Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

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

Nr. 4 April 2000

49. Jahrgang

E13411 4 391341 106503 04

Werkstatt

Neues Leben in alter Fabrik

Probefahrt

TT: Jatts SVT 137

I: Hübners Umbauwagen

Vergessene Schmalspurbahnen

Alle Strecken führten nach Wilsdruff

Rollende Landstraße

Huckepack mit 40-Tonner

Kein Platz mehr frei

H0-Anlage mit Geschichte(n)

ESTS

Kurvenläufer:
Fleischmanns H0-ICE-T

Tierklasse:
Beckmanns TT-Mammut

Leichtgewicht:
Brawas H0-Talent

War wirklich nur der Lokführer schuld?

Das Verhängnis von Brühl

Schilderschwund nährt Spekulationen

Mit Volldampf in die Fünfziger Jahre – die neue Variante der BR 65[10]

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

Lok: Originalabbildung

Ab 1951 plante die Deutsche Reichsbahn der DDR, ihren überalterten Lokpark durch neue Dampfloks gründlich zu modernisieren. Die BR 65[10] sollte dabei die Leistungsklasse der P 8 und T 18 übernehmen. Brawa kündigt als Variante für H0-Anlagen zu der bereits lieferbaren 65 1049 (Best.-Nr. 0610 Gleichstrom/0611 Wechselstrom) jetzt das detailgetreue Modell der 65 1016 an. Die erste Lieferserie der Baureihe wurde noch ohne zentralen Sandbehälter auf dem Kesselscheitel gefertigt. Entsprechend der Epoche III besitzt sie keine Indusi und nur eine Lichtmaschine.
Best.-Nr. 0612 Gleichstrom/0613 Wechselstrom
Weitere Infos im Internet: www.brawa.de

Senden Sie mir bitte kostenlos den
☐ Brawa-Neuheitenprospekt 2000 ☐ Brawa US-Prospekt
☐ Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 1999/2000
Ich habe DM 10,– (bar/Euroscheck) beigelegt.

Name Vorname
Straße/Nr. PLZ/Ort

Coupon ausfüllen und absenden an: BRAWA, Postfach 1260, 73625 Remshalden, Fax 0 71 51 - 7 46 62. Telefonische Prospekt-Bestellung 0 71 51 - 9 79 35-51

MEB 4/00

Utopien

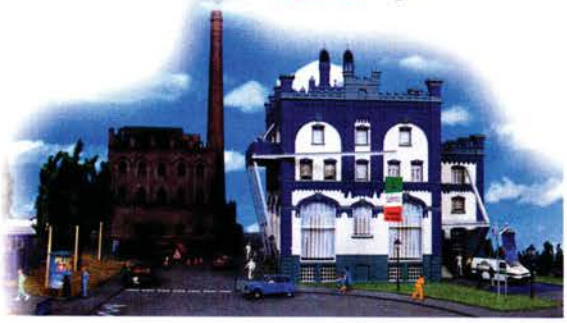
Außerirdische werden in der Realität wohl noch eine Weile auf sich warten lassen, die Messeneuheiten dagegen hoffentlich nicht. Eine Auswahl weiterer Glanzlichter beginnt auf Seite 82.

Wirklichkeit

Sicherheit wird in den Regelwerken der Deutschen Bahn großgeschrieben. Doch auch Bahnchef Mehdorn weiß: "Totale Sicherheit gibt es nun mal nicht, bei keinem Verkehrsträger und keiner Technik." Eine Zwischenbilanz des Unglücks mit einigen Denkanstößen beginnt auf Seite 12.

Zukunft

Aus alten Fabrikhallen werden neue Wohnungen – was in der Realität schon lange funktioniert, setzt sich nun auch auf der Modelleisenbahn durch. Worauf der Modellarchitekt dabei achten sollte, verrät der Werkstattbericht, der auf Seite 74 beginnt.



Lebenswerk

Zahlreiche persönliche Eindrücke und Erlebnisse hat Märklin-Fan Peter Grünewald im Maßstab 1:87 festgehalten. Selbst der kleinste Winkel zeigt liebevolle Details: Das Anlagenportrait beginnt auf Seite 100.

Vergangenheit

Mit dem fast vergessenen schmalspurigen Netz um Wilsdruff ist die "VIK" eng verbunden. Ein Bericht über die Strecken, Züge sowie Besonderheiten des Betriebes ab Seite 20.

INHALT

VORBILD

Titelthema

Auf Abwegen
In Brühl lief am 6. Februar 2000 nicht nur der D 203 aus der Bahn. Eine Zwischenbilanz. 12 ◄

Drehscheibe

Bahnwelt aktuell 4

Richtungsweisend
Die DB rationalisiert den Bahnhof Weißenfels. 26

Geschichte + Geschichten

Im Netz der Gabelstellen
Erinnerungen an das fast vergessene Wilsdruffer Schmalspurnetz und seine Züge. 20 ◄

Huckepack-Trucker
Schlafen und doch ankommen: Die Bahn macht's den Fahrern mit der rollenden Landstraße möglich. 30 ◄

MODELL

Blickfang

"Castortransport – Bis hierhin und nicht weiter?" 54

Probefahrt

Die großen Drei
Hübners Umbauwagenset in Spur I. 60 ◄

Tiefflieger
Ist der SVT 137 in TT von Jatt sein Geld wert? 61 ◄

Rehlein
Brawas zierliche E69 03 darf sich beweisen. 62

Test

Kurven-Flitzer
Fleischmanns ICE-T im Maßstab 1:87 geht wie sein Vorbild auf geneigte Kurvenfahrt. 66 ◄

Mammut-Runde
Läßt sich die Rübelandbahn mit Beckmanns 95 6676 im Maßstab 1:120 realisieren? 70 ◄

Gewichts-Klasse
Mit Brawas Talent brechen für den Nahverkehr auf H0-Modellanlagen moderne Zeiten an. 72 ◄

Werkstatt

Neue Heimat
Von Maschinen und Menschen: Eine Fabrik wird auf der Modelleisenbahn zum Wohnhaus. 74 ◄

Basteltips
Ein Maibaum, Zugschlußsignale aus dem MEB und einige andere nützliche Ratschläge. 79

Nürnberger Spielwarenmesse

Die große Neuheitenschau geht weiter. 82

Szene

Moment-Aufnahmen
Im Laufe von fast dreißig Jahren schuf Peter Grünewald eine ganz persönliche H0-Anlage. 100 ◄

