

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

DM 6,00 öS 45,- SFr 6,- hfl 7,50
bfr 146,- lfr 146,- dkr 30,-

Nr. 5 Mai 1999
48. Jahrgang

E13411



TESTS

Ring frei: **Fleischmanns H0-145**

Schon am Ziel: **Gützolds 65.10**

Kleines Ungetüm: **Brawas E 95 in N**

Die Interregios der DB AG

Pflege-Fall?

Rekordverdächtig

21 TT- Loks im Selbstbau

Märklin und die F 7

Die bunte 13

WERKSTATT

Metall richtig lackieren

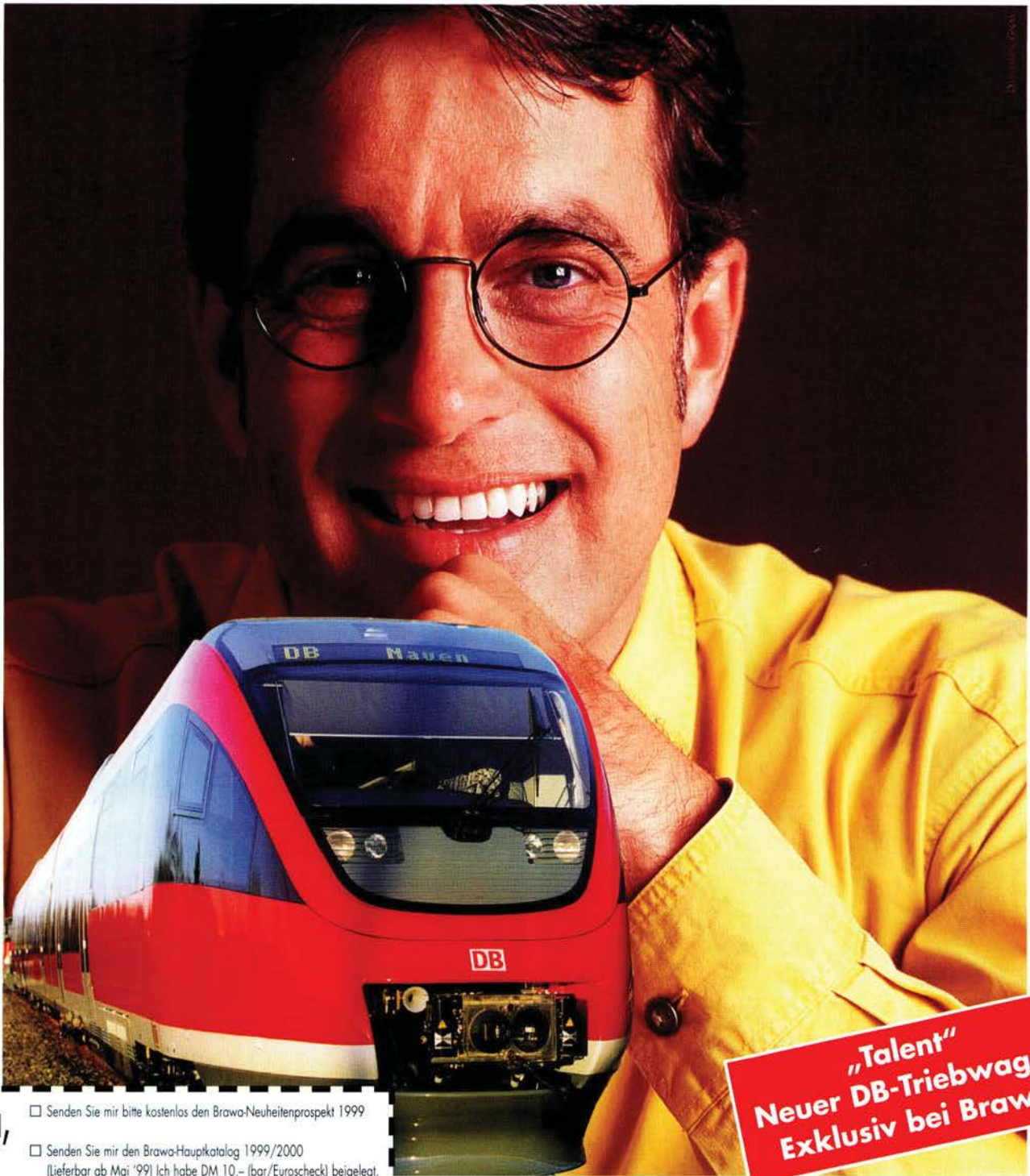


Die Männer auf dem Schaukelpferd

Unter Druck gesetzt

Wasser marsch im Bremer Stellwerk Bva

Die neuen Modelle von Brawa: Highlights für meine Anlage!



**„Talent“
Neuer DB-Triebwagen
Exklusiv bei Brawa**

Ja,

Senden Sie mir bitte kostenlos den Brawa-Neuheitenprospekt 1999

Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 1999/2000
(Lieferbar ab Mai '99) 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. Telef. Neuheitenprospekt-Bestellung 0 71 51 - 9 79 35 51

Spur H0-Neuheiten '99: Triebwagen Talent, BR 65¹⁰, E 69 03, E 95 01, BR 298, Personenwagen Württembergischer Bauart.

Varianten E 42, Ae 477, BR 312 Cargo, Sammlerauflage Köf II, BR 132, BR 232 Cargo, BR 219, BR 216 Cargo, Schienenbus, Flachwagen, Kohlenwagen.

Spur N-Neuheiten '99: BR 216 Cargo, V 180, Flach- und Kohlenwagen. Varianten E 42, Schienenbus, BR 132, BR 232 Cargo.

Spur TT-Neuheiten: E 95 02.

US-Neuheiten für Spur H0: GP 7, GP 30, E 6, Gebäude-Bausatz.

US-Neuheiten für Spur N: GP 20.

