

Modell Eisen Bahner

DM 5,50

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

Nr. 12/1996

E13411



BASTELTIPS
Toröffner für Lokschuppen
Preiswerte Feldbahnlok
Mobiles Lok-Kraftwerk
Berge aus Papier

Hauptgewinn mit Folgen

Die Ulmer Dampf-Familie

Wiederbelebung in Thüringen

220 Aktionäre machen mobil

V 100 vor der Ausmusterung

Das schnelle Ende der Kamele

Messe aktuell

Die Highlights von Leipzig

WERKSTATT

Wagen für den Harz-Bullen

Lauflehrenschule für V 36

Straßenbahn-Variationen

Anlagen-Report

Lokführer-Paradies unterm Dachboden

TESTS

- ☐ Der Blaue Blitz von Piko
- ☐ Schnellfahrlok 101 von Roco
- ☐ BR 52 mit Wanne von Gützold
- ☐ Reifenhandel in TT von Auhagen

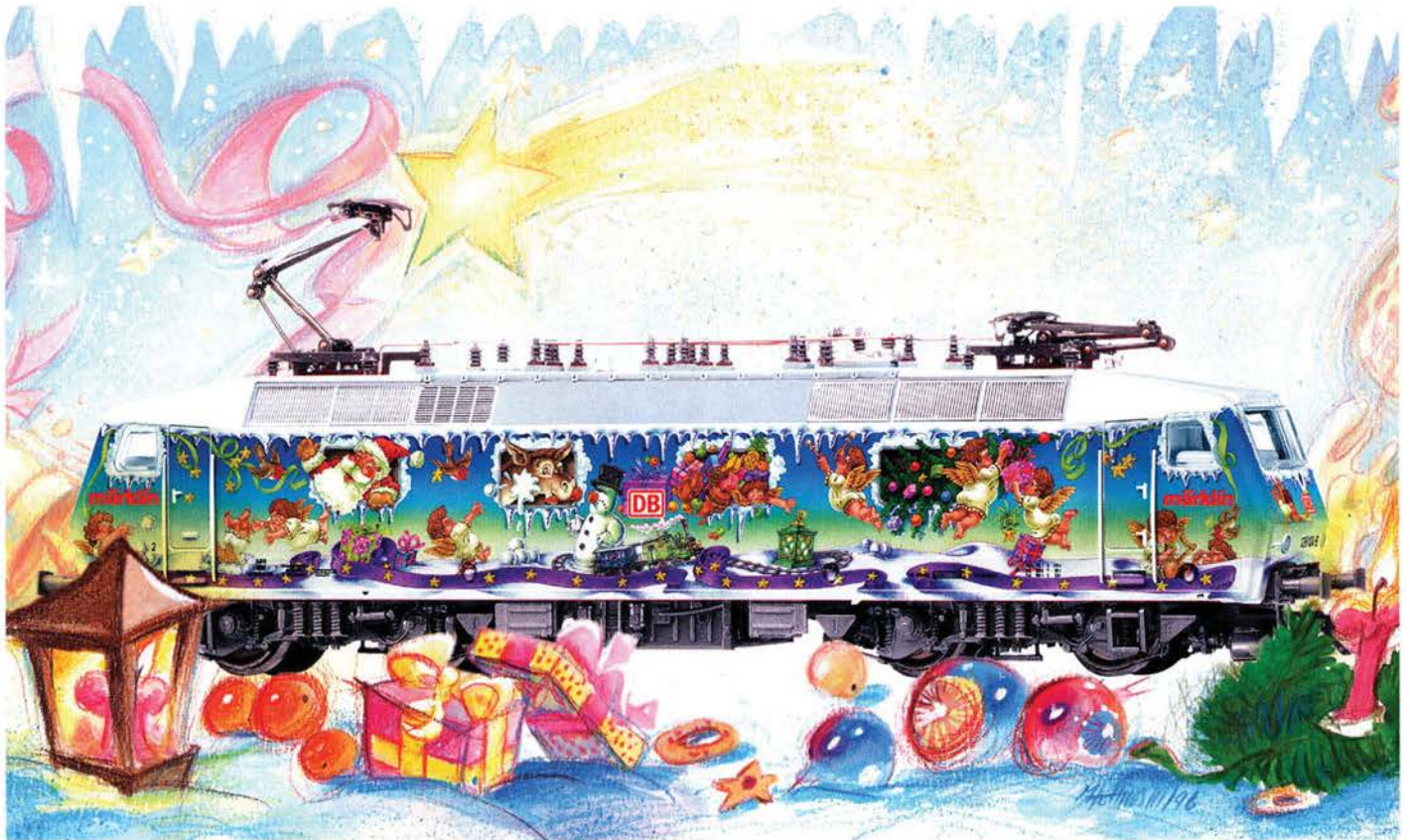


Weltrekord für Dampflok

Bis die Gleise glühen

Technik und Geschichte der Stromlinienloks

Weihnachten mit der



Weihnachtszeit ist (Modell-)Bahnzeit. In diesem Jahr wird der Weihnachtsmann zum Lokführer und begleitet die Reisenden heim zu ihren Familien.

Transportmittel hierfür ist die erste offizielle Kunst-Lok der Deutschen Bahn AG, die zusammen mit Märklin auf die Gleise gestellt wurde und die noch bis Mitte Januar in Deutschland zu sehen ist.

Vorgestellt auf der internationalen Modellbahnaus-

stellung in Köln wird die Elektrolok 120 129-2 mit ihrer fröhlichen, weihnachtlichen Illustration allerdings nicht nur die Bahnreisenden, sondern auch die Modellbahnfreunde begeistern.

Noch bis **24. Dezember** können alle Märklin-Fans das Lokmodell in der technischen Ausführung Ihrer Wahl beim MHI-Fachhändler bestellen.

Weihnachtszeit ist eben Märklinzeit.

