

August 1996

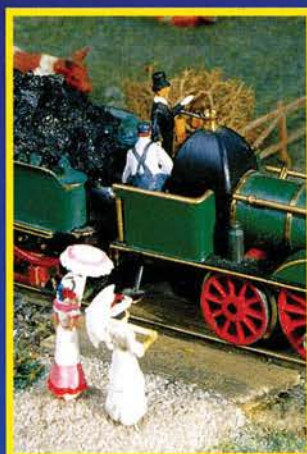
Modell Eisen Bahner

DM 5,50

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

Nr. 8/1996

E13411



Frühzeit der
Bahn als Modell

Mit Frack
und Zylinder

WERKSTATT

- Diorama-Gestaltung
- Seidenweicher Antrieb
- Fachwerk-Umbauten

BASTELTIPS

- Entgleisungs-Schutz
- Schattenbahnhöfe
- Trittschutz für Lampen
- Kupplungs-Festiger

Gnadenfrist bei Wismut

Die Taigatrommel verstummt



Großer Modellbahn-Wettbewerb

- 14 000 Mark zu gewinnen
- Super-Preise in 4 Kategorien

TESTS

Kittel-Triebwagen von Märklin
Zweikraft-Lok von Bemo in H0m
Lufthansa-Expresszug von Lima

Konkurrenz für den Pendolino

Neitec hat die Kurve raus

Leopard-Panzer
als Ideenlieferant



ERINNERN SIE SICH NOCH?



MODELL
FAHRZEUG

Der Fiat 500 führte die Tradition des legendären Topolino fort. Für den Modellhersteller Solido soll das 1:16-Modell zum Bestseller werden. MODELL FAHRZEUG zeigt schon jetzt alle Details der Miniatur, die erst Ende Juni in den Handel kommt.

Außerdem in der Juni-Ausgabe:



Marks macht mobil

MODELL FAHRZEUG präsentiert die Marks-Neuheiten Mercedes-Drehleiter und Mercedes-Pritschenwagen in der Baugröße H0.



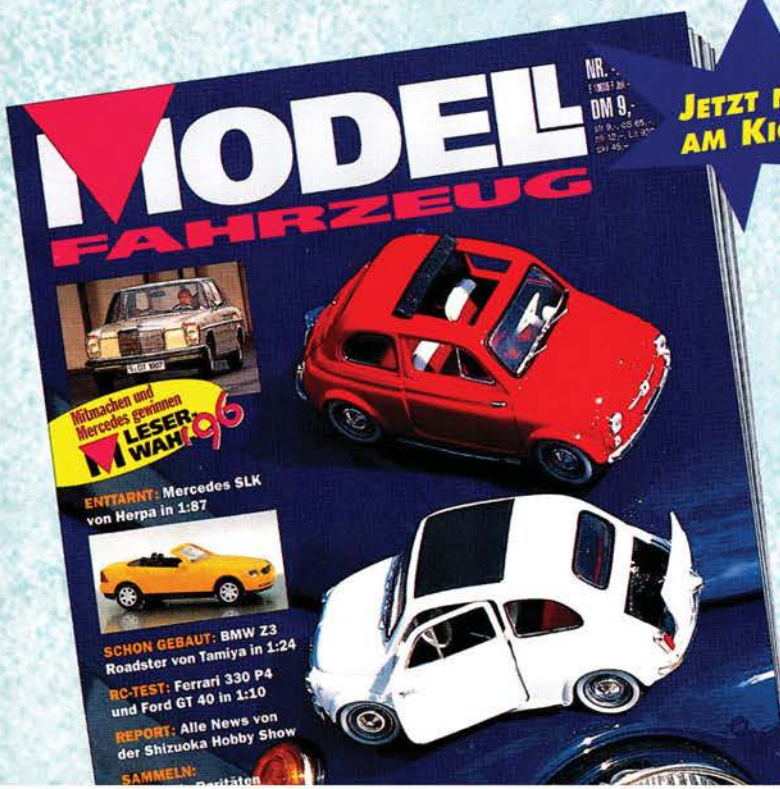
STW-Trucks

DTM, ITC und nun auch STW. Mit dabei: die Renn-Trucks aus dieser beliebten Serie im Maßstab H0.

Leserwahl '96 „Die Modelle des Jahres“ Mercedes-Klassiker zu gewinnen!



Jedes Jahr wählen die Leser von MODELL FAHRZEUG die Modelle des Jahres. Erster Preis ist ein echter Mercedes-Klassiker, eine fahrbereite /8-Limousine aus den kundigen Händen des Mercedes-Museums.



**JETZT NEU
AM KIOSK**

MODELL FAHRZEUG FREI HAUS!

Die neueste Ausgabe von MODELL FAHRZEUG direkt beim Verlag anfordern! (9,- Mark, Lieferung frei Haus). Tel. 0711/182-1229, Fax 0711/182-1756 oder per Post: Motor-Presse Stuttgart, Postfach, 70162 Stuttgart

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ/Ort

Telefon

Bitte angeben für einmalige Bankabbuchung:

Bankleitzahl

Kontonummer

Geldinstitut

Datum/Unterschrift

ME 8/96



Zuneigung

Der Pendolino kommt gut an – sowohl bei den Passagieren als auch pünktlich. Jetzt geht der Nachfolger 611 mit elektrischer Neigetechnik an den Start. **Seite 12**

Flug-Ente

Sein Gesicht gab ihm den Spitznamen Donald Duck. Der Triebzug von Lima im Design des Lufthansa-Airport-Expreß drehte seine Test-Runden. **Seite 72**



Urgestein

Solche Szenen aus der Frühzeit der hessischen Eisenbahn gibt es sonst nur zweimal jährlich im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein zu sehen. In diesem Heft durchgehend ab **Seite 94**



Gesucht:
**DIE PFIFFIGSTE
MODELLBAHNANLAGE
1996**

Modell
Eisen
Bahner

Heimwerken

Fachwerkhäuser gibt es in unterschiedlichen Varianten. Mit etwas Geschick und dem richtigen Blick für den Umbau kann man Modelle verschiedener Baustile gut kombinieren. **Seite 54**



