

Modell Eisen Bahner

DM 5,50 SFr 5,50 hfl 6,50 öS 41,- dkr 25,- lfr 120 bfr 122
Nr. 6/1996

E13411  4 391341 105506 06

BASTEKTIPS

- **Waggons aus Styropor**
- **Boot aus Sperrholz**
- **Kreuzungsweichen-Signale**
- **Planschbecken in H0**
- **Lok-Schmiermittel**
- **Schienen-Reiniger**

Neubaustrecke Berlin-Hannover

Aufholjagd in Brandenburg

Dampf-Jubiläum am Rigi

Zahn um Zahn den Berg hoch

Anlagenbericht

Strom aus 66 Trafos

WERKSTATT

Landbahnhof-Idylle

Gleisbild-Stellwerk

3800 Maschinen aus Preußen

Der Siegeszug der P8

**Triumph im
zweiten Anlauf**

Digital-Startsets von LGB

Bahnschranken in H0

Diesellok 215 von Roco

Tender-T3 von Jatt



Besitzerwechsel

VON ROT AUF GRÜN

marklin

HO-Privatbahn-Diesellokomotive V 100 01 der Ilmebahn.

Von der ehemaligen Deutschen Bundesbahn (jetzt DB AG) übernommene dieseldraulische Mehrzwecklokomotive der Baureihe V 100⁰⁰ (212 086). Vorbildgetreue Lackierung und authentische Beschriftung gemäß der Epoche V. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht. Länge über Puffer (LüP): 14,1 cm.

Art.-Nr. 33729

nur **DM 249,-**



Neu!

EUROTRAIN®

**EXCLUSIV-
NEUHEITEN
JUNI/JULI '96**

idee+spiel-Eurotrain im
INTERNET
Email: info@eurotrain.sgh-net.de
<http://www.eurotrain.de>

Eines der über 950 idee+spiel-Fachgeschäfte ist auch in Ihrer Nähe. Wo, das erfahren Sie unter der Servicenummer:

051 21/51 11 11

Nennen Sie uns bei Ihrem Anruf bitte Ihre Postleitzahl. Sie erreichen uns von Montag bis Freitag zwischen 9.00 und 17.00 Uhr.



Zusatz-Tank

Der TT-Hersteller Jatt erweitert seine T 3-Familie um eine Variante mit Tender. Auf der Testanlage stellte die kleine Lok für lange Strecken ihr Können unter Beweis. **Seite 66**



Die Unverwüsthliche

Ein schwieriges Kind mauserte sich zum Star. Die P 8 sollte der Renner der Preußischen Staatsbahn werden. Stattdessen entstand ein Allround-Talent. **Seite 12**



Leuchtturm

Modellbahn ahoi: Einen Leuchtturm aus Blechdosen, ein Planschbecken, ein Boot und weitere Basteltips finden Sie ab **Seite 58**



Vier Jahreszeiten

Prima Klima in Wengen: Frühling, Sommer, Herbst und Winter gibt es im Miniland gleichzeitig. Teil zwei über die Mammut-Anlage im Allgäu führt in den Süden Deutschlands. Der Bericht beginnt auf **Seite 94**



Gipfelstürmer

Seit 125 Jahren bringt die Zahnradbahn Urlauber auf die Rigi. Zum Jubiläum kehrt Stehkessellok Nummer 7 von 1873 auf ihre Stammstrecke zurück. Die Geschichte über Riggensbachs erste Zahnradstrecke erfahren Sie ab **Seite 24**

Rand-Erscheinungen

Viele Figuren auf der Modellbahn erleben einen tristen Alltag. Anregungen für ungewöhnliche Szenen finden Sie auf **Seite 48**



TITELTHEMA

Das tolle Mädchen

Jahrzehnte unentbehrlich: Die preußische P8 wurde zur ersten "Europa-Lok" **12** ◀

LOKOMOTIVE

Pflegelochter

Die Arnstädter P8 und ihr Pflegepersonal **20** ◀

DREHSCHLEIBE

Namen + Nachrichten **4**

Schnell-Bremsweg

Die Neubaustrecke von Berlin nach Hannover **22** ◀

Aufi, aufi!

Mit drei Dampfloks den Berg hinauf: 125 Jahre Zahnradbahn Vitznau-Rigi **24** ◀

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Rollentausch

Vergessene Schmalspurbahnen der DDR: Die Industriebahn Halle **28**

TEST

Solide Basis

Die BR 215 von Roco zum günstigen Preis **62** ◀

Kuh-Handel

Jatts Tender-Variante der T3 in TT **66** ◀

Mit Haken und Ösen

Bahnschranken: Das passende Angebot für jeden H0-Bahner **70** ◀

Bytes und Büsche

Digital-Startset für LGB-Bahner **76** ◀

WERKSTATT

Der zweite Streich

Ein württembergischer Landbahnhof im Modell: Vom Rahmenbau zum fertigen Diorama **50** ◀

Steuer-Paradies

Ein Gleisbildstellwerk im Eigenbau **52** ◀

Licht im Schatten

Bauanleitung für Gleisbesetzmelder **54**

Basteltips

Blechturm, Torfzüge, Bootsbau, Schienenreiniger, Weichensignale, Styropor-Waggons und mehr **58** ◀

SZENE

Familienfest

Das Modellsortiment der P8 **78**

Kleine Typen-Kunde

Tips zur Modellbahn-Bevölkerung **84**

Namen + Nachrichten **88**

Neuheiten **90**

Heiß und kalt

Miniland-Großanlage: Strom aus 66 Trafos **94** ◀

STANDPUNKT **5**

IMPRESSUM **6**

GÜTERBAHNHOF **30**

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT **34**

BAHNPOST **82**

TREFFPUNKTE **86**

BUCHTIPS **83**

VORSCHAU **98**

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Foto: SSB

Der hundertste DT 8 der Stuttgarter Straßenbahnen.