33531: Weihnachtslok der Deutschen Bahn AG. Baureihe 120 der Deutschen Bahn AG für Märklin HO. Mit eingebautem DELTA-Modul. Fahrgestell aus Metall. 2 Achsen angetrieben. 4 Haftreifen. Elektronische Umschaltung der Fahrtrichtung. Länge über Puffer 22,1 cm. **DM 328,-**

37531: wie Artikel 33531, jedoch mit digitalem Hochleistungsantrieb (6090). Spitzensignal digital zuschaltbar. **DM 379,-**

38531: wie Artikel 33531, jedoch in HAMO-Ausführung für Zweileiter-Gleichstrom-Systeme. **DM 328,-**

88531: Baureihe 120 der Deutschen Bahn AG für Märklin Z. Beide Drehgestelle angetrieben. Länge über Puffer 87 mm. **DM 239,-**



Einmalige Serie 1996
für die Märklin-Händler-Initiative

Blaues Blut

Er zählt zum Adel des Schienenverkehrs: der Blaue Blitz aus Österreich. Zu seinen Zielen gehörten Ost-Berlin und München. Ein Test des Piko-Modells ab **Seite 82**



Unter der Haube

Vor 60 Jahren stellte die 05 002 mit 200,4 km/h einen Geschwindigkeits-Weltrekord für Dampfloks auf. Doch die Verkleidung brachte mehr als nur ein windschnittiges Äußeres. **Seite 12**



Belastungs-Test

Ein Fertiggelände als Basis für eine Modellanlage in H0: Brückenbau, Verkabelung und das Einschottern der Gleise stehen in der Folge 3 der Werkstatt-Serie auf dem Stunden-zettel des Bastlers. **Seite 64**



Nachempfinden

Landschaftsbau im Modell umzusetzen, ist gar nicht so schwer. Ein Diorama von der Hauptstrecke Stuttgart – Heilbronn zeigt auf, welche Arbeiten auf den Modellbahner zukommen. **Seite 90**



Ungleiche Schwestern

Die bayerische Lokalbahnlok 98 812 und das Dampfloks-Flaggschiff 01 1066 haben eines gemeinsam: Beide gehören zum Stall der Ulmer Eisenbahnfreunde. 25 Jahre läßt der Verein Dampf ab **Seite 32**

TITELTHEMA

Ganz in Schale

Spektakuläre Entwicklungen: Die Dampfloks mit Stromlinien-Verkleidung..... **12** ◀

DREHSCHIEBE

Namen + Nachrichten **4**

Auswege

Betrieb statt Stilllegung: In Thüringen geht die Rennsteig-Bahn AG an den Start..... **20** ◀

Kamel-Ritt

Die V 100 steht vor der Ausmusterung..... **24** ◀

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Wald-Ameisen

Vergessene Schmalspurbahnen der DDR: Die Waldeisenbahn Muskau **28**

LOKOMOTIVE

Hauptgewinn

Ein Student zog mit der 98 812 das große Los: 25 Jahre Ulmer Eisenbahnfreunde **32** ◀

WERKSTATT

Nachfolge-Lösung

Weinerts Harzbahnwagen als Bausatz **60** ◀

Zurecht gerückt

Umbauten der Lima-Straßenbahn **62** ◀

Hauptgericht

Aus- und Umbau eines Fertiggeländes: Einschottern, Brückenbau, Verkabelung (Folge 3) .. **64**

Laufschule

So fährt Limas V 36 einfach besser **68** ◀

Basteltips

Mobiles Kraftwerk für LGB, Tor-Öffner, Umbaulok für HOe, Bergbau-Methode und die Ideenkiste **70** ◀

TEST

Design-Studie

Aktuell: Die 101 der DB von Roco **74** ◀

Leichtgewicht

Neukonstruktion: Die BR 52 von Gützold **78** ◀

Sahne-Häubchen

Österreich-Modell: Der Blaue Blitz von Piko **82** ◀

Runderneuert

Reifenhandel in Baugröße TT von Auhagen **86** ◀

SCENE

Nach-Lese

Eine Hauptstrecke am Weinberg - Vorbild für ein erfolgreiches Diorama **90**

Namen + Nachrichten **94**

Messe-Nachrichten aus Leipzig **96** ◀

Neuheiten **98**

Lebens-Linien

Gerhard Naumann fuhr bei der DR die 18 201. In seiner Freizeit widmet er sich der Spur 0 **102** ◀

STANDPUNKT **5**

IMPRESSUM **6**

GÜTERBAHNHOF **36**

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT **40**

BAHNPOST **59**

TREFFPUNKTE **88**

BUCHTIPS **69**

VORSCHAU **106**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

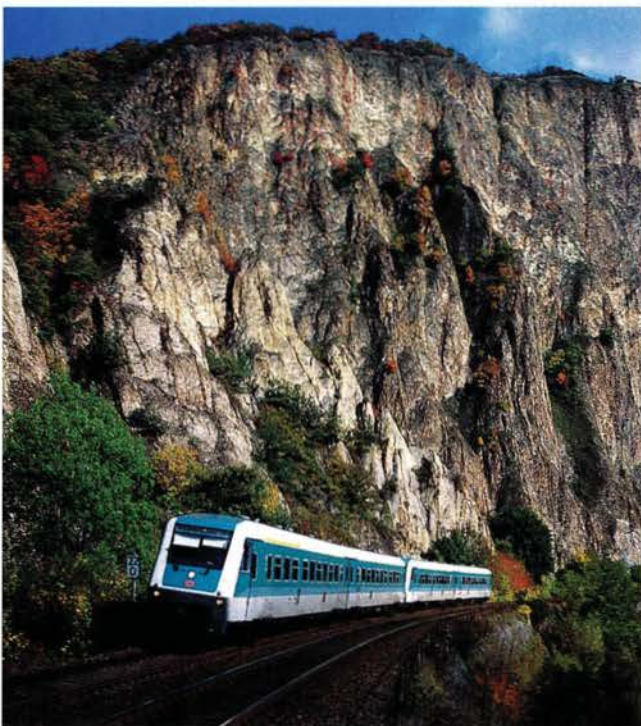
VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



Foto: Hajt



Zwei 611 am 3. Oktober vor dem Rothensteinmassiv an der Kursbuchstrecke 680

Pendolino VT 611

Startschwierigkeiten

■ Die Inbetriebnahme der Neitech-Diesellokomotiven Baureihe 611 geriet für den Hersteller Adtranz nicht zum Ruhmesblatt. Auf den Strecken Saarbrücken – Frankfurt und Heilbronn – Mannheim machten die Züge sofort zum Fahrplanwechsel durch Motorschäden und blockierende Türen auf sich aufmerksam. Ständige Verspätungen von etwa 30 Minuten brachten den Zügen den Spitznamen "Bummelino" statt "Pendolino" ein. Elke Haseneker, die stellvertretende Pressesprecherin von Adtranz, teilte der Presse als Reaktion auf die Schwierigkeiten mit, daß Techniker rund um die Uhr im Einsatz seien: "Bei solch einer hochentwickelten und empfindlichen Technik ist es nicht verwunderlich, wenn es in den ersten Tagen zu Problemen kommt. Da kann man vorher noch so viele Probefahrten machen." Dieser Meinung schloß sich das Eisenbahn-Bundesamt nicht an, sondern veranlaßte die DB AG, die Züge stillzulegen: Es hatte sich herausgestellt, daß die Neigetechnik nicht funktioniert. Am 19. und 20. Oktober fanden Testfahrten statt, bei denen die Mängel noch nicht vollständig beseitigt waren. Die DB strebte an, die VT 611 im November im Plandienst einsetzen zu können und den Ersatzbetrieb mit lokbespannten Zügen aufzugeben. Bei der DB war man über die Schwierigkeiten überrascht, hatte man doch auf die Zusagen des Herstellers vertraut, bis zum vereinbarten Termin funktionstüchtige Züge zu erhalten. Insbesondere wollten DB-Sprecher die Hinweise auf den übergroßen Termindruck nicht gelten lassen: Der Lieferant hatte diesen Terminen zugestimmt.

