Modell Eisen Bahner

DM 5,- SFr 5,-·hfl 6,-·öS 37,-·dkr 23,- · lfr 110 · bfr 110
Nr. 10/1995
E13411
4 391341 105001 10

Basteltips:
- Lichterkette
- Karnevalswagen
- H0-Plakate
- Wasserwagen
- Selbstbau-Trafo
- Papier-Fassaden
- Strecken-Telefon

Anlagenbericht
Windmühlen, Kanäle, Schleusen

Das Ende der S 3/6
Eine Königin tritt ab

- Bayerische 17 von Minitrix
- Märklin-E 18 in H0
- Polas Ofenhaus „Schweinfurt" in H0

Werkstatt
- Kurzkupplung für Märklin
- Leuchtsignale aus Dioden
- Wasserturm mit Feuerwehr

Katastrophe von Braz
Details, Hintergründe, Ursachen

Runde Nase, 150 Sachen
Der Windhund
Geschichte der legendären E 18

Triebwagen exklusiv

VT 86 901, Epoche III DB, Bestell-Nr. 601
Preis: DM 590,–

VT 70 900, Epoche III DB, Bestell-Nr. 602
Preis: DM 590,–

VT 70 501, Epoche III DB, Bestell-Nr. 603
Preis: DM 590,–

• Einmalige Sonderserie von 60 Stück •

Alle Triebwagen sind mit Schwungmasse und dreipoligem Motor ausgestattet. Der Antrieb erfolgt auf eine Achse. Radsätze nach NEM. Ganzmetallausführung in 2L-Gleichstrom.

Unsere Schmalspurlok-Parade

99 5906, Epoche III DR, H0m, Bestell-Nr. 1001
DM 1.195,–

99 7545, (sächs. IIIK) Epoche II DRG, H0e, Bestell-Nr. 755, DM 1.050,–
99 745, K.sä.St.E., Epoche I, H0e, Bestell-Nr. 754, DM 1.050,– (o. Abb.)

Vorankündigung

99 6101 und **99 6102**

Harzbahndreikuppler

99 6101, Epoche III, DR, H0m, Bestell-Nr. 1002, DM 980,–
99 6102, Epoche III, DR, H0m, Bestell-Nr. 1003, DM 980,–

Vorankündigung

99 7239-9

Harzbahnfünfkuppler

99 7239-9, Epoche IV/V, DR, H0m, Bestell-Nr. 1004
(Preis folgt nach Erscheinen)

99 239, Epoche III, DR, H0m, Bestell-Nr. 1005
(Preis folgt nach Erscheinen)

99 4631, (Rügenlok) Epoche III, H0e, Bestell-Nr. 753, DM 945,– (o. Abb.)

99 726-2, Epoche IV/V DR, H0e, Bestell-Nr. 756, DM 995,–
Ölversion 99 733-8, Epoche V/VI DB, H0e, Bestell-Nr. 757
DM 995,– (Vorbestellpreise je Lok bis 30.9.95, später DM 1.050,–)

Albatros-Modelle bieten:

- Komplette Ausführung in Metall
- SB-Faulhaberantrieb mit Schwungmasse
- Feinste originalgetreue Detaillierung
- Aufwendige Lackierung und Finish
- Funktionsgarantie für alle Modelle

Ihre Bestelladresse:
Albatros Bestellservice
Deutstetter Str. 16
D-72519 Veringenstadt
Telefon 07577 / 7441
Telefax 07577 / 7491
Bankverbindung:
Volksbank Veringenstadt
49 300 008 BLZ 600 698 24

Kauf ohne Risiko! Jede Lok wird vor Verlassen des Werks auf einwandfreie Funktion geprüft. Sollten jedoch Mängel auftreten, wir gewähren ein Rückgaberecht innerhalb von 14 Tagen. Sorgfältig verpackt werden die wertvollen Modelle per Nachnahme (Versandkosten pro Bestellung: DM 25,–) verschickt. Vorauszahlung per Scheck/Überweisung ist möglich. Händleranfragen sind uns willkommen!

INHALT

Happy Birthday

Mit 3040 kW Stundenleistung war die E 18 vor 60 Jahren die stärkste Einrahmenlok der Welt. Bei Versuchsfahrten erreichte der Sechsachser mit der runden Kopfform 165 Stundenkilometer. Ein Porträt ab Seite 12

Hobby mit Zukunft

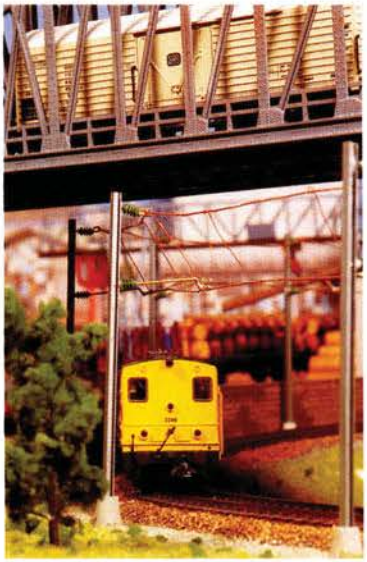
Händler-Forum beim MODELLEISENBAHNER. Ein Ergebnis: Der Handel freut sich über steigende Umsätze. Mehr dazu ab Seite 84

Nürnberger Renner

Das Minitrix-Modell der bayerischen S 3/5 (DRG-Baureihe 17⁴) bringt eine hervorragende Detaillierung und gute Fahreigenschaften auf N-Gleise. Ein Testbericht ab Seite 76

Naturgewalten

Zum ersten Mal seit dem 18. Jahrhundert ging am Arlberger Masonbach eine Mure ab. Sie riß einen InterCity-Zug in die Tiefe. Hintergründe und Fakten ab Seite 28



