

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

DM 6,00 öS 45,- SFr 6,- hfl 7,50
bfr 146,- lfr 146,- dkr 30,-

Nr. 6 Juni 1999

48. Jahrgang

E13411



TESTS

Wechselstromer: **Brawas T3**

Altbau-Triebzug: **Liliputs VT 137**

WERKSTATT

Löten mit Pfiff:

Wasserturm Wedau

Abenteuer US-Bahnen

Herausforderung
am Donner-Paß

Unter Erfolgsdruck

Premiere des
Pendolino-ICE

Untergrund-Szene

Dampf und
Diesel bei
Modellbahn '65

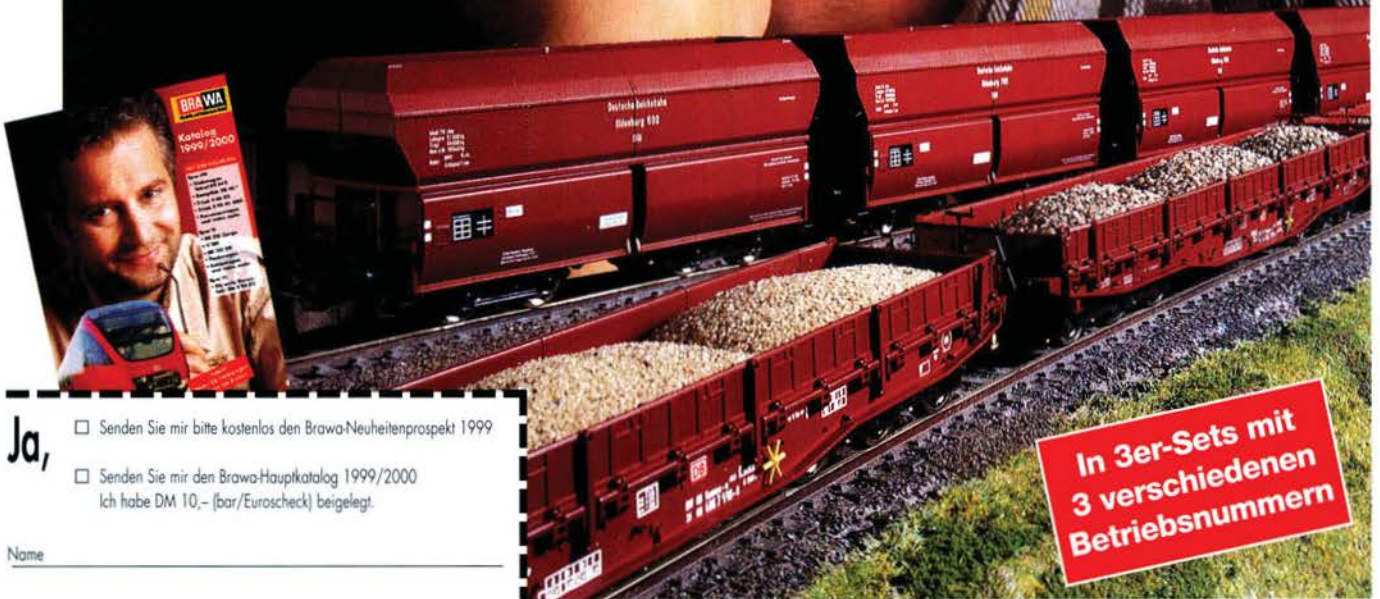
Das Ende der
Stände-Gesellschaft

Jede Stunde,
jede Klasse

IC 79: Bundesbahn macht Tempo für alle



Jetzt sowohl für DB als auch DR: H0 Kohlen- und Flachwagen von Brawa.



**In 3er-Sets mit
3 verschiedenen
Betriebsnummern**

Ja, Senden Sie mir bitte kostenlos den Brawa-Neuheitenprospekt 1999
 Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 1999/2000
Ich habe DM 10,- (bar/Eurocheck) 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

Die Kohlenwagen gibt es für verschiedene Epochen jeweils in 3er-Sets:
Best.-Nr. 2000: Epoche II DR; Wagennummern 692, 698, 705
Best.-Nr. 2001: Epoche II DR, Wagennummern 832, 738, 734
Neu: Best.-Nr. 2005: Epoche III DB, unterschiedliche Wagennummern
Die Flachwagen Type Samms-u453 sind ebenfalls in 3er-Sets erhältlich:
Best.-Nr. 2020: Epoche V DB, Wagennummern 486 7 590-0 / 644-5 / 694-0
Neu: Best.-Nr. 2025: Epoche III DR, unterschiedliche Wagennummern
Infos im Internet: www.brawa.de





Aufwärts

Dringend benötigte die Bundesbahn ein neues Angebot, um den Personfernverkehr wieder rentabel zu gestalten. Das Konzept IC '79 brachte die Lösung: Mit der revolutionären Erfolgsformel "Jede Stunde, jede Klasse" gewannen die neuen Intercity-Züge eine Vielzahl von Reisenden, es ging aufwärts. Daß das System funktionierte, lag nicht zuletzt an jahrelangen, umfangreichen Vorarbeiten. **Seite 12.**

Das Jahr 1965 hat für die Modellbahngruppe des Bahn-Sozialwerks Stuttgart eine besondere Bedeutung. Zum einen fand damals die Gründung statt, zum anderen spielt die Clubanlage in dieser Zeit. Mehr über die 140 Quadratmeter große H0-Welt ab **Seite 90.**

In den 60ern



Licht an

Häuser, Straßenlampen, Spitzensignale, überall auf der Modellbahn brennt Licht - nur bei den Autos nicht. Markus Wütherich fand das ziemlich schade und verpaßte seinen H0-Autos richtige Scheinwerfer. **Seite 58.**

Oster-Dampf

In Zittau, Mügeln und Schönheide dampften Anfang April die drei IVK der Döllnitzbahn. Doch die Einsätze der Meyerloks in der Oberlausitz und im westlichen Erzgebirge sind nur von kurzer Dauer. **Seite 34.**



