

Modell Eisen Bahner

Nr. 4
April 2002
51. Jahrgang

Deutschland 3,50 €
Österreich 4,- €
Schweiz 6,90 sFr
Benelux 4,- €
Frankreich 4,- €
Italien 4,60 €
Dänemark 39,- dkr



B13411

Magazin für Vorbild und Modell

Auf die feine Art
Exklusive
Frix-Handarbeit

Wochenend- und
Sonnenschein

„Ab ins Grüne“
mit der
Weidekrautbahn

Kalk und Kies
Industrie im
grünen HO-Tal

Tests

SILBER-FRANKE:
Hydrionalium von
Sachsenmodelle

GLIEDER-SACHSE:
NGT6-DD von Hödl

Schuppen, Heizhaus und Remisen

MLE-Betriebswerke im
Wandel der Zeiten

5400 Tonnen im Doppelpack: DB-BR 151

SECHS ACHSEN UND KEIN ENDE

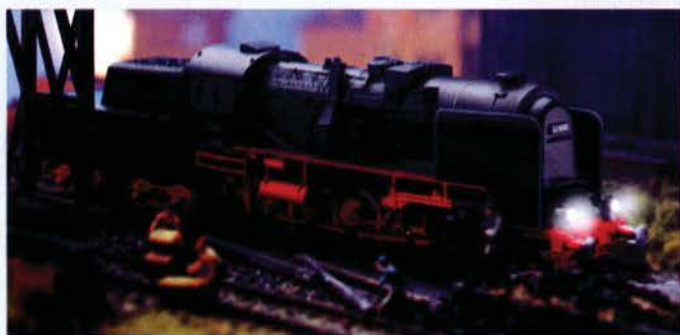
Das Multitalent unter den Einheits-E-Loks



16 Seiten
Messe Nürnberg

Das Energiesparmodell

Modell der BR 42⁹⁰ Franco-Crosti: Kohle wird anfangs der 50er mit der boomenden Wirtschaft immer teurer, und so sucht die DB nach Wegen, den Kohleverbrauch ihrer Dampfloks zu reduzieren. Probeweise werden zwei neue Loks der Baureihe 52 mit Abgasvorwärmern ausgerüstet. Dieses System der Ingenieure Franco und Crosti führt die heißen Rauchgase statt durch den Schornstein in einen zweiten Kessel unterhalb des Langkessels. Dort erwärmen sie das Speisewasser und strömen erst dann durch zwei seitliche Kamine ins Freie. Der normale Schornstein ist nur noch beim Anheizen aktiv. Das vorgeheizte Wasser verbessert den Wirkungsgrad und senkt den Kohleverbrauch um 20 Prozent – Energiesparmodell anno 1951. Die beiden als 42⁹⁰ nummerierten Maschinen sind fast zehn Jahre im Güterzugesatz. Die Erfahrungen werden später für weitere Franco-Crosti-Lokomotiven der Baureihe 50 genutzt. Ebenso innovativ wie seinerzeit das Vorbild ist heute unser Modell. Der präzise Zinkdruckguss von Fahrwerk, Kessel und Tender gibt Proportionen und Details so authentisch wieder wie es eben nur Metall kann. Glockenankermotor und Schwungmasse verbergen sich im Kessel und treiben alle fünf Kuppelachsen der Lok an – seidenweich und fein regelbar. Die Schnittstelle für einen Digitaldecoder ist im Tender platziert. Eine Kurzkupplungskinematik sorgt für vorbildnahen Pufferan-Puffer-Abstand zwischen Tender und Wagen. Dass unser Modell für Profi-Club-Mitglieder reserviert ist, sichert seine Exklusivität im Modellbahnmarkt – und ist ein finer Grund mehr, Mitglied zu werden.



Die markante Optik mit der veränderten Front und den seitlichen Schornsteinen macht Vorbild und Modell zu echten „Hinguckern“



Die Wagner-Windleitbleche entsprechen der Vorbildversion im Betriebseinsatz

MINITRIX

Bestellschluss ist der 24. Mai 2002

Anmeldeschluss ist der 15. April 2002

Exklusiv für Mitglieder des Trix-Profi-Clubs

12406 € 249,⁰⁰



VORBILD

TITELTHEMA

14 ZWISCHENSTUFE

Kein Ende abzusehen: Ein- und Rückblicke auf den 30-jährigen Einsatz der BR 151 bei DB und DB AG.

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 GLEICHSTROM-EINHEIT

Vor zehn Jahren gab es den ersten Lückenschluss bei der Berliner S-Bahn – von Wannsee nach Potsdam.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

28 HINAUS ÜBERN LANGEN TRÖDEL

Seit mehr als 100 Jahren fährt der Berliner mit der Heidekrautbahn „ins Grüne“.

36 MITTEN IN DEUTSCHLAND, TEIL 4

Die Betriebswerke entlang der MLE beheimateten immer wichtige Zeugen der Lok-Entwicklung.

MODELL

SPIELWARENMESSA NÜRNBERG

58 MESSENEUHEITEN

Der Innovationen zweiter Teil.

BLICKFANG

62 Traumfahrt: Die XVIII H als Trix-Fine-Art-Modell.

WERKSTATT

76 BERGFRIED, BRUCHSTEIN, BURGRUINE

Rolf Siedler baut aus neuem Depapit im Maßstab 1:87 eine verfallene Ritterburg nach.

80 LIMBA IM ÜBERMASS

Ralf Reinmuth zimmert eine Transportkiste.

84 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

86 FRONT-LENKER

Die Trix-Dampfspeicherlok bläst ab.

UNTER DER LUPE

87 ZELLEN-SCHULE

Das Auhagen-Startset für TT.

TEST

88 HYDRO-KULTUR

Leichtmetall-Triebwagen von Tillig-Sachsenmodelle.

92 SPRUNG AUS DER NISCHE

Dresdens moderne Straßenbahn in H0 von Hödl.

SZENE

102 COLUMBUS IM REICH DER MITTE

Roland Buschan baut in 1:120 eine der Lokomotiven der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

106 DIE FEINE ART

Aus dem Hause des Großserienherstellers Trix kommen Handarbeitsmodelle edler Vorbilder.

112 TURBOMASSIG

Wunschmodell: Amerikanischer Gasturbinenzug RTL.

114 INDUSTRIE IM GRÜNEN TAL

Die H0-Modulanlage des „Modelspoor Collectief“.