Europa en miniature

Der Modelleisenbahn-Treff Interlaken, ein Geheimtip in der Schweiz, zeigt Anlagen aller Nenngrößen. In H0 kann der Besucher von Holland über Deutschland und die Schweiz nach Italien reisen. Die Tour beginnt im Norden bei Tulpen, Kanälen und Schleusen ab Seite 98

Häuser aus Pappe

Bastelbögen aus Karton sind eine preiswerte Alternative zu Plastikbausätzen. Tips, Tricks und eine Produktübersicht ab Seite 56

VORBILD

TITELTHEMA

Reine Formsache
60 Jahre Baureihe E 18 12

DREHSCHEIBE

Namen + Nachrichten 4

Der Sturz
Fakten und Hintergründe zum Unfall bei Braz 28

Mangelwirtschaft
Investitionen der DB in Sachsen 30

Abenddämmerung im Morgenland
Galgenfrist für türkische Schienenbusse 32

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Miss Bavaria
Erinnerungen an die bayerische S 3/6 20

Die schönste Nebensache
Nebenbahn Klostermansfeld - Wippra 24

LOKOMOTIVE

Fünf vor Zwölf
Abschied von der 1245 der ÖBB 34

MODELL

TEST

Blaue Madonna
Die Märklin-E 18 in H0 72

Der Vierzylinder
Die bayerische S 3/5 von Trix für N-Bahner 76

Feuer frei
Gaswerk Schweinfurt von Pola in H0 80

WERKSTATT

Unsere Pappen-Heimer
Bastelbögen aus Karton als Plastik-Alternative 56

Feinschliff
Rocos Schienenschleifwagen 60

Der kleine Unterschied
Polas Wasserturm in reduzierter Größe 62

Basteltips
Wasserkransignal, Lichterketten und vieles mehr 64

Kurz und bündig
Die Symoba-Kurzkupplungskulisse 68

Leuchtfeuer
Warnleuchten auf Türmen 70

SZENE

Für Männerhände nicht zu schade
Der Schweizer Kleinserienhersteller Lemaco 82

Enorm in Form
Fachhändler-Forum 84

S-Klasse
Berliner Straßenbahnen in der Nenngröße S 90

Neuheiten 92

Der Geheimtip
Anlage des Modellbahntreffs Interlaken 98

AUSSERDEM

STANDPUNKT 5
IMPRESSUM 6
GÜTERBAHNHOF 36
FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT 40
BAHNPOST 55
TREFFPUNKTE 88
VORSCHAU 102

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

Foto: LHB

Durch einen Design-Wettbewerb ermittelt: die Kopfform des IR-Steuerwagens.

IR-Steuerwagen vorgestellt

Halberstädter Neuheit

■ Die DB baut zur Zeit im Werk Halberstadt 20 Steuerwagen für den InterRegio um. Den ersten von drei fertiggestellten Wagen präsentierte sie am 14. August. Die 46 Tonnen schweren Fahrzeuge entstehen aus zwischen 1983 und 1990 in Dienst gestellten Halberstädter Reisezugwagen. Um Platz für das aus glasfaserverstärktem Kunststoff und einer Stahlkonstruktion bestehende neue Kopfteil zu schaffen, wurde ein Wagenende vollständig abgetrennt. Hinter dem Führerstand befindet sich das Fahrradabteil. Durch eine Glastür können die Reisenden die Strecke beobachten und dem Triebfahrzeugführer über die Schulter schauen. Bis Anfang 1996 sollen alle Fahrzeuge ausgeliefert sein, ab Sommerfahrplan 1996 werden sie regulär eingesetzt. Die Wagen müssen nun bei Versuchsfahrten beweisen, daß geschobene Züge bedenkenlos 200 km/h fahren können. Darüber gibt es bisher keine Erfahrungen.

Elbe-Weser-Bahn

Sieg der Vernunft

■ Seit dem 21. Juni fahren täglich vier Containerzüge der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) von Bremerhaven über Speckenbüttel, Bremervörde, Zeven und Tostedt nach Hamburg-Harburg. Die EVB will jährlich 75 000 Container befördern. Bei der Eröffnung der neuen Transportmöglichkeit wies der niedersächsische Verkehrsminister, Dr. Peter Fischer, darauf hin, daß erst der öffentliche Druck der EVB den Weg ebnete: Lange Zeit war umstritten, ob die Züge ein 1,8 Kilometer langes Stück der Hamburger Hafenbahn befahren dürfen. Die neuen Züge entlasten die Straßen der Region Elbe-Weser von zahlreichen Lastwagenfahrten.

12 X von AEG

Jungfernfahrt mit IC

■ Der IC 804 „Hans Sachs" war der erste Regelzug, den die Lokomotive 128 001, die 12 X von AEG, zwischen Leipzig Hbf und Berlin Hbf am 22. August beförderte. Dabei erreichte sie Geschwindigkeiten bis 160 km/h. Die Hochleistungslokomotive 12 X ist für 250 km/h ausgelegt. Die Komponenten der modular aufgebauten Maschine können in verschiedenen Lokomotivtypen verwendet werden, auch in dieselelektrischen Fahrzeugen. Von der leichteren Version der 12 X bestellte die DB im November 1994 als Baureihe 145 bereits 80 Fahrzeuge und sprach für 400 eine Option aus. Die neue Baureihe wird ab 1997 ausgeliefert.

Foto: E. Preuß

128 001 in Leipzig Hbf.

Foto: Meinhardt

18 316 am 10. August im Werk Meiningen der DB

Badische IV h

Wartezeit in Meiningen

■ Die Vierzylinder-Verbundlok 18 316, ehemals badische IV h, steht derzeit in Meiningen. Die in Polen für das Landesmuseum für Technik und Arbeit betriebsfähig wiederhergestellte Lok muß in diesem Ausbesserungswerk überarbeitet werden. Zur Zeit steht das Museum noch in Verhandlungen über die Finanzierung. Man strebt an, die Schnellzuglok im Jahr 1996 wieder einsetzen zu können.

