

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

DM 5,50 BS 41,- SPFr 3,50 hfl 6,50
bfr 122 lfr 120

Nr. 10 Oktober 1998
47. Jahrgang

E13411



► WERKSTATT ◀
Sachsen-Wagen für Ilm
Fachwerk für den Bahnhof

Letzte Fahrt der Talgang-Bahn

Alpdruck auf der Alb

Karlsruher Bistro-Bahn kommt wieder

Essen auf Rädern

Erztransporte in Australien

Monsterzüge mit 30 000 Tonnen

TEST
Aufgeladen: ETA von Kato
Tilligs Dampf-Premiere: BR 52
Nase vorn: Rocos 145

BASTELTIPS

Kiefern aus Draht

Wagendach-Träger

Flackerfreie
Beleuchtung

Groß-Betrieb im Groß-Bw

Perfektion in Z

Die Fehlplanung

der DR



Ohne Öl am Tropf

Warum die Dampfloks länger fahren mußten



Der Freistaat Bayern informiert:

die agentour, München

Bayern für 35,- DM!



Wozu in die Ferne fliegen, wenn das Gute liegt so nah? Bayern ist das Ferienland Nr.1 in Deutschland. Ob faszinierende Bergwelt, kristallklare Seen, historische Städte, berühmte Museen oder romantische Schlösser - hier gibt es immer etwas zu erleben.

Und damit Sie ohne Stau schnell und bequem an Ihr Ausflugsziel gelangen, läßt der Freistaat Bayern die Nahverkehrszüge im dichten **BAYERN-TAKT** rollen.

Mit dem **BAYERN-TICKET** oder dem „**Schönes-Wochenende-Ticket**“ können bis zu 5 Personen (davon zwei über 17 Jahre) für nur **35,- DM** in allen Nahverkehrszügen der DB **kreuz und quer durch's weiß-blaue Land** fahren. In den Verkehrsverbänden München (MVV) und Nürnberg (VGN) stehen Ihnen damit sogar alle Busse und Bahnen offen. So macht der Bayern-Ausflug richtig Spaß.

Fragen Sie in den DB-Bahnhöfen und Reisebüros mit DB-Lizenz nach dem **neuen Prospekt „Bayern für 35,- DM“**. Darin finden Sie genaue Tarifinformationen und viele interessante Ausflugsziele in Bayern, die Sie mit den 35,- DM-Tickets per Bahn erreichen können.

Fahrplan- und Tarifauskünfte erhalten Sie von den Verkaufsstellen der Deutschen Bahn AG und für die Verbundgebiete von den Verkehrsverbänden VGN (Telefon 09 11 / 2 70 75 - 99) und MVV (Telefon 0 89 / 21 03 30).

Verkehrsauskunft im Internet:

<http://www.bayern-takt.de>

Informationen zum **BAYERN-TAKT** erhalten Sie von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH in München.



Aufgehoben

Am 29. Juli 1998 endete der Betrieb auf der WEG-Strecke von Albstadt-Ebingen nach Onstmettingen. Allerdings haben sich die Verantwortlichen die Entscheidung über die Zukunft der Bahn noch bis Jahresende aufgehoben. **Seite 20.**



Aufgeschoben

Vor zehn Jahren rollten die letzten Dampfloks der DR auf das Abstellgleis - 13 Jahre später als geplant. Daß die Reichsbahn das Dampf-Aus mehrfach aufschieben mußte, freute aber nur die Eisenbahnfans. **Seite 12.**



Auftakt

Seit langem angekündigt, jetzt fertig: Tillig präsentiert mit der Baureihe 52 in TT sein erstes, neu entwickeltes Dampflokomodell. Auf der Testanlage mußte der Fünfkuppler zeigen, was in ihm steckt. **Seite 74.**

Aufbau Süd

Was tun, wenn der gewünschte Bahnhof im Handel fehlt? Thilo Alber legt bei dem schwäbischen Empfangsgebäude selbst Hand an. Wie er Wände, Fachwerk und Fenster fertigt, erfahren Sie ab **Seite 60.**



Aufwand

Eine 18.4 in Z brauchte eine Heimat - also baute Sven Rohmann ein bayerisches Groß-Bw mit zwei Drehscheiben. Dabei verlangte der winzige Maßstab mühevoll Kleinarbeit - wortwörtlich. **Seite 100.**

INHALT

VORBILD

TITELTHEMA

Frist-Verlängerung

Freude für die Fans, Verdruß beim Personal: Die letzten Jahre der Dampfloks bei der DR. **12** ◀

DREHSCHLEIBE

Bahnwelt aktuell

4

Triebels letzte Fahrt

Was geschieht mit der Talgangbahn? **20** ◀

Essen auf Rädern

In Karlsruhe frühstückt man in der Bistro-Tram. **24** ◀

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Spurwechsel

Auf schmalen Gleisen in die Märkische Schweiz. **28**

ABENTEUER EISENBahn

Auf heißen Spuren

In der Pilbara fahren Australiens schwerste Züge. **30** ◀

LOKOMOTIVE

Ferien-Dampf

Zu Besuch bei der Vogtländischen Schienengaudi. **34**

MODELL

WERKSTATT

Fach-Werker

Thilo Alber zeigt, wie man einen idyllischen Fachwerk-Bahnhof für die Nenngröße H0 baut. **60** ◀

