

Modell Eisen Bahner

DM 4,- SFr 4,- hfl 5,- öS 30,- dkr 21,-
Dezember 12/1994

E13411E



DEZEMBER 1994

Pikos 82 in H0

Der Schichtwechsel

Schaufenster

Über 40

Neuheiten



**Abenteuer Eisenbahn
Auf Lenins Spuren**

Modell der Zukunft

Die Zweisystem-Stadtbahn

Werkstatt

**IC-Wagen auf der Nebenbahn
Väterchen Frost im Maßstab 1 : 87
H0e-Schneepflug aus dem Erzgebirge**

Die Sonneberger Bullen

Feuer und Flamme

**Baureihe 95 am
Rennsteig**

Erster Messebericht

Was gab es in Köln?

Test: 96 von Märklin

Bayerischer Brummer



Alle Viere.

Zwei berühmte vierachsige Rangierlokomotiven als traumhafte Albatros-Modelle.



Die Abbildungen zeigen Vorschien-Modelle.

92 319

Bis Mitte der sechziger war die von der Badischen Staatsbahn als Baureihe Xb entworfene 92.3 bei der DB im Einsatz. 92 319 wurde als letzte Lok 1966 beim Bw Radolfzell ausgemustert. Auf Ihrer HO-Anlage der Epoche III übernimmt das neue Albatros-Modell problemlos alle Rangieraufgaben. Oder Sie stellen unser Metallmodell als Schmuckstück in die Vitrine. Vorbestellpreis bis 31.1.95: **DM 1.095,-** (später DM 1.195,-).



81 001

Die Einheitsdampfloks der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sollten alte Länderbahnarten ablösen. Von der Baureihe 81, dieser wuchtigen Rangierlok, wurden aber nur zehn Exemplare gebaut, die als Splittergattung schon in den fünfziger Jahren wieder ausgemustert wurde. Das neue Albatros-Modell ist in allen Details nachgebildet und natürlich funktionstüchtig. Vorbestellpreis bis 31.1.95: **DM 1.095,-** (später DM 1.195,-).

Beide Loks im Doppelpack: DM 1.995,-

Versandkosten pro Bestellung: DM 25,-.

Auslieferung der Modelle: März 1995.

Albatros-Modelle bieten:

- Komplette Ausführung in Metall
- Feinste, originalgetreue Detaillierung
- Aufwendige Lackierung
- Robuste Bauweise
- SB-Faulhaber-Antrieb mit Schwungmasse
- Funktionsgarantie



Modellträume in Metall

Ihre Bestelldressde:

Albatros

Postfach 12 03 • D-87572 Kaufbeuren

Telefon 0 83 41 / 7 34 10

Telefax 0 83 41 / 7 34 72

Händleranfragen willkommen!

Kauf ohne Risiko! Jede Lok wird vor Verlassen des Werks auf einwandfreie Funktion geprüft. Sollten dennoch Mängel auftreten: Wir gewähren ein Umtauschrecht innerhalb 30 Tagen! Sorgfältig verpackt werden die wertvollen Modelle per UPS-Nachnahme verschickt. Vorauszahlung per Scheck ist möglich.

Mischkalkulation

Bei der Baureihe 82 ließ die Deutsche Bundesbahn verschiedene Mischvorwärmer-Bauarten testen. Das neue H0-Modell von Piko mußte den Test auf der Redaktionsanlage überstehen. **Seite 66**



Neurote Idylle

IC-Wagen mit einer neuroten V 100: Das gibt es auch heute noch auf DB-Nebenbahnen wie der fränkischen Strecke Coburg – Rodach. Für den Modellbahner bietet sie viele Anregungen. **Seite 82**

Flammenwerfer

Die ölgefeuerten 95er spien Feuer und Flammen, wenn der Heizer die Rohre im Kessel schnell genug reinigte. Bilder davon sind selten, denn die Flamme hielt sich nur Sekunden. **Seite 10**



Expansionsdrang

Mit dem Einsatz von Stadtbahnwagen auf DB-Gleisen macht die Karlsruher AVG schon seit Jahren Furore. Jetzt soll das erfolgreiche Konzept bis ins Hohenlohische ausgedehnt werden. **Seite 16**

Rote Sterne

Nicht nur eine Beutelok der einstigen Reichsbahn-Baureihe 52 trat während einer Winterreise durch die Ukraine mit dem früher üblichen roten Stern auf der Rauchkammertür auf. **Seite 28**



