

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. 11 November 1999

48. Jahrgang

E13411 4 391341 106008 1 1

TESTS

Mit Fünfpoler: **Märklins 55 in H0**

Runderneuert: **Rocos 111**

Unter der Lupe

Bemos Furka-Zahnradlok

Fallers TT-Bahnhof Neuhaus

WERKSTATT

Rangierzweig mit Motor

Fit fürs nächste Jahrtausend?

Neue Konzepte
für die Harzer Bahnen

PC regelt Zugverkehr

Intelligente
Modellbahnsteuerung

Deutsche Bucht

Die Rundnasen kommen

Achtung, Deutschland!

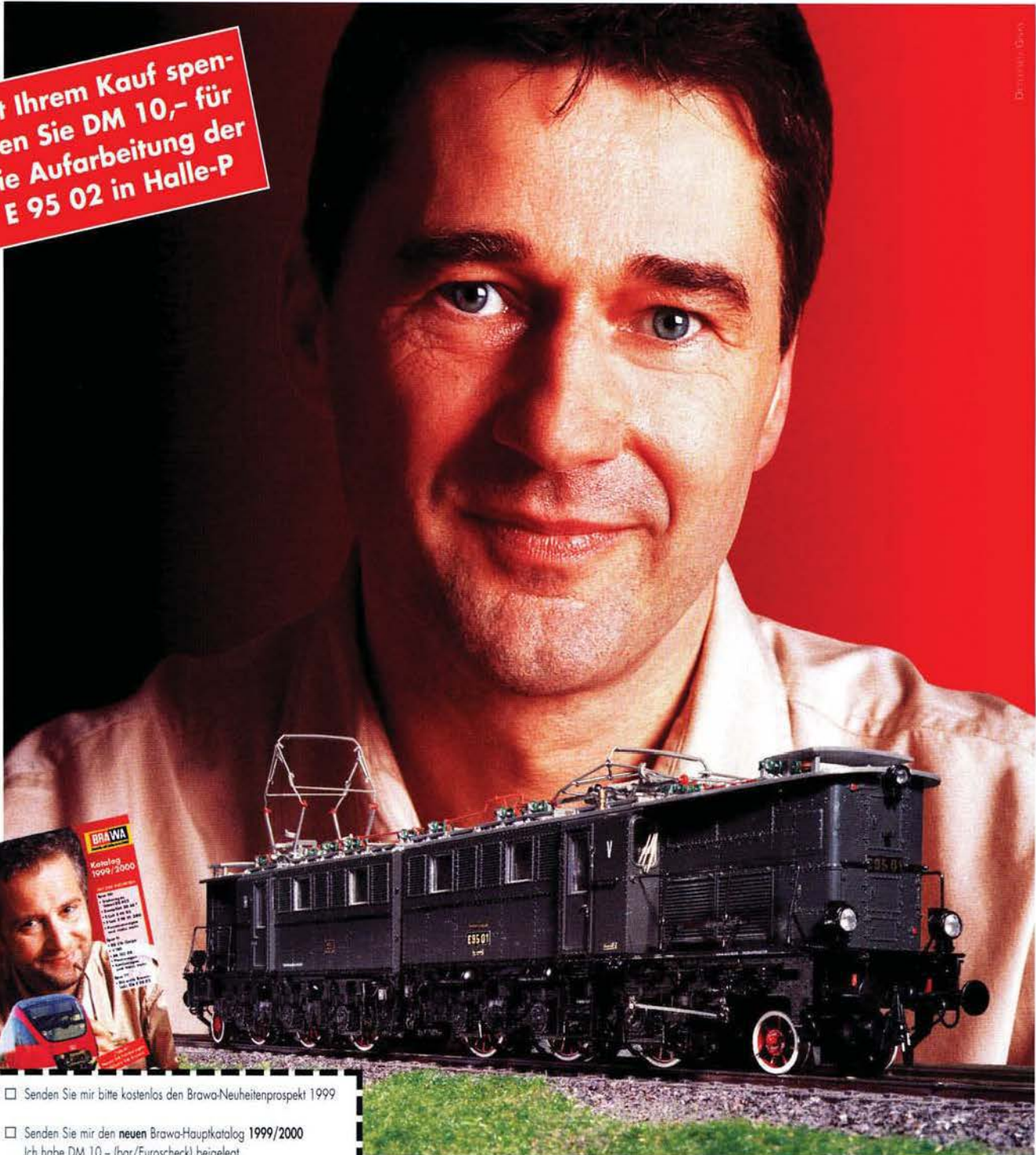
Große und kleine Nohabs
im Angebot

Mit Gewinnspiel

Ein Stück für Sammler, Liebhaber und Kenner: Die E 95 01 für Spur H0.



Mit Ihrem Kauf spenden Sie DM 10,- für die Aufarbeitung der E 95 02 in Halle-P



Ja,

Senden Sie mir bitte kostenlos den Brawa-Neuheitenprospekt 1999

Senden Sie mir den **neuen** Brawa-Hauptkatalog 1999/2000
Ich habe DM 10,- (bar/Eurocheck) beigelegt.

Name _____

Vorname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Die E 95 01 in der historischen „Premium Edition“: Mit einem aufwendigen Nachdruck des original Lokführerbuchs aus dem Jahr 1929. Durch den Kauf der „Premium Edition“ unterstützen Sie die Aufarbeitung der Schwesterlok E 95 02 mit einer Spende von DM 10,-. Unterschiede zur E 95 02: Weiß lackierte Radreifen, beweglicher Luftpumpenantrieb, andere Lackierungen bei Gehäuse, Stromabnehmer, Dachaufbauten.

Ab sofort im Fachhandel erhältlich!

Weitere Spur HO-Neuheiten '99: Triebwagen Talent, BR 65¹⁰, E 69 03, BR 298, Personenwagen Württembergischer Bauart. Varianten E 42, BR 312, Sammlerauflage Köfll, BR 132, BR 232, BR 219, BR 216, Schienenbus, Flach-, Kohlenwagen.