Wagen-Park

Axel Schurig fertigt sächsische Wagen in Ilm. **64** ◀

Basteltips

H0-Kiefern aus Draht, Wagendach-Träger, flackerfreie Beleuchtung und manches mehr **68** ◀

TEST

Batterie-Brummer

Was bietet Katos H0-Modell des ETA 150? **70** ◀

Massengut

Hat sich das Warten auf Tilligs 52 in TT gelohnt? **74** ◀

Luft-Fracht

Wie schneidet Rocos H0-Modell der 145 ab? **78** ◀

PROBEFAHRT

Fabel-Tierchen

Trix legt den Drachen als H0-Kleinserie auf. **82**

Playback

Die Voice-Corder-Chips der Firma Rog. **82**

Tempo-Limit

Fleischmann liefert den Tachowagen in H0 aus. **84**

SZENE

Meß-Objekt

Was sich aus Liliputs DB-Meßzug machen läßt. **94**

Blumen-Bähnle

Live-Steam auf der Plochinger Gartenschau. **98**

Klein-Betrieb

Sven Rohmanns weiß-blaues Bw in Spur Z. **100** ◀

Modellbahn aktuell **93**

Neuheiten **88**

Standpunkt **5**

Impressum **6**

Bahnpost **58**

Güterbahnhof **45**

Fachhändler-Übersicht **50**

Termine+Treffpunkte **86**

Buchtips **36**

Vorschau **106**

AUSSERDEM

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Foto: J. Rech



Am 17. August 1998 weilte der ET 430 114 im Werk Limburg. Der Triebwagen wird nun von einer BSW-Gruppe in Koblenz betreut.

DB-Museumsloks

Ungewisse Zukunft

■ Wie es im nächsten Jahr mit den Nostalgiefahrten und den Museumsfahrzeugen des Geschäftsbereiches (GB) Fernverkehr der Deutschen Bahn AG weitergeht, ist noch immer unklar. Seitens des GB Fernverkehr hieß es lediglich, daß es verschiedene Denkmodelle und Ideen zur weiteren Vermarktung und Pflege der historischen Fahrzeuge gebe. Eine Entscheidung stand Ende August 1998 aber noch

aus. Die Zukunft eines Museumsfahrzeuges, des 430 114, ist hingegen gesichert. Der zwei Jahre lang im Betriebshof Hamm hinterstellte E-Triebwagen wird nun von einer Freizeitgruppe des Bahnsozialwerkes (BSW) aus Koblenz betreut und äußerlich aufgearbeitet. Bevor er aber in seiner neuen Heimat eintraf, wurde er im ehemaligen Werk Limburg von den zahlreichen Graffiti-Schmierereien befreit.

Schwere Schäden richtete am 22. Juni 1998 ein Unwetter im Vogtland an. Davon betroffen waren auch Bahnanlagen. Der Sturm riß sogar das Dach des Lokschuppens der Einsatzstelle Falkenstein ab.



Foto: H. Drosdeck

Sächsische Schmalspurbahnen

Es geht voran

■ Nach mehrmaligen Termin-Verschiebungen begannen am 5. August 1998 endlich die Arbeiten zur Sanierung der Strecke Radebeul Ost – Radeburg. Die Wiederaufnahme des Reiseverkehrs war für den 29. August 1998 terminiert. Am 17. August 1998 rückten auch die Baukolonnen im Weißeritztal an. Bis zum 26. September 1998 soll hier der Abschnitt Dippoldiswalde – Kurort Kipsdorf instandgesetzt werden. Daher gibt es Zugbetrieb derzeit nur zwischen Freital-Hainsberg und Dippoldiswalde. Im oberen Streckenteil wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.



Foto: H. Feil

Am 17. Juli 1998 rückte der erste Wendezug zur Wartung in das Instandhaltungswerk Cottbus ein.

Geschäftsbereich Nahverkehr

Neues Instandhaltungswerk Cottbus

■ Nach nicht einmal einjähriger Bauzeit nahm das neue Instandhaltungswerk Cottbus des Geschäftsbereiches Nahverkehr am 17. Juli 1998 seine Arbeit auf. Für die Reparatur und Wartung von Triebwagen und Wendezugseinheiten aus Südbrandenburg stehen in der 162 Meter langen Halle zwei Gleise zur Verfügung. In das Werk, das sich auf dem Gelände des ehemaligen Bw Cottbus befindet, investierte die DBAG rund 60 Millionen Mark. Derzeit sind in der neuen Werkstatt 60 Eisenbahner beschäftigt. Bei guter Auslastung sollen hier demnächst 100 Eisenbahner arbeiten.

Geschäftsbereich Fernverkehr

Noch keine Entscheidungen

■ Knapp vier Wochen vor dem Fahrplanwechsel am 27. September 1998 hatte der Vorstand der DBAG offiziell noch keine Entscheidung zu den geplanten Streichungen von Interregios getroffen. Als Mitte Juli 1998 bekannt wurde, die Deutsche Bahn AG plane, auf sieben Interregio-Linien insgesamt 116 Züge zu streichen oder deren Laufweg zu kürzen, brach ein Sturm der Entrüstung in der Öffentlichkeit aus. Am 20. August 1998 präsentierte die DBAG lediglich ein neues Preis-Angebot für den Fernverkehr – das „Herbstspezial“. Ab 27. September 1998 können außer freitags und sonntags Interregios zum Pauschalpreis von 69 Mark benutzt werden. Inhaber der BahnCard zahlen nur 49 Mark. Weiterhin berechtigt das Ticket ab 19 Uhr, samstags schon ab 14 Uhr, zu Fahrten in IC- und ICE-Zügen.

