

Modell Eisen Bahner

DM 5,50

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

Nr. 7/1997

E13411



07

BASTELTIPS

Castor-Transportbehälter

Bremsschläuche umbauen

Weinreben aus Naturholz

Straßenbau in Asphalt

Felsen für Steilhänge

Bahn AG verläßt die Schmalspur

Brautschau im Erzgebirge

Karrieren eines Fernzugs

Glanzstück vom Rhein

Sunde, Belte und Fjorde

Leichte Linien in Dänemark

Gesucht:
DIE PFIFFIGSTE
MODELLBAHNANLAGE
1996

9 originelle
Anlagen-Details

- Schweizer Elefant von Roco
- Drehscheiben in TT und H0
- Preußische S 10 von Trix

WERKSTATT

- Zugkreuzung von Geisterhand
- Sächsische V K als Bausatz

Das legendäre VES-M in Halle Lok-Labor

Die geheimnisvolle Versuchsanstalt der DDR



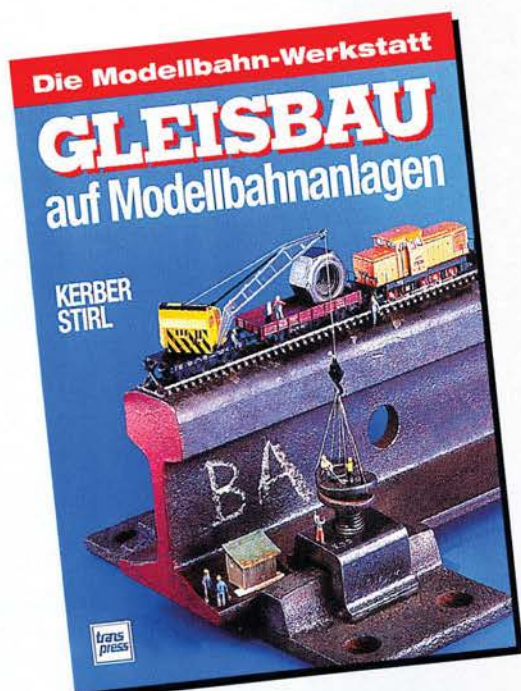
Wert-Anlagen



Georg Kerber/Andreas Stirl
Planen und Bauen von Modellbahnanlagen
Reihe »Die Modellbahn-Werkstatt«
Ein zuverlässiger Ratgeber für Planung und Bau einer Modellbahnanlage: Platte oder Rahmenbau, Holz oder Metall, Gleise, Landschaft usw.
128 Seiten, 124 sw-Abb., 27 Farbabb., geb.
DM/sFr 29,80 /öS 218,- Bestell-Nr. 71027



Georg Kerber/Andreas Stirl
Brücken und Kunstbauten auf Modellbahnanlagen
Reihe »Die Modellbahn-Werkstatt«
Stützmauern, Tunnel, Durchlässe usw., Rampen, Prellböcke, Bahnsteige, Schranken, Drehscheiben u.v.a. sind Thema dieses Modellbahn-Bandes.
132 Seiten, 125 sw-Abb., 30 Farbabb., geb.
DM/sFr 29,80 /öS 218,- Bestell-Nr. 71048



Georg Kerber/Andreas Stirl
Gleisbau auf Modellbahnanlagen
Reihe »Die Modellbahn-Werkstatt« mit Bauanleitungen und zahlreichen pfiffigen Tips für vorbildgetreue Gestaltung der Anlage.
136 Seiten, 136 sw-Abb., 30 Farbabb., geb.
DM/sFr 29,80 /öS 218,-
Bestell-Nr. 71034

Erhältlich überall im
Buch- oder Bahnhofsbuchhandel
oder senden Sie Ihre Bestellung an:
Motorbuch-Versand, Abt. 266,
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart,
Eilbestellungen
per Telefon 0711/ 2 10 80 65
oder Fax 0711/ 2 10 80 70

**trans
press**



Adels-Familie

Märklin und Trix machen jetzt mit einem Modell der preußischen S 10 dem Hofzug von Kaiser Wilhelm Beine. Im Test: Die Zweileiter-Version von Trix. **Seite 74.**

Entwicklungs-Helfer

In der legendären VES-M Halle entstand die schnelle Dampflok 18 201. Aufstieg, Fall und Ende dieser ungewöhnlichen Versuchsanstalt der Deutschen Reichsbahn. **Seite 12.**



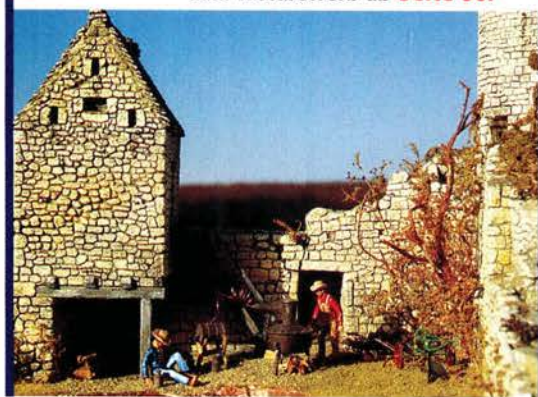
Kleine Basteleien mit Pfiff

Ob Schnapsbrennerei, Trimpfad, beleuchtete Innenräume oder brennendes Wirtshaus: Anlagen-Details aus Einsendungen zum Wettbewerb ab **Seite 90.**



