

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

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

Nr. 1 Januar 1998
47. Jahrgang

E13411



BASTELTIPS

Drehscheibe für Trix Express

Kesselwagen für LGB

Fahrdraht für Spur N

Neu: Probefahrt

Lokschuppen für TT

Leipziger Hauptbahnhof

Einkaufen statt Reisen

Maschinenfabrik Esslingen

Export-Erfolg nach dem Ende

Im Dreileiter-System

Hochbetrieb unterm Dach

TESTS

■ Tilligs V180 in TT

■ Limas Cargo-Lok
152 in 1:87

■ Fleischmanns
BR91 in H0

Einer hat überlebt

Schutz für den Steckdosen-Hirsch

BR515 – die letzte Schonfrist



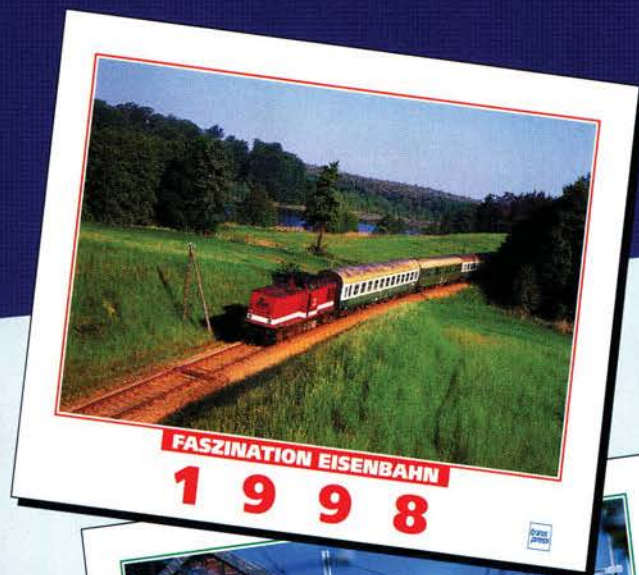
Unsere besten Seiten für -Leser

**Modell
Eisen
Bahner**

Faszination Eisenbahn 1998

Tolle Motive aus der Welt des Schienenstrangs zeigt dieser Kalender. Die Fotografen setzten schnaubende Dampfzüge, mächtige Dieselbrummer und schnelle Elloks in Szene.

13 Kunstdruck-Farbtafeln, Großformat 440 x 345 mm,
Metallkammbindung
Best.-Nr. 71061
DM 24,80



Erich Preuß

REISE INS VERDERBEN

Eisenbahnunfälle der 90er Jahre



mit über
100 Abbildungen

trans
press

Modellbahnanlagen 1998

Monat für Monat eine Top-Anlage auf dem Kalender. Prachtige Großbahnhöfe und üppige Landschaften, dem Vorbild nachempfunden oder phantasievoll gestaltet.

13 Kunstdruck-Farbtafeln, Großformat 440 x 345 mm,
Metallkammbindung
Best.-Nr. 71062
DM 24,80

Ist die Eisenbahn noch sicher? Immer wieder springen Züge aus der Schiene, kollidieren Loks an Bahnübergängen mit Autos. Beim Gleisbau starben von Januar 1991 bis Mai 1994 bei 61 Unfällen 59 Arbeiter. Aber nicht immer ist die Technik schuld. Werden die Lokführer zum Risikofaktor? Wie kommt es zum Mißbrauch des Ersatzsignals? Fragen, auf die Erich Preuß eine Antwort gibt.

128 Seiten, 100 sw-Abb., geb.
Best.-Nr. 71058
DM 39,80

**Motorbuch
Versand**

Postfach 10 37 43 · 70032 Stuttgart

Bestell-Hotline:

☎ (0711) 210 80 65

FAX (0711) 210 80 70

■ Kein Club

■ Kein Kaufzwang

■ Bequeme Auswahl

**Greifen Sie zu!
Es ist höchste
Eisenbahn!**

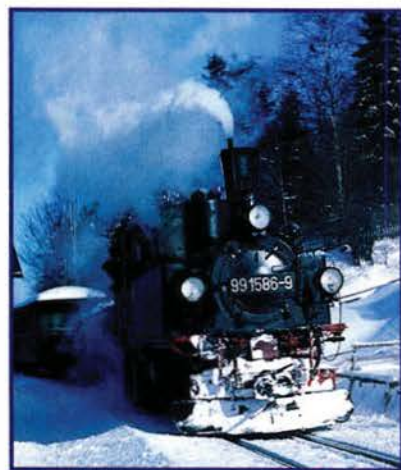
Wasserfest

Sie ist wohl das bislang schönste Modell der BR 91³⁻¹⁸: Fleischmanns Nachbildung der letzten preußischen Naßdampf-Tenderlok-Konstruktion im Test ab **Seite 66**



Akku-Sackgasse

Mit dem Aus der BR 515 bei der DB endete eine Ära. Die umweltfreundliche Technik der Speichertriebwagen, deren Anfänge ins 19. Jahrhundert zurückreichen, wurde zuletzt kaum noch weiterentwickelt. Der einzige einsatzbereite ETA fährt im Revier. **Seite 12**



Schmalspur-Legende

Die sächsische IVK war eigentlich im Preßnitztal und im Mügeln Schmalspurnetz zu Hause, aber ab 1987 gab sie längere Gastspiele auch am Fuß des Fichtelbergs, das letzte im Winter 1993. **Seite 20**

