

Modell Eisen Bahner

DM 5,50 SFr 5,50 hfl 6,50 ös 41,- dkr 25,- lfr 120 bfr 122
Nr. 6/1997

E13411



BASTELTIPS

Tuning durch Radwechsel

Jahrmarkt-Beleuchtung

Flachstellen nachbilden

Sportplatz für Volleyball

Alternative zur Ätztechnik

Meilensteine einer Lokschmiede

Heiße Eisen von Krupp

Achterbahnfahrt der Politik

Transrapid am Wendepunkt



Modellbahn-Wettbewerb

Die Sieger-Anlagen

- Gützold-Lok 155 in H0
- Brawa-Lok 201 für Spur N
- Drehscheiben in Z und N

WERKSTATT

- ▶ Lampenbau im Handumdrehen
- ▶ Bahnhof-Steuerung mit Köpfchen
- ▶ Saar-Rarität von Model Loco

Kraftprotze für steile Rampen

Die Aufzucht der deutschen Krokodile

E 93 und E 94: Luxus-Geschöpf mit Bärenkräften





Was heißt denn hier „Stand der Technik“?

Von Stand läßt sich bei diesem rasenden Fortschrittstempo nun wirklich nicht sprechen. Aber keine Sorge, liebe Modellbahnfreunde, der ICE 2 von Märklin kann da mithalten.



Beim ICE 2 von Märklin können Sie zwei Zügeinheiten vorbildgerecht zu einem Vollzug zusammenkuppeln. Automatisch wird dabei die Stromaufnahme auf den vorderen und hinteren Schleifer der gesamten Zügeinheit umgeschaltet, sowie die Spitzenbeleuchtung an den gekuppelten Köpfen abgeschaltet. Zur Bildung eines Vollzuges liefern wir die Triebkopf-Steuerwagen-Einheit auch ohne Antrieb.

Und beweist Ihnen einmal mehr, daß wir die Vorbildtreue nicht nur in der Optik (mit neuem Steuerwagen und Bordrestaurant), sondern auch in den Funktionen sehr genau nehmen. Beispielsweise sorgt eine sogenannte Schleiferumschaltung dafür, daß der jeweils vordere Triebkopf oder Steuerwagen den Motor und die Elektronik mit Strom versorgt. Dadurch kann der ICE immer im richtigen Abstand vor Signalen stehenbleiben. Das funktioniert sogar, wenn Sie vorbildgerecht zwei Halbzüge zusammenkuppeln, wofür Sie die Bugklappen abnehmen und elektrisch leitende Spezialkupplungen einsetzen können. <http://www.maerklin.de>



Steiler Aufstieg

Auf der berühmten Geislinger Steige schlug die Geburtsstunde der deutschen Krokodile. Aus der eigens für diese Rampe gebauten Elloks E 93 entwickelte AEG die noch stärkere Baureihe E 94. **Seite 12.**

Container-Verkehr

Von Gützold rollt das H0-Modell der sechsschichtigen Güterzuglok der BR 155 in die Läden. Mit welchen Stärken die Neukonstruktion aufwarten kann, zeigt der Test. **Seite 74.**



TITELTHEMA

Bergsteiger-Familie

Vom Sonderling zur Lokfamilie: Mit der E 93 begann der Aufstieg der deutschen Krokodile **12** ◀

DREHSCHIBE

Namen + Nachrichten **4**

Schwebe-Zustand

Die Bahn AG will den Transrapid betreiben..... **20** ◀

Letzte Order

In Sachsen und Thüringen sterben Strecken..... **22**

Dornröschen

Schwäbische Bahnlinie unter Denkmalschutz **24**

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Dreh-Effekt

Relikt aus der Dampfloka: Drehscheiben **26**

Ringe, Räder, Reifen

Die Innovationen der Ex-Lokschmiede Krupp **28** ◀

WERKSTATT

Helle Freude

Preisgünstig: Leuchten selbst gebaut **52** ◀

Wechselspiel

Elektronik, Folge 3:
Ausfahrt-Steuerung aus dem Endbahnhof **56** ◀

Saar-Stahl

Umbau zur V 45 von Model Loco..... **60** ◀

Basteltips

Jahrmarkt-Beleuchtung, Flachstellen nachbilden, Volleyball-Platz, Fahrzeugbau ohne Ätzen, Tuning durch Radwechsel und die Ideenkiste **62** ◀

TEST

Erste Runde

Drehscheiben-Vergleichstest, Folge 1:
Modelle für Z- und N-Bahner..... **64** ◀

Arbeitstier

Die DR-Diesellok 201 als N-Modell von Brawa..... **70** ◀

Kraftpaket

Die schwere Ellok 155 in H0 von Gützold..... **74** ◀

PROBEFAHRT

Star mit Schwung

Überarbeitete E 03 von Arnold..... **82**

Schnauz mit Schleife

Wismarer Schienenbus in H0 von Märklin **83**

SZENE

Vier mit Pfiff

Vier Sieger, zwölf Preisträger: Die Ergebnisse des großen Modellbahn-Wettbewerbs..... **78** ◀

Neuheiten

..... **86**

Namen + Nachrichten

..... **88**

Auf Achse

Die rollende Modellbahn des MEC Chemnitz..... **92** ◀

AUSSERDEM

STANDPUNKT	.....	5
IMPRESSUM	.....	6
GÜTERBAHNHOF	.....	36
FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT	.....	40
TREFFPUNKTE	.....	84
BAHNPOST	.....	89
BUCHTIPS	.....	90
VORSCHAU	.....	98

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

Gesucht
**DIE PFFIFIGSTE
MODELLBAHNANLAGE**
1996
Modell
Eisen
Schienen

Sieger-Bilder

Die Jury hat entschieden: Das sind die pffifigsten Einsendungen zum Modellbahnwettbewerb. **Seite 78.**