Runde Sache II

Sechs weitere Drehscheiben in den Nenngrößen H0 und TT stehen im Blickpunkt der zweiten Folge des großen Vergleichstests. Hinsichtlich Technik und Ausstattung präsentieren sich fast alle Modelle auf einem hohen Niveau. **Seite 82.**



Leichte Linie

Die Bahn in Dänemark feiert 150. Geburtstag. Vom einstigen Eisenbahnparadies zwischen Sunde und Belte mit seinem charakteristischen leichten Oberbau ist nach einem Kahlschlag nicht mehr viel übrig geblieben. **Seite 24.**



TITELTHEMA

Tempel der Technik

Vom Schalldämpfer bis zur Schnellfahrdampflok: Die Entwicklungen der Versuchsanstalt Halle..... **12** ◀

DREHSCHLEIBE

Namen + Nachrichten **4**

Götterdämmerung

Schmalspurbahn Cranzahl - Oberwiesenthal: Wie geht es weiter nach dem Jahrhundertfest? **20** ◀

Tor zum Norden

Die Dänen fahren seit 150 Jahren Zug..... **24** ◀

LOKOMOTIVE

Dritte Geburt

Erste Probefahrten nach Hauptuntersuchung: 50 3648 steht wieder unter Dampf..... **28**

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Hoch-Adel

Die Müngstener Brücke galt als kühnes Projekt **30**

Strom-Linie

Der Rheingold war lange der Maßstab für Komfort und Tempo auf Schienen **34** ◀

WERKSTATT

Kurvenläufer

Die V K von Bemo als Bausatz **62** ◀

Kurz und bündig

Alte Wagen umrüsten auf Kurzkupplung..... **64**

Über Kreuz

Modulare Wendezugsteuerung, Teil IV **66** ◀

Basteltips

Weinreben, Castor-Behälter, Bremsschläuche, Straßenbau, Felsen und die Ideenkiste..... **70** ◀

TEST

Kaiserliche Hoheit

Trix liefert die S 10 für den Hofzug aus..... **74** ◀

Safari-Lo(o)k

Dampflok C 5/6 der SBB (Elefant) von Roco **78** ◀

Zweite Runde

Sechs Drehscheiben in TT und H0 **82** ◀

SCENE

i-Tüpfelchen

Pfiffige Details auf Modellbahnanlagen..... **90** ◀

Preis-Träger

Auszeichnung der Wettbewerbs-Sieger..... **94**

Namen + Nachrichten

..... **96**

Neuheiten

..... **98**

Gold-Ketten

Modellpalette des Rheingold-Expreßzuges..... **100**

Nachschub

Steile Strecken auf wenig Raum: Interessanter Anlagenbetrieb eines TT-Bahners..... **102**

STANDPUNKT

..... **5**

IMPRESSUM

..... **6**

GÜTERBAHNHOF

..... **36**

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

..... **42**

TREFFPUNKTE

..... **88**

BAHNPOST

..... **77**

BUCHTIPS

..... **69**

VORSCHAU

..... **106**

AUSSERDEM

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Mannheimer Bahnhof Bahnhofsumbau

■ Auch in Mannheim wird die DB nach Ansicht von Bahnchef Dürr ein Projekt 21 auf den Weg bringen. Der Bahnhof soll modernisiert und der Betrieb rationalisiert werden. Durch den Abbau nicht mehr benötigter Gleisanlagen hofft man, bis zum Jahr 2004 rund zehn Hektar Baugebiet freimachen zu können. Die Bahn rechnet zwar mit einer Zunahme des Verkehrs in Mannheim, glaubt aber trotzdem, von bisher zehn Gleisen zwei einsparen zu können. Auch Rangier- und Abstellgleise sollen abgebaut werden. Die Bahn will sich in den Innenstädten heute auf das beschränken, was die Fahrgäste zum Ein- und Aussteigen benötigen. Der Mannheimer Bahnhof soll auch baulich verbessert werden: Statt einer Unterführung wird eine helle Überführung entstehen. Der Bahnhofsumbau könnte innerhalb von drei bis vier Jahren beendet werden. Die Kosten für das ehrgeizige Vorhaben sollen wesentlich geringer sein als in Stuttgart: Sie sollen bei 200 bis 300 Millionen Mark liegen.

Foto: B. Wollny



Die 143 958 stieß mit 110 174 in Heilbronn zusammen.

Zugunglück Heilbronn Acht Verletzte

■ Am 25. Mai stießen im Heilbronner Hauptbahnhof eine 143 und eine Regionalbahn mit einer Lok der Baureihe 110 frontal zusammen, da während des Umsetzens der Lokführer der 143 ein Halt zeigendes Signal mißachtete. Beim Zusammenstoß entgleiste die 143 und acht Personen wurden verletzt. An beiden Lokomotiven entstand ein Schaden von rund 180 000 DM. Durch den Unfall fielen zwei Reisezüge aus, fünf verspäteten sich.