AUSSERDEM

Modellbahn aktuell 99
Neuheiten 96
Standpunkt 5
Impressum 6
Bahnpost 59
Güterbahnhof 43
Fachhändler-Übersicht 48
Termine+Treffpunkte 80
Buchtips 34
Vorschau 106

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

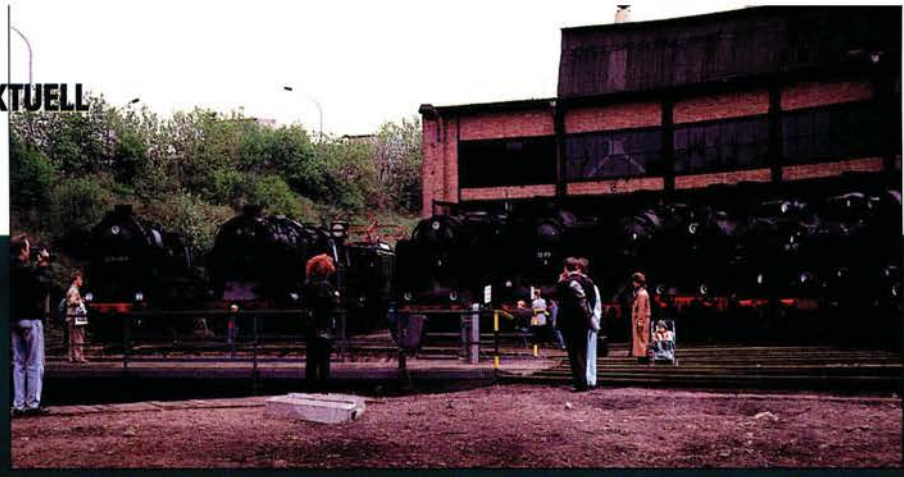


Foto: K. Habermann

Auch beim Dampflokfest 2000 werden wieder zahlreiche Dampfloks zu Gast sein

Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt

9. Dampflokfest

Auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Dresden-Altstadt findet von Sonnabend, 29. April, bis Montag, 1. Mai 2000, das 9. Dresdner Dampflokfest statt. Dieses Jahr liegt ein Ausstellungsschwerpunkt auf Altbau-Elektroloks. Es präsentieren sich auch wieder viele Fahrzeuge aus dem Bestand des Dresdner Verkehrsmuseums wie 19017, 171055 (ex "Osten 1135") und 92503. Die Deutsche Bahn AG ist mit historischen Triebfahrzeugen wie 01137, 03001, voraussichtlich 231113 und 38205, E 77 10 und den Fahrzeugen der Schleizer Kleinbahn vertreten. Vereine und Händler bieten ein umfangreiches Souvenirangebot und Rahmenprogramm.

Während des Dampflokfestes werden wieder viele Sonderfahrten angeboten. Die Veranstalter bitten um frühzeitige Buchung, da die Züge nur bei genügend Bestellungen verkehren können. Im einzelnen sind vorgesehen:

1. Traditionszug Berlin
   29. April: Berlin – Dresden – Berlin mit 528177
   Fahrpreise: 3./4. Klasse 99 DM, 2. Klasse 119 DM, Kinderermäßigung auf Anfrage, Eintritt zum Dampflokfest enthalten
   Info: (030) 297 36 248 Frau Krüger (tagsüber), Tel./Fax: (030) 803 83 85 Herr Hoppe (abends und am Wochenende)
2. DB-Museum Nürnberg
   1. Mai: Nürnberg – Dresden mit V 200002
   Info: (0911) 219-4620/219-5824
3. Lausitzer Dampflok-Club
   29. April: Cottbus – Dresden – Cottbus mit 03204 und vierachsigen Rekowagen
   Info: (035 601) 56 254 (mittwochs 16 bis 19 Uhr)
4. Die Eisenbahn-Erlebnisreise Düsseldorf
   Mehrtagesfahrt mit 41360 mit historischen Eilzug- und Rheingold-Wagen von Köln und Düsseldorf nach Dresden
   27. April: Köln/Düsseldorf – Dresden mit Zusteigehalten in Wuppertal, Hagen, Schwerte, Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund, Kassel-Wilhelmshöhe
   30. April: Dresden – Bad Schandau – Sebnitz – Wilthen – Bautzen – Dresden
   1. Mai: Dresden – Düsseldorf
   Fahrpreis: 865 DM mit Übernachtung und Rahmenprogramm
   Info: (0211) 38 58 442 Herr Kühn
5. Sächsisches Eisenbahn-Museum Chemnitz
   29. April: Dresden – Pirna – Dürrröhrsdorf – Neustadt – Sebnitz – Bad Schandau (– Sebnitz – Bad Schandau) – Dresden mit 503648
   30. April: Dresden – Bad Schandau – Dresden und Dresden – Klingenberg-Colmnitz – Dresden mit 03001
   1. Mai: Dresden – Görlitz – Dresden mit 01137
   Alle Fahrten mit dem Zwickauer Traditionseilzug!
   Info: (0371) 493 2765 (tägl. 9 – 17 Uhr)
6. Eisenbahnfreunde Witten im BSW
   Bewirtschafteter Liegewagensonderzug mit 212007 (altrot)
   28./29. April: Düsseldorf – Dresden mit Zusteigehalten in Essen, Bochum, Witten, Hagen, Soest
   29.April/1. Mai: Dresden – Düsseldorf
   Preis: Erwachsene 219 DM, Kinder 139 DM, Familien auf Anfrage
   Info: (023 02) 17 10 399 EF Witten

Nürnberg – Dresden

ICE-T startet später

Erst nach Drucklegung der Fahrplanvorschau wurde bekannt, daß der Einsatz der Dieselversion des ICE-T auf der Strecke Nürnberg – Dresden erst am 5. November 2000 beginnt. Ursprünglich plante DB Reise & Touristik, die neuen Triebwagen der Baureihe 605 bereits ab dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 2000 anstelle lokbespannter Interregios auf der Verbindung einzusetzen. Der Grund für die Verzögerung: Bis zum Starttermin steht noch keine ausreichende Anzahl erprobter 605er zur Verfügung. Einzelne Interregioleistungen sollen aber bereits ab Ende Mai mit den 200 km/h schnellen und 107 Meter langen Fahrzeugen gefahren werden, allerdings im Wechsel mit lokbespannten Zügen und ohne Fahrzeitverkürzung.

