

Modell Eisen Bahner

DM 5,50

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

Nr. 5/1997

E13411



05

B A S T E L T I P S

Doppelter Schwung im VT 95

Einfärben von Fensterrahmen

Kurzkupplung für den Tender

Bremse für schnelle Loks

Kleben mit Glanzlack

10-Anlage ohne Berg und Baum

So lebt's sich in der Stadt

Mügeln und seine Schmalspur

Roberts freie Wildbahn

Thüringerwaldbahn als Vorbild

Die Urwaldrumpel im Eigenbau

TESTS

Roco-143 für
Wechselstrom

N-Startpackung
von Arnold

F7 als Maxi-Lok
von Märklin

W E R K S T A T T

► Oberleitung auf freier Strecke

► Vollautomatischer Zwischenhalt

► Räder auf Hochglanz



Das Reko-Programm der Reichsbahn

Neue Kraft für müde Loks

Viel mehr Dampf mit Kessel-Tuning

Alle Messeneuheiten '97 Im neuen LGB-Katalog

- Die Welt der LGB
- In brillanten, farbigen Abbildungen
 - Mit ausführlicher Beschreibung
 - Über 500 Artikel
 - Das größte G-Spur-Sortiment
 - Auf 244 Seiten

Die Welt der LGB
KATALOG 1997
inclusive Neuheiten

Ab sofort
im guten
Fachhandel!





Kohle und Rüben

Ein Jahrhundert hatte der „wilde Robert“ eine Menge Arbeit. Die kleinen Tenderloks fauchten, viel Heizerschweiß floß auf der Schmalspur durchs Mügeln Land. **Seite 28.**



Aus alt mach neu

Das Rekonstruktionsprogramm der Deutschen Reichsbahn verhalf manch marodem Oldtimer unter den Dampfloks in der DDR zu frischem Wind. **Seite 12.**



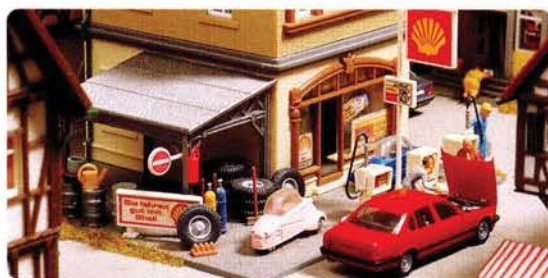
Kraftpaket

Im Test beweist die H0-Ellok 143 von Roco in Wechselstromausführung gute Fahreigenschaften und beste Zugkraft. Zehn Vierachser? Kein Problem! **Seite 66.**



Schüttgut adé

Mit dem Cargosprinter setzt die DB auf den schnellen Transport hochwertiger Güter. Bordcomputer und Datenbus sorgen für fixe Nachtsprünge ab **Seite 20.**



Großstadt-Revier

Pralles Leben an jeder Straßenecke: Der Schwelmer Michael Blasche hat für seine H0-Modellbahnanlage die Reize der Großstadt entdeckt, in Wort und Bild präsentiert ab **Seite 92.**

TITELTHEMA

Zweiter Frühling

Statt Gnadenbrot neue Kessel: Erfolg des Rekoprogramms, gestartet 1957 **12** ◀

DREHSCHIBE

Namen + Nachrichten **4**

Schlauer Sprinter

Mit schnellen Güter-Verbindungen will die DB im Geschäft bleiben..... **20**

Druck im Kessel

DGEG-Museum Bo-Dahlhausen probt Aufstand..... **24**

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Aufgepöppelt

Wiedergeburt der E 95 02 im ehemaligen Bw Halle P **26**

Auf freier Wildbahn

„Wilder Robert“ faucht durchs Mügeln Land..... **28** ◀

ABENTEUER EISENBahn

Ausgereift

Portos Straßenbahnen sind berühmt, aber auch schon reichlich betagt **32**

WERKSTATT

Draht-Zieher

Oberleitungs-Selbstbau auf freier Strecke **54** ◀

Kurzer Aufenthalt

Elektronik, Folge 2: Stopmodul sorgt für Abwechslung **58** ◀

Saubere Sache

Dem Dreck an Rädern geht's an den Kragen **61** ◀

Basteltips

Lok-Tender-Kurzkupplung, Elektronische Bremsen, Schrott-Ladung und die Ideenkiste **62** ◀

TEST

Wechsel-Wirkung

Alternative: 143 der DB als H0-Wechselstrom-Modell von Roco..... **66** ◀

Resonanz-Körper

Groß, gelb und bullig: Maxi-Modell der F 7 von Märklin **70** ◀

Geld-Anlage

N-Einsteiger-Set A von Arnold **74** ◀

SZENE

Schaufenster Elektronik **78**

Schaufenster Zubehör **79**

Tram-Pfad

Abhilfe: Thüringerwaldbahn im Eigenbau..... **82** ◀

Namen + Nachrichten..... **86**

Neuheiten..... **88**

Stadt-Landschaften

Michael Blasche inszeniert pralles Leben..... **92** ◀

STANDPUNKT **5**

IMPRESSUM **6**

GÜTERBAHNHOF **36**

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT **40**

BAHNPOST **77**

TREFFPUNKTE **80**

BUCHTIPS **34**

VORSCHAU **98**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



Gratulation: Der 40 000. Abonnent in Stuttgart

■ Nach diversen Stunden des Auszählens und Vergleichens von Poststempeln stand es fest: Martin Gauer (links) ist der 40 000. Abonnent des MODELLEISENBÄHNER. Am 20. März 1997 überreichte ihm Herausgeber Hannes Scholten (rechts) in Stuttgart eine Urkunde sowie einen Scheck, mit dem der Rekordhalter seine Anlage vervollständigen kann. Martin Gauer ist 30 Jahre alt, verheiratet und hat nach eigener Aussage „anderthalb Kinder“ – das zweite ist gerade unterwegs. Zum Modellbahn-Hobby fand er vor knapp einem Jahr: „Ein Kollege, der Vollblut-Eisenbahner ist, hat mich regelrecht infiziert.“ Für sein Hobby findet Martin Gauer viel zu wenig Zeit; er ist nämlich Polizeiobermeister in Bonn mit häufigem 14-Stunden-Dienst. Der Grund: Er schiebt mit anderen Kollegen Wachdienst für die Dienstvilla der Bundestags-Präsidentin Rita Süßmuth. Kurze Zeit, nachdem sich Gauer für eine Märklin-Anlage in Spur H0 entschieden hatte, stieß er auf den MODELLEISENBÄHNER und fand ihn so gut, daß er ihn prompt abonnierte – am richtigen Tag und zur richtigen Stunde, wie man sieht.