Infos im Internet: www.brawa.de

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 NEB 11/99



Schaukel-Roß Mit der 55 in H0 haben die Göppinger Formenbauer ihr Können eindrucksvoll bewiesen und neue Maßstäbe gesetzt. Ob die Fahreigenschaften des Märklin-Modells dem optischen Erscheinungsbild ebenbürtig sind, zeigt der Test ab **Seite 72**.



Das große Krabbeln Sie hatten sich in ihrer Blütezeit von Skandinavien bis Ungarn ausgebreitet – nun erleben Kartoffelkäfer und Co. eine Renaissance in Deutschland. Die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft will mit den Nohab-Maschinen groß ins Geschäft kommen. Das Portrait der Diesel beginnt auf **Seite 12**.



Wiederbelebung Nach einem bürokratischen Hürdenlauf war es am 1. August soweit: Die Ammer- und Ermstalbahn erawachten aus ihrem Dornröschenschlaf. Mit attraktiven Fahrzeugen begann auf zwei Nebenbahnen der moderne Nahverkehr. **Seite 20**.

Quo vadis HSB? Der Spagat zwischen gewachsener Traditionsbahn und modernem Verkehrsunternehmen ist nicht einfach. Soll er gelingen, braucht die HSB gute Ideen und viel Tatendrang. Welchen Weg die Harzer Schmalspurbahnen ins neue Jahrtausend nehmen wollen, steht auf **Seite 26**.



Offene Gesellschaft Daß man in Z eine Modulanlage bauen kann, beweisen auch die Modelleisenbahnfreunde Namborn. Mit ihrer PC-Anlagensteuerung machen sie sogar den Digitalfreaks Konkurrenz. **Seite 94**.

INHALT

VORBILD	TITELTHEMA	
	Jetzt geht's rund	Die eigenwillig aussehenden Nohab-Dieselloks erobern Deutschlands Schienenstränge. 12 ◀
	DREHSCHLEIBE	
	Bahnwelt aktuell	4
	Zwei auf einen Streich	Modernisiert und reaktiviert, begann für zwei württembergische Nebenbahnen am 1. August 1999 eine neue Zeitrechnung. 20 ◀
MODELL	GESCHICHTE + GESCHICHTEN	
	Dicker Brocken	Mit einer langen Tradition und neuen Fahrzeugen machen sich die HSB auf ins nächste Jahrtausend. 26 ◀
AUSSERDEM	WERKSTATT	
	Traktoren-Werk	Ein fahrbarer Wagenheber zum Rangieren ist der Breuer-Traktor, den Rainer Albrecht baute. 54 ◀
	Basteltips	Ein beweglicher Kohlenkran, Licht auf der Gartenbahn, das Schaltpult unter der Anlage und vieles mehr. 60
	TEST	
	Aufpoliert	Nach 20 Jahren kam die Schönheitsoperation, nun ist sie ein Exklusivmodell – Rocos 111. 64 ◀
	Schnapszahl	Völlig neue Qualitäten zeigt Märklins 555555, dies betrifft auch den fünfpoligen Motor. 72 ◀
	PROBEFAHRT	
	Hilfs-Kraft	Bemos H0m-Modell des dieselgetriebenen Klettermaxe HGm 4/4 der Furka-Oberalp-Bahn. 76 ◀
	UNTER DER LUPE	
	Zwischenhalt	Der Bahnhof Neuhaus als TT-Modell von Faller. 78 ◀
BLICKFANG	Arbeiten, wo andere Urlaub machen. 52	
SZENE		
Bunte Runde	Nicht nur im Original ist die Nohab-Vielfalt groß, auch auf den Modellbahnen können sie sich tummeln. Eine aktuelle Übersicht. 90 ◀	
Z-Programm	Fünf Miniclub-Fans machen rechnergestützt lebhaften Fahrbetrieb auf neun Modulen. 94 ◀	
Modellbahn aktuell	88	
Neuheiten	82	
Standpunkt	5	
Impressum	6	
Bahnpost	67	
Güterbahnhof	33	
Fachhändler-Übersicht	44	
Termine+Treffpunkte	80	
Buchtips	25	
Vorschau	102	

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Deutsche Bahn AG

Personalwechsel

Am 14. September 1999 erfolgte die Entlassung von Bahnchef Johannes Ludewig. Er und auch der Vorstandsvorsitzende der Reise- & Touristik AG, Axel Nawrocki, verlassen die DB AG zum 31. Dezember. Beide Manager waren in ihrer zwei- bzw. einjährigen Amtszeit umstritten. Den Ausschlag für ihr Ausscheiden gab jedoch die anhaltende Negativbilanz der Deutschen Bahn. Vor allem nach dem ICE-Unglück von Eschede gelang es nicht, den Vertrauensverlust der Kunden abzubauen. Dauernde Verspätungen, ein Tarifdschungel sowie weitere Unfälle taten das ihre, um den Umsatz des Unternehmens weiter stagnieren zu lassen und den Aufsichtsrat der Bahn zu dieser Entscheidung zu bewegen. Um die Motivation der Mitarbeiter des größten europäischen Transportunternehmens sei es gleichfalls nicht gut bestellt, so der Vorstandschef der Ge-



Foto: D. Stroner

Bei der Präsentation des ICE-T am 15. April 1999 wollte es Johannes Ludewig noch allen zeigen.

werkschaft der Eisenbahner Deutschlands. Neuer Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn

wird Hartmut Mehdorn. Unter seiner Führung entwickelte sich die Heidelberger Druckmaschinen AG zu einem gewinnbringenden Komplettanbieter von Drucksystemen. Als erfolgreicher Unternehmer soll Hartmut Mehdorn ab Januar 2000 die Wende bringen und der DB zum Erfolg verhelfen. Als Nachfolger für Axel Nawrocki ist der jetzige Leiter der Konzernentwicklung, Christoph Franz, im Gespräch. Nicht zuletzt soll die vom Aufsichtsrat der Bahn getroffene Personalentscheidung auch die Bahnreform zu einem positiven Abschluß bringen.

DB-Museum im Verkehrsmuseum Nürnberg

Der "Adler" dampft wieder



Foto: J.Rech

Zurück im Betrieb: Am 17. September absolvierte der "Adler" auf dem Gelände der ehemaligen Güterverladung in Nürnberg-Süd seine Jungfernfahrt.

