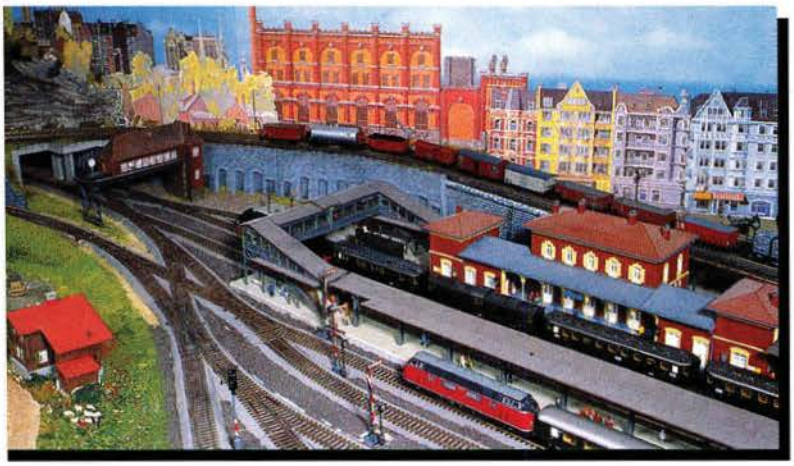
Modell Eisen Bahner

DM 5,- SFr 5,- · hfl 6,- · öS 37,- · dkr 23,- · lfr 110 · bfr 110
Mai 5/1995
E13411 4 398026 705006 05

Module contra Anlage
Konzept der Zukunft?



Anlagenbericht
Bahnsteige aus Silbersand

Kriegs-Tram in H0
Pola-Wasserturm in H0
Märklin-03.10 in Z

V 180 als Vorbild und Modell
Das Paradepferd der Reichsbahn

Werkstatt
- Schornstein-Konstruktion
- Tunnel-Bahnhöfe
- Facelifting bei N-Wagen
- Landgasthof in H0
- Baracke aus Baurestten
- Bahnhof für Einsteiger
- Umbau einer US-Fabrik
- Fenster aus dem PC

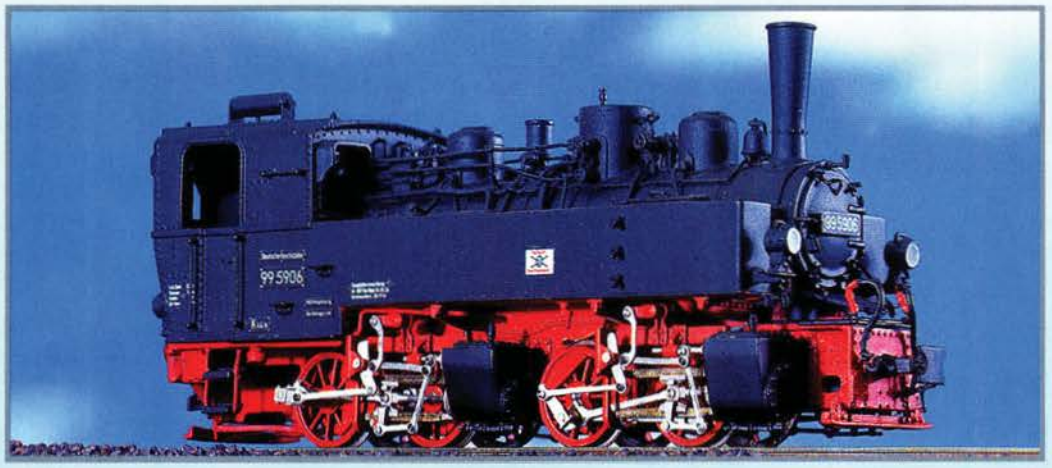
Traumberuf Lokführer
Herr über 12 000 PS
Ausbildung ● Alltag ● Perspektiven

Unverwüstlich

Zwei unermüdliche Arbeitstiere: Preußischer Vierkuppler und Harzbahn-Mallet

93 743

1929 wurde diese Lok von der Preußischen Staatsbahn als T 14.1 in Dienst gestellt. Das vorzügliche H0-Albatros-Modell von 93 743 gibt die Lok in Epoche IIIb der Deutschen Bundesbahn wieder. Das mit einem Faulhabermotor mit Schwungmasse ausgestattete Fahrzeug erhält RP-25-Radsätze und befährt Radien ab 420 mm. Zughaken und Originalkupplung liegen zur wahlweisen Ausrüstung der Pufferbohlen bei. **Best.Nr.: 006.** Vorbestellpreis bis 31.3.1995: DM 1.290.– (später DM 1.350.–).



99 5906

Das Vorbild dieser H0m-Malletlok wurde 1918 von der Heeresfeldbahn bestellt und ging 1920 zur Nordhauser-Wernigeroder Eisenbahn. Das mit Faulhabermotor und Schwungmasse ausgerüstete Modell befährt Radien ab 300 mm und gibt den Zustand der Epoche IIIa (Deutschen Reichsbahn) wieder. Zughaken und Mittelpuffer zur wahlweisen Montage. **Best.Nr.: 1001.** Vorbestellpreis bis 31.3.1995: DM 1095.– (später DM 1195.–)

ALBATROS

Modellträume in Metall

Ihre Bestelladresse:
Albatros
Postfach 1203 • D-87572 Kaufbeuren
Telefon 0 83 41/7 49 98
Telefax 0 83 41/7 34 72
Bankverbindung: Raiffeisenbank Irsee
Konto 28681 • BLZ 733 698 88

Kauf ohne Risiko! Jede Lok wird vor Verlassen des Werks auf einwandfreie Funktion geprüft. Sollten jedoch Mängel auftreten: Wir gewähren ein Umtauschrecht innerhalb von 30 Tagen. Sorgfältig verpackt werden die wertvollen Modelle per Nachnahme (Versandkosten pro Bestellung: DM 25,–) verschickt. Vorauszahlung per Scheck/Überweisung ist möglich. Händleranfragen sind uns willkommen!

