Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

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

Nr. 6 Juni 1998

47. Jahrgang

E13411 4 391341 105506 06

BASTELTIPS

Karren fürs Reisegepäck

Traktor für die Schiene

Tram-Umbau auf H0m

Kleinbahn Halle – Hettstedt

Mut zur Lücke

▶WERKSTATT◀

Museums-03 in H0

Leuchtschrift-Elektronik

Abenteuer Eisenbahn

Mallorcas Tunnelblitz

Nahverkehr im Harzvorland

Spatenstich zur Muster-Piste

Modell-Vision 2000

So ändern sich die Städte

TESTS

- Limas N-Eierkopf
- Kein X für Liliputs U
- Alte Preußin Trix T 13

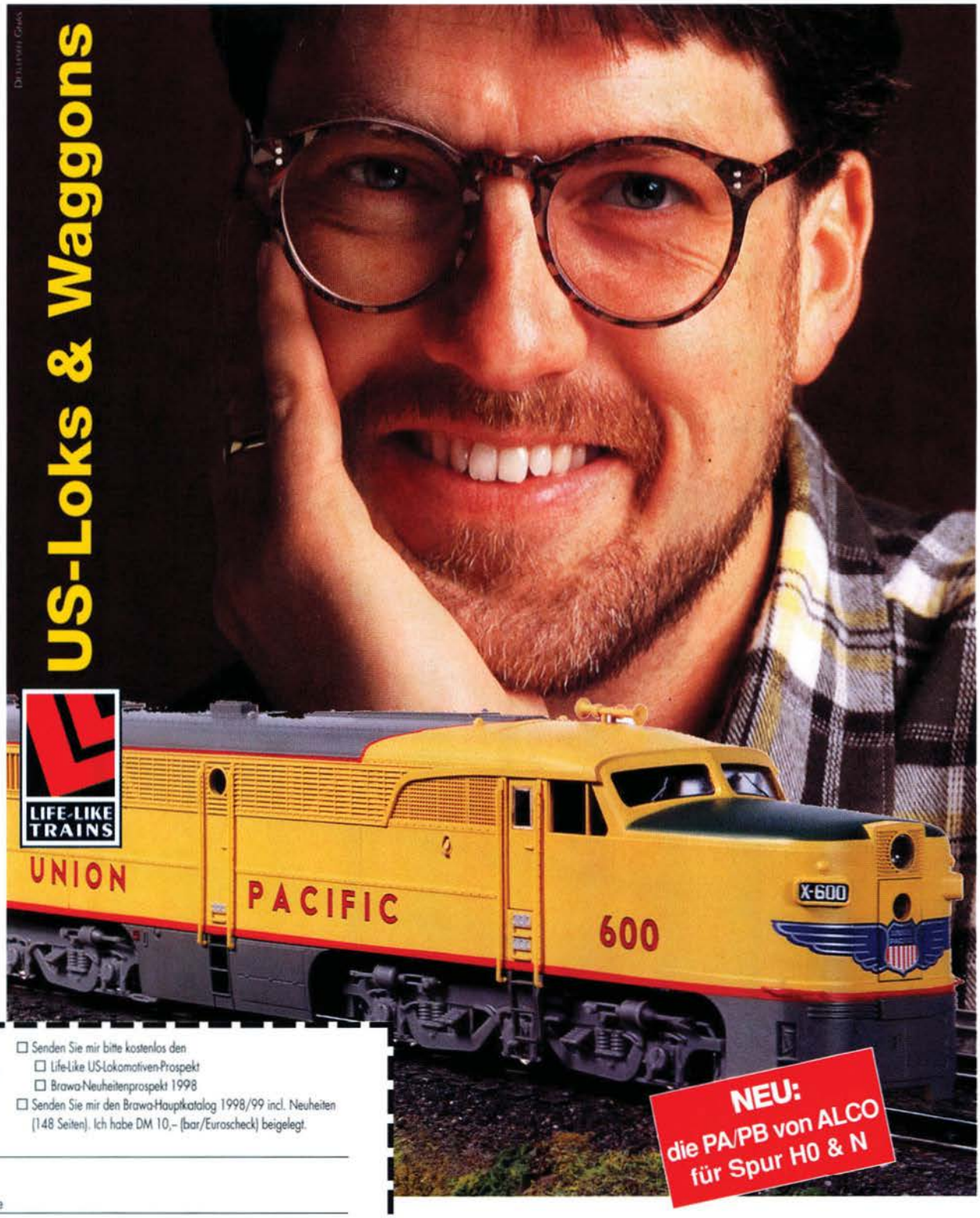
Kurzsichtige Entscheidung der Bürokraten

Das Ende vor dem Start

Warum die DB ihre Neubau-Dampfloks stoppte

Faszination aus dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten für Ihre Modellbahnanlage.

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail



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

MEB 698

US-Neuheiten Spur H0: ALCO PA/PB, GP 9, GP 20, E 7 City of San Francisco, E 7 Florida East Coast für Wechselstrom, Covered Hopper, 8000 Gallon Tank Car, außerdem im Programm: E 7 Varianten, SD 7, SD 9, SW 9, E 8, Frachtwagen

US-Neuheiten Spur N: ALCO PA/PB, SW 9
außerdem im Programm: E 7 Varianten, Frachtwagen

Brawa im Internet: http://www.brawa.de

Comeback

Bis 1993 gehörte die preußische T 13 zu dem H0-Sortiment von Trix. Jetzt feiert die Lok bei den Nürnbergern ihr Comeback. Über die Stärken und Schwächen des neuen Modells informiert der Test ab Seite 72.