Tolle Preise

Machen Sie mit beim Wettbewerb des MODELLEISENBAHNER. In vier Kategorien werden die Sieger der pfiffigsten Anlagen und Ideen gesucht. **Seite 92**

Rauchfrei

Vor 20 Jahren endete im Bahnknoten Crailsheim der Dampfbetrieb. Nach und nach geht den Dieselloks der Dampf aus. Seit Fahrplanwechsel ist die Murrbahn elektrifiziert. **Seite 20**



TITELTHEMA

Körper-Beherrschung

Panzer-Technologie für deutsche Neige-Züge: Neotec im Wettlauf mit Pendolino.....12

DREHSCHLEIBE

Namen + Nachrichten4

Netz-Werk

20 Jahre nach dem Dampf-Ende in Crailsheim beherrschen Elloks das Bild der Murrbahn.....20

Frist-Ablauf

Auf der Wismut-Bahn stehen die letzten Taigatrommeln im Einsatz. Das Ende naht.....24

ABENTEUER EISENBAHN

Fossilien-Fund

In der nordamerikanischen Wildnis dampft die älteste Zahnradbahn der Welt.....26

LOKOMOTIVE

Doppel-Herz

Mit Strom und Diesel: Zweikraftlok der RhB30

WERKSTATT

Frei Schnauze

Ein Schweineschnäuzchen am Haltepunkt: So gestaltet man ein beschauliches Diorama.....46

Umbau mit Schwung

Problemlos umrüsten auf Faulhaber-Antrieb.....50

Fach-Werkstatt

Fachwerkhäuser: Unterschiedliche Baustile mit dem Bastelmesser gemeistert.....54

Basteltips

Entgleisungs-Schutz, Kurzkupplungs-Sicherung, Bretter für die Gartenbahn und vieles mehr.....58

TEST

Maß-Anzug

Kittel-Dampftriebwagen für Märklin-Bahner.....62

Duales System

Die Zweikraftlok Gem 4/4 in H0m von Bemo.....68

Tiefflieger

Der ET 403 als Airport-Expreß von Lima.....72

SZENE

Nachahmungs-Trieb

Die Pendolino-Modelle in H0 und N.....76

Wechselspiel

Drei Varianten für eine Modellbahncke.....80

Namen + Nachrichten

.....86

Neuheiten

.....90

Modellbahn-Wettbewerb

Hier können Sie tolle Preise gewinnen.....92

Mit Frack und Zylinder

Modellanlage aus der Frühzeit der Eisenbahn.....94

STANDPUNKT

IMPRESSUM

GÜTERBAHNHOF

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

BAHNPOST

TREFFPUNKTE

BUCHTIPS

VORSCHAU

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



Foto: Bleiweis

Neue Doppelstockeinheit für die Strecke Stuttgart – Tübingen.**Vogtland-Bahn****Auftakt als Flop**

■ Statt wie vorgesehen mit einem Regionalisierungsschub und modernen Fahrzeugen in eine neue Epoche des Schienenverkehrs zu starten, blieb mit dem Fahrplanwechsel auf den dafür ausgewählten Strecken des sächsischen Vogtlands alles beim alten. Zwischen Zwickau und Reichenbach sowie Klingenthal und Adorf fahren weiterhin 202-bespannte Züge statt moderner Regio-Sprinter. Der Auftakt mußte verschoben werden, weil die DB den Fahrweg nicht zum festgesetzten Termin für die Geschwindigkeit von 80 km/h herrichten konnte. Als Grund wurde der lange Winter genannt. Neuer Termin für den Betriebsbeginn soll der Dezember sein. Indessen stehen die Millionen teuren RegioSprinter, von denen RVT 31 und 32 schon eingetroffen sind, in Reichenbach abgestellt.



Foto: Bartfeld

Neue RegioSprinter am 15. Juni in Reichenbach**ZugBus Regionalverkehr****Neue Nahverkehrs-Gesellschaft**

■ Im Bereich Alb-Bodensee gliederte die DB den Teilbetrieb Schienenpersonen-Nahverkehr aus dem Regionalbereich Württemberg aus und führte ihn mit der Busgesellschaft Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) zusammen. Die neue Firmenbezeichnung lautet „ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)“. Die ZugBus-Gesellschaft betreibt nun den Nahverkehr auf elf Zuglinien, darunter die Strecken Stuttgart – Tübingen, Tübingen – Aulendorf, Lindau – Radolfzell, Ulm – Friedrichshafen, Ulm – Titisee und Aalen – Ulm. ZugBus setzt auf der Strecke Stuttgart – Tübingen bereits eigene Wagen ein. Es handelt sich um neue Görlitzer Doppelstockfahrzeuge, die rot lackiert sind. Der Farbton RAL 3020 Verkehrsrot dominiert, einige Streifen sind in Lichtgrau RAL 7035 gehalten. Der neue DB-Lack dürfte damit für Nahverkehrsfahrzeuge feststehen.



Foto: Henschel

SE 3113 am 23. Mai bei Wuppertal-Elberfeld.**Stadtexpreß Aachen – Bielefeld****Doppelstockwagen im Einsatz**

■ Seit dem 13. Mai wurden auf den StadtExpreß-Linien Aachen – Bielefeld und Aachen – Iserlohn Doppelstocksteuerwagen eingesetzt. Ab Fahrplanwechsel sollten alle Züge dieser Linien mit Doppelstockwagen und zugehörigen Steuerwagen verkehren. Damit entfällt in Aachen der bis dahin erforderliche Lokwechsel. Bei den Erprobungen ergaben sich allerdings Schwierigkeiten. Die ausklappbaren Trittstufen an den Einstiegstüren der Steuerwagen berührten in Aachen und Hamm Bahnsteigkanten und beschädigten diese. Das Eisenbahn-Bundesamt beendete daraufhin zunächst den Einsatz der Steuerwagen. Die Probleme entstehen, weil einige Bahnsteigkanten aufgrund von Sondergenehmigungen gebaut worden waren und die Trittstufen mehr Platz beanspruchten. Die 18 Doppelstock-Steuerwagen der Bauart 761.2 wurden in Aachen-West bis zur Lösung des Problems abgestellt. Durch ein zusätzliches Modul mußte eine technische Überwachung der Trittstufen eingebaut werden: Der Lokführer erhält nun eine Meldung, daß die Stufen eingeklappt sind. Außerdem muß die DB mit einem Wahlschalter sicherstellen, daß die Trittstufen an bestimmten Bahnsteigen nicht ausklappen. Die Wagen gingen Ende Juni wieder in Betrieb.

