

Oktober 1997

Modell Eisen Bahner

DM 5,50
Nr. 10/1997

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

E13411



BASTELTIPS

- Windkraft für H0-Anlage
- Kurzkupplung für TT
- Holzabfall im Güterwagen
- Kanalrohr vom Halm
- Origineller Lagertank

Vorbild für Ihr Modell

Formsignale richtig einsetzen

Mit Liebe zur Geschichte

Zehn Meter Bahnhof in H0

Jubiläum bei Familie Z

Fest auf kleinstem Gleis

- TESTS** VT 08 von Lima
- Landi-Lok von Roco
- Formsignale von H0 bis Z

WERKSTATT

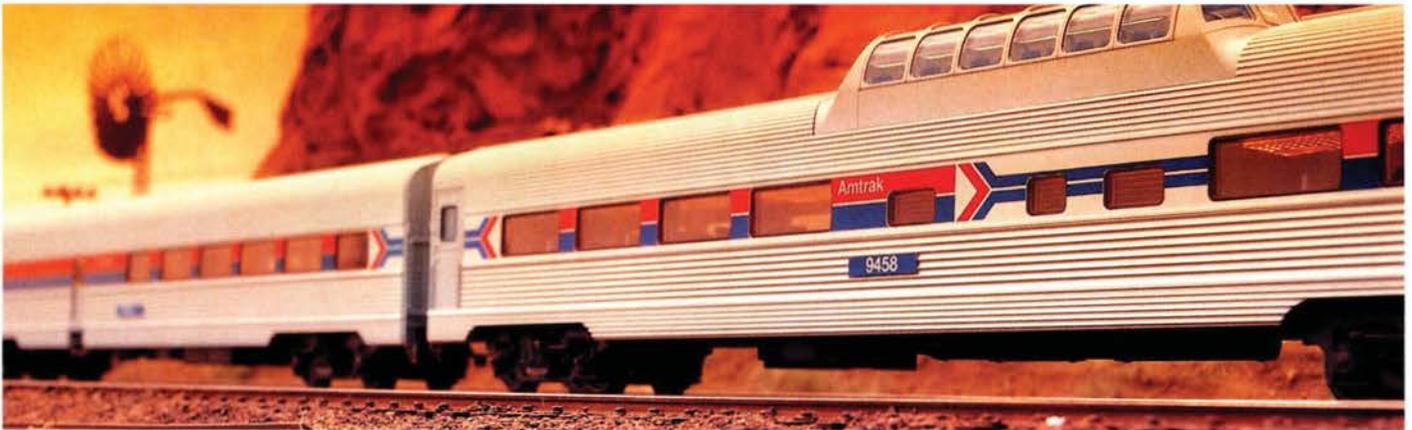
- Taigatrommel aufgerüstet
- Spur Z unter Käseglocke
- Spritzenhaus neu bedacht

Wie die DB vor 20 Jahren die Öl-Loks abstellte

Daumen drauf – Dampf aus

● Technik ● Einsätze ● Rekorde





Der amerikanische Traum.

Der Streamliner: Über Jahrzehnte der Inbegriff des amerikanischen Luxuszuges, Schauplatz von Romanen und Filmen, Traumzug zahlreicher Eisenbahnfans. Diesen Traum haben wir bei Märklin in H0 zuendegeträumt und anhand der Originalpläne nachgebildet. Das Besondere unserer sechs verschiedenen Typen sind die stromlinienförmig profilierten Wagenkästen, die in einem speziellen Strangpreß-Verfahren in einem Stück aus Aluminium hergestellt werden. Das eloxierte Leicht-

metall gibt die silbriggänzende Anmutung der Originale perfekt wieder. Zahlreiche angesetzte Details, superfeine Drehgestelle und authentische Beschriftungen vervollkommen die Optik. Elektrisch leitende Kurzkupplungen und Innenbeleuchtungen gehören zum hohen Serienstandard. Als Zuglok eignet sich die F7 in Doppel- oder Dreifachtraktion, ebenfalls im Auftritt der Amtrak. Den Streamliner gibt es nur als Wagen-Set in einer einmaligen Serie 1997.



Der Edle mit dem Eierkopf
Als TEE „Saphir“ hat Lima den VT 08 für Epoche 3-Bahner neu aufgelegt. Auf der Teststrecke konnte der vierteilige Zug zeigen, ob die Technik hält, was die Optik verspricht. Das Ergebnis ab **Seite 74**.

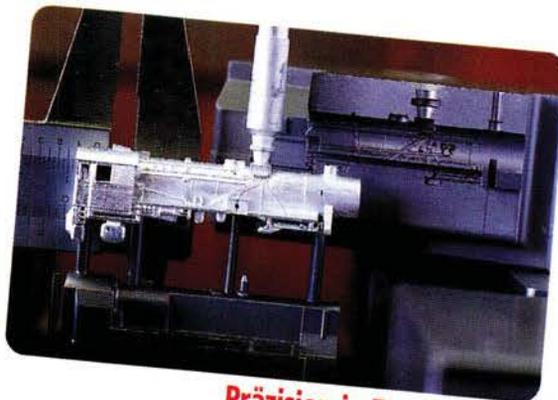
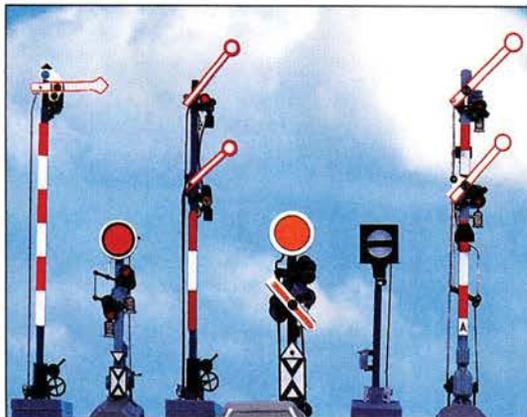


Erinnerung

1977 war Schluß – im Bereich der DB wurden nach 142 Jahren die Dampflok auf Abstellgleis geschickt. Technik und Einsätze der letzten Öl-Dampfer ab **Seite 12**.