Schnellfahrstrecke Stendal – Berlin

Erste Probefahrten

■ Am 5. August 1998 nahm die Deutsche Bahn AG den Probebetrieb auf der fertiggestellten Schnellfahrstrecke zwischen Stendal und Berlin auf. Bis zum 23. August 1998 absolvierte ein ICE-Meßzug täglich fünf Testfahrten. Der Zug erreichte dabei eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h.

Die Meßfahrten dienen zur Überprüfung der Signalanlagen, der Oberleitungen und der Gleise. Die Strecke wird offiziell am 27. September 1998 für den Personenverkehr freigegeben. Damit verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Hannover und Berlin um rund eine Stunde.



Dr. Karlheinz Haucke

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg

Weitere Preisanfragen

■ Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) sucht neue Betreiber für weitere Nebenstrecken in Baden-Württemberg. Die NVBW machte deshalb Preisanfragen bei verschiedenen Bahngesellschaften für die Strecken Ulm – Aalen – Ellwangen – Crailsheim (KBS 757/786), Aulendorf – Sigmaringen (KBS 766), Freiburg – Elzach (KBS 726), Pforzheim – Bietigheim (KBS 770) und die Nagoldtalbahn Pforzheim – Horb (KBS 774). Im Schwarzwald laufen Preisanfragen für die Strecken von Freudenstadt nach Hausach (KBS 721), Eutingen (KBS 741) und Forbach-Gausbach (KBS 716). Hinzu kommen das Ringzugsystem Schwarzwald-Baar-Heuberg (Bräunlingen – Trossingen), die Nahverkehrsleistungen von Basel nach Waldshut (KBS 730) und Zell im Wiesental (KBS 735) sowie von Lörrach nach Weil (KBS 734). Im Gegensatz zu anderen Bundesländern schreibt die Nahverkehrsgesellschaft in Baden-Württemberg keine Strecken aus, sondern macht Preisanfragen. Welches Unternehmen den Zuschlag erhält, bestimmen Kriterien, die das Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg vorgibt. Derzeit beträgt in dem südwestlichen Bundesland der Anteil nichtbundeseigener Eisenbahnen am Regionalverkehr zwölf Prozent.



Das neue Farbkonzept der DBAG macht auch vor den Hilfszügen nicht halt. Als erster verkehrsrot lackierter Zug verließ am 16. Juli 1998 der Halberstädter Hilfszug nach einer Hauptuntersuchung das Werk Potsdam.

Kornwestheim

Umschlagbahnhof eröffnet

■ Nach knapp zweijähriger Bauzeit weihten am 4. August 1998 Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und DB-Vorstand Peter Münchswander (Fahrweg) in Kornwestheim den neuen Umschlagbahnhof ein. Die Kosten für den Neubau mit drei Portalkränen, der auf 700 Einheiten pro Tag ausgelegt ist, betragen 75 Millionen Mark. Davon trägt der Bund 70 Millionen und die DBAG fünf Millionen Mark. Die neue Anlage in Kornwestheim ersetzt den Umschlagbahnhof in Ludwigsburg und kann im Modulausbau erweitert werden. Bundesweit sollen sechs weitere Umschlagbahnhöfe für den Kombi-Verkehr folgen.



Startschuß: Mit lautem Getöse und Ministerbesuch ging der neue Umschlagbahnhof Kornwestheim in Betrieb.

Rückzug aus der Fläche

Die Vorbildtreue ist bei Modelleisenbahnern ein viel-diskutiertes Thema. Da geht es oft um Millimeter und nicht selten um Bedruckungsdetails, deren Mängel auch Scharfäugige erst unter der Lupe sehen. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, wann der erste Modellkritiker das Elektronenraster-Mikroskop zu Hilfe nimmt. Umso mehr erstaunt es, daß eine überaus vorbildgetreue Entwicklung der Modellbahnbranche bislang wenig Beachtung findet: Der Rückzug aus der Fläche ist wie bei der großen Bahn in vollem Gange.

Wer nicht gerade in Ballungsgebieten lebt oder wer auch im Urlaub seinem Hobby frönen will, stellt immer öfter fest, daß Modellbahngeschäfte in kleinen Städten oder gar auf dem platten Land wie die Stecknadel im Schotterbett gesucht werden müssen. Anschauen, Aus-suchen, persönliche Beratung und schnelle, individuelle Hilfe bei Defekten – das war einmal. Die Lücke kann auch der Versandhandel nicht so einfach schließen. Nur selten ist eine Geschäftsaufgabe Grund für den Rückzug. Ja zu Spielzeug und zu Modellautos, ein Nein zur Modelleisenbahn: Diverse traditionelle Spielwarengeschäfte bereinigten nach diesem Motto ihr Sortiment. Das Hauptargument ist immer dasselbe: Der Kunde wende sich erst an den Fachhandel, wenn beim Material der woanders preisgünstig erworbenen Startpackung Funktionsstörungen auftreten. Mit diesem Kundenverhalten sei aber der Jahresbonus, den einige Hersteller gewähren, nicht mehr zu erreichen. Wem will man solch betriebswirtschaftliches Denken zum Vorwurf machen? Der Modelleisenbahn-Fan bleibt freilich auf der Strecke. Marktanalysen und Zielgruppen-Ermittlungen sind für die Hersteller sicher sinnvoll, aber das Produkt Modellbahn braucht Kundennähe. Kein Katalog, sei er auch noch so farbenprächtig, ersetzt das Schau-fenster vor Ort. Hier sind die Firmen gefragt, die sich Lösungen einfallen lassen müssen, wie ihre beratungs-intensive Ware auch noch vom kleinen Spezialgeschäft vertrieben werden kann, ohne daß es dem Konkurs entgegnensteuert.



