Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

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

Nr. 3 März 1998

47. Jahrgang

E13411 4 391341 105506 03

BASTELTIPS

Prellbock für H0

Punktkontakte für Zweileiter

Muldenkipper für TT

Sachsens älteste Schmalspur

Wiedergeburt als Museumsbahn

Borkum rettet Swinschnütt

Die Heimkehr des Insulaners

Ein Zimmer voller N-Bahn

Rallyefahrer auf Abwegen

Brandenburger Tram

Bügel ab für die Gothaer

WERKSTATT

Lokschuppen im Eigenbau

16 SEITEN MESSE-EXTRA

Die Neuheiten von Nürnberg

TESTS

Schwarzer Schwan in N

Einsteiger-Set in 1:87

Diesel-Power aus Rußland

Ludmillas Vorstoß gen Westen

Erfolg mit pfiffigem Schachtel-Effekt

Eine West-Ost-West-Geschichte.

Die BR 52 als Baureihe TE-3915 der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) hat eine wahrhaft wechselvolle Geschichte hinter sich. Nach Kriegsende blieb sie im Osten und gelangte in die UdSSR. Dort wurde sie auf Breitspur umgebaut und als „Friedenslokomotive" im Plandienst der Ukraine eingesetzt. 1962, mitten im „kalten Krieg" baute man die Lok wieder auf Normalspur zurück und stellte sie mit anderen Dampfloks, darunter über 100 weitere 52er, in ein Depot – alle in Fahrtrichtung Westen. Eingemottet, aber betriebsfähig, konnten sie als „strategische Reserve" der Roten Armee innerhalb kürzester Zeit mobil gemacht werden. Wie gut die BR 52 dabei erhalten blieb, bewies der Leiter des Depots, als er sie höchstpersönlich als Museumslok in den Westen überführte – dank der Wende wiederum als Friedenslokomotive.

Sorgfältig wurden alle Besonderheiten der TE-3915 nachgebildet, hier die Rauchkammertür und Scheinwerfer sowjetischer Bauart.

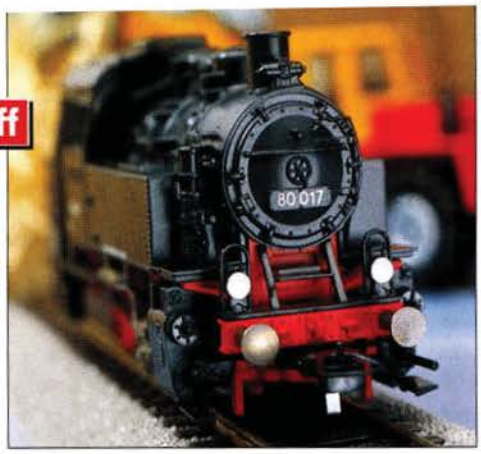
Nicht zu übersehen: Ein ungewöhnliches Modell einer BR 52 mit weltgeschichtlichem Hintergrund.

Soviel Geschichte verdient es, vorbildgetreu umgesetzt zu werden. Deshalb haben wir bei unserem Modell alle Unterschiede zur normalen BR 52 nachgebildet. Am auffallendsten ist natürlich die Rauchkammertür mit der riesigen Laterne und dem roten Stern, was ihr ein etwas archaisches Aussehen verleiht. Aber auch viele andere Details weisen auf bauliche Unterschiede hin. Fahrgestell und Kessel bestehen aus feinem Metalldruckguß. Alle fünf Achsen sind angetrieben. Durch die Unterteilung in zwei gelenkig gekuppelte Treibradgruppen durchfährt die Lok auch engere Kurvenradien.

Das feine Fahrwerk unseres Modells zeigt die von der Serienmaschine abweichende Ausführung der nur teilweise genuteten Kuppelstangen.

Startset mit Pfiff

Einsteigern macht Roco Dampf: Das neue Startset der Salzburger enthält alles, was man zunächst für den spielerischen Beginn braucht. Neben Tenderlok, drei Güterwagen, Gleisen und Trafo fehlt selbst die Trillerpfeife nicht. Seite 70



Nach Westen

Am Anfang stand eine Güterzuglok samt bibbernden Lokführern: Ohne Heizung hielt sich die Begeisterung der Personale über die Russen-Powerlok in Grenzen. Doch der Erfolg Ludmillas und ihrer Schwestern war nicht aufzuhalten: Ihr Vordringen nach Westen machte auch vor Bundesbahngleisen nicht halt. Seite 12

Aufgeweckt

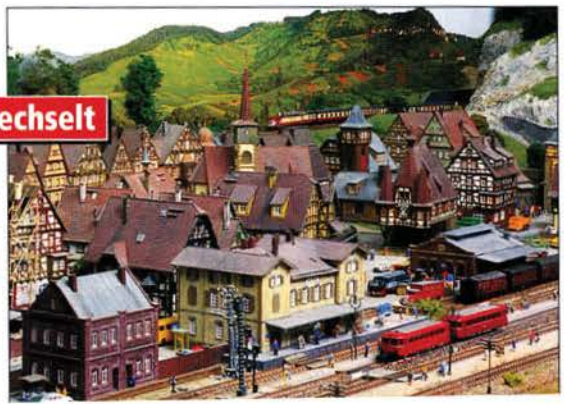
Was gelegentlich Privatinitiative vermag, zeigt Sachsens älteste Schmalspurbahn: Zwischen Schönheide Mitte und Stützengrün Bürstenfabrik feiert sie wenigstens eine Teil-Wiedergeburt, dank der Museumsbahn. Seite 26

Aufpoliert

Das Aschenputtel-Dasein hat ein Ende: Nutzlos stand das Borkumer Schweineschnäutzchen jahrelang unter freiem DGEG-Himmel. Die Insulaner holten ihren Triebwagen jetzt zurück auf die angestammte 900-Millimeter-Spur. Seite 24

