

Oktober 1996

Modell Eisen Bahner

DM 5,50

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

Nr. 10/1996

E13411



BASTELTIPS
Schotter aus Haselnüssen
Moderne Betonbrücke in N
Reinigung für Z-Lokräder
Kurzer Packwagen in TT

Service unterm Ärmelkanal

Mit Mitropa nach Glasgow

Limburger Zigarren im Aartal

Die letzte Raucher-Bastion

Geburtstagsfeier in Ungarn

27 Dampfloks zur Parade

WERKSTATT

- Anlagenbau mit Fertigteilen
- Begrünung mit 70 Kilovolt

TESTS

- Ferkeltaxe von Sachsenmodelle
- Gotthard-Lok Be 4/6 von Roco
- V 100 in Spur I von Märklin

H0-Fahrzeuge aus 39 Ländern

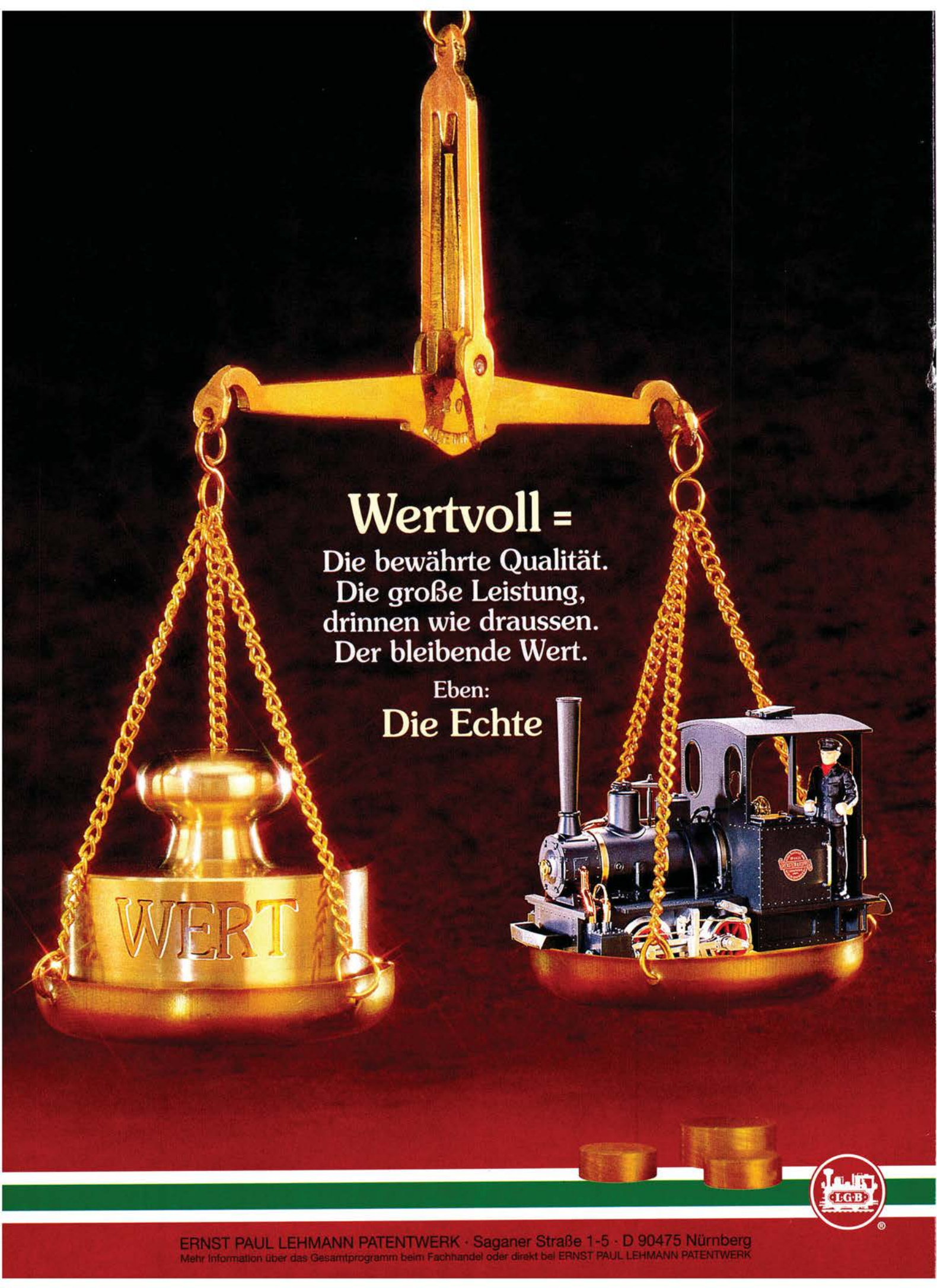
Nostalgie auf Metall-Gleisen

Die Katastrophe bei Radevormwald

Ungebremsst ins Unglück

Konsequenzen für den Triebwagenbau





Wertvoll =

Die bewährte Qualität.
Die große Leistung,
drinnen wie draussen.
Der bleibende Wert.

Eben:

Die Echte



Taxi-Projekt

Sachsenmodelle hat mit einem Modell der DR-Ferkeltaxe sein erstes Triebfahrzeug auf den Markt gebracht. Ein Test untersucht die Stärken und Schwächen des Fahrzeugs. **Seite 66**



Chancenlos

Die Vorschriften für den Einsatz moderner Leichttriebwagen gehen zurück auf ein Eisenbahnunglück vor 25 Jahren. 46 Insassen eines Schienenbusses wurden bei der Kollision mit einer Diesellok getötet. **Seite 12**

Jumbo-Lokzug

Eine 44 und drei alte Märklin-Krokodile: Solche und andere Altbau-Loks fahren auf der H0-Anlage von R. Wasser. Kein Wunder, denn der Modellbahner betreibt sein Hobby schon 69 Jahre lang. **Seite 92**



Abenteuer in den Anden

Die Eisenbahn durchfährt in Ecuador die Städte oft auf der Hauptstraße. Danach führt die Strecke schnell in unwegsames Gelände. Immer wieder bringen Erdbeben die Schienenverkehr zum Erliegen. **Seite 30**



