

Januar 1995

Modell Eisen Bahner

DM 4,- SFr 4,- hfl 5,- öS 30,- dkr 21,-
Januar 1/1995



E13411E

Vom Aussterben bedroht
**Österreichs
Krokodile**

Anlagenbericht

**Illusion
mit reichlich
Katzenstreu**



**Eurosprinter in H0 und N
Europas Zukunft im Modell**

**III K von Bemo
Kloses Kurventrick**

Werkstatt

**Regenrinnen aus Stroh
Stoffzug in TT und H0
Natürliche Dachziegel
Die Vario-Anlage**

**Neue Triebwagen von Duewag
IC-Komfort auf Nebenstrecken**

**Das Ende der
Preßnitztalbahn**



Das Himmelfahrtskommando

Neubeginn in Jöhstadt

Alle Viere.

Zwei berühmte vierachsige Rangierlokomotiven als traumhafte Albatros-Modelle.



Die Abbildungen zeigen Vorseiten-Modelle.

92 319

Bis Mitte der sechziger war die von der Badischen Staatsbahn als Baureihe Xb entworfene 92.3 bei der DB im Einsatz. 92 319 wurde als letzte Lok 1966 beim Bw Radolfszell ausgemustert. Auf Ihrer H0-Anlage der Epoche III übernimmt das neue Albatros-Modell problemlos alle Rangieraufgaben. Oder Sie stellen unser Metallmodell als Schmuckstück in die Vitrine. Vorbestellpreis bis 31.1.95: **DM 1.095,-** (später DM 1.195,-).

Albatros-Modelle bieten:

- Komplette Ausführung in Metall
- Feinste, originalgetreue Detaillierung
- Aufwendige Lackierung
- Robuste Bauweise
- SB-Faulhaber-Antrieb mit Schwungmasse
- Funktionsgarantie
- RP 25-Radsätze



Beide Loks im Doppelpack: DM 1.995,-

Versandkosten pro Bestellung: DM 25,-.

Auslieferung der Modelle: März 1995.

81 001

Die Einheitsdampfloks der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sollten alte Länderbahnarten ablösen. Von der Baureihe 81, dieser wuchtigen Rangierlok, wurden aber nur zehn Exemplare gebaut, die als Splittergattung schon in den fünfziger Jahren wieder ausgemustert wurde. Das neue Albatros-Modell ist in allen Details nachgebildet und natürlich funktionstüchtig. Vorbestellpreis bis 31.1.95: **DM 1.095,-** (später DM 1.195,-).

Ihre Bestelladresse:

Albatros

Postfach 12 03 • D-87572 Kaufbeuren

Telefon 0 83 41 / 7 34 10

Telefax 0 83 41 / 7 34 72



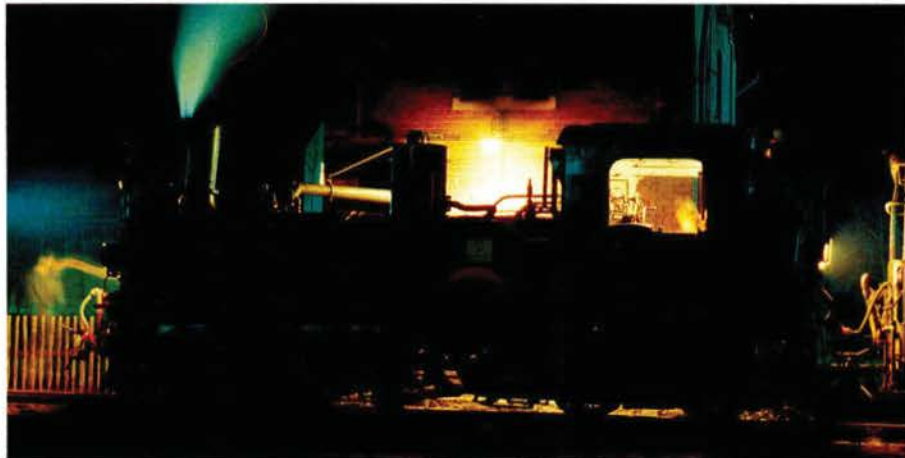
Modellträume in Metall

Händleranfragen willkommen!

Kauf ohne Risiko! Jede Lok wird vor Verlassen des Werks auf einwandfreie Funktion geprüft. Sollten dennoch Mängel auftreten: Wir gewähren ein Umtauschrecht innerhalb 30 Tagen! Sorgfältig verpackt werden die wertvollen Modelle per UPS-Nachnahme verschickt. Vorauszahlung per Scheck ist möglich.

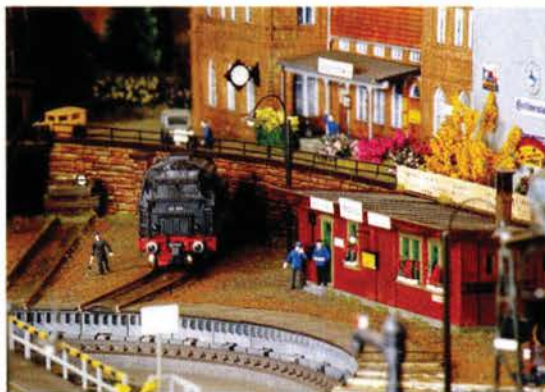
Dreier-Wettkampf

Siemens und Krauss-Maffei hoffen für ihren EuroSprinter auf die Gunst der Kunden. Bei den Modellen wetteifern Lima, Trix und Arnold in verschiedenen Spuren miteinander. Test auf Seite 52



