

Modell Eisen Bahner

DM 5,50

SFr 5,50 hfl 6,50 öS 41,- dkr 25,- lfr 120 bfr 122

Nr. 5/1996



E13411

BASTELTIPS

Beschriften mit Nudeln

Zinnspender

TT-Lkw

Zirkuswagen

DR-50.40

Drahtbieger

Elektronik für Einsteiger
Halbleiter für
Streckenblocks

Anlagenbericht

Dreischienen-Bahnhof Wolkenstein

Sachsens unerfüllte Bahnträume

Die Erzgebirgs-Magistrale

Alte Preußen, romantische Strecken

Das letzte Dampfparadies

WERKSTATT
■ Selbstbau-
Tunnelportale
■ Telefonzellen
aus Pappe

Digital-Startsets
44 von Märklin
01.5 von Arnold
Wagenhalle von Pola

Radwechsel in 20 Minuten

ULM, ZEUS und DAVID

Neues Super-Bw für den ICE



Kraftpakete auf Schienen!



New!

43809



HO-Diesellokomotive der Baureihe 291.
Rangierlokomotive der Deutschen Bundesbahn.
Alttote Lackierung und authentische
Beschriftung gemäß der Epoche IV mit klassischem
DB-Zeichen. Dieses Modell läuft auf allen
Zweileiter-Gleichstrom-Gleissystemen. Einmalige,
limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den
idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich.

LüP: 165 mm.

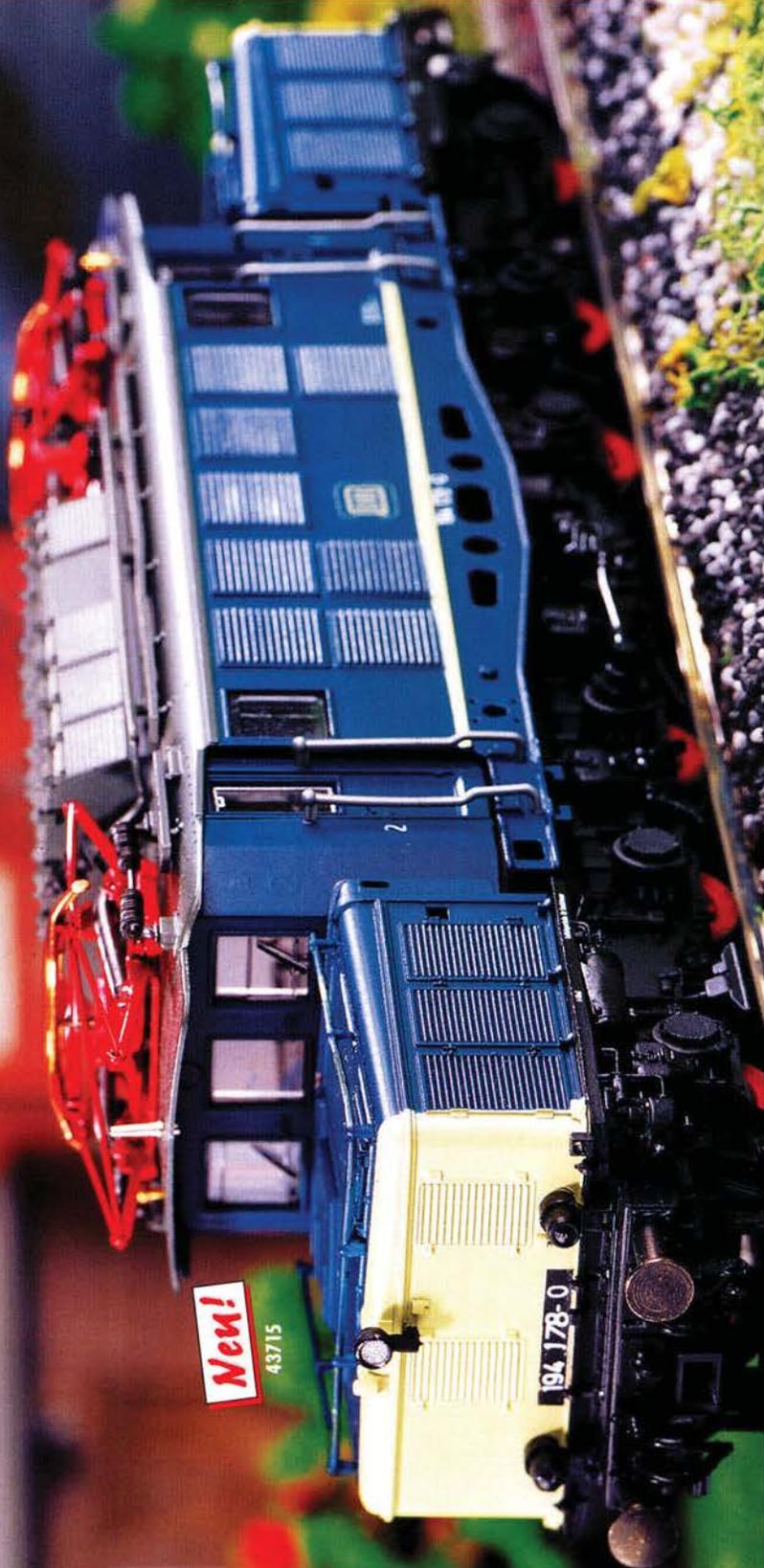
Art.-Nr. 43809 nur **DM 179,-**



HO-Elektrolokomotive der Baureihe 194.
Güterzuglokomotive der Deutschen Bundesbahn.
Blau-beige Lackierung und authentische
Beschriftung gemäß der Epoche IV mit klassischem
DB-Zeichen. Dieses Modell läuft auf allen
Zweileiter-Gleichstrom-Gleissystemen. Einmalige,
limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den
idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich.

LüP: 213 mm.

Art.-Nr. 43715 nur **DM 298,-**



New!