Neubeginn

Mit 15 Baureihen wollte Friedrich Witte 1948 den Dampflokpark erneuern. Die fünf Typen der Neubaudampfloks, die die DB dann in Auftrag gab, hatten zwar viel Leistung, aber wenig Erfolg. Seite 12

Viva Mallorca

Atemberaubende Höhen überwindet die Drei-Fuß-Bahn von Palma de Mallorca nach Soller. Dort wartet eine alte Tram, die auf derselben Spurweite durch den malerischen Ort fährt. Eine Reise ab Seite 30

Der Zeit voraus

Den Blick nach vorne richtet die ModelSpoorGroep aus s'Hertogenbosch. Auf ihrer Großanlage in N hat die Zukunft bereits begonnen. Mehr über das ungewöhnliche Projekt ab Seite 92

Werbeeffekt

Reklame mit Licht kennt jeder aus großen Städten. Auch im Modell läßt sich so die Werbung ankurbeln - durch eine einfache elektronische Schaltung. Andreas Kühnel erklärt, wie man diese aufbauen kann. Seite 56

INHALT

VORBILD

Titelthema

Die letzte Generation
Das Programm nach neuen Baugrundsätzen: Die Geschichte der DB-Neubaudampfloks. 12 ◄

Drehscheibe

Bahnwelt aktuell 4

Muster-Vorlage
Zwischen Halle und Halberstadt entsteht eine Musterstrecke für den Regionalverkehr. 20 ◄

Geschichte + Geschichten

Bestands-Aufnahme
Nur Reststücke blieben von der einstmals blühenden HHE-Kleinbahn übrig. 24 ◄

Abenteuer Eisenbahn

Tunnelblitz
Mit der Drei-Fuß-Bahn unterwegs auf Mallorca. 30 ◄

LokoMotive

Familientreffen
Die Jubiläumsfeier der EFZ in Tübingen. 34

MODELL

Werkstatt

Sächsische Gazelle
Alfred Fordon zeigt, wie man die Fleischmann-03 zur Dresdner Museums-Lok 03 001 umgestaltet. 52 ◄

Großstadt-Lichter
Auch im Modell wirbt man mit Leuchtreklame - dank der Schaltung von Andreas Kühnel. 56 ◄

Basteltips
Alterung für Gebäudefassaden, H0-Gepäckkarren, Tuning für LGB-Kesselwagen und vieles mehr. 60 ◄

Test

Bitte mit Sahne!
Liliput engagiert sich für die Schmalspurbahn - und serviert die österreichische U neu in H0e. 64 ◄

In Schale geworfen
Früher bei Lima im Sortiment, jetzt von Arnold überarbeitet: Der VT 08 in Nenngröße N. 68 ◄

Kassensturz
Wiedersehen nach fünf Jahren: Die preußische T 13 kehrt in das Trix-H0-Programm zurück. 72 ◄

Szene

Club der Außenseiter
Geringe Auswahl bieten die aktuellen Modelle der DB-Neubaudampfloks in H0, N und Z. 86

Maro-Express
Fränkische Nebenbahn-Romantik verbreitet die H0-Anlage der Bamberger Eisenbahnfreunde. 88

Utopia 2000
Eine Stadt der Zukunft hat die ModelSpoorGroep aus s'Hertogenbosch in Nenngröße N entworfen. 92 ◄

AUSSERDEM

Modellbahn aktuell 82
Neuheiten 78
Standpunkt 5
Impressum 6
Bahnpost 90
Güterbahnhof 36
Fachhändler-Übersicht 40
Termine+Treffpunkte 76
Buchtips 84
Vorschau 98

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

Foto: M. Henschel

Bereits am 24. März 1998 drehte der erste ICT auf dem Siemens-Versuchsring in Wegberg-Wildenrath seine Runden.

ICT-Premiere

Erster Steuerwagen

■ Die Deutsche Waggonbau (DWA) präsentierte in ihrem Werk Görlitz am 3. April 1998 den ersten Steuerwagen für den neuen Intercity-Triebzug (ICT) der DB AG mit Neigetechnik. DWA, seit Februar dieses Jahres ein Teil der kanadischen Bombardier-Gruppe, entwickelte das elektrische Fahrzeug zusammen mit Fiat, Siemens und der Siemens-Tochter Düwag. Bis Ende 1999 will das Konsortium bereits alle 43 Einheiten der 230 km/h schnellen Triebzüge mit insgesamt 281 Wagen ausliefern. Der Auftrag hat zusammen einen Wert von rund einer Milliarde Mark.

Berga-Kelbra – Stolberg/Harz

Wiedereröffnung verschoben

■ Die Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Berga-Kelbra und Stolberg/Harz (KBS 592) verzögert sich um vier Wochen. Eigentlich sollten die ersten Regionalbahnen bereits zum Fahrplanwechsel am 24. Mai 1998 zum Einsatz kommen. Doch durch Terminverschiebungen bei der Vorlage der Bauunterlagen und deren Genehmigung begannen die Arbeiten an den Viadukten bei Stolberg erst am 3. April 1998. Die DB AG übernahm erst einmal die Vorfinanzierung der Kosten. Inzwischen bewilligte auch das Eisenbahn-Bundesamt die beantragten Fördermittel. Mit der Sanierung der Gleisanlagen soll im Mai begonnen werden. Dabei ist auch die Ertüchtigung der Strecke auf 60 km/h geplant. Als neuen Termin für die Wiedereröffnung der KBS 592 nannte die DB AG nun den 26. Juni 1998.

Wenn alles klappt, sollen ab dem 26. Juni 1998 wieder Triebwagen nach Stolberg durch den Bahnhof Rottleberode Süd knattern.

