

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

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

Nr. 7 Juli 1998
47. Jahrgang

E13411



Die Katastrophe von Eschede
ICE zerschmettert

WERKSTATT

- ▶ Montage der Neubau-VIIK
- ▶ H0-Heizschlauchständer
- ▶ Wasserkran für Spur I

Pippi Langstrumpf auf der Spur

Elchtest mit der Ohsa-Bahn

Inseltram statt Strandleben

Sylter Sommerfreuden

Als Vorbild und Modell

Laufwunder Steppenpferd

6000 Schlachtenbummler in H0

König Fußball regiert

TESTS Mit Sound: Gützolds V200
Viel Holz: Bachmanns Shay

**Größtes Streckensterben
seit den 60ern**

Der neue Kahlschlag

Warum im Osten der Nahverkehr stoppt



Jede Neuheit eine Überraschung –
und dazu perfekt in Design und Technik!

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

D. LIEPINSKY, GRAVIA



Ja,

- Senden Sie mir bitte kostenlos den
 - Brawa-Neuheitenprospekt 1998
 - Life-Like US-Lokomotiven-Prospekt
- Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 1998/99 incl. Neuheiten (148 Seiten). Ich habe DM 10,- (bar/Euroscheck) beigelegt.

Name _____

Vorname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Coupon ausfüllen und absenden an: BRAWA, Postfach 1260, 73625 Remshalden, Fax 0 71 51 - 7 46 62. Telef. Neuheitenprospekt-Bestellung 0 71 51 - 9 79 35-51
<http://www.brawa.de>

**Top-Neuheit
BR 216**
für Spur H0
in Gleich- und Wechselstrom



Spur H0-Neuheiten '98: Titlis-Seilbahn, Tenderlok T3, BR 216, limitierte Auflage Köf „Haiifischmaul“, US-Loks ALCO, GP 9, GP 20 Schienentraktor Te III, Flach- und Kohlewagen, Bausätze US-Freight Cars
Varianten: BR 102, BR 312, BR 110, E42, DB-Diesellok 219

Spur N-Neuheiten '98: E95, DB-Diesellok 219, BR 110, BR 234 Dreier-Set US-Loks ALCO, SW 9, Varianten: E42, VT 772 Schienenbus-Set

Wir stellen aus: Oktober „Modell & Hobby“, Leipzig. November „Modellbahn“, Köln.

NEB 7/98



Abbestellt

Zum Fahrplanwechsel fuhr auf 21 Strecken in den neuen Bundesländern der letzte Personenzug. Die Länder haben die Leistungen abbestellt. Doch es gibt auch positive Beispiele. **Seite 12.**

Nicht nur Jubel

Seit 150 Jahren werden in Kassel Loks gebaut. Vom Drachen zum Blue Tiger ist es aber nicht immer ein Fortschritt - heute hat das Werk nur noch 560 Beschäftigte. **Seite 40.**



Tram ahoi!

Im Sommer 1968 zog es Jürgen Krantz nach Sylt. Für das Strandleben aber hatte er keinen Blick. Ihn lockte der Fahrzeugpark der SVG, zuletzt als Tram konzessioniert. **Seite 24.**

Der Bahn gehört die

Zukunftszug

Zukunft - das sagen sich die Modellbauer aus s'Hertogenbosch. Den Beweis liefern sie auf ihrer Anlage N-Utopia ab **Seite 92.**



Rund ums Leder

Nicht nur bei der WM, auch auf dem H0-Modul von Rainer Wolf regiert König Fußball. Und während 6.000 handbemalte Preiserlein das Spiel verfolgen, wenden Züge auf zwei Gleisen unter den Tribünen. **Seite 86.**



INHALT

TITELTHEMA

Kahlschlagsanierung

In den neuen Bundesländern ruht seit dem 24. Mai auf 21 Strecken der Personenverkehr. **12** ◀

DREHSCHIBE

Bahnwelt aktuell

4

Gegendarstellung

9

Wechselkurs

Wie geht es weiter im Weißeritz- und Löbnitztal? **20**

Tierisches Jubiläum

Von Drache bis Tiger: 150 Jahre Lokbau in Kassel. **40**

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Sylter Sommerfreuden

Im Juli 1968 war Jürgen Krantz reif für die Insel. **24** ◀

Dauerläuferin

Das "Steppenpferd", die Baureihe 24, wird 70. **28** ◀

ABENTEUER EISENBAHN

Papier-Expreß

Eine Fahrt mit der südschwedischen Ohsa-Bahn. **34** ◀

WERKSTATT

Sachsens stille Liebe

Rainer Albrecht stellt Bemos Neubauversion der sächsischen VII K auf die H0e-Gleise. **56** ◀

Bahnhofs-Garderobe

Karsten Naumann baut H0-Heizschlauchständer. **60** ◀

Durstlöcher

Ein Wasserkran für Spur I von Manfred Rolles. **62** ◀

Basteltips

Unterflurantrieb für Tillig-Standard-Weichen, eine Eigenbau-Gleiswendel und manches mehr. **64** ◀

TEST

Säge-Werk

Bachmann liefert eine Shay für die Gartenbahn. **66** ◀

Klang-Körper

Was bietet Gützolds Taigatrommel in H0? **70** ◀

PROBEFAHRT

Elastomer-Gleisbett von A. Schäfer, E 10 der Märklin-Maxi-Bahn und Piko-Dostos. **74**

SZENE

Laufwunder

Wie die Baureihe 24 zum Volumenmodell wurde. **84** ◀

Fußballfieber

Volles Haus im H0-Stadion von Rainer Wolf. **86** ◀

Schnaps-Idee

Bei Jutta Luft arbeiten Schwarzbrenner in H0. **90**

Utopia 2000

Teil zwei der N-Anlage aus s'Hertogenbosch: Die Verkehrskonzepte in der Stadt der Zukunft. **92**

Modellbahn aktuell

..... **77**

Neuheiten

..... **78**

Standpunkt

..... **5**

Impressum

..... **6**

Bahnpost

..... **76**

Güterbahnhof

..... **42**

Fachhändler-Übersicht

..... **46**

Termine+Treffpunkte

..... **82**

Buchtips

..... **38**

Vorschau

..... **98**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Foto: MTU

Neue MTU-Motoren erhalten die HGK-Loks.