43715

194 178-0

EUROTRAIN®

**EXCLUSIV-
NEUHEITEN
MAI/JUNI '96**

idee+spiel-Eurotrain im
INTERNET
Email: info@eurotrain.shg-net.de
<http://www.eurotrain.de>

Eines der über 950 idee+spiel
Fachgeschäfte ist auch in Ihrer
Nähe. Wo, das erfahren Sie unter
der Servicenummer:

051 21/51 11 11

Nennen Sie uns bei Ihrem Anruf
bitte Ihre Postleitzahl. Sie erreichen uns
von Montag bis Freitag zwischen
9.00 und 17.00 Uhr.

Koloß in Fahrt

Im ICE-Tempo absolvierte die Güterzuglok BR 44 aus dem Hause Märklin ihre Runden auf der Testanlage. Das Modell bietet aber mehr als nur schnelle Fahrt. **Seite 62**

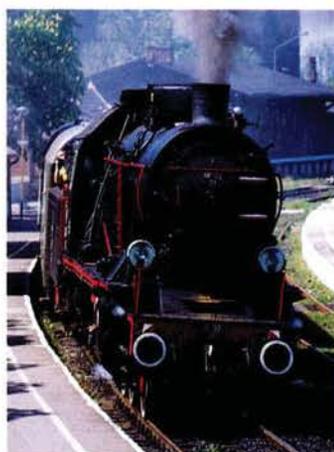


Flinke Truppe

Im neuen ICE-Betriebshof München wird jeder ICE binnen einer Stunde gewartet und repariert. Selbst ein Radwechsel dauert nicht länger als 20 Minuten. Die Reise dieses Zuges durch die Werkstatt beginnt auf **Seite 12**

Jungbrunnen

Die überalterte Berliner S-Bahn rollt mit neuen Fahrzeugen daher. Die jetzt vorgestellte Baureihe 481 ist ein Durchbruch im doppelten Sinne. **Seite 20**

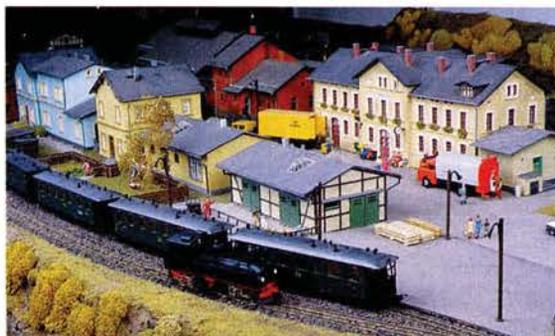


Dampf-Oase

Einmalige Erlebnisse bietet das Dampf-Bw Wollstein in Polen. Ein Fotobericht zeigt beeindruckende Ansichten von Plan-einsätzen. **Seite 28**

Drei-Schienen-Spaß

Die Preßnitztalbahn fährt schon lange nicht mehr nach Wolkenstein. Ein Diorama des Bahnhofes mit seinen Dreischienen-Gleisen erinnert an die große Zeit des Schmalspur-Bahnbetriebes. **Seite 94**



TITELTHEMA

DAVID ruft Goliath

Tempo beim Boxenstopp in München: 60 Minuten für jeden ICE **12** ◀

DREHSCHIBE

Namen + Nachrichten **4**

Durchbruch

Neue Triebwagen für die Berliner S-Bahn..... **20**

Am seidenen Faden

Das Ende vom Alb-Bähnle..... **22**

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Erzrivalen

Sachsens unerfüllte Bahnträume **24** ◀

LOKOMOTIVE

Nah-Erholung

Dampf nach Plan im Bw Wollstein..... **28** ◀

TEST

Wagen-Salon

Wagenbauhalle Freilassing von Pola..... **60** ◀

Jumbo-Jet

Märklins neue 44 in H0 **62** ◀

Schrittmacher

Die DR-Schnellzuglok 01.5 von Arnold in N **66** ◀

Von Null auf Eins

Digital-Startpackungen im Vergleich..... **70** ◀

WERKSTATT

Face-Lifting

Bemos Bausatz der sächsischen VI K **46**

Eingangstor

Gestaltung von Tunnelportalen..... **50** ◀

Ganz einfach

Lokumbauten in Spur Z..... **51**

Richtungsweisend

Schaltkontakte für die Modellbahn **52** ◀

Basteltips

Straßenpflaster, Schienenreiniger, Zirkuswagen, DR-50.40, Zinnspender und vieles mehr..... **56** ◀

SCENE

Bunte Mischung

Gartenbahn nach amerikanischen Vorbildern **78**

Stipp-Visite

Papphäuser nach Foto-Vorlagen **82**

Heim-Arbeit

Holz, Pappe und Gries: Fallers erste Häuser..... **84**

Neuheiten

..... **88**

Namen + Nachrichten

..... **91**

Heiter bis wolkig

Der Bahnhof Wolkenstein im Modell..... **94** ◀

STANDPUNKT

..... **5**

IMPRESSUM

..... **6**

GÜTERBAHNHOF

..... **30**

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

..... **34**

BAHNPOST

..... **80**

TREFFPUNKTE

..... **76**

BUCHTIPS

..... **81**

VORSCHAU

..... **98**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



Foto: Bindewald

Der TALENT-Prototyp bei einer Präsentation in Ettlingen-Stadt.

DB-Triebfahrzeuge

Planerische Weitsicht

■ Durch einen hohen Schadstand bei den elektrischen Triebfahrzeugen und durch einen Rückstau in den Werken der DB AG herrscht zur Zeit ein akuter Lokmangel. Die DB untersucht sogar, ob aus Österreich elektrische Lokomotiven der Baureihe 1044 angemietet werden können.