Nebenbahn-Idyll

Seine bayerischen Lokalbahnloks wollte Jörg Schramm nicht einfach in die Vitrine stellen. Deshalb baute er ein kleines Diorama. Die Szene am Einfahrsignal eines Bahnhofes besticht durch ideenreiche Details. **Seite 82**

TITELTHEMA

Ende einer Klassenfahrt

Der Einsatz von Leichttriebwagen folgt den Konsequenzen aus einem Eisenbahnunglück **12** ▶

DREHSCHIBE

Namen + Nachrichten **4**

Brücken-Träger

Die Eisenbahn in Ungarn verbindet Ost mit West. Zum Jubiläum gab es eine große Lokparade..... **20** ▶

Aufgeweckte Gesellschaft

Die Mitropa verwöhnt Bahnreisende bald auch auf dem Weg nach Glasgow..... **24** ▶

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Auf Entzug

Die Akkutriebwagen ETA 176 nannte der Volksmund "Limburger Zigarren" **28** ▶

ABENTEUER EISENBahn

Auf der Nase des Teufels

Mit Dampfloks auf steilen Strecken durch die ungezähnten Anden von Ecuador **30**

WERKSTATT

Vorspeise

Mit industriellen Fertigteilen zu einer eigenen Modellbahnanlage: Unterbau und Gleisplan..... **52** ▶

Spannungs-geladen

Hochspannung läßt das Gras wachsen: Anlagenbegrünung mit 70 000 Volt **58** ▶

Basteltips

Moderne Betonbrücke, Schotter-Rezept, Reinigung für Z-Lokräder, Packwagen in TT und Tips aus der Ideenkiste **60** ▶

TEST

Sachsen-Taxe

Aktuell: Der VT 172 der Reichsbahn als H0-Modell von Sachsenmodelle..... **66** ▶

Gipfel-Stürmer

Überarbeitet: Die Gotthard-Schnellzuglok Be 4/6 von Roco..... **70** ▶

Treib-Stoff

Verfeinert: Die V 100 von Märklin in Spur I im VTG-Kesselwagen-Set..... **74** ▶

SZENE

Schau-Bühne

Ein Stück bayerischer Lokalbahnidylle mit kleinen Szenarien am Rande des Bahndamms..... **82**

Raritäten-Kabinett

Eine voralpine Anlage mit Märklin M-Gleisen und vielen alten Lokomotiven..... **92** ▶

Namen + Nachrichten **86**

Neuheiten..... **88**

STANDPUNKT **5**

IMPRESSUM **6**

GÜTERBAHNHOF **36**

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT **38**

BAHNPOST **77**

TREFFPUNKTE **80**

BUCHTIPS **64**

VORSCHAU **98**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

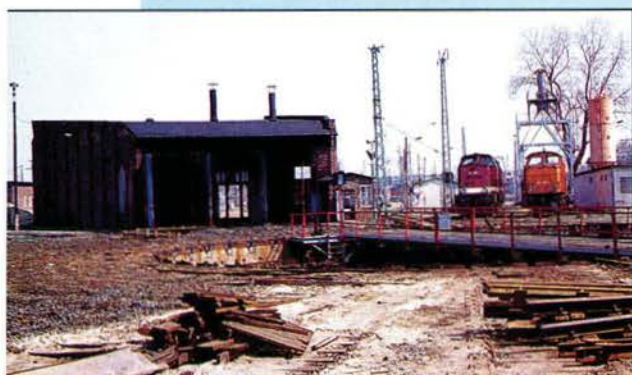


Foto: Heilmann

Schuppen 3 des Bh Cottbus im Abrißzustand.**Betriebshof Cottbus****Wartungswerk**

■ Auf dem ehemaligen Gelände des Betriebshofs Cottbus, Schuppen 3, entsteht bis Ende 1997 mit einem Aufwand von rund 50 Millionen Mark ein neues Wartungswerk für Wendezüge. Hier sollen nach der Fertigstellung alle Wendezugseinheiten aus dem südbrandenburgischen Raum repariert und gewartet werden. Der alte Schuppen 3 inklusive der Drehscheibe des Betriebshofs Cottbus mußte dem Neubau weichen.



Foto: Seidel

Verkauf: Zug aus historischen G 10-Wagen der Britischen Rheinarmee**Britische Rheinarmee****Raritätenverkauf**

■ Zahlreiche historische Eisenbahnfahrzeuge der britischen Rheinarmee standen in Dorsten und Mönchengladbach zum Verkauf. Angeboten wurden 16 Güterwagen der Bauart G 10, zwei Postwagen aus den zwanziger Jahren, ein Eilzugwagen aus den dreißiger Jahren und Umbauwagen des Typs Byg. Die Fahrzeuge dienten der Rheinarmee als Lazarett- oder Unterkunftswagen sowie für Bauzwecke. Eisenbahnfreunde oder Schrotthändler erwarben die Wagen.

Bei der Siemens Verkehrstechnik in Essen, ehemals Krupp, werden die letzten ICE-Triebköpfe gebaut. Mit Abschluß der auslaufenden Serie wird der gesamte Triebfahrzeugbau zum Werk Uerdingen verlegt.



Foto: Seidel

Berliner Straßenbahn**Historische Fahrzeuge**

■ Nach der Abnahme durch die technische Aufsichtsbehörde konnten der historische Berliner Straßenbahn-Triebwagen 3802 und der Beiwagen 984 dem Betrieb übergeben werden. Der 1927 bei Schöndorff (später Duewag) gebaute Mitteleinstiegswagen gehört zum Typ TM 34. Er war bis ins Jahr 1964 im Linienverkehr eingesetzt, danach diente er der BVG noch bis 1980 als Arbeitswagen.



Foto: Neumann

Triebwagen 3802 und Beiwagen 984 beim S-Bahnhof Grünau.**Zulassung bis 220 km/h****12 X fährt schneller**

■ Die von Adtranz entwickelte Hochleistungslok 12 X hat vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die uneingeschränkte Zulassung für Geschwindigkeiten bis 220 km/h erhalten. Bei Meßfahrten erreichte die Lokomotive gar eine Höchstgeschwindigkeit von 283 km/h. Die bei der DB als 128 001-5 eingestellte Lok hatte das EBA zunächst für ein Jahr für Geschwindigkeiten bis 160 km/h zugelassen, damit Adtranz auch vor Regelzügen Komponenten für die künftige Baureihe 145 erproben konnte.

