

Modell Eisen Bahner

DM 6,50 öS 50,- SFr 6,50 hfl 8
bfr 158,- lfr 158,- dkr 32,-

Nr. 6 Juni 2000
49. Jahrgang

E13411



Magazin für Vorbild und Modell

TESTS

Sinus-Motor: Märklins ICE-S

Schwermetall: Minitrix-044

Pionierleistung

150 Jahre Geislinger Steige

Werkstatt Folge 2

PC-Steuerung, HU auf dem Küchentisch

Bahn und Technik

Wassertürme

Nur Fliegen ist schöner

Die TURBO-LOKS

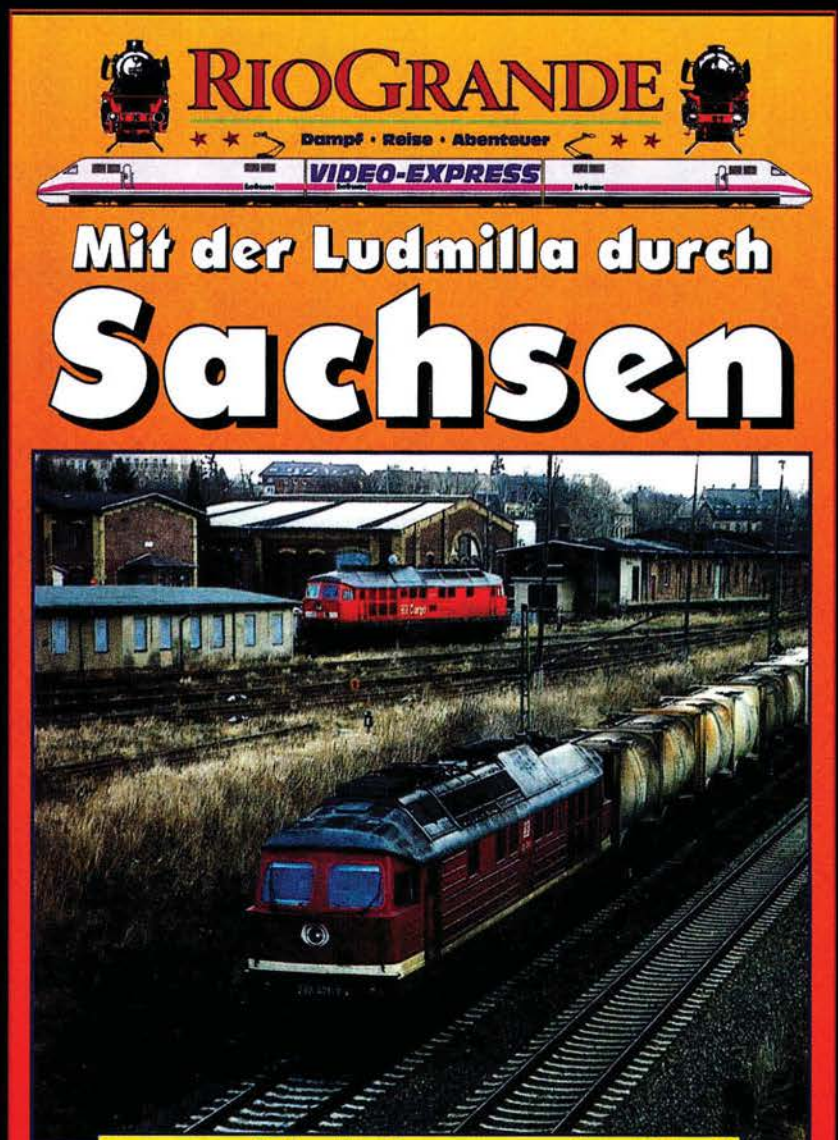
In der Luft bewährt,
bei der Bahn verkehrt



Mit der Ludmilla durch Sachsen

Seit die ersten „Ludmillas“ der DR-Baureihe 132 auf Reichsbahn-Schienen auftauchten, war Sachsen ein Stammeinsatzgebiet der 3000 PS starken Kraftprotze. Unser Film glänzt vor allem durch Aufnahmen, die vor und kurz nach der Wende entstanden und die nicht mehr wiederholbar sind. Erleben Sie so berühmte Züge wie den „Karlex“ oder die Gölzschtalbrücke mit der 132 zu DDR-Zeiten. Die „Ludmilla“-Einsätze unter der Regie der DB AG werden aber nicht vergessen – vor Interregios, im Nahverkehr und teilweise in Doppeltraktion als wichtige Stütze des aktuellen DB-Güterverkehrs.

- ✦ **Herrliche Streckenaufnahmen**
- ✦ **Viel Reichsbahn-Atmosphäre**
- ✦ **Original-DEFA-Kurzfilme**
- ✦ **Seltene Zugleistungen**
- ✦ **Toller Ludmilla-Sound**
- ✦ **Perfekte TV-Qualität**
- ✦ **42 Minuten Laufzeit**
- ✦ **Preis: nur DM 29,95**
- ✦ **Bestellnummer: 096**



Das Reichsbahn-Paradepferd

Mit vielen historischen Szenen vor der Wende
40 Minuten – Farbtonfilm

Ihre Bestelladresse:
RIOGRANDE-VIDEO
POSTFACH 5324 • D-79020 FREIBURG
☎ 0761/66356 • FAX 0761/66310
E-MAIL: RIOGRANDE@T-ONLINE.DE
INTERNET: WWW.RIOGRANDE.DE
DM 7,50 Versandkostenanteil pro Bestellung!

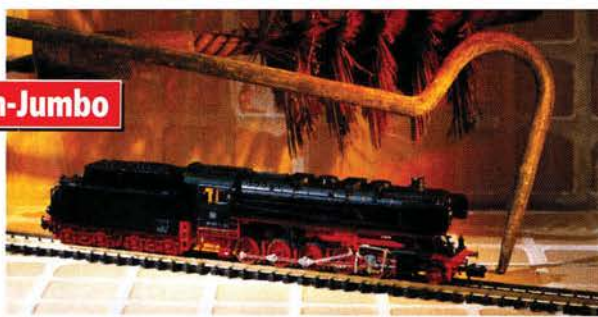


RIOGRANDE-VIDEOTHEK

Spielzeit
40 Minuten

Die Wartezeit ist vorbei: Mit der 044 von Minitrix können sich N-Bahner nun auch einen kohlegefeuerten Jumbo vor ihre Güterzüge hängen. Wie er sich dabei bewährt, zeigt der Testbericht ab **Seite 74**.