Formen-Vielfalt

Formsignale sind im Original und auf der Anlage ein optischer Blickfang. Zum Vorbildteil (Seite 30) gehört der Test der gängigsten Modelle von Z bis H0 ab **Seite 68**.



Präzision in Z

Vor 25 Jahren hat Märklin die Spur Z vorgestellt. Filigraner Modellbau und technische Präzision beeindrucken heute noch immer. Geschichte und Fertigung ab **Seite 50**.

Kleine Katastrophe

Szenen des Eisenbahnalltags im Bahnhof Pforzen zeigt die Clubanlage der Eisenbahnfreunde Kaufbeuren im Allgäu. Auch der Nachwuchs kommt zum Zug. **Seite 92**.



VORBILD	TITELTHEMA	
	Langläufer	Sie waren die Stütze des schweren Güter- und des Fernverkehrs: die ölgefeuerten Dampflok der DB. 1977 war auch für sie Feierabend 12 ◀
	DREHSCHIBE	
	Namen + Nachrichten	..... 4
	Im Zugzwang	Zwei sächsischen Schmalspurbahnen droht ohne Konzeptionen das Aus 24
	LOKOMOTIVE	
	Nordlicht	Anheizen der 042 271 - mit kleinen Pannen 20
	GESCHICHTE UND GESCHICHTEN	
	Stadt-Verkehr	Seit 25 Jahren fährt der ET 420 zuverlässig als S-Bahn im Nahverkehr 26
	Förmliche Botschaft	Wo stehen bei der Bahn welche Signale? Teil 1 der Serie: Formsignale 30 ◀
MODELL	WERKSTATT	
	Im kleinsten Kreis	Wie die Z-Bahn in die Käseglocke kommt 54 ◀
	Karton-Bau	Ein festes Dach fürs Spritzenhaus 56 ◀
	Feinarbeit	Gützolds Taigatrommel wird aufgerüstet 58 ◀
	Basteltips	TT-Kurzkupplung, Windkraftanlage, Holzabfall, Kanalrohre, Lagertanks 60 ◀
	TEST	
	Der Berg ruft	Rocos Landi-Lok ist ein Kraftpaket 64 ◀
	Form-Vollendet	Welches Formsinal soll es denn sein? 68 ◀
	Aus dem Ei gepellt	Limas VT 08: edler Triebzug für große Radien 74 ◀
	Probefahrt	TT-Strassenbahn, Kaliwagen 78
AUSSERDEM	SZENE	
	Feinst-Mechanik	Warum und wie in Göppingen die Spur Z entsteht 50 ◀
	Neuheiten	..... 82
	Namen + Nachrichten	..... 86
	Kleinst-Bahn	Nebenbahnhofs-Atmosphäre in Z 88
	Lokal-Kolorit	Zehn Meter detaillierten Bahnhof zeigt die Clubanlage aus Kaufbeuren 92 ◀
	STANDPUNKT	..... 5
	IMPRESSUM	..... 6
	GÜTERBAHNHOF	..... 34
	FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT	..... 38
TREFFPUNKTE	..... 80	
BAHNPOST	..... 77	
BUCHTIPS	..... 62	
VORSCHAU	..... 98	

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Foto: J. Bögelspacher

Der 17. Juli war der letzte Einsatztag des „Sonntagswagen“.

Trossinger Eisenbahn

Abschied vom „Sonntagswagen“

■ Nach über 60 Jahren stellte die Trossinger Eisenbahn am 17. Juli 1997 ihren einzigen vierachsigen Triebwagen ab. Das 1938 von der Lokomotivfabrik Esslingen gebaute Fahrzeug wurde erst 1989 in Rastatt restauriert und in den ursprünglichen Farben rot-beige lackiert. Da der Triebwagen mit 300 kW der stärkste war, wurde er auf der 4,3 Kilometer langen Privatbahn meist im Güterverkehr eingesetzt. Wegen seiner seltenen Einsätze im Personenverkehr erhielt er von den Anwohnern den Spitznamen „Sonntagswagen“. Mit der Einstellung des Güterverkehrs auf der Trossinger Eisenbahn verlor der Sonntagswagen sein Einsatzgebiet. Auch die notwendige Ausbesserung lehnte der Trossinger Gemeinderat ab. Stattdessen beschloß man, das Fahrzeug abzustellen.



Foto: Ch. Fricke

Im Hannover-Wülfel stand der antriebslose Pendolino.

Baureihe 610

Schnellfahr-Versuche für Siemens

■ Am 8. August unternahmen Siemens Verkehrstechnik und die Abteilung Basistechnologie der DB AG Minden (ehemaliges BZA) auf der Neubaustrecke Hannover - Göttingen Hochgeschwindigkeits-Fahrten. Man testete einen Pendolino der Baureihe 610 bei einer Geschwindigkeit von 275 km/h. Dabei wurde der antriebslose Pendolino von einer 103 gezogen. Die Versuche dienten zur Erprobung neuer Neigetechneik-Drehgestelle von Siemens, die beim geplanten Neigetechneik-ICE verwendet werden sollen.