Zwischenbilanz der Bahn**Personenverkehr günstig**

■ In den ersten fünf Monaten des Jahres konnte die DB ihren Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 3,7 Prozent auf 9,8 Milliarden DM steigern. Das recht gute Abschneiden ist ausschließlich dem Personenverkehr zu verdanken. Die Flaute im Güterverkehr hält hingegen an. Der Personen-Fernverkehr sorgte für einen Umsatz von 2,1 Milliarden DM. Der umsatzstärkste Bahn-Bereich ist aber nach wie vor der Personen-Nahverkehr mit 4,5 Milliarden Mark. In den nächsten Jahren will die Bahn in den Güterverkehr investieren, um die Talfahrt in diesem Bereich zu stoppen.



Foto: Neumann

Der Strausberger Tatra-Gelenktriebwagen.**Strausberger Eisenbahn****Tatra-Gelenktriebwagen**

■ Seit einem Jahr laufen bei der Strausberger Eisenbahn (STE) dreiteilige Gelenktriebwagen des Typs KT8D5, die von der Straßenbahn Kosice übernommen wurden. Die Fahrzeuge wurden 1989/90 bei CKD in Prag gebaut. Der Typ entstand 1984, wurde aber nur in Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Nordkorea eingesetzt. Aufgrund der großen Fahrzeugbreite von 2,5 Metern war ein Einsatz in der DDR wegen zu geringer Gleisabstände nicht möglich. Die Länge des KT8D5 beträgt 30,3 Meter, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h. Angetrieben wird er von acht Fahrmotoren mit jeweils 45 kW Leistung. Das Fahrzeug bietet 54 Sitz- und 142 Stehplätze. Durch diese Tatra-Züge konnten die 1980/81 von der BVG übernommenen zweiachsigen Reko-Wagen aus dem Verkehr gezogen werden.

Werkstätte Malchin

Frist bis zum Jahresende

■ Die schon mehrfach angekündigte Schließung des DB-Werks Malchin dürfte nun zum Jahresende erfolgen. 67 Beschäftigte besserten in Malchin bisher jährlich rund 300 Bauzugwagen aus. Die Arbeit sollte nach Eberswalde verlagert werden. Vielleicht bieten aber die Bestellung eines Abenteuerzugs, der aus zehn Fahrzeugen bestehen soll und Aufträge von Museumsbahnen noch eine Beschäftigungsmöglichkeit für ein Jahr. Beschäftigten unter 45 Jahren bot die DB eine Umschulung an: Sie sollen Rangierer in Hamburg werden. Das Interesse an dieser Umschulung war bisher gering.



Foto: Heilmann

232 und 140 im Ausbesserungswerk Cottbus.

Werk Cottbus

Ellok-Ausbesserung

■ Seit einiger Zeit gehört die Aufarbeitung der Baureihe 140 planmäßig zu den Aufgaben des Werks Cottbus, da die Stammbaureihen 220, 230, 231 und 242 aus dem Bestand der DB geschieden sind. Bis zur Schadgruppe E 2 mit Neulackierung werden an der BR 140 alle anfallenden Untersuchungen erledigt. Lediglich die Hauptuntersuchungen E 3 verbleiben bei den Werken Dessau und Opladen. Im Rahmen eines wichtigen Terminauftrags rüstet Cottbus 24 Maschinen der Baureihe 151 mit Linienzugbeeinflussung aus.

Für die Ausbildung ihrer Lokführer setzt die DB erfolgreich einen Fahrsimulator ein. Die Bahn AG muß über die bisherigen 800 auf dem ICE ausgebildeten Triebfahrzeugführer weitere ausbilden. In den nächsten Monaten werden zusätzliche Simulatoren in Betrieb genommen.



Foto: DB AG

Die neue Länderbahn-Zeit

Auf dem Lande kannte der Strukturwandel im öffentlichen Nahverkehr jahrelang nur eine Richtung: hin zum Omnibus. Doch der Zeitgeist geht wieder zur Schiene. Gefragt ist nicht die Bimmelbahn, sondern ein modernes Verkehrsmittel. Viele leichte Schienenfahrzeuge stehen am Start, passende Betriebskonzepte schießen wie Pilze aus dem Boden. Landauf, landab erfreuen sich tagende Kreis- und Gemeinderäte an bunten Farbfotos ihrer neuen Triebwagen. Außenstehende fühlen sich an die Verückung beim Anblick neuer Automobile erinnert. Bei aller Euphorie sollte man nicht vergessen: Bahnbetrieb ist keine Spielerei, sondern erfordert verantwortungsvolle, kompetente Betriebsführung – auch auf der reaktivierten Nebenbahn. Das muß unbestritten bleiben. Ob die Vielfalt an Schienenfahrzeugen dazu einen Beitrag leistet, muß sich erst noch zeigen. Konstruktiv bedingte Lieferverzögerungen, baureihenspezifische Betriebsstörungen und begrenzte Ausnahme-Genehmigungen – um welchen Preis wird die Mobilität auf Schienen erkauft? Statt Fahrzeugkonzepte für unterschiedliche Einsatzbedingungen zu entwickeln, müssen die Sprinter, Shuttles und Doppeldecker, allesamt noch grün hinter den Ohren, bei Verkehrsgesellschaften auf Brautschau gehen. Für ausgiebige Tests mit Prototypen bleiben angesichts des Wettbewerbsdrucks weder Zeit noch Geld. Steuert Deutschland neuen Länderbahn-Zeiten entgegen? Es ist keineswegs eine Selbstverständlichkeit, daß normalspurige Fahrzeuge auch überall dort fahren können, wo Schienen entsprechender Spurweite liegen. Schon gibt es Probleme mit ausklappbaren Trittstufen, die sich wegen unterschiedlicher Bahnsteighöhen und -kanten nicht frei entfalten können. Da finden Testfahrten statt, bei denen man mit Holzklötzchen am Wagenkasten die Befahrbarkeit einer Strecke überprüft. Und wehe, es fehlt da eines – das neue Schienenfahrzeug wäre dann an einer Bahnsteigkante angeekelt. Das alles erinnert mehr an den Anlagenbau auf der Modellbahn als an richtige Eisenbahn, selbst zu Länderbahn-Zeiten.