Straßenbahn Oberhausen

Rückkehr nach 25 Jahren

■ Im Jahr 1968 wurde die Oberhausener Straßenbahn zugunsten eines erweiterten Bussystems abgeschafft. Jetzt ist Oberhausen die erste Stadt, die nach dem großen Straßenbahn-Sterben in den sechziger Jahren dieses Verkehrsmittel wieder einführt. Ab Juni fährt die Linie 112 von Mülhausens Innenstadt über Styrum nach Oberhausen Hbf und weiter nach Sterkrade. Am 6. März fand eine Jungfernfahrt statt, die allerdings noch auf einen Streckenabschnitt des Mülhausener Stadtgebiets beschränkt war. Die Oberhausener Straßenbahntriebwagen stammen von Duewag in Krefeld-Uerdingen. Sie sind schnell, umweltfreundlich, komfortabel und bieten 172 Plätze. Die sechs Straßenbahnzüge der Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG) werden durch vier Bahnen gleicher Bauart der Betriebe der Stadt Mülheim verstärkt.



Foto: Henschel

Mülhausener Triebwagen Nr. 201, der ab Juni nach Oberhausen fahren wird.

Talbot-Triebzug

Talent-Wettbewerb

■ Der zweiteilige Prototyp der Leichttriebwagen-Generation TALENT von Talbot absolviert seit Ende Februar verschiedene Test- und Versuchsfahrten. Anfang März erfolgte eine Überführungsfahrt nach Köln, wo nachts zwischen Wesseling und Hersel Laufversuche mit 100 km/h stattfanden. Bereits am 11. März erteilte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine Zulassung für 90 km/h. Weitere Versuche werden unter Aufsicht des EBA in Minden und Halle durchgeführt. Das Fahrzeug ist in Leichtbauweise gefertigt. Durch ein modulares Konzept können ein- bis vierteilige Triebwagen mit bis zu fünf Drehgestellen gebaut werden. Die Mittelteile können mit Fußbodenhöhen von 800 oder 550 mm eingebaut werden. Der Antrieb erfolgt entweder durch Dieselmotoren oder elektrisch. Der zweiteilige TALENT soll für 150 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen werden. Erstaunlich niedrig im Vergleich zu bisherigen Triebwagen sind die Preise: 1,7 bis 1,8 Millionen für den Zweiteiler, drei Millionen für den Vierteiler.

Erfurt Hauptbahnhof

Großer Umbau in Sicht

■ Durch die geplante Führung der ICE-Linien München – Berlin und Frankfurt – Dresden muß in Erfurt ein leistungsfähiger Bahnhof entstehen. Dem Neubau wird das bisherige Empfangsgebäude auf dem Mittelbahnsteig weichen. Mit dem Umbau soll 1997 begonnen werden. Zu diesem Zeitpunkt wird auch der hydraulische Prellbock der Bauart Hoppe ausgedient haben, der in Erfurt zur Zeit der Jahrhundertwende aufgestellt wurde. Diese Bauart konnte sich aber gegenüber dem einfacheren Bremsprellbock von Rawie nicht durchsetzen.



Foto: Polnik

Erfurter Bremsprellbock.

Kraftstoffmangel

Außer Gefecht gesetzt

■ Am 4. Februar kam es durch einen Triebfahrzeugschaden im Raum Kassel zu veränderten Lokumläufen bei den Diesellokomotiven der Baureihe 218. Als Folge davon konnte der abendliche RE 3481 Hagen – Bestwig die Fahrt nur mit einer Hilfslok fortsetzen: Die Zuglok blieb nach 1045 Kilometern Dauereinsatz im Bahnhof Wennemen wegen Kraftstoffmangel liegen.

Straßenbahnjubiläum

100 Jahre BoGeStra

■ Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn (BoGeStra) feiert ihren hundertsten Geburtstag. Am 13. Januar 1896 eröffnete sie ihre erste Linie zwischen Bochum und Herne. Im Jahr 1996 finden in den Betriebshöfen verschiedene Veranstaltungen statt.

Die richtige Anschrift und die schnellste Telefon-Nummer

So erreichen Sie den MODELLEISENBAHNER

Hier sind die korrekten Straßen- und Postfachangaben, unter denen Sie den MODELLEISENBAHNER am schnellsten erreichen:

Briefumschläge in DIN-A-4-Größe, Päckchen oder Pakete müssen nach den Postbestimmungen immer an die Straße adressiert werden, also:

MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Olgastraße 86, 70180 Stuttgart.

Briefe, Postkarten und kleine Umschläge unter DIN-A-4 adressieren Sie an das Postfach, also:

MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.

Die Redaktion erreichen Sie unter der Telefon-Nummer (0711) 210 80 75.

Die Fax-Nummern der Redaktion: (0711) 210 80 74 oder 236 04 15.

Die Anzeigenabteilung erreichen Sie unter Telefon (0711) 210 80 86.

Die Fax-Nummern der Anzeigenabteilung: (0711) 210 80 82 oder 236 04 15.



Foto: Heilmann

Triebwagen 670 001 am 5. März bei einer Werksprobefahrt.

DWA-Doppelstock-Schienenbus

Erste Probefahrten absolviert

■ Vom 29. Februar bis zum 5. März fanden erste Probefahrten mit dem neuen Doppelstock-Schienenbus des Waggonbau Dessau statt. Der Abschnitt Roßlau Gbf – Güterglück und zurück wurde mehrmals durchfahren. Die neuen, überarbeiteten Schienenbusse, welche die Nummern 670 001 bis 006 erhalten sollen, bieten jeweils 78 Plätze und 32 Stehplätze. Stehplätze sind nur im unteren Geschoß vorgesehen. Stellflächen für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen finden sich ebenfalls in der unteren Etage. Die zweiachsigen Fahrzeuge verfügen gegenüber dem Prototypen über eine verbesserte Bremsanlage: eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse und eine Magnetschienenbremse. Der Motor leistet 250 kW. Von den sechs Triebwagen, die noch in Dessau gebaut werden, kommen drei nach Thüringen, zwei nach Rheinland-Pfalz, einer verbleibt zunächst bei der DWA. Der rot lackierte Prototyp steht abgestellt in Dessau. Über seine weitere Verwendung ist noch nicht entschieden.