INHALT

Einfach-Tram

Das neue H0-Modell der vereinfachten Kriegsstraßenbahn von Hamann paßt zu jeder Zeit an jeden Ort und zwängt sich durch die engsten Kurven. Seite 66

Traumberuf: Lokführer

Der erste Lokführer verdiente noch mehr als der Bahndirektor. Doch die Zeiten haben sich geändert: Erst wurden die Könige der Schiene verbeamtet, dann sogar vermietet. Die Titelstory berichtet, was vom Traumberuf im Alltag übrigbleibt. Seite 12

Foto: Wietlisbach

Flötentöne in Italien

„Flöte" heißt ein Streckenteil an der Riviera di Levante, dessen Bahnhöfe teilweise im Tunnel verschwinden – ideale Vorlage für Modellbauer. Seite 48

Foto: Schwager

Foto: Wietlisbach

Kellerbahn mit Raffinesse

Helmut Bürger baute sein Haus nur für die Modellbahn. Jetzt hat seine beeindruckende H0-Anlage einen Raum für sich allein. Seite 94

Foto: Schwanse

Basteln am Computer

Wie man Zäune aus Geschenkband baut, Fenster am PC entwirft und aus zwei Kibri-Bausätzen eine US-Fabrik macht, steht in den Basteltips ab Seite 52

Silvester-Lok

Am 31. 12. 1959 begann die Karriere der V 180. Sie überstand Energiekrise und Planwirtschaft und wurde zur erfolgreichsten Diesellok der DDR. Mehr über ihre Geschichte ab Seite 26

Foto: Preuß

VORBILD

TITELTHEMA

Der Lok-Ruf
Der Traumberuf Lokführer unter der Lupe 12

DREHSCHEIBE

Namen + Nachrichten 4

Quertreiber
Die Ermstalbahn könnte bald wieder fahren, doch ein Landkreis legt Steine in den Weg 22

Folgeerscheinung
Die S-Bahn-Berlin GmbH will die S-Bahn der Hauptstadt in Schuß bringen 32

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Nordische Kombination
Die mecklenburgische Nebenstrecke Neustadt/Dosse – Güstrow 20

Alleskönner
Die V 180 war lange Zeit das Paradepferd der Deutschen Reichsbahn. Ein Porträt ab 26

MODELL

TEST

Gemischtes Doppel
Hamanns Kriegsstraßenbahnwagen KSW 66

Windhund
Märklins 03.10 im Maßstab 1:220 72

Wasser marsch!
Polas neuer Wasserturm in H0 76

WERKSTATT

Die Zauberflöte
Italienische Tunnelbahnhöfe als ungewöhnlicher Bauvorschlag 48

Basteltips
Schornsteine, Fenster und Baracken 52

Just married
Dioramenbau: ein Landgasthof in H0 58

Verwandlungskünstler
Aus dem Kibri-Haus Bottrop entsteht ein mecklenburgischer Bahnhof 60

Blendwerk
Auf der Redaktionsanlage Seifersdorf geht es an den Bau der Nebengebäude. 62

SZENE

Auf gute Nachbarschaft
FREMO – das ausgeklügelte Modulkonzept 82

Neuheiten 84

Dauerbrenner
Die lange Geschichte der DR-V-180 in den Spurweiten N, TT und H0 90

Bürger-Initiative
Helmut Bürger erfand die Plastik-Zuglaufschilder und baute eine große H0-Anlage 94

AUSSERDEM

IMPRESSUM 6
STANDPUNKT 5
TOP + FLOP 7
GÜTERBAHNHOF 34
FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT 38
BAHNPOST 78
BUCHTIPS 79
TREFFPUNKTE 80
VORSCHAU 98

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

Stillegung Grevesmühlen – Klütz

Kaffeebrenner am Ende

Die Tage des „Kaffeebrenner" (Strekke Grevesmühlen – Klütz) sind gezählt. Die idyllische Nebenbahn im Klützer Winkel zwischen Wismar und Lübeck soll zum 29. Mai 1995 stillgelegt werden. Die Deutsche Bahn AG begründet ihre Entscheidung mit geringem Fahrgastaufkommen, mangelhaftem Oberbau und besseren Buslinien. Während die Schweriner Landesregierung bereits zugestimmt hat, lehnen die betroffenen Kommunen das Vorgehen von Bahn und Land ab. Das Amt Klütz fühlt sich überfahren und verlangt Aufschub, um den Erhalt der Strecke durch Regionalisierung zu prüfen. Bekannt ist diese mecklenburgische Kleinbahn vor allem wegen der fast musealen Betriebsführung im Endbahnhof Klütz, wo jede Lok mit Hilfe einer Segmentdrehscheibe umgesetzt werden muß. Auch für die Strecke Velgast – Tribsees südwestlich von Stralsund ist die Stillegung beschlossene Sache. Mit dieser Strecke stirbt am 28. Mai 1995 das letzte normalspurige Teilstück der ehemaligen vorpommerschen „Franzburger Kreiskleinbahnen" (FKB-Süd).

Ein 172 fährt nach Tribsees, Juli 1990.

Foto: Wollny

Bahnhofsgebäude Klütz.

Foto: ABB

So soll die neue Baureihe 101 der Deutschen Bahn aussehen.

Baureihe 101 der DB

Kein Knick in der Optik

Aus mehreren ABB-Entwürfen suchte sich die DB das Design für ihre neue Paradelok der Baureihe 101 aus. Die 145 bestellten Maschinen sollen dynamisch und optisch kraftvoll auftreten. Während die Dachschräge der Lok an die Baureihe 120 erinnert, wird die Frontseite durchgehend gewölbt, sie bekommt also keinen Knick. ABB gab den von der DB akzeptierten Vorschlag bei dem Stuttgarter Designbüro BPR in Auftrag. BPR lieferte in den letzten Jahren schon mehrere Entwürfe für neue DB-Fahrzeuge.