Buckower Kleinbahn

Verein erarbeitet ein Museumsbahn-Konzept

■ Mit Beginn des neuen Sommerfahrplans wird zwischen Müncheberg und Buckow (KBS 206.29) bis zum 27. September ein LVT pendeln. Ob danach wieder Busse im Schienenersatzverkehr eingesetzt oder der Personenverkehr ganz eingestellt wird, hat das Land Brandenburg noch nicht entschieden. Land und DB AG suchen gemeinsam mit dem Eisenbahnverein „Märkische Schweiz“ nach einer Möglichkeit, die Strecke in eine Museumsbahn umzuwandeln. So hat die

Bahn bereits die Triebwagenhalle, das Umspannwerk und die drei Triebwagen den Eisenbahnfreunden zum Kauf angeboten. Ein Gutachten bescheinigt der Strecke und den Bahnanlagen einen guten Zustand. Laut Gutachten ist ein Betrieb der Buckower Kleinbahn als Museumsbahn unter Regie der Eisenbahnfreunde möglich. Derzeit sind die Eisenbahnfreunde dabei, ein tragfähiges Konzept für einen Museumsbahnbetrieb zu erarbeiten.

Streckenstilllegungen

Entscheidungen in letzter Minute

■ Genau 14 Tage vor Beginn des neuen Fahrplans gab die Regierung des Freistaates Sachsen bekannt, welche Bahnlinien im Personenverkehr nicht mehr bedient werden. Die neuen Kursbücher waren inzwischen schon längst im Handel. Am 30. Mai wurde nun der Zugverkehr auf den Strecken Waldheim – Rochlitz (KBS 528), Brand-Erbisdorf – Langenau (KBS 515), Pegau – Neukieritzsch (KBS 532), Neumarkt – Greiz (KBS 543) und Weißwasser – Forst (KBS 221) eingestellt. Auch der Verkehr auf der bereits stillgelegten Strecke Schlettau – Crottendorf wurde nun offiziell abbestellt. Die verkündete Einstellung des Zugverkehrs zwischen Torgau und Pretzsch (KBS 217) hingegen verzögert sich noch, da der größte Teil der Strecke in Sachsen-Anhalt liegt. Die hier zuständige Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) will den Ver-

kehr aufrechterhalten. Die NASA hat auch für das Jahr 1997/98 Leistungen auf der KBS 217 bestellt. Eine Gnadenfrist hat die Strecke Löbau – Großpostwitz (KBS 248) erhalten. Erst am 30. September soll hier Schluß sein. Aber damit ist das Nebenstreckensterben in Sachsen noch lange nicht zu Ende. Für den 1. Juni 1998 steht schon ein neues Opfer fest: die KBS 239 von Straßgräbchen-Bernsdorf nach Königsbrück. Doch das ist noch „nicht das Ende der Fahnenstange“, wie der Geschäftsführer der sächsischen Nahverkehrsgesellschaft, Herwig Nowak, betonte: Rund 13,3 Prozent des 3 100 Kilometer langen Streckennetzes im Freistaat sind von der Stilllegung bedroht. Durch die Streckeneinstellungen am 30. Mai konnte Sachsen rund 9,8 Millionen DM einsparen, die nun andersweitig verwendet werden sollen.



Foto: M. Leichsenring

Seit 31. Mai sind die Personenzüge zwischen Rochlitz und Waldheim Geschichte.



Foto: M. Henschel

Am 12. Mai übergaben Siemens und Adtranz den 100. Stadtbahnwagen an die Verkehrsbetriebe Karlsruhe.

Karlsruhe

100. Stadtbahnfahrzeug übergeben

■ Siemens und Adtranz übergaben am 12. Mai in Düsseldorf das 100. Stadtbahnfahrzeug an die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK). Die ersten GT 6/GT 8 wurden 1978 als Hochflurfahrzeuge an die VBK ausgeliefert. Heute setzt die Karlsruher Stadtbahn zu 70 Prozent Niederflurtechnik ein. Die ersten Zweisystem-Bahnen entstanden dann 1991 in Zusammenarbeit der VBK, Adtranz und Siemens. Als zukunftsweisendes Stadtbahn-System wurden diese Fahrzeuge 1993 als „Produkt des Jahres“ gefeiert.



Foto: H. Bergmann

Die neue Müllverladeanlage in Jatznick an der Strecke Stralsund – Pasewalk ist bereits in Betrieb.

Güterverkehr

Mülltransporte per Schiene

■ Zahlreiche veraltete Mülldeponien im Osten Mecklenburg-Vorpommerns mußten zum Jahresbeginn geschlossen werden. Der anfallende Hausmüll muß nun in der Zentraldeponie Rosenow bei Neubrandenburg gelagert werden. Rund 80 Prozent der Transporte sollen dabei über die Schiene erfolgen. Der Deutschen Bahn AG beschert das neue Güterzüge. In Jatznick, Neustrelitz, Demmin und Waren/Müritz entstehen moderne Umschlagplätze für die Mülltransporte per Bahn nach Rosenow. Die Umschlagstationen in Neustrelitz und Jatznick konnten bereits fertiggestellt werden. Die beladenen Güterwagen werden entweder in planmäßige Güterzüge eingestellt oder als Sonderzüge zur Zentraldeponie gefahren.