Foto: Schiekkel



Versuchsanstalt Halle

Ende in Sicht

■ Die ehemalige Versuchs- und Entwicklungsstelle für Maschinenwirtschaft (VES-M) der früheren DR soll nun zum Jahresende endgültig aufgelöst werden. Der Geschäftsbereich Forschung und Versuche der DB faßte einen entsprechenden Beschluß. Im Jahr 1955 gegründet und von Max Baumberg geleitet, war die Versuchsanstalt für die Triebfahrzeug- und Wagentechnik zuständig. Bemerkenswert war der Aufbau eines Parks mit Versuchs- und Bremslokomotiven. Zu ihnen gehörten die 18 201, 18 314, 03 1010, 130 101 und 102. Die 130 101 steht heute noch als 754 101 zur Verfügung. Außer dieser Maschine sind noch die 755 025 (ex 112 025) und die Rangierlok 756 624 (ex 311 624) vorhanden. Die 755 025 dürfte in München oder Minden eine neue Heimat finden. Die Fahrzeughalle und das Verwaltungsgebäude werden in Zukunft voraussichtlich vom Betriebshof Halle P genutzt.

754 101 am 9. August in der Versuchsanstalt Halle



Foto: P. Federmann

Der neue Stadler-Gelenktriebwagen der MThB auf dem Weg nach Stockach.

Mittelthurgau-Bahn

Seehas fährt bis Stockach

■ Seit zwei Jahren fahren die Seehas-Triebzüge der schweizerischen Mittelthurgau-Bahn (MThB) im Regionalverkehr zwischen Konstanz und Engen. Jetzt haben die bunten Triebzüge am Bodensee eine weitere Einsatzstrecke dazugewonnen. Nach 14 Jahren Pause verkehren auf der Strecke zwischen Radolfzell und Stockach wieder Personenzüge. In die Trasse mußten 6,6 Millionen Mark investiert werden. Die MThB bestellte für den Taktverkehr drei der neuen Stadler-Gelenktriebwagen GTW 2/6, von denen bislang nur einer im Dienst steht. Für Aushilfe sorgen derweil betagte MAN-Schienenbusse der Hohenzollerischen Landesbahn. Der Planbetrieb begann mit gut besetzten Zügen vielversprechend.

Betriebshöfe der DB

Neue Organisation

■ In den nächsten Monaten wird die Zahl der Betriebshöfe der DB drastisch verringert. Durch Zusammenlegungen und neue Zuordnungen sollen statt 93 nur noch 67 Zweigniederlassungen des Geschäftsbereichs Traktion existieren. Die Maßnahme zielt in erster Linie darauf ab, Betriebshöfe und Einsatzstellen verwaltungsmäßig zu neuen Zweigniederlassungen zusammenzufassen. Dadurch kann in erster Linie Verwaltungspersonal gespart werden. Die Standorte eines Betriebshofs bleiben aber als Arbeitsorte erhalten. Ebenso bleiben alle Lokleitungen erhalten. Die Einsatzorte der Triebfahrzeugführer sollen sich nicht ändern. Beispielsweise werden im RB Dresden Reichenbach und Riesa nicht mehr Standort einer Zweigniederlassung sein. Es trifft auch bekannte Namen wie Magdeburg-Rothensee, Göttingen, Wustermarke, Mannheim, Aachen, Augsburg und Kornwestheim.

Foto: Schiekkel

Die wenige Tage zuvor ausgelieferte 101 002 konnte am 6. Oktober in Mannheim abgelichtet werden. Die Lok absolvierte zu dieser Zeit Probefahrten im Raum Mannheim. In Abstellpauzen wurde die Maschine von der Bahnpolizei überwacht.



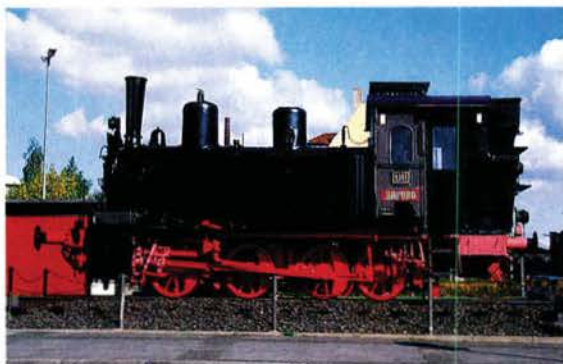


Foto: Nils A. Osenbrügge

98 886 in Schweinfurt

98 886 für Fladungen – Ostheim

Betriebsfähige Aufarbeitung

■ Die in Schweinfurt vor dem Hauptbahnhof aufgestellte bayerische Lokalbahnlok 98 886 wird bald in Meiningen betriebsfähig aufgearbeitet. Der Schweinfurter Stadtrat beschloß, die Lokomotive dem Landkreis Rhön-Grabfeld und dort speziell dem Zweckverband Fränkisches Freilandmuseum als unbefristete Leihgabe zu überlassen. Der Kreis übernimmt die Instandsetzungskosten von bis zu 500 000 Mark. In zwei Jahren hofft man die Lokalbahnlok auf ihrer früheren Stammstrecke Fladungen – Ostheim einsetzen zu können. Die 1924 von der Lokomotivfabrik Krauss unter der Fabriknummer 8275 gebaute Maschine wurde 1969 außer Dienst gestellt und am 4. März 1970 ausgemustert. Die Lok soll in Kürze abtransportiert werden. Bis zu ihrer Inbetriebnahme steht für den Museumsbahnbetrieb ein Triebwagen zur Verfügung.



Foto: K.-H. Rätzsch

Probleme im neuen Einsatzgebiet: 155 179 im Bahnhof Aalen.