AUSSERDEM

120 MODELLBAHN AKTUELL

96 NEUHEITEN

5 STANDPUNKT

122 IMPRESSUM

41 BAHNPOST

42 GÜTERBAHNHOF

46 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

100 TERMINE + TREFFPUNKTE

32 BUCHTIPPS

122 VORSCHAU

105 INTERNET

106

Hand-Arbeit

Modell und Vorbild zu unterscheiden, fällt bei der XVIII H und der 23001 der „Fine Art“ von Trix schwer.

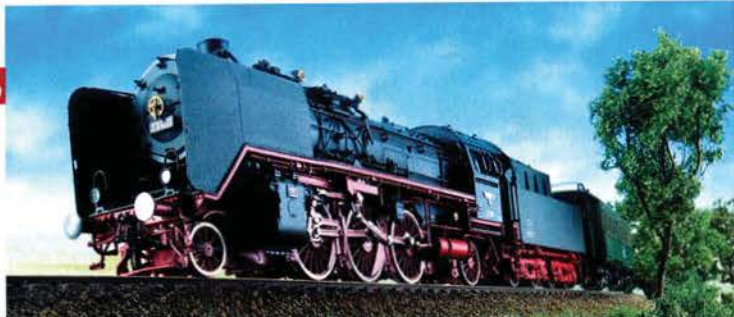


Foto: Jörg Chocholaty

14 Kraftprotz, sechssachsig

Von Regionalbahnen bis zu Erzzügen nehmen die 151 alles an ihre Zughaken oder eben an die Mittelpufferkupplung.



Foto: M. Henschel

86 FRONT-LENKER

Die Trix-Dampfspeicherlok bläst ab.

UNTER DER LUPE

87 ZELLEN-SCHULE

Das Auhagen-Startset für TT.

TEST

88 HYDRO-KULTUR

Leichtmetall-Triebwagen von Tillig-Sachsenmodelle.

92 SPRUNG AUS DER NISCHE

Dresdens moderne Straßenbahn in H0 von Hödl.

SZENE

102 COLUMBUS IM REICH DER MITTE

Roland Buschan baut in 1:120 eine der Lokomotiven der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

106 DIE FEINE ART

Aus dem Hause des Großserienherstellers Trix kommen Handarbeitsmodelle edler Vorbilder.

112 TURBOMASSIG

Wunschmodell: Amerikanischer Gasturbinenzug RTL.

114 INDUSTRIE IM GRÜNEN TAL

Die H0-Modulanlage des „Modelspoor Collectief“.



Foto: Michael Müller

24 Die S-Bahn kehrt zurück!

Preußens erste Eisenbahnstrecke erlebte nach dem Zweiten Weltkrieg tiefe Abgründe. Seit zehn Jahren ist sie wieder auf der Höhe.

Mitteldeutsche Lok-Heimat

Aus Remisen und Lokschuppen entlang der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn entstanden namhafte Betriebswerke.

36



Foto: E. Ebert

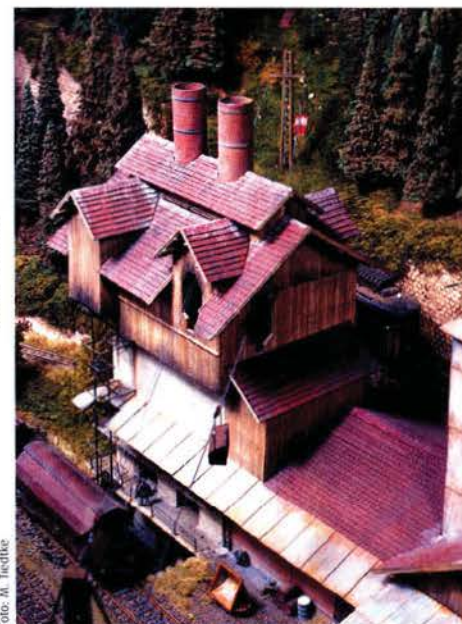


Foto: M. Heuthe

114 Industrie und Natur

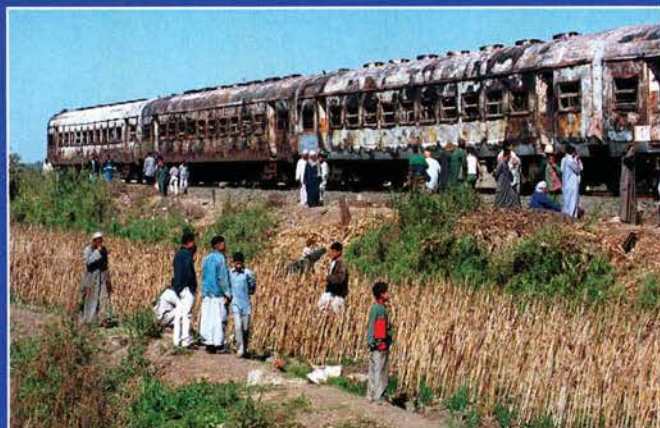
Die Mitglieder des niederländischen „Modelspoor Collectief“ bauen nach Schweizer Motiven ihre H0-Modulanlage.

ÄGYPTEN

Schweres Zugunglück

● Das schwerste Zugunglück in der Geschichte der ägyptischen Eisenbahn ereignete sich in der Nacht des 20. Februar 2002. Ein völlig überfüllter Personenzug von Kairo nach Luxor fing 70 Kilometer südlich der ägyptischen Hauptstadt Feuer. Im vierten der zehn 3.Klasse-Reisezugwagen brach Feuer aus, dessen Ursache später in der Explosion eines Gaskochers gesucht wurde. Es sei durchaus üblich, dass Reisende in den Zügen auf diese Weise Tee kochen. In aller kürzester Zeit standen alle hinter dem vierten Wagen eingereihten Fahrzeuge in Flammen. Fehlende Feuerlöscher und eine defekte Notbremse lösten die Katastrophe aus. Der Lokführer bemerkte nichts von der hinter ihm stattfindenden Tragödie, bei der die Reisenden versuchten durch verriegelte Türen und verbarrikadierte Fenster – diese Maßnahmen ergreift die Staatsbahn, um Schwarzfahrern den Einstieg in den Zug zu erschweren – zu flüchten. Erst etwa acht Kilometer hinter dem Ausbruchsort des Brandes machten Bewohner des Ortes al-Ay-

att den Lokführer auf die Notlage aufmerksam und erreichten die sofortige Notbremsung. In den völlig ausgebrannten Wagen starben 373 Menschen, die teilweise bis zur Unkenntlichkeit verbrannten und in Massengräbern beigesetzt wurden. Mangels ausreichender Betten für Schwerstbrandverletzte ist das Überleben vieler Reisender, von denen sich



Die völlig ausgebrannten hinteren Wagen des Zuges lassen bei Tageslicht das Inferno erahnen.



