Modell Eisen Bahner

Januar 1997

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

Nr. 1/1997

E13411

4 391341 105506 01

BASTELTIPS

- Weichenheizung-Attrappe
- Ankuppeln in der Kurve
- Kurzkupplung für LGB
- Realistisches Ladegut
- Gartenbahn-Unterbau

Von Köln nach Frankfurt wie im Flug

Der ICE für Tempo 300

Messe-Neuheiten

Die Attraktionen von Köln

Märklins erste Krokodile

Träume in grünem Blech

Gesucht: DIE PFIFFIGSTE MODELLBAHNANLAGE 1996 Modell Eisen Bahner

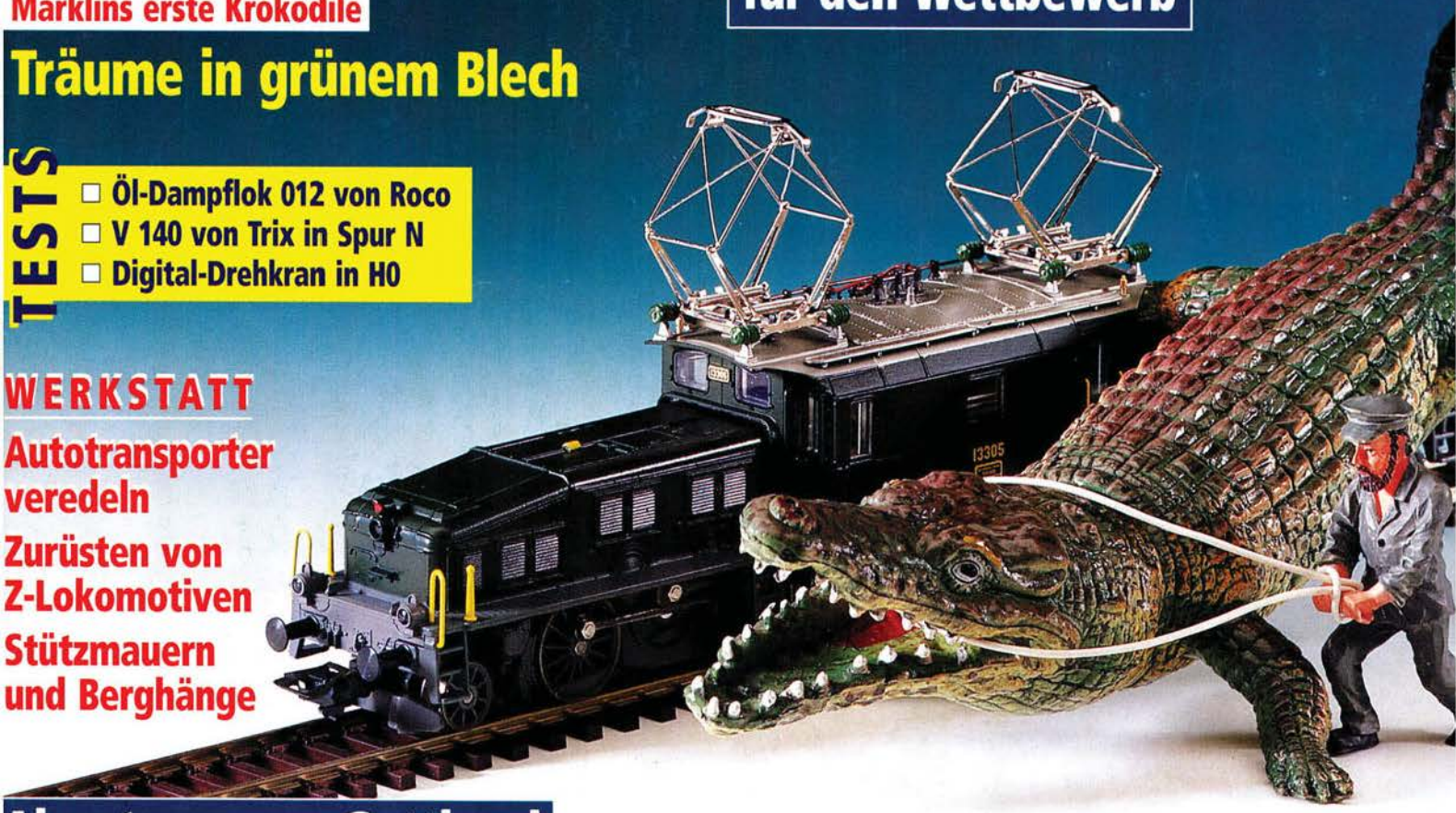
Endspurt für den Wettbewerb

TESTS

- Öl-Dampflok 012 von Roco
- V 140 von Trix in Spur N
- Digital-Drehkran in H0

WERKSTATT

- Autotransporter veredeln
- Zurüsten von Z-Lokomotiven
- Stützmauern und Berghänge

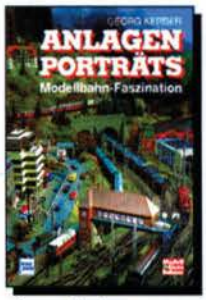


Abenteuer am Gotthard

Die Krokodil-Bändiger

Ellok-Legende voller Dampflok-Technik

Geschenke zum Weihnachtsfest für den Modelleisenbahner



Georg Kerber
Anlagen-Porträts
22 Anlagen +Vorbilder.
112 S., 188 Farb-Abb., geb. **DM 29,80/sFr 29,80/öS 218,–**
Bestell-Nr. 71013

Günter Fromm
Gleispläne für die Modelleisenbahn
160 S., 158 Abb., geb.
DM 29,80/sFr 29,80/öS 218,–
Bestell-Nr. 70914

Günter Fromm
Modellbahn-Anlagen
Bahnhöfe +Gleispläne.
260 S., 368 Abb., geb.
DM 39,80/sFr 37,90/öS 291,–
Bestell-Nr. 70756

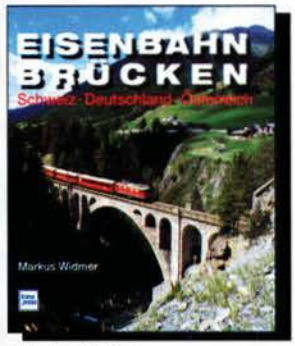
Kerber/Stirl
Planen und Bauen von Modellbahnanlagen
128 S., 124 sw-Abb., 27 Farb-Abb., geb.
DM 29,80/sFr 29,80/öS 218,–
Bestell-Nr. 71027

Kerber/Stirl
Gleisbau auf Modellbahnanlagen
136 S., 136 sw-Abb., 30 Farb-Abb., geb.
DM 29,80/sFr 29,80/öS 218,–
Bestell-Nr. 71034