VT 185 254

Fristverlängerung genehmigt

■ Der im Bh Stralsund beheimatete Traditions-Triebwagen 185 254 wird aufgearbeitet. Nach einem schweren Defekt im Mai und abgelaufenen Untersuchungsfristen genehmigte die Bahn AG nun die Aufarbeitung des Fahrzeuges. Allerdings sollen die Fristen erst einmal nur um ein weiteres Jahr bis 1998 verlängert werden. Inzwischen werden der 185 254, der dazugehörige Beiwagen 197 808 und der letzte Stralsunder Holzroller 109 048 von einer BSW-Gruppe des Bh betreut.



Foto: F. Muth

Alte und neue Triebwagen hintereinander – Talent und Schweine- schnäuzchen auf der kleinen Ausstellung in Schönberg.

Kiel – Schönberger Eisenbahn

Moderne Triebwagen zum 100. Geburtstag

■ Alle Festredner zum 100. Jubiläum der Kiel – Schönberger Eisenbahn (KSE) waren sich einig: Möglichst bald sollen wieder Personenzüge auf der KSE fahren. Ende Juni hat das Land Schleswig-Holstein dazu eine Untersuchung in Auftrag gegeben. Für die Feierlichkeiten am 9. und 10. August luden die Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH (VKP) als Muttergesellschaft der Bahn drei moderne Triebwagen nach Schönberg ein. Damit wollte die VKP der Bevölkerung zeigen, wie moderner Personennahverkehr aussieht. Regioshuttle, Talent

und ein Triebwagen der AKN verkehrten zwischen Kiel und Schönberg wechselweise im 30-Minuten-Takt. Trotz bestem Badewetter war die Veranstaltung sehr gut besucht. Derzeit verfügt die VKP nur über die Diesellok V 155, mit der Kohlezüge zum Kraftwerk Dietrichsdorf geschleppt werden. Diese Züge bilden rund 90 Prozent des Güteraufkommens der KSE. Außerdem bedient die V 155 den Ostferhafen in Kiel. Das Geschäftsjahr 1996 konnte die Bahngesellschaft mit einem kleinen Gewinn abschließen.

Der 670 006 absolvierte am 17. Juni zwischen Zwickau und Wiesenburg Geschwindigkeits-Meßfahrten.



Foto: M. Klaus

Eine Frage des Geldes

Als die DB 1977 ihren letzten Dampflok plakatig das Rauchen abgewöhnte, war das nicht nur für Eisenbahnfreunde ein Trauertag, sondern auch für viele Bahnbenutzer. Denn die Erinnerungen an die Fahrt mit dem Schülerzug hinter einer 86, an die Urlaubsreise mit der P8 in den Schwarzwald oder der 01 nach Westerland werden immer schöner, je länger sie zurückliegen. Längst ist vergessen, wie man sich damals über Ruß, Rauch, Lärm, schlechten Fahrkomfort und lange Reisezeiten geärgert hat. Aber die Bahn lebt nicht von der Nostalgie, sondern von der Gegenwart und ihrem Erfolg am Markt. Wer möchte heute schon auf die die Annehmlichkeit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit einer modernen S-Bahn, eines InterRegio oder eines ICE verzichten? Die Bahn mußte und muß sich weiterentwickeln, um im europäischen Wettbewerb der Verkehrsmittel mithalten zu können. Wo sie dies nicht oder zu spät tat – siehe Güterverkehr – büßte sie Marktanteile ein und mußte komplette Betriebsteile schließen. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist deshalb auch das eröffnete Stilllegungsverfahren für zwei stark defizitäre sächsische Schmalspurbahnen nicht zu kritisieren. Überdies haben die regionalen Gebietskörperschaften als Nutznießer der Bahnen es bis heute nicht geschafft, sinnvolle Konzepte für eine wirtschaftliche Nutzung vorzulegen. Niemand kann von der DB AG erwarten, daß sie nur fährt, zahlt und schweigt. Andererseits gibt es aber auch bei der Bahn AG offenbar immer noch Mitarbeiter, denen wirtschaftliches Denken fremd ist. Wer allen Ernstes einen „Innovationszug“ plant, der den Fahrgästen im Nahverkehr Internet-Terminals, TV-Geräte, Sitze mit Kopfhöreranschluß oder gar eine Bordbar anbieten will, der hat zuviel Geld – oder er kann damit nicht umgehen. Dann wäre eine Subventionierung der Sächsischen Schmalspurbahnen allemal sinnvoller. Zumal auch das die Bahn erst ziemlich spät begriffen hat – zu ihrer Zukunft gehört untrennbar auch ihre Geschichte.



Michael Diestel

Als Abschiedsfahrt waren 5145.11 und 5145.16 am 1. Juni in Neuberg zu der Münz unterwegs.

Blauer Blitz

Letzte Einheiten abgestellt

■ Mit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni endete endgültig der Einsatz der ÖBB-Triebwagen der Baureihe 5045/5145. Lediglich zwei Fahrzeuge hält die ÖBB weiterhin für Sonderfahrten vor. Die ersten acht Trieb- und Steuerwagen wurden 1952 in Dienst gestellt. Die „Blauen Blitze“ setzte man in ihren Glanzzeiten im Städte-Schnellverkehr auf den noch nicht elektrifizierten Strecken in Österreich und im internationalen Fernverkehr ein. Ab 1971 befuhren sie meist die Strecken in Niederösterreich. Zum Schluß waren sie vor allem auf den Strecken Wien – Marchegg und Mistelbach – Laa an der Thaya im Einsatz.