Stuttgarter Straßenbahnen

Fahrzeug-Jubiläum bei Stadtbahn

■ Am 25. April nahmen die Stuttgarter Straßenbahnen den hundertsten Stadtbahnzug des Typs DT 8 in Betrieb. Drei Prototypen wurden ab 1982 auf der Albtalbahn erprobt, da in Stuttgart noch die normalspurigen Stadtbahnstrecken fehlten. Nicht nur die Prototypen, sondern auch die 1983 bestellten und 1985 gelieferten ersten Serienfahrzeuge bereiteten anfänglich einige Schwierigkeiten. Insgesamt mußten 60 Änderungen durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang wurde das Gesamtgewicht des zweiteiligen Triebzugs von 67 auf 56 Tonnen gesenkt. Am 28. September 1985 begann der planmäßige Stuttgarter Stadtbahnbetrieb mit der Linie U 3 Vaihingen - Plieningen und dem DT 8. Heute fahren in Stuttgart neun Stadtbahnlinien mit insgesamt 82 Kilometern Länge. Bis zum Jahr 2000 wächst das Netz auf 106 km. Dann werden nur noch zwei Straßenbahnen auf Meterspurgleisen in Betrieb stehen. Vom DT 8 werden noch 14 Fahrzeuge folgen. Dann wird das Fahrzeugkonzept überarbeitet. Die internationale Ausschreibung läuft bereits.

95 016 in Neuenmarkt

Zweite Heimat

■ Das Deutsche Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg an der Schiefen Ebene hat im März die 1'E1'-Lokomotive 95 016 erworben. Bisher gehörte diese 1923 bei Borsig gebaute Maschine der Sächsischen Eisenbahn-Gesellschaft in Dresden. In Neuenmarkt-Wirsberg waren zwischen 1937 und 1946 insgesamt neun Lokomotiven der preußischen Gattung T 20, DR-Baureihe 95.0, für Schubeinsätze auf der Schiefen Ebene vorhanden. Anschließend kamen sie nach Aschaffenburg für Einsätze auf der Spessarttrampe und nach Presbig-Rothenkirchen für die Frankwaldrampe.

Einsatz der 143

Neue Aufgaben im Süden

■ Die ehemaligen Reichsbahn-Elektrolokomotiven der Baureihe 143 erobern bei der DB AG ab Fahrplanwechsel eine weitere Strecke. Sie werden die zwischen Stuttgart und Aalen neu eingeführten Doppelstockzüge befördern. Auf der „Remsbahn“ genannten Verbindung Stuttgart - Aalen finden somit zwei Premieren statt: Baureihe 143 und Doppelstockwagen. Die 143 fuhr bisher auf dieser Strecke nicht planmäßig.



Foto: Wiesenfarth

Sondereinsatz: 143 283 am 16.9.95 in Aalen.

628 statt 798

Neue Chiemgaubahn

■ Planmäßig zum 30. März ging der Einsatz der in Regionalbahn-Farben lackierten Schienenbusse auf der Chiemgaubahn zuende. Die Regionalbahn 14810 wurde in Aschau mit Böllerschüssen und einer Blaskapelle verabschiedet. Der Bürgermeister erteilte den Abfahrtauftrag persönlich. In Prien bestand ab 9.50 Uhr Gelegenheit, Alt und Neu nebeneinander zu betrachten. Den ganzen Tag über konnten die Züge kostenlos benutzt werden. RB 14813 verließ Prien mit zehn Minuten Verspätung um 10.20 Uhr in Richtung Aschau mit einer Doppereinheit 628/928 626 und 628/928 929.



Foto: Thuy

Ende März befand sich die von AEG Hennigsdorf gebaute UNICEF-Lok 128 001 im Raum Bremen. Ab 7.45 Uhr fuhr sie in Richtung Hamburg und kehrte gegen 16.15 wieder nach Bremen zurück. Am 27. März, dem Aufnahmetag, stand sie jedoch schon in der Mittagszeit mit Kabeln und Geräten ausgestattet im Betriebshof Bremen Hbf.

Bahn-Arbeitsplätze

Beschäftigungsbündnis

■ Bahn und Gewerkschaften haben sich auf ein Beschäftigungsbündnis für die rund 294 000 Mitarbeiter der DB AG geeinigt. Durch die neuen Regelungen wird insbesondere auch angestrebt, 12 000 gefährdete Arbeits- und Ausbildungsplätze langfristig zu sichern. Überstunden sollen abgebaut und Teilzeit-Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Bündnis sieht veränderte Arbeitszeiten in einer neuen, flexibleren Arbeitszeitordnung vor. Bisher an Fremdfirmen vergebene Aufträge könnten wieder von der DB selbst durchgeführt werden.



Foto: Bendrien

628 626 bei der ersten Fahrt am 30. März 1996.

Expo 2000 in Hannover

Bahn-Kooperation

■ Die DB schloß mit der Expo 2000 Hannover GmbH einen Kooperationsvertrag für die Weltausstellung. So sollen ICE mit dem Expo-Logo an den Triebköpfen für die Veranstaltung werben. Die Bahn wird in Zügen und Bahnhöfen über die Expo informieren. Der Hauptbahnhof von Hannover wird renoviert und in Laatzen ein Messebahnhof eingerichtet. Schüler und Studenten sollen aus ganz Europa zu Sondertarifen anreisen können. Die Bahn rechnet damit, daß rund ein Drittel der täglich 300 000 erwarteten Besucher per Zug anreisen.



Foto: Heilmann

03 204 bei der Einfahrt in den Bahnhof Breslau.

