

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

DM 6,50 öS 50,- SFr 6,50 hfl 8
bfr 158,- lfr 158,- dkr 32,-

Nr. 2 Februar 2000

49. Jahrgang

E13411



Auswahlhandel

**Sachsens Semmering
zweiter Sieger**

Gründende Idee

**Württembergischer
Nebenbahn in TT**

Absteiger

Propangaszug Klv 96

TESTS

Motor-Treiben: Rocos 50.35

Wasserträger: Fleischmanns 70

**Werkstatt
Schneeschleuder
mit Funktion**



**Dr. Rolf Brüning:
Modellbauer und
Eisenbahnfotograf**

Doppelte

Leidenschaft

**Mit Hummel und Käfer
auf Schnappschußjagd**



Bild 1
Die Lokomotive „Berg“ (Typ D VI, Nr. 98 798) ist jetzt bei den Turfwerken Raubling-Nickheim bei Werkbäck eingestrichelt. Im Jahre 1883 wurde sie mit der Fabriknummer 13 bei Krauss in München gebaut. Von der Gattung D VI wurden insgesamt 13 Stück hergestellt. Nach rund 50 Jahren war die letzte Lok vom aktiven Eisenbahnbetrieb ausgeschieden. Einige Maschinen wurden noch als Werkloks, Wäschloks usw. verwendet. Die Lok „Berg“ erhielt außerdem eine Rolle in dem Ludwig-Thoma-Film „Leibschützengrafen“.

Lokomotive im Haus Mischelbacher...

TRANSPRESS VEB VER...



**Kaum im Laden –
schon vergriffen:
Ab sofort ist der
Talent wieder zu
haben!**

BRAWA

Modelle mit Liebe zum Detail



Um Weihnachten war er bereits vergriffen - Jetzt wieder im Handel vorrätig: Der Talent BR 643!

Best.-Nr. 0710 Gleichstrom / 0711 Wechselstrom

Brawa setzt im neuen Jahrtausend voll auf die Talent-Familie. Im aktuellen Neuheitenprospekt finden Sie die ersten Informationen über den Talent für Spur N sowie die Baureihe 644 als H0-Variante.

Infos über die Brawa Neuheiten 2000 ab Februar im Internet unter www.brawa.de

Senden Sie mir bitte kostenlos den

Brawa-Neuheitenprospekt 2000 Brawa US-Prospekt

Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 1999/2000

Ich habe DM 10,- (bar/Euroscheck) beigelegt.

Name

Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Württembergisch und preiswert sollte die Modellbahnanlage von Peter Kramer werden. Nach langem Suchen entschied er sich für die Spur der Mitte. Mangels passender Industriemodelle im Maßstab 1:120 war viel Umbau angesagt. **Seite 104.**

Privat-Bahn



Meisterklasse Seit über 50 Jahren schlägt Rolf Brünings Herz für die Eisenbahn. Doch nicht nur das Vorbild in vielen Ländern hat es ihm angetan – auch als Modellbauer stellte er sein Können unter Beweis. So schuf er bereits 1955 eine E91.9 im Maßstab 1:87. Seine interessante Lebensgeschichte beginnt auf **Seite 12.**

Aufschwung Ost

Die Reko-Version der Baureihe 50 wurde von vielen Modellbahnern nicht nur im Osten schon lange erwartet. Ob Roco mehr als nur einen Kesseltausch bietet, zeigt der Test ab **Seite 70.**



Austausch

Über 25 Jahre gehörten die Spezialfahrzeuge Klv96 zum DB-Alltag. Die Elektrifizierung der Signalbeleuchtung zwingt sie aufs Abstellgleis. **Seite 24.**



Nebenrolle

Im Gegensatz zu Altona war das Bahnbetriebswerk Rothenburgsort vielen Eisenbahnfans unbekannt. Dabei gab es dort und im angrenzenden Rangierbahnhof noch 1970 preußische T16.1 zu erleben. **Seite 28.**