Häfen- und Güterverkehr Köln AG

Neue Motoren für MaK-Loks

Die Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK) rüstet ihre 16 dieselelektrischen Loks vom Typ DE 1002 (MAK Kiel) mit neuen MTU-Motoren vom Typ 12 V 4000 aus. Die neuen Maschinenanlagen haben eine Leistung von 1320 kW. Es handelt sich um die größte Bahnbestellung, die die Motoren- und Turbinen-Union bislang für ihre Motorenbaureihe 4000 erhalten hat.

Strecke Wismar – Tessin

Neue Musterstrecke

Mit einem symbolischen ersten Spatenstich gaben am 15. Mai 1998 in Sanitz die Deutsche Bahn AG und das Land Mecklenburg-Vorpommern den Startschuß zum Ausbau der Bahnlinie Wismar – Rostock – Tessin in eine Musterstrecke für den ÖPNV. Bis zum Jahr 2000 wollen Bahn und Land rund 126 Millionen Mark in die knapp 84 km lange Strecke investieren. Mit 60 Prozent trägt Mecklenburg-Vorpommern den größten Teil der Kosten, 24 Prozent übernimmt der Bund. Nach dem Ausbau soll die Strecken-Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 auf 80 km/h angehoben werden. Außerdem ist der Bau von zwei neuen Haltepunkten im Rostocker Stadtgebiet „Thierfelder Straße“ und in Tessin West geplant. Neben der Sanierung von 17 Bahnhöfen und Brücken steht auch die Modernisierung von 33 Bahnübergängen auf dem Programm.

Foto: M. Henschel



Mit der Regionalbahn 5885 war die Osterfelder 216160 am 29. April 1998 bei Bottrop unterwegs.

Super-Ludmilla

Weitere Probefahrten

Auch im Frühjahr 1998 mußte die 232 800 bei mehreren Meßfahrten ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Am 10. März 1998 schleppte sie zunächst einen 4050 Tonnen schweren Stahlzug vom Übergabebahnhof Ziltendorf des Stahlwerks Eisenhüttenstadt nach Cottbus. Aus Sicherheitsgründen hatte DB Cargo die Seddiner 155 171 als Angstlok an den Zug gehängt. Die in Halle G beheimatete Super-Ludmilla weilte bis zum 23. März 1998 in Cottbus. Im Rahmen einer Ausbesserung erhielt sie unter anderem einen elektronischen Gleitschutz. Außerdem vervollständigte man die elektro-pneumatische Bremsausrüstung. Zwischen dem 28. April und dem 30. April 1998 testete die Bahn die Lok schließlich vor den Autoreisezügen zwischen Niebüll und Westerland. Zwar sparte sie im Vergleich zu den in Doppeltraktion eingesetzten 218ern rund die Hälfte an Dieselmotorenstoff, aber ihre Zugkraft beim Anfahren war bei ungünstigen Windverhältnissen zu gering. Das schlug sich in längeren Fahrzeiten nieder.

Baureihe 216

Rückzug im Ruhrgebiet

Die Langläufe der Baureihe 216 auf der Strecke Haltern – Bottrop – Essen – Wuppertal (KBS 446) sind seit dem Fahrplanwechsel am 24. Mai 1998 Geschichte. Die hier eingesetzten Loks erbrachten die höchsten Laufleistungen bei der 216. Auf dem nördlichen Abschnitt Essen – Haltern löste die neue S-Bahn-Linie 9 die 216 ab. Auf dem südlichen Streckenteil gingen die Leistungen auf die 218 über. Da diese Züge als RE-Linie 14 nach Borken fahren, entfielen auf der Strecke Essen – Borken auch die Leistungen der Baureihen 624/634. Die in Osterfeld Süd stationierten 216er werden aber weiterhin vor Güterzügen im Ruhrgebiet eingesetzt.

Baureihe 140

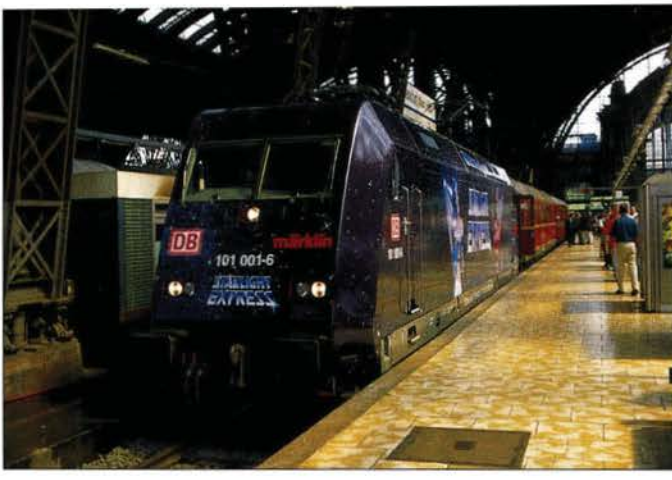
Generalüberholung geplant

Knapp die Hälfte der noch vorhandenen 792 E-Loks der Baureihe 140 will die DBAG generalüberholen. Die 350 zwischen 1957 und 1973 gelieferten Einheitsloks sollen dabei mit neuer Technik ausgerüstet und neu verkabelt werden. Nach ersten Überlegungen ist die Instandsetzung von rund 70 Loks pro Jahr geplant. Die so überholten 140er könnten weitere 20 Jahre eingesetzt werden.