Georg Kerber / Andreas Stirl
Brücken und Kunstbauten auf Modellbahnanlagen
132 Seiten, 125 sw-Abb., 30 Farb-Abb., gebunden **DM 29,80/sFr 29,80/öS 218,–**
Bestell-Nr. 71048

Malcolm Fletcher / John Taylor
Eisenbahnen – Das erste Jahrhundert
336 Seiten, 1020 Abb., geb.
DM 98,–/sFr 90,–/öS 715,–
Bestell-Nr. 71018

Bodde/Böhnke/Rothe
Die Eisenbahn in Österreich
Die ÖBB in Wort und Bild.
144 S., 150 Farb-Abb., geb.
DM 59,–/sFr 54,50/öS 431,–
Bestell-Nr. 71050

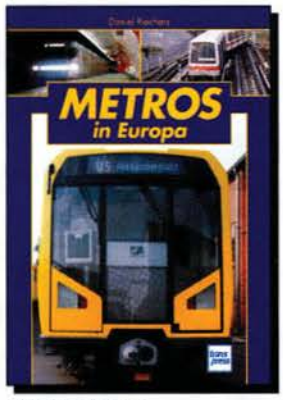


Markus Widmer
Eisenbahnbrücken
128 Seiten, 28 sw-Abb., 131 Farb-Abb., gebunden
DM 59,–/sFr 54,50/öS 431,–
Bestell-Nr. 71019

Udo Paulitz
Dampfimpressionen in Deutschland
128 Seiten, 31 sw-Abb., 140 Farb-Abb., gebunden
DM 59,–/sFr 54,50/öS 431,–
Bestell-Nr. 71028

Riccardo Mezzanotte
Züge der Alpen
144 S., 365 Farb-Abb., gebunden
DM 39,80/sFr 37,90/öS 291,–
Bestell-Nr. 71041

Wolfgang Diener
Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven
208 S., 247 sw-Abb., 36 Farb-Abb., gebunden
DM 69,–/sFr 63,50/öS 504,–
Bestell-Nr. 71004



Daniel Riechers
Metros in Europa
Bahnen aus 17 Ländern.
184 Seiten, 300 sw-Abb., geb.
DM 59,–/sFr 54,50/öS 431,–
Bestell-Nr. 71049

Kalender »Modellbahnanlagen 1997«
13 Kunstdruck-Farbtafeln im Großformat
440 x 345 mm, Metallkammbindung
DM 24,80/sFr 24,80/öS 181,– Best.-Nr. 71036

Kalender »Faszination Eisenbahn 1997«
13 Kunstdruck-Farbtafeln im Großformat
440 x 345 mm, Metallkammbindung
DM 24,80/sFr 24,80/öS 181,– Best.-Nr. 71035

Ihr Verlag für Eisenbahn-Bücher und Videos

trans press

Sie erhalten die Titel im Buch- oder Bahnhofsbuchhandel oder direkt bei:
Motorbuch-Versand, Abt. 280, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart, Tel. 0711 / 210 80 65, Fax 0711 / 210 80 70

INHALT

Alternativ-Energie

Roco setzt auf Öl: Mit der DB 012 in H0 erfüllt der Salzburger Hersteller einen lange gehegten Wunsch. Die Ergebnisse des ausgiebigen Testprogramms ab Seite 66

Markenzeichen

150 Jahre Schweizer Bahnen: Die mächtigen Krokodile, vor über 75 Jahren in Dienst gestellt, wurden zu einer Legende auf Schienen. Seite 12

Gefahren lauern

Alle redeten vom Wetter – selbst die Bahn. Mit Plakaten warnte die DB ihre Mitarbeiter vor den Gefahren des Winterbetriebes. Seite 28

Thüringen-Motive in TT

50 Jahre alt ist die „Spur der Mitte". Doch im Westen führte sie ein Schattendasein. Deshalb besorgte sich ein Kölner TT-Zubehör in der DDR. Die Anlagen-Ideen stammen aus Thüringen. Seite 92

Bunt gemischt

Der Autotransportwagen Offs 60 von Roco läßt für Epoche III-Bahner kaum Wünsche offen. Dennoch lohnt sich die farbliche Nachbehandlung. Horst Meier verrät, was man alles tun kann. Seite 54

VORBILD

Titelthema

Reptilien-Fund
150 Jahre werden die Schweizer Bahnen alt. Eine ihrer Loks erlangte Weltruhm: Das Krokodil. ..... 12 ◀

Drehscheibe

Namen + Nachrichten 4

Multi-Vision
Die nächste ICE-Generation für Tempo 300 zwischen Köln und Frankfurt ..... 20 ◀

Probe-Betrieb
Der Regio-Shuttle geht in den Planeinsatz 22

Geschichte und Geschichten

Gelöster Knoten
Falkenberg war der größte Eisenbahn-Knoten in der ehemaligen DDR - und heute? 24

Warn-Zeichen
Mit Plakaten mahnte die DB ihre Mitarbeiter 28

LokoMotive

Laufsteg
Die große Parade in Arnstadt zum Saisonende: Schnelle Triebwagen zwischen Dampfloks 30

MODELL

Werkstatt

Make up
Sogar eine Z-Lok läßt sich noch verfeinern ..... 53 ◀

Farbenlehre
Der nachbehandelte Autotransportwagen Offs 60 von Roco ..... 54 ◀

Nach-Tisch
Aus- und Umbau eines Fertiggeländes (Folge 4): Stützmauern, Straßenbau, Felsgestaltung ..... 58 ◀

Basteltips
Kurzkupplung für LGB, realistisches Ladegut, ankuppeln in Kurven, Weichenheizung-Attrappe, Gartenbahn-Unterbau und die Ideenkiste ..... 62 ◀

Test

Öl-Brenner
Im Handel: Die 012 der DB von Roco ..... 66 ◀

Jahrhundert-Ereignis
Museumslok: Die V 140 von Minitrix ..... 70 ◀

Moderner Dreikampf
Zubehör: Digitaler Drehkran von Roco ..... 74 ◀

Szene

Anlagen-Wettbewerb ..... 77 ◀

Legenden-Bildung
Märklins frühe Krokodil-Modelle ..... 78 ◀

American Dream
US-Bahnen im Modell 82

Neuheiten 86

Messe-Nachrichten aus Köln ..... 88 ◀

Namen + Nachrichten 91

Partner-Städte
Warum ein Rheinländer eine TT-Anlage nach Thüringer Motiven baute 92

AUSSERDEM

Standpunkt 5
Impressum 6
Güterbahnhof 34
Fachhändler-Übersicht 38
Bahnpost 76
Treffpunkte 80
Vorschau 98

