

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

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

Nr. 9 September 1998
47. Jahrgang

E13411 4 391341 105506 09

Exklusiv:

Rocos H0-Lok 18 201

Die Nullserie rollt an

BASTELTIPS

Wagenboden in H0

S-Bahn-Kuppelhilfe

Häuserzeilen ohne Spalt

Tram-Ende vor 20 Jahren

Bügel ab in Hamburg

Der Flop der Baureihe 62

Für Kraut und Rüben eingesetzt

TIPS

Schwergewicht: 152 von Märklin

Nobelhobel: 22 von Fulgurex

Ex-Sportler mit neuem Hobby

Digital-Einstieg mit 80 Jahren

► WERKSTATT ◀

Montage des Lucas für Ilm
Tender für die Museums-03

Großzahn-Technik mit Buchli-Antrieb

Die Odyssee der E 16

Eine Frau kämpft um ihre Bayern-Lok



Top-Design ganz in Metall.

Die neue Cargo-Lok BR 152: Moderne Zeiten bei der Bahn. Nach der BR 101 für den schnellen Personenfernverkehr kommt der Generationenwechsel nun auch für den Güterverkehr. Einzelachssteuerung, Energierückspeisung und digitale Steuerung sorgen für optimale Traktion und wirtschaftlichen Betrieb. Diesen Generationenwechsel können Sie nun in Gleichstrom H0 nachvollziehen. Das Besondere an der BR 152 von Trix ist – wie bei unserer 101 – die Ganzmetallbauweise von Gehäuse und Fahrwerk.



*Nachzahlen erlaubt:
Die hochdetaillierte
Gravur des Lüfter-
gitters belegt die
Perfektion der
Metallbauweise.*

Denn der stabile und verzugfreie Metall-
druckguß ist der ideale Werkstoff für das ele-
gante, glattflächige Design. Viele Nieten gibt
es da halt nicht mehr zu zählen, dafür aber
umso mehr Details: die Riffelung der Lüfter-
gitter, die an den Radscheiben liegenden
Bremsen, die feinen Auftritte oder die freiste-



*High-Tech unter einem
schönen Design: Als
Vorbild und Modell ist
die BR 152 eine attrak-
tive Erscheinung.*

henden Griffstangen. Daran erkennt auch der anspruchsvollste Modellbahner unseren Hang zur Perfektion – was die Technik des Modells bestätigt: Beispielsweise bietet die NEM-genormte Digitalchnittstelle Anschluß an das digitale Mehrzugsystem Selectrix. Mit allen Vorteilen für ein vorbildgerecht einstellbares Fahrverhalten wie typgerechte Höchstgeschwindigkeit, geregelte Langsamfahrt, realistisches Anfahren und Halten. Gründe genug, auch auf Ihrer Anlage den Generationenwechsel einzuleiten.

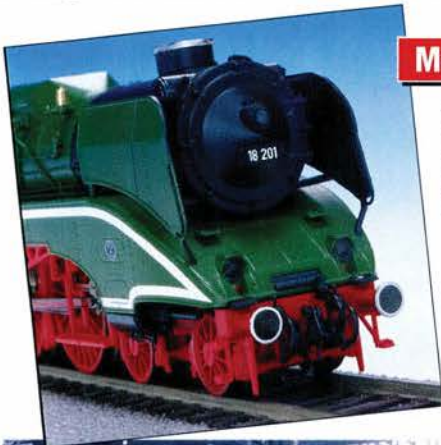
*Dieses Modell ent-
stand in Zusammen-
arbeit mit Märklin.*





Großer Traum

Mit dem Buchli-Antrieb wurde die bayerische ES 1, die spätere E 16, zu einer Besonderheit unter deutschen E-Loks. Aus Bayern kommt auch ein glühender Fan dieser Baureihe - Evelyn Erhard. Die Bahnbeamtin hat einen großen Traum: Ihre Maschine, die 116 009, soll eines Tages wieder fahren. **Seite 12.**



Modell-Bau

Im November 1998 soll sie fertig sein: Rocos 18 201 in H0. Doch bis zum Serienmodell müssen die Lokkonstruktoren der Salzburger Firma jede Menge Entwicklungsarbeit leisten. Wir haben ihnen über die Schulter geschaut. **Seite 94.**

Museumspläne

Geht es nach dem Wunsch zweier Vereine, wird das Bw Heilbronn-Böckingen schon bald als Eisenbahnmuseum genutzt. Aber bis dahin müssen die Mitglieder noch einige Hürden überwinden. **Seite 22.**



Neuling in Verkehrsrot

Nach der 101 im Vorjahr bringt Märklin mit der Baureihe 152 die nächste moderne E-Lok auf den H0-Markt. Und wie die 101 mußte auch die verkehrsrote DB-Cargo-Maschine in den computergesteuerten Tests Farbe bekennen. **Seite 68.**



Ohne Erfolg

Vor 70 Jahren erblickte die 62 das Licht der Schienenwelt. Die Maschine war lauffreudig, kräftig und schnell - doch die DRG hatte für sie keine Verwendung. **Seite 28.**



INHALT

VORBILD

TITELTHEMA

Zähne zeigen

Unermüdlich kämpft Evelyn Erhard für den Erhalt ihrer in Garmisch abgestellten E-Lok 116 009. **12** ◀

DREHSCHIBE

Bahnwelt aktuell

4

Kraftakt

Wird das Bw Heilbronn zu einem Museum? **22**

Kilometer-Geld

Seit Juni 1998 fahren wieder Züge im Thyratal. **26**

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Stiefkind

Die wechselvolle Geschichte der Baureihe 62. **28** ◀

Kurzer Prozeß

Gegen den Willen der Verkehrsplaner in Hamburg hatte die Straßenbahn keine Chance. **34** ◀

BAHN + TECHNIK

Sandwich-Tram

Bei Stadtbahnen baut Siemens auf Kunststoff. **40**

WERKSTATT

Bau den Lucas!