Lokomotivfabrik Krupp

Lokomotiv-Produktion eingestellt

■ Nach 77 Jahren stellte die Lokomotivfabrik Krupp den Schienenfahrzeug-Bau ein. Der ICE 2-Triebkopf 402 046 verließ als letztes Fahrzeug am 3. März 1997 die Essener Werkhallen. Die letzte bei Krupp umgebaute Lok war die 181 201. Die Mehrfrequenzlokomotive erhielt noch im März eine für den Einsatz auf SNCF-Strecken notwendige LZB. Erst 1919 begann die

Friedrich Krupp AG mit dem Bau von Lokomotiven und Wagen. Die später gegründete Krupp-Verkehrstechnik wurde 1994 an die Siemens-Schienenfahrzeugtechnik verkauft. Zwischen 1919 und 1997 entstanden in Essen insgesamt 7647 Loks und Triebköpfe. Inzwischen wurden die großen Hallen geräumt. Die Mitarbeiter übernahm das Siemens-Werk in Krefeld-Uerdingen.

Ein Schienen-Unimog zieht 402 046 aus der Krupp-Werkhalle.



Foto: Henschel

Deutsche Bahn AG

Zweite Bahnreform zum 1. Januar 1999

■ Der Aufsichtsrat der DB hat beschlossen, die DB AG mit Wirkung vom 1. Januar 1999 in einem Schritt aufzuspalten. Ab diesem Tag werden eine Holding DB AG sowie vier Aktiengesellschaften für den Fern-, Nah- und Güterverkehr sowie den Fahrweg bestehen. Im ersten Vierteljahr 1997 entsteht zunächst als Vorläufer für die neue Güterverkehrs-AG die DB Cargo GmbH. Von der bisherigen Planung, be-

reits zum 1. Januar 1997 eine DB Cargo AG zu gründen, ist die Bahn damit abgerückt. Eine von vielen neuen Tochtergesellschaften liefert der Bahn künftig Strom: Es entstand die DB Energieversorgung GmbH & Co KG, die etwa 530 Mitarbeiter beschäftigt und einen Jahresumsatz von 1,8 Milliarden erwirtschaften soll. Eine weitere neue Firma entsteht in Hamburg: Die S-Bahn wird als GmbH aus gegründet.

Rübelandbahn

Die „MAMMUT“ kommt zurück

■ Nach langen und zähen Verhandlungen zwischen dem Verkehrsmuseum Dresden, dem Förderverein Rübelandbahn und dem Traditions-Bw Staßfurt kehrte die Museumslok 95 6676 wieder in den Harz zurück. Nach dem Dampflok-Fest in Staßfurt am 22. und 23. März 1997 wurde die Lok in das ehemalige Bw Blankenburg geschleppt. Hier wurde die bullige Tenderlok von Mitgliedern des Fördervereins wieder auf Hochglanz gebracht. Ostern wurde die Maschine dann erstmalig im Lokschuppen im Güterbahnhof Rübeland der Öffentlichkeit präsentiert. Die „MAMMUT“ ist nun der Mittelpunkt einer Ausstellung über die Geschichte der Rübelandbahn, die der Förderverein im Lokschuppen eingerichtet hat.

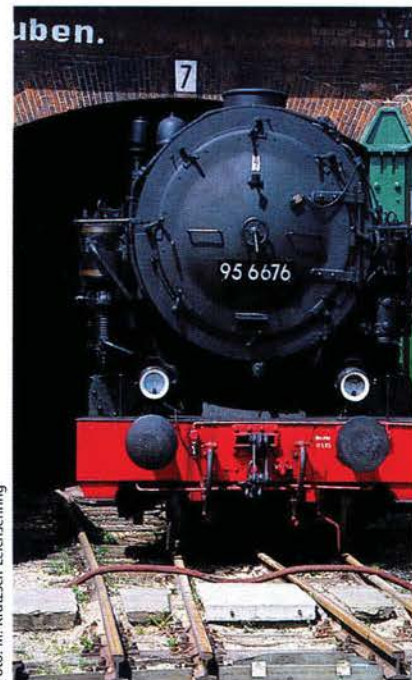


Foto: M. Kratzsch-Leichsenring

Die bullige Tenderlok „MAMMUT“, bei der DR als 95 6676 eingereiht, wurde kurz vor Ostern von Staßfurt nach Rübeland umgesetzt.

Mit der 1919 von Borsig gebauten 1' E 1'-Tenderlok schrieb die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft (HBE) Eisenbahngeschichte. Die „MAMMUT“ war eine von vier Maschinen der sogenannten Tierklasse, die den Verkehr auf der Steilstrecke von Blankenburg nach Tanne im Adhäsionsbetrieb bewältigen konnten. Der aufwendige Zahnradbetrieb hatte damit ausgedient. „MAMMUT“ und ihre Schwestern „WISENT“, „BÜFFEL“ und „ELCH“ dienten später auch der Preussischen Staatsbahn als Vorbild für die T 20. Bis 1966 war die „MAMMUT“, 1949 von der Deutschen Reichsbahn zur 95 6676 umgezeichnet, auf der Rübelandbahn im Einsatz. Die Deutsche Reichsbahn übereignete die Maschine später dem Verkehrsmuseum Dresden als Museumslok. Als Dauerleihgabe des Verkehrsmuseums befindet sich die letzte Vertreterin der Tierklasse nun in der Obhut des Fördervereins Rübelandbahn. Eine betriebsfähige Aufarbeitung der Lok ist allerdings nicht geplant.



Foto: M. Kraatzsch-Leichtseimring

Noch zwei Jahre nach dem offiziellen Abschied der 228 kann die DB AG nicht auf die Loks verzichten.