An der Nase herumgeführt

Das neue Kursbuch ist da. Der knapp 2800 Seiten starke Wälzer bietet zum Seitenpreis von weniger als einem Pfennig aufregend Neues, viel Altbewährtes – und in manchen Fällen nichts. Daß die Numerierung der Kursbuchstrecken mit der neuen Fahrplanperiode wieder ein paar Lücken mehr aufweist, daran hat man sich inzwischen schon gewöhnt. Doch inzwischen dokumentieren die Regionalfahrpläne deutlich, wie chaotisch und damit kundenfeindlich man sich mancherorts in Sachen Nahverkehrsplanung regelrecht durchwurstelt. So ließ zum Beispiel die sächsische Landesverkehrsgesellschaft erst Mitte Mai die Katze vollends aus dem Sack: Auf gleich neun Strecken wird der Zugverkehr bei der Deutschen Bahn AG eingestellt, auf acht davon schon zum 1. Juni. Die Gründe für diese Entscheidungen sind wirtschaftlicher Natur: Wo Züge nur mit einer Handvoll Fahrgästen unterwegs sind, muß die Fahrt eines Tages unweigerlich am Prellbock enden. Die regelmäßigen Wehklagen über Betriebseinstellungen sind allerdings fehl am Platz. Entweder hat man es versäumt, rechtzeitig nach tragfähigen Konzepten zu suchen, oder man hat keine finden können. Das entschuldigt freilich nicht die Einstellung einiger Verantwortlicher, die ihre letzten treuen Kunden lediglich als Störfaktor im Nicht-Betriebskonzept betrachten. Wer erst wenige Tage vor einem neuen Fahrplanabschnitt Gewißheiten schafft, wo in den nächsten Monaten noch Züge fahren und wo nicht, der erntet kein Vertrauen. Weder bei der Bahn, die kein modernes Wagenmaterial in eine ungewisse Zukunft rollen läßt, noch bei potentiellen Fahrgästen, die fast über Nacht an verödeten Bahnsteigen stehen. Wie kurzsichtig geplant wird, offenbart ein Blick auf die Kursbuchstrecke 587. Obwohl keine Fahrzeiten abgedruckt sind, fahren zwischen Querfurt und Vitzenburg auch weiterhin Personenzüge. Doch wann sie fahren, das war selbst eine Woche vor Inkrafttreten des Fahrplans nicht zu erfahren. Nein, so lockt man keine Kunden an – so führt man sie an der Nase herum.



Hans-Joachim Gilbert

EKO Eisenhüttenstadt

Modernisierte Werkloks auf DB AG-Gleisen

■ Insgesamt 4 der 5 bei der EKO Stahl GmbH in Eisenhüttenstadt vorhandenen V 100.4 wurden bereits bei Adtranz in Kassel modernisiert. Dabei erhielten die Loks neue Caterpillar-Motoren mit einer Leistung von 1040 kW und eine verbesserte Steuerung. Die vier umgerüsteten Loks werden

von der EKO auch auf den Strecken der DB AG eingesetzt. Jeden Dienstag und Donnerstag befördern die V 100.4 in Doppeltraktion einen 2000 Tonnen schweren Heizölzug vom Übergabebahnhof Stendell des PCK Schwedt nach Eisenhüttenstadt. Dabei muß der Zug in Eberswalde Kopf machen.

Am 2. Mai waren die Loks 63 und 64 vor dem Heizölzug unterwegs.



Foto: S. Großmann



IMPRESSUM

Modelleisenbahner

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

HERAUSGEBER

Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR

Hans-Joachim Gilbert (v.i.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

REDAKTION

Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Dr. Karlheinz Hauke, 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, Christoph Grimm,
Elmar Haug, Frank Heilmann, Falk Helfinger,
Marcus Henschel, Michael Hubrich,
Rolf Jünger, Georg Kerber, Frank Muth,
Manfred Lohkamp, Dr. Franz Rittig,
Axel Polnik, Jürgen Rech, Jörg Seidel,
Dominik Stroner, Jürgen Krantz,
Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge,
Erich Preuß, Fritz Rümmelein

VERTRIEB

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

ABONNENTEN-SERVICE

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

Preis des Einzelhefts: DM 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 55,20
Schweiz: sFr 55,20. Österreich: öS 396,-
Andere europ. Länder: DM 67,20.
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung
jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in Germany

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

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



Foto: J. Rech



Zu seinem 50. Geburtstag im Juni 1985 präsentierte sich der Gläserne Zug noch auf der Nürnberger Drehscheibe.

Gläserner Zug

Keine Aufarbeitung

■ Nach langwierigen und gründlichen Untersuchungen im ehemaligen AW Neuaußing entschied der GB Fernverkehr, den Gläsernen Zug nicht wieder aufzuarbeiten. Begründet wurde dies mit den enormen Kosten für die Wiederherstellung der Inneneinrichtung. Allerdings will man den ET 491 001 äußerlich instandsetzen und dann im Verkehrsmuseum Nürnberg ausstellen. Noch in diesem Jahr soll über einen adäquaten Ersatz für den Gläsernen Zug entschieden werden. Ob jetzt die Bahn AG ein anderes Fahrzeug umbaut oder ein neuer Triebwagen im Ausland gekauft wird, ist noch völlig offen.



Foto: F. Heilmann

Mit der S-Bahn 15 556 wartete 142 239 am 4. Mai im Bahnhof Kurort Rathen auf den Abfahrtauftrag.

S-Bahn Dresden

Keine Einsätze mehr für 142

■ Nach rund 20 Jahren quitierten die letzten Loks der Baureihe 142 den S-Bahn-Dienst im Bh Dresden-Friedrichstadt. Seit der Elektrifizierung der Strecke Meißen-Tribischtal – Dresden – Schöna 1976 war die E 42 hier im Einsatz. Am 4. Mai wurden die letzten beiden Loks, 142 146 und 239, zwischen Meißen und Schöna eingesetzt. Bereits 1990 wurden die ersten 142 durch Maschinen der Baureihe 143 ersetzt, da die 142 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zu langsam war. Die letzten Dresdner 142 werden jetzt zum Bh Magdeburg umgesetzt.