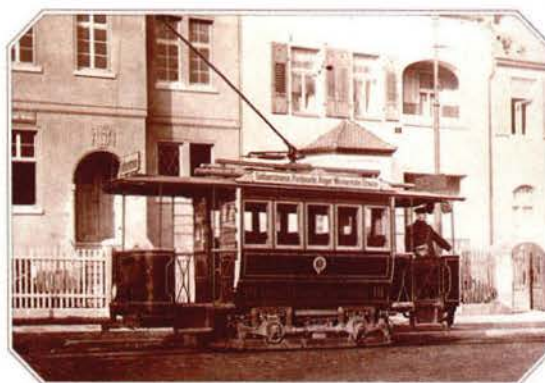
Kühle Fuhre

Kühlschränke für Quelle verhalfen der romantischen Preßnitzalbahn Wolkenstein – Jöhstadt bis Mitte der achtziger Jahre zum Überleben. Lange fuhren die kleinen Züge sogar rund um die Uhr. Dann kamen Hubschrauber und nahmen den Loks ihre Gleise weg. Seite 10



Schildermaler

Liebevoll auf dem Computer im Maßstab 1:87 gestaltete Schilder machen den Reiz von Ludwig Wiederholds Bahnbetriebswerk aus. Noch mehr Details auf Seite 82



Am Anfang stand die Pferdestärke

Wo heute moderne Niederflurwagen von Düweg durch die Straßen rollen, mühten sich vor über 100 Jahren Pferde mit kleinen, zweiachsigen Tramwagen ab. Ein Streifzug durch die Geschichte der Erfurter Straßenbahn. Seite 30



Pfiffige Kleinigkeiten

Georg Kerber gibt Tips und verrät Tricks, wie ein Modellbahner mit wenig Geld zu pfiffigen Anlagen-Accessoires kommt. Außerdem: Anregungen zum Bau einer Blechträgerbrücke. Seite 80

Die schönsten Anlagen von Köln auf Seite 76

TITELTHEMA

Rund um die Uhr

1979 gab es zwischen Wolkenstein und Jöhstadt noch Hochbetrieb, 1986 folgte die Stilllegung..... 10

DREHSCHIBE

Namen + Nachrichten..... 4

Auf eigene Faust

500 Tage Dürener Kreisbahn und die neuen Regional-Triebwagen im Bau bei Düweg..... 16

Himmel und Hölle

Neue Doppelstockwagen aus Görlitz modernisieren den Nahverkehr im Höllental..... 50

LOKOMOTIVE

Krokodilstränen

Die bulligen Elektroloks der Reihe 1020 (E 94) werden jetzt aufs Abstellgleis geschoben..... 20

ABENTEUER EISENBAHN

Durchs wilde Kurdistan

Eine spannende Dampfreise in der Türkei..... 26

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Die Rote Linie

Vor 100 Jahren fuhr in Erfurt die erste elektrische Straßenbahn..... 30

TEST

Euro-Vision

Der EuroSprinter von Lima, Arnold und Trix in H0 und N..... 52

Einstellungssache

Das Fertigmodell der sächsischen III K von Bemo in H0e..... 64

WERKSTATT

Schieberei

Ein ausgeklügeltes Variosystem ermöglicht die einfache Umgestaltung von Anlagen..... 58

Aufschneider

Dachziegel aus Pappe und Dachrinnen aus Wiesengras..... 60

Resteverwertung

Ein einfacher Selbstbau eines Ilm-Wagens..... 62

Stoffwechsel

Wagen für den DR-Stoffzug..... 68

Kunst-Stückchen

Basteleien für wenig Geld..... 80

SZENE

Neuheiten

..... 70

Preis-Kampf

Die schönsten Anlagen auf der Kölner Messe..... 76

Immer an der Wand lang

Ludwig Wiederholds Bahnhof und Bahnbetriebswerk mit beispielhaften Details..... 82

INHALT

FRAGEZEICHEN..... 4

IMPRESSUM..... 6

TOP + FLOP..... 7

BAHNPOST..... 24

GÜTERBAHNHOF..... 34

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT..... 38

TREFFPUNKTE..... 63

VORSCHAU..... 86

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



Stand 9. November 1994

Restmenge

■ Aus dem Betriebspark der ehemaligen Deutschen Reichsbahn befinden sich noch folgende Loks im Bestand der DB AG:

109: 4	219: 167	310: 84
112: 129	220: 4	311: 79
142: 76	228: 37	312: 154
143: 634	229: 20	344: 80
155: 270	230: 2	345: 118
156: 4	231: 1	346: 620
171: 11	232: 562	347: 6
180: 20	234: 59	628: 19
201: 79	242: 2	708: 46
202: 495	293: 2	771: 64
204: 65	298: 80	772: 90

Im Bestand des Betriebs hofs Dresden sind noch die Taigatrommeln 220 086, 241, 272 und 332. Als letzte Dieselloks der Baureihe 230 werden noch die Maschinen 230 101 und 102 der Versuchsanstalt in Halle verwendet. Die 231 012 ist als letzte ihrer Baureihe beim Bh Reichenbach für Arbeitszüge in Betrieb. Die beiden letzten 242 wurden am 15. November z-gestellt. Bei den 293 handelt es sich um die nicht umgebauten Maschinen 111 107 und 128; unter der Baureihennummer 347 werden die breitspurigen Mukran-Loks geführt. Der Betriebshof Leipzig Süd beheimatet nun schon 19 neue Triebzüge der Baureihe 628.



Unersetzlich: die Ferkeltaxen der Reihen 771/772.