IMPRESSUM

Modellisenbahner

Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart

Telefon (0711) 2 10 80 75
Fax (0711) 2 36 04 15

HERAUSGEBER

Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR

Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR

Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)
Daniel Brüssau

REDAKTION

Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange

ANZEIGEN

Elke Reichert
Telefon (0711) 2 10 80 86
Anzeigenfax (0711) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN

Barbara Dürmberger

FOTOGRAFIE

Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl,
Jörg Hajt, Dominik Stroner

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, Axel Polnik, Jürgen Rech, Jörg Seidel, Michael Kratzsch-Leichsenring, Jürgen Krantz, Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge, Fritz Rümmelein

VERTRIEB

Motor-Presse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (0711) 182-1742
Fax (0711) 182-1016

ABONNENTEN-SERVICE

dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (07132) 959233
Fax (07132) 959244
innerhalb der Schweiz 071-2824415
innerhalb Österreichs 0662-643866

Preis des Einzelhefts: DM 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 58,80.
Schweiz: sFr 58,80, Österreich: öS 432,-
Andere europ. Länder: DM 70,80.
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: BechtelDruckZentrum, Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungsspflicht. 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. 16, gültig ab Heft 1/98. Gerichtsstand ist Stuttgart.



Mecklenburg-Vorpommern

Großbrand im Werk Malchin

■ Einen Sachschaden von rund 1,5 Millionen Mark verursachte ein Großfeuer am 12. Juli 1998 im ehemaligen Reichsbahn-Ausbesserungswerk (Raw) Malchin. Acht Feuerwehren mit fast 120 Einsatzkräften waren im Einsatz. Ein stillgelegter Hydrant erschwerte die Löscharbeiten. Mehrere der denkmalgeschützten Werkhallen brannten bis auf die Grundmauern nieder. Das Raw ist eines der wichtigsten Industriedenkmale Mecklenburg-Vorpommerns. Nach dem derzeitigen Stand der Ermittlungen geht die Polizei von Brandstiftung aus.



Foto: U. Lindow

Aus Anlaß der 150-Jahr-Feier der Strecke Schwerin – Wismar kam am 11. und 12. Juli 1998 die Museumslok 91134 mit dem Schweriner Traditionszug zum Einsatz.

DB Museum Nürnberg

Freier Eintritt

■ Seit dem 1. August 1998 bietet das DB Museum eine besondere „Kennenlernaktion“ an: Wer mit dem Zug nach Nürnberg fährt, egal, ob zum normalen Tarif oder zum Sparpreis, kann mit seiner Fahrkarte auch kostenlos das Museum besuchen. Die Aktion läuft noch bis Ende Januar 1999. Seit 1996 unterzieht die Deutsche Bahn AG ihr Firmenmuseum einer Verjüngungskur. Zu den neuesten Exponaten der umfangreichen Nürnberger Sammlung gehört ein 1:1-Modell des ICE 3-Triebkopfes.

Werk Halle

Wartungshalle

■ Der Geschäftsbereich Nahverkehr organisiert die Unterhaltung seiner Fahrzeuge in Halle/Saale neu. Die auf verschiedene Standorte verteilte Wartung der Lokomotiven und Wagen wird nun in der Volkmannstraße konzentriert. Dazu ist der Umbau der Anlagen der ehemaligen Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft (VES-M) zu einer modernen Wartungs- und Instandhaltungshalle für Ganzzüge geplant. Die notwendigen Bauarbeiten begannen am 20. August 1998. Das neue Werk soll im Mai 1999 mit 100 Beschäftigten die Arbeit aufnehmen. Dann werden dort täglich 190 Reisezugwagen und 50 Lokomotiven gewartet. In den Ausbau des Nahverkehrswerks investiert die Deutsche Bahn AG rund neun Millionen Mark.

Zwischenhalt



■ Seit dem 5. August können sich täglich zwischen 6 und 20 Uhr Kunden der DB AG zum Nulltarif unter der Telefon-Nummer 0130/73 96 96 beschweren. Für das sogenannte Qualitäts-Telefon setzt die Bahn AG 50 Mitarbeiter ein. Auf Wunsch wird jeder Anrufer über die Konsequenzen seiner Beschwerde informiert.

■ Am 3. August 1998 absolvierte die Blankenburger 171 014 ihre Probefahrt. Die Maschine ist nun die zweite verkehrsrote E-Lok der Baureihe 171. Derzeit weilt zu einer Bedarfsausbesserung die 171 008 im Werk Dessau, da sich der Rahmen der Lok bei dem Unfall am 23. Juni 1998 verzog.