Rainer Albrecht erweckt für die Gartenbahn eine Live-Steam-Lok von Wilesco zum Leben. **58** ◀

Edel-Gazelle

Alfred Fordon verbessert Fleischmanns 03. **62** ◀

Basteltips

H0-Aufbauten aus echtem Holz, Umbau der Lima-S-Bahn-Kupplung und weitere Tips. **66** ◀

TEST

Schwer-Transporter

Märklin liefert die Baureihe 152 in H0 aus. **68** ◀

Präzisions-Werk

Eine Reko-Lok als Schweizer Kleinserienmodell: Fulgurex stellt die Baureihe 22 in H0 vor. **72** ◀

PROBEFAHRT

TEE-Zugpferd

Die DB-Baureihe 112 in H0 von Roco. **76**

Plaste-Büchse

Pikos DR-Packwagen Pwgs 88 in H0. **77**

Frisch-Fisch

DRG-Fisch-Wagen von Fleischmann in H0. **78**

TT-Abzweig

Tilligs 15-Grad-Weiche für das TT-Modellgleis. **79**

SZENE

Spät-Vorstellung

Mit 80 Jahren begann Walter Prasse den Bau einer H0-Anlage, die voller Anekdoten steckt. **88** ◀

Salzburger Kompositionen

Rund 50 Detailzeichnungen und 30 Formen braucht Roco für das H0-Modell der 18 201. **94** ◀

AUSSERDEM

Modellbahn aktuell	86
Neuheiten	82
Standpunkt	5
Impressum	6
Bahnpost	57
Güterbahnhof	42
Fachhändler-Übersicht	46
Termine+Treffpunkte	80
Buchtips	39
Vorschau	98

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Adtranz Deutschland

Drastischer Personalabbau

■ In Berlin stellte am 7. Juli 1997 der Vorsitzende der Geschäftsführung der Adtranz Deutschland GmbH, Rolf Eckrodt, das Zukunftskonzept für die Standorte in der Bundesrepublik vor. Dabei sollen die „Kernkompetenzen gebündelt“ werden und insgesamt 1400 der derzeit 7400 Arbeitsplätze entfallen. Eckrodt begründete das mit der Ertragslage und der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens. Die Kosten müßten im Vergleich zu 1997 um rund 30 Prozent reduziert werden, damit Adtranz Deutschland auf Dauer rentabel arbeiten könne. „Wir haben bisher einfach zu teuer gebaut und entwickelt“, sagte Eckrodt weiter. Im Stammsitz Hennigsdorf sollen 450 von 3000 und in Nürnberg 350 von 875 Stellen entfallen. Für das Montagewerk in Berlin-Pankow plant Adtranz die völlige Schließung. Von den 350 Beschäftigten sollen aber 150 nach Hennigsdorf umgesetzt werden. In das erst 1996 eröffnete Werk in Berlin-Pankow investierte Adtranz rund 100 Millionen Mark. Auch die Stadt Berlin unterstützte den Neubau mit 17 Millionen Mark, unter der Bedingung, daß die Arbeitsplätze bis 2002 erhalten bleiben. Allerdings sei die endgültige Entscheidung noch nicht gefallen, wie Adtranz-Pressesprecherin Elke Hasenecker betonte. „Es handelt sich um eine Empfehlung, so Hasenecker weiter. Mit dem neuen Zukunftskonzept werden auch die „administrativen Strukturen“ verändert. Im Werk Hennigsdorf soll die „Produktverantwortung“ für Triebzüge, Reisezugwagen sowie U- und S-Bahnen liegen. Die Lokfertigung wird in Kassel das Produktionsprofil bestimmen, während in Nürnberg die Herstellung von Straßenbahnen und leichten Regionaltriebzügen konzentriert wird.

Foto: D. Endisch



Nachdem das Adtranz-Werk Kassel das Kompetenzzentrum für Loks ist, trägt es nun auch die „Produktverantwortung“ für deren Herstellung.

Nachdem das Adtranz-Werk Kassel das Kompetenzzentrum für Loks ist, trägt es nun auch die „Produktverantwortung“ für deren Herstellung.



Foto: J. Rech

Die Loks 152003 und 004 warteten am frühen Morgen des 23. Juni 1998 in Limburg auf die Abfahrt mit ihrem Testzug.

Baureihe 152

Versuchszug nach Italien

■ Einem nicht alltäglichen Test unterzog DB Cargo am 23. und 24. Juni 1998 die E-Loks 152002, 003 und 004. Die drei Maschinen beförderten einen 3200 Tonnen schweren, mit Ton beladenen Güterzug von Limburg/Lahn über die Alpen nach Domodossola in Italien. Der Zug wurde für die Bergfahrt zwischen Frutigen und Kandersteg in der Schweiz geteilt. Für den Einsatz auf Schweizer Strecken erhielten die drei 152er spezielle Stromabnehmer. Mit diesem Langlauf über rund 650 Kilometer wollte DB Cargo einerseits die 152 an der Leistungsgrenze ausfahren. Andererseits erhoffte man sich Erkenntnisse über „mögliche Produktivitätssteigerungen beim gegenseitigen Einsatz von Triebfahrzeugen aus der Schweiz und von der DB“, so Dr. Karl-Heinz Jesberg, der Leiter des Ressorts Betrieb und Technik bei DB Cargo. Laut DBAG haben die drei Maschinen den Härtetest bestanden. Am 9. und 10. Juli 1998 bespannten Loks der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und BLS Lötschbergbahn AG den Testzug in der Gegenrichtung.



Die Ostmecklenburgische Eisenbahn setzt das Baumuster des TALENT auf der Strecke Neustrelitz – Feldberg ein. Am 3. Juni 1998 entstand dieses Foto bei Feldberg.