Foto: B. Schulz



Die Triebwageneinheit 475 009/475 024 der Berliner S-Bahn wurde nach ihrer Ausmusterung an einen Privatmann verkauft und fand in der Nähe eines Großmarktes in Beelitz bei Potsdam eine neue Heimat.



In der Halle des Frankfurter Hauptbahnhofes präsentierte Märklin seine neue Werbelok.

Baureihe 101

Erste Werbelok

■ Nun hat auch das Flaggschiff im Lok-Park der Deutschen Bahn AG, die Schnellfahmaschine der Baureihe 101, ihre erste Werbelok. Mit viel Medienrummel enthüllte die Firma Märklin am 13. Mai 1998 in Frankfurt am Main die bunt dekorierte 101001. Die sogenannte Kunstlok widmeten die

Göppinger dem Musical „Starlight Express“, das in diesem Jahr in Bochum sein zehnjähriges Bühnenjubiläum feiert. Für das neue Outfit der 101001 wurden rund 170 Quadratmeter einer speziell bedruckten Folie verklebt. Ein Jahr wird die 101001 als Werbelok im Einsatz sein.



Foto: Ch. Fricke

Der Euro-Train, ein Zug aus ICE-Triebköpfen und TGV-Mittelwagen, absolvierte am 27. April 1998 seine ersten Versuchsfahrten auf der Schnellfahrstrecke Göttingen – Hannover. Bei der offiziellen Präsentation am 4. Mai 1998 erreichte er eine Geschwindigkeit von 316 km/h. Der Euro-Train soll in Taiwan zum Einsatz kommen.

Deutsche Regionalbahn

Beeskow – Herzberg Stadt übernommen

■ Die Deutsche Regionalbahn GmbH (DR) übernahm am 1. Mai 1998 die Strecke Beeskow – Lübben – Luckau – Herzberg Stadt der ehemaligen Niederlausitzer Eisenbahn. Zwischen 1995 und 1996 stellte die DBAG den

Personenverkehr auf der Strecke ein, nachdem das Land Brandenburg den Verkehr auf der Schiene abbestellt hatte. Am 9. und 10. Mai 1998 veranstaltete die DR mehrere Sonderfahrten auf dem Streckenstück Falkenberg – Herzberg Stadt – Schlieben, bei dem der VT 204 der Anhaltischen Bahn zum Einsatz kam. Bei dem Triebwagen handelt es sich um den ehemaligen 798592 der Bundesbahn.



In Schlieben endeten am 9. Mai 1998 die Sonderfahrten aus Falkenberg mit dem VT 204.

Foto: W. Klein

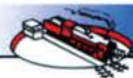
STANDPUNKT



Dr. Karlheinz Haucke

Zukunft für die Bahn

Dem Schienenverkehr geht es glänzend: Eisen-, Straßen- und U-Bahnen bewältigen fast den gesamten Personen- und Gütertransport. Die Direktanschlüsse funktionieren perfekt. Die Wartezeiten liegen unter zwei Minuten. Der Individualverkehr mit umweltschonenden Elektro-Autos spielt nur noch eine untergeordnete Rolle. Schiffe und Flugzeuge sind Partner der Bahn. Diese Zukunft hat bereits begonnen, allerdings nur im Maßstab 1:160. Acht niederländische Modellbahner zeigen ab Seite 92, wie reale Visionen aussehen können. Schön wär's, hätte ein solches Zukunfts-Modell auch in der rauhen Wirklichkeit mehr als nur utopischen Charakter. Doch da tut man sich ungleich schwerer. Der Sommerfahrplan beweist es: Erneut wurde das Streckennetz in Deutschland drastisch gelichtet; einen solchen Kahlschlag gab es seit den 60er Jahren nicht mehr. Daß es die neuen und nicht die alten Bundesländer traf, liegt nicht nur am Nachholbedarf. Seit der Regionalisierung ist der Nahverkehr Ländersache. Bestellt das Land Schienenverkehrsleistungen, fährt die Bahn, egal ob sie DB AG oder anders heißt. Der Haken an der Sache: Für die Entscheidung pro Schiene zahlt ja nicht der Bund allein; vielmehr müssen die Kommunen und Kreise vor Ort viel Geld dafür investieren. Da fehlt es bisweilen am Mut zur Weitsicht. Der einfachste Weg ist immer noch, den Haushalt zu sanieren, indem man die Mittel zusammenstreicht – was nicht mal unverständlich ist. Haben doch die Länder und ihre Nahverkehrs-Zweckverbände nicht selten die zweifelhafte Ehre, das Bahnerbe auf höchst maroden Strecken anzutreten. Wo seit Jahren nur noch das Nötigste (manchmal nicht mal das) für den Unterhalt getan wurde, wären jetzt Investitionen in Millionenhöhe gefragt. Doch die Säcke der Kämmerer sind leer. Die Fahrgastzahlen stimmen auch längst nicht überall. Das wird sich allerdings ändern, wenn der Individualverkehr nicht mehr zu finanzieren ist. Hoffentlich ist es dann nicht zu spät. Eine Zukunft für die Bahn? Die Weichen werden jetzt gestellt.



IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (0711) 2 10 80 75
Fax (0711) 2 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR
Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

REDAKTION
Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange

ANZEIGEN
Elke Reichert
Telefon (0711) 2 10 80 86
Anzeigenfax (0711) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
Barbara Dümberger

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl,
Jörg Hajt, Dominik Stroner

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers,
Joachim Bügel, Peter Federmann,
Christian Fricke, Elmar Haug, Falk Helfinger,
Marcus Henschel, Michael Hubrich,
Rolf Jünger, Georg Kerber, Frank Muth, Manfred Lohkamp, Axel Polnik, Jürgen Rech, Jörg Seidel, Michael Kratzsch-Leichsenring, Jürgen Krantz, Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge, Fritz Rümmelein

VERTRIEB
Motor-Presse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (0711) 182-1742
Fax (0711) 182-1016

ABONNENTEN-SERVICE
dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (07132) 959233
Fax (07132) 959244
innerhalb der Schweiz 071-2824415
innerhalb Österreichs 0662-643866

Preis des Einzelhefts: DM 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 58,80,
Schweiz: sFr 58,80, Österreich: öS 432,-
Andere europ. Länder: DM 70,80.
Weitere 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 Lieferungsspflicht. 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 20050) Konto-Nr. 4340 200 000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 666 77-706.

Anzeigenpreisliste Nr. 16, gültig ab Heft 1/98. Gerichtsstand ist Stuttgart.



Foto: M. Schumann



Am 30. April 1998 wartete die bei Adtranz in Kassel modernisierte V100.4 der AEE in Alstätte auf neue Aufgaben.

Ahaus-Alstätter Eisenbahn

Verkehr von DB Cargo übernommen.

Seit dem 24. Mai 1998 wickelt die Ahaus-Alstätter Eisenbahn GmbH (AAE) den Güterverkehr auf der Relation Ahaus - Coesfeld - Lünen Süd ab. Die Gesellschaft übernahm die Leistungen von DB Cargo. Für die neuen Aufgaben kaufte die Privatbahn von Adtranz eine modernisierte Diesellok vom Typ V100.4. Bereits am 2. April 1998 traf die als „Alstätte II“ bezeichnete Maschine, die zuvor leihweise bei den Eisenbahnen und Häfen in Duisburg im Einsatz war, in Alstätte ein. Die „Alstätte I“ dient jetzt nur noch als Reserve und kommt auf der Museumsbahn Alstätte - Wessum zum Einsatz.

City-Bahn Chemnitz

Züge nach Stollberg

Mit dem neuen Fahrplan am 24. Mai 1998 ging im Erzgebirge eine neue nichtbundeseigene Eisenbahn-Gesellschaft an den Start: die City-Bahn Chemnitz. Das Gemeinschaftsunternehmen der Autobus Sachsen GmbH und der Chemnitzer Verkehrs AG (CVAG) übernahm von der DBAG den Personenverkehr auf der Strecke Chemnitz - Stollberg (KBS 522). Allerdings verlief der Start nicht ganz nach Plan. Wegen der Beschädigung einer Brücke (siehe Meldung Seite 7), rechnete Jens Meiwald, einer der beiden Geschäftsführer der City-Bahn, erst für den 29. Mai 1998 mit den ersten Zügen. Die Fahrzeuge für den Einsatz auf der KBS 522 stellt die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG). Im Erzgebirge setzt die KEG die MAN-Schienenbusse und den LVT/S ein.

Zwischenhalt



Fairlie-Lok 99161

Rückkehr

Im Herbst 1999 kehrt die 99161 wieder in ihre alte sächsische Heimat zurück. Wie Wolfgang Kluge, Kustos für die Eisenbahnsammlung des Verkehrsmuseums (VM) Dresden, mitteilte, betreuen dann die Oberheinsdorfer Eisenbahnfreunde die Lok. Die 1902 von Hartmann gelieferte Maschine wird in einem neuen Lokschuppen ausgestellt. Damit verläßt die Fairlie-Lok nach über 25 Jahren den Lokschuppen II-feld bei den Harzer Schmalspurbahnen. Einer der Gründe, die Lok wieder nach Sachsen zu bringen, waren Überlegungen im Harz, die Doppellok wieder betriebsfähig aufzuarbeiten. Dies, so Kluge weiter, widerspreche der Philosophie des VM, wonach die Fahrzeuge in ihrem letzten Zustand, also nicht betriebsfähig, erhalten bleiben sollen.

Am 28. April 1998 wurde die vor dem Bahnhof Schweinfurt aufgestellte 98886 von ihrem Sockel gehoben und in das Werk Meiningen transportiert. Nach einer Hauptuntersuchung soll die Lok ab Mai 1999 zwischen Ostheim und dem Freilichtmuseum Fladungen dampfen. Die Kosten für die Aufarbeitung der 1924 gebauten Maschine trägt der Zweckverband Freilandmuseum Fladungen.

Der Bahnhof und das ehemalige Bahnbetriebswerk Kreuzberg (Ahr) in der Eifel stehen seit dem 25. April 1998 unter Denkmalschutz. Der Verein Museums-Bw Kreuzberg möchte das 1918 gebaute Werk in ein Museum umwandeln.

Rund drei Milliarden Mark will DB Cargo in den nächsten vier Jahren in die Modernisierung seiner Lokomotiven und Wagen investieren. Allein 500 Millionen Mark sollen in den Ausbau der Rangieranlagen gesteckt werden. Ziel ist die Reduzierung der Laufzeiten der Güterwagen.