Zwergen-Jumbo

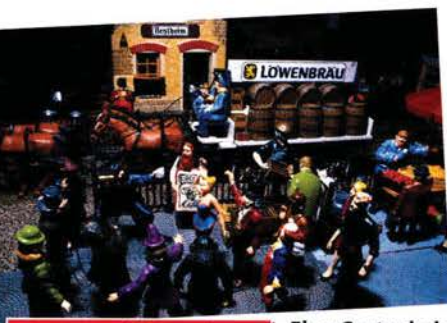


Durstige Kraftprotze

Mit Flugzeugtechnik kam die Baureihe 210 bei Bedarf zu mehr Leistung. Der Durchbruch dieser Antriebstechnik scheiterte aber nicht zuletzt am sehr hohen Treibstoffverbrauch der Maschinen. Materialprobleme brachten schließlich endgültig das Aus für diese Allgäuer Spezialität. Der Rückblick auf die Gasturbinenloks beginnt auf **Seite 12**.

Seit nunmehr 150 Jahren überwinden Züge den von Oberbaurat Knoll projektierten Aufstieg auf die Schwäbische Alb. Die fünfeinhalb Kilometer lange Geislinger Steige verlangt den Lokomotiven auch heute noch einiges ab. **Seite 28**.

Stetig bergauf



Das pralle Leben

Eine Gartenbahn im Zimmer kommt nicht alle Tage vor. Ungewöhnlich sind aber auch die von Kurt Grahneis dargestellten Szenen. Hier spielt nicht die Schmalspurbahn die Hauptrolle, sondern das bunte Alltagsleben. **Seite 96**.

Anders reisen

Die fast 2500 Kilometer lange Fahrt von Mora über den Polarkreis nach Gällivare und zurück ist eine mehrtägige Tour der etwas anderen Art. Der Reisebericht über die als Inlandsbahn bekannte schwedische Strecke beginnt auf **Seite 34**.



INHALT

VORBILD

TITELTHEMA

Turbodiesel
Voller Hoffnung startete 1970 die Baureihe 210. **12** ◀

DREHSCHEIBE

Bahnwelt aktuell **4**

Leichter ins Netz
Der Lokpool – Siemens als Fahrzeugvermieter. **24**

BAHN + TECHNIK

Gasturbine
Wie funktioniert dieses Triebwerk eigentlich? **20**

Wassertürme
Das Herzstück der Wasserversorgung im Bw. **38** ◀

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Knolls Aufstieg
150 Jahre benutzen Züge die Geislinger Steige. **28** ◀

ABENTEUER EISENBahn

Bei Tunnbröd und Elchvurst
Ein Reisebericht über Schwedens Inlandsbahn. **34**

BLICKFANG

„Von wegen Pelikan-Expreß“ **50**

WERKSTATT

PC-Modellbahnsteuerung
Teil 2 – Stromversorgung und Taktgeber. **62** ◀

Frisch abgestaubt
Aus Alt mach Neu – Tuning für betagte Loks. **66** ◀

Basteltips
Moderne Stadtleuchten, eine Loktrage und mehr. **68**

PROBEFAHRT

Fünfe-Tee
Die sächsische Version von Pikos VT in H0. **70**

Im Trend
Liliputs SVT 137 als Vindobona mit neuem Antrieb. **70**

UNTER DER LUPE

Null Bock
Preiser entdeckt die Subkultur: Punks in 1:22,5. **72**

Tank & Rast
Fallers TT-geeigneter Tankstellen-Bausatz. **72**

TEST

Entschlackungs-Kur
Die 044 von Minitrix stellt sich der Kritik. **74** ◀

Sinuskurven-Star
Wie gut ist Märklins neue Technik? **78** ◀

SZENE

Leicht geschürzt
Ein Wunschmodell: Die Rekodampflok 58.30. **94**

Nestheim
LGB einmal anders: Eine Heimanlage in Spur IIm. **96**

AUSSERDEM

Modellbahn aktuell **84**

Neuheiten **86**

Standpunkt **5**

Impressum **6**

Bahnpost **61**

Güterbahnhof **44**

Fachhändler-Übersicht **48**

Termine+Treffpunkte **82**

Buchtips **40**

Vorschau **102**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



DB Museum Nürnberg

Nostalgiefahrten für das Jahr 2000 vorgestellt

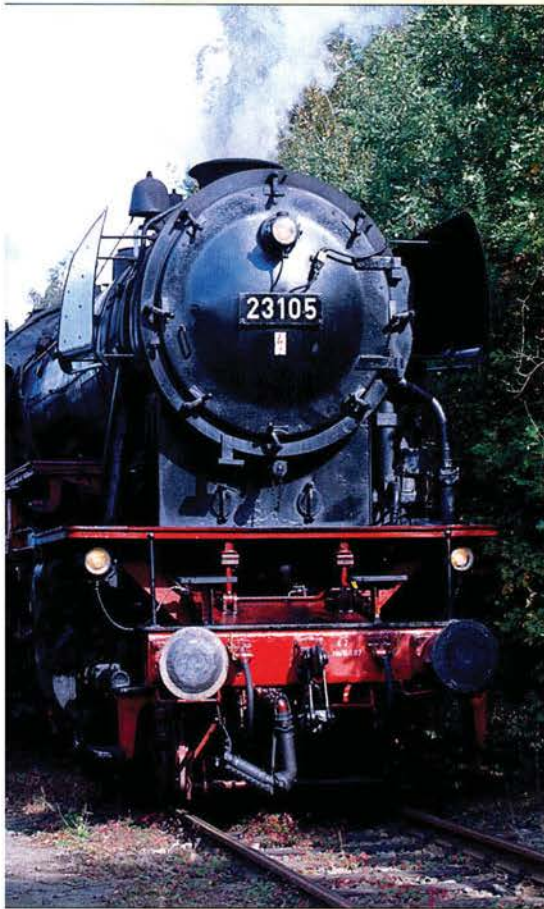
Das diesjährige Nostalgieprogramm eröffnete DB Museum am Ostermontag mit einem Fest im Bahnbetriebswerk Nürnberg. Die aus den letzten Jahren bekannten Saisonfahrten sollten dann am 5. Mai 2000 in Hamburg mit 86457 und dem Berliner Zug sowie am 6. Mai in Koblenz mit 03001 und dem Zwickauer Traditionszug beginnen. Weitere Ausgangsorte sind Kiel, Husum, Köln, Berlin, Frankfurt/Main, Dresden sowie München. Bestritten werden die Fahrten ferner mit den Dampflokomotiven 01118, 41018 sowie 528177. 41185 fährt nach einer Kesselfristverlängerung für das Deutsche Dampflokmuseum Neuenmark-Wirsberg. Vom 5. bis 26. August gibt die Dresdener 01137 ihre Abschiedsvorstellung mit dem Zwickauer Traditionszug zwischen Dresden und Bad Schandau. Außerdem gibt es wieder Themenfahrten, so zu den Tagen der Bayern und Sachsen, zum Jubiläum der Geislinger Steige oder auch zum Dampflokmfest nach Nördlingen. Allerdings führt DB Museum diese Fahrten nur mit