Spur gewechselt

Den Motorsport für die N-Bahn eingetauscht zu haben, hat Bernd Jörg eigentlich nie bereut. Der kreative Hesse setzt mit seiner preisgekrönten Miniaturwelt in Zimmergröße Maßstäbe. Seite 90



INHALT

VORBILD

Titelthema

Matrjoschka-Power
Die 132 und ihre Schwestern: Nach Startproblemen seit 1973 auf Erfolgskurs 12 ◄

Drehscheibe

Bahnwelt aktuell 4

Problem-Last
Bei der Straßenbahn Brandenburg lösen alte Vierachser aus dem Westen die Gothaer ab. 20 ◄

LokoMotive

Heimkehrer
Borkumer Kleinbahn restauriert Swinschnütt 24 ◄

Geschichte + Geschichten

Reko-Bahn
Auf Sachsens ältester Schmalspurstrecke wird wieder kräftig Dampf gemacht. 26 ◄

Bahn + Technik

Diesel-Stromer
Elektrische Leistungsübertragung bringt Dieselloks auf Touren. 30

MODELL

Werkstatt

Schmuck-Kästchen
Profi-Finish für exklusiven Bastelbogen 62

Eigen-Heim
Lokschuppen mit individuellen Zügen 66 ◄

Basteltips
Punktkontakte für Zweileiter-Gleise, TT-Muldenkipper, Prellbock-Eigenbau in H0 68 ◄

Test

Anpfiff
Rocos H0-Startset: Vereinfachte BR 80, aber mit neuem Antrieb 70 ◄

Streif-Vogel
Arnolds schwarzer Schwan in N. 74 ◄

Spielwarenmesse Nürnberg

Vernunft-Ehe
Ein Jahr Trix unterm Märklin-Dach 42

Neuheiten
Messe-Extra stellt brandaktuell die Innovationen der Modellbahnbranche vor. 44 ◄

Probefahrt

Richtungswechsel
IR-Steuerwagen von Fleischmann 78

Rolle rückwärts
IR-Steuerwagen von Roco 78

Szene

Harmonie-Lehre
Für ein Zimmer voller N-Bahn läßt Bernd Jörg Motorsport links liegen. 90 ◄

AUSSERDEM

Modellbahn aktuell 87
Neuheiten 84
Standpunkt 5
Impressum 6
Bahnpost 88
Güterbahnhof 32
Fachhändler-Übersicht 36
Termine+Treffpunkte 80
Buchtips 82
Vorschau 98

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

Ein Niederflurwagen der Würzburger Straßenbahn fährt am 29. November 1997 in die Haltestelle Brombergweg ein.

Foto: H. Roggenkamp

Straßenbahn Würzburg

Neuer Streckenabschnitt eröffnet

■ Die Würzburger Straßenbahn nahm am 29. November 1997 den Betrieb auf der rund 1,1 Kilometer langen Neubaustrecke von Heuchelhof nach Rottenbauer auf. Die Fertigstellung des Abschnittes hatte sich immer wieder wegen der Erschließung mehrerer Neubau-Gebiete in Rottenbauer verzögert. Die Baukosten betrugen rund 9,6 Millionen Mark. Davon entfielen etwa 6,2 Millionen auf die Gleise, Fahrleitungen und die Anlagen zur Stromversorgung. Auf der Linie 5 nach Rottenbauer verkehren die 1988/89 von LHB gebauten Triebwagen der Serie 201 bis 214 und die erst 1996 gelieferten Niederflurwagen GT8-N.

DB-Haltepunkte

Erste „PlusPunkte" eingeweiht

Foto: J. Kraetz

Zu den ersten „PlusPunkten" der Deutschen Bahn AG gehört der Haltepunkt Walheim bei Ludwigsburg.

■ Haltepunkte ohne eigenes Empfangsgebäude erhalten jetzt einen „PlusPunkt". So bezeichnet die DB AG ihr neues Baukastensystem für Wartehallen. Im strahlenden Verkehrsrot lackiert, besitzt der PlusPunkt neben einem Warteraum mit Sitzgelegenheiten auch einen Fahrkartenautomaten und eine Notrufsäule. Die ersten beiden PlusPunkte wurden am 19. Dezember 1997 im nordrhein-westfälischen Friedrichsfeld (KBS 410) und am 22. Dezember 1997 in Walheim/Württemberg (KBS 780) eröffnet. Allein in Nordrhein-Westfalen will die DB 1998 insgesamt 19 Millionen Mark in 65 PlusPunkte investieren.

Baureihe 145

Zulassung durch das EBA

■ Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilte am 15. Januar 1998 der Baureihe 145 die Bauart-Zulassung. Im Rahmen des Zulassungsverfahrens hatte die Baureihe 145 umfangreiche Tests absolvieren müssen. Damit kann die DB AG die Maschinen nun freizügig auf ihren Strecken einsetzen. Bis zum Jahr 2000 soll die Auslieferung der 80 bestellten E-Loks abgeschlossen sein. Inzwischen gibt es bei der Bahn AG Überlegungen, auf der Grundlage der 145 eine neue Mehrsystem-Lok zu beschaffen. Die als Baureihe 147 geplante Maschine soll in erster Linie die als „Knödelpresse" bekannte Baureihe 180 ersetzen, da sie mit 20 Exemplaren eine Splittergattung ist.

Foto: T. Maue

Am 30. November 1997 wartete der DWA-Schienenbus am Museumseingang auf neue Fahrgäste.