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

Foto: Doebeli

In Kanada abgestellte Wagen des RAM TEE I

TEE-Classics

Großeinkauf in Kanada

■ Im Februar 1992 endete die Ära des schweizerisch-holländischen RAM-TEE I in Kanada. In Europa waren die planmäßigen Einsätze im Mai 1974 als TEE „Edelweiss" auf der Relation Zürich – Basel – Amsterdam beendet worden. Im Jahr 1977 kamen vier dieser Züge an die Ontario Northland Railway (ONR) nach Kanada. Mitte der achtziger Jahre wurden die Triebköpfe durch nordamerikanische Loktypen ersetzt. Kürzlich konnte ein Kaufvertrag zwischen der ONR und der in Zürich ansässigen Genossenschaft „TEE-Classics" abgeschlossen werden. Dabei gingen acht der vorhandenen 12 Wagen in den Besitz der Genossenschaft über. Vier Steuerwagen, zwei Abteilwagen, zwei Speisewagen, Ersatzteile und Konstruktionspläne sollen in die Schweiz transportiert werden. Die Wagen sollen später für Privat- und Gesellschaftsreisen in Europa eingesetzt werden. Für den im Frühjahr oder Sommer 1997 geplanten Rücktransport sucht die Genossenschaft insbesondere noch nach finanzieller Unterstützung. Die Kontaktadresse lautet: TEE Classics, Postfach 9105, CH-8050 Zürich.

Umgehungsbahn Stendal

Warten auf Schwellen

■ Die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit GmbH teilte zu der Meldung über einen Baustopp bei Stendal (siehe Heft 11) mit, daß ihr keine Verfügung bekannt ist, nach der die Südumfahrung Stendals aufgegeben werden soll. Die Bauarbeiten wurden auch nicht eingestellt. Im Sommer kam es jedoch zu einer Unterbrechung im Gleisbau. Ursache dafür war aber lediglich die Entscheidung der DB, eine schwerere Oberbau-Bauart mit der Schwelle B 75 zu verwenden. Im Oktober waren diese neuen Schwellen geliefert, so daß die Montagearbeiten im Gleis Staaken – Oebisfelde durchgeführt werden konnten. Die Gleisjoche wurden in Möringen vormontiert.

Foto: G. Habermann

Flagschiff in der Grube: verunglückte 01 1066 in Kornwestheim.

01 1066 der UEF

Kopfüber in die Grube

■ Mit einem lauten Knall rutschte am Abend des 1. Dezember die ölgefeuerte 01 1066 in die Grube der Drehscheibe im Rbf Kornwestheim. Das Flagschiff der Ulmer Eisenbahnfreunde schlitterte seitlich der Bühne entlang in die Grube, ihre beiden Tender blieben dagegen im Gleis stehen. Zur Bergung mußte der Kornwestheimer Kran aus Darmstadt zurückbeordert werden. Über die Höhe des Schadens war bei Redaktionsschluß noch nichts bekannt.

Rhein-Sieg-Eisenbahn

Zulassungs-Bescheid

■ Seit Oktober verfügt die Rhein-Sieg-Eisenbahn über alle Zulassungen als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen durch das Landesverkehrsministerium Nordrhein-Westfalen. Damit kann die Bahngesellschaft auch Leistungen auf den Gleisen der Deutschen Bahn durchführen. Für Sonderfahrten auf der RSE-Stammstrecke Beuel – Hangelar wurde eine Zuggarnitur mit drei ehemaligen DR-Wagen Halberstädter Bauart beschafft. Zusammen mit der Rhein-Sieg-Lok der Reichsbahn-Baureihe V 23 können so reine DR-Züge gebildet werden.

Foto: E. Preuß

Bau der neuen Peenebrücke, über die später auch die Bäderbahn fahren soll.

Peenebrücke

Ersatzlösung auf Usedom

■ Die Montage der Peenebrücke zwischen Wolgast und der Insel Usedom ist seit Juli im Gange. Mit der Freigabe des 260 Meter langen Bauwerks wird Ende 1996 gerechnet. Es ersetzt die 1934 gebaute und seit dem Krieg stark beschädigte Brücke. Die Schiffahrt erhält eine 31 Meter breite Durchfahrt statt der bisherigen von 13 Metern. Auf diese Brücke sollen auch die Gleise der Usedomer Bäderbahn gelegt werden – Baubeginn ist voraussichtlich 1998. Die Lage der Bahnhöfe Wolgaster Fähre und Wolgast Hafen bedingt bei der Streckentrassierung sehr enge Gleisbögen, so daß künftig nur leichte Zugeinheiten sowie Triebwagen zwischen Wolgast Hafen und der Insel Usedom verkehren können.

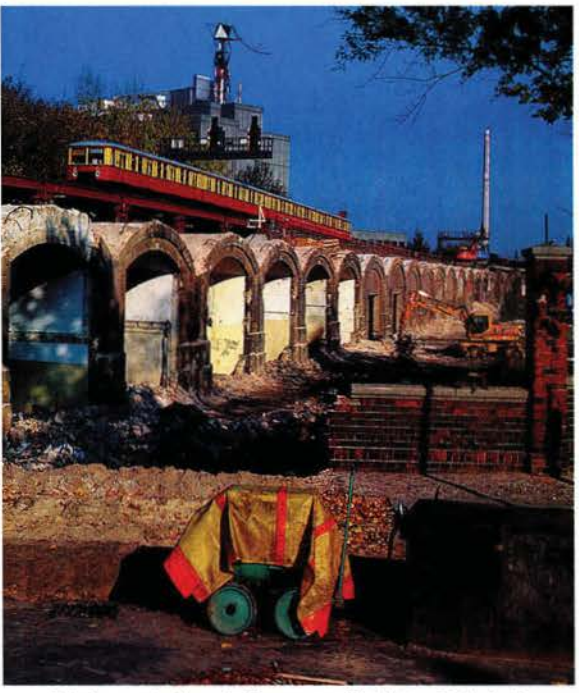


Foto: Schulz, Berlin

S-Bahn zwischen Bellevue und Lehrter Bahnhof

Berliner S-Bahn

Stationen wieder geöffnet

■ Seit dem 11. November sind die Berliner S-Bahn-Haltepunkte Bellevue und Tiergarten wieder geöffnet. Beide Stationen verfügen vorläufig nur über einen Zugang. Fahrtreppen und Aufzüge werden nach der jetzigen Planung im Lauf des Jahres 1997 eingebaut. Auf der sanierten Stadtbahn zwischen Bahnhof Zoologischer Garten und Hauptbahnhof sind damit alle S-Bahn-Stationen nutzbar. Unterdessen ist die Sanierung der Stadtbahn bei den Fernbahngleisen im Gange. An der abgängigen Spreebrücke am Bahnhof Friedrichstraße wurde eine Langsamfahrstelle eingerichtet. Im Bereich der Brücke und auch auf dem Hauptbahnhof sind nicht alle Gleise nutzbar. Deshalb und weil es wiederholt Pannen mit dem elektronischen Stellwerk in Westkreuz gibt, ist der S-Bahn-Verkehr auf der Stadtbahn nicht selten von Zugausfällen und Verspätungen betroffen.