Sonderfahrt mit 03 204

Sechzigster Dampflokk-Geburtstag

■ Anlässlich des 60jährigen Dienstjubiläums der Lok 03 204 organisierte der Lausitzer Dampflokk-Club einen Jubiläums-Express von Cottbus über Forst – Zagan – Liegnitz nach Breslau. Der Sonderzug fuhr nicht ohne Grund auf dieser Strecke: Im Sommer 1937 war dies die Stammstrecke der 03 204. Im Dienstplan 1 des Bw Cottbus stand damals für diese Maschine zusammen mit fünf anderen 03 auch die Leistung D 105/106 Cottbus – Breslau – Cottbus auf dem Programm. Die 03 204 wurde am 13. April 1936 von Borsig für 193 521 Reichsmark abgeliefert. Ab 18. April war sie dem Bw Cottbus zugeteilt. Ihr letzter Betriebstag war der 7. August 1976, die Wiederinbetriebnahme erfolgte am 3. Juni 1993.

Neues ADtranz-Werk

Richtfest für Montagefabrik

■ Mit einem Richtfest feierte die ABB Daimler-Benz Transportation (ADtranz) am 12. April den Baufortschritt der im November 1994 begonnenen Montagefabrik in Berlin-Wilhelmsruh. Auf dem Gelände der Bergmann-Borsig-Werke, heute ABB Kraftwerke Berlin, entsteht für 50 Millionen Mark eine neue Fertigungsstätte mit zehn Fahrzeugmontageständen, eine Abliefer- und Aufachshalle sowie ein Bürotrakt. 1996 soll das Werk fertiggestellt sein. Die Produktion kann Anfang 1997 beginnen. In Wilhelmsruh werden Leichttriebwagen, S-Bahnen, U-Bahn-Fahrzeuge der Baureihen H und HK sowie Berliner Doppelstockbusse hergestellt. Die Endabnahmen finden in Hennigsdorf statt. Das bisherige Werk in Reinickendorf wird aufgegeben.

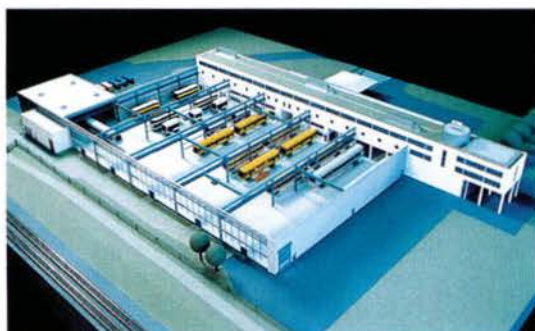


Foto: ADtranz

Modell der künftigen Fertigungsstätte.

STANDPUNKT

Paradepferde

Wer Dampfloks mag, der muß nicht länger schwarz sehen. Mit dem Blauen Max und der grünen Lady S 3/6 wird es farbig auf deutschen Schienen. Daran ändern auch handfeste Pannen nichts, wie sie kurze Zeit die blau gehüllte 01 lahmlegten. Wenige Wochen nur war der elegante Max in seinem Stromlinienkleid durch die Lande gedampft, da ereilte ein Mißgeschick die stolze Lok. Aus der Traum? Nein. Seit der Zylinderschaden behoben ist, kann die zum Paradepferd stilisierte Schnellzuglok wieder durch die Lande fahren. Und kaum ist das erste Staunen über diese majestätische Erscheinung im Rauch verfliegen, macht schon der nächste Lok-Star von sich reden. Elegant, aber bissig im Farbton, kommt jetzt



Hans-Joachim Gilbert

aus dem Eisenbahnmuseum Nördlingen die Schnellzuglok S 3/6 daher, von Märklin auf Deutschland-Tour geschickt. 37 Jahre fristete die schnittige Bayerin ihr Dasein auf der Schattenseite des Schienenlebens, bis ihren vier Zylindern endlich wieder neues Leben eingehaucht wurde. Das also sind die Stars des Sommers 1996, denen wir zweifellos unsere Bewunderung schenken können. Doch solche Glanzpunkte der Nostalgie auf Schienen überdecken nur mit Mühe den Rost, der überall an den Bemühungen um den Erhalt musealer Fahrzeuge nagt. Und zu vielen der rührigen Initiativen ist eines gemeinsam: Sie leiden unter einem finanziellen Durst, der mit wohltätigen Spritzern nach dem Gießkannenprinzip nicht zu löschen ist. Selbst jene elf Millionen Mark, die Baden-Württemberg für die Wiedergeburt der schmalspurigen Jagsttalbahn in Aussicht stellte, würden fast vollständig in der Ausbesserung der maroden Gleisanlagen versickern. Historisches zu bewahren, erfordert immer höhere Kosten. Trotzdem halten 300 Idealisten aus ganz Deutschland an ihrem Vorhaben fest, diesen Schmalspurzug bald wieder ins Rollen zu bringen. Auch solches verdient Bewunderung. Doch bei allem Enthusiasmus: Es ist langsam, aber sicher an der Zeit, daß die verfügbaren Kräfte für den Erhalt alter Fahrzeuge und Strecken besser aufeinander abgestimmt und nicht gegeneinander ausgespielt werden. Sonst gibt es schon in wenigen Jahren vielfach Anlaß, rabenschwarz zu sehen – trotz des Glanzes farbiger Paradepferde.

Neulackierung der 345/346

Neues Rangier-Design

■ Nun wird auch die ehemalige V 60 der Deutschen Reichsbahn in den DB-Einheitsfarben lackiert. Am 9. April präsentierte sich die frisch von einer Hauptuntersuchung zurückgekehrte 345 131 des Betriebshofs Seddin im dortigen Rangierbahnhof mit ihrer neuen, erdbeerrotten Lackierung. Neu ist für diese Baureihe eine Ausrüstung mit Zugbahnfunk. Die Lok wird zur Zeit bevorzugt auf der Strecke Großbeeren – Luckenwalde eingesetzt.



Foto: Wlodek

345 131 präsentierte sich in ihrem neuen Farbleid im Rangierbahnhof Seddin.