Bergbaumuseum Ferropolis

Per Dosto in den Tagebau

■ Das Baumuster des Doppelstock-Schienenbusses der Deutschen Waggonbau AG (DWA) hat im Bergbaumuseum Ferropolis bei Gräfenhainichen (Sachsen-Anhalt) eine neue Heimat gefunden. Das Fahrzeug bringt die Besucher vom Museumseingang zu den großen Baggern in dem ehemaligen Tagebau. Neben schwerer Fördertechnik können in Ferropolis auch verschiedene Werkloks besichtigt werden. Unter anderem sind hier eine V10C und eine E94 ausgestellt.

Foto: H. J. Halsig

In einem ungewöhnlichen Farbkleid präsentiert sich seit wenigen Wochen die 120151: Die blaulackierte Lok wirbt für das ZDF. Das Bild entstand am 4. Januar 1998 in Köln Hbf.

Foto: R. Wiemann

Die neuen Farben der Deutschen Bahn AG haben auch die Lokomotiven der V 160-Familie erreicht. Die 215 011 präsentierte sich am 18. Oktober 1997, drei Tage nach ihrer Hauptuntersuchung, frisch lackiert im Bh Gremberg.

Schienen-Nahverkehr

Industrie mit Qualitätsproblemen

■ Wegen Problemen mit der Fertigungsqualität und Lieferengpässen bei der Schienenfahrzeug-Industrie könne die Bahn ihren Fahrzeugpark nicht so schnell erneuern wie ursprünglich geplant, erklärte Ende Dezember 1997 Klaus Daubertshäuser. Der Chef des Nahverkehrs verwies dabei auf die Probleme mit den Nei-Tech Triebwagen, dem Schienenbus der Baureihe 670 oder den Hamburger S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 474. Eigentlich wollte die Bahn bis zum Jahr 2001 ihren gesamten Fahrzeugbestand des Jahres 1994 erneuern. „Mit der Qualität, die bisher geliefert wurde, können wir diesen Anspruch nicht erfüllen", so Daubertshäuser.

Erfurter Verkehrsbetriebe

Tatra-Züge verschrottet

■ Im Auftrag der Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) wurden im November 1997 die ersten zwölf Tatra-Triebwagen des Typs KT4D auf dem Gelände des Betriebshofes Magdeburger Allee verschrottet. Teile der elektrischen Ausrüstung, die Drehgestelle und die Stromabnehmer werden als Ersatzteile weiter verwendet. Insgesamt zehn Triebwagen der Nullserie von 1975/76 sowie zwei Serienfahrzeuge von 1977 und 1979 fielen dem Schneidbrenner zum Opfer. Damit sank der KT4D-Bestand der EVAG auf 130 Fahrzeuge.

Foto: M. Christophel

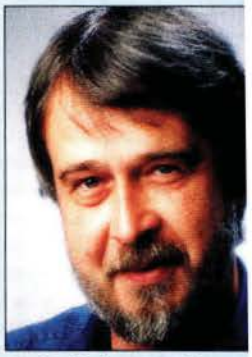
Der Tw 409 aus der Nullserie wurde am 14. November 1997 verschrottet.

Linke-Hoffmann-Busch

„LiREx" für den Nahverkehr

■ Zum Jahresende 1997 beschloß die DBAG, den von einem Firmenkonsortium unter der Federführung von Linke-Hoffmann-Busch (LHB) entwickelten „Leichten innovativen RegionalExpress" (LiREx) zu beschaffen. Bereits am 1. November 1999 soll der erste Triebwagen im Probebetrieb eingesetzt werden. Mit der Eröffnung der EXPO 2000 am 1. Juli 2000 in Hannover soll der LiREx in den Plandienst gehen. Für die DBAG und die Hersteller steht fest: Der LiREx wird den Nahverkehr so nachhaltig verändern wie einst der ICE den Fernverkehr. Das von LHB, Schaltbau München und der Fahrzeugtechnik Dessau konstruierte Fahrzeug wird mit einem Erdgas-Motor und elektrischer Kraftübertragung ausgerüstet. Durch die Ausnutzung des vollen Lichtraum-Profils ist der Innenraum des LiREx drei Meter breit. Rund 25 Millionen Mark soll das Projekt kosten.

STANDPUNKT



Dr. Karlheinz Haucke

Nur zur Sicherheit

Die Angst geht um auf Deutschlands Bahnhöfen. Wer nachts oder an Wochenenden durch düstere, stinkende Unterführungen hastet, spürt heiße Nadeln im Rücken. Wer abends in schmuddeligen S-Bahnen sitzt, schaut bei jedem Halt verstohlen zur Tür. Pöbeleien, Drogenhandel, Schlägereien, selbst Raub und Mord gehören längst zum Dunstkreis der Schienen. Niemand fühlt sich mehr sicher – außer den Tätern.

Daß liegt aber nicht nur an der heutigen Wegschau-Mentalität. Verkehrsverbünde und die DB wollen mit mehr Uniformierten die Kriminalität eindämmen. Der Bundesgrenzschutz müht sich redlich, in die Rolle der alten Bahnpolizei hineinzuwachsen. In Nordrhein-Westfalen strickt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr an einem neuen Konzept: Arbeitslose Bergleute und Stahlarbeiter aus dem Revier sollen in den Nahverkehrszügen als Sicherheitskräfte arbeiten. Die Hamburger entwickelten ein ähnliches Projekt für Langzeitarbeitslose. Auch an den verstärkten Einsatz privater Sicherheitsdienste wird gedacht. Aber alle diese Maßnahmen gleichen dem Pfeifen im finsteren Wald.