Schmidt

Erfurt - Bebra

Projekt Deutsche Einheit

■ Im Zuge des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 7, Strecke Erfurt - Bebra, muß zwischen Gotha und Fröttstädt ein zwei Kilometer langer Neubauabschnitt erstellt werden. Der 200 Jahre alte Leinakanal stand dem Ausbau auf 200 km/h und der Elektrifizierung im Wege. Der Kanal

führt künftig unter der Trasse hindurch. Neu ist die Oberbautechnik des Streckenabschnitts: Die Schwellen ruhen auf einer Bitumentragschicht. Ein erhöhter Mittelstreifen gewährleistet die Seitenstabilität. Zur Zeit benutzen die Züge noch die alte Strecke und unterfahren den Aquädukt.

Kreuzung der Strecke Gotha - Fröttstädt und des Leinakanals. Links die alte Strecke, rechts die neue.



Heym

BahnCard

Neue Kreditkarte

■ Die Citibank führt vom April 1995 an die BahnCard als Kreditkarte ein. Sie will keine Jahresgebühr erheben. Die Deutsche Bahn erklärte, es sei den BahnCard-Kunden freigestellt, ob sie diese Kombination wünschen.



FRAGE

ZEICHEN

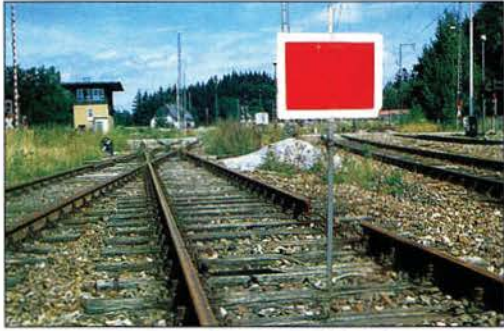
Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 30 Büchern gewinnen.



■ Im abgebildeten Bahnbetriebswerk waren jahrzehntelang Altbau-Elloks zu Hause. 1936 brachte die Reichsbahn viele Besucher mit elektrischer Energie zu den Olympischen Winterspielen, die in dieser Stadt am Rande des höchsten deutschen Berges stattfanden. Die beiden abgebildeten Loks versahen von diesem Betriebswerk aus bis in die achtziger Jahre ihren Dienst auf einer benachbarten Nebenbahn. Sie waren lange Zeit die ältesten Triebfahrzeuge der DB. Der ausgediente Lokschuppen soll historisches Bahnbetriebswerk für die elektrischen DB-Museumsloks werden. Von welcher Stadt ist hier die Rede?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Januar 1995 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 30 Exemplare des Sonderbands „Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn“ mit ca. 384 Seiten ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.

Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Novemberheft lautete „Anhalter Bahnhof“. 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen“ haben gewonnen: Markus Brenneis, 16341 Zepernick; Thomas Schmidt, 99510 Apolda; Peter Folkmer, 19055 Schwerin; Michael Gutberlet, 35745 Herborn; Lutz Wöhler, 12619 Berlin; Karl-Heinz Seidel, 09116 Chemnitz; Jürgen Muschter, 09557 Flöha; Robert Angerhausen, 47495 Rheinberg; Dietmar Tuschling, 26871 Papenburg; Harald Jänichen, 66292 Riegelsberg; Axel von Greiffenkrantz, 28844 Weyhe; Hans-Jürgen Düsterhöft, 12679 Berlin; Bernd Bräter, 04179 Leipzig; Dieter Derzenbach, 74080 Heilbronn; Frank Nitschke, 12353 Berlin; Rudolf Krause, 10245 Berlin; Rainer Panse, 06128 Halle; Peter J. Flaskamp, 33777 Halle/Westf.; Peter Campe, 27619 Schiffdorf; Carl W. Heierhoff, 44791 Bochum; Helmut Hauke, 98693 Ilmenau; Alfred Eulzer, 12157 Berlin; Noel Eberhardt, 25524 Itzehoe; Alfred Bieber, 80689 München; Helmut Stumpf, 90431 Nürnberg; Hans Wiesener, 99091 Erfurt; Reiner Bertram, 19057 Schwerin; Michael Lautsch, 02906 Niesky; Siegfried Töpfer, 46147 Oberhausen; H.-K. Lesk, 87509 Immenstadt.



Knüpfer

Die Bahnreform macht es möglich: Mit herausgetrennten Gleisstücken werden, wie hier in Goldshöhe bei Aalen, Bahnhofsgleise gekappt, wenn auf ihnen keine Fahrten bestellt werden.

Altmärkische Eisenbahnfreunde

Sonderfahrt mit 50 3606

Am 19. November starteten die Altmärkischen Eisenbahnfreunde mit ihrer Dampflok 50 3606 zu ihrer vorläufig letzten Sonderfahrt von Oebisfelde nach Salzwedel. Die Kesselfrist der Lokomotive ist abgelaufen, für die Ausbesserung wären 250 000 Mark nötig – und die sind nicht vorhanden.



Schmidt

50 3606 vor einem Zug des Circus Roncalli.

Berlin-Verkehr

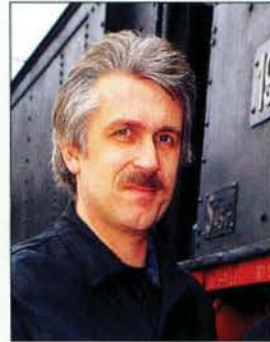
Mehr Intercities

Ab 28. Mai 1995 verkehren die InterCities auf der Linie 5 (Berlin – Basel) zumindest zwischen Berlin und Köln im Stundentakt. Jeder zweite Zug muß über den südlichen Berliner Außenring zum Bahnhof Lichtenberg fahren, weil der Bahnhof Zoo keine weiteren Züge aufnehmen kann.