Foto: D. Sommerer

Der neue Diesel-Neitec 605 002 war am 26.1.2000 im Vorfeld des Nürnberger Hauptbahnhofes abgestellt.

Eine Hauptuntersuchung erhält Altbau-E-Lok E 18 047 im ehemaligen Ausbesserungswerk Opladen.

Foto: J. Schmidt

Prignitzer Eisenbahn GmbH

Zwölfter Schienenbus

Foto: A. Neumann

Der zwölfte Schienenbus der PEG: Der frisch hauptuntersuchte und modernisierte T 12 (ex VT 798 701) wartet am 12. Februar 2000 im Bahnhof Pritzwalk auf seinen nächsten Einsatz.

Die Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) schloß am 14. Januar 2000 die Hauptuntersuchung eines weiteren ehemaligen DB-Schienenbusses ab und stellte das Fahrzeug als T 12 in Dienst. Seine Aufarbeitung hatte die PEG-Werkstatt bereits im Januar 1999 begonnen, aber wegen anderer Arbeiten mehrfach unterbrochen. Der Triebwagen wurde nicht nur technisch instandgesetzt, sondern erhielt neben einer Neulackierung in Enzianblau und Karminrot eine modernisierte Inneneinrichtung mit neuen Sitzpolstern, Fußbodenbelag, Innenbeleuchtung, Decken- sowie Wandverkleidung. Beim T 12 handelt es sich um den ehemaligen VT 798 701, den die Waggonfabrik Uerdingen 1960 unter der Fabriknummer 66605 herstellte. Er war zuletzt im Bahnbetriebswerk Karlsruhe beheimatet und wurde am 30.11.1995 ausgemustert.

Museumslok E 94 279

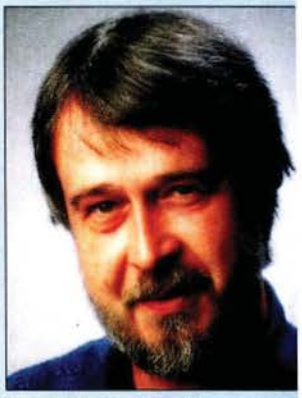
Erfolgreiches Jahr

Foto: J. Hund

Höhepunkt der Saison 1999: E 94 279 mit den Schweizer E-Loks Ce 6/8 Nr. 14305 und Ae 4/7 Nr. 10905 auf der Fahrt von Schaffhausen nach Nürnberg am 15.Oktober 1999 auf der Gäubahn (KBS 740) bei Wurmlingen.

Auf ein erfolgreiches Jahr 1999 blickt die Kornwestheimer Museumslok E 94 279 zurück. Das von der BSW-Freizeitgruppe "Interessengemeinschaft E 93 07" betreute deutsche Krokodil erbrachte eine Laufleistung von insgesamt 32 085 Kilometern, davon 30 698 Kilometer im Sonderverkehr und 1387 Kilometer vor Planzügen bei Überführungsfahrten. Erstmalig rollte die Altbau-E-Lok vor dem DB-Touristikzug. Im August gab es mehrere Fahrten vor dem Venedig-Simplon-Orient-Expreß, der wegen einer Sperrung über Ulm und Kehl umgeleitet wurde. Höhepunkt der Saison 1999 war sicherlich die Überführung der Schweizer Museumsloks Ce 6/8 Nr. 14305 und Ae 4/7 Nr. 10905 von Schaffhausen nach Nürnberg zum 100jährigen Jubiläum des Verkehrsmuseums. Ob die Maschine in diesem Jahr wieder so viele Kilometer schaffen wird, ist fraglich, weil die DB AG den Sonderverkehr wegen der Expo 2000 stark eingeschränkt hat.

STANDPUNKT



Dr. Karlheinz Haucke

Irren ist menschlich

Fast immer ist menschliches Versagen im Spiel, wenn Menschen zu Schaden kommen. Die Technik allein, letztlich auch vom Homo sapiens ersonnen, kann eh keine Verantwortung tragen, selbst wenn ihr Fehler nachzuweisen sind. Wo technische Möglichkeiten allerdings gar nicht genutzt werden, muß wohl erst das Kind in den Brunnen fallen, ehe über mehr Sicherheit nachgedacht wird. Das Zugunglück im Bahnhof Brühl ist dafür ein beredtes Beispiel.

Unangepaßte Geschwindigkeit war zweifellos die unmittelbare Ursache, die dem Nachtzug Amsterdam – Basel in der ersten Morgenstunde des 6. Februar zum Verhängnis wurde. Acht Tote und 149 Verletzte lautet die schockierende Bilanz eines Versagens, wie es tagtäglich auf deutschen Straßen zu schweren Unfällen führt. Während es für Automobile noch keine extern ausgelöste Zwangsbremsung, außer durch Hindernisse, gibt, ist der Schienenverkehr beispielsweise mit induktiver Zugsicherung, Indusi, oder linearer Zugbeeinflussung, LZB, ungleich besser dran.

Warum also denkt die DB erst nach Brühl auch über die Sicherung ausgangs solcher Langsamfahrstellen vor gefährlichen Weichenpassagen per mobiler Indusi-Einrichtungen nach? So wäre wie mit LZB zu verhindern, daß in kritischen Baustellenbereichen zu schnell gefahren wird. Dem Lokführer und seinen Passagieren hätte allenfalls ein gehöriger Schrecken gedroht.

War demnach wirklich nur der Lokführer schuld? Das darf getrost bezweifelt werden. Warum unterblieb nur bei diesem Zug die Funkwarnung der Fahrdienstleiterin? Und angesichts der nachweislich falsch aufgestellten Signaltafeln, die erst Stunden nach dem Unglück heimlich, still und leise verschwanden, ist die Fehleinschätzung auf dem Führerstand ungeachtet aller Vorschriften auch verständlich. Es stellt sich zudem die Frage, inwieweit die an Streckenbaustellen eingesetzten Kräfte, zumal jene von Fremdfirmen, mit der DB-Signalisierung überhaupt vertraut sind?