■ Der Verwaltungsrat der Baseler Verkehrsbetriebe sprach sich für den Kauf von 28 Straßenbahnen des Typs „Combino“ von Siemens Verkehrstechnik aus.

■ Die S-Bahn in Hannover wird zwischen Langenhagen und Schaumburgstraße viergleisig ausgebaut. Der rund acht Kilometer lange und etwa 750 Millionen Mark teure Streckenabschnitt soll im April 2000 in Betrieb gehen.

■ Etwa 50 Millionen Mark investierte die Berliner S-Bahn in ihr neues Betriebswerk Grünau, das im Herbst 1998 seine Arbeit aufnahm. Rund 300 Triebzüge sind dort stationiert. Die S-Bahn beschäftigt in Grünau 460



Die Arbeiten an der dritten Tunnelröhre in Mainz sollen im Jahr 2001 abgeschlossen sein.

Tunnelbau Mainz

Sprengungen verboten

Am 7. Juli 1998 begannen offiziell mit dem traditionellen Tunnelanschlag die Arbeiten für eine dritte Tunnelröhre in Mainz. Für den neuen, 1292 Meter langen Tunnel zwischen Mainz Hauptbahnhof und Mainz Süd müssen rund 170 000 Kubikmeter Gestein beseitigt werden. Da die Baustelle in der Nähe der Stadt liegt, darf nicht gesprengt werden. Stattdessen wendet man

die „Neue Österreichische Tunnelbauweise“ (NÖT) an. Dabei wird das Tunnelgewölbe nach Entfernen des Gesteins umgehend mit Beton und Stahl ausgekleidet. Dadurch übernimmt das Deckgebirge sofort wieder seine Tragwirkung. Die Baukosten wurden auf rund 120 Millionen Mark veranschlagt. Für das Jahr 2001 ist die Eröffnung des Tunnels geplant.



Foto: F. Haupt

Harzer Schmalspurbahnen

Neue Technik im Einsatz

Die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) nahmen am 22. Juli 1998 ihr neues Rollbock-System in Nordhausen in Betrieb. Der Probebetrieb wird voraussichtlich bis Ende September andauern. Dann

sollen die neuen, druckluftgebremsten Rollböcke mit einem Hydrauliksystem zum automatischen Auf- und Abbocken der regelspurigen Güterwagen die bisher eingesetzten Rollwagen ablösen. In Nordhausen entstand für die Umladung der Güterwagen eine völlig neue Rollbockgrube. Zusätzlich beschafften die HSB 30 Rollböcke des Systems Vevey aus der Schweiz. An der Finanzierung des Projektes beteiligten sich die Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen. Seit dem 27. Juli 1998 betreiben die HSB außerdem ein neues Funknetz.

Die ersten Güterwagen wurden bereits am 20. Juli 1998 in Nordhausen auf die neuen Rollböcke verladen.

Lokführer, 136 Werkstättenarbeiter und 43 Verwaltungsangestellte.

Im vergangenen Jahr nahmen rund 1,4 Millionen Fahrgäste in Zügen der DB AG ihre Fahrräder mit. Dabei lag der Nahverkehr mit rund 750 000 gezählten Zweirädern vor dem Fernverkehr, der etwa 600 000 Drahtesel beförderte.

Nach der offiziellen Vorstellung der ersten mit Caterpillar-Motoren ausgerüsteten Bundesbahn-V 60 am 4. Juni läuft der Umbau auf vollen Touren. Noch in diesem Jahr ist der Umbau von 60 Loks der Baureihe 365 zur Baureihe 363 geplant. Neben den neuen Motoren erhalten die Maschinen im Werk Chemnitz auch neue Kompressoren, Lüfterantriebe und wartungsarme Stangenlager.

Bei der Prignitzer Eisenbahngesellschaft (PEG) trafen im Sommer zwei neue Reichsbahn-V 100 ein. Die PEG übernahm die zuletzt im Bahnbetriebswerk Stralsund stationierten 201 026 und 201 126.

Für die Müllzüge zwischen Hildesheim und Krefeld setzt die Bahngesellschaft Waldhof AG (BGW) anstelle der 232 305 die 232 446 ein. Die BGW übernahm bereits zum 1. Juli 1998 den Güterverkehr auf der Strecke Breitengüßbach-Ebern-Maroldswisach (KBS 826). Auch in Oberfranken will die BGW eine Ludmilla einsetzen.

Am 10. August 1998 fuhr im Bahnhof Densborn (KBS 474) bei Gerolstein ein Triebwagen der Baureihe 611 auf einen Arbeitszug auf. Dabei wurden 15 Personen verletzt, zwei von ihnen schwer.

Australien entschied sich gegen den Transrapid. Zwischen Sydney und Canberra soll nun der französische TGV verkehren. Für die 262 Kilometer lange Strecke wurde ein Verkehrsaufkommen von drei Millionen Reisenden pro Jahr errechnet.

Der Museums-Triebwagen der DB AG der Baureihe 601 erhielt im Werk Nürnberg eine Hauptuntersuchung.

Im Juni 1998 konnten die Französischen Staatsbahnen (SNCF) 400 von 3 000 Güterzügen nicht befördern, weil Loks und Wagen fehlten. Die SNCF waren mit dem wirtschaftlichen Aufschwung völlig überfordert. Allein im ersten Quartal 1998 stieg das Güteraufkommen um 4,8 Prozent.