mindestens 200 Reisenden je Zug durch. Als Highlight stellte das Verkehrsmuseum die Fahrten des Adlerzuges vom 22. Juli bis 20. August 2000 in der Fränkischen Schweiz von Ebermannstadt nach Behringersmühle und Streitberg heraus. Für Charterfahrten steht unter anderem die V200 002 der DB zur Verfügung. Je nach Erfolg der Fahrten werden im nächsten Jahr zwei Dampflokomotiven der DB hauptuntersucht. Die Kooperation mit privaten Vereinen und eine Anmietung ihrer Maschinen für DB-Dampffahrten bleibt nach Aussage des Museumsdirektors Dr. Jürgen Franke ein fester Bestandteil des Nostalgieprogramms. Dafür sprechen vor allem wirtschaftliche Gründe. Die genauen Fahrzeiten sind nach Aussagen von DB Museum rechtzeitig auf den Bahnhöfen der Region erhältlich. Weitere Auskünfte gibt es entweder unter der Telefonnummer 0911 - 219 - 2424 oder im Internet unter www.dbmuseum.de.

Stolz verkündete Museumsdirektor Dr. Jürgen Franke die Pläne von DB Museum in Sachen Dampfnostalgie 2000.



Wenn sich mindestens 200 Mitfahrer finden, absolviert die 23105 am 21. Mai 2000 ihre Abschiedsfahrt zu den Rieser Dampftagen nach Nördlingen. Anschließend muß sie wegen Fristablaufs pausieren.



Prignitzer Eisenbahn GmbH

Rapsöl statt Dieselkraftstoff

In den Monaten Februar bis April 2000 stellte die Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) ihre VT796/798-Triebwagenflotte von Diesel- auf Rapsölbetrieb um. Hierfür bekamen die Fahrzeuge einen 60-Liter-Zusatztank für Dieselkraftstoff und Heizstäbe für die beiden regulären Treibstofftanks eingebaut. Dies war nötig, weil die Motoren nach längerer Standzeit mit Diesel gestartet werden müssen. Die Heizstäbe erwär-

men dann das in kaltem Zustand zähflüssige Rapsöl. Bei Erreichen der Betriebstemperatur schaltet der Triebwagenführer vom Führerstand aus auf Rapsölbetrieb um. Die Leistung der nur solo verkehrenden Fahrzeuge sinkt bei der neuen Betriebsart lediglich um drei Prozent. Wirtschaftlich rechnet sich die Umstellung, da ein Liter Rapsöl derzeit etwa 60 Pfennige billiger ist als die gleiche Menge Dieselkraftstoff.

Triebwagenparade in Putlitz: Die bereits auf Rapsölbetrieb umgestellten Triebwagen T2, T3 und T8 stehen im März 2000 auf dem Werkstattegelände.



Foto: A. Neumann

Mitteldeutsche Eisenbahn-Gesellschaft

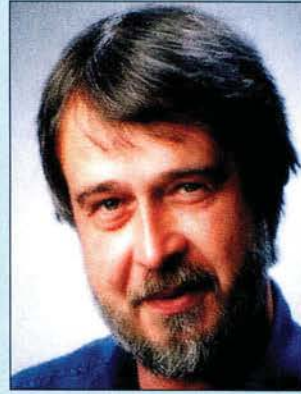
228 in Erfurt



Foto: S. Mollie

Lok 205 der MEG fährt am 22. März 2000 mit Zug 80150 in Erfurt nach Teutschenthal aus.

Die Mitteldeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (MEG), ein Unternehmen der Deutschen Bahn Gruppe, ist aus der Werkbahn der Buna-Werke in Merseburg hervorgegangen. Im März fuhr die MEG mit den den vormaligen DB AG-Loks der Baureihe 228 einige Schotterzüge für eine Rölblingler Gleisbaufirma von Erfurt nach Teutschenthal. Die Maschinen 200, 201 und 203 sind die ehemaligen Buna-Werkloks, die 205 bis 208 die vormaligen 228 788, 748, 791 und 786 der DB.



Dr. Karlheinz Haucke

Eine Frage der Ehre

Eisenbahner: Stets war dies mehr als nur ein Beruf unter vielen. Wer bei der Bahn in Dienst stand, bewegte das Flügelrad meist im Herzen. Hochgeachtet in der Bevölkerung, mit Leib und Seele im Einsatz, trugen Generationen von Eisenbahnerinnen und -bahnern ihre Uniform mit Stolz und selbstbewußt. Auch die dunklen Kapitel, als die Räder für den Endsieg oder durch die Lagertore mit der zynischen Inschrift "Arbeit macht frei" rollen mußten, waren nicht imstande, das Ansehen der Eisenbahn nachhaltig zu schädigen. Ob Lokführer oder Heizer, Stellwerkerin oder Mitropa-Kellner, Weichenstellerin oder Streckengeher, sie alle trugen nicht nur Uniform, sondern auch Verantwortung und waren sich dessen jede Minute ihres Lebens bewußt.

"Junge, geh zur Bahn", pflegte mein Vater zu sagen, wenn sich das Gespräch um die künftige Berufswahl drehte – vor vier Jahrzehnten ein selbstverständlicher Rat, für den Sproß aus einer weitverzweigten Eisenbahnerfamilie fast schon eine Frage der Ehre. "Lerne lieber was Vernünftiges", würde es wohl heutzutage heißen, steht zu befürchten.

