

Modell Eisen Bahner

DM 5,50
Nr. 11/1997

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

E13411



BASTELTIPS
Klappbrücke für Rückzug
Lore für das Personal
Fahrdraht für LGB
Tricks mit Gips

Bahnhof Nordhalben

Dornröschen im Frankenwald

Gerettet in Dresden

Kruckenbergs Triebwerk

Abschied von Markersbach

Streckentod in Sachsen

WERKSTATT

- Schallschutz für die Gleise
- Gepäckwagen selbstgebaut

TESTS

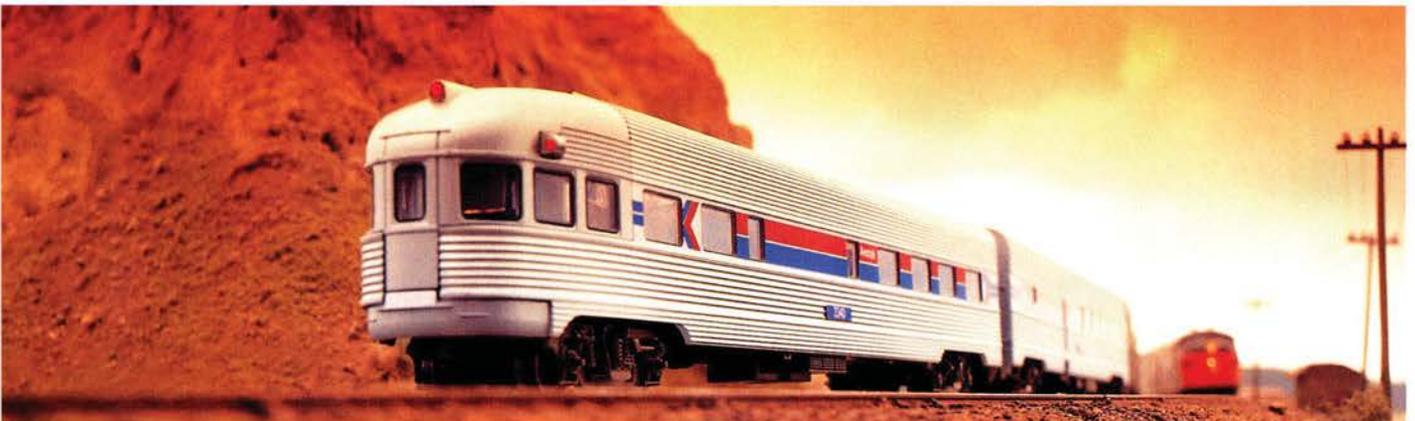
- Lichtsignale von Z bis H0
- BR 93.5 von Roco
- Ae 8/14 von Märklin

**Geschichte + Technik
der DR-V 100**

Das bunte Leben der Petroleum-P8

Multi-Talent auf Reichsbahn-Gleisen





Der amerikanische Traum.

Der Streamliner: Über Jahrzehnte der Inbegriff des amerikanischen Luxuszuges, Schauplatz von Romanen und Filmen, Traumzug zahlreicher Eisenbahnfans. Diesen Traum haben wir bei Märklin in H0 zuendegeträumt und anhand der Originalpläne nachgebildet. Das Besondere unserer sechs verschiedenen Typen sind die stromlinienförmig profilierten Wagenkästen, die in einem speziellen Strangpreß-Verfahren in einem Stück aus Aluminium hergestellt werden. Das eloxierte Leicht-

metall gibt die silbriggänzende Anmutung der Originale perfekt wieder. Zahlreiche angesetzte Details, superfeine Drehgestelle und authentische Beschriftungen vervollkommen die Optik. Elektrisch leitende Kurzkupplungen und Innenbeleuchtungen gehören zum hohen Serienstandard. Als Zuglok eignet sich die F7 in Doppel- oder Dreifachtraktion, ebenfalls im Auftritt der Amtrak. Den Streamliner gibt es nur als Wagen-Set in einer einmaligen Serie 1997.

Filigraner Bulle

Lange mußten die H0-Bahner auf Rocos 93.5 warten. Auf der Testanlage interessierten vor allem die Fahreigenschaften des optisch wunderschönen Modells. Das Ergebnis ab **Seite 82**.



Ein Mädchen für alles

Sie beschleunigte den Traktionswechsel auf DR-Gleisen. Und weil sie genauso universell einsetzbar war wie die P 8, erhielt sie den Spitznamen „Petroleum-P 8“. Die Geschichte der V 100 der DR beginnt auf **Seite 12**.



Es werde Licht

Licht-Zeichen regeln den Bahnverkehr inzwischen fast überall beim Vorbild und auch auf immer mehr Anlagen. Welches Signal für welchen Zweck? Vorbild + Modell ab **Seite 32 und 76**.



Einfahrt frei

Nostalgische Gefühle vermittelt die H0-Anlage vom Endbahnhof Nordhalben der Rodachtalbahn. Denn das Vorbild (**Seite 28**) ruht im Dornröschenschlaf. **Seite 100**.



Still ruht das Viadukt

Befürchtet hatte man es schon lange, jetzt wurde es Realität: Auf dem Markersbacher Viadukt fährt kein Reisezug mehr. Und weitere sächsische Bahnstrecken stehen auf der Roten Liste. Abschiedsbilder ab **Seite 20**.



