

# Modell Eisen Bahner

DM 5,- SFr 5,- · hfl 6,- · öS 37,- · dkr 23,- · lfr 110 · bfr 110  
Nr. 8/1995

E13411



Werkstatt:

Mondphasen in H0

Anlage unter der Haube

Mehrsystem-Loks

So wird's gemacht

Bausatz der IV K  
in H0e für Einsteiger

Basteltips

- Hausapotheke als Ladegut
- Trinkhalme in der H0-Fabrik
- Löten mit Minen

TESTS

Rocos E 17 in H0  
Brawa-U-Boot 119 in N  
Messingbausatz für Anfänger

1977 verboten, jetzt erwünscht:

Dampfloks auf  
DB-Gleisen

Sensation im Osten:

Wittfeld-Akku betriebsfähig

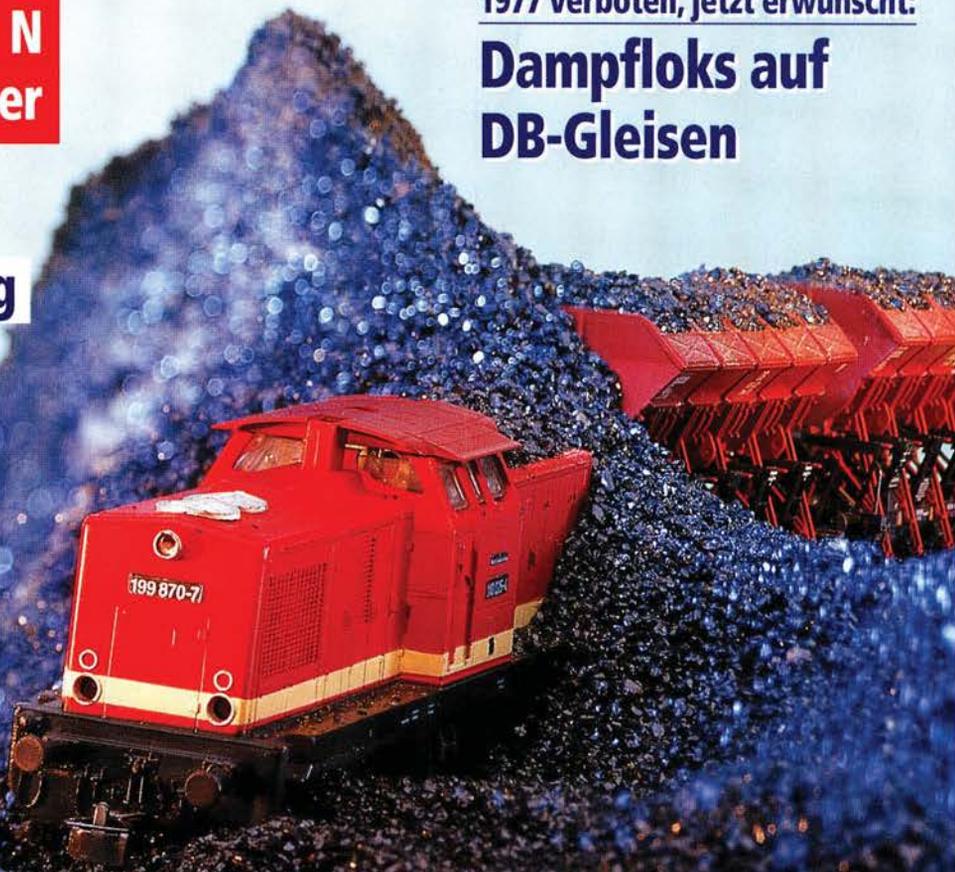
Anlagenbericht:

Mit der  
Kramerschnauze  
zum Friedhof

Hexen, Steine, Dampfresser

Schwere Brocken für  
die Harzbahn

Die neuen Ideen der HSB





# Modellträume in Metall



18 007 der DR Epoche III H0; Bestell-Nummer: 002; DM 1.790,-



19 001 DRG Epoche II H0; Bestell-Nummer: 008; **Vorbestellpreis: DM 1.790,- verlängert bis 30.9.1995**, später DM 1.890,-



92 319 DRG Epoche II H0; Bestell-Nummer: 009  
92 319 DB Epoche III H0, Bestell-Nummer: 005  
Preis: DM 1.195,-



93 743 DB Epoche III H0; Best.-Nr. 006  
DM 1.290,-



66 001 DB Epoche III H0; Bestell-Nummer 003  
DM 1.490,-



99 5906 DR Epoche III H0m; Best.-Nummer 1001  
DM 1.195,-



99 4631 DR Epoche III H0e „Rügenlok“  
Bestell-Nummer 753; DM 945,-



99 7545 (sä. IIIK) Epoche II DRG H0e; Best.-Nr. 755; DM 1.050,-

## Alle Modelle bieten:

- Komplette Ausführung in Metall
- SB-Faulhaberantrieb und Schwungmasse (18 007 mit Escap-Antrieb und Glockenankermotor)
- Feinste originalgetreue Detaillierung
- Aufwendige Lackierung und Finish
- Robuste Bauweise
- Funktionsgarantie und Umtauschrecht
- RP-25-Radsätze; bei H0m und H0e nach NEM-Norm



## NEU!

099 726-2 DR Epoche IV/V H0e;  
Bestell-Nummer 756;  
**Vorbestellpreis: DM 995,- (bis 30.9.1995)** später  
DM 1.050,-

## Ihre Bestelladresse:

**Albatros** Postfach 1203  
D-87572 Kaufbeuren  
Telefon 0 83 41/7 49 98  
Telefax 0 83 41/7 34 72

**Kauf ohne Risiko!** Jede Lok wird vor Verlassen des Werks auf einwandfreie Funktion geprüft. Sollten jedoch Mängel auftreten: Wir gewähren ein Umtauschrecht innerhalb von 30 Tagen. Sorgfältig verpackt werden die wertvollen Modelle per Nachnahme (Versandkosten pro Bestellung: DM 25,-) verschickt. Vorauszahlung per Scheck/Überweisung ist möglich. Händleranfragen sind uns willkommen!