Der Werteverfall und Imageverlust der modernen Bahn hat bedenkliche Ausmaße erreicht. Und nichts, aber rein gar nichts deutet darauf hin, daß sich daran unter der Regie Hartmut Mehdorns Entscheidendes ändern könnte. Im Gegenteil: Statt sich zu fragen, warum das Gros der Betriebsangehörigen sich nur noch dem Vorruhestand entgegensehnt und der Nachwuchs in aller Regel lediglich einem Job nachgeht, fällt dem neuen DB-Chef nichts Besseres als weiterer Personal-, Strecken- und Materialabbau ein.

Zugegeben: Rote Zahlen kann sich auf Dauer kein Unternehmen leisten, aber das völlige Fehlen der von Managern so gern beschworenen Corporate Identity auch nicht. Es scheint, als stemmten sich allein die Gewerkschaften noch gegen die Flut der innerlichen Kündigungen.

Baureihe 643

Dieselmechanik-Talent im Alltagstest

■ Seit Anfang Februar laufen auch die vom Bombardierwerk Aachen gefertigten Triebwagen der Baureihe (BR) 643 im Planbetrieb. Die Fahrzeuge vom Typ Talent befahren die Strecken Düsseldorf – Kleve (KBS 495) und Duisburg – Xanten (KBS 498). In Nordrhein-Westfalen sind sie in den Betriebshöfen (Bh) Düsseldorf und Dortmund stationiert. Außer-

dem kommen am Niederrhein 643er des Bh Kaiserslautern zum Einsatz, die man im Alltagsbetrieb testen will. Von der dieselektrischen Version des Talents, der BR 644, unterscheidet sich die BR 643 nicht nur durch die dieselmechanische Kraftübertragung, sondern auch durch weniger Dachaufbauten und die halbe Anzahl von Türen für den Ein- und Ausstieg.



Triebwagen 643 019 war am 26. Februar von Xanten nach Duisburg unterwegs.

Foto: M. Henschel

Elbebrücke Pratau

Erfolgreiche Belastungsprobe

■ Die dreifeldrige Stabbogenbrücke über die Elbe in Pratau bei Wittenberg unterzog sich am 8. April 2000 ihrer Belastungsprobe durch 16 aus ganz Deutschland zusammengezogenen 232ern. Dabei wurde auch eine Vollbremsung aller Loks aus einer Geschwindigkeit von 30 km/h durchgeführt. Nach Abschiedsfahrten auf der alten (Behelfs-)Brücke mit V 100003 sowie 52 8154 am Wochenende zuvor gab es vom 8. bis 12. Mai umfangreiche Bauarbeiten zur Anbindung dieser Brücke an das Eisenbahnnetz. In diesem Zusammenhang ergaben sich vornehmlich in Wittenberg Änderungen an Gleisen, Weichen, Fahrleitungs- und Signalanlagen. Im Reiseverkehr waren in dieser Zeit Umleitungen und Ersatzverkehre notwendig. Am 13. Mai 2000 sollte der Streckenabschnitt über die neue Brücke dann feierlich dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Damit kann zwischen Wittenberg und Bitterfeld durchgehend mit 160 km/h gefahren werden. Die ab Fahrplanwechsel hier verkehrenden ICE-T München – Berlin sollen sogar noch 40 km/h schneller sein.

An der Belastungsprobe der neuen Elbebrücke in Pratau bei Wittenberg beteiligten sich am 8. April 2000 insgesamt 16 Maschinen der Baureihe 232. Die 333 Meter lange Brücke durfte sich unter dem Lokgewicht von 2000 Tonnen höchstens fünf Zentimeter durchbiegen.



Foto: S. Grafmann



IMPRESSUM

Modelleisenbahner
MEB-Verlag GmbH
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

VERLAGSLEITER
Hermann Schöntag

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Jochen Frickel,
Klaus Habermann,
Michael U. Kratzsch-Leichsenring,
Hartmut Lange, Ulrich Lieb
E-mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg
Melanie Minst (DTP)

ANZEIGEN
Brigitte Wiedmann
Telefon (07524) 9705-40
Andrea Zaicescu
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FOTOGRAFIE
Jörg Hajt, Andreas Stirl, 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,
Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber,
Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp,
Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik,
Jürgen Rech, Ralf Reinmuth,
Fritz Rümmelein, Jörg Seidel, Bodo Schulz,
Burkhard Wollny

VERTRIEB
Motor-Presse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 92 65-37
Fax (07583) 92 65-39

Preis des Einzelhefts: DM 6,50
Jahres-Abonnement: Inland: DM 69,60
Schweiz: sFr 69,60. Österreich: öS 52,-
EU-Länder: DM 89,60
Andere europ. Länder: DM 99,80
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung je-
weils frei Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.
Einzelheftbestellungen Telefon (07524) 9705-0

Gesamtherstellung: BechtleDruckZentrum
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBÄHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche
können nicht anerkannt werden.

Alle Rechte vorbehalten.
© by MEB-Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos
oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag
keine Haftung.
Bankverbindung: Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 18, gültig ab
Heft 1/2000. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.



Die neuen S-Bahn-Trieb-
wagen der Baureihen 425
und 426 absolvieren zur
Zeit im Ruhrgebiet ein
10 000-Kilometer-Testpro-
gramm. ET 425 028 und
008 passierten am
6. April 2000 den Essener
Hauptbahnhof.



Foto: M. Henschel

OEG

Mannheim verkauft Aktienpaket

Die Stadt Mannheim verkauft zum 31. Juli dieses Jahres ihre Mehrheit an der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft (OEG) an die Mannheimer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft (MVV). Dabei will man die OEG als eigenständige Gesellschaft in den MVV-Konzern integrieren; fusionsbedingte Kündigungen sind nicht vorgesehen. Die OEG betreibt fast kostendeckend ein meterspuriges Überlandstraßen-netz mit der Ringstrecke Mannheim – Heidelberg – Weinheim – Mannheim. Durch den Zusammenschluß will die



Foto: F. Muth

In Mannheim verkehren OEG und MVV
bereits auf einem Gleis, bald sitzen sie
auch unter einem Dach.