Baureihe 228

Totgesagte leben länger

■ Obwohl die letzten 10 Maschinen der Baureihe 228 schon längst von den Gleisen der Deutschen Bahn AG verschwunden sein sollten, erleben die Loks jetzt wieder eine Renaissance. Der Bh Meiningen setzt seit dem 2. März täglich 3 seiner 8 Maschinen vor Regionalbahnen zwischen Leinefelde und Gotha ein. Der geplante Wendezugeneinsatz konnte aber nicht verwirklicht werden. Eigentlich sollten die Loks hier schon seit Mitte Dezember ihre Runden drehen, aber durch den strengen Winter konnten die Bauarbeiten an der Strecke nicht rechtzeitig beendet werden. Die anderen 5 Maschinen kommen bei Ausfall einer 219 oder bei Sonderdiensten vor Bau- und Arbeitszügen zum Einsatz. Auch auf der Strecke Suhl – Schleusingen sind die Loks oft im Einsatz.

Der Bh Halberstadt kann auf seine beiden „Babelberger Dicken“ ebenfalls noch nicht verzichten. Die Loks werden hier als Reserve für die Steilstrecke Blankenburg – Königshütte vorgehalten, wenn bei den eingesetzten E-Loks der Baureihe 171 ein Engpaß auftritt oder der Strom ausfällt. Im Februar und März 1997 waren beide Lokomotiven häufig auf der Harzer Steilstrecke im Einsatz. Die angestrebte Umbeheimatung der 228 766 und 228 798 nach Meiningen konnte man bis jetzt nicht verwirklichen. Der Grund: Beide Lokomotiven wurden im Gegensatz zu ihren Schwestern in Thüringen dem Geschäftsbereich Ladungsverkehr zugeschlagen.

Deutsche Bahn AG

Geschäftsbereich Sonderwerke

■ Im Zuge der Divisionalisierung des Geschäftsbereiches Werke und Traktion entstand bei der Deutschen Bahn AG der neue Geschäftsbereich Sonderwerke. In diesem sind insgesamt 10 Werke mit rund 2 600 Eisenbahnern zusammengefaßt, die aufgrund ihrer Aufgabenbereiche nicht dem Ladungs-, Nah- oder Fernverkehr zugeschlagen werden konnten. Die Sonderwerke unterstehen direkt dem Konzern-Vorstand der DBAG. Zu den Sonderwerken gehören unter anderem die ehemaligen Reichsbahn-Ausbesserungswerke Halberstadt und Meiningen, das Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) Blankenburg und der ehemalige Brückenbau Dessau. Lediglich ein Sonderwerk stammt aus dem Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn: Die Werkabteilung Glückstadt des AW Neumünster. Über die weitere Zukunft der Sonderwerke ist bis jetzt noch nichts bekannt.

STANDPUNKT

Vergnügen mit Volldampf

Kaum strahlt die Frühlingssonne, verfinstert sich erneut der Himmel über Deutschland. Überall im Land qualmt es wieder, vorzugsweise dort, wo sich abgelegene Schienenstränge romantisch durch grüne Wiesen schlängeln. Die Deutsche Bahn, deren westdeutsche Vorgängerin vor genau zwei Jahrzehnten mit ihrem Stolz über den Abschied von der Dampfloch nicht hinterm Berg halten konnte, beschreitet auf einmal historische Pfade. Nachdem das Pilotprojekt im Ahrtal mit dem Berliner Traditionszug und der Dresdner 62 015 erfolgreich verlief, läßt sie nun richtig Dampf ab. Motto: „Zukunft braucht Herkunft“. Auf 14 touristisch interessanten Routen richtet die DB einen fahrplanmäßigen Pendelverkehr mit nostalgischen Zügen ein, in denen sie gestreßte Ausflügler aus Ballungsgebieten zu gemächlichen Touren ins Grüne befördern will. Bis 4. Oktober geht das nun jedes Wochenende so. Hauptsache, vorne qualmt's und hinten klappert's. Und wer von harten Holzbänken in dröhnenden Donnerbüchsen (sofern es davon ausreichend gibt) noch nicht genug hat, dem seien die großen Themenfahrten mit den laut Bahn „populären Baureihen 01 oder 03“ wärmstens empfohlen. Da kann man noch große alte Dampfloks bei der Arbeit erleben, so läßt die DB verlauten. Der Fahrgast staunt, fährt mit – und fotografiert. Deutschland, ein Volk von Eisenbahnromantikern? Wohl kaum. Das rußige Spektakel trägt rein kommerzielle Züge und ist Disneyland viel näher als Plandampf oder manch rührigem Museumsbetrieb privater Clubs und Bahnen, denen die DB AG nun mächtig einheizt – leider als Konkurrent. Dabei könnte einigen, die über viele Jahre die Tradition des Dampfbetriebs aufrecht erhalten haben, die Puste ausgehen. Der harte Kampf um die begrenzte Zahl der Fahrgäste hat begonnen – mit Attraktionen, die unvergeßlich bleiben sollen. Leider wird immer öfter der Gaudi halber verheizt, was unwiederbringlich geworden ist. Mit wahrer Traditionspflege hat das nicht mehr viel zu tun. So könnte die Zukunft schon bald ihre Herkunft verlieren.



Hans-Joachim Gilbert

Zwickauer Traditions-Eilzug

Fahrzeuge bleiben in Sachsen beheimatet

■ Diverse Meldungen, der bekannte Traditions-Eilzug aus Zwickau würde seine langjährige Heimat verlassen müssen, entpuppten sich einmal mehr als Gerüchte. Auch wenn der Zug in diesem Jahr fast ausschließlich von Mannheim und Saarbrücken aus eingesetzt werden wird, bleiben die Fahrzeuge in Sachsen beheimatet. Allerdings ist die Zwickauer BSW-Gruppe „Eisenbahntradition“ über das lange Gastspiel des Zuges in den alten Bundesländern vom 31. Mai bis zum 31. Oktober nicht gerade glücklich.