Wechselstromer

25 Zuggarnituren, davon bis zu sechs gleichzeitig, verkehren auf 23 m² hoch unterm Dach. Hermann Sandrock schwört auf das Dreileiter-Wechselstromsystem und baut auf K-Gleise. **Seite 92**



INHALT

VORBILD

TITELTHEMA

Steckdosen-Hirsch

In Bochum-Dahlhausen geht der letzte Akku-Triebwagen der BR 515 noch nicht in Rente **12** ◀

DREHSCHIBE

Bahnwelt aktuell

4

Promenaden-Mischung

In den historischen Leipziger Hauptbahnhof zieht die multifunktionale Erlebniswelt ein **22** ◀

LOKOMOTIVE

Gast-Spiel

Winter-Impressionen mit der IV K am Fichtelberg **20**

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Schwaben-Küche

Vom späten Export-Erfolg ihres GT 4 hätten die Esslinger Konstrukteure kaum zu träumen gewagt **26** ◀

Lok-Mittel

In der Schweiz gehen die Uhren anders, was die SLM mit ihren Neubau-Zahnradampfloks belegt **30**

MODELL

WERKSTATT

Schwellen-Sammler

Strecken-Rückbau auf der Modellanlage **53**

Schau-Effekt

Bausatz Gartenschau-Wagen von Spieth **54** ◀

Stütz-Konstruktion

Modellhäuser stützen Bücher **58** ◀

Basteltips

Bremshügel am Prellbock, Waggon mit Lego-Aufbau, Drehscheibe für Trix Express **62** ◀

TEST

Naß-Dampfer

Fleischmanns 91 ist optisch ein Schmuckstück **66** ◀

Modul-Power

Als Kraftpaket kommt Limas 152 daher **70** ◀

Sechs Richtige

Mit der V 180 sammelt Tillig Pluspunkte **74** ◀

PROBEFAHRT

Erster Streich

Auhagens Lokschuppen erfreut TT-Fans **78**

Paarweise

Wieder lieferbar ist die E 70 von Trix Express **79**

Harz-Kamel

Brawas DR-V 100 nun als 199 871 für H0e/H0m **79**

SZENE

Unter Zwergen

Ein alter Brauch, neu garniert **91**

Hoch-Betrieb

International fährt Hermann Sandrock auf K-Gleis **92** ◀

AUSSERDEM

Modellbahn aktuell	86
Neuheiten	82
Standpunkt	5
Impressum	6
Bahnpost	90
Güterbahnhof	34
Fachhändler-Übersicht	38
Termine+Treffpunkte	80
Buchtips	88
Vorschau	98
Jahres-Inhaltsverzeichnis	50

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

Baureihe 109

Weiterhin im Planeinsatz

■ Auch im Winterfahrplan 1997/98 setzt der Betriebshof HalleP drei seiner vier Holzroller täglich ein. Die 109043, 048, 070 und 089 sind auf den Strecken Halle - Großkorbetha (KBS 581) und Halle - Halle-Nietleben (KBS 591) vor Personenzügen im Einsatz. Auf der KBS 591 bespannt die 109 sogar Güterzüge. Die 109043 ist die dienstälteste der letzten vier Loks. Die Deutsche Reichsbahn stellte sie am 28. Mai 1970 in Dienst. In HalleP ist außerdem noch die Museumslok der Baureihe 109 der DBAG im Originalzustand als E11001 zuhause.



Nach ihrer Hauptuntersuchung absolvierte 232413 am 17. Oktober 1997 mit dem neuen Motor ihre Probefahrt.

Baureihe 232

Neue Frontfenster und Motoren

■ Die Umrüstung der Baureihe 232 mit Zwölf-Zylinder-Motoren geht weiter. Nach der 232349 erhielten im Herbst auch die 232314 und 413 die neuen Motoren. Die vier im Betriebshof Rostock stationierten Ludmillas 232373, 567, 706 und 707 hingegen wurden für Son-

dertransporte vorbereitet. Dazu tauschte man die Frontscheiben der Loks gegen besonders bruchstichere Scheiben mit abnehmbaren Schutzgittern. Damit sind die Lokführer gegen eventuelle Anschläge besser geschützt. Der Umbau kostete pro Lok rund 15000 Mark.



Nur selten ist die einzige druckluftgebremste IVK Deutschlands, die 991574 der Döllnitzbahn, auf der Strecke Oschatz - Mügeln - Kemmlitz im Einsatz. Sie wird nur bei Sonderfahrten oder bei Ausfall der Dieselloks angeheizt.

Zittauer Bimmelbahn

Verbessertes Zugangebot

■ Mit Beginn des Winterfahrplanes verbesserte die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) das Zugangebot auf der Zittauer Bimmelbahn. Wegen der gestiegenen Fahrgastzahlen an Wochenenden und Feiertagen werden jetzt wieder drei Zugarnituren eingesetzt und ein Parallelverkehr mit dem Bus vermieden. Dreimal pro Tag können nun die Foto-Fans die beliebten Doppelausfahrten in Bertsdorf erleben. Die im Dezember 1996 eingeführten Spätzüge an Freitagen und Sonnabenden strich die SOEG allerdings wieder, da sie von den Kunden nicht angenommen wurden. Noch in diesem Jahr beginnt die Sanierung der 124 Meter langen Talbrücke in Olbersdorf. Allerdings muß die Strecke dabei einmal für fünf Tage gesperrt werden. Bis 1999 sollen die Arbeiten an der Brücke beendet sein. Die Deutsche Reichsbahn hatte die Olbersdorfer Talbrücke letztmalig 1979 gründlich instandgesetzt. Die SOEG setzt nur noch kohlegefeuerte Dampfloks ein. Die Ölloks heizt man nur an, wenn mehr als zwei Maschinen im Plandienst benötigt werden. Alle Maschinen der SOEG verkehren mit ihren bis 1970 üblichen Reichsbahn-Nummern.