143 und 155 im Süden

Unerklärliche Probleme

■ Die vom Betriebshof Mannheim eingesetzten Maschinen der Baureihen 143 und 155 machen des öfteren durch extreme Störanfälligkeit auf sich aufmerksam. Der meistens mit 155 bespannte Regionalexpress 3467 Stuttgart – Aalen blieb beispielsweise im Sommer innerhalb weniger Wochen drei Mal fahrtunfähig liegen. Einmal erreichte er nur Cannstatt. Auf den Lokomotiven kommt es ständig zu Hauptschalterauslösungen. Die DB-Techniker stehen dem früher unbekannten Phänomen ziemlich ratlos ge-

genüber. Als eine Störquelle gelten die neuen LZB-Geräte der 155. Die Probleme könnten aber auch durch eine ständig 15000 Volt übersteigende Fahrdrachtspannung verursacht sein. Mängel bei der Unterhaltung sind ebenfalls nicht auszuschließen. Auch die Lokführerausbildung fand zum Teil erst verspätet statt. Alles in allem hat das Image der DB speziell im Stuttgarter Nahverkehr wegen dieser seit Beginn des Sommerfahrplans aufgetretenen Ausfälle schon Schaden genommen. Da die Maschinen früher kein ungewöhnliches Störungsverhalten zeigten, dürften die Mängel nicht bauartbedingt sein.

Pleiten, Pech & Pannen

Die Botschaft wiederholt sich ständig: Wir sind auf dem Weg in die Informationsgesellschaft. Selbst zum Thema Eisenbahn locken Anbieter im Internet oder sonstwelchen Netzwerken die Informationshungrigen zum Surfen in der schier unendlichen Tiefe der elektronischen Welten. Computer-Modem in die Telefondose stöpseln, und fertig ist die Datenautobahn. So einfach klingt das. Die Existenz solch weltumspannender Netzwerke läßt kaum noch glauben, daß das Stecker-in-die-Steckdose-Prinzip irgendwo mal nicht auf Anhieb funktionieren könnte. Wären da nicht die gelegentlichen Pannen, die den Computerfreak schnell auf den Boden seiner kleinen Welt zurückholen. Wo keine Informationen mehr fließen, bricht alles zusammen. Wenn Techniker davon ein Lied zu singen wissen, dann ist es eines über ihr tägliches Brot. Doch in diesem Chor müssen inzwischen zu viele mitsingen, die es eigentlich gar nicht wollen: die Fahrgäste der Bahn. Probleme beim Einsatz neuer IC-Steuerwagen, der komplette Ausfall aller eingesetzten Neigetechnikzüge der neuen Reihe 611 – Pannen und Verspätungen, weil es am Informationsfluß hapert. Die IC-Steuerwagen konnten keine Informationen an die eingesetzten Loks der Baureihe 120.1 weitergeben, weil Übertragungsimpulse der Wendezugsteuerung falsche Wege gingen. Technische Kommunikationsstörungen im Triebzug 611 legten auch den Informationsfluß zwischen den Steuerungssystemen des Zuges und der Neigevorrichtung lahm. Fehler können nun mal auftauchen und für Überraschungen sorgen. Das war früher nicht anders. Doch seinerzeit gab man den Neuentwicklungen eine ausreichende Bewährungszeit mit auf den Weg. Heute müssen die neuen Fahrzeuge von der Fabrikhalle an den Bahnsteig rollen, im irren Glauben, die Technik folge immerzu brav den Wegen der Theorie. Die Leidtragenden sind die Fahrgäste, deren Zorn ob solcher Planungen nur allzu verständlich ist. Doch wann kommt diese Information bei den Verantwortlichen an? Offenbar gibt es auch hier eine Störung auf der Datenautobahn.



Hans-Joachim Gilbert

Foto: Heilmann



Letzter Zug von Forst nach Weißwasser am 27. September

Strecke Forst – Weißwasser

Rasches Ende

■ Kurzfristig und für viele überraschend kam es am 27. September zur Stilllegung des Personenverkehrs auf der Strecke Forst – Weißwasser. Die DB AG bietet jetzt Schienenersatzverkehr an und gibt als Grund der Stilllegung Oberbaumängel an. Vor wenigen Wochen ließ die DB noch die örtliche Presse wissen, daß der Personenverkehr auf der Strecke bis 1998 weiter betrieben wird. Letzter Zug war die Regionalebahn 3970 Weißwasser – Forst am 27. September mit der 202 780 des Betriebshofs Cottbus.

**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 (07 11) 2 10 80 86
Anzeigenfax (07 11) 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, Frank Muth,
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 Lieferpflicht. 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: Bendrien

1110.522 am 20. August bei Aßling mit Güterzug 65482.

Baureihe 1110.5 der ÖBB**Besuche in München**

■ Aufgrund der Sperrung der Arlbergstrecke für sechsachsige Lokomotiven wurden die Bludenzer 1110.5 nach Villach umstationiert. Die Maschinen dürfen die Strecke wegen der für Brückenbauwerke zu hohen Meterlast nicht mehr befahren. Nach zweijähriger Unterbrechung gelangen die 1110.5 wieder nach München. Im Gegensatz zu früheren Einsätzen wird neben dem Rangierbahnhof Nord nun auch das neue Klv-Terminal in München-Riem angefahren. Werktags außer samstags fahren die Züge 42908/42909 und 65482/ 44921 mit 1110.5. Die meisten Villacher 1110.5 tragen die neue Lackierung, 1110.502, 505 und 522 noch den älteren ÖBB-Lack.



Foto: Kloseck

Lokparade mit einer E 44, E 18 und E 04 vor dem Schuppen in Weimar am 31. August.

Bahnfest in Weimar**Parade der Altbau-Elloks**

■ Am 21. Dezember 1996 findet im Bahnhof Weimar die Auftaktveranstaltung zum Jubiläum "150 Jahre Eisenbahn in Thüringen" statt. An diesem Tag wird eine Fahrzeugschau mit historischen Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven gezeigt. An diesem Tag erfolgt auch die erste öffentliche Präsentation der früheren DR-Elektrolok 242 151 im alten grünen Farbanstrich. Die Maschine wurde durch die BSW-Gruppe Thüringer Eisenbahnverein im Bw Weimar wieder in den Originalzustand zurückversetzt. Außerdem finden an diesem Tag Führerstandsmitfahrten und ein Souvenirverkauf statt. Im kommenden Jahr sind weitere Bahnhofsfeste in Erfurt, Gotha und Eisenach geplant. Darüber hinaus wird im Jahr 1997 noch das Jubiläum "30 Jahre elektrisch in Thüringen" zu begehen sein.

Dürr in Japan**Neue Erkenntnisse**

■ Bei einem Symposium über Informationstechnik der japanischen Eisenbahngesellschaft JR East erklärte Bahnchef Heinz Dürr, daß die DB künftig nicht mehr die Schnelligkeit ihrer Züge, sondern die Pünktlichkeit in den Vordergrund stellen will. Dabei sollen die japanischen Eisenbahnen mit ihrer Pünktlichkeit und Kundenorientierung ein Beispiel sein. Dürr will in den Bahnhöfen auch erzieherisch tätig werden: Dazu soll in Braunschweig die als "Zentriertes Abfertungsverfahren" bezeichnete japanische Einsteigermethode erprobt werden, um mehr Ordnung beim Einsteigen herbeizuführen. Große Hoffnungen setzt der Bahnchef in die berührungslose IC-Karte, die Fahrkarten ersetzen soll.