Abo-Coupons ohne Adresse
 Pech für einige Leser, Pech für uns: In Stuttgart trafen Abonnement-Coupons ohne ausgefüllte Adresse ein. Jetzt hofft die Abonnement-Abteilung, daß sich diese Leser (zum Beispiel ein gewisser F. Gabel oder L. Mödel) von selber melden und ihre Bestellung reklamieren. Ein wichtiger Tip: Wenn Sie statt des in jedem Heft enthaltenen Coupons die beigelegte Postkarte ausfüllen, sparen Sie 20 Pfennig Porto – der Brief kostet eine Mark, die Postkarte nur 80 Pfennige.

Der Schienenwolf schlägt wieder zu

Im Krieg sorgte der sogenannte Schienenwolf für eine wirkungsvolle Beschädigung der Gleise; der nachrückende Feind konnte also keinen Zug mehr auf die Strecke schicken. Die Deutsche Bahn AG erinnert sich offenbar an die Methode – sie wirft den Güterverkehr, jahrzehntelang eine willkommene Einnahmequelle, systematisch aus der Bahn. Die als Modellversuch getarnte Auflösung von profitablen Gütertarifpunkten in Oberfranken spricht Bände. Die DB erwartet von ihren Kunden an Nebenstrecken, daß diese ihre Ware per LKW zu solchen Knotenbahnhöfen wie Hof bringen und dort verladen – mit immensen Zusatzkosten. Die unsäglichen Rationalisierer, „RZ-2000-Durchpeitscher“ genannt, rechnen gemäß guter behördlicher Tradition jede Weiche, jedes Gütergleis und jeden Anschluß so lange kaputt, bis der Abbau als Einsparung gefeiert wird. Ob das in Mark und Pfennig stimmt, ist egal. Dabei trifft es inzwischen Neben- und Hauptbahnen gleichermaßen: Beim Streckenausbau werden zur Zeit zwischen Bitterfeld und Wittenberg alle Ladestraßen und Anschlußgleise beseitigt. Das zeigt, daß die DB zwei Strategien verfolgt, um Konkurrenten vom Streckennetz fernzuhalten. Die Trassenpreise für private Nutzer werden in astronomische Höhen geschraubt. Wer trotzdem Privateisenbahner werden will, findet verbrannte Erde vor. Denn die Rationalisierer geben sich ja nicht mit dem Schienenwolf zufrieden, der nur die Schwellen zerstört und den Oberbau beschädigt: Sie räumen komplett ab. Denn wo keine Gleise, Schwellen und Weichen mehr liegen, können keine Güter verladen werden. Daß es nicht nur an der bahnmüden Güterkundschaft liegt, zeigt die Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG) bei der einstigen DB-Strecke Schorndorf – Rudersberg. Der Staatsbahn liefen die Güterkunden weg, die private WEG hat schon vor Betriebsübernahme neue Verloader akquiriert. Güter gehören eben auf die Bahn. Nur haben das ein paar Zahlenfetischisten noch nicht bemerkt. Ihre Rechenmethode lautet: Minus eins und minus eins ergibt minus zwei. Danach wischen sie die Tafel aus, damit niemand den Fehler bemerkt.



Wolfgang Schumacher



Stellwerksausbildung mit SESAM im neuen Ausbildungszentrum Ludwigsburg

Neuanfang

DB reformiert Ausbildung

Die Deutsche Bahn AG verändert Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiter. Da die Beamtenausbildung weggefallen ist, gibt es neben dem IHK-anerkannten Beruf Kaufmann im Eisenbahn- und Straßenverkehr nun auch den von der Reichsbahn übernommenen Eisenbahner im Betriebsdienst.



IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 73
Telefax (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Wolfgang Schumacher (v.i.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament

REDAKTION
Thomas Hornung
Bernhard Hümmlchen
Uwe Lechner
Andreas M. Rantzsch
Jens Tauscher

DTP-Programmierung
Uwe-M. Jantke

LESER-SERVICE
Annette Eidner

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Daniel Wietlisbach

ANZEIGENLEITUNG
Klaus Schachenmayer
Telefon (07 11) 2 10 80 81

REDAKTIONSANSCHRIFT
Modelleisenbahner, Postfach 10 37 43
70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 78
Telefax (07 11) 2 36 04 15

FREIE MITARBEITER
J. H. Broers, Klaus Bünger, Georg Kerber, Stefan Klingmann, Peter Willen, Klaus Reichenbach, Joachim Schmidt

VERTRIEB
Motorpresse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (07 11) 1 82-17 42
Telefax (07 11) 1 82-17 05

ABONNENTEN-SERVICE
dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (0 71 32) 95 92 33

Preis des Einzelhefts: DM 4,-
Jahres-Abonnement Inland: DM 48,-
Jahres-Abonnement Ausland: DM 60,-
Luftpostpreise 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 Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. © by Pietsch + Scholten Verlag GmbH. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung. Bankverbindung: Hypo-Bank Stuttgart (BLZ 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000; Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70) Konto-Nr. 666 77-706. Anzeigenpreisliste Nr. 13, gültig ab Heft 11/94. Gerichtsstand ist Stuttgart.



Privatisierung

Düsseldorf – Mettmann

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat beschlossen, die Strecke Düsseldorf – Mettmann zu modernisieren und gemäß dem Dürener Modell (siehe Seite 16) zu privatisieren. Die Akku-Triebwagen Baureihe 515 werden dann durch neue Dieseltriebwagen der Baureihe 628 ersetzt.



Hejt
Noch im Einsatz: die Akku-Triebwagen 515.