Baureihe 485/855 D

Ende für die „Duo S-Bahn“ in Berlin

■ Die Berliner „Duo S-Bahn“ 485/855 114-115 paßte man den anderen Triebzügen an. Damit war die „Duo S-Bahn“ nur wenige Monate im Einsatz. Nach dem feierlichen Roll out am 12. April 1994 bei der AEG in Hennigsdorf verkehrte der Zug ab 29. Mai 1994 auf der Linie 14 zwischen Hennigsdorf und Oranienburg. Allerdings konnte die „Duo S-Bahn“ dort nicht überzeugen. Bereits am 29. Mai 1995 stellte man den Zug ab. Im Berliner S-Bahn-Werk Schöneeweide wurde der Zug nun wieder rückgebaut. Dabei entfernte man unter anderem die Indusi. Die Anlagen für den Dieselmotor, wie Motor und Kraftstoff-Behälter, blieben aber erhalten.



Nach dem Roll out in Hennigsdorf 1994 folgte sehr schnell die Ernüchterung über die „Duo S-Bahn“.

Foto: R. Kutschke

Foto: F. Heilmann

Foto: O. Stulpner

Foto: J. Albrecht



Foto: P. Sackermann

Bei Alexisbad stieß die 995906 mit einem LKW zusammen.

Harzer Schmalspurbahnen

Unfall in Alexisbad

■ Kurz, bevor der Nahverkehrszug 8962 aus Stiege am 14. Oktober 1997 gegen 11.30 Uhr in den Bahnhof Alexisbad einfahren konnte, kollidierte er am Bahnübergang der Bundesstraße 242 (Kilometer 15,8) mit einem LKW. Der Fahrer des LKW hatte die Pfeif-Signale der Mallet-Lok 995906 nicht beachtet. Der Unfall ging glimpflich aus: Es gab keine Verletzten. Da bei dem LKW Kippgefahr bestand, mußte er mit einem Kran geborgen werden. Gegen 14 Uhr

gab die Polizei den Verkehr auf Straße und Schiene wieder frei. Als Ersatz für die beschädigte Dampflok setzte die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) einen Triebwagen ein. Bereits am 15. Oktober wurde die 995906 in der Werkstatt in Wernigerode-Westerntor untersucht. Glücklicherweise entstand an der Mallet-Lok nur ein Sachschaden von rund 3 000 Mark. Nach rund 10 Arbeitsstunden war die Maschine wieder einsatzfähig, teilte die HSB mit.



Foto: F. Heilmann

Die roten Ferkeltaxen zwischen Fürstenwalde und Beeskow sind Vergangenheit. Am 11. August 1991 hielt in Beeskow Nord noch der 171017.

Strecke Fürstenwalde – Beeskow

Nur noch Schienen-Ersatzverkehr

■ Seit dem 28. September 1997 bedient die Deutsche Bahn AG die Strecke Fürstenwalde – Beeskow (KBS 206.35) nur noch im Schienen-Ersatzverkehr, da die Strecke gründlich saniert wird. Die zuletzt nur noch mit knapp 35 km/h befahrbare Strecke soll in den nächsten Monaten auf eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgebaut werden. Fahrzeiten von knapp einer Stunde für die rund 33 Kilometer lange Strecke sollen dann der Vergangenheit angehören. Der erste Streckenabschnitt Beeskow – Bad Saarow-Pieskow der neuen StadtExpress-Linie Fürstenwalde – Beeskow sollte am 12. Dezember 1997 eröffnet werden.

STANDPUNKT

Den Aufstand geprobt

Die Ohrfeige war bis Dresden und Berlin zu spüren und wurde selbst in Bonn registriert. Da hatte sich doch tatsächlich ein sächsischer Landkreis erdreistet, gegen die Abbestellung des Schienen-Personenverkehrs (SPNV) Klage zu führen. Damit nicht genug, der Landkreis Annaberg-Buchholz bekam bei den Chemnitzer Verwaltungsrichtern auch noch Recht. Die