Fahrsimulatoren für die DB

Trockenschwimmer

Die Lokomotivfabrik Krauss-Maffei erhielt von der DB, den Schweizerischen Bundesbahnen und den Stadtwerken München Aufträge, Fahrsimulatoren für insgesamt 16 Millionen Mark zu bauen. Als Vorbild dienen Anlagen für Panzer. Zunächst erhält die DB sieben Simulatoren, damit sie ihre ICE-Lokführer besser ausbilden kann. Die SBB will das Personal für die Lok 2000 schulen, die Münchner Stadtwerke ihre U-Bahn-Fahrer. Am Simulator kann man nicht nur üben, auf Gefahrensituationen und Störfälle richtig zu reagieren, sondern auch, umweltfreundlich und energiesparend zu fahren.

Foto: Krauss-Maffei

Der neue Fahrsimulator von Krauss-Maffei.

Duewags RegioSprinter

Leichtgewicht verkürzt Fahrzeiten

Duewag stellte am 20. März in Krefeld den ersten RegioSprinter vor. Die Dürener Kreisbahn, die mit insgesamt 16 dieser neuen Leichttriebwagen ihr Verkehrsangebot auf eine neue Grundlage stellen will (siehe auch MODELLEISENBAHNER 1/1995), bekam das erste Exemplar nach nur 18 Monaten Entwicklungszeit. Der RegioSprinter ist ein dreiteiliger Gliedertriebzug; drei Viertel der Plätze befinden sich im Niederflurteil des Fahrzeugs. Zwei abgasarme Dieselmotoren von jeweils 198 kW Leistung bringen den 30 Tonnen leichten Triebwagen auf ein Spitzentempo von 100 km/h. Da der RegioSprinter schnell beschleunigen kann, lassen sich die Fahrzeiten verkürzen.

Foto: Beller

Duewag präsentiert den RegioSprinter.

109 und 142 zum Schrott

Zerstörungswut bei der Bahn

Der Verkauf von zwölf elektrischen Loks der früheren Baureihen 211 und 242 der Deutschen Reichsbahn (siehe MODELLEISENBAHNER Heft 4/1995) führte auf Umwegen zu einem Schrotthändler in Großsteinberg bei Grimma; der erste Käufer fungierte nur als Zwischenhändler. Ein paar Loks sind schon zerlegt. Die Bahn läßt sogar fast neuwertige Bauteile wie die PZ 80 oder den Zugbahnfunk in den Fahrzeugen. Für die Schrotthändler sind die Elektronikteile allerdings eine unerwünschte Beigabe, da es noch einmal extra kostet, sie zu entsorgen. Ein Händler in Trebsen bei Leipzig erwartet demnächst bis zu 100 Loks der Baureihen 109 und 142; darunter auch die Lok 142 032, die nach einem Unfall im Jahr 1991 noch nagelneue Führerbremsventile erhalten hatte.

Stellwerk Hamburg-Altona

Millionen-Anlage brachte Chaos

■ Am 12. März 1995 ging in Hamburg-Altona ein 63 Millionen Mark teures Stellwerk in Betrieb. Die neue Anlage, die 160 Weichen und 250 Signale steuert, ersetzt acht alte Stellwerke. Doch kurz nach Betriebsbeginn versagte der Zentralrechner des Stellwerks, der die Befehle von 17 angeschlossenen Computern kontrolliert. Die Bahn sperrte daraufhin den gesamten Bahnhof Hamburg-Altona. Erst nach zweieinhalb Tagen war die durch einen Software-Fehler verursachte Störung behoben.

Foto: Röder

■ Nach einigen Experimenten scheint sich die DB endgültig für die neue Lackierung der Baureihe 232 entschieden zu haben. Die 232 582 des Betriebshofs Seddin erhielt als erste den großen Latz – von einem Lätzchen kann man nicht mehr sprechen. Das Bild zeigt die 232 264 in Seddin.

Zu hohe Fahrpreise

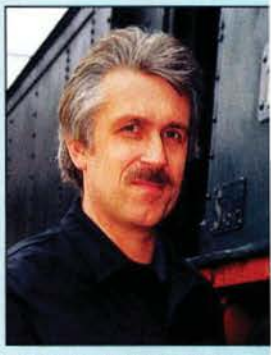
Nepp beim Fahrscheinverkauf

■ Die seit Februar geltenden Entfernungstabellen der Bahn, auf denen auch die Computerprogramme der Rechner in den Fahrkartenausgaben aufbauen, sorgen für Überraschungen. In Stuttgart wunderte sich ein Reisender, daß er für die Strecke Stuttgart – Graben-Neudorf mit BahnCard plötzlich nicht mehr 9,70 Mark, sondern 14 Mark zahlen sollte. Grund für diese Preiserhöhung um rund 50 Prozent war, daß der Bahncomputer nicht mehr 90 Kilometer, sondern 113 berechnete, weil er eine Fahrkarte über Karlsruhe und nicht auf dem direkten Weg über Mühlacker druckte. Wegen der vielen Tücken in den neuen Entfernungstabellen rät die Bahn nun allen Fahrgästen, immer den gewünschten Reiseweg anzugeben.