Das seit sechs Jahren stillgelegte 328 Meter lange Hetzdorfer Viadukt wird derzeit im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme zum Wanderweg ausgebaut. Mit 42 Metern ist das Viadukt die höchste einstöckige Steinbogen-Brücke Deutschlands.

Neuer Chef des Geschäftsbereiches (GB)



Foto: A. Mehnert

Auch bei den E-Loks der Baureihe 171 hält das neue Farbkonzept der DBAG Einzug. Als erste der elf Rübelandbahn-Maschinen erhielt die 171 004 nach ihrer Hauptuntersuchung den verkehrsroten Anstrich und den großen „DB Cargo“-Schriftzug an den Seitenwänden. Am 29. April 1998 stand sie abholbereit im Werk Dessau.

Müglitztalbahn

Bauarbeiten laufen

■ Die geplante Einstellung des Reiseverkehrs auf der Müglitztalbahn von Heidenau nach Altenberg (KBS 246) ist vom Tisch. Nachdem sich der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (Z-VOE) und der Freistaat Sachsen für eine langfristige Bestellung von Nahverkehrsleistungen entschieden hatten, begann die DBAG am 8. Mai 1998 mit der Sanierung der Streckenabschnitte Heidenau – Dohna und Oberschlottwitz – Glashütte. Rund 5,5 Millionen Mark werden investiert. Aus diesem Grund wird der Personenverkehr auf der KBS 246 voraussichtlich bis zum 3. Juli 1998 mit Bussen im Schienen-Ersatzverkehr abgewickelt. Bis zum Sommer 1999 soll die gesamte 37 km lange Bahnlinie erneuert werden.

Strecke Chemnitz – Stollberg

Güterwagen ramnten Brücke

■ Wegen ungenügender Sicherung machten sich am Vormittag des 26. April 1998 im Bahnhof Neukirchen-Klaffenbach an der Kursbuchstrecke 522 sechs mit Schotter beladene Güterwagen der Bauart Fcs selbständig und rollten ungebremst in Richtung Chemnitz-Hartau. Nach knapp drei Kilometern endete die Fahrt an einer Brücke. Da dort die Gleise fehlten, das Bauwerk sollte saniert werden, ramnten die Güterwagen die Brücke und rissen sie vier Meter zur Seite. Die Brücke ist schrottreif: Sie verzog sich völlig. An zwei der sechs Güterwagen entstand Totalschaden. Der Sachschaden beträgt etwa drei Millionen Mark. Personen wurden nicht verletzt.

Am 26. April 1998 ramnten sechs Güterwagen die Brücke in Chemnitz-Hartau. Zwei Güterwagen und die Brücke sind nur noch Schrott.



Foto: V. Dornheim

Fernverkehr der DBAG ist seit dem 11. Mai 1998 Axel Nawrocki. Er löst damit Heinz Neuhaus ab, der im Mai 1998 die Bahn verließ. Nawrocki, ehemaliger Geschäftsführer der CDU-Landtagsfraktion in Nordrhein-Westfalen, war seit 1994 Vorsitzender der Geschäftsführung der Berliner S-Bahn.

■ In zwölf Bahnhöfen zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall-Hessental (KBS 783) stellen 44 Künstler ihre Bilder und Skulpturen aus. Die „KunstRegioBahn“, die längste Kunstausstellung der Welt, läuft noch bis zum 21. Juni 1998.

■ Ab Dezember 1998 wird zwischen Los Angeles und Las Vegas wieder täglich ein Schnellzug verkehren. Geplant ist der Einsatz von Talgo-Neigezügen, die die Strecke in fünfeinhalb Stunden zurücklegen sollen.

■ Als Deutschlands größtes Opernhaus wurde am 18. April 1998 das ehemalige Empfangsgebäude des Baden-Badener Hauptbahnhofes wiedereröffnet.

■ Die Prüfung des Fundaments des 1994 abgebrannten Lokomotiv-Schuppens in Hamburg-Wilhelmsburg fiel positiv aus. Die DBAG sprach sich nun für den Wiederaufbau des Gebäudes aus. Noch 1998 sollen die Bauarbeiten beginnen.

■ Ende April 1998 endete der 125 Millionen

Mark teure Umbau des Bahnhofes Berlin-Alexanderplatz. Dabei entstanden 44 Geschäfte und Restaurants. Am Alex steigen pro Tag rund 200 000 Reisende ein oder aus.

■ Die Hamburger Hochbahn muß jedes Jahr etwa 15 Millionen Mark für die Beseitigung von Graffiti-Schmierereien ausgeben.

■ Mitarbeiter der ehemaligen Starkstrommeisterei Frankfurt/Oder sammelten während ihrer Arbeit historische elektrische Bauteile. Die 175 Schalter, Steckdosen, Leuchten und Sicherungen, die alle zwischen 1900 und 1950 gebaut wurden, bereichern seit März 1998 die Sammlung des Deutschen Technikmuseums in Berlin.

■ Im Geschäftsjahr 1997 betrug das Defizit der Französischen Staatsbahnen (SNCF) rund 300 Millionen Mark. Damit fielen die Verluste der SNCF nur halb so hoch aus, wie ursprünglich erwartet.

■ Noch vor Ablauf der Untersuchungsfristen stellte der ehemalige Betriebshof Lutherstadt Wittenberg am 20. März 1998 mit 293 107 und 293 128 die letzten Loks der Baureihe 293 ab. Einen Tag später wurden die beiden ehemaligen Reichsbahn-111er zum Bh Halle G überführt, wo sie nun auf ihre Verschrottung warten.