Zwischenhalt

■ Die Stadtwerke Bielefeld nahmen den zweiten Teil ihrer Stadtbahn-Verlängerung in Betrieb. Die neue Strecke nach Stieghorst wird rechnergesteuert gesteuert. In nächster Zeit erhalten die Stadtwerke Bielefeld 16 neue Stadtbahnwagen.

■ Die Harzer Schmalspurbahnen nahmen Anfang Oktober zwei Cafewagen in Betrieb. Die Fahrgäste können nun in Regenzügen Getränke und Snacks erhalten.

■ Mitglieder des Vereins Braunschweiger Verkehrsfreunde erwarben von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft den Triebwagen 451 (ehemals OHE GDT 521).

■ Am 23. September überfuhr die 110 des ICN Bonn - Berlin zwischen Brackwede und Bielefeld einen Einkaufswagen. Die beschädigte Lok mußte durch eine Ersatzmaschine abgelöst werden. Die Verspätung betrug 75 Minuten.

■ Mitte September erhielten die Mainzer Straßenbahnen einen ersten Niederflur-Triebwagen des Typs GT 6 M. Der Wagen erhielt die Nummer 201.

■ Am 28. September begann die Albtal-Verkehrsgesellschaft auf der von der SWEG übernommenen Strecke Bruchsal - Ubstadt - Menzingen den elektrischen Stadtbahnbetrieb. Ubstadt - Odenheim soll in zwei Jahren als Stadtbahn folgen.

Ist Ihr Hobby demnächst Ihr Beruf?

Der MODELLEISENBAHNER braucht Verstärkung und sucht deshalb zum nächstmöglichen Termin einen

Redakteur

Wenn Sie eine journalistische Ausbildung absolviert haben, idealerweise sogar Redaktionserfahrung besitzen, stilischer sind und gern den Dingen auf den Grund gehen, dann sind Sie unser Mann!

Der neue Kollege muß fundierte Kenntnisse im Vorbildbereich mitbringen.

Wir bieten Ihnen eine Tätigkeit mit Perspektiven bei Europas meistverkaufter Hobbyzeitschrift und freuen uns auf Ihre vollständigen und aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen mit einem Foto und Arbeitsproben.

Redaktion MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Olgastraße 86, 70180 Stuttgart, Telefon (0711) 210 80-75



Triebwagen 029 101 in Amerante

Portugal

Altbau-Triebwagen

■ Auf der 1000-mm-Schmalspurbahn Livracao – Amerante werden immer noch zwei 1950 von Nohab gebaute Triebwagen der Baureihe 029 (029 101-6 und 029 102-2) eingesetzt. Die reichlich 45 Jahre alten Triebwagen sind wegen fehlender Ersatzteile des öfteren defekt abgestellt, so daß fast immer an einem Triebwagen in der Werkstatt in Livracao gebaut wird. Die CP möchte die Fahrzeuge noch 1997 durch die neuen LRV 2000 ersetzen.

Foto: Heilmann

HGe 4/4 I Nr. 11 am 29. August in der Werkstätte des Depots Visp der BVZ.



Foto: Heilmann

■ Die DB wird künftig ihre Kundenbetreuer im Nahverkehr bei der Lufthansa schulen lassen.

■ Die Geschäftsbereiche der DB berechnen sich gegenseitig Kosten. Weil dienstbedingte Übernachtungen von Lokführern in Bahnhofsgebäuden mehr als 100 Mark pro Nacht kosten, wurden schon des öfteren ortsansässige Hotels als Ausweichquartier für Lokführerübernachtungen gebucht.

■ Am 12. Oktober eröffnete die Interessengemeinschaft Nahverkehrsbetriebe in Kassel im alten Betriebshof an der Holländischen Straße/Höhe Niedervellmarer Straße ein Straßenbahnmuseum. Es ist an jedem zweiten Samstag im Monat von 11 bis 17 Uhr geöffnet.

■ Die für die Vogtlandbahn bestimmten RegioSprinter der Regentalbahn fahren bis Mai 1997 auf DB-Gleisen von Zwickau über Plauen nach Bad Brambach und ersetzen DB-628. Damit verliert die DB Leistungen an einen privaten Anbieter.

■ Seit dem 3. November ist im ältesten erhaltenen Berliner Bahnhofsgebäude, dem Hamburger Bahnhof, ein Kunstmuseum untergebracht. Als nach 1945 unzugängliches Verkehrs- und Baumuseum erlangte dieser Bahnhof Berühmtheit.

■ Die DB AG eröffnete im Leipziger Hauptbahnhof ihr modernstes Reisezentrum. Die Serviceeinrichtung kostete 4,6

Millionen Mark. Der 500 Millionen Mark teure Gesamtumbau des Leipziger Bahnhofgebäudes läuft noch bis Ende 1997.

■ DB Cargo will den Schienengüterverkehr mit den Staaten Osteuropas in den nächsten Jahren um 20 bis 25 Prozent steigern. Die Wachstumsraten im Verkehr mit Polen und der Tschechischen Republik betragen zur Zeit jährlich 10 Prozent.

■ Der Bereich Magnetfahrtechnik der Kasseler Firma Thyssen Henschel wird seit dem 1. Oktober als eigenständige Firma mit dem Namen "Transrapid System GmbH" geführt. In der Zukunft erwartet das Unternehmen mit 500 Mitarbeitern jährlich 1,7 Milliarden DM Umsatz.

■ Die Griechische Staatsbahn OSE vergab einen Auftrag zur Elektrifizierung der Strecke Athen – Thessaloniki an die Firmen Adtranz und ABB.

■ Bis zum Beginn der Expo 2000 in Hannover liefern Siemens und LHB 144 Stadtbahnwagen. Das erste Fahrzeug soll im Sommer 1997 seinen Betrieb aufnehmen.

■ Die Fahrgastzahlen des ÖPNV sind seit 1988 in den westlichen Bundesländern um fast 20 Prozent angestiegen, die Fahrgeldeinnahmen stiegen um fast 40 Prozent.

■ Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung rechnet damit, daß zwischen 1994 und 2010 rund 43 Milliarden DM in Schienenfahrzeuge für den Personen- und 36 Milliarden für solche des Güterver-

kehrs investiert werden.

■ Die französischen Eisenbahnen beschäftigen seit kurzem einen Schuhputzer im Straßburger Bahnhof.