Marktredwitz – Holenbrunn

Dammrutsch

■ Die Strecke zwischen Marktredwitz und Holenbrunn ist seit Ende Juni aufgrund eines Dammrutsches nur eingleisig befahrbar. Tagsüber werden mehrere Durchgangsgüterzüge und ein Milchcontainer-Zugpaar der Relation Dresden – Nürnberg über Lichtenfels – Bamberg nach Nürnberg umgeleitet. Auf der Schiefen Ebene zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast fahren deshalb bis etwa Ende September planmäßig auch tagsüber Güterzüge. Eine Schublok soll nicht eingesetzt werden. Deshalb befördern zwei oder drei Lokomotiven an der Spitze die Züge auf der Bergfahrt. Dabei werden die Grenzlasten für die Güterzüge erreicht. Bei der Talfahrt kommt es vor, daß eine der Hofer 211 vorgespannt wird, um die erforderlichen Bremshundertstel im Zug zu erreichen.

Foto: Polnik

218 212, 232 091 und 232 594 am 11. August auf der Schiefen Ebene.

Foto: Stange

Die ausgemusterten 4000-PS-Dieselloks 242 003, 004 und 005 am 12. August in Stralsund.

Baureihe 242

Keine Zukunft

■ Die im Mai und Juli 1994 abgestellten Lokomotiven 242 003, 004 und 005 standen Mitte August noch in ihrem früheren Heimat-Bw Stralsund auf einem Abstellgleis. Die sechs 1977 und 1978 gelieferten Maschinen waren mit einem 2940-kW-Motor (4000 PS) ausgestattet. Die Baureihe sollte vor schweren Schnellzügen eingesetzt werden, vor denen selbst die 132 nicht ausreichte, also beispielsweise im Transitverkehr. Da die Reichsbahn zu Beginn der achtziger Jahre die Elektrifizierung vorantrieb, blieb es bei sechs Maschinen des bis 1991 als Baureihe 142 bezeichneten Typs.

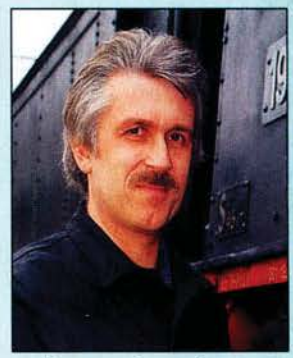
Fahrplan 1996

Bayern-Takt

■ Bayern will ab 1996 RegionalExpreß-Verbindungen im 2-Stunden-Takt auf den Relationen Würzburg – Schweinfurt – Bamberg – Lichtenfels – Hof und Aschaffenburg – Miltenberg – Wertheim – Aalen – Ulm einführen. Stundentakt soll von Würzburg über Aschaffenburg und Hanau nach Frankfurt eingeführt werden. Außerdem strebt Bayern an, auf den Strecken Miltenberg – Walldürn, Gemünden – Bad Kissingen und Würzburg – Lauda den Wochenendbetrieb wieder aufzunehmen.

STANDPUNKT

Raus aus der Badewanne



Wolfgang Schumacher

Modellbahn-Hersteller und -Händler reiben sich die Hände: Schon lange wurden nicht mehr so viele Anfangspackungen in allen Spurweiten verkauft wie in den letzten zwölf Monaten. Das Hobby Modellbahn konnte sich also gegen so mächtige Konkurrenten wie Computerspiele bestens behaupten. Traditionelle Werte sind bei der Elternschaft der Sechs- bis Zwölfjährigen gefragt. Der in den Marketing-Etagen registrierte „Badewanneneffekt" hat sich dagegen in den letzten Jahren nicht abgeschwächt. Mit dem Synonym aus dem Sanitärbereich kennzeichnen Händler und Hersteller eine Delle in der Kundenstruktur: die Dreizehn- bis Fünfzehnjährigen sind dort kaum vertreten. Mit der Pubertät schwindet offenbar das Interesse an der elektrischen Eisenbahn. Disco, Mofa, CD, PC und natürlich das andere Geschlecht treten die Nachfolge an. Ein Großteil der Branche scheint sich mit der Badewanne abgefunden zu haben: Diese Käuferschicht wird beim Marketing kaum berücksichtigt. „Um diese Klientel zu erreichen, fehlt der Branche das Geld", meinte kürzlich ein namhafter Händler – nicht ohne hinzuzufügen: „Schade ist das schon, denn mit den nötigen finanziellen Mitteln ist auch diese Altersgruppe ausgestattet." Und ich setze dazu: Wenn es dem Hobby Modellbahn gelingt, erfolgreich gegen die Macht der Computerspiel-Hersteller zu bestehen, kann man auch Teens erreichen. Eine clevere Idee macht vor, wie es funktionieren kann: Der von Radiosendern, der DB und diversen anderen Sponsoren, u. a. auch aus der Modellbahnindustrie, organisierte „Pop-Train" tingelt zur Zeit durch deutsche Lande und bietet auf zahlreichen größeren Bahnhöfen Rundfunk zum Anfassen. Die Jugendlichen strömen und kommen oft erstmalig mit der Eisenbahn in Kontakt. Preiswerte CDs und Computerprogramme können ebenfalls über die Eisenbahn gemacht werden, den Hobbyzeitschriften schadet ein junges Outfit sicher nicht. Wenn die Freundin des fünfzehnjährigen MODELLEISENBAHNER-Lesers schließlich sagt „Ej, das is' ja ne coole Zeitschrift", bin auch ich zufrieden. Die Badewanne ist dann hoffentlich nur noch zum Baden da.