Fotograf: dpa

Nur noch ein metallenes Gerippe zeigte sich den Rettern und der Untersuchungskommission.

die meisten anlässlich eines islamischen Feiertages auf dem Weg von der Hauptstadt in ihre Heimatdörfer befanden, nicht gesichert. Zunächst behauptete der ägyptische Ver-

kehrsminister al-Demeri, dass ein bahnsseitiges technisches Versagen ausgeschlossen sei. Zwei Tage später konzentrierten sich die Untersuchungen der Unglücksursache dann je-

doch auf einen technischen Defekt in Form eines elektrischen Kurzschlusses. Der Verkehrsminister trat daraufhin zurück. Unklar ist immer noch, wie der ganze hintere Zugteil in derart rasender Geschwindigkeit Feuer fangen konnte. Der Fahrtwind soll durch die geöffneten Fenster des Zuges das Feuer extrem stark angefacht und auch für den Sprung der Flammen von Wagen zu Wagen gesorgt haben.

DB AG

Dammtorbahnhof in Hamburg wiedereröffnet

● Die DB AG eröffnete am 25. Januar 2002 den renovierten Bahnhof Hamburg-Dammtor. Der von 1901 bis 1903 gebaute Bahnhof, liegt an der viergleisigen Hamburger Verbindungsbahn zwischen Hauptbahnhof und Altona. Die Umbauzeit verlängerte sich wegen unvorhersehbarer Risse durch Bombenschäden aus dem Zweiten Weltkrieg auf 32 Monate. Das Mauerwerk unter den Gleisen war zudem durchfeuchtet. 24 Millio-

nen Euro kosteten die Baumaßnahmen. Zur Einweihung kamen der Erste Hamburger Bürgermeister Ole von Beust (CDU), Bahnchef Hartmut Mehdorn sowie die Staatssekretärin des Bundesverkehrsministeriums, Angelika Mertens (SPD). Ein Feuerwerk rundete die Eröffnung ab. 31 Geschäfte befinden sich im neuen Dammtorbahnhof, welcher sein altes Holz-Design beibehalten hat. Neben S-Bahn, RE, IR, IC und ICE durchfahren



Foto: Baugedächtnis

Der Dammtorbahnhof, welcher eigentlich ein Haltepunkt ist, da er über keine Weichen verfügt, ist Messe- und Kongressbahnhof.

ihn auch Güterzüge. Die U-Bahn unterquert den Dammtorbahnhof und hält in der Nähe am Ste-

phansplatz. Über den Bahnhof Dammtor erreicht man die Messe und das Kongresszentrum.

DB AG

Entgleist

Am 2. Februar 2002 kam es gegen 6 Uhr im Handweichenbereich des Zwickauer Bahnhofs zu einer Entgleisung eines Neigetechnik-ICE. Beim Rangieren innerhalb der Abstellanlage hatte ein Teil des vierteiligen Zuges schon die Weiche passiert, als ein Drehgestell des zweiten Wagens an

dieser Weiche aus der Schiene sprang. Der Zwickauer Hilfszug und hinzugezogene Fachkräfte vom Neigetechnikzentrum Hof waren bis Mittag damit beschäftigt, den Zug wieder einzugleisen. Die Untersuchungen zur Ursache und zum genauen Hergang des Unfalles laufen noch.



Foto: S. Reichenbach

Für das Eingleisen sind schon die Heber angesetzt, Zwickau, 2. Februar 2002.

SBB

Verkaufsschlager

Die erste von zehn Lokomotiven der Baureihe 185 von Bombardier für die BB unternahm am 19. Februar 2002 ihre Jungfernfahrt auf Schweizer Gleisen. Die bei den SBB unter der Nummer 482 000-7 eingereihte Lok leistete 'orspann vor Güterzug 63632 vom Zürcher Rangierbahnhof Limmattal nach Olten – Solothurn und Gerlafingen. Die wohl eher als Angstlok mitgeführte, rüne Ae 6/6 rollte allerdings mit gesenktem Pantograph hinter der 482 mit. 'on Gerlafingen nach Solothurn verkehrten die beiden Maschinen als Lokug. Weiter ging es mit schwerer Last nach Basel und zurück nach Zürich-Limmattal. Weitere Probefahrten fanden am 20. und 21. Februar 2002 statt. 'irund für den Kauf der Bombardier-Loks ist akuter Lokmangel bei den SBB, ntstanden durch die Rückkehr der zehn für SBB-Cargo fahrenden Re465 zur LS Lötschbergbahn (Loknummern 465 009-465 018).

Die am 19. Februar anwesenden Eisenbahnfotografen waren sich in der Mehrzahl darüber einig, dass der von SBB-Cargo gewählte Anstrich dem kantigen Lokkasten ein gefälliges und einprägsames Erscheinungsbild verleiht.



Foto: Armin Schmutz

Zwischen Tag und Traum Genießen

Das Vorbeidonnern einer 44 mit schwerem Erz- oder Kohlenzug am Haken ist ein elementares Erlebnis, wie vieles andere auch unwiederbringlich. Filme, Videos und Tonbandaufnahmen helfen da als Gedächtnisstütze, doch die ganz persönlichen Eindrücke können sie nur in Ausnahmefällen ersetzen oder, besser noch, verstärken. Das Fatale unserer Existenz ist halt, dass wir zumeist erst dann etwas zu schätzen wissen, wenn es aus unserem Alltag verschwunden ist. Das wird, da braucht man keine prophetische Gabe, mit jetzt modernen Lokomotiven und Triebzügen nicht anders sein. Jede Generation hat eben mit den prägenden Impressionen hauptsächlich in jungen Jahren ihren eigenen Alltag und das ist auch gut so.



Dr. Karlheinz Haucke

Die Modellbahn hilft uns in gewisser Weise aus diesem Dilemma. Wir können Zeitreisen unternehmen, dank elektronischer Innovation die Miniaturen nicht nur sehen, sondern auch mit immer stimmigeren Geräuschen hören und eigentlich auch schon riechen, denn neben den Rauchgeneratoren ist Echtdampf selbst in der Baugröße H0 nun schon keine Hexerei mehr. Eine Traumwelt? Vielleicht, aber eine, die sich ihre eigene handfeste Wirklichkeit schafft. Sie zwischen Tag und Traum mit all ihren individuellen Facetten zu genießen, ist auch nicht zu verachten.