Stadt Mannheim die Kosten ihrer Ver-
kehrsbetriebe weiter senken und sie
damit im Wettbewerb stärken. MVV-
Chef Hartung machte bereits deutlich,
daß es angesichts der Konkurrenz in-
ternationaler Großkonzerne zu einem
Zusammenschluß aller Meterspurbe-
triebe der Region keine Alternative
gäbe. In Heidelberg hat die konserva-
tive Mehrheit im Stadtrat bereits für eine
Fusion ihre Verkehrsbetriebe mit
Mannheim plädiert.

Emmerich

D 203 zum Zweiten

Der D 203 Amsterdam – Basel scheint das Unglück anzuzie-
hen. Nach dem tragischen Unfall von Brühl mußte der Schnell-
zug am Montag, dem 27. März 2000, im Bahnhof Emmerich
seine Fahrt unterbrechen. Ein zum Lokwechsel neben ihm ste-
hender Kesselwagenzug mit dem Laufweg Rotterdam – Mai-
land löste einen Giftalarm aus. Das aufmerksame Rangierper-
sonal entdeckte während der Bremsprobe einen undichten
Kesselwagen, aus dem Styren, Grundstoff für Polystyren, austrat.
Die vier Rangierer sowie Lokführer und Zugchef des D 203
wurden mit Schleimhautreizungen in eine Klinik eingeliefert.
Die Fahrgäste des D-Zuges fanden vorübergehend in der Bahn-
hofhalle Unterkunft, bevor sie mit Bussen und Taxen die Wei-
terreise antraten. Die Deutsche Bahn sperrte den Bahnhof vor-
sorglich von 22 bis vier Uhr für den Verkehr.

Zwischenhalt

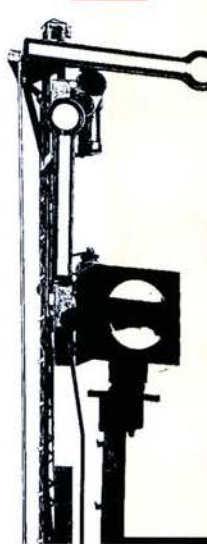
Die US-amerikanischen Städte San Diego
und Denver sowie das kanadische Calgary
orderten bei Siemens insgesamt 32 Stadtbahn-
triebwagen. Gebaut werden die Fahrzeuge in
Kalifornien.

Die australische Stadt Melbourne moderni-
siert den Fahrzeugpark ihrer Straßenbahn. Für
die insgesamt 17 Linien bestellte die Betreiber-
gesellschaft Swanston Trams bei Siemens 59
Fahrzeuge vom Typ Combino. 80 Prozent der Ar-
beitsleistung erbringt das Werk Uerdingen, nur
Teile der Ausrüstung sollen in Australien gefe-
tigt werden.

Deutsche Bahn AG und die französische Ei-
senbahngesellschaft SNCF vereinbarten eine
enge Zusammenarbeit im Bereich des Hochge-
schwindigkeitsverkehrs. Bis 2010 sollen die er-
sten der gemeinsam entwickelten Züge der
vierten Generation mit einer Reisegeschwin-
digkeit von 320 km/h grenzüberschreitend zum
Einsatz kommen.

Laut Bundesverkehrsminister Klimmt wird
es keine steuerlichen Entlastungen für die
Deutsche Bahn AG geben. Angedacht sei aller-
dings eine Verlängerung der Vorruhestandsre-
gelung, um die Personaleinsparungen abzufedern.
Die Kosten von etwa 640 Millionen Mark
wollen DB und Bund gemeinsam übernehmen.

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)
planen in den kommenden Jahren die Einrich-
tung von etwa 50 neuen Haltepunkten. Dort soll



Nordwestbahn

LINT in Delitzsch

■ Für Streckenfahrversuche im Rahmen der fahrtechnischen Zulassungsprüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) war ein Triebwagen vom Typ Coradia-LINT des Herstellers Alstom-LHB Anfang März dieses Jahres in Delitzsch zu Gast. Die Untersuchungen führte die Versuchsanlage Delitzsch der IVM-Railmotive Berlin im Auftrag des EBA durch. Bei dem untersuchten Fahrzeug handelte es sich um den VT 505 der niedersächsischen Nordwestbahn (NWB). Die Bahngesellschaft, ein Gemeinschaftsunternehmen der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft (Frankfurt/Main) und der Stadtwerke Osnabrück, übernimmt zum Fahrplanwechsel am 5. November 2000 von der DB Regio AG den Nahverkehr auf den Strecken Wilhelmshaven – Osnabrück (KBS 392), Wilhelmshaven – Esens (KBS 393) und Osnabrück – Delmenhorst (KBS 394).



Anfang März war VT 505 der Nordwestbahn zu Gast in Delitzsch: Am 9.3.2000 pausierte er in der IVM-Halle.

Schönheide

Kessel für 99 582

■ Seit dem 22. März 2000 sitzt auf dem Rahmen von 99 582 (sächsische IV K) der Museumsbahn Schönheide wieder ein Kessel. Der Dampferzeuger, den der Dampfkesselbau Köthen fertigte, war am 14. März 2000 in Schönheide Mitte eingetroffen, nachdem er bei der MaLoWa in Mansfeld komplettiert worden war. Eigentlich sollte das Dampfloswerk Meiningen den neuen Kessel herstellen, doch verschob das Unternehmen den Liefertermin mehrfach und lagerte den Auftrag schließlich aus. Dennoch trägt der Neubau ein Fabrikschild mit der Aufschrift "Dampfloswerk Meiningen – Baujahr 2000". Er ist somit der erste Kessel des neuen Jahrtausends aus Meiningen. Inzwischen macht die Hauptuntersuchung der 99582 weitere Fortschritte, so daß die Lok voraussichtlich zu Beginn des Sommers wieder fährt. Bis dahin kommt nochmals die Mansfelder Lok Nr. 10 zwischen Schönheide und Stützengrün zum Einsatz.



Ein Kran setzte am 22. März 2000 in Schönheide den neuen Kessel auf den Rahmen von 99 582.

die neue Generation von Fahrkartenautomaten zum Einsatz kommen, die fast das ganze Billett-Sortiment führen und alle gängigen Zahlungsmittel akzeptieren.

■ Für die neue Zweisystem-Lokomotiven der Baureihe 185 begann im April das Zulassungsverfahren für den grenzüberschreitenden Einsatz in die Nachbarländer.