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 Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Jochen Frickel, Klaus Habermann, Thomas Hanna-Daoud, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Hartmut Lange
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) 9265-37
Fax (07583) 9265-39

Preis des Einzelhefts: DM 6,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 69,60
Schweiz: sFr 69,60. Österreich: öS 522,-
EU-Länder: DM 89,60
Andere europ. Länder: DM 99,80
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.
Einzelheftbestellungen Telefon (07524) 9705-0

Gesamtherstellung: BechtleDruckZentrum 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 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. 117715000.
Anzeigenpreisliste Nr. 18, gültig ab Heft 1/2000. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

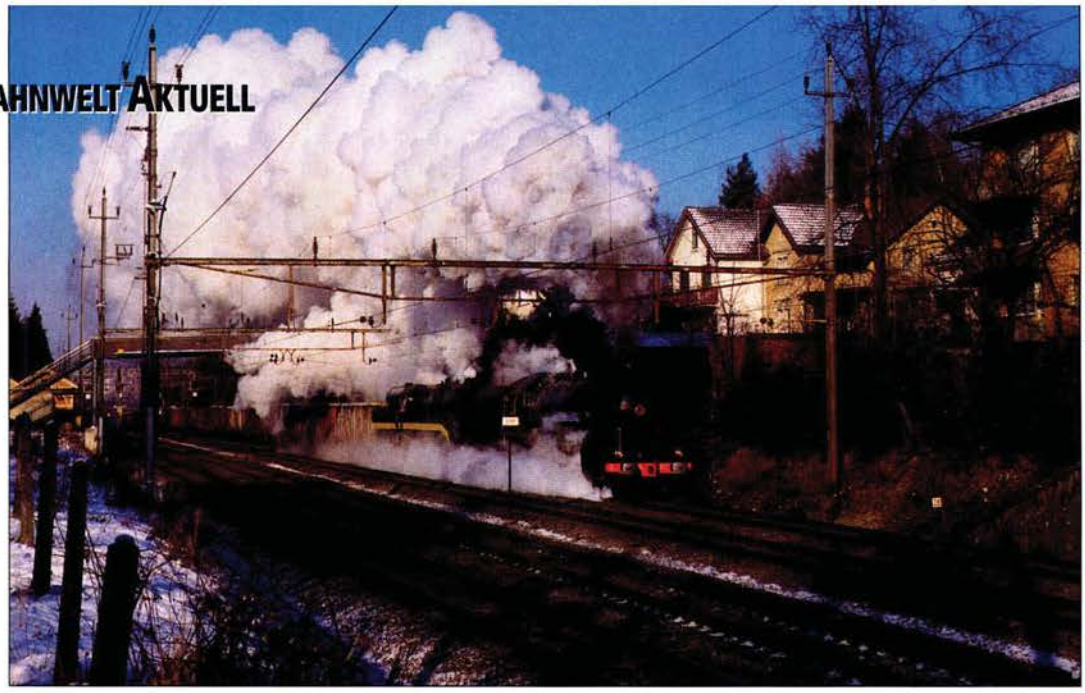


Foto: J. Schmidt

Mit 40 Eaos und 52 8055 am Haken dampfte 141 R 1207 am 28. Januar 2000 von Winterthur in Richtung Romanshorn. Für 52 8055 war es vermutlich der letzte Einsatz.

141 R 1207

Erfolgreiche Lastprobefahrt

■ Daß sie nach einem Dornröschenschlaf von 25 Jahren noch lange nicht zum alten Eisen gehört, bewies die französische Dampflok 141 R 1207 bei ihrer Lastprobefahrt am 28. Januar 2000. Nachdem die Winterthurer Firma Sulzer-Winpro die Maschine ohne größere Reparaturen unter Dampf gesetzt hatte, zog sie an diesem Tag einen 800 Tonnen schweren Güterzug von Winterthur nach Romanshorn. Pech hatte bei dieser Fahrt dagegen 52 8055, die hinter der 141R1207 lief, weil diese keine Sicherungseinrichtungen besitzt: Während der Fahrt gingen bei der mit großem Aufwand modernisierten Dampflok auf der rechten Triebwerksseite Schieber- und Schieberschubstange kaputt. Das bedeutet voraussichtlich das Ende für 52 8055, da man in die Lok nichts mehr investieren will.

Interlok Pila

Gut ausgelastet

■ Das polnische Interlokwerk in Pila ist nach eigenen Angaben gut ausgelastet. Im Februar lieferte die im Sommer letzten Jahres privatisierte Dampflokschmiede den Kessel Krauss Maffei 16688 an den Schweizer Verein VVT St. Sulpice aus. Fast abgeschlossen ist die Hauptrevision der 750-Millimeter-Dampflok Px 48 1756 für die PKP-Strecke Środa – Zaniemysl. Kurz nach der Jahreswende hatte die PKP eine weitere Px 48 sowie eine Schmalspurdiesellok hauptuntersucht zurückerhalten. In Arbeit sind derzeit ebenfalls der Kessel 1720 der Dampfzug-Betriebsgemeinschaft Hildesheim sowie der Kessel von Lok Nr. 2 (Krupp 3437/1955) der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde. Letzterer wird unter Aufsicht des Interlok-Anteilseigners Malowa in der Bahnwerkstatt Benndorf revidiert. Außerdem gab die französische Kesselaufsicht APAVE grünes Licht zum Bau eines Kessels für Lok 414 der Chemin de Fer Touristiques et de Montagne. Hierzu werden die polnischen Schweißer von APAVE-Vertretern zertifiziert.

Zwischenhalt

■ Das Land Niedersachsen will vorläufig keinen weiteren Finanzierungsvertrag für den Ausbau der Stadtbahn Braunschweig abschließen. Im derzeit laufenden Vertrag mit einem Volumen von 100 Millionen Mark gibt das Land zum bundesweit üblichen Zuschuß von 75 Prozent nochmals 15 Prozent hinzu. Diese zusätzliche Förderung soll nun entfallen.

■ Bordeaux erteilte am 7. Februar 2000 einem Konsortium unter der Leitung von Alstom den Zuschlag für Bau und Betrieb eines Stadtbahnsystems in der französischen Metropole. Alstom wird 38 Fahrzeuge vom Typ Citadis liefern; auf weitere 38 Triebwagen besteht eine Option.

■ Stefan Eishold, bislang Geschäftsführer der DB AG-Tochter Metropolitan Express Train GmbH, wird am 1. April 2000 Vorstandssprecher der neugegründeten Aktiengesellschaft der HomeNet Gesellschaft für Medien und Marketing mbH, Hamburg. Die Leitung von Metropolitan übernimmt bis auf weiteres der Marketingchef Fabian Scharr.

■ Ein Konsortium aus den Firmen Siemens und Adtranz hat den Zuschlag zum Bau von 34 Triebzügen für die portugiesische Staatsbahn erhalten. Der Auftrag umfaßt ein Volumen von 320 Millionen Mark.