Foto: J. Feld

Baureihe 402

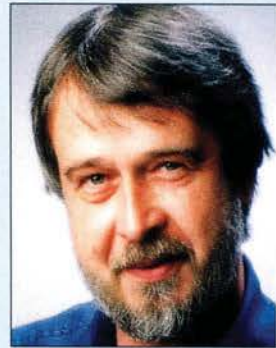
Tempolimit bei Gegenwind

■ Nicht immer kann der ICE 2 bei Rückwärtsfahrt seine Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h ausnutzen. Bei Seitenwind, der mit mehr als 90 km/h auf den Steuerwagen auftrifft, darf der ICE 2 nur noch 200 km/h fahren. Dies teilte der Pressesprecher des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), Mark Wille, mit. Laut Wille sei dies bereits in der Bauartzulassung für den ICE 2, die im Juli 1997 erteilt wurde, enthalten. Um aber dennoch die Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h nutzen zu können, wird die DBAG die „Züge umlaufbedingt immer so einsetzen, daß der Triebkopf voran fährt“, wie Claudia Wachowitz vom Geschäftsbereich Fernverkehr sagte. Im Klartext: Die auf der Neubaustrecke Berlin – Hannover ab 27. September 1998 eingesetzten ICE 2-Garnituren werden dann in Berlin gewendet. „Wir arbeiten aber mit der Industrie an einer Lösung des Problems“, hieß es seitens des Fernverkehrs. So entwickle man bereits an einer Meßeinrichtung für die Neubaustrecken, die die Windgeschwindigkeiten an die Züge melden solle.

DB Cargo

Neue E-Loks bestellt

■ Gut ein Jahr nach dem Roll-Out der ersten E-Lok der Baureihe 145 löste DB Cargo am 10. Juli 1997 bei Adtranz die Option für weitere 400 Maschinen ein. Im Gegensatz zur 145 sind die nun bestellten Fahrzeuge Mehrsystem-Loks für den Einsatz im In- und Ausland. Auf der Basis der 145 stellt DB Cargo insgesamt 350 E-Loks in Dienst, die in 16/2/3- und 50-Hertz-Netzen zum Einsatz kommen können. Sie werden als Baureihe 185 in den Fahrzeugpark eingereiht. Die anderen 50 Maschinen sollen als Mehrsystemloks auch in Gleichstromnetzen fahren. Alle Loks sind 4200 kW stark und 140 km/h schnell. Sie erhalten das europäische Zug-Sicherungssystem ETCS, den neuen elektronischen Buchfahrplan (EBuLa) und CIR-ELKE für einen computergesteuerten Fahrbetrieb. Weiterhin erhalten die 400 E-Loks ein System, das eine europaweite Ortung ermöglicht. Adtranz will im Jahr 2000 die ersten drei Baumuster fertigen. Die Serienlieferung von 50 Fahrzeugen pro Jahr soll dann 2001 beginnen.



Dr. Karlheinz Hauke

Nulltarif für fünf Bahnlinien

Zum Nulltarif auf der Schiene reisen: eine bestechende Idee. Denn leichter wird's nimmer mit dem Umstieg vom eigenen Auto in die Bahn. Mit dem kostenlosen Sommer-Test-Ticket gehen die DB und das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern neue Wege im Schienen-Personennahverkehr (SPNV). Beide beweisen dabei Mut, denn bislang galt die alte Volksweisheit: Was nichts kostet, taugt auch nichts. Land und Bahn wollen jetzt beweisen, daß das nicht stimmt, und setzen auf den Schnupper-Effekt. Horst Gibtnier, Beauftragter der DB-Konzernleitung für Mecklenburg-Vorpommern, hofft nun, daß sich jedermann von der Bahn als „Alternative zum Auto, nicht nur im Berufsverkehr“ überzeugt. Schade nur, daß das Gratisangebot auf fünf Strecken beschränkt und bis zum 24. August befristet ist. Aber der nächste Herbst kommt bestimmt und mit ihm zumindest in Mecklenburg-Vorpommern auch schon ein zweiter Appetitanreger: Vom Herbst-Linien-Ticket zum halben Preis, gültig bis 31. Dezember, verspricht man sich im Flächenbundesland weitere Dauerkunden. Das sollte Schule machen, auch bei den Verkehrsverbänden in den Ballungsgebieten. Wer ernsthaft etwas für den öffentlichen Nahverkehr tun will, der kann eben nicht mit Ladenhütern locken. Wo sich neue Ideen darin erschöpfen, Fahrkarten Tickets zu nennen und alle Jahre wieder die Preise zu erhöhen, da ist das Lamentieren über zurückgehende Beförderungszahlen fehl am Platz. Mit einer Verteuerung des Angebots mangelnder Nachfrage zu begegnen, macht in Konkurrenz zum Individualverkehr wenig Sinn, weder betriebs- noch volkswirtschaftlich. Unsere westlichen Nachbarn hinter den Nordseedeichen haben das schon länger erkannt. Die Privatbahn Lovers Rail verzeichnet auf den Strecken Amsterdam – Keukenhof, Amsterdam – Haarlem und Amsterdam – Ijmuiden mit Sonderangeboten bis hin zur Gratisfahrt Erfolge. Soll der Durchschnitts-Niederländer den Klammergriff von Radlenker oder Autosteuer lösen, ist eben auch Überredungskunst gefragt.

Die im Werk Chemnitz neu motorisierten Loks der Baureihe 364 werden jetzt als 363 bezeichnet. Dabei behalten sie aber ihre alte Ordnungsnummer. Die 363 111, die erste Lok der neuen Baureihe, wartete am 5. Juni 1998 in Kassel auf die Weiterfahrt in ihre neue Heimat Hannover.