Duewag-RegioSprinter

Hoffnung auf Export

■ Am 21. Februar schickten Siemens und die Tochtergesellschaft Duewag dieses Konzerns einen Diesel-Leichttriebwagen vom Typ RegioSprinter an Bord des schwedischen Schiffs „Fidelio“ nach Nordamerika. Nach der Ankunft in Baltimore wurde der Triebwagen nach Calgary in der kanadischen Provinz Alberta transportiert. In Calgary soll das Fahrzeug fünf Monate lang im kommerziellen Dienst eine sieben Kilometer lange Vorortstrecke bedienen, die an eine Stadtbahn anschließt. Siemens will testen, wie die Passagiere auf das neue Fahrzeug reagieren und ob sich dieses Fahrzeugkonzept für den nordamerikanischen Markt eignet. Auf der Dürener Kreisbahn werden die RegioSprinter bereits planmäßig eingesetzt. Demnächst wird dieser Fahrzeugtyp auch in Sachsen und in Dänemark eingesetzt.



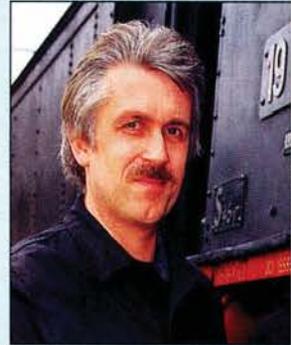
Foto: Siemens

Der RegioSprinter vor der Verladung.

STANDPUNKT

Wachablösung

Es war eine reizvolle Herausforderung, als ich 1994 das Angebot erhielt, die Chefredaktion des MODELLEISENBAHNER zu übernehmen. Die Zeitschrift hatte mich schon seit Anfang der 70er Jahre begleitet – als Wessi mit vielen Hobbyfreunden in der damaligen DDR. Ich habe dieses Angebot, eine über 40 Jahre alte Zeitschrift mit langer Tradition zu führen, gern angenommen. Mit knapp 60 000 verkauften Exemplaren gehörte das Magazin schon bei meinem Amtsantritt im September 1994 zu den Großen; aber dann ging die Auflagenkurve ständig nach oben. Mittlerweile werden monatlich über 75 000 Exemplare verkauft, die einst nur in der DDR bekannte Zeitschrift entwickelte sich zum mit Abstand meistverkauften Eisenbahnmagazin Europas. Diese Erfolgsstory hat viele Väter: Das hochmotivierte Redaktionsteam gehört ebenso dazu wie der erfolgreiche Verlag oder unsere engagierte Vertriebsleiterin Ursula Liebing, die sich zusammen mit dem starken Vertrieb der Motorpresse für ihr Blatt jederzeit sechs Beine ausreißt. Mein Dank gehört ihnen, aber auch allen Lesern, die dem MODELLEISENBAHNER die Treue halten. Das Feld ist also bestellt. Nun werde ich mich wieder verstärkt meinem früheren Umfeld widmen – der JS-Filmproduktion und den Eisenbahn-Videos der RioGrande-Reihe. Ich bin sicher, daß mein Nachfolger Hans-Joachim Gilbert, ein erfahrener Journalist und langjähriger profunder Eisenbahnkenner, die Arbeit erfolgreich fortsetzen wird. Wobei der Abschied keiner ist – ich bleibe der Zeitschrift als Beirat und dem Haus über den Vertrieb der Eisenbahn-Videos eng verbunden. Hans-Joachim Gilbert und dem kompletten Team halte ich die Daumen, daß aus der Erfolgsstory des Blattes eine unendliche Geschichte wird.



Wolfgang Schumacher



Hans-Joachim Gilbert

Gesellschaft für Direktverkehr

Neues Zusatzangebot

■ Die Bahn will als Zusatzangebot Direktzüge zwischen Großstädten einführen. Das für den Personenverkehr zuständige Vorstandsmitglied Heinz Neuhaus stellte das neue Konzept bei der Internationalen Tourismus-Börse vor. Die neue Zuggeneration soll zunächst zwischen Köln und Hamburg eingesetzt werden. Ein Starttermin steht noch nicht fest. Neuhaus wollte aber nicht ausschließen, daß die neuen Züge noch 1996 kommen. Die Wagen sollen eine verbesserte Innenausstattung erhalten. Die neuen Direktzüge sollen von der „Gesellschaft für Direktverkehr“ angeboten werden, an der sich die Bahn beteiligen will. Sinn dieser Ausgründung ist es, die unternehmerische Überschaubarkeit zu gewährleisten.



Foto: Bendrien

798 652 und 998 896 am 25. Februar 1996 im Bahnhof Prien.

Prien – Aschau

Schienenbus-Ablösung

■ Am 30. März absolvierten die 1987 in Regionalbahn-Farben umlackierten Schienenbusse (798 652, 653 und 998 896) ihre letzte Fahrt im regulären Personenzugdienst. Bei der Ankunft aus Aschau endete um 9.50 Uhr ihr Dienst. Der nächste Zug, Abfahrt um 10.10 Uhr in Prien, fuhr bereits mit einem Triebzug der Baureihe 628.



IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 75
Telefax (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Hans-Joachim Gilbert (v.i.S.d.P.)

BEIRAT
Wolfgang Schumacher

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

REDAKTION
Kurt Honifogel, Thomas Hornung,
Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange, Uwe Lechner,
Andreas M. Rantzsch, Dr. Franz Rittig,
Jens Tauscher

ANZEIGEN
Leitung: Klaus Schachenmayer
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Disposition: Elke Reichert
Telefon (07 11) 2 10 80 86
Anzeigenfax (07 11) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
Jeannette Krause

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, Klaus
Bünger, Jürgen Dill, Christian Fricke,
Christoph Grimm, Michael Hubrick,
Rolf Jünger, Georg Kerber,
Stefan Klingmann, Manfred Lohkamp,
Fritz Osenbrügge, Erich Preuß,
Fritz Rümmelein, Jörg Seidel, Bernd
Vollmer, Peter Willen, 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 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 55,20
Jahres-Abonnement europ. Ausland:
DM 67,20. Andere Auslandspreise
auf Anfrage. Lieferung jeweils frei
Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBAHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzan-
sprüche können nicht anerkannt werden.
Alle Rechte vorbehalten.

