

September 1996

Modell Eisen Bahner

DM 5,50

SFr 5,50 hfl 6,50 öS 41,- dkr 25,- lfr 120 bfr 122

Nr. 9/1996

E13411



BASTELTIPS

Stabile Telegrafmasten

Packwagen für Güterzüge

Mittelschleifer verlängern

Sichere Kurzkupplung

Neue Schnellfahrlok 101

Ein Schienenstar auf Zeit

Schmalspur in Oberschwaben

Das Öchsle dampft wieder

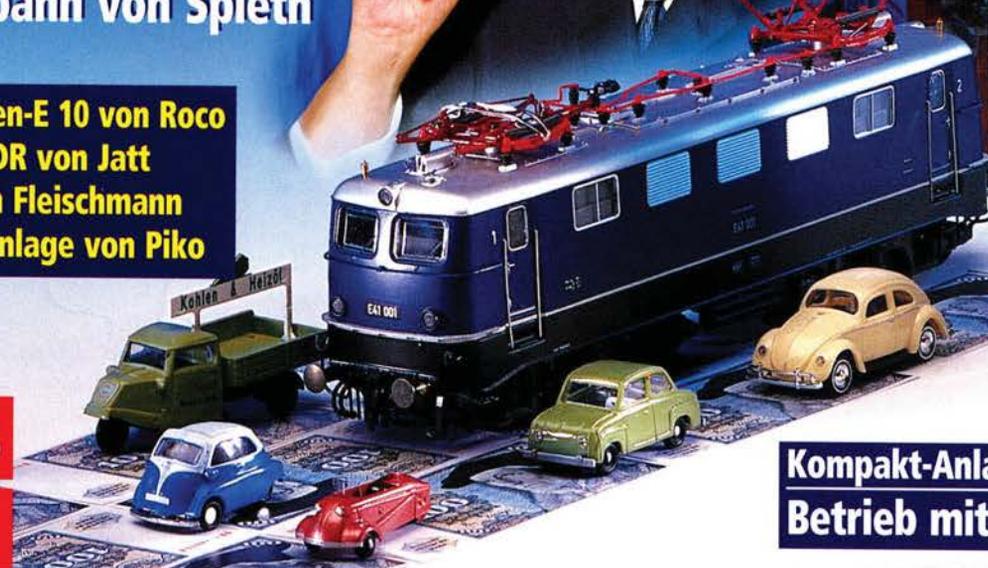
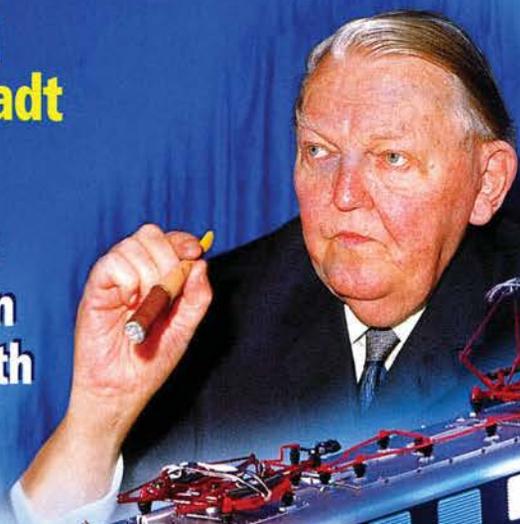
Dampfloks müssen Geld verdienen

Bangen um Bw Arnstadt

WERKSTATT

- Harzbulle von Weinert
- Fertiggelände veredeln
- Straßenbahn von Spieth

- Bügelfalten-E 10 von Roco
- E 18 der DR von Jatt
- BR 53 von Fleischmann
- N-Fabrikanlage von Piko



Europas

größte

Ellok-Familie

Die

Wirtschaftswunder-Loks

Nach 40 Jahren noch unentbehrlich

Kompakt-Anlage in TT
Betrieb mit drei Bahnhöfen

1968 im Bw Hamburg-Altona
Ausflug ins Dampfparadies

Mit großem Jubiläums- Gewinnspiel

FALLER



®



Der **neue**



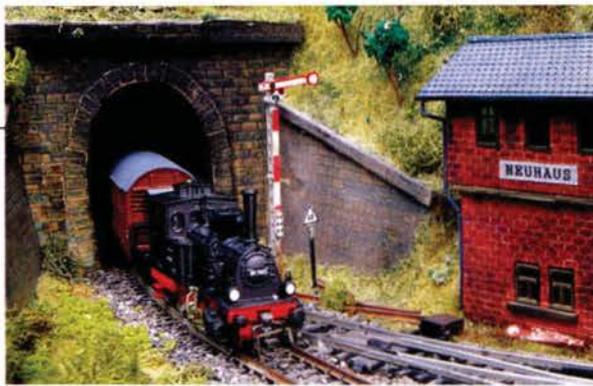
Katalog*
ist da.



* Sie bekommen ihn jetzt bei Ihrem Fachhändler oder gegen Einsendung von DM 10,- in Briefmarken bei:
Gebr. FALLER GmbH, Postfach 11 20, D-78148 Gütenbach

Großfamilie

In den Jahren des Wirtschaftswunders rollten sie auf die Gleise: die Einheits-Elektroloks der DB. Noch im nächsten Jahrtausend wird man nicht auf sie verzichten können. **Seite 12.**



Thüringer Motive

Inspiziert von seiner thüringischen Heimat, baute Falk Helfinger auf kleinem Raum eine TT-Anlage mit vielen Betriebsmöglichkeiten. Eigenbauten beweisen die Liebe zum Detail. **Seite 108.**



Fernfahrer-Generationen

Schnelle Fernzüge wurden früher mit der E 18 bespannt. Ihr folgte bei der DB die E 10. Modelle beider Loks kommen jetzt von Jatt (E 18 in TT) und Roco (E 10 Bügelfalte) in den Handel. Der MODELLEISENBAHNER hat die aktuellen Neuheiten schon getestet. **Seiten 82 / 86.**



Aufbau-Arbeit

Der Weg zur eigenen Anlage kann ganz einfach sein. Auf der Basis eines Fertiggeländes entsteht bis Weihnachten eine ausbaufähige Modellbahn mit Pfiff. **Seite 72.**

Alltag in Altona

Die Lokschuppen im Bw Hamburg-Altona sind längst verschwunden. Dort gab es 1968 noch Dampf in Hülle und Fülle, standen die heutigen Museumsloks 01 1066 und 01 1100 Tor an Tor. **Seite 28.**



