

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

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

Nr. 4 April 1998
47. Jahrgang

E13411



WERKSTATT
ELNA-Bausatz von Weinert
Finish für Märklins E19

BASTELTIPS
Hünengrab für TT-Bahner
Sandige Bahnsteigkante
Bäume aus Kupferlitzen

Magnet-Feldbahn in N

Funktionstüchtig auf 3,75 mm

Leipziger Güterring wird 100

Die unendliche Geschichte

Technik Wendezug

Wo ist der Lokführer?

Unfall ohne Rahmenschaden

Neuer Härtetest für die Diva

13 SEITEN MESSE-EXTRA
Nürnberger
Neuheiten Teil 2

STTS Rivarossis BR 39 in H0
Katos BR 86 in N

Vor 60 Jahren kam das Ende

In den Fängen des Adlers

Wie die Reichsbahn
die LBE verschlang



Holen Sie sich jetzt den neuen Katalog
1998/99 bei Ihrem Fachhändler!

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

50
Jahre BRAWA

Jubiläumskatalog



DIETMAR GYAS

Ja,

- Senden Sie mir bitte kostenlos den
- Brawa-Neuheitenprospekt 1998
- Life-Like US-Lokomotiven-Prospekt
- Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 1998/99 incl. Neuheiten (148 Seiten). Ich habe DM 10,- (bar/Euroscheck) beigelegt.

Name

Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Coupon ausfüllen und absenden an: BRAWA, Postfach 1260, 73625 Remshalden,
Fax 0 71 51 - 7 46 62. Telef. Neuheitenprospekt-Bestellung 0 71 51 - 9 79 35 51



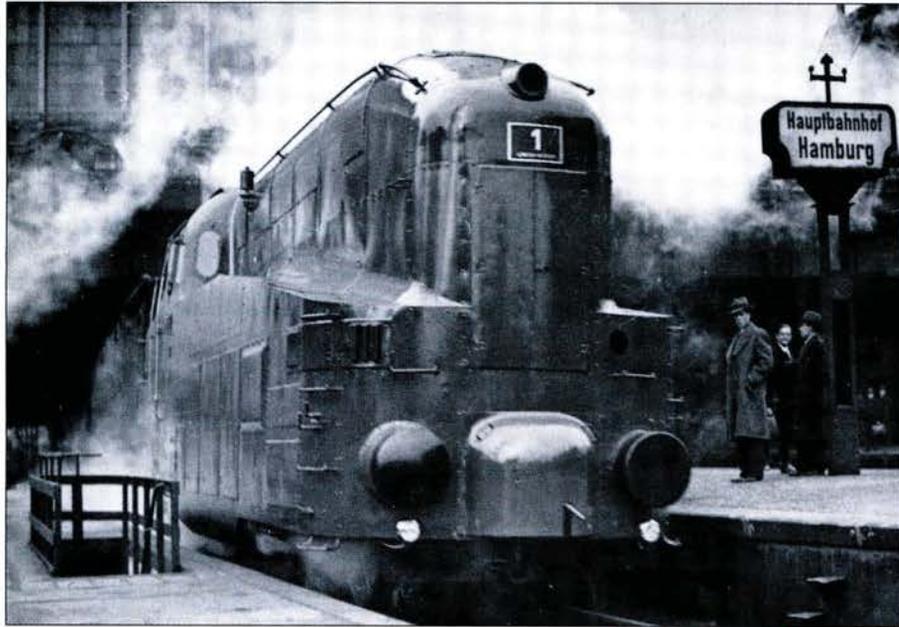
Spur H0-Neuheiten '98: Titlis-Seilbahn, Tenderlok T3, BR 216, limitierte Auflage Köf „Haifischmaul“, US-Loks ALCO, GP 9, GP 20 Schienentraktor Te III, Flach- und Kohlewagen, Bausätze US-Freight Cars
Varianten: BR 102, BR 312, BR 110, E42, DB-Diesellok 219

Spur N-Neuheiten '98: E95, DB-Diesellok 219, BR 110, BR 234 Dreier-Set
US-Loks ALCO, SW 9, Varianten: E42, VT 772 Schienenbus-Set
<http://www.brawa.de>



Nur für Reiche

Die Idee war gut. Nach dem Vorbild der Reichsbahn sollten auch Privatbahnen mit Einheitslokomotiven Kosten sparen. Die ELNA-Loks konnte sich aber kaum jemand leisten. **Seite 26**



Magnetkräfte

Eine Vorliebe für Feldbahnmodelle in Nenngröße N hat Dr. Klaus Denzin. Seine preisgekrönte Schotterverladestelle funktioniert mit Magnetantrieb auf 3,75 mm. **Seite 88**



Fette Beute

Zu erfolgreich war seinerzeit die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE). Die Privatgesellschaft verfügte über fortschrittliche Technik und eine lukrative Bahnlinie. Das weckte bei der Reichsbahn Begehrlichkeiten. **Seite 12**

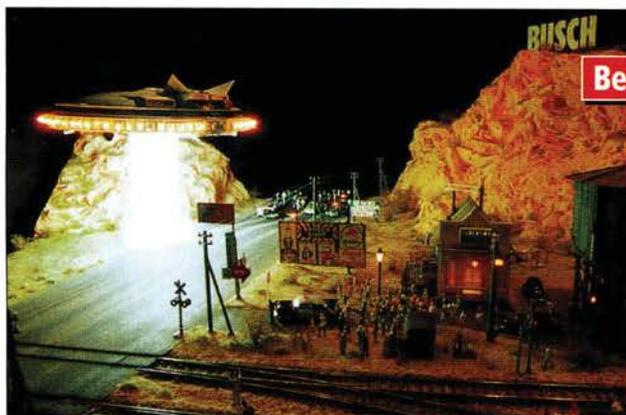
Gefeierte Diva

Ihr Drehscheibenabenteuer hat die 011066 wider Erwarten gut überstanden. Der erste Härtestest nach der Meiningen-Kur ließ aber nicht lange auf sich warten. **Seite 20**