Weitere Infos im Internet: www.brawa.de



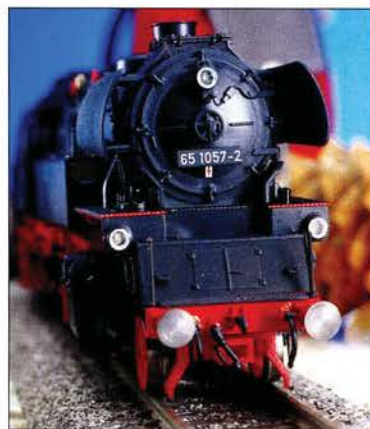
Härtetest Seit 70 Jahren haben sich die Arbeitsabläufe im Stellwerk Bva des Bremer Rangierbahnhofs nicht geändert. Nach wie vor arbeiten die Eisenbahner mit dem mechanischen Computer und dem "Schaukelpferd" für die wasserhydraulische Gleisbremse. Dank des großen Engagements der Mitarbeiter besteht die Technik auch heute noch den täglichen Härtetest im Rangierbetrieb. **Seite 12.**

Lange Zeit war Flensburg nicht nur wegen Rum, Bier und diskreter Versandfirmen ein Geheimtip. Die Straßenbahnfans schätzten die Elektrische und ihre Triebwagen, zu denen auch einige Altbau-Fahrzeuge zählten. Im Juni 1973 aber hatte die Tram der Fördestadt ausgedient - heute findet man dort nur noch verstreute Reste. **Seite 26.**

Förde-Tram



Lokwerkstatt Detlef Gottschalk ist ein begeisterter TT-Bahner. Um für seine Anlage die passenden Modelle zu erhalten, griff der Strausberger selbst zum Werkzeug. Das Resultat ist rekordverdächtig: In zehn Jahren entstanden 21 Loks für die TT-Spur. **Seite 94.**



Test-Objekt Gützold hat das Rennen gewonnen: Die Firma stellte als erste die 65.10 in H0 vor. Für die Neuheit konstruierten die Sachsen ein ausgefallenes Fahrwerk. Was die Tenderlok kann, steht ab **Seite 70.**



Mit Sorge Die neue Tenderlok sollte den schweren Berufsverkehr übernehmen. Doch bis dahin erforderte die DR-Baureihe 65.10 noch einige Nacharbeit. Als dies durchschlagenden Erfolg zeigte, hatte die Lok den Zenit schon überschritten. **Seite 30.**

INHALT

VORBILD

TITELTHEMA

Überlebens-Künstler
Mechanischer Computer und "Schaukelpferd": Rangierbetrieb im Bremer Stellwerk Bva. **12** ◀

DREHSCHIBE

Bahnwelt aktuell **4**
Produkt-Pflege
Was wird aus dem Interregio-Netz? **20** ◀
Wechsel-Spiel
Mit neuen Rädern darf der Northlander fahren. **40**

LOKOMOTIVE

Endspurt
Lokführer Guders Abschiedsfahrt. **24**

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Verkehrs-Sünde
Als Flensburg noch eine Trambahn besaß. **26**
Start mit Hindernissen
Die Geschichte der DR-Neubaudampflokomotive 65.10. **30**

ABENTEUER EISENBahn

Flamm-Kuchen
Gut Holz bei der Abreschviller Waldbahn. **36**

WERKSTATT

Reife-Prüfung
Die Lackierung: Folge drei des LKW-Baus in H0. **54** ◀
Blech-Schnitt
Einfache Lichtsignale für Nenngröße Z. **58**
Bau-Sparen
Der Bau eines preisgünstigen N-Lokschuppens. **60**
Basteltips
LGB-Gebäudeschutz, Straßenbau-Hilfe und mehr. **64**

TEST

Mittel-Gewicht
Neu bei Fleischmann: 145 in H0. **66** ◀
Mit Sack und Pack
Gützolds 65.10 in H0 ist da. **70** ◀
Kohlen-Schlepper
Brawas E 95 fährt jetzt auch in N. **74** ◀

PROBEFAHRT

Märklin-Maxi-Glaskasten, 18,5 von Trix Express, Brekinas Opel Rekord C in H0. **78**

SZENE

Quellen-Kunde
Ein Blick in Detlef Gottschalks TT-Lok-Werkstatt. **94** ◀
Nacht-Schicht
Joachim Schnitzers Häuser mit Innenleben. **100**
Evergreen
Märklins H0-F7 hat eine große Familie. **104** ◀
Letzter Schriff
Wie ein Schottenwerk auf ein N-Modul kam. **110**

AUSSERDEM

Modellbahn aktuell **93**
Neuheiten **86**
Standpunkt **5**
Impressum **6**
Bahnpost **92**
Güterbahnhof **42**
Fachhändler-Übersicht **46**
Termine+Treffpunkte **82**
Buchtips **35**
Vorschau **114**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Hessencourrier Kassel

Die „206“ dampft wieder

Der Hessencourrier Kassel weihte am 12. März 1999 mit einer Sonderfahrt seine Lok Nr. 206 wieder ein. Innerhalb von zwei Jahren haben die Mitglieder des Hessencourrier in der vereinseigenen Naumburger Werkstatt die Dampflok wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Die Maschine wird fortan die Museumszüge auf der Kassel-Naumburger Eisenbahn (KN) bespannen. Für den Personen- und Güterzugdienst auf ihrer steigungsreichen Strecke kaufte die KN bei Krauss in München zwischen 1925 und 1941 sechs fünffachgekuppelte, rund 750 PS starke Dampfloks, die auf den ELNA-Typen basierten. Als letzte stellte die KN am 19. März 1970 die 206 ab. Sie entging als einzige dem Schneidbrenner. Die Stadt Naumburg erwarb die Maschine und stellte sie 1971 als Denkmal vor dem Bahnhof auf. Anfang 1983 übernahm der Hessencourrier die Dampflok und setzte sie bis 1985 instand. Nach Ablauf aller Untersuchungsfristen mußte die 206 Anfang der 90er Jahre abgestellt werden.

Foto: J. Krantz



Mit einem stilechten Personenzug mit Güterbeförderung am Zughaken bezwang die 206 am 12. März 1999 eine Steigung bei Naumburg.

Import Transport Logistik

V180 im Güterzugdienst

Zum Jahresende 1998 verkaufte die Regentalbahn zwei ihrer Reichsbahn-Dieselloks der Baureihe V180 an die Firma Import Transport Logistik (ITL) in Dresden. Das Unternehmen betreibt in Großenhain eine Recycling-Anlage für Gleisschotter. ITL, seit Januar 1999 als Eisenbahnverkehrs-Unternehmen zugelassen, setzt die beiden grün lackierten Maschinen vor Schotterzügen ein. Hinter der 118001 verbirgt sich die ehemalige 118119 der DR, die am 11. Januar 1993 als D05 an die Regentalbahn ging. Die heutige 118002 hieß bei der Reichsbahn 118552 und gehörte zu den Regierungszug-Maschinen der DR. Die Regentalbahn erwarb die Lok am 28. September 1992 und bezeichnete sie als D06.

Foto: F. Werheis



Mit einem Schotterzug am Haken warteten im Februar 1999 die ITL-Loks 118001 und 002 im Bahnhof Großenhain auf die Weiterfahrt.