Hans-Joachim Gilbert



Blickfang: die V 240 001 des Dresdener Verkehrsmuseums.

V 240 001 der DR

Silberner Ursprungs-Lack

■ Das Verkehrsmuseum Dresden kann mit der V 240 001 die schnellste in der DDR konstruierte Diesellok präsentieren. Das Fahrzeug fällt durch seine silbergraue Lackierung mit umlaufenden blauen Streifen auf. In dieser Farbgebung war die 140 km/h schnelle und 2400 PS starke Maschine 1965 auf der Leipziger Messe gezeigt worden. Aus Kostengründen konnte das Verkehrsmuseum bei der V 240 001 nur eine Maschinenanlage instandsetzen. Das Museum nahm außerdem den ältesten noch erhaltenen vierachsigen Oberleitungs-Revisionstriebwagen 188 202 in seinen Bestand auf.

**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
 Thomas Hanna-Daoud,
 Hartmut Lange, Uwe Lechner,
 Andreas M. Rantzsch, Dr. Franz Rittig

ANZEIGEN
 Leitung: Volker Steinmetz
 Telefon (07 11) 2 10 80 81
 Anzeigenverkauf: Elke Reichert
 Telefon (0711) 2 10 80 86
 Anzeigenfax (0711) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
 Anita Berger

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
 Motor-Presse 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 Lieferungsspflicht. Ersatzaus-
 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: Hajt

Nach Jahren der Abstinenz kehrte am 20. Juli mit dem 795 240 erstmals wieder ein einmotoriger Schienenbus auf die Eifelquerbahn zurück. Das Foto entstand bei der Burgruine Monreal. Der Personenverkehr ruht hier seit Januar 1991.

BLS-Baureihe 465**Testprogramm**

■ Die BLS-Lokomotiven 465 002, 003 und 004 absolvierten Mitte Juli gemeinsam mehrtägige Meß- und Versuchsfahrten auf der Lötschberg-Nordrampe zwischen Frutigen und Blausee-Mitholz. Die 465 002 absolvierte bereits ein umfangreiches Testprogramm, das von der Lastprobefahrt bei der SOB bis hin zu Schnelfahrten mit 240 km/h im Grauholtzunnel bei Bern reichte.

BLS-Lok 465 002 am 17. Juli in Blausee-Mitholz.

Foto: Barteld

**Erfolgsrechnung der SBB****Schlechtes Halbjahr**

■ Die Erfolgsrechnung der SBB schließt im ersten Halbjahr 1996 mit einem Fehlbetrag von 253 Millionen Franken ab. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stagnierten, die aus dem Güterverkehr sanken im Vorjahresvergleich um 58 Millionen. Durch attraktive Angebote soll verhindert werden, daß sich der Fehlbetrag bis zum Jahresende verdoppelt. Im Güterverkehr gingen die Erträge gegenüber dem Vorjahr um 11,3 Prozent zurück. Um die Lage mittelfristig zu verbessern beantragte die SBB bei der Oberbehörde ein Maßnahmenpaket, in dem beispielsweise ein linearer Lohnabschlag von zwei Prozent, eine Sanierung der Pensionskasse und eine Änderung der Steuerbelastung enthalten sind. Binnen drei Jahren sollen 600 Millionen Franken eingespart werden.

Doppelstockwagen**250 Waggons bestellt**

■ Bei der Deutschen Waggonbau AG hat die DB AG weitere 250 Doppelstockwagen bestellt. Die Lieferung teilt sich auf in 192 Mittelwagen und 58 Steuerwagen für den kostengünstigen Wendezugbetrieb. Ab Frühjahr 1997 werden die Fahrzeuge vom DWA-Werk Görlitz geliefert. Allein dieser Auftrag sichert etwa 950 Mitarbeitern des traditionsreichen sächsischen Werkes die Arbeit.

Stellwerk Hannover**Inbetriebnahme**

■ Die DB nahm zwischen dem 24. August und dem 6. September in Hannover ein elektronisches Stellwerk der Firma Siemens in Betrieb. Es ersetzt vier bisherige Relais-Stellwerke und steuert 830 Signale und Weichen im Umkreis von 6,5 Kilometern. Der Bau des 109 Millionen Mark teuren Stellwerks begann im November 1992. Während der schrittweisen Inbetriebnahme mußte der Zugverkehr zeitweise eingeschränkt werden.

Zwischenhalt

■ Wegen einer Steuerschuld von 458 Millionen Rubel (ungefähr 52 Millionen Mark) beschlagnahmte die russische Steuerbehörde das Bargeld aus dem Fahrzeuginverkauf, Möbel und Autos der Fernost-Eisenbahn.

■ Der künftige Großflughafen Berlin-Schönefeld soll doch noch an das ICE-Netz angebunden werden. Wie sich dieser Plan mit dem Berliner Eisenbahnkonzept verträgt ist unklar, denn die ICE erreichen den Flughafen vom Lehrter Bahnhof nur mit Fahrzeitverlusten.

■ Die DB AG hat den Drainsenverkehr Fürstenberg – Templin vorläufig eingestellt, nachdem es zu Unfällen gekommen war. Zweimal waren Schienenfahrzeuge entgleist und Nachfolgende aufgefahren, weil sie sich im Bremsweg verschätzten.

■ Bis 1998 entstehen in Mukran/Rügen ein neuer Fähranleger und ein neues Empfangsgebäude für den Fährverkehr nach Trelleborg. Mittelfristig wird damit der Fährhafen Saßnitz aufgegeben.

■ Die DB verfügt jetzt über 140 Gleisarbeitsfahrzeuge GAF 100 R aus dem Werk für Gleisbaumechanik in Brandenburg.

■ Das Eisenbahnmuseum Rittersgrün konnte seine zehnte Lokomotive überneh-



Foto: Lohkamp

Doppeltraktion der Be 4/4 mit Zug 4246 Günsbrunn – Solothurn.

Emmenthal-Burgdorf-Thun

Restbetrieb

■ Planmäßige Leistungen der Be 4/4 der Bahn Emmenthal-Burgdorf-Thun sind auf ein Minimum zurückgegangen. Noch drei Personenzüge täglich ab Burgdorf und einige Bedarfsgüterzüge sind alles, was der ab 1932 gebauten, einst modernsten Drehgestell-Lokomotivtype an Einsätzen übrig blieb.