STANDPUNKT

Arnold am Tropf – TT in Gefahr

Die Nürnberger Firma Arnold hängt immer noch am Tropf. Am 23. März 1995 wurde die Vergleichsfrist um vier Wochen verlängert. Hoffnungsschimmer für Arnold, für die Branche, die N-Bahn und TT – oder nur künstliche Atempause für eine nicht überlebensfähige Firma? Von Arnold selbst war nur zu erfahren, daß eine reduzierte Produktion mit wenigen Mitarbeitern aufrechterhalten wird. Die Salzburger Firma Roco winkt ab: „Die von der Presse zitierten Kooperationskonzepte mit Arnold stammen aus einer Zeit, als von Vergleich oder Konkurs noch keine Rede war." Märklin hat ebensowenig Interesse wie andere Firmen, etwa N-Großproduzent Trix, der zu Jahresanfang selber Personal entlassen mußte. Arnolds Ende würde freilich nicht nur dem Branchen-Image schaden und den Boom des Hobbys gefährden; vor allem träfe es die Verbraucher. Denn es war gerade der N-Pionier Arnold, der Ende 1994 TT, die kränkelnde Spur der Mitte, hochpäppelte. Die technisch perfekte Köf ließ Modellbahner vor allem in den neuen Ländern aufatmen, da der Maßstab 1 : 120 nach der Wende langsam unterzugehen schien. Jetzt hat TT nur noch eine Chance, wenn Firmen wie Tillig sich mit anderen innovativen Unternehmen wie JATT zusammentun, um den liegengebliebenen TT-Zug anzuschieben. Dabei muß auch der Fachhandel einbezogen werden. Nur wer bei der beratungsintensiven Modellbahn den Fachhändler stärkt und mit ihm gemeinsame Marketingkonzepte durchzieht, kann Erfolg haben. Modelle über 300 Mark kauft der Kunde nur bei einem kompetenten Verkäufer. Märklin, Trix und Fleischmann entwickelten mit der 1994 ins Leben gerufenen UBL-Fachakademie für den Modellbahnhandel eine Initiative, gut ausgebildetes Fachpersonal heranzuziehen. Jetzt sollten andere Hersteller auf diesen Zug aufspringen, die großen Drei sollten den Zugang auch kleineren Firmen und der TT-Spur öffnen. Falls der Patient Arnold die Intensivstation verläßt, wäre eine UBL-Kur notwendig. Sollte aber nach dem 23. April der Vergleichsverwalter den Daumen senken, haben nicht nur N- und TT-Bahner Grund zur Trauer.



Wolfgang Schumacher

Fusion ABB und Daimler

Vernunftehe in der Bahnbranche

■ Der schwedisch-schweizerische Elektrokonzern Asea Brown Boveri und die Daimler-Benz-AG gaben am 16. März bekannt, daß sie die Produktionszweige für Bahntechnik in einem gemeinsamen Unternehmen zusammenführen. Beide Firmen sind jeweils mit 50 Prozent am Kapital des nun neu gebildeten Bahntechnik-Anbieters beteiligt. Insgesamt 6,5 Milliarden Mark Umsatz wollen Daimler-Benz und ABB mit der gemeinsamen Bahnsystem-Gesellschaft noch in diesem Jahr erwirtschaften. Beide Konzerne rechnen damit, daß sich das neue Unternehmen auf dem hart umkämpften Markt besser behaupten kann als die bisherigen Bahn-Töchter AEG Bahnsysteme und ABB Henschel. Während AEG im vergangenen Jahr bei zwei Milliarden Mark Umsatz und 8000 Beschäftigten Verluste einfuhr, schrieb ABB Henschel bei doppelt so hohem Umsatzvolumen und knapp 16 000 Mitarbeitern schwarze Zahlen. Unklar ist noch, ob die europäischen Kartellwächter die Fusion genehmigen werden.

Foto: Gutber

■ Wie viele andere Fahrzeuge der früheren Reichsbahn hat auch dieser 18achsige Wagen für Schwertransporte ausgedient. Früher transportierte er Brückenteile und Transformatoren über die Schienen, jetzt steht er in Berlin-Schöneweide.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 78
Telefax (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

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

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)

REDAKTION
Thorsten Berndt, Thomas Hornung, Detlef Jung, Uwe Lechner, Andreas M. Räntzsch, Dr. Franz Rittig, Jens Tauscher

ANZEIGENLEITUNG
Klaus Schachenmayer
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Telefax (0711) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
Claudia Jung

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Daniel Wietlisbach

DTP-Programmierung
Uwe Jantke

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, Klaus Bünger, Jürgen Dill, Christoph Grimm, Michael Hubrich, Georg Kerber, Stefan Klingmann, Manfred Lohkamp, Fritz Osenbrügge, Erich Preuß, Fritz Rümmelein, Jörg Seidel, Bernd Vollmer, Peter Willen, 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 europ. Ausland: DM 60.-. Andere 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. 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.

ISSN 0026-7422

Regensburg – Marktredwitz

Nachtruhe für Züge

■ Die D-Züge 1960/61 müssen künftig von München über Regensburg, Nürnberg, Marktredwitz nach Hof fahren, statt wie bisher direkt von Regensburg nach Marktredwitz. Die Bahn führt auf dieser eigentlich als Hauptabfuhrstrecke für Güter gedachten Strecke die Nachtruhe ein. Durch den Umweg brauchen die Züge von Regensburg nach Marktredwitz nicht mehr 1 Stunde 45 Minuten wie bisher, sondern eine ganze Stunde länger. Da auf der Strecke ein InterRegio entfällt, fährt künftig der letzte Zug nach Regensburg schon um 19.22 Uhr in Weiden ab.

Schmalspur-Schienenbus vom Aw Wittenberge

Sachsen-Triebwagen im Doppelpack

■ Ein Triebwagen, der bei 40 Promille Steigung ein Spitzentempo von 40 und in der Ebene von 50 km/h erreicht, soll in verkehrsschwächeren Zeiten auf den sächsischen Schmalspurstrecken fahren. Am 24. März stellte das Aw Wittenberge in Mügeln ein 1 : 1-Modell vor. Es entstand aus einem Wangerooger Personenwagen, der von der Schmalspurbahn Mosbach – Mudau stammt. Der Schienenbus „Bauart Wittenberge" ist 13 000 mm lang, 2480 mm breit und 3200 mm hoch. Die maximale Achslast beträgt 8 Tonnen. Das Fahrzeug bietet 40 bis 50 Sitzplätze und bekommt auf Kundenwunsch auch Zug- und Stoßvorrichtung, Vielfach- und Wendezugsteuerung. Bei geänderter Getriebeübersetzung kann der Hersteller das Fahrzeug für höhere Geschwindigkeiten auslegen. Der vorgestellte Wagen mit nur einem Führerstand soll etwa 800 000 Mark kosten; zwei dieser Fahrzeuge müssen zu einem Doppeltriebwagen zusammengekuppelt werden. Der Hersteller plant aber auch eine Version für Zweirichtungsbetrieb.