Besucher aus dem All

Auch Extraterrestrisches hatte die Spielwarenmesse Nürnberg zu bieten. Einen Überblick über weitere Messe-Neuheiten, u.a. bei Zubehör und Elektronik, finden Sie ab **Seite 68**



INHALT

VORBILD

TITELTHEMA

Mausefalle

Als die Reichsbahn fette Beute witterte, gab es für die innovative LBE kein Entkommen mehr. **12** ◀

DREHSCHLEIBE

Bahnwelt aktuell

4

Härtestest

011066 meldet sich nach ihrem Fall in die Kornwestheimer Drehscheibengrube zurück. **20** ◀

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Ring-Kampf

Die Wende verhinderte den drohenden Infarkt des unvollendeten Leipziger Güterrings. **22** ◀

Privat-Programm

Nur reiche Bahngesellschaften konnten sich die neuen ELNA-Loks wirklich leisten. **26**

BAHN + TECHNIK

Positionswechsel

Die Idee ist schon über 100 Jahre alt. Aber wie funktioniert die Wendezugsteuerung eigentlich? **30** ◀

MODELL

WERKSTATT

Gegen-Druck

Rainer Albrecht supert ELNA-Bausatz. **48** ◀

Zeit-Sprung

Alfred Fordon verpaßt E 19 vorbildliches Outfit. **52** ◀

Basteltips

Kupferlitz-Bäume, Sand für die Bahnsteigkante, Hünengrab für TT, Dosen-Fernsprechbude für Ilm **66** ◀

TEST

Japan-Import

Kato bringt völlig überarbeitete BR 86 in N. **56** ◀

Dreischläger

Rivarossis BR 39 in H0 hatte zu beweisen, ob sie dem zugkräftigen Vorbild Paroli bieten kann. **60** ◀

SPIELWARENMESS E NÜRNBERG

Neuheiten

Zweiter Teil: U.a. Gebäude, Zubehör, Elektronik **68** ◀

PROBEFAHRT

Insel-Duo

Model Loco schickt Rasenden Roland ins Rennen. **64**

Taxen-Tuner

Bogusch-Umbau macht Ferkeltaxe LVT 172 Beine. **65**

SZENE

Eierei

Mit Phantasie zur ÜEier-Spielanlage in Nm **86**

Magnet-Feldbahn

Funktionstüchtig auf 3,75 Millimetern **88** ◀

Wetter-Fest

Wie man sich einen Markt schafft: 30 Jahre LGB. **92**

AUSSERDEM

Neuheiten	82
Standpunkt	5
Impressum	6
Bahnpost	81
Güterbahnhof	32
Fachhändler-Übersicht	36
Termine+Treffpunkte	55
Vorschau	98

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Adtranz

Erprobung des FFB

■ Im Auftrag des GB Netz der Deutschen Bahn AG testet Adtranz auf der Strecke Kaiserslautern – Lauterecken (KBS 673) das neue Leit- und Sicherungssystem FunkFahrBetrieb (FFB). Im Rahmen dieser Erprobung installierte Adtranz an der Strecke eine FFB-Zentrale und neun funkgesteuerte Bahnübergänge. Sechs Fahrzeuge wurden ebenfalls mit der notwendigen Technik ausgerüstet. Beim FFB übernimmt die Streckenzentrale nur die Steuerung der Fahrwege. Der Zug hingegen gibt sich nach einem elektronischen Informationsaustausch zwischen Zentrale und den Bahnübergängen selbst den Fahrweg frei. Das System arbeitet dabei mit einem sogenannten Streckenatlas, der alle betriebswichtigen Daten wie zum Beispiel Höchstgeschwindigkeit sowie Lage der Weichen und Bahnübergänge enthält. Von Seiten der DB erhofft man sich durch FFB eine weitgehende Rationalisierung des Betriebes auf Nebenstrecken, da damit unter anderem Signale und Stellwerke überflüssig werden.

Zwei Museumloks - zwei Entscheidungen: Während 01531 in Meiningen eine Kesseluntersuchung erhält, bleibt bei 18201 der Dampferzeuger kalt.

DB-Museumloks

Aus für Schnellzug-Dampfer

■ Am 19. Februar 1997 traf die 18201 wieder im ehemaligen Bw HalleP ein – allerdings kalt und ohne die von vielen Eisenbahnfans erhoffte Kesseluntersuchung. Rund 400 000 Mark hatte das Werk Meiningen für die Aufarbeitung des grünen Renners veranschlagt. Alexander Felgentreff vom zuständigen GB Fernverkehr der DBAG begründete die Entscheidung, die 18201 vorerst nicht wieder aufzuarbeiten, mit dem knappen Etat für die Museumsfahrzeuge. „Den größten Teil des Budgets benötigen wir 1998 für die Aufarbeitung der Triebwagen VT 601 und 613 sowie für die Ausrüstung unserer 52 historischen Personenwagen mit der vorgeschriebenen Türschließ-Einrichtung“, erläuterte Fel-