■ In Hannover nahm man am 19. Februar 2000 den letzten Teil der Stadtbahnstrecke zum Expo-Gelände in Betrieb. Die Kosten für den 9,1 Kilometer langen Abschnitt betrugen 340 Mil-

Eisenbahnmuseum Dieringhausen

50 3610 wieder betriebsfähig

■ Im Dezember 1999 schloß das Werk Interlok im polnischen Pila die Hauptuntersuchung von 50 3610 ab. Die Maschine hatte ihr Besitzer, das Eisenbahnmuseum Dieringhausen, in Einzelteilen nach Polen gebracht. Sie benötigte nicht nur eine grundlegende Kesselrevision, sondern auch grundlegende Arbeiten am Tender. Die Rekolok 50 3610 entstand 1960 aus 50 1768 (Schichau 3469/1941) und war nacheinander in den Bahnbetriebswerken Stendal, Magdeburg-Rothensee und Eilsleben beheimatet. Zuletzt tat sie im Bw Wittenberge Dienst, wo sie die letzte planmäßig eingesetzte 50er war. Nach Ablauf der Kesselfrist 1987 gehörte sie zum Z-Park des Ministeriums für Verkehrswesen und seit dem 8.1.88 zum Schadpark. Die folgenden fünf Jahre stand sie in Meyenburg, 1993 kaufte das Eisenbahnmuseum Dieringhausen die Fahrzeugreste.

Foto: Interlok/R. Smulkowski

Bei schlechtem Wetter machte die hauptuntersuchte 50 3610 in Pila am 15.12.1999 ihre erste Probefahrt.

Goslar – Hildesheim

Neitec-Probefahrten

Foto: R. Güttler

Auf seiner 31minütigen Meßfahrt von Goslar nach Hildesheim passiert der Dieseltriebwagen 611 013 am 10.1.2000 das mechanische Stellwerk Rwf in Salzgitter-Ringelheim.

■ Anfang Januar dieses Jahres unternahm DB Regio zwischen Hildesheim und Goslar (KBS 320) verschiedene Meßfahrten mit einem Neitec-Triebwagen der Baureihe 611. Für die 53 Kilometer lange Strecke benötigte der pannengeplagte Kurvenflitzer – ohne Halt – 31 Minuten.Ein Interregio braucht mit zwei Zwischenstops für dieselbe Strecke 46 Minuten.

lionen Mark und waren damit 100 Millionen Mark niedriger als ursprünglich veranschlagt.

■ Die Länder Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz haben sich geeinigt, den Betrieb der neuen Rhein-Neckar-S-Bahn, die im Jahr 2004 eröffnet werden soll, innerhalb Deutschlands öffentlich auszuschreiben.

■ Seit dem 17. Februar 2000 kommen die Fahrgäste in den hannoverschen Stadtbahnen in den Genuß des Fahrgastfernsehens. Dafür erhalten alle neueren 144 Stadtbahnwagen vier Bildschirme, die neben aktuellen Nahverkehrsinformationen jeweils Werbung und Nachrichten zeigen.

■ Die ÖPNV-Unternehmen von Bonn, Hannover und Leipzig wollen gemeinsam die Deutsche Nahverkehrsgesellschaft gründen. Das neue Unternehmen mit Sitz in Hannover soll im europaweiten Nahverkehrsmarkt als Wettbewerber auftreten.

■ Im Auftrag der ukrainischen Lokomotivfabrik NPO DEWZ in Dnjepropetrowsk liefert Siemens-Verkehrstechnik die elektrische Ausrüstung für eine Vorserienlok vom Typ DS 3. Weitere 20 Maschinen sollen folgen. Sie sind die ersten Schienenfahrzeuge mit Drehstrom-Asynchrontechnik in der Ukraine und gehören zu einem Beschaffungsprogram der Ukrainischen Staatsbahn Ukrzaliznija.

■ Ulrich Homburg, bis zum 31.12.99 Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Frankfurt, übernahm am 1. Februar 2000 das Vorstandsressort Marketing bei der DB Regio AG.

■ DB Regio Saar-Westpfalz beteiligt sich zum zweiten Mal an der Aktion "AutoFasten". Sie läuft vom 15. März bis zum 15. April 2000. Mit dieser Kampagne möchten die evangelische Kirche und das Bistum Trier Autofahrer zum Überdenken ihrer bisherigen Fahrgewohnheiten anregen. DB Regio stellt 100 Streckenzeitkarten zur Verfügung, die zwei Wochen gültig sind. Außerdem können die Teilnehmer fünf Bahncards gewinnen.

■ Ein Anschlag legte am 6. Februar 2000 die ICE-Strecke zwischen Celle und Uelzen lahm. Unbekannte Täter hatten verschiedene Gegenstände in die Oberleitung geworfen. Ein einfahrender ICE beschädigte dadurch die Fahrleitung auf einem Kilometer. Er verlor dabei seinen Stromabnehmer, konnte jedoch noch in den Bahnhof Celle rollen. Der Folge-ICE mußte wegen Strommangels abgeschleppt werden.

■ Die südafrikanische Regierung verkaufte am 6. Februar 2000 die beiden Garnituren des legendären Luxuszuges "Blue Train" an den britischen Unternehmer Richard Branson (Virgin). Südafrika erhofft sich dadurch eine bessere Vermarktung des überwiegend von Ausländern genutzten Zuges, dessen Bäder über beheizte Marmorfußböden und vergoldete Armaturen verfügen. Der 380 Meter lange Zug verkehrt bisher zwischen Kapstadt und Pretoria. Die eintägige Fahrt ist jedoch doppelt so teuer wie ein Flug.

■ Bad Kissingen erhält ab dem Fahrplanwechsel 2000 eine Direktverbindung nach Würzburg. Daneben sollen modernisierte Dieseltriebwagen der Baureihe VT 614 für eine Verkürzung der Reisezeiten auf der Saaletalbahn Bad Kissingen – Gemünden sorgen.

■ Die Adtranz GmbH erhielt den Auftrag, 24 Mehrsystem-Elektrolokomotiven an die US-amerikanische Bahngesellschaft New Jersey Transit (NJT) zu liefern. Die Loks, die konzeptionell auf den DB AG-Maschinen der Baureihe 101 basieren, werden im Werk Kassel gebaut. Die ersten Triebfahrzeuge sollen im Sommer des Jahres 2001 in den USA eintreffen. Das Gesamtauftragsvolumen soll etwa 252 Millionen Mark betragen.