Seit dem 17. September 1999 steht der Nachbau des "Adler", der ersten Lok in Deutschland, wieder unter Dampf. Der Eigentümer, das DB-Museum im Verkehrsmuseum Nürnberg, präsentierte die Maschine auf dem Gelände der ehemaligen Güterabfertigung in Nürnberg-Süd. Wie Museumsdirektor Dr. Jürgen Franzke bei der Veranstaltung erklärte, war die 1935 nach Originalplänen gebaute Kopie seit dem Eisenbahnjubiläum 1985 abgestellt. Daß die Lok nun wieder fahre, so Jürgen Franzke weiter, bilde einen Höhepunkt der 100-Jahr-Feier des Verkehrsmuseums. Zu diesem Anlaß hatte das Dampflokwerk Meiningen den "Adler" vorbildgetreu aufgearbeitet. Bei der Präsentation zog die Lok vier originalgetreue Waggon-Nachbauten, die ebenfalls in Meiningen instandgesetzt worden waren.

Foto: W. Schränkler

Verkehrsclub Deutschland

Bahnchaos zur EXPO 2000?

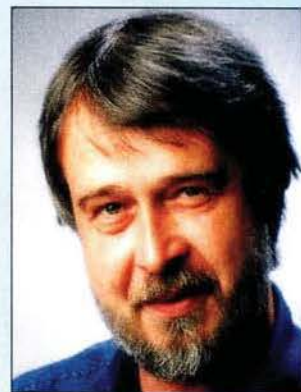
Nach Aussagen des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Kreisverband Goslar, droht den Reisenden in der Region vor allem auf der Relation Goslar – Hannover mit der Einführung des EXPO-Fahrplanes im Juni 2000 das große Chaos. Ursache seien der von der DB aus Kapazitätsgründen geplante Wegfall der durchgehenden Regionalbahnen Bad Harzburg – Hannover sowie drastische Einschränkungen im Interregio-Verkehr vom Nordharz nach Norddeutschland. Alle Regionalbahnen verkehren dann nach Angaben des VCD nur noch bis Hildesheim. Für

viele Pendler und Fernreisende bedeute dies zusätzliches Umsteigen auf den Bahnhöfen Hildesheim und Hannover. Weiterhin bemängelt der VCD den geplanten Einsatz der Neitech-Züge der Baureihe 612 auf der Relation Halle – Goslar – Hildesheim. Die Züge seien zu eng, zu störanfällig und maximal in Doppeltraktion einzusetzen. Ferner verfügen sie nur über ein WC ohne Fenster. Für zusätzlichen Unmut sorgen die Prognosen der DB über eine Zugauslastung von 180 Prozent. Damit hat fast jeder zweite Reisende einen Stehplatz sicher.



Trikotwechsel: Nachdem 101 001 ihre Star-Light-Express-Farbgebung verloren hatte, erhielt sie sogleich eine neue Ganzzeckelklame. Seit dem 11. September 1999, dem Tag der Eisenbahn, wirbt die Maschine zwölf Monate lang für die Aus-

richtung der Fußball-WM 2006 in Deutschland. Fußballidol Günter Netzer enthüllte die Lok im Frankfurter Hauptbahnhof.



Dr. Karlheinz Hauke

Lokwerkstatt Reichenbach

Nach 100 Jahren geschlossen

■ Am 30. September 1999 schloß DB Regio nach Auflassung der Lokunterhaltung an der Baureihe 232 die Lokwerkstatt Reichenbach. Damit endet nach 100 Jahren die Geschichte dieses traditionsreichen Bahnbetriebswerkes, einst einer der wichtigsten Lokstandorte der Deutschen Reichsbahn im westsächsischen Raum. Bereits 1997, als man die Lokomotiven auf die Geschäftsbereiche aufteilte, hatte Reichenbach seine Bedeutung als Traktionsstandort verloren. Am 27.10.1998 wurden alle Lokomotiven der Baureihen 204, 298, 312, 344/346 und 363/364 in die Werkstatt des Cargo Bahnhofes Zwickau umbehi-

matet. Im Jahr 1999 reparierten die Reichenbacher nur noch 45 Cargo-Loks der Baureihe 232, die von Zwickau aus verwaltet wurden, und 20 Maschinen der Baureihe 234 von DB Regio, die seit dem Sommerfahrplan 1999 in Görlitz stationiert sind. Seit dem 18. Januar 1999 sitzt die Reichenbacher Lokleitung in Zwickau. Ursprünglich sollte die Werkstatt bereits am 31. Mai geschlossen werden, doch gelang es dem Betriebsrat, den Termin auf den 30. September zu verschieben. Den 140 Beschäftigten bot das Unternehmen neue Arbeitsstellen in Görlitz, Nürnberg, Stuttgart und Freiburg an.



Es war einmal: Seit dem 30. September 1999 ist das Bahnbetriebswerk Reichenbach Geschichte. Zuletzt waren hier nur noch Maschinen der Baureihen 232 und 234 stationiert.

Schwichtenberg - Uhlenhorst

Erfolgreiche Saison

■ Der Verein Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnfreunde hatte bis Mitte September dieses Jahres bereits 1500 Fahrgäste auf seiner in Bau befindlichen Strecke befördert. Die Mitglieder lassen den Abschnitt Schwichtenberg - Uhlenhorst der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) wiedererstellen, die vor 30 Jahren ihren Betrieb zwischen Anklam und Friedland einstellte. Im Bahnhof Uhlenhorst traf bis 1945 die Strecke Friedland - Ferdinandshof auf die Bahnlinie von Anklam. Die MPSB-Freunde haben bereits das Gleis bis zum Abzweig Schulwald fertiggestellt und in Betrieb genommen; bis Ende des Jahres soll die gesamte Strecke vollendet sein. Dann geht es auf fast zwei Kilometern durch die Große Friedländer Wiese.



Im neuen Bahnhof Schwichtenberg ist eine Ns 1 mit ihrem Zug eingetroffen.

Späte
Einsicht?