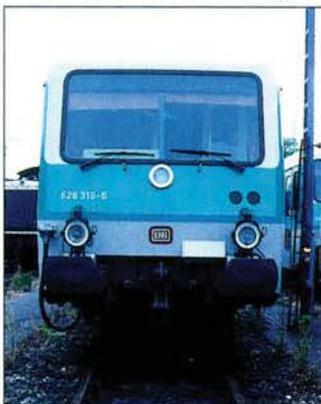
gentreff. Er betonte, daß in den nächsten Jahren der Bestand an betriebsfähigen Museumloks abgesenkt werden müsse. „Sonst fressen uns die kalkulatorischen Kosten für die Hauptuntersuchungen auf“, hieß es weiter aus Frankfurt/Main. Davon nicht betroffen ist die 01531. Sie erhält im Raw Meiningen eine Kesseluntersuchung und kann damit 1998 wieder eingesetzt werden. Hingegen werden die Schnellzugloks 01150 und 011100 nach Ablauf der Untersuchungsfristen abgestellt. Dasselbe Schicksal ereilt auch die letzte betriebsfähige sächsische Länderbahnlok: Am 29. März 1998 wird 38205 in Chemnitz-Hilbersdorf das letzte Mal dampfen.

Foto: W. Pilkenrodt



Baureihe 628

Museumswagen als Erprobungsträger



In Kempten wartete am 3. März 1998 der 628 319 mit seinen Laternen auf neue Aufgaben.

■ Auf Beschluß des GB Nahverkehr ist seit 1. Januar 1998 der im Bh Karlsruhe beheimatete 628 319 inklusive seines Steuerwagens ein offizielles Museumsfahrzeug der DBAG. Der am 27. Juli 1988 abgenommene Triebwagen entsprach als einziger seiner Baureihe noch weitestgehend dem Ursprungszustand und erhielt bereits wieder den alten DB-Keks. Seit einigen Wochen dient das Fahrzeug aber als Erprobungsträger für neue Lok-Laternen. Da die 628 häufig mit Graffiti beschmiert und dabei oft auch die Signalleuchten beschädigt werden, erprobt die Bahn neue, auswechselbare Laternen. Sind die Leuchten defekt, können sie

vom Lokführer schnell abgebaut und durch im Triebwagen gelagerte Ersatz-Laternen ausgetauscht werden. Die Idee ist nicht neu: Bereits bei der DRG setzte man mit Erfolg solche Wechsel-Laternen ein.

Foto: A. Priel

Eurostar

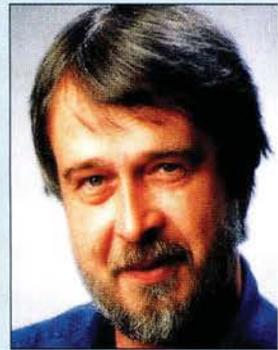
Von der Insel in die Alpen

■ Seit dem 13. Dezember 1997 verkehrt ein Eurostar als Zugpaar 9090/9092 von London-Waterloo bis in die französischen Alpen nach Bourg-St.-Maurice. Der Wintersport-Sonderzug fährt nur an Samstagen bis zum 25. April 1998. Für den Einsatz auf den Strecken in Frankreich hat die Betreibergesellschaft insgesamt vier Eurostars für 1,5 kV Gleichstrom hergerichtet.

Bis zum 25. April 1998 erreicht der Eurostar mit einem Wintersport-Sonderzug auch die französischen Alpen.



Foto: H. Dieter



Dr. Karlheinz Haucke



Foto: B. Sontheimer

Auch die Baureihe 151 macht mit dem neuen Farbkonzept der DBAG Bekanntschaft. Als erste Lok ihrer Baureihe erhielt 151 066 den verkehrsroten Anstrich mit Balken. Das Bild entstand im Januar 1998 in Offenburg.

Taigatrommel

Die letzten Loks für Nordkorea

■ Im ehemaligen Bw Gera werden die letzten zwölf Loks der Baureihe 220 für Nordkorea aufgearbeitet. Die Instandsetzung der Maschinen verzögerte sich immer wieder, da man nur noch Ersatzteile durch die Zerlegung anderer 220 gewinnen konnte. Nach dem Abtransport dieser zwölf Maschinen endet das Zeitalter der Taigatrommeln in Deutschland. Die restlichen Maschinen werden dann wegen ihres desolaten Zustandes nur noch verschrottet. Nordkorea ist aber nach wie vor an der Taigatrommel interessiert und bemüht sich in Polen und der Tschechischen Republik um den Ankauf der hier abgestellten Maschinen der Baureihe ST44 beziehungsweise 781.



Foto: M. Leichsenring

In den nächsten Jahren weicht auf der Schmalspurbahn von Putbus nach Göhren die traditionelle Sandbettung der Schienen normalem Gleisschotter.

Rügensche Kleinbahn

Triebwagen und Streckenausbau

■ Der Kreistag der Insel Rügen in Bergen beschloß am 18. Dezember 1997, alle Fahrzeuge, Grundstücke, Anlagen und Nutzungsrechte am Rasenden Roland der Rügensch Kleinbahn (RüKB), einer Tochter der Unternehmensgruppe van Engelen (UvE), zu übertragen. Die RüKB plant bereits für Mai 1999 die Aufnahme des Zugbetriebes zwischen Putbus und Lauterbach. Dazu muß aber noch eine dritte Schiene in das rund zwei Kilometer lange Regelspurgleis verlegt werden. Die RüKB schätzt den Investitionsbedarf

für die Schmalspurbahn auf rund 50 Millionen Mark. Einen Großteil des Geldes benötigt man für die Sanierung der rund 24 km langen Strecke. Dabei will die RüKB die Sandbettung generell durch Schotter ersetzen, einige Kurvenradien vergrößern und die Höchstgeschwindigkeit von 30 auf 50 km/h anheben. Auch der Bau einer Tankanlage für die Triebwagen ist geplant. Der Einsatz von Triebwagen ist bereits beschlossene Sache. Sie sollen gemeinsam mit den Dampfzügen im Stundentakt zum Einsatz kommen.