■ Der Aalener Restaurantzug, bestehend

aus der 528012 und drei ehemaligen Mitropa-Speisewagen, rollte am 21. März 1998 im Schlepp einer Bundesbahn-V60 zur Wutachtalbahn. In Zollhaus-Blumberg soll der Zug in unmittelbarer Nähe des Museumsbahnhofes aufgestellt werden.

■ Per Tieflader schleifte Schenker Eurocargo am 29. April 1998 die erste der zehn bei Adtranz in Kassel montierten pakistanischen Dieselloks zum Bremer Hafen.

■ Neu im Park der Museumsloks der DBAG ist die ehemalige Erfurter 228 749. Nach ihrer überraschenden Ausmusterung am 17. April wurde die Reichsbahn-V180 am 20. April als 288 186 in den Park der historischen Fahrzeuge eingereiht und dem Bahnbetriebswerk Arnstadt (hist.) zugewiesen.

■ Im Werk Opladen wird derzeit die 184 003 im Rahmen einer Hauptuntersuchung in den Anlieferungszustand zurückversetzt. Dabei erhält die Maschine wieder ihr dunkelblauhellgraues Farbleid.

■ Für die nächsten fünf Jahre plant die DBAG Investitionen von rund 80 Milliarden Mark. Damit will die Bahn in erster Linie ihre Infrastruktur und den Fahrzeugpark erneuern. Weiterhin ist die Beschaffung neuer Informationstechnik geplant, teilte Bahnchef Johannes Ludewig im April 1998 mit.

FRAGEZEICHEN

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

■ Nordwestlich des Harzes, am Ufer der Oker, lag im Mittelalter die Burg Dankwarderode, in der unter anderen Heinrich der Löwe residierte. Ein Nachfahre des Welfen errichtete zur Erinnerung an den bekannten Herzog 1887 auf den Ruinen des mittelalterlichen Saalbaues eine neue Burg Dankwarderode, vor der die Bronzestatue eines Löwen steht. Die Landesväter standen aber auch der Eisenbahn sehr aufgeschlossen gegenüber. Sie gründeten die erste Staatseisenbahn Deutschlands, die am 1. Dezember 1838 ihren Betrieb aufnahm. Die Hauptstadt des Herzogtums entwickelte sich in den folgenden Jahren zu einem wichtigen Eisenbahnknoten in Niedersachsen. Der 1846 gebaute Kopfbahnhof verlor 1960 mit der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes seinen Gleisanschluß. Bei Eisenbahnfreunden war die Stadt für ihr Ausbesserungswerk berühmt, das als letztes der Bundesbahn Dampflok reparierte. Wie heißt die gesuchte Stadt, die als einzige Deutschlands noch heute eine Straßenbahn mit 1100 mm Spurweite besitzt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Juli 1998 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.

Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare des Transpress-Buches „Lexikon der Modelleisenbahn“ von Manfred Hoße, Claus Dahl, Hans-Dieter Schäller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Maiheft lauteten „Wutachtalbahn“ oder „Sauschwänzlebahn“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Werner Benz, 14052 Berlin; Werner Butz; 66564 Ottweiler; Matthias Greiner, 74193 Schwaigern-Niederhofen; Paul Hordt, 59063 Hamm; Bernd Jörg, 63303 Dreieich; Karl Kollmann, A-1100 Wien; Rainer Lorenz, 01917 Kamenz; Heinz Melsheimer, 15344 Strausberg; Heinz-Jürgen Pieper, 38465 Brome; Helmut Ploth, 09111 Chemnitz; G. Schedl, 89284 Pfaffenhofen; Hans Schem; 91056 Erlangen; Hans-Jürgen Schmidt, 57555 Mundersbach; Hartmuth Schulz, 24159 Kiel 17; Sven Schütze, 09429 Wolkenstein; Udo Seifert, 70197 Stuttgart; Frank Steenblock, 26810 Westoverledingen; Kurt Volk, 78532 Tuttlingen; Otto Vormstein, 42389 Wuppertal; Answer Zorn, 30900 Wedemark.

Rügische Kleinbahn

Erstes Streckenstück erneuert

■ Am 18. April 1998 nahm die Rügische Kleinbahn GmbH & Co (RüKB) ihr erstes erneuertes Streckenstück zwischen Binz und Seelitz in Betrieb. Die alten, in Sand gebetteten Gleise der Bauform S33 ersetzte man auf 4,75 Kilometer Länge durch schweren Oberbau mit S54-Schienen und Gleisschotter. Dabei wurden auch

die Radien von fünf Kurven erweitert. In den nächsten Jahren will die RüKB ihre gesamte Strecke Putbus – Göhren in dieser Form ausbauen und die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h anheben. Ab Sommer 2001 sollen auf dem Rasenden Roland neben den Dampfzügen auch moderne Triebwagen verkehren.



Schwindelfrei: Ein Schwimmkran verlädt eine rund 128 Tonnen schwere Expreßzuglok für Ägypten.