Siemens Verkehrstechnik

Prüfzentrum erweitert

Die Siemens Verkehrstechnik baut ihr im Juni 1997 eröffnetes Prüfcenter in Wegberg-Wildenrath westlich von Mönchengladbach weiter aus. Siemens entschied sich aufgrund der guten Auslastung der Anlage für den Bau einer weiteren Versuchshalle im Wert von 23 Millionen Mark. Damit wurden dann seit 1995 insgesamt 133 Millionen Mark in den ehemaligen Flugplatz der britischen Rheinarmee investiert, das derzeit etwa 110 Beschäftigte zählt. Das Eisenbahn-Bundesamt erkannte das Versuchsgelände in Wegberg-Wildenrath offiziell als „Prüfstelle für eisenbahntypische Prüfungen an Schienenfahrzeugen“ an. Neben der Siemens Verkehrstechnik nutzen auch andere Hersteller, wie Talbot oder Adtranz, und technische Hochschulen das Prüfcenter.



Foto: W. Pflücker

Der Kessel der Glauchauer 583047 bleibt wegen abgerissener Anker kalt.

Museumslok 583047

Vorerst keine Aufarbeitung

Überaus schlecht sieht die Zukunft für die im ehemaligen Bw Glauchau stationierte Museumslok 583047 aus. Derzeit steht die Maschine in der Zwickauer Werkstatt und wartet auf einen neuen Rohrsatz. Im Zuge einer Kesseluntersuchung wurde außerdem festgestellt, daß verschiedene Anker im Dampferzeuger abgerissen sind. Die Dreizylinder-Maschine, die der DB Reise & Touristik gehört, bleibt damit erst einmal kalt. Auf Anfrage erklärte der Sprecher von DB Reise & Touristik, Martin Katz, daß die Dampflok „vorerst nicht wieder aufgearbeitet wird“. Dafür wird die 86001 zu neuem Leben erweckt. Sie soll die Leistungen der 583047 im diesjährigen Nostalgieprogramm übernehmen.



Foto: M. Klaus

Noch immer kommen die 28 in Magdeburg beheimateten E-Loks der Baureihe 142 auf den ehemaligen Reichsbahn-Strecken zum Einsatz. Die „Holzroller“ werden aber nur bei Bedarf ins Rennen geschickt. Im Frühjahr 1999 rauschte 142015 durch den Bahnhof Zwickau.

DB Reise & Touristik

Wieder Nostalgie-Dampf

■ Auch in diesem Jahr veranstaltet die DB Reise & Touristik wieder auf ausgewählten Strecken planmäßige Dampfbzug-Fahrten. Auf dem Strecken der Hamburger Hafenbahn ist an jedem Wochenende zwischen dem 1. Mai und dem 26. Juni 1999 der Einsatz der 86001 geplant. Anschließend soll die Lok bis zum 11. September 1999 jeden Samstag auf der Strecke Kiel – Malente – Lütjenburg zum Einsatz kommen. Für die Sonntage sind bis zum 12. September 1999 Pendelfahrten zwischen Kiel und Schönberger Strand geplant. Für diese Einsätze soll die 86001 extra wieder aufgearbeitet werden. Von Düsseldorf und Köln aus geht wie im vergangenen Jahr die 94 1292 auf Reisen. Vom 28. August bis zum 31. Oktober 1999 übernimmt dann die 01137 deren Aufgaben. Ebenfalls mit einer 01, diesmal mit der 01118 der Historischen Eisenbahn Frankfurt, geht es vom 25. Juli bis zum 22. August 1999 von Frankfurt/Main aus in den Odenwald. Auch in Thüringen dampft es wieder. Zwischen dem 7. August und dem 4. September 1999 dreht die 65 1049 jeden Samstag eine Runde um Erfurt über Arnstadt, Saalfeld und Jena. An Sonntagen zuckelt die 65.10 hinauf nach Katzhütte. Ebenfalls wieder im Programm sind die Fahrten mit der 440093 ab München. Neu im Veranstaltungsplan sind hingegen die Einsätze der 03001 ab Dresden vom 17. Juli bis zum 3. Oktober 1999. Während die Schnellzuglok samstags nach Meißen schnauft, donnert sie sonntags elbabwärts nach Bad Schandau.

Foto: J. Rech



Nach einer Ausbesserung im ehemaligen Raw Meinungen steht die 01118 wieder für Sonderzüge zur Verfügung.

Bayerische Oberlandbahn

Integral-Flotte komplett

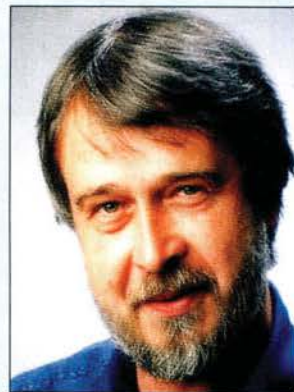
■ Vier Triebwagen vom Typ Integral wurden auf Namen der Anliegergemeinden getauft. So heißen seit dem 5. Februar 1999 der VT104 „Bayrischzell“, der VT110 „Holzkirchen“, der VT111 „Tegernsee“ und der VT113 „Lenggries“. Anfang Februar 1999 wartete die Bayerische Oberlandbahn (BOB) noch auf fünf Triebwagen aus Jenbach. Am 21. Februar 1999 stellte die BOB den Verkehr auf den Streckenästen nach Tegernsee und Lenggries vollständig auf den Integral um. Im Bahnhof Schaftlach werden die Züge nun geflügelt. Gut vier Wochen später, am 23. März 1999, trafen mit VT102 und VT117 die letzten beiden der insgesamt 17 Integrale in Lenggries ein.

Als Ersatz für eine defekte 232 mietete die Bahngesellschaft Waldhof (BGW) bei der Karsdorfer Eisenbahn (KEG) die Lok 204 an. Die V 180 bespannt nun die Müllzüge zwischen Hildesheim und Krefeld. Am 14. Februar 1999 durcheilte Lok 204 den Bahnhof Vlotho/Weser.



Foto: K. Heisler

Modellisenbahner 5/1999



Dr. Karlheinz Haucke

Ein Hoch auf die Mechanik

Es ist schon erstaunlich, wie zuverlässig scheinbar über alterte Technik noch heute funktioniert. Die Stellwerker im Bremer Verschiebebahnhof können davon ein Lied singen: Seit mehr als 70 Jahren sind dort der mechanische Computer von Siemens und die wasserhydraulisch gesteuerte Wagenbremse im Einsatz. Die Männer auf dem sogenannten Schaukelpferd demonstrieren nicht nur viel Fingerspitzengefühl, sondern belegen auch, daß Technik zum Anfassen ein besonderes Selbstwertgefühl beschert.