■ Siemens Verkehrstechnik liefert 16 Straßenbahntriebwagen vom Typ Combino an die Stadtwerke Augsburg. Der erste der 42 Meter langen Niederflur-Gelenktriebwagen ging am 18. Februar in den Probebetrieb.

■ Die Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB) bestellten bei der kanadischen Bombardier Transportation 55 Stadtbahnwagen vom Typ K 5000. Der Auftrag im Wert von 170 Millionen Mark enthält eine Option auf die Lieferung von weiteren 91 Fahrzeugen. Die ersten Wagen sollen ab September 2001 in Betrieb gehen.

FRAGEZEICHEN

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

Foto: M. U. Kratzsch-Leichsenring

■ Der kleine Ort zwischen der Dresdener Heide und dem Lausitzer Bergland bekam seinen Bahnanschluß mit dem Bahnhof Fischbach am 21. Dezember 1845. Damals wurde der Abschnitt Radeberg – Bischofswerda der sächsisch-schlesischen Eisenbahn feierlich dem öffentlichen Verkehr übergeben. Erst 30 Jahre später erhielt die Gemeinde als Bahnknoten ihren eigenen Bahnhof mit Lokschuppen und Drehscheibe. Diese befand sich typischerweise am Bahnsteigende. Einzelne Spuren davon kann der eisenbahninteressierte Fahrgast noch heute finden. Fortan konnten die Bürger auch mit der Eisenbahn in die Lessingstadt Kamenz fahren. Doch auch eine zweite Nebenbahn fand dort zur gleichen Zeit ihren Anfang. Sie war zuletzt wegen der darauf nach Pirna verkehrenden roten Leichtverbrennungstriebwagen bei vielen Eisenbahnfreunden beliebt. Seit Mai 1998 ruht jedoch der Reiseverkehr in Richtung Dürrröhrsdorf. Heute gehört der Bahnhof zu den Endpunkten der Dresdener S-Bahn und die Züge von Dresden nach Kamenz müssen hier Kopf machen. 1998/99 baute die Deutsche Bahn den Bahnhof um und entfernte dabei einige Gleise. In der Lampenfabrik des Ortes entstanden 1989 die Hauben für Stehkessel und Dampfdom für den Nachbau der legendären SAXONIA.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15.04.2000 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 "Mit der Dampfkleinbahn ins Zittauer Gebirge/Der Lößnitzdackel" aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februarheft lautete "Querfurt".

Die 20 Exemplare "Mit der Dampfkleinbahn ins Zittauer Gebirge/Der Lößnitzdackel" haben gewonnen: Hartmut Donke, 03048 Cottbus; Helmut Epp, 66679 Losheim am See; Matthias Kramp, 23948 Klütz; Maik Scharfe, 65604 Elz; Christina Buse, 23558 Lübeck; Manfred Lemuth, 98639 Metzels; Rolf Kurowsky, 06179 Dornstedt; Manfred Görn, 06130 Halle/Saale; Dietrich Bohnert, 08427 Fraureuth; Bodo Denk, 06249 Mücheln; Barbara Peschke, 63636 Brachtal-Schlierbach; Gerhard Hüttner, 39418 Neundorf; Stephan Thies, 30455 Hannover; Matthias Ehrler, 08066 Zwickau; Helmut Melzer, 57299 Burbach; Dietmar Kirbach, 04741 Roßwein/Sa.; Klaus Leichsenring, 08301 Schlema; Winfried Bardehle, 01159 Dresden; Uwe Schubert, 15758 Zernsdorf und Henry Seibeck, 06642 Nebra.

In den Monaten Dezember und Januar unternahm Siemens/Krauss-Maffei im Münchener Umland Testfahrten mit der neuen Zweisystemlok EG 3101 für die Dänische Staatsbahn. Das Foto zeigt den Messzug am 27. Januar 2000 mit den DBAG-Loks 152 083 und 152 082 an der Spitze bei Ergoldsbach auf der Strecke Landshut – Neufahrn.

Museumsbahn Schönheide

Vollschrankenanlage

■ Seit Dezember 1999 ist bei der Museumsbahn Schönheide eine mechanische Schranke in Betrieb. Die Anlage sperrt am Haltepunkt Bürstenfabrik Stützengrün die kreuzende Bundesstraße, wenn der Zug der Schmalspurbahn naht. Vor ihrem Einbau stand die Schranke der Reichsbahneinheitsbauart an einem Bahnübergang in Treuen. Der Einbau in Stützengrün erstreckte sich fast über das ganze Jahr 1999.

Seit Dezember 1999 sorgt eine Schrankenanlage neben der Bürstenfabrik in Stützengrün für die nötige Verkehrssicherheit: 99 561 bei der Einfahrt in den Bahnhof am 4.12.1999.

Foto: H. Drosdeck

Feldbahn-Museum Guldental

Eröffnung im Mai

■ Nach langjähriger Aufbauarbeit öffnet am 30. April 2000 das Feldbahn-Museum Guldental bei Bad Kreuznach erstmals seine Tore für Besucher. Seit 1985 haben die Feldbahnfreunde eine Fahrzeugsammlung zusammengetragen, die aus einer Dampf- und 35 Dieselloks sowie zahlreichen Loren und Waggons besteht. Für das rollende Material entstand eine neue Halle und eine rund zwei Kilometer lange Strecke.

Für die umfangreiche Fahrzeugsammlung entstand im neuen Feldbahn-Museum Guldental eigens eine Halle.

Foto: Feldbahnm. Guldental

Foto: J. Hund

Historische Feldbahn Dresden

Neues Vereinsgelände bei Pirna gefunden

Der Verein Historische Feldbahn Dresden e.V. (HFD) muß bis zum Jahresende 2000 sein bisheriges Domizil in Dresden-Klotzsche räumen. Die Stadt Dresden hat den Pachtvertrag für das seit 1978 genutzte Gelände gekündigt. Ein neues Gelände ist mit dem ehemaligen Mineralölwerk Herrenleite bei Pirna bereits gefunden. Genügend Platz zur Unterbringung der Fahrzeugsammlung mit etwa 80 Lokomotiven und knapp 300 Wagen ist vorhanden, die Gleisanlage muß komplett neu errichtet werden. Damit ist dann erstmals in der Vereinsgeschichte Gelegenheit, die Fahrzeuge in geeigneter Umgebung in Betrieb zu zeigen. Besondere Unterstützung beim Umzug leistete bislang die Heinrich Schwertransporte GmbH, die einige Lokomotiven kostenlos transportiert hat. Nach der letzten Feldbahnschau in Dresden-Klotzsche am 15. und 16. April findet der erste Tag der offenen Tür in der Herrenleite am Pfingstsonntag, 11. Juni 2000, statt.