Laufstege

Sie gehören zu jedem richtigen Betriebswerk der Dampfloka: Drehscheiben. Zum Auftakt des dreiteiligen Modell-Vergleichstests alles Wissenswerte über Geschichte und Technik des Vorbildes. **Seite 26.**



Es werde Licht

Licht aus Modell-Leuchten zaubert eine effektvolle Stimmung auf jede Modellbahn. Dabei kostet es nur wenig Geld und Mühe, sich schöne Lampen selbst herzustellen. **Seite 52.**



Eisenbahn in Sachsen

Torgauer Elbebrücke weicht Neubau

■ Bis Ende 1997 soll die rund 330 Meter lange Elbebrücke in Torgau durch einen 27 Millionen DM teuren Neubau ersetzt werden. Rund 60 Prozent der Kosten trägt das Bundeswasserstraßenamt. Durch eine neu konstruierte Stabbogenbrücke mit jeweils 80 Metern Stützweite kann auf einen der sechs Mittelpfeiler verzichtet werden. Im Rahmen der Bauarbeiten sollen auch die denkmalgeschützten Brückenwiderlagertürme rekonstruiert werden. Die einseitige Brücke soll mit 160 km/h befahrbar sein.



Foto: F. von Meißner

Die Einsätze der Baureihe 111 vor Nahverkehrsügen im Raum Stuttgart sind ab Fahrplanwechsel Geschichte.

Generationswechsel

141 ersetzt 111

■ Zum Fahrplanwechsel wird sich die Baureihe 111 vor den Nahverkehrsügen im Stuttgarter Raum verabschieden, da sie für den hochwertigen Reisezugdienst dringender benötigt wird. Die Regionalbahnen und Stadtexpreßzüge von Stuttgart nach Tübingen und Göppingen werden dann ab 2. Juni meist von Maschinen der Baureihe 141 aus dem Bh Nürnberg bespannt.

Klützer Ostsee-Eisenbahn

Grevesmühlen – Klütz privatisiert

■ Für die Übernahme der Strecke Grevesmühlen – Klütz wurde im Frühjahr die Klützer Ostsee-Eisenbahn GmbH (KOE) gegründet. Hauptgesellschafter ist mit 51 Prozent die Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, die auch das Eisenbahnmuseum in Prora betreibt. Mit 39 Prozent beteiligt sich auch das Amt Klützer Winkel. Die restlichen 10 Prozent übernahm der Verein Historische Eisenbahn. Nach Aussagen des Leiters des Amtes Klütz, Bernd Anders, soll die ehemalige KBS 154 am 1. Mai von der DB AG an die KOE übergeben werden. Bereits am 6. Juni 1997 wird der 1995 eingestellte Personenverkehr mit zwei Zugpaaren wieder aufgenommen. Allerdings überwiegt

dabei der touristische Aspekt. Zum Einsatz kommt dabei der ehemalige 796 760 des Bh Siegen mit einem Beiwagen. Als Reservelok hält die KOE die vom Bh Nordhausen übernommene 310 955 vor. Für einen angestrebten Museumsbetrieb wurde außerdem eine T 3 beschafft. Dabei handelt es sich um die Werklok des ehemaligen AW Schwerte, 89 7077, die jahrelang auf einem Spielplatz stand. Für die 1899 von Humboldt gelieferte Lok stellte das Raw Görlitz einen neuen Stehkessel her. Auch der Langkessel wurde inzwischen aufgearbeitet. Voraussichtlich 1998 wird die T 3 das erste Mal über die Gleise des „Kaffeebrenners“ rumpeln.



Foto: M. Leichsenring

Der Wittenberger Triebwagen wird Verstärkung erhalten. Die HSB hat einen zweiten mit Steuerwagen bestellt.

Harzer Schmalspurbahnen

Geschäftsführer entlassen

■ Völlig überraschend teilte am 20. März der Aufsichtsratsvorsitzende der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), Eberhard Linß, die Entlassung des bisherigen Geschäftsführers Hartwig Vester mit. Als neue Geschäftsführer bestellte man den Obersten Betriebsleiter Jörg Bauer und Rüdiger Simon. Offiziell hieß es, die Entlassung Vesters sei „wegen unüberbrückbarer Gegensätze in der Abwicklung der Geschäftsführung“ erfolgt. Mit dem 1. Juni wird auch die Strecke Wernigerode – Nordhausen aus den Fahrplänen verschwinden. Sie wird durch die beiden neuen Kursbuchstrecken Wernigerode – Brocken und Drei Annen Hohn – Nordhausen ersetzt. Fast im Stundentakt sollen dann Züge zum Brocken fahren. Inzwischen hat auch der Rechnungshof des Landes Sachsen-Anhalt die HSB genauer unter die Lupe genommen. Dabei kritisierten die Prüfer besonders den Kauf der drei Triebwagen aus Langeoog. Für das ausgegebene Geld hätten laut Gutachten mit den vom Land möglichen Fördermitteln zwei neue Triebwagen beschafft werden können. Auch für den Güterverkehr auf der HSB wurde ein neues Konzept erarbeitet. Bei einem Güteraufkommen von mindestens 80 000 bis 90 000 Tonnen im Jahr könnte der Güterverkehr mit automatischen Rollböcken kostendeckend abgewickelt werden, wenn die notwendigen Investitionen das Land Sachsen-Anhalt trägt.

Vom Aussterben bedroht sind auch die Silberlinge im Raum Heilbronn. Zum Fahrplanwechsel werden sie durch moderne, rot-weiß lackierte Doppelstockwagen abgelöst.