Die Entscheidung war längst überfällig, allenfalls der Zeitpunkt mochte überraschen: Johannes Ludewig, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, wird zum Jahreswechsel abgelöst. Mit ihm nimmt auch Parteifreund Axel Nawrocki, Vorstandsvorsitzender der DB Reise & Touristik, seinen Hut. Neuer Bahn-Chef wird Hartmut Mehdorn, gelernter Maschinenbauer und derzeit noch Vorstandsvorsitzender der Heidelberger Druckmaschinen AG. Nawrockis Nachfolge soll Christoph Franz antreten, bislang in der DB-Zentrale als Leiter der Konzernentwicklung tätig.

Abfindungen von mehreren Millionen Mark versüßen dem in Eisenbahnerkreisen gern als "Duo infernale" titulierten Gespann Ludewig/Nawrocki den Zwangsabschied. Wohl ein wesentlicher Grund, daß der Pragmatiker Franz Müntefering, der inzwischen aus dem Amt geschiedene Bundesverkehrsminister, die politisch überfällige Ablösung an der Bahnspitze hinauszögerte.

Die mit dem Wechsel erkennbare Chance zum Neubeginn in Sachen Bahnreform sollte aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß bei der Deutschen Bahn AG auch ohne Ludewig und den von Anfang an umstrittenen Nawrocki vieles im argen liegt. Sicher, beide Manager agierten glücklos und eignen sich schon deshalb ganz ausgezeichnet als Sündenböcke, aber die Ursachen für den Imageverlust der DB und die unter Druck geratene Ertragslage liegen tiefer. Mit der politisch gewollten Privatisierung war und ist die immer noch wie eine Behörde strukturierte ehemalige Staatsbahn überfordert. Der unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten vertretbare Personalabbau beispielsweise macht weder sicherheitstechnisch noch volkswirtschaftlich einen Sinn. Dafür tragen allein unsere Volksvertreter die Verantwortung. Doch die, das zeigt die Erfahrung, werden für ihre Fehlentscheidungen in den seltensten Fällen zur Rechenschaft gezogen.



IMPRESSUM

Modelleisenbahner
MEB-Verlag GmbH
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

VERLAGSLEITER
Hermann Schöntag

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR
Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg

REDAKTION
Stefan Alkofer, Jochen Frickel,
Thomas Hanna-Daoud, Michael U.
Kratzsch-Leichsenring, Hartmut Lange
E-mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ANZEIGEN
Brigitte Wiedmann
Telefon (07524) 9705-40
Andrea Zaicescu
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FOTOGRAFIE
Jörg Hajt, Heinz D. Kupsch,
Andreas Stirl, 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, Jürgen Krantz,
Manfred Lohkamp, Frank Muth,
Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech,
Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein,
Jörg Seidel, Bodo Schulz,

VERTRIEB
Motor-Presse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 92 65-37
Fax (07583) 92 65-39

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 (07524) 9705-0

Gesamtherstellung: BechtelDruckZentrum
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 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. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 17, gültig ab
Heft 1/99. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.



Foto: H. Bergmann

Bahnlinie Züssow – Wolgast

Streckensanierung

■ Seit dem 26. September 1999 ruht der Verkehr zwischen Züssow und Wolgast Hafen (KBS 193), weil die Deutsche Bahn AG den Oberbau der 19 Kilometer langen Strecke saniert. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich bis zum 27. Mai 2000 dauern, in der Zwischenzeit befördern Busse die Fahrgäste. Bereits zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1999 hatte die DB AG den Zugverkehr auf der Bahnlinie von elektrischer Traktion auf Dieselbetrieb umgestellt: Statt der Baureihe 143 befördern jetzt 219er die Regionalbahnen. Erst vor zehn Jahren hatte die Deutsche Reichsbahn die Strecke mit einer sogenannten Einfach-Fahrleitung ausgerüstet, die im September 1999 abgebaut wurde. Ein weiterer Wandel steht im nächsten Jahr bevor: Wenn die neue Gleisverbindung über die Wolgaster Klappbrücke von Usedom zum Festland eröffnet wird, übernimmt die Usedomer Bäderbahn mit modernen dieselelektrischen Triebwagen vom Typ GTW 2/6 die Bahnlinie bis Züssow.



Foto: Martina Kratzsch

Da 01137 wegen Dokumentationsmängeln keine Zulassung des EBA besitzt, übernahm 011102 deren Nostalgiezüge von Köln ins Ahrtal. Zur Vermeidung einer langen Rückwärtsfahrt und somit zur Schonung der Maschine erfolgt die Rückfahrt des Zuges von Remagen nach Köln über Koblenz.

Tunnel fertig

Das ist bereits seit Ende Mai Vergangenheit: Im Bahnhof Züssow steht 143 267 mit einer Regionalbahn nach Wolgast Hafen bereit.

■ Im September 1999 stellen die Schweizerischen Bundesbahnen die Unterquerung der Emme fertig. Der 1.600 Meter lange Tunnel wurde unfallfrei gebaut und konnte vorfristig fertiggestellt werden. Er ist ein Teil der 45 Kilometer langen Neubaustrecke von Mastetten nach Rothrist, dem Kernstück des Projektes "Bahn 2000". Inzwischen sind die Arbeiten an allen vier Abschnitten der Strecke angelaufen. Die Eröffnung der kompletten Strecke planen die SBB im Jahr 2005. Bis dahin wird "Bahn 2000" insgesamt 7.400 Millionen Franken gekostet haben. Im Ergebnis sollen in der ganzen Schweiz die Züge schneller sein und bessere Anschlüsse haben.

Zwischenhalt

■ Der Fahrgastverband "Pro Bahn" bietet im Internet einen kostenlosen und werbefreien Fahrplanservice an. Zahlreiche Verbindungen zur DBAG, zu regionalen Anbietern und ausländischen Bahngesellschaften erleichtern die Reiseplanung (www.pro-bahn.de/auskunft).

■ Die Firma Siemens hat einen Auftrag für die elektronische Ausstattung der U-Bahn Lissabon mit einem Volumen von 100 Millionen Mark erhalten.

■ Ob Bundesliga, Rolling Stones, Pavarotti oder Expo 2000: An den Schaltern von 233 deutschen Bahnhöfen gibt es jetzt auch Karten für kulturelle Veranstaltungen.