TITELTHEMA

Multitalent

Als "Petroleum-P8" wurde sie bekannt:

Die bunte Geschichte der V 100 der DR..... **12** ◀

DREHSCHLEIBE

Namen + Nachrichten **4**

Abbestellt

Auf dem Markersbacher Viadukt und anderen sächsischen Strecken fährt nichts mehr **20** ◀

LOKOMOTIVE

Zug nach Norden

Der lange Weg der Villingen 221 vom Schwarzwald nach Oldenburg **22**

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Rest-Bestand

Im Dresdner Verkehrsmuseum steht jetzt der restaurierte Kruckenberg-Antrieb **24** ◀

Waldarbeiter

Die Geschichte des Endbahnhofs Nordhalben der Rodachtalbahn **28** ◀

Bahn-Ampel

Die Lichtsignale von DB und DR im Vorbild **32**

WERKSTATT

Bett-Geflüster

Wie Modell-Züge ohrenschonend leise fahren **64** ◀

Blechbüchse

Vom Bausatz zum DR-Gepäckwagen **68**

Basteltips

Feldbahn-Lore, Fahrdraht für LGB, Klappbrücke für Rundumanlage **70**

TEST

Heißes Eisen

Märklins Ae 8/14 zeigt sich von der besten Seite **72** ◀

Licht-Zeichen

Was Lichtsignale aller Nenngrößen leisten - und was nicht **76**

Muskelspiel

Rocos 93.5 - wirklich ein Bulle? **82** ◀

Probefahrt

Die V 180 und die "Stainz 2" von LGB **92**

SCENE

Gas-Kocher

Wie ein Werner-Fan sich ein ungewöhnliches Diorama baute **60**

Schienen-Walzer

Der Wiener Postsportverein am Knoten Wörgl **98**

Waldmeister

Der Bahnhof Nordhalben im Modell **100** ◀

Namen+Nachrichten **86**

Neuheiten **88**

AUSSERDEM

STANDPUNKT	5
IMPRESSUM	6
BAHNPOST	43
GÜTERBAHNHOF	44
FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT	48
TERMINE+TREFFPUNKTE	94
BUCHTIPS	96
VORSCHAU	106

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



DB Yeoman

Noch keine Zulassung

■ Noch immer wartet die 259 003 der DB Yeoman im Werk Cottbus auf die Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Nachdem die Maschine in Cottbus mit Indusi und Zugbahnfunk ausgerüstet wurde, hoffte man auf eine erfolgreiche Abnahme. Doch das EBA verweigerte die Zulassung, da die Frontfenster des Führerstandes der 259 003 zu klein sind und somit die Lokführer die Signale beim vorgeschriebenen Minimalabstand nicht mehr erkennen können.

Foto: G. Habermann



Die Wagen des Leerzuges türmten sich nach dem Zusammenstoß auf.

Heidekrautbahn bei Berlin

Frontalzusammenstoß bei Lottschese

■ In den frühen Morgenstunden des 27. August 1997 stießen bei Lottschese auf der Heidekrautbahn Berlin - Groß Schönebeck/Liebenwalde (KBS 206.27) zwei Züge frontal zusammen. Die Zuglok der RB 16 505, 202 684, kollidierte mit einem Leerzug. Der Steuerwagen und die Personenwagen des Leerzuges türmten sich dabei auf. Der Lokführer und die Zugführerin des Leerzuges sowie fünf Reisende mußten ambulant behandelt werden. Die Unfallursache untersucht die Neuruppiner Staatsanwaltschaft. Der leitende Staatsanwalt geht von menschlichen Versagen aus, da der Leerzug nicht wie vorgeschrieben auf die Kreuzung mit der Regionalbahn in Kosterfelde gewartet hatte.

Schülerverkehr auf der Schiene

Wieder Personenzüge nach Brand-Erbisdorf

■ Mit Beginn des neuen Schuljahres in Sachsen nahm die Deutsche Bahn AG am 28. August 1997 wieder den Personenverkehr auf der Strecke Freiberg - Brand-Erbisdorf (KBS 515) auf. Nach Protesten von Eltern, Gemeindevertretern und des Landkreises Freiberg orderte die sächsische Landesverkehrs-Gesellschaft (LVG) bei

der Bahn AG wieder Züge auf der Strecke, nachdem die LVG die Züge zum 1. Juni 1997 abbestellt hatte. An Werktagen pendeln jetzt sieben Zugpaare zwischen Freiberg und Brand-Erbisdorf, an den Wochenenden hingegen nur sechs. Außerdem wird die Strecke montags bis freitags einmal täglich im Güterzugverkehr bedient.

Die 202 727 des Bh Chemnitz bespannte am 28. August 1997 die ersten reaktivierten Personenzüge zwischen Freiberg und Brand-Erbisdorf.



Foto: Ch. Polcy

Abonnementpreis erhöht sich

Die Preise auf dem Papiermarkt sind rasant gestiegen und werden weiter steigen. Lange hat der MODELLEISENBAHNER seinen besonders günstigen Preis für Abonnenten beibehalten können. Mit der Ausgabe 11/97 wird es nun eine geringe Erhöhung von bisher 55,20 Mark auf DM 58,80 geben - also um 3,60 Mark pro Jahr. Damit ist der Preis im Abonnement immer noch vorteilhafter als der Kauf von zwölf Heften. Die Preisänderung gilt für alle neuen Abonnements. Der Preis für bereits bestellte Abonnements bleibt bis zum nächsten Rechnungstermin natürlich unverändert. Vielen Dank für Ihr Verständnis!



Foto: H. Kaiser

Bis auf das veränderte DB-Logo an der Stirnseite unterscheiden sich 232 800 und 232 208 nicht in der Lackierung.

DB Cargo

Neues Design für Ludmilla

■ Kaum hatte DB Cargo seine Super-Ludmilla 232 800 im neuen Design der Öffentlichkeit vorgestellt, war auch diese neue Lackierungsvariante wieder veraltet. Den mit der Gestaltung der Lokomotiven beauftragten Designern aus München gefiel die freistehende DB-Logo zwischen den beiden weißen Zierstreifen an der Stirnseite nicht. Das Logo ist nun dick weiß umrandet. Die 232 208 aus Meiningen erhielt als erste Maschine im Werk Cottbus den neuen Lack.

