November 1996

Modell Eisenbahner

DM 5,50 SFr 5,50 hfl 6,50 öS 41,- dkr 25,- lfr 120 bfr 122
Nr. 11/1996
E13411
4 391341 105506 11

BASTELTIPS

- Variable Tender-Kupplung
- Fahrkartenautomat
- Wohnwagen und Vorzelt
- Antrieb für N-Sägewerk

Bauherren-Gemeinschaft in Spur N
Der Traum von langen Zügen

Das Diorama "Le Capitole"
Feinkost für den Paradezug

Schienenbusse mit Schnauze
Urige Typen aus Wismar

Nostalgiefahrten mit 62 015
Ritter, Wein und Dampf

TESTS

- BR 243 in TT von Tillig
- Zugset mit BR 217 von Trix
- Wismarer von Bemo in H0e

WERKSTATT

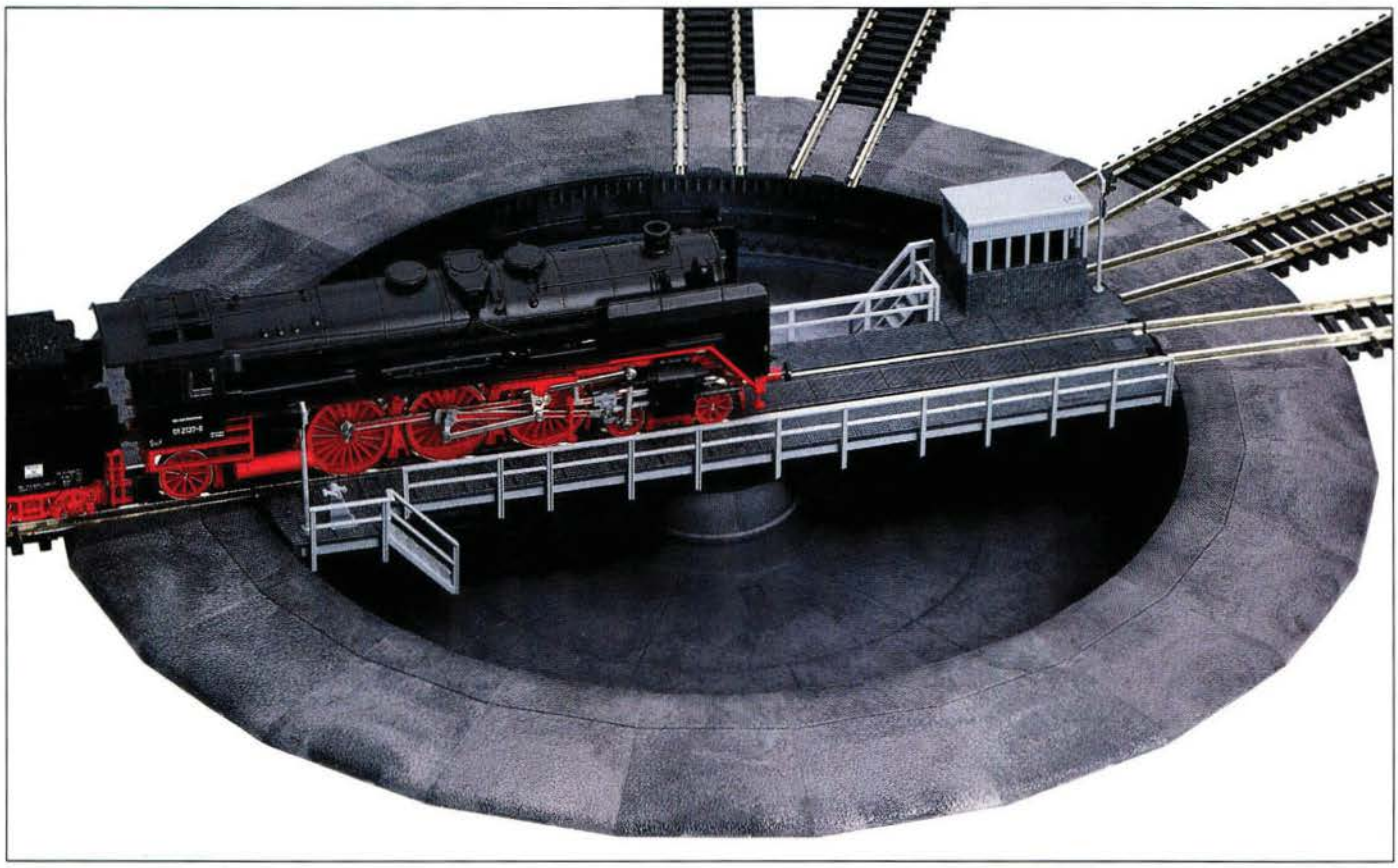
- Die perfekte Landstraße
- Gleisbau leicht gemacht
- Wintergarten nach Maß

Wunderkind aus München

Der Durchbruch des Diesels

Wie die V 200 die Dampflok-Ära beendete

Jetzt geht's rund – FLEISCHMANN Drehscheibe für TT-Bahner



Nach dem großen Erfolg der Supermodell - Drehscheiben in den Spurweiten HO und N«piccolo» bringt FLEISCHMANN auch für die Anhänger der TT-Spur eine neue, elektrisch angetriebene Drehscheibe heraus.

In der Grundausstattung hat die Drehscheibe 6 Auf- bzw. Abfahrgleise. Diese können im Winkel von 15° beliebig an- und umgesteckt werden. Durch Ergänzungssets (6681) kann die TT-Drehscheibe auf 24 Gleisabgänge ausgebaut werden.

Die Länge der Drehbühne, die mit einem Wärterhaus ausgestattet ist, beträgt 183 mm, so daß Loks mit einem Achsstand bis ca. 170 mm gedreht werden können.
Ein weiterer wichtiger Vorteil: Durch die Fahrstromeinspeisung über die Drehbühne führen immer nur die Abstellgleise Strom, die mit der Drehbühne in Verbindung stehen. Bei allen anderen Gleisen ist die Fahrspannung automatisch abgeschaltet.