Foto: M. Kratzsch-Leichsenring

Reichsbahn-V 100

Aushilfe während des Umbaus

Foto: M. Klaus

Im Februar 1998 wartete die 201 868 in Zwickau auf neue Aufgaben.

■ Als letzte Reichsbahn-V 100 stellte der ehemalige Bh Reichenbach Ende März die 201 868 ab. Im Herbst mußte DB Cargo insgesamt vier Maschinen reaktivieren, da durch den Umbau der 298 auf Funkfernsteuerung ein Lokmangel im Erzgebirge herrschte. Von Zwickau aus waren die vier Loks oft vor Übergaben nach Aue im Einsatz. Inzwischen stellte DB Cargo am 9. April 1998 die 80. funkferngesteuerte V 100 in Dienst. Unter der Federführung von Adtranz rüstete das Werk Stendal die 298 um. Die Maschinen erhalten dabei das Doppelrechnersystem MICAS-L, das der TÜV Rheinland geprüft hat. Bei diesem System, das auf zwei Kanälen arbeitet, werden alle Funktionen von zwei Computern ausgeführt. Tritt ein Fehler auf, schaltet das System automatisch den Motor ab und die Bremse der Lok spricht an. Durch den Umbau der 298 verspricht sich DB Cargo eine Kostenminimierung beim Güterverkehr. Statt Lokführer und Rangierer benötigt man nur noch einen Eisenbahner, den Lokrangierführer.

Karsdorfer Eisenbahngesellschaft

Bunte Babelsbergerin

■ Eine sechsachsige V 180 bereichert seit dem 16. April 1998 den Fahrzeugpark der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG). Die Lok übernahm man von den ehemaligen Buna-Werken, wo sie als Lok 204 im Einsatz stand. Im Unterschied zu den Reichsbahn-Maschinen besitzt die Buna-V 180 eine andere Getriebeübersetzung und kann wegen des fehlenden Heizkessels nur im Güterzugdienst eingesetzt werden. Nach einer Hauptuntersuchung in der Karsdorfer Werkstatt erhielt die 204 einen neuen Lack in den Farben der KEG.

Foto: W. Herdam

Frisch lackiert zeigte sich die ehemalige Buna-V 180 am 16. April 1998 vor der Karsdorfer Werkstatt.

Foto: M. Busch

Auf dem Weg in das Atommüll-Zwischenlager Ahaus fuhr der Castorzug am 20. März 1998 gegen 14 Uhr durch den Bahnhof Soest. Dafür mußte ein Interregio in Soest eine 30minütige Zwangspause einlegen.

Straßenbahn Darmstadt

Niederflurtriebwagen im Einsatz

Die Hessische Elektrizitäts AG (HEAG) stellte am 6. April 1998 den ersten Niederflur-Triebwagen für die Darmstädter Straßenbahn in Dienst. Für 67 Millionen Mark werden insgesamt 20 Fahrzeuge des Typs ST13 für das Meterspurnetz beschafft. Jeder der dreiteiligen Achtachser bietet 81 Sitz- sowie 80 Stehplätze. Der mechanische Teil stammt von Linke-Hofmann-Busch aus Salzgitter, den elektrischen Teil fertigt Adtranz in Mannheim. Die Niederflur-Triebwagen komplettieren die Modernisierung der Darmstädter Trambahnen, welche die HEAG 1994 mit dem Kauf von 30 Niederflur-Beiwagen eingeleitet hatte. Unmittelbar nach der Jungfernfahrt nahm der erste ST13 den regulären Betrieb auf.

Foto: Th. Hanna-Daoud

Mit Blumenschmuck startete Darmstadts erster Niederflur-Triebwagen zur Jungfernfahrt.

Integraler Takt-Fahrplan

Verkehrsbetriebe sehen sich überfordert

Ärger verspricht die Einführung des Integralen Takt-Fahrplans (ITF) im Rhein-Ruhrgebiet. Zum Fahrplanwechsel krempelt die DB AG ihren Zug-Takt einseitig um. Schnellere Anschlüsse von Zug zu Zug sind der positive Effekt. Aber: Die meist städtischen Verkehrsbetriebe im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erhielten erst einen Monat vor der Umstellung den endgültigen DB-Fahrplan. Die betroffenen Unternehmen sehen sich außerstande, ihre Fahrpläne dem neuen DB-Takt vor dem Herbst anzupassen. Die Folge: Für viele der rund 600000 Bahnpendler im Revier funktionieren künftig die Anschlüsse zwischen Straßenbahnen und Bussen einerseits sowie S-Bahnen, Stadt- und Regionalexpressen andererseits nicht mehr.

Der vierachsige Doppelgelenk-Triebwagen 917 vom Typ Do T4 des Stuttgarter Straßenbahnmuseums erhielt bei einer Untersuchung seinen zweiten Stromabnehmer zurück, der 1974 entfernt worden war. Das Fahrzeug entstand 1965 in der Maschinenfabrik Esslingen durch einen Umbau aus dem beiden Zweiachsern 784 und 785 vom Typ T2.

Foto: SHB/Jürgen Daur

STANDPUNKT

Dr. Karlheinz Haucke

Takt-Gefühle

Eine Bahnpost gibt es seit einem Jahr nur noch bei der Modellbahn. Der Post erschien die Schiene nicht mehr zeitgemäß. Sie fand es besser, die Staus auf deutschen Straßen mit eigenen Autos zu vermehren. Die Rechnung machte der ehemalige Staatsmonopolist allerdings ohne seine Briefträger und -trägerinnen. Die erfanden die Stadtbahnpost der Großstädte: Jeden Morgen drängt das eifrige Postpersonal mit Sturmgepäck in überfüllte Straßen-, U- und Stadtbahnen. Besonders taktvoll geht es dabei nicht zu. Wer sich nicht gleich in Luft auflöst, wird mit den voluminösen Handwagen abgedrängt und eingeklemmt. Wen stört's, daß die Postkarren die Ausgänge blockieren? Bahnen sind schließlich zum Fahren da, nicht zum Aus- und Einsteigen.