Dr. Karlheinz Hauke

der Landesregierung nicht gerade fern stehende Landesverkehrs-Gesellschaft (LVG) sah sich unversehens an ihre eigentliche Aufgabe erinnert. Schließlich sollen die im Zuge der Regionalisierung gegründeten Zweckverbände eigentlich Verkehrsleistungen be- und nicht abbestellen. Erinnert das nicht fatal an die Arbeit der Treuhand? Natürlich kann nicht jede Bahnstrecke um jeden Preis erhalten werden. Manche war schon in der euphorischen Länderbahn-Gründerzeit wirtschaftlich untragbar. Aber eine Grundversorgung in der Fläche sollte immer das höchste Ziel sein. Es kann doch nicht der Weisheit letzter Schluß sein, alles und jeden auf die Straße zu treiben. Betriebswirtschaftlich mag das richtig sein, volkswirtschaftlich und ökologisch ist es nicht. Auch Busse stehen im Stau, während auf der freien Strecke nebenan die Schienen vor sich hin rosten. Wenn dann andernorts auch noch ernsthaft über die Stilllegung einer Strecke diskutiert wird, weil es billiger ist, die Trasse zuzuschütten als eine Autobahnbrücke zu bauen, ist eins klar: Der politische Wille, der Bahn auch als Netzwerk eine echte Zukunftschance einzuräumen, bleibt im Asphalt für den staugewohnten Individualverkehr stecken. Die wackeren Annaberg-Buchholzer jedenfalls wollen es bei ihrem Teilerfolg nicht belassen. Da der Antrag auf Einstweilige Verfügung vom Verwaltungsgericht abgelehnt wurde, probt der Landkreis weiter den Aufstand. Damit auf der Kursbuchstrecke 536 nach Schwarzenberg und zurück bald wieder die Räder im Personenverkehr rollen, soll nun das Oberverwaltungsgericht als nächsthöhere Instanz ein Machtwort zugunsten der Schiene sprechen. Man darf auf die nächste Ohrfeige gespannt sein.



IMPRESSUM

Modelleisenbahner

Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart

Telefon (0711) 2108075

Telefax (0711) 2 360415

HERAUSGEBER

Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR

Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR

Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)

Ina Olenberg

REDAKTION

Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Dr. Frank Kind, Hartmut Lange

ANZEIGEN

Leitung: Volker Steinmetz

Telefon (0711) 2108081

Anzeigenverkauf: Elke Reichert

Telefon (0711) 210 80 86

Anzeigenfax (0711) 2108082

REDAKTIONSASSISTENTIN

Barbara Dürnberger

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 (0711) 182-1742
Telefax (0711) 182-1016

ABONNENTEN-SERVICE

dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (07132) 959233
Telefax (07132) 959234

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 MODELLEISENBAHNER 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 20050) Konto-Nr. 4340200000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 66677-706.

Anzeigenpreisliste Nr. 15, gültig ab
Heft 1/97. Gerichtsstand ist Stuttgart.



Foto: M. Klaus

Nach ihrer Aufarbeitung bewegte sich 220 114 am
21. Oktober 1997 in Gera wieder mit eigener Kraft.

Baureihe 220

Weitere Loks für Nordkorea

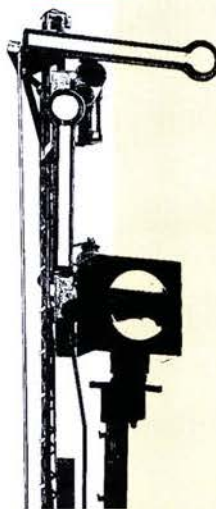
■ Im ehemaligen Bw Gera werden derzeit weitere Maschinen der Baureihe 220 für den Verkauf nach Nordkorea aufgearbeitet. Dabei erhalten die Loks eine Mittelpuffer-Kupplung und anstelle der Knorr- eine Westinghousebremse. Nur 15 der insgesamt 17 in Gera abgestellten Taigatrommeln werden nach Asien verschifft, da zwei Maschinen als Ersatzteiler zerlegt werden mußten. Vier Taigatrommeln (220 211, 371, 372 und 375) stammen allerdings nicht aus dem Schadpark der DBAG. Lok-Sammler Bernd Falz aus Hermeskeil verkaufte sie aus seiner Sammlung in Jüterbog an Nordkorea.

Baureihe 110

Fit für Wendezüge

■ Nach fast 40 Jahren Betriebsdienst werden einige Maschinen der Baureihe 110 mit einer Wendezug-Steuerung ausgerüstet. Nach den erfolgreichen Probeeinsätzen mit der 110 446 werden 1997 noch 30 E-Loks umgerüstet. Für 1998 ist der Umbau von weiteren 30 Maschinen geplant. Der Einbau der Wendezugsteuerung ist notwendig, da die 110 die zur Ausmusterung anstehende 141 ersetzen soll, zumal diese wegen ihrer geringeren Höchstgeschwindigkeit nicht mehr freizügig im Wendezugdienst eingesetzt werden kann.

Zwischenhalt



Baureihe 152

Erste Einsätze

■ Seit dem 28. September 1997 setzt die Deutsche Bahn AG die ersten Maschinen der Baureihe 152 im Plandienst ein. Nach zahlreichen Personal-Schulungsfahrten sind täglich zwei Maschinen vom Bh Nürnberg aus im Einsatz. Während eine Lok Reisezüge auf der Strecke Nürnberg – Ludwigsstadt bespannt, ist die zweite 152 mit Güterzügen zwischen Nürnberg, Augsburg und Regensburg unterwegs.

Im Bahnhof Neues wartete am 28. September 1997 die 152 003 auf das Abfahr-Signal.



Foto: D. Mayr

■ Die Augsburger Verkehrsbetriebe haben bei der Siemens AG insgesamt 16 Niederflurstraßenbahnen des Typs „Combino“ bestellt. Die ersten Fahrzeuge sollen 1999 ausgeliefert werden.

■ Knapp vier Monate vor den Olympischen Winterspielen in Nagano ging die neue Schnellfahrstrecke von Tokio nach Nagano am 2. Oktober 1997 in Betrieb. Mit rund 260 km/h wird hier der Asama-Expreß eingesetzt.