Die neue TT-Drehscheibe von FLEISCHMANN – ein echter Blickfang auch auf Ihrer TT-Anlage!

Neu von FLEISCHMANN:
(Lieferung voraussichtlich November 1996)

6680 · TT-Drehscheibe, elektrisch angetrieben, Drehbühnenlänge 183 mm, 6 Auf- bzw. Abfahrgleise, mit Drehscheibenschalter
6681 · Ergänzungs-Set für Drehscheibe 6680 mit 3 Auf- bzw. Abfahrgleisen

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis

INHALT

Nostalgie-Expreß

Wein, Ritter und Dampf: Mit der Dresdner Museumslok 62 015 und dem Berliner Traditionszug testet die DB AG im Ahrtal ihr neuestes Nostalgie-Produkt. **Seite 22**

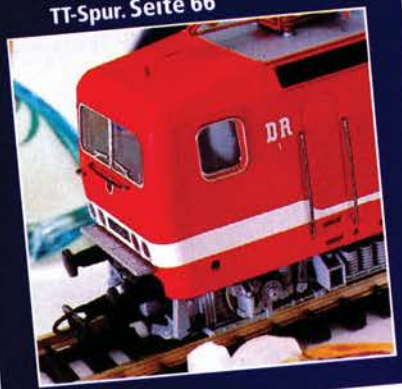
Moderne Zeiten

Rot, rund, bullig und brummig: Die Großdiesellok V 200 läutete vor 40 Jahren das Ende der Dampflokära bei der Bundesbahn ein. **Seite 12**

TEST

Tilligs kleine Lady

1993 wurde sie angekündigt, jetzt ist sie lieferbar: Tilligs Modell der Reichsbahn-BR 243 setzt neue Maßstäbe in der TT-Spur. **Seite 66**



Tierischer Typ

Ob Schweineschnäuzchen oder Ameisenbär – über einen Mangel an Spitznamen konnte sich der Wismarer Schienenbus nicht beklagen. Die kleinen Triebwagen sind Publikumslieblinge auf Museumsbahnen. **Seite 30**

Schau-Stück

Zwischen Paris und Toulouse fuhren Hochgeschwindigkeitszüge schon 1968 mit Tempo 200. Auf der Stuttgarter Messe stellt der MODELLEISENBAHNER das Diorama „Le Capitole" von Elmar Haug vor. **Seite 92**

VORBILD

TITELTHEMA

Münchner Kindl
Mit der V 200 zeichnete sich ab 1956 das Ende der Dampflokära bei der DB ab **12**

DREHSCHEIBE

Namen + Nachrichten **4**

Trennungs-Gedanke
Die neuen ICE 2 formulieren das alte Prinzip der Flügelzüge neu **20**

LOKOMOTIVE

Kreuz-Zug
Ritterschlag für eine Dampflok: Mit der 62 015 schickt die DB ihre Nostalgiezüge ins Rennen **22**

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Flotter Kumpel
Die BOGESTRA sorgt seit 100 Jahren für Mobilität im Ruhrgebiet **26**

Ford-Bewegung
Eine Handvoll Passagiere, und die Fahrt rentiert sich: So bescheiden sind Schweineschnäuzchen **30**

MODELL

WERKSTATT

Frisch geteert
So einfach läßt sich eine naturgetreue Landstraße nachbilden **51**

Kochkurs
Gleise, Kontakte, Tunnelportale: Der Ausbau des Fertiggeländes macht Fortschritte **52**

Basteltips
Variable Tender-Kurzkupplung, Fahrkartenautomat, Wohnwagen-Selbstbau, Antrieb für N-Sägewerk und Tips aus der Ideenkiste **56**

Winterfest
Ein Wintergarten als Hausanbau **60**

TEST

Lady-like
Aktuell: Die BR 243 der Reichsbahn als TT-Modell von Tillig **66**

Spar-Paket
Drei Kesselwagen und die Lok dazu: Diesellok BR 217 von Trix im Komplett-Set **70**

Doppel-Schnauze
Variantenreich: Die Schmalspurmodelle des Wismarer Schienenbusses von Bemo **74**

SZENE

Sonntags-Programm
Modellbahner-Träume in Spur N **78**

Dampf-Miniaturen
Gartenbahner-Treffen in Sinsheim **82**

Namen + Nachrichten **86**

Neuheiten **88**

A la carte
Le Capitole: ein Diorama vom Feinsten **92**

AUSSERDEM

STANDPUNKT 5
IMPRESSUM 6
GÜTERBAHNHOF 36
FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT 40
BAHNPOST 62
TREFFPUNKTE 84
VORSCHAU 98

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Foto: Klein

Neuer VT 430 der Schönbuchbahn am 21. August.

RegioShuttle der Schönbuchbahn

Weitere Fahrzeugprobleme

■ Der Start der Schönbuchbahn zwischen Böblingen und Dettenhausen muß wegen weiterer Fahrzeugprobleme erneut verschoben werden. Bis zuletzt hatte der „Zweckverband Schönbuchbahn" auf die Terminzusagen des Herstellers Adtranz vertraut. Bei Testfahrten traten aber ernste Probleme mit dem Achswendegetriebe zutage. Der Zug konnte nur in einer Richtung fahren. Wolfgang Tölsner, Geschäftsführer der Adtranz, machte einen Zulieferer für die Probleme verantwortlich. Die Schönbuchbahn sollte ursprünglich schon im Mai in Betrieb gehen. Der Triebwagen bestand die Druckprüfungen aber nicht, die Konstruktion mußte verstärkt werden. Nun verhinderten die Getriebeschäden, daß die Inbetriebnahme am 28./29. September stattfinden konnte. Auf die schon lange geplanten Eröffnungsfeiern wollte man aber trotzdem nicht verzichten. Nun sieht es so aus, als ob die Schönbuchbahn am 1. Dezember in Betrieb gehen kann. Im Frühjahr 1997 muß der Hersteller für den nach den Verstärkungen mehrere Tonnen schwerer gewordenen RegioShuttle leistungsfähigere Motoren installieren.