© by Pietsch + Scholten Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte,
Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt
der Verlag keine Haftung.

Bankverbindung: Hypobank Stuttgart
(BLZ 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 666 77-706.

Anzeigenpreisliste Nr. 14, gültig ab
Heft 1/96. Gerichtsstand ist Stuttgart.



Forchheim – Hemhofen

Reaktivierung geplant

■ Anfang März 1996 fanden unter der Schirmherrschaft der Firma Siemens und des Landkreises Forchheim öffentliche Sonderfahrten mit einem Regio-Sprinter der Dürener Kreisbahn auf den Nebenstrecken des Kreises Forchheim statt. Der Landkreis wollte damit für den Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) werben und zugleich die Reaktivierung der Verbindung Forchheim – Hemhofen fordern. Diese ursprünglich bis Höchststadt/Aisch führende Strecke wurde 1984 stillgelegt. Nach dem Wunsch des Landkreises könnten schon bald moderne Triebwagen im Stundentakt den ersten Teilabschnitt der Linie wieder befahren. Eine Verlängerung nach Höchststadt macht wenig Sinn, weil die Verkehrsbeziehungen von dort direkt nach Erlangen ausgerichtet sind. Der Freistaat Bayern hat inzwischen Detailuntersuchungen zur Wiederbelebung des Nahverkehrs auf dieser Verbindung in Auftrag gegeben. Die Strecke könnte schon ab 1997 wieder bedient werden.



Foto: E. Preuß

Der am 16. März eröffnete Leipziger Messebahnhof in Neuwiederitzsch.

Leipziger Messe

Neuer Messebahnhof eröffnet

■ Der Messebahnhof Neuwiederitzsch Leipziger Messe ist am 16. März an der Strecke Leipzig – Bitterfeld eröffnet worden. Der bisherige Bahnhof Neuwiederitzsch wurde seit April 1995 für rund 25 Millionen Mark umgebaut. Er liegt nahe zum neuen Messegelände, ermöglicht aber auch einen Übergang auf die neue Straßenbahnlinie 16 zum Stadtzentrum. Die Deutsche Bahn verdichtet während der Messetage den Zugverkehr auf einen 20-Minuten-Takt. Morgens und abends halten zudem IC-Züge der Linie Berlin – München.



Foto: Grimm

Testzug im geplanten Endbahnhof Hemhofen.

Stammholz-Transporte

Umbau von DB-Güterwagen

■ Für die Beförderung von kleinerem Stammholz läßt die DB in Eberswalde vierachsige Rungenwagen der Gattung Rgs in die Gattung Roos umbauen. Je Fahrzeugseite können bis zu 22 Stahlrungen angebracht werden. Die Stirnwände der Roos sind 2,5 Meter hoch. Die bisher auch für Holztransporte verwendeten offenen Vierachser der Gattung Eanos können nun für andere Zwecke verwendet werden.



Foto: Polnik

Neuer Rungenwagen für Holz, Gattung Roos⁶³⁹.

Zwischenhalt

■ Für die Westfälische Landeseisenbahn wird zur Zeit ein Gutachten über eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Münster – Sendenhorst erarbeitet. Diese Linie wird seit 1975 nur noch von Güterzügen befahren.

■ Die DB beginnt, die Elbebrücke bei Torgau, Strecke Halle – Cottbus, zu erneuern. Sie schafft damit die Voraussetzungen, daß der Schifffahrtsweg ausgebaut werden kann.

■ Bei der Bentheimer Eisenbahn stehen drei ehemalige DB-V 100 im Einsatz: D 20 (ex 211 074), D 21 (ex 211 125) und D 25 (ex 211 345).

■ Hannover Hbf erhält ein neues Zentralstellwerk. Während der Inbetriebnahme sind vom 24. bis 26. August stundenweise keine Zug- und Rangierfahrten möglich.

■ Die DB will bis zum Sommer rund 620 Arbeitsplätze der Konzernleitung von Mainz nach Frankfurt und 400 von Frankfurt nach Berlin verlagern.

■ Am 20. März wurden die Verträge für die Regional-S-Bahn im Rhein-Neckar-Dreieck und den Regionalbahnhof Ludwigshafen-Mitte unterzeichnet. Das Projekt soll 341 Millionen Mark kosten.

■ Der Baukonzern Dywidag zog sich aus dem Transrapid-Projekt zurück. Begründung: Das Unternehmen wolle die politi-

Aufsichtspersonal

Rote Mütze überflüssig?

■ Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe will ab 1998 keine Aufsicht mehr beschäftigen. Eine Aufsicht wird es nur noch in wenigen Bahnhöfen geben, voraussichtlich im S-Bahn-Bereich. Dieses Personal gehört dann zum Geschäftsbereich Nahverkehr. Ansonsten gehen die bisherigen betrieblichen Aufgaben der Aufsicht, zum Beispiel der Abfahrtauftrag, auf das Zugpersonal über. Freigewordenen Mitarbeitern sollen Arbeitsplätze im Servicebereich, als Bahnhofsmanager oder bei Fahrplanarbeiten angeboten werden.

Bahnfachmesse Berlin

„InnoTrans“ statt „Waggon“

■ Die bisher in Leipzig im Bayerischen Bahnhof veranstaltete Bahnfachmesse „Waggon“ zieht nach Berlin um. Der Veranstalter, die Miller Freeman Deutschland GmbH in Wiesbaden, teilte mit, daß die nächste Messe vom 15. bis zum 18. Oktober 1996 unter dem Titel „InnoTrans“ stattfinden wird. Kooperationspartner sei die Messe Berlin GmbH. Schwerpunktthema soll im Oktober der öffentliche Personennahverkehr sein.

schen Risiken nicht mittragen.

■ Ab 1998 sollen die Fahrzeiten zwischen Berlin und Prag um eine Stunde auf drei Stunden und 45 Minuten sinken. Auf langen Abschnitten kann dann mit 160 km/h gefahren werden.