Anläßlich des hundertsten Geburtstags der elektrischen Straßenbahn fand in Nürnberg ein Straßenbahnkorso statt. Den Auftakt in der Fahrzeugparade bildete der 1896 gebaute Triebwagen Nummer 3.



Foto: Winnig

Badische IVh**Höhen und Tiefen**

■ Nach ihrer zweiten Aufarbeitung beeindruckte die 18 316 bei Sonderfahrten am 27. April von Saalfeld nach Nürnberg und vom 17. bis 19. Mai von Nürnberg nach Dresden und zurück durch ihre Laufruhe und Leistungsfähigkeit. Auf der Rückfahrt von Dresden nach Nürnberg erwärmte sich ein Tender-Achslager. Die Lok blieb in Nürnberg und erhielt dort ein neues Achslager. Am 25. Mai mußte die vor einen Sonderzug Stuttgart – Konstanz gespannte 18 316 ihre Fahrt in Böblingen beenden, weil das Lager starke Verschleißerscheinungen zeigte. Nach Abstimmung mit dem Eigentümer der Lok, dem in Mannheim ansässigen Landesmuseum für Technik und Arbeit, wollen die Ulmer Eisenbahnfreunde die Maschine wieder nach Meiningen zur Ausbesserung bringen. Im Juni und Juli mußte die 03 1010 als Ersatzlok bei Sonderfahrten verwendet werden.



Foto: Motz

18 316 am 19. Mai in Miltitz-Roitzschen mit dem UEF-Sonderzug.



Foto: Henschel

Schnellfahrlok der Baureihe 101.

Schnellfahrlok 101 der DB

Frischer Wind im Lokomotivpark

■ ADtranz stellte am 1. Juli in Kassel die erste Schnellfahrlok 101 vor. Die DB AG teilte im Dezember 1994 nach längerer Ungewißheit ihren Großauftrag zum Elektrolokbau unter ABB, AEG und Siemens auf. ABB sollte für 860 Millionen Mark 145 Maschinen einer 220 km/h schnellen Drehstrom-Lokomotiven mit 6400 kW Leistung liefern. Die Serie soll bis Juni 1999 abgeschlossen werden. Eine Neuheit für elektrische DB-Lokomotiven sind Scheibenbremsen und eine Geschwindigkeitsmessung mittels Radar. Die Komponenten der 101 konnten schon seit 1992 in den Lokomotiven 120 004 und 005 erprobt werden. Die 101 muß nun für die Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt vorbereitet werden.



Foto: Heilmann

234 546 nach der Hauptuntersuchung in Cottbus.

234-Umbau

Umrüstaktion für 140 km/h

■ Im April 1996 wurden zwei weitere Lokomotiven der Baureihe 232 zur 234 umgebaut. Diese Arbeiten erfolgten im Rahmen der Schadgruppe I 8. Aus der 232 545 entstand die 234 545 (Betriebshof Seddin) und aus der 232 546 die 234 546 (Betriebshof Cottbus). Bei der Hauptuntersuchung im Werk Cottbus erhielten beide Maschinen eine elektropneumatische Bremssteuerung und ZWS/ZDS (Zeitmultiplexe Wendezug- und Doppeltraktions-Steuerung). Mit dieser Ausrüstung ist es möglich, Güterzüge im Verband Lok – Zug – Lok zu fahren, wobei die Schublok von der führenden Maschine gesteuert wird. Die Befehls- und Steuerübermittlung erfolgt über die ep-Bremse. Bei Reisezügen kann eine Schublok mittels UIC-Leitung gesteuert werden.

Die Lok mit dem Karriere-Knick

Der Abend des 1. Juli versprach den Superlativ, einem Weltwunder nahe. Nun ist es geschafft. Die Schöpfer lüfteten ihr Geheimnis, das sie viele Monate lang gehütet hatten wie ihre eigenen Augäpfel. Und dann stand nach jahrelangem Hickhack enthüllt da, womit doch alle gerechnet hatten: eine rote Lokomotive namens 101, der jüngste Sproß in der großen DB-Lokfamilie – siehe links. Endlich, möchte man sagen. Denn daß der bestehende Lokomotivpark nicht noch stärker überaltert ist, dafür hat zuletzt ausschließlich das umfangreiche Beschaffungsprogramm der Deutschen Reichsbahn gesorgt. Gemeinsam mit den Einheits-Elloks der früheren DB werden die ehemaligen DR-Maschinen noch lange Zeit das Rückgrat der Traktion bilden. Doch das alles verblaßt unter einem neuen Stern, der in diesen Tagen aufgeht: eben dieses Flaggschiff 101. Technologische, ökologische und wirtschaftliche Maßstäbe wollen ihre Erbauer setzen – und dadurch die Erwartungen ihres Kunden DB AG übertreffen. Das klingt kompetent, ehrgeizig, visionär. Doch bei näherem Hinsehen legen sich die ersten Falten auf das flache Antlitz der im neuen Einheits-Design gehaltenen Schnellfahrlok. Ihr ist zugeordnet, die Nachfolgerin der E 03 (103) zu werden. Doch deren charismatische Erscheinung ließ in den späten 60er Jahren noch aufblicken. Damals, so tönten Imageplakate, gewöhnten sich die Loks der DB gerade das Rauchen ab. Schon in ein paar Jahren werden sie sich auch noch das Rasen abgewöhnen müssen. Schnelle E-Loks wie die 103 hatten seinerzeit eine Zukunft. Wenn die DB aber den Einsatz schneller Triebzüge im Fernverkehr so forciert wie es derzeit erkennbar ist, hat die 101 ihre heute gepriesenen Stärken schon um das Jahr 2005 ausgespielt. Dann wird der 220 km/h schnelle Renner die Vorzüge seiner radar-überwachten, elektronischen Schlupf- und Gleitregelung nur noch vor erheblich langsameren Güterzügen ausreizen können. Treffen diese Planungen der DB AG zu, werden die 145 bestellten Loks der Reihe 101 eher eine Übergangslösung sein. Der Karriereknick vom Flaggschiff zur Güterzuglok ist damit vorprogrammiert. Dafür hätte es des Hickhacks um die neue Loktype nicht bedurft. Aber Superlative brauchen nun mal ihre Zeit, egal wofür sie auf Dauer gut sind. Und sei es für den gezielten Schuß übers Ziel hinaus.