Erfolgsdruck

Der neue ICE mit bewährter Neigetchnik aus dem Hause Fiat hat bei der Premiere positive Schlagzeilen gemacht, für Industrie und DB AG bitter nötig. Der Ernstfall beginnt mit dem Fahrplanwechsel. **Seite 20.**

INHALT

TITELTHEMA

Der Quantensprung
"Jede Stunde, jede Klasse": Mit IC '79 brachte die DB den Fernverkehr wieder in Schwung. **12** ◀

DREHSCHIBE

Bahnwelt aktuell **4**
Neues Spiel! Neues Glück?
Der Pendolino-ICE feiert Premiere. **20** ◀

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Universal-Genie
Auf fast allen deutschen Strecken waren sie zuhause, die Fünfkuppler der Baureihe 50. **24**

Schmuck-Los
Doppeljubiläum im Bahnhof Odenkirchen. **30**

LOKOMOTIVE

Dreisprung
Die IVK der Döllnitzbahn im Einsatz. **34**

ABENTEUER EISENBahn

Doppel-Paß
In der Sierra Nevada und in Südkalifornien kämpfen sich schwere Brummer durch die Berge. **38** ◀

WERKSTATT

Fiat Lux
Mit Minilampen und Micro-LEDs kommt Licht auf die H0-Straßen. **58**

Aufgerundet
Löten unbegriffen: Rainer Albrecht baut Krügers Modell des Wasserturms Duisburg-Wedau in TT. **62** ◀

Basteltips
Weichenrückmeldung, Kurzkupplung und mehr. **64**

TEST

Auf d'r schwäb'sche Eisenbahn
Die T3: Brawas erste Dampflok für Wechselstrom. **66** ◀

Fahr-Versuch
Liliput legt den VT137 wieder auf. **70** ◀

PROBEFAHRT

Steuer-Einheit
Tilligs Doppelstocksteuerwagen DBbzf 761.2 beschert moderne Wendezeiten in H0. **74**

Beetle-Manie
Wikings New Beetle in H0 löst Käfer-Fieber aus. **75**

BLICKFANG

Poster
Erste Hilfe für die Viere K. **50**

SZENE

Röhrthal-Halt
N-Diorama des Sauerländer Bahnhofs Müschede. **84**

Anno '65
Die etwas andere Clubanlage in H0 der Modellbahngruppe des Bahn-Sozialwerks Stuttgart. **90** ◀

Modellbahn aktuell **82**

Neuheiten **78**

Standpunkt **5**

Impressum **6**

Bahnpost **88**

Güterbahnhof **44**

Fachhändler-Übersicht **48**

Termine+Treffpunkte **76**

Buchtips **42**

Vorschau **98**

AUSSERDEM

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Harzer Schmalspurbahn

Große Jubiläumsfeier



Nur das Wetter spielte nicht mit: Am 27. März 1999 dampfte Lok 13 alias 995903 mit dem Jubiläumszug durch Wernigerode.

Fotos (2): K. Kindelberger



Moderne Traktion bei der HSB: Der Halberstädter Neubautriebwagen 187016 am 27. März 1999 in Wernigerode.

■ Mit zwei nicht-öffentlichen Sonderzügen von Wernigerode nach Nordhausen, gezogen von den ältesten Harzer Malletloks, feierten die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) am 27. März 1999 die Vollendung der Harzquer- und Brockenbahn vor 100 Jahren. Damals waren die Streckenabschnitte Drei Annen Hohne – Benneckenstein und Schierke – Brocken eröffnet worden. Außerdem beförderten am Jubiläumstag die Lokomotiven 99222 und 996001 einen Zug für Eisenbahnfreunde zum Brocken. Daneben gab es in Wernigerode ein Bahnhofsfest mit Pendelfahrten der wieder aufgearbeiteten 996101 und mit einer Ausstellung des rollenden Materials. Dort präsentierten die HSB ihren neuen Triebwagen, den das Werk Halberstadt der DBAG gerade fertiggestellt hatte. Drei baugleiche Fahrzeuge, deren Finanzierung die Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen fördern, folgen noch in diesem Jahr. Insgesamt zählten die HSB an dem Festwochenende rund 20000 Besucher.

DB Reise & Touristik

Mit dem Ostseeticket im Interregio

■ Brandenburgern und Berlinern bietet DB Reise & Touristik, der ehemalige Geschäftsbereich Fernverkehr der DBAG, vom 30. Mai bis zum 25. September 1999 das neue Ostsee-Ticket an: Für 49 Mark kann eine Person an allen Tagen auf ausgewählten Strecken von Bahnhöfen in Berlin oder im Land Brandenburg aus Interregiozüge an die Ostseeküste nutzen. Die Fahrkarte für die 2. Klasse gilt innerhalb von vier Tagen für eine Hin- und Rückfahrt. Mitfahrer zahlen die Hälfte. Das Ostsee-Ticket gilt von den Stationen Berlin Ostbahnhof, Berlin Zoologischer Garten, Berlin Wannsee, Bernau (b. Berlin), Eberswalde Hauptbahnhof und Angermünde nach Stralsund, Bergen (Rügen), Binz, Sassnitz Fährhafen und allen Zielbahnhöfen der Usedomer Bäder Bahn (UBB). Mit diesem Angebot will die Bahn nach eigenen Angaben "die Akzeptanz der teilweise schwach ausgelasteten Interregio-Züge steigern und damit neue Fernverkehrskunden gewinnen".

E03001

Von Frankfurt nach Köln

■ Seit Mai 1999 ist die E03001 nicht mehr in Frankfurt/Main, sondern in Köln stationiert, wo sie von einer BSW-Gruppe betreut wird. Die Vorserienmaschine soll von der Dom-Stadt aus vor allem für Charter- und Touristikfahrten eingesetzt werden. Im Austausch dafür plant man, die Altbau-E-Lok E18047 nach Frankfurt/Main umzusetzen, wie der Sprecher von DB Reise & Touristik, Martin Katz, auf Anfrage erklärte.