■ Im Bw Staßfurt finden sich einige ausgeschlachtete Dampfloks: 50 3618, 3556, 3700, 3707, 52 8137, 8150, 8161. In Weferlingen sind die 52 8028, 8076 und 8156 hinterstellt.

■ Die Deutsche Waggonbau AG will ihre Sanierung bis 1997 abschließen, um 1998 an die Börse gehen zu können.

■ Die Siegener Kreisbahn bietet seit dem 18. März zwischen Siegen-Eintracht und Hamburg-Billwerder einen Verkehr mit Wechselbehältern auf Schienen an.

■ Die DB will zusammen mit anderen Unternehmen und der Rumänischen Eisenbahn SNCFR ein Gemeinschaftsunternehmen gründen. Dessen Ziel soll es sein, bei der SNCFR neue Techniken einzuführen und das Personal zu schulen.

■ Nicht benötigtes Bahngelände im Wert von 13,4 Milliarden Mark soll in den nächsten Jahren von einem Tochterunternehmen der DB verkauft werden.

■ Die Züge der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) werden zwischen Friedrichshafen und Ravensburg täglich von 1500 Fahrgästen benutzt.

■ Die Harzer Schmalspurbahnen beförderten 1995 rund 1,12 Millionen Fahrgä-



Foto: Heilmann

Triebwagen-Probefahrt in Benneckenstein.

Harzer Schmalspurbahnen

Fahrzeugzugang bei den HSB

■ Von Mitte Februar bis Mitte März fanden die Probefahrten mit dem Triebwagen 187 012 auf den Harzer Schmalspurbahnen statt. Das früher bei der Inselbahn Langeoog eingesetzte Fahrzeug wurde in Halberstadt hauptuntersucht. Die Abnahmefahrt fand am 29. Februar zwischen Wernigerode und Nordhausen statt. Bis Ende März sollen alle drei Triebwagen der Inselbahn Langeoog - Tw 1, 2 und 3 - hauptuntersucht und in Wernigerode Westerntor beheimatet sein.

Im Werksgelände von ABB Henschel in Kassel ist die dieselelektrische Lokomotive 202 002 als Denkmal aufgestellt. Die Maschine diente als Erprobungsträger für die von BBC entwickelte Drehstrom-Asynchron-Technik.



Foto: H. Heiderich

ste. Der Güterverkehr stieg um 25 Prozent auf 95 000 Tonnen.

■ Der ehemalige DB-Schmalspurtriebwagen 699 001, gebaut 1933 von der Waggonfabrik Wismar, wurde im Januar von Wittenberge nach Bruchhausen-Vilsen überführt.

■ In Dortmund-Scharnhorst ruhte am 13. Februar rund zwei Stunden der Betrieb, weil es zu einem Kurzschluß in der Oberleitung gekommen war: Unbekannte hatten einen nassen Teppich in die Oberleitung geworfen.

■ ADtranz will mit der chinesischen Shenyang Railways Signal Factory ein Gemeinschaftsunternehmen gründen, das elektronische Leitsysteme anbietet.

■ 1995 beförderte das DGEG-Kuckucksbühnel zwischen Neustadt/Weinstraße und Elmstein sowie bei einigen anderen Sonderfahrten rund 30 000 Fahrgäste.

■ Seit Ende Januar wird in Freiburg eine Stadtbahnstrecke in den Stadtteil Rieselfeld gebaut.

■ Seit 1985 investierten die SBB in ihr zur Zeit 1400 km langes Zugfunknetz 162 Millionen Franken. Bis Ende 1997 soll das Netz auf 1650 km wachsen.

■ Anfang März schrieben die SBB einen Auftrag über 15 Zweistrom-Elektrolokomotiven für 15 000 Volt Wechselstrom und 3000 Volt Gleichstrom für den Verkehr Schweiz - Italien international aus.

■ Die unfallbeschädigte ÖBB-Schmalspur-

lok 2095.015 konnte das Werk St. Pölten Ende Februar ausgebessert verlassen. Der beschädigte 5047.047 wird bis Mai fertiggestellt.

■ Bis zum Beginn des Sommerfahrplans will die ÖBB 15 Lokomotiven der Baureihe 1042 in die Wendezug-Bauart 1142 umbauen. Ab Sommer sollen in Österreich erstmals Wendezüge fahren.

■ Der Bereich Infrastruktur der ÖBB will für den Baudienst Akku-Lokomotiven beschaffen. Die tschechische Akkulok 704 001 wurde bereits in Wien erprobt.

■ Die bisher im Museum Utrecht ausgestellte Dampfloks 3737 der Niederländischen Eisenbahn wird zur Zeit in Tilburg betriebsfähig aufgearbeitet.

■ Die Dänische Staatsbahn stellt zum 2. Juni die Gepäckbeförderung ein. Die Bahnen von Norwegen, Schweden und Finnland müssen nun wegen ihrer lagebedingten Abhängigkeit von der DSB diesem Beispiel folgen.

■ ADtranz erhielt zusammen mit einer finnischen Firma den Auftrag, 20 Variobahn-Fahrzeuge für insgesamt 70 Millionen Mark zu bauen. Mitte 1998 soll das erste dieser Stadt- und Straßenbahnfahrzeuge geliefert werden.

■ Innerhalb eines Jahres beförderte die neue Straßburger Straßenbahn rund 15 Millionen Fahrgäste. Das gute Ergebnis bestärkt den Gemeinderat, den weiteren Ausbau voranzutreiben.