Die Museumsbahnen Schönberger Strand feierten am 28. August 1998 das Richtfest für ihre Fahrzeughalle. Damit erhalten nach über 22 Jahren die historischen Straßenbahnen endlich ein Dach über dem Kopf.

Nach nur neun Monaten Bauzeit ging in Calais eine der längsten Wartungshallen der Welt in Betrieb. In der 826 Meter langen Werkstatt können gleichzeitig zwei Shuttle-

Züge der Eurotunnel-Gesellschaft unterhalten werden.

Die SNCF bestellten bei Alstom 120 neue E-Loks für den Güterzugdienst. Dabei sollen 90 Maschinen für zwei und 30 Loks für drei Stromsysteme konstruiert werden.

Die Usbekischen Eisenbahnen wollen in den nächsten Jahren ihr Streckennetz von derzeit rund 3 600 auf 6 000 Kilometer ausbauen. Außerdem ist die Elektrifizierung aller Strecken geplant. Für den Ausbau der etwa 1 000 Kilometer langen Verbindung Tschengeldy-Taschkent-Samarkand nahm Usbekistan einen Kredit über 99,9 Millionen Dollar auf.

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) investieren bis zum Jahr 2002 in die Modernisierung ihrer Hauptwerkstätte Olten bei Zürich rund 50 Millionen Franken. In Olten ist die Unterhaltung der SBB-Reisezugwagen konzentriert.

DB Cargo will seine elf Niederlassungen auf sieben reduzieren. Dabei werden zum Jahresende die Niederlassung Erfurt geschlossen und 85 Mitarbeiter nach Halle/Saale versetzt.

Die Wismut-Bergbahn kaufte von der DB AG die 232 684. Sie soll nach einer Hauptuntersuchung im Werk Cottbus als V 300 003 bei der Wismut GmbH zum Einsatz kommen.



FRAGEZEICHEN

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



Foto: W. Pillekrodt

■ Im Nordwesten der Goldenen Aue an der Zorge liegt eine Stadt, die auf eine über tausendjährige Geschichte zurückblicken kann. Der Ort wurde 874 erstmals erwähnt. Im Mittelalter hielten deutsche Könige und Kaiser mehrmals Hof in der Handelsstadt, die 1220 von Friedrich II. zur Freien Reichsstadt erhoben wurde. Nach der Einführung einer freien Ratsverfassung 1375 stellten die Bürger eine steinerne Rolandsfigur auf, die 1717 durch eine aus Holz ersetzt wurde. Nur 85 Jahre später fiel die Stadt an das Königreich Preußen. Über 60 Jahre vergingen, bevor am 10. Juli 1866 der erste Zug aus Richtung Eisleben in den neuen Bahnhof einfuhr, der sich in den folgenden Jahren zu einem wichtigen Eisenbahnknoten in der späteren Reichsbahn-Direktion Kassel entwickelte. Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor der Bahnhof mit der Unterbrechung der Relation Halle – Ruhrgebiet an Bedeutung. In den 70er und 80er Jahren reisten zahlreiche Eisenbahnfreunde an, um die hier beheimateten ölgefeuerten 44er zu fotografieren. Zwischen 1993 und 1995 lockten die letzten Reichsbahn-V 180 noch einmal zahlreiche Fans nach Nordthüringen. Wie heißt die gesuchte Stadt, die für ihre erstklassigen Spirituosen bekannt ist?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Oktober 1998 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 Schäler und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Augustheft lautete „Angermünde“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Bodo Banik, 91154 Roth; Helmut Baumann, 06649 Wilsleben; Gerhard Heckmann, 89250 Heidenheim; Klaus Hoppe, 97199 Ochsenfurt; Edward Janssen, NL-1446 HL Purmerend; Andreas Kleinstück, 04238 Leipzig; Helmut Klingauf, 39218 Schönebeck 1; Ernst Kneilmann, 55411 Bingen; Peter Korecky, 06667 Weißenfels; Hardy G. Krenz, 17291 Prenzlau; Uwe Kundler, 16303 Schwedt; Horstfried Lorenz, 13217 Berlin; Michael Pankow, 90417 Nürnberg; Wolfgang Schröter, 09573 Erdmannsdorf; Holger Springsklee, 78343 Gaienhofen; Peter Strobeck, 17291 Prenzlau; Ralf Uhlmann, 24358 Ascheffel; Detlef Wegiel, 16816 Neuruppin; Manfred Willnow, 61197 Florstadt; Rudolf Winkler, 01662 Meißen.

Foto: M. Henschel

Auf dem Siemens-Versuchsring in Wegberg-Wildenrath untersuchte die Technische Hochschule Aachen am 5. August 1998 ein Einzelradfahrwerk. Als Zuglok diente die 752 005 der DBAG.



Foto: TWE

Die TWE eröffnete ihren neuen Umschlagbahnhof in Gütersloh am 28. Juli 1998.