Verkehrshaus Luzern

Dampflok auf Reisen

■ Die anlässlich der Ausstellung „China – Wiege des Wissens“ im Frühjahr 1994 im Schweizer Verkehrshaus aufgestellte, erst 1978 gebaute chinesische Dampflok „Qian Jin“ (Fortschritt) Nr. 2655 verließ Luzern. Man benötigte den Platz für die Ausstellung zum Jubiläum „150 Jahre Schweizer Bahnen“, die im März 1997 eröffnet wird. Die gewaltigen Ausmaße und das Gewicht der Lok, sie wiegt über 150 Tonnen, sorgten für einen spektakulären Transport ins Technikmuseum Speyer.

men. Es handelt sich um eine 1903 gebaute 750-mm-Lok, die als älteste in Deutschland erhaltene O & K-Maschine gilt.

■ Die bisher stillgelegte Nebenbahn Grevesmühlen – Klütz wird möglicherweise schon ab Frühjahr als Touristenattraktion weiter betrieben.

■ Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wendet sich entschieden gegen die Pläne der Länder, Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr zu kürzen.

■ Im Verkehrsmuseum Dresden ist neuerdings ein farbiger Nachdruck eines Plans des Bw Dresden-Alstadt von 1901 zum Preis von 25 DM erhältlich.

■ Die DB will im Rahmen eines Pilotprojekts in Frankfurt/Main Wartezonen 1. und 2. Klasse einführen. Für Vielfahrer könnte es sogar Freigetränke geben, meinte ein Sprecher der Bahn.

■ Der Bund Naturschutz Bayern (BN) will mit einer Klage die ICE-Trasse über Ingolstadt zu Fall bringen. Der BN favorisiert einen Ausbau der Trasse über Augsburg, der nicht 4,7 sondern nur 2,7 Milliarden DM kosten würde.

■ Die DB bestellte zwanzig vierteilige, dieselgetriebene Hochgeschwindigkeitszüge ICT für 280 Millionen DM bei Siemens, Duewag und der DWA. Im Herbst 1999

sollen die Züge einsatzbereit sein.

■ In den nächsten fünf Jahren will die DB 250 Millionen Mark in die Umgestaltung baden-württembergischer Bahnhöfe investieren. Auf der Umbauliste stehen 16 Bahnhöfe, darunter Karlsruhe, Mannheim, Heilbronn, Göppingen, Villingen, Schwäbisch Gmünd und Plochingen.

■ Die DB AG gehörte 1995 zu den größten Auftraggebern für die Wirtschaft Deutschlands. Das Einkaufsvolumen betrug 21,5 Milliarden DM. Ein Drittel der Aufträge ging an mittelständische Unternehmen, 7 Milliarden entfielen auf Firmen in den neuen Ländern.

■ Die Tiroler Museums-Bahnen haben den Beiwagen 111 der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (IMB) aufgearbeitet und dabei in den Zustand der 40er Jahre zurückversetzt.

■ Münchberg – Helmbrechts ist die erste Nebenbahn im Bundesgebiet, auf der es außer der Abzweigweiche keine weiteren Weichen gibt.

■ Die ÖBB gründeten für den Markteintritt in den Telekommunikations-Sektor eine Tochterfirma „ÖBB Telekom Service GmbH“ (ÖBBTel).

■ Die Neubrandenburger Verkehrs-AG (NEVAG) bewirbt sich um den Verkehr auf der Strecke Ueckermünde – Neubran-

Metropolitan der DB

Neuer 1.-Klasse-Zug

■ Die DB will neue, schnelle Zugverbindungen für den Geschäftsreiseverkehr einführen. Ab Herbst 1997 soll zwischen Köln und Hamburg der erste „Metropolitan“ fahren. Je Fahrtrichtung soll der Zug nur knapp drei Stunden unterwegs sein und gegenüber heute rund 45 Minuten sparen. Werktags werden vier, samstags eine und sonntags drei Direktverbindungen angeboten. In sieben Wagen bietet die DB 410 Sitzplätze der 1. Wagenklasse an.

Griechische Schmalspurbahn

Bergstrecke in Betrieb

■ Der 16 Kilometer lange Bergabschnitt Ano Lehonía – Milies der 28 Kilometer langen griechischen 600-mm-Schmalspurbahn Volos – Milies konnte wieder eröffnet werden. Die Bahn war am 20. Juni 1971 stillgelegt worden. Auch das Teilstück bis Ano Lehonía soll wieder in Betrieb genommen werden. Die Dampfzüge verkehren an Wochenenden und in den Ferienzeiten.

Lok „MILEE“ auf der Strecke nach Ano Lehonía.

Foto: Klonos



Foto: Fricke

Aufgekauft von der DSB: Die Nohab-M 10 der Skagensbahn.

Skagensbahn

Güterbahn mit Nohab-Lok

■ Die dänische Skagensbahn kaufte 1994 drei ausgemusterte Diesellokomotiven des Typs Mx der DSB. Es handelt sich um eine der bei Nohab in Schweden gebauten, rund 30 Jahre alten Maschinen, die auf dem Konzept der F 7 des amerikanischen Herstellers General Motors basiert. Eine von ihnen wurde schon 1994 ausgebessert und steht seitdem als M 10 im Einsatz. Sie besorgt den recht umfangreichen Güterumschlag im Hafen von Skagen.

denburg – Schwerin. Am 2. Juli führte sie eine Probefahrt mit dem „Talent“ durch.

■ Im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern, wurde ein Verein „Trambahn für Stadt und Region Luzern“ gegründet.

■ Die 1874 gebaute Schweizer Lokomotive „Zephir“ wurde binnen 27 Monaten wieder aufgearbeitet. Sie steht nun für Fahrten zum 150. Jahrestag der Schweizer Eisenbahn zur Verfügung.

■ Nach mehreren Verlustjahren erreichten die SBB im Inlands-Güterverkehr wieder die Rückkehr in die Gewinnzone. Vorangegangen waren Einsparungen in Höhe von 71 Millionen Franken.