Kluge Planung

Lokmangel durch Ausmusterungen

Nachdem zum Ende des Sommerfahrplans Streckenlokomotiven ausgemustert wurden, herrscht im Raum Essen Mangel an Güterzugmaschinen. Sonderzüge im Güterverkehr mußten nun sogar auf elektrifizierten Strecken mehrfach von zwei Diesellokomotiven der Baureihe 212 befördert werden.

Nebenbahnrettung?

Göppingen – Boll

Die Nebenbahn Göppingen – Boll ist seit 1989 für den Personenverkehr stillgelegt, die Bahn will auch den Güterverkehr einstellen. Nun entstand ein Arbeitskreis der Anliegergemeinden, der die Trasse übernehmen und die Bahn in eigener Regie für den Personenverkehr betreiben will. Statt des früher üblichen symbolischen Streckenpreises von einer Mark will die DB AG nun allerdings Geld für den Verkehrswert von Grund und Boden.



Der DWA-Schienenbus als Gast in Horb.

Horber Schienentage

Fehlentwicklung korrigieren

„Verkehrsexperten befürchten Scheitern der Bahnreform an überhöhter Maut!“ Bei den 12. Horber Schienentagen vom 16.11. bis 19.11. stellten sich die Trassenpreise als zentrales Problem der Bahnreform heraus. Eine Resolution der 200 Teilnehmer fordert, „diese massive Fehlentwicklung zu korrigieren, da sonst eine Stilllegungswelle in nicht gekanntem Ausmaß folgen könnte.“ Kämpferisch die Schlußaussage: „Die Bahnreform stand unter dem Motto der Chancengleichheit von Straße und Schiene. Das Gegenteil wurde erreicht.“ Die Exkursion zur Mittelthurgaubahn und neue Fahrzeugkonzepte zeigten, daß in der Bahnreform auch echte Chancen stecken. Beim Empfang zum Geburtstag des Initiators Kurt Bielecki versprach die Stadt Horb weitere Unterstützung für die Schienentage.

Investitionshilfe

Ammertalbahn

Die Ammertalbahn Tübingen – Herrenberg soll wieder auf ganzer Länge in Betrieb gehen. Die Kreise Tübingen und Böblingen haben für die von der DB übernommene Verbindung eine Investitionshilfe zugesagt. Die Strecke wird saniert, außerdem werden acht neue Triebwagen beschafft.



Schienenbus auf der Strecke Tübingen – Entringen.

Neue Ferkeltaxen

Aus Beiwagen werden Triebwagen

Im Werk Halle werden Beiwagen der Baureihe 971 zu Triebwagen Baureihe 772 umgebaut. Die neuen Triebwagen erhalten Nummern ab 772 174. Vier Stück wurden bereits ausgeliefert: 772 174 am 9. Oktober an den Betriebshof Stendal (ex 971 060), 772 175 am 13. Ok-

tober an den Bh Wittenberge (ex 971 041), 772 176 am 22. Oktober an den Bh Eisenach (ex 971 053) und 772 177 am 14. November an den Bh Wittenberge (ex 971 047). Zwei weitere folgen bis zum Dezember. In Haldensleben wurden 15 Beiwagen gesammelt, deren Umbau geplant ist.

Roter Dessauer

ET 25 012 verschrottet

Der dreiteilige ET 25 012 wanderte nach der Ausmusterung auf ein Abstellgleis im Bahnhof Wurzen. 1985 wurde der Mittelwagen verschrottet. Die Endwagen dienten noch mehrere Jahre als Materiallager des Bahnstromwerks Leipzig. Im November 1994 wurden die beiden Endwagen verschrottet.



Tutschke

ET 25 012 kurz vor der Verschrottung.

Bahndeutsch

Alles klar?

„Die Summierung von Verspätungsminuten im Kernnetz resultierend aus zahlreichen zum Teil witterungsbedingten Begattelstörungen an Fahrzeugen und Anlagen und Fahrzeitverlusten aufgrund reger Bautätigkeit sowie zusätzlichen Zeitbedarfs für Zugfolgen wegen konzentrierter Belastung der Strecken und Knoten mit zusätzlichen Zügen überstieg das vorhandene Verspätungskürzungspotential mit dem Ergebnis deutlich abgesunkener Pünktlichkeit.“ Aus einem Transportbericht der Betriebsleitung Mainz.

TOP + FLOP

Top: Expres-Schalter

Jahrzehntlang war der Fahrgast ein gelittener Kunde, der beim Fahrkartenverkauf behördlich hinter einer Glasscheibe abgefertigt wurde. Mit den neuen Reisezentren tat die Bahn vor einigen Jahren einen wichtigen Schritt nach vorn. Ein Grundproblem blieb: die langen Wartezeiten. Ursache waren nicht nur langsame Fahrkartencomputer, sondern auch schlechte Organisation und langwierige Beratungsgespräche. Manche Fahrgäste wechselten genervt wieder zum fahrbaren Untersatz. Hemjō Klein, der einstige DB-Personenverkehreshelfer, führte dann in größeren Bahnhöfen die Expres-Schalter ein. Dort gibt es nur Fahrkarten, aber keine Auskünfte und Reservierungen. Seither ist der Fahrkartenkauf kein Lotteriespiel mehr. Selbst wenn sich eine Schlange gebildet hat: Die Wartezeit ist kalkulierbar. Nur wenn die Vorstufen zur Bahnreise streßfrei organisiert sind, können neue Kunden gewonnen werden. Jeder Fahrgast sollte diesen Top-Service nutzen und dem Personal Beine machen, wenn doch lange Beratungsgespräche am Expres-Schalter geführt werden. Das ist wirklich Service am falschen Platz.