Teutoburger Wald-Eisenbahn

Kombi-Terminal in Gütersloh

■ Einen neuen Umschlagbahnhof in Gütersloh-Spexard nahm die Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) am 28. Juli 1998 in Betrieb. In die rund 6000 Quadratmeter große Anlage mit drei Gleisen und einem Portalkran investierte die TWE insgesamt 3,9 Millionen Mark. An der Entwicklung und dem Bau des Terminals waren außerdem die City GT

Logistik Gütersloh und der Kombiverkehr beteiligt. Das Land Nordrhein-Westfalen trug 80 Prozent der gesamten Baukosten. Der Umschlagbahnhof Gütersloh ist direkt an den Bahnhof Hagen angeschlossen. Damit können abends verladene Güter über Nacht unter anderen nach Basel, München und Hamburg gebracht werden.



Foto: H. Feil

Der Integral VT 191 drehte am 7. Juli 1998 im Bahnhof Jenbach seine ersten Runden.

Bayerische Oberlandbahn

Erste Fahrten des Integral

■ Für den Personenverkehr auf den Strecken von München nach Holzkirchen, Bayrischzell, Tegernsee und Lengries gab die Bayerische Oberlandbahn (BOB) bei den Jenbacher Werken in Österreich 17 Triebwagen des Typs Integral ID 5 in Auftrag. Die fünfteiligen Fahrzeuge erreichen eine Höchstgeschwindigkeit

von 140 km/h. Während die drei Zugsegmente in Jenbach gebaut werden, liefert die PFA Weiden die beiden Mittelteile. Den ersten Triebwagen übergeben die Jenbacher Werke Ende Juni 1998 an die BOB. Nach Probe- und Einweisungsfahrten sollen die Fahrzeuge am 29. November 1998 in den Plandienst gehen

Die großzügig angelegten Straßenbahngleise gestatten der OEG eine schnelle Fahrt durch Mannheim.

Foto: F. Muth



Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft

Positive Bilanz

Die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) erzielte im Geschäftsjahr 1997 auf ihrer Überland-Straßenbahnlinie Mannheim – Weinheim – Heidelberg – Mannheim eine Kostendeckung von 98 Prozent. Bei vergleichbaren Betrieben erreicht diese 70 bis 80 Prozent. Die OEG erzielte ihr positives Ergebnis durch einen Anstieg der Fahrgastzahlen im Rhein-Neckar-Raum und durch eine Reduzierung der Personalkosten. Nach dem zweigleisigen Ausbau des Abschnittes Schriesheim – Heidel-

berg kann auch dort im Zehn-Minuten-Takt gefahren werden. Die OEG will ihren Fahrzeugpark mit zehn neuen Wagen verjüngen, die gemeinsam mit 18 Wagen für die Straßenbahnen in Mannheim und Heidelberg ausgeschrieben wurden.

Karsdorfer Eisenbahngesellschaft

Neue Groß-Dieselloks

Der Fahrzeugpark der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) erhielt am 22. Juli 1998 weitere Verstärkung. Die KEG erwarb von der Eisenbahninfrastruktur Infra Leuna die Loks Nummer 201 und 203. Die beiden Maschinen der Baureihe V 180.2 lieferte der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg mit den Fabriknummern 280160 und 280162 an die Leuna-Werke. Im Gegensatz zu den Reichsbahn-Loks besitzen die Leuna-Loks keinen Heizkessel, aber modifizierte Getriebe, die höhere Zuglasten ermöglichen. Die KEG plant die Aufarbeitung beider V180 in der Karsdorfer Werkstatt und einen späteren Einsatz im Güter- und Bauzugdienst. Seit April 1998 setzt die KEG bereits eine ehemalige V180 der Buna-Werke ein.

Euroregion Pomerania

Rollende Jugendherberge

Im Lokschuppen des ehemaligen Bw Pasewalk baut der Verein „Euroregion Pomerania“ im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme (ABM) fünf Wagen des einstigen DDR-Regierungszuges zu einer rollenden Jugendherberge um. Neben zwei Schlafwagen mit insgesamt 60 Betten entstehen ein Aufenthaltswagen, ein Speisewagen mit Seminarraum und ein Sanitärwagen. Der Zug soll ab 1999 zum Einsatz kommen.

Weiter arbeitet der Verein an einem Nostalgiezug, zu dem auch ein ehemaliger Kinowagen der DR gehört. Das Fahrzeug blieb in Pasewalk erhalten. Der im Bw Pasewalk als Meßstation genutzte Beiwagen 190022 wird ebenfalls instandgesetzt. Am Tag der offenen Tür am 26. Juni 1998 präsentierte der Verein noch die beiden Dampfloks 503527 und 651008. Diese Maschinen sind ebenfalls in Pasewalk zuhause.



Fünf Wagen des ehemaligen DDR-Regierungszuges werden in Pasewalk in eine rollende Jugendherberge umgewandelt.

Foto: H. Bergmann

Alle Signale auf Grün-

zur (Modell-) Bahnfahrt nach Leipzig!



- Neuheiten bei Herstellern
- Angebote von Fachhändlern
- Erfahrungsaustausch mit Profis
- attraktive Anlagen aller Spurweiten

Plus:

- Auto- und Schiffs- und Flugmodellbau, Dampfmodelle
- Bastel-, Mal- und Handarbeitszubehör
- LEIPZIGER SPIELFEST vom 16. bis 18. Oktober 1998

MODELL & HOBBY 98



Ausstellung für Modellbau, Modelleisenbahn und kreatives Gestalten

15. bis 18. Oktober 1998
neues Messegelände Leipzig

Kopieren und faxen an (0341) 678 8252 oder einsenden an die Leipziger Messe GmbH.