Jetzt rächt sich, daß die Bahn über Jahrzehnte (nach der Wende umgehend auch in den neuen Bundesländern) meinte, Personalabbau sei das Allheilmittel zur Sanierung. Automaten ersetzten immer öfter die ach so teuren Menschen. Früher erreichte man keinen Bahnsteig, ohne an der Sperre zumindest eine Bahnsteigkarte zeigen zu müssen. In jedem Vorortzug gab's Schaffner, an jedem Milchkannen-Halt einen Stationsvorsteher. Da waren noch nicht solch immense Schäden zu beheben, die inzwischen längst in die Milliarden gehen. Unbeaufsichtigt läßt sich's eben trefflich hausen. Man darf bezweifeln, daß das eingesparte Personal jemals so teuer gekommen wäre. Wer den Imageverlust einrechnet, kommt sowieso zu einem ganz anderen Ergebnis.

IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (0711) 2108075
Telefax (0711) 2 360415

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR
Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

REDAKTION
Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud, Dr. Frank Kind, Hartmut Lange

ANZEIGEN
Elke Reichert
Telefon (0711) 210 80 86
Anzeigenfax (0711) 2108082

REDAKTIONSASSISTENTIN
Barbara Dürnberger

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Rolf Jünger, Georg Kerber, Frank Muth, Manfred Lohkamp, Axel Polnik, Jürgen Rech, Jörg Seidel, Dominik Stroner, Jürgen Krantz, Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge, Fritz Rümmelein

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

ABONNENTEN-SERVICE
dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (07132) 959233
Telefax (07132) 959234
innerhalb der Schweiz 071-2824415
innerhalb Österreichs 0662-643866

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

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

© by Pietsch + Scholten Verlag GmbH.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung: Hypobank Stuttgart (BLZ 60120050) Konto-Nr. 4340200000; Postgiroamt Stuttgart (BLZ 60010070) Konto-Nr. 66677-706.
Anzeigenpreisliste Nr. 16, gültig ab Heft 1/98. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422

Einem Teil dieser Ausgabe liegt eine Beilage der Firma: Westfalia Werkzeugcompany, 58082 Hagen, bei.

Foto: J. Krantz

Bereits seit November 1997 ist der RegioShuttle VT 423 der WEG zwischen Schorndorf und Rudersberg-Nord im Einsatz.

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft

Tälesbahn wird modernisiert

■ Am 18. Dezember 1997 unterschrieben das Landratsamt Esslingen, die Anliegergemeinden und die Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG) den Vertrag zur Modernisierung der Tälesbahn Nürtingen – Neuffen (KBS 762). Über ein Jahr dauerten die Verhandlungen zur Aufteilung der auf 18,152 Millionen Mark veranschlagten Gesamtkosten. Neben Zuschüssen vom Land Baden-Württemberg werden sich die WEG mit rund 6,7 Millionen Mark sowie der Landkreis Esslingen und die Anliegergemeinden mit 2,566 Millionen Mark an den Kosten beteiligen. Bis zum Jahr 2000 soll die Tälesbahn mit Rückfallweichen und Zugleitfunk ausgerüstet werden. Durch die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit will die WEG eine der zwei eingesetzten Zuggarnituren einsparen. Bereits zum Jahresende 1998 sollen die Esslinger Triebwagen, die noch zwischen Nürtingen und Neuffen pendeln, durch drei RegioShuttle abgelöst werden.

Berlin - Frankfurt/Oder

Ausbau begann

■ Seit November 1997 laufen die Arbeiten für den Ausbau der Strecke Berlin – Frankfurt/Oder. Bis zum Jahr 2000 soll die rund 84 Kilometer lange Bahnlinie auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und eine Achslast von 25 Tonnen ausgebaut werden. Die Planungen der DB sehen auch eine Erhöhung des Verkehrs von derzeit 90 auf 150 Züge pro Tag vor. Für den Ausbau der Strecke stehen insgesamt 270 Millionen Mark zur Verfügung.

Stendal – Salzwedel

Altmark unter Strom

■ Mit der Eröffnung des elektrischen Zugbetriebs zwischen Stendal und Salzwedel (KBS 304) am 19. Dezember 1997 ist ein wesentlicher Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nummer 3 beendet. Rund viereinhalb Jahre vergingen seit dem ersten Spatenstich. Die rund 113 Kilometer lange Strecke Stendal – Salzwedel – Uelzen will die Deutsche Bahn AG zum Fahrplanwechsel 1999 eröffnen. Rund 921 Millionen Mark werden der Aus- und Neubau sowie die Elektrifizierung der Strecke kosten. Der eingleisige Abschnitt Stendal - Salzwedel erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Nach den derzeitigen Planungen sollen 1999 pro Tag 76 Züge zwischen Stendal und Uelzen verkehren. Die Fahrzeit des vorgesehenen InterRegios wird bei etwa 55 Minuten liegen.

Zwischenhalt

■ Am 11. Januar 1998 ging im Bahnhof Bitterfeld die längste Weiche der Welt in Betrieb. Die 269 Meter lange sogenannte Klothoidenweiche kann mit 200 km/h befahren werden.

■ Ende Oktober 1997 stellte die Niederländische Staatsbahn (NS) die ersten Fahrzeuge ihrer elektrischen Doppelstocktriebwagen in Dienst. Die 50 Triebwagen sollen im Personenverkehr die E-Loks der Baureihe 1700 ersetzen.

■ Während der Studentenproteste im Dezember 1997 hielt ein Hamburger Pädagogik-Professor mit seinen 120 Studenten in einem Wagen der U-Bahn eine Lehr-Veranstaltung ab.

■ Die New Yorker Verkehrsbetriebe rechnen für das Geschäftsjahr 1997 mit einem Gewinn von rund 167 Millionen Dollar. Dabei erhält das Unternehmen keinerlei staatliche Subventionen. Trotz des billigen Einheitstarifes von 1,5 Dollar fuhr allein die U-Bahn einen Gewinn von 120 Millionen Dollar ein.