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
Kurt Honifogl, Thomas Hanna-Dauod,
Hartmut Lange, Uwe Lechner,
Andreas M. Rantsch, Dr. Franz Rittig,
Jens Tauscher

ANZEIGEN
Leitung: Klaus Schachenmayer
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
Jeannette Krause

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller,
J. H. Broers, Klaus Bünger, Jürgen Dill,
Peter Federmann, Christian Fricke,
Christoph Grimm, André Halusa,
Frank Heilmann, Marcus Henschel,
Michael Hubrich, Rolf Jünger,
Georg Kerber, Manfred Lohkamp,
Fritz Osenbrügge, Erich Preuß,
Fritz Rümmelein, Jörg Seidel,
Joachim Schmidt

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

ABONNENTEN-SERVICE
dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (0 71 32) 95 92 33

Preis des Einzelhefts: DM 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 55,20
Jahres-Abonnement europ. Ausland:
DM 67,20. Andere Auslandspreise
auf Anfrage. Lieferung jeweils frei
Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBAHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzan-
sprüche 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. 14, gültig ab
Heft 1/96. Gerichtsstand ist Stuttgart.

Stadler-Gelenktriebwagen

Gemeinschaftswerk

■ Am 10. und 11. April 1996 präsentierten die Deutsche Waggonbau AG (DWA), ADtranz und die schweizerische Firma Stadler den Niederflur-Gelenktriebwagen GTW 2/6. DWA beteiligt sich mit diesem Triebwagen an der Ausschreibung der DB AG für die Leichtbautriebwagen der Baureihe 642, außerdem interessieren sich einige Privatbahnen für das Fahrzeug. Es hat ein ungewöhnliches Antriebskonzept: In der Mitte des Triebwagens befindet sich das sogenannte Antriebsmodul. Es enthält den kompletten diesel-elektrischen Antrieb und ist von den beiden Fahrgast-Teilen unabhängig. Alle drei Wagenkästen sind durch Gelenke verbunden. Im Gegensatz zu anderen Fahrzeugkonzepten entspricht die Druckfestigkeit des Wagenkastens mit 1500 kN der Eisenbahnbetriebsordnung. Neben dem zweiteiligen GTW 2/6 soll es auch eine dreiteilige Version mit zwei Antriebsmodulen geben, den GTW 4/8. Stadler entwickelte das Fahrzeug zusammen mit den Firmen SLM und Alu-suisse. DWA und ADtranz erhielten die Lizenz für Deutschland. Für die Schmalspurbahnen der Schweiz stellt Stadler eine elektrische Version her. Sieben Schmalspur-GTW erhält die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn, vier bestellte die Montreux-Berner-Oberland-Bahn.



GTW 2 bei der Präsentation durch Stadler und DWA.

Alpentransit

Mehr Güter per Bahn

■ Unabhängig von den geplanten Neubaustrecken kann die Bahn schon jetzt den Güterverkehr über die Alpen ausweiten. Im alpenquerenden Güterverkehr verdreifachte sich die Transportmenge in den letzten 25 Jahren. Mit dem derzeitigen Angebot können täglich rund 5000 Lkw-Fahrten ersetzt werden. Bei dichterem Zugfolge und schwereren Zügen ließen sich pro Tag weitere 1500 Lkw-Fahrten auf die Schiene verlagern. Die DB wies darauf hin, daß die Bahnen hierzu schon heute in der Lage wären. Das Regelzugangebot ist erst zu zwei Dritteln ausgelastet. In Deutschland, Österreich und der Schweiz können bei Bedarf bereits Güterzüge mit einer Bruttolast von 1600 Tonnen befördert werden. Zudem baut man die vorhandenen Alpenstrecken aus, um die Kapazität weiter zu erhöhen. Schon 1996 sollen über den Brenner statt 81 bis zu 132 Güterzüge fahren.

Schnellfahrlok 101

Lokkasten auf großer Fahrt

■ Am 29. März bewegte sich erstmals eine Lokomotive der Baureihe 101 auf den Gleisen der Deutschen Bahn, als der Lokkasten auf einen Flachwagen verladen von Hennigsdorf nach Kassel gebracht wurde. In Hennigsdorf entstand der Rohbau, in Kassel wird der gesamte Ausbau vorgenommen. Die Arbeitsteilung für die vier Vorserien-Schnellfahrloks wurde durch die Verschmelzung der Bahn-Aktivitäten von ABB und AEG zum 1. Januar 1996 möglich. Die DB erhält insgesamt 145 der für 220 km/h ausgelegten Lokomotiven Baureihe 101. Die erste soll zur Jahresmitte fertiggestellt sein, um dann die ersten Probefahrten zu absolvieren.



Lokkasten der 101 beim Transport von Hennigsdorf nach Kassel auf einem Güterwagen.

Zwischenhalt

■ 1997 soll mit dem Bau des Containerbahnhofs auf dem Gelände des geplanten Güterverkehrszentrums für den Raum Kassel bei Bergedorf begonnen werden.

■ Zum 1. März begann der jüngste Geschäftsbereich der DB mit der Arbeit: Der GB Umschlagbahnhöfe wurde neu gebildet. Er ist für den Umschlag zwischen Schiene und Straße zuständig und umfaßt vier Niederlassungen sowie 65 Umschlagbahnhöfe mit 700 Beschäftigten.

■ An den ICE-Bahnhöfen soll man künftig Elektroautos mieten können. Die DB AG und die Autovermietung Sixt stellen in Frankfurt und München Pilotprojekte vor.

■ Das Forschungs- und Entwicklungswerk Blankenburg der DB erhielt durch das Eisenbahn-Bundesamt die Zulassung als Fahrzeugwerkstatt für Güterwagen und Nebenfahrzeuge.

■ Bis zum Jahr 1998 will die DB alle 10 000 Zugbegleiter des Nahverkehrs zu „Kundenbetreuern im Nahverkehr“ ausbilden. Ziel ist mehr Kundenservice.