■ Der Deutsche Alpenverein (DAV) in München hat einen Ratgeber "Bergsteigen und öffentliche Verkehrsmittel" herausgegeben, der über das Bus- und Bahnangebot in der Alpenregion informiert. Für drei Mark ist er unter der Nummer 089/14 00 30 beim DAV zu bestellen.

■ In Hamburg gründete sich der Verein Historische S-Bahn e.V. mit dem Ziel, den Triebzug 471082 zu erhalten. Das Fahrzeug arbeitet die S-Bahn Hamburg GmbH bis zum Frühjahr 2000 in der Werkstatt Ohlsdorf auf.

■ Der ARD-"City Express" rollt aufs Abstellgleis. Voraussichtlich Anfang nächsten Jahres wird die Fernsehserie am Donnerstagabend einer anderen Sendung Platz machen, weil der Marktanteil von sieben Prozent nicht den Erwartungen des Senders entspricht. Die bereits



Neue Fahrzeuge in Putlitz

■ Große Veränderungen verzeichnete der Fahrzeugpark der Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) in den letzten Monaten. Im Mai 1999 übernahm die PEG vom Recyclingwerk Lauchhammer mit der Lok D1 eine 1965 bei LEW Hennigsdorf gebaute V60, die seit ihrer Hauptuntersuchung am 8. Juni 1999 als V60.02 vorrangig im Arbeitszugdienst eingesetzt wird. Am 14. Juli 1999 trafen im PEG-Sitz Putlitz zwei von der Polnischen Staatsbahn PKP erworbene Loks der Baureihe ST44 ein. Die Maschinen entsprechen der DR-V200 (später BR 120) und unterscheiden sich äußerlich durch

ihre großen Scheinwerfer. Bei der PKP trugen die in Woroschilowgrad (Lugansk) gebauten Loks die Nummern ST44-705 (Baujahr 1977, Fabrik-Nummer 2944) und ST44-952 (Baujahr 1979, Fabrik-Nummer 3536). Die PEG besitzt bereits zwei Taigatrommeln, die sie von der tschechischen Staatsbahn erwarb: V200.01 und V200.02 (ex CD 781436 und 781427, Baujahr 1972, Fabrik-Nummern 1556 und 1547). Beide Loks überführten die polnischen Fahrzeuge von Frankfurt/Oder nach Putlitz. Noch in diesem Jahr werden zwei

weitere tschechische 781 in Putlitz eintreffen sowie eine dritte ST44 aus Polen. Im Juni traf bei der PEG ein 1933 gebauter Beiwagen ein, der ursprünglich bei der Niederbarnimer Eisenbahn verkehrte und nach dem Zweiten Weltkrieg die Nummer VB140517 erhielt.

Von der Polnischen Staatsbahn übernahm die PEG die Taigatrommel ST44-752. Wenige Tage nach ihrer Ankunft in Putlitz steht die Lok vor dem Schuppen.



Foto: A. Neumann

Tatra KT4D für Kaliningrad

■ Die Cottbusverkehr GmbH musterte zwölf Straßenbahntriebwagen vom Typ KT4D des tschechischen Herstellers CKD-Tatra aus und verkaufte die Fahrzeuge zum Restbuchwert nach Kaliningrad. Die vierachsigen Kurzgelenktriebwagen mit den Nummern 7, 8, 14, 15, 23 bis 28 sowie 31 und 32 wurden am 11. Juni 1999 per Bahn abtransportiert. Derzeit verfügt die Tram in Cottbus noch über 20 KT4D und 26 mit einem Niederflur-Mittelteil ausgerüstete Tatrass.



Im Schlepp von 232 482 verließen die zwölf Tatrswagen Cottbus.

produzierten Folgen haben seit Oktober einen neuen Sendeplatz zu späterer Stunde. Eine Fortsetzung gibt es nicht.

■ Die Hochbrücke Hochdonn über den Nord-Ostsee-Kanal darf nur noch mit 40 km/h befahren werden. Die Geschwindigkeit wurde halbiert, weil die Gleise verschlissen sind und für eine Erneuerung das Geld fehlt.

■ Die DB AG saniert zwischen dem 26. September 1999 und dem 27. Mai 2000 die Strecke Rövershagen - Graal/Müritz (KBS 166). Während dieser Zeit gibt es einen Schienenersatzverkehr mit Bussen.

■ ÖTV-Chef Herbert Mai forderte Ende September im Hessischen Rundfunk eine kommunale Abgabe für den Nahverkehr. Damit sollen die Stadtwerke Verluste ausgleichen, die sie durch die Liberalisierung des Strommarktes erleiden. Bislang hatten die Stadtwerke vielerorts mit den Einnahmen aus dem Strom- und Gasgeschäft ihre Defizite im ÖPNV-Bereich bezahlt.

■ In den Zugrestaurants der ICE-, Intercity und Eurocity-Züge können die Fahrgäste bald ein Gericht mit Zutaten aus ökologischem Anbau bestellen, das auf der Karte besonders gekennzeichnet ist und monatlich wechselt.

■ Bis Ende Oktober 1999 sollen im belgischen Gent insgesamt sechs neue Straßenbahnzüge in Dienst gestellt werden. Der erste der neuen dreiteiligen Zweirichtungszüge wurde bereits am 27. Juli 1999 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Für die neun ehemaligen Gelsenkirchener und Bochumer Gelenkwagen bedeutet die Erneuerung des Fuhrparks das endgültige Aus. Nach einem vergeblichen Verkaufsversuch nach Osteuropa werden sie nun verschrottet.

■ Die Hamburger Hochbahn hat im August zwei U-Bahnzüge probeweise mit Video-Kameras ausgerüstet, die den Fahrgastraum überwachen. Bereits während der Testphase faßte man zwei Graffiti-Sprayer.

■ Im Siemens-Prüfcenter Wegberg-Wildenrath läßt die DBAG momentan die Lokführer für den ICE 3 ausbilden. Den Schwerpunkt der Schulung bildet das Auf- und Abrüsten des Hightech-Zuges.