TITELTHEMA

Leistungs-Gesellschaft

Unentbehrlich und zuverlässig: seit 40 Jahren fahren die Einheits-Elloks der Bundesbahn **12** ◀

DREHSCHLEIBE

Namen + Nachrichten **4**

Übergangslösung

Die neue Baureihe 101 soll die 103 ersetzen. Als Schnellfahrlok ist ihre Perspektive begrenzt... **20**

Aufgestaut

Proteste halfen nicht: Eine der landschaftlich schönsten Strecken in Thüringen ist tot. **22**

Drahtseil-Akt

Sorge um das historische Bw Arnstadt: Findet es im neuen Museums-Konzept noch Platz? **26** ◀

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Wandel-Gang

1968 im Bw Hamburg-Altona: Der Wandel in der Traktion kündigt sich leise an **28** ◀

Barock-Linie

Dampf in Schwaben: Das Öchsle fährt wieder **32** ◀

WERKSTATT

Zahmer Bulle

BR 99²³: Weinerts Brockenlok als Bausatz **68** ◀

Fertig-Gericht

Einfach, schnell und trotzdem schön: die verkannte Alternative im Anlagenbau **72** ◀

Boden-Haftung

Wuppertaler Straßenbahnmodell von Spieth **74** ◀

Basteltips

Güterzugpackwagen, Schleifer verlängern, stabile Telegrafmasten und Tips aus der Ideenliste **78** ◀

TEST

Aufgebügelt

Aktuell: Rocos E 10 Bügelfalte in H0 **82** ◀

Alt-Meister

Ganz neu: Jatt liefert die E 18 in TT **86** ◀

Länder-Kunde

Bewährt: Fleischmanns Schlepptenderlok 53 **90** ◀

Einer für alle

Spur-N-Fabrik in Variationen von Piko **94** ◀

SCENE

Farb-Palette

E 41: Die Modelle der ersten Einheits-Ellok **98**

Grüne Welle

Eine Gartenbahn als Attraktion **100**

Namen + Nachrichten **102**

Neuheiten **104**

Formel Drei

Kompakte Modellanlage mit drei Bahnhöfen **108** ◀

AUSSERDEM

STANDPUNKT **5**

IMPRESSUM **6**

GÜTERBAHNHOF **34**

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT **38**

BAHNPOST **77**

TREFFPUNKTE **50**

BUCHTIPS **93**

VORSCHAU **114**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

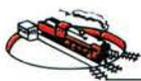


Foto: Balke

Olympia-Expresß am 4. Juli in Bremen Hbf

Olympia-Sonderzug

Promotion-Tour

■ Während der Olympischen Spiele in Atlanta konnten die Reisenden in 30 Bahnhöfen auf Großbildschirmen Fernsehübertragungen verfolgen. Für die Promotion-Tour eines 300 Meter langen Olympia-Sonderzugs gab die Bahn einen zweistelligen Millionenbetrag aus. Der Zug war vom 1. Juli bis zum 4. August unterwegs und steuerte 34 Bahnhöfe an. In den Wagen befanden sich zwei Ausstellungen zum hundertsten Geburtstag der Olympischen Spiele der Neuzeit und ein Fernsehstudio.

DB-Leichttriebwagen

Entscheidung gefallen

■ Klaus Daubertshäuser, Vorstandsmitglied der Deutschen Bahn, gab Ende Juni bekannt, daß sich die DB AG bei der Wahl der Leichttriebwagen entschieden hat. Insgesamt sollen 300 LVT beschafft werden. Siemens/Duewag in Krefeld liefert 150 RegioSprinter, Talbot in Aachen 120 TALENT, Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter 30 Fahrzeuge des LINT. Die RegioSprinter erhalten die Baureihenummer 642, die LINT werden als 640 eingereiht. 75 dieselhydraulische Talent erhalten die Bezeichnung 643, 45 dieselelektrische die Nummer 644. Alle neuen Triebwagen werden für 120 km/h zugelassen sein. Sie entsprechen den Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung voll. Das Auftragsvolumen liegt bei 800 Millionen DM. DWA soll außerdem 250 Doppelstockwagen und 28 Doppelstock-Schienenbusse für weitere 500 Millionen Mark liefern. Die ersten Fahrzeuge werden voraussichtlich Ende 1997 fertiggestellt.

Einer der Sieger: Talbots Talent



Foto: Henschel

Usedomer Bäderbahn

Erdgas-Betrieb

■ Die Usedomer Bäderbahn plant, ihre Triebwagen mit Erdgas zu betreiben. Zwei Fahrzeuge werden probeweise im Werk Halle umgebaut. Im Juli war schon die aus 771 014 und 971 614 bestehende Einheit in Arbeit. Während der Triebwagen einen neuen Motor und ein neues Getriebe bekommt, wird am Beiwagen der Gasbehälter montiert. Somit müssen beide Fahrzeug immer zusammen eingesetzt werden. Von der neuen Antriebsart verspricht sich die Bäderbahn mehr Umweltfreundlichkeit.



Foto: Ditttrich

INTERMAT-Ganzzug am 3. Juli in Gera-Süd.

INTERMAT-Kupplung

Versuchsende

■ Nach der Betriebseinstellung im kohlegefeuerten Heizkraftwerk Gera Süd endete auch die Kohle-Ganzzugverbindung zwischen dem Übergabebahnhof Profen der Mitteldeutschen Braunkohle AG und dem Bahnhof Gera Süd. Der aus vierachsigen, offenen Wagen bestehende Ganzzug für diese Transporte wurde abgestellt. Die 33 eingesetzten Wagen wiesen als Besonderheit die in der DDR entwickelte Mittelpufferkupplung des Typs INTERMAT auf. Sie war an den Fahrzeugen im Rahmen einer Langzeiterprobung angebaut. Diese gemeinsam von OSShD und DR entwickelte Kupplung basierte auf der russischen SA-3-Kupplung und erwies sich im Rahmen des Versuchsbetriebs auch unter schweren Bedingungen als zuverlässig.