Foto: B. Wollny

DEV Bruchhausen-Vilsen

Behindertengerechter Personenwagen

Der Personenwagen Nummer 17 des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) Bruchhausen-Vilsen wird seit Frühjahr im Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) Blankenburg der Deutschen Bahn AG nach Originalplänen äußerlich instandgesetzt. Erst Anfang Januar 1997 erwarb der DEV den Wagen von der Märkischen Museumseisenbahn. Wegen seiner großen Bühnen plant der DEV, den Personenwagen für Rollstuhlfahrer herzurichten. Ursprünglich wurde der Wagen an die Kolberger Kleinbahn geliefert. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieb der vierachsige Personenwagen bei der Polnischen Staatsbahn. Hier erhielt er später einen neuen Wagenkasten.



Foto: F. Beutner

Die modernisierte V 10 C kurz vor der Übergabe an das PrüfCenter Wegberg-Wildenrath im Werk Halle.

Werk Halle

V 10 C modernisiert

Das Werk Halle übergab am 18. März die modernisierte Lok Nr. 2 an das PrüfCenter Wegberg-Wildenrath der Siemens Verkehrstechnik. In Halle erhielt die Schmalspurlok einen neuen luftgekühlten Deutz-Motor mit einer Leistung von 77 kW. Außerdem wurde die Maschine mit neuen, fettgeschmierten und wartungsfreien Kuppelstangenlagern sowie einer Ölaufangwanne für Motor, Getriebe und Achslager ausgerüstet. Die höhen- und seitenverstellbare Kuppel-einrichtung ermöglicht es, daß die Lok alle Fahrzeuge mit 1000 und 1435 mm Spurweite schleppen kann.

Baureihe 670

Jetzt auch in der Altmark

Mit dem Einsatz eines Doppelstocktrieb-wagens auf der Strecke Stendal – Tangermünde (KBS 269) im Stundentakt will die Nahverkehrservice-Gesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA) nach eigenen Aussagen „neue Maßstäbe setzen“. Am 11. Juli soll der neue 670 in Betrieb genommen werden.

Eine Ohrfeige für alle

Ein Gleisoval und zwei Weichen aus der Startpackung machen keinen Modellbahner auf Dauer glücklich. Beruhigend zu wissen, daß sich die Freude am Fahren durch den Zukauf von Weichen, Signalen, Bahnübergängen und anderem Zubehör immens steigern läßt. Nicht zu vergessen die Tunnel, die auf viele Modellbahner geradezu einen Reiz des Unwiderstehlichen ausüben. Beim großen Vorbild dagegen erregt die Vielzahl solcher Fahrweegelemente unter Planern eher zunehmenden Widerstand. Die Kosten drücken. In den kommenden Jahren, so sieht es eine interne Studie des Geschäftsbereiches Fahrwege der DB AG vor, soll die Technik entlang der Strecken drastisch verschlankt werden. Da geht es um mehr als um Spekulationen darüber, wieviele Streckenkilometer stillgelegt werden könnten. Wenn es bei der für das Jahr 2005 aufgestellten Prognose bleibt, dann trennt sich die Bahn innerhalb weniger Jahre zum Beispiel von jedem zweiten ihrer 6 800 Stellwerke, der Hälfte ihrer 130 000 Weicheneinheiten und von jedem dritten ihrer bislang 125 000 Signale. Ein Kahlschlag in der Fahrwegtechnik, der sich nur verdauen läßt, wenn die Bahn ihre Geschäftsstruktur deutlich verändert. Dafür ist auch Geld da. Rund 50 Milliarden Mark will die DB in den nächsten fünf Jahren in den Ausbau der Fahrwege investieren. Dieses Geld ist kein Geschenk der Steuerzahler, sondern muß hart am Markt verdient werden – ganz so, wie es die Bahnreform von 1994 fordert. In dieses strikte Kostenkonzept paßt aber die jüngste Entscheidung zur Magnetbahn nicht hinein. Trotz gesunkener Erwartungen an die Rentabilität des Transrapid soll die DB nun den Fahrweg bauen und das Risiko praktisch allein tragen: ein hoher Preis für einen politischen Ehrgeiz, dessen Erfolg fragwürdig ist. Und eine Ohrfeige für alle, die dem Sparzwang der Bahn noch ein Fünkchen Verständnis entgegengebracht haben. Mit leeren Taschen lebt's sich scheinbar wirklich völlig ungeniert. Notfalls werden eben ein paar Strecken mehr stillgelegt, für die kein politischer Rückenwind weht.



Hans-Joachim Gilbert



Foto: Ch. Fricke

Am 9. April war der IC-Steuerwagen bei Hannover-Wülfel unterwegs.

IC-Steuerwagen

Meßfahrten auf der Schnellfahrstrecke

Der von der PFA Weiden umgebaute IC-Steuerwagen wurde im April vom DBZentralbereich Basistechnologie in Minden (ehemaliges BZA) auf der Schnellfahrstrecke von Hannover nach Göttingen umfangreichen Versuchen unterzogen. Gemeinsam mit ei-

nem Meßwagen und einer Ellok der Baureihe 120 testete das BZA den Steuerwagen auch im Hochgeschwindigkeits-Bereich. Bis 1998 baut die PFA Weiden insgesamt 35 Personenwagen der Gattung Bm 281 zu IC-Steuerwagen um.



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 (v.i.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

REDAKTION

Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Dr. Karlheinz Haucke, Hartmut Lange,
Uwe Lechner

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

ABONNENTEN-SERVICE

dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (0 71 32) 95 92 33
Telefax (07132) 959 234

Preis des Einzelhefts: DM 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 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 MODELLEISENBÄHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche
können nicht anerkannt werden. Alle Rechte
vorbehalten.