Foto: H. Heiderich

Bei einem Unfall am 2. März 1995 in Hannover wurde die erst wenige Wochen alte 145013 beschädigt. Im Werk Kassel des Herstellers Adtranz wartete die Cargo-Neubaulok Anfang April 1999 auf ihre Reparatur.

Foto: Pressebüro Rech



Im April dieses Jahres posierte E03001 noch neben E41001 vor der Frankfurter Skyline.

Döllnitzbahn

Wiederaufnahme des Personenverkehrs

■ Zum Fahrplanwechsel Ende Mai dieses Jahres wird die Döllnitzbahn (DBG) zwischen Oschatz und Mügeln wieder den Personennahverkehr aufnehmen. Der zuständige Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig bestellte für die 750-Millimeter-Schmalspurbahn zunächst werktags acht Zugpaare, die die Strecke ab 7.45 Uhr im Zweistundentakt bedienen werden. Zusammen mit dem bereits länger vorhandenen Schülerverkehr ergibt sich auf diese Weise morgens und mittags sogar ein Stundentakt auf dem "Wilden Robert", so daß Züge planmäßig in Naundorf kreuzen. Zum kleinen Fahrplanwechsel im Herbst 1999 soll es auch wieder an jedem Wochenende Personenverkehr geben. Zum Einsatz kommen zunächst diesellokbespannte Züge; später ist ein Triebwagen vorgesehen.



Foto: H. Bergmann

Umfangreiche Bauarbeiten im Bahnhof Stralsund: Die Bahn saniert die Gleis- und Bahnsteiganlagen des größten Eisenbahnknotens in Vorpommern.

Bahnhof Stralsund

Modernisierung kommt voran

■ Im Bahnhof von Stralsund, dem größten Eisenbahnknoten Vorpommerns mit täglich 240 Zügen und 15000 Reisenden, gehen die umfangreichen, 15 Millionen Mark teuren Modernisierungsarbeiten weiter. Nach der Sanierung des Empfangsgebäudes kommen jetzt die Bahnsteiganlagen an die Reihe. Dabei hat die Bahn die alte, unter Denkmalschutz stehende Halle des Querbahnsteigs nach Rücksprache mit der Denkmalpflege abgebrochen und ersetzt sie durch eine neue Glaskonstruktion. Im westlichen Bereich des Querbahnsteigs entsteht ein eingeschossiger Neubau, in dem sich neben Geschäften und Gepäckschließfächern auch das neue DB-WC-Center befindet. Außerdem werden die Gleisanlagen im Bereich des Personenbahnhofes umfassend saniert. Die Arbeiten in Stralsund gehören zum sogenannten Bahnhofspaket der DBAG: Bundesweit will das Unternehmen bis zum Jahr 2000 insgesamt 26 Bahnhöfe sanieren, neu- oder umbauen.

DB Cargo

Umzug mit der Bahn

■ Die Bundesministerien des Innern sowie für Wirtschaft und Technologie ziehen mit der Bahn von Bonn nach Berlin um. Ende März 1999 hatte die Confern-Gruppe, ein Zusammenschluß von 90 Spediteuren, den Zuschlag für ihr Konzept erhalten, das hauptsächlich auf die Schiene setzt. Nur rund 40 der etwa 560 Kilometer langen Reise werden die Möbel und Unterlagen im LKW zurücklegen. Am 14. April dieses Jahres fertigten Birgit Gantz-Rathmann, Vorstand Personal/Recht von DB Cargo, und Hans Schmidt, Geschäftsführer der Confern-Gruppe, den ersten "ministeriellen Zug", wie es in der Pressemitteilung hieß, im Umschlagbahnhof Köln-Eifelertor ab. Dabei handelte es sich um eine planmäßige Cargo-Leistung, die Köln jeweils um 16.40 Uhr verläßt und am nächsten Morgen Berlin um 5.30 erreicht.

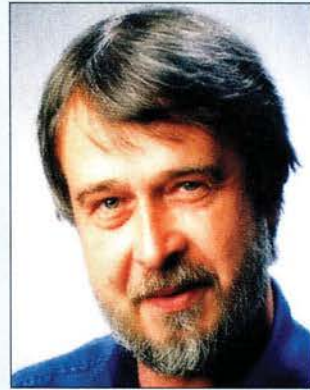
An diesem Tag führte der Zug vier Waggons mit den ersten sieben Containern mit. Alle weiteren Umzugs-Container werden ebenfalls diese Verbindung nutzen. Im Juli 1999 wird der Deutsche Bundestag auch auf diese Weise umziehen. Dann machen sich 38000 laufende Meter Akten und 120000 Möbelstücke aus 81 Bonner Gebäuden auf den Weg vom Rhein an die Spree.



Foto: M. Kratzsch-Leitschning

Im Umschlagbahnhof Köln-Eifelertor gaben Birgit Gantz-Rathmann (DB Cargo) und Hans Schmidt (Confern-Gruppe) dem Güterzug nach Berlin am 14. April 1999 den Abfahrauftrag.

STANDPUNKT



Dr. Karlheinz Hauke

Blindes Vertrauen

Jetzt hat es also auch die Wuppertaler Schwebebahn erwischt. Das sicherste Verkehrsmittel der Welt beklagt seine ersten Toten. Bezeichnend ist, daß nicht die 98 Jahre alte Technik versagt hat, sondern offensichtlich Schlamperei am Bau zum Unglück führte. Ein Fall mehr, der unter der Rubrik "Menschliches Versagen" abgehakt werden dürfte. Die abschnittsweise Sanierung der denkmalgeschützten Schwebebahn an den Wochenenden soll bis 2001 über eine halbe Milliarde Mark verschlingen. Da hätte man eigentlich erwarten können, daß das ordnungsgemäße Wegräumen des Arbeitskrempeles im Preis inbegriffen ist. Vertrauen mag ja gut sein, Kontrolle aber ist allemal besser. Die Wuppertaler Stadtwerke (WSW) als Bahnbetreiber vertrauten offenbar allzu blind und müssen sich jetzt vorhalten lassen, warum sie keinen Testwagen vor Wiederaufnahme des Fahrplanbetriebs am Montagmorgen über die Strecke geschickt haben. "Wuppertal braucht eine leistungsfähigere Bahn", hatten die Stadtwerke seinerzeit die heftig umstrittene Erneuerung begründet: "Wir wollen attraktiver werden!" Der Preis für dieses Ziel scheint nicht nur Denkmalpflegern jetzt zu hoch.