■ Am 1. Oktober 1997 stimmte der Schweizer Ständerat der geplanten Bahnreform zu. Anfang 1999 soll das Gesetz zur Umwandlung der Schweizer Bundesbahnen (SBB) in eine Aktiengesellschaft in Kraft treten. Das Grundkapital der neuen SBBAG wurde auf 8 Milliarden Franken festgelegt.

■ Die Hauptstrecke von Antwerpen nach Brüssel wird derzeit gründlich saniert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut.

■ Das Geschäftsjahr 1997 wird Adtranz aufgrund der Umstrukturierung des Unternehmens in Deutschland und Italien mit deutlichen Verlusten abschließen, teilte die Geschäftsleitung am 20. Oktober mit. Rund 296 Millionen Mark will Adtranz im vierten Quartal 1997 in die Umstrukturierung investieren.

Strecke Schwarzenberg – Annaberg

Klage eingereicht

■ Die Verwaltung des Landkreises Annaberg-Buchholz klagte erfolgreich beim Verwaltungsgericht Chemnitz gegen die Abbestellung des Personenverkehrs auf der Strecke Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz (KBS 536) am 27. September 1997 durch den Aufsichtsrat der sächsischen Landesverkehrs-Gesellschaft (LVG). Der Landkreis begründete seine Klage mit der Verfahrensweise der LVG. In einer Presse-Erklärung hieß es, „eine erforderliche Abstimmung“ mit der Kreisverwaltung sei nicht erfolgt. Eine Einstweilige Verfügung zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs erging aber nicht. Helga Kuhne von der Pressestelle der DBAG in Dresden erklärte, man wisse von der Klage des Landkreises, der Personenverkehr auf der KBS 536 ruhe aber noch immer. Lediglich Güterzüge würden bei Bedarf die Strecke Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz befahren.

U-Boot in Verkehrsrot: Zum Tag der offenen Tür im Werk Chemnitz wurde am 27. September 1997 die 219166 als erste Lok ihrer Baureihe in den neuen Farben der Deutschen Bahn AG ausgestellt.



Foto: M. Klaus



Foto: J. Rech

■ In Limburg wurde der 670005 im Oktober 1997 dem neuen Farbkonzept der Deutschen Bahn AG angepaßt. Das dem Regionalbereich Thüringen zugeteilte Fahrzeug beklebte man außerdem mit einer Folie, die Graffiti-Schmierereien verhindern soll.

Ulmer Eisenbahnfreunde

011066 im Werk Meiningen

■ Am 2. November 1997 ging die 011066 zur Reparatur in das Werk Meiningen. Nach ihrem Rutsch am 1. Dezember 1996 in die Drehscheibengrube des Betriebshofes Kornwestheim muß die Maschine nun von den Thüringer Dampfloks-Experten instandgesetzt werden. Bevor die Lok nach Meiningen geschleppt wurde, erhielt sie in Ettlingen eine Kesseluntersuchung. Anschließend nahm der TÜV den Kessel ab und verlängerte die Frist um weitere drei Jahre. Bereits am 7. Februar 1998 wollen die Ulmer Eisenbahnfreunde ihre 011066 wieder in Betrieb nehmen. Dazu planen sie gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG im Rahmen des Nostalgie-Programms ein Öllok-Treffen mit 01509, 011100 und 440093 in Thüringen.

■ Mit rund 17000 Azubis ist die DBAG Deutschlands größter Ausbilder. Dabei bietet die DB 13 verschiedene Berufe an.

■ Die Auftragsbücher der Bahnindustrie sind bis zum Jahr 2000 gut gefüllt, teilte der Präsident des Verbandes der Deutschen Bahnindustrie, Eckart Lehmann, mit. Allerdings seien die Preise in den letzten fünf Jahren um 20 bis 40 Prozent gefallen. Die Bahnindustrie zählt in Deutschland rund 30000 Beschäftigte und setzt etwa 8,5 Milliarden Mark um.

■ Die Belgische Staatsbahn bestellte bei Siemens am 27. Juli 1997 insgesamt 90 neue Diesellokomotiven.

■ Die Genter Straßenbahn kaufte insgesamt neun gebrauchte sechsachsige Straßenbahnwagen aus Bochum und Gelsenkirchen. Nach zahlreichen Beschwerden des Personals werden die Fahrzeuge jetzt umgebaut.

■ Dieselloks der Deutschen Bahn AG, die im grenzüberschreitenden Verkehr nach Groningen eingesetzt sind, werden immer häufiger während des Aufenthalts im niederländischen Grenzbahnhof betankt. Der Grund ist ganz einfach: In den Niederlanden ist Dieselmotorkraftstoff wesentlich billiger als in Deutschland.

■ Die Fahrzeuge der Rotterdamer Straßenbahn werden ab 1. Januar 1998 keine

Werbung mehr tragen, da die Einnahmen zu gering sind. Außerdem werden die Kosten für das Reinigen der Wagen und die Neubeschriftung immer größer.

■ Die beim Unfall im Frankfurter Südbahnhof am 19. Februar 1997 schwer beschädigte 151072 wurde im September als erste Maschine ihrer Baureihe in Opeladen verschrottet.

■ Die 1994 ausgemusterte 141006 übernahmen die Eisenbahnfreunde Oberberg als Dauerleihgabe von der DBAG. Die 1956 gebaute Lok soll im Eisenbahnmuseum Dieringhausen ausgestellt werden.