## Erlkönig aus Salzburg

Noch bevor die erste Lieferung den Fachhandel erreichte, stellte sich die E 17 von Roco dem Testteam der Redaktion. Ob die Neukonstruktion die Erwartungen erfüllt, zeigt der Beitrag ab **Seite 84**



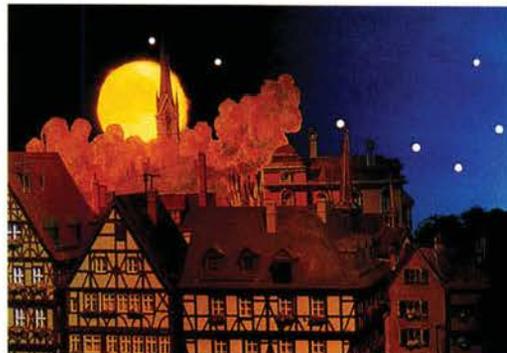
## Güter gehören auf die Schmalspurbahn

Die Harzer Schmalspurbahnen fahren nicht nur Dampfzüge für Touristen. Tag für Tag werden hier fast 1000 Tonnen Schotter befördert. Auch sonst weht ein neuer Wind zwischen Nordhausen und Wernigerode. Eine Reportage ab **Seite 12**



## Einfälle statt Abfälle

Arzneiflaschen als Milchkanen, Gleichstrom auf Märklin-Gleisen, Kugelschreiberminen als Löhlfen und Rohre aus Strohhalmen – der Einfallsreichtum der Modellbahner kennt keine Grenzen. **Seite 72**



## Die zweite Dimension

Erst der Hintergrund macht aus einer guten Anlage eine perfekte Modellbahn. Wie man geschickt Illusionen von Tiefe und Raum schafft, verrät Georg Kerber ab **Seite 68**



## Der schöne Schein

Ein vorbildgetreuer Betrieb auf der Modellbahn ist möglich. Zittauer Modellbahner beweisen auf ihrer 23 m<sup>2</sup> großen Clubanlage, daß man sogar Schweißfen, Kohlefasern und Ausschlacken realistisch mit Sound nachbilden kann. Ab **Seite 108**

### TITELTHEMA

#### Die Harzer Roller

Neue Konzepte bei der Harzbahn ..... **12** ◀

### DREHSCHLEIBE

Namen + Nachrichten ..... **4**

#### Die Preußen kommen

Fahrzeugraritäten beim polnischen Bahnjubiläum **20**

#### Wende oder Ende

Ein Gutachten sagt: Die Bahn soll in die Fläche zurückkehren ..... **36** ◀

### GESCHICHTE + GESCHICHTEN

#### Rauchende Colts

Zehn Jahre Museumsdampfmaschinen der DB ..... **22** ◀

#### U-Boot-Flotte

Porträt der DR-Baureihe 119 ..... **28**

#### Verzwickte Angelegenheit

Die Zwickauer Straßenbahn im Wandel der Zeit ..... **32**

### TEST

#### Klare Verhältnisse

Neu auf dem N-Markt: Brawas Diesellok der DR-Baureihe 119 ..... **80** ◀

#### Laufwunder

Rocos Altbau-E-Lok E 17 im Test ..... **84** ◀

#### Nomen est omen

Pikos Spur-I-Bahnhof „Göplingen“ ..... **90**

#### Heiligs Blechle

Auch für Einsteiger geeignet: Messing-Bausatz eines DB-Schmalspurwagens in H0m ..... **92** ◀

### WERKSTATT

#### Sonne, Mond und Sterne

Hintergrundkulissen mit Mondphasen ..... **68** ◀

#### Basteltips

Milchkannen aus Medizinflaschen, Rohre aus Trinkhalmen und vieles mehr ..... **72** ◀

#### Unter die Haube gebracht

Selbst gebauter Staubschutz für Modellbahnen ..... **74** ◀

#### Alle Viere

Schritt für Schritt: Die neue IV K von Schüller/Model-LoCo in der Redaktionswerkstatt ..... **76** ◀

### SCENE

#### Schmale Kost

Auf einen Blick: Modelle nach Vorbildern der Harzquer- und Brockenbahn ..... **94**

#### Zahn der Zeit

Wunschmodelle Folge 2 ..... **98**

Neuheiten ..... **100**

#### Licht und Schatten

Zittauer Clubanlage in H0 ..... **108** ◀

STANDPUNKT ..... **5**

IMPRESSUM ..... **6**

TOP + FLOP ..... **9**

GÜTERBAHNHOF ..... **40**

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT ..... **44**

BAHNPOST ..... **96**

BUCHTIPS ..... **97**

TREFFPUNKTE ..... **106**

VORSCHAU ..... **114**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



Seitdem Mannheim Groß-Bw für die sechsachsigen ex-Reichsbahn-Loks der Baureihe 155 ist, dominieren diese Maschinen auf der rechten Rheinstrecke. Das Foto zeigt die 155 071 bei der Fahrt durch Rüdesheim.

Foto: Hüllermann

**Baureihe 113**

**Eigener Umlaufplan**

Die Lokomotiven der Baureihe 113, ehemals Baureihe 112, fahren seit Juni wieder mit einem eigenen Umlaufplan. Die Maschinen mit den Ordnungsnummern 265-269, 308, 310 und 311 erhielten im Werk Opladen wieder Drehgestelle für 160 km/h. Wegen Schäden an den Großrädern war die Geschwindigkeit zeitweise auf 120 km/h beschränkt. Im neuen Umlaufplan fahren die 113 mit InterRegios von München über Ingolstadt nach Würzburg, von München nach Regensburg und Salzburg. Da nicht genügend 113 für 160 km/h zur Verfügung stehen, müssen auch 111 im Plan laufen.

Foto: Bendrien



4010 022 als EC 16 bei ABling.

**4010 der ÖBB**

**Transalpin als EC 16**

Zwischen München und Augsburg wird der EuroCity 16/17 weiterhin aus dem österreichischen Triebwagen der Baureihe 4010 gebildet. Für dieses EC-Paar werden meistens die rot lackierten Fahrzeuge 4010 022-025 verwendet, weil sie mit ihrer Klimaanlage dem EC-Standard entsprechen.

**DB-Schienenbus**

**Letzte Gelegenheit**

Auf der Strecke Wasserburg (Inn) – Ebersberg endeten die planmäßigen Schienenbus-Einsätze schon am 21. Mai. Am 26. Mai fuhr die letzte Einheit zwischen Traunstein und Waging. Beide Strecken werden seitdem von 628 bedient. Die in Chiemgau-Farben lackierten 798 652 und 653 könnten aufgrund ihrer Fristen noch bis zu zwei Jahre auf der Strecke Prien – Aschau fahren. Kurz vor dem Planwechsel erhielten sie, ebenso wie der Steuerwagen 998 896, eine B 1-Untersuchung. Die allerletzten Fahrten der roten 798 in Bayern sind nicht für die Öffentlichkeit bestimmt: Zwischen München-Moosach und München-Allach verkehren sie weiterhin als DB-Personalfahrt. Sehr selten erfolgen Einsätze des 798 737 zwischen Straubing und Bogen.