Remotorisierung 232

Schlechte Aussichten

■ Die Lokomotiven der Baureihen 232 und 234 werden nicht remotorisiert. Die Maschinen werden in einer restlichen Nutzungszeit von zehn Jahren im Nah- und Güterverkehr abgefahren. Die in die 234 440 und 657 eingebauten Kolomna-Motoren 12 D 49 verursachten zwar die wenigsten Schwierigkeiten bei der Anpassung im Maschinenraum, bewirkten aber keine große Kraftstoffeinsparung. In die 234 555 und 630 eingebaute MaK-Motoren waren schwer zu installieren und führten durch ihr hohes Gewicht zu einer weiteren Steigerung der Achslasten. Auch der in die 234 548 und 565 eingebaute Caterpillar-Typ war zu schwer.

Foto: Eitze

Das aufgearbeitete Strömungsgetriebe des Kruckenberg-Wagens mit den Lüfterrädern. Das Getriebegehäuse ist geöffnet.

Kruckenberg-Triebwagen

Schwierige Restaurierung

■ Bisher war nicht bekannt, daß es noch Teile von Fahrzeugen gibt, die der Leichtbau-Spezialist Franz Kruckenberg konstruierte. Kruckenbergs Propellertriebwagen wurde weltberühmt. Seit 1989 werden Teile des dreiteiligen, dieselhydraulischen Schnelltriebwagens der Bauart Kruckenberg (SVT 137 155, Inbetriebnahme 1938) für die Öffentlichkeit aufgearbeitet. Initiatoren sind das Verkehrsmuseum Dresden und eine Gruppe von Interessenten. Das vom Strömungsmaschinenwerk Dresden aufgearbeitete hydraulische Getriebe kann bereits in Dresden besichtigt werden. Eine technische Besonderheit ist, daß in diesem Getriebe als Übertragungsflüssigkeit Wasser verwendet wurde. 1995 begann die Aufarbeitung des Drehgestells. Auch ein Segment des Wagenkastens wartet noch auf die Restaurierung. Wer Hinweise, Informationen, Dokumente oder Fotos über die Lebensgeschichte des Schnelltriebwagens hat, wird gebeten, sich mit Hans-Joachim Eitze, Langenbergweg 1, 01445 Radebeul, in Verbindung zu setzen.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 78
Telefax (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Wolfgang Schumacher (v.i.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)

REDAKTION
Torsten Berndt, Thomas Hornung, Detlef Jung, Uwe Lechner, Andreas M. Räntzsch, Dr. Franz Rittig, Jens Tauscher

ANZEIGEN
Leitung: Klaus Schachenmayer
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Disposition: Elke Reichert
Telefon (0711) 2 10 80 86
Anzeigenfax (0711) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
Claudia Jung

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Daniel Wietlisbach

DTP-Programmierung
Uwe Jantke

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, Klaus Bünger, Jürgen Dill, Christoph Grimm, Michael Hubrich, Rolf Jünger, Georg Kerber, Stefan Klingmann, Manfred Lohkamp, Fritz Osenbrügge, Erich Preuß, Fritz Rümmelein, Jörg Seidel, Bernd Vollmer, Peter Willen, Joachim Schmidt

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

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

Preis des Einzelhefts: DM 5,- Jahres-Abonnement Inland: DM 48.- Jahres-Abonnement europ. Ausland: DM 60.-. Andere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck Esslingen. Printed in Germany

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

Alle Rechte vorbehalten. © by Pietsch + Scholten Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung: Hypobank Stuttgart (BLZ 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000; Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70) Konto-Nr. 666 77-706.
Anzeigenpreisliste Nr. 13, gültig ab Heft 11/94. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422

Foto: Dill

Der als „Amigo-Expreß" beschriftete letzte Zug auf der Strecke Haßfurt – Hofheim.

Haßfurt – Hofheim

„Amigo-Expreß"

■ Nach 103 Jahren endete am 28. Juli der Betrieb auf der Strecke Haßfurt – Hofheim. Die Bevölkerung nannte die Bahn „Hofinger Schnauferle" oder „Hofheimerle". In den letzten Jahren war die Linie heftig umstritten. Mehrere Verbände setzten sich für den Erhalt der Strecke ein: Es kam aber nicht zu einer sinnvollen Einbindung in den ÖPNV. „Pro Bahn" veröffentlichte in der Hofheimer Zeitung eine Todesanzeige zur Stillegung und beschriftete überdies den letzten Zug als „Amigo-Expreß". Rund 1000 Besucher nahmen am letzten Tag von der Bahn Abschied.

Ruhr-S-Bahn

Ruhrkohle AG als S-Bahn-Anbieter

■ Die Ruhrkohle AG bekundet Interesse an der Übernahme von S-Bahnen im Ruhrgebiet. Die Gesellschaft fährt heute bereits einen Großteil der Güterzüge des Reviers. Das Monopol der Bahn AG wird im Schienennahverkehr 1998 enden. Schon 1996 will der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr den Betrieb für die S 4 (Dortmund – Unna) und die Regionalbahn 52 (Dortmund – Hagen) öffentlich ausschreiben. Neben der Ruhrkohle AG meldeten auch AEG, Siemens, verschiedene Stadtwerke und ausländische Großfirmen Interesse an der Durchführung des Bahnbetriebs an.

Berliner S-Bahn

Geldmangel

■ Um den bis zu 9000 Wohnungen im Berliner Neubaugebiet Karow Nord einen Bahnanschluß zu bieten, werden 1998/99 die S-Bahn-Stationen Karower Kreuz, Buch Süd, Schönerlinder Straße, Sellheimbrück und Parkstadt wegen Geldmangels des Senats zunächst provisorisch angelegt.