Fristgerecht abgestellt

Das ist wie mit Ostern: Urplötzlich sind Kessel- oder Fahrwerksfrist abgelaufen. Der Dampf ist raus, die Lok steht auf dem Abstellgleis. Wer nicht rechtzeitig vorgesorgt hat, es vielleicht auch nicht konnte, schaut dumm aus der Wäsche. Die Modellbahnhersteller müssen sich spüten, sonst sind die Vorbilder futsch. Rocos angekündigte 18201 in H0 ist ein treffendes Beispiel. Die Liste der abgestellten Maschinen wird mit jedem Monat länger. 01 150 ist bereits seit Dezember im Ruhestand. Für 01 1100 ist im April Schluß, auch 18201 hat Feierabend, Sachsens letzter Rollwagen verabschiedet sich am 29. März. Vorzeitig geschrottete Maschinen füllen zudem die Abstellplätze. Der einsatzbereite historische Triebfahrzeugpark wird kleiner und ärmer – nicht nur bei der DB, auch bei den Museumsbahnen. Und das gilt beileibe nicht nur für die Dampfloks, sondern auch für Diesel- und E-Lokomotiven. Auch klassische Diesel-Triebwagen wie die Eierköpfe machen sich immer rarer, von den Akku-Triebwagen ganz zu schweigen. Da hilft dann wohl auch die Hauptuntersuchung mit dem Pinsel nicht, wenn die Betriebsbücher etwas anderes vermerken.

Das Wort „Gnadenfrist“ ist auf der Schiene ein Fremdwort. Das zumindest macht ja auch Sinn: Man stelle sich den empörten Aufschrei vor, sobald wegen fehlender Verkehrssicherheit der erste Nostalgiezug einen schweren Unfall verursachte. Historische Technik in Bewegung hat eben ihren Preis. Die nur in Maßen befriedigende Alternative ist die ausschließlich museale Erhaltung. Der Kompromiß liegt auf der Hand: Frisch abgestellte Maschinen sind für spätere Reaktivierung zu konservieren; die betriebsfähige Erhaltung wird sich auf ein Triebfahrzeug pro Baureihe konzentrieren müssen. Dazu ist offenbar die Zeit noch nicht reif, steht zuviel Konkurrenzdenken im Wege. Aber auf die Dauer ist alles andere nicht finanzierbar, schon gar nicht alle acht Jahre und ohne überzeugendes Vermarktungskonzept. Ohne radikales Umdenken ist abzusehen, wann historische Loks nur noch auf der Modellbahn verkehren.



IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (0711) 2108075
Fax (0711) 2 360415

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR
Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

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

ANZEIGEN
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, Axel Polnik, Jürgen
Rech, Jörg Seidel, Dominik Stroner, Jürgen
Krantz, Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge,
Fritz Rümmelein

VERTRIEB
Motor-Press Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (0711) 182-1742
Fax (0711) 182-1016

ABONNENTEN-SERVICE
dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (07132) 959233
Fax (07132) 959233
innerhalb der Schweiz 071-2824415
innerhalb Österreichs 0662-643866

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. 434020000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 60010070)
Konto-Nr. 66677-706.

Anzeigenpreisliste Nr. 16, gültig ab
Heft 1/98. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422



Foto: B. Schulz



Im Herbst 1993 verkehrten zwischen Wensickendorf und Liebenwalde noch rote Ferkeltaxen. Seit 1. Dezember 1997 fahren hier Busse.

Niederbarnimer Eisenbahn

Per Bus nach Liebenwalde

Seit dem 1. Dezember 1997 fahren keine Züge mehr auf dem rund sechs Kilometer langen Abschnitt Wensickendorf - Liebenwalde (KBS 206.28) der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB). Die in den Fahrplänen ausgezeichneten Züge werden jetzt im Schienenersatzverkehr mit Bussen gefahren. Grund für die Betriebseinstellung war der schlechte Zustand der Kanalbrücke vor Liebenwalde, deren Neubau rund 20 Millionen Mark kosten würde.

Allerdings dürfte diese Investition keinen Sinn machen, da durch den parallel verlaufenden Busverkehr zum Schluß nur noch etwa 30 Fahrgäste pro Tag den Zug zwischen Wensickendorf und Liebenwalde nutzten. Mit Beginn des neuen Fahrplanes am 23. Mai 1998 ruht für etwa 14 Monate der Betrieb auf der NEB-Strecke Ruhlsdorf-Zerpenschleuse - Groß Schönebeck (KBS 206.27), da hier eine Kanalbrücke ersetzt und dabei höhergelegt wird. Einen Großteil der Kosten übernimmt in diesem Fall der Bereich Wasserbau des Landes Brandenburg.

Talent für die DBAG

Nachschlag

Die Deutsche Bahn AG bestellte bei Talbot-Bombardier in Aachen Anfang 1998 weitere 13 dreiteilige Talent-Triebwagen. Damit orderte die DBAG insgesamt 133 Fahrzeuge der Baureihen 643/644. Während die 75 Triebwagen der Baureihe 643 einen dieselmotomechanischen Antrieb haben, besitzen die 644er eine dieselelektrische Kraftübertragung.