Siemens-Straßenbahn

Combino vorgestellt

■ Siemens stellte am 3. Juli in Düsseldorf den neuen Straßenbahnzug „Combino“ vor. Das Fahrzeug soll kostengünstiger als bisherige sein. Für das Combino-Konzept wurden verschiedene Fahrzeugbausteine entwickelt, die je nach Kundenwunsch zu Straßenbahn-Familien mit variabler Kapazität und flexibler Tür- und Sitzanordnung zusammengestellt werden können. Der von Siemens vorgestellte erste Combino ist ein Zweirichtungsfahrzeug mit Drehstrom-Antrieb und einer Einstiegshöhe von 300 mm.



Foto: Henschel

Combino der Siemens-Verkehrstechnik in Düsseldorf



798 538 am 24. Mai in München-Moosach. Foto: Grimm

Schienenbus in München

Personalfahrten

■ Die DB teilte zwar schon vor längerer Zeit mit, nach Umstellung der Chiemgaubahn auf die Triebzüge der Baureihe 628/928 keine Schienenbusse mehr in Bayern einsetzen zu wollen, zwischen Moosach und Allach verkehrt aber weiterhin über den Rangierbahnhof Nord jeweils von Montag bis Freitag im Stundentakt ein Solo-Schienenbus. Der Betriebshof Mühldorf hält für diese bahntinternen Personalfahrten immerhin noch drei VT 798 bereit.

Bahnhofs-Projekte 21

Sanierungsbedarf

■ Die DB arbeitet schon seit mehreren Jahren am Projekt 21 zum Bau eines unterirdischen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Der Bahn-Vorstand ist der Ansicht, man könne eine ganze Reihe Projekte 21 verwirklichen. Bahnchef Dürr meint, daß in 25 deutschen Großstädten Flächen vorhanden sind, die ähnliche Bahnhofsneubauten zulassen. Kandidaten für diese Vorhaben sind nun auch Frankfurt, München, Neu-Ulm und Saarbrücken. Da mit Geldern der öffentlichen Hand nicht im erforderlichen Umfang zu rechnen ist, setzt die Bahn auf private Investoren. In Frankfurt sollen die Gleise in einem vier Kilometer langen Tunnel verschwinden. Über die Kosten schweigen sich alle Beteiligten aus, die DB erhofft sich aber aus Grundstücksverkäufen Milliarden.

Aufbruch zur Konkurrenz

Ford, die tun was. So verspricht es die Werbung. Der Slogan will das innovative Potential des Kölner Automobilherstellers herausstellen. Doch inzwischen gehen die Aktivitäten über die rein technischen Entwicklungsfelder hinaus. Die Autoproduzenten tun – wie etliche andere Unternehmen übrigens auch – jetzt etwas für jene Menschen, die bei der Deutschen Bahn AG nicht mehr gebraucht werden. Den überflüssig gewordenen Lokomotivführern, Aufsichtsbeamten oder Zugbegleitern bietet Ford eine Zukunft als Verkaufsberater im Automobilhandel. Das ist keineswegs verwerflich, sondern in der heutigen Zeit geradezu ein Lichtblick – arbeitsmarktpolitisch gesehen. Die DB fördert solche neuen beruflichen Perspektiven in anderen Branchen nach Kräften, auch die Zukunft als Automobilverkäufer. Sie übernimmt, das ist löblich, die Kosten des Lehrgangs und zahlt während der Zeit des Trainings das volle Gehalt weiter. Und zwar jedem, der sich von diesem Angebot „mit guten Entwicklungsperspektiven und interessanten Verdienstmöglichkeiten“ überzeugen läßt. Die scheidenden Bahn-Mitarbeiter lernen dann vier Monate lang, welche Bedeutung eine kundenorientierte Verkaufsberatung für den geschäftlichen Erfolg hat. Im Automobilhandel natürlich. Fortan muß eben alles fürs Auto sprechen. So allerdings baut sich die Deutsche Bahn AG, die sich gerne selbst mit dem Attribut „Unternehmen Zukunft“ schmückt, geradezu die eigene Konkurrenz auf. Es sei denn, die frischgebackenen Auto-Verkaufsberater werfen ihr Selbstbewußtsein als Eisenbahner nicht völlig über Bord. Und legen ihren Kunden als nützliches Zubehör beim Kauf des neuen Wagens den Erwerb einer BahnCard nahe. Als Empfehlung aus gewachsener Erfahrung, sozusagen. So könnte die Bahn Autofahrer als ihre Kunden gewinnen, um nicht noch mehr Mitarbeiter restrukturieren zu müssen, wie es auf Neudeutsch so schön heißt. Dieses wäre geradezu ein genialer Schachzug der Bahn. Doch solche List hat die arbeitsmarktpolitische Offensive sicher nie im Sinn gehabt.



Hans-Joachim Gilbert



Foto: Ranger

Erster Spatenstich für Neresheim – Sägmühle

Härtsfeldbahn

Schmalspurige Neubaustrecke

■ Nach jahrelangen Vorbereitungen konnte der Wiederaufbau des Teilstücks Neresheim – Sägmühle der 1972 stillgelegten Härtsfeldbahn Aalen – Neresheim – Dillingen beginnen. Zum Jahresende soll bereits ein 700 Meter langer Abschnitt bis zu einem Bahnübergang fertiggestellt sein. Die Finanzierung erfolgt zum Teil mit Zuschüssen. Auf die Härtsfeld-Museumsbahn e.V. kommen aber ebenfalls hohe Kosten zu. Der Verein bietet daher Gleisbausteine an: Ein Meter Gleis kostet 50 DM. Der Käufer erhält eine Urkunde, in der auch die Lage des finanzierten Gleismeters festgehalten ist. Gleisbausteine können in dem an jedem ersten und dritten Sonntag des Monats nachmittags geöffneten Neresheimer Härtsfeldbahn-Museum erworben werden. Außerdem kann auch eine Überweisung an die Stadt Neresheim, Konto 110 914 000 bei der Kreissparkasse Ostalb, BLZ 614 500 50 erfolgen, Verwendungszweck „Bausteine Härtsfeld-Museumsbahn“. Die Strecke soll binnen drei Jahren bis Sägmühle fertiggestellt sein.



Foto: Neumann

Abschiedsfahrt des Gothaers 218 025 am 1. Juni.

Berliner Verkehrsbetriebe

Einsatzende

■ Die Berliner Verkehrsbetriebe trennten sich am 1. Juni endgültig von ihren Rekofahrzeugen und den Gotha-Großraumwagen. Die Reko-Triebwagen entstanden ab 1959 im Raw Berlin-Schöneweide. Die vierachsigen Großraumwagen wurden zwischen 1961 und 1964 beim VEB Waggonbau Gotha gefertigt. Nach Zugängen aus Dresden und Magdeburg verfügte die BVG-Ost 1971 über 66 Trieb- und 122 Beiwagen dieses Typs. Auf den Linien 60 und 68 werden nun modernisierte Tatra-Wagen eingesetzt.