Foto: Naumann

Die DE 12 der HGK am 21. August in Brühl-Vochem.

Großdiesellok Baureihe 240

Neue Heimat

■ Die drei DE 1024 der MaK haben am Rhein eine neue Heimat gefunden. Die Hochleistungs-Lokomotiven erhielten Mitte August beim Hersteller in Kiel den attraktiven Anstrich der Häfen und Güterverkehr Köln AG. Die 2650 kW starken Maschinen werden künftig als DE 11, 12 und 13 in den Triebfahrzeugpark des Unternehmens der Domstadt eingereiht. Die DE 12 (bisherige 240 002) traf am 21. August im Bw Brühl-Vochem der HGK ein. Die HGK AG verfügt somit in verschiedenen Leistungsklassen über modernste Technik und ist für die Herausforderung durch die Regionalisierung bestens gerüstet.

Wagen in Grimmenthal

Historisch wertvoll

■ Im Bahnhof Grimmenthal, an der Strecke Erfurt – Meiningen, stehen drei früher in Bauzügen eingesetzte Fahrzeugveteranen. Es handelt sich um einen vierachsigen preußischen Postwagen mit Oberlicht, einen Güterzug-Begleitwagen und einen Personenwagen mit offenen Bühnen.

Foto: Stößel

Postwagen in Grimmenthal.

Umgehungsbahn

Baustopp bei Stendal verfügt

■ Die weiteren Arbeiten an der Umgehungsbahn Stendal, einem Abschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – Hannover, sind nun eingestellt. Die ICE sollen ab 1998 stets im Bahnhof Stendal halten. Dieser Halt und die Linienführung lassen es fraglich erscheinen, ob das Ziel einer Reisezeit von etwa 75 Minuten zwischen Berlin und Hannover realistisch ist. Die Umgehungsbahn – noch ein Produkt der DDR-Regierung und von der Stadt Stendal heftig bekämpft – könnte später für Güterzüge fertiggestellt werden.

Bayerischer Nahverkehr

Reaktivierung möglich

■ Regionalpolitiker wollen die Bahn in den südlichen Kreis Ansbach zurückholen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hält es für möglich, in diesem Raum Strecken zu reaktivieren, wenn die Finanzierung gesichert ist. Stillgelegte Bahnhöfe wie die von Dinkelsbühl, Schnelldorf und Wassertrüdingen könnten wiederbelebt werden. Welche Folgen fehlende Bahnanschlüsse haben, mußte die Gemeinde Wassertrüdingen vor einiger Zeit erleben. Der Bahnhof war 1985 aufgelassen worden, die DB hatte das Gebäude verkauft. Nun platzte der Plan einer Industrieansiedlung, weil die Gemeinde keinen Bahnanschluß nachweisen konnte. Die regionalen Busunternehmen wenden sich gegen die Reaktivierung, weil sie Konkurrenz fürchten.

DR-Speisewagen

Traumexpreß auf Campingplatz

■ Auf dem Campingplatz Mirow in Mecklenburg steht ein nach dem Krieg bei der Deutschen Reichsbahn verbliebener französischer Speisewagen als „Traumexpreß". Er dient heute der Versorgung von Campingurlaubern. Bis in die siebziger Jahre verkehrten solche Wagen noch in den Schnellzügen von Stralsund nach Görlitz und Zittau. Sie wurden von den Reko-Wagen aus Halberstadt abgelöst. Bis zur Aufstellung auf dem Campingplatz soll dieses Fahrzeug als Bahndienstwagen verwendet worden sein; Anschriften finden sich nicht mehr.

Foto: Schultz

„Mirower Traumexpreß" für Campingurlauber.

Werkbahnen

Schienen-Konkurrenz

■ Die Züge der Werkbahn des Ludwigshafener BASF-Chemiekonzerns dürfen künftig von der Badischen Anilin- und Sodafabrik zu anderen BASF-Standorten über die Strecken der DB gefahren werden. Das Wirtschaftsministerium von Rheinland-Pfalz übergab der Werkbahn die Genehmigungsurkunde als Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs. Denkbar sind BASF-Züge zwischen Ludwigshafen und Schwarzheide in Brandenburg.

Rheinisches Industriebahn-Museum

Neue Lokomotiven erhalten

■ Das in Köln ansässige Rheinische Industriebahn-Museum erhielt auf ungewöhnlichen Wegen zwei neue Lokomotiven. Die aus den Kraftwerken Niederaußem und Frimmersdorf stammenden Maschinen erreichten über die Gleise von vier Bahnbetreibern (RWE, Rheinbraun, Häfen und Güterverkehr Köln und DB) ihr neues Domizil im ehemaligen Bw Köln-Nippes. Bei den Diesellokomotiven handelt es sich um ein 1958 von Jung gebautes Fahrzeug des Typs R 42 C und eine 1956 von Henschel in Kassel gebaute DH 440.

Foto: Seidel

DH 440 vor der Abfahrt zum Industriemuseum.

IC-Steuerwagen

IC-Linie Hamburg – München

■ Seit dem Fahrplanwechsel setzt die DB AG auf der Strecke Hamburg – Berlin – München auch IC-Steuerwagen ein. Sie gleichen den ebenfalls in Halberstadt umgebauten IR-Steuerwagen, erhielten aber eine Lackierung in IC-Farben. Zwischen Berlin und Hamburg besteht wegen verschiedener Bürgerproteste bei Büchen immer noch eine Lücke im Oberleitungsnetz, eine weitere zwischen Berlin-Spandau und Ruhleben. Dadurch müssen zwei 218 von Hamburg nach Berlin fahren. Die 218 laufen vor dem Steuerwagen. Von Berlin nach Leipzig werden die Züge von einer Ellok der Baureihe 120 befördert. Zum Fahrplanwechsel am 29. September machten die IC-Wendezüge zum Teil durch stundenlange Verspätungen infolge technischer Störungen auf sich aufmerksam. Offenbar war die Erprobungszeit für die Steuerwagen viel zu knapp bemessen.