TITELTHEMA

Feuer und Flamme

Die Baureihe 95 war ebenso legendär wie die Flammen, die sie ausstieß

10

DREHSCHIBE

Namen + Nachrichten

4

Systemwechsel

In Karlsruhe fährt die Straßenbahn auch auf den Gleisen der DB

16

Totalschaden

Der Brandschaden in Wilhelmsburg

27

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Eilzuschlag

Bahn-Pleiten, Pech und Pannen

20

Nordlicht

Serie: Vergessene Schmalspurbahnen der DDR – die Franzburger Kreisbahn

34

Der Notdurft halt

Die Bahn und spezielle Bedürfnisse

51

ABENTEUER EISENBahn

Das Veteranentreffen

Faszinierende Reise durch die Ukraine

28

WERKSTATT

Fröhliche Eiszeit

Winter auf der Modellbahn

56

Räumkommando

H0e-Modell eines Schneeflugs von Spieth

58

Minimalprogramm

Ein 0,2 Quadratmeter kleine Anlage

60

Traktionswandel

Das Diesel-Bw von Thomas Kreitmair

78

TEST

Doppelt gemoppelt

Große Mallet-Lok von Märklin

62

Schichtwechsel

Pikos Dampflok 82

66

SZENE

Das Millionending

Märklin-Produktion in Sonneberg

52

Neuheiten

72

Namen + Nachrichten

77

Rhein-Gewinn

Erster Messebericht Köln

80

Grenzsituation

Die Nebenbahn Coburg – Rodach in Epoche V

82

INHALT

STANDPUNKT

5

FRAGEZEICHEN

6

IMPRESSUM

8

TOP + FLOP

9

LESERBEFRAGUNG

25

GÜTERBAHNHOF

38

BAHNPOST

61

TREFFPUNKTE

70

VORSCHAU

86

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



Innovative Bahnangebote

Kahlschlagsanierung

■ Die DB AG beginnt, ihre neu gewonnene unternehmerische Freiheit auch im Güterverkehr zu nutzen. Der seit Jahren anhaltende Rückzug der Güterbahn aus der Fläche wurde zum internen Fahrplanwechsel am 25. September bundesweit wesentlich beschleunigt. Alleine in Bayern reduzierte die Bahn ihre Güterverkehrsstrecken um 200 Kilometer. Besonders betroffen war der nördliche Teil Bayerns, wo noch eine stattliche Zahl reiner Güterlinien existierte. Beispielsweise wurde der Frankenwald mit einem Schlag weitgehend vom Güterverkehr abgehängt: Der Betrieb auf den Güterstrecken nach Nordhalben, Weißenbrunn, Helmbrechts, Schwarzenbach am Wald und Bad Steben wurde eingestellt. Hintergrund für diese Aktion ist einerseits das Mißverhältnis zwischen den Kosten und dem Ertrag im Güterverkehr, andererseits ein sogenanntes Pilotprojekt der DB AG. In diesem Projekt soll getestet werden, inwieweit auch Massengüter, im Frankenwald vor allem Holz und Steine, im gebrochenen Verkehr auf Schiene und Straße befördert werden können. Seit Oktober er-



Grimm

Die letzten Güterwagen für Bayreuth-Altstadt.

reichen zum Beispiel die Kalksteinlieferungen aus Tschechien die Weißkalkwerke bei Schwarzenbach am Wald nicht mehr direkt auf der Schiene, sondern die DB setzt ab Hof einen Lkw ein. Die Bahn verspricht sich davon eine gleiche Bedienungsqualität und gesenkte Kosten. Diese Rechnung hat die DB allerdings ohne Kunden und das Lkw-Gewerbe gemacht, ganz zu schweigen vom Umweltschutz. Verschiedene Verfrachter lassen nun ihre tschechischen Produkte nicht mehr nach Deutschland fahren, sondern nur noch bis zum Grenzbahnhof, wo ein tschechischer Spediteur die Ladung übernimmt und sie auf der Straße zum deutschen Kunden bringt. Und die DB schaut ganz in die Röhre.