■ Durch zwei weitere Neubaustrecken wird das Netz der Pekinger U-Bahn erweitert. Eine Strecke führt dabei vom Nordbahnhof zum berühmten Sommerpalast.

■ Die US-Regierung bewilligte der amerikanischen Eisenbahngesellschaft AMTRAK einen Zuschuß von über sieben Mil-

Foto: A. Hinsch

Der Prototyp des ET 2000 der Deutschen Waggonbau AG (DWA) traf am 29. November 1997 in Dessau zu ersten Versuchen ein. Das dreiachsige Fahrzeug ist für den Einsatz im Nahverkehr konzipiert.

GB Werke und Traktion

Alles aufgeteilt

■ Im Vorfeld der zweiten Stufe der Bahnreform wurden die Geschäftsbereiche Werke und Traktion aufgelöst. Die Werkstätten, Loks und Personale gehören nun seit dem 1. Januar 1998 den einzelnen Transportbereichen. Während DB Cargo 5424 Lokomotiven erhielt, bekamen der Nahverkehr 2934 und der Fernverkehr 360 Maschinen. Mit ihnen wechselten auch die Lokführer. Während der Nahverkehr 16000 Lokführer übernahm, gehören nun 10000 Eisenbahner zu DB Cargo. Nur rund 3000 ehemalige Mitarbeiter der Traktion wechselten zum Fernverkehr. Statt der Betriebshöfe koordinieren nun 375 Einsatzstellen die Arbeit der Loks und Personale.

GB Bahnbau

Werke übernommen

■ Das Weichenwerk Witten, das Schwellenwerk Schwandorf, die Schienenschweiß-Werkstatt Nürnberg und die Signalwerkstatt Wuppertal übernahm zum 1. Januar 1998 der GB Bahnbau vom GB Spezialwerke. Die Werke in Witten, Schwandorf und Nürnberg faßte man zum sogenannten Oberbaustoffwerk zusammen. Die Signalwerkstatt hingegen bleibt weiterhin selbständig.

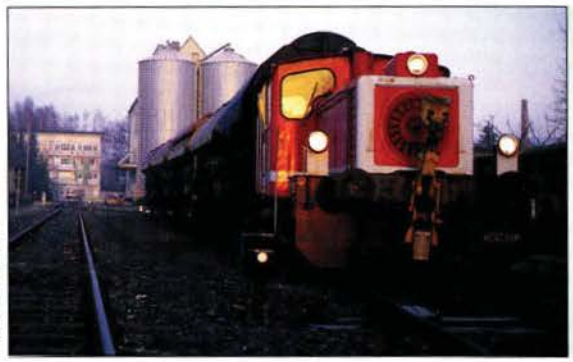


Foto: G. Habermann

Die Kleinlok 335175 beförderte am 31. Dezember 1997 den letzten Güterzug auf der ehemaligen Kursbuchstrecke 857 Reuth – Erkendorf. Das Bild zeigt die Lok bei den letzten Rangierarbeiten in Erbendorf Nord.

liarden Dollar, der in den nächsten fünf Jahren ausgezahlt werden soll.

■ Für den ersten behindertengerechten Bahnhof wurde die Stadt Peine (Niedersachsen) vom Sozialverband Reichsbund ausgezeichnet. Die Stadt kaufte den Bahnhof von der DB AG und baute ihn für rund 26 Millionen Mark um.

■ Ihren einzigen Rangierbahnhof in Kijhoek bei Rotterdam rüstet die Niederländische Staatsbahn mit Rangierwagen aus. Die Wagen laufen dabei auf zwischen den Schienen liegenden Schmalspurgleisen und ersetzen die sonst üblichen Loks. Die NS erhofft sich davon einen billigeren Rangierbetrieb.

■ Auf der Nebenbahn Zwolle – Almelo – Hengelo – Enschede wird zum Fahrplanwechsel 1998 der 30-Minuten-Takt eingeführt. Dafür mußte man einige Kurven begradigen und Bahnübergänge durch Tunnel ersetzen.

■ Insgesamt 90 dieselhydraulische Rangierlokomotiven mit der Achsfolge B'B' liefert Siemens an die Belgische Staatsbahn. Die als Baureihe 77 bezeichneten Maschinen sind 1150 kW stark und 15500 mm lang. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h eignet sich die Baureihe 77 auch für den Streckendienst.

■ Die japanische Magnetschwebebahn Maglev erreichte am 24. Dezember 1997 mit 550 km/h einen neuen Geschwindigkeitsrekord. Dabei wurde der erst zwölf Tage vorher von der gleichen Bahn gemessene Rekord von 531 km/h gebrochen.

■ Seit 11. Dezember 1997 ist Dr. Herrmann Gause der neue Beauftragte der Konzernleitung (BKL) der DB AG für Hamburg und Schleswig-Holstein. Horst Gibtner ist der neue BKL für Mecklenburg-Vorpommern. Beide lösten Gerhard Schweinsberger ab, der in den Ruhestand ging.

■ Die Bietergemeinschaft Adtranz/Stadler erhielt am 9. Dezember 1997 von der Linzer Lokalbahn den Auftrag zum Bau von acht Niederflur-Gelenktriebwagen. Der Auftrag hat einen Wert von 28 Millionen Franken.

■ Die Schweizerischen Bundesbahnen nahmen am 10. Dezember 1997 den letzten Doppelstockwagen der ersten IC-2000-Serie ab. Die Lieferung der zweiten Serie mit 144 Wagen soll im Frühjahr 1998 beginnen und im Jahr 2000 abgeschlossen sein.

■ Zum zweiten Mal schrieb die DB AG am 13. Januar 1998 den mit 80000 Mark dotierten Forschungspreis „Zukunft System Bahn" aus. Bis zum 31. Dezember 1998 können Arbeiten eingeschickt werden, die sich mit der Attraktivitätssteigerung der Eisenbahn beschäftigen.