Foto: D. Dierich

Vor der neuen Werkstatt in der Herrenleite sind am 30.10.1999 die zwei größten Loks der HFD, eine Ns3 (links) und eine V10C, eingetroffen.

Messeneuheiten und Schnäppchen

„Wir lassen den Neuheiten keine Chance zum Teuerwerden"

Fordern Sie gleich unseren Hauptkatalog Technik, Spiel- und Freizeitwelt 1999/2000 an (Kennwort „mo"), und sehen Sie noch mehr von unserem riesigen Sortiment und viele weitere Sonderangebote.

Neuheiten zu Super-Preisen

FLEISCHMANN Spur HO

fl 4113	Dampflok BR 13.10 DRG (LT 11/00)	DM 339,85
fl 4031	Tenderlok BR 91 DR Ep. III LT (5/00)	DM 239,85
fl 5322	Kühlwagen Bitburger DB (LT 3/00)	DM 30,95
fl 5352	Gedeckter Güterwagen DB (LT 3/00)	DM 29,95
fl 5723	Drehschemelw. Langholz DR Ep. III (LT 4/00)	DM 53,95
fl 5706	Kleinviehw. m. Bremserhaus DR (LT 3/00)	DM 39,50
fl 6390	Startset d. Jahres 2000 (LT 4/2000)	DM 249,95
fl 6802	Twin-Center	DM 598,95
fl 995237	Containertragw. „950 Jahre Nürnberg"	DM 38,95

FLEISCHMANN Spur N

fl 7063	Tenderl. BR 64 DRG Epoche II (LT11/00)	DM 189,95
fl 7180	Dampflok BR 50 DRG Ep. II (LT 10/00)	DM 244,50
fl 7427	Dieseltriebzug BR 628 DB AG (LT 07/00)	DM 238,75
fl 8721	Säuretopfwagen mit Bremserhaus DR Ep. III (LT05/00)	DM 26,25
fl 8726	Rungenwagen DR Ep. III (LT 05/00)	DM 35,50
fl 9390	Startset des Jahres 2000 (LT 03/00)	DM 214,50
fl 998237	Containertragwagen „950 Jahre Nürnberg" (LT 03/00)	DM 31,95

märklin Spur HO

mä 26960	Zugset bayrischer Güterzug (LT II.Quartal)	DM 849,95
mä 28631	VW-Autotransportzug (LT IV.Quartal)	DM 398,00
mä 34132	Tenderlok BR 92 DRG (LT II.Quartal)	DM 269,95

mä 34440 E-Lok E 44 DB (LT IV. Quartal) DM 299,95

mä 37440	E-Lok E 44 DB (LT IV. Quartal)	DM 389,95
mä 30881	Henschel-Werklok (LT II. Quartal)	DM 149,95
mä 39355	E-Lok Rh 1016 Taurus ÖBB (LT 4. Quartal)	DM 398,00
mä 42384	Wagenset Schweizer Oldtimer-Personenzug (LT II. Quartal)	DM 154,95
mä 42942	Ergänzungsset Riviera-Express (LT II. Quartal)	DM 139,95

Roco Spur HO

ro 43838	E-Lok 103 109 DB (LT 03/00)	DM 264,95
ro 63350	Mallet-Dampfl. Norfolk & Western (LT 03/00)	DM 679,85
ro 63351	Mallet-Dampflok Santa Fe (LT 03/00)	DM 679,85
ro 63205	Stromliniendampfl. 01 1001 (LT IV. Quartal)	DM 349,85

Für Märklin Wechselstrom mit Digitaldecoder

ro 43847	E-Lok 103 109 DB (LT 03/00)	DM 319,85
ro 69205	Stromli.dampflok 01 1001 (LT IV. Quartal)	DM 419,85
ro 69261	Tenderlok BR 93.5 DRG (O3/00)	DM 339,85
ro 69288	Dampflok BR 50 DB (LT II. Quartal)	DM 409,85

VOLLMER Spur I/G

vo 1280	Brennendes Haus mit Flackerlicht (LT 11/00)	DM 238,95

Ihre Chance – hochaktuelle Fahrzeuge zu Schnäppchenpreisen

FLEISCHMANN Spur HO

fl 1070	Tenderlok BR 70 für Märklin m. Digitaldec.	DM 309,85
fl 4070	Tenderlok BR 70 mit Digitalschnittstelle	DM 229,85
fl 4460	Triebwagenzug ICE-T mit funktionsfähiger Neigetechnik	DM 398,50
fl 4461	ICT-Mittelwagen 1. Kl.	DM 73,50
fl 4462	ICT-Speisewagen Bordrestaurant	DM 73,50
fl 4465	ICT-Mittelwagen 2. Kl.	DM 73,50
fl 1896	DB-Eilzug der 60er Jahre für Märklin	DM 598,00
fl 4896	DB-Eilzug der 60er Jahre	DM 519,00

FLEISCHMANN Spur N

fl 7460	Triebwagenzug ICE-T mit funktionsfähiger Neigetechnik	DM 419,50
fl 7461	ICT-Mittelwagen 1. Kl.	DM 71,50
fl 7462	ICT-Speisewagen Bordrestaurant	DM 71,50
fl 7465	ICT-Mittelwagen 2. Kl.	DM 71,50

TRIX Spur HO

tr 21264	Schwedischer Holzzug	DM 569,00

MINITRIX Spur N

tr 11429	Startset Güterz. Ep. 3 mit Dampflok BR 41	DM 349,00
tr 12780	Dieselloc SNCF	DM 144,95
tr 15653	Kesselwagen elf	DM 23,45

ARNOLD Spur N

ar 0209-1	Güterzug mit E-Lok E 41 m. Digitaldec.	DM 154,95
ar 2236	Stromlinientenderlok BR 61	DM 169,00
ar 2346	ÖBB-Ellok Rh 1042	DM 179,00
ar 2953	Dieseltriebwagen VT 08	DM 209,85
ar 2978	Straßenbahn Düwag Bogestra	DM 169,00
ar 3057	Packwagen Langenschwalbach DRG	DM 24,95
ar 3954	Speisewagen DSG	DM 31,95

VOLLMER

vo 2036	HO-Set „Waldbronn" bestehend aus: Bahnhof und Pilzstellwerk Waldbronn	DM 88,00
vo 2046	N-Set „Waldbronn" bestehend aus: Bahnhof und Pilzstellwerk Waldbronn	DM 72,00

Versandbedingungen: Porto + Verpackung innerhalb Deutschlands DM 7,50; Ausland ab DM 29,– plus DM 15,– Banksperen.