■ Seit dem 2. September wird die neue Haltestelle "Bregenz-Hafen" an der Strecke Bregenz – Lindau bedient. Der Übergang zur Schiffsanlegestelle wird dadurch vereinfacht.

■ Die Baureihe 1822 der ÖBB fällt durch häufige Störungen auf. Ein regulärer Plandienst ist oft nicht möglich. Auch die lange Abstellzeit scheint sich auf den Zustand der Maschinen negativ ausgewirkt zu haben.

■ Am 1. Juni wurde als letzte "Taigatrommel" der Győr-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn die M 62 904 abgestellt.

■ Mit der 71 Kilometer langen Strecke Deinze – De Panne dürfte in Belgien die Elektrifizierung mit 3000 Volt Gleichstrom beendet sein. Künftig will man auf 25 kV Wechselstrom setzen.

■ Seit dem 21. August betreiben die ÖBB in Matrei eine elektronische Betriebsfernsteuerzentrale für die 44 Kilometer lange Brenner-Nordrampe.

■ Die amerikanischen Bahngesellschaften CSX Corp und Conrail Inc kündigten ihre Fusion an. Damit entstünde ein 48000 Kilometer langes Streckennetz in der gesamten Osthälfte der USA von Chicago über New York bis nach Miami.



NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Auf der Brenzbahn Aalen – Ulm war am 29. September zum ersten Mal seit knapp dreißig Jahren wieder eine Dampflokomotive der Baureihe 64 unterwegs. Die 64 419 absolvierte Sonderfahrten. Das Bild zeigt sie bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Heidenheim.



Foto: Klaus Wiesenfarth

FRAGE**ZEICHEN**

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

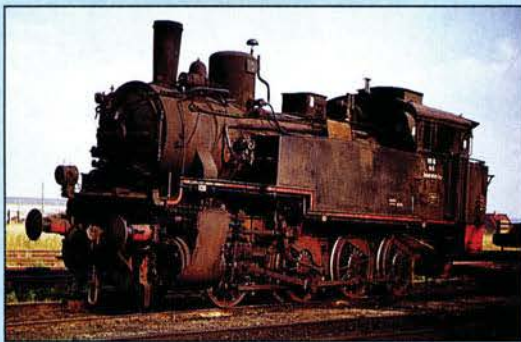


Foto: Wedel

■ 1910 baute die Union-Gießerei Königsberg eine vierfach gekuppelte Naßdampf-Tenderlokomotive, die von der Königlich Preussischen Staatsbahn-Verwaltung für den Nebenbahn- sowie für den Rangierdienst benötigt wurde. Die Maschine sollte vor allem in kleinen Bahnbetriebswerken problemlos zu unterhalten sein. Bis 1922 beschafften die preußisch-hessische und die oldenburgische Staatsbahn, die Reichseisenbahnen und die Saar-Bahnen insgesamt 675 Maschinen. Noch Ende der sechziger Jahre fuhren sie bei beiden deutschen Bahnverwaltungen. Beinahe legendären Ruf erhielten die allerletzten Maschinen im Streckendienst zwischen Dessau und Wörlitz in Sachsen-Anhalt. Wie lautete ihre preußische Gattungsbezeichnung?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Dezember 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 Oktoberheft lauten "Rollende Landstraße (bzw. RoLa)" und "Dresden - Lovosice". Die 30 Exemplare "Bahn-Geschichten" haben gewonnen: Colin Alten, GB-Llandrindod Wells; Rolf Altenhein, 33813 Oerlinghausen; Stephan Böhme, 17192 Waren (Müritz); Doris Conrad, 01796 Pirna; Lars Dietz, 31867 Lauenau; Armin Dziuk, 70806 Kornwestheim; Helmut Epp, 66679 Losheim am See; Lars Fuchs, 01824 Königstein; Ulrich Gaedke, 39576 Stendal; Joachim Hausteil, 09112 Chemnitz; Detlef Isenbeck, 44017 Dortmund; Oliver Kampmann, 60599 Frankfurt; Bodo Kuhnert, 71732 Tamm; Ines Kuttig, 99192 Frientedt; Michael Leitzbach, 42477 Radevormwald; Juliane Lohmeier, 10365 Berlin; Robert Miksche, 03238 Finsterwalde; Michael Raunert, 32051 Herford; Alfred Ronke, 14478 Potsdam; Michael Schäfers, 17235 Neustrelitz; Tilo Schmidt, 09125 Chemnitz; Uwe Schön, 10829 Berlin; Daniel Scholz, 04157 Leipzig; Felix Schuster, 04329 Leipzig; Sven Volkmann, 90455 Nürnberg; Gerald Wagner, 56170 Bendorf; Thomas Wendt, 10115 Berlin; Dirk Werther, 39240 Schwarz; Claus-Peter Wrüske, 03042 Cottbus; Gerhard Zschintzsch, 99096 Erfurt.

Elektroloks der ÖBB

Neue Aufträge geplant

■ Wegen der internationalen Wettbewerbssituation – vor allem im Güterverkehr – und wegen der europaweiten Öffnung der Schienennetze planen die Österreichischen Bundesbahnen die Beschaffung neuer elektrischer Hochleistungslokomotiven im Wert von ungefähr 8 Milliarden Schilling. Mit den neuen Fahrzeugen wollen die ÖBB verstärkt als Transportlogistikanbieter auftreten und vor allem den Wettbewerb mit der Deutschen Bahn AG suchen. Die ÖBB leiteten ein

EU-weites Ausschreibungsverfahren ein. Insgesamt sollen 200 Lokomotiven mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h und einer Leistung von 6500 kW für Reise- und Güterzüge beschafft werden. Wenn es gelingt, den Preis pro Lokomotive auf 40 Millionen Schilling zu senken, wäre die Anschaffung für die ÖBB rentabel. Für den österreichischen Lokbauer SGP bietet sich einerseits die Chance, ein Angebot abzugeben. Andererseits hat SGP mit hohem Aufwand die Hochleistungslokomotive Baureihe 1012 vollendet und wartet auf die Abnahme.



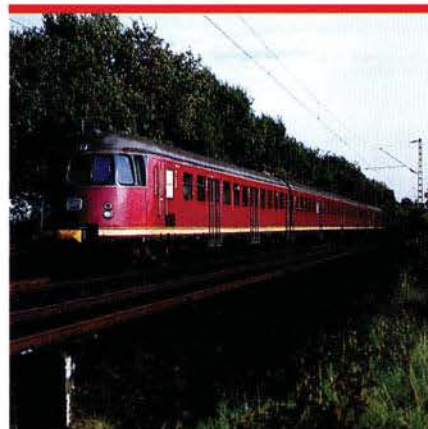
Foto: Heilmann

Altbau-Triebwagen Be 4/4 - 761 im Depot Spiez

Triebwagen Be 4/4 der BLS

Ende geplant

■ Die aus den Jahren 1953 bis 1956 stammenden Altbau-Triebwagen der Reihe Be 4/4 Nr. 761, 762, 763 der Bern-Neuenburg-Bahn sowie der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (BLS-Gruppe) stehen vor der Ausmusterung. Die BLS-Gruppe setzt nur noch werktags einen Triebwagen Be 4/4 vor dem Güterzugpaar 61462 / 61475 zwischen Spiez und Zweisimmen ein. Die Triebwagen können nicht mehr im schaffnerlosen Betrieb eingesetzt werden. Mit ihrem baldigen Ersatz ist zu rechnen.