■ Bis zum Jahr 2003 wollen die Schweizerischen Bundesbahnen rund 2200 Arbeitsplätze abbauen. Rund 29500 Eisenbahner sollen dann noch bei der SBBAG beschäftigt sein.

■ Die Stadt Luzern verkaufte zum 1. November 1997 ihre Kriens-Luzern-Bahn (KLB) für rund 25000 Franken an eine eigens dafür gegründete Genossenschaft. Die KLB, eine reine Güterbahn, bedient mehrere wichtige Anschlußgleise.

■ Obwohl Siemens im Geschäftsjahr 1996/97 seinen Umsatz auf 107 Milliarden Mark steigern konnte und der Gewinn auf 2,61 Milliarden Mark anstieg, rutschte der Bereich Verkehrstechnik in die Verlustzone ab.

■ Am 4. November 1997 empfahl die Jury für den Wettbewerb um Form und Gestaltung des Bahnhofs „Stuttgart 21“, den Entwurf der Arbeitsgemeinschaft Ingenhoven, Overdieck, Kahlen und Partner aus Düsseldorf auszuführen. Insgesamt 126 Entwürfe standen zur Auswahl.

■ Die General American Transportation übernahm 40 Prozent der Kesselwagen Vermietungsgesellschaft (KVG) in Hamburg. Der KVG gehören rund 10000 Kesselwagen in Europa mit einem Buchwert von rund 100 Millionen Mark.

■ Insgesamt 36791 Fahrgäste zählte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG in der Betriebssaison 1997.

■ In Aumühle an der IC-Strecke Hamburg – Berlin baut die DBAG nach langen Protesten der Anwohner für 29 Millionen Mark eine neue, 5,5 Meter hohe Lärmschutzwand.

■ Ab 14. Dezember 1997 verkehrt der Hochgeschwindigkeitszug Thalys im Zwei-Stunden-Takt zwischen Köln und Paris. Er hält nur in Aachen und Brüssel.

■ Laut einer Umfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach gaben die meisten Befragten dem Personal der Deutschen Bahn AG schlechte Noten. Nur das Urteil über städtische und kommunale Verwaltungen fiel noch schlechter aus.



FRAGEZEICHEN

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



■ Mit dem Bau der Eifelbahn 1868 erhielt ein Hüttenwerk an dem Fließchen Kyll Eisenbahnanschluß. Am 15. November 1870 konnten die Bewohner des rund 4,5 Kilometer entfernten Ortes Stadtkyll den Eröffnungszug Kall – Gerolstein am neuen Bahnhof in der Nähe der Hütte begrüßen. Mit der Eröffnung der Strecken nach Weywertz und Dümpelfeld am 1. Juli 1912 ging auch das neu errichtete Bahnbetriebswerk (Bw) in der Eifel in Betrieb. Typisch für das Bw war der Rundschuppen mit seinen beiden großen Kaminen. Im Dezember 1926 trafen hier die ersten fabrikneuen Maschinen der Baureihe 39 aus Berlin ein. Was damals noch niemand ahnen konnte: Hier sollte auch die letzte P 10 der Deutschen Bundesbahn am 25. Mai 1966 abgestellt werden. Nur wenige Monate später löste man das Bw auf und ordnete es als Außenstelle dem Bw Gerolstein zu. Wie heißt der gesuchte Ort in der Eifel und welche Firma lieferte die ersten preußischen P 10?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Januar 1998 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 Schüller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Novemberheft lautete „Bamberg“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Manuel Aerend, 55943 Idar-Oberstein; J.H. Berghage, NL-1431 SR Aalsmeer; Gerhard Blank, 76744 Würth; Alois Bieber, 65385 Rüdesheim; Bernd Ebers, 13583 Berlin; Martin Ester, 33014 Bad Driburg; Horst Eutebach, 54531 Meerfeld; Peter Hamel, 04420 Kulkwitz; Friedel Helmich, 93339 Riedenburg; Richard Kaufmann, 99755 Ellrich; Sigrid Kleiner, 88099 Neukirch; Gottfried Körner, 01796 Pirna; Jörg Popp, 21781 Cadenberge; Mario Rittersdorf, 10315 Berlin; Walter Salmutter, 92363 Breitenbrunn; Doris Terner, 23569 Lübeck; Joachim Truedgen, 26236 Wilhelmshaven; Walter Vogelsang, 36251 Bad Hersfeld; Horst Wilkens, 19258 Boizenburg; Otto Wittfeld, 42516 Grevenbroich.

Foto: W. Herdam

Umweltschutz

Großtrappen vermehren sich

■ Das Nachtbau-Verbot und die zahlreichen Erdwälle an der Neubaustrecke Hannover – Berlin haben sich gelohnt. Wie ein vom Naturschutzbund Deutschland vorgelegter Bericht zeigt, haben die 26 Großtrappen links und rechts der ICE-Strecke ein sehr erfolgreiches Brutjahr gehabt. Umgerechnet kostet der Schutz jedes einzelnen Vogels rund eine Million Mark.

ET 432 201

Aufarbeitung in Stuttgart

■ Nach langer Abstellzeit im ehemaligen Bahnbetriebswerk Bamberg übernahm die Bahnsozialwerk-Gruppe Hof den Elektrotriebzug 432 201. Er wird nun in Stuttgart äußerlich aufgearbeitet. Die letzten drei der insgesamt sechs Triebzüge der Baureihe 432 musterte die Deutsche Bundesbahn Ende 1983 aus. Lediglich der 432 201 entging der Verschrottung. Zuletzt war er im Vorortverkehr um Nürnberg im Einsatz.