Bahnjubiläum Schweiz

Fest in St. Gallen

■ Rund 180 000 Besucher konnten die Veranstalter des Eisenbahnfestes in St. Gallen am 10. und 11. Mai zählen. Rundreisen mit Dampfzügen, eine große Parade mit historischen und modernen Fahrzeugen sowie eine Ausstellung von Gleisbau-Maschinen waren die Anziehungspunkte des Festes. Dabei konnten die Besucher erleben, wie Gleise gebaut werden.

Traditionsloks

Keine Entscheidungen

■ Die Zukunft von 03 1010 und 18 201 ist noch immer ungewiss. Obwohl die BSW-Gruppe aus Halle ein Ideenpapier zur weiteren Vermarktung der Loks vorgelegt hat, ist über eine Aufarbeitung noch nicht entschieden worden. Der GB Fernverkehr teilte mit, das Ideenpapier müsse noch weiter konkretisiert werden. Weiterhin führe man derzeit „mit einem Großkunden“ über die weitere Nutzung der 18 201 Verhandlungen.

Zwischenhalt

■ Ein voller Erfolg war auch in diesem Jahr das Dresdner Dampflokfest. In den vier Tagen besuchten rund 53 000 große und kleine Eisenbahnfreunde das ehemalige Bw in Dresden-Altstadt. Die Museumsloks 43 001, 78 009 und 93 230 kehrten aus Cottbus und Pasewalk wieder nach Dresden zurück und konnten nun das erste Mal präsentiert werden.

■ Zurück nach Bochum-Dahlhausen kamen in diesem Frühjahr die 99 604 und die meterspurige Lok 74 der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft. Beide Loks gehörten zum Inventar des DGEG-Schmalspurbahn-museums in Viernheim, das schon mehrere Jahre in einer Lagerhalle in Bruchhausen-Vilsen deponiert ist. Die IV K und der Dreikupppler werden nun wieder in Bochum-Dahlhausen ausgestellt.

■ Am 3. Mai sorgte der brennende Triebkopf des ICE 597 im Stuttgarter Hauptbahnhof für erhebliche Störungen im Betriebsablauf. Wegen starker Rauchentwicklung mußte der Bahnhof zeitweise ge-



Foto: W. Pilkenrodt

Die 41 1185 löste die 65 im Weserbergland ab.

Nostalgiefahrten

Lokwechsel in Berlin und Bielefeld

■ Schon nach den ersten Einsätzen erwies sich die zwischen Berlin-Wannsee und Belzig eingesetzte 74 1230 als zu schwach. Da man nach Aussagen des zuständigen Geschäftsbereiches Fernverkehr die historische Lokomotive aber „schonen“ will, wurde die in Bielefeld eingesetzte 65 1049 nach Berlin umgesetzt. Mit dem Einsatz der wesentlich stärkeren 65 konnte sogar noch ein zusätzlicher Zwischenhalt bei den Nostalgiefahrten eingerichtet werden. Die 65 1049 wird nun durch die ebenfalls im Bh Halberstadt beheimatete 41 1185 ersetzt. Allerdings konnte die Reko-41 Pfingsten noch nicht im Weserbergland eingesetzt werden, so daß hier die Oberhausener 41 360 einsprang. Jedoch ist man beim GB Fernverkehr bis jetzt mit den Fahrgastzahlen der Nostalgiezüge noch nicht zufrieden. Man ist aber optimistisch, daß sich die Züge noch füllen werden.

räumt werden. Einige Stunden blieben die Gleise 13 bis 15 gesperrt. Nachdem der Brand im 401 006 gelöscht war, fuhr der Zug mit dem zweiten Triebkopf 401 506 zur Inspektion nach München.

■ Nach längeren Verhandlungen zwischen der DB AG und dem Freistaat Thüringen sagte am 25. April Ulf Häußler vom Geschäftsbereich Netz die Sanierung der Strecken Sonneberg – Probstzella und Sonneberg – Eisfeld zu. Wann die Bauarbeiten aber beginnen sollen, steht noch nicht fest.

■ Der Strecke Orlamünde – Pößneck (KBS 559) droht zum Fahrplanwechsel das Aus. Ab 1. Juni soll der Personenverkehr auf der Orlatabahn wegen erheblicher Oberbaumängel mit Bussen abgewickelt werden.

■ Adtranz in Hennigsdorf soll einen Hochgeschwindigkeits-Testring erhalten. Das Potsdamer Wirtschaftsministerium faßte im Frühjahr einen entsprechenden Beschluß. Auf der Strecke sollen Schienenfahrzeuge mit Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h erprobt werden. Die ersten

Testfahrten sollen Mitte 1999 stattfinden.

■ Am 18. Mai gaben der Vorsitzende des Fördervereins „Wilder Robert“ und der Bürgermeister der Gemeinde Sorntzig-Abtaß mit einem ersten Spatenstich den offiziellen Startschuß zum Wiederaufbau der am 30. September 1972 stillgelegten Schmalspurbahn von Nebitzschen nach Wermisdorf. Schon im nächsten Jahr soll der „Wilde Robert“ wieder bis nach Gloszen dampfen.

■ Für rund 6 Millionen DM hat die DB AG den Schweriner Hauptbahnhof saniert. Das denkmalgeschützte Gebäude präsentiert sich nun mit einer Ladenpassage, einem Restaurant und einem neuen Aufenthaltsbereich. Der Umbau der Außenanlagen und Bahnsteige ist aber noch nicht abgeschlossen.