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

Bankverbindung: Hypobank Stuttgart
(BLZ 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 666 77-706.

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

ISSN 0026-7422



Dieser Ausgabe liegt eine Beilage der
Gebrüder Märklin & Cie. GmbH,
73037 Göppingen bei.

Baureihe 171

Grünes Denkmal

■ Auch 1997 werden wieder Maschinen der Baureihe 171 im Werk Dessau im Rahmen einer Hauptuntersuchung aufgearbeitet. Nachdem am 27. März die neu mit Lätzchen lackierte 171 005 wieder in der Einsatzstelle Blankenburg des Bh Halberstadt eintraf, rollte die 171 001 nach Dessau. Im Gegensatz zu den anderen E-Loks der Baureihe 171 genießen die 171 001 und 002 als Kulturdenkmäler des Landes Sachsen-Anhalt einen besonderen Status. Dieser wirkt sich nun auch auf das Aussehen der Lokomotiven aus. Die 171 001 wird nach ihrer Hauptuntersuchung in ihrer Ursprungslackierung mit grünem Lokkasten und roten Drehgestellen das Werk verlassen. Damit sind dann alle Farbvarianten für E-Loks im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn auf der Rübelandbahn im Einsatz, denn die 1996 hauptuntersuchte 171 012 kam im altrotten Farbleid mit weißem Zierstreifen in den Harz zurück. In Dessau ist noch die 171 015 als Ersatzteilspender abgestellt.

Foto: A. Polnik



Noch verfügt die DB AG über 60 eigene Feuerwehren.

Bahnfeuerwehren

DB AG will ihre Feuerwehren auflösen

■ Nach den Planungen der Bahn AG sollen in absehbarer Zeit alle noch vorhandenen 60 Bahnfeuerwehren geschlossen werden. Nach Ansicht des Vorstandes liegt mit der Privatisierung der Bahn und dem Inkrafttreten des Allgemeinen Brandschutzgesetzes die Zuständigkeit für den Brandschutz bei den Ländern und damit bei den kommunalen Feuerwehren. Die Bahn spart viel Geld, wenn sie ihre eigenen Feuerwehren auflöst. Noch 1990 gab es bei Bundes- und Reichsbahn insgesamt 127 Feuerwehren. Viele kleinere Feuerwehren wurden schon bis 1994 aufgelöst. Die bevorstehende Auflösung aller Bahnfeuerwehren lehnen bis auf Bayern und Nordrhein-Westfalen alle Bundesländer ab, da die kommunalen Feuerwehren nicht über das Spezial-Gerät der bahneigenen Wehren verfügen. Die endgültige Entscheidung, ob die Deutsche Bahn AG ihre Feuerwehren auflösen darf, fällt jetzt das Bundes-Eisenbahnamt.



Foto: F. von Meissner

Auf einer Überführungsfahrt konnte der neue Thalys bei Stuttgart-Münster fotografiert werden.

Thalys

Von Köln nach Paris

■ Ab 28. September soll der europäische Hochgeschwindigkeitszug Thalys zwischen Köln und Paris planmäßig eingesetzt werden. Die neue Verbindung, ab 14. Dezember im Zwei-Stunden-Takt, soll die bisher eingesetzten EuroCities ablösen. Dabei werden sich auch die Fahrzeiten um knapp eine Stunde verkürzen. Die Thalys-Triebzüge liefert der französische Hersteller GEC/Alsthom.

Zwischenhalt

■ Das dänische Transportministerium erteilte am 23. März den Firmen Siemens und Linke-Hoffmann-Busch den Auftrag zum Bau von 112 S-Bahnzügen für Kopenhagen. Bereits seit November 1995 werden die ersten 8 Baumuster erprobt. Bis 2005 sollen die bestellten Fahrzeuge nach Dänemark geliefert werden.

■ Auch 1996 hat sich der Abwärtstrend beim Güterverkehr auf der Schiene fortgesetzt. Laut dem Statistischen Bundesamt in Wiesbaden sank die beförderte Gütermenge im Vergleich zu 1995 um 4,1 Prozent auf 319,4 Millionen Tonnen.

■ In Australien plant man den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Sydney und der Hauptstadt Canberra. Ob der TGV oder der Transrapid zum Einsatz kommt, will die australische Regierung noch in diesem Jahr entscheiden.

■ Die älteste Eisenbahnbrücke der Welt wurde im März 1997 als Fußgängerbrücke wiedereröffnet. Bei Kilmarnock in Schottland überspannt das rund 70 Meter lange Bauwerk den Fluß Irvine.

■ Über 800 000 Mark Sachschaden hat ein Feuer im Lokschuppen Saßnitz Mitte Februar verursacht. Dabei wurden mehre-

Usedomer Bäderbahn

Sanierte Gleise

■ Seit Ende März ist die Usedomer Bäderbahn wieder zwischen Bansin, Heringsdorf und Ahlbeck unterwegs. Damit endete die seit Ende Oktober 1996 laufende umfassende Sanierung der Gleisanlagen auf der Ostseeinsel. Rund 15 Millionen DM wurden für die Erneuerung der Gleisanlagen zwischen Bansin und Heringsdorf und einer 32 Meter langen Brücke investiert. Durch die nun mögliche weitere Verkürzung der Fahrzeiten verspricht sich die Bäderbahn eine Steigerung der Attraktivität. Außerdem erweitert die UBB ihr Streckennetz in Richtung Polen. Bereits Anfang Juni soll das 2,8 Kilometer lange Streckenstück von Ahlbeck zur deutsch-polnischen Grenze für den Personenverkehr eröffnet werden. Die etwa 5 Millionen DM teure Verbindung wird zu rund 80 Prozent aus Fördermitteln finanziert. Die UBB plant, die Strecke später bis Swinemünde wieder aufzubauen.

re historische Loks und Wagen der Eisenbahn-Betriebsgesellschaft vernichtet. Die Gesellschaft betreibt das Eisenbahnmuseum in Prora und wollte einige der in Saßnitz abgestellten Fahrzeuge als Museumsstücke aufarbeiten.