■ Der Betriebshof (Bh) Halberstadt mußte am 1. Dezember 1997 seine als Bergreserve für die Rübelandbahn vorgehaltene 228766 an den Bh Saalfeld abgeben. Dort herrschte nach der Abstellung der 228767 im November 1997 erheblicher Lokmangel. Damit schrumpfte der Bestand der DB an betriebsfähigen V 180 auf neun Loks.

■ Die Wismut AG setzt noch immer eine ihrer zwei betriebsfähigen „Taigatrommeln" auf ihrem Anschlußbahnnetz ein. Da der Aufsichtsrat des Unternehmens dem Kauf von drei weiteren Maschinen der Baureihe 232 zustimmte, ist ein Ende der Wismut-V 200 abzusehen.

■ Durch einen Zusammenstoß mit einer Kuh entgleiste am 16. Dezember 1997 gegen 6.15 Uhr im Bahnhof Bätterkinden ein Personenzug der Regionalbahn Bern – Solothurn (RBS). Drei der sechs Wagen sprangen dabei aus dem Gleis.

■ Im Dezember 1997 baute eine Firma aus Rehna (Mecklenburg-Vorpommern) etwa 300 Meter Gleis auf der seit 1994 stillgelegten Strecke Ratzeburg – Hollenbek ab. Wer den Auftrag dazu gab, ist allerdings unklar. Von der Aktion wußten weder die DB AG noch die schleswig-holsteinische Landesverkehrsgesellschaft. Ein Unternehmer will auf dieser Strecke einen Draisinenverkehr einrichten.

FRAGEZEICHEN

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

Foto: W. Herdam

■ Am 22. Dezember 1905 eröffnete eine rheinländische Eisenbahn-Gesellschaft auf ihrem ersten Streckenstück den Personenverkehr. Genau 55 Jahre später schrieb sie mit ihrem modernen Leichttriebwagen Eisenbahngeschichte. Der in Aluminium-Ganzbauweise gebaute und für 150 km/h ausgelegte Triebwagen setzte neue Maßstäbe im Fahrzeugbau. Die Reisenden nutzten den als ET 201 bezeichneten Wagen sehr gerne und gaben ihm den Namen „Silberpfeil". Die Fachpresse bezeichnete die bahnbrechende Konstruktion als „TEE des Nahverkehrs". Den Komfort, den dieses Fahrzeug im Nahverkehr bot, ist bis heute unerreicht. Bis 1978 war der ET 201 im Schnell- und Eilzugdienst zwischen der Geburtsstadt eines deutschen Komponisten der Klassik und einer Karnevalshochburg im Einsatz. Wie heißt die gesuchte Privatbahn, die drei elektrische Haupt- und Nebenbahnen sowie eine Steilstrecke betrieb?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. März 1998 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.
Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare des Transpress-Buches „Lexikon der Modelleisenbahn" von Manfred Hoße, Claus Dahl, Hans-Dieter Schäller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Januarheft lauteten „Jünkerath" und „Borsig". Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn" haben gewonnen: Georg Bless, 65510 Hünstetten; Günter Frey, 81377 München; Günter Glöck; 40472 Düsseldorf; Egon Heise, 14167 Berlin; Rudolf Kempf, 50859 Köln; Günter Kerbitz, 09669 Frankenberg; Horst Knöschke, 10439 Berlin; Hans Kok, B-9140 Temse; Herbert Kreutzfeldt, 53119 Bonn; Thomas Krischker, 82362 Weilheim; Jürgen Ludwig, 37520 Osterode; Frank Olschewski, 15344 Strausberg; Reiner Riemenschneider, 82008 Unterhaching; Vinzenz Schmalfeld, 06114 Halle; R. Schojohann, 53894 Mechernich; Kurt-Peter Schutti, 68199 Mannheim; Karl-Bernhard Weiß, 45711 Datteln; L. Ziegeldorf, 93109 Wiesent; Herbert Ziegler, 29614 Soltau; Patrick Zirbes, 56814 Bremm

Foto: Ch. Peetz

Am 9. November 1997 wurden die acht in Gera aufgearbeiteten Taiga-Trommeln von 232 530 und 232 686 nach Bremen geschleppt. Am Abend durchfuhr der Lok-Zug den Bahnhof Jena-Göschwitz.

Foto: S. Köstner

Aus Anlaß des 100-jährigen Streckenjubiläums veranstalteten die Lugauer Eisenbahnfreunde auf der Güterzug-Strecke Limbach-Grüna – Wüstenbrand am 6. und 7. Dezember 1997 Sonderzug-Fahrten mit der 50 3648 des Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf.

Foto: P. Wegner

Ab Fahrplanwechsel werden im neuen Instandhaltungswerk Cottbus Triebwagen und Wendezüge gewartet.

Werk Cottbus

Richtfest für neue Werkanlagen

■ Nur ein Jahr nach der Grundsteinlegung lud die DB AG am 19. Dezember 1997 zum Richtfest für das neue Instandhaltungswerk Cottbus ein. Die rund 162 Meter lange Wartungshalle entstand auf dem Gelände des ehemaligen Bw Cottbus. Ab Fahrplanwechsel im Mai 1998 sollen rund 60 Eisenbahner auf den zwei Arbeitsgleisen Wendezüge und Triebwagen warten. Bei einer guten Auslastung des Werkes will die Bahn hier weitere 40 Arbeitskräfte einsetzen. In die moderne Anlage investierte die DB AG rund 60 Millionen Mark.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Ex-Bergleute als Sicherheitskräfte

■ Mit Unterstützung der NRW-Landesregierung will der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) für größere Sicherheit in Bahnen und Bussen sorgen. Geplant ist ab September der Einsatz arbeitsloser Bergleute und Stahlarbeiter als Sicherheitskräfte. Sie sollen zunächst hauptsächlich in den abendlichen Nahverkehrszügen präsent sein. Finanziert wird das Projekt unter anderem über Fahrpreiserhöhungen.