Baureihe 202

Rückkehr ins Ausbesserungswerk

■ Nach einer fast zwanzigjährigen Unterbrechung besserte das Werk Cottbus nun wieder eine Lok der ehemaligen Diesellok-Baureihe V 100 aus. In Cottbus erhielt die 202 777 bis zum 26. Juli eine Hauptuntersuchung. Am 27. Juli verließ sie Cottbus in Richtung ihres Betriebshofs Görlitz. Ob in nächster Zeit weitere Maschinen der Baureihen 202 oder 204 in Cottbus aufgearbeitet werden, ist noch ungewiß, da die Unterhaltung im Werk Stendal weitergeht.

Foto: Heilmann

202 777 beim Verlassen des Werks Cottbus am 27. Juli.

Foto: Stange

Die Baureihe 142 kann noch vor IC-Wagen fotografiert werden. In Berlin befördert sie beispielsweise den Leerpark des IC 605 „Heinrich der Löwe", der Berlin Lichtenberg um 9.48 Uhr verläßt. Hier 142 136 am 31. Juli in Berlin-Karlshorst.

Werk Wittenberge

Schmalspurtriebwagen

■ Das Werk Wittenberge stellte bereits drei Entwürfe für den geplanten Schmalspurtriebwagen vor. Der erste Entwurf (siehe Heft 5) verwendete ein nostalgisches Design. Inzwischen favorisiert man ein modernes Äußeres. Noch im Jahr 1995 soll ein Prototyp gebaut und auf den Harzer Schmalspurbahnen erprobt werden. Die Fahrzeuge sollen die Achsfolge B'2' aufweisen, 32 Tonnen schwer sein und über etwa 66 Sitzplätze verfügen. Die Länge des Wagenkastens soll bei 16 300 mm liegen, die Breite bei 2440 mm. Das Werk stattet die Triebwagen mit einem 242 kW starken Dieselmotor von Cummins und einem Voith-Getriebe aus. Auf 40 Promille Steigung sollen sie 40 km/h erreichen.

Einmalige Gelegenheit - telefonieren Sie mit Ihrer Lieblingslok!

Deutschland ICE

Frankreich TGV

England Intercity 225

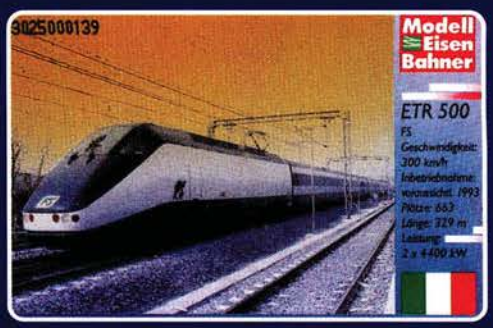
Japan Nozomi

Schweden X 2000

Diese acht begehrten Telefonkarten zeigen die schnellsten Züge der Welt. Die Auflage ist strikt auf je 2000 Stück begrenzt. Sichern Sie sich diese wertvollen Sammlerstücke zum einmaligen Preis von 25 Mark pro Exemplar.

Wer die komplette Serie bestellt, spart sogar 20 Mark.

Natürlich können Sie mit der Karte Ihrer Lieblingslok auch telefonieren: 6 Mark Telefongebühren sind inbegriffen.



Italien ETR 500

Dänemark IC 3

Spanien AVE

Ja, ich will die Telefonkarten haben!

Coupon einfach ausschneiden und absenden an:
Pietsch + Scholten Verlag
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart

Name/Vorname

Straße/Nr.

Land/PLZ/Ort

Ich zahle ❒ mit beiliegendem Verrechnungsscheck
❒ bequem per Bankeinzug

Konto-Nr (kein Sparkonto) Bankleitzahl

Name des Geldinstituts

Ich bin Abonnent ❒ Ja ❒ Nein

Datum/Unterschrift

Bitte schicken Sie mir

Stück	Telefonkarte	Einzelpreis	Gesamtpreis
❒	Deutschland ICE	25.- DM	
❒	Frankreich TGV	25.- DM	
❒	England Intercity 225	25.- DM	
❒	Japan Nozomi	25.- DM	
❒	Schweden X 2000	25.- DM	
❒	Dänemark IC 3	25.- DM	
❒	Italien ETR 500	25.- DM	
❒	Spanien AVE	25.- DM	
❒	Komplette Serie (8 Stück) nur	180.- DM	
	Zwischensumme		
	Anteil Porto + Verpack.		+ 5,-DM
	Gesamtsumme		

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Lutum – Darfeld

Kaufangebot

■ Der Museumsbahnverein Westmünsterland bekundete Interesse am Kauf des Streckenabschnitts Lutum – Darfeld. Die Strecke ist Teil der 1984 für den Personenverkehr stillgelegten Bahnlinie Coesfeld – Rheine. Diese Linie war bis in die frühen siebziger Jahre eine wichtige Verbindung zwischen dem Emsland und dem Ruhrgebiet. Die Bahnfreunde aus Darfeld sind jetzt auf die Politiker des Kreises Steinfurt angewiesen: Die Bahn hat dem Kreis die Strecke bereits zum Kauf angeboten. Nach Schätzungen der DB entstehen Kosten von rund 3,5 Millionen Mark.

Foto: Hubrich

Die 41 360 befuhr 1990 die Strecke Coesfeld – Rheine – hier im stillgelegten Bahnhof Darfeld.

FRAGE ? ZEICHEN

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

■ Die gesuchte südwestdeutsche Großstadt liegt dort, wo der Neckar in den Rhein mündet. Auf einer der vielen Strecken, die zu ihrem Durchgangsbahnhof führen, erreichen Zweisystem-Loks der Baureihe 181 diesen Halt. Hier beginnt auch eine der Neubaustrecken der DB, auf der seit 1991 der ICE fährt. In der Stadt befindet sich ein bekanntes Museum, das baden-württembergische Landesmuseum für Technik und Arbeit. Eines der interessantesten Exponate in diesem Museum ist die 1972 bei BBC gebaute, blau lackierte Lokomotive DE 2500, DB-Nummer 202 004. Wie heißt die gesuchte südwestdeutsche Stadt? Für welche Antriebstechnik war die 202 004 ein Erprobungsträger?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Oktober 1995 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 30 Exemplare des Sonderbands „Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn" mit ca. 384 Seiten ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.