Hans-Joachim Gilbert

Harzer Schmalspurbahnen

Neuer Meterspur-Fahrplan

■ Der Sommerfahrplan brachte auf den Harzer Schmalspurbahnen einige Veränderungen. Zum Brocken fahren täglich zehn dampfbetriebene Züge – damit ist faktisch ein Stundentakt gewährleistet. Zwischen Nordhausen und Wernigerode gibt es wieder drei Zugpaare. Per Kurswagen ist die Fahrt von der Selketalbahn bis auf den Brocken möglich. Ab 2. Juni werden täglich drei der insgesamt vier beschafften Triebwagen eingesetzt. Die Triebwagen sollen in erster Linie dem Schüler-, Berufs- und Regionalverkehr zugute kommen. Durch Einmannbetrieb erlauben die drei ehemals Langeooger Triebwagen 187 011, 012 und 013 und der Wittenberger Neubautriebwagen 187 015 einen kostengünstigeren Einsatz.



Foto: Klatt

Am 27. April kehrte auf die Franzburger Südbahn Velgast – Tribsees noch ein letztes Mal Leben zurück, als der in Stralsund stationierte VT 137 099 mit Beiwagen eine Sonderfahrt absolvierte.

**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.)

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

REDAKTION

Kurt Honigfogl, Thomas Hanna-Dauod,
Hartmut Lange, Uwe Lechner,
Andreas M. Rantzsch, Dr. Franz Rittig,
Jens Tauscher

ANZEIGEN

Leitung: Klaus Schachenmayer
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Anzeigenverkauf: 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,
J. H. Broers, Klaus Bünger, Jürgen Dill,
Peter Federmann, Christian Fricke,
Christoph Grimm, André Halusa,
Frank Heilmann, Marcus Henschel,
Michael Hubrich, Rolf Jünger,
Georg Kerber, Manfred Lohkamp,
Fritz Osenbrügge, Erich Preuß,
Fritz Rümmelein, Jörg Seidel,
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 MODELLEISENBÄHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferungsspflicht. 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.



Foto: Polnik

218 213 mit einem Silberling in Bayreuth.**Bayerntakt****Kurzzüge im neuen Fahrplan**

■ Zum Fahrplanwechsel erfolgte durch den Bayerntakt auf vielen Strecken des Freistaats eine Angebotsverbesserung. Auch an Wochenenden wird vielerorts ein Taktverkehr angeboten. Der Taktverkehr ermöglicht einen wirtschaftlicheren Einsatz der Triebfahrzeuge. Neben Triebwagen und Wendezügen müssen in verkehrsschwachen Zeiten aus umlaufbedingten Gründen gelegentlich auch Kurzzüge fahren. Eigenwillig wirken Einheiten, die aus einer 218 und einem Wagen bestehen.

Ladungsverkehr der DB**Neue Organisation bei Gütertransporten**

■ Der Güterverkehr der DB – DB Cargo – will seine Vertriebs- und Unternehmensstruktur näher am Markt und an den Kundenanforderungen ausrichten. Die Organisation soll in zwei Schritten weiterentwickelt werden. Ab 1. Juli strukturiert sich der Vertrieb nach Branchen und Transportgütern in fünf Marktgebiete. Mit dieser Gliederung will DB Cargo seine Wettbewerbsfähigkeit erhöhen. Die Marktposition ausbauen und eine höhere Produktivität erreichen. Im zweiten Schritt erfolgt zum 1. Januar 1997 die Umwandlung der heutigen 30 Regionalbereiche Ladungsverkehr in 20 Niederlassungen Ladungsverkehr mit etwa 96 Außenstellen „DB Cargo Bahnhof“. Schon im Herbst soll in Essen ein „Informationszentrum Cargo“ als regional und zeitlich begrenzter Vorläufer des geplanten Kunden-Service-Zentrums seinen Betrieb aufnehmen.

MaK-Diesellok im Probeinsatz**Testfahrten mit Güterzügen**

■ Bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) traf am 22. April die DE 1024, DB-Betriebsnummer 240 002 „Westerland“ zu einer zweiwöchigen Erprobung ein. Die Lokomotive wurde in den Bereichen Süd und Nord vor schweren Güterzügen umfangreichen Tests unterworfen. Anfang Mai begann für die Lok bei der Dortmunder Eisenbahn GmbH ein zunächst auf drei Monate angesetzter Probebetrieb. Schon Anfang 1993 war die 240 003 im schweren Montanverkehr zwischen Duisburg und Bochum im Einsatz. Bei Anfahrversuchen am Heißener Berg in Mülheim an der Ruhr stellte sie mit 3080 Tonnen Zuggewicht einen Rekord auf. Bei positivem Probebetrieb könnte ein Ankauf einer 240 durch die Dortmunder Eisenbahn erfolgen.



Foto: Naumann

Sechssachsige Großdiesellok 240 002 am 24. April in Kendenich vor einem Übergabezug.**Verkehrsverbund Rhein-Sieg****Europa-Ausschreibung**

■ Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH schrieb die Nahverkehrsleistungen auf den DB-Strecken Köln – Gummersbach, Köln – Jückerath und Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel europaweit aus. Betriebsbeginn soll der Sommerfahrplan 1998 sein. Als aussichtsreichster Bewerber gilt die Häfen- und Güterverkehr Köln GmbH, die hier künftig Triebwagen einsetzen will.