DACH Hotelzug AG

Ausstieg der ÖBB

■ Die Österreichischen Bundesbahnen gaben am 25. Juli offiziell bekannt, daß sie aus der DACH Hotelzug AG, an der sie bisher 33,3 Prozent Anteil hielten, aussteigen. Die DB wird künftig 60 Prozent, die SBB 40 Prozent Anteil an der Gesellschaft haben. Diese Entscheidung war nach Ansicht der ÖBB unumgänglich, nachdem kein einheitlicher Weg gefunden werden konnte, DACH zu sanieren. 1995 fuhr das Unternehmen Verluste in Höhe von 28 Millionen Schweizer Franken ein. Auch für das Jahr 1996 wurden größere Verluste erwartet. Die ÖBB kaufen aus der DACH den Wagenpark des Wiener Walzer Wien – Zürich – Wien. Schon ab Ende September wird dieser Zug ganz unter der Regie der Österreichischen Bundesbahnen fahren.

Auf der Frankenwaldbahn fahren nun doch keine 1044 der Österreichischen Bundesbahnen vor IC's, sondern 103, 120 und sogar Vorserien-120, wie hier 120 003 mit dem IC aus Leipzig bei der Einfahrt in den Bahnhof Erlangen.

Foto: Scholtis





IMPRESSUM

Modelleisenbahner

Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart

Telefon (07 11) 2 10 80 75
Telefax (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Hans-Joachim Gilbert (v.i.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

REDAKTION
Kurt Honifogl, Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange, Uwe Lechner,
Andreas M. Rantzsch, Dr. Franz Rittig

ANZEIGEN
Leitung: Volker Steinmetz
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Anzeigenverkauf: Elke Reichert
Telefon (07 11) 2 10 80 86
Anzeigenfax (07 11) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
Anita Berger

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller,
J. H. Broers, Klaus Bünger, Jürgen Dill,
Peter Federmann, Christian Fricke,
Christoph Grimm, André Halusa,
Frank Heilmann, Marcus Henschel,
Michael Hubrich, Rolf Jünger,
Georg Kerber, Manfred Lohkamp,
Fritz Osenbrügge, Erich Preuß,
Fritz Rümmelein, Jörg Seidel,
Joachim Schmidt

VERTRIEB
Motor-Press 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 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 55,20
Jahres-Abonnement europ. Ausland:
DM 67,20. Andere Auslandspreise
auf Anfrage. Lieferung jeweils frei
Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBÄHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferungsspflicht. Ersatzan-
sprüche 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. 14, gültig ab
Heft 1/96. Gerichtsstand ist Stuttgart.



Foto: Meissner

Lok 99 4644 soll ab 1997 wieder dampfen.

Investitionen im Saarland

Neige-ICE und Zugauskunft

■ Den ersten InterCityExpress mit Neigetech-
nik (ICT) will die Deutsche Bahn AG auf der
Strecke Frankfurt – Saarbrücken – Metz ein-
setzen. Dies versprach Bahnchef Heinz Dürr
dem saarländischen Ministerpräsidenten Os-
kar Lafontaine. Außerdem soll im Saarland ei-
ne zentrale Zugauskunft („Call-Center“) mit
300 neuen Arbeitsplätzen entstehen. Der
Hauptbahnhof in Saarbrücken soll nach den
Vorstellungen der Deutschen Bahn im Hin-
blick auf die künftige Schnellverbindung von
Paris nach Saarbrücken in das Konzept der
„Projekte 21“ eingeordnet und zu einem mo-
dernen Verkehrs- sowie Dienstleistungszen-
trum ausgebaut werden.



Foto: Bendrien

EC 16 am 20. Mai bei Dorfen

Salzburg – München

Umleitung für letzte 4010

■ Eine der letzten 4010-Fahrten führte den zum Som-
merfahrplan auf einen lokbespannten Zug umgestellten
EC 16 am 20. Mai mit zwei Loks der Baureihe 218 von
Salzburg über Mühldorf nach München. An diesem Tag
mußten einige Züge wegen Bauarbeiten bei Teisendorf
(Strecke Salzburg – München) umgeleitet werden.

Berliner Verkehrsbetriebe

Tatra-Erneuerung

■ Im Rahmen einer Erneuerung und eines Straßen-
bahn-Ausbaus modernisiert die BVG Tatra-Straßenbah-
nen, die nicht älter als zehn Jahre sind. Bis Anfang näch-
sten Jahres sollen 452 Fahrzeuge modernisiert sein. Bis-
her wurden schon 302 dieser Züge modernisiert. Sie er-
reichen beim Publikum eine hohe Akzeptanz.

Prignitzer Kleinbahnmuseum

Lokomotive für Pollo

■ Auf der zukünftigen Museumsbahn Pritzwalk –
Lindenberg soll einmal die Dampflok 99 4644 Züge
ziehen. Der gemeinnützige Verein „Prignitzer Klein-
bahnmuseum Lindenberg e.V.“ will diese Idee in die
Tat umsetzen. Die Aufarbeitung der seit zwanzig
Jahren abgestellten Maschine wird rund 200 000 DM
kosten. Der Verein wendet sich an alle Eisenbahn-
freunde mit der Bitte um eine Spende, damit die
Lok ab 1997, zum 100-jährigen Jubiläum der „Pollo“
genannten Strecke, wieder einen Zug durch die Pri-
gnitz fährt. Ab 100 DM Spende wird ein Zertifikat
in Form einer alten Aktie ausgestellt. Spenden kön-
nen unter dem Kennwort „Pollo-Lok“ bei der Stadt-
verwaltung Pritzwalk auf das Konto 141 100 55 77
bei der Sparkasse Prignitz (Bankleitzahl 160 501 01)
überwiesen werden. Spendenquittungen werden auf
Wunsch ausgestellt.