Foto: Reimer

Neuer IC-Steuerwagen in Berlin-Grunewald.

STANDPUNKT

Die Vater und Sohn-Strategie

Hans-Joachim Gilbert

Vater und Sohn an der Modellbahn – der eine am Fahrregler, der andere brav daneben. Ein vertrautes Bild aus Modellbahnkatalogen der 60er Jahre. Ob Piko, Märklin oder andere, auf dieses harmonische Erfolgsgespann setzen manche Hersteller ihre Hoffnungen. Doch das Hobby vererbt sich nicht mehr von alleine. Der rauhe Wind des sozialen und wirtschaftlichen Klimas im Lande erreicht inzwischen die Gebirge der Modellbahnlandschaften und droht, dort hängenzubleiben. Die Zeit der hohen Umsatzzuwächse geht langsam auch bei Deutschlands größtem Modellbahnhersteller, Märklin, vorüber. Das Unternehmen, das 1995 seinen Umsatz noch auf über eine Viertelmilliarde Mark steigern konnte und sich damit abermals gegen den sinkenden Trend in der Spielwarenbranche behauptete, konzentriert sich jetzt darauf, Erreichtes nicht zu verlieren. Angesichts stagnierender Kaufkraft, gepaart mit einem Angstsparen potentieller Kunden, sind die wirtschaftlichen Erwartungen eher gedämpft. Nachhaltig wird sich auch auswirken, daß dem Markt über 400 000 potentielle Kunden fehlen werden. Der Geburtenrückgang bringt selbst die bislang so erfolgreiche Vater-Sohn-Strategie leicht aus dem Gleichgewicht. Doch wo der Jugendmarkt schrumpft und die Söhne weniger werden, bleiben auch auf lange Sicht noch genügend männliche Konsumenten im Vater-Alter, die es anzusprechen gilt. Die Göppinger Modellbahnschmiede liegt – wie sie selbst sagt – auf der Lauer, um aus der Bandbreite ihrer Kunden besonders diejenigen anzusprechen, bei denen das Konsumklima gerade günstig ist. Das wird die Modellpalette der kommenden Jahre prägen. Neue Produktsysteme, wie Märklins Maxi-Bahn, werden kommen – und kommen müssen, damit die Kaufanreize nicht ausgehen. Das gilt für Märklin wie für andere Hersteller auch. Kreativität ist gefragt, weil sich das Hobby nicht mehr so von alleine vom Vater zum Sohn vererben läßt. Allein mit dem Gleisoval aus der günstigen Startpackung ist die Gunst um dieses Hobby fürs Leben nämlich nicht mehr zu gewinnen.

Die Woltersdorfer Straßenbahn hat mit dem Beiwagen Nr. 22 vom Typ KSW ein weiteres historisches Fahrzeug im betriebsfähigen Bestand. Der Kriegsstraßenbahnwagen wurde bei der Aufarbeitung weitgehend in den Originalzustand zurückversetzt und ist, wie der Triebwagen Nr. 7, für den Linienbetrieb zugelassen.

Foto: Klatt

Zusammenarbeit Adtranz – Pafawag

Auslagerung des Lokomotivbaus

■ Der Schienenfahrzeughersteller Adtranz plant, den polnischen Lokomotivhersteller Pafawag in Wroclaw zu übernehmen. Voraussetzung dafür sei, daß die polnische Staatsbahn künftig bei diesem Hersteller Züge ordere. Adtranz arbeitet schon seit zwei Jahren eng mit der polnischen Fabrik zusammen. Schon heute machen Lieferungen an Adtranz 80 Prozent des Pafawag-Umsatzes aus. Längerfristig könnte Adtranz lohnintensive Produktion von Deutschland nach Polen auslagern, wie etwa die Fertigung der Lokkästen der neuen Baureihe 101.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

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 Honifogl, Thomas Hanna-Daoud, Hartmut Lange, Uwe Lechner, Andreas M. Räntzsch, 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 Lieferungspflicht. Ersatzansprüche 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.

ISSN 0026-7422

Foto: Jurtz

Die umgebaute 143 333.

Umbau der 143

Anpassungs-Arbeiten gehen weiter

■ Der Umbau von Lokomotiven der Baureihe 143 wird in Dessau fortgesetzt. Die Maschinen erhalten eine zeitmultiplexe Wendezugsteuerung und Doppeltraktionssteuerung, modulare Führerraum-Anzeigeeinrichtungen und neue Lokführer-Sitze. Die Indusi-Bauform PZ 80 bleibt erhalten. Im Rahmen ihrer E 8-Hauptuntersuchung werden die Lokomotiven mit einem Knorr-Führerbremsventil ausgestattet. Äußere Merkmale der geänderten Maschinen sind die Zugzielanzeiger und die in Ruhestellung senkrecht stehenden Scheibenwischer. Insgesamt wurden bisher 68 Lokomotiven umgebaut.

Lokführer der DB

Neue Mitarbeiter-Betreuung

■ Die DB sorgt sich um die Gesundheit ihrer Lokführer. In einem Schreiben an die Mitarbeiter vom 26. Juni stellte die DB fest, daß sich seit der Bildung des Geschäftsbereichs Traktion am 1. Januar 1994 teilweise gravierende Änderungen in der Arbeitssituation und Umstrukturierungen bei der persönlichen Betreuung ergeben. Sie stellt fest: „Dies ist sicherlich auch ein Grund dafür, daß im GB Traktion einige Stellen in ihrem durchschnittlichen Krankenstand vergleichsweise relativ hoch liegen." Die Bahn will die Ursachen für diese Entwicklung feststellen. „Um bessere Informationen über unsere Mitarbeiter zu erhalten, werden wir zukünftig vermehrt nach Arbeitsausfällen wegen Krankheit mit ihnen sogenannte Rückkehrgespräche führen." Durch die Gespräche sollen private Belastungen und Mängel im Arbeitsumfeld erkannt werden.