Zwischenhalt

■ Als erster Unternehmensbereich der DB soll der Güterverkehr zum 1. Januar 1997 in eine Aktiengesellschaft (DB Cargo AG) umgewandelt werden.

■ Die Regiobahn Bitterfeld GmbH (RBB) ist seit dem 14. Juni eine Bahn des öffentlichen Verkehrs. Die RBB will sich auch im SPNV engagieren.

■ Bei der DB fahren auch Güterzüge mit Namen, zum Beispiel der Direktzug „Thor“ für Stahlprodukte von Hagen nach Malmö. Der „Ostwind“ fährt viermal pro Woche von Berlin nach Moskau.

■ Das Institut der deutschen Wirtschaft schätzt die finanziellen Belastungen durch die Bahnreform höher ein als geplant. Statt 44,2 Milliarden würden die Maßnahmen vor allem wegen der Personalüberleitung 58 Milliarden kosten.

■ Am 10. Juni sorgte der Bruch eines 50 cm weiten Wasserrohrs beim Hamburger Bahnhof Dammtor für ein Verkehrschaos. Der Haupteingang und eine Ladenpassage waren betroffen.

■ Am 1. Juni eröffneten die Harzer Schmalspurbahnen in Wernigerode, Marktstraße 3, ihr ServiceCenter. Dort sind Fahrkarten, Reservierungen und Infos erhältlich, im BahnShop Souvenirs.



Foto: Wiesenfarth

Lackvarianten: Am 24. April fuhren 218 217 in ihrer bei-ge-roten Versuchslackierung und die 218 418 des Touristik-Sonderzugs zusammen als Leerzug von Crailsheim nach Nürnberg.

Geschäftsergebnisse der DB AG

Zweites Jahr nach der Reform

■ Bei der Bilanzpressekonferenz der DB stellte Bahnchef Dürr fest, das Jahr 1995 habe Fortschritte bei dem Vorhaben gebracht, mehr Verkehr für die Schiene zu gewinnen. Der Aufwärtstrend soll auch 1996 weitergehen, so daß der Konzernumsatz erstmals 30 Milliarden erreichen könnte. Im Personenfernverkehr nahm der Umsatz um 6 Prozent auf mehr als 5 Milliarden DM zu, davon entfallen 1,4 Milliarden auf den ICE. Die Auslastung der Züge konnte um 5 Prozent verbessert werden. Mit über 11 Milliarden DM, 5 Prozent mehr als im Vorjahr, ist der Personennahverkehr weiterhin der bedeutendste Geschäftsbereich der DB. Die DB konnte inzwischen 30 Verkehrsverträge mit Ländern und Kommunen abschließen. Im Güterverkehr sank der Umsatz um 300 Millionen Mark auf rund 7 Milliarden. Der Gesamtkonzern beschäftigte 1995 insgesamt 312 579 Mitarbeiter, die AG allein 276 957 und damit 8 Prozent weniger als im Vorjahr.

■ Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erwartet für 1996 einen moderaten Anstieg der Fahrgastzahlen um 1% und einen Rückgang im Eisenbahngüterverkehr um 0,4%. 1995 gingen die Beförderungszahlen im ÖPNV um 0,6% auf 7,9 Milliarden zurück.

■ Der Münchener Flughafen im Erdinger Moos soll in etwa zwei Jahren mit einer zweiten S-Bahn-Linie erreichbar sein. Der Verwaltungsgerichtshof gab grünes Licht für die 6,7 km lange Strecke ab Neufahrn.

■ Der Geschäftsbereich Güterverkehr (DB Cargo), die NS Cargo in den Niederlanden und die CSX Corporation in den USA bilden ein Gemeinschaftsunternehmen für den Haus-Haus-Gütertransport in Europa. Das Angebot wird zunächst vor allem auf Hafenstädte wie Rotterdam und Hamburg konzentriert.

■ Zum 31. Mai endete der Transport von Straßenrollern zu den Glas- und Porzellanfabriken im Tettauer Winkel. Die Transporte waren 1952 durch die Grenzziehung erforderlich geworden.

■ Seit Anfang Juni gibt die DB die Fahrgastzeitung „Takt“ für ihre Fahrgäste des Nahverkehrs in 20 Regionalausgaben heraus. „Takt“ ist kostenlos bei Fahrkartenausgaben erhältlich.

■ Die Münchener S-Bahn erhält ab 1998 mit Finanzhilfen des Freistaats Bayern

133 neue Triebzüge der Baureihe 423. Die neuen Züge werden mit einer Klimaanlage ausgestattet sein und dürfen 140 km/h schnell fahren.

■ Am 7. Mai wurde das neue Werk der Ringfeder GmbH in Krefeld-Fischeln übergeben. Die zu Siemens gehörende Firma Ringfeder stellt Zug- und Stoßvorrichtungen her.

■ Die deutschen Schienenfahrzeug-Hersteller leiden unter einem Preisverfall. Trotzdem sehen sie sich für die künftigen Investitionen der DB und anderer Bahnen gut gerüstet, wie bei einer Fachtagung des Verbands der Deutschen Bahnindustrie betont wurde.

■ Die Vermarktungsgesellschaft Hansarail der DB AG und der Schwedischen Staatsbahnen bietet im Güterverkehr zur Zeit drei Direktverbindungen an, weitere sind geplant.

■ Seit 2. Juni verkehrt ein Nachtzug der CityNightLine von Zürich nach Berlin und Dresden. Er ersetzt einen herkömmlichen Schnellzug.

■ Im März sank der Bahn-Umsatz im Stückgutverkehr gegenüber dem Vorjahresmonat um 19,9 Prozent von 211 auf 169 Millionen Mark. Der Umsatz des Ladungsverkehrs nahm um 2,4% ab.