U-Bahn Athen

Auftrag erteilt

Die Athens Piraeus Electric Railways AG (IASP) beauftragte am 30. Dezember 1997 das Konsortium Hellenic Shipyard (HSY), Adtranz und Siemens Verkehrstechnik mit dem Bau von 120 Metrofahrzeugen für Athen. Der Auftrag hat einen Wert von rund 300 Millionen Mark. Die Lieferung der 40 dreiteiligen Züge für die Strecke Piraeus - Kifissia soll im Dezember 1999 beginnen und bis zum Jahr 2003 abgeschlossen sein. Während die HSY als Generalunternehmer die Fertigung der Wagenkästen und den Innenausbau übernimmt, liefert Adtranz neben den Drehgestellen einige Mechanik- und Elektroteile. Siemens ist für den Antrieb und die Zugsteuerung verantwortlich. Außerdem soll das Konsortium die bereits seit einigen Jahren auf anderen Linien eingesetzten Züge modernisieren.

Die Deutsche Bahn AG will ihren Mitarbeitern eine Armbanduhr schenken. Mit dem einer Bahnhofsuhr nachempfundenen Chronometer sollen die Eisenbahner für die „Pünktlichkeitsoffensive“ der DB motiviert werden. Bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1998 möchte die Bahn ihre Verspätungen im Vergleich zu 1995 halbieren.

Zwischen Mering und Nannhofen auf der Strecke München - Augsburg riß der ICE 592 „Walter Gropius“ am 6. Februar 1998 die Fahrleitung auf rund einem Kilometer Länge herunter. Die vielbefahrene Strecke mußte für rund sieben Stunden gesperrt werden. Knapp 100 000 Reisende verspäteten sich deshalb.

Die französische Regierung beschloß am 5. Februar 1998, für den Bau der TGV-Strecke von Paris nach Straßburg umgerechnet rund 2,5 Milliarden Mark bereitzustellen. Die Bauarbeiten an der Hochgeschwindigkeitsstrecke sollen 1999 beginnen. Dann soll der TGV die Relation Paris - Straßburg in rund zweieinhalb statt bisher vier Stunden zurücklegen.

Die IG Werrabahn übernahm Anfang 1998 als Ersatz für ihre im Herbst 1997 abgestellte 528039 von einem Privatmann die 528075. Die betriebsfähige Dampflok war bisher in Staßfurt stationiert.

Am 24. Januar 1998 gründeten elf Eisenbahnfreunde in Glashütte den Förderverein

Zwischenhalt

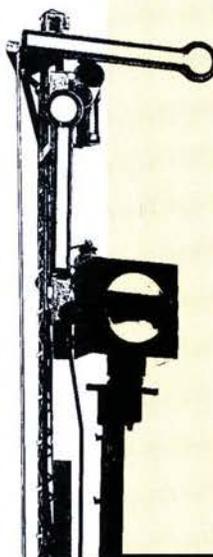




Foto: H. Klein

Mit einem Autokran mußten die drei Wagen in Berlin-Grunewald geborgen werden.

DBG Hildesheim

Historische Wagen gerettet

■ Im Herbst 1997 retteten Mitglieder der Dampfbahn-Betriebs-Gemeinschaft (DBG) Hildesheim in Berlin-Grunewald drei historische Eisenbahnwagen. Die Transportpolizei nutzte den dreiecksigen Personenwagen BC3ipr05, den offenen Güterwagen Om12 und den gedeckten Güterwagen G10 rund 30 Jahre lang als Lager. Alle drei Wagen wurden mit einem Kran auf ein 300 Meter entferntes Gleis gehoben und anschließend nach Loburg bei Magdeburg überführt. Alle drei Wagen werden dort vom Arbeitskreis Loburger Bahn der DBG aufgearbeitet.

Foto: P. Illert



Wenn eine der beiden Planmaschinen ausfällt, wird häufig die 99713 zwischen Radebeul Ost und Radeburg eingesetzt. Am 25. Januar 1998 wartete die Museums-IVK mit der Regionalbahn 7433 in Moritzburg auf die Weiterfahrt.

Deutsche Bahn AG

Höhere Fahrpreise

■ Ab 1. April 1998 erhöht die DBAG ihre Fahrpreise. Während in den alten Bundesländern der Tarif um 1,84 Prozent klettert, steigen die Preise in den neuen Ländern um sechs Prozent. Die zwei unterschiedlichen Tarifgebiete bleiben aber erhalten. Die IC- und EC-Zuschläge kosten ab 1. April sieben statt bisher sechs Mark. Ausgeweitet wird das Schöne-Wochenende-Ticket: Familien können dann mit beliebig vielen Kindern für 35 Mark Nahverkehrszüge benutzen.

Müglitztalbahn. Der Verein will sich für den dauerhaften Erhalt der Strecke Heidenau – Altenberg einsetzen und die Geschichte der Bahn erforschen. Weitere Infos gibt es beim Förderverein Müglitztalbahn, Postfach 33, 01766 Glashütte/Sachsen.

■ Nach Ablauf der Untersuchungsfrist am 15. Juni 1998 stellt der Lausitzer Dampflokomotiv Club (LDC) seine 44225 ab. Eine Wiederaufarbeitung der 1939 von Schwartzkopff gelieferten Dreizylinder-Lok ist nicht geplant.

■ Bis zum Jahr 2000 will die Chinesische Staatsbahn rund 1,1 Millionen Angestellte entlassen, um Kosten zu sparen. Einige Züge sind derzeit mit bis zu 80 Eisenbahnern besetzt. Auf Nebenstrecken sollen sogar private Bahngesellschaften den Betrieb übernehmen.

■ Zwischen Kiel und Flensburg bietet die ZugBus ihren Fahrgästen seit 1. Januar 1998 ein Frühstück inklusive Tageszeitung an. Bei einem Erfolg will die ZugBus ihr Angebot auch auf andere Strecken ausdehnen.