■ Seit dem 3. Oktober 1999 reisen Kinder mit der Dänischen Staatsbahn bis zum zehnten Geburtstag gratis, sofern sie in Begleitung eines zahlenden Reisenden sind. Ein Erwachsener darf maximal zwei Kinder, ein Jugendlicher eines mitnehmen. Bis zum 16. Lebensjahr ist dann der halbe Fahrpreis zu entrichten.

■ Der bisher schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebundene Flughafen Köln/Bonn soll spätestens ab 2002 mit S-Bahn und ICE erreichbar sein. Dafür werden 15 Kilometer Strecke und ein unterirdischer Flughafenbahnhof neu gebaut. Einen entsprechenden Vertrag über das eine Milliarde Mark teure Projekt unterzeichneten am 20. September 1999 das Land, die DB sowie die Flughafengesellschaft.

■ Einen völlig neuen Autoreisezug plant Opel. In den vorgesehenen Doppelstockwagen reisen die Autos im Oberdeck. Darunter befinden sich die Kabinen mit Etagenbetten, Duschen, Toiletten sowie Fernsehgeräten und Telefonen. Ferner soll der Zug über Suiten, eine Lounge und einen Kinderraum mit Rutsche und Kletterwand verfügen.

■ Mit 1,5 Millionen Exemplaren seit März 1997 entwickelte sich das Bayern-Ticket zu einem Verkaufsschlager. Seit 27. September 1999 gilt die 40 Mark teure Fahrkarte für fünf Personen und Eltern mit beliebig vielen eigenen Kindern. Mit einem Aufschlag von 20 Mark können auch Interregio- und D-Züge benutzt werden. Neu ist ebenfalls die Ausweitung des Geltungsbereiches auf Salzburg und Kufstein.

■ Für das am 1. Januar 2000 startende Gemeinschaftsprojekt Rail Cargo Europe, an dem sich vorerst DB- und NS Cargo beteiligen, werden derzeit je fünf deutsche und niederländische Lokomotiven mit den Sicherungssystemen beider Länder ausgerüstet. Gleichzeitig finden umfassende Personalschulungen statt.

■ Noch immer herrscht bei den Niederländischen Staatsbahnen (NS) Reisezugwagenmangel. Abhilfe sollen 80 belgische Waggonen schaffen. Ihnen fehlt jedoch noch die Zulassung für das niederländische Netz. Grund ist die weitere Unterhaltung in belgischen Werkstätten, die die NS formell nicht anerkennt.



FRAGEZEICHEN

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



Foto: J. Kramitz

■ Östlich von Frankfurt am Main liegt eine Stadt, die über mehrere Jahrhunderte hinweg als Residenz der Mainzer Erzbischöfe diente. Daran erinnert noch das markanteste Bauwerk des unterfränkischen Ortes: Das Renaissance-Schloß Johannisburg, das Erzbischof Johann Schweikart von Kronberg zwischen 1605 und 1614 errichten ließ. Schon seit dem 11. Jahrhundert stellte die Stadt am Main eine bedeutende Brücken- und Zollstation dar. Im 19. Jahrhundert entwickelte sie sich zudem zu einem wichtigen Industriestandort, mit Textil-, Maschinen- und Papierfabriken. Einen Anschluß an das Eisenbahnnetz erhielt der Ort, der seit 1814 zu Bayern gehört, am 1. Oktober 1854. An diesem Tag nahm die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg nach Frankfurt den Betrieb auf. Vier Jahre später folgte eine zweite Linie, die via Darmstadt nach Mainz führte, und ab 1876 fuhren Züge nach Miltenberg. Eine Nebenbahn in den Odenwald 1911 sowie die Eröffnung der Hafentbahn im Jahre 1921 machten die Streckenbauten komplett. Mit dem Schienenverkehr erlangte die Mainstadt zusätzliche Bedeutung, vor allem durch die Ost-West-Magistrale Frankfurt – Würzburg. Das Bahnbetriebswerk beherbergte lange Zeit schwere Güterzugloks, wie die Dampflok-Baureihe 44 oder später die E 94, mußten doch die südwärts fahrenden Züge bald hinter dem Bahnhof die Höhen des Spessarts überwinden. Auf der Linie nach Miltenberg wiederum fanden die DB-Neubaudampflok der Baureihe 65 ein letztes Betätigungsfeld. Wie heißt die Stadt, in der unter anderem der Dichter Clemens Brentano bestattet ist?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. November 1999 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare des Transpress-Reprints "Lexikon Erfinder und Erfindungen" von Erich und Reiner Preuß verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Septemberheft lautete "Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn". Die 20 Exemplare "Lexikon Erfinder und Erfindungen" haben gewonnen: Alfred Neumann, 99713 Holzsußa;

Bernd Eismann 14806 Belzig; Michael Reisse, 38465 Brome; Joachim Pansin, 74354 Besigheim; Gerd Lotze, 01069 Dresden; Kilian Kalugin, 09130 Chemnitz; Matti Hoffren, 71800 Siilinjärvi, Finnland; Dr.-Ing. Siegfried Müller, 91054 Erlangen; Wilfried Mußdorf, 15344 Strausberg; Rosemarie Degen, 04439 Engelsdorf; H. J. Lusink, 7261 BP Ruurlo, Niederlande; Ingrid Kaempf, 22455 Hamburg; Lorenz Schmuki, 3812 Wilderswil, Schweiz; Roy Petzold, 67157 Wachenheim; Klaus Dudek, 90459 Nürnberg; H.-G. Deutsch, 60435 Frankfurt/Main; Werner Munk, 12049 Berlin; Carel Laverge, 1222 LR Hilversum, Niederlande; Edwin Krell, 94469 Deggendorf; Willi Wormser, 70469 Stuttgart.