■ **Vom 28. bis zum 30. Januar 1997 wurde die 52 8055 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn in der Schweiz vor dem Meßwagen untersucht. Die Lok soll in diesem Jahr bei der SLM Winterthur mit einer modernen Leichtölfueuerung ausgerüstet werden.**





IMPRESSUM

Modelleisenbahner

Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 75
Telefax (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER

Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR

Hans-Joachim Gilbert (vi.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

REDAKTION

Thomas Hanna-Daoud,
Dr. Karlheinz Hauke, Hartmut Lange,
Uwe Lechner,
Andreas M. Rantzsch, Dirk Endisch

ANZEIGEN

Leitung: Volker Steinmetz
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Anzeigenverkauf: Elke Reichert
Telefon (07 11) 2 10 80 86
Anzeigenfax (07 11) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN

Anita Berger

FOTOGRAFIE

Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER

Rainer Albrecht, Thomas Beller,
J. H. Broers, Joachim Bügel,
Peter Federmann, Christian Fricke,
Christoph Grimm, Elmar Haug,
Frank Heilmann, 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-Press Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (07 11) 1 82-17 42
Telefax (07 11) 1 82-17 05

ABONNENTEN-SERVICE

dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (0 71 32) 95 92 33
Telefax (07 132) 959 234

Preis des Einzelhefts: DM 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 55,20
Schweiz: sFr 55,20, Österreich: öS 396,-
Andere europ. Länder: DM 67,20.
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 Lieferungspflicht. Ersatzan-
sprüche können nicht anerkannt werden.
Alle Rechte vorbehalten.

© by Pietsch + Scholten Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte,
Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt
der Verlag keine Haftung.

Bankverbindung: Hypobank Stuttgart
(BLZ 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 666 77-706.
Anzeigenpreisliste Nr. 15, gültig ab
Heft 1/97. Gerichtsstand ist Stuttgart.



Foto: J. Schäfer

Der Hamburger Straßenbahn-Triebwagen 3657 gehört jetzt zum Straßenbahnmuseum Skjoldenaesholm.

Straßenbahn

Hamburger in Dänemark

■ In das Exil nach Dänemark mußte jetzt der Hamburger Straßenbahn-Triebwagen 3657 auswandern. Im Straßenbahn-Museum Skjoldenaesholm südlich von Kopenhagen hat der Trambahnwagen von der Alster eine neue Heimat gefunden. Nachdem der Lokschuppen in Hamburg-Wilhelmsburg abgebrannt war, gab es in der Hansestadt keine Möglichkeit mehr, das Straßenbahn-Fahrzeug unterzubringen. Der Umzug in das nördliche Nachbarland hat nun das Problem gelöst. Vor beinahe 20 Jahren schrieb Triebwagen Nummer 3657 lokale Straßenbahn-Geschichte: Als allerletztes Fahrzeug der Hamburger Straßenbahn rollte er am 1. Oktober 1978 in das Depot.



Foto: P. Falow

Die aufgearbeitete Donnerbüchse wird mit einem Kran in Parchim abgeladen.

Mecklenburgische Eisenbahnfreunde

Donnerbüchse als Verstärkung

■ Am 16. Januar konnte der restaurierte Wagen 504088 nach seiner Aufarbeitung und einem Straßen-transport von der Werkstatt zum ehemaligen Bw Parchim wieder auf die Gleise gestellt werden. Damit ging ein einjähriger Werkstattaufenthalt zuende. Die „Donnerbüchse“ mußte mangels Gleisanschluß vom früheren Hydraulikwerk durch die Straßen Parchims gefahren werden. Der 1925 in Bautzen für die Ruppiner Eisenbahn gebaute Zweiachser gehört den Mecklenburgischen Eisenbahnfreunden. Die Lokomotive 91 134 absolvierte mit dem Wagen eine Probefahrt nach Schwerin. Dort verstärkt er den historischen Fahrzeugpark des Vereins.

Altbahn

Schnellumbau

■ Bereits am 1.6.1997 soll die Stadtbahn Karlsruhe – Eppingen in Betrieb gehen. Bisher endeten die Triebwagen in Göls-hausen. Die Strecke Eppingen – Heilbronn ist allerdings noch eine Nebenbahn ohne stadtbahn- typische Infrastruktur, Oberleitung und moderne Signaltechnik. Deshalb wandelt man die Bahnlinie seit dem 17.2. eilig zur Stadtbahn um. Dafür wurde die Strecke vom 17.2. bis 14.3. gesperrt. Eine weitere Sperrung ist für Mitte April geplant. Die Züge werden dann durch Busse ersetzt.

Mit dem neuen Fahrplan pendeln die Stadtbahntriebwagen alle halbe Stunde zwischen Karlsruhe und Eppingen. Jede Stunde soll ein Zug als Regionalexpress bis Baden-Baden verlängert werden. Der Streckenabschnitt Eppingen – Heilbronn wird weiter von der DB AG betrieben. Hier ist ebenfalls der Stadtbahn-Betrieb geplant.

Zwischenhalt

■ In Berlin-Rummelsburg entsteht ein neues ICE-Bw. Im Sommer 1998 sollen die ersten Triebzüge in die 250 Meter lange Halle einfahren. Insgesamt 140 Eisenbahner sollen hier beschäftigt werden.

■ In diesem Jahr will die DB AG insgesamt 4600 Ausbildungsplätze zur Verfügung stellen, das sind 400 mehr als im letzten Jahr. Besonders im kaufmännisch-serviceorientierten Bereich sollen mehr Lehrstellen entstehen.

■ Ein ICE-Paar auf der Relation Hamburg-Altona – Zürich wird ab 31. Mai 1997 mit dem Namen „Seppi Herberger“ verkehren. Während eines Festaktes aus Anlaß des 100. Geburtstags des ehemaligen Fußball-Bundestrainers stellte Bahn-Chef Heinz Dürr das entsprechende Zuglaufschild vor. Der Deutsche Fußballbund legte auf den Vornamen „Seppi“ besonderen Wert, denn so wurde Herberger von seinen Freunden genannt.

■ Rund 400 der 500 Bahnhofs-Gebäude in den USA sind baufällig und müssen unbedingt saniert werden. Das gab der Präsident der amerikanischen Eisenbahn-Gesellschaft Amtrak, Thomas Downs, bekannt.



Foto: Bodo Schulz

Seit Anfang März laufen die Belehrungsfahrten zwischen den S-Bahn-Stationen Jungfernplatz und Westend in Berlin.

Berliner S-Bahn

Neuer Bahnhof Jungfernheide

■ Seit Anfang März werden auf dem Berliner S-Bahn-Abschnitt zwischen Westend und Jungfernheide Streckenkenntnis-Fahrten durchgeführt. Hier soll am 15. April 1997 der planmäßige Zugverkehr aufgenommen werden. Am Bahnhof Jungfernheide treffen dann die S-Bahn und die U-Bahn Linie 7 aufeinander. Die Bauarbeiten für die Wiederinbetriebnahme des Nordrings von Jungfernheide nach Gesundbrunnen sind aber noch im Gange.