Von Haus zu Haus

Reisegepäck per Kurier

■ Seit November bietet die DB zusammen mit der EMS Kurierpost GmbH, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bundespost Postdienst, den KurierGepäck-Service an. Das Gepäck soll künftig immer von Haus zu Haus und nicht mehr von Bahnhof zu Bahnhof befördert werden. Für den Gepäck-Service ist die einheitliche Rufnummer 0180-3320520 geschaltet. Am Telefon kann der Abholtermin für das Gepäck vereinbart werden und zugleich hat der Kunde die Möglichkeit, den Fahrschein sowie einen Sitzplatz zu bestellen. Der Kurier bringt den Fahrausweis und die Platzreservierung gleich mit an die Haustür. Normalgepäck bis 30 kg kostet einheitlich 28 Mark, Sondergepäck bis 30 kg (zum Beispiel Kinderwagen und Fahrräder) kostet generell 46 Mark. Die aufgegebenen Stücke werden - so verspricht es die Bahn - schon am Vormittag des nächsten Tages zugestellt. Ist der Kurierservice mehr als 30 Minuten zu früh oder zu spät bei der Zustelladresse, wird der Transportpreis erstattet.

Spurwechsel

Miamara entgleist in Hockeroda

■ Am 20. August entgleiste der EuroCity „Miamara“ auf seiner Fahrt von Leipzig nach Villach in der Einfahrt des Bahnhofs Hockeroda. Eine Person wurde verletzt. Ein Umlenkrollkasten des Weichenantriebs hatte sich durch Bauarbeiten im Nachbargleis gesenkt. Durch die baustellenbedingte Höchstgeschwindigkeit von nur 40 km/h passierte nichts Schlimmeres.

Nachahmenswert

Porsche mit Bahncard

■ Von Porsche und der Deutschen Bahn AG stammt eine neue Idee, die Verkehrsprobleme mildern soll. Beim Porsche-Zentrum in Kassel erhalten Käufer eines Wagens eine Bahncard erster Klasse als besondere Serviceleistung. Porsche will den Verkehr auf Straße und Schiene zusammenführen. Die Stillstandszeiten des Autos können genutzt werden: Während der Autobesitzer mit dem Zug fährt, wartet das Autohaus den Sportwagen. Das Porsche-Zentrum bringt das vor dem Bahnhof geparkte noble Auto zur Werkstatt und wieder zum Bahnhof zurück.



Schmidt

Lokparade von Taigatrommeln in Chemnitz

109 und 220

Karriereknick

■ Für die Baureihen 109 und 220, ehemals E 11 und V 200 der Deutschen Reichsbahn, weisen die letzten Weichen in Richtung Abstellgleis. Von der 109 stehen noch vier Lokomotiven beim Bh Halle P in Reserve. Ein Einsatzkonzept gibt es nicht. Bei einem Gesamtbestand von zehn Lokomotiven der Baureihe 220 werden allenfalls noch zwei Maschinen vom Bh Leipzig-Wahren vor Arbeitszügen verwendet. Dresden hat eine 220-Reserve für den Ablaufbetrieb im Rangierbahnhof.



Albrecht

Zwischen den Gleisen von Hockeroda: 232 028 des Betriebshofs Leipzig-Süd.



Kruppter

212 243 und 212 040 waren sich am 31. Juli bei einem Bauzugeinsatz in der Nähe von Höfingen an der Strecke Zuffenhausen – Weil der Stadt im Weg.

Fehlfarben

234 in Sonderlackierung

■ Ganz neue Wege im Design schlägt das Werk Cottbus ein. Die 234 304 erhielt RegionalBahn-Farben: Rahmen schwarz, Fensterband grün; der Zierstreifen ist passend zu den Doppelstockwagen türkis. Die DB will die Maschine zwischen Nauen und Potsdam einsetzen.



Kuhn

Talgo auf der Straße

Fahr lieber mit der Bundesbahn

■ Die Talgo-Wagen für die DB haben während der Endmontage Transportprobleme ausgelöst: Sie mußten kurioserweise von DUEWAG in Krefeld bis Bayern auf der Straße transportiert werden. Technische Gründe und Termingründe waren der Grund. Wegen ihrer Höhe hätten die Fahrzeuge auf Niederflurwagen verladen werden müssen – die DB konnte diese Spezialfahrzeuge aber nicht zum gewünschten Zeitpunkt zusichern.

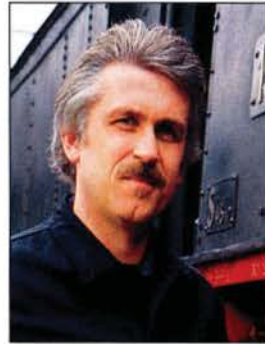


Weigel

Güter gehören auf die Bahn, nur nicht die eigenen. Talgo-Verladung bei DUEWAG.