Bitte senden Sie mir weitere Informationen zur MODELL & HOBBY 98.

Name:	_____
Straße/Nr.:	_____
PLZ/Ort:	_____
Tel./Fax.:	_____

Modell-EB



Leipziger Messe GmbH
MODELL & HOBBY 98 · PF 100720 · D-04007 Leipzig
Telefon: (03 41) 678-8250 · Telefax (03 41) 678-8252
<http://www.info@leipziger-messe.de>



Foto: F. Tischer



Nach rund 22 Jahren dampft die 993312 wieder über die Gleise der WEM.

Waldeisenbahn Muskau

„Diana“ dampft wieder

■ Seit Juni 1998 ist die 993312, die ehemalige Lok „Diana“ der Waldeisenbahn Muskau (WEM), wieder auf den Strecken nach Bad Muskau und Kromlau im Einsatz. Zuvor hatte die Lok im Werk Meiningen eine Hauptuntersuchung erhalten. Dabei bekam die Maschine unter anderem einen neuen Kessel. Die von Borsig gelieferte Lok war zwischen 1912 und 1977 auf der WEM im Einsatz. Mit rund 55 PS galt sie als die stärkste Maschine in Muskau. Nach ihrer Ausmusterung wurde sie 1977 in Oberrodewitz als Denkmal aufgestellt. Im Januar 1994 tauschte der Verein „Waldeisenbahn Muskau“ die 993312 gegen eine Dampflok aus Polen ein. Im Oktober 1997 kam die „Diana“ schließlich zur Aufarbeitung nach Meiningen. Der Freistaat Sachsen unterstützte den Verein dabei finanziell.

Seit dem 10. Juli 1998 ist auf den Strecken der Rhätischen Bahn (RhB) eine neue Werbelok unterwegs. Die Lok 645 „Tujetsch“ macht nun für den deutschen Modellbahn-Hersteller Bemo Werbung.



Foto: P. Federmann

Tschechische Staatsbahn

Sergejs weiter im Einsatz

■ Obwohl die Tschechische Staatsbahn zum Fahrplanwechsel am 24. Mai 1998 offiziell den Einsatz ihrer Dieselloks der Baureihe 781 beendete, kommen die aus der Sowjetunion importierten Maschinen bei Bedarf noch zum Einsatz. Als Betriebsreserve werden drei der Sergej genannten Loks vorgehalten, da die als Ersatz vorgesehenen Maschinen der Baureihen 750 bis 753 störanfällig sind. Die tschechischen Taigatrommelbrummen dann über die Strecken zwischen Chomutov, Kadan und Cheb. Da die Eger-Brücke zwischen Straz nad Ohri und Vojkovice in Richtung Cheb für Züge mit Vorspannloks gesperrt ist und nur noch mit 10

Foto: D. Stroner

km/h befahren werden darf, benutzen Güterzüge mit Vorspann auf diesem Abschnitt das falsche Richtungsgleis.

Mit einem Kesselwagenzug wartete am 1. August 1998 die 781448 in Ostrov nad Ohri auf die Weiterfahrt nach Karlsbad.



ZEITREISE

Die Karniner Hub-Brücke



Von Usedom aus entstand 1940 dieses Bild von der Karniner Hubbrücke. Das Mittelteil wurde gerade angehoben.

Mit der Eröffnung der Strecke Ducherow – Swinemünde am 15. Mai 1876 ging auch die Eisenbahnbrücke bei Karnin in Betrieb. Auf einer Drehbrücke und fünf festen Überbauten überquerte die Hauptbahn die Peene. Mit dem zweigleisigen Ausbau entstanden fünf weitere Überbauten und die südöstliche Drehbrücke. Ende der 20er Jahre genügte die Brücke bei Karnin nicht mehr den betrieblichen Belangen. Ursprünglich wollte die Deutsche Reichsbahn (DRG) die alte Anlage durch eine Klappbrücke ersetzen. Nach Einwänden der Schifffahrt, die sich für zwei Durchfahrten einsetzte, projektierte die DRG eine Hubbrücke. Die Bauarbeiten begannen 1932. Im Dezember 1933 wurde das rund 660 000 Mark teure Bauwerk für den Verkehr freigegeben. In nur zwei Minuten konnte das Mittelteil hochgefahren werden. Die Brücke blieb die einzige Hubbrücke Deutschlands mit Mittellager. Aber nur zwölf Jahre ratterten Züge über die Brücke. Am 28. April 1945 zerstörte ein Sprengkommando die Überbauten. Nur das Hubteil blieb weitestgehend unbeschädigt. Dennoch wurde die Brücke nicht wieder aufgebaut. Erst 1990 wollte die DR die Reste verschrotten. Doch seit dem 7. Juni 1990 steht die Hubbrücke unter Denkmalschutz. Derzeit gibt es Ideen für den Bau einer Eisenbahn Ahlbeck – Karnin – Ducherow. Die Kosten hat man auf rund 240 Millionen Mark veranschlagt.



Fast 60 Jahre später erinnern nur noch die Reste der Hubbrücke an die Strecke von Ducherow nach Swinemünde.

Fotos (2): Sammlung H. Bergmann