Takt-Gefühle ganz anderer Art treibt derzeit das Revier um. An Rhein und Ruhr droht der Integrale Takt-Fahrplan (ITF). Soviel ist sicher: Für die gut 600000 Bahnpendler wird mit dem Fahrplanwechsel alles anders. Ob generell besser, so das erklärte Ziel der Verkehrsexperten, darf zunächst bezweifelt werden. Der ITF hat nämlich einen gewaltigen Haken: Der Taktfahrplan der DB AG ist leider nicht mit den übrigen Unternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) abgestimmt. Die meist städtischen Verkehrsbetriebe haben den neuen Bahn-Fahrplan erst einen knappen Monat vor Inkrafttreten erhalten. Ein viel zu kurzer Vorlauf, klagen nicht nur Bogestra, Vestische und EVAG: Auf die passenden Anschlüsse bei Straßenbahnen und Bussen werden viele Pendler noch bis zum Herbst oder gar bis Mai 1999 warten müssen. Da fragt man sich, wieso Land, VRR und Bahn seit Jahren an dem neuen Takt-Fahrplan stricken?

Wenn wegen solcher Pannen demnächst die Bahnsteige voll, die Züge aber halbleer sind, wäre das doch eine Chance für die neueste Idee aus der DB-Zentrale: Last-Minute-Reisen für freie Restplätze zu Sonderkonditionen. Das Bahnhofs-Management wird sich freuen.

IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (0711) 2108075
Fax (0711) 2 360415

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, Dr. Frank Kind, Hartmut Lange

ANZEIGEN
Elke Reichert
Telefon (0711) 210 80 86
Anzeigenfax (0711) 2108082

REDAKTIONSASSISTENTIN
Barbara Dürnberger

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 Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

© by Pietsch + Scholten Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung: Hypobank Stuttgart (BLZ 601 20050) Konto-Nr. 4340200000; Postgiroamt Stuttgart (BLZ 60010070) Konto-Nr. 66677-706.
Anzeigenpreisliste Nr. 16, gültig ab Heft 1/98. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422

Dieser Ausgabe liegt eine Beilage der Firma Göde GmbH, 63735 Aschaffenburg bei.

Bäderbahn Molli

Verkehrsvertrag

■ Die Vertreter der Landesverkehrs-Gesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (LVG) und der Mecklenburgischen Bäderbahn unterschrieben am 20. April 1998 einen Verkehrsvertrag. Die LVG bestellt auf dem Molli 168000 Zugkilometer. Das entspricht rund 9624 Zügen zwischen Bad Doberan und Kühlungsborn West pro Jahr. Diese Leistung wird die Bäderbahn im Mischbetrieb mit Dampfzügen und Bussen nach einem differenzierten Sommer- und Winterfahrplan erbringen. Der Vertrag läuft bis zum Jahr 2000. Nach Angaben der Bäderbahn ist der Vertrag die Grundlage für die weitere Sanierung der Gleisanlagen und den Bau einer Fahrzeughalle. Dort sollen die über 50 Jahre alten Reisezugwagen der Bäderbahn vor Witterung und Vandalismus geschützt abgestellt werden.

Foto: IG E9307

Schmuckstück: Auf der Probefahrt am 25. März 1998 präsentierte sich E 94 279 in Tannengrün mit silbernem Dach, tiefschwarzem Rahmen und weißen Radreifen.

Kornwestheimer E94

Rückkehr einer Museumslok

■ Nach einer Pause von zwei Jahren ist die DB-Museumslok E 94 279 seit April 1998 wieder betriebsfähig. Sie steht nun wieder bis zur nächsten Zwischenuntersuchung in acht Jahren für Sonderfahrten zur Verfügung. Eigentlich hatte das Verkehrsmuseum Nürnberg für die Altbau-E-Lok keine Hauptuntersuchung vorgesehen, deshalb sorgten die Eisenbahnfreunde der „IG E 9307" Kornwestheim, Mitglied im Bahnsozialwerk, selbst dafür. Zusammen mit der BSW-Gruppe München und einem entsprechend ausgerüsteten Werk der DB AG untersuchten sie die Lok. Mit einem neuen Zugbahnfunkgerät ZF 90, einer für den Einbau der PZB 90 vorbereiteten Indusi sowie einer Türschließanlage ist die Lok auf dem Stand der Technik, den das Eisenbahn-Bundesamt fordert.

Foto: W. Pilkenrodt

Seit der Unterzeichnung des Verkehrsvertrages stehen die Signale für die Zukunft des Molli auf „Fahrt frei".

Zwischenhalt

■ Adtranz lieferte am 27. März 1998 die 100. Niederflurstraßenbahn des Typs GT6 an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Bereits im Oktober 1992 bestellte die BVG bei der AEG, dem Vorgänger von Adtranz, die ersten 120 Niederflurbahnen. Anfang 1996 erweiterte man den Vertrag um weitere 60 Fahrzeuge.

■ Die „Frankfurter Allgemeine Zeitung" (FAZ) und die DB AG bieten Schulklassen ab Jahrgangsstufe 9 kostenlose Bahnfahrten zur Ausstellung „1848 – Aufbruch zur Freiheit" in der Frankfurter Kunsthalle an.

■ Ab 24. Mai 1998 setzt die DB AG zwischen den Berliner Bahnhöfen Zoo und Flughafen Schönefeld spezielle Pendelzüge ein. Der „Airport-Expreß Schönefeld" wird die Strekke in 29 Minuten zurücklegen. Zwischen dem Bahnhof Schönefeld und dem 300 Meter entfernten Terminal verkehren Busse.