Bei den Modellbahnen hat konventionelle Technik ebenfalls mehr als nur nostalgischen Charme. 50 Jahre alte Lokomotiven zuckeln, nach jahrelanger Pause auf die Anlage gesetzt, unbekümmert los. Sie knarzen vielleicht ein wenig, sprühen auch den einen oder anderen Funken, aber sie nehmen ansonsten klaglos ihren Dienst auf. Wer jemals ein hochkomplexes Vitrinenmodell neueren Datums zum Fahren bringen wollte, weiß, was gemeint ist. Bestenfalls ist nur das Öl verharzt. Doch verweigert sich die Elektronik, ist meist guter Rat teuer.

Da geht es den Lokführern beim großen Vorbild auch nicht besser. Wenn auf dem Display die Fehlermeldung aufleuchtet, hilft in den seltensten Fällen der Griff zum Schraubenschlüssel. Das Anwählen der Hotline verschafft Luft, sorgt vielleicht sogar für Störungsbeseitigung, wälzt aber auch Zuständigkeit ab. Was man nicht versteht, muß frau auch nicht verantworten.

Es soll hier nicht der Technik von gestern nachgeweint werden. Die Elektronik hat unschätzbare Vorteile, für Eisenbahner und Modellbahner gleichermaßen. Aber der Gesang der Neuronen ist für viele ein gar zu abstraktes Lied. Wo sich Zahnräder drehen, Kolben stampfen, Hebel sich bewegen lassen, da ist Mechanik am Werk. Und die entzieht sich weit weniger dem menschlichen Verstand. Auch deshalb hat die Dampflokomotive eine stetig wachsende Fan-Gemeinde!



IMPRESSUM

Modelleisenbahner

MEB-Verlag GmbH

Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart

Telefon (0711) 2108075

Fax (0711) 2108074

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

VERLAGSLEITER

Hermann Schöntag

CHEFREDAKTEUR

Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR

Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)

REDAKTION

Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange

ANZEIGEN

Elke Reichert

Telefon (0711) 210 80 86

Anzeigenfax (0711) 2108082

REDAKTIONSASSISTENTIN

Barbara Dürmberger

FOTOGRAFIE

Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl,
Jörg Hajt, 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,
Georg Kerber, Rolf Jünger, Frank Muth,
Manfred Lohkamp, Axel Polnik, Jürgen
Rech, Ralf Reinmuth, Jörg Seidel, Michael
Kratzsch-Leichsenring, Jürgen Krantz,
Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge,
Fritz Rümmelein

VERTRIEB

Motor-Presse Stuttgart

Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Vertriebsleiter: Tilo Treede

ABONNENTEN-SERVICE

dsb Abo-Betreuung GmbH

74168 Neckarsulm

Telefon (07132) 959233

Fax (07132) 959244

innerhalb der Schweiz 071-2824415

innerhalb Österreichs 0662-643866

Preis des Einzelhefts: DM 6,-

Jahres-Abonnement Inland: DM 62,40.

Schweiz: sFr 62,40. Österreich: öS 468,-

Andere europ. Länder: DM 74,40.

Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung
jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.

Einzelheftbestellungen Telefon (0711) 2108075

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck

Esslingen. Printed in Germany

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

© by MEB-Verlag GmbH.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos
oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag
keine Haftung.

Bankverbindung: Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117715000.

Anzeigenpreisliste Nr. 17, gültig ab
Heft 1/99. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422



Harzer Schmalspurbahnen

Neue Technik

■ Am 17. März 1999 führten die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) den bargeldlosen Zahlungsverkehr beim Fahrkartenverkauf in ihren Zügen ein. Bereits seit 1997 rüsteten die HSB ihr Verkaufssystem für Fahrkarten an den Schaltern und in den Zügen schrittweise um. Dabei wurden die teilweise 40 Jahre alten Fahrkartendrucker durch moderne Anlagen ersetzt. Dennoch werden die Tickets aus Nostalgiegründen auf den klassischen Edmonsonschen Pappfahrkarten ausgedruckt. Für den Verkauf in den Zügen wurden tragbare Terminals angeschafft. Auf bewährte Technik ließen die HSB ihre Einheitslok 99 222 umrüsten. Im Zuge einer Hauptuntersuchung im Dampfloswerk Meiningen wurde der Mischvorwärmer durch einen Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr ersetzt. Die 1931 von Schwartzkopff gelieferte Maschine besaß bereits bis Anfang der 70er Jahre einen Oberflächenvorwärmer. Pünktlich zu den Feierlichkeiten zum 100jährigen Jubiläum der Harzquer- und Brockenbahn stellte Meiningen die 99 222 am 17. März 1999 fertig.

Foto: J. Rech



Am 17. März 1999 wartete die 99 222 der HSB auf ihren Rücktransport nach Wernigerode.

Moselbahn GmbH Trier

Regio-Shuttles bestellt

■ Ende Februar 1999 bestellte die Moselbahn GmbH Trier bei Adtranz insgesamt 17 Regio-Shuttles, wie der Schienenfahrzeug-Hersteller am 4. März 1999 mitteilte. Die Fahrzeuge sollen laut Adtranz im Frühjahr 2000 ausgeliefert werden. Die zwei Motoren gestatten eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Die Regio-Shuttles der Moselbahn verfügen über 73 Sitz- und 78 Stehplätze, ein WC und eine Klimaanlage. Nach Angaben der Moselbahn sollen die Triebwagen auf den Strecken Kaiserslautern - Kusel (KBS 671) und Andernach - Mayen (KBS 478) mit dem Fahrplanwechsel im Mai 2000 zum Einsatz kommen. Ein Jahr später übernimmt die Bahn auch den Personenverkehr zwischen Bullay und Traben-Trarbach (KBS 691). Anfang 1998 hatte ein Zweckverband den Verkehr auf diesen Strecken ausgeschrieben.

Einem Teil dieser Ausgabe liegt eine Beilage der Firma Weltbild Verlag GmbH, 86131 Augsburg bei.

Zwischenhalt

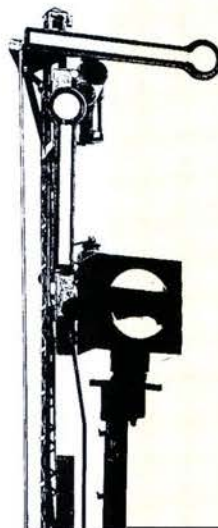


Foto: F. Muth

Auch in Erfurt und Nordhausen entschied man sich für Combinos aus dem Hause Siemens.