Flop: Wucherpreise

„Wie ich gehört habe, scheint das Geschäft mit den historischen Fahrzeugen nicht sonderlich gut zu laufen“ - so die Aussage von Ursula Zimmermann vom Zentralbereich Kommunikation in der Niederlassung Stuttgart. Gerüchte sprechen von einer Preispolitik der Bahn, die von der Charterung historischer Sonderzüge abschrecken soll. Der MODELLEISENBAHNER machte die Probe aufs Exempel und bat den DB-Geschäftsbereich



Fernverkehr um ein Angebot für einen Dampfsonderzug Stuttgart - Nördlingen und zurück. Fahrtstrecke 262 km, Sonderwünsche: Die Nördlinger 01 066 und DB-Museumswagen mit 400 Plätzen. DB-Preisforderung: stolze 29 000 Mark. Kinderfahrkarten und Werbekosten eingerechnet, muß ein Veranstalter pro Fahrkarte ungefähr 130 Mark verlangen. Er kommt aber nur dann auf seine Kosten, wenn der Zug ausgebucht ist. Für eine Familie mit zwei Kindern sind sogar happige 390 Mark fällig. Zum Vergleich: Die Einzelfahrkarte kostet hin und zurück 62 Mark, mit BahnCard die Hälfte. Eine solche Dampfsonderfahrt ist unverkäuflich. Steckt Absicht dahinter? Wahrscheinlich schon. Die DB AG hält weder viel von Sonderverkehren noch von historischen Fahrzeugen.

Ferkeltaxe de luxe

Ersatzloks mit 4 200 PS

Weil der Seddiner Schienenbus 772 061 Ende Oktober defekt war, fuhr mehrere Tage lang ein Triebwagener-satzzug: 232 596, ein Bvmz-Wagen und 202 549. Die 232 heizte den Wagen.



Wlodasch

Der Ersatzzug als N 5653 im Bahnhof Grossbeeren am 1. November 1994.

Herbstprobleme

Laubfall und Nässe

In diesem Herbst hatte die DB zahlreiche Probleme mit Laub und Nässe. Auf der RegionalSchnellbahn von Aachen nach Iserlohn endete deshalb die Fahrt mehrmals in Letmathe. Die Zuglok Baureihe 110 kapitulierte vor der Rampe nach Iserlohn. Auf der nur von Güterzügen befahrenen Strecke Brügge - Krumenerl kämpfte eine Lok Baureihe 290 so stark mit schmierigen Schienen, daß ihre Streusandbehälter in Scherl leer waren. Die Fahrt konnte erst nach zwei Stunden fortgesetzt werden, als der mit einem Bulli herbeigeschaffte Sand in die leeren Behälter der Lokomotive gefüllt worden war.



Face-Lifting

Neue Ausstattung im 420

■ Auch die älteren Triebzüge 420/421 der Stuttgarter S-Bahn erhalten eine neue, vandalismushemmende Innenausstattung mit neuen Sitzbezügen und gläsernen Raumteilern. Erster umgebauter

Stuttgarter Triebwagen, Untersuchungsdatum 28. Oktober, ist der 420/421 318+420 818. Bis 1998 werden für alle S-Bahn-Netze 248 ET 420 für insgesamt rund 50 Millionen Mark umgebaut.

Ausverkauf

NVA-Material im Schlußverkauf

■ Im ehemaligen NVA-Pionierlager Doberlug-Kirchhain kam massenhaft NVA-Material unter den Hammer: vier Dieselloks, ein Eisenbahndrehkran, acht Bauzugwagen, ein Schwerkleinwagen, Rottenkleinwagen und große Mengen Bahnbaugerätschaften. Eine Diesellok (Kaluga 061/178, Typ TGK 2-El) mit der NVA-Nummer 54 des Depot Zeithain ging an den Münchner Lokhändler

Layritz, ein niederländischer Schrotthändler kaufte zwei Industriedieselloks V 15 B vom Lokomotivbau Babelsberg (LKM 261 340/1964 und 261 240/1963) mit den NVA-Nummern 49 und 48 des Depots Storkow; eine Lok N 4 B (LKM 251 101/1956) NVA-Nummer 07, Depot Schlieben, ging an die Rhein-Sieg-Eisenbahn für die Strecke Siegburg - Lohmar.

Die erst 1978 gebaute russische Diesellok mit der NVA-Nummer 54 in Doberlug-Kirchhain.



Seidel



Knauf

Triebwagen der Hersfelder Kreisbahn in Sorga

Hersfelder Kreisbahn

Hoffnungsschimmer

■ Der neu gegründete Förderverein Werra-Fulda-Bahn will die Kreisbahnstrecke Bad Hersfeld - Heimboldshausen als Touristikbahn retten. Der Arbeitsgruppe gehören auch Vertreter der Kommunen, der regionalen Eisenbahnvereine und des Fremdenverkehrsverbandes Waldhessen an. Der Gelegenheitsverkehr wird mit Fahrzeugen aus dem aufgelösten Museum Gerstungen durchgeführt.

Neuer Triebwagen

Schorndorf - Rudersberg

■ Die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft betreibt ab 1. Januar 1995 auf der von der DB übernommenen Wieslaufalbahn Schorndorf - Rudersberg nicht nur Personenverkehr, sondern sie hat nun auch Verträge abgeschlossen, um Wagenladungen zu transportieren. Zur Zeit werden die Haltepunkte Haubersbronn, Miedelsbach-Steinberg, Schlechtbach und Rudersberg umgebaut; dort entstehen Umladestellen. Am 21. November traf der erste Diesellok für die Wieslaufalbahn in Rudersberg ein. Das Fahrzeug muß zunächst Testfahrten absolvieren. Die WEG benötigt fünf NE 81-Triebwagen. Die WEG verbessert den Fahrplan erheblich. Ab 1. Januar werden werktags statt 9 Zugpaaren sogar 22 und an Samstagen statt 3 immerhin 10 angeboten.