■ Zur Reinigung ihrer Gleisanlagen setzt die Berliner S-Bahn seit dem 1. April 1998 einen Universal-Reinigungstriebwagen ein. Der „Schienenstaubsauger" hat eine Saugleistung von rund 260 kW. Das entspricht der Leistung von rund 200 Hausstaubsaugern.

■ Hermann Wolters, Chef des inzwischen aufgelösten Geschäftsbereiches Traktion und Werke der DB AG, ging am 2. Februar 1998 in den Ruhestand.

■ Seit der Bahnreform 1994 investierte der Bund rund 35 Milliarden Mark in den Ausbau

Neubaustrecke Stendal – Berlin

Erste Probefahrten

■ Am 27. März 1998 um 14.10 Uhr befuhr ein ICE erstmals die neue Hochgeschwindigkeits-Strecke Berlin – Hannover. Die Probefahrten auf dem Abschnitt Gifhorn – Stendal begannen am 1. April 1998. Der Meßzug zur Überprüfung des Oberbaus, der Fahrleitung und des Schwingungsverhaltens bestand aus zwei Triebköpfen und drei Mittelwagen. Allerdings hatte der Meßzug Startprobleme: Schon nach zwei Fahrten fiel er aus. Ab 24. Mai 1998 soll der ICE dann mit 250 km/h durch die Altmark brausen.

Foto: W. Pilkenrodt

Im April 1994 rollte die V 180 203 in einem Lokzug von Zittau über Halberstadt nach Prora. In Oschersleben legte der Zug einen Halt ein.

Foto: B. Sontheimer

Zu Schulungs- und Testfahrten setzte DB Cargo eine Lok der Baureihe 152 von Offenburg aus auf der Schwarzwaldbahn ein. Mit einem Personenzug rauschte 152 008 am 3. April 1998 durch den Schwarzwald.

Prignitzer Eisenbahn

Neuzugänge aus Prora

■ Mit zwei außergewöhnlichen Dieselloks stockte die Prignitzer Eisenbahn (PE) im Frühjahr 1998 ihren Fahrzeugpark auf. Vom Eisenbahn-Museum Prora erwarb die PE die V 100 001 und die V 180 203 der ehemaligen Reichsbahn. Die V 180 war die einzige sechsachsige Lok ihrer Baureihe mit glasfaserverstärktem Führerstand. Ende 1993 wurde sie im Bw Zittau ausgemustert. Die V 100 schied am 30. Mai 1994 aus dem Plandienst. Beide Loks kaufte 1994 das Proraer Museum. Die PE will die beiden, derzeit in Putlitz abgestellten Loks wieder aufarbeiten und dann im Güterzugdienst einsetzen. Zuerst soll die V 100 wieder zu neuem Leben erweckt werden.

des Schienenetzes der DB AG. Allein 1997 stellte das Bundesverkehrsministerium neun Milliarden Mark zur Verfügung.

■ Unter dem Motto „Leistung verbessern – im Wettbewerb bestehen" treffen sich am 19. und 20. Juni 1998 rund 600 führende Mitarbeiter im ICE-Bw Hamburg Eidelstedt. Auf ihrem sogenannten KonzernTreff wollen die Führungskräfte unter anderem über neue Pilotprojekte diskutieren.

■ In ihren Fernzügen beförderte die DB AG 1997 rund 600 000 Fahrräder.

■ Bei der Dresdner S-Bahn erprobt die DB AG drei neue Typen von Bremssohlen. Insgesamt 50 Doppelstockwagen sind mit Bremssohlen aus sogenanntem Komposit-Material, einem Verbundwerkstoff, im Einsatz. Die neuen Sohlen sind mit rund drei Kilogramm wesentlich leichter als die elf Kilogramm schweren Graugußsohlen.

■ DB Cargo trat am 1. April 1998 dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bei.

■ In die Modernisierung des Erfurter Hauptbahnhofes wollen die DB AG, der Freistaat Thüringen und die Stadt Erfurt rund 207 Millionen Mark investieren. Eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung wurde am 26. März 1998 unterzeichnet.

■ Die Straßenbahn Gent erteilte am 11. März 1998 Adtranz den Auftrag zur Modernisierung von 22 Triebwagen. Dabei werden unter anderem die Antriebssteuerung und die Energieversorgung der Hilfsaggregate erneuert. Der Umbau der rund 25 Jahre alten Fahrzeuge kostet etwa 13 Millionen Mark.

■ Im Hamburger Hauptbahnhof öffnete am 31. März 1998 die größte Bahnhofsbuchhandlung Deutschlands ihre Pforten.

■ Seit dem 1. April 1998 sammelt die Berliner Initiative „Bürger gegen den Transrapid" Unterschriften gegen die Magnet-Schwebebahn. Unterschreiben bis zum 30. September 1998 mindestens 90 000 Berliner, muß sich das Abgeordnetenhaus der Hauptstadt wieder mit dem Bau der Magnetbahn befassen.

■ Der Güterverkehr auf den Schienen zwischen Deutschland und Frankreich stieg 1997 um rund 16 Prozent. DB Cargo und die SNCF transportierten länderübergreifend 6,35 Millionen Tonnen Fracht.

■ Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) schlossen das Geschäftsjahr 1997 mit einem Verlust von 196 Millionen Franken ab. Dabei transportierten die SBB im vergangenen Jahr mit 47,5 Millionen Tonnen rund 7,7 Prozent Güter mehr als 1996.