Foto: Rausch

Wieder im Ursprungszustand präsentiert sich die E 42 001 im Bw Glauchau. Die BSW-Freizeitgruppe Glauchau restaurierte die Lok in mühevoller Arbeit.

Berliner U-Bahn-Züge

Oberirdischer Verkaufsstand

■ Mit dem offiziellen Ende der U-Bahn-Typen E III/4 und E III/5 am 16. Juli 1994 schieden diese Fahrzeuge aus dem Bestand. Zur Zeit werden sie in Ferchland verschrottet. Anders erging es einigen U-Bahn-Zügen der Typen A I und A II, die weitaus älter als die 1994 abgestellten Fahrzeuge sind. Sie sind heute noch erhalten und dienen als Verkaufswagen für Bekleidungsartikel. Im Bereich des Bahnhofs Zeuthen steht dafür die Einheit 715/733 und auf dem Bahnhofsvorplatz von Königs Wusterhausen die Einheit 512/592 zur Verfügung.

Foto: Heilmann

U-Bahn-Einheit 733/715 in Zeuthen.

Zwischenhalt

■ Mit dem Bau des neuen Messegeländes in Leipzig wurde der Bahnhofsname „Neuwiederitzsch" in „Neuwiederitzsch Leipziger Messe" geändert. Um Irrtümer zu vermeiden, wird ab 29. September der bisherige Haltepunkt „Leipzig Messegelände" in „Leipzig Völkerschlachtdenkmal" umbenannt.

■ In Freilassing ließ die DB im Sommer Gleisschotter nicht per Bahn sondern per Lkw abtransportieren, weil sie – laut Aussagen eines Bahnsprechers – diese Transporte für die billigste und effektivste Methode der Entsorgung hielt.

■ Die Strecke Nürnberg – Dresden soll bis 1999 für 700 Millionen Mark modernisiert werden. Die bisher schon durchgeführten Maßnahmen konnten die Attraktivität noch nicht ausreichend steigern.

■ Zum 29. September nahm die Bahn die Haltepunkte Griesen (Oberbayern) und Untergrainau an der Kursbuchstrecke 964 wieder in Betrieb.

■ Am 3. August wurde der Bahnhof Hamm wegen einer Bombendrohung für den ICE 640 von 22.30 bis 0.30 Uhr vollständig gesperrt. Die Suche verlief ergebnislos.

Foto: Hullermann

Nachdem der 1926 bei Wegmann gebaute VT 03 der Teutoburger Waldeisenbahn durch Hauptuntersuchung und Reparaturen mehrere Monate nicht im Einsatz war, beförderte er am 17. und 18. August einen stilechten Personenzug mit Güterbeförderung zwischen Ibbenbüren und Bad Laer.

Stendal – Salzwedel

Unfertiger Zustand trotz Ausbau

■ Nach zweijährigem Schienenersatzverkehr wegen des Ausbaus bzw. Neubaus der Strecke Stendal – Uelzen (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 3) wurde der Abschnitt Stendal – Salzwedel am 24. September ohne Feierlichkeiten wieder in Betrieb genommen. Die Zurückhaltung der DB AG erklärt sich aus dem weitgehend unfertigen Zustand des Projekts. So blieb die Strecke eine Nebenbahn, die nur mit 100 km/h befahren werden darf. Der 12,5 km lange Abschnitt von Stendal nach Steinfeld (Altmark) wird bis Frühjahr 1997 sogar nur mit 60 km/h befahren. Erst danach sind zwischen Stendal und Salzwedel 160 km/h erlaubt, wenngleich für diese Geschwindigkeit geeignete Dieselloko-motiven nicht in Sicht sind. Ende 1997 soll der eingleisige Lückenschluß über die frühere Staatsgrenze erfolgen. Die Elektrifizierung dürfte nach dem jetzigen Planungsstand 1998 abgeschlossen sein.

232 476 zerlegt

Nach Unfall abgewrackt

■ Am Unfallort Teichwolframsdorf, Strekke Werdau – Wünschendorf, wurde nun die 232 476 zerlegt. Vor rund einem Jahr erlitt die Lok dort bei einem Zusammenstoß einen Totalschaden. Die Lok des Betriebshofs Reichenbach wurde bereits im April ausgemustert. Bei dem Unglück vom 17. Oktober 1995 stieß die 232 476 als Zuglok eines über die eingleisige Strecke mit vereinfachtem Nebenbahnbetrieb umgeleiteten InterRegios Chemnitz – Düsseldorf mit einem von der 202 836 geführten Nahverkehrszug zusammen. Die 202 konnte noch zur Verschrottung gefahren werden, die 232 war nicht mehr rollfähig.

Foto: Barteld

Unfallok 232 476 in Teichwolframsdorf.

Lokomotiven der DB

Verteilungsaktion für Triebfahrzeuge

■ Die bisher dem Geschäftsbereich Traktion zugeordneten Streckenlokomotiven werden bis zum 1. Januar 1997 den Transportbereichen (Geschäftsbereiche Fernverkehr, Nahverkehr, Ladungsverkehr) baureihenbezogen zugeordnet. Die Klein- und Rangierloks (das heißt alle mit der Traktionskennzahl 3 und die Baureihen 290 bis 298) werden dem Ladungsverkehr zugeteilt. Die Klein- und Rangierloks sollen mittelfristig von Mitarbeitern der Transportbereiche besetzt werden. Zur Zeit muß ein Verfahren entwickelt werden, wie ohne Beeinträchtigung des Betriebs und ohne Mehrbedarf an Personal und Lokomotiven die Umlaufplanung und Disposition in den Transportbereichen wahrgenommen werden kann.

■ Am 18. September begann der Neubau des Umschlagbahnhofs Erfurt für den Kombinierten Ladungsverkehr. Anfang 1998 soll die erste Stufe der Anlage in Betrieb gehen.

■ Seit dem 9. September setzen die Stuttgarter Straßenbahnen auf der Stadtbahnlinie U 6 erstmals planmäßig 80 Meter lange Doppeleinheiten der Triebzüge DT 8 im Berufsverkehr ein. Die Verkehrszunahme der letzten Jahre machte dies notwendig.