■ Die Planung der 180 Kilometer langen ICE-Trasse Frankfurt – Köln macht Fort-

Brand einer S-Bahn-143

Ungewollter Feuerzauber

■ Durch einen Trafobrand legte die 143 581 den Dortmunder Hauptbahnhof am 24. Februar für eine Stunde lahm. 23 Züge, darunter 5 IC's, erhielten insgesamt 259 Minuten Verspätung. Mehrere S-Bahnen fielen ganz aus. Um 17.11 Uhr war die Lok qualmend in den Bahnhof gerollt. Wenig später schlugen Flammen aus dem Führerhaus. Rund 5000 Menschen mußte die Polizei aus dem Bahnhofsgelände evakuieren, weil dort gleichzeitig die WDR-Maus ihre Geburtstagsparty feierte. Der Brand entstand möglicherweise durch eine Fehlbedienung.



143 581 am 24. Februar in Dortmund.



Einsatz der Feuerwehr an der 143.

Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg

Tumulte beim ersten Spatenstich

■ Verkehrsminister Wissmann, Thüringens Ministerpräsident Vogel, der bayerische Wirtschaftsminister Wiesheu und Bahnchef Dürr mußten sich am 16. April Sprechchöre „Aufhören“, Buhrufe und Pfeifkonzerte anhören. Natur- und Umweltschützer reagierten so auf den ersten Spatenstich für die Autobahn A 71 und die Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg. Heinz Dürr nützte es nichts, daß er erklärte, „Ich bin doch von der Eisenbahn“. Die Gegner des Baus sehen keinen der versprochenen Arbeitsplätze entstehen und halten beide Verkehrsprojekte für Geldverschwendung.

schritte. Für die Hälfte der 48 Bauabschnitte konnten Genehmigungsverfahren eingeleitet werden. Ziel bleibt es, die Linie im Jahr 2000 in Betrieb zu nehmen.

■ Am 6. März erhielt der EC 13 Dortmund – Mailand eine Verspätung, weil der IC-Chef wegen fehlender Schlüssel die Schösser des Speisewagens aufbrechen mußte.

■ Vom 18. März bis 15. September wird zwischen Münster und Hamm gebaut. Auf 23 Kilometern werden die Gleise erneuert und wird der Unterbau saniert.

■ Die Dampfbahnfreunde Kahlgrund eröffneten am Ostermontag die neue Saison mit der 50 3673 und der 89 906. Die 1929 gebaute 89 906 kam frisch von einer Hauptuntersuchung.

■ ADtranz und der japanische Elektronikonzern Hitachi wollen bei Bahnsystemen kooperieren. Im Gespräch sind Signal- und Leittechnik, Dieseltriebwagen sowie die Neigezugtechnik.

■ Im Jahr 1995 büßte die Bahn rund 1,2 Prozent des Güterverkehrsaufkommens ein. Bei der Steine-Erden-Industrie beliefen sich die Rückgänge auf 12 Prozent.

■ Ende März machte die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands bei der Stuttgarter Niederlassung Fernverkehr Ernst: Weil 30 000 Überstunden angefal-

ten sind, sollen keine weiteren geleistet werden. Die DB holte aus den neuen Bundesländern Verstärkung.

■ Am 23. März blieb der 4000 Tonnen schwere Gdg 59 963 Duisburg Ruhrort Hafen – Dortmund Hörde wegen Schmierfilmbildung liegen. Auch mit Schiebelok war keine Weiterfahrt möglich. Der Zug mußte nach Bochum-Riemke zurücksetzen.

■ Die DB bildete eigenständige Gesellschaften für das Projekt „Stuttgart 21“ und „Köln/Rhein-Main“. In Berlin soll die „DB Projekt GmbH Knoten Berlin“ gegründet werden.

■ Die DB und SNCF wollen den Güterverkehr auf der Schiene durch neue Direktverbindungen intensivieren. Bisher laufen nur neun Prozent des Warenaustauschs zwischen Deutschland und Frankreich auf der Schiene.

■ Die ABB Daimler-Benz-Transportation erwartet, daß Asien der wichtigste Markt für Bahntechnik wird. Bis zum Jahr 2000 dürften dort 43 Milliarden DM in die Infrastruktur fließen.

■ Am Samstag, dem 23. März, waren bei den Doppelstockwagen des SE 3028 die Toilettensysteme überfüllt. Der Zugführer ließ den SE im Duisburger Hauptbahnhof 25 Minuten zum Besuch der dortigen Toi-

Anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Rheinbahn“ fand am 8. April in Düsseldorf ein großer Corso mit Straßenbahn-Fahrzeugen statt. Vom Vorkriegs- bis zum modernen Niederflur-Triebwagen waren alle erhaltenen Typen zu sehen. Auf dem Foto ist der historische Wagen 354 am Gustav-Adolf Platz zu sehen.



Foto: Henschel

ICE und TGV im Verbund

Gemeinsamer Markt

■ Die Siemens AG und der französisch-britische Bahnhersteller GEC Alsthom wollen ihre Hochgeschwindigkeitszüge ab sofort durch die neue gemeinsame Agentur „EuroTrain“ vermarkten. Die Märkte der EU-Mitgliedsstaaten und Nordamerika sind von dieser Regelung ausdrücklich ausgeschlossen: Dort bleiben die Firmen weiterhin Konkurrenten. Durch die Zusammenarbeit soll die Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden. Der Markt soll jedoch nicht zwischen TGV und ICE aufgeteilt werden. Vielmehr ist daran gedacht, Züge zu liefern, die Komponenten aus beiden Systemen enthalten.

letten halten.

■ Neuer Präsident der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. ist Dr. Hartmut Knittel. Er tritt die Nachfolge des 15 Jahre lang amtierenden Prof. Dr.-Ing. Paul Baron an.

■ Die SBB erhielten zum zweiten Mal von der Zeitschrift „Business Travel World“ eine Auszeichnung für die Qualität ihrer Dienstleistungen.

■ Am 19. April schlossen die ÖBB und das Bundesland Vorarlberg einen Verkehrsdienst-Vertrag ab. Die Finanzierung von Verlusten wird mit diesem Vertrag ebenso geregelt wie die gemeinsame Arbeit an den Fahrplänen.