Deutsche Bahn AG und Schienenfahrzeugindustrie haben derweil aus ihren Fehleinschätzungen offenbar gelernt. Ein umfangreiches Testfahrtenprogramm, meist ab Stuttgart, hatte der neue Pendolino-ICE in den letzten Monaten zu absolvieren, ehe er nun auf Präsentationsfahrt ging. Das Herstellerkonsortium Bombardier, Fiat und Siemens Verkehrstechnik scheint seine Hausaufgaben gemacht zu haben und setzt auf das Konzept des Hochgeschwindigkeits-Triebwagenzuges: Die Hälfte aller Achsen des ICET wird direkt angetrieben. Japan läßt grüßen. Mit der bewährten Fiat-Neigetechik dürfte sich eine Pannenserie wie bei den VT 611 nicht wiederholen. Die neuen Triebzüge der Baureihe 415 werden zum Fahrplanwechsel am 30. Mai zunächst auf der Strecke Stuttgart – Singen – Zürich eingesetzt und verkürzen die Reisezeit um 17 Minuten. Einen pleitenfreien Start hat nicht nur die DB AG bitter nötig.

**IMPRESSUM**

Modelleisenbahner
MEB-Verlag GmbH

Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart

Telefon (0711) 2108075

Fax (0711) 2108074

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

VERLAGSLEITER

Hermann Schöntag

CHEFREDAKTEUR

Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR

Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG

Ina Olenberg

REDAKTION

Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
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,
Georg Kerber, Rolf Jünger, Frank Muth,
Manfred Lohkamp, Axel Polnik, Jürgen
Rech, Ralf Reinmuth, Jörg Seidel, Michael
Kratzsch-Leichsenring, Jürgen Krantz,
Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge,
Fritz Rümmelein

VERTRIEB

Motor-Presse Stuttgart

Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Vertriebsleiter: Tilo Treede

ABONNENTEN-SERVICE

dsb Abo-Betreuung GmbH

74168 Neckarsulm

Telefon (071 32) 95 92 33

Fax (07132) 959244

innerhalb der Schweiz 071-2824415

innerhalb Österreichs 0662-643866

Preis des Einzelhefts: DM 6,-
Jahres-Abonnement Inland: DM 62,40.
Schweiz: sFr 62,40, Österreich: öS 468,-
Andere europ. Länder: DM 74,40.
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung
jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.
Einzelheftbestellungen Telefon (0711) 2108075

Gesamtherstellung: BechtelDruckZentrum,
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBAHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche
können nicht anerkannt werden. Alle Rechte
vorbehalten.

© by MEB-Verlag GmbH.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos
oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag
keine Haftung.

Bankverbindung: Volksbank Biberach

(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117715 000.

Anzeigenpreisliste Nr. 17, gültig ab

Heft 1/99. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.



Foto: J. Krantz



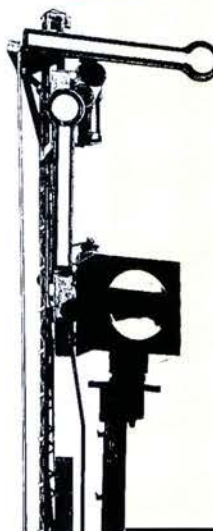
Zu den Leihtriebwagen der HLB gehört auch ein für die Erfurter
Industriebahn bestimmter Regio-Shuttle. Am 12. März 1999
wartete dieser in Wabern auf die Abfahrt nach Bad Wildungen.

Hessische Landesbahn**Leihtriebwagen im Einsatz**

Die Hessische Landesbahn (HLB) setzt derzeit verschiedene
Triebwagen-Typen aushilfsweise ein, da die bei Adtranz bestellten
GTW 2/6 noch nicht verfügbar sind. Eigentlich sollten die GTW 2/6
bereits im Mai 1998 zum Einsatz kommen, aber die Zulassung vom
Eisenbahn-Bundesamt (EBA) lag bei Redaktionsschluß noch nicht
vor. Als Ersatz stellte Adtranz der HLB drei Regio-Shuttles und ein-
ige LVT/S zur Verfügung. Voraussichtlich noch bis zum Fahrplan-
wechsel Ende Mai 1999 setzt die HLB die Leihfahrzeuge ein.

Bombardier Transportation**Aufträge für 100
Millionen Mark**

Die Verkehrsbetriebe von
Schwerin, Leipzig und Rostock
haben bei Bombardier Transporta-
tion insgesamt 88 Niederflur-
Straßenbahnen und Beiwagen be-
stellt, die alle das Werk Bautzen
des kanadischen Schienenfahr-
zeug-Herstellers fertigt. Der Ge-
samtwert dieser drei Aufträge
beläuft sich auf rund 100 Millio-
nen Mark. Zwischen August 2000
und Oktober 2001 bekommen die
Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)
38 Beiwagen. Ab Juli 2001 werden
bei der Nahverkehr Schwerin
GmbH (NVS) 28 Triebwagen mit
Niederflureinstieg in Betrieb
gehen. Der Auftrag aus der meck-
lenburgischen Landeshauptstadt
enthält außerdem noch eine Opti-
on über zehn weitere Fahrzeuge.
Schließlich wird Bombardier im
Jahr 2002 an die Rostocker
Straßenbahn AG (RSAG) 22 Bah-
nen ausliefern.