**Schnelltriebwagen VT 18.16**

**Paradezug der DR**

Einer der Paradezüge der Reichsbahn aus den sechziger Jahren, ein 160 km/h schneller Dieseltriebwagen der Baureihe VT 18.16, erhielt in Wittenberge eine Hauptuntersuchung. Die sechs Fahrzeuge kamen mit den Nummern 675 014, 975 413, 509, 511, 313 und 675 019 in das Ausbesserungswerk, sie verließen es mit der alten Beschriftung als VTb 18.16.07, VMd 18.16.07, VMe 18.16.05, VMe 18.16.06, VMc 18.16.07 und VTa 18.16.10. Der sechsteilige Schnelltriebwagen steht für



VT 18.16 im Betriebshof Berlin-Lichtenberg.

Foto: Heilmann

Sonderfahrten zur Verfügung. Am 12. August soll er von Berlin nach Rostock und zurück, am 13. August von Berlin nach Warnemünde fahren.

**DSB-Triebwagen**

**Präsentation**

Am 15. und 16. Juni stellte ABB Henschel den Flexliner auf der Strecke Hannover – Norddeich vor. Das Fahrzeug des Typs IC 3 D entstand bei der dänischen ABB-Tochterfirma Scandia. Da dieser Zug schon beim Betriebshof Lübeck für die EuroCities Puttgarden – Hamburg/Deutschlanderfahrten gesammelt hatte, verfügte er über die hiesige Indusi, den Zugbahnfunk und Trittstufen für die DB-Umgebungslinie.



Eine DSB-Gumminase beim Continental-Gebäude in Hannover.

Foto: Fricke

**Zwei 112 oder 120 am Zug**

**Triebkopftraktion bei der DB**

Zum Fahrplanwechsel führte die DB auf verschiedenen InterRegio-Linien die „Triebkopftraktion“ ein, weil die bestellten Steuerwagen für den IR-Verkehr noch fehlen. Beispielsweise soll auf der Linie 22 zwischen Münster und Frankfurt an beiden Zügen jeweils eine Lok der Baureihe 112 laufen, im Raum Stuttgart werden einige IR mit zwei Loks der Baureihe 120 bespannt. In Kopfbahnhöfen können auf diese Weise die Wendezeiten verkürzt werden. Auf der IR-Linie 22 gab es erhebliche Probleme. Durch die Schäden der 112 mußten immer wieder 110 einspringen. Die 110 verfügt aber nicht über Steuerleitungen für Doppeltraktion, so daß die Züge mit Verspätung fahren. Die DB hofft, das Problem im Herbst zu lösen, wenn die Steuerwagen geliefert sind. Bis dahin muß die Höchstgeschwindigkeit für Wendezüge noch von 140 auf 200 km/h angehoben werden.

IC-Umleitung

## Halbmast in Bebra

■ Zum Fahrplanwechsel verlor Bebra seinen IC-Halt auch bei den Zügen der Strecke Fulda – Erfurt. Die DB sanierte seit 1990 die 103 Kilometer lange Verbindung Erfurt – Bebra für rund 1,2 Milliarden Mark und elektrifizierte sie. Durch die „Berliner Kurve“ im Süden von Bebra wird der Bahnknotenpunkt von IC-Zügen umfahren. Die Fahrzeiten zwischen Erfurt und Frankfurt verkürzten sich um 40 Minuten, zwischen Dresden und Frankfurt um eine ganze Stunde. Bebra profitiert davon nicht, beim Fahrplanwechsel herrschte in der bekannten Eisenbahnerstadt Trauerstimmung.



Foto: Osenbrügge

103 117 mit einem der letzten EuroCities, der noch in Bebra hielt.

Leichttriebwagen der DR

## Erneuerte DR-Ferkeltaxe

■ Im Werk Halle werden nach und nach Änderungen an den Leichttriebwagen der Baureihen 771 und 772 durchgeführt. Sie erhalten bei einer erweiterten Rekonstruktion ein Voith-Getriebe und einen MAN-Dieselmotor mit 132 kW Leistung. Neu sind außerdem eine elektronische Sifa, Zugbahnfunk, eine zentrale Energieversorgung sowie eine Abgasreinigungsanlage. Die neue Inneneinrichtung erhöht den Fahrkomfort. Nach dem Umbau entsprechen die Triebwagen der Baureihe 772.1. Die Fahrzeuge erhalten aus diesem Grund neue Nummern. Aus den 771.0 werden 772.3 und die 772.0 heißen nach dem Umbau 772.4. Die geänderten Steuerwagen 972.6 tragen künftig die Bezeichnung 972.5. Der erste umgebaute LVT war der 772 413.

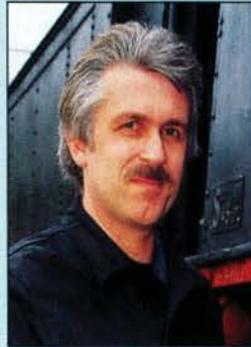


Foto: Heilmann

772 413 und 972 513 kurz nach dem Umbau im Betriebshof Frankfurt/Oder.

## Schmale Spur mit gutem Umsatz

Aus den neuen Ländern kam kürzlich der frustrierte Kommentar eines Herstellers von Schmalspurmodellen: „Wir bedauern, daß das Geschrei nach deutschen Schmalspurmodellen und die tatsächliche Kaufkraft zwei grundverschiedene Dinge sind.“ Tatsächlich zeigt der Markt eine merkwürdige Diskrepanz: Die deutschen, meist dampfbetriebenen Schmalspurstrecken gehören samt den Lokomotiven zu den beliebtesten Zielen von Eisenbahnfreunden und Touristen. Das Angebot auf dem Modellbahnsektor ist dagegen verschwindend gering. Als einzige Firma – abgesehen vom Großbahnhersteller Lehmann – fertigt Bemo in größerer Serie Schmalspurmodelle nach deutschen Vorbildern. Im Gegensatz zum Schweiz-Programm propagiert das Uhinger Unternehmen die deutsche Produktlinie allerdings eher halbherzig. Dampflok gibt es nur als schwierig zu montierende Bausätze. Professionelles Marketing und clevere Werbung sind in diesem Segment unseres Hobbys weitgehend unbekannt. Zahlreiche Anbieter, namentlich aus dem Osten, vertreten den Standpunkt, die Leute würden, gerade wie in alten Zeiten, ohne Werbung Schlange nach den Modellen stehen. Aber dieser Buschfunk funktioniert nicht mehr. Ein Hersteller wirklich ausgezeichneter Modelle sächsischer Schmalspurbahnen steht sogar auf dem Standpunkt, daß Fotos von Neuheiten, die er an die Presse verschickt, von der Zeitschrift honoriert werden müßten. Generell mag er keine Leih-Muster herausrücken – „wer weiß, was die dann zusammenschreiben“, lautet sein Kommentar. Selbst der Versuch, Modelle für den Messebericht aus Nürnberg fotografieren zu dürfen, schlug fehl. Die Meinung „Mangel erzeugt Nachfrage“ funktioniert nicht, und die Forderung, Tests von Modellen müßten vor Veröffentlichung genehmigt werden, würde die Pflicht einer Zeitschrift, neutral und unabhängig zu berichten, ad absurdum führen. Es gibt immerhin vier IV K in H0e, aber die wenigsten Schmalspurfans wissen von diesen Modellen. Freilich: Die Kunden kommen erst, wenn die Hersteller sie entsprechend rufen. Dann muß schmale Spur nicht unbedingt einen schmalen Umsatz bringen.