Wegen Fristablauf scheidet der beim Bh Hamm stationierte ET 30 114/414 zum Jahresende aus dem Bestand betriebsfähiger Museumsfahrzeuge. Das Foto zeigt den aus den fünfziger Jahren stammenden, vierteiligen Triebzug bei Wattenscheid.

Foto: Heilmann



Ende September führte die DB Instandhaltungsarbeiten an der Oberweißbacher Bergbahn durch. In dieser Zeit mußte Schienenersatzverkehr durchgeführt werden. Als Triebfahrzeuge sind 479 201 und 205 vorhanden. 479 203 steht in Berlin Schöneweide.

Pendolino der FS

Neues Einsatzgebiet

■ Nach weiteren Abnahmen der ETR 460 bekommen die Pendolino ETR 450 aus den Jahren 1988 bis 1990 neue Einsatzgebiete. Derzeit sind die Pendolino auf den Strecken im Einsatz: Bolzano – Verona – Firenze – Roma; Bolzano – Verona – Ancona – Pescara; Brescia – Bologna – Roma – Bergamo; Roma – Napoli – Taranto; Roma – Foggia – Bari – Lecce und Roma – Bologna – Milano. Die italienische Staatsbahn FS führt von den Pendolino ETR 450 insgesamt fünf fünfteilige sowie zehn elfteilige Einheiten im Bestand. Die Spitzengeschwindigkeit dieser Elektrotriebzüge, die nur die erste Wagenklasse führen, beträgt 250 km/h.

ETR 450 003/004 am 3. September im Bahnhof Bozen



Foto: Heilmann

AMTRAK

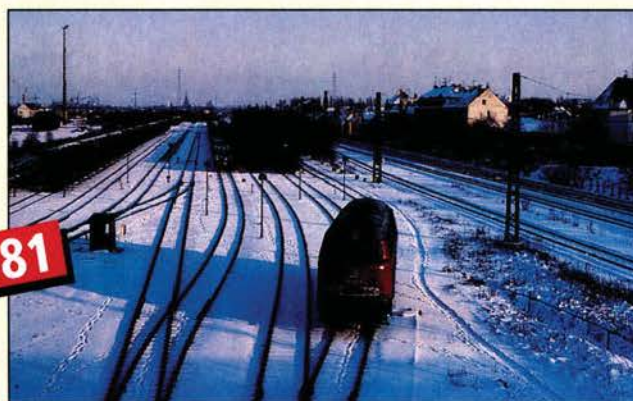
Rotstift-Politik

■ Ab 10. November wirken sich die neuerlichen Streichungen bei der amerikanischen Personenverkehrs-Gesellschaft Amtrak aus. An diesem Tag verschwinden so bekannte Züge wie der Desert Wind (Chicago – Salt Lake City – Los Angeles), der Pioneer (Chicago – Ogden – Seattle) und die Kurswagen Chicago – Boston. Wenn der Bundesstaat Texas nicht in die Bresche springt, wird auch der Texas Eagle zwischen St. Louis und San Antonio eingestellt. Amtrak begründet diesen Schritt mit einer weiterhin ungeklärten finanziellen Ausstattung des Unternehmens. Streckenstillegungen und Betriebseinschränkungen stehen aber auch einige Verbesserungen auf lohnenderen Routen gegenüber. Der berühmte Broadway Limited (N.Y. – Chicago) kehrt zurück, der Empire Builder (nach Seattle) und der California Zephyr (nach San Francisco) verkehren wieder täglich.

ZEITREISE

Werkbahnhof

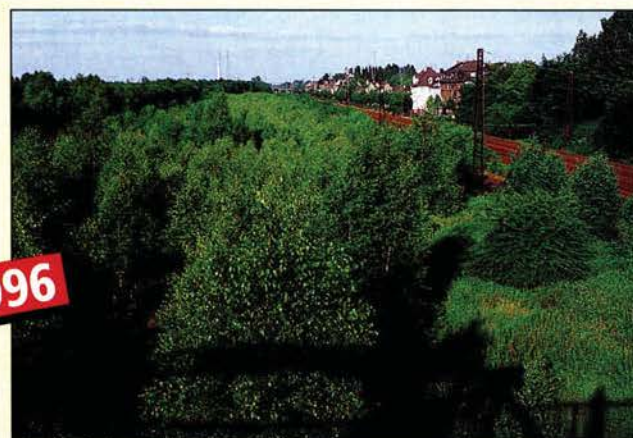
1981



216 003 im Werksbahnhof Oberhausen-Hütte

Nördlich der Ruhr entstand zum Ende des neunzehnten Jahrhunderts das größte Industriegebiet Europas. Der Fund von Kohle, dem schwarzen Gold der damaligen Zeit, ließ die Region zu einem Schmelztiegel mit über fünf Millionen Einwohnern heranwachsen. Die Eisenbahn ermöglichte den schnellen und massenhaften Abtransport der Kohle. In der Nähe der Kohlezechen entstanden riesige Stahlwerke. Die Zweigstrecken der Zechen und Stahlbetriebe liefen in Werkbahnhöfen zusammen. Einer dieser Werkbahnhöfe, er trug den Namen Oberhausen-Hütte, lag direkt an der Köln-Mindener Eisenbahn zwischen Oberhausen und Essen-Dellwig. Er gehörte zum riesigen Stahlwerk der Thyssen-Niederrhein AG. Hier warteten Kohle-, Stahl- und Leerzüge auf eine freie Lücke im Fahrplan der dicht befahrenen Köln-Mindener Strecke. Bis Mitte der siebziger Jahre konnte man hier noch Dampflokomotiven der DB-Baureihen 44 und 50 beobachten. Sie wurden von Dieselloks der Baureihen 216 und 221 abgelöst. Auf dem am 13. Januar 1981 entstandenen Bild setzt sich die Vorserien-Lok 216 003 vor ihren Zug. Fünfzehn Jahre später sind die meisten Zechen und Stahlwerke des Ruhrgebiets verschwunden. Die Region befindet sich seit den sechziger Jahren in einer bisher nicht gekannten Umstrukturierung. Das Industriezeitalter hat sich aus dem Ruhrpott verabschiedet. Auf dem Bild vom Sommer 1996 haben sich Birken die Fläche zurückerobert. Auch die Vorserien-216 gehört schon lange zum alten Eisen.