Zwischenhalt**HGK Köln****Containerzüge
nach Rotterdam**

Seit März 1999 bieten die
Häfen und Güterverkehr Köln
AG (HGK) und die TFG Trans-
fracht International in Zusam-
menarbeit mit dem niederlän-
dischen Verkehrsunternehmen
Short Lines den "Rotterdam-
Köln-Containerexpress" an.
Der Containerzug verkehrt
zwischen Rotterdam und Köln.
Die HGK setzt dabei ihre Die-
selloks der Baureihe DE 1024
ein, die MaK Kiel 1990 lieferte
und die kurzzeitig bei der Bun-
desbahn als Baureihe 240 im
Einsatz standen. Die 3600 PS
starken und 160 km/h schnel-
len Dieselloks wurden für den
Einsatz in den Niederlanden
entsprechend nachgerüstet.
Die HGK transportiert die Con-
tainer zum Umschlagbahnhof
Köln-Niehl oder zu den An-
schlüssen der Firmen.

Schleswig-Holstein will die 28,7 Kilometer
lange Bahnstrecke Neumünster - Bad Sege-
berg im Jahre 2001 wiedereröffnen. Nach er-
sten Schätzungen belaufen sich die Sanie-
rungskosten auf 35 Millionen Mark, die man
aus Mitteln des Bundesschienenwege-Ausbau-
gesetzes finanzieren will.

Die Verkehrsleistungen von DB Cargo la-
gen im Januar 1999 um 11,5 Prozent unter
denen des Vorjahresmonats. Im Februar gab
es ebenfalls keine Besserung. Der Grund für
das Minus ist vor allem der Rückgang der
Stahlproduktion. Insgesamt erwartet DB Car-
go für 1999 einen Rückgang des Frachtauf-
kommens um vier Prozent.

Die italienische Staatsbahn fuhr 1998 ein-
en Verlust von umgerechnet 4,32 Milliarden
Mark ein. Für 1999 wird ein Minus von sechs
Milliarden Mark erwartet.

DB Cargo will in Nord-Italien den Güter-
bahnhof der Stadt Verona nebst Zentrallager
kaufen. Derzeit werden dort 18 Millionen
Tonnen Fracht pro Jahr umgeschlagen. Das
sind 45 Prozent des italienischen Güterver-
kehrs nach Mitteleuropa. Hintergrund des
Cargo-Interesses: Österreich und die Schweiz
wollen den Transitverkehr weiter auf die
Schiene verlagern, womit Verona zum Umla-
debahnhof würde. Außerdem liegt in der Nähe
das VW-Auslieferungslager für Italien.

Ab Sommer 1999 wird Bahntrans, ein

V36005 wieder betriebsbereit

Die Mitarbeiter der Betriebswerkstatt des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) in Bruchhausen-Vilsen arbeiteten während der Winterpause die vereinseigene Diesellok V36005 (Deutz, Baujahr 1946) gründlich auf. Im Juni vergangenen Jahres hatte der DEV die 360 PS starke Maschine von den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH) übernommen, um sie für den Einsatz auf ihrer Stammstrecke weiterhin betriebsfähig zu erhalten. Bei einem Unfall mit einem Straßenfahrzeug am 2. August 1998 wurde das Fahrzeug so schwer beschädigt, daß umfangreiche Reparaturarbeiten erforderlich waren. Nach der erfolgreichen Aufarbeitung steht weiteren Einsätzen zwischen Eystrup, Hoya, Bruchhausen-Vilsen und Heiligenfelde nichts mehr im Wege.



Foto: DEV/U. Franz

Nach einem schweren Unfall und einer erfolgreichen Aufarbeitung ist die V36005 des DEV wieder einsatzbereit.

Tochterunternehmen der belgischen Staatsbahnen SNCB, Kombizüge der DBAG ankaufen, um damit vom neu eingerichteten Kombiterminal Bönen aus 60 Prozent des Transportvolumens der Woolworth-Kaufhauskette bundesweit über die Schiene zu verteilen. Auch einen Teil des Warentransportes der Karstadt AG möchte man übernehmen.

Der Landesverband Bayerischer Transportunternehmer hat zur Imagewerbung einen Münchner Straßenbahntriebwagen als Werbeträger gemietet. Mit dem Slogan "LKW - Wir werden gebraucht" fährt die Tram nun täglich auf der Linie 20 durchs Zentrum der Isarmetropole.

Statt bisher 48 Pfennig kostet seit dem 1. April dieses Jahres ein Anruf bei der Fahrplanauskunft der DBAG unter der Nummer 01805/996633 nur noch 24 Pfennig.

Die Bremer Straßenbahn AG plant einen neuen Service: Sie will alle Straßenbahnzüge mit einem Briefkasten ausstatten. Diese sollen regelmäßig geleert und die Post direkt zum Briefzentrum gebracht werden.

Ab einem bestimmten Alter und bei besonderen Leistungen kann österreichischen Bahnmitarbeitern weiterhin der K.u.K.-Ehrentitel "Hofrat" verliehen werden. In Italien schlägt man verdiente Bahner dagegen zum "Cavalieri" (dt.: Ritter).

In Tschechien ging seit 1989 der Eisen-

bahnverkehr allein bis 1996 um 53 Prozent zurück. Im Lande streitet man derzeit heftig über die Privatisierung des Eisenbahnnetzes, weil der Finanzminister die Subventionen einsparen möchte. Gegen diese Pläne wehren sich vor allem die Gewerkschaften, die rund 100 000 Beschäftigte vertreten.

Der französische Verkehrsminister Gaysot bekräftigte Anfang April auf einer Tagung der SNCF-Führungskräfte, daß in Frankreich generell keine privaten Anbieter auf der Schiene zugelassen würden. Seine Begründung: "Wettbewerb bringt keine neuen Kunden." Dabei unterstützte ihn ein prominenter Gastredner - DBAG-Chef Ludewig: "Zusätzliche Verkehre lassen sich nur durch eine bessere Kooperation der europäischen Bahnen gewinnen."