Die richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Augustheft lauteten „Wuppertal" und „Carl Bellingrodt". Die 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen" haben gewonnen: Willi Andre, CH-9050 Appenzell; Joachim Blum, 56566 Neuwied; Harald Brand, 01307 Dresden; Frank Brunner, 10247 Berlin; Klaus Byarsch, 31582 Nienburg; Erwin Diem, 97422 Schweinfurt; Helmut Epp, 66679 Losheim; Johannes Fischer, 01774 Seifersdorf; Roland Förster, 91058 Erlangen; Harald Frank, 70806 Kornwestheim; Michael Gossing; 23564 Lübeck; Steffen Grahnert, 99510 Apolda; Frank Hammitzsch, 84453 Mühldorf; Heinz Peter Holländer, 53844 Troisdorf; Wolfgang Jakob, 37081 Göttingen; Werner Jäger, 55543 Bad Kreuznach; Wolfgang Jaros, 83620 Feldkirchen; David Kirkham, York Y0235P; Guido Krücker, 47906 Kempen; Eike Lindh, 01877 Demitz-Thumitz; Manfred Manig, 04448 Wiederitzsch; Horst Menge, 50737 Köln; Wulf Prein, 01983 Großräschen; Jörg Strehmann, 10557 Berlin; Peter Timmermann, 22952 Lütjensee; Rolf Wasser, 29699 Bomlitz; Peter Weirather, 82362 Weilheim; Alfred Weißgerber, 15326 Alt Zeschdorf; Martin Wilde, DK-6000 Kolding; Manfred Ziehe, 71732 Tamm.

218 217 in Beige und Rot

Heimliche Museumslok

■ Die Baureihe 218 präsentiert sich bis zur Ordnungsnummer 216 seit Jahrzehnten in roter Lackierung. Die Loks ab der 218 218 sind in Beige und Blau gehalten. Dagegen entschied sich die Deutsche Bundesbahn bei der 218 217 für die attraktive Farbgebung in den beigen und roten TEE-Farben. Die Maschine blieb jedoch ein Farbeinzelgänger. Noch im Dezember 1992 erhielt sie wieder einen Anstrich in den TEE-Farben. Im Vergleich zu mancher anderen 218 ist diese Lok sehr gepflegt.

Foto: Polnik

218 217 im Güterzugdienst in Bayreuth.

Bayreuth Altstadt

Anschluß zur Uni

■ Im Oktober 1994 fuhr auf der drei Kilometer langen Strecke Bayreuth – Bayreuth Altstadt zum letzten Mal ein Güterzug der DB. Die Stadt Bayreuth übernahm den Abschnitt, um ihn für den Güter- und eventuell sogar für den Personenverkehr zu reaktivieren. Im Bahnhof Bayreuth Altstadt soll ein Jugendzentrum entstehen. Nachdem der „Fichtelgebirgsexpreß" Bayreuth – Warmensteinach offenbar gerettet ist (siehe Heft 8), könnte sich die Perspektive ergeben, die Züge bis zum Bahnhof Altstadt weiterzuführen. Die Strecke würde durch das Bayreuther Universitätsgelände führen.

Liebe Leser, die TV-Tips finden Sie künftig auf den Seiten „Termine + Treffpunkte", in diesem Heft auf der Seite 89.

Rollende Landstraße

Projekt gescheitert

■ Die Rollende Landstraße Magdeburg – Brest kann nicht starten. Die Kölner Spedition Wesotra strebt schon seit zehn Jahren an, die langen Lkw-Wartezeiten an den Grenzen zu Polen und Rußland mit einer Rollenden Landstraße zu umgehen. Untersuchungen der DB ergaben nun aber, daß der Zustand der Strecken in Polen und Belorußland den Einsatz der Züge nicht zuläßt.

Zwischenhalt

■ Mit der 143 258 erhielt der Betriebshof Cottbus die erste Lok mit S-Bahn-Lack. Vier 143 fahren nun in Plänen der 112 von Cottbus nach Neubrandenburg und Schwedt.

■ Loks der Baureihe 232 werden weiterhin konserviert in Schuppen abgestellt. Ob es zu einem Verkauf nach Amerika kommt, ist noch unsicher.

■ Nur zwei Loks der Baureihe 232 erhalten noch eine Hauptuntersuchung nach Schadgruppe B 3. Bei 60 Maschinen stehen Bedarfsausbesserungen B 0 an.

■ Die Bahn Altona – Kaltenkirchen – Neumünster baut ihre Betriebswerkstätte in Kaltenkirchen bis Dezember 1996 für 39 Millionen Mark aus.

■ Das Werk Chemnitz rüstet 1995 insgesamt 80 Maschinen der Baureihen 360 und 361 in die funkferngesteuerte Version 364 um. 1996 folgen 60 Maschinen.

■ Siemens richtet auf dem Gelände des

Hoechst-Werksbahn

Neue Werkloks

■ Die Hoechst-Werke übernahmen von Krupp Stahl eine 1974 von MaK in Kiel gebaute Werkslok. Die 530 PS starke Maschine wird künftig im Werk Frankfurt-Höchst einen Teil des Rangierdienstes bewältigen. Sie ersetzt die 1962 gebaute Lok 11. Ursprünglich war die 60 Tonnen schwere, dreiachsige Maschine als Lok 67 im Hüttenwerk Duisburg-Rheinhausen im Einsatz. Bei Hoechst erhielt sie die Betriebsnummer 3. Für den Einsatz im Container-Terminal erhielt Hoechst außerdem eine zweiachsige 140-PS-Diesellok.