FRAGE

ZEICHEN

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



■ In der gesuchten Stadt begann das Eisenbahnzeitalter am 8. November 1847. Der Bahnhof vermittelte den Verkehr in die Schweiz. Noch in den siebziger Jahren gab es hier eine Eisenbahnfähre, mit der Güterwagen von Württemberg nach Romanshorn gelangten. Bekannt wurde die Stadt durch den Grafen Zepelin. Viele Dieseltriebfahrzeuge der DB fahren mit Motoren aus einem hier ansässigen Werk, das in der Maybach-Tradition steht. Im ehemaligen Triebwagen-Ausbesserungswerk sind heute die Triebwagen einer Privatbahn untergebracht, die mit ihren Fahrzeugen auf den Gleisen der DB unterwegs ist. Diese Privatbahn wird in absehbarer Zeit expandieren. Wie heißt die Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Mai 1996 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 30 Exemplare des 384 Seiten umfassenden Sonderbands „Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn“ ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Märzheft lautete „Kassel-Wilhelmshöhe“. Die 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen“ haben gewonnen: Theodor Asche, 49082 Osnabrück; Christian Bauch, 41334 Nettetal; Friedhelm Baudisch, 48529 Nordhorn; Klaus Bieber, 64720 Michelstadt; Klaus Ellis, 59192 Bergkamen; Wolfgang Gerlach, 45964 Gladbeck; Volker Helmecke, 39108 Magdeburg; H. Hort, 99002 Erfurt; Karl-Heinz Illema, 38640 Goslar; Arndt Kaltschmidt, 80809 München; Christian Karwelies, 64546 Mörfelden-Walldorf; Ulrich-Heinz Körtge, 01234 Dresden; Frank Kutschinski, 44805 Bochum; Kurt Linkner, 06526 Sangerhausen; Peter Meissner, 42281 Wuppertal; Dieter May, 12049 Berlin; Ulrich Piosik, 38364 Schöningen; B. Raeschke, 06110 Halle; Dieter Reiche, 06124 Halle; Karl Otto Scheller, 04317 Leipzig; Udo Schirmer, 77767 Appenweiler; Jörg Schmittler, 42489 Wülfrath; Alexander Schneider, 99867 Gotha; Jürgen Schultz, 34270 Schauenburg; Horst Siebert, 07937 Zeulenroda; Hartmut Steinicke, 31655 Stadthagen; Hans-Joachim Weinert, 61381 Friedrichsdorf; Eva Werthwein, 69120 Heidelberg; Elfriede Weiss, 37081 Göttingen; Gordon Zemke, 48356 Nordwalde.

Hamburger S-Bahn

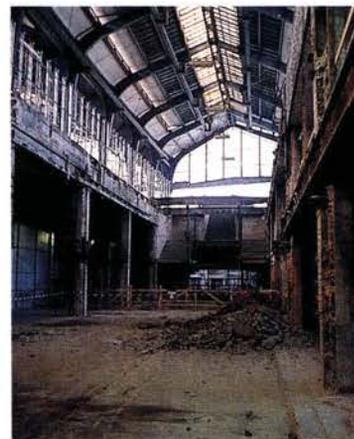
Option für Triebwagen eingelöst

■ Die DB AG hat weitere 58 dreiteilige S-Bahn-Züge für Hamburg in Auftrag gegeben. Damit löste die DB eine Option aus dem Jahr 1993 ein. Linke-Hofmann-Busch und ADtranz bauen insgesamt 103 Hamburger S-Bahnen. Die ersten Züge der Baureihe 474 sollen Anfang 1997 fahren, bis zum Jahr 2000 dürften alle ausgeliefert sein.

Berliner Stadtbahn

Arbeit mit Hochdruck

■ Ab 5. August werden zwischen den Stationen Lehrter Bahnhof und Zoologischer Garten in Berlin wieder die S-Bahn-Gleise befahren, allerdings ohne Halt in Bellevue und Tiergarten. Die Stadtbahn sowie die Bahnhöfe Friedrichstraße und Alexanderplatz werden erst 1998 fertiggestellt sein. Dann verkehren neben den Fern- und S-Bahn-Zügen auch Regionalzüge mit Aufenthalt in Zoologischer Garten, Friedrichstraße, Alexanderplatz und Hauptbahnhof, später auch Lehrter Bahnhof. Die Bahnhöfe Friedrichstraße und Alexanderplatz werden gegenwärtig so saniert und umgebaut, daß zwischen den Verkehrsmitteln bequemer umgestiegen werden kann. Die Architekten gehen mit der Gebäudesubstanz behutsam um. Friedrichstraße wird wieder die Klinkerfassade und die Säulen der ursprünglichen Architektur aus den zwanziger Jahren erhalten. Auf dem Bahnhof Alexanderplatz wird die typische Viaduktstruktur freigelegt.



Sanierung des Gewölbes im Bahnhof Friedrichstraße.

Foto: E. Preuß

Sonderfahrten der 01 1102

Blauer Max

■ Rund 20 Jahre, von 1974 bis 1994, stand der hochbeinige Renner still und stumm am Rand der Gleisanlagen des Bahnknotens Bebra: Die zweifelhafte Ehre als Denkmallot bekam 01 1102 schlecht. Nicht nur Insider bemerkten erhebliche Spuren zunehmenden Verfalls. Kaum jemand glaubte noch daran, die Maschine wieder unter Dampf zu erleben. Wer es wagte, die Idee einer neuen Stromlinienverkleidung zu äußern, wurde als Phantast abgestempelt. Alle Wiederbele-

bungs-Versuche starben, sobald finanzielle Kalkulationen begannen. Nach langen Verhandlungen war es die K & K Eisenbahn-Speise- und Salonwagen-Betriebsgesellschaft Wien/Berlin, die ein Übereinkommen mit der Stadt Bebra über die Aufarbeitung und den Einsatz der 01 1102 zuwege brachte. Im Frühjahr 1995 demontierte man die Lok und transportierte Teil für Teil nach Meiningen. Unter dem kritischen Blick erfahrener Experten wurde klar: Die Sache ist schwierig, aber für Meiningen bildet auch 01 1102 kein unlösbares Problem. Im Gewand selbsternannter Experten stritten bald darauf Neider und Zweifler über den Sinn des Vor-



Neben 01 1102 rollte am 2. Februar 1996 auch 18 314 durch Thüringen, hier in Gräfenroda.