Straßenbahnen in Thüringen

Combinos bestellt

■ Die Verkehrsbetriebe der Städte Erfurt und Nordhausen bestellten Anfang 1999 insgesamt 18 Straßenbahnwagen des Typs „Combinos“ bei der Siemens-Verkehrstechnik. Der Auftrag hat einen Wert von rund 60 Millionen Mark. Während 14 Einrichtungstriebwagen in die Hauptstadt des Freistaates Thüringen gehen, rollen die anderen vier nach Nordhausen. Die Lieferung der Fahrzeuge soll laut Siemens Mitte des Jahres 2000 beginnen und im Jahr 2002 abgeschlossen sein.

■ Die Eisenbahn Betriebs-Gesellschaft läßt die ehemaligen 142002 und 005 der Deutschen Reichsbahn bei Adtranz im Rahmen des Retrofit-Programms aufarbeiten. Danach sollen die Dieselloks für Güter- und Bauzugeinsätze vermietet werden.

■ Die DB ZugBus in Schleswig-Holstein zählte im Geschäftsjahr 1998 rund 74 Millionen Fahrgäste. Das waren rund sechs Prozent mehr als 1997. Dank der daraus resultierenden Mehreinnahmen konnte die DB-Tochter ihr Betriebsdefizit auf drei Millionen Mark reduzieren. Zum Fahrplanwechsel im Mai 1999 will die ZugBus ihr Zugangebot auf der Strecke Itzehoe - Pinneberg verdichten.

■ Das baden-württembergische Verwaltungsgericht in Mannheim stellte in einem Urteil im März 1999 fest, daß Beschäftigte des Eisenbahn-Bundesamtes keinen Anspruch auf Freifahrt-Scheine der DBAG haben (Aktenzeichen: 4S 2596/96).

■ Auf Deutschlands Schienen wurden 1998 rund 3,9 Prozent weniger Güter befördert als 1997. Dadurch sanken auch die Einnahmen um 6,7 Prozent auf 6,5 Milliarden Mark. Die Eisenbahn-Gesellschaften transportierten 1998 insgesamt 308,6 Millionen Tonnen.

■ Das österreichische Verkehrsministerium bewilligte für verschiedene Bauvorhaben bei den österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) umgerechnet rund 1,15 Milliarden Mark. Da-



Foto: R. Albrecht

Nach einer Reparatur ihres Kessels absolvierte die 65 1049 am 24. Februar 1999 eine Probefahrt von Arnstadt nach Ilmenau und zurück. Dabei passierte sie mit Volldampf die Blockstelle Siegelbach.



Durch die Schneemassen des Erzgebirges kämpfte sich die 99 1561 am 21. Februar 1999 auf der Museumsbahn zwischen Schönheide und Stützengrün. Die Maschine wurde von der Döllnitzbahn angemietet.

Foto: M. Klaus

Schnellzuglok 01 1100

Zu Gast in Neumünster

■ Zu einer Kessel-Hauptuntersuchung weilt derzeit die 01 1100 im Dampfloswerk Meiningen. Die Arbeiten an der Maschine, die zwar Ende März noch nicht begonnen hatten, sollen aber bis Ende Mai 1999 abgeschlossen sein. Danach will man die Schnellzuglok bei verschiedenen Themenfahrten einsetzen, wie es seitens der DB Reise & Touristik hieß. Dabei wird der dreizylindrige Renner in diesem Jahr nicht in Nürnberg sondern von den Rendsburger Eisenbahnfreunden im ehemaligen Bw Neumünster betreut. Die geplante Aufarbeitung der ansonsten von Neumünster aus eingesetzten 042271 wurde seitens der DBAG erst einmal zurückgestellt.

Foto: H. Feil



In diesem Jahr wird die Schnellzuglok 01 1100 von den Rendsburger Eisenbahnfreunden betreut.

mit sollen unter anderem die Bahnhöfe Wien Mitte, Wien Nord und Linz erweitert sowie die Planungen für den Ausbau der Strecke Linz - Semeran finanziert werden.

■ Im Februar 1999 begann der 56 Millionen Mark teure Ausbau der Deisterbahn zwischen Egestorf und Lemmie (KBS 365) für den S-Bahnbetrieb im Großraum Hannover.

■ Der Heidelberger Stadtrat beschloß Ende Februar 1999 den Bau einer neuen Straßenbahnlinie von der Innenstadt nach Kirchheim. Die Entscheidung fiel mit 21 zu 19 Stimmen sehr knapp aus. Die Eröffnung der neuen Strecke ist für das Jahr 2002 geplant.

■ Im März 1999 stellte die DBAG ihre Pläne für den Verkehr zur Expo 2000 in Hannover vor. Während der Weltausstellung sollen zusätzlich zum vorhandenen Fuhrpark insgesamt 44 Loks, 88 Doppelstockwagen und 120 Reisezugwagen aus dem gesamten Bundesgebiet nach Hannover umgesetzt werden.

■ Zur Computermesse Cebit setzte die Üstra erstmals ihre neuen Stadtbahnwagen in Vierfachtraktion ein. Die Üstra erprobte gleichzeitig ihr für die Expo 2000 konzipiertes Liniennetz.

■ Ab Oktober 1999 will die Amtrak zwischen Boston, New York und Washington die ersten Hochgeschwindigkeits-Züge in den USA einsetzen. Mit den neuen Verbindungen werden die Fahrzeiten um rund eineinhalb

Stunden verkürzt. Die Fahrkarten sollen 30 Prozent billiger als die entsprechenden Flugtickets sein. Die Amtrak hofft, mit diesem Angebot Flug-Passagiere zurückzugewinnen.

■ Gut kalkuliert hat die Rhätische Bahn, denn ihr 19,5 Kilometer langer Vereina-Tunnel kostet rund sechs Millionen Schweizer Franken weniger, als errechnet. Der ursprüngliche Kostenvoranschlag sah 571 Millionen Franken vor. Mit dem Tunnel verkürzt sich die Fahrzeit von Chur ins Unterengadin um zwei Stunden.

■ Im Geschäftsjahr 1998 erwirtschaftete die britisch-französische Betreibergesellschaft des Eurotunnels unter dem Ärmelkanal einen Reingewinn von rund 64 Millionen Pfund. Der Umsatz stieg dabei auf rund 666 Millionen Pfund.

■ Die Unesco erklärte im Februar 1999 die Semmeringbahn als erste Eisenbahnstrecke zum Weltkulturerbe. Bereits 1923 stellte Österreich die 1854 eröffnete Bergbahn mit ihren 16 Tunneln und 16 Viadukten unter Denkmalschutz.