Zahlungsarten: Vorausscheck, Nachnahme (+ DM 6,50) oder Bankeinzug (ab 2. Bestellung möglich). Preisänderung, Liefermöglichkeit und Irrtum vorbehalten.

Wir reparieren, restaurieren und bauen um, z.B. auf digital. Fordern Sie unseren Serviceschein für Märklinartikel an.

SMDV-Bestellannahme rund um die Uhr ☎ 0180/ 515 5150

Besuchen Sie auch unseren SMDV-Fachmarkt, Stuttgart-Fasanenhof, Europaplatz 20.

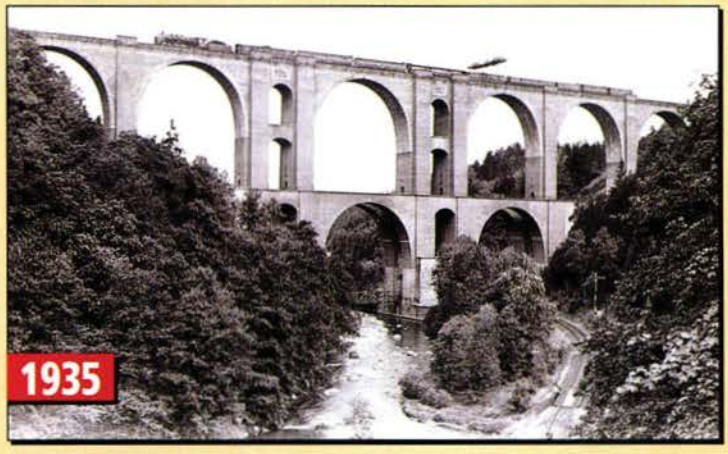
SMDV Spielwaren Modelleisenbahn Direktversand

Böblinger Straße 74 · 71065 Sindelfingen
Tel. (0 70 31) 86 95 30 · Fax (0 70 31) 86 95 50
Internet-Shop: www.smdv.de „mit über 11.000 Artikeln!"

ZEITREISE

Millionenbau im Schatten der Göltzschtalbrücke

Auch heute noch steht der Elstertal-Viadukt bei vielen Eisenbahnfreunden im Schatten der berühmteren Göltzschtalbrücke. Er ist jedoch nicht minder imposant und gehört zur ehemaligen sächsisch-bayrischen Eisenbahn von Leipzig über Plauen nach Hof. Von 1846 bis 1851 errichteten zahlreiche Arbeiter aus 29000 Kubikmetern Sand- und Granithausteinen sowie zwölf Millionen Ziegeln das Brückenbauwerk. Die Bauleitung für die zweistöckige Bogenbrücke oblag Oberingenieur Wilke und Ingenieur Kell. Der Elstertal-Viadukt hat eine Länge von 278 Metern und eine Höhe von 68 Metern. Das untere Geschoß ist 22, das obere acht Meter dick. Seit September 1875 führt unter dem Viadukt die Elstertalbahn von Greiz nach Weischlitz hindurch. Deren Bahnhof Barthmühle liegt in unmittelbarer Nähe des Brückenbauwerkes. Im Jahre 1930 fuhren über den Viadukt rund 7500 Schnellzüge sowie 13000 Personen- und 14000 Güterzüge. Ab Fahrplanwechsel 2000 soll über den Elstertalviadukt auch der dieselgetriebene ICE-T verkehren.



In den dreißiger Jahren hielt Carl Bellingrodt eine damals typische P10-Garnitur beim Überqueren des in der Wartung befindlichen Elstertalviaduktes im Bild fest.

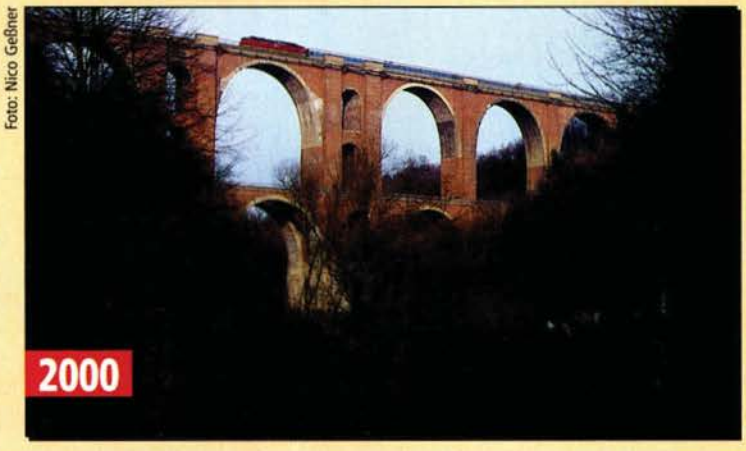


Foto: Nico Geßner

Die in sechs Jahrzehnten entstandene Vegetation läßt die Elstertalbrücke heute so erscheinen. Anstelle der P10 und der Formsignale dominiert heute die moderne Technik.

Regio-Werk Delitzsch

Probezug

Das Werk Delitzsch der DB Regio AG schickt normalerweise an jedem Dienstag und Donnerstag einen Probezug auf die Reise oder überführt fertiggestellte Nahverkehrswagen. Meist ist der Zug mit einer Maschine der Baureihe 103 bespannt. Abfahrt ist gegen 15.30 Uhr in Delitzsch, unterer Bahnhof. Der Zug verläßt die Station in Richtung Leipzig.

E-Lok 103195 zog am 3.2.2000 den Probezug des Regio-Werkes Delitzsch aus dem unteren Bahnhof.

Foto: A. Mehnert

Foto: N. Geßner

Im Rahmen von Personalschulungsfahrten kam die Lok 206 der MEG von Mitte Januar bis Mitte Februar 2000 vor Leergüterzügen zwischen Buna, Merseburg und Querfurt zum Einsatz. Die Lok, hier am 14. Februar bei der Einfahrt in den Bahnhof Querfurt, ist die ehemalige 228786 der Deutschen Bahn AG.