IR-Entgleisung in Ludwigshafen

Zu hohe Geschwindigkeit

■ Am 4. März entgleiste im Ludwigshafener Vorort Mundenheim der Inter-Regio 2366, Laufweg Lindau – Saarbrücken. Der Zug verließ den Ludwigshafener Hauptbahnhof planmäßig um 12.55 Uhr. Im Weichenbereich entgleisten die führende Zuglok und alle Wagen bei einer Geschwindigkeit von 94 km/h statt der zugelassenen 40 km/h. Berichte, eine defekte Weiche habe den Unfall verursacht, erwiesen sich später als falsch: Die Zuglok zertrümmerte die Weiche erst bei der Entgleisung. Mutmaßungen, der Unfall habe etwas mit angeblich zu leichten Inter-Regio-Steuerwagen zu tun, entbehrten ebenfalls jeder Grundlage: Der Zug wurde ab Stuttgart von einer Lok der Baureihe 120 gezogen. Der Steuerwagen lief also am Schluß.



Foto: Polnik

Schneepflug für das Dampflokmuseum.

Schneepflüge

Fahrzeug-Abbau im Bahndienst

■ Aus mehreren recht schneearmen Wintern zog die DB nun die Konsequenzen. 100 Schneepflüge wurden als überflüssig eingestuft und abgestellt. Dazu zählen die letzten 25 Henschel-Klimaschneepflüge von 1965 sowie 75 Fahrzeuge der Bauart Meiningen, die zwischen 1971 und 1974 bzw. 1978 und 1984 hergestellt wurden. Im Museum Neuenmarkt-Wirsberg bleibt ein Henschel-Klima-Schneepflug erhalten, der zuletzt 1995 eingesetzt wurde.

Verspätungen der DB

Begründung für Probleme

■ Die DB führt ihre häufigen Verspätungen zu einem guten Teil auf alte und reparaturanfällige Lokomotiven zurück. Fast ein Viertel der Verspätungen seien durch Maschinenschäden verursacht. Dies erfuhren kürzlich Bundstagsabgeordnete aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage der SPD. Die Bahn begründet die Schadanfälligkeit mit dem hohen Alter der Maschinen: Die Nutzungszeit von 20 bis 30 Jahren sei überschritten. Seit Mai 1995 gelang es der DB nur noch, bei 77 Prozent der Fernzüge den Fahrplan einzuhalten. 1994 hatte dieser Wert noch bei 85 Prozent gelegen. Außer den veralteten Maschinen seien aber auch viele Baustellen und die Taktfahrpläne für eine erhöhte Verspätungsanfälligkeit verantwortlich.



Seit dem 2. Februar 1996 in Deutschland unterwegs: 01 1102 in dunkelblauer Stromschale.

habens, der Dreizylinder-Maschine die Stromschale zurückzugeben. Moralwächter degradierten die 1102, die im Sommer 1940 an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert worden war, zu einem typischen Relikt der Nazizeit. Doch stromlinienförmige Dampflokomotiven gab es schon Jahre früher auch in Frankreich und Großbritannien. Im Meiningener Werk rüstete man 01 1102 mit Oberflächenvorwärmer aus und rekonstruierte die Ölhauptfeuerung. Allen technischen und sonstigen Schwierigkeiten zum Trotz absolvierte die Lok am 8. Oktober 1995, noch ohne

Stromlinienverkleidung, ihre erste Probefahrt. Dabei zeigte sich, daß die Maschine problemlos in der Lage ist, mehr als 150 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit zu fahren. Am 6. Februar 1996 ging es in fast kompletter Stromschale als Lz-Fahrt nach Eisenach und von dort aus mit der Regionalbahn 7823 nach Meiningen zurück. Abermals erbrachte die Lok zufriedenstellende Leistungen. Am nächsten Tag rollte 01 1102 zum Verwiegen nach Halle. Vor dem Lokschuppen des Betriebshofes Halle P kam es zu einer Begegnung mit der Schnellfahr-Lok

18 201. Am 9. Februar folgte eine Testfahrt mit einer Zuglast von 216 Tonnen auf der Relation Meiningen – Eisenach – Arnstadt – Meiningen. Vorübergehend schwarz lackiert, jagte die Stromlinienlok vor vier Salonwagen der K & K-Gesellschaft mit 160 Stundenkilometern über die Neubaustrecke zwischen Eisenach und Erfurt. Am 2. März folgte der erste öffentliche Auftritt: Mit einer Garnitur aus 14 Schnellzugwagen wiederholte die K & K-Gesellschaft die Thüringen-Rundfahrt von Meiningen über Eisenach und Arnstadt nach Meiningen. Der blaue Wagenzug mit der sinnigen Bezeichnung FD Wartburg-Werra-Kurier erinnerte an den längst verblichenen Glanz der großen Fernschnellzüge aus DRG-Zeiten. 01 1102 brillierte als blauer Max in nagelneuem Glanzlack. Zwischen Eisenach und Erfurt donnerte der ölgefeuerte Gigant trotz einer Zuglast von 600 Tonnen mit 120 Stundenkilometern über die Strecke. Am Regler stand wieder Abnahme-Lokführer Werner Reichert aus Meiningen, natürlich mit Reichsbahn-Mütze und goldenem Flügelrad. Ab Arnstadt schob 95 016 nach. Unterwegs

begegnete der Luxuszug der 18 316, die mit einem Sonderzug aus vier Schürzenwagen des Nürnberger Verkehrsmuseums in die Gegenrichtung rollte. In ihrem eleganten, dunkelblauen Farbleid setzt die erneuerte



01 1102 mit 600 Tonnen Zuglast am Block Siegelbach.

Pazifik-Maschine 01 1102 zwar keinerlei Traditionslinien fort, doch stellt dieser gelungene Kompromiß eine akzeptable Alternative zum umstrittenen Schwarz, aber auch zum eher langweiligen Grau aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs dar. 01 1102 absolviert inzwischen ein pralles Sonderfahrtenprogramm, das durch ganz Deutschland führt.