■ Kurz vor Ostern mußte der Bh Halberstadt seine 228 798 nach Erfurt abgeben, da die Lok mit MESA 2002 und Indusi ausgerüstet ist. Als neue Bergreserve für die Rübelandbahn kam dafür die 228 700 in den Harz.

■ Die Berliner S-Bahn hat jetzt mit einem Modernisierungsprogramm für ihren Wagenpark begonnen. Rund zwei Drittel der eingesetzten Wagen sind immerhin schon älter als 50 Jahre. Zusätzlich zu den normalen Instandhaltungskosten sollen rund 3,5 Millionen DM in die Modernisierung investiert werden.

■ Bis Mitte 1998 will die DB AG die Verspätungsminuten bei ihren Zügen halbieren. Moderne Technik soll dabei die Fahrgäste genauer über verspätete Züge informieren. Im Frühjahr 1996 waren rund 90 Prozent der Züge planmäßig.

■ Die Tschechische Staatsbahn will bis Ende 1997 rund 5 200 ihrer derzeit 100 000 Eisenbahner entlassen, um die Rentabilität des Unternehmens zu verbes-

Mühlacker – Maulbronn

„Klosterstadtxpreß“

■ Auch in diesem Jahr wird das Kursbuch in Baden-Württemberg wieder eine neue Fahrplandate enthalten. Vom 1. Juni bis Ende September werden an Sonntagen auf der Strecke 772 von Mühlacker nach Maulbronn Stadt wieder Personenzüge fahren. Die vier sogenannten „Klosterstadtxpreß“-Zugpaare werden von Vaihingen/Enz und nach Pforzheim durchgebunden. Bestellt und bezahlt hat diese Zugleistungen die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und der Verkehrsclub Deutschland. Damit wird nach rund 24 Jahren der Personenverkehr auf der Stichbahn wieder reaktiviert. Doch damit nicht genug: Seit ei-

niger Zeit gibt es Vorstellungen, Maulbronn über ein Gleisdreieck entlang der Strecke – Mühlacker an das Stadtbahnnetz anzuschließen. Eine entsprechende Untersuchung gaben die Anliegergemeinden bereits in Auftrag. Beim Land Baden-Württemberg stoßen diese Ideen auf offene Ohren.



Foto: M. Henschel

sern. Außerdem will man mehrere hundert Züge aus den Fahrplänen streichen und Nebenbahnen stilllegen. Im Geschäftsjahr 1996 fuhr das Staatsunternehmen einen Verlust von umgerechnet 382 Millionen DM ein.

■ Beim Grand-Prix der Mitarbeiterzeitschriften 1996 gewann die „BahnZeit“ der DB AG unerwartet den 3. Preis, hinter den Zeitschriften der Bayer AG und der Hoechst AG. Die Gestaltung, der Aufbau, die Fotos und die Texte überzeugten die Jury. „Seriöser Inhalt in reißerischer Aufmachung – die Blattmacher der BahnZeit bewegen sich bei dieser Gratwanderung traumhaft sicher“, so das Gesamturteil der Juroren.

■ Über 3 000 Handweichen sind bei der Niederländischen Staatsbahn (NS) noch in Betrieb. Da die NS nicht alle ortsbedienten Weichen auf Fernbedienung umstellen kann, werden jetzt neue Weichen, die man mit dem Fuß umstellen kann, erprobt.

■ Am 23. März nahm die Ungarische Staatsbahn (MAV) ihr erstes elektronisches Stellwerk in Betrieb. Das moderne Stellwerk befindet sich an der Strecke Wien – Budapest und überwacht insgesamt 20 Weichen, 45 Haupt- und Rangier-

signale sowie die notwendigen Bahnübergangs-, Block- und Gleisfreimeldeeinrichtungen. Zwei Fahrdienstleiter arbeiten in den von Siemens gebauten Stellwerk.

■ Auch in Hessen gibt es jetzt die erste Streckensperrung aus technischen Gründen. Am 18. April wurde der Abschnitt von Willingen nach Usseln der Strecke Brilon Wald – Korbach wegen erheblicher Oberbauschäden gesperrt.

■ Die amerikanische Eisenbahngesellschaft Conrail wird jetzt für 10,2 Milliarden Dollar an die Norfolk Southern und die CSX verkauft. Während die Norfolk Southern für 5,9 Milliarden Dollar die Strecken im Nordosten der USA erhält, gehen für 4,3 Milliarden die Bahnlinien von Chicago nach Montreal, Boston und New York an die CSX. Erst nach monatelangen Streitigkeiten konnte der teuerste Kaufvertrag in der Eisenbahngeschichte der USA unterschrieben werden.

■ Der Landkreis Dippoldiswalde erarbeitet ein Konzept für die Übernahme der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf. Geprüft wird dabei das Modell einer Trägerschaft, an der sich auch der Freistaat Sachsen beteiligen soll. Den notwendigen Zuschuß von 5 Millionen DM kann der Kreis allein nicht aufbringen.

Foto: F. von Meißner



Ab 2. Juni werden wieder Triebwagen zwischen den Bahnhöfen Maulbronn-West und Maulbronn Stadt pendeln.

Im Betriebshof Mühlheim (Ruhr) wurde am 17. April der erste Stadtbahnwagen vom Typ M 6 mit Niederflurmittleil in Faserverbundbauweise vorgestellt. Was im Osten geht, klappt nun auch im Westen: Einen solchen Umbau führt die Mittelwalder Gerätebau für die Cottbusverkehr GmbH an Tatra-Kurzgelenktriebwagen vom Typ KT4D durch.