■ Ein Konsortium aus Adranz und Fiat-SIG erhielt von den Verkehrsbetrieben Zürich den Auftrag über die Lieferung von 58 Niederflur-Gelenkstraßenbahnwagen vom Typ "Cobra". Das Auftragsvolumen beläuft sich auf rund 240 Millionen Mark.

■ DB Station & Service will ab Sommer dieses Jahres kundennäher und flexibler werden. Hierfür schafft DB S & S nach eigenen Angaben nicht nur etwa 100 Arbeitsplätze, sondern stellt auch 81 Bahnhofsmanager ein. Diese sind unter anderem für die Dienstleistungsqualität in ihrer Region verantwortlich.

■ Forscher des Instituts für Bau- und Industriegeschichte liefen in den Bundesländern Niedersachsen und Bremen 37 zum Teil lange stillgelegte Bahnstrecken ab. Dabei katalogisierten die Wissenschaftler etwa 2000 Gebäude aus der Frühzeit der Eisenbahngeschichte vor 1900.

■ Der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn, erklärte, daß im Rahmen des Projektes "Regent" zunächst für 37 regionale

Schiennetze Konzepte zur Stärkung des Nahverkehrs entwickelt werden. Erst in letzter Konsequenz sei daran gedacht, einzelne, für die DB AG unrentable Netzteile von anderen Unternehmen betreiben zu lassen.

■ Ende März vereinbarten Hartmut Mehdorn für die DB AG und der General Manager der Israel Railways (IR), Amos Uzam, eine weitreichende Zusammenarbeit im Bereich der strategischen Unternehmensführung. Erstes Ergebnis der Kooperation werden acht Komplettzüge aus Doppelstockwagen sein, die das Bombardierwerk Görlitz bis 2001 an die IR liefern soll.

■ Am 12. April stoppte die SBB im Bahnhof Airolo wegen stehend riechender Dämpfe aus einem der Wagen einen Huckepack-Güterzug. Grund war ein nicht korrekt geschlossener Verschlußdeckel eines Gefahrgutbehälters. Aus Sicherheitsgründen sperrte man die Gotthard-Linie für etwa zweieinhalb Stunden.

■ Die belgische Eisenbahngesellschaft (SNCB) beauftragte den Adranz-Pafawag-Geschäftsbereich Güterzugdrehgestelle mit der Lieferung von 1000 Drehgestellen für Güterwagen des Typs Shmms. Diese Fahrzeuge werden vom polnischen Hersteller Zastal Wagony gebaut, dem die Drehgestelle von Adranz geliefert werden. Produktionsstart ist gegen Ende des Jahres 2000.

■ Seit 8. April 2000 verfügt DB Regio in Halle/Saale über eine neue Wartungshalle mit

Standlängen von 110 und 140 Metern zur Reisezugausbesserung im Ganzen (abgekürzt Riga). In zweijähriger Bauzeit wurde die Halle der ehemaligen Versuchsstelle um 25 Meter verlängert und technisch auf den neuesten Stand gebracht. Die Kosten beliefen sich auf 10,75 Millionen Mark.

■ Bei einem Treffen am 13. März 2000 einigten sich Bahnchef Hartmut Mehdorn und Thüringens Ministerpräsident Bernhard Vogel auf einen sofortigen Baubeginn zwischen Gera und Gößnitz. Der momentane Notbetrieb auf diesem Abschnitt der Mittedeutschland-Verbindung infolge schlechten Oberbaus ist das Hauptärgernis. Die notwendigen Baumaßnahmen auf dem weiteren Streckenstück nach Weimar sollen nach Angaben der Deutschen Bahn umgehend ausgeschrieben werden.

■ Wie das Statistische Bundesamt in Wiesbaden mitteilte, stiegen 1999 die Fahrgastzahlen des DB-Geschäftsbereichs Nahverkehr um 1,2 Prozent auf etwa 1,8 Milliarden Passagiere. Im Fernverkehr sanken die Zahlen um 1,6 Prozent auf 146 Millionen Fahrgäste.

■ Für mehrere Tage mußten etwa 3000 Menschen im norwegischen Lilleström evakuiert werden, nachdem am 7. April 2000 zwei Güterzüge zusammenstießen und ein Propangaswagen in Brand geriet. Laut Polizeiangaben seien defekte Bremsen an einem der Züge der Grund für den Unfall gewesen.



1020041 der Eisenbahn- und Sonderwagen-Betriebsgesellschaft mbH machte im März auf einer Probefahrt in Neuoffingen Kopf, um später mit ihrem Vier-Wagen-Zug nach Augsburg zurückzukehren.