■ Der historische Wuppertaler Schwebebahnzug 5/22 („Kaiserwagen") ist seit September für Trauungs-Sonderfahrten freigegeben. Der Preis solcher Fahrten liegt bei 1000 DM.

■ Die ehemals als Schlepplok in Dresden verwendete 232 081 ist seit dem Sommer in Neurot und mit Lätzchen lackiert.

■ Nach nur 13 Monaten Bauzeit wurde Ende Juli das elektronische Stellwerk in Hagenow Land in Betrieb genommen. Der Steuerbereich umfaßt 92 Streckenkilometer. 19 Stellwerke werden ersetzt.

■ Die „DBDialog GmbH", ein Tochterunternehmen der DB AG, eröffnet zum 1. Oktober in Schwerin ein großes „Call Center". Damit ist schlichtweg eine zentrale telefonische Fahrplanauskunft für alle neuen Bundesländer gemeint.

■ Das 6. Dresdener Dampflokfest wird vom 1. bis zum 4. Mai 1997 im ehemaligen Bw Dresden-Altstadt stattfinden.

■ Der Betriebshof Dresden verfügte im Sommer über 135 elektrische Lokomotiven (142: 9; 143: 63, 155: 39; 156: 4; 180: 20) und 125 Dieseltriebfahrzeuge (202: 18; 204: 21; 298: 9; 312: 8; 345: 15; 346: 35; 364/65: 11; 771/772: 4; 971/972: 2; 708.3: 2).

■ Die SBB erhielten für den Neubau des Lokomotivdepots in Basel und ein Kunstwerk im Hauptbahnhof Zürich den seit 1985 zum sechsten Mal vergebenen „Brunel Award" für Eisenbahn-Architektur zuerkannt.

■ Nach eingehenden Erprobungen können seit dem 29. September vier Einheiten des Cisalpino-Neigezugs zwischen Genf und Mailand eingesetzt werden. Ein Zugpaar fährt außerdem zwischen Basel, Bern und Mailand.

■ Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik AG übernahm das Schienenfahrzeugprogramm der Robert Aebi AG in Regensdorf. Aebi stellt Rangier- und Dienstfahrzeuge her.

■ Der Verwaltungsrat der SBB bewilligte 207,8 Millionen Franken Kredite für den Abschnitt Hindelbank – Utzenstorf der Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist und 135 Millionen für eine neue Abstell- und Unterhaltsanlage in Zürich Herdern.

■ Der Schweizer Bundesrat beantragte, auf die unterirdische Einführung der Chur – Arosa-Bahn in den Bahnhof Chur zu verzichten. Auch oberirdisch sei komfortables Umsteigen möglich.

■ Basel SBB erhält ein neues Zentralstellwerk als Ersatz für vier bis zu 50 Jahre alte Stellwerke. Das Hauptstellwerk wird östlich der Münchensteiner Brücke stehen, ein Satellit westlich der Margrethenbrücke.

■ Am 5. September erfolgte der erste Spatenstich für die Reaktivierung der vier Kilometer langen Floridsdorfer Hochbahn in Wien. Die Bahn war nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr in Betrieb. Ab 1999 wird sie von Güterzügen genutzt.

■ Zum Ende des Sommersemesters 1996 wurden in Österreich die Hochschüler-Freifahrten gestrichen. Es werden stattdessen um 30 Prozent verbilligte Monats-Streckenkarten angeboten.

■ Am 1. September nahm die chinesische Eisenbahn die 2536 Kilometer lange, direkte Eisenbahnverbindung von Peking nach Hongkong in Betrieb.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Die DB lackiert ihre Tunnelhilfszüge nun mit der Farbe Tagesleuchtrot RAL 3024. RAL 3024 darf grundsätzlich nur bei Feuerwehren und Rettungsfahrzeugen verwendet werden. Das Bild zeigt den in Hildesheim für die Schnellfahrstrecke Hannover – Fulda stationierten Hilfszug.

Foto: Fricke

FRAGE ? ZEICHEN

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

Foto: K.-H. Räntzsch

■ Am 10. April 1843 fuhr der erste Zug in den damaligen Bahnhof der Hauptstadt eines südwestdeutschen Großherzogtums ein. Die Eisenbahnen dieses Landes wiesen anfangs eine Besonderheit auf: Ihre Spurweite wich mit 1600 mm von der aller anderen deutschen Bahnen ab. 1906 wurde der Bau eines völlig neuen Hauptbahnhofs genehmigt, er ging 1913 in Betrieb. Zwischen 1956 und 1958 konnten die Zulaufstrecken elektrifiziert werden. 1984 ließ die DB die Bahnsteighallen renovieren. Die gesuchte Stadt ist auch durch ein rühriges Nahverkehrsunternehmen bekannt, das schon mehrere Strecken von der DB übernommen und zu neuem Leben erweckt hat. Wie heißt die Stadt? Wie hieß das Großherzogtum?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. November 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 richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Septemberheft lauteten „Puttgarden" und „Vogelfluglinie". Die 30 Exemplare „Bahn-Geschichten" haben gewonnen: Werner Arnold, 09127 Chemnitz; Uwe Balshüsemann, 59348 Lüdinghausen; Lutz Berger, 99817 Eisenach; Heinz Bielstein, 04600 Altenburg; Detlef Bier, 02763 Zittau; Veit Blumrodt, 98574 Schmalkalden; Sven-Oliver Dubansky, 75228 Ispringen; Erwin Ecker, 67677 Enkenbach; Wolfgang Emmerich, 69245 Bammental; Dieter Friesecke, 10245 Berlin; Heinrich Habermehl, 36110 Schlitz/Pfordt; Heinz Hagen, 80997 München; Martin Heine, 15711 Königs Wusterhausen; Rudolf Heinrich, 75031 Eppingen; Wolfgang Herrmann, 28757 Bremen; Gerda Holländer, 53844 Troisdorf; Markus Huber, CH-8172 Niederglatt ZH; Peter John, 99425 Weimar; Ralf Kemle, 72585 Riederich; Martin Köckel, 16909 Heiligengrabe; Willi Lapp, 61137 Schöneck; Jens Lieb, 66606 St. Wendel; Dieter Olejnik, 04435 Schkeuditz; Hans-Peter Richter, 82467 Garmisch-Partenkirchen; Norbert Salzburg, 33609 Bielefeld; Ernst-Erich Schardelmann, 24119 Kronshagen; Eginhardt Schmiechen, 14557 Wilhelmshorst; Robert Schuhmann, 56130 Bad Ems; Tessen Thirschmann, 12203 Berlin; Rüdiger Wetterau, 37339 Buhla.