FRAGE

ZEICHEN

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



Foto: M. Schumann

Die erste Fahrt der „Borkum“ beobachteten viele Schaulustige.

Borkumer Inselbahn

Dampflok wieder in Betrieb

■ Nach 29 Jahren dampft es wieder auf der Insel Borkum. Am 25. März wurde die restaurierte Dampflok „Borkum“ feierlich in Betrieb genommen. Die 1940 bei Orenstein & Koppel unter der Fabrik-Nummer 13 571 in Potsdam-Babelsberg gebaute Lok war von 1941 bis 1961 auf der Inselbahn im Einsatz. Erst 1978 stellte man den „Dollart“ genannten B-Kuppler vor dem Borkumer Kurhaus als Denkmal auf. Bereits 1992 gab es erste Überlegungen, die Lok wieder aufzuarbeiten. Im Dezember 1995 begannen die Arbeiten im Raw Meiningen. Der alte Kessel wurde allerdings durch einen völligen Neubau ersetzt. Die SLM Winterthur hat diesen Kessel konstruiert und gebaut. Im Rahmen der Wiederaufarbeitung erhielt die Lok nun eine moderne Leichtölfueuerung und wurde auf Heißdampfbetrieb umgestellt. Obwohl die „Borkum“ schon am 2. Oktober 1996 wieder in Borkum eintraf, dauerten die notwendigen Anpaß- und Nacharbeiten noch bis Februar 1997. Erst am 27. Februar 1997 endete die Hauptuntersuchung mit der Abnahmefahrt.

GB Spezialwerke

Neuzugänge ab 1. August

■ Zum 1. Juli soll der GB Spezialwerke seine Arbeit aufnehmen. Schon wenige Wochen nach der Gründung des Geschäftsbereiches wurden weitere Werke und Werkteile den Spezialwerken zugeschlagen. Ab 1. August firmieren nun auch das Weichenwerk Witten, das Schwellenwerk Schwandorf, die Schienenschweißwerkstatt und die Funkwerkstatt München-Aubing als Spezialwerk. Damit sind in diesem Geschäftsbereich jetzt 3017 Eisenbahner beschäftigt.

■ Der neue Gemeinschaftsbahnhof von drei Privatbahnen und einer Staatsbahn öffnete am 1. Mai 1908 seine Pforten. Bis 1938 hatte die Reichsbahn hier nur Gastrecht, dann wurden zwei der drei Bahngesellschaften verstaatlicht. Der Neubau ersetzte die alte Station, die vor einem Stadttor lag, daß bis heute das Wahrzeichen der Marzipan-Stadt ist. Am 15. Oktober 1851 lief hier der erste Zug aus Büchen ein, wo die Strecke von der Hamburg-Berliner Eisenbahn abzweigte. Der Bau einer direkten Verbindung an die Elbe war den Bewohnern der Handelsstadt noch über zehn Jahre durch Dänemark versperrt, man eröffnete sie erst am 1.8.1865. Ihr Aufstieg war rasant: 1877/78 erfolgte der zweigleisige Ausbau. Schon 1890 hatte der Endbahnhof vor dem Tor bereits vier Bahnsteiggleise. Ersatz mußte her, aber es sollte noch fast zwanzig Jahre dauern. Wie heißt die Stadt, in der auch die letzten V 200 der Bundesbahn beheimatet waren?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Juni 1997 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare des Transpress-Buches „Kleine Typenkunde deutscher Triebfahrzeuge“ von Ingeborg und Klaus Dieter Holzborn ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Aprilheft lauteten „Staufurt“ und „Magdeburger Börde“. Die 30 Exemplare „Bahn-Geschichten“ haben gewonnen: Karl-Heinz Zühldorf, 28309 Bremen; Günter Halter, 65929 Frankfurt/Main; Roland Dörner; 71336 Waiblingen-Hohenacker; Heinz Köhler, 63654 Büdingen; Eberhard Winter, 06484 Quedlinburg; Günter Thunert, 89574 Schmalkalden; Joachim Blanck, 12489 Berlin; Peter Dietz, 18106 Rostock; Klaus Fischer, 39218 Schönebeck; Reinhard Pape, 65817 Eppstein; Robert Seidenath jr., 54317 Gusterath; Andreas Müller, 15232 Frankfurt/Oder; Gisela Bieher, 65385 Rüdesheim; Bodo Habermann, 29410 Salzwedel; Friedhelm Benninghoff, 47167 Duisburg; Hans-Ulrich Schüler, 09399 Niederschütz; Peter Terner, 23569 Lübeck; Sven Schlichting, 19243 Wittenburg; Helmut Fiene, 66386 St. Ingbert; Matthias Hess, 64287 Darmstadt; Bernd Klingner, 81673 München; Dieter Schauderna, 38302 Wolfenbüttel; Friedhelm Köhler, 39393 Ausleben; Elke Scheibe, 17489 Greifswald; Peter Angermann, 78224 Singen; Nils Bertow, 38642 Goslar; Helmut Steinbrecher, 34369 Hofgeismar; Wolfgang Emmerich, 69245 Bammental; Adolf Butselar NI-3828 BT Hoogland; Petra Neumann, 08112 Wilkau-Haßlau

Foto: V. Dehnke



Foto: G. Schollis

Ein Nürnberger Doppelzug kann rund 500 Fahrgäste befördern.