Nach seiner Ausmusterung 1983 stand der 432 201 noch einige Zeit in Nürnberg, bevor er nach Bamberg geschleppt wurde.



Foto: B. Weidner

Albtal-Verkehrsgesellschaft

Elektrisch nach Odenheim

■ Die rund 10 Kilometer lange Katzbachtalbahn von Ubstadt Ort nach Odenheim (KBS 710.3) soll im Frühjahr 1998 elektrifiziert werden. Außerdem ist der Umbau des Bahnhofes Ubstadt Ort vorgesehen. Dann können die Stadtbahnzüge der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG)

aus Richtung Karlsruhe und Bruchsal im Bahnhof Ubstadt Ort für Fahrten nach Menzingen und Odenheim geteilt werden. Im September 1997 setzte die AVG auf der Strecke Ubstadt Ort – Odenheim probeweise einen RegioSprinter der Dürener Kreisbahn ein.

Am 21. September 1997 wartete der Esslinger Triebwagen VT 452 in Odenheim auf die Rückfahrt nach Ubstadt Ort.



Foto: H. Roggenkamp

Harz-Kamele

HU bei Adtranz

■ Seit Ende August ist die 199871 der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) zur Hauptuntersuchung im Adtranz-Werk Kassel. Die am 21. Dezember 1988 im ehemaligen Reichsbahn-Ausbesserungswerk Stendal auf 1000 Millimeter Spurweite umgebaute Maschine erhält in Kassel einen generalüberholten Motor vom Typ 12KVDAL4 der DB-Baureihe 202. Außerdem wird die 199871 in den traditionellen Farben der ehemaligen DR-V100 neu lackiert. Für 1998 stehen weitere

Foto: D. Endisch



Seit August 1997 ist die 199871 der HSB zur Hauptuntersuchung im Adtranz-Werk Kassel.

Hauptuntersuchungen an den Harz-Kamele an. Ob, wann und von wem die Maschinen aufgearbeitet werden, hängt entscheidend von der Entwicklung des Güterverkehrs auf den Strecken der Harzer Schmalspurbahnen ab.

GB Traktion

Neuer Fahr-Simulator

■ Auf dem Gelände der S-Bahn-Hauptwerkstatt in Berlin-Schöneweide eröffnete die Bahn AG ihren zweiten Fahr-Simulator, den Krauss-Maffei lieferte. Im Gegensatz zu dem ersten Fahr-Simulator in Fulda, wo nur für den ICE ausgebildet wird, werden in Schöneweide Lokführer für die Baureihen 101, 145, 152 und für S-Bahn-Triebzüge der Baureihe 481 geschult. Für rund 40 Millionen Mark hat die Bahn zwölf Fahr-Simulatoren bestellt.

Rügensche Kleinbahn

Erneuerung des Oberbaues beginnt



Als erste Maschine der RüKB erhielt die 994802 in Putbus einen neuen Rohrsatz.

■ Da die Deutsche Reichsbahn den Oberbau der Schmalspurbahn Putbus – Göhren jahrelang nicht gründlich erneuerte, beginnt die Rügensche Kleinbahn (RüKB) nun mit einer Sanierung der Gleisanlagen. Zuerst wird der rund fünf Kilometer lange Abschnitt Binz – Seelwitz mit einem neuen Oberbau der Form S49 ausgerüstet. Das traditionelle Kiesbett weicht dann dem üblichen Gleischotter. Die 99784 wartet derzeit im Werk Meiningen auf eine Hauptuntersuchung. Allerdings konnten sich die RüKB

und Meiningen noch nicht über den Preis einigen, so daß die Aufarbeitung noch einige Zeit dauern wird. Dagegen erhielt die grüne 994633 (Mh53) im inzwischen geschlossenen Werk Görlitz eine Fahrwerksuntersuchung. Die RüKB-Werkstatt in Putbus führt jetzt auch größere Reparaturen an den Dampflok durch. So wechselten die Schlosser erstmals in eigener Regie bei der 994802 den Rohrsatz. Im Gegensatz zu den anderen Schmalspurbahnen gibt es bei den RüKB noch keine konkreten Überlegungen zu einem Triebwageneinsatz.

Zugunglück in Neustadt

Rohre unzureichend gesichert

■ Nach Berichten der Hannoverschen Allgemeine Zeitung (HNA) aus Kassel waren die Rohre bei dem schweren Zugunglück am 5. Juli 1997 in Neustadt (siehe MODELLEISENBAHNER Heft 9/1997) unzureichend gesichert. Das ist das Ergebnis einer Untersuchung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), die der Staatsanwaltschaft Marburg vorliegen soll. Nach Angaben der Staatsanwaltschaft fehlten die zur Sicherung vorgeschriebenen Rungen. Außerdem seien die zwischen den Stahlrohren liegenden Holzkeile nicht richtig vernagelt gewesen. Allerdings ist die Schuldfrage noch immer nicht geklärt. Bis zum Jahresende sollen die Ermittlungen aber abgeschlossen sein.



Insgesamt zehn Maschinen des Typs MH05 hat die Eisenbahn und Häfen GmbH Duisburg bei Krauss-Maffei bestellt.