■ Mit Beginn des neuen Fahrplanes am 24. Mai 1998 wird der Berliner Hauptbahnhof wieder in Ostbahnhof zurückbenannt.

■ Zu einer kleinen Stadt wuchs der Bahnhof der japanischen Metropole Kyoto. In dem von Hiroshi Haras entworfenen Bauwerk gibt es neben Restaurants, Läden und Hotels sogar ein Theater und ein Museum.

■ Die DBAG schickt in den nächsten Monaten rund 15000 Eisenbahner zu einer Nach-

schulung in Sachen Ladungskontrolle und im Umgang mit Gefahrgut. Damit zieht die Bahn AG die Konsequenzen aus den Unfällen im vergangenen Jahr.

■ Am 2. Februar 1998 gab der kanadische Konzern Bombardier die Übernahme der Deutschen Waggonbau AG (DWA) bekannt. Bombardier ist damit der zweitgrößte Waggonhersteller der Welt.

■ Bis zum Jahr 2002 soll die Hochgeschwindigkeits-Strecke zwischen Köln und Brüssel fertig sein. Darauf einigten sich am 13. Februar 1998 Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und sein belgischer Amtskollege Michael Daerden.

■ Zwischen Stendal und Tangermünde (KBS 269) verkehrt seit Anfang des Jahres wieder eine „Ferkeltaxe“. Der Doppelstock-Schienenbus der Baureihe 670 erhält im DWA-Werk Ammendorf eine neue Bremssteuerung. Danach muß der 670 wieder vom Eisenbahnbundesamt zugelassen werden.

■ Ab 24. Mai 1998 ändert die DBAG den Zuglauf des InterRegio 2642/2643 „Brocken“ zwischen Aachen und Leipzig. Der Zug beginnt und endet fortan in Berlin und fährt über Dessau, Aschersleben nach Aachen. Grund für die Kursänderung ist die schlechte Auslastung des Zuges auf dem Abschnitt Halberstadt – Leipzig.

■ Für Bauzugdienste bestellten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bei SLM/Stad-

ler insgesamt 50 Traktoren.

■ Neue Wege beim Fahrkartenverkauf geht die DBAG in Sachsen. Die Fahrkarten-Ausgaben von Adorf, Burgstädt und Heidenau wurden Anfang 1998 privatisiert. Die ehemaligen DB-Mitarbeiter verkaufen nun auch Zeitungen, Getränke und Briefmarken.

■ Nur noch 28 Maschinen der ehemaligen DR-V15 gehörten am 1. Januar 1998 zum Fahrzeugbestand der Deutschen Bahn AG. Jeweils sieben 311 sind in den Betriebshöfen Berlin-Pankow und Saalfeld beheimatet. Die Reichsbahn stellte zwischen 1958 und 1964 insgesamt 370 der kleinen Rangier-Diesel in Dienst.

■ Regentalbahn-Werkstatt in Viechtach arbeitet den ET 425120 der Freunde zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge auf.

■ Am 1. Dezember 1997 gab die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft (SOEG) die MaLoWa-Lok Nr. 10 wieder nach Klostermansfeld zurück. Die SOEG hatte die V10c für Bauzugeinsätze angemietet.

■ Aus Anlaß des 150-jährigen Jubiläums der ehemaligen Waltershäuser Pferdebahn veranstalten die Deutsche Bahn AG und die Stadt Waltershausen am 21. Mai 1998 im Bahnhof Waltershausen ein großes Eisenbahnfest. Geplant sind unter anderem ein historischer Sonderzug und Führerstandsmitfahrten. Weitere Infos gibt es unter 06322/6300.



FRAGEZEICHEN

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



■ Die Ursprünge der Kreisstadt in der Altmark liegen im 12. Jahrhundert. Zum Schutz einer Handelsstraße ließen die Markgrafen von Brandenburg in der Jeeetze-Niederung eine Burg anlegen. Tuchmacherei und Landwirtschaft bestimmten bis weit in das 19. Jahrhundert hier das wirtschaftliche Leben. Am 15. März 1870 fuhr schließlich der erste Personenzug in die Kreisstadt ein. Bis 1889 entwickelte sich der Bahnhof zu einem wichtigen Eisenbahnknoten in der Altmark, dessen Bedeutung 1901/02 nach der Eröffnung zweier Kleinbahnen weiter wuchs. Das hiesige Bahnbetriebswerk war der letzte Einsatzort für die Baureihe 64 der Deutschen Reichsbahn. Erst am 30. August 1975 stellte man hier den letzten Bubi-kopf ab. Die Reko-50 hielt sich noch zwölf Jahre länger. Am 25. September 1987 beendete 503618 die Dampflochzeit in der Altmark. Wie heißt die Baumkuchen-Stadt, in der 1814 Jenny Marx, geborene von Westphalen, zur Welt kam?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. April 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 Schaller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Januarheft lauteten „Arnstadt“ und „Hans Wendler“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Siegfried Barow, 39110 Magdeburg; Felix Flackus, 76437 Rastatt; Siegfried Förster, 01904 Neukirch; Wolfgang Grimm, 01744 Reichstädt; Christian Großmann, 01465 Langebrück; Werner Kämpfe, 08312 Lauter; Karsten Kleinstück, 73734 Esslingen; Henry Kühnert, 08496 Reuth; Jörg Lützkendorf, 71640 Ludwigsburg; Heinz Möse, 58675 Hemer; Manfred Pagel, 10243 Berlin; Gunther Perse, 03050 Cottbus; Heiko Pieper, 99974 Mühlhausen; Artur Schmidt, 15374 Müncheberg; Günter Seidel, 08491 Netzschkau; Utz Sobczynski, 47441 Moers; Martin Stadtler, 48149 Münster; Udo Thörmer, 99817 Eisenach; Jürgen Treskow, 06242 Braunsbedra; Harry Zielerold, 08393 Meerane