■ Auch in Sachsen-Anhalt halten die PlusPunkte der DB AG Einzug. In Hohenthurm bei Halle/Saale eröffneten am 19. März 1998 der Niederlassungsleiter Personenbahnhöfe Sachsen-Anhalt, Wolfgang Mederake, und der Verkehrsminister des Landes, Dr. Jürgen Heyer, den ersten PlusPunkt. Rund 130 000 Mark kostete der Umbau des Haltepunktes.

■ Adtranz, nach eigenen Angaben der weltweit größte Konzern für Eisenbahntechnik, will im Geschäftsjahr 1998 wieder die Gewinnzone erreichen. Das teilte Adtranz-Präsident Kaare Vagner Anfang April 1998 auf einer Pressekonferenz in Oslo mit.

■ Mit einer Video-Schaltung nach New York öffnete das erste Online-Bistro am 27. März 1998 im Hauptbahnhof München seine Pforten. Sollte sich das Pilotprojekt bewähren, wolle man auch in anderen großen Bahnhöfen Online-Bistros einrichten, erklärte Martin Lepper, der Leiter des Geschäftsbereiches Personenbahnhöfe der DB AG.

■ Im Bw Chemnitz-Hilbersdorf wird die V 100 025 des Verkehrsmuseums Dresden äußerlich aufgearbeitet. Die DR-V 100 soll in den Anlieferungszustand mit zwei Zierstreifen zurückversetzt werden.

■ In den nächsten fünf Jahren saniert die DB AG schrittweise den Dresdner Hauptbahnhof. Rund 300 Millionen Mark will die Bahn dafür ausgeben.

■ Bis zum Jahr 2003 plant China den Neubau von Eisenbahnstrecken mit einer Länge von rund 5630 Kilometern. Außerdem sollen etwa 2600 Kilometer vorhandener Bahnlinien zweigleisig ausgebaut werden.

FRAGEZEICHEN

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

Foto: W. Pilkenrodt

■ In Westsachsen legten die Reichsministerialen von Schönburg an der Zwickauer Mulde eine Burg an. Am Fuße dieser Veste entstand im 13. Jahrhundert eine Stadt, deren Einwohner meist von der Landwirtschaft und der Tuchmacherei lebten. Im 19. Jahrhundert entwickelte sich die Textilherstellung und -verarbeitung zum wichtigsten Industriezweig in der Stadt. Der erste Zug traf am 15. November 1858 in der Stadt ein. Mit der Eröffnung des letzten Abschnitts der Muldentalbahn am 10. Mai 1875 wurde die Stadt zu einem wichtigen Bahnknoten. Das hiesige Bahnbetriebswerk war bei Eisenbahnfreunden wegen seiner hervorragend gepflegten Dampfloks bekannt. Hier beendeten die letzten Reko-58 ihre aktive Laufbahn. Wie heißt die gesuchte Stadt, in der die Rbd Dresden am 12. Juni 1988 mit 50 3670 ihre letzte Plan-Dampflok verabschiedete?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Juni 1998 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, 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 richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Aprilheft lautete „Salzwedel". Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn" haben gewonnen: Jacques De Beule, B-9870 Olsene; Markus Flüchter, 86159 Augsburg; Hendrik Heckert, 02994 Bernsdorf; Rolf Henke, 39397 Gröningen; Hans Hoffmann, 06108 Halle/Saale; Harro Hort, 99002 Erfurt; Jörg Huwe, 29410 Salzwedel; Gerhard Kaubisch, 09217 Burgstädt; Dietmar Kirbach, 04741 Roßwein; Gerald Krettek, 29416 Fleetmark; Karsten Lanzke, 29410 Salzwedel; Rolf Lindenbauer, 28832 Achim; Frank Mertens, 29410 Salzwedel; Robert Mischke, 03238 Finsterwalde; Tilman Oehmingen, 10405 Berlin; Stefan Remhof, 77709 Wolfach; Franz Schatt, 38387 Söllingen; Fritz Schneider, 32657 Lemgo; Frank-Peter Schulze, 13125 Berlin; Norbert Schwenk, 71665 Vaihingen.

Foto: M. Schumann

Der VT 1 der Borkumer Kleinbahn fährt wieder: Bereits bei seinen ersten Probefahrten auf der Nordsee-Insel bestaunten ihn Einheimische und Urlauber. Am 8. April 1998 legte er bei einer Testfahrt am Haltepunkt Jakob-van-Dyken-Weg einen Zwischenstop ein.

Baureihe 216

Weiter durch das Lahntal

■ Auch nach dem Fahrplanwechsel am 24. Mai 1998 wird die Baureihe 216 des Bh Gießen weiter durch das Lahntal fahren. Eigentlich sollten die Maschinen Ende Mai aus dem Planeinsatz vor Regionalbahnen ausscheiden und durch 215 aus Köln ersetzt werden. Da die Auslieferung der Baureihe 644 für den Kölner Raum allerdings nur schleppend voran geht, bleibt den Gießener 216ern noch eine Gnadenfrist bis zum Fahrplanwechsel im September. Dabei sind die Loks aber nur montags bis freitags vor RB-Zügen im Einsatz. An Wochenenden vertritt die Baureihe 628 die Maschinen.

Nach einer Ausbesserung im Februar 1998 ist die altrote 216 221 wieder im Einsatz. Am 25. März 1998 schleppte sie die RB 6969 durch Balduinstein.

Foto: J. Rech

Foto: U. Lindow

Auf ihrem Weg vom Montageplatz zum Einbauort überquerte die neue Warnowbrücke auch die Straßenbrücke über die Bundesstraße 103.

