des Kunden eine Erklärung hat. Wenn die Frist auf fünf Minuten verkürzt würde, wäre das Problem viel eleganter gelöst.

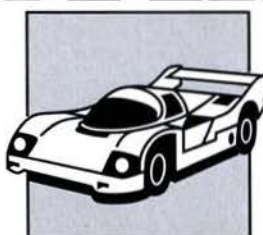
17. Ausstellung für Modellbau und Modellsport

INTERMODELLBAU'95

29. März-2. April

Der Termin für Modellbauer und RC-Car-Fans

In Dortmund wird die größte europäische Ausstellung für Modellbauerfreunde präsentiert. Über 10.000 Modelle auf mehr als 35.000m² Brutto-Hallenfläche. Neue Modelle und viele, die bisher noch nicht zu sehen waren. RC-Car-Rennen, Mini-Truck-Vorfürhrungen, jede Menge Standmodelle – von Motorrädern bis zu Hydraulikbaggern, von Rennwagen bis zu Oldtimern.



Westfalenhallen Dortmund

tägl. 9-18 Uhr

Nutzen Sie das KombiTicket (Tel. 02 31/12 04-666)

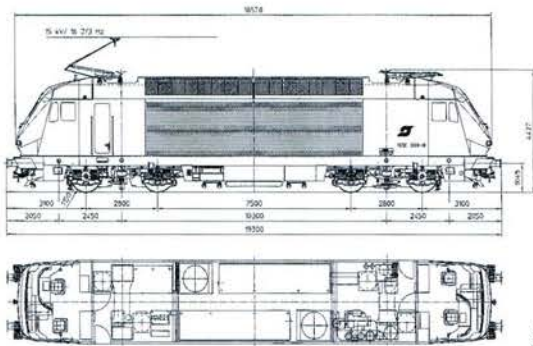
Dazu die Beratungs- und Infostände des Deutschen Minicar-Club e.V., der Mini-Trucker, der Plastik-Modellbauer sowie die großen Bereiche Flug- und Schiffsmodelle und Modelleisenbahnen. Mit dem brandneuen Angebot an Bausätzen, Materialien, Modellen, Fernsteuerungen, Zubehör und Werkzeugen der Fachlieferanten. Modellbauern planen den Besuch fest ein.

Messezentrum Westfalenhallen Dortmund

Rheinlanddamm 200 · 44139 Dortmund · Telefon: 02 31/12 04-521 u. 525 · Telefax: 02 31/12 04-678

**Zukunftslök****Reihe 1012 der ÖBB**

■ Die Firma Simmering-Graz-Pauker in Wien baut drei Hochgeschwindigkeitsloks der Reihe 1012 für die ÖBB. Das erste Exemplar soll im August abgeliefert werden. Die 1012 wird eine Leistung von 6400 kW haben und 230 km/h schnell fahren können.

**Die 1012 für den Schnellverkehr der ÖBB.****Neue Software****Neuer Anfang für die 460**

■ Die neue Reihe 460 der SBB bereitet seit drei Jahren Schwierigkeiten. Nachdem sie nun mit verbesserter Software der Version Nummer 45 ausgerüstet sind, fanden erneut Schulfahrten für die Lokführer statt. Die Züge waren aus zwölf Gepäckwagen gebildet.

**Zwei Loks der Reihe 460 auf einer Schulfahrt bei Oron.****FRAGE****ZEICHEN**

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 30 Büchern gewinnen.



■ Eine deutsche Großstadt betreibt zur Zeit noch Straßen- und Stadtbahnlinien in zwei Spurweiten. Wegen der starken Steigungen im alten Schmalspurnetz lieferte eine bekannte Lokomotivfabrik in den sechziger Jahren vierachsige Großraumwagen, die zu den stärksten Straßenbahnfahrzeugen in Deutschland gehörten. Der Bau dieser Straßenbahnen gehörte zu den letzten Großaufträgen der erwähnten Lokfabrik, die dann ein großer Autokonzern schluckte. Kurz zuvor verließ die letzte in Deutschland gebaute Dampflokomotive die Fabrikhallen. Wo fahren diese weiß/gelben Straßenbahnen und wie hieß die Lokfabrik?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Februar 1995 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 30 Exemplare des Sonderbands „Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn“ mit ca. 384 Seiten ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.

Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Dezemberheft lautete „Marx“ und „Zittau“. Die 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen“ haben gewonnen: Matthias Bachmann, 01217 Dresden; Wolfgang Kluge, 07749 Jena; Gustav Maack, 22880 Wedel; Uwe Deimel, 49090 Osnabrück; Hans-Jürgen Marold, 14542 Werder; U. Pöschel, 01217 Dresden; Christian Stahr, 02763 Radgendorf; Birger Buczkowski, 35510 Butzbach; M. Rakelmann, 04860 Torgau; Peter Trotte, 04279 Leipzig; Joachim Fulde, 99955 Bad Tennstedt; Peter Schmehl, 39245 Gommern; Heike Graßmann, 06773 Gräfenhainichen; Franz Hanisch, 01067 Dresden; Frank Westphal, 33378 Rheda-Wiedenbrück; Wolfgang Kandzia, 16831 Rheinsberg; Holger Hänsch, 06118 Halle; Konrad Springer, 02797 Kurort Oybin; Steffen Tammert, 02763 Zittau; Wolfgang Schimmel, 08371 Glauchau; Hans-Walter Riehl, A-1080 Wien; Wolfgang Neumann-Beckstein, 60389 Frankfurt/M.; Walter Wirth, 95030 Hof; Reinhard Gitter, 02625 Bautzen; Marian Polakovic, CZ-47001 Ceska Lipa; Andreas Wichmann, 06132 Halle; W. Gehrmann, 53489 Sinzig; P. Krüger, 14532 Kleinmachnow; Gottfried Schulz, 83410 Laufen; Heinz Hänisch, 02785 Olbersdorf.

Längere Züge**Solothurn – Bern**

■ Seit 1992/93 setzte der Regionalverkehr Bern – Solothurn (RBS) elf Doppeltriebwagen ein. Weil die

Zahl der Sitzplätze oft nicht ausreichte, bestellte der RBS für die Triebwagen acht Mittelwagen. Diese Fahrzeuge verbessern das Platzangebot, außerdem werten sie die erste Klasse auf, die bisher recht engstehende Sitzreihen aufwies.

**Der ABe 4/12 (ex ABe 4/8) der RBS Nr. 67 bei Jegenstorf.****Rhätische Bahn****Dampfsaison 1995**

■ Die Rhätische Bahn besitzt zur Zeit noch drei Dampflokomotiven: die Tenderlok G 3/4 I „Rhätia“ aus dem Jahr 1889 und die beiden Schlepptendermaschinen G 4/5 107 und 108, beide Baujahr 1906. Außerdem ist die Dampfschneeschleuder Xrot 9213 vorhanden. Seit längerem bestanden Schwierigkeiten, die Nostalgiezüge zu vermarkten. Jetzt unternimmt die RhB einen neuen Versuch: Das RhB-eigene Reisebüro erklärte 1995 zum Dampfsaisonjahr, es reduzierte die Preise für Sonderzüge um ganze 30 Prozent. Damit soll die Nachfrage angeregt werden.

Zwischenhalt

■ Ab Mai werden 6500 DB-Zugbegleiter mit mobilen Terminals ausgestattet, die fast alle Fahrscheine ausdrucken können.

■ Rheinland-Pfalz und Hessen lassen untersuchen, wie der Schienenverkehr auf der Strecke Au – Limburg verbessert werden kann.

■ Die Berliner S-Bahn-Züge der Baureihe 485 müssen bis 1996 mit einem Dreilicht-Spitzensignal ausgerüstet werden.

■ 114 492, 493, 495 – 499 werden in Freimann auf eine Geschwindigkeit von 140 km/h umgebaut und künftig in der Baureihe 110 geführt.

■ Der LEW Hennigsdorf baute bisher 35 Loks der Baureihe 143 in S-Bahn-143 um. Im September begann der Umbau von 46 weiteren Maschinen im Werk Dessau.

Schweizer TEE

Edelzüge begegnen sich

■ Zwei Paradezüge begegnen sich mehrmals täglich in Frasné. Eine einzige noch mit dem alten Schweizer TEE-Triebwagen geführte Verbindung fährt zwischen Bern und Frasné als Zubringer zum TGV Lausanne – Paris. Rechts TGV-Zug 112, der als einziger nebst der SNCF-auch die SBB-CFF-FFS-Eigentumsanschrift trägt. Wegen technischer Schwierigkeiten fahren die Schweizer TEE-Triebzüge nicht mehr zwischen Zürich und Stuttgart. Die SBB ließ die RAe TEE II für vier Stromsysteme ab 1961 bauen.