Foto: W. Pilkenrodt



Foto: H. Heiderich

Nach ihrer letzten Hauptuntersuchung am 30. Dezember 1997 trägt die 110 348 ihr ursprüngliches blaues Farbleid. Außerdem erhielt sie wieder die bei der Anlieferung der E 10 typische Drehgestellverkleidung, das silberne Dach, die umlaufende Griffstange und das silberne Lüfterband. Am 17. Januar 1998 stand die im Bh Frankfurt beheimatete Lok in Kassel.

Insel Usedom

Brücken-Termin geplatzt

■ Eigentlich sollte die neue kombinierte Eisenbahn-Straßenbrücke zwischen Wolgast und der Insel Usedom im Frühjahr 1999 eröffnet werden. Doch daraus wird nun nichts. Wie der Chef des Projektzentrums Ost der DBAG im Dezember 1997 erklärte, werde die neue Peene-Brücke frühestens im Herbst 1999 fertig sein. Dann hätte die Insel Usedom nach über 54 Jahren wieder einen direkten Anschluß an das Eisenbahnnetz auf dem Festland. Bis zum Frühjahr 1945 erreichten die Züge die Insel über die Karniner Hubbrücke, die am 28. April 1945 gesprengt wurde.

Der Bahnhof Wolgaster Fähre wird auch in den nächsten zwei Jahren Endstation der UBB-Triebwagen bleiben.



Foto: H. Bergmann

Baureihe 363

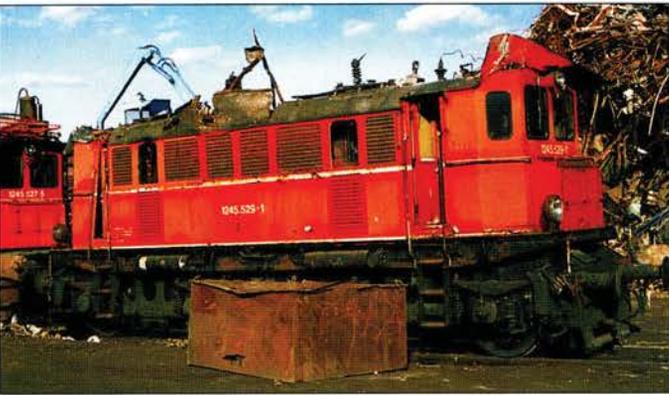
Neue Motoren für DB-V60

■ Als erste DB-V60 erhalten die 365201 und 365811 des Bh Karlsruhe im Werk Chemnitz neue Motoren. Während einer Hauptuntersuchung werden die alten Maybach-Motoren durch neue Caterpillar-Motoren vom Typ 3412EDI-TA mit der gleichen Leistung von 480 kW ersetzt. Nach ihrer Remotorisierung werden die Maschinen als Baureihe 363 bezeichnet.

Während die 365201 bereits in Arbeit ist, wartet die 365811 in Chemnitz noch auf ihre Hauptuntersuchung.



Foto: D. Meier



In Knittelfeld wurde am 16. Januar 1998 die 1245.529 verschrottet.

Österreichische Bundesbahnen

1245.5 wird verschrottet

■ Nachdem die letzten Maschinen der Baureihe 1245.5 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bereits Ende 1996 aus dem Plandienst ausschieden, begann man im Ende 1997 mit der Verschrottung der ausgemusterten Universalloks. Vier Ma-

schinen bleibt dieses Schicksal allerdings erspart, denn die ÖBB will sie als Museumsloks vor Sonderzügen einsetzen. Rund 60 Jahre waren die 83 Tonnen schweren und 85 km/h schnellen Maschinen vor Personen- und Güterzügen im Einsatz.

Döllnitzbahn

Alle Schüler per Bahn

■ Seit dem Ende der Winterferien in Sachsen am 27. Februar 1998 wickelt die Döllnitzbahn (DBG) den gesamten Schülerverkehr zwischen Mügeln und Oschatz ab. Mit dem Einverständnis der Anliegergemeinden und des Landkreises Torgau-Oschatz stellte man den bis dahin üblichen Schülerverkehr mit Bussen ein. Von seiten des Landkreises begründete man diese Entscheidung mit den geringeren Kosten der DBG. Durch den Bahnbetrieb könne man 40000 Mark einsparen. Die DBG rechnet nun mit rund 230 Schülern pro Tag. Mit der Übernahme des Schülerverkehrs legte man zwei zusätzliche Züge ein, die Oschatz um 15.12 Uhr und Altmügeln um 14.12 Uhr verlassen. Für die Erweiterung des Angebotes mietete die DBG von der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Zittau vier Personenwagen an.



Am 11. Januar 1998 drückte die 232 305-P ihren Zug in den Hildesheimer Güterbahnhof.

Bahngesellschaft Waldhof

Ludmilla für Mülltransporte

■ Die Bahngesellschaft Waldhof AG (BGW) aus Mannheim mietete vom Eisenbahnmuseum Hermeskeil die 232305 an. Bereits am 20. Dezember 1995 musterte die DBAG die Lok im Bh Seddin aus und verkaufte sie an Bernd Fals. Die BGW setzt die als 232305-P bezeichnete Ludmilla seit dem 11. Januar 1998 dreimal in

der Woche für Müllzüge zwischen Hildesheim und einer Verbrennungsanlage in Krefeld ein. Im Hildesheimer Hafen wird der in speziellen Containern deponierte Müll des Abfallzweckverbandes Hildesheim auf die Bahn verladen. Der Transportvertrag zwischen der BGW und dem Abfallzweckverband läuft vier Jahre.