■ Laut einer von der DB AG in Auftrag gegebenen Studie kann der Lindauer Kopfbahnhof in eine Durchgangsstation umgebaut werden. Drei verschiedene Umbauvarianten werden in der Studie vorgestellt. Dadurch könnten bis zum Jahr 2001 auf einer Fläche von insgesamt 30 Hektar

die Gleise demontiert werden.

■ Rund 65 Prozent der Beschaffungskosten für den neuen Doppelstocktriebwagen der Baureihe 670, der ab 12. Juli zwischen Stendal und Tangermünde pendeln soll, will das Land Sachsen-Anhalt übernehmen. Für die Strecke hat die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH einen Namenswettbewerb ausgeschrieben.

■ Das AEG-Archiv gehört seit dem 14. Mai dem Deutschen Technikmuseum in Berlin. Rund 4 000 Meter Akten, 1 Million Bilder und 50 000 Negativplatten zählt das AEG-Archiv. Es soll ab dem Jahr 2000 in neuen Erweiterungsbau des Museums untergebracht werden.

■ Am 30. April entgleiste durch eine Spurerweiterung zwischen Mellenbach und Katzhütte auf der KBS 562 ein Personenzug. Zwischen Sitzendorf und Katzhütte mußte ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Bis zum Abend wurde der Zug wieder aufgegleist und die Spurerweiterung beseitigt, so daß der Verkehr am 1. Mai wieder aufgenommen werden konnte.

Machen Sie Ihr Hobby zum Beruf!

Der MODELLEISENBÄHNER baut das Redaktionsteam aus und sucht deshalb zum nächstmöglichen Termin einen

Volontär

Verfügen Sie über fundierte Fachkenntnisse aus dem Eisenbahn-Bereich? Bringen Sie ausgeprägtes Schreibtalent ebenso wie Neugier und Engagement mit? Sind Sie mindestens 25 Jahre alt? Können Sie sich verständlich ausdrücken? Dann haben Sie sehr gute Chancen für diese Ausbildung zum Redakteur. Ihr künftiger Arbeitsplatz ist in Stuttgart.

Redakteur

mit fundierter journalistischer Ausbildung, idealerweise mit Redaktionserfahrung, Fachkompetenz im Bereich Vorbild und/oder Modell, Stilsicherheit und sauberer Recherche.

Der MODELLEISENBÄHNER, Europas meistverkaufte Hobbyzeitschrift, bietet Ihnen eine Tätigkeit mit sehr guten Perspektiven. Bitte schicken Sie eine aussagekräftige Bewerbung mit Foto und eventuell Arbeitsproben an:

Redaktion MODELLEISENBÄHNER,
z. Hd. Hannes Scholten, Pietsch + Scholten Verlag
GmbH, Olgastr. 86, 70180 Stuttgart.



NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Im Werk Cottbus wurde Anfang Mai die erste Lok der Baureihe 232 für die Wismut AG fertiggestellt. Die 232 404 wurde dabei in Minzgrün gespritzt. Auch die zweite Wismut-Lok 232 405 soll im grünen Farbleid übergeben werden. Beide Loks erhielten im Rahmen ihrer Hauptuntersuchung in Cottbus neue Caterpillar-Motoren.



FRAGE

ZEICHEN

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



Foto: Stefan Karstens

Straßenbahn in Wismar

Zurück zu den Ursprüngen

Der ehemalige Triebwagen Nr. 31 der Rostocker Straßenbahn ist nun wieder in seine Geburtsstadt Wismar zurückgekehrt. Das Fahrzeug entstand 1927 in der Wismarer Waggonfabrik und war zum Schluß bei der Rostocker Straßenbahn als Ausbildungsfahrzeug im Einsatz. Der Triebwagen soll nun in Wismar im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wieder instandgesetzt werden und dann als Museumsstück an die 1894 gegründete Waggonfabrik erinnern. Wo das Fahrzeug allerdings nach seiner Restaurierung aufgestellt werden soll, ist bis jetzt noch nicht geklärt.

Adtranz

Neues Montagewerk eröffnet

Genau ein Jahr nach dem Richtfest weihte Adtranz am 11. April in Berlin-Pankow sein neues Montagewerk ein. In das Werk mit seinen 10 Montageständen und 165 Beschäftigten wird die Fertigung von Berlin-Reinickendorf verlagert. Die vorgefertigten Baugruppen und Ausrüstungen werden in Pankow nur noch zusammgebaut. Pro Jahr sollen rund 160 Schienenfahrzeuge das rund 15 000 Quadratmeter große Werk verlassen. Hier findet zukünftig auch die Abnahme durch den Kunden statt. Die Endabnahme mit den Test- und Prüffahrten wird weiterhin in Hennigsdorf durchgeführt. Etwa 50 Millionen DM investierte Adtranz in das Montagewerk.

Im neuen Montagewerk Pankow werden auch die Triebwagen der Baureihe 481 für die Berliner S-Bahn zusammgebaut.