S-Bahn Nürnberg

Weiterer Ausbau geplant

■ Die Nürnberger S-Bahn konnte am 1. März 1997 ihren 25. Geburtstag feiern. Zur Betriebseröffnung umfaßte das Streckennetz der S-Bahn nur 3,7 km Strecke und zwei Linien. Heute mißt die S-Bahn 25 km. Pro Jahr benutzen rund 275 000 Fahrgäste die Schnellbahn in Nürnberg. Derzeit wird das Streckennetz durch eine neue Linie zum Flughafen verlängert, die Ende 1999 eröffnet werden soll.

Erfurter Industriebahn

Regio-Shuttles für Erfurt – Leinefelde

Am 9. April unterschrieben Vertreter der Erfurter Industriebahn GmbH (EIB) und ADtranz eine Vereinbarung zur Lieferung von insgesamt fünf Regio-Shuttles. Die fünf Triebwagen sollen zwischen dem 31. März 1998 und dem 30. April 1998 an die EIB ausgeliefert werden. In einem Pilotprojekt, unterstützt vom Freistaat Thüringen, will die EIB ab 23. Mai 1998 den Regionalverkehr zwischen Erfurt und Leinefelde übernehmen. Seit 10. April 1997 hat die Bahngesellschaft die dafür notwendige Konzession. Derzeit setzt die EIB vier V 60 und die von ADtranz umgebaute ehemalige 110 889 im Güterverkehr in Erfurt und Umgebung ein. Das Unternehmen beschäftigt insgesamt 18 Angestellte.



Der 100. Geburtstag der Fichtelbergbahn wird groß gefeiert.

100 Jahre Schmalspurbahn

Dampflokauftrieb am Fichtelberg

Vom 12. bis zum 20. Juli 1997 veranstalten die Anliegergemeinden, unterstützt von der IG Preßnitztalbahn und der Deutschen Bahn AG, eine große Jubiläumswoche auf der sächsischen Schmalspurbahn Cranzahl – Oberwiesenthal. Dazu reisen allein fünf IV K an, von denen drei auf der Fichtelbergbahn zum Einsatz kommen sollen. Vor den zahlreichen Sonderzügen werden außerdem die Radebeuler VI K 99 713 und eine Altbau-VII K zu sehen sein. Infos: Kurverwaltung Kurort Oberwiesenthal, Markt 8, 09484 Kurort Oberwiesenthal, Telefon: (037348) 86 14.



Am 11. April wurde die bunt lackierte „Döllnitz“ in Dienst gestellt. Sie übernimmt den Schülerverkehr auf dem „Wilden Robert“.

Döllnitzbahn

Verstärkung aus Österreich

Am 9. April traf die ehemalige österreichische Diesellok 2091.010 der Ybbstal-Bahn per Tieflader in Mügeln ein. Die Döllnitzbahn erwarb die Lok von der ÖBB für den Schülerverkehr zwischen Oschatz und Mügeln. Bevor die 210 PS starke und 50 km/h schnelle Lok nach Sachsen kam, wurde sie in der Hauptwerkstatt St. Pölten hauptuntersucht und am 27. März abgenommen. Am 11. April wurde die Lok dann offiziell dem Betrieb übergeben und von Mügelnern Schülern auf den Namen „Döllnitz“ getauft. Der Kauf der Lok war notwendig geworden, da sich seit der Aufnahme des Schülerverkehrs am 3. August 1995 das Fahrgastaufkommen auf dem Wilden Robert verdoppelt hat. Die farbenfrohe lackierte „Döllnitz“ soll nun die an Schultagen verkehrenden drei Züge zwischen Oschatz und Mügeln und die beiden Gegenzüge bespannen. Als Reservelok und für den Güterzugverkehr wird die bis dahin eingesetzte rumänische „Tozi“ vorgehalten.

Foto: D. Endlich

Hamburger S-Bahn

BR 474: Zurück an den Absender

Das Firmenkonsortium Linke-Hofmann-Busch (LHB) und ADtranz bleibt vorerst auf den ersten von 103 bestellten Triebwagen der Baureihe 474 sitzen, die es unter Federführung von LHB für die Hamburger S-Bahn baut. Weil die Fahrzeuge ab 80 km/h anfangen zu schlingern, weigert sich die Bahn, die Fahrzeuge abzunehmen. Es ist deshalb fraglich, ob die neuen Triebwagen ab Fahrplanwechsel im Einsatz sind. Neu ist bei diesem Auftrag, daß es keine Prototypen gibt, sondern die Fahrzeuge direkt vom Reißbrett in Serie gehen. Nachdem ihre Techniker auf S-Bahn-Gleisen ausführliche Meßfahrten unternommen haben, gehen die Hersteller davon aus, „daß durch eine Optimierung der vorhandenen oder Einsatz einer geänderten Kupplung zwischen Getriebe und Achse die unzulässigen Schwingungen beseitigt werden.“

0 JETZT LIEFERBAR! Ein Supermodell zu einem SUPERPREIS IM DIREKTVERKAUF!

E 16 IN SPUR 0
1:43,5

Modellumfrage mit Preisverlosung. Verlangen Sie Ihr Teilnahmeformular

Ausschließlich aus Messing, in feinsten Handarbeit aus über 1.200 Einzelteilen gefertigt. In der Ausführung wie auch im Antrieb dem Vorbild entsprechend. Alle Modelle sind einzeln nummeriert und datiert.

Lemaco
prestige models



Alle Türen zum Öffnen. Vorbildgetreue Wiedergabe der Führerstandeinrichtung mit Beleuchtung. Abschaltbare, fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung 1,5 V. Stromaufnahme über alle Treibräder, umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb. Radreifen aus Neusilber garantieren zuverlässige Stromabnahme. Dem Original-„Buchli“-System nachgebildeter Einzelachsantrieb mit Freilaufgetriebe. Vier CANON-Präzisions-Gleichstrommotoren 12/14 V verleihen den Modellen ein perfektes, dem Vorbild ebenbürtiges Fahrverhalten. Feinst nachgebildete, funktionsfähige Stromabnehmer. Nachbildung bis ins letzte Detail des Rahmens, des Bremsgestänges, der Laufgestelle und Ausgleichshebel.