Der ehemaligen V60 der Bundesbahn steht der neuere Anstrich mit der schmalen Kontrastfläche an den Stirnseiten sehr gut. Im Betriebshof Ulm wartete die 365 143 im Januar 1998 auf neue Einsätze.

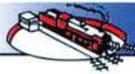


Foto: M. Leichsenring

Auf Gleitbahnen schob man die neue Eisenbahnbrücke in den Bahndamm.

Strecke Halberstadt – Viernburg

Brücken-Verschub

■ Innerhalb von 53 Stunden wechselte eine Baufirma im Auftrag der DBAG bei Heudeber-Danstedt (KBS 324) am 29. November 1997 eine Eisenbahnbrücke aus. Dabei wurde die neue, rund 9,5 Meter lange Brücke aus etwa 530 Kubikmetern Beton und 35 Tonnen Stahl an der Baustelle vorgefertigt. Nach dem Abriß des alten Bauwerkes schob man abends die neue Betonkonstruktion mit spezieller Technik in die Gleislücke ein. Nach dem Aufschütten des Bahndammes und dem Einbau der Schienen war die Strecke wieder befahrbar. Rund 10000 Kubikmeter Erdreich mußten bewegt werden. Der Austausch der Brücke kostete etwa 1,7 Millionen Mark.



Foto: A. Mehnert

Nach einer mühevollen Aufarbeitung steht der VB 147080 des Vereins „Museumsbahn DWE“ für Sonderfahrten bereit.

Dessau-Wörlitzer Eisenbahn

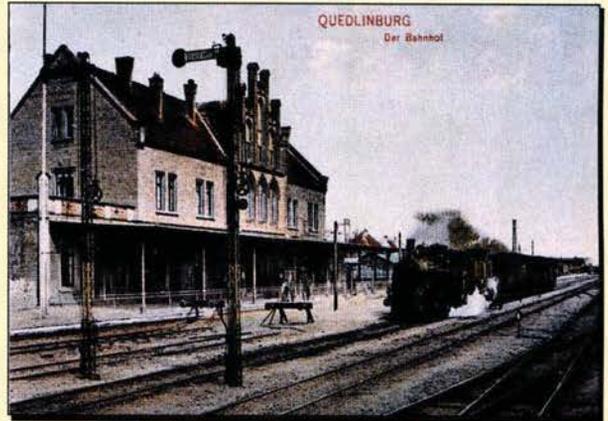
Erhalt gesichert

■ Das EBA hat die Betriebsgenehmigung für die Mulde-Brücke bei Dessau bis zum 31. Dezember 2000 verlängert. Damit steht der Wiederaufnahme des Saisonverkehrs auf der Strecke Dessau – Wörlitz (KBS 257) im April 1998 nichts mehr im Wege. Allerdings darf die ehemalige Dessau-Wörlitzer Eisenbahn (DWE) nur noch von Fahrzeugen mit einer Achslast von 13 Tonnen befahren werden. Das

Land Sachsen-Anhalt bewilligte für den Betrieb einen Zuschuß von rund 1,6 Millionen Mark. Die Anhaltische Bahn Gesellschaft mbH, die die DWE übernehmen will, legte für die Strecke am 21. Dezember 1997 ein Sanierungskonzept vor. Zwischen 1998 und 1999 will man die DWE mit ABM-Kräften rekonstruieren. Rund 14,8 Millionen Mark soll die Erneuerung der Bahnlinie kosten.

ZEITREISE

Gotischer Bahnhof



Etwa 1907 entstand diese handkolorierte Postkarte vom Bahnhof Quedlinburg. Eine preußische T9³ wartet mit ihrem Personenzug nach Frose auf das Abfahrtsignal.

Für den Harz völlig untypisch ist die Architektur des Quedlinburger Empfangsgebäudes. Der zwischen 1861 und 1862 entstandene, neugotische Sandsteinbau mit seinem riesigen Warteraum gleicht eher einer Kirche denn einem Bahnhof. Als am 2. Juli 1862 der Eröffnungszug aus Halberstadt in der alten Harzstadt eintraf, herrschte in Quedlinburg wahre Volksfeststimmung. Der für die Bevölkerung zwischen Halberstadt und Thale eingesetzte Sonderzug hatte 40 Personenwagen. Als im Herbst 1884 die Bauarbeiten für die Nebenbahn Quedlinburg – Gernode – Ballenstedt begannen, wurde auch das Bahnhofsgebäude in Quedlinburg erweitert. Dabei entstanden unter anderem größere Diensträume und eine neue Gaststätte. Mit der Eröffnung der Strecke Quedlinburg – Thale Bodetal – Blankenburg am 5. April 1908 erreichte der Bahnhof seine heutige Größe. In den 80er Jahren diente der Bahnhof unzähligen Fotofans als Hintergrundkulisse für Dampflok aus dem Bw Halberstadt. Wer Glück hatte, konnte innerhalb einer Stunde vier Maschinen auf den Film bannen. Heute bestimmen die 219 und 232 sowie die Triebwagen der Baureihe 771/772 das Bild.



Fotos (2): W. Pilkenrodt

An dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude hat sich in den letzten 90 Jahren nur wenig geändert. Seit 1995 setzt die DBAG Triebwagen auf der Nebenbahn nach Frose ein.