Adtranz

Expreßzug-Lok für Ägypten

■ Im Juni 1998 liefert Adtranz die letzte von 23 Expreßzug-Lokomotiven an die Ägyptische Staatsbahn (ENR). Den Auftrag hatte die ENR erst im Oktober 1996 an Adtranz erteilt. Die dieselelektrischen Personenzugloks folgen den 45 Güterzugloks vom Typ „Abu Tartour“, die der Fahrzeugproduzent in den Jahren 1996 und 1997 nach Ägypten lieferte. Beide Typen haben weitgehend identische Antriebskomponenten. Während die 127,5 Tonnen schwere Personenzuglok eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreicht, ist die Güterzugmaschine für 80 km/h ausgelegt. Optisch unterscheidet sich die silbermetalllicfarbene Expreßlok in der Breite der Aufbauten und durch ein zweites Führerhaus.



Am 31. Mai 1997 überquerte der Abschiedszug für die Strecke Suhl – Schleusingen das Hirschbacher Viadukt.

Strecke Suhl – Schleusingen

Angebot liegt vor

■ Nach Angaben der Erfurter Pressestelle liegen der Deutschen Bahn AG zwei Angebote zur Übernahme der Steilstrecke Suhl – Schleusingen (ehemalige Kursbuchstrecke 568) vor. Darüber, wer die Strecke haben will, schwieg man allerdings, da die Verhandlungen noch laufen. Am 31. Mai 1997 verkehrte der letzte Reisezug auf der KBS 586, da der Freistaat Thüringen den Personenverkehr abbestellt hatte. Zuletzt reisten nur noch 60 Fahrgäste pro Tag mit der Eisenbahn zwischen Suhl und Schleusingen, 500 wären aber für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendig gewesen. Seitens der Thüringer Landesverkehrsgesellschaft hieß es aber, zur Zeit gäbe es keine Überlegungen, auf der ehemaligen KBS 568 wieder Nahverkehrsleistungen zu bestellen.

Gendarstellung

■ Zu Heft 3/98 „Borkumer Kleinbahn restauriert Swinschnütt“:

Auf der Titelseite des **MODELLEISENBAHNER** vom März 1998 heißt es: „Borkum rettet Swinschnütt“, diese Behauptung ist falsch. Richtig ist vielmehr, daß die DGEg 1977 „Swinschnütt“ vor der Verschrottung in Borkum gerettet hat.

Auf Seite 3 der gleichen Ausgabe des **MODELLEISENBAHNER** heißt es: „Nutzlos stand das Borkumer Schweineschnäuzchen jahrelang unter freiem DGEg-Himmel“, diese Behauptung ist falsch. Richtig ist vielmehr, daß das Borkumer Schweineschnäuzchen nicht jahrelang unter freiem DGEg-Himmel stand.

Auf Seite 25 der gleichen Ausgabe des **MODELLEISENBAHNER** heißt es: „Jahrelang unter freiem DGEg-Himmel zu stehen, nicht einmal im Einsatz, war dem Schienenbus gar nicht gut bekommen“, diese Behauptung ist falsch. Richtig ist vielmehr, daß der

Schienenbus nicht jahrelang unter freiem Himmel stand.

Auf der gleichen Seite heißt es: „Der versuchte Umbau auf die Meterspur hatte in Bruchhausen-Vilsen bei 926 mm ein abruptes Ende gefunden“, diese Behauptung ist falsch. Richtig ist vielmehr, daß in Bruchhausen-Vilsen (und auch an keinem anderen Ort) ein Umbau auf Meterspur versucht wurde.

Dr. Hartmut Knittel
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.
30.4.1998

Nach §11 des Landespressgesetzes Baden-Württemberg sind wir zum Abdruck der Gendarstellung unabhängig von deren Wahrheitsgehalt verpflichtet. Die Redaktion bleibt bei dem Inhalt ihres Berichts „Heimkehrer – Borkumer Kleinbahn restauriert Swinschnütt“ im März-Heft 1998.

Foto: D. Stroner



Die 01497 verläßt mit einem Personenzug nach Wolsztyn den Bahnhof Rostarzewo.

Bw Wolsztyn

Es dampft weiter

■ Auch im neuen Fahrplan setzt das Bw Wolsztyn der Polnischen Staatsbahn planmäßig Dampflok vor Personen- und Güterzügen ein. Der seit dem 24. Mai 1998 gültige Umlauf unterscheidet sich nur durch andere Ankunfts- und Abfahrtszeiten vom vergangenen Plan. Zwei Loks werden vor Reisezügen eingesetzt, eine dritte im Rangier- und Güterzugdienst. Auf der Strecke nach Poznan sind die Züge 4441, 4447 (Montag bis Donnerstag), 4448, 57130 und 79133 (Freitag bis Sonntag) dampfbespannt. In Richtung Zbaszynek fährt das Zugpaar 33030/33031 montags bis freitags mit Dampf. Auf der Strecke Wolsztyn – Leszno verdienen sich die Loks vor den Personenzügen 33044, 33045 (Montag bis Freitag) und 33047 (Freitag und Samstag) ihre Kohlen.

Bw Dresden-Altstadt

Getrübte Fest-Stimmung

■ Nach Angaben der DBAG kamen rund 31000 Besucher zwischen dem 1. und 3. Mai 1998 zum 7. Dresdner Dampflokfest. Im letzten Jahr waren es noch über 52000. Keine richtige Feststimmung kam im ehemaligen Bahnbetriebswerk (Bw) Dresden-Altstadt auf. Die weitere Zukunft des Areals ist ungewiß, da sich die DB aus den Anlagen in der Zwickauer Straße endgültig zurückzog. Nach der Auflösung der Werkstatt, in der vier Schlosser noch Teile für die in Freital-Hainsberg und Radebeul Ost beheimateten Schmalspurloks aufarbeiteten, wurden am 14. Mai 1998 die in Altstadt stationierten Museumsloks 01137, 03001, 62015 und 896009 nach Nossen verlegt. Das Verkehrsmuseum (VM) Dresden ist nun mit seinen rund 50 im Bw abgestellten Fahrzeugen alleiniger Nutzer des Geländes, das dem Bundeseisenbahn-Vermögen (BEV) gehört. Zwar sprachen sich VM und Freistaat für einen Erhalt des Standortes aus, ein Mietvertrag mit dem BEV muß aber noch geschlossen werden.