Nach über 50 Jahren besitzt die Muskauer Waldeisenbahn wieder einen Salonwagen.

Waldeisenbahn Muskau

Salonwagen fertiggestellt

■ Über 2000 Arbeitsstunden waren für den Wiederaufbau des Salonwagens der Waldeisenbahn Muskau nötig. Bis etwa 1940 nutzte man das Einzelstück auf der ehemaligen Gräflich Arnimschen Kleinbahn für Ausflugsfahrten und Jagden in den großen Wäldern um Muskau. Nach 1945 wurde der Wagenkasten an einen Privatmann verkauft. Für den Neubau des Wagenkastens standen den Eisenbahnfreunden nur eine Handskizze und zwei Fotos zur Verfügung. Der Salonwagen hat 16 Sitzplätze und soll auf der Muskauer Waldeisenbahn nur zu besonderen Anlässen oder auf Bestellung fahren.

Adtranz Hennigsdorf

Triebzüge für Hongkong im Testbetrieb

■ Auf dem Testgelände in Hennigsdorf stellte Adtranz am 2. Juli den ersten Triebzug für Hongkong vor. Die Züge sollen auf der Tung Chung Linie den neuen internationalen Flughafen Chek Lap Kong mit Hongkong verbinden. Bereits 1994 erhielten Adtranz und der spanische Schienenfahrzeug-Hersteller

CAF den Auftrag zur Lieferung der insgesamt 23 Triebzüge im Wert von 437 Millionen Mark. Nach der Montage und der statischen Inbetriebnahme in Spanien werden die Fahrzeuge in Hennigsdorf getestet. Die siebenteiligen, 135 km/h schnellen Fahrzeuge sollen in Hongkong auch im Berufsverkehr eingesetzt werden.

Der erste Triebzug für Hongkong wurde am 2. Juli in Hennigsdorf getestet.



Foto: F. Heilmann



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

CHEFREDAKTION

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

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

REDAKTION

Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Dr. Karlheinz Haucke, Dr. Frank Kind,
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

Barbara Dürmberger

FOTOGRAFIE

Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER

Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers,
Joachim Bügel, Peter Federmann,
Christian Fricke, Elmar Haug, Falk Helfinger,
Marcus Henschel, Michael Hubrich,
Rolf Jünger, Georg Kerber, Frank Muth,
Manfred Lohkamp, 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 39,-
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 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: 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



Einem Teil dieser Ausgabe liegt eine Beilage der
Firma Westfalia-Werkzeugcompany,
58082 Hagen bei.

Baureihe 232

Super-Ludmilla

Die zur Niederlassung Erfurt gehörende Cargo-Lok 232 800 mußte am 22. Juli 1997 erstmals zeigen, was in ihr steckte. Dazu bestellte man extra einen 4000 Tonnen schweren Güterzug von Eisenhüttenstadt nach Seelze. Anstandslos beförderte die Maschine den genau 4050 Tonnen schweren Zug von Ziltendorf über Guben, Cottbus und Calau nach Falkenberg. Die angehängte „Angstlok“ kam nicht zum Einsatz. Die zuvor bei Probeeinsätzen in München aufgetretenen Probleme blieben im Güterzugeinsatz aus, da die fehlerhafte Leistungseinstellung vorher berichtigt wurde. Super-Ludmilla soll nun vor Müll- und Sandzügen in Richtung Berlin eingesetzt werden. Eventuell soll sie auch als Reserve für die Yeoman-Lok dienen. DB Cargo hat inzwischen das Werk Cottbus mit dem Umbau weiterer zwei Loks beauftragt.



Foto: J. Rech

Ab September soll der VT 611 auf der Lahntalbahn zum Einsatz kommen. Im Juli 1997 war 611 022 bei Norheim unterwegs.

Baureihe 611

NeiTech mit Verspätung

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG wird erst vom 15. Dezember 1997 an die Baureihe 611 auf der Lahntalbahn zwischen Gießen und Koblenz eingesetzt. Eigentlich sollten die Kurvenflitzer schon zum kleinen Fahrplanwechsel am 28. September 1997 den Nahverkehr übernehmen, aber die fehlenden Genehmigungen des Bundes-Eisenbahnamtes für die notwendigen Bauarbeiten an der Strecke sorgten für die Termin-Verschiebung. Da der VT 611 mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als die bisher eingesetzten Züge auf der Lahntalbahn verkehren soll, müssen zum Beispiel die Einschaltkontakte für die Bahnübergänge vorverlegt werden. Außerdem müssen die Außenschienen in den Kurven weiter überhöht werden, damit die elektronische Abstastung des 611 die neigewürdige Kurve erkennen kann. Das für zwei entgegenkommende NeiTech-Züge zu kleine Lichtraumprofil in den zahlreichen Tunnels der Lahntalbahn bringt signaltechnische und fahrplanorganisatorische Probleme mit sich. Die angekündigten Fahrzeitverkürzungen von bis zu 20 Minuten dürften sich damit nur schwer realisieren lassen.



Foto: J. Rech

Unter dem Motto „La Rotonde“ fanden zwischen dem 22. Juni und dem 20. Juli im Rahmen der Feierlichkeiten zum 150. Bahn-Jubiläum täglich Lokparaden statt. Die Firma „Vost-Alpine“ nutzte die Gelegenheit für eine Produktion von Bildern für einen Kalender. Dabei kam die 1893 gebaute Mallet-Lok 196 der Schweizer Central Bahn im Depot Délémont zum Einsatz.