Erfolgreiche Bilanz

Güterverkehr weiter rückläufig

■ Auf seiner Jahrespressekonferenz Ende Februar konnte der Vorstand der Deutschen Bahn AG erneut eine erfolgreiche Bilanz ziehen. Im Geschäftsjahr 1996 stieg der Umsatz der Bahn im Vergleich zu 1993 um 6 Prozent auf 30,2 Milliarden Mark. Die Verkehrsleistungen nahmen um 10 Prozent zu. Die Zahl der Fahrgäste wuchs um 16 Prozent. Im Güterverkehr ging das Transportaufkommen um weitere 5 Prozent zurück. Den Gewinn vor Steuern bezifferte der Vorstandsvorsitzende Heinz Dürr auf rund 693 Millionen DM. Allerdings erbrachte allein der Verkauf der DBKom 200 Millionen DM. Allein im letzten Geschäftsjahr reduzierte die Bahn AG die Anzahl ihrer Mitarbeiter um 24 000 auf derzeit 288 500. Auch 1997 sollen weitere 24 000 Arbeitsplätze bei der Bahn abgebaut werden. Dürr bestritt allerdings Meldungen, wonach die Bahn AG plane, über 10 000 km Strecke stillzulegen. Er räumte aber ein, rund 7 000 km Strecke seien nicht besonders gut ausgelastet. Hier werde die DB AG mit den Ländern über die weitere Zukunft des Zugverkehrs verhandeln. Bei 4 000 Kilometern Strecke sieht die Bahn keine Chance für einen weiteren Fortbestand, es sei denn, es fänden sich dafür andere Betreiber.

Schwer beschädigt wurde die 151 072 bei einer Kollision mit der 150 026 im Frankfurter Südbahnhof am 19. Februar 1997. Über die Zukunft der Güterzuglokomotive wurde bis jetzt noch nicht entschieden.



Foto: R. Rech

■ Das Regierungs-Präsidium Kassel gab jetzt grünes Licht für den ersten Bauabschnitt der Straßenbahn zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau.

■ Ein neues Service-Angebot erprobt die Deutsche Bahn gerade in ihren 6 sogenannten Idee-Zügen. In den Testzügen können die Fahrgäste jetzt Bargeld am Automaten holen.

■ Die französischen Staatsbahnen haben das Geschäftsjahr 1996 wieder mit einem Milliarden-Verlust abgeschlossen. Das Betriebsdefizit der SNCF fiel mit rund 15,2 Milliarden Franc (rund 4,5 Milliarden DM) wesentlich höher aus als 1995.

■ Die Hamburger S-Bahn will ihr schlechtes Image loswerden. Nachdem sie durch Rowdys und Vandalismus in die Schlagzeilen geraten ist, macht sich jetzt auch die Drogenszene in der S-Bahn breit. Insgesamt 140 Arbeitslose wurden jetzt eingestellt, um als Zugbegleiter auf der Linie Wedel - Poppenbüttel für mehr Sicherheit zu sorgen. Sollte sich diese Initiative bewähren, werden auch auf weiteren Linien Zugbegleiter eingesetzt.

■ Einen besonderen Service bietet die Österreichische Bundesbahn seit dem 1. März an. Für drei Monate richtet die ÖBB in 7 Zügen, die in den späten Abendstun-

den verkehren, besondere Abteile für weibliche Fahrgäste ein.

■ Durch die Auflösung stiller Reserven konnten die SBB ihren Verlust für das Jahr 1996 unter 300 Millionen Franken drücken. Besonders der Güterverkehr macht den SBB Sorgen. Im Vergleich zu 1995 sank das Transportaufkommen um 7 Prozent. Die Einnahmen gingen um 10 Prozent zurück.

■ Adtranz konnte das erste Geschäftsjahr mit rund 129 Millionen ECU abschließen. Aufträge in einem Gesamtwert von 9 Milliarden ECU konnte Adtranz verbuchen. Besonders die Großaufträge für China, Italien und Polen füllen die Auftragsbücher. Ende 1996 beschäftigte der Konzern weltweit etwa 21 800 Mitarbeiter.

■ Erst für 1998/1999 erwarten die Manager der Siemens Verkehrstechnik eine Ertragswende. Für das Geschäftsjahr 1995/1996 weist die Bilanz mit rund 19 Millionen DM einen kleinen Gewinn aus. Dafür rechnet man für das Jahr 1996/1997 mit einem Verlust von 80 Millionen DM.

■ Die Berliner Eisenbahnfreunde eröffnen am 8. Mai ihr neues Museums-Bw in Basdorf. Nachdem der Verein sein langjähriges Domizil in Reinickendorf verlassen mußte, mieteten die Eisenbahnfreunde

de einen Teil des ehemaligen Bw der Niederbarnimer Eisenbahn an.

■ Der Bh Kassel gab seinen Standort Angersbachstraße im Kasseler Gleisdreieck auf und nutzt jetzt nur noch die Anlagen und Gebäude im Hauptbahnhof.

■ Die Münchener Schaltbau AG beendet das Rechnungsjahr 1996 mit einem Verlust in Höhe von 19,2 Millionen DM. Noch 1995 konnte der Bahnzulieferer einen Gewinn von über 6 Millionen DM bekanntgeben. Begründet wurde der Verlust mit dem im vergangenen Jahr begonnenen Umbau des Unternehmens.

■ Eine Panne der besonderen Art gab es in Lehrte während der CeBIT. Der Messe-ICE 18 936 von Hannover nach Hamburg Hbf wurde durch einen Fehler des Fahrdienstleiters im Bahnhof Lehrte nicht nach Celle sondern Richtung Braunschweig geschickt. Viele der rund 1 000 Fahrgäste bemerkten die falsche Fahrtrichtung erst in Peine. Mit 70 Minuten Verspätung traf der Zug dann erst an seinem eigentlichen Ziel ein.

■ Der U-Bahn-Außenstrecke von Hamburg in das schleswig-holsteinische Großhansdorf droht die Stilllegung, da die Landesregierung in Kiel nur noch bis 1998 die Finanzierung zugesichert hat.



Die neue, von Krauss-Maffei gelieferte „Cargo-Lok“ 152 001 wird derzeit meßtechnisch untersucht. Am 22. Februar war die Lokomotive mit einem Meßwagen bei Landshut unterwegs.