V 200 nach Nordkorea

Verkaufserfolg für Taigatrommel

■ Mehrere seit 1993/94 in Gera abgestellte Lokomotiven der Baureihe 220 wurden für einen Verkauf nach Nordkorea vorbereitet, wohin sie via Hamburg auf dem Seeweg gelangen sollen. Am 5. September erhielten die Loks 220 048, 219, 289, 290, 318 und 322 in Gera eine Lauffähigkeits-Bescheinigung. Außerdem besteht eine Option über den Erwerb der 220 043, 234, 292, 335, 345, 367. Bevor ein Einsatz in Fernost erfolgen kann, müßten die Lokomotiven noch auf die Westinghouse-Bremse und die Mittelpufferkupplung umgerüstet werden.

Foto: Barteld

220 048 wartet in Gera auf den Transport.

Mansfelder Bergwerksbahn e. V.

Rückführ-Aktion für Babelsberger Dampflok

■ Die Mansfelder Bergwerksbahn (MBB) konnte eine in Babelsberg als Reparationsleistung für die UdSSR gebaute D-gekuppelte Schmalspurdampflok erwerben. Auch das Mansfelder Kombinat setzte bis Ende der sechziger Jahre unter den Betriebsnummern 19 und 20 zwei solcher Lokomotiven für die Spurweite von 750 mm ein. Beide Maschinen wurden verschrottet. Seit 1991 bemühte sich die MBB darum, eine baugleiche Lok zu erhalten. Nun konnte der Verein eine 1951 gebaute Maschine erwerben und nach Deutschland holen. Die Lok soll bis 1998 betriebsfähig aufgearbeitet werden. Sie erhält die Nummer 20 in Zweitbesetzung. Der Verein benötigt hierzu noch Spenden: Kontoinhaber Stadt L. Eisleben; Konto-Nummer 26000 bei der Volksbank Eisleben, BLZ 800 637 18, Verwendungszweck „Lok Nr. 20 MBB".

Foto: Fischer

Lok 20 beim Abladen am 22. Juni in Klostermansfeld.

Sonderfahrt mit 228

Zwickauer Traditionszug

Ihren ersten Einsatz als Museumsloks der Eisenbahnfreunde Helbra absolvierten am 10. August die Maschinen 228 770 und 228 633. Sie fuhren mit dem Zwickauer Traditionszug auf der Strecke Zwickau – Glauchau – Gera Süd – Jena West – Rottenbach bis Katzhütte und zurück. Ab Glauchau fuhr dieser Zug weitgehend im Plan des zu DDR-Zeiten verkehrenden D 900 Dresden – Jena West – Katzhütte.

Foto: Heilmann

228 770 und 633 im Bahnhof Katzhütte.

Foto: Barteld

Prototyp der neuen Reko-V 100.

V 100 umgebaut

Elektrische Zugheizung

Bei Adtranz in Kassel werden Lokomotiven der Baureihe V 100 remotorisiert. Es handelt sich entweder um ehemalige DR-Loks oder Werkloks V 100.4 aus dem Hennigsdorfer Lokomotivwerk. Die in Zusammenarbeit mit der Regental-Fahrzeugwerkstätten GmbH (RFG) als erste neu aufgebaute Lok, ehemals DB 201 881, besitzt nun neben dem 736-kW-Traktionsmotor von Caterpillar erstmals eine Generatoranlage zur elektrischen Zugheizung. So ausgerüstete Triebfahrzeuge könnten bei einer Serienfertigung die Lokomotiven der Baureihen 202 und 204 ablösen, deren Dampfzugheizung zunehmend Probleme bereitet. Beim Betriebshof Erfurt soll die umgebaute V 100 erprobt werden.

Foto: Seidel

Diesellok Diema DS 90 des Depots Jägersberg.

Bundeswehr-Schmalspurbahn

Heeresfeldbahn

Die letzte Schmalspurbahn der Bundeswehr im Depot Jägersberg ist den meisten Eisenbahnfreunden unbekannt. Zwischen 1958 und 1964 hatte die Bundeswehr für vier Munitionsdepots in Tannenhausen, Mariensiel, Schweinebrück und Jägersberg bei der Firma Diema in Diepholz insgesamt 20 schmalspurige Diesellokomotiven beschafft. Es handelte sich um Maschinen des Typs DS 90 mit Mittelführerstand, 75 PS Motorleistung und einem Gewicht von 10 Tonnen. Heute ist nur noch die Bahn in Jägersberg teilweise in Betrieb. Anfang der achtziger Jahre liefen auf 25 Kilometern Gleislänge noch 11 Lokomotiven. Durch Umstellung auf gleislosen Betrieb wird dort der Fahrzeugbestand immer weiter abgebaut. 1983 gingen zwei Lokomotiven an die Bonner Firma Bedia. 1995 kam eine Maschine nach Soltau, zwei weitere erwarb 1996 ein Biberacher Maschinenhändler. Ein anderer Händler erhielt 90 Waggons. Zu den Spezialitäten der Bahn gehören ein Feuerlöschzug, eine Schneefräse und ein Personenzug.