■ Am 2. März 1999 begannen in Calbe die Bauarbeiten für eine neue Brücke der Strecke Magdeburg - Halle (KBS 340) über die Saale. Die DBAG investiert rund 30 Millionen Mark in die zwei rund 400 Meter langen Brückenzüge. Täglich passieren rund 150 Züge das Bauwerk. Die Saale-Überquerung bei

Calbe wurde letztmalig 1959 gründlich instandgesetzt.

■ Bahnfahrten nach Weimar kosten nur noch die Hälfte. Mit dem WeimarTicket der DBAG kann man von allen deutschen Bahnhöfen - Mindestentfernung 100 Kilometer - in die diesjährige Kulturstadt Europas reisen. BahnCard-Besitzer bezahlen nur noch ein Viertel. Die Rückfahrt spendiert die Bahn AG aber nur bei der Vorlage einer entwerteten „weimar99card“, die zum ermäßigten Eintritt in Museen und Ausstellungen berechtigt. Das Angebot gilt für Kurzreisen von ein bis vier Tagen.

■ Mit der Überführung der 213337 zur Hauptuntersuchung in das Werk Stendal endete am 15. Februar 1999 der Einsatz der Steilstrecken-V100 in Thüringen. Alle zehn Maschinen gehören nun zum Bestand des Betriebshofs Karlsruhe, wo sie die Baureihe 212 ersetzen sollen.

■ Seit Ende Januar erhalten VT 798652 und 798653 sowie VS 998896 des „Ulmer Spatz“ im ehemaligen Bw Halberstadt eine Hauptuntersuchung. Die Arbeiten sollen bis Ende Mai abgeschlossen sein.

■ Der „Förderverein Dampflokomotive Weyhe“ erwarb die zuletzt in Schöneweide abgestellte 50 3562. Nach einer äußerlichen Aufarbeitung soll die Reko-50er als Denkmal in Kirchweyhe aufgestellt werden.

Fotos (2): J. Quellmalz

Mit 37 leeren vierachsigen O-Wagen dampfte am 11. März 1999 die umgebaute 528055 über die Thur-Brücke bei Eschikofen.



Vor dem Loki-Atelier in Winterthur gaben sich die Umbau-528055 und die 23058 der Eurovapor ein Stelldichein.

SLM Winterthur

Erste Probefahrten mit der Umbau-52

Die bei Winpro, der ehemaligen SLM Winterthur, auf Leichöl-Feuerung und Rollenlager umgebaute 528055 absolvierte am 11. März 1999 eine Lastprobefahrt auf der Hauptbahn zwischen Winterthur und Romanshorn. Bis Frauenfeld fuhr die Maschine Lz. Dort übernahm sie einen Güterzug, der aus 37 vierachsigen O-Wagen mit einem Gewicht von rund 820 Tonnen bestand. Tage zuvor hatte die Winpro ihre Umbau-Lok bereits auf einer Anschlußbahn in Frauenfeld getestet. Dabei mußte sie Güterzüge unterschiedlicher Länge über eine rund zwei Kilometer lange Strecke mit einer Steigung von 18 Promille schleppen. Gegen 9.15 Uhr setzte sich die umgebaute 528055 mit ihren Wagen in Bewegung. Über Eschikofen, Weinfeld, Sulgen und Amriswil ging es nach Romanshorn. Nachdem die Maschine ihren Zug in die Abstellgruppe des Bahnhofes gedrückt hatte, ergänzte sie im Depot Romanshorn ihren Wasservorrat. Zurück nach Winterthur ging es Tender voran, da das Verhalten bei Rückwärtsfahrt erprobt werden sollte. Den Reichsbahn-typischen Auspuffschlag hörte man allerdings nicht mehr. Durch die neue Saugzuganlage mit ihrem stark konischen Schornstein wird die Energie des Abdampfes weitgehend ausgenutzt. Als Folge entweicht der Abdampf sacht und leise. Nach der Ankuft in Winterthur rollte die blau-gelb-grau-rote 52er wieder zurück ins Werk. Nach Aussagen des Personals erreichte die Lok bei ihrer Probefahrt teilweise 80 km/h. Leistung und Laufverhalten waren zufriedenstellend. Für die nächsten Wochen plant die Winpro Meßfahrten mit der Umbau-528055, bei denen die Verbrauchs- und Emissionswerte ermittelt werden sollen. Der Leiter des Umbau-Projektes, Roger Waller, hofft mit diesen Ergebnissen, die größere Umweltfreundlichkeit und die kommerzielle Konkurrenzfähigkeit der Dampflok im Vergleich zu modernen Traktionsarten nachweisen zu können.

FRAGEZEICHEN

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



Foto: W. Pilkenrodt

Jubelstimmung herrschte am 1. Dezember 1868 in einem kleinen Ort im Südwesten des Harzes. Endlich fuhr der erste Zug aus Northheim ein. Am 1. August 1869 dampfte die Eisenbahn weiter in Richtung Osten. In den folgenden Jahren wuchs der Bahnhof dank mehrerer Zweigstrecken, unter anderem nach Siebental, St. Andreasberg und Bleicherode, zu einem wichtigen Eisenbahnknoten heran, der gut hundert Jahre später Scharen von Eisenbahnfreunden anziehen sollte. Kein Wunder: Täglich schleppten die 44er aus Ottbergen Transitgüterzüge heran. Da die 44er wegen ihrer Achslast nicht weiterfahren durften, übernahmen 50er des Bw Lehrte die Züge in Richtung DDR. Ab 1976 bespannten Dieselloks die Transitzüge, die bis 1990 dafür sorgten, daß täglich eine Rangierlok für den Ablaufbetrieb vorgehalten wurde. Nach der Elektrifizierung der Strecke Kassel – Hannover verlor der Bahnhof seine Bedeutung endgültig: Der Ferngüterverkehr im Süden des Harzes wurde 1994 eingestellt. Die letzten Züge galten bei Eisenbahnfans als sehr fotogen, setzte das Bw Nordhausen doch vor ihnen jeweils zwei V180 ein. Wie heißt die gesuchte Kleinstadt mit ihrem Fachwerkschloß aus dem Renaissance, und welchen Spitznamen trug die 44er?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Mai 1999 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-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 Schaller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Märzheft lauteten „Darmstadt-Ost“ und „Friedrich Witte“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Klaus Bieber, 64720 Michaelstadt; Bruno Durante, I-30026 Portogruaro (Venezia); Gerald Ehrlich, 47475 Kamp-Lintfort; Wolfgang Emmerich, 69245 Bammental; Rolf Erdmann, 67098 Bad Dürkheim; B. Ganzer, 79713 Bad Säckingen; Ernst Hagemann, 24107 Kiel; Klaus Heinzerling, 61440 Oberursel; Matthias Hess, 64372 Ober-Ramstadt; Theodor Horn, 65830 Kriftel; Jürgen Klems, 64720 Michaelstadt; Heinz Köhler, 63654 Büdingen; Hermann Kunkel, 01189 Dresden; Manfred Lemuth, 98639 Metzelfs; Petra Lohbrunner, 64385 Reichelsheim; Andreas Mampel, 64291 Darmstadt; Uwe Mühlreis, 01587 Riesa; Volker Oster, 63791 Karlstein; Florian Pötzelsberger, A-5110 Oberndorf; Thomas Volz, 68239 Mannheim.

Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser

Bundesbahn-V200 erworben

Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVW) kauften vom Förderverein Eisenbahnmuseum Kornwestheim die ehemalige 220053. Der Verein hatte die Ex-Bundesbahn-Lok erst Ende 1997 gemeinsam mit drei weiteren V200 von den Schweizerischen Bundesbahnen übernommen. Am 9. März 1999 holte eine EVW-Diesellok die 220053 ab und schleppte sie in die EVW-Werkstatt nach Zeven. Über die zukünftige Verwendung der Großdiesellok hieß es seitens des Unternehmens lediglich: „Kein Kommentar!“ Die EVW betreibt verschiedene Strecken zwischen Hamburg, Bremen und Bremerhaven.

Die V 169 ist wieder da

Die Bahngesellschaft Waldhof (BGW) holte Anfang 1999 die ehemalige 219001 wieder nach Deutschland zurück. Die Diesellok wird derzeit bei Gmeinder in Mosbach betriebsfähig aufgearbeitet. Allerdings wird die 660 kW starke Booster-Gasturbine nicht wieder eingebaut. Die BGW will die Maschine vor den Müllzügen auf der Relation Hildesheim – Krefeld einsetzen. Klöckner-Humboldt-Deutz lieferte 1965 die Gasturbinen-Lok, die auf der V 160 aufbaute, als V 169001 an die Deutsche Bundesbahn (DB). Mit der V 169 sammelte die DB Erfahrungen mit der Gasturbinen-Technik. Erst am 26. Januar 1978 wurde die Lok ausgemustert und im Ausbesserungswerk Bremen jahrelang abgestellt. Sieben Jahre später kaufte die italienische Gleisbaufirma Attilo Rossi die 219001.

Foto: J. Rech



Bei Gmeinder in Mosbach wird in diesen Wochen die ehemalige 219001, die jetzt der BGW gehört, instandgesetzt.

Noch einmal mit dem VT98

Auf der Ermstalbahn von Metzingen nach Bad Urach (KBS 763) wird es vom 30. Mai bis 25. Juli 1999 wieder einen Sonntagsverkehr geben. Das bestätigte die ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB). Dabei sollen „verschiedene Fahrzeugtypen“ zum Einsatz kommen, wie es weiter hieß. Auch die letzten Schienenbusse der Baureihe 798 des Bh Tübingen werden wieder durch das Ermstal knattern. Wer es genau wissen will, kann sich bei der RAB unter der Telefon-Nummer 0731/1550341 informieren. Inzwischen steht auch der 1. August 1999 als Termin für die Eröffnung der Ermstalbahn sowie der Amertalbahn Tübingen – Herrenberg definitiv fest. Wie die RAB mitteilte, werden beide Strecken durch vier durchgehende Zugpaare zwischen Bad Urach und Herrenberg miteinander verbunden.



Am 9. März 1999 stand 1040.012 mit dem Regionalzug 3788 in Hieflau Verschiebebahnhof.

Personenzüge für die 1040

Die Maschinen der Baureihe 1040 sind die ältesten elektrischen Lokomotiven, die die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) im Plandienst einsetzen. Seit Jahren befördern die Maschinen in erster Linie leichte Güterzüge. Reisezüge stehen schon jahrelang nicht mehr in den Umläufen der 1040. Doch im März 1999 durfte die 1040 wieder Personenzüge bespannen. Da den ÖBB betriebsfähige Triebwagen der Baureihe 4030 fehlten, kam als Ersatz die 1040 auf der Strecke Hieflau – Eisenerz zum Einsatz. Zum Fahrplanwechsel am 29. Mai 1999 wollen die ÖBB den Personenverkehr zwischen Hieflau und Eisenerz einstellen.

Machen Sie Ihr Hobby zum Beruf!

Der MODELLEISENBAHNER baut das Redaktionsteam aus und sucht deshalb zum nächstmöglichen Termin einen

Volontär

Verfügen Sie über fundierte Fachkenntnisse aus dem Eisenbahn-Bereich? Bringen Sie ausgeprägtes Schreibetalent ebenso wie Neugier und Engagement mit? Sind Sie mindestens 25 Jahre alt? Können Sie sich verständlich ausdrücken? Dann haben Sie sehr gute Chancen für diese Ausbildung zum Redakteur.

Redakteur

mit fundierter journalistischer Ausbildung, idealerweise mit Redaktions Erfahrung, Fachkompetenz im Bereich Vorbild und/oder Modell, Stilsicherheit und sauberer Recherche.

Der MODELLEISENBAHNER, Europas meistverkaufte Hobbyzeitschrift, bietet Ihnen eine Tätigkeit mit sehr guten Perspektiven. Bitte schicken Sie eine aussagekräftige Bewerbung mit Foto und eventuell Arbeitsproben an:

Redaktion MODELLEISENBAHNER,
z. Hd. H. Schöntag, MEB-Verlag GmbH, Biberacher Str.94,
88339 Bad Waldsee.

DGEG

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V.



Auch wir sind wieder in Dresden

wenn sich Eisenbahnfreunde aus Nah und Fern zum 8. Dampflokfest in der Stadt an der Elbe treffen. Wir erwarten Sie gern an unserem Informationsstand und halten dort Prospekte, eine Auswahl unserer Bücher und Brochüren sowie weitere Verkaufsangebote für Sie bereit. Selbstverständlich freuen wir uns aber auch über Anfragen, z.B. nach dem »Jahrbuch für Eisenbahngeschichte« Band 31/1999, den »Atlas der Eisenbahnknoten der Preuss. Staatsbahn« oder nach allgemeinen Informationen über die vielseitige Arbeit der DGEG.

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V.