TV



TIPS

■ „Eisenbahn-Romantik“ am Donnerstag um 18.50 Uhr in S 3 (nicht über Astra-Satellit):
22.12. Weihnachts-Wunschsendung I
27.12. Weihnachts-Wunschsendung II (16.35 Uhr, doppelte Länge)
12.1. Dringlicher Hilfszug
19.1. Folge 125
26.1. Bimmelbahn
Wiederholung der Sendungen über Astra (und über Antenne) jeweils am darauffolgenden Samstag um 10.30 Uhr. Eventuell wird dieser Wiederholungstermin ab 1995 auf Freitag, 16.35 Uhr, gelegt. Bitte beachten Sie die Programmzeitschriften.

Halle - Leipzig

Neue S-Bahn-Strecke

■ Der Bau der 38 Kilometer langen Trasse für die S-Bahn Halle - Leipzig soll noch 1995 beginnen. Er soll fünf Jahre dauern und 400 Millionen Mark kosten. 60 Prozent zahlt der Bund, den Rest teilen sich Sachsen und Sachsen-Anhalt.

Schwarze Zahlen

Milliarde für MITROPA

■ Die Mitteleuropäische Schlafwagen und Speisewagen AG mit Sitz Berlin schreibt 1994 schwarze Zahlen. Umsatz: rund eine Milliarde Mark. MITROPA und DSG wurden am 1. August zur MITROPA zusammengeschlossen.

Zwischenhalt

■ Lokomotiven der DB-Baureihe 232 werden bei größeren Schäden nicht mehr ausgebessert, sondern als Ersatzteilspender verwendet.

■ Die DB untersucht, ob die Baureihen 211 und 212 durch 1970 bis 1976 gebaute 204 der ehemaligen Reichsbahn ersetzt werden können.

■ Lufthansa-Luftfracht wird künftig zwischen Frankfurt und Mailand zum Teil mit der Bahn befördert. Lufthansa und Deutsche Bahn haben einen entsprechenden Vertrag unterzeichnet.

■ Der Bahnhof Bad Homburg wird für 1,2 Millionen Mark umgebaut. Er erhält ein Reisezentrum, einen Buchladen und einen Mini-Markt.

Nice – Digne

Unwetterschäden gefährden Schmalspurbahn

■ Die sintflutartigen Regenfälle, vom November über der Region Nizza und den Seealpen verwüsteten die CP-Schmalspurbahn Nice – Digne, die durch das Var-Tal führt. Am 7. November war das Streckengleis an 20 Stellen unterbrochen, nur ein Triebwagen konnte im Vorortverkehr fahren. Angesichts der Schäden fordern Gegner der Bahn eine Stilllegung und Straßenverbreiterung. Damit ist die Existenz der 150 Kilometer langen Schmalspurbahn, die jährlich knapp 400 000 Reisende befördert und 150 Eisenbahner beschäftigt, wieder einmal gefährdet. Die betroffene Bevölkerung fordert aber den sofortigen Wiederaufbau. Nach dem Motto „un mot peut sauver un train“ (ein Wort kann einen Zug retten), sind alle aufgerufen, sich in Leserbriefen an die Tageszeitung „Nice Matin“ (214, route de Grenoble, F-06290 Nice-Cedex3) für die Rettung der Strecke einzusetzen.

■ Zwischen Halle und Leipzig wird unmittelbar am Schkeuditzer Kreuz ein Güterverkehrszentrum gebaut. Es soll 1995 in Betrieb gehen.

■ Bisher für 200 km/h zugelassene Ausbaustrecken der Deutschen Bahn werden künftig für 230 km/h zugelassen.

■ Die Strecke Wülfrath – Velbert – Heiligenhaus, Verlängerung der Angertalbahn Rathingen – Lintorf, wird zum 1. Januar 1995 stillgelegt.

■ ABB Henschel liefert der Deutschen Bahn AG 18 moderne InterRegio-Steuerwagen für insgesamt 13,4 Millionen Mark. Die Wagen werden ab Mitte 1995 ausgeliefert.

■ Erst bis zum 31. Januar 1999 muß in den Wagennummern ehemaliger DR-Güterwagen die Eigentums-kennzahl 50 durch die 80 der DB ersetzt werden.

■ In Duisburg-Rheinhausen wird eine von der Krupp-Fördertechnik entwickelte Schnell-Umschlaganlage gebaut und erprobt.

Pendelzug

Bex – Béviex

■ Zwischen Bex und Béviex im Waadtland pendeln diese Bahnen. Sie teilen sich die Strecke mit der Zahnradbahn nach Villars und Col-de-Bretaye.

Tw 15 auf langsamer Fahrt durch Bex



Lohkamp



Hochbetrieb auf der Furka-Dampfbahn

Furka-Dampfbahn

Steil bergan am Furka-Paß

■ Die dritte Fahrsaison der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG ging am 9. Oktober zu Ende. Von den 16 000 Fahrgästen (nach 6000 im ersten und 8000 im zweiten Jahr) kam ein Drittel aus dem Ausland. Der Anstieg ist vor allem auf die Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern und auf die Berichte im deutschen Fernsehen zurückzuführen. Die Furka-Dampfbahn wird 1995 vom 24. Juni bis zum 8. Oktober an jedem Freitag, Samstag und Sonntag fahren, vom 15. Juli bis zum 27. August sogar an allen Tagen.

Be- und Entladen erfolgt rechnergesteuert.