Wolfgang Schumacher

Logistikzug

## Der Lokführer fehlte

■ Am 16. Mai stand die Fahrt eines Logistikzugs von Fallersleben nach Barcelona unter einem schlechten Stern. In Hamm-Heesen konnte der Lokführer nicht gefunden werden, der den Zug weiterfahren sollte. Erst nach rund einer Stunde schickte die Lokleitung einen Ersatzlokführer zu dem Zug. Aber schon in Hamm Rangierbahnhof endete die Weiterfahrt, weil die DB für den nicht regelmäßig verkehrenden Zug keinen Fahrplan erstellt hatte. Erst mit insgesamt zwei Stunden Verspätung konnte der Logistikzug den Rangierbahnhof verlassen.



Foto: Kantel

Am 15. Mai zogen die beiden erhaltenen V 200.1 erstmals gemeinsam einen Zug. Die V 200 116 des Verkehrsmuseums Nürnberg und die 221 135 beförderten einen Blechrolenzug von Oberhausen nach Neuwied. Im Eisenbahnerjargon heißen diese Transporte „Rollmopszüge“.



### IMPRESSUM

#### Modelleisenbahner

Pietsch + Scholten Verlag GmbH  
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart  
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart  
Telefon (07 11) 2 10 80 78  
Telefax (07 11) 2 36 04 15

#### HERAUSGEBER

Hannes Scholten

#### CHEFREDAKTEUR

Wolfgang Schumacher (v.i.S.d.P.)

#### GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)

#### REDAKTION

Torsten Berndt, Thomas Hornung,  
Detlef Jung, Uwe Lechner,  
Andreas M. Rantzsch, Dr. Franz Rittig,  
Jens Tauscher

#### ANZEIGEN

Leitung: Klaus Schachenmayer  
Telefon (07 11) 2 10 80 81  
Disposition: Elke Reichert  
Telefon (07 11) 2 10 80 86  
Anzeigenfax (07 11) 2 10 80 82

#### REDAKTIONSASSISTENTIN

Claudia Jung

#### FOTOGRAFIE

Heinz D. Kupsch, Daniel Wietlisbach

#### DTP-Programmierung

Uwe Jantke

#### FREIE MITARBEITER

Rainer Albrecht, Thomas Beller, Klaus  
Bünger, Jürgen Dill, Christoph Grimm,  
Michael Hubrich, Rolf Jünger, Georg  
Kerber, Stefan Klingmann, Manfred  
Lohkamp, Fritz Osenbrügge, Erich Preuß,  
Fritz Rümmelein, Jörg Seidel, Bernd  
Vollmer, Peter Willen, Joachim Schmidt

#### VERTRIEB

Motorpresse Stuttgart  
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart  
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing  
Telefon (07 11) 1 82-17 42  
Telefax (07 11) 1 82-17 05

#### ABONNENTEN-SERVICE

dsb Abo-Betreuung GmbH  
74168 Neckarsulm  
Telefon (0 71 32) 95 92 33

Preis des Einzelhefts: DM 5,-  
Jahres-Abonnement Inland: DM 48,-  
Jahres-Abonnement europ. Ausland:  
DM 60,-. 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 Lieferungspflicht. 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. 13, gültig ab  
Heft 11/94. Gerichtsstand ist Stuttgart.



### Stromlinien-Dampflokomotiv

## Fortschritte bei der 01 1102

■ Der Wiederaufbau der 01 1102 macht Fortschritte. Im Werk Meiningen sind derzeit bereits die Komplettierungsarbeiten im Gange, nachdem der Kessel auf das Fahrgestell aufgesetzt worden ist. Wegen Materialermüdung mußten zwei Achswellen ersetzt werden, ebenso waren alte Risse an den Zylindern zu schweißen. Die vordere Pufferbohle mußte erneuert werden, da sie seit langer Zeit nach einem Aufstoß schief stand und ein Puffer mit mehreren Ausgleichsplatten unterfüttert war. Alle Radsätze wurden genau untersucht, einige Risse beseitigt. Die Räder befinden sich in einem guten Zustand.

Wesentlich aufwendiger sind die Arbeiten, um die Stromschale zu rekonstruieren. Hilfreich ist hierbei, daß noch fast alle Zeichnungen aus der Zeit von 1939 bis 1941 zur Verfügung stehen. Außerdem ergab ein umfangreiches Aktenbündel aus dem ehemaligen Reichsbahn-Zentralamt bisher unbekannte Einblicke in das

Betriebsgeschehen mit der 01.10 und die anfangs aufgetretenen Störungen. Um einen sicheren Betrieb der Lok in Zukunft zu sichern, galt es, Schlußfolgerungen aus früheren Mängeln zu ziehen.

Sehr aufwendig ist die Anpassung des jetzigen Neubaukessels. Eine Reihe von Armaturen und Anschlüssen müssen verlegt werden. Die Speisung der Lok geschieht wie ursprünglich durch eine Nielebock-Knorr-Kolbenpumpe mit vorgeschaltetem Oberflächenvorwärmer. Ein Mischvorwärmer konnte aus Platzgründen nicht untergebracht werden. Die Umrüstung von Misch- auf Oberflächenvorwärmer bereitete technisch keine Probleme. Die möglicherweise gegenüber dem Mischvorwärmer kleine Einbuße an Wirtschaftlichkeit ist hinzunehmen, da es sich um eine Lok für Sondereinsätze handelt. Es gibt genügend Beispiele von Loks mit modernen Hochleistungskesseln, die sowohl mit Misch- wie auch mit Oberflächenvorwärmern im

Einsatz waren und sind. Das bei der 01.10 in den fünfziger Jahren aufgetretene Problem, daß nicht vorgewärmtes Wasser in den Kessel kam und die Leistung bei Kohlefeuerung nicht zu halten war, führte ja gerade zum Umbau der Lok auf Ölfeuerung, um auch 14-Wagen-Züge andauernd mit 130 km/h zu befördern. Abgesehen davon, daß solche Leistungen der 01 1102 nicht abverlangt werden sollen, ist der Gewinn durch die Stromschale erheblich: Sie vermindert den Leistungsbedarf bei 150 km/h um über 400 PS.