Und keine Sorge: Ob dieser Tagträumerien ist keinesfalls das runde Jubiläum des MODELLEISENBAHNER vergessen: Exakt im September feiern wir 50-Jähriges. Wie? Abwarten, lassen Sie sich überraschen!

BAHNWELT AKTUELL

ÖSTERREICH

Unfall mit „Rollender Landstraße“

● Sechs Menschen fielen einem Zusammenstoß zweier Züge am 26. Februar 2002 bei Wampersdorf südlich von Wien zum Opfer. Unfallursache sei ein technischer Defekt gewesen: Ein aus Süden kommender Güterzug konnte im Bahnhof Wampersdorf nicht anhalten und fuhr auf der eingleisigen Strecke, eine Ausweichroute der Südbahn, auf die stehende „Rollende Landstraße“ auf. Die beiden Lokomotiven stießen mit einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h zusammen. Bei dem Aufprall wurde der hinter der Rola-Lok eingereihte Liegewagen zerquetscht und aus dem Gleis geworfen. Die LKW-Fahrer, die überwiegend aus Ungarn stammten, wurden eingeklemmt und mussten mit schwerem Gerät befreit werden.



Ein Aufprall mit der vermeintlich geringen Geschwindigkeit von 30 km/h reichte aus, um den Personenwagen vollkommen zu demolieren.

DB REGIO

612 auf der oberen Ruhrtalbahn



Foto: Wirtz

● Auf der KBS 435 Hagen – Warburg – Kassel, die zum Teil der oberen Ruhrtalbahn folgt, werden die 628- und 218-Wendezug-Umläufe nach und nach von Triebwagen der Baureihe 612 übernommen. Bis April werden insgesamt zwölf Fahrzeuge eingesetzt. Im Jahr 2003 sollen die Modernisierung der Bahnhöfe und der Ausbau der Strecke beginnen, so dass voraussichtlich ab 2006 mit eingeschalteter Neigetechnik gefahren werden kann.

Perlen vor die Säue? Spart man sich bei der DB AG damit auf elegantem Weg das Einschalten der störanfälligen Neigetechnik? Vor dem Jahr 2006 müssen die 612-Züge sich jedenfalls nicht beweisen.



Foto: Saugmeister

Am 11. Februar 2002 gingen die Güterbühne und das Personenwagen-Fahrgestell der Bergstrecke der Oberweißbacher Bergbahn auf den Weg zur Aufarbeitung bei der Schweizer Firma Doppelmayr in Thun. Hier die Güterbühne auf dem Transport durch Mellenbach.

ZWISCHENHALT

Die tschechische Staatsbahn CD wird laut eines Regierungsbeschlusses vom 5. Februar 2002 in zwei staatliche Aktiengesellschaften aufgeteilt. Eine Gesellschaft betreut den Güter- und Personenverkehr, die andere Verwaltung und Infrastruktur.

Am 21. Februar begann die Sanierung der ICE-Strecke Hamburg-Hannover. Die nächsten zwei Monate wird es Verspätungen und Zugausfälle geben. Die DB AG hat ein Info-Telefon eingerichtet.

TGV Ost kommt: In Frankreich haben die Bauarbeiten für eine neue 300 Kilometer lange TGV-Strecke zwischen Paris und Metz begonnen. Nach Fertigstellung der 3,1 Milliarden Euro teuren Strecke im Jahr 2006 soll die Fahrzeit Paris - Frankfurt dann unter vier Stunden liegen. Später soll die Strecke von Metz bis nach Strasbourg verlängert werden, wodurch auch die Fahrzeit nach München verkürzt würde.

Der erste Inter Connex fuhr am 27. Februar 2002. Connex das deutsche Tochterunternehmen der französischen Vivendi-Gruppe, bietet einen durchgehenden Zug auf der Strecke Gera - Berlin - Rostock und zurück (morgens nach Norden, abends nach Süden) an. Mit DB-AG-Zügen ist mehrmaliges Umsteigen nötig, und Gera ist seit längerem nur noch Halt von Regionalzügen. Connex hat die Fahrplantrasse vom 1. März bis 15. Dezember gebucht. Um sich zu bewähren, müsse der Zug zu 50 bis 60 Prozent ausgelastet sein. Fahrkarten werden im Zug zu Preisen verkauft, die weniger als die Hälfte des regulären DB-AG-Tarifs betragen. Bei Connex hat man auch schon andere Relationen im Blick: Berlin - Rügen oder Berlin - Zittau, Ruhrgebiet - Dresden oder Ruhrgebiet - Harz - Berlin.

Die Autozüge nach Sylt erhalten ein neues Terminal. Baubeginn in Niebüll war am 19. Februar 2002. Die Kosten belaufen sich auf 1,5 Millionen Euro. Der Urlaubsverkehr soll nicht behindert werden. Dem Bau ging jahrelanger Streit voraus, ob die Autoverladung nach Klanxbüll im Norden verlagert werden soll. Jetzt werden Fakten geschaffen.

Zahlreiche Signale mit Öllampen gibt es noch im britischen Eisenbahnnetz. Alle sieben Tage müssen sie nachgefüllt werden. Frühestens in fünf Jahren kann das letzte antiquierte Signal außer Dienst gehen. Einstweilen enthüllen die Medien neue Missstände über den Zustand des vernachlässigten britischen Schienennetzes. Nach mehreren schweren Unglücken und der Pleite der Netzgesellschaft Railtrack erfolgt eine realistische Bestandsaufnahme. Die Fahrgäste erregen sich inzwischen über andere Schlamereien: Anfang Februar erklärte ein Lokführer zwischen Bristol und Edinburgh, er müsste umkehren, da er für eine Umleitungsstrecke nicht streckenkundig sei. Die Bahngesellschaft Virgin Trains verteidigte das Verhalten.

Die Rößler 528029, die letzte in Schlauroth aufgearbeitete Regelspur-Dampflokomotive, passierte bei der Rückfahrt aus ihrem Winterquartier bei EKO in Eisenhüttenstadt am 5. Februar 2002 Altranft.