Nord-West-Bahn

Start verschoben

■ Die Nord-West-Bahn in Niedersachsen startet erst im Herbst 2000. Das entschieden die beiden Eigentümer – die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft und die Stadtwerke Osnabrück – sowie die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) Mitte September 1999. Eigentlich sollte das Unternehmen, das den Zuschlag für die Strecken 1998 erhalten hatte, den Nahverkehr auf einem 290 Kilometer langen Netz in der Region Weser-Ems übernehmen. Die DBAG hatte sich gegenüber dem Land Niedersachsen vertraglich verpflichtet, bis Ende 1999 die Strecken Esens – Wilhelmshaven, Wilhelmshaven – Osnabrück und Delmenhorst – Osnabrück für höhere Geschwindigkeiten auszubauen. Nach Angaben der LNVG hat die DBAG diesen Termin nicht eingehalten. Außerdem sei unklar, wann die Strecken fertig sein werden. Außerdem werden die 22 neuen Triebwagen vom Typ LINT 41 des Herstellers Alstom LHB (Salzgitter) bis Ende Mai 2000 nicht vollständig erprobt sein. Die LNVG kam deshalb zu dem Schluß: "Erfahrungen haben gezeigt, daß ein längerer Probebetrieb erforderlich ist, um nach Betriebsaufnahme einen reibungslosen Dauer-einsatz der Fahrzeuge zu gewährleisten."

Lößnitzdackel

Weitere Sanierung

■ Seit dem 20. September 1999 führt die Deutsche Bahn erneut Baumaßnahmen auf dem Lößnitzdackel durch. Bis zum 15. Oktober 1999 erneuert DB Netz drei Weichen in Radebeul-Ost sowie eine Teichbrücke bei Moritzburg. Zwischen Moritzburg und Radeburg bleibt der Zugverkehr in dieser Zeit bestehen. Vom 16. bis 28. Oktober 1999 saniert die DB schließlich noch zwei Kilometer Gleis zwischen Moritzburg und Radeburg. Der Verkehr auf den gesperrten Abschnitten wird mit Bussen abgewickelt. Die Reisenden zahlen dort den Tarif des Verkehrsverbundes Oberelbe, der unter dem des Lößnitzdackels liegt. Bis 2001 soll die 16,5 Kilometer lange Schmalspurbahn vollständig saniert sein. In die 1884 eröffnete Strecke hat die Deutsche Bahn dann seit 1998 zehn Millionen Mark investiert.

Noch drei Wochen vor der Sanierung feierte man am letzten Augustwochenende in Radebeul 25 Jahre Traditionsbahn, 100 Jahre Straßenbahn in Radebeul und das Stadtfest. Mit dabei war auch 99 1542 der IG Preßnitztalbahn, die am 29.8.99 am Haltepunkt Roß den historischen Straßenbahnzug 1644 traf.



Foto: U. Möckel



Foto: R. Albrecht

Eine Meßzugfahrt am 22. Januar 1997 über die Strecke Sonneberg – Probstzella, hier in Lauscha, leitete das Ende des Sonneberger Netzes ein.

Protestaktion in Thüringen

Ende fürs Sonneberger Netz

Seit dem 3. Oktober 1999 verkehren keine Personenzüge von Sonneberg nach Lauscha. Die Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen (NVS) bestellte den Verkehr auf der Strecke mit der Begründung ab, die DBAG habe die Baumaßnahmen im Sonneberger Netz eingestellt. Die Reisenden können mit der parallelen Buslinie Neuhaus – Sonneberg fahren; Fahrscheine der DB werden anerkannt. Nur der Betrieb beider von Sonneberg ausgehenden Strecken, also Sonneberg – Eisfeld und Sonneberg – Lauscha – Neuhaus (–Probstzella), sei wirtschaftlich, erklärte der Geschäftsführer der NVS, Otto Mayer. Nach einer Zusage des Bahnchefs Johannes Ludewig vom Mai dieses Jahres sollten die seit 22. Januar 1997 gesperrten Abschnitte bis zum 26. September 1999 wieder in Betrieb gehen. Bis 2001 war schließlich deren schrittweise Sanierung geplant.

Bayerische Oberlandbahn

Hilfe von der DB AG

Die Bayerische Oberlandbahn (BOB), wegen störanfälliger Triebwagen vom Typ Integral in Bedrängnis geratene Privatbahngesellschaft, erhielt Ende September 1999 Hilfe von DB Regio: Seit dem 27. September haben die beiden Kemptener Maschinen 218231 und 218232 morgens und nachmittags mehrere Pendelleistungen zwischen Lenggries, Holzkirchen und München übernommen. Dabei verkehren sie wegen Steuerwagenmangels mit vier Sil-

berlingen als Sandwich-Komposition, daß heißt, vorn und hinten rollt eine Lok. Bislang plante die BOB, bei diesen Zügen Nohab-Lokomotiven einzusetzen. Dazu hatte das Unternehmen bereits vier Maschinen dieses Typs von der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft (NEG) geliehen und einige Probefahrten unternommen. Am 11. September

Foto: C. Völk



Nohab-Einsatz bei der BOB: Die öffentliche Probefahrt am 11.9.99.

durften daran sogar Fahrgäste teilnehmen. Weil nun die DB-Maschinen zur Verfügung stehen und nicht ausreichend BOB-Personal auf den Nohab-Loks geschult sind, gehen die diesel-elektrischen Maschinen an den Eigentümer zurück.

Top und Flop



TOP: Baustellenservice

Zum Beginn der Bauarbeiten auf dem Abschnitt zwischen Hinterzarten und Himmelreich der Strecke Freiburg – Seeburg/Donau- eschingen hat sich DB Regio etwas Praktisches einfallen lassen: Anstatt Reisende (und Bahnangestellte) mit vielen Aushängen zu verwirren, druckte man ein Sonderfahrplanheft. Für jeden Tag der am 3. September 1999 begonnenen Bauarbeiten auf der Höllentalbahn gibt es einen aktuellen und übersichtlichen Fahrplan. Er enthält auch den Schienenersatzverkehr (SEV), der bis 29. Oktober andauern soll. Positiv ist der deutliche Hinweis, daß in den Bussen des SEV keine Fahrräder mitgenommen werden können.