■ In Genf wird eine neue Traminie gebaut. Sie führt von Zoll Moillesulaz bis zum Bahnhof Cornavin. 500 Meter Strecke entstehen völlig neu.

■ Der belgische Bahnknotenpunkt Namur erhält einen Tunnel, um kreuzungsfreie Fahrwege für die Züge zweier Richtungen zu erhalten.

■ Die Finanzierung für das TGV-Projekt einer Schnellfahrstrecke zwischen Miami, Orlando und Tampa wurde geklärt. Die Züge sollen ab 2006 fahren.

■ Adtranz erhielt den Auftrag, zusammen mit dem japanischen Waggonbauer Niigata für die Stadt Kumamoto eine Niederflur-Straßenbahn zu bauen.

**FRAGE****ZEICHEN**

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



Foto: Stirl

■ Im östliche Teil Deutschlands gibt es ein Mittelgebirge, daß schon vor Jahren wegen des Waldsterbens in die Schlagzeilen geriet. Der rapide anwachsende Straßenverkehr mit den Ländern Ost- und Südosteuropas trug dazu bei, daß die Umweltvergiftung in besagtem Gebirge wieder deutlich zunahm. Auch die Verkehrssicherheit auf den überfüllten Fernstraßen ließ sich kaum noch gewährleisten. Alarmierte Politiker der zuständigen Staatsregierung fanden gemeinsam mit der Bahn geeignete Wege, den Fernlaster-Strom von der Straße auf die Schiene umzulenken. Der Erfolg gab den Initiatoren recht, die Umwelt erholt sich wieder. Wie nennt sich das Projekt, und zwischen welchen Orten wird es konsequent durchgezogen?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Oktober 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 unterhaltsamen Transpress-Buches „Bahn-Geschichten“ von Siegfried Kademann ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Augustheft lautete „Oberwiesenthal“ oder „Kurort Oberwiesenthal“. Die 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen“ haben gewonnen: Renate Dittich, 08107 Kirchberg/Sachsen; Hans Fecht, 75389 Neuweiler; Hubert Gayk, 10969 Berlin; Anita Göbel, 37318 Lindewerra; Heinz Guetermuth, 55131 Mainz; Heinz Hagen, 80997 München; Bernd Haveresch, 48683 Ahaus-Ottenstein; Matthias Hess, 64287 Darmstadt; Alfred Hierer, 90556 Cadolzburg; Wolf-Holger Hinsche, 73733 Esslingen; Günther Jäckel, 01968 Senftenberg; Erling Kjaer Jensen, 01307 Dresden; Wolfgang Jung, 61273 Wehrheim; Martin Junge, 18055 Rostock; Mario Keller, 09380 Thalheim; Marcel Kühne, 01689 Weinböhla; Jörg Ladenthin, 14480 Potsdam; Arnd Munkwitz, 88348 Saulgau; Wolfgang Roch, 15834 Rangsdorf; Tilo Schmidt, 09125 Chemnitz; Daniel Scholz, 04157 Leipzig; Daniel Schulze, 12627 Berlin; Dieter Seifert, 09437 Waldkirchen; Thorsten Steup, 58762 Altena; Wolfgang Suckrow, 06766 Wolfen; Maik Voigt, 01169 Dresden; Torsten Volkmann, 09456 Annaberg; Wilhelm Weber, 53925 Kall; Hermann Wolters, 50737 Köln; Manfred Wunderlich, 14548 Caputh.

Anlässlich ihres 25-jährigen Jubiläums setzte die Selfkantbahn von August bis September die Harzquerbahnlok 99 6101 planmäßig vor ihren Museumszügen Schierwaldenrath – Gillrath ein. Die Aufnahme entstand am ersten Einsatztag.



Foto: Hüllermann

Steilrampe bei Tharandt**30 Jahre elektrifiziert**

■ Vor 30 Jahren wurde auf der Steilrampe zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz der elektrische Zugbetrieb aufgenommen. Den Eröffnungszug von Karl-Marx-Stadt nach Dresden zogen die E 42 100 und E 42 101. Es war eines der schwierigsten Elektrifizierungsprojekte der ehemaligen DDR, denn auf der 11,6 Kilometer langen Steilrampe erschwerten etliche Kunstbauten die Elektrifizierungsarbeiten. Bis September 1966 wurden alle Züge mit Dampfloks nachgeschoben.



Foto: Lohkamp

Die Iglar Bahn fährt weiter: Weil die Stadt Innsbruck einen Teil des Defizits bezahlen wird, entschieden die Innsbrucker Verkehrsbetriebe, den Betrieb auf der Überland-Straßenbahnlinie 6 von Innsbruck nach Iglis nicht einzustellen (siehe MEB 7/96).

Metro-Schanghai**Folgauftrag**

■ Die Siemens Verkehrstechnik und Adtranz bauen die zweite U-Bahn-Linie für Schanghai. Die Bundesrepublik Deutschland fördert das Verkehrsprojekt in der Volksrepublik China mit 450 Millionen DM Kredithilfen. Die neue U-Bahn soll im Jahr 2001 in Betrieb gehen. Das Gesamtvolumen des Auftrags beläuft sich auf 786 Millionen Mark, davon entfallen auf Siemens und Adtranz 652 Millionen. Der Auftrag umfaßt die Lieferung von 35 Sechswagenzügen, die Bahnstromversorgung und die Telekommunikation. Das gleiche Firmenkonsortium baute schon die erste Schanghai Metro-Linie.

Grafik: Adtranz



Entwurf für das Außendesign der neuen Züge für Shanghai.

Leichttriebwagen 772**Immer noch in Rot**

■ Beim Betriebshof Cottbus werden immer noch rote LVT eingesetzt. Ihr Einsatzgebiet ist jedoch durch die Stilllegung der Strecken Lübben – Luckau und Grunow – Peitz stark eingeschränkt. Die letzten roten Einheiten 772 125 + 972 725 sowie 772 011 werden auf der Strecke Cottbus – Peitz (KBS 206.40) eingesetzt. Auf dieser Strecke gibt es nun wieder den Halt im Bahnhof Cottbus-Willmersdorf.