Nahverkehr Brandenburg

DB AG gewinnt Ausschreibung

■ Die europaweite Ausschreibung des Schienen-Personen-nahverkehrs in zwei Regionalnetzen in Brandenburg konnte die Deutsche Bahn AG für sich entscheiden. Damit gewann die Bahn AG nun schon die dritte europaweite Ausschreibung. Das Land Brandenburg begründete seine Entscheidung mit den vorgelegten Kostenrechnungen. Das Angebot der Bahn AG erfordert für das Land den geringsten Zuschußbedarf. Rund vier Millionen Zugkilometer für die nächsten sechs Jahre gehen damit an die Deutsche Bahn. Der abgeschlossene Verkehrsvertrag bietet dem Land Brandenburg ein Höchstmaß an Flexibilität, da sich die Zugbestellungen auf den einzelnen Strecken nach der Kundennachfrage richten.

Karsdorfer Eisenbahn

DWA-Triebwagen im Probetrieb

■ Seit September setzt die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) den Prototypen des DWA-Triebwagen LVT/S auf der Unstruttalbahn zwischen Naumburg und Artern (KBS 585) im Probetrieb ein. Für drei Monate mietete die KEG den LVT/S vom Waggonbau Bautzen an. Die Deutsche Bahn AG und die KEG haben bei der Bautzener DWA-Tochter insgesamt 16 dieser Triebwagen für den Personennahverkehr im südlichen Teil Sachsen-Anhalts bestellt. Ab 1999 sollen die Leichtbautriebwagen zum Einsatz kommen.



Foto: W. Herdram

Am 2. September 1997 fuhr der Leichtbautriebwagen aus Bautzen an der Vitzenburg bei Zingst vorbei.

Mecklenburg-Vorpommern

Baureihe 232 kehrt zurück

■ Eine unerwartete Renaissance erlebt die Ludmilla in Mecklenburg-Vorpommern. Insgesamt 16 Maschinen werden täglich von Angermünde, Pasewalk, Stralsund, Rostock und Waren/Müritz aus eingesetzt. Einsätze in diesem Umfang gab es zuletzt 1990. Dabei lösten die Ludmillas auch die 202 auf der Strecke Greifswald – Lubmin (KBS 196) und den 628 auf der Strecke Angermünde – Stettin (KBS 206.66) ab. Auf den elektrifizierten Strecken Pasewalk – Stralsund (KBS 190) und Rostock – Stralsund (KBS 165) übernahm die 232 aus unbekanntenen Gründen sogar Leistungen von der 143. Zu den spektakulärsten Zügen gehört der Güterzug 47 456 von Stettin über Berlin Karower Kreuz nach Neubrandenburg.

Seit Fahrplanwechsel bespannt die 232 die Regionalbahnen zwischen Greifswald und Lubmin.



Foto: H. Bergmann

Dem Nachwuchs eine Chance

Wo sind die Jungen, deren sehnlichster Berufswunsch Lokomotivführer ist? Bei den Berufswünschen rangieren Formel-1-Pilot und Flugzeugkapitän ganz vorn. Unter deutschen Weihnachtsbäumen sorgen Inline-Skater, Videospiele, ferngesteuerte Autos oder Tamagotchis für glückliche Gesichter. Kein Wunder, daß die Modellbahn-Branche stagniert. Daß trotzdem noch etwas geht, liegt eher an den Vätern. Nur sie sind in der Lage, die immer teureren Modelle zu bezahlen. Die hohen Preise sind auch die Folge einer Detailbesessenheit, die den Modellbauern immer mehr Präzision abverlangt. Siehe Rocos 93.5 – wunderschön, aber für Kinderhände viel zu zart. Vor 30 Jahren konnte man Märklins Metall-Loks noch getrost auf den Boden werfen oder mit Begeisterung den großen Eisenbahn-Crash auf der Anlage inszenieren – die Modelle hielten es aus. So wurden aus Eisenbahn-Spielern begeisterte und ausgabefreudige Modellbauer. Wo sind die bezahlbaren Modelle für die Kinder von heute und die Ideen für den Nachwuchs von morgen? Kibri lädt mit dem Handel zu öffentlichen Bastelstunden ein – ein Schritt in die richtige Richtung. Märklin erkennt, „daß sich die Kunden nicht uns, sondern wir uns den Kunden anpassen müssen“. Die Branche muß sich bewegen – die Kinder brauchen mehr Eisenbahn zum Spielen. Ohne Normgeschwindigkeit und abgezählte Nieten, dafür stabil und kindertauglich. Der Wunsch nach vorbildgetreuen Modellen kommt später von allein. Natürlich rührt die Abkehr von der Anlage auch daher, daß die Bahn als Verkehrsmittel längst nicht mehr so präsent ist wie früher. Das Vorbild fehlt. Die DB AG sollte sich deshalb an der Ideensuche für den Nachwuchs beteiligen. Schließlich ist es auch ihr Nachwuchs. Wie wäre es mit rollenden Spiel-Abteilen auf Fernstrecken? Wer als Kind nicht Bahn fährt, steigt später kaum noch um.



Michael Diestel



Auf Initiative des Verkehrs-Clubs Deutschland (VCD) verkehrten zwischen dem 1. Juni und dem 28. September 1997 auf der Strecke Maulbronn Stadt – Mühlacker (KBS 772) wieder Personenzüge. Am 27. Juli 1997 pendelte der 628 464 als Klosterstadt-Expreß auf der acht Kilometer langen Bahnlinie.