Foto: H. Klausner

FRAGEZEICHEN

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

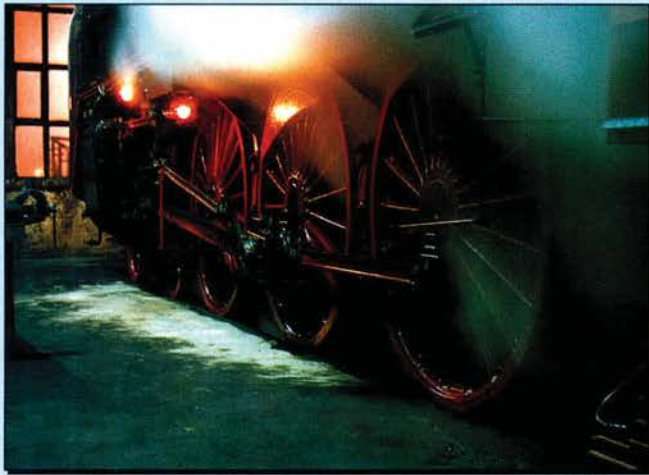


Foto: K. Habermann

■ **Mystik im Lokschuppen.** Rauchschwaden wabern durch das düstere Gebäude. Die Triebwerksbeleuchtung betont das feingliedrige Fahrwerk der Schleppenderlokomotive. Sauber steht sie da, trotz des teilweise harten Museumseinsatzes. Die erste Baumusterlokomotive der Baureihe wurde 1930 von Borsig abgeliefert. Einige Personale nannten die Lok "kleine 01", der sie auf den ersten Blick stark ähnelte. Mit 1980 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von 120, später 130 km/h und einer Achslast von nur 17,6 Tonnen war die gesuchte Dampflokbaureihe im Schnell- und Personenzugdienst auf Strecken mit leichtem Oberbau zu Hause. Auch zu Versuchen mit Stromlinienverkleidungen zog man einige Maschinen der Baureihe heran. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben 85 Loks auf dem Gebiet der späteren DDR und 149 in den westlichen Besatzungszonen. 1972 endete in ihrem Auslauf-Bw Ulm der Einsatz der flinken Dampfer bei der DB. Die DR bestückte 52 Maschinen noch in den 70er Jahren mit Reko-Kesseln und setzte die zuverlässigen Loks bis 1980 planmäßig ein. Die großbohrige Schönheit auf dem Bild können Eisenbahnfreunde noch heute im Bw Dresden Altstadt bewundern. Unter welcher ursprünglichen Baureihenbezeichnung versahen die Loks ihren Dienst?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2000 auf einer Postkarte an den **MODELLEISENBAHNER**, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Doppelkassette "50622 + 849: Das Arbeitstier auf DB-Gleisen" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete "Arnsdorf".

Die 20 Exemplare "Mit der Dampfkleinbahn ins Zittauer Gebirge/Der Löbnitzdackel" haben gewonnen: Heinz Seidel, 57080 Siegen; Elvira Neumann, 06688 Großkorbetha; Fritz Böhme, 01705 Freital; Steffen Brust, 88486 Kirchberg/Ilber; Stefan Breier, 01877 Bischofswerda; Erling Kjaer Jensen, 01307 Dresden; Eberhard Furthmüller, 71364 Winnenden; Volker Kirchner, 98597 Fambach; Hans Hoffmann; 06108 Halle/Saale; Bernd Fischer, 99425 Weimar; Klaus Raitzel, 09123 Chemnitz; Eberhard Förster, 02625 Bautzen; Lutz Seidel, 09353 Oberlungwitz; S. Strieritz, 83607 Holzkirchen; Dieter Herzog, 17491 Greifswald; Hans-Jürgen Dusterhöft, 12679 Berlin; Werner Haferberger, 09648 Mittweida; Christoph Pilling, 89079 Ulm; Friedrich Kuhfuß, 59192 Bergkamen; Jens Riehle, 01127 Dresden.



Nienhagen – Dedeleben

Betriebseinstellung



Foto: W. Herdarm

Der LVT 771 056 war als RB 37618 am 31. März 2000, von wenigen Eisenbahnfreunden begleitet, der letzte Zug zwischen Dedeleben und Nienhagen. Darunter war unter anderem der sachsen-anhaltinische Verkehrspolitiker Ulrich Kasten, hier beim Anbringen des obligatorischen Transparentes.

■ Seit dem 1. April 2000 ruht der Schienenverkehr zwischen Nienhagen und Dedeleben. Eine Brückenprüfung am 28. März zwang die zuletzt hier verkehrenden LVT auf das Abstellgleis. Nach Angaben von DB Netz wäre mit einer Investition von 250 000 Mark die Brücke am Kilometer 18,26 für einen eingeschränkten zehnjährigen Betrieb mit Leichttriebwagen zu sanieren. Wenn das Land Sachsen-Anhalt als Besteller der Nahverkehrsleistungen die nötigen Mittel bereitstellen würde, könnten die Reparaturarbeiten noch vor dem Fahrplanwechsel ausgeführt werden. Wegen fehlender langfristiger Perspektiven führt DB Netz nur notwendige Instandhaltungsmaßnahmen durch.



Foto: S. Mollé

Die ehemalige V200 506 der Wismut-Werkbahn erhielt eine Hauptuntersuchung und wird künftig durch die **EBM** in Dieringhausen eingesetzt. Der am 17. März im Erfurter Güterbahnhof aufgenommenen Lok fehlen noch die Zierelemente an den Führerständen.

Russen in Österreich

■ Den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) fehlen derzeit Dieselloks. Aus diesem Grund hat das Unternehmen bei der DB AG fünf Maschinen der Baureihe 232 angemietet. Die Ludmillas werden der Traktion Wien Ost zugeordnet und sollen den Güterverkehr auf der Strecke Marchegg – Gänserndorf bedienen. Die erste Lokomotive 232051 traf Ende März in Wien ein und dient der Personalschulung, bevor im Mai die restlichen vier Stück ankommen. Während die Ludmillas längerfristig in Österreich verweilen sollen, waren die ungarischen Taigatrommeln nur Wochenendgäste. Auf der Strecke Sopron-Ebenfurth, die von der ungarischen Bahngesellschaft GySEV betrieben wird, machten Gleisbauarbeiten im südlichen Teil des Bahnhofes Wulkaprodersdorf ein Umleiten der Güterzüge nötig. Am Wochenende vom 18. März bis zum 20. März 2000 wurden die Züge über Wiener Neustadt geführt, und obwohl es sich um Gleise der ÖBB handelt, mietete die GySEV die benötigten Lokomotiven bei der staatlichen ungarischen MAV. Dabei handelte es sich um Maschinen der Baureihe M 62, die in Deutschland als Taigatrommeln bekannt sind.



Fotos: P. Haslechner

Als diese Aufnahme der MAV M 62.177 Ende März bei Mattersburg entstand, lag in der Alpenrepublik noch reichlich Schnee.



Die 232051 wartet vor dem Lokschuppen in Wien Ost auf ihren Einsatz.

Bald klassenlos durch die Hansestadt?



Foto: F. Muth

Die Hamburger S-Bahn GmbH will in ihren Triebzügen die 1. Klasse aufgeben: Ein ET 470 erreicht Anfang der 80er Jahre die Haltestelle Wellingsbüttel.