Münchener Verkehrsverbund**Neue Verträge**

■ Der inzwischen 25 Jahre alte Münchener Verkehrs- und Tarifverbund kündigte umfangreiche Veränderungen an. Die neuen MVV-Gesellschafter – der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und neun umliegende Kreise – unterzeichneten neue Verbundverträge. Noch vor dem Jahr 2000 wird an die Einführung des 10-Minuten-Takts bei der S-Bahn gedacht. Die Tarifstruktur soll vereinfacht werden. Veränderungen waren beim MVV erforderlich geworden, weil Bayern für Defizite nicht mehr auf Hilfe aus Bonn hoffen kann, sondern selbst zahlen muß.

Am Hirschsprung

SBB-Gasturbinenlok

Fotos gesucht

■ Die Am 4/6 1101, Gasturbinenlokomotive der SBB, war vom 20. Juni bis 2. November 1950 an die DB vermietet. Vom Bw Treuchtlingen aus fuhr sie Planleistungen der Schnellzuglokbauerei 01, unter anderem das Zugpaar FD 289/290 nach Würzburg. Im Oktober 1950 fanden Meßfahrten zwischen Offenbach/Main und Aschaffenburg statt, am 26. Oktober 1950 führte die Gasturbinenlok, zusammen mit einer 01, den FD 265 nach München. Foto-Angebote vom Einsatz der Lok bitte an die Redaktion MODELLEISENBAHNER, Postfach 10 37 43, D-70032 Stuttgart.

Werk Schöneeweide

Hundertjähriger Wagen

■ Im S-Bahn-Ausbesserungswerk Berlin-Schöneeweide blieb ein 1895 bei der Breslauer Waggonfabrik gebauter Gepäckwagen erhalten. Er erhielt seine letzte Untersuchung 1972. Bis etwa 1975 war er als Materialkurswagen zwischen der Berliner Raw Schöneeweide und Tempelhof unterwegs. Danach wurde er unter dem Seitendach eines Lagerschuppens in Schöneeweide abgestellt. Ende der achtziger Jahre kam er ins benachbarte Bahnbetriebswerk, um dort als Lager zu dienen. Das Fahrzeug blieb nur erhalten, weil es schon längst aus allen Listen gestrichen war. Bei Bw-Festen wurde der Wagen mehrere Male ausgestellt. Heute ist die Zukunft des hundertjährigen Waggons ungewiß.

1895 gebauter Gepäckwagen im Bw Schöneeweide.

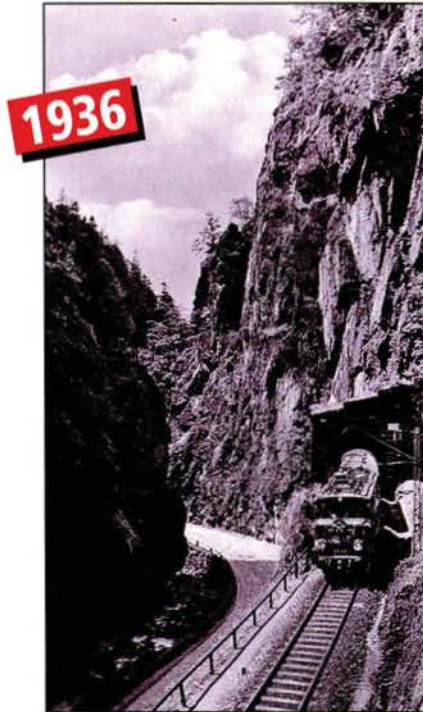


Foto: Reimer

Nach der Aufarbeitung von Diesellokomotiven der Baureihen 232 und 234 im Werk Cottbus, erfolgen die Lastprobe-fahrten seit neuerer Zeit vor den InterRegiozügen 2356 und 2255. Bei Bedarf fahren die ausgebesserten Diesellokomotiven auch im Vorspanndienst.



Foto: Jurtz



1936

Eröffnung des elektrischen 50-Hz-Zugbetriebs mit einer Lok der Baureihe E 244 am Hirschsprung-Tunnel.

Foto: Sammlung Bögelspacher

Sie gehört zu den kühnsten und interessantesten Bahnbauten Deutschlands, urteilten schon vor Jahrzehnten die Reiseführer wie der „Grieben“ von 1932. Gemeint ist das steilste Stück der Höllentalbahn im südlichen Schwarzwald. Die 7,2 Kilometer lange Zahnstange zwischen Himmelreich und Hinterzarten ist längst verschwunden, doch die Kühnheit der Bahnstrecke, die von Freiburg östlich in den Schwarzwald hinauf führt, läßt sich noch heute erfahren. Mit einer Steigung von maximal 1:18 zählt sie zu den steilsten Normalspurbahnen in Deutschland. Die Zahnradloks der Baureihe 97.2 stehen längst nicht mehr im Dienst, wie auch die schweren Adhäsions-Tenderloks der Baureihe 85. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Freiburg und Neustadt verdrängten schon in den 30er Jahren Elektrolokomotiven einen Teil der Dampfleistungen. Die Höllentalbahn diente damals als Versuchsstrecke zur Erprobung mit 50-Hertz-Wechselstrom. Dazu wurden zunächst vier Probelokomotiven beschafft, die

sich an die bewährten Baureihen E 44 und E 44.5 anlehnten. Am 18. Juni 1936 wurde der elektrische Zugbetrieb offiziell aufgenommen. Die Fahrzeitverkürzungen war zunächst gering, da die als E 244 bezeichneten Lokomotiven im Dienstplan der Dampfloks BR 85 eingesetzt wurden. Erst nach einer Bewährungszeit wurde ein eigener Dienstplan aufgestellt. Die Elektroloks beförderten auf der Steilstrecke 180-Tonnen-Züge noch mit 60 km/h; die BR 85 schaffte mit der gleichen Zuglast gerade 23 km/h, bei hochwertiger Kohle und mit besten Heizern. Dennoch konnte bis 1960 auf teilweises Nachschieben durch die BR 85 nicht verzichtet werden, weil zu wenige der 50-Hz-Loks vorhanden waren. Am 20. Mai 1960 wurde die Höllentalbahn auf das übliche Stromsystem mit 16 2/3 Hz umgestellt. Damit endete auch der Dampfbetrieb, denn nun standen genügend Elloks der Baureihe E 40 und E 44 mit zusätzlicher elektrischer Widerstandsbremse zur Verfügung. Heute gehören die Elloks der BR 143 zum Alltag auf der Höllentalbahn.