Foto: K. Fleisler



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

CHEFREDAKTION

Michael Diestel

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

REDAKTION

Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Dr. Karlheinz Hauke, Dr. Frank Kind
Hartmut Lange, Uwe Lechner

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

Barbara Dürmberger

FOTOGRAFIE

Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER

Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers,
Joachim Bügel, Peter Federmann,
Christian Fricke, Elmar Haug, Falk Helfinger,
Marcus Henschel, Michael Hubrich,
Rolf Jünger, Georg Kerber, Frank Muth,
Manfred Lohkamp, Dr. Franz Rittig,
Axel Polnik, Jürgen Rech, Jörg Seidel,
Dominik Stroner, Jürgen Krantz,
Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge, Erich Preuß,
Fritz Rümmelein

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
Telefax (07132) 959 234

Preis des Einzelhefts: DM 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 58,80,
Schweiz: sFr 58,80, Österreich: öS 432,-
Andere europ. Länder: DM 70,80.
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung
jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBÄHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferpflicht. 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. 15, gültig ab
Heft 1/97. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422



Dieser Ausgabe liegt eine Beilage der
Firma Gebr. Faller GmbH,
78148 Gütenbach bei.



Foto: J. Rech

Mit ihrer ungewöhnlichen Werbung präsentierte sich 120 141 am 3. September auch im Koblenzer Hauptbahnhof.

Strecke Kohlmühle – Hohnstein

Wiederaufbau geplant

Die 1951 von der Deutschen Reichsbahn stillgelegte und demontierte Schmalspurbahn von Kohlmühle nach Hohnstein soll nach dem Willen des Bad Schandauer Vereins „Schwarzbachbahn“ wieder aufgebaut werden. Die Stadt Hohnstein hat dem Verein für sein Vorhaben schon Unterstützung zugesagt. Zuerst wollen die Eisenbahnfreunde die in Sölmnitz bei Gera aufgestellte 99 555 erwerben. Die IVK war lange Zeit Stammlokomotive auf der Schwarzbachbahn. Für den Verein gibt es noch viel zu tun, bevor die ersten Züge wieder von Kohlmühle nach Hohnstein dampfen können. So müssen noch Fragen zum Streckenverlauf, bei der Fahrzeugbeschaffung und zur Restaurierung von Bahnanlagen geklärt werden.



Foto: R. Wiemann

Die 120 005 wurde vom ehemaligen BZA München als Ersatz für die 750 001 als neue Bremslokomotive übernommen und trägt nun die Nummer 750 005. Wenn sie nicht für die Versuchsstelle im Einsatz ist, läuft die Lok im normalen Plandienst.

DB-Werbelok

Neuer Lack für 120 141

Unter dem Motto „Einsteigen, bevor der Zug abgefahren ist“ startete der zur Dresdner Bank gehörende Deutsche Investment Trust (DIT) am 3. September 1997 im Frankfurter Hauptbahnhof mit der Enthüllung der 120 141 eine neue Werbekampagne. Erst mit Hilfe von DB-Mitarbeitern gelang es der bekannten Fernseh-Moderatorin Nina Ruge, die Lok zu enthüllen. In insgesamt 17 Großstädten soll die Lok gemeinsam mit dem DIT-Werbezug vorgestellt werden. Anschließend wird die 120 141 mit ihrer Werbung rund

fünf Monate im IC-Dienst laufen. Das außergewöhnliche Aussehen der Maschine entstand an der Hochschule für bildende Künste in Frankfurt/Main. Märklin kündigte an, die Maschine Anfang 1998 auch als H0-Modell auf den Markt zu bringen.

Zwischenhalt

Die Gütertransporte der DB AG und der NE-Bahnen verzeichnen zum ersten Mal seit drei Jahren einen Zuwachs. Das Statistische Bundesamt in Wiesbaden teilte mit, daß im ersten Halbjahr 1997 mit 157 Mio. Tonnen drei Prozent mehr Güter als im ersten Halbjahr des Vorjahres auf der Schiene transportiert wurden.

Die DB AG schnürte für die Hochwasseropfer diesseits und jenseits der Oder ein Hilfspaket von rund 3 Mio. Mark.

Die DB AG unterstützt die vom Oder-Hochwasser betroffenen Bürger in der Wojewodschaft Waibrych bei Breslau mit einer Lieferung von ca. 100 000 Kleidungsstücken.

Adtranz hat von der Irischen Staatsbahn den Auftrag erhalten, die Nord- und Südverlängerung des S-Bahn-Systems der Dublin Area Rapid Transport zu elektrifizieren. Das Auftragsvolumen beträgt rund 19 Mio. DM.

Die Deutschen fuhren 1996 häufiger mit dem Zug. Die jährliche Fahrgastzahl stieg um 3,2 Prozent auf 1,709 Milliarden. Die Einnahmen der knapp 100 deutschen Verkehrsunternehmen stiegen um 2 Prozent auf 9,1 Mrd. DM.

Die Niederländischen Eisenbahnen (NS) zahlen Fahrgästen eine Entschädigung, die ein Opfer der Probleme mit den neuen Diesellokomotiven vom Typ „Büf-

Museumsloks

18 201 in Meiningen

Die Schnellfahrlok 18 201 aus dem ehemaligen Bw Halle P steht derzeit im Werk Meiningen. Allerdings wird die Maschine nicht instandgesetzt, sondern nur auf ihre Schäden hin untersucht und ein Kostenvoranschlag erstellt. Erst dann wird über das weitere Schicksal der 18 201 entschieden. Ein Mitarbeiter vom zuständigen Geschäftsbereich Fernverkehr räumt aber ein: „Die Schäden an der Lok sind größer als gedacht.“ Er bestätigte weiterhin, daß der Fernverkehr für die in Hamburg-Wilhelmsburg abgestellte 78 468 Kostenvoranschläge aus Meiningen und dem Ausbesserungswerk České Velenice in Tschechien einholte. Da die Kosten „über der Halbmillionen-Grenze liegen“, ist die Aufarbeitung der Lok kein Thema. Auch die Instandsetzung der 74 231 aus Arnstadt sei nur ein Gerücht, hieß es aus Frankfurt.



Foto: D. Endisch

Im August wurden die Rauch- und Heizrohre der 52 8055 gewechselt.