DB Cargo

Dicker Brocken

■ DB Cargo transportierte am 18. März 1998 seine bislang höchste Schwerlast, die neue Warnowbrücke für die Strecke Rostock – Tessin (KBS 162). Das Bauwerk ist 65 Meter lang, 16 Meter hoch und 286 Tonnen schwer. Es entstand 700 Meter von der Einbaustelle entfernt, da die Flußquerung im Trinkwasserschutzgebiet der Hansestadt Rostock liegt. Den Transport übernahm ein 20-achsiger Spezialwagen. Als Zugmaschine reichte ein Zweiwegebagger der Rostocker Straßenbahn AG aus, weil die Strecke leicht bergab verläuft. Der Neubau ist Teil der Sanierung der Strecke Rostock – Tessin.

Personenverkehr Dortmund – Lüdenscheid

Dortmund-Märkische Eisenbahn

■ Erstmals nach der Regionalisierung vergeben der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) Leistungen im Schienen-Nahverkehr nicht an die DB AG. Den Personenverkehr auf der Strecke Dortmund – Hagen – Lüdenscheid übernimmt zum Jahreswechsel die Dortmund-Märkische Eisenbahn (DME). Sie ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Dortmunder Stadtwerke und der Märkischen Verkehrsgesellschaft.

Foto: O. Stülpner

Im Werkhof von Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter warten die Triebwagen für die Hamburger S-Bahn auf ihre Endabnahme.

Hamburger S-Bahn

Baureihe 474: Noch kein „Hurra!"

■ Die Hamburger S-Bahn hat den Lieferstopp für die Triebwagen der Baureihe 474 aufgehoben, den man im November 1997 nach einigen Störungen der neuen Züge verhängt hatte. Damals waren mehrmals Züge liegengeblieben, zahlreiche Hamburger kamen zu spät zur Arbeit. Heftige Kritik an Hersteller und Betreiber war die Folge. Techniker des Herstellerkonsortiums Linke-Hofmann-Busch und Adtranz arbeiteten seitdem rund um die Uhr, um die 474 zum Laufen zu bringen. Dabei haben sie langsam Erfolg, wie S-Bahn-Pressesprecherin Katrin Fech bestätigt: „Wir schreien zwar noch nicht 'Hurra!', sind aber langsam mit den Zügen zufrieden." Im März hätten die neuen Triebzüge, die auf der S1 Wedel – Poppenbüttel und der S3 Pinneberg – Neugraben im Einsatz sind, sogar eine Verfügbarkeit von 99,3 Prozent gehabt. Rückschläge bleiben nicht aus: Zum letzten Mal fiel Anfang April ein Zug aus, nachdem die Techniker an seiner elektrischen Ausrüstung etwas verändert hatten. Darüber freute sich nur die Hamburger Bahnhofsmission, denn sie erhält von den Herstellern für jeden liegengebliebenen Zug 5000 Mark. Bislang überwies das Firmenkonsortium insgesamt 35000 Mark.

Seit dem 10. April 1998 verkehren wieder Personenzüge auf der ehemaligen Dessau-Wörlitzer Eisenbahn (DWE). Da die zulässige Achslast auf 13 Tonnen begrenzt ist, kommen Esslinger-Triebwagen der Kreisbahn Mansfelder Land zum Einsatz.

Foto: A. Mehnert

Foto: B. Sontheimer

In Tübingen West laufen seit dem 4. April 1998 die Bauarbeiten.

Ammertalbahn

Verspätete Regioshuttles

■ Die geplante Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Ammertalbahn zwischen Tübingen und Herrenberg am 1. Januar 1999 verzögert sich voraussichtlich um mehrere Monate, weil die Firma Adtranz die bestellten Regioshuttles nicht rechtzeitig liefert. Der Fahrzeughersteller teilte im April dem zukünftigen Betreiber der Strecke, der Bahntochter ZugBus-Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB), mit, daß man die bestellten Regioshuttles erst im März 1999 ausliefern werde. Vertraglich war der November 1998 vereinbart. Um ausreichende Probefahrten zu machen, kann die Ammertalbahn frühestens im Mai 1999 starten. Ersatzfahrzeuge sind nicht in Sicht, weil für den Taktverkehr mit S-Bahn-Anschluß in Herrenberg eine besonders spurtstarke Variante des Leichttriebwagens benötigt wird. Unterdessen wird die Strecke zwischen Tübingen und Gültstein saniert sowie von Gültstein nach Herrenberg wiederaufgebaut, wobei noch eine Brücke über eine ehemalige Bundesstraße eingesetzt werden muß. Bislang gibt es auf der Ammertalbahn an Werktagen nur einen Schülerverkehr mit Schienenbussen der Baureihe 796 zwischen Tübingen und Entringen.

Foto: L. Müller

Erstmals in der Geschichte der Schmalspurbahn Cranzahl – Oberwiesenthal verlud man am 26. Februar 1998 eine Dampflok auf einen Tieflader, weil der Transport über die Strecke Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg nicht mehr möglich ist. Vorher machte die Heizlok 99 1590 Platz für das Straßenfahrzeug.

GB Fernverkehr

Last-Minute-Fahrten

■ Der Geschäftsbereich (GB) Fernverkehr der DB AG sucht nach neuen Möglichkeiten, seine Züge besser auszulasten. Noch in diesem Jahr will man damit beginnen, „bestimmte Platzkontingente in bestimmten Zügen" zu besonders günstigen Preisen an den Kunden zu bringen, wie Pressesprecher Martin Katz erklärte. Das neue Angebot ist mit Last-Minute-Angeboten bei Fluggesellschaften vergleichbar. Derzeit sucht der Fernverkehr aber noch nach technischen Möglichkeiten, um dieses Vorhaben umsetzen zu können.