Shortlines, ein privates niederländisches Eisenbahnunternehmen, erklärte im April dieses Jahres, daß sämtliche europäischen Hersteller von Lokomotiven und Eisenbahnsystemen auf seine Anfragen "nicht oder nur zögerlich" reagiert hätten. Da die Hersteller mit Aufträgen der nationalen Netzanbieter gesättigt seien, hielten sie es "nicht für nötig", sich mit Neulingen zu beschäftigen.

10 000 Mark Prozeßkosten muß ein Lübecker Bürger tragen, weil er der Bahn das Pfeifen vor einem Bahnübergang nahe seiner Wohnung verbieten lassen wollte. Bei einem

Ortstermin kamen die Richter des Oberlandesgerichts Schleswig zu dem Ergebnis: "Das Pfeifgeräusch wirkt nicht aufdringlich." Insbesondere sei die Belästigung bei drei Zügen pro Tag auch keine unzumutbare Beeinträchtigung. Damit hoben sie die Entscheidung eines Lübecker Gerichts auf, daß die Bahn aufgefordert hatte, das Pfeifen binnen Jahresfrist einzustellen.

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 552 km/h und 13 Ingenieuren an Bord verbesserte die japanische Magnetschwebebahn Maglev am 14. April 1999 ihren eigenen Geschwindigkeitsrekord. Zwei Jahre zuvor hatte ein Zug mit Passagieren 531 km/h erreicht, ein unbesetzter Maglev brachte es auf 550 km/h.

Auf der Neubaustrecke Köln - Frankfurt/Main wird es keine Rettungszüge geben. Nach Aussage der Geschäftsleitung des Projektes seien Notausstiege vorgesehen, so daß die längste Entfernung zu einem Tunnelausgang im Notfall höchstens einen halben Kilometer betrage. Grundlage für dieses Konzept sei eine Richtlinie des EBA.

Amtrak wird kommenden Oktober auf den Strecken zwischen Boston, New York und Washington Hochgeschwindigkeitszüge einsetzen. Damit will die Gesellschaft beispielsweise die Fahrtzeit Boston - New York, die derzeit viereinhalb Stunden beträgt, um 90 Minuten verkürzen.

Foto: Th. Böttger



Bei der City-Bahn Chemnitz stehen auf der Strecke Chemnitz - Stollberg zwei Triebwagen-Generationen im Einsatz. Am Abend des 18. März 1999 begegnen sich im Bahnhof von Neukirchen-Klaffenbach der MAN-Schienenbus VT 2.01 und das LVT/S-Baumuster VT 3.01.



Foto: T. Dorow

Triebwagen 4 der Wuppertaler Schwebbahn stürzte am 14. April 1999 gegen 5 Uhr 47 kurz hinter der Haltestelle Robert-Daum-Platz in die Wupper. Ursache war vermutlich eine nach Bauarbeiten in der Fahrtrasse vergessene Montagekrane. Bei dem Absturz starben drei Menschen, 47 Passagiere wurden zum Teil schwer verletzt.



Foto: R. Otto



Ungewöhnlich: Erstmals fuhr am 14. April 1999 ein Regiosprinter durch die Straßen Zwickaus ins Zentrum.

FRAGEZEICHEN

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



Foto: M. Klaus

Der Anfang des 19. Jahrhunderts einsetzende Steinkohlenbergbau sorgte in Westsachsen für einen ungeahnten wirtschaftlichen Aufschwung, von dem auch eine Stadt an der Mulde profitierte. Die 1838 eröffneten Bergwerke förderten so viel Kohle, daß die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn-Compagnie den Ort mit einer Stichbahn von Werdau aus an ihre Strecke Leipzig – Werdau anschloß. Die Stichbahn wurde am 6. September 1842 eröffnet. Da die zahllosen mit Kohle beladenen Pferdefuhrwerke den Verkehr blockierten, forderten die Grubenbesitzer den Bau einer Güterbahn nach Cainsdorf, die schließlich am 1. November 1854 ihren Betrieb aufnahm. Nach der Eröffnung der Strecken in Richtung Chemnitz, Plauen und Falkenstein war der Bahnhof einer der wichtigsten Eisenbahnknoten Sachsens. Das große Bahnbetriebswerk, das am 1. Juli 1970 in eine Einsatzstelle des Bw Reichenbach umgewandelt wurde, war eine Hochburg der G12. Ende der 70er Jahre lockten die Altbau- und Reko-50er zahlreiche Eisenbahnfans an. Erst am 30. Mai 1987 gingen 503145 und 503551 auf ihre Abschiedsfahrt. Wie heißt die gesuchte Stadt, in der einst die Horch- und Audi-Werke gegründet wurden?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Juni 1999 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-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 "Ilmenau". Die 20 Exemplare "Lexikon der Modelleisenbahn" haben gewonnen: Peter Angermann, 78224 Singen; Hugo Bachmann, 15738 Zeuthen; Arnd Bagusat, 40789 Monheim; J. Black, Ayrshire, GB-KA23 9AF; René Dinter, 99091 Erfurt; Joachim Günse, 98693 Ilmenau; Uwe Heerlein, 99958 Burgtonna; Gerhard Höpner, 04600 Altenburg; Arnold Jakob, 53909 Züllich; Peter Jussen, 26180 Rastede; Sven Lehmann, 15890 Rießen; Wolfgang Limmeroth, 36287 Breitenbach; Klaus Mähler, 01468 Reichenberg; Axel Niedermann, 88682 Mimmehausen; Dieter Schack, 10315 Berlin; Tino Schubert, 63607 Wächtersbach; Harald Schumny, 10318 Berlin; Lutz Thiele, 04209 Leipzig; Hans-Jürgen Thomas, 01139 Dresden; Franz-Joseph Zumkeller, 68309 Mannheim.