Foto: H. Heiderich

Baureihe 142

Die Magdeburger Reserven

Die Cargo-Niederlassung Magdeburg-Rothensee ist seit Ende Mai die letzte Heimat der Baureihe 142. Obwohl mit Beginn des neuen Fahrplanes die Reichsbahn-E 42 keinen eigenen Umlauf mehr hat, hält man in Magdeburg etwa 30 einsatzfähige Loks vor. Sie kommen mit Sonderleistungen oder als Ersatzloks noch überall auf ehemaligen Reichs-

bahn-Strecken zum Einsatz. Darüber hinaus verschlägt es die Loks auch schon einmal bis nach Hamburg oder Kassel.



Foto: Sammlung M. Kratzsch-Leichsenring

In Rothensee wartete im Sommer 1998 die 142 177 auf neue Aufgaben.

Rübelandbahn

Fahrzeug-Mangel im Harz

Hilfe aus dem hohen Norden erhielt am 7. Juli 1998 die Einsatzstelle Blankenburg. Als Reserve-Lok für die Rübelandbahn kam die Lübecker 218 252 in den Harz, da in Blankenburg derzeit nur sieben von elf E-Loks der Baureihe 171 für den siebentägigen Umlaufplan zur Verfügung stehen. Die 218 wird bei Bedarf vor Regionalbahnen auf der Steilstrecke eingesetzt. Nach einem Zusammenstoß mit einem 30-Tonnen-LKW bei Elbingerode am 23. Juni 1998, bei dem der Fahrer des LKW schwer verletzt wurde, schied die 171 008 vorerst aus dem Einsatzpark aus. Die Schäden am Führerhaus der Lok werden in Magdeburg behoben. Dabei wird ein Führerstand der ausgemusterten 171 006 an die 171 008 angebaut. Währenddessen warten 171 002 und 003 in Blankenburg und Halberstadt auf ihre Instandsetzung. Während die 171 002 einen Defekt am Fahrmotor aufweist, ist die 171 003 wegen eines Achslagerschadens nicht verfügbar. Zu einer planmäßigen Hauptuntersuchung weilt die 171 014 in Dessau. Inzwischen erhielt auch der zweite Haupttrafo im Unterwerk Blankenburg eine Generalüberholung. Er ging am 1. Juli 1998 wieder in Betrieb.



Foto: W. Herdäm

Der schwer beschädigte Führerstand „1“ der 171 008 wird in Magdeburg durch einen der ausgemusterten 171 006 ausgetauscht.



IMPRESSUM

Modellisenbahner

Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart

Telefon (0711) 2 108075
Fax (0711) 2 360415

HERAUSGEBER

Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR

Dr. Karlheinz Hauke (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 108082

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, Man-
fred Lohkamp, Axel Polnik, Jürgen Rech, Jörg
Seidel, Michael Kratzsch-Leichsenring, Jürgen
Krantz, Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge,
Fritz Rümmelein

VERTRIEB

Motor-Press 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 je-
weils frei Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBÄHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der 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.



Strecke Gera – Greiz – Weischlitz

Bauarbeiten im Elstertal

■ Seit Mai 1998 saniert die DBAG die Elstertalbahn von Gera über Greiz und Plauen nach Weischlitz (KBS 541). Lediglich auf dem rund 21 Kilometer langen Abschnitt Wünschendorf – Greiz gibt es einen Schienen-Ersatzverkehr. Neben den Gleisanlagen werden auch die Entwässerungssysteme entlang der KBS 541 erneuert. Für Ende August 1998 ist die Wiederaufnahme des Zugverkehrs auf diesem Abschnitt geplant. Der Freistaat Thüringen erwägt auch den Einsatz von Neigetechnik-Triebwagen auf der Elstertalbahn. Der Termin steht allerdings noch nicht fest. Fotofans profitieren von den Bauarbeiten: Auf dem Abschnitt Greiz – Weischlitz bespannen nun wieder Loks der Baureihen 202 und 204 Nahverkehrszüge.



Foto: H. Drosdeck

Im Doppelpack verkehren die 202er zwischen Greiz und Weischlitz. Am 14. Juli 1998 überquerten 202719 und 063 die Elster bei Greiz.



Foto: R. Kuchenbrandt

Als Ersatz für den ICE „Alster-Kurier“ setzte die DBAG bei Bedarf auch einen Thalys der Französischen Staatsbahn ein. Am Abend des 18. Juni 1998 durcheilte der Thalys 4343 als „Alster-Kurier“ den Bahnhof Sternschanze in Hamburg.

Bahnhof Magdeburg

Weniger ICE-Stops

■ Für Aufregung in Sachsen-Anhalts Landeshauptstadt sorgten die Pläne der Deutschen Bahn AG, die ICE-Verbindungen über Magdeburg drastisch einzuschränken. Hintergrund für die Überlegungen der Bahn ist die Eröffnung der Schnellfahrstrecke Berlin – Stendal – Hannover am 27. September 1998. Der Chef des Geschäftsbereiches (GB) Fernverkehr, Axel Nawrocki, teilte Sachsen-Anhalts Verkehrsminister, Dr. Jürgen Heyer, schriftlich mit, daß anstelle der 48 ICE-Verbindungen voraussichtlich nur noch drei Zugpaare in Magdeburg halten werden. In der Landeshauptstadt konstituierte sich inzwischen das Aktions-Bündnis „Pro Bahnhof“, das sich für den Erhalt der ICE-Stops einsetzt. Dieser Initiative gehören unter anderem Vertreter der Stadt und des Landes, Gewerkschaften und Geschäftsleute an.

Zwischenhalt



■ Der Gewinn der Mitropa ging 1997 um 43,2 Prozent auf rund eine Million Mark zurück. Als Grund nannte das Unternehmen Anlaufkosten bei neuen Projekten. Allerdings stieg der Umsatz der Mitropa um neun Prozent auf etwa 503 Millionen Mark.