Zwischenhalt

Die beiden Doppelstocktriebwagen 670 002 und 006 bewähren sich im Einsatz auf der Strecke Stendal – Tangermünde (KBS 269). Der im Bh Stendal als Reserve vorgehaltene 670 002 soll im Herbst den Verkehr auf der Strecke Hohenwulsch – Kalbe/Milde (KBS 307) übernehmen.

Obwohl die Schweizer Bundesbahnen ihre Einnahmen im Güterverkehr im ersten Halbjahr um rund 1,8 Prozent auf rund 463 Millionen Franken steigern konnten, erwirtschaftete man einen Fehlbetrag von 145 Millionen Franken.

Berlin-Zoo ist der unpünktlichste Bahnhof Deutschlands. Rund 61 Prozent aller Züge kommen hier zu spät an, ergab eine Untersuchung der Stiftung Warentest. Dresden belegt mit 56 Prozent den zweiten Platz, gefolgt von Mannheim mit 50 Prozent.

Um sich vom negativen Image des Transrapid zu trennen, soll der Magnetgleiter zukünftig als ICE 5 bezeichnet werden.

Nach knapp zweijähriger Bauzeit eröffnet die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) am 18. Oktober ihren neuen Betriebsbahnhof

Siemens Verkehrstechnik

E-Loks für Griechenland

■ Nach nur 16 Monaten Bauzeit verließ die erste E-Lok für die Organisation der griechischen Eisenbahnen (OSE) die Werkhallen der Krauss-Maffei Verkehrstechnik in München. Als General-Unternehmer erhielt Siemens Verkehrstechnik 1996 von der OSE den Auftrag, eine vierachsige Universallok zu liefern. Die als „HellasSprinter“ bezeichnete Maschine H 561 entstand auf der Grundlage des EuroSprinter. Insgesamt sechs der 5000 kW starken und 200 km/h schnellen Elloks liefert das Unternehmen nach Griechenland geliefert. Die OSE will sie ab Ende 1997 auf der ersten elektrifizierten Strecke Griechenlands zwischen Idomeni und Thessaloniki einsetzen.

Am 7. Juli stand H 561 nach Meßfahrten in Mannheim.



Foto: M. Leichsenring

Einsatzschwerpunkte der HSB-Triebwagen sind die Strecken Nordhausen – Ilfeld und das Selketal.

Harzer Schmalspurbahnen

Fahrgastzahlen gingen zurück

■ Erst Ende Juli legten die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) ihren offiziellen Jahresabschluß für 1996 vor. Trotz der Zuschüsse von Thüringen und Sachsen-Anhalt in Höhe von 12,5 Millionen Mark schloß man das Geschäftsjahr 1996 mit einem Minus von 1,5 Millionen Mark ab – immerhin rund zwei Millionen Mark weniger als 1995. Die HSB mußten im Personen- und Güterverkehr Umsatzrückgänge hinnehmen. Gegenüber 1995 benutzten rund 15 Prozent weniger Fahrgäste das Schmalspurnetz zwischen Gernrode, Wernigerode, Nordhausen und Hasselfelde. Während die Umsätze in den Bereichen Nordhausen mit 964 612 Mark und Gernrode mit 525 345 Mark recht konstant blieben, sank der Umsatz im Bereich Wernigerode um knapp 1,5 Millionen Mark auf 12 297 589 Mark. Die HSB begründet die Verluste mit dem kühlen Sommer 1996 und dem rückläufigen Tourismus im Harz. Mit Hinweis auf einen Kostendeckungsgrad von 10 bis 25 Prozent bei den Schmalspurbahnen an der Ostsee oder in Sachsen ist man bei den HSB der Meinung, eine Kostendeckung von 50 Prozent sei ein Erfolg.

in der Merseburger Straße. Rund 260 Mitarbeiter sind hier beschäftigt. Neben einer Werkstatt und einer Abstellhalle entstand in dem neuen Betriebshof auch ein Bahnstromwerk.

■ Die Deutsche Bahn AG will 1997 rund 160 Millionen Mark in ihren Güterwagenpark investieren. Dabei sollen 1 350 neue Güterwagen gekauft und weitere 600 gemietet werden.

■ Ab 28. September soll die Strecke Erfurt – Suhl – Meiningen wegen Bauarbeiten gesperrt werden. Dabei plant die Bahn AG die Sanierung der Brücken und Durchlässe sowie den Umbau der Bahnhofe in Rohr und Grimmenthal.

■ Die zwischen Saarbrücken und Frankfurt/Main eingesetzten NeiTech-Züge der Baureihe 611 sollen ab Herbst Zug-Fernsehen erhalten. Über Bildschirme und Bordlautsprecher wird den Reisenden dann ein deutscher Nachrichtenkanal angeboten.

■ Der Freistaat Thüringen beteiligt sich 1997 mit einem Zuschuß von rund 965 000 Mark an der Sanierung von Langsamfahrstellen im thüringischen Streckennetz.

■ Die Hörseltalbahn steigt auch in das Nahverkehrsgeschäft ein. Das Tochterunternehmen der DEG, zugleich auch die

Anschlußbahn der Eisenacher Opel-Werke, will drei geeignete Regio-Shuttles ab 1999 zwischen Vacha und Eisenach (KBS 575/576) einsetzen.