Großraum Hannover

S-Bahn an der Leine

■ Die DB baut im Ballungsraum Hannover bis zum Jahr 2000 eine neue S-Bahn auf, um auf den Gleisen in dieser Region den Nahverkehr vom Fernverkehr zu trennen. Die Planungen sehen ein 226 Kilometer langes Netz vor. In einer ersten Baustufe entstehen zwischen Hannover und Seelze auf 11 Kilometern zwei S-Bahn-Gleise, ferner ein zusätzliches, rund ein Kilometer langes Gleis östlich vom Hauptbahnhof Hannover und eine neue Station „Karl-Wiechert-Allee". Ab Mai 1998 sollen 21 neue Triebzüge der Baureihe 424 auf den Strecken von Stadthagen, Nienburg, Lehrte und Celle zum Hauptbahnhof Hannover fahren.

DB AG

Der ET 424 soll ab 1998 in Hannover fahren.

Lärmschutzwände

Mini-Wände, Mini-Kosten

■ Versuche entlang der Bahnstrecke Augsburg – Donauwörth ergaben, daß neue, nur 74 Zentimeter hohe Lärmschutzwände genauso effektiv sind wie Zwei-Meter-Elemente. Laut Umweltbundesamt kosten die Mini-Wände nur die Hälfte und stören weder Sicht noch Kleinklima.

Fahrzeugleasing bei der DB

Finanzjongleur Bahn

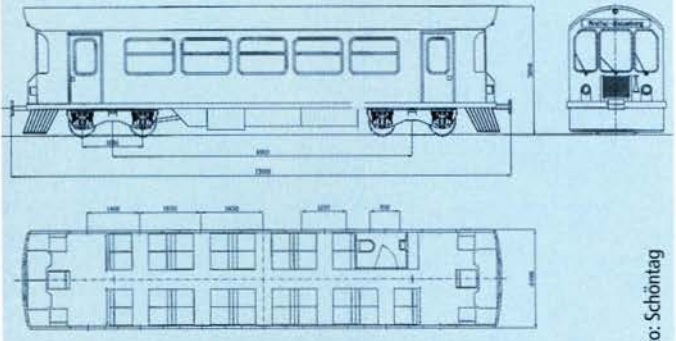
■ Die DB verkaufte fünf ICE-Züge, die 75 im Großraum München eingesetzten Doppelstockwagen und die neuen, für ehemalige DR-Strecken bestimmten Doppelstock-Steuerwagen an eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bank, um sie anschließend zu leasen. Die Zinsbelastung soll 5,31 Prozent betragen und gegenüber der üblichen Kreditfinanzierung jährlich etwa 13 Millionen Mark einsparen. Der bei der DB AG für die Finanzen zuständige Vorstand Diethelm Sack plant weitere Geschäfte dieser Art. Das System stammt aus den USA und heißt dort „Dole Pickle Lease".

Berliner U-Bahn-Tunnel

Bausünden im Untergrund

■ In den vergangenen Jahrzehnten entstanden in West-Berlin für mehr als 450 Millionen Mark U-Bahn-Tunnel, die von den Berliner Verkehrsbetrieben vollkommen ungenutzt blieben – so zum Beispiel zwischen den Bahnhöfen Walther-Schreiber-Platz und Rathaus Steglitz für 210 Millionen Mark und am Innsbrucker Platz für 25 Millionen. Die Bauverwaltung lehnt es daher ab, beim Bau der Fernbahntunnel im Tiergarten eine weitere, 50 Millionen Mark teure Trasse freizuhalten, dieses Mal für die S-Bahn.

Das 1 : 1-Modell bei der Präsentation in Mügeln.



Zeichnung des Schmalspur-Triebwagens.

Foto: Schöntag

Berliner U-Bahn-Triebwagen

Doppelstöckiger Schrott

■ An der DB-Strecke Güsen – Jerichow stapeln sich U-Bahn-Züge der früheren Ost-Berliner BVG. Es handelt sich um ehemalige S-Bahn-Züge der Baureihen ET und EB 165, aus denen zwischen 1962 und 1987 U-Bahnen für Großprofilstrecken entstanden. Die Umbaubahnen waren allerdings schwer, verbrauchten viel Strom und kosteten im Unterhalt zuviel. Anstelle der ausgemusterten Einheiten fahren nun die Typen D und D L der früheren West-Berliner-BVG.

Foto: Guther

Aus Platzmangel mußte ein Wagen im 2. Stock gelagert werden.

Top + Flop

Top: 2 Tage – 4 Mark

Als umweltfreundliche Anbieter stellten sich die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) den Gästen der Weltklimakonferenz vor. Vier Mark kostete der Sonderfahrschein in Form eines Buttons, der am Wochenende vom 1. und 2. April einem Erwachsenen und einem Kind freie Fahrt im gesamten Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Region Berlin-Brandenburg gewährte. Umweltschutzorganisationen und Senat hatten die Berliner aufgerufen, an diesem Wochenende das Auto stehen zu lassen. Alle Button-Inhaber nahmen zudem an einer Verlosung teil. Auf der Klimamesse unter dem Funkturm präsentierte die BVG einen neuen, schadstoffarmen Doppeldeck-Bus und die neue Niederflurstraßenbahn, die nach der mißglückten Premiere letztes Jahr inzwischen im Planbetrieb unterwegs ist. Zwischen den Veranstaltungsorten der Konferenz pendelten moderne, erdgasgetriebene Linienbusse.

Preiswert: Mit dem Button konnte man für vier Mark zwei Tage beliebig viel fahren.

Flop: Jugend fährt teurer

Zum 1. Februar hat die Bahn das Tramper-Monats-Ticket ersatzlos abgeschafft. Der Verkauf habe sich nicht mehr rentiert, weil weniger Jugendliche als erwartet das Angebot genutzt hätten, hieß es aus der Bahnzentrale. 1994 fand das Tramper-Monats-Ticket exakt 52 763 Käufer. Das sind im Monat knapp 4400 Karten – zu wenig, meint die nun betriebswirtschaftlich denkende Bahn. Für die Ferienzeit im Sommer seien aber speziell auf die Zielgruppe Schüler ausgerichtete Angebote geplant. Bis dahin und außerhalb der Ferien müssen Jugendliche die BahnCard erwerben, wenn sie billiger fahren wollen. Nach 881 Kilometern rentiert sich die 110 DM teure BahnCard im Tarifgebiet West, nach 1101 Kilometern im Tarifgebiet Ost. Doch wer mehr als 1921 bzw. 1901 Kilometer fährt, zahlt mit BahnCard mehr als früher mit Tramper-Monats-Ticket ohne ICE-Berechtigung, das 350 DM im Westen und 300 DM im Osten kostete. Das wiedervereinigte Deutschland kennenzulernen wird für Jugendliche teuer.