Foto: E. Schöne

Am 30. Dezember 1997 konnten die verkehrsrot lackierten 202 543 und 202 565 mit dem RB 15 275 bei Langenorla West fotografiert werden.

Zweite Stufe der Bahnreform

Neue Konzernstruktur

■ Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG beschloß auf seiner Sitzung am 4. Dezember 1997, ab 1. Januar 1999 die zweite Stufe der Bahnreform umzusetzen. Die DB wird dann als mehrstufiger Konzern unter der Leitung einer Management-Holding geführt. Die fünf Geschäftsbereiche (GB) arbeiten dann als eigenständige Aktiengesellschaften, die sich DB Reise & Touristik AG (GB Fernverkehr), DB Regio AG (GB Nahverkehr), DB Netz AG (GB Netz), DB Station & Service AG (GB Personenbahnhöfe) und DB Cargo AG nennen. Aufsichtsratsvorsitzender aller Fünf ist der Vorstandsvorsitzende des Konzerns. Allerdings wird die DB auch 1998 weitere Stellen abbauen. Nachdem bereits 1997 rund 25 000 Arbeitsplätze wegfielen, sollen in diesem Jahr weitere rund 15 000 Stellen abgegebaut werden, teilte Bahn-Chef Johannes Ludewig mit. Es könnten aber auch weniger Stellen entfallen, wenn mehr Eisenbahner gebraucht würden, erklärte Ludewig weiter.

Orlamünde – Pößneck

Personenverkehr eingestellt

■ Nach mehreren Ankündigungen war es am 30. Dezember 1997 soweit: Die DB AG stellte den Personenverkehr auf der Strecke Orlamünde – Pößneck unterer Bahnhof (KBS 559) auf Busbetrieb um. Eigentlich wollte man den Personenverkehr bereits seit dem 1. August 1997 mit Bussen abwickeln. Da der Freistaat Thüringen aber die Leistungen nicht abbestellte, mußte der Betrieb weiter aufrecht erhalten werden. Zur Schonung des abgefahrenen Oberbaues setzte die DB AG seit September als Ersatz für die Baureihe 219 Maschinen der Baureihe 202 auf der KBS 559 ein. Um sich das Umsetzen an Endstationen zu ersparen, hängte man an beide Zugenden je eine 202. Ob die Orlabahn trotz der für das Jahr 2000 geplanten Landesgartenschau in Pößneck mit Unterstützung des Freistaates wieder saniert wird, bleibt abzuwarten. Lediglich 50 Fahrgäste nutzten täglich die Züge auf der Orlabahn.

Brohltal Schmalspurbahn

Diesellok in Spanien gekauft

■ Die Brohltal Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH (BSEG) kaufte bei der Ferrocariles de Via Estrecha (FEVE) in Spanien eine diesel-hydraulische Lok des Typs DHG 1200 BB. Henschel lieferte die 60 km/h schnelle und 1200 PS starke B'B'-Maschine 1966 unter der Fabrik-Nummer 31 004 nach Spanien. Die Maschine besitzt drei Bremssysteme: Neben der üblichen Druckluftbremse ist die Lok mit einer Saugluftbremse und einer hydrodynamischen Widerstandsbremse für den Einsatz auf Steilstrecken ausgerüstet. Damit ist die Maschine auch für den Einsatz auf der Brohltalbahn bestens geeignet. Die BSEG rechnet damit, daß die Lok im Frühjahr 1998 in Brohl eintreffen wird.

Foto: A. Wildemann

Für den Einsatz auf der Brohltalbahn kaufte die BSEG in Spanien die ehemalige Nummer 1405 der FEVE.

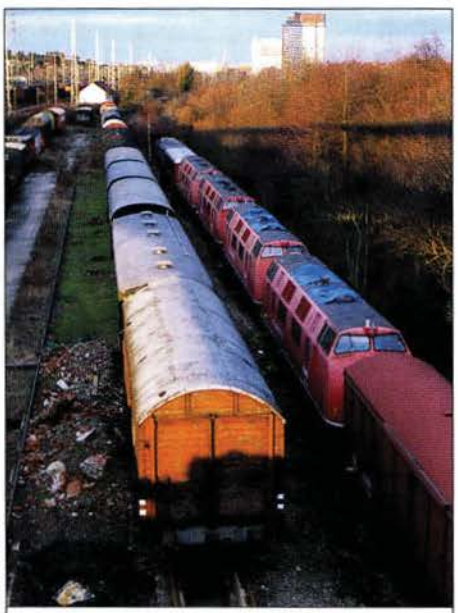


Foto: J. Krantz

Die Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES) übernahm von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) insgesamt vier Am 4/4. Die ehemaligen DB-V 200 sind derzeit in Kornwestheim abgestellt.