■ Die 99 6102 der Harzer Schmalspurbahnen dampft wieder. Die Mitglieder des Fördervereins „Selketalbahn“ arbeiteten die „Fiffi“ genannte Naßdampflok in jahrelanger Kleinarbeit wieder auf. Nach fast 10 Jahren auf dem Abstellgleis setzte der Förderverein die Maschine am 10. August 1997 erstmals vor einem Sonderzug auf der Selketalbahn ein.

■ Die Fahrzeuge der am 4. März 1995 stillgelegten Kleinbahn Wächtersbach – Bad Orb erwarb das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein. Zwei Dieselloks sowie ein Steuer- und Beiwagen, alle Baujahr 1958, gehören jetzt dem Museum.

■ Einen Wettbewerb der besonderen Art schrieb die DB AG in der August-Ausgabe ihrer Mitarbeiterzeitung „BahnZeit“ aus. Dabei rief man die Leser auf, neue Namen für die Geschäftsbereiche Netz, Personenbahnhöfe, Fern- und Nahverkehr vorzuschlagen.

■ Die DB AG-Tochter Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (DFO) nahm ihre neue Fähre „Schleswig-Holstein“ in Betrieb. Durch ihre beidseitigen Ladeklappen

kann die Fähre Passagiere, Autos und Züge in 45 Minuten, statt bisher einer Stunde, von Puttgarden nach Rodby bringen.

■ Auch 1997 will die Deutsche Bahn AG Personal abbauen. Bis Ende des Jahres sollen knapp 20 000 Stellen gestrichen werden.

■ Um den Nahverkehr attraktiver zu machen, bietet die Bahn AG den Fahrgästen der Regionalexpress-Züge zwischen Kassel und Frankfurt/Main probeweise Frühstück an.

■ Die Bauarbeiten für die 32 Kilometer lange S-Bahn zwischen Halle und Leipzig sollen am 1. Oktober beginnen. Rund 40 Millionen wird die neue Strecke kosten.

■ Noch in diesem Jahr will die Bahn AG das Gehalt ihrer Führungskräfte teilweise an die Pünktlichkeit der Züge koppeln, kündigte Personal-Vorstand Dr. Horst Föhr an. Bei Verspätungen gibt es dann weniger Geld.

■ „Locomotion“ heißt ein neuer Wettkampf der SBB. Die erste Meisterschaft im Lok-Wettziehen fand am 13. September im Bahnhof Luzern statt. Jede Mannschaft mußte dabei eine Lok 2000 über 15 Meter ziehen. Allerdings durfte die Mitglieder eines Teams nicht mehr als 750 Kilogramm auf die Waage bringen.



Foto: M. Henschel

Insgesamt 385 Kopfmodule für die Baureihe 152 entstehen seit Anfang Mai bei der Duewag in Düsseldorf. Bei Krauss-Maffei in München werden die Kopfmodule mit den Seitenteilen zusammengebaut. Insgesamt 85 Lokkästen werden seit Ende Juli im Duewag-Werk Krefeld komplettiert.

Blue Tiger

Probefahrten in Thüringen geplant

Der Blue Tiger aus dem Hennigsdorfer Adtranz-Werk ging am 7. August 1997 auf seine ersten Probefahrten. Während der Einsätze zwischen Falkenhagen und Hohen Neundorf wurden die Indusi, das Bremsverhalten sowie die Erwärmung der Bremssohlen und Radreifen getestet. Nach einer Langstrecken-Meßfahrt von Hennigsdorf über Dresden, Chemnitz und Zwickau nach München soll die Lok ab September in Umläufen des Bh Erfurt vor Güterzügen erprobt werden.

Bei der Leerprobefahrt pausierte der Blue Tiger in Falkenhagen.



Foto: D. Mayr



FRAGE

ZEICHEN

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



Foto: W. Pilkenrodt

Die 928/29 durch Heinrich I eroberte Haupt-Burg der slawischen Heveller fiel 1150 an den Markgrafen Albrecht den Bären, der hier seinen Herrschaftssitz einrichtete. Im späten 17. Jahrhundert wurde die Havelstadt eine der wichtigsten Garnisonen im Königreich Preußen. Durch die Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft erhielt die Stadt am 7. August 1847 einen Eisenbahnanschluß. Mit der Eröffnung der rund 125 Kilometer langen „Städtebahn“ von Treuenbrietzen nach Neustadt/Dosse wurde die Stadt ein wichtiger Eisenbahnknoten. Eisenbahnfans besuchten gerne das Bw, denn es gehörte zu den letzten Hochburgen der Baureihen 52.80 und V 180. Wie heißt die gesuchte Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. September 1997 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.

Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare des Transpress-Buches „Lexikon der Modelleisenbahn“ von Manfred Hoße, Claus Dahl, Hans-Dieter Schäller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Augustheft lautete „Zittau“.

Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: W. Altus, 03046 Cottbus; Klaus Ellis, 59192 Bergkamen; Silke Göttlich, 51149 Köln; H. H. Hoof, NL-6562 PD Groesbeek; H.-J. Jobmann, 21614 Buxtehude; Jörg Krumpelt, 09127 Chemnitz; Andreas Kupferschmidt, 45279 Essen; Horst Letsch, 96317 Kronach; Gerd Liebscher, 08371 Glauchau; Klaus-Peter Paesch, 64295 Darmstadt; Thomas Pochert, 12619 Berlin; Siegfried Reichelt, 41416 Grevenbroich; Klaus Rettig, 64658 Fürth; Peter Rose, 12437 Berlin; Walter Rudolph, 04177 Leipzig; Axel Saile, 78628 Rottweil; Leif Schmid, 18233 Bantow; Heinz Schwarzer, 01768 Schlottwitz; Edwin Tenschert, A-1030 Wien; Eckhard Westermeier, 21481 Lauenburg

Strecke Klostermansfeld – Wippra

Mansfelder Kreisbahn übernimmt Verkehr

Mit dem Fahrplanwechsel am 27. September 1997 übernimmt die Kreisbahn Mansfelder Land GmbH (KML) den Personenverkehr auf der rund 20 Kilometer langen Strecke Klostermansfeld – Wippra (KBS 337). Im Auftrag der DB AG wird die KML nun ihre Triebwagen einsetzen. Seit 1996 bedient sie das Wipperlieschen im Güterverkehr. Die KML entstand am 1. Januar 1995 aus der Mansfeld Transport GmbH, einem Treuhandbetrieb des ehemaligen Mans-

feld-Kombinats. Die KML verfügt derzeit über sieben Maschinen der Baureihe V 60 und fünf Loks der Baureihe V 22. Für den Personenverkehr beschaffte die KML insgesamt je zwei Esslinger Trieb- und Steuerwagen von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft. Auch verschiedene Eisenbahnvereine haben ihre Fahrzeuge bei der KML eingestellt. So betreut die KML zum Beispiel die beiden Glauchauer 228, sowie die 24 083 der Dampfahnbetriebsgemeinschaft.



Foto: R. Kuchenbrandt

Mit dem historischen Orient-Expreß war die 01 519 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn am 25. Mai in Hamburg und Schleswig-Holstein unterwegs. Beim Zwischenhalt in Eutin bewunderten viele Schaulustige den exklusiven Zug.



Foto: M. Leichsenning

Bis zum Jahr 2006 wird der Magdeburger Hauptbahnhof sein Aussehen radikal verändern.

Magdeburg 21

Bahn AG will Flächen abgeben

■ Noch 1997 sollen die Bauarbeiten für „Magdeburg 21“ beginnen. Bereits Anfang Juni einigten sich Bahn, Land und Stadt auf ein Projekt zur gründlichen Umgestaltung des Magdeburger Hauptbahnhofes. Magdeburg ist damit der erste Bahnhof Sachsen-Anhalts, der in das Projekt „Bahnhof 21“ aufgenommen wurde. Täglich halten in der Landeshauptstadt 993 Züge. Bis zum Jahr 2006 sollen die Bauarbeiten beendet sein. Dabei will sich die Bahn AG von rund 35 Hektar Bauland in bester Citylage trennen. Die noch erhaltenen Wallanlagen der alten Magdeburger Festung könnten dann städtebaulich erschlossen werden.



Foto: B.-O. Sydow

Am 15. Juni verließ M 61 004 den Bahnhof Käptalanförd.

Baureihe M 61

Totgesagte leben länger

■ Noch immer verfügt die Ungarische Staatsbahn (MAV) über acht betriebsfähige Maschinen der Baureihe M 61, die alle im Depot Tapolca nördlich des Balatons beheimatet sind. Die M 61 004 und 010 präsentieren sich dabei in ihrem traditionellen dunkelroten Farbleid. Obwohl die Loks schon lange aus dem Plandienst ausscheiden sollten, werden noch täglich vier bis fünf „Kartoffelkäfer“ auf der Strecke Tapolca – Székesfehérvár am Nordufer des Plattensees eingesetzt.

Bayerischer Bahnhof Leipzig

Verein verzichtet auf Nutzung

■ Der Verein Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof Leipzig (EMBB) will das Areal in Leipzigs City nicht mehr nutzen (siehe Heft 9/1997). Auf der Sitzung am 26. Juli 1997 beschloß der Vorstand, sich langfristig um den Erhalt des Bw Leipzig-Plagwitz zu kümmern. Der Verein mietete die Anlagen in Plagwitz zu günstigen Konditio-

nen von der DB AG. Wegen der unterschiedlichen Meinungen zwischen den Gebietskörperschaften über eine Nutzung des Bayerischen Bahnhofs entschied sich der Vorstand zu diesem Schritt. Zuerst muß aber Areal in Plagwitz durch einen Zaun gesichert werden, da es immer wieder Probleme mit Graffiti-Schmierereien gibt.

Lok-Fabrik Dnjepropetrowsk

Neue Maschinen für die Ukrainische Staatsbahn

■ Das Lokomotivwerk Dnjepropetrowsk hat die ersten beiden Maschinen der neuen Baureihe DE 1 an die Ukrainische Staatsbahn (UZ) abgeliefert. Die zweiteiligen Güterzug-Elloks sind 100 km/h schnell und 6280 kW stark. Im Depot Uzel erprobt die UZ die beiden 184 Tonnen schweren Neuentwicklungen. Sollten sich die Maschinen im Betriebseinsatz bewähren, will die UZ jedes Jahr rund 60 DE 1 beschaffen.



Foto: Jonas

Im Depot Uzel wartet DE 1-001 auf neue Einsätze.