Foto: Hoechst

Lok 3 der Frankfurter Hoechst-Werke.

Schorndorf – Rudersberg

Wieslauftalbahn

■ Am 1. August erhielt die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) für ihre Nebenstrekke Schorndorf – Rudersberg die endgültige Betriebserlaubnis. Seitdem die Strecke von der DB auf die WEG überging, stiegen die täglichen Fahrgastzahlen von rund 1400 auf 4500 an.

Foto: Heilmann

99 3317 kurz nach der Ankunft bei der Waldeisenbahn Muskau.

Waldeisenbahn Muskau

Hauptuntersuchung beendet

■ Seit dem 28. Juli befindet sich die Naßdampflok 99 3317 wieder bei der Waldeisenbahn Muskau (WEM). Die Maschine erhielt in Görlitz eine Hauptuntersuchung. Die Abnahmefahrt fand am 7. August bei der WEM ohne größere Probleme statt. Borsig hatte die Maschine 1918 gebaut, nach dem Krieg verwendete sie ein Kohlewerk in Polen. 1944/45 kam sie nach Deutschland. Das Braunkohlewerk „Frieden" in Weißwasser übernahm sie 1948. Im Jahr 1952 kam die Maschine zur WEM. Ihr letzter Einsatztag war der 13. Januar 1977. Von 1979 bis 1990 stand sie als Denkmal in Weißwasser.

Bremsscheiben aus Alu

Abmagerungskur bei Wagen

■ Die DB will in den nächsten Jahren beginnen, in ihre Reisezugwagen Bremsscheiben aus Aluminium-Legierungen einzubauen. Diese Scheiben sind bis zu 50 Prozent leichter als die bisherigen. Bei jeder Bremsscheibe können 50 kg Gewicht eingespart werden, pro Wagen bis zu 800 kg.

Spreewaldbahn

Museumsbahnhof

■ Am 1. August eröffnete der Eisenbahnfreund Werner Motzek aus Caminchen bei Straupitz im ehemaligen Bahnhof Burg sein Spreewaldbahn-Museum. Das Bahnhofsgebäude wurde äußerlich nach den Bauplänen wieder hergestellt. Innen befindet sich eine Pension. Im Bahnhofsbereich liegen wieder einige Gleise. Vorerst sind hier drei Güterwagen und zwei Personenwagen, ein Schneepflug sowie ein Wasserkran zu sehen. Weitere Wagen werden noch aufgearbeitet.

Foto: Heilmann

Der restaurierte Spreewaldbahnhof in Burg.

früheren Militärflughafens Wegberg-Wildenrat in Nordrhein-Westfalen ein Kompetenzzentrum für Schienenfahrzeuge ein. Es soll die modernste Testanlage für Nah- und Fernverkehrsbahnen werden.

■ Das Eisenbahn-Bundesamt beschäftigt rund 1400 Mitarbeiter. Ursprünglich sollten es nur 1260 sein.

■ Am 1. August musterte die DB ihre drei Triebzüge der Baureihe 403 aus. Sie waren seit 1993 abgestellt. Über den Verkauf dieser Fahrzeuge wird verhandelt.

■ Die Versuchsanstalt Minden der DB testet neue, wasserverdünnbare Lacksorten mit einer speziellen Schutzschicht gegen Graffiti-Schmierereien.

■ Die AEG will in Hennigsdorf ein Wartungs- und Instandhaltungszentrum für den Transrapid bauen.

■ Im August informierte sich eine slowakische Delegation in Neustadt über den Rheinland-Pfalz-Takt. Die Slowakei will einen ähnlichen Taktverkehr einführen.

■ Der Betriebshof Kaiserslautern erhält ab September 1996 insgesamt 30 Neitec-Triebzüge der Baureihe 611. Die ersten gelieferten Züge fahren zunächst auf der Strecke Saarbrücken – Frankfurt.

■ Ab 14. Oktober soll die Berliner U-Bahnlinie 1, die Hochbahn, vom Bahnhof Schlesisches Tor weiter über die Oberbaumbrücke bis zum Bahnhof Warschauer Brücke fahren.

■ Die ersten S-Bahn-Züge der neuen Baureihe 481 werden im März 1996 von DWA an die DB ausgeliefert.

■ Am 2. August setzte die DB auf den Strecken Hamburg – Kiel und Neumünster – Nortorf die Fahrleitung unter Spannung.

■ Die ÖBB läßt voraussichtlich 30 Loks der Baureihe 1042 mit Wendezugsteuerung ausrüsten. Die Maschinen werden künftig als Reihe 1142 geführt. Sie behalten aber die alte Ordnungsnummer.

■ Im ersten Halbjahr 1995 verbuchten die Schweizerischen Bundesbahnen laut ihrer Erfolgsrechnung einen Fehlbetrag von 235,7 Millionen Franken. Die Erträge gingen im Personenverkehr um 5,8, im Güterverkehr um 7,1 Prozent zurück.

■ Trotz Verkehrszuwachses wird die französische Staatsbahn laut ihrer Halbjahresbilanz bis Ende 1995 voraussichtlich einen Verlust von umgerechnet rund 2,7 Milliarden DM verbuchen.

■ Von März bis Mai nahm die Eurotunnel-Gesellschaft statt 70 Millionen nur 60 Millionen Pfund ein. Ein Preiskrieg mit den Fährgesellschaften beeinträchtigte auch das Sommergeschäft.

■ Ab 1. Januar 1996 gilt die Berliner BVG-Umweltkarte auch in Rom. Entsprechende Fahrscheine der italienischen Hauptstadt gelten umgekehrt in Berlin.