Oberleitungs-Triebwagen

Neue Lieferung

■ Für die Arbeiten an Oberleitungen bestellte die
DB bei der Windhoff AG in Rheine neun „Instand-
haltungsfahrzeuge für Oberleitungsanlagen“ (IFO),
Baureihe 703, sowie Hubarbeitsbühnen-Instandhal-
tungsfahrzeuge (HIOB), Baureihe 711. Beide Baurei-
hen besitzen Indusi. Die HIOB für Hannover, Kassel
und Stuttgart müssen über LZB verfügen. Die Aus-
lieferung soll bis Jahresende abgeschlossen sein.

Zwischenhalt

■ Auf den Strecken Tübing – Burghau-
sen, Eisfeld – Grimmental und Hildburg-
hausen – Zella-Mehlis erprobt die DB an
Einfahr-Formvorsignalen reflektierende
Folien, um die Propangasbeleuchtung ein-
zusparsen.

■ Hessen lehnt es ab, weitere Atomtrans-
porte per Bahn, die sogenannten Castor-
Transporte, zuzulassen. Das Land will die
Kosten für den Schutz nicht mehr tragen.

■ Für Radfahrer gibt die DB den Führer
„Bahn & Bike“ heraus, der im Buchhandel
und an Fahrkartenausgaben für 9,80 DM
erhältlich ist.

■ Die Bayerische Eisenbahn-Gesellschaft
schrieb den Betrieb der Oberlandbahn
München – Lenggries mit den Zweigstrek-
ken nach Tegernsee und Bayrischzell öf-
fentlich aus. Im Herbst soll der Zuschlag
erfolgen.

■ DB Cargo beschafft 500 neue Wagen
für Ton-Transporte, 200 Wagen mit Plan-
nen-Verdeck, 150 lange Flachwagen und
Umbauwagen für Holztransporte. Die
Aufträge kosten 100 Millionen Mark.



**Einsturzstelle des
Tunnels in Weida am
3. Juli.**

Tunneleinbruch in Weida

Streckensperrung

■ Am 3. Juli stürzte im ostthüringischen Weida ein durch den Bahndamm getriebener, neuer Straßentunnel ein. Kurz zuvor hatte eine Regionalbahn die seit Wochen nur mit 10 km/h befahrbare Stelle passiert – ein schwerer Kesselwagenzug sollte folgen. Der Einsturz wurde aber rechtzeitig bemerkt. Es kam nur zu Sachschäden, die sich allerdings auf vier bis fünf Millionen Mark belaufen. Eine genaue Unglücksursache war zunächst nicht bekannt. Der Damm von Weida, durch den der Tunnel getrieben werden soll, galt nach seiner Schüttung im Jahr 1871 als der höchste künstliche Bahndamm Deutschlands. Die Strecken Gera – Saalfeld und Gera – Mehltheuer sind noch voraussichtlich bis Mitte September gesperrt.



Foto: Barfeld



Foto: Wlodasch

**Auch die Lokomotiven der Bau-
reihe 312 erhalten nun eine neue,
einheitliche Farbgebung. Als
zweite erdbeerrote Kleinlok prä-
sentierte sich am 4. Juni die 312
137 im Bh Seddin. DB-Logo und
Loknummer sind kleiner ausge-
führt als sonst üblich.**

Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn

Zug ohne jede Eile

■ Mit einer Veranstaltung und Sonderzügen wurde am 2. Juni die Übernahme der von der DB betriebenen Schmalspurbahnen im Zittauer Raum durch die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) begangen. Die Regionalisierung konnte aber nicht wie geplant zum 1. Juni stattfinden. Das sächsische Wirtschaftsministerium erteilte der SOEG keine Betriebsgenehmigung. Grund dafür sind die Differenzen zwischen Landkreis und Land, wonach es angeblich noch an einem schlüssigen Konzept für die Übernahme der 750-mm-Strecke fehlte. Diese Differenzen sollen bis August beseitigt werden, so daß die DB zum 31. August die Betriebsführung an die SOEG übergeben kann. Vorläufig sollen die ölgefeuerten Dampfloks auf der Bahn weiterfahren. Für verkehrsschwache Zeiten könnten eventuell Dieselfahrzeuge beschafft werden, um die Betriebskosten zu senken und doch einen attraktiven Fahrplan anzubieten.

099 751 auf der Fahrt nach Oybin am 31. Mai



Foto: Bendrien

■ Der frühere Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld heißt seit Sommerfahrplan „Berlin Schönefeld-Flughafen“. Nach „Schönefeld b. Berlin“ und „Zentralflughafen Berlin-Schönefeld“ ist es der vierte Name für diese Station.

■ Die DB übergibt in 30 kleineren Bahnhöfen die Reisezentren in die Hand von Auszubildenden. Im Rahmen des neuen DB-Ausbildungskonzepts übernehmen die Auszubildenden schon Verantwortung.

■ Am 20. Juni erhielt die Hallesche Verkehrs AG die erste Adtranz/Siemens-Niederflur-Straßenbahn. 12 der 1992 insgesamt 120 bestellten Züge sollen noch 1996 geliefert werden.

■ Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte konnte den letzten noch verfügbaren Liegewagen der 50er Jahre mit Drehtüren übernehmen. Das 1954 gebaute und 1988 ausgemusterte Fahrzeug erhält wieder eine Touropa-Beschriftung.

■ Die Lokalbahnlok „Hegel“ wurde vom Verkehrsmuseum Dresden in das Betriebswerk Dresden Altstadt transportiert, wo sie künftig ihren festen Platz hat.

■ Der Umsatz der deutschen Bahnindu-

strie sank 1995 um 1,9 Prozent auf 7,5 Milliarden Mark. Die Beschäftigtenzahl ging von 45900 auf 42400 zurück.

■ Die DB will den Service in Bahnhöfen verbessern. Künftig sollen 2300 Mitarbeiter, 500 mehr als bisher, in 230 Bahnhöfen den Kunden behilflich sein.

■ Mannesmann beteiligt sich an der DB Kom, die das Kommunikationsnetz der Bahn vermarkten will.

■ Die SBB bauen an 1500 älteren Reisezugwagen die Haltestangen außen an den Einstiegstüren ab. Auf diese Weise soll verhindert werden, daß Reisende aufspringen und dadurch in Gefahr geraten.

■ Siemens und die Lokomotivgruppe von General Motors verhandeln darüber, künftig dieselelektrische Loks gemeinsam zu vermarkten. Eine Zusammenarbeit findet schon seit 1985 statt.

■ Zum Fahrplanwechsel wurde der Grenzverkehr zwischen Guben und dem polnischen Gubin wieder eröffnet. Man erhofft sich von der neuen Verbindung eine Entlastung der Straßen.