Stadt- und Regionalbahn Zwickau

Erster Sprinter im Zentrum

Zum ersten Mal erreichte am 14. April 1999 ein Regiosprinter der Vogtlandbahn die Innenstadt Zwickaus. Damit verlief die erste Probefahrt über die neue drei Kilometer lange Strecke vom Hauptbahnhof ins Zentrum, die innerhalb eines Jahres entstanden war, erfolgreich. Einen Tag zuvor hatte es bereits eine heimliche Testfahrt vom Bahnhof bis zur Planitzer Straße gegeben. Ab Fahrplanwechsel im Mai 1999 werden die Regiosprinter dann planmäßig das Zwickauer Zentrum auf der Schiene mit der Region verbinden. Dabei nutzen die Fahrzeuge ein Teilstück zusammen mit der meterspurigen Zwickauer Straßenbahn. Für diesen Zweck verlegte man extra ein Dreischienen-Gleis und rüstete die Triebwagen außerdem nach den Bestimmungen der Straßenbahn-Betriebsordnung aus.



Foto: H. Drosdeck

Blick von oben: Auf seiner Probefahrt rollte der VT 48 auch durch die Äußere Schneeberger Straße.

Dortmund-Märkische Eisenbahn

Start zum Fahrplanwechsel

Mit dem Inkrafttreten des neuen Sommerfahrplans übernimmt die Dortmund-Märkische Eisenbahn (DME), ein Tochterunternehmen der Dortmunder Stadtwerke und der Märkischen Verkehrsgesellschaft, den Verkehr auf der Strecke Dortmund – Hagen – Lüdenscheid (KBS 434). Die Übernahme hatte man mehrmals verschoben. Ab 30. Mai 1999 werden vier dreiteilige Talenttriebwagen im Stundentakt auf der 57 Kilometer langen Bahnlinie pendeln. Deshalb führte die DME an den April-Sonntagen umfangreiche Probe- und Ausbildungsfahrten mit ihren neuen Fahrzeugen durch.



Ausbildungs- und Probefahrten auf der Volmetalbahn: Am 11. April 1999 war eine Talent-Doppeltraktion der DME zwischen Herdecke und Wittbräucke unterwegs.

Foto: M. Henschel



Foto: J. Daur

„Die neue Stadtbahn bald Probefahren!“, versprach die SSB ihren Fahrgästen mit einer Aufschrift auf dem neuen DT8.10 Nr. 3303/3304 bei einem Tag der offenen Tür am 18. April 1999 in der Betriebswerkstatt Stuttgart-Möhringen.

Stuttgarter Straßenbahnen AG

Stadtbahnwagen mit Durchgang

■ Adtranz (Deutschland) und Siemens Verkehrstechnik übergaben am 16. April 1999 den ersten von 23 bestellten neuen Stadtbahnwagen vom Typ DT8.10 an die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB). Das Auftragsvolumen beträgt rund 110 Millionen Mark. Der hochflurige, allradangetriebene Doppelwagen mit Klimaanlage und getönten Scheiben ist für den Zweirichtungsbetrieb ausgelegt, besitzt Drehstromantriebstechnik und Fahrzeugleittechnik mit 32 Bit-Prozessor. Das Design entwarf Professor Herbert Lindinger. Ein Novum in Stuttgart: Endlich können auch die Fahrgäste der SSB in den anderen Wagen gelangen, denn beide Triebwagen verbindet ein Durchgang. Solchen besitzen die 114 Fahrzeuge der Vorgängermodelle DT8.4 – 8.9, die das Konsortium Adtranz/Siemens von 1984 bis 1997 lieferte, nicht.

Märkische Museums-Eisenbahn

Neue Fahrzeuge

■ Von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte (DGE) erwarb die Märkische Museums-Eisenbahn (MME) Plettenberg zwei Schmalspurwagen. Der Personenwagen Kar128 und der Packwagen Kar172 stammen ursprünglich von meterspurigen Nebenbahnen aus Baden-Württemberg. Während der 1935 gebaute Personenwagen auf der Strecke Nagold – Al-

tensteig im Einsatz stand, war der Packwagen in Mosbach zuhause. Nach der Ausmusterung 1973 beziehungsweise 1984 erwarb die Arbeitsgruppe Möckmühl der DGE beide Fahrzeuge. Sie sollten nach einer Aufarbeitung im Jagsttal verkehren, doch dazu kam es nicht. Beide Wagen stehen nun in Hüinghausen und warten auf ihre Aufarbeitung.



Foto: S. Mohr

Die 231012 ging am 24. März 1999 vom Betriebshof Erfurt aus auf ihre erste Probefahrt, nachdem sie wieder betriebsfähig aufgearbeitet worden war. Die Maschine, die die DBAG am 30. November 1995 als letzte ihrer Baureihe (ehemalige Baureihe 131 der DR) ausgemustert hatte, wurde von der Firma Ernst Schaufele Schienenverkehrs GmbH & Co, Sitz Lübbenau, eingestellt.



Foto: P.-G. Rungge

Letzter Einsatz: Mit dem Radegast-Express am Haken wartet 91134 am 3. April 1999 in Rhen a auf die Abfahrt nach Gadebusch.