Teuer: Jugendfahrten ohne Tramper-Ticket.

Eine Lok, zwei Nummern

Ideenreiche DB

■ Die DB AG zeigt sich neuerdings sehr flexibel. Eine in Aue z-gestellte Lok trug gleich zwei Nummern: am Führerstand 201 833-1, auf dem Vorbau 204 448-5. Vielleicht gehört eine Lokseite dem Geschäftsbereich Nahverkehr, die andere dem Fernverkehr.

Foto: Möckel

201 833 und 204 448 in Aue.

DB-Fahrweg

Gütertrennung

■ Die DB AG will das Schienennetz für Personen- und Güterverkehr trennen. Das 3250 Kilometer lange H-Netz soll vom Güterverkehr nicht behelligt werden. Auf dem 4100 Kilometer langen G-Netz könnten Güterzüge die Knoten des Personenverkehrs umfahren. Auf dem M-Netz bleibt es dagegen beim gemischten Personen- und Güterverkehr.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Neue Baureihen 755, 756

Unbekannte Größen

■ Die DB sorgt durch Umzeichnungen für neue Baureihen. Zu den letzten Errungenschaften zählen die Baureihen 755 und 756. Hinter der 755 025 verbirgt sich die Berliner 112 025, die seit 1991 von Halle aus für Versuchsfahrten eingesetzt wird. Die nun als 756 624 bezeichnete frühere 311 624 dient zum Test neuer Motoren. Auch die sechs für Rettungszüge bestimmten Loks der Baureihe 214 tragen inzwischen mit der Baureihennummer 714 eine Bezeichnung für Bahndienstfahrzeuge.

Foto: Osenbrügge

Die Tunnelhilfslok 714 251 in Kassel.

Signalbrücke Wiesenburg

Rettung in letzter Minute

■ Das sächsische Denkmalamt verhinderte in letzter Minute, daß die unter Denkmalschutz stehende Signalbrücke im Bahnhof Wiesenburg abgerissen wird. Das Verkehrsmuseum Dresden bemüht sich nun in Verbindung mit dem Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde darum, das Relikt aus den Anfangsjahren der mechanischen Stellwerkstechnik am jetzigen Standort zu erhalten. Falls dies nicht möglich ist, soll die Signalbrücke demontiert und im Schaubereich des Dresdner Verkehrsmuseums aufgestellt werden. Verhandlungen mit dem Regionalbereich Netz der DB AG in Plauen laufen bereits seit einer Weile.

Foto: Hubrich

Duewag-Zweirichtungswagen der BOGESTRA.

Duewag-Gelenktriebwagen

Rückzug auf Raten

■ In nächster Zeit sollen bei der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn, kurz: BOGESTRA, die Duewag-Zweirichtungs-Gelenktriebwagen von den Gleisen verschwinden. Von diesen Fahrzeugen baute Duewag zwischen 1957 und 1973 insgesamt 201 Exemplare, 91 davon erhielt die BOGESTRA. Zur Zeit verkehren noch einige dieser Straßenbahnen in der Ursprungsfarbe Elfenbein-Grün auf der Linie Wanne-Eickel Hbf – Bochum-Hustadt.

Umbau der V 100.4

Neue Lok zum halben Preis

■ ABB Henschel rüstet fünf Werks-Dieselloks der Baureihe V 100.4 und eine V 60 mit neuem Dieselmotor, Bremsmodul und Diagnosesystem aus. Beim Auftraggeber, der Eko Stahl AG in Eisenhüttenstadt, fahren bereits vier von Henschel modernisierte V 60. Der Umbau, der die Loks leistungsfähiger und wirtschaftlicher machen soll, kostet rund eine Million Mark, etwa die Hälfte eines Neubaus.

Foto: Bialek

Letzte Fahrt der Orber Kleinbahn.

Orber Kleinbahn

Letztes Geleit

■ Die Nebenbahn von Wächtersbach nach Bad Orb fuhr am 4. März zum letzten Mal. Ein Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt gab den Kreiswerken Gelnhausen die Schuld an einem Unfall, bei dem ein Mädchen aus Bad Orb von einem Zug der Bahn überfahren wurde. Die Kreiswerke müssen hohen Schadenersatz leisten. Da sich ein ähnlicher Unfall an den fünf unbeschrankten Bahnübergängen jederzeit wiederholen könnte, stellten die Kreiswerke den Betrieb nun ganz ein.

Magdeburger Hafenbahn

Weiß-blaues Wunder

■ Die Lok 9 der Magdeburger Hafenbahn erhielt während ihrer Instandsetzung in Chemnitz eine umweltfreundliche elektrische Vorwärmanlage und den neuen weiß-blauen Anstrich der Hafenbahn. Die Magdeburger Hafen GmbH betreibt ein 55 Kilometer langes Gleisnetz; außer vier Loks der Baureihe V 60 sind eine V 22, eine V 15 und eine V 10 B vorhanden. Die Loks werden in einem kleinen, sechsständigen Ringlokschuppen gewartet; vor dem Schuppen befindet sich eine 1914 gebaute Drehscheibe mit nur 6,75 Metern Durchmesser.

Foto: Gattermann

Dieselloks Nummer 2 und 7 der Magdeburger Hafenbahn.

Zwischenhalt

■ Hessen will sich bemühen, auch regionalen Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Gedacht ist an regionale Taktzüge mit Containern aller Art.

■ Durch die neue Stromleitung Lehrte – Heeren – Kirchmöser sind die früheren Bahnstromnetze von DB und DR seit März erstmals verbunden.

■ Nach einem Gerichtsurteil muß die DB sicherstellen, daß bis zum Jahr 2000 Züge, die über die Eisenbahnbrücke in Hochdonn fahren, mit geschlossenen Toilettensystemen ausgerüstet sind.