Foto: D. Stroner

FRAGE



ZEICHEN

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

Museum Chemnitz-Hilbersdorf

Eisenbahnsammlung in Gefahr

■ Mit der Stilllegung des Rangierbahnhofs Chemnitz-Hilbersdorf am 31. Dezember 1996 fürchtet jetzt auch das Sächsische Eisenbahnmuseum in Chemnitz um seine Existenz. Obwohl noch eine Rangierstraße für Fahrten zum Chemnitzer Hauptbahnhof liegt, bangen die engagierten Eisenbahnfreunde nun um deren Fortbestand. Bereits als Alternative bot die Bahn AG dem Eisenbahnmuseum im ehemaligen Bw Hilbersdorf ein neues Anschlußgleis nach Niederwiesa an. Doch das kann dem Museum nicht weiterhelfen, denn die erforderlichen 3,5 Millionen DM können die Eisenbahnfreunde nicht aufbringen. Während der Tage der offenen Tür vom 30. Mai bis zum 1. Juni 1997 wollen die Fans ihre einmalige Fahrzeugsammlung präsentieren und auf ihre akuten Probleme aufmerksam machen. Immerhin steht das 6 000 Quadratmeter große Areal mit seinen beiden Ringlokschuppen und einem der letzten Kohlehochbunker Deutschlands unter Denkmalschutz.



Foto: M. Kratzsch-Leichsenring

■ Am 10. Juli 1866 erhielt die Kreisstadt am Südrand des Harzes Anschluß an das Eisenbahnnetz. Mit der Eröffnung der Strecke nach Erfurt am 1. Oktober 1879 wurde der Bahnhof zu einem wichtigen Eisenbahnknoten. Die Wahrzeichen der Stadt sind die große Halde des 1989 stillgelegten Kupferschiefer-Schachtes und der weltbekannte Rosengarten, das Rosarium. Bei Eisenbahnfreunden war die Stadt wegen ihres Bahnbetriebswerkes und den hier stationierten Loks der Baureihe 44 bekannt. Bis zu ihrer Umbeheimatung nach Arnstadt war die heute wieder ölgefeuerte 44 1093 hier zu Hause. Heute ist das Bw nur noch eine Außenstelle des Bh Nordhausen. Wie heißt die gesuchte Stadt in Sachsen-Anhalt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Mai 1997 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 30 Exemplare des unterhaltsamen Transpress-Buches „Bahn-Geschichten“ von Siegfried Kademann ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Märzheft lautete „Bebra“. Die 30 Exemplare „Bahn-Geschichten“ haben gewonnen: Dennis Bergan, 35745 Herborn; André Bissen, L-8325 Capellen; Regina Blankenbach, 64297 Darmstadt; Jörg Christophei, 36304 Alsfeld; Georg Deißler, 73240 Wendlingen; Rainer Dill, 06406 Bernburg; Roland Dorner, 71336 Waiblingen-Hohenacker; Marcel Dürer, 98617 Bettenhausen; Manfred Fechner, 48268 Greven; Dieter Fischer, 34246 Vellmar; Michael Gaßner, 07774 Camburg; Stephan Gischer, 38828 Wegeleben; Daniel Goldberg, 79733 Görwihl; Andreas Hausstetter, 85646 Anzing; Klaus Heinzerling, 61440 Oberursel; Karl Hentze, 99734 Nordhausen; Sigrid Hoffmann, 79576 Weil am Rhein; Wolfgang Hommel, 08499 Mylau; Andreas Kleinstück, 04299 Leipzig; Mathias Krause, 08056 Zwickau; Sören Piosik, 38364 Schöningen; Christoph Rehmann, 99885 Ohrdruf; Ralf Röllicke, 04626 Schloßberg; Joachim Schumann, 12437 Berlin; Martin Spitz, 21149 Hamburg; Erika Sürth, 12359 Berlin; Gerhard Wehner, 95666 Mitterteich; Wolfgang Wienecke; 37127 Scheden; Dieter Zachow, 03042 Cottbus; Manfred Ziehe, 71732 Tamm.

Foto: S. Baumgärtel



KEG-Lok 003 am 3.3.1997 mit Bauzug zwischen Oberröblingen und Voigstedt.

Elektrifizierung in Thüringen

KEG-Lokomotiven im Bauzug-Einsatz

■ Der Streckenausbau und die Elektrifizierung zwischen Sömmerda und Oberröblingen im Verlauf der Bahnlinie Erfurt – Sangerhausen nehmen nun konkrete Formen an. Seit Juni 1996 wurden die Gleise zwischen Etzleben und Heldrungen gründlich erneuert. Dabei rissen die Bautrupps allerdings das Bahnhofsgebäude von Etzleben ab. In der letzten Februarwoche begann man mit dem Gründen

der Mastfundamente. Am 3. März stellte Adtranz Dresden die Fahrleitungsmasten auf. Im Bahnhof Artern wurden dann die letzten Fahrleitungsmasten gesetzt. Die notwendigen Lokomotiven für die Bauzüge stellte die Karsdorfer Eisenbahn Gesellschaft (KEG). Neben den beiden KEG-V 60 mit den Betriebsnummern 003 und 008 waren auch die Henschel-Loks 008 und 013 im Einsatz.



Am 1. März war die 03 1010 noch für den Verein Lübecker Verkehrsfreunde mit einem Sonderzug unterwegs.

Museumsloks der DB AG

Verwirr-Spiel um 03 1010 und 18 201

■ Mit einiger Verwunderung reagierten die Eisenbahner des ehemaligen Bw Halle P, die die beiden Schnellzugloks 03 1010 und 18 201 pflegen, auf die Meldungen, beide Loks sollten nicht mehr aufgearbeitet werden. Die zuständige Pressesprecherin des Regionalbereiches Sachsen-Anhalt, Erika Frost, bezeichnete diese Berichte sogar als „böse Gerüchte“, die jeder Wahrheit entbehrten. Sie erklärte, nach ihren Informationen würden beide Loks in Meiningen nach Ablauf der Kesselfrist eine Hauptuntersuchung erhalten. Gleiches erklärten die

Regionalbereichsleiter der Traktion und des Fernverkehrs.