1996



Birken statt Gleisanlagen in Oberhausen-Hütte

Fotos: Michael Hubrich

**NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT**

Foto: Reimer

**Abgestellte Deutz-Rangierlok in Pankow****Deutz-Diesellok in Pankow****Abgestellt und vergessen**

■ Im Betriebshof Berlin-Pankow steht eine zweiachsige Diesellok in völlig verfallendem Zustand. Es handelt sich um eine 10-Tonnen-Rangiermaschine mit 24 PS Leistung, die im Jahr 1938 unter der Fabriknummer 23019 von der Kölner Firma Deutz geliefert wurde. Die Humboldt-Deutz-Motoren AG stellte in den dreißiger und vierziger Jahren zahlreiche

dieser Fahrzeuge für den leichten Vershubdienst auf Werksbahnen her. Die in Pankow gefundene Maschine fuhr lange Zeit in Naumburg. 1980 wechselte die 4,62 Meter lange, nur 12 km/h schnelle und inzwischen mit einem Skoda-Motor ausgerüstete Lok in die DEFA-Kopierwerke nach Berlin-Johannisthal. 1988 übernahm sie die AG Verkehrsgeschichte des DMV, um sie aufzuarbeiten. Inzwischen scheint die Lok völlig in Vergessenheit geraten zu sein.

Neue Verkehrstechnik**InnoTrans '96 in Berlin**

■ Auf dem Güterbahnhof Berlin-Wilmersdorf wurden vom 15. bis zum 18. Oktober erstmals moderne Schienenfahrzeuge im Rahmen der Fachmesse für Verkehrstechnik "InnoTrans" präsentiert. 171 Aussteller aus 13 Ländern waren vertreten. Die in Wilmersdorf und auf dem Messegelände durchgeführte Schau ist ein Nachfolger der 1993 und 1995 auf dem Gelände des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig gezeigten "Waggon '93 bzw. '95". Zu den Ausstellungsthemen der InnoTrans gehörten der öffentliche Personenverkehr, die Bahnlogistik bis hin zur Bahnregionalisierung sowie verschiedene Fachkongresse. Auf dem Freigelände in

**Neues Konzept für den Güterverkehr: der DB-CargoSprinter**

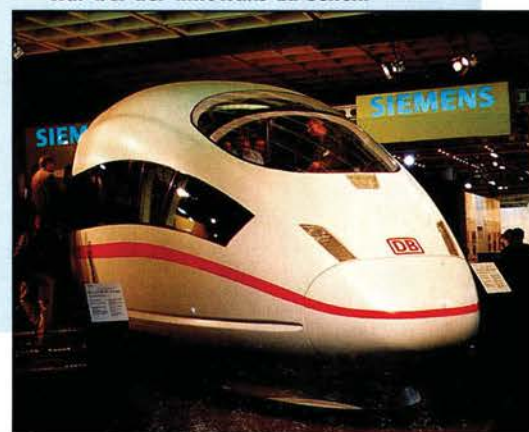
le-Verkehr mit täglich wechselnden Fahrzeugen durch: RegioSprinter der Dürener Kreisbahn am 15. Oktober, RegioShuttle der WEG am 16., Talent am 17., Doppelstocktriebwagen 670 006 am 18. Oktober.

Mit dem CargoSprinter stellt die DB AG erstmals den Basisbaustein für das neue Produktionssystem "Train Coupling" und "Train Sharing" vor. Auf längeren Strecken sollen mehrere dieser Einheiten gekuppelt werden. Das in Berlin vorgestellte Fahrzeug besteht aus fünf Teilen – Triebkopfwagen und Mittelteile. Die Ladekapazität beträgt insgesamt zehn Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs. Nach technischen Erprobungen soll noch Mitte 1997 mit insgesamt sieben CargoSprintern ein Pilotverkehr begonnen werden. Mit dem Einsatz der CargoSprinter wird erstmals ein durchgehender, ungebrochener Verkehr zwischen Gleisanschlüssen und dezentralen Umschlaganlagen in einem in sich geschlossenen Transportsystem möglich. Das System öffnet die Möglichkeit, bis zu sieben Einheiten in einem Zugverband zu kuppeln (Train coupling), im Fernbereich gemeinsam zu fahren und in Zielnähe wieder zu entkuppeln (Train sharing).

Die zweite wichtige Fahrzeugneuheit, der Bautzener LVT, ist für schwach frequentierte Strecken von etwa 50 bis 100 km Länge konzipiert. Er entspricht den Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Je nach Betreiber kann die Ausstattung durch modulare Aufbauten verän-

dert werden. Durch eine Vielfachsteuerung lassen sich mehrere dieser LVT von einem Führerstand aus bedienen. Wie schon der Dobus (Baureihe 670) soll auch der LVT/S durch den Einsatz von Großserienkomponenten aus dem Bus- und Straßenbahnbau in Anschaffung, Betrieb und Wartung besonders kostengünstig sein. Die LVT/S können auch Güterwagen befördern. Als Antriebsanlage dient ein 6-Zylinder-Dieselmotor von MAN/Volvo mit einer Leistung von 265 kW. Eine Achse ist angetrieben. Die Höchstgeschwindigkeit des 16540 mm langen Fahrzeugs liegt bei 100 km/h. Im mittleren Fahrzeugteil ist der Fußboden niederflurig ausgebildet. 64 Sitze stehen zur Verfügung. Bei maximaler Belastung wiegt der Triebwagen 29 Tonnen. Damit wird nun außer dem Doppelstock-Triebwagen auch noch eine zweite Bauart aus einem der DWA-Werke angeboten.

Auch ein Modell eines ICE-Triebkopfs war bei der InnoTrans zu sehen.



Fotos: Heilmann

**Die Deutsche Waggon AG Bautzen stellte in Berlin einen neuen Triebwagen vor.**

Wilmersdorf waren mit ihren Exponaten u. a. die Firmen Bombardier Eurorail, MTU/VPS, Siemens, DWA, Adtranz, LHB, DB-Werk Blankenburg und die Regentalbahn vertreten. Öffentliche Premiere hatte auf dieser Messe der neue CargoSprinter der DB mit dem Gattungszeichen Sggoorss. Ebenfalls neu war der LVT/S der DWA, Werk Bautzen. Dieser Leichttriebwagen wird für den Regionalverkehr angeboten. Zwischen dem Wilmersdorfer Güterbahnhof und dem Bahnhof Berlin-Westkreuz führten die Messeveranstalter einen Shutt-