■ Verkehrsminister Wissmann will den Baubeginn der ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig auf 1998 verschieben.

■ Ein Ausrüster für Hüttentechnologie verlegt seinen Betrieb von Düsseldorf nach Hilchenbach an die Strecke Siegen – Bad Berleburg. An täglich 500 Tonnen Ladegut hat die DB kein Interesse und verweist auf Speditionen.

■ Zwischen 1990 und 1994 führte die DB insgesamt 1092 Transporte durch, die

Bahnhof Goyatz

Land finanziert Parkplatz

■ Das Gelände des früheren Bahnhofs Goyatz der Spreewaldbahn wird mit dem Geld des Landes Brandenburg zu einem Parkplatz umgestaltet. Dagegen muß für die nun schon seit vier Jahren laufende Renovierung des daneben stehenden Empfangsgebäudes die Gemeinde das Geld aufbringen.

Foto: E. Preuß

Ex-Bahnhof Goyatz der Spreewaldbahn.

Diesellok der HGK

Arbeitspferd im Hafen

■ Seit Mitte Januar ist bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) die umgebaute Diesellok DH 31 im Einsatz. Die Lokfabrik ABB Henschel baute das Fahrzeug in Kassel um. Der Achtzylinder-Dieselmotor mit einer maximalen Leistung von 800 kW stammt von Caterpillar.

Foto: Naumann

Die V 31 fährt als DH 31 bei der HGK.

Kirnitzschtalbahn

Oldie-Treffen

■ Auf der Kirnitzschtalbahn fuhren am 24. und 25. Februar nur Oldtimer: im Liniendienst die Wagen mit den Nummern 8 und 4 (Baujahre 1938 und 1943), Sonderfahrten mit den Wagen 5 (1928) und 9 (1925). Der Triebwagen 9, der von der Lockwitztalbahn stammt, ist das einzige Meterspurfahrzeug in Europa mit einstellbaren Lenkachsen. Im Sommer verkehren auf der Kirnitzschtalbahn täglich drei Zuggarnituren zwischen Bad Schandau und dem Lichtenhainer Wasserfall.

TV Tips

■ **„Eisenbahn-Romantik":**
Südwest 3 bringt die beliebte Reihe donnerstags um 18.50 Uhr. Wiederholung: Freitag, 16.00 Uhr, auch über Astra. Am 25. 5. keine Sendung, dafür 26. 5., 16.00 Uhr. Wiederholung in 3sat: 2. 5., 15.40 Uhr, 23. 5., 15.50 Uhr.

„Bahnhöfe in Europa":
Neunteilige Reihe des NDR. Wiederholung in 3sat ab Dienstag, 30. 5., 10.30 Uhr.

„Erlebnisreisen":
Sonntag, 30. 4., 19.45 Uhr auf WDR 3: „Mit Volldampf durch die Eifel und Ardennen – eine Reise mit der historischen Venn-Bahn".

Foto: Biewer

Oldtimer-Parade in Bad Schandau. Von rechts: Triebwagen 9, 5, 8 und 4.

nach dem Atomgesetz genehmigungspflichtig waren.

■ Mit den seit März im Raum Güstrow fahrenden 628/928 setzt die Bahn diese Triebzüge erstmals im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern ein.

■ In Falkenberg (Elster) darf das Kreuzungsbauwerk für die Strecke Cottbus – Leipzig wegen Schäden nur noch mit 10 km/h befahren werden.

■ Im Raum Freiburg werden Fahrscheine der Bahn gegen einen Aufpreis von zehn Mark per Fahrradkurier zugestellt.

■ Bahnchef Dürr fordert, daß die Bundesregierung und das Eisenbahn-Bundesamt die noch geltenden Vorschriften für die DB entstauben.

■ Die Eisenbahngesellschaft Oldenburg-Ostfriesland will die seit 1993 stillgelegte Strecke Aurich – Abelitz reaktivieren.

■ Zum Fahrplanwechsel endet der Personenverkehr auf der Strecke Korbach – Bad Wildungen.

■ Ende Mai schließt die DB ihre 800 Reisegepäckschalter ersatzlos. Künftig müssen Fahrgäste ihr Gepäck immer mit einem Kurierdienst verschicken.

■ Am 20. Februar meldete die Bremer Waggonbau, die frühere Hansa-Waggon, Konkurs an.

■ Im Jahr 2000 sollen die ersten S-Bahnen im Raum Mannheim und Ludwigshafen fahren. Ludwigshafen erhält dafür einen neuen S-Bahnhof Stadtmitte.

■ Die Südwestdeutsche Verkehrs-AG und die Freiburger Verkehrs-AG wollen die Linie Freiburg – Breisach zur S-Bahn ausbauen.

■ Die DB AG stellt 1995 zusätzlich 1000 Auszubildende als Industriemechaniker, Elektroniker, Tiefbaufacharbeiter und Gleisbauer ein.

■ Die Rödentaler Eisenbahnfreunde wollen auf dem alten Coburger Lokschuppengelände ein Dampflokmuseum einrichten.

■ Die Städte Lindau und Bregenz fordern den Bau eines Bahntunnels durch den Pfänder, um die Bodensee-Strecke vom Güterverkehr zu entlasten.

■ Die ÖBB erhöhte die Zeitkartenpreise zum 1. März um rund acht Prozent. Österreichs Pendler fahren trotzdem um die Hälfte oder zwei Drittel billiger als die deutschen und schweizerischen.

■ In einer Ausschreibung bewarben sich sechs in- und ausländische Firmen um die Lieferung von 60 Doppelstockwagen an die ÖBB. Entscheidend für die Vergabe soll ausschließlich der Preis sein.

■ Die SBB kaufen möglicherweise als Ersatz für die sieben Am 4/4 (ex V 200 der DB) Maschinen der DB-Baureihe 215.

■ Am 16. Februar beförderte die SBB am Gotthard Züge mit brutto 139 126 Tonnen Last und erzielte damit einen neuen Rekord.