52 8055 bei der SLM Winterthur

Arbeiten gehen voran

Die Aufarbeitung der 52 8055 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) in der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik AG Winterthur (SLM) geht voran. Die in ihre Einzelteile zerlegte Maschine wird nun Schritt für Schritt aufgearbeitet und dabei modernisiert. So erhält die Maschine eine Leichtöl-Feuerung, eine Vollisolierung von Kessel und Zylinder, Rollenlager für Stangen und Achsen sowie Zugbahnfunk und Indusi. Ab Frühjahr 1998 soll die 52 8055 vor dem Nostalgie-Orientexpress eingesetzt werden.

Die BSW-Gruppe Thüringer Eisenbahnverein erwarb die 242 151 und arbeitet die Maschine jetzt im ehemaligen Bw Weimar äußerlich auf. Dabei erhält die Lok wieder ihren grünen Ursprungslack. Während der Fahrzeugschau im Mai präsentierten die Eisenbahnfreunde die Maschine in der Grundierung.



Foto: St. Klobeck

fel“ waren. Wer einen Anschlußzug veräumt hat, erhält eine 1.-Klasse Tageskarte oder 250 Gulden.

Adtranz hat von der DB AG den Auftrag zum Bau von 400 vierachsigen Güter-Flachwagen erhalten. Die Bestellung hat ein Volumen von 43 Mio. DM. Die Wagen werden in Kooperation mit MSV Studenka (Tschechien) gebaut, die Drehgestelle liefert Adtranz Pafawag, Breslau (Polen). In Deutschland erfolgt die Anpassung an die Kundenwünsche, die Konstruktion und die Qualitätssicherung.

Die DB AG nahm am 16.9.97 in Reutlingen ein Elektronisches Stellwerk (ESTW) in Betrieb, das drei mechanische Stellwerke ersetzt. Siemens-Verkehrstechnik erneuerte in 14 Monaten die gesamte Stellwerkstechnik im Bahnhof Reutlingen.

Die Magdeburger Verkehrsbetriebe AG hat im August dieses Jahres weitere 28 Straßenbahnen des Typs NGT 8D beim Konsortium LHB/Adtranz/DWA bestellt. Der Auftrag hat ein Volumen von rund 100 Mio. DM und ist Teil eines Rahmenvertrages, der 1992 geschlossen wurde.

Die Gütertransporte auf der Schiene haben 1995 in der Schweiz, laut Bundesamt für Statistik, von 7,9 Milliarden Tonnen km auf 8,7 Milliarden Tonnen km zugenommen. Trotzdem erbrachte der Straßenverkehr 59,7% aller Leistungen.

Das Fährschiff „Rügen“ der Deutschen Fährgesellschaft Ostsee ist seit 25 Jahren im Dienst. Es transportierte bislang fast

3 Millionen Passagiere, eine halbe Million Pkw, 107 500 Lkw, 800 000 Busse und ungezählte Güterwagen, die einen Zug mit einer Länge von 15 000 km ergeben. Bis 1989 war die „Rügen“ auf der Linie Saßnitz – Trelleborg eingesetzt, seitdem fährt sie zwischen Saßnitz und Rönne.

Die Niederflurstraßenbahn von Adtranz und Niigata Engineering & Co für die Verkehrsbetriebe der japanischen Stadt Kumamoto hat die technische Zulassung des Ministry of Transport (MOT) in Japan erhalten.

Über 50 000 Jugendliche zwischen 16 und 25 Jahren haben innerhalb von vier Monaten die „Gleis-7-Karte“ in der Schweiz gekauft. Das Ticket gilt auf den Strecken von über 100 Transportunternehmungen zwischen 19 Uhr und Betriebsschluß.

Das Defizit der Französischen Staatsbahn hat 1996 eine Rekordhöhe von umgerechnet ca. 4,5 Mrd. DM erreicht.

Die Magdeburger Hubbrücke von 1846/47 sucht einen neuen Besitzer. Die DB AG will das technische Denkmal zum symbolischen Preis von einer Mark an die Stadt Magdeburg verkaufen und für zehn Jahre die Wartungskosten übernehmen. Eine Entscheidung ist nicht in Sicht.

Die älteste betriebsfähige elektrische Straßenbahn Deutschlands fährt in Halle. Der Triebwagen von 1894 verkehrte bis 1920 in Altenburg und stand bis 1983 in einem Garten als Laube. Nach der Re-

staurierung gehört er zur Sammlung der Halleschen Straßenbahnfreunde.

Australien will eine Nord-Süd-Bahn von Darwin im Northern Territory und der Stadt Alice in South Australia bauen. Dafür stellt die Regierung zunächst 130 Mio. DM bereit. Für die Gesamtstrecke sind mehr als 1 Mrd. DM veranschlagt.

Nach eigenen Angaben entwickelte sich die DB AG auch im ersten Halbjahr 1997 positiv. Der Umsatz nahm um 2,1% auf 15,9 Mrd. DM zu; die Zahl der Beschäftigten ging auf 275 016 zurück.

Die Schindler Holding AG, der zweitgrößte Aufzughersteller der Welt, trennt sich vom Waggonbau. Die Schindler Waggon AG wird 1998 von der Schweizer Adtranz-Tochter übernommen, mit der sie bislang bei Großaufträgen kooperierte.

Die New Yorker U-Bahn wird für 22 Mrd. DM modernisiert. Mit dem Geld sollen zahlreiche Stationen renoviert, das Streckennetz, der Fahrzeugpark und die Busflotte erneuert werden. Allein für 2,6 Mrd. werden neue Fahrzeuge beschafft.

Zum 1.10.97 übernahm Anders Larsson (53) die Leitung des Geschäftsbereiches Nahverkehr bei Adtranz. Er folgt Werner Rauer, der auf eigenen Wunsch aus der Geschäftsleitung ausschied.

In den Niederlanden überlegt man, Bahnhöfe mit einem Supermarkt auszurüsten, um ihre Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Als Test sind die Bahnhöfe von Haarlem und Breda damit versehen worden.