Foto: B. Weidnermeyer



Foto: W. Pillemerdt

■ Aus Alfeld traf am 31. Juli 1857 der erste Zug in der Universitätsstadt ein. Die Gebrüder Grimm und der Mathematiker Karl-Friedrich Gauß hatten hier schon gelehrt. Mit der Verlängerung der Strecke nach Kassel über Dransfeld 1856 und der Eröffnung der Strecke nach Eichenberg 1867 wurde der Bahnhof zu einem wichtigen Knotenpunkt. Von 1897 bis 1956 befand sich auf der Nordseite der Bahnhof einer Kleinbahn. Im Eisenbahnknoten entstanden außerdem ein großes Ausbesserungswerk und zwei eigenständige Bahnbetriebswerke. Zwischen 1912 und 1923 wurde der Bahnhof höhergelegt. Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte hier auch das Bundesbahnzentralamt seinen Sitz, bevor es am 2. Mai 1950 nach Minden umzog. Mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes 1963 auf der Leinetalbahn wurde das Bw am Güterbahnhof abgerissen. Das Aw schloß man 1966. Die ehemalige Lokrichthalle dient heute als Kino. Wie heißt die gesuchte Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Juli 1997 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare des Transpress-Buches „Lexikon der Modelleisenbahn“ von Manfred Hoße, Claus Dahl, Hans-Dieter Schüller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Maiheft lautete „Sangerhausen“. Die 20 Exemplare „Bahngeschichten“ haben gewonnen: Harald Schnabel, 18146 Rostock; Franz-Josef Backhaus, 36433 Leimbach; Bernd Schädlér, 06124 Halle/Saale; Johannes Rensing, 52066 Aachen; Otto Conrad, 99817 Eisenach; Peter Rösner, 37308 Heiligenstadt; Otto Reiß, 12435 Berlin; Wolfgang Sürth, 12359 Berlin; Wolfgang Rönelt, 06366 Köthen/Anhalt; Dirk Bergmann, 06556 Bretleben; Günther Otto, 39340 Haldensleben; Jörg Wolthausen, 18273 Güstrow; Dr.-Ing. Manfred Pleyer, 04275 Leipzig; Gerald Herberger, 04600 Altenburg; Nils Knothe, 30163 Hannover; Horst Danner, 98693 Ilmenau; Thomas Schroeter, 21465 Wentorf; Martin Hausmann, 13125 Berlin; Thomas Schäfer, 66125 Saarbrücken; Klaus Frey, 77580 Ronneburg/Thüringen

Harzer Schmalspurbahnen

Geschäftsleitung zurückgetreten

Die Turbulenzen in der Geschäftsführung der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) reißen nicht ab. Am 22. Mai traten die beiden erst am 20. März berufenen Geschäftsführer Jörg Bauer und Rüdiger Simon ohne Nennung von Gründen fristlos von ihren Posten zurück. Der Justitiar des Landkreises Wernigerode, Matthias Wagener, führt nun kommissarisch die Geschäfte der HSB. Inzwischen häuft sich die Kritik an der HSB. So war die Bahn an Himmelfahrt nicht in der Lage, den Fahrgastansturm zu bewältigen, was zu heftigen Protesten in der Lokalpresse führte. Auch der Umweltausschuß der Landtages von Sachsen-Anhalt kritisierte die Bahn. So setzte die HSB im vergangenen Sommer auch bei der höchsten Waldbrandwarnstufe noch Dampfloks zum Brocken ein. Bereits in diesem Jahr gab es zwei Waldbrände im Nationalpark. Weiterhin monierten die Ausschußmitglieder das Fehlen eines geschlossenen Toilettensystems, obwohl dies technisch machbar ist und eine Umrüstung der Wagen angeboten wurde, sowie die unhaltbaren Zustände für Rollstuhlfahrer bei der Fahrt zum Brocken. Zwar versprach die HSB hier eine Verbesserung, aber meistens müssen die Behinderten im Packwagen reisen.



Noch enden die Regionalbahnen aus Halberstadt in Dedeleben. Nur 8 Fahrgäste steigen hier pro Tag ein oder aus.

Foto: W. Plikenrodt

Lückenschluß

Niedersachsen bewilligte Mittel

Die niedersächsische Landesregierung hat sich am 24. April bereit erklärt, die Hälfte der Baukosten für den rund 5 Kilometer langen Lückenschluß zwischen Dedeleben und Jerxheim zu übernehmen. Schon seit 1990 fordern Kommunalpolitiker aus Sachsen-Anhalt und Niedersachsen, die Strecken Nienhagen – Dedeleben (KBS 319) und Helmstedt – Wolfenbüttel – Braunschweig (KBS 312) wieder miteinander zu verbinden. Rund 20 Millionen DM werden für das Verlegen der Gleise zwischen Jerxheim und Dedeleben veranschlagt. Niedersachsens Verkehrsminister Dr. Peter Fischer erwartet aber von der Deutschen Bahn AG eine gründliche Sanierung und den Ausbau der rund 28 Kilometer langen KBS 319, damit die Fahrzeit zwischen Halberstadt und Braunschweig auf unter 90 Minuten reduziert wird. Derzeit braucht ein Zug mehr als eine Stunde für die Fahrt von Halberstadt nach Dedeleben. Die Ausbaurkosten für die KBS 319 werden in einer Studie auf etwa 65 Millionen DM geschätzt. Allein 32 Bahnübergänge müssen erneuert werden. Die Kommunen entlang der KBS 319 haben kein großes Interesse an der Bahn. Sie befürchten, daß man nach der Modernisierung der Bahnübergänge riesige Rechnungen zugeschickt bekommt, denn mancher Ort müßte nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz für bis zu 8 Bahnübergänge zahlen.

Foto: Krabbes



Die Diesellok Ns 3 zieht einen Arbeitszug von Mesendorf nach Klenzenhof durch die brandenburgische Prignitz.