Um neue Personen-Kraftwagen gegen Verschmutzung und vor allem Bremsklotz-Abrieb zu schützen, werden Autotransportwagen bei der DB AG immer häufiger mit seitlichen Planen ausgestattet.

Foto: Scholtis

STANDPUNKT

Schamloses Abkassieren

Hans-Joachim Gilbert

Die Schweiz, gemeinhin als Finanzplatz von weltweiter Anerkennung überschüttet, macht in diesen Tagen ihrem Ruf alle Ehre. Allerdings nicht den besten. Die Schweiz-Fans unter den Modellbahnern sollen diesmal ihren Geldbeutel dafür öffnen, daß das Wirtschaftsleben in der Alpenrepublik neue Blüten treiben kann. Die Schweizerischen Bundesbahnen, mitten in den Vorbereitungen der 150-Jahr-Feier, wollen das Jubiläum offenbar ohne jede Hemmung vermarkten. Mit dem einzigen schweizerischen H0-Großserienhersteller Hag haben die SBB jetzt eine intensive Zusammenarbeit vereinbart, wie es in einer offiziellen Mitteilung beider Unternehmen heißt. Hag werde als erster Produzent von Miniaturbahnen Partner und offizieller Hersteller von Fahrzeug-Nachbildungen der Schweizerischen Bundesbahnen. Hag ist zugleich einzig lizenzierter Hersteller von Modellen, die auch das Jubiläums-Signet tragen. Diese Zusammenarbeit hat freilich ihren Preis, und bezahlen wird ihn der Modellbahner. Ob das Kalkül allerdings aufgeht, ist zu bezweifeln. Obwohl beide Partner beteuern, die Entscheidung für Hag als exklusiver Partner für das Jubiläum sei gegen die attraktiven Angebote ausländischer Mitbewerber zustande gekommen, gibt es immerhin namhafte und finanzstarke Großserien-Hersteller, die sich an dieser fragwürdigen Bieterrunde erst gar nicht beteiligt haben. „Was herumfährt, werden wir auch nachbilden", kündigt zumindest einer der Großen der Branche entschlossen an. Und will gelassen abwarten, ob sich die eidgenössischen Bahner auf eine juristische Auseinandersetzung einlassen wollen oder nicht. Diesen Widerstand sollten auch andere Hersteller leisten, bevor weitere Bahngesellschaften auf derartige Gedanken verfallen. Der Versuch, die Modellbahner an der Finanzierung der großen Bahn zu beteiligen, hat der SBB schon unüberhörbare Kritik aus dem eigenen Land eingebracht. Offenbar hat man übersehen, daß jedes Lok- und Wagenmodell ein Stück Imagepflege darstellt – gratis. Aber das zählt im Glanz harter Münzen wohl zu wenig.

Lokomotiven der Baureihe 112

Langsam-Fahrt

Die nun mit Frequenz-Multiplexer Wendezugsteuerung ausgestattete 112 004

■ Mit der 112 004 erhielt die erste Maschine dieser Baureihe nach sechs Jahren eine Hauptuntersuchung. Wegen der hohen Laufleistung erfolgte keine Verlängerung. Die am 24. Februar 1991 lauftechnisch durch das BZA Minden untersuchte Maschine wurde der Serienausführung angepaßt, der Rahmen ist nun rot lackiert. Inzwischen interessierte sich auch das Eisenbahn-Bundesamt für die Baureihe 112 und stellte fest, daß die 112 bis zur Ordnungsnummer 005 nur für 120 km/h zugelassen waren. 160 km/h durften sie mit einer Sondergenehmigung fahren. Die Deutsche Bahn schien es nicht für erforderlich zu halten, sich darum zu bemühen, die Übergangsregelung durch eine dauerhafte zu ersetzen. Bis eine neue Regelung gefunden war, mußten die ersten der nach 1990 in Hennigsdorf für die DR und DB gebauten 112 mit einer um 40 km/h reduzierten Höchstgeschwindigkeit fahren.

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
Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange, Uwe Lechner,
Andreas M. Räntzsch, Dr. Franz Rittig

ANZEIGEN
Leitung: Volker Steinmetz
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Anzeigenverkauf: Elke Reichert
Telefon (0711) 2 10 80 86
Anzeigenfax (0711) 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, Frank Muth,
Manfred Lohkamp,
Fritz Osenbrügge, Erich Preuß,
Fritz Rümmelein, Jörg Seidel,
Joachim Schmidt

VERTRIEB
Motor-Presse 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 MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.
Alle Rechte vorbehalten.
© by Pietsch + Scholten Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung: Hypobank Stuttgart (BLZ 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000; Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70) Konto-Nr. 666 77-706.
Anzeigenpreisliste Nr. 14, gültig ab Heft 1/96. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422

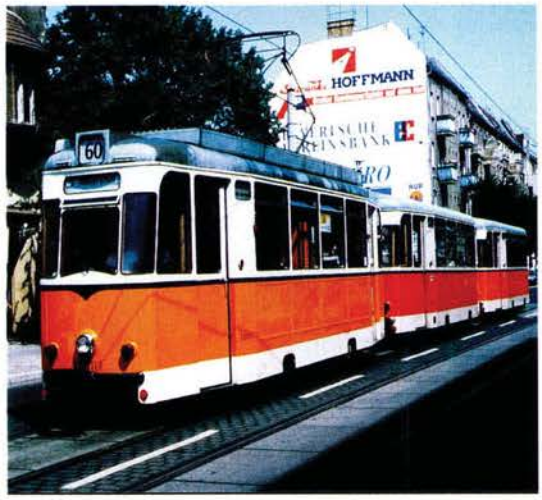


Foto: Christoph Heuer

Der heutige HSM-Triebwagen 3011 im Jahr 1993 im Planeinsatz in Köpenick.