Fernverkehr

Weniger Reisezugwagen

■ Mit dem verstärkten Einsatz von Triebzügen im Fernverkehr reduziert sich auch der Bestand an Reisezugwagen. Im Jahr 2010 will der GB Fernverkehr nur noch 500 Personenwagen im Tagesverkehr einsetzen. Auf Neubeschaffungen soll zugunsten von Modernisierungen verzichtet werden.

Krauss-Maffei

Neue Rangierloks für Duisburg

■ Krauss-Maffei lieferte im Oktober 1997 die ersten vier Dieselloks der Baureihe MH05 an die Eisenbahn und Häfen GmbH in Duisburg. Insgesamt zehn Maschinen hat die Bahngesellschaft bei

dem Münchener Hersteller bestellt. Die 66 Tonnen schweren und 522 kW starken dreiachsigen Dieselloks sind 45 km/h schnell und sollen vorzugsweise im Rangierdienst verwendet werden.



Foto: A. Pallia

Am 30. Juni 1997 war der Triebwagen SN61-139 in Stargrad Gdansk zum letzten Mal im Einsatz.

Polnische Staatsbahn

Triebwagen SN61 ausgemustert

■ Die Polnische Staatsbahn (PKP) stellte am 30. Juni 1997 die letzten Triebwagen der Baureihe SN61 ab. Bis 1975 beschaffte die PKP insgesamt 250 Triebwagen. Dabei waren die Wagen auch im Eil- und Schnellzugdienst im Einsatz. Durch fortschreitende Elektrifizierung, den verstärkten Ein-

satz von Dieselloks und die Störanfälligkeit der Wagen wanderten die SN61 sehr schnell in untergeordnete Dienste ab. In Pommern und Kaschuben konzentrierte die PKP die letzten Triebwagen. Der SN61-139 des Depot Chojnice schied als letztes Exemplar Ende Juni 1997 aus.

Schüttgutkippwagen Fans 128

Produktion läuft aus

■ Anfang März 1998 werden die letzten, zweimuldigen Schüttgutkippwagen der Gattung Fans 128 von DB Cargo in Dienst gestellt. Bereits nach der Präsentation des im Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) Blankenburg entwickelten Wagens im Herbst 1996 begann die Produktion. Allerdings konnten die für 1996 geplanten 375 Wagen wegen Problemen bei einem Zulieferer nicht gebaut werden. Damit mußte auch die Lieferung der für 1997 vorgesehenen 325 Fans 128 verschoben werden. Daher verlassen die letzten Kippwagen erst im Frühjahr 1998 die Endmontage im FEW. Die modernen, 11,6 Meter langen Wagen sind für Baustofftransporte von und nach Berlin im Einsatz.

Die Cargo-rote Werklok von Typ V22 des FEW Blankenburg rangiert die Kippwagen im Werksgelände.



Foto: W. Pilsenrodt

Bahnhof Elsterwerda

Schweres Zugunglück

■ Bei der Explosion von zwei Kesselwagen am 19. November 1997 im Bahnhof Elsterwerda (KBS 240) sind ein Feuerwehrmann getötet und neun Menschen zum Teil schwer verletzt wurden. Das Bahnhofsgebäude der Kleinstadt brannte bis auf die Grundmauern ab. Nach Angaben des Brandenburgischen Innenministeriums entgleiste während der Rangierarbeiten gegen 6.40 Uhr ein mit Benzin gefüllter Kesselwagen, der mit einem zweiten umkippte und explodierte. Insgesamt sechs Kesselwagen fingen Feuer. Rund drei Stunden benötigten 300 Feuerwehrleute und Helfer des Katastrophenschutzes, um den Brand unter Kontrolle zu bringen. Dabei verhinderten sie ein Übergreifen der Flammen auf die anderen 16 Kesselwagen des rund 2000 Tonnen schweren Güterzuges.

DB-Nostalgiedampf

Erfolgreiche Saison

■ Der Geschäftsbereich (GB) Fernverkehr ist mit dem Ergebnis der Nostalgiefahrten 1997 zufrieden. Insgesamt wurden 128000 Fahrkarten verkauft. Auch im nächsten Jahr wird es wieder Wochenend-Dampf geben. Beschlossene Sache ist die Aufarbeitung der 78468, die Ende Oktober 1997 im Werk Meiningen eintraf. Wann die Lok jedoch wieder unter Dampf stehen wird, ist noch offen. Ebenfalls zur Instandsetzung vorgesehen sind die 18201 und die in Arnstadt abgestellte 01531. Auch die Zukunft der letzten betriebsfähigen sächsischen Länderbahnlok 38205 ist gesichert: Nach Ablauf der Untersuchungsfrist im Frühjahr 1998 soll sie eine Hauptuntersuchung erhalten.

Kompensationsgeschäft? Am 2. November 1997 war die 941292 auf der Ammertalbahn Tübingen – Entringen – Gölstein im Einsatz.



Foto: M. Leichsenring

Straßenbahn München

Neuer Streckenabschnitt eröffnet

■ In nur sieben Monaten entstand in München die neue Straßenbahnstrecke vom Ostfriedhof zum Max-Weber-Platz. Am 8. November 1997 wurde der 2,3 Kilometer lange Abschnitt eröffnet. Gleichzeitig rollten auch die ersten U-Bah-

nen auf der neuen Linie zum Mangfallplatz. München hat damit das dichteste U-Bahn-Netz Europas. An einem weiteren Ausbau des sternförmigen U-Bahn-Netzes und der Straßenbahnlinien halten die Münchener Stadtplaner fest.