Foto: Jürgens

Kooperation im Güterverkehr beabsichtigen SNCF und DB AG. Die Vorstände beider Bahngesellschaften unterzeichneten Ende Januar einen Kooperationsvertrag. Mehrsystemloks sollen zukünftig eingesetzt werden, damit der zeitraubende und kostspielige Lokwechsel an der Grenze entfallen kann. SNCF und DBAG streben an, den Güterverkehr auf der Schiene zwischen den Ländern binnen fünf Jahren zu verdoppeln.

DB Cargo will in Baden-Württemberg weitere 30 Güterverkehrsstellen bis Jahresende 2002 stilllegen. Betroffen sind unter anderem Biberach (Riss), Donaueschingen, Friedrichshafen, Kehl, Neustadt und Ravensburg. Die Landtagsgrünen forderten die Landesregierung auf, private Betreiber zu unterstützen, die bereit sind, die betroffenen Regionen zu bedienen.

DB AG tritt nach Herstellern: In der Berliner Konzernzentrale ist man es leid, immer Alleinschuldige für Beschwerden der Kunden zu sein. Jetzt greift man in Berlin öffentlich die großen Hersteller Bombardier, Siemens und Alstom an und macht sie für eine Vielzahl der akuten Probleme verantwortlich.

Laut Magazin Focus sei es strategisches Ziel der DB AG, Wettbewerb auf der Schiene zu verzögern und zu verhindern. Dafür gab man bei der Unternehmensberatung McKinsey eigens eine Studie in Auftrag. Methode der Wahl: Gezielte Lobbyarbeit bei Abgeordneten und Ministern.

Ein schwerer Unfall ereignete sich am 16. Februar 2002 im Rangierbahnhof Osnabrück. Die Stadt am Fuß des Teutoburger Waldes entging nur knapp einer Katastrophe. Die Lok und acht Wagen eines Chemikalienzuges entgleisten an einer Weiche. Vier Wagen stürzten um. Einer, gefüllt mit der giftigen Chemikalie Acrylnitril, riss auf und geriet in Brand. 170 Feuerwehrmänner konnten sowohl eine Explosion als auch das Übergreifen des Feuers auf weitere Wagen verhindern.

Die Konflikte bei der niederländischen NS sind vorläufig beigelegt. Im Rahmen der Streitigkeiten zwischen NS-Direktion, Gewerkschaften und Regierung mussten zwei Direktoren und der gesamte Aufsichtsrat ihre Posten räumen.

Alstom muss der belgischen SNCB Schadenersatz zahlen. Die 80 bestellten und in Barcelona produzierten zweiteiligen Triebwagen der Baureihe 41 weisen erhebliche Produktionsmängel auf, und auch die vereinbarten Lieferfristen konnten nicht eingehalten werden.

Im Auftrag der belgischen Regierung prüft die SNCB die Reaktivierung mehrerer vor Jahren stillgelegter Strecken. Wie üblich sollen aus Gründen der Gleichberechtigung in beiden Landesteilen Vlaanderen und Wallonien gleich viele Kilometer wieder in Betrieb gehen.

— MAGNETISCHES SCHWEBEN —

Das Gezerre geht weiter

Das Tauziehen um die Realisierung des Metro- beziehungsweise Transrapids findet kein Ende. Nachdem Verkehrsminister Bodewig eine von parteipolitischen Präferenzen unabhängige Fördermittelzuteilung zusicherte, gibt es in Bayern neue Bedenken. Während die NRW-Landesregierung die Strecke von Dortmund nach Düsseldorf jetzt auch noch bis Köln verlängern möchte und sich zuversichtlich in München neue Probleme für die bayerische Landesregierung auf: Der rot-grüne Münchner Stadtrat lehnt die Transrapidstrecke zum Flughafen ab. Als Gründe nannte man die eigene angespannte Haushaltslage und unsichere Bundeszuschüsse. Beinahe zeitgleich legte die Gewerkschaft Transnet ein „Un-machbarkeitspapier“ vor, in dem sie die Magnetschwebbahn-Projekte für verkehrspolitisch unsinnig erklärt. Der Transnet-Vorsitzende Norbert Hansen mahnt dringlichere verkehrspolitische Entscheidungen wie Ausbau und Sanierung des Münchner-S-Bahnnetzes an. Zuguterletzt verlangt inzwischen Jürgen Rüttgers, Vorsitzender der NRW-CDU, den Bau des Eurorapid statt des Metrorapid, der den Rhein-Ruhr-Raum mit Amsterdam verbinden soll.

Modellbahn
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
BeTTina Hohmann

Friedrich-Ebert-Straße 34
38820 Halberstadt
Tel.: 0 39 41/61 10 61
Fax: 0 39 41/57 08 07

Druckfehler, Preisänderung behalten wir uns vor.
Besuchen Sie unser Fachgeschäft:
Öffnungszeiten Mo – Fr 10.00 – 18.00 Uhr · Sa 9.00 – 13.00 Uhr

Ihr EUROTRAIN® Fachgeschäft

**BeTTina-Hohmann -
Modelleisenbahnfachgeschäft,
von Idee+Spiel, Markt Intern und den
Herstellern empfohlen.**

Das wir Top-Preise haben, dass hat sich ja zwischenzeitlich herumgesprochen. Wir möchten nun diese Zeitungsanzeige nutzen, um unsere ständig wachsende Kundschaft für die Treue und für das Entgegengebrachte Vertrauen zu bedanken.

Unser Fachgeschäft ist ein angesehenes Unternehmen bei unseren Kunden und bei den Herstellerfirmen. Service und Kundenfreundlichkeit und schnelle Lieferung werden bei uns GROSSGESCHRIEBEN.

Wir bieten unseren Kunden einen KOSTENLOSEN Preiskatalog und ständige Angebote per Telefon oder Kundenrundschriften an. Eine PORTOFREIE Lieferung kann vereinbart werden, eine KOSTENLOSE Fax- und Bestellnummer für unsere Stammkunden an.