■ Im Juni 1996 wird ein 17 km langer Abschnitt der neuen belgischen Hochgeschwindigkeitsstrecke in Betrieb genommen. Das Teilstück führt von der französischen Grenze bis Antoing.

■ Die belgischen Eisenbahnen haben 60 elektrische Zweisystem-Loks für 25 000 Volt Wechselstrom und 3000 Volt Gleichstrom bestellt. Die Lieferung dieser 200 km/h schnellen Fahrzeuge beginnt Ende 1997.

■ Seit Januar fahren zwischen Kenia und Tansania wieder Züge. Vor 18 Jahren war der Verkehr aus politischen Gründen eingestellt worden.



NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT



Foto: Thuy

Der neue Nord-Ausgang des Bremer Hauptbahnhofs ist fast fertiggestellt. Der Nordausgang bietet einen kurzen Zugang zur Bürgerweide, einem Veranstaltungsort für Messen sowie zum Congress-Centrum. Auch zum Erholungsgebiet Bürgerpark sind es von hier nur ein paar Schritte.



FRAGE

ZEICHEN

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

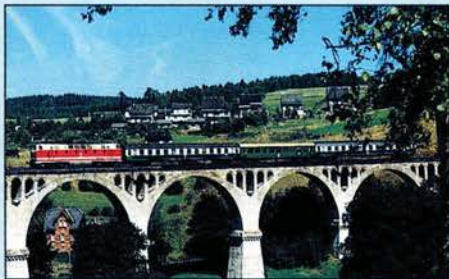


Foto: Halusa

■ Im Südosten des Thüringer Schiefergebirges liegt eine Stadt, die seit über 100 Jahren als eines der Zentren der deutschen Spielwarenindustrie gilt. Neben der weltweit bekannten Fertigung von Plüschtieren und Puppen haben in dieser Stadt auch zwei sehr bekannte Modellbahn-Hersteller ihr Domizil. Außerdem gibt es ein großes Spielzeugmuseum, dessen Sammlungen aus aller Welt Kinder wie Erwachsene in ihren Bann ziehen. Wer die Stadt von Norden her per Eisenbahn erreichen möchte, erlebt eine echte Gebirgsbahn mit starken Steigungen, hohen Viadukten, langen Tunnels und einer Spitzkehre. Bis 1980/81 liefen die schweren, E-gekuppelten Tenderlokomotiven der Baureihe 95 über diese Strecke. Wie heißt die Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Juni 1996 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 30 Exemplare des 384 Seiten umfassenden Sonderbands „Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn“ ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Aprilheft lautete „Leipzig“. Die 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen“ haben gewonnen: Lothar Bartsch, 44892 Bochum; Michael Becker, 73547 Lorch; Claus-D. Biermann, 06122 Halle; Walter Bube, 63607 Wächtersbach; Günter Burmeister, 19230 Hagenow; Andreas Dame-
rau, 10365 Berlin; Frank Dauer, 08523 Plauen; Klaus Dudek, 90459 Nürnberg; Bruno Durante, I-30026 Porto Gruaro; Michael Gaßner, 07774 Camburg; Ingolf Gerlach, 38315 Schladen; Daniel Goldberg, 79733 Görwihl; Alexander Große, 85757 Karlsfeld; Herbert Haidvogel, 74523 Schwäbisch Hall; Rolf Huth, 73441 Bopfingen; Heinz Jubel, 04703 Leisnig; Horst Klausch, 41464 Neuss; Traute Koppermann, 28237 Bremen; Marc Korneffel, 30539 Hannover; Heinrich Laubscher, CH-3280 Murten; Petra Lohbrunner, 64385 Reichelsheim; Martin Lohmeier, 03185 Peitz; André Marx, 39576 Stendal; Horst Merwarth, 37431 Bad Lauterberg; Stefan Richter, 02763 Zittau; Th. Schmidt, 83026 Rosenheim; Sandro Scholz, 06112 Halle; Hans-Jürgen Sonntag, 16278 Angermünde; Sebastian Woelk, 99867 Gotha; Zdzislaw Lochman, PL-35234 Rzeszow.

Fahrkarten-Agenturen

Privatisierung

■ Die bundesweit ersten Fahrkarten-Agenturen der DB AG wurden am 1. April auf den Bahnhöfen Adorf (Vogtland) und Burgstädt eröffnet. Die neuen Unternehmer, ehemals Reiseberaterinnen – früher auch ganz einfach Fahrkartenverkäufer genannt –, gehören nicht mehr zum Personal der DB. Sie mieten die Räume und Geräte der Fahrkartenausgaben. Für die verkauften Fahrausweise erhalten die Betreiber der Agentur eine Provision, wie sie auch an Reisebüros gezahlt wird.



Foto: E. Preuß

Die Burgstädter Agentur-Leiterin Ramona Colus wird vom Leiter der DB-NL Dresden beglückwünscht.

Parkeisenbahn Cottbus

100 Jahre Lok 99 3301

■ Am 18. März wurde die Dampflok 99 3301 der Cottbuser Parkeisenbahn 100 Jahre alt. Dies war Anlaß genug, eine Lokparade auf den 600-mm-Gleisen durchzuführen. Die Gast-Lokomotiven aus Dresden, Löbau, Weißwasser und Berlin boten einen Querschnitt durch die Feldbahntwicklung von 1896 bis 1950. Die Lok 99 3301 verließ das Werk von Krauss in München unter der Fabriknummer 331. Der Typ entsprach ungefähr den damals für die Heeresfeldbahnen gelieferten Doppel-Loks der Bauart „Illing“. Besteller war die Gräflich von Arnimsche Kleinbahn in Muskau, besser bekannt als Muskauer Waldbahn. Bei der DR erhielt die Lok die Nummer 99 3301. Sie war die kleinste Dampflok im DR-Bestand. Die Cottbuser Pionierbahn erwarb sie 1969.