■ Die belgischen Eisenbahnen erhielten von Bombardier-Eurorail die ersten neuen klimatisierten Reisezugwagen der Reihe I 11. Insgesamt sollen 163 Fahrzeuge gebaut werden, davon 106 für die zweite, 36 für die erste Klasse und 21 Steuerwagen zweiter Klasse mit Gepäckabteil.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Polnischer Zug auf dem Normalspurgleis in Sestokai.

Eisenbahn in Litauen

Streckenbau geplant

■ Litauen will von Krupp und Siemens die bereits bestehende Normalspurstrekke Sestokai – Suwalki (Polen) bis Kowna (Kaunas), der zweitgrößten Stadt des Landes, verlängern lassen. Für die rund 100 Kilometer lange Strecke sind Kosten von rund 500 Millionen Mark veranschlagt. In Sestokai stoßen das litauische Breitspurnetz und die aus dem polnischen Suwalki kommenden Normalspurgleise aufeinander. Bisher besteht zwischen den Orten ein kleiner Grenzverkehr.

Nizza – Digne

Stillegung vom Tisch

■ Die durch Unwetter stark beschädigte französische Meterspurbahn Nizza – Digne (siehe Heft 1/95) ist gerettet. Die öffentliche Hand stellte die Mittel zum Wiederaufbau der weggerissenen Streckenteile zur Verfügung. Seit dem 27. Juni ist der 71 Kilometer lange Abschnitt Digne – Annot wieder befahrbar. Von Nizza aus erreichten die Bauarbeiten Entrevaux Ende Juli. Auf dem noch fehlenden 12 Kilometer langen Streckenstück muß eine neue Brücke errichtet werden. Der durchgehende Betrieb wird voraussichtlich im Januar 1996 wieder aufgenommen.

TOP + FLOP

Top: Milcheisenbahn

„Massengüter über weite Strecken" lautet die Maxime des Geschäftsbereichs Güterverkehr der Deutschen Bahn AG. Das Unternehmen Zukunft möchte von Kleinkunden nicht mehr belästigt werden. Einen Bauer, der auf einer DB-Güterabfertigung wegen des Transports seiner Milch zum Milchwerk nachfragt, würde man in die Irrenanstalt schicken. Das Gerede von mangelnder Rentabilität solcher Kleintransporte wirkt absurd, wenn man ins teuerste Land Europas schaut: Die Schweizer Eidgenossen wollen möglichst viele Güter auf der Bahn befördern. Auch Milchkannen werden dabei nicht ausgeschlossen. Die Rhätische Bahn (RhB) nimmt zum Beispiel im Bahnhof Zernez an der Unterengadinlinie Milchkannen für den Transport zur Molkerei im etwa 20 km entfernten Endbahnhof Scuol an. Das verderbliche Gut wird sogar im Gepäckwagen regulärer Personenzüge mitgenommen. Fahrdienstleiter und Zugpersonal packen mit an, um die Kannen während des kurzen Aufenthalts zu verladen.

Güter gehören auf die Bahn: Milchverladung bei der RhB in Zernez.

Flop: Nachzahlen

Der letzte Zug ab Hannover erreicht Celle um 0.09 Uhr, der letzte ab Berlin Eberswalde um 0.22 Uhr. Von Görlitz aus kommt man um 0.30 Uhr in Dresden an, von Karlsruhe um 0.46 in Freiburg. Alle Verbindungen haben eines gemeinsam: Wer mit dem Wochenend-Ticket unterwegs ist, darf Sonntag abend nicht bis zum Ziel durchfahren. Oder er muß nachzahlen, was bei fünf Personen schnell einen Hunderter ausmacht. Es sei denn, die Gruppe trifft auf einen verständnisvollen Zugbegleiter, der fünfe gerade sein läßt. Auf einigen Verbindungen bietet die DB in der Nacht von Sonntag zu Montag sogar Züge an, die in den übrigen Nächten nicht verkehren. Den Wochenend-Reisenden nützt dies aber wenig, solange das Angebot um Mitternacht ausläuft. Das Guten-Abend-Ticket, ein anderes, gut akzeptiertes Angebot, gilt dagegen bis 2.00 Uhr. Die Bahn sollte sich überlegen, diese Frist auch beim Wochenend-Ticket einzuführen. Dann brauchen die Reisenden nicht mehr auf die Kulanz der Zugbegleiter zu hoffen.

Schönes Wochenende gilt bei der DB nur bis 24 Uhr.

50 187 steht bereit

Lok zu verkaufen

■ Im April 1995 konnte die ehemalige 50 187 der Deutschen Reichsbahn in Polen vor dem Schneidbrenner gerettet werden. Die 1939 von Krupp unter der Fabriknummer 2053 gebaute Lok ist noch weitgehend im Ursprungszustand erhalten. Nach dem Krieg fuhr sie in Polen mit der Bezeichnung Ty 5-5. Nach der Ausmusterung 1978 diente sie als stationärer Dampferzeuger. Nachdem sie nicht mehr benötigt wurde, brachte man die Lokomotive zum Ausbesserungswerk Pila. Sie steht jetzt zum Verkauf. Bedingung für eine Ausfuhrgenehmigung der Krupp-Maschine ist eine Aufarbeitung in Pila.

Belgische Eisenbahnen

Mehrsystemzüge

■ Für die belgischen Eisenbahnen werden bei Bombardier-Eurorail 120 elektrische Dreiwagenzüge für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit gebaut. 50 werden für 25 000 Volt Wechselstrom und 3000 Volt Gleichstrom ausgerüstet sein, die übrigen nur für 3000 Volt Gleichstrom. Die Gleichstromtriebwagen können bei Bedarf für Wechselstrom umgebaut werden. Die vier Motoren des Triebzugs leisten insgesamt 1400 kW. Der Dreiwagenzug wiegt 159 Tonnen.