FRAGE



ZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Büchern gewinnen.

Der einstmals wichtige Bahnknoten in Oberfranken erhielt vor 153 Jahren durch die bayerische Ludwigs-Süd-Nord-Bahn Anschluß an das Eisenbahnnetz. Nach der Eröffnung des ersten Teilstückes der sogenannten Ludwigs-West-Bahn nach Würzburg am 1. August 1852 entwickelte sich die Stadt zu einem wichtigen Eisenbahnknoten. Fünf Nebenbahnen begannen in Bamberg. Der elektrische Zugbetrieb hielt hier 1939 Einzug. Die schweren Schnellzüge nach Berlin bespannten die fabrikneuen E 18 und E 19. Anfang der siebziger Jahre reisten viele Eisenbahnfreunde in die

Bischofsstadt, um die letzten 01 des Bw Hof vor den beiden Ringlokschuppen zu fotografieren. Mit dem Ende der Dampflokszeit in Oberfranken und dem Nebenbahnsterben sank der Stern des Bahnknotens. Wie heißt die gesuchte Stadt, die durch ihren Kaiserdom mit dem Reiterstandbild berühmt wurde?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. November 1997 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.

Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare des Transpress-Buches „Lexikon der Modelleisenbahn“ von Manfred Hoße, Claus Dahl, Hans-Dieter Schäller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Septemberheft lautete „Ulm“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Michael Arnold, 33719 Bielefeld; Philipp Darth, 34225 Baunatal 5; Wilhelm Engelberth, 68766 Hockenheim; Jochen Gierich, 76337 Waldbronn; Siegbert Höfer, 07552 Gera; Julius Köberle, 56743 Mendig; Helge Koller, 81371 München; Gerald Kropp, 01324 Dresden; Klaus Krust, 87662 Kaltental; Gerd Lotze, 01069 Dresden; M. Maresch, 70191 Stuttgart; Günter Nolte; 14806 Belzig; Henry Pfeifer, 09350 Lichtenstein; Horst Reck, 53757 Sankt Augustin; Paul Siepmann, 75172 Pforzheim; Matthias Stein, 07549 Gera; Waldemar Teewes, 5383 Eitorf; Danny v. d. Eynden, NL 6464 A2 Kerkrade; Jürgen Wehrhahn, 29323 Wietze; Marco Wieland, 74535 Mainhardt/Hütten

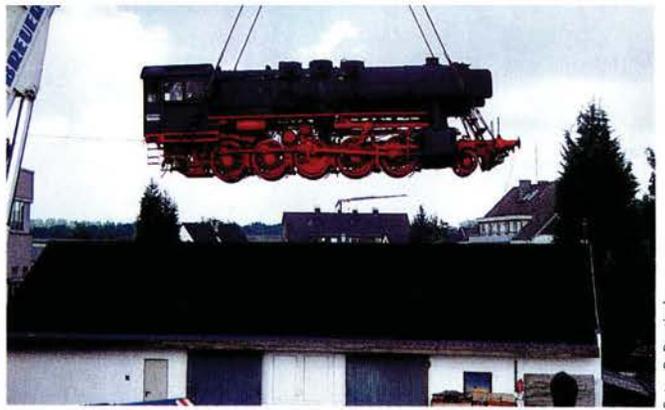


Foto: B. Bastisch

Über den Dächern von Ratingen schwebte am 6. September 1997 die rund 80 Tonnen schwere 50 3075.

Bochum-Dahlhausen

Neue Heimat für 50 3075

Nach mehr als 20 Jahren als Denkmal in Ratingen ging die 50 3075 am 6. September 1997 noch einmal auf Reisen. Per Spezialtransporter überführten Aktive der DGEG die Maschine, die erst Ende Dezember 1976 im Bw Duisburg-Wedau ausgemustert wurde, in ihre neue Heimat nach Bochum-Dahlhausen. Die Maschine lieferte 1943 die Berliner Maschinenbau AG, vormalig Louis Schwartzkopff, unter der Fabrik-Nummer 14 201 an die Deutsche Reichsbahn. Mit Hilfe eines 500-Tonnen-Kranes hob man Lok und Wannentender einzeln aus der Grünanlage heraus und verlor sie auf die Spezialtransporter. Dabei mußten auch 14 Meter hohe Bäume überwunden werden. Mit Polizeieskorte setzte sich der Transport gegen 22 Uhr in Ratingen mit Ziel Bochum-Dahlhausen in Bewegung. Über eine betriebsfähige Aufarbeitung der Maschine traf die DGEG noch keine Entscheidung.



Foto: M. Hoffrén

Am 28. Juni 1997 stand die in Deutschland gebaute Vr 1 665 in Pieksämäki für eine Sonderfahrt unter Dampf.

Finnische Staatsbahn

Letzte deutsche Dampfloks im Einsatz

Im Sommer 1997 setzte die Finnische Staatsbahn wieder ihre einzige deutsche Dampfloks ein. Der Dreikuppeler der Baureihe Vr 1 665 wurde 1921 von der Hannoverschen Maschinenbau AG (HANOMAG) unter der Fabrik-Nummer 9 593 geliefert. Nach ihrer Ankunft in Finnland spurten die Finnischen Staatsbahnen die Maschine auf 1524 Millimeter um. Außerdem erhielt die Lok einen Kobelschornstein anstelle des ursprünglichen Funkenfängers für die Holzfeuerung. Die Naß-

dampfloks wurden meist im Rangierdienst eingesetzt. Die Personale nannten die Maschinen das „Huhn“. Erst 1969 begann die Ausrüstung der Baureihe Vr 1. Als einzige Lok blieb die Vr 1 665 betriebsfähig erhalten. Sie wird heute vom mittelfinnischen Pieksämäki für Sonderfahrten aus eingesetzt. Insgesamt beschafften die Finnischen Staatsbahnen zwischen 1872 und 1941 rund 100 Loks aus Deutschland, die Borsig, Henschel, Schwartzkopff und die HANOMAG lieferten.