Der Tender mußte völlig zerlegt werden, er wird neu aufgebaut. Der um 3,5 Tonnen geringere Wasservorrat des Tenders nach dem Umbau wird durch zwei im Packwagen hinter der Lok untergebrachte Behälter von je vier Tonnen Wasservorrat mehr als ausgeglichen. Insgesamt stellte sich in den letzten Monaten heraus, daß das Werk Meiningen auch für solche Umbauten gut qualifiziert ist. Die bis heute ununterbrochene Tradition in der Dampflokausbesserung erwies sich als unschätzbare Vorteil.

Jürgen U. Ebel



Foto: Kammann

Mit 110 348 bespannter Loktransport in Helmstedt.

### Dessauer Lokzug

## Fotogenes E-Lok-Gespann

■ Fast jeden Mittwoch verläßt ein Lokzug mit ausgebelebten Maschinen das Werk Dessau. Der Zug fährt am Vormittag von Dessau über Magdeburg nach Braunschweig. Am 24. Mai verließ die als Museumslok vorgesehene 110 348 Dessau, dabei hatte sie die 110 210, die S-Bahn-Lok 143 357 und die grüne 150 163 im Schlepp. Außer der 110 348 fahren noch die Bügelfalten-110 271, 315, 316, 320 und 323 in ihrer blauen Lackierung.

## Zwischenhalt

■ Um die Bahn wettbewerbsfähig zu machen, glaubt Bahnchef Dürr innerhalb der nächsten drei Jahre 100 000 Arbeitsplätze bei der DB abbauen zu müssen.

■ Der Geschäftsbereich Güterverkehr der DB will seine Waggonflotte nach und nach rot umlackieren und mit dem Logo „DB Cargo“ versehen. Die neue Farbe soll das Image aufpolieren.

■ Die Verträge zur Übernahme der Deutschen Waggonbau AG durch die US-Firma Advent sind perfekt. Die Werke Ammendorf, Bautzen, Niesky, Görlitz, Berlin und Vetschau bleiben erhalten. Dessau beendete den Bau von Waggons Ende Juni.

■ Das Dampflokmuseum Hermeskeil verzeichnete am 1. Juni einige Diesel-Zugänge: 310 309, 310 881, 323 861.

■ Der Bundesrechnungshof wies auf eine Finanzierungslücke von 14 Milliarden Mark bei den Personalkosten der Bahn zwischen 1995 und 1999 hin.

■ Ab Mitte Juli stattet die DB ihre Zugbegleiter mit tragbaren Computern für den Fahrcheinverkauf und Auskünfte aus. Die Geräte wiegen ein Kilo.

■ Die S-Bahn-Linie A Dachau – Altomün-



Foto: Polnik

### Aktionstag mit 628 am früheren Haltepunkt Kreuzstein bei Bayreuth.

regierung teilte dem Landratsamt Bayreuth mit, daß die Strecke nach Warmensteinach ein Pilotprojekt für modernen Nahverkehr werden soll. Über den künftigen Betreiber wurde noch nicht entschieden. Die DB AG meldete aber schon Interesse an. Anlässlich eines Aktionstags führten der Verkehrsclub Deutschland und der Förderverein Pro-Fichtelgebirgs-Express am 4. Juni einen Taktverkehr auf der Strecke Bayreuth Hbf - Weidenberg durch.

### Bayreuth - Warmensteinach

## Neuanfang

Der jahrelange Kampf des Landkreises Bayreuth um die letzte Nebenstrecke ins Fichtelgebirge scheint jetzt gewonnen zu sein. Die bayerische Staats-

### Mecklenburgische Bäderbahn

## Aufklärung zu Mollu

Die Mecklenburgische Bäderbahn Mollu GmbH teilen nun nähere Einzelheiten zur Zukunft der Strecke mit: „Die Anteile halten zunächst der Landkreis sowie die Städte Bad Doberan und Kühlungsborn West. Die Verwaltung wird nicht wie oftmals irrtümlich angenommen von der Küstenbus GmbH übernommen. Die Fahrtenhäufigkeit auf der Strecke bleibt im wesentlichen unverändert. Nach derzeitigem Stand werden im Winterfahrplan fünf Zugpaare, im Sommerfahrplan elf Zugpaare mit Dampflok verkehren.“

ster des Münchener Verkehrsverbunds fährt nicht mehr mit 218-bespannten Wendezuggarnituren, sondern mit 628/928 in Doppeltraktion.

Am 24. Juni öffnete das Stuttgarter Straßenbahnmuseum nach dem Umzug von Gerlingen nach Zuffenhausen wieder. Es ist an jedem zweiten Sonntag und letzten Samstag eines Monats geöffnet.

Die DB plant, ihre Kunden auf Wunsch per Auto vor die Haustür zu bringen. An großen Bahnhöfen sollen Sondertarife mit Taxi-Unternehmen ausgehandelt werden.

Seit Mitte Mai hängen im Cottbuser Bahnhof Schilder mit dem Zusatz „Hauptbahnhof“.

In Hamburg soll noch in diesem Jahr die Hafenbahn ausgebaut und ein neuer Terminal für den kombinierten Ladungsverkehr geschaffen werden.

Die Rhein-Sieg-Eisenbahn kaufte für ihren Betrieb in Bonn-Beuel die frühere V 22 der Papierfabrik Antonsthal im Erzgebirge.

Ende Mai kamen 16 Viertelzüge der Berliner S-Bahn nach Nordhausen, wo sie auf einem ehemaligen Kalischachtgelände verschrottet werden sollen. 44 weitere Zü-

ge sollen ihnen folgen.

Ab Mai 1997 fahren acht Pendolino-Züge auf der Strecke Saarbrücken - Trier - Köln im Zweistundentakt.

Wie im Vorjahr fährt ein aus Österreich gekaufter Uerdinger Schienenbus an jedem Sonntag bis Ende Oktober zwischen Stolberg und Raeren als Zubringer zu den Sonderzügen der Vennbahn.

Nach Ansicht der Privatgüterwagen-Interessenten verlor die DB durch die Privatisierung vor allem bei Gefahrguttransporten Marktanteile an die Schifffahrt und den Straßenverkehr.