Im Sonderwerk Meiningen wollte man diese Informationen allerdings nicht in diesem Umfang bestätigen. Von dort hieß es lediglich, beide Loks seien zur fälligen Hauptuntersuchung vorgemeldet. Aber einen genauen Zeitpunkt für den Beginn und über den Umfang der Arbeiten gebe es noch nicht. Außerdem stehe die Finanzierung der beiden Hauptuntersuchungen noch nicht fest.

Zum Verwirr-Spiel werden die Aussagen der Konzernzen-

trale in Frankfurt über die Zukunft der beiden Maschinen. Hier wurde ausdrücklich betont, daß über eine Instandsetzung der beiden Hallenser Schnellzugloks noch nicht entschieden sei. Generell würde über jede anstehende Aufarbeitung einzeln entschieden. Ein Hauptkriterium dabei sind die Einsatztage der Lokomotiven. Nach Berechnungen des Fernverkehrs muß jede Lok 50 Einsatztage im Jahr leisten, damit sich eine Aufarbeitung lohnt. Dabei verstehen die Manager des Fernverkehrs unter „Einsatztagen“ reine Sonderzugleistungen, ohne die notwendigen Leer- und Zuführungsfahrten. Im Klartext hieß das: Alle betriebsfähigen Museumsloks müßten von April bis September an jedem Wochenende vor einem bezahlten Sonderzug im Einsatz stehen, um die Vorgabe zu erfüllen. Fragt sich nur, wo diese Züge alle fahren können und wer mitfahren soll.

Insel Usedom

Eisenbahnfähre „Stralsund“ restauriert

■ Die „Stralsund“, das älteste Eisenbahn-Fährschiff Deutschlands, ist ab Juni im Museumshafen Wolgast zu bewundern. Das Schiff wurde 1890 bei der Schichau-Werft in Elbing unter der Fabriknummer 440 gebaut. Zuerst wurde die „Stralsund“ für den Trajekt-Verkehr zwischen Altfähr auf Rügen und Stralsund eingesetzt. Als das Schiff für das gestiegene Verkehrsaufkommen zu klein geworden war, wurde es ab 1901 zwischen Usedom und Wollin eingesetzt. Ab Sommer 1945 dien-

te die „Stralsund“ für einige Jahre der sowjetischen Besatzungsmacht zum Fähreinsatz zwischen den Bahnhöfen Wolgast-Hafen und Wolgaster Fähre. Erst ab 1950 verkehrte das betagte Schiff wieder für die Deutsche Reichsbahn in Wolgast. Hier verblieb die „Stralsund“ bis 1993 im Einsatz. 1996 waren ihre beiden Dampfmaschinen schließlich völlig verschlissen und das Schiff mußte mit einem Schlepper bewegt werden. Letztmalig war das Fährschiff im Mai 1993 im Einsatz, als die LVT auf die Insel Usedom umgesetzt wurden. Ende 1993 erwarb der ehemalige Landkreis Wolgast das unter Denkmalschutz stehende Schiff und schenkte es der Stadt Wolgast. Im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wurde die „Stralsund“ seit 1994 grundlegend restauriert. Dabei gelang es, auch eine der beiden defekten Dampfmaschinen wieder instand zu setzen. Mitte März konnte das Schiff dann in den Museums-Hafengeschleppt werden, wo es nun auf Besucher wartet.

Seit März liegt die Fähre im Hafen Wolgast vor Anker.

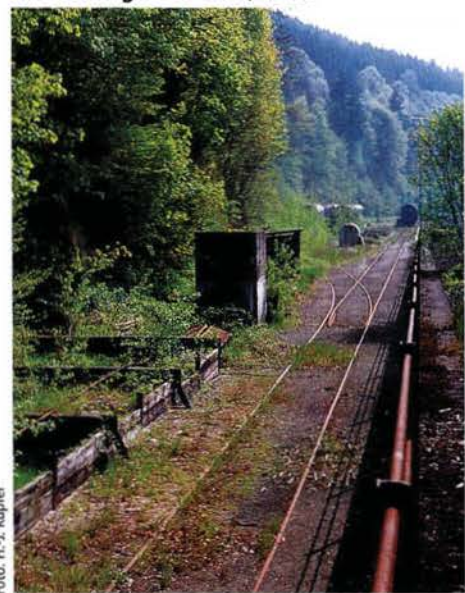


Weil der Stadt – Calw

Unter Denkmalschutz

■ Nun ist es amtlich: Die rund 23 Kilometer lange Strecke Weil der Stadt – Calw ist jetzt ein Kulturdenkmal des Landes Baden-Württemberg. Die 1988 stillgelegte Strecke darf nur noch mit Genehmigung der Denkmalschutzbehörden verändert werden, selbst an der Telegrafentechnik und den erhalten gebliebenen Wärterhäuschen. Das Landesdenkmalamt begründete den Denkmalstatus mit der einmaligen Trassenführung. Immerhin hat die Strecke bei Calw-Hiersau mit dem 64 Meter hohen Tällesbachdamm den höchsten Bahndamm der Welt.

Reste der Lokbehandlungsanlagen im ehemaligen Bw Calw, 1989.



PFA Weiden

PUMA bestellt

■ Die DB AG hat bei der PFA Weiden 66 PUMA-Wagen bestellt. PUMA ist die Abkürzung für PFA-Umbaukonzept mit Aluminiumaufbau. Die DB erhält 34 Wagen 2. Klasse, 16 Wagen 1./2. Klasse und 16 Steuerwagen. Neue Aufträge könnte die Ausschreibung der Betriebsführung zwischen Holzkirchen und Bayrischzell sowie Lenggries und Tegernsee bringen.



Nostalgie-Programm

Deutsche Bahn AG sucht Tenderlokomotiven

■ Nach den erfolgreichen Fahrten im Ahrtal im Herbst 1996 plant die DB AG dieses Jahr einen Großeinsatz von Dampflokomotiven. Auf elf Themen-Strecken in allen Teilen Deutschlands will sie an Wochenenden einen regelmäßigen Nostalgie-Betrieb mit historischen Dampflokomotiven veranstalten. So soll beispielsweise die 74 1230 auf der Strecke Berlin – Belgiz zum Einsatz kommen. Die beliebte 38 1182 wird Nostalgie-Züge zwischen Erfurt und Katzhütte bespannen. Schon im Januar 1997 versuchte die Bahn AG deshalb, bei verschiedenen Eisenbahn-Vereinen zweiachsige Personenwagen anzumieten.