Hannoversches Straßenbahnmuseum

Triebwagen angekommen

■ Am 11. November traf der Berliner Straßenbahn-Triebwagen 3011, Typ TZ69, besser bekannt als „Reko-Wagen", per Culemeyer-Straßenroller im Hannoverschen Straßenbahnmuseum (HSM) in Sehnde-Wehmingen ein. Damit bleibt im HSM neben dem Gotha-Wagen Dessau 35 ein weiterer typischer Vertreter des DDR-Straßenbahnbaus erhalten. Das betriebsfähige Fahrzeug wurde dem Museum von den Berliner Verkehrsbetrieben zu einem symbolischen Preis überlassen. Ab Saisonbeginn am 30. März wird man in Wehmingen mit dem Reko-Wagen fahren können. Ebenfalls am 11. November verließ der zweiachsige Triebwagen Neuss 17, Baujahr 1950, das HSM. Bei ihm handelt es sich um den letzten im Originalzustand verbliebenen Triebwagen der Straßenbahn Neuss. Er soll jetzt bei der Rheinbahn in Düsseldorf für den Einsatz in Neuss restauriert werden. Des weiteren wechselte der Kieler Triebwagen 196 vom HSM zum Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn am Schönberger Strand. Der Kieler Wagen war wegen seiner Spurweite von 1000 mm beim HSM nicht einsetzbar. Beim VVM ist eine entsprechende Gleisanlage vorhanden.

Foto: R. Preuß

Früher fand man in den Bahnhöfen Hinweisschilder „Bahnhofleitung" oder „Bahnhofvorstand". In München Hbf findet sich in Neudeutsch der Hinweis auf das „Bahnhofs-Management". Wie lange wird sich bei der Deutschen Bahn AG wohl noch die Bezeichnung „Bahnhof" halten?

Bahnhöfe in Mecklenburg

Bitte landestypisch!

■ Die Regionalbahnhöfe Mecklenburg-Vorpommerns sollen mehr landestypisches Flair aufweisen. Auf dem Kulturgut Liddow (Rügen) machten sich im Oktober acht Designer eine Woche lang Gedanken, wie den Stationen ihr Schmuddel-Image genommen und stattdessen ein zeitgemäßes, regionalspezifisches Ambiente gegeben werden könnte. Zum Abschluß legten sie 50 Entwürfe für die ausgewählten Bahnhöfe Bad Doberan, Bergen, Lauterbach, Sanitz sowie den Haltepunkt Borderstorf vor. Kernpunkte der Vorschläge: weinbewachsene Backsteinfassaden, die smaragdgrüne Farbe der einstigen Mecklenburgischen - Friedrich - Franz - Eisenbahn kehrt zurück, ferner wird viel Holz verwendet, so zum Beispiel bei rustikalen Sitzgelegenheiten. Ob sich die neuen Vorschläge gegen das DB-Einheitsdesign durchsetzen werden, ist fraglich. Trotz notorischer Finanznot will das Bundesland in den nächsten Jahren in seine Bahnhöfe zweistellige Millionenbeträge investieren. Würden die Liddower Ideen realisiert, wäre das auch für die einheimische Wirtschaft interessant, da sie die Ausstattungen produzieren soll.

Zwischenhalt

■ Die DB will in den nächsten 15 Jahren rund 3000 Liegenschaften mit einer Gesamtfläche von 4000 Hektar im Wert von annähernd 13 Milliarden DM möglichst gewinnbringend veräußern.

■ Der seit einem Jahr bestehende Kasseler Kulturbahnhof bewährt sich. Die Kulturangebote werden angenommen, die Gegend des alten Kopfbahnhofs wurde aufgewertet.

■ Die DB AG konnte den Umsatz zwischen Januar und August gegenüber dem Vorjahr um 3,3 Prozent auf 15,7 Milliarden DM steigern.

■ Am 13.10. war der SE 3034 Bielefeld – Aachen zu 250 Prozent besetzt. Der Zugführer verweigerte die Weiterfahrt. Mit Hilfe der Polizei mußten Reisegruppen den Zug verlassen.

■ Der DB-Sprecher für den Fernverkehr, Martin Katz, dementierte entschieden Behauptungen, die DB plane Einstellungen im IR-Netz. „Wir haben in dieser Richtung keine Änderungen geplant", teilte er am 22. November mit.

■ Am 26.10. mußte für den defekten Triebzug des ICE 821 Dortmund – Frank-

Foto: Seidel

99 579 vor dem Lokschuppen Rittersgrün

Eisenbahnmuseum Rittersgrün

Jubiläum im Erzgebirge

■ Das Eisenbahnmuseum Rittersgrün/Erzgebirge feiert am 15. Januar 1997 sein 25jähriges Bestehen. Von 1889 bis 1971 war Rittersgrün Endstation einer 9,36 km langen 750-mm-Schmalspurbahn, die im Bahnhof Grünstädtel begann. Schon vor der Stillegung der Bahn gab es Pläne, den Bahnhof Rittersgrün samt einer Fahrzeugsammlung zu erhalten. Anfang 1972 wurden die IV K 99 579 und acht Wagen bereitgestellt, die am 15. Januar 1972 über die bereits stillgelegte Strecke gen Rittersgrün rollten. Inzwischen finden sich in Rittersgrün 60 Fahrzeuge, davon zehn Lokomotiven. Seit dem Sommer 1996 ist im Bahnhofsgelände wieder ein eingeschränkter Fahrbetrieb möglich. In naher Zukunft sollen etwa 300 Meter Gleise wieder aufgebaut werden. Außerdem ist eine wettergeschützte Unterbringung der Fahrzeuge geplant. Angestrebt wird, die Fahrzeugsammlung zu ergänzen. Es fehlen noch die Dampflokbauarten VI K und VII K sowie Babelsberger Dieselloks der Typen Ns 4 sowie V 10 C.

Esslingen – Nellingen – Denkendorf

Erinnerungen an Überlandbahn

■ Mit einer Sonderausstellung erinnerte das Straßenbahnmuseum in Stuttgart-Zuffenhausen an die 1978 stillgelegte Straßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf (END), die am 19. Dezember siebzig Jahre alt geworden wäre. Aufgrund ihrer kühnen Trassenführung und der urtümlichen Anlagen sowie Fahrzeuge genoß die END als Überlandbahn unter Kennern ein besonderes Ansehen. Fast 19 Jahre nach Einstellung des Schienenverkehrs existiert immer noch etwa die Hälfte des Fahrzeugbestands. So befinden sich vier Fahrzeuge aus dem Jahr 1958 heute bei der Rittnerbahn in Südtirol. Im Straßenbahnmuseum Zuffenhausen finden sich die Triebwagen 2 und 4, die Beiwagen 21 und 23 nebst einem Schienenschleifwagen und zwei Arbeitsfahrzeugen. Das Mannheimer Landesmuseum für Technik und Arbeit hat den Triebwagen 3 und den Beiwagen 22 eingelagert. Die Triebwagen 6 und 8 finden sich in Marxzell sowie Hannover.

Der 1926 gebaute END-Triebwagen 4 in Zuffenhausen

Foto: Daur

furt eine 110 mit acht Reisezugwagen einspringen.

■ Die von Adtranz umgebaute 201 881 läuft unter der neuen Nummer 201 999 zur Erprobung in Leipzig. Sie wird in 202-Plänen u.a. in Zügen Leipzig – Geithain eingesetzt.