Ab Frühjahr 1997 soll in der gesamten Berliner U-Bahn per Handy im E-Plus-Netz vom Untergrund an die Oberfläche telefoniert werden können. Die BVG führt dieses Telefonsystem auch für eigene Zwecke ein, um Kosten zu sparen.

Am 28. Juni eröffneten die ÖBB das 30 000 Quadratmeter große Rail Cargo Austria Logistik-Center Wels. Es handelt sich um die bisher größte dieser Umschlaganlagen in Österreich.

Die DB will noch in diesem Jahr über ihre niederländische Tochterfirma DB Finance BV eine festverzinsliche Anleihe in

Höhe von einer Milliarde Mark aufnehmen.

Die Schweizerischen Bundesbahnen mußten nach dem Fahrplanwechsel viele fehlerhafte Städtefahrplanhefte einstampfen, in Zürich 520 000 Stück.

Die Leser der englischen Zeitschrift Business Travel World erklärten die SBB zur besten Eisenbahn des Jahres. Auf den Plätzen zwei und drei folgen die SNCF und die DB.

Während die Jungfraubahnen 1994 Gewinne verbuchten, mußten die Berner Oberland-Bahn, die Mittelthurgaubahn und die Schweizerische Südostbahn Verluste hinnehmen.

Im Sommer bauen die Niederländischen Eisenbahnen den nördlichen Bahnhofskopf von Utrecht um. Die Züge sollen künftig schneller ein- und ausfahren.

Die NS verkauften 25 dieselelektrische Lokomotiven der Baureihen 2200/2300 nach Belgien. Die belgischen Eisenbahnen wollen noch zehn weitere Maschinen.

Im Juni mußten erstmals Fahrgäste aus dem Eurotunnel evakuiert werden. Ein Zug war mit einem Bremsdefekt liegen geblieben.



transpress,  
der Verlag für Eisenbahnbücher,  
sucht einen

## Buchlektor

Ihre Aufgaben sind vielseitig: Sie lektoriieren und betreuen ein renommiertes Buchprogramm, pflegen den Kontakt zu den Autoren und entwickeln neue Buchideen. Sie brauchen dafür einschlägige Redaktions- oder Verlags-Erfahrung, Kompetenz im Bereich Eisenbahnbücher, einen erstklassigen Schreibstil, sicheres Auftreten und gute Englisch-Kenntnisse.

Die Position ist zum nächstmöglichen Termin zu besetzen. Wenn Sie diese Herausforderung reizt, schicken Sie uns bitte Ihre aussagekräftigen Unterlagen. Wir setzen uns umgehend mit Ihnen in Verbindung.

### Paul Pietsch Verlage

Olgastraße 86  
Postfach 10 37 43  
70180 Stuttgart  
Telefon (0711) 210 80-11



Foto: Reichenbach

99 3301 im Bahnhof „Sandower Dreieck“.

### Cottbuser Gartenschau

## Neuer Bahnhof

Die Bundesgartenschau in Cottbus bietet den Besuchern eine besondere Attraktion. Die Cottbuser Kleinbahn, am 1. Juni 1954 als Pionierbahn mit einer Spurweite von 600 mm in Betrieb genommen, wurde um rund 600 Meter bis zum neuen Bahnhof „San-

dower Dreieck“ verlängert. Diese Station wartet mit einer großzügigen Lok- und Wagenhalle sowie einem neuen Bahnhofgebäude und einer Gaststätte auf. Seit der Eröffnung der Bundesgartenschau am 29. April verkehrt die Parkbahn täglich von 9 Uhr bis 19.10 Uhr im Viertelstundentakt mit drei Zugeinheiten auf der nun über drei Kilometer langen Strecke.



FRAGE

ZEICHEN

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



Foto: J. Schmidt

Seit Anfang dieses Jahrhunderts gehört zu den Wahrzeichen der gesuchten Stadt, in der das Bild zu diesem Rätsel entstand, ein ganz besonderes Verkehrsmittel: eine Bahn, die auf weiten Strecken direkt über einem Fluß schwebt. In dieser Stadt wohnte jahrzehntelang der bekannteste deutsche Eisenbahn- und Lokomotivfotograf. Er wurde 1897 in Köln geboren, nicht weit vom Hauptbahnhof entfernt. In Rotenburg (Han) fotografierte er im Januar 1917 erstmals eine Lokomotive. Von da an war er bis in die sechziger Jahre hinein unter teilweise schwierigen Bedingungen in ganz Deutschland unterwegs, um die Eisenbahn und vor allem auch die Lokomotiven zu fotografieren. Wie heißt die Stadt? Wie heißt der Eisenbahnfotograf?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. August 1995 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 30 Exemplare des Sonderbands „Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn“ mit ca. 384 Seiten ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.

Die richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Juniheft lauten „Ruhr“ und „111“. Die 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen“ haben gewonnen: Jörg von Allmen, CH-7201 Unterzuz; Peter Conrad, 89340 Leipheim; Heiko Duerr, 91522 Ansbach; Johannes Fischer, 01774 Seifersdorf; Jens Frank, 29640 Schneverdingen; Dr. Heinrich Hampel, 02827 Görlitz; Klaus Heisler, 48165 Münster; Michael Hirt, 09221 Klaffenbach; Monika Hösel, 46147 Oberhausen; Simon Jung, 65195 Wiesbaden; Dieter Knebel, 12435 Berlin; Manfred Lemuth, 98639 Metzels; Martin Hönes, 70825 Korntal-Münchingen; Jana Ohlmeyer, 45133 Essen; Christian Pachen, 10777 Berlin; Andreas Petkolis, 63526 Erlensee; Steffen Riemann, 06842 Dessau; Sven Rinke, 09127 Chemnitz; Andreas Röhrig, 14482 Potsdam; Marco Schaumann, 51063 Köln; Alexander Scherf, 75365 Calw; Christian Seeländer, 06217 Merseburg; Thomas Sevensch, 54293 Trier-Pfalzel; Roland Siegel, 58091 Hagen; Björn Spindler, 13597 Berlin-Spandau; Bruno Stegmann, 76889 Dierbach; Marco Stoll, 76703 Kraichtal; Jean Waschek, F-57150 Creutzwald; Frank Wittenburg, 24943 Flensburg; Dirk Zschoch, 90537 Feucht.



Foto: Czerniak

Ein NE 81-Triebwagen der WEG auf der Strecke Göppingen – Boll.

### Göppingen – Boll

## Stilllegung ausgesetzt

Das Stilllegungsverfahren für die Nebenstrecke Göppingen – Boll ist bis September ausgesetzt worden. Die meisten Anliegergemeinden stehen der Bahn positiv gegenüber, nur Heiningen hätte lieber eine Umgehungsstraße als eine Eisenbahn. Am 12. Juli sollte bei einer Sitzung des Landkreises Göppingen die endgültige Entscheidung fallen, ob die in den letzten Jahren nur noch im Güterverkehr bediente Bahn regionalisiert oder stillgelegt wird.