■ Die Müllzüge von Berlin-Britz bis zur Deponie Schöneicher Plan fahren nun südlich von Marienfelde über die S-Bahn-Gleise und damit über einen kürzeren Weg.

■ Für das Auto & Technik-Museum in Sinsheim wird ab Sommerfahrplan 1995 an der Strecke Heidelberg – Heilbronn ein Haltepunkt eingerichtet.

■ Die ÖBB rückt Unkraut jetzt mit einem umweltfreundlichen Heißwasserdampfzug zu Leibe. 70 Grad heißer Dampf läßt das Unkraut schlichtweg verwelken.

■ Die Österreichische Gesellschaft für Kombinierten Verkehr nahm am 14. November eine neue Rollende Landstraße zwischen Wels und Triest in Betrieb. Die RoLa-Zügen sollen Österreich von türkischen Lkw entlasten.

■ In Rotterdam ging das größte Mikrocomputerstellwerk der Welt in Betrieb. Im Stell-

werksbereich fahren täglich 1 600 Züge.

■ Die Schwedische Staatsbahn bestellte für den X 2000 16 zusätzliche Mittelwagen. Die Züge fahren künftig mit sechs statt fünf Wagen.

■ Der Schwedische X 2000 wird im ersten Halbjahr 1995 in Australien zwischen Sydney und Canberra erprobt.

■ Die chinesische Regierung entschied, daß alle Millionenstädte eine Metro oder eine Stadtbahn erhalten. China hat 32 Millionenstädte. Innerhalb zehn Jahren sollen 13 neue Bahnen entstehen.

■ Bei den amerikanischen Bahnen entfallen zehn Prozent der Kosten auf Dieselmotorkraftstoff. Die Union Pacific testet bei sechs Loks, ob flüssiges Erdgas billiger ist.

■ Die Deutsche Bahn und die Österreichische Bundesbahn bieten bis zum 31. März 1995 einen Sparpreis an: 229 DM in der zweiten Klasse von und nach beliebigen Orten in beiden Staaten.

Alte Preußen

Reisezugwagenfund

■ Im Bahnhof Walbrzych-Szczawienko, dem ehemaligen Niedersalzbrunn in Schlesien, stehen heute noch auf Abstellgleisen einige alte preußische Reisezugwagen.



Heym

Einer der abgestellten Wagen: ein Zweiachser mit Oberlichtdach.



Teenager fahren mit ihr in die Disco, Werktätige zur Schicht, und Kühlschränke begannen auf ihr die Reise zu Quelle. Bei der Preßnitztalbahn war immer Hochbetrieb.

Rund um die Uhr

■ Sachsen glänzt mit einem markanten Dialekt und dem idyllischen Erzgebirge. Ein normalspuriger Eisenbahnanschluß war in den engen Tälern oft zu teuer, daher wählten die findigen Sachsen in 19 Fällen die kostengünstige Schmalspur von 750 mm. Diese „Bimmelbahnel“ baute der sächsische Staat zwischen 1881 und 1893.

Das Preßnitztal zwischen Wolkenstein und Jöhstadt erhielt 1892 seine 23 Kilometer lange Schmalspurbahn. Am Lauf des Preßnitz-Baches hatten sich Filz- und Papierfabriken angesiedelt, die der Volksmund „Pappenbuden“ nannte. Die Jöhstädter Feuerspritzenfabrik, die direkt an der böhmischen Grenze lag, bekam 1893 einen Eisenbahn-Anschluß. Der Gütertransport war im Preßnitztal immer bedeutender als der Personenverkehr. Umgeladen werden mußte in Wolkenstein nicht. Schon frühzeitig führte die Staatsbahn den Rollwagenbetrieb ein. Ein großzügiges Lichtraumprofil erlaubte diese rationelle Betriebsform, bei der Normalspurwagen aufgeschemelt auf schmaler Spur weitertransportiert werden. Der Betrieb wurde mit vier dreifach gekuppelten Tender-

lokomotiven der Gattung I K eröffnet. Die waren bald zu schwach, für kurze Zeit zuckelten die etwas stärkeren Maschinen der sächsischen Reihe III K durchs Tal. Im Ersten Weltkrieg kamen dann die mit einem Doppeltriebwerk der Bauart Meyer ausgerüsteten IV K nach Jöhstadt.

Das große Schmalspurbahnsterben in den sechziger und siebziger Jahren überlebte die Preßnitztalbahn mit knapper Not. In der Liste der Bimmelbahnel, die als Touristenattraktion erhalten werden soll-

ten, tauchte die Jöhstädter Bahn nicht auf. Die Mitarbeiter des Berliner Verkehrsministeriums kannten die wunderschöne Strecke anscheinend nicht. So halfen Kühlschränke über einige schon angesetzte Stilllegungspläne hinweg. Der Volkseigene Betrieb (VEB) DKK Scharfenstein war die größte Fabrik für Kühlgeräte in der DDR. Der Betriebsteil Niederschmiedeberg stellte Kühlschränke in riesigen Mengen her. Wegen der unsäglichen Straßenverhältnisse konnten die Rohstoffe nur mit der Bahn angeliefert werden, die

Fertigprodukte begannen ihre Reise natürlich auch in Güterwagen. Diese waren oft mit dem Zielbahnhof Fürth bezetzt; ein Indiz dafür, daß die westdeutsche Marke „Privileg“ des Versandhauses Quelle zumindest bei Kühlschränken im sächsischen Preßnitztal ihren Ursprung hatte. Ende der siebziger Jahre gab es übrigens eine kuriose Parallellität zwischen Ost und West: Auch die letzte Schmalspurbahn der DB, das Öchsle Warthausen - Ochsenhausen, verdankte ihr langes Leben den Kühlschränken. Die Fir-