Ein RAe-EC und der TGV 112 in Frasné.

Willen

Finnland

Recycle-Schienenbus

■ Das Ausbesserungswerk Pieksämäki in Mittelfinnland baut einen umweltfreundlichen Schienenbus für die Finnische Staatsbahn. In Pieksämäki entsteht aus älteren Reisezugwagen zweiter Klasse der neue Triebwagentyp Dm 10. Die beiden Motoren mit jeweils 157 kW Leistung stammen aus Bussen. Der Schienenbus ist 31,15 Meter lang, wiegt 53 Tonnen, hat 80 Sitzplätze und darf 120 km/h schnell fahren. Witzbolde gaben dem Triebwagen den Spitznamen „Junttilan Salama“: ein Blitz aus Hintertupfingen.



31 Triebwagen des Typs Dm 10 sollen in Finnland auf nicht elektrifizierten Nebenbahnen für mehr Verkehr sorgen.



Die neue U-Bahn-Station Hurka.

Pokorny

Verlängerung

Prager U-Bahn

■ Am 11. November begann der Betrieb auf der 5,1 km langen Teilstrecke Nove Butovice – Zlicin der Prager U-Bahn. Die Linie erschließt eine dicht bebaute Wohnsiedlung in der Südweststadt. In der Hauptverkehrszeit fahren die U-Bahnen im 2,5-Minuten-Abstand, ansonsten alle fünf bis neun Minuten. Der Betrieb beginnt um 4.42 Uhr und endet um Mitternacht.

Hoffrén

USA

Stadtbahn in Denver

■ In Denver ist das „Light Rail System“ als 13. neue Straßenbahn in den USA seit 1945 eröffnet worden. Die Strecke ist zunächst nur 8,5 Kilometer lang, sie erschließt aber die Stadtmitte und bildet den Kern des künftigen Stadtbahnnetzes. In Denver fahren Siemens-Duewag-Fahrzeuge des Typs SD 100.



Siemens-Duewag-Triebwagen SD 100.

Scholtis

■ Die DB baut in Bremen ein neues Frachtzentrum, es soll Mitte 1995 in Betrieb gehen. Künftig will die Bahn 41 solcher Frachtzentren im Nachtsprung verbinden.

■ Der Abschnitt Westend – Jungfernheide der Berliner Ringbahn soll im Dezember 1995 wieder in Betrieb gehen, Jungfernheide – Putzstraße im Mai 1996.

■ Im Schweriner Hauptbahnhof eröffnete die DB AG im Dezember ein modernes Reisezentrum. Der gesamte Bahnhof wird modernisiert.

■ Die Freiburger Verkehrs AG verkaufte sechs Straßenbahntriebwagen des Typs GT 4 an den Verkehrs- und Stadtreinigungsbetrieb Nordhausen.

■ In Essen stehen die ersten drei von insgesamt elf Straßenbahnen in Betrieb, die von der Londoner Docklands Railway übernommen werden.

■ Die Magdeburger Verkehrsbetriebe gaben insgesamt 19 Straßenbahnfahrzeuge der Typen T4D und B4D nach Oradea in Rumänien ab.

■ Im Sommer 1995 werden in Österreich 26 zusätzliche Autoreisezüge und 13 Entlastungszüge geführt. Europäische Bahnen stellen für diese Züge 130 Wagen bereit.

■ Seit 1990 wird die Südbahn der ÖBB zwischen Liesing und Wiener Neustadt für den Nahverkehr ausgebaut. Bisher investierte die ÖBB rund 700 Millionen Schilling.

■ 1994 gab Österreich 3,5 Milliarden Schilling für die Bahn in Niederösterreich aus, jeweils die Hälfte für bauliche und maschinelle Anlagen. Damit werden 7800 Arbeitsplätze gesichert.

■ Bei den ÖBB-Loks der Baureihe 1042 entfallen künftig bei Hauptausbesserungen die jeweils rechten Führerstände, um die Wärmedämmung zu verbessern.

■ Der viergleisige Ausbau der Strecke von Wien nach St. Valentin soll rund 33,4 Milliarden Schilling kosten.