Abbau Haßfurt – Hofheim

Vollendete Tatsachen für Nebenbahn

Fast genau ein Jahr nach der Stillegung des „Hofheimerle" begannen die Rückbauarbeiten auf der ehemaligen bayerischen Lokalbahn. Um Proteste zu vermeiden, befuhr am 4. Juli der mit 211 033 bespannte Abbauzug ohne vorherige Ankündigung die Strecke, um vollendete Tatsachen zu schaffen. Gegen 9.43 Uhr wurde bei Kilometer 15 das erste, 120 Meter lange Schienenstück ausgebaut. Weitere Abbauarbeiten erfolgten am 10. und 11. Juli. Bis September wurden die Arbeiten nicht mehr weitergeführt.

Foto: Dill

Der unwiderruflich letzte Zug bei Hofheim.

Stuttgarter Straßenbahnen

Neue Stadtbahnzüge

Anstelle einer unveränderten zehnten Bauserie der Stadtbahntriebzüge DT 8 beschaffen die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) einen zwar äußerlich ähnlichen, aber technisch völlig neu konzipierten neuen DT 8.10. Am 17. September erhielt das Angebot eines aus Adtranz und Siemens gebildeten Firmenkonsortiums den Zuschlag über die Lieferung von 23 neuen Stadtbahnzügen. Neu sind bei ihnen eine Übergangsmöglichkeit zwischen den Einzelwagen, die Drehstromantriebstechnik mit Einzelachsantrieb und ein konsequenter Einsatz der Mikroprozessor- und Datenbustechnik. Die neuen Triebzüge sollen jeweils 4,8 Millionen DM kosten. Die Lieferungen werden 1998/99 beginnen, die Planeinsätze im Jahr 2000.

Signalwesen

Schluß für Doppel-Rot

Mit Aufstellung der ersten Kombinations-Signale (Ks-Signale) und einer neuen Eisenbahn-Signalordnung entfällt das Signal Hp 00 (Zughalt und Rangierverbot – zwei rote Lichter). Bis zur Ablösung durch neue Signale bedeuten die zwei roten Lichter an Ausfahrsignalen nur noch Zughalt, Hp 0.

Die früher rote Lackierung geht ins Rosa oder Lila über und Sprayer haben inzwischen ihr Werk vollbracht: abgestellte Lokomotiven im Bahnhof Falkenberg/Elster am 31. Juli (201 410, 367, 684 und 120, 346 270, 300 und 550).

Foto: Lehmann

Foto: Heilmann

1822.005 am 8. September im Bahnhof Franzenfeste.

Baureihe 1822 der ÖBB

Planeinsätze nach Italien

■ Seit dem 29. Juli werden die 1822.001 bis 005 der ÖBB planmäßig eingesetzt. Der viertägige Umlauf enthält Güterzüge zwischen Villach und Tarvisio sowie zwei Korridorzüge auf der Pustertal- und Brennerbahn von Lienz über Innichen, Franzenfeste, Brenner nach Innsbruck. Dabei fährt die 1822 auch auf dem 3000-Volt-Netz der Italienischen Staatsbahn. Dieser Planbetrieb ist jedoch vorerst auf ein Jahr befristet. Im Probebetrieb traten des öfteren Probleme an den Drehgestellen Bauart SLM auf, wobei es zu Verwerfungen an den Radreifen und zu Rissen am Radkörper kam.

Sicherheit der SBB

Detektoren bei Entgleisungen

■ Als weltweit erste Bahn starteten die SBB einen Großversuch mit Entgleisungsdetektoren für Güterwagen. Seit mehreren Monaten werden an 40 Güterwagen verschiedene Systeme erprobt: ein elektronisches der Firma Schindler Waggon und ein pneumatisches der Oerlikon-Knorr-Eisenbahntechnik. Der pneumatische Entgleisungsdetektor ist unmittelbar an die Hauptluftleitung angeschlossen und löst im Entgleisungsfall eine Schnellbremsung aus. Das System jedes Wagens arbeitet autark, es gibt keine zusätzliche Steuerleitung. Die elektronischen Entgleisungsdetektoren benötigen hingegen eine Steuerleitung, sie kommen deshalb in erster Linie für geschlossene Zugverbände in Frage. Der Entgleisungsdetektor arbeitet mit Sensoren, wie sie im Automobilbau verwendet werden, um Air-bags auszulösen. Einer der Hauptgründe der schweizerischen Aktivitäten sind mehrere Unfälle in der Vergangenheit.

Foto: Lohkamp

Auch moderne Bahngesellschaften wie die Berner Alpenbahn BLS verzichten in untergeordneten Diensten nicht auf alte Fahrzeuge. So verrichtet der mehr als 40 Jahre alte Rangiertraktor Te 13 immer noch seine Arbeit im Bahnhof Kandersteg.

ZEITREISE

Porstendorfer Fachwerk

41 1273 im November 1986.

1871 erhielt die Saal-Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession zum Bau der Strecke Großheringen – Saalfeld. Der Bau bot keine großen Schwierigkeiten, da die Trasse im Saaletal dem Flußverlauf folgte. Als einziges Problem erwiesen sich die ständigen Gleisbögen, mit denen sich die Bahn den topographischen Gegebenheiten anpaßte. 1874 wurde der Betrieb zunächst eingleisig aufgenommen. Unweit des Ortes Porstendorf richtete die Bahngesellschaft eine Haltestelle ein. 1891 baute die Preußische Staatsbahn bei Großheringen ein Überführungsbauwerk, über das die Züge aus Halle und Berlin direkt nach Süden rollen konnten, ohne in Großheringen Kopf zu machen. Von da an entwickelte sich die Strecke zu einem Teil der Magistrale Berlin – München. 1905 gestaltete die KPEV Porstendorf zum Anschlußbahnhof für die Nebenbahn nach Eisenberg um. Die kleine Station erhielt zwei Stellwerke, die bis heute Objekt für Fotofans sind. Während man noch vor zehn Jahren am Stellwerk Ps zu klassischen Dampflokfotos mit Formsignal kam, bestimmen seit 1995 Elektrolokomotiven und Fahrleitungsanlagen das Bild.

Fotos: Herbert Schneider, Jena

Dieselbe Stelle mit 141 372, Juni 1995.