Foto: A. Hinsch

Nach einer Hauptuntersuchung verließ am 4. März 1998 die 112 156 als erste Lok ihrer Baureihe in den neuen Farben der Bahn AG das Werk Dessau.

Foto: D. Endisch

Die letzten Schienenbusse kommen im Sommer ins Ermstal.

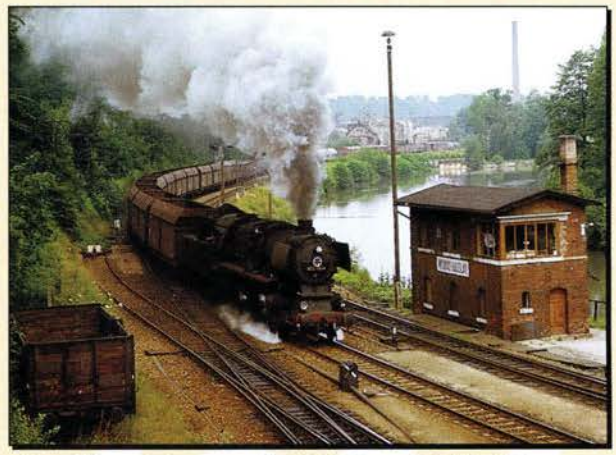
Ermstalbahn Metzingen – Bad Urach

Sonntags mit Roten Brummern

■ Vom 24. Mai bis zum 25. Oktober pendelt an jedem Sonntag ein Schienenbus der Baureihe 796 der DB-Tochter ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) auf der Ermstalbahn. Die Fahrten zwischen Metzingen und Bad Urach sind Teil des Sonderzugprogramms in Baden-Württemberg. Der Schienenbus wird morgens von Tübingen (ab 8.41 Uhr; Mitfahrt möglich) nach Metzingen überführt. Von 9.14 Uhr bis 18.14 Uhr verläßt er stündlich Metzingen in Richtung Bad Urach (Ankunft 9.31 Uhr, Abfahrt 9.35 Uhr). Letzte Abfahrt von Bad Urach ist um 18.35 (Ankunft Tübingen 19.34 Uhr). Eine Ausnahme bildet der 21. Juni 1998, der unter dem Motto „Mobil ohne Auto" steht. An diesem Tag rollen zwei 796-Einheiten im Stundentakt über die gesamte Strecke Tübingen – Bad Urach. Der Verkehr mit den betagten Fahrzeugen ist aber kein direkter Vorlauf für den Planbetrieb auf der Ermstalbahn, den man 1999 aufnehmen will, denn die Strecke ist noch nicht saniert. Fraglich ist, ob die Schienenbusse bei der DBAG ihren letzten Sommer erleben. Einige Fahrzeuge haben erst am 4. Juni 1999 Fristablauf. Zum Teil werden freigewordene 628er deren Aufgaben übernehmen. Aber auch danach wird es voraussichtlich noch Schienenbusse in Tübingen geben: „Für den Verkehr nach Horb und Reutlingen benötigen wir aus heutiger Sicht auch danach noch zwei Einheiten", erklärt Berthold Nitsche, Abteilungsleiter Marketing bei der RAB.

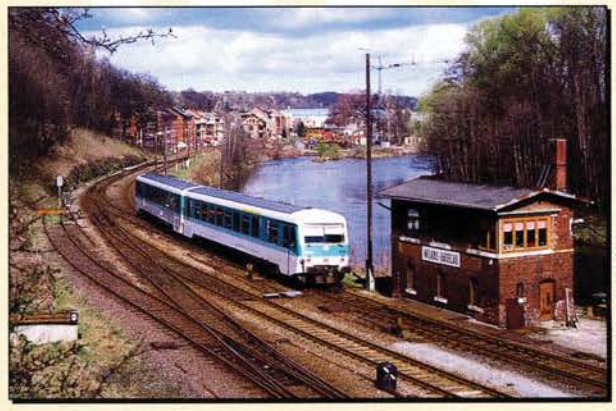
ZEITREISE

Vor den Toren Zwickaus



Mit Volldampf donnerte die 50 2146 am 17. Juli 1984 durch Wilkau-Haßlau. Der 120-Achsen-Zug war für Lok und Personal Schwerstarbeit.

Als am 11. Mai 1858 die ersten Züge der Obererzgebirgischen Eisenbahn von Zwickau über Aue nach Schwarzenberg dampften, gingen die Einwohner Wilkaus leer aus. Erst 1868 erhielt die Gemeinde einen eigenen Haltepunkt, der 1870 zu einer Güterstation erweitert wurde. Nach der Eröffnung der ersten sächsischen Schmalspurbahn Wilkau - Kirchberg am 17. Oktober 1881 genügte der Bahnhof nicht mehr den betrieblichen Anforderungen. Zwischen 1893 und 1895 ließ die Königlich Sächsische Staatseisenbahn die Station großzügig erweitern. Dabei entstand auch die Bahnhofsbrücke, von der Jahrzehnte später zahlreiche Fotofans die letzten preußischen G12 des Bw Aue auf den Film bannten. Aber auch die Schmalspurzüge nach Kirchberg waren ein beliebtes Motiv. In den 80er Jahren lockten die letzten Zwickauer 50er die Fotofreunde nach Wilkau-Haßlau. Am 30. Mai 1987 dampften die 50 3145 und 50 3551 zum letzten Mal mit einem Güterzug nach Schwarzenberg. Heute bestimmen die Triebwagen der Baureihe 628 das Bild im Wilkauer Bahnhof.



Fotos: R. Heinrich, M. Klaus

Nicht viel geändert hat sich in den letzten 14 Jahren in Wilkau-Haßlau. Die 628er sind seit 1994 im Personenverkehr zwischen Zwickau und Johanngeorgenstadt im Einsatz.