Nun sucht die Bahn AG zur Realisierung ihres umfangreichen Nostalgie-Programms nach be-

triebsfähigen Tenderloks, denn ihr noch vorhandener Park an einsatzfähigen Maschinen ist recht klein. Die Deutsche Bahn AG verfügt über insgesamt acht Maschinen, nämlich 62 015, 65 1049, 74 1230, 86 001, 86 457, 89 1004, 89 6009 und 91 134. Deshalb wird die Arnstädter 94 1292 gerade im Ausbesserungswerk Meiningen Hauptuntersucht. Auch die schon seit längerer Zeit abgestellte 95 1027 sollte in Meiningen wieder aufgearbeitet werden. Da die Stammstrecke der T 20 von Sonneberg nach Probstzella aber derzeit nicht befahrbar ist, wurde die Aufarbeitung der Lok wieder zurückgestellt.

Auch die Idee der DB AG, eine preußische T 18 wieder in Betrieb zu nehmen, hat sich erst einmal wieder zerschlagen. Die veranschlagten Kosten für eine Hauptuntersuchung der in Hamburg-Wilhelmsburg betreuten 78 468 waren zu hoch. Sollte das Nostalgie-Programm ein Erfolg werden und sich eine Möglichkeit finden, die Kosten für die Instandsetzung der 78 468 zu reduzieren, will der Geschäftsbereich Fernverkehr die Idee wieder aufgreifen. Für die Sonderfahrten wird jetzt die 1996 abgestellte Schleppenderlok 23 105 zu neuem Leben erweckt, da sie rückwärts 85 km/h fahren darf.

Auch in diesem Jahr wird die im Traditions-Bw Staßfurt betreute 65 1049 wieder im Einsatz sein.

Foto: M. Kratzsch-Leichtsemining



Deutsche Waggonbau

Übernahme geplant

■ Die Deutsche Waggonbau plant, den schweizerischen Schienenfahrzeug-Hersteller Vevey Technologies SA in Villeneuve zu erwerben. Das Berliner Unternehmen erklärte, daß es hierüber mit dem bisherigen Eigentümer, der niederländischen Begemann-Gruppe in Breda, eine grundsätzliche Einigung erzielen konnte. Mit Vevey könnte die DWA ihre Nahverkehrs-Aktivitäten abrunden. Im Jahr 1996 belief sich der Umsatz von Vevey auf rund 50 Millionen DM, der Gewinn auf etwa 2,7 Millionen DM. Die DWA ihrerseits konnte 1996 knapp eine Milliarde DM Umsatz verbuchen. Das Geschäftsergebnis war zwar 1996 noch durch Kosten für Umstrukturierungen belastet, aber für 1997 wird ein deutlicher Gewinn angestrebt.

Sächsische Schmalspurbahnen

Verkehrsgesellschaft geplant

■ Der Weißeritzkreis sowie die Landkreise Annaberg-Buchholz und Meißen planen die Gründung einer gemeinsamen Verkehrsgesellschaft. Damit sollen die Schmalspurstrecken Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf, Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal und Radebeul Ost – Radeburg erhalten bleiben. Voraussetzung für die Gründung ist die finanzielle Beteiligung des Freistaates Sachsen. Ursprünglich hatte das Wirtschaftsministerium eine Landesgesellschaft für die Bahnen einschließlich der inzwischen dem Landkreis Löbau-Zittau gehörenden Zittauer Strecken geplant. Auf den Linien soll insbesondere der Schülerverkehr künftig mit Dieseltriebwagen abgewickelt werden. Touristenzüge werden auch weiterhin mit Dampf bespannt. Außerdem will man in begrenztem Umfang Güterverkehr durchführen.

Nachdem der Betriebsbahnhof Nordhausen im Dezember 1996 seine beiden letzten 228 abgeben mußte, haben Lokomotiven der Baureihe 204 die Mergelzüge von Herzberg/Harz nach Torgau übernommen. Die Züge werden in Doppeltraktion gefahren.

Verkehrshaus der Schweiz

Unklare Perspektive

■ Ausgerechnet im Jubiläumsjahr der Schweizer Eisenbahnen muß das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern mit großen Schwierigkeiten kämpfen. Im April des letzten Jahres drohten Gelder für die Auszahlung der Gehälter zu fehlen. Die Krise konnte im letzten Moment abgewendet werden. Inzwischen mußte die Leitung des Verkehrshauses aber beim Bund, beim Kanton Luzern und bei der Stadt Luzern Anträge stellen, die um jährlich 3,5 Millionen Franken Subventionen ersuchen. Der Leiter des Verkehrshauses, Fredy Rey, erklärte gegenüber der Presse: „Wir müssen diesen Schritt tun, denn unsere Lage ist kritisch. Das Jahr 1997 werden wir noch schaffen, doch bereits für 1998 sehe ich schwarz“. Zwischen 1993 und 1995 erhielt das seit 1982 mit Verlust arbeitende Museum im Rahmen eines einmaligen Vertrages 8,3 Millionen Franken Zuschüsse. Eine klare Perspektive, die nur ein langfristiger Subventionsvertrag eröffnen könnte, gibt es bisher nicht. Ungeachtet dessen geht der Ausbau der Abteilung für Eisenbahnenwesen im Verkehrshaus weiter. Ab 22. März 1997 wird es eine spezielle Inszenierung des Gotthard-Tunnelbaus geben. Drei Fahrsimulatoren lassen Einblicke in Fahrten mit der Lok 2000 zu. Die Neugestaltung der Abteilung für Schienenverkehr kostet rund 7,8 Millionen Franken und wird von den SBB sowie ihren Sponsoren finanziert.

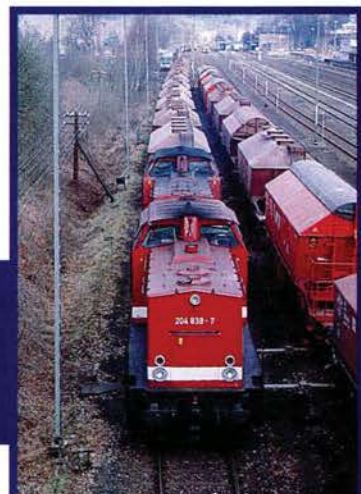


Foto: M. Kratzsch-Leichtsemining