Geschäftsstelle - Kleinsorgenring 14 (Q) - D-59457 Werl

Tel.: (0 29 22) 8 49 70

Fax: (0 29 22) 8 49 27

E-Post: dgeg@aol.com

http://www.dgeg.de.

DGEG - wir sind für Sie da.

Schatten der Eisenbahngeschichte

Unsere Standardwerke zur Eisenbahnunfallforschung und -Analyse mit Dokumentation von Unglücken der Vergangenheit und Gegenwart durchleuchten auch Umfeld und verkehrspolitische Hintergründe! Pressestimmen: „... keine Sensationsmache...“, „...informativ und lehrreich...“

☞ Zuletzt erschienen **Band 4: Eine Katastrophen-'Bilanz'** der deutschen Reichs- und Bundesbahn mit der Rolle der Politiker einst und heute einschließlich Protokollen; außerdem Ergänzungen und Fortführung der **Chronik bis 1997**. 240 S., über 100 Abb., DM 44,-

☞ In Vorbereitung zum Erscheinen nach Abschluß der Eschede-Ermittlungen: **Band 5: Eschede als Menetekel** - die Sicherheitskrise der DB AG, Chronik-Fortführung, die Flankenfahrt, Großheringen am 24.12.1935 aufgrund der Gerichtsakten präzise und detailliert mit Abb.

Prospekt kostenlos: **Ritzau KG - Verlag Zeit und Eisenbahn**
Landsberger Str. 24 - 86932 Pürgen - Tel.: 08196/252 - Fax: -1240



Buckower Kleinbahn

Verein kaufte Triebwagen

■ Der Eisenbahnverein Märkische Schweiz e.V. erwarb die drei elektrischen Triebwagen 479601, 602 und 603 sowie die drei dazugehörigen Beiwagen 879601, 602 und 603. Die Fahrzeuge waren auf der ehemaligen Buckower Kleinbahn, der Strecke Müncheberg – Buckow, bis zur Einstellung des elektrischen Zugbetriebes am 22. Mai 1993 im Einsatz. Die 1930 von der Hannoverschen Waggonfabrik AG (HAWA) gelieferten Trieb- und Beiwagen wurden Anfang der 80er Jahre im Rahmen einer Rekonstruktion im Raw Berlin-Schöneweide neu aufgebaut. Der Verein will den ET479601 und den Beiwagen 879601 in der S-Bahn-Werkstatt in Schöneweide hauptuntersuchen lassen.

Foto: H. Feil



Als im März 1993 der 479603 durch die Märkische Schweiz bei Buckow rumpelte, gehörte er noch der Reichsbahn.

Museumsbahn Hoorn – Medemblik

V22B für Sonderzüge

■ Die niederländische Museumsbahn Hoorn – Medemblik setzt seit einigen Wochen eine Diesellok der Baureihe V22B ein, die aus Halle/Saale stammt. Unter der Fabrik-Nummer 262555 lieferte der Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg die zweiachsige Diesellok 1975 an den VEB Anschlußbahngemeinschaft Vorfertigung Halle/Saale, wo die Lok als V2 fuhr. Nach der Auflösung der Anschlußbahngemeinschaft kaufte ein Schrotthändler aus Amsterdam die Maschine. Die Museumsbahn erwarb die defekte Lok als Ersatz für ihre bei einem Unfall schwer beschädigte Lok 35. Mit Hilfe der MaLoWa aus Klostermansfeld konnten die Eisenbahnfreunde die V22B wieder betriebsfähig aufarbeiten. Für den Einsatz auf der Museumsbahn wurde die Diesellok mit einem zusätzlichen Mittelpuffer, doppelten Schraubenkuppungen und speziellen Bremsschläuchen ausgerüstet. Weiterhin erhielt die auf den Namen „Griezel“, in Deutsch „Grusel“, getaufte Maschine einen dunkelgrünen Anstrich und kleinere Lampen.

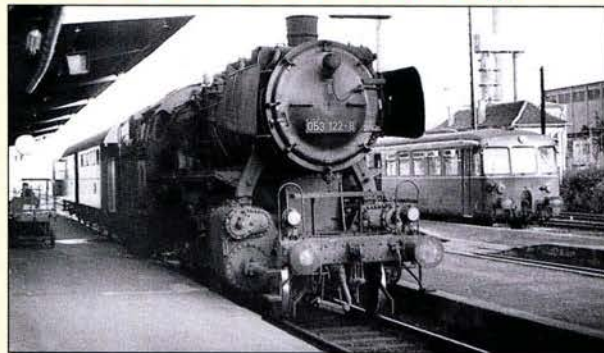
Foto: R. Korthof



Als „Griezel“ steht eine ehemalige V22B bei der niederländischen Museumsbahn Hoorn – Medemblik im Einsatz.

ZEITREISE

Der Bahnhof Warburg



Mit zwei Umbau-Dreiachsern am Haken wartete die 053 122 am 6. Oktober 1969 auf der Südseite des Bahnhofs Warburg auf das Abfahrtsignal.

Vor fast 150 Jahren erreichte die Eisenbahn aus Richtung Kassel das nordwestlich gelegene Eggegebirge. Nachdem am 6. Februar 1851 das rund 4,5 Kilometer lange Teilstück Warburg – Hauda eröffnet worden war, konnten auch die Einwohner der Kleinstadt Warburg per Bahn nach Kassel reisen. Gut zwei Jahre später, am 21. Juni 1853, ging die 54,5 Kilometer lange Strecke Warburg – Altenbeken – Paderborn der „Königlich Westphälischen Eisenbahn“ in Betrieb. In der Folgezeit mauserte sich der kleine Ort mit seinem Inselbahnhof zu einem bedeutenden Bahnknoten. Mit der Aufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke nach Scherfede am 10. Februar 1873 entstand ein Anschluß nach Brilon und Hagen über die Obere Ruhrtalbahn. Als letzte Strecke eröffnete die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung am 1. Mai 1890 die Verbindung Warburg – Arolsen. Im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke von Kassel nach Paderborn verlegte die Deutsche Bundesbahn 1970 den gesamten Zugverkehr auf die Nordseite des Inselbahnhofes. Die nicht mehr benötigten Anlagen auf der Südseite wurden geräumt und zu einem Busbahnhof umgebaut. Auch die Zuckerfabrik Warburg ist schon längst Geschichte. Bis 1979 rangierte hier eine preußische T3, die die Fabrik 1930 von der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn übernommen hatte. Heute gehört die 1898 gebaute Maschine dem Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde.



Fotos (2): Jonas

Wo vor 30 Jahren noch Züge endeten und begannen, halten heute Busse. Große Teile des Warburger Bahnhofs werden anderweitig genutzt.