■ Der Verband der Groß- und Außenhändler teilte Ende Juni 1998 mit, daß eine Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Schiene „reines Wunschdenken“ sei. Schon bei einer Verlagerung von nur 10 Prozent der Straßentransporte müsse die Bahn ihre Kapazitäten verdoppeln.

■ Die Fahrgäste der Hamburger S-Bahn sind laut einer Umfrage nach einem Jahr vom Einsatz der Zugbegleiter begeistert. Das Projekt soll noch 1998 ausgeweitet werden.

■ In Bremen wurde am 24. Mai 1998 die 1972 stillgelegte Straßenbahnstrecke nach Horn wiedereröffnet.

■ In Braunschweig kann man wieder mit der Tram in die Innenstadt fahren. Die neue Linie ging am 19. Juli 1998 in Betrieb. Eine ähnliche Strecke wurde 1960 stillgelegt.

■ DB Cargo bestellte für 1998/99 insgesamt 1570 Güterwagen mit einem Wert von über 250 Millionen Mark. Weiterhin ist die Modernisierung von 700 Güterwagen geplant.

■ Zur Love-Parade in Berlin setzte die DBAG am 11. Juli 1998 insgesamt 62 Sonderzüge ein. Rund 170000 Raver nutzten das

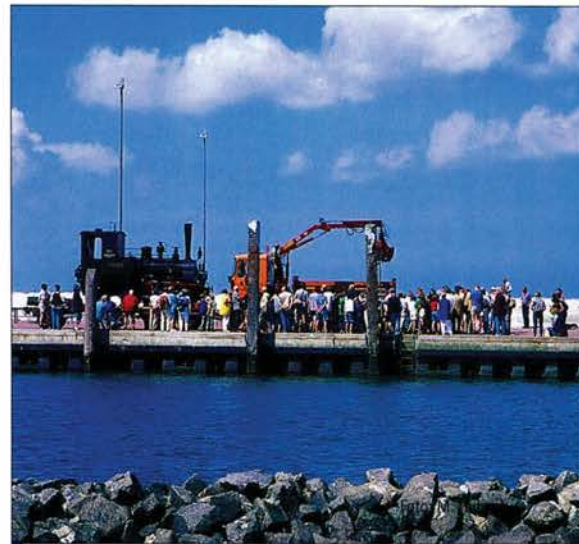
Weniger Verluste eingefahren

■ Auch im Geschäftsjahr 1997 verzeichnete die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) ein Umsatzplus. Im Vergleich zu 1996 stiegen die Einnahmen um rund 10 Prozent auf 15,9 Millionen Mark. Wesentlichen Anteil an dieser positiven Geschäftsentwicklung hatte der Personenverkehr. Er nahm 1997 um 11 Prozent zu. Rund 1,03 Millionen Fahrgäste benutzten im vergangenen Jahr die Bimmelbahn im Harz. Mit rund 742000 verkauften Fahrkarten ist dabei Wernigerode Spitzenreiter, gefolgt von Nordhausen mit 208000 Reisenden. Für das Selketal hingegen interessierten sich nur 82000 Fahrgäste. Durch die Verbesserung des Zugangebotes auf der Strecke Nordhausen – Ilfeld wurden 1997 dort 70 Prozent mehr Reisende gezählt als 1996. Weniger erfreulich entwickelte sich hingegen der Güterverkehr – er schrumpfte innerhalb eines Jahres von 65000 auf 34000 Tonnen zusammen. Auch deshalb wird die HSB nach wie vor auf finanzielle Hilfe der Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie der kommunalen Eigentümer angewiesen sein.



Foto: F. Haupt

Wieder in ihrem ursprünglichen, schwarz-roten Farbleid und mit alten Reichsbahn-Nummernschildern präsentiert sich die 995901 der HSB.



Auch in diesem Sommer kam die Dampflokomotive „Franzburg“ des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) aus Bruchhausen-Vilsen auf der Schmalspurbahn der Insel Wangerooge zum Einsatz. Am 26. Juni 1998 landete die kleine Dampflokomotive am Westanleger der Nordsee-Insel an.

Angebot. Wegen des großen Andrangs sah sich die DB gezwungen, zwei zusätzliche Züge von Magdeburg und Wittenberge nach Berlin einzulegen. Rund 1100 Eisenbahner mußten Sonderschichten übernehmen.

■ Eine Krähe legte am 27. Juni 1998 den Verkehr auf der Strecke Hannover – Hamburg für rund zwei Stunden lahm. Der Vogel löste einen Kurzschluß in der Oberleitung in der Nähe des Bahnhofes Celle aus.

■ Am 23. Juni 1998 gaben die DBAG und die Niederländische Eisenbahn (NS) ihre Pläne zur Fusion im Güterverkehr bekannt. Das Gemeinschafts-Unternehmen Rail Cargo Europe soll 1999 seine Arbeit aufnehmen.

■ Im Geschäftsjahr 1997 beförderte die Kasselener Verkehrs-Gesellschaft (KVG) rund 38 Millionen Fahrgäste. Das sind etwa drei Prozent mehr als 1996.

■ Die 1996 gegründete Réseau Ferré de France (RFF), Betreibergesellschaft für das Streckennetz der Französischen Staatsbahnen (SNCF), schloß das Geschäftsjahr 1997 mit einem Verlust von 4,19 Milliarden Mark ab.

■ Die Bahn AG schätzt die durch das Zugunglück von Eschede entstandenen Kosten auf rund 85 Millionen Mark. Sämtliche Sach- und Personenschäden seien laut DB durch Versicherungen abgedeckt. Allein die Umsatzauffälle bezifferte die Bahn mit etwa 45 Millionen Mark. Der Austausch der ICE-Radsätze

schlug mit etwa 30 Millionen Mark zu Buche.