■ Am 4. November nahm die DB beim Rangierbahnhof Nürnberg eine 120 Meter lange Halle für Güterwagen-Ausbesserungen in Betrieb. In ihr können täglich 150 Wagen instand gesetzt werden.

■ Seit dem 29. September wird die bisher zweigleisige Strecke Hagen – Brügge nur noch eingleisig betrieben. Ein Rückbau findet vorläufig nicht statt.

■ Die Dampfeisenbahn Weserbergland konnte die 1943 von der Lokomotivfabrik Krenau gebaute 52 8038 in Betrieb nehmen. Zeitweise war die Lok bei einem Gastronomiebetrieb in Blomberg aufgestellt.

■ Am 22. November wurden die Verträge für die Norderweiterung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn von Ravensburg bis nach Aulendorf unterzeichnet.

■ Durch eine Verlagerung der Grenzen geht die Strecke Horka – Falkenberg vom Regionalbereich Berlin an den RB Dresden über.

■ In Düsseldorf können seit kurzem Bahnfahrkarten für Fahrten mit der US-Gesellschaft Amtrak gekauft werden. Der im Oktober in Betrieb genommene Terminal ist online mit dem Buchungscomputer von Amtrak verbunden. Der Service soll ausgebaut werden.

■ Innerhalb von 16 Monaten entwickelte und lieferte die Siemens Verkehrstechnik Kiel die ersten Rangier-Dieselloks MK 602 für die Dänische Staatsbahn. 20 Maschinen für insgesamt 28 Millionen Mark werden geliefert.

■ Die DB und die SNCF streben an, gemeinsam 80 Dieseltriebwagen bei Dietrich Ferroviare und Linke-Hofmann-Busch zu beschaffen. Durch die gebündelte Bestellung könnten günstigere Konditionen erreicht werden.

■ Die Siemens Verkehrstechnik liefert zwischen Herbst 1997 und Sommer 1999 34 Niederflurstraßenbahnen für die Wiener Straßenbahn.

■ Trotz des schlechten Wetters waren die Fahrten Staffel – Kulm mit der Lok 7 der Vitznau-Rigi-Bahn an den ersten 100 Tagen zu über 50 Prozent ausgelastet. Ein einziges Mal blieb die Lok mit einer Störung liegen.

■ Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG verzeichnete im Sommer 1996 mit 28491 Fahrgästen einen Zuwachs der Besucherzahl um 17 Prozent.

■ Anfang 1998 sollen die Schweizerischen Bundesbahnen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden. Über ein entsprechendes Gesetz wird zur Zeit debattiert.

■ Die Cisalpino bietet seit dem 1. November ein drittes Zugpaar zwischen Genf und Mailand an. Die Plätze der beiden seit 29. September eingesetzten Züge sind schon zu rund 40 Prozent ausgelastet.

■ Am 22. Oktober nahm die SBB in Zürich HB ein neues Reisezentrum mit 20 Schaltern in Betrieb. Zürich HB erwirtschaftet 10 Prozent der Einnahmen der SBB im Personenverkehr.

■ In Zürich fährt die Polybahn nach dreimonatigem Umbau wieder zwischen Central und Hochschulen. Die 100 Jahre alten Wagen der Standseilbahn wurden durch Kopien ersetzt.

■ Adtranz streicht in seiner englischen Wartungsabteilung Doncaster 188 Stellen. Die Firma muß ihre Wartungsdienste reduzieren.

■ Zwischen Paris und Mailand besteht neuerdings eine durchgehende TGV-Verbindung. Für 900 Kilometer braucht der Zug noch sechseinhalb Stunden Fahrzeit. Das bisher in Lyon erforderliche Umsteigen verlängerte die Reisezeit um eine Stunde.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Die Breslauer Straßenbahnen lassen sich von Adtranz in Hennigsdorf für rund 5 Millionen Mark Antriebsaggregate liefern, um bis zu 20 ihrer Fahrzeuge zu modernisieren.

Foto: Heilmann

FRAGE ? ZEICHEN

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

Foto: Hans Heckel

■ Wer von Frankfurt am Main in Richtung Heidelberg fährt, kommt nach rund 30 Kilometern in die gesuchte Stadt. Bekannt ist diese wegen ihrer Jugendstilbauten – eine Kunstrichtung, deren Elemente man auch an dem 1912 errichteten Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs findet. Zusätzlich zur Relation Frankfurt – Heidelberg treffen sich dort drei weitere Strekken. Auf einer von ihnen verrichteten bis 1970 die DB-Neubaudampfloks der Baureihe 65.0 ihren Dienst. Ein Merkmal des Bahnhofs der gesuchten Stadt war außerdem bis 1994 der Verladesteg der Post: Er überbrückte die Gleise auf der Nordseite. Seit mehreren Jahren legen auch ICE-Züge in der Station einen Zwischenhalt ein. Wie heißt diese Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Januar 1997 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 unterhaltsamen Transpress-Buches „Bahn-Geschichten" von Siegfried Kademann ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Oktoberheft lauteten „Karlsruhe" und „Baden". Die 30 Exemplare „Bahn-Geschichten" haben gewonnen: Stephan Adam, 37073 Göttingen; Reiner Bertram, 19057 Schwerin; Bernd Biedermann, 31737 Rinteln; Heinz Bielstein, 04600 Altenburg; Christina Büse, 23558 Lübeck; Peter Conrad, 89340 Leipheim; Günter Exner, 58511 Lüdenscheid; Susanne Graßmann, 06773 Gräfenhainichen; Manfred Graupner, 04317 Leipzig; Rosemarie Hadamek jun., 42283 Wuppertal; Gerhard Heller, 06237 Leuna; Martin Herfurth, 18109 Rostock; Ansgar Hofherr, 79199 Kirchzarten; Dietmar Hohlfeld, 98701 Großbreitenbach; Gerd Holz, 73098 Rechberghausen; Edmund Jung, 35687 Dillenburg; Reinhard Kaiser, 73760 Ostfildern; Dirk Klaus, 76337 Waldbronn; Jonas Kumhar, 70374 Stuttgart; Uwe Labinsky, 28199 Bremen; Dieter Lampe, 29348 Eschede; Michael Lautsch, 02906 Niesky; H.-P. Mortensen, DK-8100 Aarhus; Horst Merwarth, 37431 Bad Lauterberg; Sven Otte, 04279 Leipzig; Hans-Peter Richter, 82467 Garmisch-Partenkirchen; Steffen Rokohl, 06484 Quedlinburg; Horst Speer, A-5020 Salzburg; Walter Staiger, 78713 Schramberg; Walther M. Zügel, 79117 Freiburg.