Touristikzug

Gut ausgelastet

■ Der im Oktober 1995 in Dienst gestellte Touristikzug der DB ist nach Angaben des Unternehmens zu 70 Prozent ausgelastet. Dieses für das Unternehmen ermutigende Ergebnis veranlaßt die Bahn nun, in ihren Werken für rund zwölf Millionen Mark einen zweiten Touristikzug zu verwirklichen. Er soll schon im August zur Verfügung stehen und in Stuttgart beheimatet sein. Als Kunden kommen – wie beim ersten Touristikzug – Reiseveranstalter, zum Beispiel die bahneigene Ameropa, aber auch Messengesellschaften, Rundfunksender, Verbände und Verlage in Frage. Bis zum Jahr 2000 will die DB ihren Touristikumsatz auf rund drei Milliarden Mark verdoppeln.



Foto: Seidel

Lok 99 3301 bei der Jubiläumsveranstaltung.

Bayerische S 3/6

Prima Ballerina

Ein stolzes Kapitel Lokomotivgeschichte wird wieder zum Leben erweckt: Das Bayerische Eisenbahnmuseum Nördlingen hat jetzt vollendet, was dem Schweizer Ingenieur und Lokliebhaber Serge Lory nicht vergönnt war: Die 1918 von Maffei gebaute S 3/6, bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn als Nr. 3673 bezeichnet, wieder betriebsfähig auf die Schienen zu stellen. Nach 37 feuerlosen Jahren konnte die stolze Vierzylinder-Verbundlok 18 478 im März endlich unter Dampf gesetzt werden. Wenn weiterhin alles gutgeht, ist die laubgrün lackierte Lok mit ihrem Windschneide-Führerhaus noch bis zum 27. Mai auf Deutschland-Tour unterwegs – mit Unterstützung des Göppinger Modellbahnherstellers Märklin. Schon Serge Lory hatte sich entschlossen, die zunächst in Lindau, ab 1966 in einer SBB-Remise in Frauenfeld untergebrachte Lok im



Fertig zur Märklin-Deutschlandfahrt: Die bayerische S 3/6.



Voll Dampf aus allen vier Zylindern der Pacific-Lok.

Lieferzustand wiederherzustellen. Dort begann der Eisenbahnenthusiast völlig allein mit der Zerlegung der Lok und der Neufertigung von Teilen. Doch die S 3/6 blieb seine Unvollendete: Als Lory starb, hinterließ er ein Lok-Skelett und

viele Kisten an Zerstübeln. In diesem Zustand überdauerte die Lokomotive zwei Besitzerwechsel. Erst im Jahre 1993 bahnte sich das Ende des Dornröschenschlafes an, als Alby Glatt mit den Nördlingern Kontakt aufnahm. Dort hatte zuvor die wiederaufgebaute 01 1066 die Werkstatt verlassen – ein Zeugnis der Kompetenz für die bayerische Museumsschmiede. Im Frühjahr 1995 wagten sich die Nördlinger an die Generalüberholung heran. Besonders das Zusammensetzen der völlig zerlegten Steuerung bereitete manches Kopfzerbrechen, denn Ingenieur Lory hatte über sein Tun keine Aufzeichnungen hinterlassen. Den Wiederaufbau des vom Rost stark zerfressenen Tenders ließen die Bayern allerdings im Ausbesserungswerk Meiningen vornehmen.



Heizer Martin Braun (links) und Meister Jörg Badmann.

Nach mehreren Probe- und Indizierfahrten, startete die S 3/6 am 26. April zum offiziellen Roll-Out von Nördlingen nach Harburg/Schwaben, mit drei Schnellzugwagen am Haken. Auf der Deutschlandtour werden es deutlich mehr sein. Dafür erhält die schnittige Pacific-Maschine mit der Anmut einer Prima Ballerina Verstärkung von Lokomotiven der Baureihen 01 und 41. Denn überfordern wollen die Nördlinger ihre mühsam aufgebaute Lok auf der zwöftägigen Reise durch Deutschland nicht. *gil*



Castor-Transport auf dem Weg nach Ungarn.

Castortransport

Sicherheits-Maßnahmen

■ Mit einem starken Sicherheitsaufgebot zu Lande und in der Luft führte die DB am 19. Februar einen Transport von drei Castor-Behältern durch. Die Behälter waren mit Brennstäben des stillgelegten Kernkraftwerks Lubmin nach Ungarn unterwegs. Um kurzfristig disponieren zu können und eventuell belegte Strecken zu umgehen, war der Zug an jedem Ende mit einer Diesellok bespannt. Die DB verwendete die 232 155 und 232 707. Der Transport, bei welchem der Großraum Berlin aus Sicherheitsgründen weiträumig umgangen werden mußte, verlief überwiegend störungsfrei.

DGEG-Lokomotiven

Hoher Aufwand

■ Die ehemalige Lok 146 der Butzbach-Licher-Eisenbahn, eine 1941 von Henschel gebaute ELNA 2, verursachte 1995 rund 290 000 Mark Aufwand für die Erhaltung. Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte mußte das Fahrwerk aufarbeiten und in Meiningen einen neuen, geschweißten Kessel bauen lassen. Im Herbst 1995 fielen die DGEG-Loks V 36 204 und 231 mit Motorschaden aus. Die V 36 231 soll nun für 90 000 Mark wieder einen Original-Motor erhalten. Das DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen ist für die Rekonstruktion des V 36-Motors auf Spenden angewiesen: Spendenkonto Stadt Bochum, Konto-Nummer 1300 664 bei der Sparkasse Bochum, BLZ 430 500 01 mit dem Vermerk „Verwendungszweck Kto. 2.000.1530/4 für Eisenbahnmuseum“.

Rostocker Straßenbahn

Ruhestand im Norden

■ Zum 15. Juni soll der Einsatz der Gothaer G 4-Gelenkzüge bei der Rostocker Straßenbahn AG enden. An diesem Tag findet ein Tag der offenen Tür im Betriebshof Hamburger Straße statt. Bis dahin sind noch bis zu drei Gothaer von Montag bis Freitag auf der Linie 12 im Einsatz. Der Wagen 1 (ex 701) bleibt erhalten.