Die Lokomotiven der Baureihe 143 (ex DR 243) bestimmen heute das Traktionsbild auf der Höllentalbahn mit.



1996

Foto: J. Bögelspacher

NEU

von GeraNova:



Einst & Jetzt – die Deutsche Bahn im Wandel

Genauso spannend wie interessant: Mehr als 70 Bildvergleiche aus ganz Deutschland veranschaulichen die Veränderungen bei Fahrzeugen, Bahnanlagen, Stadt und Land! BAHN-SPECIAL 4/96: 90 Seiten, farbig

nur DM 16,80!



Fahrzeug-Katalog: Die Rhätische Bahn

Endlich im Überblick! Auf farbigen Typenblättern in Text und Bild: Sämtliche Triebwagen, Lokomotiven, Schneeschleudern und Dienstfahrzeuge der legendären Rhätischen Bahn in der Schweiz!

100 Seiten, mit Perforation zum Sammeln,

nur DM 19,80!

Erhältlich auch im guten Handel & Bahnhof

Bitte ausschneiden/kopieren und einsenden an: GeraNova Verlag, Postfach, 80734 München

Bitte liefern Sie mir

Ex. „Fahrzeug-Katalog RhB“ 19,80
Ex. „Einst & Jetzt“ 16,80

(zzgl. 3-4 DM Versandanteil je Sendung)

Ich bezahle: ☐ Scheck anbei ☐ gegen Rechnung

Ich bin bereits GeraNova-Kunde: ☐ ja ☐ nein

Datum/Unterschrift: _____

☐ Bitte schicken Sie mir vorerst nur Ihr Gesamtbestellzettel (zusätzlich und verschickbar!)

X BESTELLCOUPON



DREHSCHIBE

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Seit Anfang August fährt die 171 009 auf der mit 50 Hz elektrifizierten Rübelandbahn als erste Lok ihrer Gattung in neuer DB-Lackierung mit Orientrot. Auf der vom übrigen Bahnstromnetz getrennten Rübelandbahn stehen elf Lokomotiven der Baureihe 171 im Einsatz.



Foto: Breutel

Siemens Verkehrstechnik

Blick in die Zukunft

Für den Chef der Siemens Verkehrstechnik, Wolfram Martinsen, ist neben Asien auch Nordamerika ein hochinteressanter Markt für schnelle Fernverkehrszüge. Entscheidend ist für ihn, daß der an den Siemens-Konkurrenten Alstom vergebene Amtrak-Auftrag das Signal für eine Renaissance im Schienenverkehr Nordamerikas sein könnte. Insgesamt gibt es in den USA 50 mögliche Hochgeschwindigkeits-Strecken mit Entfernungen bis zu 800 Meilen, auf denen der Flugverkehr ersetzt werden könnte. Ob der TGV oder der ICE die Tür zu diesem Markt eröffnet hat, ist für den Siemens-Manager nicht die Hauptfrage, entscheidend sei die Zukunft. Überdies sei der Anteil für Hochgeschwindigkeitszüge ohnehin mit 6 Prozent aller Schienenfahrzeuge recht eng. Der Personennahverkehr umfasse 44 Prozent des Weltmarktes. In Deutschland ist Siemens gemeinsam mit Adtranz an der Fertigung des neuen ICE 2 beteiligt, der am 6. September in München offiziell vorgestellt wurde. Zum Fahrplanwechsel Ende September nimmt ihn die DB in ihre ICE-Familie auf.

Schnelltriebwagen VT 18.16

Paradezug-Reste

Auch reichlich zehn Jahre nach dem Ende des Einsatzes der Schnelltriebwagen Baureihe 175 sind neben der für Sonderfahrten betriebsfähig aufgearbeiteten Einheit (175 014, 313, 511, 509, 413, 019) noch weitere Fahrzeuge abgestellt. In Chemnitz befinden sich mit ungewisser Zukunft 175 003, 303 und 004. Beim 175 004 handelt es sich um den ehemaligen 175 017, der an die Stelle eines 1972 bei einem Unfall zerstörten Triebkopfes trat. Bis zum 27. September 1985 verkehrten die ehemaligen VT 18.16 noch auf der Strecke Berlin – Bautzen als D 581/586, der im Volksmund „Sorben-Express“ hieß.

Ungewisse Zukunft: 175 003 in Chemnitz.



Foto: Heilmann

TOP + FLOP

Top: Gut informiert



Wer das Fernsehprogramm Hessen 3 empfängt und zudem über einen Videotext-Decoder verfügt, wird von der Deutschen Bahn AG on-line bestens informiert. Auf den Tafeln 550 bis 558 stehen von 6.30 morgens bis 0.30 nachts die Abfahrts- und Ankunftszeiten des Frankfurter Hauptbahnhofes. Der On-line-Dienst zum Bahnhof besteht zusätzlich aus eventuellen Verspätungsangaben für jeden Zug. Neben den Hessen bietet das dritte Berliner Fernsehprogramm ähnlich Informationen an. Diese On-line-Dienste in Zusammenarbeit von Fernsehanstalten und Deutscher Bahn AG empfehlen sich zur Nachahmung. Gerade Videotext ist ohne zusätzliche Gebühren für Millionen Zuschauer zu empfangen.

Flop: Schlecht geschlafen



Wer seit Juni mit dem Nachtzug „Luna“ vom Ruhrgebiet nach München fährt, muß eine Qualitätsminderung seines Zuges in Kauf nehmen. Der Zug verkehrt ab dem Sommerfahrplan mit zusätzlichen Halten auch in der Nacht-Ruhezeit. Statt der früheren Fahrt ohne planmäßigen Halt zwischen Koblenz und Ingolstadt hält der neue Luna-Nachtzug in Mainz, Worms, Mannheim, Heidelberg, Bruchsal, Stuttgart, Göppingen, Ulm und Günzburg. Gegenüber der früheren Ruhephase zwischen Koblenz und Ingolstadt von 5 Stunden und 30 Minuten, bleibt im neuen Zug maximal 1 Stunde und 13 Minuten ohne planmäßigen Halt. Eine „Gute Nacht“ in ungestörter Ruhe wird damit wohl nur kurzfristig möglich sein.

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