FLOP: Erhitzte Reisende

Das heiße Sommerwetter im August und Anfang September dieses Jahres bekamen die Fahrgäste der DB auch in den Fernzügen zu spüren. Unter anderem fiel im Steuerwagen des IC 613 "Ludwig Uhland" von Dortmund nach Freilassing häufig die Klimaanlage wegen Vereisung aus. Da sich in den neuesten IC-Wagen keine Fenster öffnen lassen, stiegen die Temperaturen im Innenraum unerträglich an. Das Zugpersonal konnte darüber nur sein Bedauern ausdrücken, den erhitzten Gemütern der Reisenden brachte dies wenig. Wegen der großen Auslastungen mit Pendlern war Umsteigen in andere Wagen des Zuges an Sonntagen nicht möglich. Anfang September bemerkte ein Zugbegleiter, daß der Ausfall der Klimaanlage im Steuerwagen bereits seit vier Wochen (!) mehrfach im Mängelbuch eingetragen worden war. Gekümmert hatte sich aber niemand. Sollte damit der Getränkeumsatz der Mitropa gesteigert werden?

HO

Erste und einzige Lokomotive mit Einzelachs-antrieb durch V-Dampfmotoren

Unter Fabriknummer 25000 lieferte Henschel 1941 die Schnellfahrlok 19 1001. Höchstgeschwindigkeit 175 km/h. Bis 1944 noch im planmäßigen Schnellzugdienst eingesetzt, verschwand sie 1945 nach den USA und wurde 1952 dort verschrottet. Mit dem HO-Modell setzt LEMACO dieser einzigartigen Lokomotive ein würdiges Denkmal.



DRG BR 19¹⁰

AUSLIEFERUNG 2000
JETZT RESERVIEREN!

Lemaco

prestige models

Kat.-Nr. HO-088
DRG BR 19 1001 mit Einzelachs-antrieb, schwarz/rot

Kat.-Nr. HO-088/1
DRG BR 19 1001 mit Einzelachs-antrieb, grau Fotoanstrich

Verlangen Sie den Katalog 1999

LEMACO SA - CASE POSTALE - CH - 1024 ECUBLENS - TEL. (0041) 21/691 89 91 - FAX (0041) 21/691 42 95



Foto: K. Doebl

Alte Kameraden: Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Luzern trifft der TEE II der SBB am 11. September 1999 den Steuerwagen des ehemaligen TEE I.

Schweizer Edlezug-Generationen

"Graue Maus" traf "Northlander"

Am 11. September 1999 trafen sich in Luzern zwei TEE-Triebwagengenerationen der Schweizer Bundesbahnen (SBB). Mitglieder des Vereins "TEE-Classics" hatten das Wiedersehen des dieselgetriebenen RAM (TEE I) mit dem elektrischen RABe (TEE II) arrangiert. Nach über 25 Jahren konnten so wieder beide TEE-Typen nebeneinander bewundert werden, auch wenn sie sich nicht mehr im Originalzustand präsentierten. Der Dienst des RAM begann 1957 und führte ihn auch nach Deutschland. Am 25. Mai 1974 endete der TEE-Einsatz der RAM bei der SBB. Von 1976 bis 1992 verkehrten die Züge in Kanada als "Northlander" bei der Ontario Northland Railway. Ende 1998 holte "TEE-Classics" die Reste zurück. Die sechsteiligen Viersystemzüge des RABe verkehrten erstmals am 1. Juli 1961 zwi-

schen Zürich, Paris und Mailand. Seinerzeit waren die Triebwagen bahnbrechend in Technik und Design. Außerdem waren sie für die Strom- und Sicherungssysteme Deutschlands, Österreichs und der Beneluxstaaten geeignet. Den RABe modernisierten die SBB in den 80er Jahren grundlegend. Dabei verlor er auch die rot-beige TEE-Lackierung. Für die Fans des TEE II setzte die SBB den wegen seiner neuen Lackierung als "graue Maus" bezeichneten Zug während der Modellbauausstellung in Luzern als Zubringer ein. Vom 2. bis 10. Oktober fuhr der RABe deshalb zwischen Bern, Zürich und Luzern. Die letzten Züge dienen bis zum 27. November 1999 als TGV-Zubringer auf der Relation Bern - Frasne. In den fast 40 Betriebsjahren kamen einzelne Züge auf Laufleistungen von 6,5 Millionen Kilometern.



Foto: H. Hullermann

Plandampf gab's zwischen dem 8. und dem 11. September 1999 auf der Eifelbahn. Neben 38 2267 und 01 1066 war auch 78 468 dabei, die hier am 10.9.99 mit einer verkehrsroten Garnitur am Haken als RB 22930 in Kyllburg hält.

ZEITREISE

Bahnhof Stralsund



1967

Foto: F. Witt

1967 war V 200 033 noch brandneu. Die Dampftraktion bestimmte das Betriebsgeschehen in Stralsund.

Am 1. November 1863 erhielt Stralsund Anschluß an das preußische Eisenbahnnetz. An jenem Tag konnte die Berlin-Stettiner Eisenbahn ihre Strecke von Angermünde in die Hansestadt erweitern. Bis zur Jahrhundertwende entwickelte sich Stralsund zum bedeutendsten Eisenbahnknoten Vorpommerns. Die Nordostbahn Berlin - Neubrandenburg - Stralsund fuhr ab dem 1. Januar 1878. Mit Fertigstellung der Strecke Bergen - Altefähr auf der Insel Rügen begann 1883 der Trajektverkehr mit Eisenbahnfähren zwischen Stralsund und Altefähr. Fünf Jahre später erfolgte die Übergabe der Verbindung nach Ribnitz und ab 1889 bis in die benachbarte Hansestadt Rostock. Zuletzt nahm am 1. Juni 1901 die Stralsund-Tribseer Eisenbahn den Betrieb auf ihrer Gesamtstrecke auf. Damit war das Eisenbahnnetz um Stralsund komplett. Die Fährverbindungen nach Schweden wurden schnell zum wichtigsten Entwicklungsmotor. Schnell zeigte sich, daß die Fährverbindung (Altefähr - Stralsund) nach Rügen dem wachsenden Bedarf nicht mehr genügen konnte. Deshalb wurden Stralsund und die Insel am 5. Oktober 1936 durch einen Damm verbunden, um das steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Aus demselben Grund verkehrt die "Königslinie" heutzutage ab Mukran, dem neuen "Fährhafen Sassnitz".



1999

Foto: H. Bergmann

Dreißig Jahre später verläßt ein Interregio nach Berlin die Hansestadt mit ihrem seit 1988 elektrifizierten Bahnhof.