Schweizer Doppelstockwagen

Tunnel-Probleme bei der BLS

■ Ab Fahrplanwechsel 1997 will die SBB auf den Verbindungen Basel – Interlaken und St. Gallen – Interlaken Doppelstockwagen einsetzen. Schon vor mehr als 100 Jahren fuhren auf der Bödelibahn von Därlingen nach Interlaken offene, zweistöckige Holzwagen. Die BLS mußte nun aber feststellen, daß der Intercity-2000-Doppelstöcker mit 463 cm Höhe zwar das Lichtraumprofil, nicht aber den erforderlichen Abstand zur Fahrleitung in Tunnelbauwerken einhält. Die BLS entschlossen sich zu einem Umbau zwischen dem 1. und 8. Dezember auf dem Abschnitt Spiez – Interlaken. Innerhalb dieser Zeit mußten die Schienen und Schwellen abgebaut, der Tunnelboden abgetragen und ein neues Gleis gebaut werden. Jeweils ein Unternehmer war für den termingerechten Umbau eines der vier Tunnelbauwerke auf dieser Strecke zuständig. Während des Umbaus fand Schienenersatzverkehr statt. In Interlaken-West mußte ein historisches hölzernes Bahnsteigdach für den Einsatz der neuen Doppelstockwagen geopfert werden.

Foto: Lohkamp

Einer der BLS-Tunnel vor dem erforderlichen Umbau.

SBB-Steuerwagen

Vorab-Einsätze bei Intercity-Zügen

■ Seit Ende November verwenden die SBB erstmals planmäßig bei InterCity-Zügen Wendezug-Steuerwagen. Die ersten von insgesamt 60 bestellten Steuerwagen werden zwischen Zürich und Luzern eingesetzt. Die Steuerwagen wurden im November 1994 für 155 Millionen Franken bestellt. Sie sollen ab Sommerfahrplan 1997 den Betrieb rationalisieren. Zu diesem Zeitpunkt werden schon im Hinblick auf das Konzept Bahn 2000 Angebotsverbesserungen eingeführt. Auf fünf Strecken verkehren die Züge ab Juni 1997 im Halbstundentakt, so zwischen Bern und Zürich, Zürich und St. Gallen sowie im Wallis. Die Steuerwagen sind erforderlich, um in den stark belasteten Knotenbahnhöfen Rangierfahrten einzusparen. Die neuen Wende-IC-Züge bestehen aus vier Wagen erster und fünf Wagen zweiter Klasse. Ein Speise- sowie ein Gepäckwagen ergänzen die Einheiten.

Berlin – Kietz

Traktions-Wechsel

■ Auf der Strecke Berlin-Lichtenberg – Kietz stellte die DB Anfang Oktober den Betrieb von Triebzügen der Baureihe 628 auf Wendezüge mit Lokomotiven der Baureihe 234 um. Eingesetzt werden die mit ZWS und ZDS (Zeitmultiplexe Wendezug- und Doppeltraktionssteuerung) ausgestatteten Maschinen 234 545, 546, 549 und 339 des Bh Pankow. Im Wendezugbetrieb traten einige Störungen an den Lokomotiven oder an den Steuerwagen auf. Aus diesem Grund wurden die Züge mehrmals in Triebkopftraktion mit zwei Loks der Baureihe 232 befördert. Auch bei diesen Zügen gab es vor allem bei kaltem Wetter Pannen: Bei den gezogenen Lokomotiven brachen mehrmals die Bremssohlen.

DB-Loks für Bosnien

Verzögerte Übergabe

■ Zwar wurden die Lokomotiven 212 003 und 232 004 offiziell am 22. Juli an die Eisenbahnen Bosnien-Herzegowinas (ZHB) übergeben, sie stehen aber immer noch in Frankfurt (Main). Mit den Loks 232 066 und 232 152 warten im Werk Cottbus noch zwei weitere Maschinen auf die Überführung nach Bosnien-Herzegowina. Die DB AG und die Eisenbahnen Bosnien-Herzegowinas konnten sich noch nicht über die anfallenden Überführungskosten einigen.

232 066 war Ende September immer noch in Cottbus hinterstellt.

Foto: Heilmann

Foto: Jonas

Die für Pakistan bestimmte Lok „Blue Tiger" bei der Präsentation in Kassel am 12. November.

Adtranz und General Electric

Gemeinsam auf dem Weltmarkt

■ Adtranz und General Electric stellten am 12. November nach rund einem Jahr Vorbereitung mit der Lokomotive Blue Tiger im früheren Henschel-Werk das erste Ergebnis ihrer Zusammenarbeit vor: Die erste der 30 von Pakistan bestellten Diesellokomotiven konnte der Öffentlichkeit präsentiert werden. Am 3. November 1995 hatten ABB und die General Electric Transportation Systems (Gets) ihre Zusammenarbeit beim Bau dieselelektrischer Lokomotiven bekannt gegeben. Adtranz lieferte den mechanischen Teil der „Blue Tiger". Die Druckluft-Bremsanlage stammt von Knorr in München. General Electric lieferte den gesamten Antriebsstrang, also Dieselmotor, Generator, Wechselrichter, Fahrmotoren, Kühlsystem sowie alle Steuerungs- und Überwachungseinrichtungen. Auf der gleichen technischen Basis sollen sich Maschinen von der Rangierlok bis zum 220 km/h schnellen Triebkopf realisieren lassen, wobei das Leistungsspektrum von 1640 kW bis 3400 kW reicht. Die Loks können entweder für die Normalspur von 1435 mm oder die Kapspur von 1067 mm geliefert werden. Die Hersteller erwarten vor allem Lieferungen nach Afrika und Asien. Mit Rücksicht auf die dortigen Oberbauverhältnisse müssen die Achslasten grundsätzlich unter 25 Tonnen liegen. Die 108 Tonnen schwere, sechsachsige Lok „Blue Tiger" erreicht 18 Tonnen Achsfahrmasse. Die Maschine verfügt über eine Einzelachssteuerung, die eine gute Ausnutzung der Reibungsmasse gewährleisten soll. Auch der Ausfall von Fahrmotoren soll sich kaum auswirken. Als weitere Besteller solcher Fahrzeuge sind zur Zeit Brasilien, Indonesien, Malaysia, Thailand und Syrien im Gespräch. Bis zum Jahr 2000 hat man sich bei den Herstellern Adtranz und Gets das ehrgeizige Ziel gesteckt, 700 Lokomotiven der nun vorgestellten Bauart auszuliefern. Obwohl an der neuen Lok nichts mehr auf die traditionsreichen Henschel-Werke hinweist, erhielt sie eine Henschel-Fabriknummer: KAS 33293/1996.