Gothaer G 4-Zug am 9. April 1996 an der Haltestelle Steintor.



Japanische Eisenbahnen

Schulden nach Privatisierung

■ Allergrößte Probleme dürften in Japan die 258 Milliarden Dollar Altschulden des Japan National Railways Settlement Corp. (JNRSC) verursachen. Es geht hierbei um die Altschulden der Mitte der achtziger Jahre privatisierten Staatsbahnen. Bisher wurden diese Altschulden ignoriert. Die JNRSC hatte vor allem die Aufgabe, den Landbesitz der Staatsbahn zu veräußern. Durch eine Wirtschaftskrise und Probleme am Immobilienmarkt gelang dies nur zu schlechten Preisen. Lösungen für das Problem der japanischen Altschulden zeichnen sich noch nicht ab.

Stadtbahn Sheffield

Supertram

■ Die englische Großstadt Sheffield verfügt über ein 30 km langes, modernes Stadtbahnnetz mit 25 aus Deutschland importierten High Performance-Gelenktriebwagen mit großer Kapazität. Sheffield war früher ein Zentrum der Schwerindustrie und des Kohleberg-

baus. Die Stadt wird heute auf umweltverträgliche Industrien und Schulen umstrukturiert. Die Stadtbahn entstand in schwierigem Gelände: Im Netz finden sich lange Neigungstrecken mit über 70 Promille und Abschnitte durch enge Innenstadtstraßen sowie Fußgängerzonen. Im Vorortbereich können die allachsrig angetriebenen Siemens-Niederflurtriebwagen auf ehemaliger British Rail-Infrastruktur 80 km/h schnell fahren. In Sheffield wird die Bahn „Supertram“ genannt.

TOP + FLOP

Top: Zeit gewonnen

Wie macht man Straßenbahnen attraktiver? Zum Beispiel durch schnellere Verbindungen. In Darmstadt verkehren auf den beiden wichtigsten Relationen, zusätzlich zu den regulären Bahnen, eigene Schnelllinien. Diese halten nur noch an Stationen mit größerem Fahrgastaufkommen. Spezielle Vorrangschaltungen geben den Trams an allen Ampeln freie Fahrt. Aus Zeitgründen werden in den Schnellbahnen keine Tickets verkauft. Der Erfolg der Maßnahmen: Die Fahrzeit reduziert sich bei-

Flop: Gültigkeit verloren

Wer eine Mehrfahrtenkarte der Berliner Verkehrsgesellschaft besitzt, sollte zunächst deren Alter überprüfen, bevor er sie benutzt. Denn Anfang 1996 gab es eine Tarifierhöhung, und damit haben ältere Tickets ihre Gültigkeit verloren. Die Folge: Bei einer Kontrolle zählt man mit diesen Karten schnell als Schwarzfahrer und muß womöglich noch die übliche Strafe von 60 Mark entrichten – selbst wenn die Differenz zwischen altem und neuem Fahrpreis gerade einmal zwölf Pfennig beträgt. Die BVG tauscht zwar Tickets von 1995 um, jedoch nur am Fahrkartenschalter. Fraglich, ob dies auch alle auswärtigen Reisenden wissen. Steigen sie statt dessen arglos mit älterem Ticket zu, werden sie bei einer Kontrolle mit all jenen ohne Fahrkarte gleichgestellt. Mit diesem Verhalten steht die BVG nicht allein. Der Kunde wird dafür aber kaum Verständnis haben, wenn er sich unerwartet als Schwarzfahrer abgestempelt sieht. Dabei könnte man schon mit einer kleinen Geste Kulanz zeigen: Indem nämlich der Wert der älteren Tickets vor Ort auf den neuen Fahrpreis angerechnet wird. Bei einer solchen Lösung kämen alle Beteiligten zu ihrem Recht – und die Verkehrsunternehmen wieder zu zufriedeneren Kunden.



Zeit sparende Verbindung mit der schnellen Tram in Darmstadt.

spielsweise in Nord-Süd-Richtung um rund ein Drittel. Damit hängen die Schnellbahnen auf dem Weg nach Darmstadt Mitte jedes Auto ab. Im Fahrtrieb ergeben sich trotz der dichteren Zugfolge kaum Probleme. Die beschleunigten Trams sind so auf die normalen Linien abgestimmt, daß alle Fahrzeuge die gleichen Gleise benutzen können. Überholungen gibt es im Normalfall nicht. Argumente genug also, um auch in anderen Städten mit schnellen Straßenbahnen den Konkurrent Auto herauszufordern.

Fast wertlos: die alte Mehrfahrtenkarte der BVG.



Haben auch Sie bei Straßen- und Eisenbahn Tops oder Flops erlebt? Schreiben Sie an: MODELLEISENBAHNER, Kennwort „Top und Flop“, Olgastraße 86, 70180 Stuttgart.



Siemens-Niederflurtriebwagen der Stadtbahn Sheffield.

Foto: Scholtis

Regionalzüge der SBB

Letzter Kolibri

■ Am 27. März übernahmen die SBB ihren 126. und letzten Regionalzug RBDe 4/4 inklusive Steuerwagen. Damit ist auch die Lieferung der vierten Serie abgeschlossen. Die in ihr enthaltenen 42 Triebzueinheiten kosteten 300 Millionen Franken. Wegen ihres farbenfrohen Anstrichs in Blau, Hellgrau, Rot und Gelb erhielten die seit 1984 gelieferten Züge den Spitznamen „Kolibri“.

Verluste bei NS

Streckenliste

■ Die Niederländischen Eisenbahnen legten dem Verkehrsministerium eine Liste von 30 defizitären Bahnen vor. Die Linien umfassen 900 km Länge – rund 30 Prozent des NS-Netzes. Werden keine Betreiber oder Geldgeber gefunden, könnte die Stilllegung drohen.