Auf den Kopf gestellt

Im vorigen Heft wurden ein paar Dinge auf den Kopf gestellt: Zum Beispiel 03 001, deren Feuer der Schwerkraft zum Trotz aus dem Aschkasten nach oben fiel. Auch sonst wies unsere November-Ausgabe ein paar Unstimmigkeiten auf – an zwei Stellen fehlten die Rubrikenköpfe, eine Zwischenzeile war verunglückt, eine Dachzeile schwarz gedruckt. Ich entschuldige mich dafür, wengleich ein Lokomotivmeister noch selten vom Eisenbahnhimmel fiel. Gefreut habe ich mich über die zahllosen, engagierten Briefe, Telefaxe und Anrufe. 95 Prozent davon äußerten sich sehr positiv zur neuen Optik, fast allen gefiel die Titelseite, ausnahmslos alle freuten sich über den erweiterten Umfang. Eine kleine Auswahl der Reaktionen haben wir auf Seite 61 abgedruckt. Die Erwartungen des Redaktionsteams geradezu auf den Kopf stellten die Reaktionen der Leser aus den neuen Bundesländern. Die harsche Kritik von Detlef Scheibe aus Oschatz war die Ausnahme: Er sprach mir als „Wessi“ grundsätzlich die Fähigkeit ab, die Bedürfnisse der Eisenbahnfreunde in den neuen Bundesländern beurteilen zu können. Ansonsten gab es aus dem Stammgebiet des MODELLEISENBÄHNER teilweise sogar überschwengliche Kommentare. „Ich möchte dem Redaktionsteam zur gelungenen Ausgabe des Heftes 11/94 ganz herzlich gratulieren. Macht weiter so!!“, schrieb zum Beispiel Hans Galistel, Lokführer aus Radeburg, der durch sein jahrzehntelanges Engagement für die Eisenbahn bekannt ist. Ein herzliches Dankeschön der gesamten Redaktionsmannschaft für solche ermunternden Worte. Ein paar richtig böse Briefe in Sachen „schlimme Wessis aus Stuttgart“ kamen kurioserweise aus dem Westen. Ist das nicht wieder ein Signal, daß Konflikte herbeigeredet werden? Der MODELLEISENBÄHNER ist eine Zeitschrift für alle Eisenbahnfreunde. Ich habe weder vor noch nach der Wende Unterschiede zwischen Ost und West gemacht – ein gemeinsames Hobby sollte Grenzen überwinden, nicht welche setzen. Und ich finde es gut, daß die „Wessis“ jetzt endlich die Eisenbahngeschichte, die hervorragend gepflegten Dampflok- oder die mit viel Schweiß erhaltenen Schmalspurbahnen der Reichsbahn kennenlernen dürfen, ebenso wie die „Ossis“ seither die faszinierenden Eisenbahnen außerhalb ihres Landes erleben können. Für das Redaktionsteam einschließlich der vielen freien Mitarbeiter aus Ost und West wird ab jetzt nur ein Ziel gelten: Wir bemühen uns, Ihnen jeden Monat Ihren MODELLEISENBÄHNER in der bestmöglichen Qualität zu liefern. Dafür bitte ich Sie um Ihre aktive Mitarbeit, um Ihre Kritik – aber auch um Ihr Vertrauen.



Wolfgang Schumacher

Spritzzüge

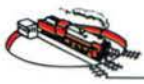
Verkrautete Bahn

■ Die DB AG setzt zur chemischen Unkrautbekämpfung über Privatfirmen spezielle Spritzzüge ein, die jede Bahnstrecke einmal im Jahr befahren. Am 11. August war die Strecke Ebersberg – Wasserburg an der Reihe.



Bendrien

Der spezielle Spritzzug bei Forsting.



75 1118 unterwegs

Dampfwandern im Donautal



Ein seltener Anblick: die badi-sche 75 1118 im idyllisch gelegenen Bahnhof Hausen im Tal. Motz

Der Stuttgarter Eisenbahnclub Adler führte am 25. September einen Sonderzug von Stuttgart über Ulm nach Tuttlingen. Für den Abschnitt Stuttgart - Ulm fiel 01 1066 kurzfristig wegen Injektorschaden aus. Eine 140 führte den Sonderzug bis Ulm. Schon in Geislingen wurde 75 1118 der Ulmer Eisenbahnfreunde beigestellt, die den Zug durch das Donautal von Ulm nach Tuttlingen und zurück beförderte.