Museumslok 91134

Letzte T9.2 hat ausgedampft

■ Zum vorerst letzten Mal stand Ostern 1999 die DB-Museumslok 91134, eine ehemalige preußische Tenderlok der Gattung T9.2, unter Dampf, bevor am 8. April 1999 um 24 Uhr die Fahrwerksfrist abließ. Dabei rollte die Länderbahnmaschine am Karfreitag im Rahmen einer Privatfahrt auf der Kursbuchstrecke (KBS) 153 von Schwerin nach Gadebusch und am Ostersonnabend mit dem „Radegast-Expreß“ auf derselben Strecke bis zum Endpunkt in Rhen a. Am 5. April 1999 bespannte die 91134 schließlich einen Foto-Güterzug zwischen Röbel und Ganzlin. Die Naßdampflok, die der Verein „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V.“ betreut, wurde 1898 von der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft Grafenstaden gebaut und als „Saarbrücken 1868“ von der Preußischen Staatsbahn in Dienst gestellt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gelangte 91134 schließlich nach Schwerin, wo man sie im Rangierdienst einsetzte. Ihre letzten Betriebsjahre bis 1967 verbrachte sie in Rostock und Neuruppin. Nach ihrer Ausmusterung gelangte sie nicht in den Hochofen, sondern erhielt 1977 im ehemaligen Raw Meiningen eine Aufarbeitung als nicht betriebsfähige Museumslok. Vierzehn Jahre später, am 9. April 1991, stand sie erstmals wieder unter Dampf und war seitdem in der gesamten Republik unterwegs. Da die Deutsche Bahn AG nicht alle Kosten der notwendigen Hauptuntersuchung übernimmt, wollen die Mecklenburgischen Eisenbahnfreunde den Rest zuzahlen. Wer sie dabei unterstützen möchte, kann dies unter Konto-Nr. 10 8670 706 bei der Sparda-Bank Berlin (BLZ 120 965 97) machen.



Prignitzer Eisenbahn

Mit Diesel und Dampf

■ Seit Februar 1999 besitzt die Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) die Lok 781436 der Tschechischen Staatsbahn (CD), die zuvor im Betriebswerk Cheb (Eger) eine Hauptuntersuchung erhalten hatte. Die Maschine ist baugleich mit den Taigatrommeln der ehemaligen Baureihe 220 der DBAG (V200 der Reichsbahn). Sie wurde 1972 unter der Fabriknummer 1556 in Woroschilowgrad, dem heutigen Lugansk, gebaut. Die PEG setzt die blau lackierte Lok vor schweren Güterzügen ein. Ebenfalls im Februar 1999 übernahm die PEG die beiden Triebwagen 201 und 208 von der Dürener Kreisbahn (DKB). Bei den beiden Fahrzeugen handelt es sich um die ehemaligen Bundesbahn-Schienenbusse 798633 und 798667, die 1956 sowie 1959 von der Waggonfabrik Uerdingen unter den Fabriknummern 61988 und 66552 gebaut wurden. Die DKB erwarb beide Triebwagen 1992 und ließ sie Anfang 1993 in der Werkstatt der Teutoburger Wald-Eisenbahn hauptuntersuchen, wobei man sie modernisierte. Bei der PEG laufen beide Schienenbusse als T10 und T11, behielten aber ihre elfenbein-blaue DKB-Lackierung. Seit April 1999 besitzt die PEG eine Bn2-Tenterlok (Henschel 1912/10802), die bei der MaLoWa aufgearbeitet wird. Dort erhält der Naßdampfer eine Hauptuntersuchung, bei der man auch eine Druckluftbremse einbaut. Ende 1999, mehr als 30 Jahre nach Außerdienststellung, soll die Maschine erstmals wieder angeheizt werden.



Foto: W. Krabbes

Über diese Farbvariante werden sich nicht nur Modellbahnhändler freuen: Frisch lackiert in den PEG-Farben präsentiert sich V200.01 am 27. März 1999 in Putlitz.



Foto: A. Neumann

Bunte Schienenbusse: Am 11. April 1999 pausieren die beiden PEG-Triebwagen 11 und 8 in Pritzwalk.



Foto: H. Heiderich

Im Adtranz-Werk Kassel werden die Triebwagen vom Typ GTW2/6 der Hessischen Landesbahn (HLB) montiert. Am 26. Februar 1999 wartete ein Triebwagen im Werksgelände auf seine Abnahme durch die HLB.

Bw Dresden-Altstadt

Förderverein gegründet

■ Im März 1999 gründeten engagierte Eisenbahnfreunde den Förderverein "Interessengemeinschaft Bw Dresden-Altstadt e.V.". Der Verein setzt sich für den Erhalt und die Sanierung des vom Abriß bedrohten Lokschuppens an der Nossener Brücke ein. Wer diese Initiative unterstützen möchte, wendet sich an den Vorsitzenden des Vereins, Jörg Baumgärtel, An der Flutrinne 25, 01139 Dresden.

Deutsche Regionalbahn

DR übernahm Niederlausitzer Eisenbahn

■ Die Deutsche Regionalbahn GmbH (DR), eine hundertprozentige Tochter des Deutschen Bahnkunden-Verbandes e.V., übernahm zum 1. Januar 1999 von der Deutschen Bahn AG die rund 100 Kilometer lange Strecke von Beeskow nach Herzberg (Elster) Stadt (ex KBS 206.42/206.43). Damit fanden die zweieinhalb Jahre dauernden Übernahmeverhandlungen ihren erfolgreichen Abschluß. Die ehemalige Niederlausitzer Eisenbahn verbindet die Kreisstädte Beeskow, Lübben und Herzberg auf direktem Weg; in Beeskow, Lübben, Uckro und Herzberg

ist sie mit dem Netz der DBAG verknüpft. "Ziel der DR ist es, die Infrastruktur für den öffentlichen Eisenbahnverkehr weiter vorzuhalten und beispielsweise die vorhandenen Güterverkehre weiterhin zu ermöglichen. Zugleich wird an der Weiterentwicklung der Strecke gearbeitet", beschreibt Gerhard Curth, der vorsitzende Geschäftsführer der DR, die Pläne der Gesellschaft. Außerdem erwägt man auf bestimmten Streckenabschnitten die Reaktivierung des Personenverkehrs, der Mitte der 90er Jahre eingestellt wurde.



Foto: R. Otto

Nach einer Hauptuntersuchung in Meiningen kehrte die 503616 des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE) am 13. März 1999 wieder zurück ins Eisenbahnmuseum Schwarzenberg. Mit einem kurzen Sonderzug am Haken dampfte sie durchs Erzgebirge.