### 99 594 kommt zum Jubiläum

## Von Oberschwaben auf die Insel Rügen

Die sächsische IV K 99 594 setzt ihre Europareise fort. Die DR verkaufte die Lok 1976 nach Norwegen, wo sie bis Mitte der achtziger Jahre in musealen Diensten stand. Dann erwarb sie der Berliner Kleinserienhersteller Henke und stellte die Meyer-Lok der Öchsle-Betriebsgesellschaft für die Strecke Warthausen – Ochsenhausen zur Verfügung. Da die Öchsle-Betriebsgesellschaft wegen der starren Haltung der örtlichen Politiker vorläufig keine Perspektiven sieht, stellte man die Lok nun dem Förderverein der Rügenschon Kleinbahnen zur Verfügung. Dort wird bereits über eine Wiederbetriebnahme nachgedacht. Schließlich liefern solche Loks von 1956 bis 1970 auf der Ostseeinsel.

### Reaktivierung der 95 6676

## Mammutvorhaben

Die 95 6676 der ehemaligen Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) soll betriebsfähig aufgearbeitet werden. Borsig lieferte die Maschine im Jahr 1919 unter der Fabriknummer 10353 ab. Bis 1949 trug die Lok den Namen „Mammut“. Bis 1961 fuhr sie auf ihrer Stammstrecke zwischen Halberstadt und Blankenburg. Im Jahr 1975 kam sie als einzige Vertreterin der „Tierklasse“, wie diese 1'E1'-Maschinen wegen der Loknamen „Mammut“, „Wisent“, „Büffel“ und „Elch“ hießen, zum Verkehrsmuseum Dresden. Derzeit ist die 95 6676 im Traditions-Bw Staßfurt hinterstellt. Nach der Aufarbeitung soll sie in Blankenburg stationiert sein.



Foto: Heilmann

99 1542 am 3. Juni im Bahnhof Schmalzgrube.

**Wolkenstein – Jöhstadt**

**Preßnitztalbahn**

■ Reichlich elf Jahre nach der letzten Zugfahrt vom Bahnhof Jöhstadt aus am 14. Januar 1984 konnte die IG Preßnitztalbahn am 3. Juni erstmals nach dem Wiederaufbau den Streckenabschnitt Jöhstadt – Schmalzgrube befahren. 1994 erhielt die IG Preßnitztalbahn die Konzession für die Strecke bis Steinbach. Neben den Vereinsmitgliedern sind zur Zeit 40 ABM-Kräfte mit dem Weiterbau nach Steinbach beschäftigt.

**Essener Verkehrs AG**

**Kehrtwende**

■ Wegen starker Proteste aus der Bevölkerung und neuer Erkenntnisse aus einer Fahrgastbefragung soll die bisher auf das Jahr 1998 ange-setzte Einstellung der Straßenbahnlinie 106 der Essener Verkehrs AG (siehe Heft 7) nun doch durch einen normalspurigen Ausbau abgewendet werden. Ab dem Jahr 2001 soll anstelle der Linie 106 die Stadtbahnlinie U 11 von Gelsenkirchen-Horst bis zum Essener Hauptbahnhof durchfahren. Der Kostenaufwand für die neue U-Bahn-Linie 11 wird auf rund 20 Millionen Mark veranschlagt.

**AEG Hennigsdorf**

**Ahnentafel**

■ AEG Hennigsdorf erwarb als Ausstellungsstück einen Urahn heutiger E-Loks, eine 1908 von AEG Berlin für die Bahnen der Stadt Monheim gebaute Rangierlok. Die Maschine mit der Fabriknummer 685 verfügte über 83 kW Leistung und wiegt 20 Tonnen.



Foto: Gutther

Monheimer Lok als Ausstellungsstück in Hennigsdorf.

**Werra-Fulda-Bahn**

**Neue Heimat**

■ Der Förderverein Werra-Fulda-Bahn lud am 27. und 28. Mai zum ersten Bahnhofsfest nach Schenk-lengsfeld. Die 52 8039 kam bei dieser Gelegenheit aus Gerstungen zu ihrer neuen Heimatstrecke, der am 1. Januar 1994 stillgelegten Hersfelder Kreisbahn. Die IGE Werra-bahn will die Bahnstationen wieder in Betrieb nehmen.

**Berlin – Wien**

**Kürzere Fahrzeit**

■ Ab dem Jahr 2000 soll die Bahnfahrt von Berlin nach Wien über Prag durch neue Strecken für hohe Geschwindigkeiten um rund ein Drittel weniger Zeit beanspruchen als heute. Verkehrsminister Wissmann unterzeichnete in Wien ein entsprechendes Abkommen. Die Strecke Berlin – Dresden soll für 200 km/h ausgebaut werden, der weitere Abschnitt bis Wien für 160 km/h. Große Fahrzeitgewinne sollen Züge mit Neigetechnik einfahren.

**TOP + FLOP**

**Top: HSB-Fahrplanheft**

Das neue Fahrplanheft der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) bietet nicht nur Fahrplanübersichten, Tarif- und Beförderungsbestimmungen. Umrahmt von Reklame, die den erfreulich niedrigen Verkaufspreis von einer Mark ermöglicht, stellen die HSB ihre Dampflokomotiven, die Baugeschichte der Brockenbahn sowie die



**Gelungenes Fahrplanheft der Harzer Schmalspurbahnen.**

Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen und den Freundeskreis Selketalbahn vor. Auch eine kurze Betriebsstatistik wird präsentiert. Die Fahrgäste erfahren, daß bereits 1884 erste Pläne für eine Dampfstraßenbahn Wernigerode – Brocken vorlagen, zwölf Jahre später die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn AG entstand und 1899 die letzte Strecke Schierke – Brocken eröffnet wurde. Damals leisteten zwölf Mallets Dienst auf der Brockenbahn, heute setzen die HSB 25 Dampf- und 16 Dieselloks sowie zwei Triebwagen in ihrem Netz ein. Die Fahrpläne sind übersichtlich gehalten und enthalten auch Busverbindungen, die an Strecken der HSB anschließen. Ein rundum gelungenes Fahrplanheft, das hoffentlich Nachahmer bei anderen Bahnen und Verkehrsbetrieben findet.