■ Wenn alle Verantwortlichen zustimmen, schafft die S-Bahn Hamburg GmbH zum kleinen Fahrplanwechsel am 5. November 2000 in ihren Zügen die 1. Klasse ab. Nach Angaben von Pressesprecherin Katrin Fech nutzen nur 14 Prozent der Fahrgäste dieses Angebot, beanspruchen aber 33,3 Prozent des Platzes. Zur Erklärung: Der Fahrzeugpark der Hamburger S-Bahn besteht aus dreiteiligen Triebzügen, bei denen es zwischen den Waggons keine Übergänge gibt. Gleichzeitig möchte die S-Bahn Hamburg auf den schwächer fre-

quentierten Streckenabschnitten Poppenbüttel – Ohldorf (S1) und Pinneberg – Elbgaustraße (S3) im Berufsverkehr die Zugfolge von jetzt fünf auf zehn Minuten verlängern. Auf der S1 würden sieben von 235 und auf der S3 insgesamt 28 von 259 Zügen entfallen. Mit der freigegebenen 1. Klasse ständen dann wieder ausreichend Sitzplätze zur Verfügung. Außerdem gewinnt man Fahrzeuge, mit denen die Züge auf stark genutzten Abschnitten, wie zum Beispiel zwischen Hauptbahnhof und Harburg, verlängert werden könnten.

Zuwachs

■ Ende Februar 2000 lieferte die Firma Vossloh Schienenfahrzeugtechnik in Kiel (ehemals MaK) an die Städtische Eisenbahn Krefeld eine neue Diesellokomotive vom Typ G 1206. Die Maschine mit der Fabriknummer 1001020/2000 erhielt die Betriebsnummer D IV; ihre Abnahme erfolgte am 21. März 2000. Die Krefelder setzen das neue Fahrzeug auf ihrem Streckennetz hauptsächlich im Binnenverkehr ein. Als Teil der Hafen- und Bahnbetriebe der Stadt Krefeld betreibt die Städtische Eisenbahn mit Sitz im Krefelder Ortsteil Linn den Güterverkehr zwischen dem Rangierbahnhof der Deutschen Bahn AG, Krefeld-Linn und dem Osthafen. Außerdem bedient sie die Krefelder Industriebahn.



Foto: M. Schumann

Die fabrikneue Diesellokomotive DIV der Städtischen Eisenbahn Krefeld steht am 11. April 2000 betriebsbereit in Krefeld-Linn.



Top und Flop



TOP: Aufgeholt

"Sehr geehrte Fahrgäste, wegen eines Defekts an den Bremsen des vorausfahrenden Regionalexpreß hat unser Zug zur Zeit leider sieben Minuten Verspätung. Wir werden uns bemühen, diese bis Ulm aufzuholen." Diese Durchsage überraschte die Passagiere des IR 2261 Karlsruhe – Lindau am frühen Morgen des 18. April 2000, kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Geislingen (Steige). Ganz reichte es nicht mehr, aber immerhin holte der Lokführer auf der kurven- und steigungsreichen Strecke bis Ulm noch drei Minuten auf und alle Anschlußzüge wurden erreicht. Solch kundenfreundliches Verhalten wünscht man sich häufiger!



FLOP: Kein Anschluß

Seit Januar 2000 ist die Notrufsäule auf dem Nürnberger Bahnsteig der Gleise acht und neun nach einem Stromausfall außer Betrieb. Ursache ist ein Platinen-Schaden. Das Hersteller-Unternehmen sieht sich leider wegen Liefer-schwierigkeiten bislang außer Stande, Ersatz zu beschaffen. Die DB AG übt aber weiter Druck aus, so der Pressesprecher für Bayern, Franz Lindemair.

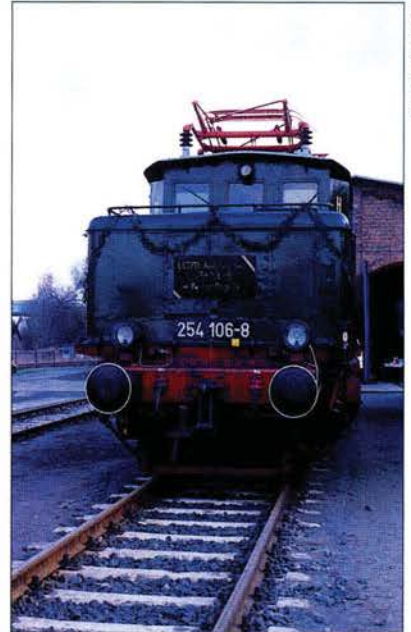


Foto: M. Kratzsch

Am 18. März 2000 verabschiedete sich 254 106 von ihrem bisherigen Standort Leipzig-Plagwitz. Die letzte aktive 254 der Deutschen Reichsbahn findet zukünftig im Eisenbahnmuseum Weimar ein neues Zuhause.

AKN Eisenbahn AG

Teilbetrieb auf neuer Trasse

■ Nach 115 Jahren verließ die Eisenbahn AG Altona – Kaltenkirchen – Neumünster (AKN) ihre ursprüngliche Gleistrasse zwischen dem Bahnhof Kaltenkirchen Süd und dem Bahnübergang Gutenbergstraße in Henstedt-Ulzburg. Seit Betriebsbeginn am Montag, dem 17. April 2000, rollen die Züge auf einem Gleis der zweigleisigen Neubaustrecke, die auf dem Streckenabschnitt Ulzburg Süd – Kaltenkirchen Süd entsteht.



Foto: M. Kratzsch

Nach dem Scheitern des Lückenschlusses zwischen Teistungen und Duderstadt sieht es für die Zukunft der Strecke nicht gut aus. Thüringen hat nach dem Fahrplanwechsel lediglich Leistungen bis zum 12. Juli 2000 bestellt. Die fünf Zugpaare verkehren vornehmlich für den Schülerverkehr von fünf bis 17 Uhr.

Karsdorfer Eisenbahngesellschaft

Lothar sorgt für Auftrag

■ Der Sturm Lothar bescherte der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) einen Großauftrag: Seit Ende März fährt das Unternehmen wöchentlich zwei bis drei Ganzzüge mit Langholz aus dem Schwarzwald zu den Betrieben der Holzverarbeitenden Industrie nach Norddeutschland und Belgien. Rund 100 000 Tonnen Holz will man in den nächsten Monaten mit 100 Zügen abtransportieren. Zum Einsatz kam zunächst die 3300 PS starke, sechsachsige Dieselelektrolok Highlander von Foster Yeoman, die nach Angaben der KEG bei ihr eingestellt und in Deutschland auf ihr Unternehmen zugelassen ist. Auftraggeber der Transporte sind Baden-Württemberg und Unternehmen der privaten Holzwirtschaft



Foto: M. Henschel

Auf seiner Überführungsfahrt am 4. April 2000 pausierte VT 642 010 (Siemens-Desiro) im Hauptbahnhof von Essen.