■ Am 29. Mai begannen die SBB mit dem Bau eines Zugangsstollens und eines

Häfen und Güterverkehr Köln

Lokmodernisierung beendet

■ Die Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK) hat die Modernisierung von acht dieselhydraulischen Lokomotiven abgeschlossen. Als letzte Maschine kehrte DH 38 aus dem ADtranz-Werk in Kassel zurück. Dort hatten die zwischen 1961 und 1966 bei Deutz in Köln gebauten Lokomotiven eine vollständige Überholung und eine neue Antriebsanlage erhalten. Die HGK AG, die Nachfolgegesellschaft der Köln-Bonner-Eisenbahnen und der Köln-Frechen-Benzelrather-Eisenbahn, verfügt damit über acht Loks des Typs DG 1002 mit 808 kW Leistung und sechzehn moderne MaK-DE-Maschinen der Bauart 1002 mit 1320 kW.



Foto: Naumann

DH 38 am 12. Mai 1996 im Bw Brühl-Vochem.

Kölner S-Bahn

Flughafen-Strecke genehmigt

■ Die S-Bahn zum Köln-Bonner Flughafen kann gebaut werden. Das Land Nordrhein-Westfalen und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg gaben grünes Licht zum Baubeginn. Die neue Strecke wird parallel zur ICE-Anbindung des Flughafens verlaufen. Geplant ist eine Verlängerung der S 13 von Düren über Köln-Vingst nach Troisdorf. Später könnte eine Verlängerung bis Bonn erfolgen. Der Flughafen verfügt bisher über unzureichende Nahverkehrsanschlüsse.

Schachts bei Sedrun für den 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnel.

■ Zum Fahrplanwechsel entfielen bei der Zürcher S-Bahn 60 von 116 Zugbegleiter-Stellen. Die SBB bauen den Zugbegleitersdienst im Nahverkehr bis 1998 stark ab.

■ Speisewagen werden in Österreich seit Fahrplanwechsel nicht mehr von Wagons-Lits, sondern von der Firma Trainristo bewirtschaftet.

■ Die wegen eines Kraftwerksbaus geschlossene Wiener Schnellbahnstation Lobau wird Anfang September wieder in Betrieb genommen.

■ Der Stundentakt zwischen Kerkrade und Aachen wird im Sommer zum Teil im Probetrieb von einem neuen Talbot-Triebzug Talent übernommen.

■ Entwicklungshilfeminister Spranger konnte am 17. Mai an der Strecke Ploče – Sarajevo zwei mit deutscher Hilfe wiederaufgebaute Bahnbrücken freigeben.

■ Die französischen Eisenbahnen installierten Ende Mai in Zügen der Strecken von Paris nach Straßburg und Luxemburg zunächst für einen Monat probeweise Fernsehsalons.

■ Nach einem Umbau für 24 Millionen Mark ist die Fahrt im südafrikanischen BlueTrain teurer geworden: Die billigste Fahrt zwischen Kapstadt und Pretoria kostet nun 1430 statt bisher 850 DM.



Studie des DET 201 aus dem Waggonbau Görlitz

FRAGE**ZEICHEN**

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



Foto: Stroner

■ Auf den Höhen des Erzgebirges im Freistaat Sachsen liegt ein bekannter Wintersport- und Kurort, der seit 1897 durch eine Schmalspurbahn erreichbar ist. Die 750-Millimeter-Bahn hat eine Gesamtlänge von 17,4 Kilometern und zweigt von der normalspurigen Strecke ab, die von Flöha über Annaberg-Buchholz nach Bärenstein führt. In fast ständiger Steigung überwindet die Bahn 240 Meter Höhenunterschied; der Endbahnhof liegt exakt auf 893,962 Metern über dem Meeresspiegel. Unmittelbar vor Einfahrt in die Station rumpeln die Züge über einen interessanten Stahlviadukt. Wer noch höher hinauf will, steigt nach kurzem Fußmarsch in eine Schwebebahn um, die zur Spitze eines sehr bekannten Berges führt. Wie heißt der Ort?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. August 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 Juniheft lautete „Sonnenberg“. Die 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen“ haben gewonnen: Klaus-Peter Andersen, 24975 Husby; Gerhard Beagall, 16928 Pritzwalk; Martin Brose, 30519 Hannover; H. Christ, 10217 Berlin; Wolfgang Emmerich, 69245 Bammental; Matthias Fassian, 06237 Leuna; Edeltraud Firl, 02730 Ebersbach; Dennis Grzymieslawski, 37127 Dransfeld; Tibor Haraszi, 13465 Berlin; Klaus Heinzerling, 61440 Oberursel; Dietmar Hohlfeld, 70771 Leinfelden-Echterdingen; Andreas Jäger, 98667 Schönbrunn; Dettmar Klopfer, 59387 Ascheberg; Jürgen Kositz, 81671 München; Helmut Kurz, 95509 Marktschorgast; Michael Leuow, 55120 Mainz; Martin Mast, 45329 Essen; Wilfried Mayer, 74523 Schwäbisch Hall; Detlef Moser, 44328 Dortmund; Andreas Müller, 15232 Frankfurt (Oder); Günter Müller, 31303 Burgdorf; Ulrich Oehler, 80469 München; Florian Pötzelsberger, A-5110 Oberndorf; Klaus Reißmann, 04275 Leipzig; Stefan Richter, 02763 Zittau; Helmut Ringel, 47623 Kevelaer; Bernd Rogge, 17491 Greifswald; Maximilian Schmidt, 41199 Mönchengladbach; Hanspeter Schneider, 74076 Heilbronn; Dieter Schwarz, 15366 Dahlewitz-Hoppegarten.