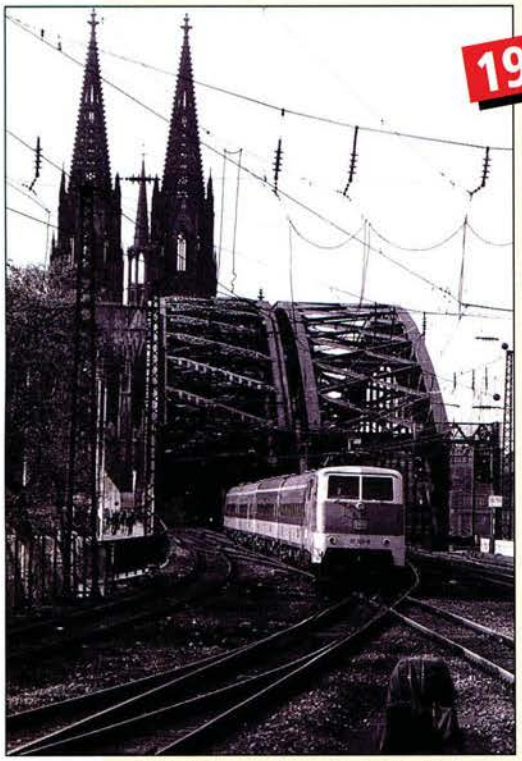
Kanaltunnel

Neue Einbußen durch Großbrand

■ Der Brand eines Lastwagens kam am 18. November für die Eurotunnel-Gesellschaft zum denkbar ungünstigsten Zeitpunkt. Gerade im stürmischen Wetter des Winters sollten weitere Marktanteile erobert werden. Der Brand verhinderte den Wettbewerb mit den Niedrigpreisen der Fähren weitgehend: Eine Röhre mußte geschlossen werden, deshalb arbeitet der Tunnel mit stark verminderter Kapazität. Im Oktober hatte die Gesellschaft noch 60360 Lastwagen befördert und damit einen Anstieg gegenüber dem bisherigen Rekordmonat Juli 1996 um 12 Prozent verzeichnet. Im Personenverkehr betrug der Marktanteil zwischen Folkestone oder Dover und Calais 50 Prozent – im Oktober benutzten 500 000 Fahrgäste die Schnellzüge. Zweieinhalb Tage nach dem Unglück konnte der Güterverkehr provisorisch in einer Tunnelröhre wieder aufgenommen werden. Die gesamte Reparatur könnte bis zu sechs Monate in Anspruch nehmen, da Betonsegmente der Fahrröhre ausgewechselt werden müssen. Die Kosten werden auf 150 Millionen Mark geschätzt. Fachleute hatten schon seit längerem auf die Brandgefahr hingewiesen. Sie meinen, daß sie durch Fahrzeuge mit Einspritzmotoren gestiegen sei.

ZEITREISE

Hohenzollernbrücke



111 142 vor einer niederländischen Wagengarnitur im Jahr 1981 beim Verlassen der 2x2-gleisigen Hohenzollernbrücke.

Kommt man in Köln von der rechten Rheinseite her mit dem Zug über die Hohenzollernbrücke direkt auf den Dom zugerollt, erblickt man aus dem Abteilfenster eines der schönsten Städtepanoramen Deutschlands. Bereits im Jahr 1845 beschloß man bei der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft den Bau einer Eisenbahnbrücke über den hier knapp 400 Meter breiten Strom. Am 15. Oktober 1859 wurde das damals noch „Dombrücke" genannte Bauwerk feierlich eröffnet. Bereits zur Jahrhundertwende reichten die beiden vorhandenen Gleise nicht mehr aus. Man entschied sich für den Bau einer 2x2-gleisigen Stahlträger-Kastenkonstruktion, die in jeweils drei Brückenteilen den Rhein überspannen sollte. Am 25. März 1911 konnte die Hohenzollernbrücke, wie sie fortan hieß, dem Betrieb übergeben werden. Die zahlreichen Bombenangriffe überstand das Bauwerk relativ unbeschadet. Hitlers Befehl, die Rheinbrücken zu sprengen, brachte auch die Zerstörung der Hohenzollernbrücke. Der südliche Teil konnte mit zwei Gleisen am 9. Mai 1948 wieder in Betrieb gehen, talseitig folgte der Ausbau erst elf Jahre später. Zwischen 1985 und 1989 wurde eine dritte doppelgleisige Brücke für den S-Bahn-Verkehr hinzugefügt, die seit Mai 1990 in vollem Umfang genutzt wird.

111 122 und 110 318 im August 1996 vor der 3x2-gleisigen Hohenzollernbrücke.

Fotos: Jürgen Rech

Papierfahrkarten der Bahn

Image-Probleme

■ In Japan ließ Bahnchef Dürr es schon verlauten (siehe Heft 12/96), nun äußerte er sich auch beim Gewerkschaftstag der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands zu diesem Thema: Bei der Bahn soll es bald keine Papierfahrkarten mehr geben. „Wir müssen wegkommen vom Anachronismus des Fahrscheins aus Papier. Das muß elektronisch gehen", sagte Dürr am 24. November in Hamburg.

Pünktlichkeit bei der DB

Zeigersprung II im Fahrbetrieb

■ Um eine hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Fahrbetrieb der DB AG sicherzustellen, wurde ein Gremium „Zeigersprung II" gegründet. Es wird von einem dem Vorstand direkt unterstellten Generalbevollmächtigten „Qualität Fahrbetrieb" geleitet. Als Mitarbeiter sind dem Bevollmächtigten Kontrolleure zugeordnet, die durch eine kontinuierliche Überprüfung und Ermittlung von Schwachstellen die Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit im täglichen Fahrbetrieb sicherstellen sollen.

Foto: Seidel

Dampflok 3 der Leipziger Museumsfeldbahn

Leipziger Museums-Feldbahn

Ungewöhnliche Spurweite

■ In Leipzig-Lindenau existiert eine Museumsbahn mit der in Deutschland bei Schmalspurbahnen außergewöhnlichen Spurweite von 800 Millimetern. Die Bahn ist der Rest einer einst umfangreichen Kiesbahn, die 1991 ihren Betrieb einstellen mußte. Seitdem stehen ein 1,5 Kilometer langes Streckenstück sowie der Lokschuppen unter Denkmalschutz. Vorhanden sind drei Babelsberger Diesellokomotiven der Bauart Ns 3 sowie eine V 10 C. Schmuckstück des Fahrzeugparks ist allerdings eine 1928 gebaute Hanomag-Lok, die ursprünglich in Hannover auf dem Denkmalsockel stand und die 1993 nach Leipzig gelangte. Im Sommer war die Bahn jeweils am ersten Sonntag des Monats in Betrieb. Eingesetzt wurden bei diesen Sonderfahrten aus Loren umgebaute Personenwagen sowie Personenwagen, die einst auf Braunkohlebahnen im Einsatz standen.