Industriedenkmal

Zuckerfabrik Oldisleben

Mit einem einzigartigen Industriedenkmal wartet der Ort Oldisleben in der Nähe des Kyffhäusers auf. In Oldisleben steht die letzte europäische Zuckerfabrik, die bis zur Wende in der DDR mit Dampfmaschinen, Diffusionsapparaten und anderen historischen Gerätschaften gearbeitet hat. Die Fabrik soll ein Indu-

striemuseum werden. Auf dem Werksgelände finden sich verschiedene Güterwagen, die für den Zuckertransport typisch waren, ferner die 1985 in Meiningen gebaute Dampfspeicherlok der Zuckerfabrik Walschleben und eine 1957 in Babelsberg gebaute Rangierdiesellok, Typ N4B, der Zuckerfabrik Vitzenburg.

Ein kaum zehn Jahre
altes Museumsstück:
die Dampfspeicherlok



Seidel

99 715 wird in Nossen
auf einen Transport-
wagen verladen

Vor der Ausbesserung

99 715 am Haken

99 715 stand von 1974 bis 1992 als Denkmallok vor dem Ausstellungszug in Radebeul-Ost, bis sie von der „Gesellschaft IG Lok 99 715“ erworben wurde. In Radebeul diente sie als Ersatzteilerspender für die betriebsfähige Schwestermaschine 99 713. Inzwischen steht die Nachbau-VIK im schmalspurigen Ausbesserungsstand des Betriebshofs Nossen.



Wunderwald

Bahn AG und OHE

Gemeinsam geht es besser

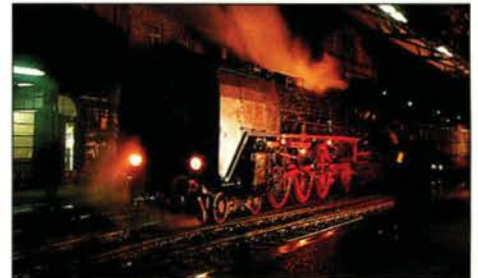
Die Osthannoversche Eisenbahn AG (OHE) und der Regionalbereich Ladungsverkehr der DB AG wollen zusammenarbeiten. DB und OHE sammeln, rangieren und verteilen die Güterwagen im Raum Celle gemeinsam. Personal und Lokomotiven können dadurch kostengünstiger eingesetzt werden. Darüber hinaus führt die OHE die Güterzüge auf den DB-Strecken Wieren - Warenholz, Soltau - Visselhövede, Soltau - Dorfmark in eigener Zuständigkeit sowie auf der Strecke Soltau - Schwarmstedt im Auftrag der Bahn AG.



FRAGE

ZEICHEN

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



03 001 kam nur außerplanmäßig in diesen Bahnhof, der heute in einem Dreiländereck im Osten unserer Republik liegt. Hier war einst die Welt zu Ende. Zumindest sprach der DDR-Volksmund derartig abschätzig über eine schöne alte Stadt, deren Bahnhof vor dem Ersten Weltkrieg sogar durchgehende Schnellzüge ins Böhmisches abfertigte. Hier begann bis 1945 die einzige grenzüberschreitende Schmalspurstrecke der Reichsbahn, die Kleinbahn mußte sich dann aber mit der Erschließung des nahegelegenen „Gebirges“ begnügen. Zu DDR-Zeiten wurden neben den Reichsbahnanlagen robuste Klein-Lkw gebaut, daneben spielte die Textilindustrie eine große Rolle. Noch 1990 beschäftigte dieser Bahnhof mehrere hundert Mitarbeiter, heute ist er nur noch Außenstelle. Der letzte Vorstand hieß so wie jener berühmte Gesellschaftskritiker, dessen Lehren die DDR getragen haben und nach dessen Namen sogar eine Stadt benannt wurde. Wie heißt der ehemalige Vorstand und in welcher Stadt liegt sein früheres Betätigungsfeld?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Dezember 1994 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.



Daur

Die Trümmerbahnloks 2023 und 2021 der SSB.