Kat. No O-044

Boy. ES 1 21002, braun
20 Exemplare SFr 4.250.-
DM 5.150.-**

Kat. No O-044/1

DRG E 16 11, grau
20 Exemplare SFr 4.250.-
DM 5.150.-**

Kat. No O-044/2a

DB E 16 07, grün
25 Exemplare SFr 3.975.-
DM 4.800.-**

Kat. No O-044/2b

DB E 116 009-2, grün
15 Exemplare SFr 3.975.-
DM 4.800.-**

* Auslieferung in der Schweiz
** Auslieferung in Deutschland frei Haus, zuzügl. 5,6 % Zoll und 15 % MwSt.



ZEITREISE

Vor den Toren von Genf

1897



Die kleine Tenderlok J-S 36 genügte 1897 noch den betrieblichen Anforderungen.

Seit der Eröffnung der Eisenbahnlinie zwischen Genf und Lausanne im Jahr 1858 hat sich das Bahnhofsgebäude von Nyon vor den Toren Genfs nur wenig verändert. Auch der Bau der späteren Simplon-Linie ging an dem Bahnhof Nyon fast spurlos vorbei. Als erste Bahngesellschaft fuhr die „OS Ouest Swiss“ 1858 den Bahnhof Nyon an. Mit dem Ausbau der Simplonstrecke in Richtung Brig änderte die Bahngesellschaft ihren Namen in OSS. Später nannte sich die Gesellschaft Jura-Simplonbahn (J-S). Mit einer Streckenlänge von 937 Kilometern war die J-S die größte Privatbahn in der Schweiz. Am 1. Mai 1903 ging die J-S schließlich in den Schweizer Bundesbahnen auf. Erst 1916 wurde auf dem Bahnhofsvorplatz die Bahn Nyon – St. Cergue – La Cure (NStCM) eröffnet, die 1921 ihre Strecke bis in die französische Kleinstadt Morez verlängerte. Bereits 1925 wurde die Hauptstrecke durch Nyon elektrifiziert. Erst 1968 erfolgte der zweigleisige Ausbau. Obwohl Nyon heute nur noch von Regionalzügen angefahren wird und die Verbindung nach Frankreich seit 1958 nicht mehr existiert, ist der Bahnhof besonders im Winter stark frequentiert. Ski- und Wanderfreunde nutzen dann die NStCM für einen Ausflug ins Schweizer Jura oder fahren mit der Bahn zur französischen Grenze in La Mure.

1997



Das Empfangsgebäude hat sich im Gegensatz zum gesamten Bahnhofsumfeld nur wenig verändert.

Fotos: Jürgen Bögelspacher, Sammlung Bögelspacher

MPSB

Teilweiser Wiederaufbau geplant

Die 1969 stillgelegte Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (MPSB) hat auch heute noch viele Fans. Am 30. März 1996 trafen sich deshalb in Friedland Eisenbahnfreunde aus der ganzen Bundesrepublik und gründeten den Verein der „Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn Freunde e.V.“. Der Verein will den Friedländer Ringlokschuppen mit seinen 15 Lokständen und andere Zeugnisse der MPSB erhalten. Außerdem will man den 1,5 Kilometer langen Abschnitt Schwichtenberg – Uhlenhorst der 1966 stillgelegten Strecke von Friedland nach Ferdinandshof wieder aufbauen. Dabei soll auch das Gleisdreieck in Uhlenhorst rekonstruiert werden. In Schwichtenberg befindet sich bereits eine vereinseigene Feldbahnlok Ns 1, die wieder betriebsfähig aufgearbeitet wird. In diesem Jahr sind 15 ABM-Kräfte mit der Aufarbeitung von Fahrzeugen und der Beschaffung von Gleismaterial für die geplante Museumsbahn beschäftigt. Außerdem werden entlang der ehemaligen Strecke Stationsschilder aufgestellt. Jeden ersten Sonntag im Monat zwischen 14 und 17 Uhr können in der Ausstellungshalle zur MPSB in Friedland die 99 3352, ein SKL und ein Personen- und Güterwagen besichtigt werden.



Foto: J. Rech

Die im Betriebshof Hamburg-Eidelstedt beheimatete 101 005 wurde Ende April zu umfangreichen Probe- und Personalschulungsfahrten vor einem IC-Paar zwischen Hamburg-Altona und Frankfurt/Main eingesetzt. Dabei war die Lok auch im Rheintal bei Boppard zu sehen.

GB Bahnbau

Düstere Prognosen

Die geplante Stilllegung von rund 2 000 Kilometern Strecke bei der Deutschen Bahn AG schlägt sich auch beim Bahnbau nieder. In einem internen Geschäftspapier analysiert der GB Bahnbau die Entwicklung der einzelnen Elemente des Streckennetzes. Die prognostizierte drastische Reduzierung der Weichen, Signale, Stellwerke und Bahnübergänge erfordert aber auch eine deutliche Veränderung der Struktur innerhalb des GB Bahnbau. Bis zum Jahr 2005 sollen von den 1995 gezählten 129 536 Weicheneinheiten rund 50 Prozent abgebaut werden. Auch sollen 35 Prozent der vorhandenen 126 600 Signale und knapp die Hälfte aller 6 779 Stellwerke verschwinden. Als einziges Fahrweegelement wächst die Fahrleitung. Der 44 985 Kilometer lange Fahrdraht soll um 10 Prozent zulegen.