Harzer Schmalspurbahnen

Aus Asche wird Kohle

■ Kurz vor Weihnachten präsentierten die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) ihr neuestes Souvenir für Eisenbahnfreunde: In Reagenzgläser abgefüllte Lösche und Schlacke der Dampfloks. In einer kleinen Papplok vertreibt die HSB dieses ungewöhnliche Andenken seit Mitte Januar 1998. Damit will sie den Erlös aus Souvenir-Artikeln, 1997 rund 500 000 Mark, weiter steigern. Auch bei den Fahrgeld-Einnahmen wird die HSB 1998 einen Zuwachs verbuchen können, denn für dieses Jahr ist eine Fahrpreiserhöhung vorgesehen. Allerdings sind Zeitpunkt und Umfang der Tarifänderung noch nicht beschlossen. Inzwischen ist auch die bei Adtranz hauptuntersuchte 199 871 wieder im Harz eingetroffen. Nun sollen 199 872 und 874 in Kassel instandgesetzt werden. Da beide Loks für geplanten Rollbockverkehr zwischen Nordhausen und dem Steinbruch Unterberg bei Eisfelder Talmühle vorgesehen sind, sollen sie im Rahmen ihrer Hauptuntersuchung eine neue Zug- und Stoßvorrichtung erhalten, um die aufgebockten Güterwagen ohne Zwischenwagen durch den Harz zu schleppen.

Zittauer Bimmelbahn

Option für Triebwagen

■ Die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) und die Döllnitzbahn (DBG) schlossen im Januar 1997 die Ausschreibung für ihre Schmalspur-Triebwagen ab. Das Werk Bautzen der Deutschen Waggonbaufabrik (DWA) erhielt den Zuschlag für die Fahrzeuge. Während die SOEG eine Absichtserklärung für drei der 60 km/h schnellen Triebwagen bei der DWA abgab, will die DBG zwei Wagen beschaffen. Bautzen bestätigte die Absichtserklärungen am 20. Januar 1998. Ein wesentliches Kriterium für die Vergabe des Auftrages an die DWA war die Einstiegshöhe von 55 Zentimeten. Sowie die Förderbescheide des sächsischen Wirtschaftsministeriums bei beiden Bahnen eingetroffen sind, werden die Absichtserklärungen in Kaufverträge umgewandelt. Seit dem 1. Januar 1998 gilt bei der SOEG ein neuer Fahrplan. Da der Freistaat Sachsen seine Zuschüsse an die SOEG nicht erhöhte, mußte der an Wochenenden eingelegte dritte Lokumlauf wieder gestrichen werden. Dafür wird der 9-Uhr-Zug ab Zittau jetzt immer mit zwei Dampfloks bespannt. Bis Mai bietet die SOEG mit der 991584 der DBG noch verschiedene Sonderfahrten an.

Foto: F. Muth

Seit dem 17. Januar 1998 halten S-Bahnen am Olympia-Stadion.

Berliner S-Bahn

Neue Farben auf Leser-Wunsch

■ Rechtzeitig zur „Grünen Woche" ging die 1980 stillgelegte Strecke zum Olympia-Stadion am 17. Januar 1998 wieder in Betrieb. Damit kann der bisher bei Veranstaltungen eingelegte Busverkehr zur Messe und zum Stadion eingestellt werden. Bis Ende 1998 will die Berliner S-Bahn die Linie bis Spandau verlängern. Nach einem Design-Vorschlag der Berliner Zeitung (BZ), der bei den Lesern auf ein überwältigendes Echo traf, soll die Baureihe 482 nun in Rot-Gelb lackiert werden.

Zwischen dem 23. November und dem 12. Dezember 1997 testeten Adtranz und die DB Cargo den Blue Tiger auf der Strecke Vacha – Unterbreizbach. Vor schweren Kali-Zügen mußte die als 250 001 bezeichnete Lok ihre Leistungsfähigkeit beweisen.

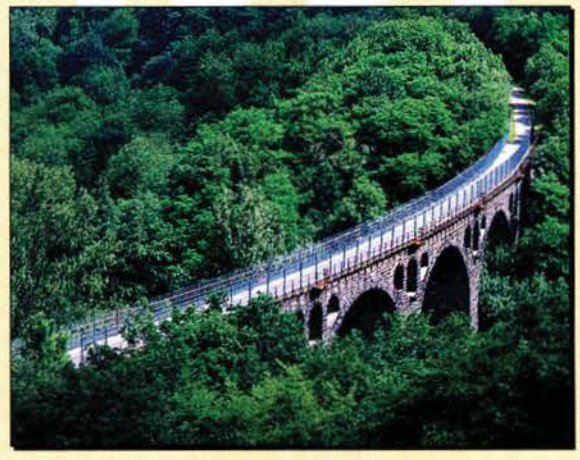
Foto: M. Knauf

ZEITREISE

Das Hausener Viadukt

Am 8. März 1875 überquerte die 24 009 mit einem Sonderzug das Hausener Viadukt in der Eifel.

Mit der Aufnahme des durchgehenden Personen- und Güterverkehrs auf der Strecke von Koblenz nach Mayen-Ost am 12. November 1904 rollten auch erstmals Züge über das kleine Viadukt bei Hausen in der Eifel. Ende der sechziger Jahre besuchten viele Eisenbahnfreunde die ehemalige Kursbuchstrecke 603, denn hier waren die letzten Dampflokomotiven der Baureihen 78 und 86 des Bw Mayen im Einsatz. Erst 1972 gab das Bw Mayen die letzten Maschinen der Baureihe 86 nach Hof und Schwandorf ab. Fortan bestimmte die Baureihe 50 vor den Personen- und Güterzügen das Bild auf der Eifelstrecke. Im Mai 1975 lösten die Schienbusse 795 und 798 die Dampfloks im Personenzugdienst ab. Ab Sommerfahrplan 1980/81 kamen zwischen Koblenz und Mayen-Ost Limburger 216 zum Einsatz. Doch der Einsatz der 216 währte nicht lange. Bereits am am 9. Dezember 1983 legte die Deutsche Bundesbahn die Strecke still. Teile der ehemaligen Trasse dienen heute als Rad- und Wanderweg.



Fotos (2): J. Rech

Gut 22 Jahre später erinnert nur noch das Viadukt an die Eisenbahn. Die ehemalige Trasse wird als Rad- und Wanderweg genutzt.