Berga-Kelbra – Stolberg

Gründliche Sanierung

■ Die am 26. November 1995 für den Personenverkehr gesperrte Strecke von Berga-Kelbra nach Stolberg/Harz (KBS 592) soll gründlich saniert werden und 1998 wieder in Betrieb gehen, teilte die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) mit. Nach Darstellung der NASA habe die DB AG die Strecke in ihre Baumaßnahmen 1997/98 aufgenommen. Besonders die beiden Viadukte vor Stolberg müssen saniert werden. Als Voraussetzung dafür hatte das Verkehrsministerium des Landes Sachsen-Anhalt für die Strecke eine Bestandsgarantie über mindestens 20 Jahre abgegeben. Bereits zum Fahrplanwechsel 1998 soll der Zugverkehr auf der rund 15 Kilometer langen Strecke wieder rollen. Das Interesse an der Nebenbahn hat handfeste finanzielle Gründe. Als sogenannte Europa-Stadt erhielt Stolberg unter anderem von der EU Fördermittel. Aber eine Europa-Stadt muß auch mit der Eisenbahn erreichbar sein, wenn sie diesen Status nicht verlieren will.

Der 772 113 beendete am 26. November 1995 den Personenverkehr zwischen Berga-Kelbra und Stolberg.

Foto: W. Pillekrodt





Foto: R. Frank

Die 88 7306 der ehemaligen Pfalzbahn gehört jetzt dem Eisenbahnmuseum in Neustadt/Weinstraße.

DGE-Museum Neustadt/Weinstraße

Zweite Lokomotive der Pfalzbahn gerettet

■ Im 150. Jubiläumsjahr der Pfälzischen Ludwigsbahn konnte das DGE-Museum in Neustadt/Weinstraße die zweite im Original erhalten gebliebene Dampflok der ehemaligen Pfalzbahn übernehmen. Die 1892 gebaute Maschine der Gattung T1 trug bei ihrer Lieferung den Namen „Schaidt“. Der Zweikuppler war bis 1962 als 88 7306 im Bw Ludwigshafen im Einsatz. Später wurde die Lokomotive als Denkmal aufgestellt. Wind und Wetter haben der Maschine arg zugesetzt.



Foto: S. Grallmann

Am 23. April 1997 wartete die 205 im Werkbahnhof II auf Abfahrt.

Baureihe V 180

Letzte Babelsbergerin im Einsatz

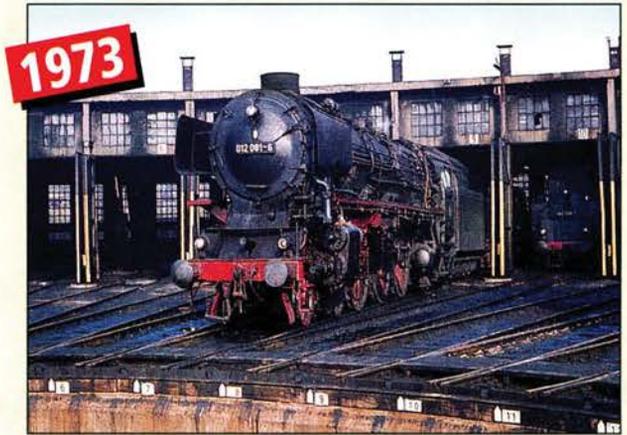
■ Auf der Anschlußbahn der Leuna-Werke ist noch immer eine Diesellok der Baureihe V 180 im Einsatz. Die Lok mit der Betriebsnummer 205 ist die letzte der fünf Maschinen umfassenden Serie, die der Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg 1969 an die Leuna-Werke lieferte. Meist wird die Lok 205 vor 2000 Tonnen schweren Kesselwagenzügen zwischen dem Werk und dem Bahnhof Großkorbetha eingesetzt. Bis Ende des Jahres soll die V 180 durch eine remotorisierte V 100.4 ersetzt werden.



Foto: M. Hubrich

ZEITREISE

Erinnerungen an Rheine



1973

Als am 14. Oktober 1973 die 012 081 vor dem Schuppen des Bw Rheine auf neue Aufgaben wartete, herrschte hier noch Hochbetrieb.

Das fast schon legendäre Bw Rheine verdankt seine Entstehung dem Ersten Weltkrieg. Der alte Rheiner Rangierbahnhof hatte damals seine Leistungsgrenze erreicht und wurde großzügig erweitert. Dabei entstand zwischen Rheine und Hauenhorst ein modern und großzügig angelegtes Bahnbetriebswerk: das Bw Rheine Rbf. Bis 1947 existierte in Rheine noch ein selbständiges Bw am Personenbahnhof. Beide Dienststellen faßte man 1947 zu einer zusammen. Die gemeinsame Verwaltung und Lokleitung hatten fortan im ehemaligen Bw Rheine Rbf ihren Sitz. Mit dem Ende des Dampflokensatzes im Oktober 1977 verlor Rheine sehr schnell an Bedeutung. Mit der Elektrifizierung der Strecke Rheine – Emden war es auch als Wende-Bw für die Dieselloks der Baureihen 220 und 221 überflüssig. Am 1. Juli 1983 löste die DB das Bw Rheine auf und legte es still. Lediglich die Außenstelle am Personenbahnhof blieb erhalten und wurde dem Bw Osnabrück 1 zugeschlagen.



1980

Gähnende Leere im Ringschuppen: Während 221 125 auf der Scheibe gedreht wird, sind zwei weitere 221 im Schuppen abgestellt.

Fotos: Schüller, J. Rech

Zu den „Zechentagen im Revier“ war die 221 135 mit Sonderzügen zwischen dem Gelände der Bundesgartenschau in Gelsenkirchen und der Zeche Zollverein in Essen im Einsatz. Am 10. August 1997 konnte die Lok bei Rangierarbeiten auf dem Zechengelände in Essen beobachtet werden.