Foto: H. Heiderich

Der ETR 470 der Italienischen Staatsbahn (FS) wurde am 31. Juli 1997 auf der Neubaustrecke zwischen Würzburg und Fulda zu Testfahrten eingesetzt. Die Versuche mit dem „Cisalpino“ dienen zur Erprobung der Neigetechnik.

Clützer Kaffeebrenner

Verwaltung steigt aus

■ Überraschend teilte das Amt Klützer Winkel nach der Sitzung des Amtsausschusses Anfang September 1997 seinen Ausstieg aus der Klützer Ostsee-Eisenbahn GmbH (KOE) mit. Die Gesellschaft betreibt seit Juni 1997 die 1995 stillgelegte Strecke Grevesmühlen - Klütz (KBS 157). Begründet wird dieser Schritt vom Amtsausschuß mit den bisher aufgelaufenen Verlusten in Höhe von 150 000 Mark, für die die Verwaltung nicht haften will. Die Eisenbahn-Betriebsgesellschaft, die bereits 51 Prozent der KOE hält, soll nun die 39 Prozent Anteile des Amtes Klütz übernehmen. Der dritte Gesellschafter der KOE, der Verein Historische Eisenbahn Klütz, kann keine weiteren Anteile erwerben. Gleichzeitig entschied der Amtsausschuß, die bereits beantragten Fördermittel für den Ankauf einer Dampflok und historischer Personenwagen nicht abzurufen. Mit diesen Fahrzeugen sollte ein Traditionsbetrieb auf dem 15 Kilometer langen Klützer Kaffeebrenner aufnehmen.

Usedomer Bäderbahn

Ferkeltaxen mit Erdgasantrieb im Einsatz

■ Seit dem 23. August 1997 sind die ersten beiden mit Erdgas angetriebenen Triebwagen auf der Insel Usedom im Einsatz. Da die Ostseeinsel ein Ferienparadies ist und gerade hier ein umweltfreundlicher Fahrzeugeinsatz höchste Priorität besitzt, beschloß die Deutsche Bahn AG als Eigentümerin der Usedomer Bäderbahn (UBB) den Einsatz der Erdgas-Triebwagen. Im Vergleich zu den dieselgetriebenen Fahrzeugen geben die Erdgas-Triebwagen rund 70 Prozent weniger Kohlenwasserstoff und 97 Prozent weniger Stickoxide ab. Der Umbau der beiden Triebwagen der Baureihe 772 auf den Erdgasantrieb kostete rund eine Million Mark. MAN in Augsburg rüstete die Wagen um. Sollten sich die beiden Baumuster bewähren, will die DB AG bis 1999 weitere 14 neue Erdgas-Trieb-



Foto: D. Mayr

In Heringsdorf nahm die UBB am 23. August 1997 die Erdgas-Ferkeltaxe 772 202 offiziell in Betrieb.

wagen im Wert von 40 Millionen Mark beschaffen. Betankt werden die Fahrzeuge mit Erdgas aus einem Speicher mit 250 bar. Rund 10 Minuten benötigt man zum Füllen der Triebwagen-Tanks. Mit einer Tankfüllung können die beiden Fahrzeuge etwa 750 Kilometer zurücklegen. Auch bei anderen Fahrzeugen will die Bahn AG den Erdgas-Antrieb testen. In einigen Monaten soll eine Erdgas-Rangierlok zum Einsatz kommen.

DGEG

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V.



Veröffentlichungen zur Eisenbahngeschichte sind seit 30 Jahren ein fester Bestandteil der DGEG-Aktivitäten.

Kürzlich ist erschienen:

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, Band 29/1997 - 112 S. A4, 110 schwarz/weiß Abb.

Dr. Münzer: **Entstehung und Frühzeit preuss. Durchgangsnebenbahnen** am Beispiel der Strecken (Marburg -) Sarnau - Volkmarshausen - Warburg sowie Volkmarshausen - Obervellmar (- Kassel); Biedenkopf: **Vorgänger, Zeitgenossen und Nachfolger des TEE**; Driesch: **Signal-ausleger und Signalbrücken im Wandel der Zeit**. Einführung und Teil 1: Signalausleger; Ziegenfuß: **Fried. Krupp AG - Lieferverzeichnis Teil 3**: Ergänzungen und Berichtigungen zu den Beiträgen in Band 25/1993 und Band 26/1994.

Preis: 29,80 DM (Vorzugspreis f. DGEG-Mitgl. 24,80 DM) zzgl. Versandkostenanteil.

Exklusiv nur noch bei der DGEG erhältlich:

Leitfaden für den Dampflokotivdienst von Leopold Niederstraßer - 680 S. A5 hoch, davon 16 S. Stichwortregister und 13 teils mehrfarbige Ausklappafeln A3/ A4. Nachdruck der letzten (9.) Auflage des Standardwerkes für den Dampflokotivbetrieb und Rüstzeug für jeden Heizer / Lokomotivführer.

Preis: 68,00 DM zzgl. Versandkostenanteil

Eine Spezialität für Eisenbahnfreunde und Historiker

Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn (1841-1854) von Dr. Beatrice Sendner-Rieger. 314 S. A4, 210 Abb. davon 7 farb. Wiedergaben bisher unveröffentlichter Aquarelle. Die mit der Höchstnote ausgezeichnete Doktorarbeit stellt 72 (!) Bahnhofsbauten der Strecke Lindau - Kaufbeuren - Nürnberg - Hof vor, diese gelten als Zeugnisse der Eisenbahn um die Mitte des 19. Jahrh.; Das einmalige Werk ist eine Fundgrube f. Modellbauer, Architekten, Heimatkundler sowie Kultur- und Kunsthistoriker.