Waggonbau Görlitz**Doppelstock-Triebwagen in Planung**

Grafik: DWA

■ In absehbarer Zeit erweitert die DWA Görlitz ihre Angebotspalette der Doppelstockfahrzeuge um ein neues Produkt. Derzeit wird die Produktion eines dreiteiligen Doppelstock-Elektrotriebzugs vorbereitet, der die Bezeichnung DET 201 trägt. Ein Prototyp des 140 km/h schnellen Triebzugs wird in Kürze gebaut; er soll ab Ende 1997 probenhalber im Dresdener S-Bahn-Verkehr eingesetzt werden. Die Platzkapazität ist sehr flexibel. In der kleinsten DET-Einheit, die aus einem Trieb- und einem Steuerwagen besteht, stehen 181 Sitzplätze zur Verfügung. Mit einem Mittelwagen erhöht sie sich auf 311 Plätze, auf 532 mit drei Mittelwagen. Zusätzlich der Stehplätze stehen 372 bis 1104 Plätze bereit. Die Einstiegshöhe beträgt 600 bis 760 mm, so daß Bahnsteighöhen von 350 bis 760 mm bedient werden können. Die Eigenmasse der 79,69 Meter langen dreiteiligen Einheit beträgt 161,5 Tonnen. Im dreiteiligen DET sind ein Triebkopf, ein Motormittelwagen mit einem angetriebenen Drehgestell und ein Steuerwagen gekuppelt.

Bahnhofsfest**Koblenzer Raritäten-Ausstellung**

■ Am 11. und 12. Mai fand in Koblenz ein großes Bahnhofsfest statt. Interessante Exponate waren beispielsweise die 182 001, ein SVT 137 und die 116 002. Sonderfahrten fanden mit dem SVT 137 und einem VT 137 statt. Probleme gab es mit der Stromlinienlok 01 1102: Sie sollte am 11. Mai einen Sonderzug von Hamm nach Koblenz bringen. In Hagen hatte sie bereits 60 Minuten Verspätung eingefahren, in Koblenz waren es vier Stunden.



Foto: Henschel

Sonderfahrt mit VT 137 099 am 12. Mai.

Umbau im Werk Stendal**Funkfernsteuerung in Baureihe 298**

■ Die DB will zwei Lokomotiven der Baureihe 298 mit Funkfernsteuerung ausstatten. Nach diesen Arbeiten erhalten sie die neue Baureihennummer 297. Zwei Vorauslokomotiven sollen bis zum Juli fertiggestellt sein. Bis Ende Oktober wird ein umfangreiches Erprobungsprogramm durchgeführt. Danach sollen jeweils zehn Maschinen der Baureihe 298 pro Monat eine Funkfernsteuerung erhalten. Die Arbeiten werden vom Werk Stendal durchgeführt. Der Umbau aller 60 in Hennigsdorf gebauten Lokomotiven der Baureihe 298 soll im März 1997 beendet sein.

Foto: Heilmann



Rangierlok 298 331 im Bahnhof Küstrin Kietz



Foto: Hubrich

Station Arbeitsamt der neuen Straßenbahn.

Oberhausen – Mülheim

Neue ÖPNV-Trasse im Ruhrgebiet

■ Am 1. Juni wurde die neue Straßenbahnlinie Oberhausen – Mülheim mit großen Feierlichkeiten eröffnet. Neben der Straßenbahn nimmt die neue ÖPNV-Trasse zwischen Oberhausen Hbf und Oberhausen-Sterkrade Bahnhof auch zahlreiche Buslinien auf. In Spitzenzeiten finden 42 Fahrten je Stunde und Richtung auf der rund sechs Kilometer langen Trasse statt. Der neue Verkehrsweg folgt einer historischen Spur, denn für die Strecke konnte eine ehemalige Werksbahn umgebaut werden.

Güterverkehrszentrum Kassel

Neuer Ansatz

■ Noch im laufenden Jahr soll der Bau des Güterverkehrszentrums Kassel beginnen. Später soll es in Deutschland 40 dieser Zentren geben, deren Aufgabe es ist, Schiene und Straße zu verknüpfen. Günstige Anbin-

dungen im Schienen-, Straßen- und Luftverkehr machten den Standort Kassel attraktiv. Die DB plant, ihren Umschlagbahnhof 1998 in Betrieb zu nehmen. Den Anstoß zum Bau des 500 Millionen Mark teuren Zentrums gaben Spediteure, weil sie sich an ihren alten Standorten nicht ausdehnen konnten.

Woltersdorfer Straßenbahn

Beiwagen-Fest zur Inbetriebnahme

■ Der Woltersdorfer KSW-Beiwagen 22 wird voraussichtlich bis zum 25. August fertiggestellt sein. An diesem Tag soll ein Fest stattfinden, zu dem alle Spender eingeladen sind. Viele Spender blieben anonym – sie können sich beim Woltersdorfer Betriebsstellenleiter Herrn Peters telefonisch unter 03362/5215 melden, um bei der Inbetriebnahme dabei zu sein.

Der neue Waldau-Tunnel bei der Haltestelle Waldau.

Stuttgarter Stadtbahn

Neuer Tunnel

■ Der aus einer 1064 Meter langen zweigleisigen und zwei insgesamt 465 Meter langen eingleisigen Röhren bestehende Waldau-Tunnel der Stuttgarter Stadtbahn wird bis zum Jahresende so weit vollendet sein, daß der Innenausbau beginnen kann. Der Tunnel zweigt von der heutigen Stadtbahnlinie im Zuge der Neuen Weinsteige ab und führt bis zur Haltestelle Ruhbank (Fernsehturm). Die neue Stadtbahn wird voraussichtlich am 23. Mai 1998 eröffnet und 1999 in den Filddorraum nach Heumaden verlängert.



Train-Safe®

Train-Safe
wird größer.
Neue Spurweiten: 0, I, II
mit zugehörigen Schmalspurweiten
Neue Längen: H0 jetzt bis 3 m
Neue Fertigungs-Kapazitäten:
Bitte beachten Sie unsere neue Anschrift!

Das befahrbare Vitrinensystem



Train-Safe –
aus der Vitrine direkt auf die Anlage
– aus eigener Kraft

Über die vielfältigen Vorzüge
dieses attraktiven Systems
informieren wir Sie gerne.

HLS
Dipl.-Ing. H. Berg
Handhabungs- und
Logistik-Systeme

Am Daßenborn 20
57482 Wenden
Tel. 0 27 62/97 92 82
Fax 0 27 62/97 92 83

Prospekt und Preisliste auf Anfrage kostenlos.
Lieferbare Spurweiten: Z, N, Nm, TT,
H0, H0m, H0e, 0, 0m, 0e, I, I m, II, II m.
Händleranfragen erwünscht.