■ Drei Wagen des Vorserien-Neigezuges für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) standen Ende Juni 1998 im Adtranz-Werk Oerlikon zur Abnahme bereit. Das Baumuster des Bahn-2000-Zuges soll anschließend gründlich getestet werden, bevor im Juni 1999 die Lieferung der 24 Züge beginnt. Die siebenteiligen Einheiten kommen dann auf den Strecken Lausanne – St. Gallen und Genf – Basel zum Einsatz.

■ Nach gut einem Jahr im Werk Opladen ist 184003, die letzte Lok ihrer Baureihe, seit Juni 1998 wieder im Einsatz. Die in Saarbrücken beheimatete, sogenannte Europalok kommt von Ehrang aus meist vor Güterzügen nach Luxemburg zum Einsatz. Als Ersatz für den Außenseiter hält man die 181001 vor.

■ Vom 30. Juni bis zum 3. Juli 1998 war die Hallenser 232800 im Westerwald im Einsatz. Vor den schweren Tonzügen auf der Strecke Montabaur – Limburg/Lahn ersetzte Super-Ludmilla die 216er in Doppeltraktion. Mit diesen Einsätzen wollte DB Cargo den Treibstoffverbrauch zwischen der 232800 und den beiden 216ern vergleichen.

■ Am 9. Juni 1998 begannen in Braunschweig die Bauarbeiten für die Verlängerung der Straßenbahn nach Wenden. Die Eröffnung der Strecke ist für 1999 geplant.

■ Mit der Ausmusterung der in Bremen be-

heimateten 324023 verschwand die Baureihe 324 am 10. Juni 1998 aus den Bestandslisten der DBAG. Die 324023 war zuletzt in Delmenhorst im Einsatz. Die 324 entsprach technisch der als 323 bezeichneten KöfII. Die Baureihen-Bezeichnung 324 mußte vergeben werden, da bei der 323 keine Ordnungs-Nummern mehr frei waren.

■ Die BSW-Gruppe Oberhausen kaufte im Sommer 1998 die seit Jahren in Meiningen abgestellten Reste der 03243. Die von Berliner Eisenbahnfans angestrebte Aufarbeitung des ehemaligen Dampfpenders scheiterte an den Kosten.

■ Der Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV) Bruchhausen-Vilsen übernahm die letzten drei V36 der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya. Während die V36005 (DB: 236237) noch bis zum 1. Mai 1998 als Reservelok diente, waren die V36006 (DB: 236412) und V36008 schon längere Zeit abgestellt.

■ Zum Fahrplanwechsel am 27. September 1998 will die DBAG die Verbindungskurve in Eichenberg in Betrieb nehmen.

■ Die Zugbus Alb-Bodensee (RAB) bestellte bei Adtranz insgesamt 17 Regioshuttles (RS1). Zehn Triebwagen benötigt die RAB für die Strecken Plochingen – Horb und Metzgingen – Bad Urach. Im Ammertal werden sechs RS1 verkehren. Als Reserve hält die RAB lediglich ein Fahrzeug vor.



FRAGEZEICHEN

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



Foto: M. Kratzsch-Leichsentring

■ Zwischen Ville und Siebengebirge, an der Südspitze der Niederrheinischen Bucht, legten bereits die Römer ein Kastell an, das um 400 nach Christus von den Franken erobert wurde. Im 11. Jahrhundert entstanden hier ein spätromanisch-gotisches Münster und ein Kloster. Die Kölner Erzbischöfe erhoben die Stadt im 16. Jahrhundert zu ihrer Hauptstadt und bauten sie zu einer Festung aus. Die von Erzbischof Dietrich I. in der Nähe errichtete Godesburg diente später als kurfürstlicher Badeort. Beide Städte gehörten nach dem Wiener Kongreß 1815 zum Königreich Preußen. Knapp 30 Jahre später, am 15. Februar 1844, traf der erste Zug aus Köln ein. Erst 1856 wurde die Strecke nach Rolandseck verlängert. Mit der Eröffnung der Strecke nach Euskirchen am 7. Juni 1880 wurde der Bahnhof zu einem kleinen Eisenbahnknoten. Wie heißt die gesuchte Stadt, in der 1770 ein Komponist geboren wurde, der neun Sinfonien schrieb?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. September 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 Schaller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.

Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Juliheft lautete „Braunschweig“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Günter Bergmann, 07334 Kamsdorf; Sebastian Bollmann, 38871 Ilsenburg/Harz; Norbert Bonk, 34131 Kassel; Christian Brüggemann, 12305 Berlin; Richard Dröge, 38116 Braunschweig; Werner Fischbach, 73730 Esslingen; Hanns Gehrke, 28879 Grasberg; Walter Gutneder, CH-8917 Oberlunkhofen; Heinz Henrichs, 63691 Ransstadt; Heinrich Hillmann, 31618 Liebenau; Klaus Hornig, 38444 Wolfsburg; Christoph Kemper: 48712 Gescher; Hartmut Kiel, 31515 Wunstorf; Klaus Lauterbach, 50374 Ertstadt; Wolfgang Müller; 90489 Nürnberg; Gerd Pietsch, 01799 Struppen; Heinrich Stecher, 06122 Halle/Saale; Reiner Trosien, 44625 Herne; Ingo Vagt, 25436 Uetersen; Ronald Watson, GB-WA8 9BL Widnes



Foto: A. Mehner

Die ehemalige 202846 gehört jetzt der Firma Spitzke. Am 11. Juli 1998 war sie im Bauzug-Dienst in Roßlau im Einsatz.