Prignitzer Kleinbahn

Der „Pollo“ soll wieder dampfen

Das Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg bemüht sich seit 1993 darum, einen Teil der ehemaligen Prignitzer Kleinbahn wieder aufzubauen. Als vordringliche Arbeiten wurden Trassen freigelegt, neue Gleise verlegt und Fahrzeuge der „Pollo“ genannten Kleinbahn geborgen. Inzwischen werden auch die ersten Wagen aufgearbeitet. Die Gleise liegen jetzt zwischen Mesendorf und Klenzenhof auf 1,7 Kilometern Länge. Mehrere Wagen konnten aus Gärten und Höfen in Lindenberg geborgen werden. Im Frühjahr soll die Strecke gestopft und anschließend in Richtung Brünkendorf weitergebaut werden. Zur Zeit wird durch Vereinsmitglieder eine Diesellok V 10 C, ehemals Stahl- und Walzwerk Brandenburg, aufgebaut. Wer dabei mithelfen will, kann sich melden bei: Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Hauptstraße 7, 16928 Lindenberg.

Baureihe 215

Wanderung von Ulm nach Darmstadt

Durch die Streckenelektrifizierung in Norddeutschland ist das Einsatzgebiet für die im Bh Lübeck beheimateten Loks der Baureihe 218 drastisch geschrumpft, so daß die überflüssigen Maschinen nun nach Süddeutschland abgegeben werden. Der Bh Ulm wird alle seine 215 durch die 218 ersetzt. Damit verschwindet die 215 aus Schwaben und dem Allgäu. In ihrer neuen Heimat, dem Bh Darmstadt, sollen die 215 die schon altersschwachen 212 ablösen.

Die 215 wird in Süddeutschland durch die 218 ersetzt.



Foto: F. von Meisner



Foto: M. Leichsenring



Erst die 202 808 schleppte den VT 137 099 wieder zurück in seine Heimatdienststelle.

Mecklenburg

Abschiedsfahrt mit Hindernissen

■ Mecklenburger Eisenbahnfreunde luden zu Himmelfahrt zu einer Abschiedsfahrt für die Strecken Waren – Malchim und Malchim – Dargun ein. Nachdem bereits im Mai 1996 auf beiden Strecken der Personenverkehr eingestellt wurde, läuft nun das offizielle Stilllegungsverfahren. Für die endgültig letzte Fahrt kam der ehemalige Präsidenten-Triebwagen der Rbd Greifswald, der VT 137 099 mit Beiwagen vom Bh Stralsund, zum Einsatz. Allerdings brach beim VT 137 099 die Steuerwalze im Bahnhof Neukalen und die Fahrt konnte nicht mehr fortgesetzt werden. Erst nach über drei Stunden kam die 202 808 und schleppte den Triebwagen ab. Weitere Einsätze des 1935 gebauten VT 137 099 sind in diesem Jahr nicht mehr möglich, da nach dem Ablauf der Untersuchungsfristen am 16. August 1997 der Triebwagen im Werk Wittenberge aufgearbeitet werden muß. Über die notwendige Instandsetzung des Triebwagens wurde aber bis jetzt noch nicht entschieden.



Foto: B. Schulz

Obwohl die Bauarbeiten noch laufen, halten hier seit dem 19. Mai die ersten Reisezüge.

ZEITREISE

Mit der Zeche stirbt auch die Bahn



Die Werklok der Ruhrkohle AG hatte im Frühjahr 1981 noch viel zu tun.

Mit dem Wort „Strukturwandel“ verbinden alle Eisenbahnfreunde die Ablösung der Dampftrösler durch moderne Diesel- und Elloks. Im Ruhrgebiet bedeutet Strukturwandel der Wechsel vom Industriezeitalter hin zur Informations- und Dienstleistungsgesellschaft. Das hat sich auch auf das Bild des Ruhrgebietes ausgewirkt. Im Stadtgebiet von Gelsenkirchen gab es einst zwölf Zechen. Jede hatte ihren eigenen Rangierbahnhof und einen Anschluß an das Netz der Bundesbahn, denn nur per Bahn ließ sich die geförderte Kohle schnell und in großen Massen abtransportieren. Heute gibt es in der ehemaligen „Stadt der tausend Feuer“ nur noch eine Zeche. Im April 1981 herrschte auf dem Werksbahnhof der Zeche Consolidation in Gelsenkirchen-Bismarck noch reger Betrieb. Am 11. August 1863 wurde hier die erste Tonne Kohle verladen. Nach über 100 Jahren fiel die Zeche dem Strukturwandel zum Opfer und wurde 1993 stillgelegt. Die Gleise, Weichen, Verladeanlagen und fast alle Werksgebäude verschwanden.



Fotos: Michael Hubrich

Wo bis 1993 noch Gleise und Weichen lagen, wächst heute nur Gras.

Berlin-Spandau

Bahnhof wechselt ans andere Ufer

■ Im Zuge der Bauarbeiten für die Schnellfahrstrecke von Berlin nach Hannover mußte auch der alte Spandauer Bahnhof aufgegeben werden. Auf dem westlichen Havelufer entstand der neue Bahnhof Berlin-Spandau, der nun am 19. Mai eröffnet wurde. Hier wird dann auch der ICE Station machen. Allerdings werden die Bauarbeiten am Bahnhof Spandau erst mit der für 1998 geplanten Einfädung der S-Bahn endgültig abgeschlossen.