■ Zum 24. September 1995 will die ÖBB den elektrischen Betrieb auf der Franz-Joseph-Bahn zwischen Sigmundsherberg und Gmünd aufnehmen.

■ Wegen des günstigen Umtauschkurses für den Schweizer Franken konnten die Schweizerischen Bundesbahnen die Preise für Auslandsfahrten ermäßigen.

■ Die Norwegische Staatsbahn gab die bisher ausgeliehenen Loks Rc 5 1323-1325 an die Schwedische Staatsbahn zurück.

■ Der Norsk Jernbaneklubb, der Verein norwegischer Eisenbahnfreunde, ist 25 Jahre alt. Der NJK hat rund 2000 Mitglieder.

■ Die Londoner Straßenbahnen wurden vor Jahrzehnten stillgelegt. Nun entsteht zwischen Croydon und Wimbledon die erste neue Linie.



■ In der DDR konnte die Schienenfahrzeugindustrie in den sechziger Jahren mit der V 15, V 60, V 100, V 180 und verschiedenen Triebwagen ein abgerundetes Programm an Diesellokomotiven anbieten. Der von 1958 bis 1965 angesetzte Siebenjahrplan der DDR sah vor, daß 1965 jeweils 13 Prozent der DR-Traktionsleistungen durch elektrische und Diesellokomotiven erbracht werden sollten. Eine großflächige Elektrifizierung des Streckennetzes mit 50 Hertz war geplant. Der Siebenjahrplan scheiterte jedoch. So erreichten Diesellokomotiven im Jahr 1965 erst 3 Prozent der Traktionsleistungen, elektrische Lokomotiven kamen auf 8,6 Prozent – nicht 13 Prozent.

In dieser Situation überraschte Walter Ulbricht die Fach-

Wegen der Lärmentwicklung trug die Reichsbahn-V 200 den Spitznamen „Taiga-Trommel“. Jetzt verabschiedet sich diese russische Loktype von deutschen Schienen.



Kraftwerk aus dem Osten

welt auf dem 11. Plenum des ZK der SED, als er die Grundlagen des folgenden Fünfjahresplans formulierte und feststellte, daß bei der Reichsbahn künftig die Diesellokomotiven die Hauptlast des Verkehrs zu tragen habe. Der Ministerrat der DDR beschloß daraufhin am 17. März 1966, daß sich der Traktionswandel bei der DR nicht mehr auf die Elektrifizierung, sondern auf Diesellokomotiven stützen solle. Schon vor dem Ministerratsbeschuß war deutlich geworden, daß die Babelsberger Lokomotivbauer (LOB)

den Bedarf der Reichsbahn an großen Streckenmaschinen nicht rasch genug deckten. Importe aus der UdSSR sollten dieses Problem lösen.

Im Jahr 1965 beschafften die Ungarischen Staatsbahnen erstmals einen in Lugansk gebauten Dieselloktyp mit der Bezeichnung M 62. Das Konzept der M 62 ging auf die ab 1953 in Charkow gebaute Doppellok TE 3 der sowjetischen Eisenbahnen zurück. Mit der Lieferung der M 62 nach Ungarn wurden enge Kontakte zwischen Bahnen im

Ostblock und sowjetischen Diesellokfabriken geknüpft. Da die Deutsche Reichsbahn mit Planrückständen bei der Umstellung auf Elektro- und Diesellokomotiven zu kämpfen hatte, begannen 1964 Gespräche über die Lieferung der M 62 in die DDR. Die Reichsbahn wollte mit dieser schweren Güterzuglok die Umstellung vorantreiben und schwere Güterzugdampflok ersetzen.

Durch einen am 23. Juli 1966 geschlossenen Vertrag vereinbarten Energomaschexport

Moskau und der Deutsche Innen- und Außenhandel Berlin den Bau von 30 normalspurigen Maschinen des Typs V 200, das heißt der Reichsbahnversion der M 62. Am 1. Juni 1967 lieferte das Lokomotivwerk „Oktoberrevolution“ in Lugansk bereits den neuen Loktyp mit der Ordnungsnummer 057 an die Deutsche Reichsbahn, monatlich entstanden bis zu 14 Lokomotiven. Im Oktober 1967 stellte das Lugansker Werk schon die V 200 090 bereit. In den sechziger Jahren beschäftigte die Lokfabrik in der