Aus unserem Internet-Gästebuch:
Modelleisenbahn AG Ascherleben schreibt:
„Hallo, als einzigste günstige Alternative zum TT-Angebot bei mir in HH, bin ich hier gelangt und werde auch dies nutzen. Sehr gute Webseite und ein Superangebot. Hier bekomme ich alles was ich brauche.“

Frank R. Erfurt schreibt:
„Echt super Laden, schnelle Lieferung und bomben Service.“

Tony S. Gardeleben schreibt:
„Dieses Fachgeschäft wurde mir empfohlen, man hat recht gehabt, ein echt geiles Fachgeschäft“

Frank J. aus der Altmark schreibt:
„Toller Laden und Versandservice, keine Probleme.“

Katja schreibt:
„Wirklich eine Super-Spitzen-Homepage. Habe tagelang im Internet nach einem TT-Shop gesucht...Ich bin begeistert...SAGENHAFT.“

Olli J.
„Also Service und Kundenfreundlichkeit wird hier sehr Großgeschrieben, es ist jedes Mal ein schönes Gefühl dieses Geschäft zu besuchen.“

Spur n-Fan aus HBS schreibt:
„Ein SUPER-Auftritt im Internet, aber wer den Laden in Halberstadt betritt, sollte genug Zeit mitbringen...man kann einfach nur träumen und staunen. Das Zubehörsortiment ist riesig, ebenso die fachliche und freundliche Beratung des Teams. Ein Besuch lohnt sich auf jeden Fall und keiner wird enttäuscht sein.“

Hagen M. aus Rathenow schreibt:
„Ich bin absoluter Neukunde. Habe nur 2 x Kontakt mit dem Fachgeschäft gehabt, aber das Entgegenkommen und der Service, der mir sogar per Telefon geboten wurde, übertrifft so ziemlich alle Geschäfte, die ich bisher kennen gelernt habe. Phantastisch.“

Willi L. by Idee+Spiel schreibt:
„Liebe Frau Hohmann, wir sind von Ihrer HP begeistert. Schöne Grüße aus Hildesheim.“

Martin F. aus Veckenstedt schreibt:
„Ich find diesen Laden einfach obertop, und dies ist einfach der beste Laden weit und breit, ich habe immer schon so einen guten Laden gesucht, der mir hilft, wenn ich Probleme oder Fragen habe.“

RÜCKRUFKATION
03941-611061

Werden auch Sie Kunde im Fachgeschäft „BeTTina-Hohmann“, lassen Sie sich noch heute registrieren und Sie erhalten noch heute unsere Aktionsliste zugesandt, der Katalog 2002 erscheint voraussichtlich im April 2002. Unsere registrierten Kunden erhalten den Katalog gratis nach Drucklegung zugesandt.

Aktuelle Preise und Angebote erfahren Sie unter 03941-611061.

Ihr BeTTina-Hohmann Team

www.modeltrain.com ★ www.bettina-hohmann.de



FRAGEZEICHEN

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

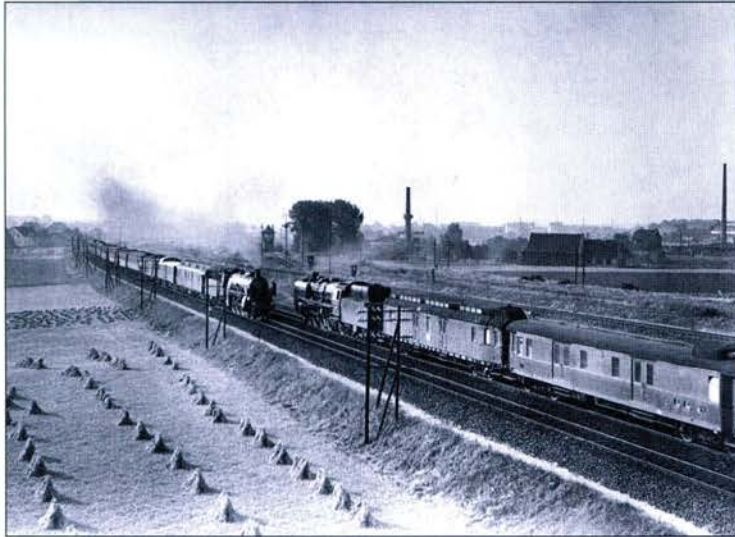


Foto: Bellingrodt

Der Fotograf zog am 5. August 1938 zeitig los, um die Begegnung zweier Schnellzüge auf freier und glücklicherweise zweigleisiger Strecke festzuhalten. Gegen 7 Uhr konnten sich die Lokpersonale des D307 Basel – Dortmund, der hier von links kommt, und des D8 Berlin – Köln bei Düsseldorf begrüßen. Der Berliner Zug wird von der in Hannover Ost beheimateten 03259 bespannt, der D307 von 18319, einer Maschine aus Koblenz-Mosel. Die BR 03, in der Unterhaltung einfacher, löste ab Mitte der 30er-Jahre die 18 in diesem Bw und damit auch vor ihrem Paradezug, dem Rheingold, ab. Die 18 waren zuletzt oft nur noch wild besetzt, also ohne Planpersonal, so dass die Pflege der edlen Renner mit Vierzylinder-Verbundtriebwerk und 2,10 Meter hohen Treib- und Kuppelrädern zu wünschen übrig ließ. Das änderte sich erst, als die 20 Maschinen ihre Heimat am Rhein verließen und sich im Norden Deutschlands einer Kur und guter Pflege im Dienst erfreuten. Wir möchten von Ihnen die Länderbahnbezeichnung der badischen Schnellzuglok und die norddeutsche Stadt wissen, von deren Bw aus die Loks von 1942 bis 1945 eingesetzt wurden.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 2002 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Bernina-Express“ aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten im Februarheft lauteten „Swiss-Express“ und „Re 4/4II“. Die 20 Exemplare „Eine Dampflok entsteht – Der Wiederaufbau der 64491“ haben gewonnen: Bruno Kindle, CH-8820 Wädenswil; Bernhard Neisius, 65599 Dornburg; Werner Munk, 12049 Berlin; Jonas Schönlé, CH-7180 Disentis; Bertram Gallati, CH-8645 Jona SG; Klaus Stefaniak, 06366 Köthen; Robert Mosberger, CH-8303 Bassersdorf; H. Schlie, 09224 Gröna/Sachs.; Rainer Kaiser, 74226 Nordhausen; Helga und Volker Oster, 63791 Karlstein; Walter Bäck, 73066 Uthingen; Friedel Helmich, 93339 Riedenburg; Hannes Hötzl, A-1090 Wien; Sam. Burki, CH-3250 Lyss; Tom Hachmann, 22587 Hamburg; Bernd Rössler, 87600 Kaufbeuren; Hans Hüni, CH-8808 Pfäffikon; J. Maasland, NL-2871 KA Schoonhoven; Bruno Weber, CH-5723 Teufenthal AG; Hans Bosshard, CH-3098 Köniz/Schliern.