Neu im Straßenbahnmuseum

Stuttgarter Trümmer-Lok

Die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) hat dem Museumsverein Stuttgarter Historische Straßenbahnen die 1947 von der Maschinenfabrik Esslingen und BBC gebaute elektrische Meterspurlok 2023 übergeben. Die Maschine entstammt einer Serie von zwölf baugleichen Stuttgarter Trümmerloks. Die SSB übernahmen sechs dieser Lokomotiven, die letzte beendete erst 1994 ihre Bauzugeinsätze.



Benz

Plandampf mit 41 1150 zwischen Ulm und Mergelstetten

Plandampf im Süden

41 1150 vor Kohlezug

Ein Zementwerk in Mergelstetten bei Heidenheim empfängt jede Woche mehrere Kohlezüge mit bis zu 1800 Tonnen Gesamtlast. Am 14. Oktober brachte 41 1150 die Taigatrommel 220 281 von

Nördlingen zu ihrem neuen Domizil in Heidenheim. Am nächsten Tag beförderte das aus Halle/Saale angereiste Lokpersonal mit 41 1150 einen 1730-Tonnen-Zug mit 88 Achsen von Ulm nach Mergelstetten. Der Brenzbahn-Museumsverein sieht in der Fahrt den Auftakt zu einer neuen Veranstaltungsform im Süden.

Wir erweitern die Redaktion und suchen einen Redakteur

mit journalistischer Ausbildung, Berufserfahrung und einschlägigem Eisenbahn-Know-how, sowie einen

Volontär

der eine zweijährige Ausbildung zum Redakteur absolvieren und sein Hobby mit einem interessanten Beruf verbinden will.

Schicken Sie bitte Ihre aussagefähige Bewerbung an die Chefredaktion MODELLEISENBÄHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Wir freuen uns auf Sie.

Aus der Traum

Ende des Eisenbahnmuseums Brühl

Ab 1987 schuf der Förderkreis Eisenbahngeschichte Brühl e.V. auf dem Gelände einer Zuckerfabrik ein regionales Verkehrsmuseum. Jetzt wurde das Grundstück verkauft, es sollen Wohnungen und Gewerbeeinheiten entstehen. Ein Ersatzgelände war nicht zu erhalten, der Verein gab alle Fahrzeuge ab – entweder an andere Vereine oder an Schrotthändler. In den Schrott wanderte auch das Kernstück der Sammlung, der 1950 bei Westwaggon in Köln-Deutz gebaute Elektrotriebwagen ET 47 a/b der Köln-Bonner-Eisenbahn.

TV



TIPS

■ „Eisenbahn-Romantik“ am Donnerstag um 18.50 Uhr in S 3 (nicht über Astra-Satellit):

- 24.11. Schienenbus
- 01.12. Bahn-Nostalgie
- 08.12. Nikolausdampf
- 15.12. Winter im Erzgebirge
- 22.12. Weihnachts-Wunschsendung I
- 29.12. Weihnachts-Wunschsendung II

■ „Eisenbahn-Romantik“ in S 3 (über Astra-Satellit)

- Samstag, 26. November:
 - 10.00 Uhr 100 Jahre Schafbergbahn
 - 10.30 Uhr Schienenbus
- Samstag, 3. Dezember:
 - 10.00 Uhr Die Bagdadbahn
 - 10.30 Uhr Bahn-Nostalgie

EISENBAHN VIDEO

Qualitäts-Videofilme aus der Welt der Eisenbahn

VIDEO

Die ganze Welt der Eisenbahn auf Video

Fordern Sie bitte noch heute unseren ausführlichen Gratiskatalog an und wählen Sie selbst!



IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 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

REDAKTION
Thomas Hornung
Bernhard Hümmelchen
Uwe Lechner
Andreas M. Rantzsch
Jens Tauscher

DTP-Programmierung
Uwe-M. Jantke

LESER-SERVICE
Annette Eidner

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Daniel Wietlisbach

ANZEIGENLEITUNG
Klaus Schachenmayer
Telefon (07 11) 2 10 80 81

REDAKTIONSANSCHRIFT
Modelleisenbahner, Postfach 10 37 43
70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 78
Telefax (07 11) 2 36 04 15

FREIE MITARBEITER
J. H. Broers, Klaus Büniger, Georg Kerber, Stefan Klingmann, Peter Willen, Klaus Reichenbach, 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 4,-
Jahres-Abonnement Inland: DM 48,-
Jahres-Abonnement Ausland: DM 60,-
Luftpostpreise 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: Hypo-Bank 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.