In Dresden-Altstadt wird 03001 nur noch bei Sonderfahrten und Ausstellungen gewendet. Ihre neue Heimat heißt jetzt Nossen.



Foto: M. Kratzsch-Leichsenring



Foto: F. Fischer

Der B-Kuppler vom Typ Hilax vor dem Lokschuppen in Weißwasser-Teichstraße.

Muskauer Waldbahn

Neue Dampflokomotive

■ Seit März 1998 besitzt die Waldeisenbahn Muskau (WEM) eine neue Dampflok. Es handelt sich um einen B-Kuppler vom Typ Hilax, den Jung 1938 unter der Fabriknummer 8293 baute und an die Erich Brangsch GmbH Klein- und Feldbahnen in Leipzig-Engelsdorf lieferte. Die Lok gelangte über Dresden schließlich zum VEB Splitt- und Granitwerk Bernbruch, wo sie bis 1976 im Einsatz war. Seitdem wartete sie bei der Pioniereisenbahn Gera auf eine Aufarbeitung. Die WEM will die Lok zunächst konservieren und rollfähig machen. Vom Typ Hilax baute Jung 190 Loks, von denen noch neun Maschinen erhalten sind.



Foto: H. Recknagel

In Gramzow steht die letzte Ferkeltaxe mit Panoramascheiben.

Eisenbahnmuseum Gramzow

Original-Ferkeltaxe gerettet

Das Brandenburgische Museum für Klein- und Privatbahnen in Gramzow rettete die letzte, im Anlieferungszustand erhalten gebliebene Ferkeltaxe der Reichsbahn. Der 771 003 besaß als letzter Triebwagen aus der 1962 vom Waggonbau Bautzen gelieferten Nullserie noch die runden Seitenscheiben. Bevor die Ferkeltaxe samt Beiwagen nach Gramzow kam, war das Gefährt auf den Altmarkstrecken um Salzwedel im Einsatz.



Foto: H. Heiderich

Verkehrsrot allerorten: Auch die Nebenfahrzeuge der DB AG erhalten die neuen Produktfarben. Im April 1998 präsentierte sich frisch lackiert das Schleppfahrzeug des Werks Kassel, der SKI 530 625.

Baureihe 234

Revier-Erweiterung

Die in Sachsen stationierten Dieselloks der Baureihe 234 erweiterten mit Beginn des neuen Fahrplanes ihr Revier. Durch die Bauarbeiten an der Sachsenmagistrale Dresden – Reichenbach – Hof entfällt bei den hier eingesetzten Interregios der Wechsel zwischen E- und Diesellok in Reichenbach. Die 234 bespannt nun die Züge auf den IR-Linien 83 und 85 bereits ab Dresden. Damit stehen für die Kraftpakete wieder Langläufe auf den Relationen Dresden – Regensburg (402 km) und Dresden – Nürnberg (390 km) über die Tharandter Steigung auf dem Programm.

Harzer Schmalspurbahnen

Mehr Dampf im Sommer

Bereits einen Monat vor der Deutschen Bahn AG trat bei den Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) am 25. April 1998 der neue Sommerfahrplan in Kraft. Auf der Brockenstrecke werden nun an Wochenenden bis zu zehn Zugpaare verkehren. Weiterhin verlängerte die HSB das Zugpaar Wernigerode – Ilfeld bis Nordhausen Nord. Neu im Fahrplan ist auch der Spätzug von Nordhausen nach Wernigerode, der dienstags, donnerstags und samstags im Einsatz ist. Zwischen Stiege und Hasselfelde

gibt es nun auch wieder Dampfzüge. Die Leistungen im Selketal werden derzeit von der 99 6001 erbracht, da die 99 5906 in Meiningen eine Ausbesserung erhält. Der seit Jahren abgestellten 99 5902 kam Anfang Mai 1998 eine besondere Ehre zuteil: Auf einem Tieflader reiste die Mallet-Lok durch Deutschland, um für die 100-Jahr-Feier der Harzquer- und Brockenbahn 1999 zu werben. Stationen der ungewöhnlichen Fahrt waren Berlin, Hamburg, Bremen, Hannover, Dortmund und Kassel.



Foto: K. Kindelberger

Am 2. Mai 1998 posierte die 99 5902 der Harzer Schmalspurbahnen vor dem Palast der Republik auf dem Schloßplatz in Berlin.

Baureihe 754

Bahndienstlok zerlegt

Dem Schneidbrenner fiel am 5. Mai 1998 im Werk Cottbus die ehemalige 130 102 der VES-M Halle zum Opfer. Die 1972 in Lugansk gebaute Maschine diente der Deutschen Reichsbahn zur Erprobung der elektrischen Zugheizung und anschließend gemeinsam mit ihrer Schwester 130 101 als Bremslok in der VES-M Halle. Die 140 km/h schnellen Dieselloks erhielten 1994 als Bahndienstfahrzeuge die Baureihennummer 754. Am 15. Februar 1995 stellte die DBAG die 754 102 ab und musterte sie aus.



Foto: H. Fuchs

Im Cargo-Werk Cottbus wurde am 5. Mai 1998 die 754 102 verschrottet.