Baureihe 202

Letzte Hauptuntersuchungen

■ Im Juni 1998 verließen die letzten vier hauptuntersuchten Dieselloks der Baureihe 202 das Werk Stendal. Mit der Abnahme der Chemnitzer 202743 am 30. Juni 1998 endete die planmäßige Unterhaltung der 202. Fortan werden in den Bahnbetriebswerken nur Fristarbeiten an den 202ern durchgeführt. Aus der ehemaligen V100-Familie der Deutschen Reichsbahn sind nur noch die Cargo-Loks 204 und 298 im Unterhaltungsbestand des Werkes Stendal. Im nächsten Jahr soll auch die Instandhaltung der Heizkessel für die 204 auslaufen. Die Heizkessel werden dann ausgebaut und eventuell durch Ballastgewichte ersetzt. Mit dem Rückgang der Lok-Ausbesserung in Stendal wandelte der Geschäftsbereich Nahverkehr das ehemalige Reichsbahn-Ausbesserungswerk in ein Werk mit speziellen Aufgaben um. Zum neuen Produktionsprofil gehören die Aufarbeitung einzelner Fahrzeug-Komponenten, die Unterhaltung von Reisezugwagen sowie die Ausbesserung von Bahndienst- und sogenannten Nebenfahrzeugen.



Vom ehemaligen Bw Tübingen aus kommen die neuen S-Bahnen zum Einsatz.

Foto: R. Reinmuth

Baureihe 423

Erste Probefahrt

■ Die ersten vier elektrischen Triebwagen der Baureihe 423 sind im Juni 1998 im ehemaligen Bw Tübingen eingetroffen. Von hier aus werden sie vorerst nur für Versuchs- und Personalschulungsfahrten eingesetzt. Mit dem ET 423 will die DBAG die Baureihe 420 in München und Stuttgart ablösen. Die vierteiligen Niederflur-Triebwagen sind eine Variante des im Februar 1998 präsentierten 424 (siehe MODELLEISENBAHNER 5/1998).



Foto: C. Polcy

Während des 3. Lugauer Bahnhofsfestes verkehrten am 6. Juni 1998 auch Sonderzüge auf der Strecke Lugau – Ursprung. Insgesamt 17 Einsätze absolvierte dabei die 503648.

Parkeisenbahn Dresden

003 dampft wieder

Die Dampflokomotive 003 der Dresdner Parkeisenbahn erhielt in diesem Frühjahr im Dampflokwerk Meiningen der DBAG eine Hauptuntersuchung. Am 20. Mai 1998 absolvierte die Maschine schließlich ihre Probefahrt. Die 1925 von Krauss gebaute Liliput-Lok kam im Sommer 1950 von der Baumechanik Engelsdorf nach Dresden. Seither ist die Maschine bei der Dresdner Parkeisenbahn im Einsatz.



Am 20. Mai 1998 wurde die 003 in Meiningen angeheizt.

Foto: T. Jacob

Bodensee-Oberschwaben-Bahn

Sprinter vertreten Shuttles

Bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) in Friedrichshafen fahren seit Juni dieses Jahres drei Siemens-Regiosprinter der Dürener Kreisbahn (DKB). Die Triebwagen der DKB vertreten Regioshuttles, die Adtranz bereits im Mai 1998 an die BOB liefern sollte. Der Fahrzeughersteller mußte aber wegen seiner Lieferschwierigkeiten Ersatz für die BOB besorgen und verhandelte deshalb mit der DKB. Bei der BOB will man die Siemens-Triebwagen nicht länger als unbedingt nötig einsetzen: „Wir haben Interesse an unseren eigenen Fahrzeugen. Deshalb geben wir die Regiosprinter zum frühestmöglichen Zeitpunkt zurück“, erklärte der Prokurist des Unternehmens, Manfred Voß. Voraussichtlich bis Mitte September werden die DKB-Triebwagen am Bodensee im Einsatz sein.

Foto: T. Estler



Bei der BOB sind leihweise drei Regiosprinter der DKB im Einsatz.

Strecke Radebeul – Radeburg

Verspäteter Baubeginn

Der ursprüngliche Termin für den Beginn der Bauarbeiten an der Strecke Radebeul Ost – Radeburg (KBS 509) konnte nicht gehalten werden. Auch der zweite Termin, 15. Juli 1998, blieb ein Wunsch. Zu diesem Zeitpunkt waren gerade die technische Vorbereitung und die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung seitens der DBAG abgeschlossen. Ende Juli 1998 teilte die Dresdner Pressestelle der DBAG mit, daß die Bahn und das Regierungspräsidium Dresden „die letzten Details der Finanzierung“ klärten. „Wir gehen nunmehr davon aus, daß Anfang August mit den Baumaßnahmen begonnen werden kann“, hieß es weiter aus Dresden. Im Löbnitztal müssen 14,26 Kilometer Strecke und 19 Weichen erneuert werden. Bereits am 13. Juli 1998 kündigte die Traditionsbahn Radebeul für den 6. September 1998 die „Wiedereröffnung des Traditionsbetriebs“ an.

Eigentlich sollte es ab dem 1. August 1998 im Löbnitztal dampfen, doch der Beginn der Bauarbeiten verzögerte sich um Wochen.



Foto: M. Kratzsch-Leichsenring

AKN

Neubau

Die Eisenbahn-Aktiengesellschaft Altona – Kaltenkirchen – Neumünster (AKN) eröffnete am 5. Juni 1998 ihr neues Betriebszentrum in Kaltenkirchen, in dem Werkstatt und Verwaltung zusammen untergebracht sind. Die Bauzeit des 39 Millionen Mark teuren Projektes betrug drei Jahre. Am 20. August feiert die AKN außerdem den 100. Geburtstag des Streckenabschnitts Kaltenkirchen – Bad Bramstedt.

Foto: W. Mönch



Mit Trauerband wartet der Hawa-Zug aus Tw 178 und Bw 1039 am 13. Juli 1998 im Betriebshof Glocksee auf die letzte Fahrt auf der Linie 16.