**Flop: Ermäßigung unterbunden**

1992 wollte die Allianz-Versicherung 500 000 Tageskarten des Münchner Verkehrsverbundes (MVV) an Inhaber von AutoCards zur Hälfte des Preises abgeben. Ein „Verband zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes“ stoppte das Vorhaben durch eine einstweilige Verfügung. Die Versicherung ging vor Gericht und verlor. Jetzt wies der Bundesgerichtshof als höchste Instanz die Revision zurück. Die Werbekampagne verstoße gegen die „guten kaufmännischen Sitten“, erklärten die Bundesrichter. Dem Argument des Unternehmens, die Kunden zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel veranlassen zu wollen, um die Zahl teurer Autounfälle zu vermindern, hielten sie entgegen, daß zwischen dem Hauptgeschäft und dem Werbeziel „kein innerer Zusammenhang besteht.“ Die Allianz verkaufte die Karten nicht, um Fahrtkosten zur Geschäftsstelle zu erstatten, sondern um die Kunden durch Wertreklame an sich zu binden. Die vom BGH befürchtete Folge: Die Konkurrenz müßte ihren Kunden ebenfalls billigere Fahrkarten anbieten.



Tageskarten zum ermäßigten Preis? Der Bundesgerichtshof sagt: Nein.



Foto: Wietlisbach

**Weil der ICE für die Bahnsteige in Interlaken um einige Wagen zu lang ist, müssen die Reisenden über Behelfssteg und sogar einzeln aufgestellte Tritte aus- oder einsteigen.**

### Bern-Solothurn-Bahn

#### Betagte E-Loks

Die 1927 von AEG gebauten Lokomotiven Ge 4/4 111 und 112 stehen heute noch bei der RBS, Regionalverkehr Bern-Solothurn, im Einsatz. Der RBS ist ein Zusammenschluß der früheren Bahngesellschaft Solothurn-Zollikofen-Bern (SZB) und der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW). Beide Lokomotiven stammen von der Hagener Straßenbahn: Die 111 kam am 15. März 1957, die 112 am 1. Mai 1967 in die Schweiz. Sie fahren hauptsächlich im Bauzugdienst ab Worblaufen oder Worb Dorf. Vor Güterzügen sind sie selten anzutreffen.

Foto: Lohkamp



Die von der Hagener Straßenbahn stammende Ge 4/4 111 im Depot Worblaufen.

### Lötschbergbahn

#### Gegenwind bei der BLS

Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) stellte im Juni ihr Geschäftsergebnis für 1994 vor. Zwar konnte bei der Autoverladung die Verkehrsmenge trotz der von der Regierung verordneten Tarifierhöhung auf der Höhe des letzten Jahres gehalten werden, aber im Güterverkehr mußte die BLS Einbußen hinnehmen. Der Verkehrsertrag lag um 3,4 Millionen unter dem von 1993. 400 000 Reisende weniger bedeuteten im Personenverkehr eine erhebliche Einbuße. Der Bahnbetrieb der BLS verbuchte einen Fehlbetrag von 1,7 Millionen Mark.

### TV



### TIPS

„Eisenbahn-Romantik“ wird donnerstags um 18.50 Uhr auf Südwest 3 ausgestrahlt. Wiederholung: Freitag 16.00 Uhr, auch über Astra. Donnerstag-Termine:

20.7.: Lokführer Henschel; 27.7.: Eigentlich war's nur Schrott; Sondersendung am 31.7., 15.55 Uhr: 100 Jahre Kandertalbahn; 3.8.: IV h – oder die Rückkehr nach Baden; 10.8.: Night Mail; 17.7.: Bahnhöfe; 24.7. Gedanken eines Lokführers; 31.8.: Glück auf, kleine Bahn.

„Eisenbahn-Romantik“ auf 3sat: 8.8., 15.40 Uhr, 22.8., 15.55 Uhr, 29.8., 15.45 Uhr.

„Eisenbahn-Romantik“ auf WDR 3: Vom 25.7. an werden vorerst insgesamt 21 Folgen ausgestrahlt. Die ersten Termine: 25./26./27.7., dann jeweils dienstags, mittwochs, donnerstags bis 31.8., zusätzlich 25.8. und 1.9.. Sendezeit: jeweils 16.30 Uhr.

„Straßenbahnen der Welt“, sonnabends 17.30 Uhr auf NDR 3: 5.8.: Nagasaki; 19.8.: Blackpool; 26.8.: Mallorcas alte Bimmelbahn.

„Aus Naturwissenschaft und Technik“ auf NDR 3: „Die dynamo-elektrische Maschine“, Sonnabend, 12.8., 17.30 Uhr.

„Natur und Technik für Kinder“ auf NDR 3: „Sonne, Wind und Eisenbahn“, Mittwoch, 16.8., 17.30 Uhr, Wiederholung Donnerstag, 17.8., 8.30 Uhr.

„Das Leben in vollen Zügen“ – Wochenendticket, Dienstag, 29.8., 14.00 Uhr, auf NDR 3.

Ugandabahn: 13.8., 14.45 Uhr auf 3sat.

„Union Pacific“: Spielfilm (1939) von Cecil B. DeMille um den Eisenbahnbau in den USA. 19.7., 21.15 Uhr auf WDR 3.

„Züge und Bahnhöfe“ auf MDR 3: Landesrundfunkhaus Sachsen-Anhalt, 23.7., 13.30 Uhr.

Foto: Federmann



Ge 4/4 III mit der Werbung für den neuen Heidiland-Express der RhB.

### Rhätische Bahn

#### Heidiland-Express

Die Rhätische Bahn bietet seit dem Sommerfahrplan einen neuen Schnellzug, den „Heidiland Bernina Express“, an. Der Zug verläßt Landquart um 7.40 Uhr und fährt über Klosters, Davos und Filisur nach Pon-

tresina und Tirano. Die RhB verbindet mit diesem neuen Zug das Prättigau mit dem Bernina-Paß, was für die Touristen vorteilhaft ist. Außerdem besteht nun am frühen Morgen eine Verbindung von der Nordschweiz ins Prättigau. Die Lok Ge 4/4 III Nummer 641 „Maienfeld“ erhielt eine Komplettwerbung für den Heidiland-Express.

### Mariazellerbahn

#### Begegnung

Im Bahnhof Obergrafendorf an der von St. Pölten nach Mariazell führenden Mariazellerbahn zweigt die ebenfalls schmalspurige Linie nach Wieselburg ab. Noch lassen sich die Stangen-E-Loks der Reihe 1099 zusammen mit den Dieselloks der Reihe 2095 ablichten. Sobald die neuen Triebwagen auf der Mariazellerbahn fahren, werden die 1099 verdrängt.

Foto: Lohkamp



1099 014 der Mariazellerbahn und die 2095 005 im Bahnhof Obergrafendorf.