■ Die remotorisierten Loks der Baureihe 229 bespannen im Rahmen eines 13-tägigen Umlaufs alle IR-Züge zwischen Chem-

nitz und Weimar.

■ In Österreich gibt es an 130 Stationen Fahrräder zum Ausleihen. Sie können auch vorbestellt werden. Eine Broschüre „Bahntips für Radtrips“ ist in Österreich an Bahnhöfen erhältlich oder bei: Österreich Info, Postfach 1231, 82019 Taufkirchen.

■ Die SBB verkaufen zum 1. September ihre Aktien der überschuldeten Cargo Domizil Schweiz AG an die Wiler Projektgruppe Transvision.

■ Die amerikanische Regierung genehmigte die Fusion der Bahngesellschaften Union Pacific und Southern Pacific. Damit entsteht Amerikas größte Bahn mit 30 000 Kilometern Strecke und einem Jahresumsatz von 10 Milliarden Dollar.

■ Am 31. Mai wurde nach 99 Betriebsjahren der Reiseverkehr auf der 17 Kilometer langen westböhmisches Lokalbahn Protivec – Bochov eingestellt. Die Bahn wird weiterhin von drei Güterzugpaaren pro Woche befahren.

■ Eine Amsterdamer Reederei bewirbt sich darum, den Bahnverkehr auf der Strecke Amsterdam – Haarlem – IJmuiden künftig zu betreiben.



Berliner S-Bahn-Sonderzug mit den Nummern 2303/5447

Foto: Heilmann

FRAGE



ZEICHEN

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



Foto: Meizer

Am 14. Mai 1963 konnte die DB mit einer 963,4 Meter langen Brücke im Norden der Bundesrepublik eines ihrer größten Nachkriegs-Bauvorhaben in Betrieb nehmen. Bis dahin mußten Schienenbusse und Güterwagen mühsam mit kleinen Fährschiffen trajektiert werden. Auf dem weiteren Weg nach Dänemark fahren die Züge auf einer Insel, um dann in einem großen, damals ebenfalls neu gestalteten Fährbahnhof auf Schiffe verladen zu werden. Früher fuhr hier die V 200.1, heute kann man vor den EuroCity Kopenhagen – Hamburg die Baureihe 234 sehen. Wie heißt der Fährbahnhof im Norden? Wie nennt man die gesamte Verkehrslinie, die den Weg nach Dänemark öffnet?

Schicken Sie die Lösung bis 15. September 1996 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 384 Seiten umfassenden Sonderbands „Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn“ ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Juliheft lautete „Berlin“. Die 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen“ haben gewonnen: Heinz Bernhardt, 01773 Altenberg; Gerd Bornmann, 06237 Leuna; Bernd Elspaß, 45657 Recklinghausen; Günter Exner, 58511 Lüdenscheid; Wilfried Gutekunst, 72458 Albstadt-Ebingen; Rene Hampel, 14624 Dallgow; Claus Hempel, 95138 Bad Steben; Imre Kabok, H-1112 Budapest XI; Horst Karnbach, 64686 Lautertal; Dettmar Klopfer, 59387 Ascheberg; Daniel Körtge, 01239 Dresden; Lars Korn, 38444 Wolfsburg; Holger Liebau, 17036 Neubrandenburg; Martin Morkusch, 01237 Dresden; Elvira Neumann, 06688 Großkorbetha; Sven Richter, 13409 Berlin; Ulrich Sättler, 09577 Niederwieša; Klaus Sauerbrei, 99817 Eisenach; Olli Savela, FIN-20610 Turku; Peter Scheifele, 60311 Frankfurt; Daniel Schumann, 26954 Nordenham; Harald Schweitzer, 15890 Eisenhüttenstadt; Günter Sievers, 44789 Bochum; Peter Sopalla, 08451 Crimmitschau; Horst Speer, A-5020 Salzburg; Mecki Stuttmann, 10965 Berlin; Erika Sürth, 12359 Berlin; Joachim Troitzsch, 04509 Delitzsch; Walter Wirth, 95030 Hof; Werner Zumkeller, 68305 Mannheim.

Historische S-Bahn

Sonderfahrten mit Tradition

Auch im Jahr 1996 finden traditionell jeweils am vierten Samstag im Monat in Zusammenarbeit mit dem Berliner Verein Historische S-Bahn große Rundfahrten mit dem Traditionszug der S-Bahn Berlin GmbH statt. Die Fahrtroute und Abfahrtszeiten sind den Aushängen in den Bahnhöfen zu entnehmen oder per Fahrplanansage über Telefon 030 / 463 9365 abrufbar.

232 für Bosnien

Aufbauhilfe

Zusammen mit Lokomotiven der Baureihen 211 und 212 werden nun bei der DB abgestellte Dieselloks der Baureihe 232 als Aufbauhilfe nach Bosnien abgegeben. Erste dieser Maschinen war die 232 004, an der am 19. Juli in Cottbus noch letzte Hand angelegt wurde.

232 004 am 19. Juli 1996 im Werk Cottbus



Foto: Jurtz

E 44 002 in Stuttgart

Abschiedsfahrt

Der Eisenbahnclub Adler und die BSW-Gruppe „E 44 002“ veranstalteten für ihre Mitglieder am 11. Juli eine Abschiedsfahrt mit der E 44 002 von Stuttgart über Esslingen – Kornwestheim Rbf – Renningen – Böblingen und zurück nach Stuttgart. Die Lok war mit den aktualisierten Abschiedsschildern der 144 159 geschmückt. Diese Maschine hatte 1983 als letzte E 44 einen Nahverkehrs zug ab Stuttgart bespannt. Die E 44 002 scheidet aus dem Bestand betriebsfähiger Museumslokomotiven aus.

E 44 002 bei ihrer Abschiedsfahrt am 11. Juli in Renningen



Foto: Motz



Foto: Heilmann

242 001 am 30. Mai vor der Überführung nach Arnstadt

Historisches Bw Arnstadt

Überführungs-Fahrt

Die BSW-Freizeitgruppe Arnstadt hat mit der 242 001 (ex 142 001) einen Lokzugang zu vermelden. Die zuletzt in Stralsund stationierte Maschine wurde am 30. Mai betriebsfähig als Vorspann in Richtung ihrer neuen Heimat überführt. Die 142 verfügte über einen 4000-PS-Dieselmotor. Die DB stellte die sechs zwischen 1976 und 1978 an die DR gelieferten Lokomotiven 1994 in Stralsund ab. Die Maschine entspricht nun weitgehend dem Ablieferungs-zustand. Sie trägt wieder die Betriebsnummer 142 001.