DB AG/SNCF

Neue Kooperation

● TGV + ICE = HTE? Die DB AG und die französische SNCF arbeiten an einem gemeinsamen Hochgeschwindigkeitszug High Speed Train Europe (HTE). Bahnchef Mehdorn erklärte, das Projekt liege im Zeitplan. Demnach soll 2010 der Zug grenzüberschreitend mit maximal 300 km/h durch Europa flitzen. Neben der automatischen Umstellung auf die verschiedenen Stromsysteme wird ein neues Leitsystem benötigt. Dafür erproben Deutschland, Italien und die Schweiz ein neues Verfahren, das mit einem Mobilfunksystem und elektronischen Kilometersteinen arbeitet. Es könnte 14 verschiedene Sicherungssysteme ablösen. Untersucht wird außerdem, ob der HTE auch Spurwechsel-Einrichtungen erhalten kann, mit denen er nach Spanien fahren könnte.



Foto: Hruza

Auch von Ulm aus werden jetzt Ludmillas eingesetzt: 232562 am 12. Februar 2002 im Shell-Tanklager Altmannshofen.

PRIGNITZER EISENBAHN

PEG-Prototyp

● Die Prignitzer Eisenbahngesellschaft (PEG) setzt seit dem 2. Januar 2002 den von Imotrans übernommenen Talent-Prototyp im Planverkehr ein. Das Fahrzeug trägt die Bezeichnung VT 643.07. Damit ist es bereits integriert in das Nummernschema der seit Dezember im Ruhrgebiet auf den Strecken Oberhausen – Duisburg-Ruhrort und Oberhausen – Bottrop – Dorsten eingesetzten Talent-Triebwagen, die als VT 643.01 bis 643.06 bezeichnet werden sollen. Für den übernommenen Prototyp hat die PEG in ihrer Stammregion in Brandenburg einen eigenen Umlaufplan aufgestellt, der Fahrten auf der RB 73 Meyenburg – Pritzwalk – Neustadt vorsieht. Einmal täglich am späten Vormittag wird ein Zugpaar Pritzwalk – Putlitz gefahren, da VT 643.07 in Putlitz betankt wird.



Foto: Schumann

Der Talent-Prototyp fährt inzwischen als 634.07 für die PEG.

BERLINER VERKEHRSBETRIEBE

100 Jahre Berliner U-Bahn

● Unter dem Motto „Berliner U-Bahn – Die ersten 100 Jahre“ wird in diesem Jahr der 100. Geburtstag der Berliner U-Bahn begangen. Die Feiern betreffen allerdings nur das Kleinprofilnetz (Wagenbreite 2,30 Meter, Stromschiene von oben bestrichen, heutige Linien U1, 2, 4, 12, 15) der U-Bahn. Der erste Abschnitt des Großprofilnetzes, Hallesches Tor – Stettiner Bahnhof, (Wagenbreite 2,65 Meter, Stromschiene von unten bestrichen, heutige Linien U5 - U9) wurde erst am 30. Januar 1923 eröffnet. Das Festjahr wurde am 15. Februar 2002, in Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig und des Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit, mit einer Nachstellung der sogenannten Ministerfahrt vom 15. Februar 1902 ein-

geleitet. An diesem Tag hatte für zahlreiche Vertreter des öffentlichen Lebens in Berlin, unter Führung des preußischen Ministers für öffentliche Arbeiten, Dr. von Thielen, eine Sonderfahrt stattgefunden. Die aktuelle Sonderfahrt führte mit einem historischen U-Bahnzug aus den Jahren 1925/26 (Typ AI, Tw 7 + Bw 737 + Tw 262 + Bw 722 + Tw 294) und dem modernsten Vertreter der Kleinprofilfahrzeuge (Typ HK, Baujahr 1999) vom heutigen U-Bahnhof Warschauer Straße zum U-Bahnhof Möckernbrücke und somit über das durch Berlin-Kreuzberg führende alte Hochbahnviadukt. Am 18. Februar 2002, auf den Tag genau 100 Jahre nach der offiziellen Inbetriebnahme des ersten sechs Kilometer langen Streckenabschnitts vom Stralau-



Auf dem Weg zum Olympiastadion hält TW7 im Bahnhof Prinzenstraße.

er Tor zum Potsdamer Platz, wurde, neben Sonderfahrten mit dem historischen AI-Zug und einem Markt am U-Bahn-Museum im Bahnhof Olympiastadion, am U-Bahnhof Schlesisches Tor eine Gedenktafel enthüllt. Weitere Höhepunkte in diesem Jahr sind der BVG-Aktionstag am 25. August 2002 mit Werkstattbesichtigungen, Führungen durch U-Bahn-Tunnel, Fahrzeugausstellung und Fahrzeugparade sowie die Ein-

sätze historischer U-Bahn-Züge im Personenverkehr an jedem dritten Sonntag im Monat zwischen März und Dezember. Außerdem erhält der U-Bahnhof Nollendorfplatz (Hochbahn) am 11. März 2002 seine im Zweiten Weltkrieg zerstörte Kuppel zurück. Genaue Informationen, auch zu weiteren Veranstaltungen, sind im Internet unter www.bvg.de und unter der Rufnummer (030) 19 44 9 (BVG Call Center) erhältlich.

S-BAHN-BERLIN

Neuer Museums-Triebwagen



Foto: Frank Heilmann

Die Museums-Fahrzeuge ET/EB 167006 und ET/EB 167072 unternahmen am 2. und 3. Februar 2002 erste Sonderfahrten vom Ostbahnhof nach Wannsee, Spandau und Königs Wusterhausen.

● Die Berliner S-Bahn verfügt seit dem 2. Februar 2002 über einen weiteren historischen S-Bahn-Triebwagen für Sondereinsätze in und um Berlin. In der S-Bahn-Hauptwerkstatt Berlin-Schönneweide wurden in mühevoller Kleinarbeit gemeinsam mit dem Verein Historische S-Bahn-Berlin und der Berliner S-Bahn GmbH zwei Viertelzüge der Baureihe 167 (Rundkopf) betriebsfähig restauriert. Bis 1943 lieferte die Industrie rund 200 Viertelzüge der Baureihe 167, die den letzten Entwicklungsstand im deutschen Triebwagenbau vor dem Zweiten Weltkrieg darstellen.