5047 im Hätetest

Jenbacher in Slowenien

Ein ÖBB-Dieseltriebwagen der Reihe 5047, hergestellt von der Jenbacher Transportsysteme AG, legte bei den Slowenischen Eisenbahnen 5 000 Kilometer im Testbetrieb zurück. Temperaturen bis 40 Grad, 6,5 Kilometer lange Tunnels, Steigungen und Gefälle bis 25 Promille forderten den Triebwagen hart. Die technischen Tests verliefen gut. 720 befragte Reisende sprachen sich über den Komfort positiv aus. Die Slowenen denken an den Kauf von 45 neuen Triebwagen, um die „Gomulka-Garnituren“ abzulösen. Falls Kredite fließen, könnten die vierachsigen Jenbacher Triebwagen zum Zuge kommen, von denen bei den ÖBB schon 100 Fahrzeuge im Einsatz sind.



Wenn die Europabank Kredite zahlt, könnten bald Jenbacher Triebwagen in Slowenien fahren.

Veteranentreffen

Oldtimer in der Schweiz

Auch in diesem Sommer konnte die Bern-Lötschberg-Simplon-Eisenbahn (BLS) auf ihre betagten Rangierloks des Typs Ce 4/4 nicht verzichten. Die Lokomotiven waren 1920 als Ce 4/6 gebaut worden. Von ehemals 17 Maschinen sind heute noch die 311, 313, 315 und 316 im Bestand.



FO-HGe 4/4 I in Grenchens.

Die Einsätze der HGe 4/4 I sind auf der schmalspurigen Brünigbahn der SBB selten geworden. Zwei dieser Maschinen wurden von der SBB 1954 beschafft, um die Gepäcktriebwagen Deh 4/6 zu entlasten. Mit einer Motorleistung von insgesamt 1600 kW waren die HGe 4/4 I 1991 und 1992 seinerzeit die stärksten Zahnrad-Fahrzeuge der Welt. Vom Personal erhielten sie deshalb den Spitznamen „Muni“ (Stier).

In den verkehrsstarken Wochen der Wintersaison werden die Furka-Oberalp-Loks der Reihe HGe 4/4 I voraussichtlich wieder Gepäckzüge von Brig nach Betten und ins Obergoms befördern.



SBB-HGe 4/4 I 1992 am Brünig.

Geschäftsbericht

Niederländische Staatsbahnen 1993

Das Eisenbahnnetz der Niederländischen Staatsbahn ist 1993 von 2 753 auf 2 757 km gewachsen. 229 km werden nur noch von Güterzügen befahren. 1983 hatten die NS ein Streckennetz von 2 850 km, davon 312 km für den Güterverkehr. Während die Mitarbeiter noch vor wenigen Jahren Belohnungen erhielten, wenn sie neue Mitarbeiter warben, soll der heutige Personalbestand von 27 914 Beschäftigten binnen fünf Jahren um 4 800 vermindert werden.

Geplatzt

Geschäft mit Belgien

Die Niederländischen Staatsbahnen haben zu viel Rollmaterial. Nun mußte die Hoffnung, 96 Reisezugwagen an Belgien zu vermieten, aufgegeben werden. Die SNCB haben stattdessen aus Frankreich 85 gebrauchte Reisezugwagen gekauft.

RhB-Krokodile

Ende der Planeinsätze

Die zwischen 1921 und 1929 gebauten, 790 kW starken und immerhin 55 km/h schnellen Krokodile Ge 6/6 I der Rhätischen Bahn werden ab sofort nicht mehr planmäßig eingesetzt. Die noch vorhandenen Maschinen mit den Nummern 411 bis 415 stehen aber weiterhin für Reserveeinsätze bereit.



Die zur Zeit wohl beliebtesten Schweizer Lokomotiven gehen in Reserve: die Krokodile der Rhätischen Bahn.

TEE-Classics

Verein für Nobelzüge

Am 26. März wurde in Zürich der Verein TEE-Classics gegründet. Er hat sich das Ziel gesetzt, die Ära der TransEuropExpress-Züge lebendig zu erhalten. Es geht darum, die imposanten Diesel-Triebzüge der Serie RAm TEE I und die eleganten Viersystemzüge der Serie RAe TEE II zu erhalten und zu betreiben. Der grenzüberschreitenden Idee des TransEurop-Verkehrs verpflichtet, will sich der Verein TEE-Classics ebenfalls international ausrichten. Infos sind erhältlich bei: Verein TEE-Classics, Postfach 9105, CH-8050 Zürich.