Straßenbahn Hannover

Überraschende Stilllegung

Am 13. Juli 1998 legte die Üstra kurzfristig das Streckenstück Thielenplatz – Zoo endgültig still. Den Linienverkehr auf diesem 2,5 Kilometer langen Abschnitt hatte das Unternehmen bereits im September 1996 eingestellt. Seither verkehrte hier während des Sommers einmal im Monat die Museumslinie 16. Während der Expo 2000 sollte der Abschnitt als Entlastungsstrecke dienen, dazu wären aber hohe Investitionen in Gleise und Fahrleitung nötig gewesen. Dazu wird es nicht mehr kommen, weil die Üstra beim Umbau der Linie 10 zwischen Hauptbahnhof und Aegidientorplatz im Bereich Thielenplatz die Weichen entfernte und nicht wieder einsetzte. Am letzten Tag verabschiedeten hannoversche Straßenbahnfreunde die 16 mit einem Wagenkorso.



Streitfall: Die NSB will ihre elf Loks der Baureihe Di6 an Siemens zurückgeben.

Siemens-Verkehrstechnik

Kündigung und Widerspruch

■ Wegen technischer Probleme mit ihren neuen diesel-elektrischen Lokomotiven der Baureihe Di6 hat die Norwegische Staatsbahn (NSB) den Liefervertrag mit Siemens-Verkehrstechnik gekündigt. Siemens hat der Kündigung widersprochen, der Fall wird nun vor einem Schiedsgericht geklärt. Die NSB will die aus der Baureihe 240 abgeleiteten Fahrzeuge, von denen das ehemalige MaK-Werk in Kiel seit 1996 elf Stück lieferte, an den Hersteller zurückgeben. Dagegen möchte Siemens die Maschinen im Gesamtwert von 70 Millionen Mark im Rahmen der Gewährleistung, die noch besteht, nachbessern, wie Pressesprecherin Christine Auer erklärte.

Foto: H. Bach



Der Prototyp des LVT/S ist seit dem 29. Mai 1998 auf der Strecke Chemnitz – Stollberg (KBS 522) im Einsatz. Im Juni 1998 wartete der Triebwagen in Neukirchen-Klaffenbach auf eine Zugkreuzung.

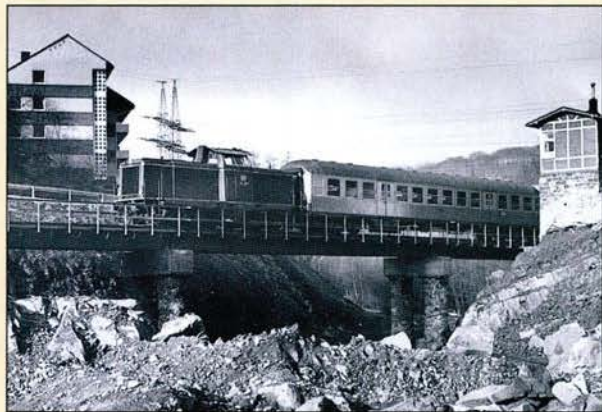
Rügische Kleinbahn

Verlängerung nach Lauterbach

■ Mit einem symbolischen Spatenstich durch die Landrätin Dr. Karin Timmel begannen am 13. Juli 1998 die Arbeiten für den Umbau der Regelspurstrecke Putbus – Lauterbach in ein Dreischienengleis. Dabei werden auf dem rund 2,5 Kilometer langen Abschnitt die alten Betonschwellen durch Holzschwellen ersetzt und das Streckengleis in Lauterbach bis zur Hafentmole verlängert. Nach Abschluß des 2,2 Millionen Mark teuren Umbaus sollen ab Mai 1999 Nahverkehrszüge im Stundentakt zwischen Putbus und Lauterbach Mole verkehren. Wechselweise sollen hier Schmalspurzüge und Fahrzeuge der DBAG zum Einsatz kommen. Den größten Teil der Kosten, 90 Prozent, übernimmt die Europäische Union. Die anderen 10 Prozent finanziert der Kreis Rügen.

ZEITREISE

Eisenbahnbrücke Herdecke



Am 11. Januar 1981 schob die 212265 den Personenzug 6165 über die Eisenbahnbrücke in Herdecke.

Viele Eisenbahnfreunde kennen das große Eisenbahnviadukt bei Herdecke, das die Ruhr und den Harkortsee überspannt. Viel unbekannter hingegen ist die Brücke in Herdecke. Das Bauwerk liegt an der Strecke Hagen – Herdecke – Löttringhausen – Dortmund (KBS 434), die am 15. Mai 1879 von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft eröffnet wurde. Am 1. Januar 1886 übernahm die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) diese Bahnlinie. Als am 11. Januar 1981 die im Bw Hagen-Eckesey beheimatete 212265 ihren aus „Silberlingen“ gebildeten Wendezug nach Dortmund schob, liefen die Bauarbeiten für die neue Umgehungsstraße auf Hochtouren. Die Bundesstraße 234 wurde aus dem Ortskern von Herdecke herausgenommen. Dafür mußten der Durchlaß unter der Brücke vergrößert und das alte Stellwerk abgerissen werden. Inzwischen sind auch die Wendezüge auf der KBS 434 Vergangenheit. An ihre Stelle traten die Triebwagen der Baureihe 628. Der Essener 628496 war eines der ersten verkehrsroten Fahrzeuge. Zum Jahreswechsel 1998/99 übernimmt die Dortmund-Märkische Eisenbahn (DME) den Nahverkehr zwischen Hagen und Dortmund. Die DME ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Dortmunder Stadtwerke und der Märkischen Verkehrsgesellschaft.



16 Jahre später hat der 628 die Baureihe 212 abgelöst: Am 7. August 1997 passierte 628496 die Brücke.

Fotos (2): Jonas