Polnische Lokomotive Pm 36-2

Dampflok-Ersatz

■ Da ihre Kesseluntersuchung länger als drei Jahre zurücklag und damit nicht der in Polen üblichen Norm entsprach, durften die Dampflokomotiven des Lausitzer Dampflok-Clubs, 03 204 sowie 44 225, am 4. Mai nicht wie geplant den Sonderzug Cottbus – Forst – Breslau im Durchlauf befördern. Dieser Umstand bescherte der polnischen Pacific-Dampflok Pm 36-2, die erst 1995 eine Hauptuntersuchung erhalten hatte, ihren ersten Einsatz im Ausland.

Foto: Heilmann

Pm 36-2 am 4. Mai im Grenzbahnhof Forst



Foto: van Alphen

Die 1911 gebaute Lok 3737, die letzte Dampflok der Niederländischen Eisenbahnen, erhielt einen neuen Kessel und steht wieder für Sonderfahrten zur Verfügung. Am 25. Mai nahm sie an der „Nationale Stoom Manifestatie“ in Utrecht teil.

TOP + FLOP

Top: Ferien-Ticket

■ Sie ist wieder da – die Ferien-Karte für den Bahn-Urlaubsreisenden. Die Tourenkarte wurde vor einigen Jahren von der damaligen Bundesbahn abgeschafft. Seit dem 1. April 1996 gibt es das Ferien-Angebot der umweltfreundlichen Mobilität mit den Zügen der Deutschen Bahn AG wieder. Jede Person, die einen Fernverkehrsfahrschein im Mindestwert von 199 Mark – mit Bahn-Card 100 Mark – für Hin- und Rückfahrt gelöst hat, kann das Ferien-Ticket kaufen. Der Sonderfahrchein selbst kostet 60 Mark, für vier weitere Begleitpersonen zahlt man je 30 Mark, für Kinder unter 12 Jahren sogar nur 15 Mark. Das Ferien-Ticket gilt drei Wochen lang jeden Tag ab 8.30 Uhr morgens als Netzkarte. In einem der 26 von der Bahn AG ausgewiesenen Feriengebiete kann man in den Zügen des Nahverkehrs sowie in allen Interregio-Zügen fahren. Das neue Angebot bietet vor allem für Familien eine kostengünstige Alternative zum streßreichen Urlaub mit dem Auto. Die deutschen Feriengebiete vom Berchtesgadener Land über den Harz bis zu den Nord- und Ostseeküsten warten mit vielen idyllischen Bahnstrecken auf, die der Eisenbahnfreund nun im Urlaub noch günstiger bereisen kann.

Flop: Reisendenbefragungen

■ „Die Deutsche Bahn AG führt in diesem Zug eine Reisendenbefragung durch, um die Reisegewohnheiten ihrer Fahrgäste besser kennenzulernen“. So tönt es tagtäglich aus den Bord-Lautsprechern der Deutschen Bahn. Hunderte von freien Mitarbeitern eines bekannten Münchener Forschungsinstitutes befragen die Reisenden in den Zügen des Nah- und Fernverkehrs. Die Interviews mögen für die Deutsche Bahn wichtige statistische Zahlen ergeben. Für den Kunden, der befragt wird, sieht es da anders aus. Die Interviewer arbeiten mit einem standardisierten Fragebogen, der keine zusätzlichen Eintragungen zuläßt. In erster Linie interessieren die Deutsche Bahn Angaben aus dem Fahrschein. Da sind vor allem Abgangs-, Ziel-, und Umsteigebahnhöfe wichtig. Auch der Reisezweck wird abgefragt. Hat der Reisende die Frageprozedur hinter sich und will nun selbst einige Anmerkungen zu seinen Erfahrungen mit der Bahn machen, winkt der Interviewer nach einer kurzen Unterhaltung vornehm ab. „Dazu gibt es Beschwerdestellen bei der Deutschen Bahn AG“ heißt es dann, „ich kann ihre Kritik nicht in den Fragebogen eintragen, dazu ist keine Spalte vorgesehen“. Es nützt auch nicht viel, daß eine freie Frage zur Verfügung steht, bei der die Deutsche Bahn zum Beispiel wissen will, wie oft man im letzten Jahr mit dem Zug gereist ist. Der Kunde verdient es, wenn er schon nach den „Reisegewohnheiten“ befragt wird, daß seine Anregungen aufgenommen werden. Außerdem beraubt sich die Deutsche Bahn selbst der Chance, mehr über die Meinungen ihrer Kunden zu erfahren.

In der kompakten Broschüre: die Ticket-Regionen.

Haben auch Sie bei Straßen- und Eisenbahn Tops oder Flops erlebt? Schreiben Sie an: MODELLEISENBAHNER, Kennwort „Top und Flop“, Olgastraße 86, 70180 Stuttgart.

Frankreich

Doppelstock-Triebwagen

■ Die französischen Fahrzeugfirmen ANF und GEC Alsthom stellten den Modellentwurf des doppelstöckigen Elektrotriebzugs TER 2N vor. Die SNCF plant, von diesen für den Regionalverkehr bestimmten Fahrzeugen 58 Einheiten zu beschaffen für die Regionen Nord/Pas de Calais, Rhone/Alpes und Provence/Cote d'Azur. Die zweiteiligen TER 2N erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Der Auftragswert liegt umgerechnet bei 472 Millionen Mark, wobei eine Option über weitere acht Triebzüge besteht. Die ersten Prototypen sollen im September geliefert werden.



Foto: Heilmann

Modell des TER 2N.

Vorbereitung zum Jubiläum

Putzaktion bei SBB

■ Im Jahr 1997 werden die Schweizer Bahnen 150 Jahre alt. Bis dahin erfolgt in vielen Bahnhöfen ein Großputz. In einer Gemeinschaftsaktion von Ajax und den SBB werden 550 Bahnhöfe einer Großreinigung unterzogen. Dabei wird nicht nur geputzt, sondern auch gestrichen, ausgetübbelt und ersetzt. Bis zum Herbst 1996 soll die Aktion abgeschlossen sein.



Foto: DB AG