14. Große WEINHEIMER AUKTION für EISENBAHNEN der SPURWEITEN H0/00

in Weinheim a. d. Bergstraße, Rolf-Engelbrecht-Haus, Breslauer Straße 40, am Samstag, 13. April 2002

ZUR VERSTEIGERUNG KOMMEN:

LOKOMOTIVEN, PERSONENWAGEN, GÜTERWAGEN, KATALOGE UND ZUBEHÖR

Zu dieser Auktion wurden umfangreiche Sammlungen von hervorragender Qualität eingeliefert.

Viele interessante Objekte der Firmen Märklin, Fleischmann, Röwa, Roco, Trix, Liliput, Lima, Rivarossi, Jouef

Das Angebot umfaßt weit über 1300 Positionen.

30 JAHRE WEINHEIMER AUKTIONSHAUS

AUKTIONSKATALOG incl. Ergebnisliste erhalten sie gegen Zahlung von € 13,- in Scheck oder Banknoten.

– EINLIEFERUNGEN JEDERZEIT MÖGLICH – JAHRZEHNTELANGE ERFAHRUNG

– IHR VORTEIL – BERATUNG UND INFORMATIONEN – EIN WEG NACH WEINHEIM LOHNT SICH IMMER –

WEINHEIMER AUKTIONSHAUS ROLF RICHTER – AUKTIONATOR UND SACHVERSTÄNDIGER

Postfach 101248 · D-69452 Weinheim · Tel. 06201 / 15997 Fax: 06201 / 182 891

Foto: Mollie



Ein Star kehrt zurück: Am Montag, 18. Februar 2002, machte 18201 ihre erste Probefahrt nach der überstandenen Hauptuntersuchung von Meiningen nach Oberhof.

CITY-BAHN CHEMNITZ

Triebwagen rollen an

Seit Mitte Februar verkehren in Chemnitz die ersten zwei von insgesamt sechs Regio-Variobahnen der City-Bahn Chemnitz GmbH. Sie sind für den Einsatz auf der Strecke Chemnitz Hbf – Stollberg nach dem so genannten Chemnitzer Modell vorgesehen. Die vollklimatisierten Fahrzeuge sind als Straßenbahn und als Eisenbahnfahrzeug zugelassen. Dazu weisen die von Bombardier Transportation Bautzen gefertigten Triebzüge der Baureihe 6NGT-LDZ einige Besonderheiten gegenüber den bei der Chemnitzer Straßenbahn eingesetzten Fahrzeugen auf. Die rot-violett lackierten Zweirichtungs-Fahrzeuge besitzen zwei zusätzliche Bedienpulte, Indusi, Zugfunk und ein drittes Spitzenlicht. Acht Radnabenmotoren mit jeweils 85 kW sorgen für eine Spitzengeschwindigkeit von 80 km/h. Beim Wechsel vom Straßenbahnnetz auf Eisenbahngleise werden automatisch Indusi und Geschwindigkeitsregelung aktiviert, die Warn Glocke ab- und die Zweiklangfanfare zugeschaltet sowie Schluss- und Spitzenlicht eingeschaltet. Zwischen Hauptbahnhof und Altchemnitz nutzen die im 30-Mi-



Zur Zeit fahren die Regio-Variobahnen auf dem Chemnitzer Straßenbahnnetz, hier am 17. Februar 2002 auf der Linie 4.

Foto: Kühnel

nuten-Taktverkehrenden Züge die Straßenbahngleise und ersetzen dadurch die derzeitige Linie 6. Auch für die Strecke St. Egidien – Stollberg, ebenfalls durch die City-Bahn betrieben, sind Triebwagen in Auslieferung. Drei Regioshuttle, von Stadler Pankow gebaut, befanden sich Mitte Februar zur Inbetriebsetzung in Velten. Die Triebwagen besitzen Zugzielanzeigen außen und innen, Mehrfachtraktionssteuerung, Schraubenkupplung und City-Bahn-Farbgebung. Der Einsatzbeginn der Triebwagen ist auf beiden Linien für den 15. Dezember 2002 geplant.

Foto: Frank Heilmann



Vorerst 30 Lokomotiven der 1044.2 erhalten eine Funkfernsteuerung und sollen nach dem Umbau als Reihe 1144 unter Beibehaltung ihrer Ordnungsnummer geführt werden. Die umgerüsteten Lokomotiven sollen ausschließlich auf der Brennerstrecke zum Einsatz kommen.

ALPENTRANSIT

Unfall in Chiasso

Ein aus Italien kommender Güterzug entgleiste am 21. Februar 2002 um 23 Uhr auf der Einfahrweiche des Rangierbahnhofs Chiasso. Der von einer Lokomotive der Italienischen Staatsbahnen (FS) gezogene Containerzug stieß in der Folge mit einer langsam entgegentkommenden FS-Rangierlokomotive zusammen. Fünf Wagen entgleisten und prallten auf ein ehemaliges Stellwerkgebäude, in dem sich heute ein Personalaufenthaltsraum befindet. Zwei Lokführer kamen ums Leben und fünf Personen wurden verletzt, drei davon schwer. Lokomotiven, entgleiste Wagen sowie Sicherungsanlagen und die Bahnstromeinrichtungen wurden stark beschädigt und die internationale Strecke für mehrere Tage unterbrochen. Die genaue Ursache des Unglücks war bei Redaktionsschluss noch nicht geklärt. Grenzüberschreitende Züge wurden vorübergehend teilweise bis Chiasso geführt und die Passagiere von dort mit Bussen nach Como gefahren. Andere wurden über die Lötschbergstrecke umgeleitet. Der Innerschweizer Verkehr war von den Unterbrechungen nicht betroffen. Am 22. Februar 2002 um 6.30 Uhr ging im unglücklichsten Moment in Colmegno, zwischen Luino und Pino-Tronzano, ein Erdbeben auf Straße und Bahntrasse nieder, so dass auch diese Verbindung Schweiz – Italien vorübergehend unterbrochen wurde. Am Samstagmittag konnten die internationalen Züge wieder zwischen Mendrisio und Como auf einer Spur in langsamer Fahrt von einer Diesellok geschleppt werden. Damit wurde das zweimalige Umsteigen vermieden. Bis zur Aufnahme des Normalbetriebs dauerte es noch, da die Sicherungsanlagen Chiasso beschädigt waren. Hingegen war die Luino-Strecke immer noch unterbrochen und es sollte rund drei Wochen dauern, bis die Strecke wieder normal befahrbar sei. Gleis und eine Brücke wurden durch den Felssturz verschoben.