TOP + FLOP

Top: Das Auto teil' ich mir

CarSharing wird bereits in mehreren europäischen Ländern praktiziert. Nun soll sich die Idee auch in Deutschland durchsetzen. Das Konzept ist einfach: Man fährt möglichst viel mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln oder dem Fahrrad. Wo dies nicht möglich ist, wird in ein Gemeinschaftsauto umgestiegen. Ein gemeinschaftlich genutzter Pkw wird besser ausgelastet als der ei-



gene, der die meiste Zeit abgestellt ist. Ziel des CarSharing ist ein Verbundnetz der Mobilität mit CarSharing-Stationen an jedem Flughafen und Bahnhof. Wer in Hamburg Mitglied bei CarSharing ist, kann auch in München, Freiburg oder anderswo ein Auto leihen. In Frankfurt gibt es inzwischen statt des Fahrtenbuchs für die Fahrer einen Mikrochip, in einigen Städten können mit der Mitgliedskarte bargeldlos Taxis benutzt werden. In Berlin läuft seit einem Jahr das Pilotprojekt „Bahnauto“. Uwe Herz, Niederlassungsleiter Fernverkehr der DB in Berlin, erklärte: „Wir sehen in der Zusammenarbeit mit CarSharing ein Beispiel für die sinnvolle Vernetzung verschiedener Verkehrsträger.“ Im September fanden in verschiedenen Großstädten Aktionswochen unter dem Titel „Das Auto teil' ich mir“ statt. Die Bahn hat die Veranstaltungen mit 40 000 Mark gesponsert.

Flop: Asbestwagen

Ende 1993 musterte die DB rund 1 100 Reisezugwagen aus. Grund: Asbestverseuchung. Eine Gefahr für Reisende bestand nie. Drei Kriterien waren für die Bahn entscheidend, als sie festlegte, welche Wagen ausscheiden: Baujahr, fehlende Türschließenrichtung und Asbest. Da die Wagen allem Anschein nach ohne genaue Rücksprache mit den Mitarbeitern der Zugbildung auf die Abstellgleise wanderten, fehlten plötzlich Wagen erster Klasse in den Zügen. Auch Fahrzeuge mit günstigen Untersuchungsfristen und solche, die erst vor kurzem die Ausbesserungswerke verlassen hatten, fielen der Aktion zum Opfer. Seit dem Jahreswechsel müssen Reichsbahnwagen aushelfen. Die Kurzschlusshandlung ist schwer verständlich, denn das Asbestproblem ist seit langem bekannt. Sanierungen gab es bei der DB seit Mitte 1980. 95 Prozent der Wagen lagen unter den Grenzwerten. Die DB gibt zu, daß es eigentlich keinen Grund für diese großangelegte Aktion gab. Sie entschloß sich trotzdem dazu und nahm, wie es heißt, „kurzfristige Engpässe“ in Kauf. Engpässe und Kosten, die bei etwas Weitblick vermeidbar gewesen wären.



Abrüstung

CD mit Strahltriebwerken

Im Vorfeld des Bahnhofs Tanvald ist der Rumpf eines Strahltriebflugzeugs des russischen Typs MIG 15 auf einem zweiachsigen Flachwagen zu besichtigen. Vom Triebwerk führen zu einem Kesselwagen Schläuche. Mit der Strahldüse können festgefrorene Weichen aufgetaut werden. In Jindrichov Hradec (Neuhaus) steht ein ähnlicher Düsen-Schneeräumer auf Schmalspur 760 mm.



Schneeräumen auf tschechisch

Ablösung

Norwegische Loks aus der Schweiz

Ein norwegisch-schweizerisches Konsortium unter der Federführung von ABB Strömmen AS liefert 22 elektrische Lokomotiven für die Norwegische Staatsbahn. Die Elektrik stammt von ABB Zürich, die Mechanik von SLM. Die neuen Maschinen sind an die Schweizer Lok 2000 angelehnt. In Norwegen wird die neue Baureihe El 18 ab Juni 1996 einige ältere NSB-Loks ersetzen.



95 0009 stampft am 5. Januar 1979 mit P 18003 hinter Gebersdorf den Berg hinauf. In der Nähe beginnt das Sperrgebiet, das nur mit einem Spezialausweis betreten werden darf.