Foto: Heilmann

„Doppelt hoch – doppelt gut“ – der Beweis fehlt noch.

Doppelstock-Schienenbus

Fehlstart für 670

Der Einsatzbeginn der Schienenbusse Baureihe 670 zum Fahrplanwechsel ist mißglückt. Alle bis dahin abgenommenen Schienenbusse 670 001 bis 003 mußten nach kurzer Zeit wegen Schäden abgestellt werden. Die auf der Strecke Weimar – Berka eingesetzten 670 001 und 003 mußten den Dienst wegen Problemen an der Kühlanlage aufgeben. 670 002 erlitt bei den Einsätzen auf der Strecke Bullay – Traben/Trarbach einen Hydraulikschaden. Die DB nahm 670 004 aufgrund der Mängel zunächst nicht ab.

Münchener Straßenbahn

Transport nach Rumänien

■ Im Juni fand ein weiterer Transport mehrerer in München nicht mehr benötigter Straßenbahntriebwagen statt. Es handelt sich um Fahrzeuge der Dreiachser-Bauart mit Schiebetüren statt Schwenktüren. In Bukarest werden die Triebwagen zusammen mit den schon seit dem letzten Jahr dort vorhandenen Fahrzeugen im Einsatz stehen. Am 13. Juni waren zur Fahrt nach Rumänien verladen: Triebwagen 2458, 2525, Beiwagen 3411, 3414, 3417. Mitte Juni standen in München 40 Niederflurbahnen im Einsatz; sie erhielten Nummern ab 2101.

Münchener Straßenbahnen mit dem Ziel Bukarest



Foto: Bendrien

Straßenbahn Porto

Museumsbetrieb

■ Das einst umfangreiche Netz der Straßenbahnlinien von Porto, der zweitgrößten Stadt Portugals, ist mittlerweile bis auf eine Linie eingeschränkt. In Betrieb ist nur noch die Linie 18, welche Porto mit Matosinhos an der Atlantikküste verbindet. Gefahren wird dabei auf einem Rundkurs von etwa 12 Kilometern Länge. Von Montag bis Freitag fahren täglich acht bis zehn Züge. Die noch vorhandenen vierachsigen Fahrzeuge werden selten eingesetzt. Die Zweiachser präsentieren sich noch in altem Zustand und ohne Werbung, so daß sie den Eindruck von Museumsfahrzeugen erwecken. Leider gibt es auch Pläne zur Einstellung der Linie 18.

Oldtimer-Straßenbahn 216 in Porto/Matosinhos.



Foto: Heilmann

Französische Eisenbahnen

Große Reform wegen Überschuldung

■ Frankreichs Eisenbahnwesen soll Anfang 1997 reformiert werden. Die Infrastruktur der SNCF und deren Schulden sollen in ein neues Staatsunternehmen eingebracht werden, dessen Geschäfte weiterhin von der SNCF geführt werden. 1995 erwirtschaftete die SNCF 16,6 Milliarden Franc Verlust. Der Schuldenstand erreichte inzwischen 206 Milliarden Franc (61 Milliarden DM). Die Schulden stammen insbesondere aus den Investitionen für den TGV. Die Zins- und Tilgungszahlungen erreichten inzwischen eine Höhe von 15 Milliarden Franc. Der Verlust aus dem laufenden Geschäft der Bahngesellschaft ist demgegenüber nicht bedeutend.



Foto: Lohkamp

Blaue Pfeile ABDe 4/8

Triebwagen-Vielfalt

■ Acht neue Gelenktriebwagen RABe 525 mit Niederflur-Mittelteil sollen die legendären, 1954 bis 1957 gebauten Blauen Pfeile ABDe 4/8 746 bis 750 der Berner Alpenbahn BLS ersetzen. Damit geht dort die Triebwagen-Vielfalt langsam zuende. Im Sommer 1996 kann man allerdings noch Fahrten mit den 125 km/h schnellen und 1200 kW starken Triebwagen durch die Alpen genießen. Regionalzüge auf der BLS-Südrampe Brig – Goppenstein oder der Seelinie Thun – Spiez – Interlaken sind besonders empfehlenswert.

Blauer Pfeil ABDe 4/8 Nummer 747 der BLS in Brig.



Foto: Osenbrügge

Thalys in Deutschland

Testfahrten

■ Hinter dem Namen „Thalys“ verbirgt sich der neue Mehrsystem-Hochgeschwindigkeitszug der TGV-Reihe aus Frankreich. Der Triebwagen mit der Nummer 4341 hielt sich von Juni bis August in Deutschland auf. Die Versuchsanstalt der DB AG in München führte in diesem Zeitraum umfangreiche Testfahrten in Süd- und Norddeutschland durch. Ziel der Meßfahrten war die Zulassung des Thalys auf DB-Strecken. Schon Ende 1997 soll der Thalys die Route Paris – Brüssel – Köln bedienen. Vom 22. bis zum 30. Juli unternahm der Triebzug Bügelmeßfahrten auf der Schnellfahrstrecke Würzburg – Fulda mit 250 km/h. Die Rückgabe an die SNCF sollte am 21. August in Kehl erfolgen.

Der neue Triebzug Thalys am 22. Juli in Würzburg



Foto: Seidel

Triebwagen der Stuttgarter Jugendbahn in der Werkstatt.

Stuttgarter Straßenbahnen

Jugend-Bahn

■ Die „Jugend-Bahn“ im Waldheim der Stuttgarter Straßenbahnen ist sicherlich eine der kleinsten Straßenbahnen Deutschlands. Auf einer Spurweite von 600 mm verkehrt hier ein zweiachsiger Straßenbahntriebwagen nebst Beiwagen für die jungen Besucher. Die 1931 gebauten Fahrzeuge werden von Mitgliedern des Betriebsrats der SSB geführt. Damit die Wagen weiterhin fit sind, wurden sie im SSB-Zentrum Stuttgart-Möhringen überholt.