Preis: DM 79,80 zzgl. Versandkostenanteil.

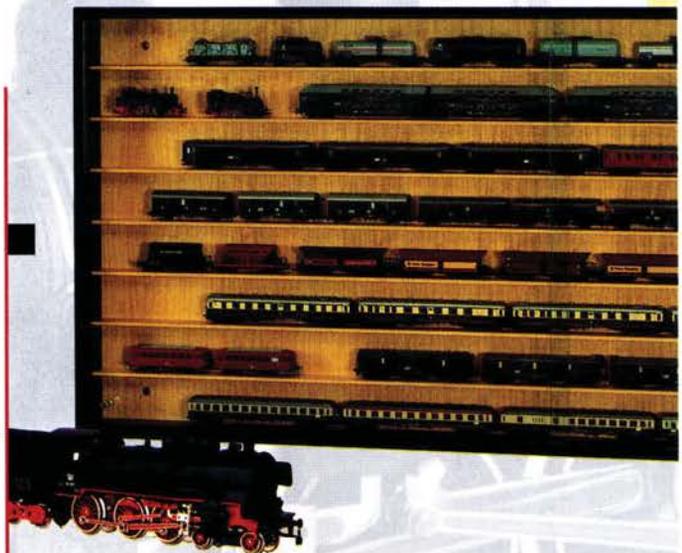
Weiter interessante Bücher, Broschüren, Hefte usw. in der aktuellen Angebotsliste. Diese und ausführliche Informationen über die DGEG erhalten Sie bei der

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V.

Geschäftsstelle - Kleinsorgenring 14 - D-59457 Werl
Tel.: (0 29 22) 8 49 70 Fax: (0 29 22) 8 49 27
E-Mail: dgeg@aol.com T-Online: *20019300#

DGEG - wir sind für Sie da.

VERSAMMLUNGSRaum!



mancherlei vitrienen

FÜR IHRE PRACHTSTÜCKE!

Haumühle 4
52223 Stolberg
Tel. 0 24 02/44 15
Fax 0 24 02/2 81 44

VITRINEN-PROSPEKT ANFORDERN!

Postkarte genügt Kennbuchstabe K bitte angeben!



Geschäftsbereich Nahverkehr

Erneuerter Doppelstock-Steuerwagen

■ In Magdeburg stellte der Geschäftsbereich Nahverkehr am 21. August 1997 den ersten im Werk Wittenberge modernisierten Doppelstock-Steuerwagen vor. Die 1974 im Waggonbau Görlitz gebauten Fahrzeuge erhielten in Wittenberge in Zusammenarbeit mit der Fahrzeugtechnik GmbH Dessau einen neuen, glasfaserverstärkten Steuerkopf, eine behindertengerechte, geschlossene Toilette und ein neues Fahrgastinformationssystem. Rund 900 000 Mark kostete der Umbau. Insgesamt werden 102 Doppelstock-Steuerwagen modernisiert. Die Bahn AG will 33 Wagen auf der Strecke Magdeburg – Halle/Saale und bei der S-Bahn Magdeburg einsetzen. Bis Ende 1998 soll das Umbauprogramm abgeschlossen sein.

Am 6. September 1997 wartete der erste umgebaute Doppelstock-Steuerwagen in Halle/Saale auf den nächsten Einsatz.



Foto: Th. Fritzsche

Sächsische Schmalspurbahnen

Triebwagen europaweit ausgeschrieben

■ Die Arbeitsgemeinschaft aus Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft und Döllnitzbahn hat den Auftrag für die Lieferung von zunächst fünf Dieseltriebwagen mit 750 Millimeter Spurweite in der gesamten Europäischen Gemeinschaft ausgeschrieben. Mit hoher Wahrscheinlichkeit werden sich auch die übrigen Schmalspurbahnen Sachsens nach erfolgreicher Privatisierung an einer weiteren Bestellung beteiligen. Das Fahrzeug soll speziell an die Bedürfnisse der Schmalspurbahnen angepaßt sein und unter anderem ein Beschleunigungsvermögen besitzen, das dem einer Straßenbahn nahe kommt.



Foto: A. Mehnert

ZEITREISE

Turbahnhof Sömmerda



Im Sommer 1936 herrschte auf der Erfurter Bahnhofsseite reger Betrieb. Die G 12 hatte gerade ihre Rangierarbeiten beendet.

Mit dem Bau der „Pfefferminzbahn“ genannten Strecke Straußfurt – Großheringen erhielt die Stadt Sömmerda bereits 1874 einen Bahnanschluß. Mit dem Bau der Hauptbahn Erfurt – Sangerhausen 1881 und der vom Königreich Preußen geforderten niveaufreien Kreuzung der Pfefferminzbahn entstand in Sömmerda ein Turmbahnhof. Die Anlagen der Erfurter Strecke mußten bereits 1898 erweitert werden. Seine heutige Größe erhielt der Bahnhof 1936. Durch den Ausbau der in Sömmerda ansässigen Gewerfabrik, der Deyse-Werke, mußte der Bahnhof für den sprunghaft gestiegenen Pendlerverkehr erweitert werden. Dabei entstand der heute noch vorhandene Inselbahnsteig mit dem Holzdach. Nach den Demontagen der Roten Armee 1945 veränderte der Bahnhof erst 1993 sein Aussehen. Im Zuge der Elektrifizierung der Strecke Erfurt – Sangerhausen wurde die Strecke wieder zweigleisig ausgebaut.



Fotos: Sammlung M. Leichsenring

Knapp 50 Jahre später hat der Fahrdracht Sömmerda erreicht und die 142 210 wartet auf das Abfahrtsignal.

Als erste Lok der Baureihe 155 erhielt die 155 267 im Werk Cottbus den neuen DB-Cargo-Anstrich. Das Lüftergitter und der untere Teil des Lokkasten wurden dabei lichtgrau lackiert.