■ Das Eisenbahnmuseum Utrecht in den Niederlanden bekam zwei alte königliche Reisezugwagen geschenkt.

■ Die europäische Investitionsbank gewährt der Italienischen Eisenbahn etwa 700 Millionen Mark Kredite zum Ausbau der Brennerbahn.

■ Seit dem 6. März fährt der schwedische X 2000 auch zwischen Stockholm und Malmö. Die Reisezeit verkürzte sich auf rund fünf Stunden.

■ Die tschechische Eisenbahn erhöhte ihre Fahrpreise im April um bis zu 60 Prozent.

Lok 262 ab 1996 in Betrieb

Frankfurter unter Dampf

■ Die ehemalige Lok 262 der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn, die jetzt einem Schweizer Verein gehört, soll voraussichtlich Ende 1996 wieder dampfen. Der Kessel befindet sich schon seit März zur Hauptausbesserung in Meiningen. Die von Henschel in Kassel gebaute 262 war ein Neubau für die Frankfurt-Königsteiner Bahn. Die Lok mit der Achsfolge 1'D 1' weist einige Ähnlichkeiten mit der etwas früher gebauten Baureihe 82 der DB auf. Die am 19. April 1954 in Dienst gestellte 262 war für ein Tempo von 85 km/h zugelassen. Zum 22. August 1969 stellte die Bahngesellschaft sie mit Ablauf ihrer Untersuchungsfristen ab.

Foto: Mag. Alfred Luft

Lok 262 der Frankfurt-Königsteiner Bahn 1967.

142 in der Schweiz

Einwanderer-Karriere

Foto: Willen

Die erste Werbelok vor einem Güterzug.

■ Die ehemaligen DR-142 sind bei der Mittelthurgau-Bahn mittlerweile unentbehrlich geworden. Eine Lok erhielt nun einen Werbeanstrich, zwei weitere folgen noch. Zwei Maschinen sollen für Kantonalbanken werben. Die Bahn Gruyère-Fribourg-Morat kaufte von der Lokoop zwei ehemalige 242. Diese Lokomotiven erhalten eine Vielfachsteuerung, die es ermöglicht, daß sie mit allen Baureihen ab der Re 4/4 II in Vielfachsteuerung fahren können. Sieben Loks sollen noch in die Schweiz kommen, zudem zwei Tausch-Drehgestelle einer 109, die die Mittelthurgau-Bahn benötigt, um mit dem Orient-Express 120 km/h fahren zu können.

Spitzenergebnisse für SBB

Gipfelstürmer mit Verlusten

■ Die Schweizerischen Bundesbahnen erreichten 1994 im Personenverkehr und beim Gütertransit Höchstwerte. Im internationalen Reiseverkehr mußte die SBB zwar Einbußen hinnehmen, aber mit 269 Millionen Bahnfahrten ergab sich doch ein neuer Rekord. Etwa 740 000 Reisende nahmen im Herbst die „Tageskarte zum Spottpreis" in Anspruch. Obwohl die Tonnage im Güterverkehr um 7,7 Prozent gegenüber 1993 stieg, sanken die Einnahmen um 5,3 Prozent. Der Fehlbetrag blieb mit 198 Millionen Franken leicht unter dem Anfang 1994 prognostizierten Wert von 204 Millionen.

Foto: Willen

Die dritte neue 465 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) unternahm am 17. März vor dem IC 757 Zürich – Chur ihre Abnahmefahrt, hier in Sargans fotografiert.

Foto: Willen

Die Ruhrkohle AG verkaufte drei Akku-E-Rangierloks (AEG/Henschel 1966) an die Bodensee-Toggenburg-Bahn. Das Bild entstand während der Überführungsfahrt am 15. März.

FRAGE ? ZEICHEN

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

Foto: Schmidt

■ Südlich von Zwickau, inmitten des Vogtlandes, befindet sich unweit der tschechischen Grenze eine Stadt mit einem dörflichen Namen, die bis zur Bahnreform das südlichste Bahnbetriebswerk der Deutschen Reichsbahn beherbergte. An der Hauptstrecke Plauen – Bad Brambach gelegen, setzte dieses Betriebswerk über lange Zeit vor allem Lokomotiven der Reichsbahnbaureihen 38.2-3, 75.5 und 94.20 ein. Wegen ihres langen, flachen Schlepptenders mit den auffälligen Rollgeräuschen gaben die Eisenbahner der 38.2-3 einen treffenden Spitznamen. Wie lautet dieser Name und wie heißt die Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Mai 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 Märzheft lautete „Oberhof". Die 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen" haben gewonnen: Sven Ackermann, 35394 Gießen; Martin Brandt, 78467 Konstanz; Richard Bunselmeyer, 14478 Potsdam; Jörg Deibner, 14770 Brandenburg; Kurt Fien, 72458 Albstadt; Bernd Fischer, 99425 Weimar; Herbert Fuchsbauer, 90425 Nürnberg; Michael Gauß, 97980 Bad Mergentheim; Benedikt Grunau, 23966 Wismar; Günter Halter, 65929 Frankfurt; Franz-Josef Hanke, 96215 Lichtenfels; Hans Heilmeier, 85354 Freising; Thomas Jacob, 30173 Hannover; Siegfried Kösling, 23714 Malente; Gerhard Krause, 12157 Berlin; Joachim Löhrhoff, 45663 Recklinghausen; Gerhard Marahrens, 31137 Hildesheim; Andreas Müller, 15232 Frankfurt; Ina Pachmann, 09111 Chemnitz; Helmut Rieke, 42277 Wuppertal; Horst Rudolph, 33813 Oerlinghausen; Hans-Hugo Schmiegel, 39606 Osterburg; Klaus-Dieter Schünemann, 45889 Gelsenkirchen; Robert Seidenath, 54317 Gusterath; Manfred Simon, 09116 Chemnitz; Renate Stickann, 28717 Bremen; Wilfried Thiele, 18299 Kankel; Wilhelm Weber, 53925 Kall-Wallenthal; Karl-Heinz Wellnitz, 04860 Torgau; Markus Winkler, 95032 Hof.