Foto: Heilmann

Die letzte Bozener E 636, die E 636 427, in ihrem Depot

Baureihe E 636 der FS

Ablösung in Bozen

■ Mit der Abgabe der letzten Lok der Baureihe E 636 des Depots Bozen, der E 636 427, die zum Fahrplanwechsel erfolgte, sind diese Ellok-Oldtimer auf der Brennerbahn nun durch die E 652 gänzlich verdrängt worden. Ausgemustert ist die zwischen 1940 und 1962 in verschiedenen Bauarten für den schweren Güter- und Reisezugdienst hergestellte E 636 aber noch nicht. Die rund 550 gebauten Maschinen weisen die Achsfolge Bo'Bo'Bo' auf. Auf den Strecken von Domodossola nach Mailand und um Luino können sie noch bei vielen Einsätzen beobachtet werden.

Kreditkarten-BahnCard

Schleppender Verkauf

■ Der Verkauf der BahnCard mit Kreditkartenfunktion läuft immer noch nicht befriedigend. Angestrebt war, von drei Millionen umgesetzten Karten die Hälfte mit der zusätzlichen Kreditkartenfunktion zu verkaufen. Tatsächlich konnten nur 350 000 abgesetzt werden. Es zeigte sich, daß eine umfassendere Beratung erforderlich ist. Deshalb wurden in 25 Bahnhöfen Sonderschalter eingerichtet, an denen die Kunden über die BahnCard informiert werden können. Die Citibank stellte sich inzwischen darauf ein, daß das Geschäft mit der kombinierten BahnCard frühestens in den Jahren 1997 oder 1998 Gewinn bringt – vielleicht sogar erst in den Jahren 2000 oder 2001.

S-Bahn Rhein-Neckar

Sparsamkeit statt Nahverkehr

■ Die Städte Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg fordern von der baden-württembergischen Landesregierung, daß sie die Verträge für die Rhein-Neckar-S-Bahn einhält. Das Stuttgarter Finanzministerium will aus Spargründen die Zuschüsse kürzen. Erst am 20. März war eine Vereinbarung unterzeichnet worden, die bei 341 Millionen DM Gesamtkosten vorsah, daß das Land 37,1 Millionen zahlt. Im Juni wurde bekannt, daß eine Kürzung auf 15 Millionen stattfinden soll.

Foto: Schwager



Seit Fahrplanwechsel werden in Italien die neuen Hochgeschwindigkeitszüge ETR 500 eingesetzt. Die FS bestellten 60 Einheiten. Ausstattung und Form ähneln dem ICE. Der Entwurf des ETR 500 stammt vom Star-designer Pininfarina.

Europäische Bahnen

Kürzung der Mittel

■ Auf dem EU-Gipfel in Florenz wurden Ende Juni Sparmaßnahmen zu Lasten des europäischen Bahnverkehrs beschlossen. Ursprünglich sollten zwei Milliarden Mark zusätzlich bereitgestellt werden. Dies scheiterte jedoch am Einspruch mehrerer Staaten. Vor allem Deutschland setzte sich für das Sparprogramm ein.

Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft

Ende einer Traditionsmarke

■ Auf der 132. Hauptversammlung des Elektrokonzerns AEG wurde mit 99,9 Prozent der Stimmen die Verschmelzung mit Daimler-Benz beschlossen. Damit endete die Geschichte eines der bedeutendsten Unternehmen Deutschlands. Als Vorläufer der AEG schuf Emil Rathenau 1883 die Deutsche Edison-Gesellschaft für Elektrizität. Sie sollte hierzulande die Edison-Patente vermarkten. 1887 entstand die AEG. Dieses Unternehmen hatte auch für die Bahntechnik allergrößte Bedeutung. 1889 entstand bei ihm der erste wirklich funktionstüchtige Drehstrommotor. AEG baute beispielsweise die Hallenser Straßenbahn. Die Firma hatte großen Anteil an dem Drehstrom-Triebwagen, der 1903 zwischen Marienfelde und Zossen 210 km/h schnell fuhr. Bei der AEG entstanden elektrische Lokomotiven wie die E 18 und E 19. Auch nach dem Krieg konnte der Konzern entscheidend bei der Weiterentwicklung der elektrischen Traktion im In- und Ausland mitarbeiten.

Die AEG-Versuchslok für Drehstromantriebe 182 001 aus dem Jahr 1981.

Foto: Hubrich



TOP + FLOP

Top: Preiswerte Tickets

■ In den Schwarzwald kommt man mit der Bahn jetzt billiger. Als erste deutsche Ferienregion bietet der hiesige Tourismusverband bis zu 55 Prozent ermäßigte Fahrkarten in Verbindung mit mindestens einer Übernachtung an. Ab einer Entfernung von 350 Kilometern zahlt der Urlaubsreisende generell 180 DM in der 2. Klasse für Hin- und Rückfahrt. BahnCard-Besitzer sparen zusätzlich, je nach Streckenlänge, bis zu 32 DM. Auch Tickets von 101 bis 350 Kilometern Distanz werden billiger abgegeben. Die preisgünstigste Alternative zur Anreise mit dem Auto schont somit nicht nur unsere Natur, sondern auch den eigenen Geldbeutel. Das Schwarzwald-Ticket kann über den Ferienort oder den Tourismusverband bestellt werden.

Flop: Überteuerte Tickets

■ Wer in Stuttgart mit dem ÖPNV auf Kurzstrecken unterwegs ist, muß teilweise mehr bezahlen, als der Kurzstreckentarif vorsieht. Fahrgäste, die an den neu aufgestellten Fahrausweisautomaten die dreistellige Codezahl ihres Fahrtzieles eingeben, bezahlen 2,70 DM. Würden sie die Kurzstreckentaste drücken, müßten sie nur 1,80 DM berappen. Die neuen Fahrausweisautomaten haben zwar zusätzliche, durchaus nützliche Funktionen, wie etwa die Ausgabe von Monats-Wertmarken. Aber die für den Kunden wichtigste Aufgabe, die korrekte Fahrpreismittlung, wurde von den Technikern für den Kurzstreckenbereich nicht zufriedenstellend gelöst. Statt dessen wird vom Kunden verlangt, die unzulänglich programmierten Fahrausweisautomaten zu durchschauen und wie früher anhand einer Fahrtziel-Liste festzustellen, ob ein Kurzstreckenziel anvisiert wird.

Haben auch Sie bei Straßen- und Eisenbahn Tops oder Flops erlebt? Schreiben Sie an: MODELLEISENBAHNER, Kennwort „Top und Flop“, Olgastraße 86, 70180 Stuttgart.