INHALT

VORBILD	TITELTHEMA	
	Doppelte Leidenschaft	Er wurde als Modelleisenbahner ebenso wie als Vorbildfotograf bekannt – Dr. Rolf Brüning. 12 ◀
	DREHSCHIBE	
	Bahnwelt aktuell	4
	Ausgedient?	Unklare Perspektiven für die Bahn im Sebnitztal. 20 ◀
	Gas-Zug	Der Klv 96 verliert seine Existenzgrundlage. 24 ◀
	GESCHICHTE + GESCHICHTEN	
	Mauer-Blümchen	Jürgen Krantz portraitiert das Bw Rothenburgsort. 28
	Durchgehend geöffnet	Der Fall der Mauer brachte neues Leben für den Grenzbahnhof Bayerisch/Markt Eisenstein. 32
	MODELL	BLICKFANG
		"...Da bleibt ja kaum Zeit für die Eisenbahn!" 56
PROBEFAHRT		
Schräg-Lage		Lima wagt mit dem ICE-T den Einstieg in den HO-Hochgeschwindigkeitsverkehr. 64 ◀
Bewegungs-Drang		Die Modellautobahn von Weichert. 66 ◀
Pflegefall		Rocos modernisierte blau-beige D-Zug-Wagen. 67
UNTER DER LUPE		
Bierzeit ist		Fallers Nähseidenfabrik ist ein Optionsmodell. 68
Wetterfest		Für Haus und Garten ist Pikos Stellwerk Rosenbach im Maßstab 1:22,5 bestimmt. 69 ◀
TEST		
Kessel-Treiben	Ist Rocos 50.35 dem Vorbild ebenbürtig? 70 ◀	
Wasserträger	Taugt Fleischmanns 70 nur für Nebenbahnen? 74 ◀	
WERKSTATT		
Schleuder-Traum	Günthers Schneeschleuder als Funktionsmodell. 80 ◀	
Basteltips	Mülltrennung in 0, eine Gedächtnisstütze, volle Straßen, Licht ins Dunkel und vieles mehr. 88	
SZENE		
Stein auf Stein	Zürichs Burg Dübelsstein im Maßstab 1:87. 102	
Eigene Wege	Eine Württemberger TT-Privatbahnanlage. 104 ◀	
AUSSERDEM	Modellbahn aktuell	101
	Neuheiten	94
	Standpunkt	5
	Impressum	6
	Bahnpost	85
	Güterbahnhof	49
	Fachhändler-Übersicht	54
	Termine+Treffpunkte	92
	Buchtips	40
	Vorschau	110

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Stuttgart 21

Vertagt

■ Das Großprojekt Stuttgart 21 verharrt weiter in der Schwebe. Bereits vor dem ersten Spatenstich lösen sich die bisherigen Kalkulationen in Luft auf. Die Baukosten, die bisher mit 4,9 Milliarden Mark veranschlagt sind, werden vermutlich bedeutend steigen. Momentan rechnen die Planer schon mit Mehrkosten von 500 Millionen Mark. Gleichzeitig fürchtet die DBAG, daß die Erlöse aus den Grundstücksverkäufen nicht die Erwartungen erfüllen könnten und somit eine große Finanzierungslücke entstünde. Vorsichtshalber überlegt die Bahn bereits, auf den Ausbau der Schnellfahrstrecke Stuttgart – Ulm zu verzichten und die Fahrzeit durch den Einsatz von Neigezügen zu verkürzen. Den Landespolitikern reicht diese Lösung nicht und so denkt man in Stuttgart daran, die Neubaustrecke aus Landesmitteln vorzufinanzieren. Die nächste Aufsichtsratsitzung der Bahn ist für März 2000 geplant. Bis dahin soll es eine "rechtsverbindliche Vereinbarung" geben.

Rhätische Bahn

Licht am Tunnelende

■ Seit dem 19. November 1999 ist er in Betrieb: Der Vereina-Tunnel, der längste Schmalspurtunnel der Welt. Vor 600 geladenen Gästen und über 150 Medienvertretern fand die feierliche Eröffnung statt. Der Tunnel ist der wichtigste Teil der neuen Vereinalinie der Rhätischen Bahn von Landquart über Klosters nach Scuol. Durch eine Volksabstimmung im Kanton Graubünden 1985 wurde der Ausbau der Straßenverbindung über den Flüelapaß zugunsten einer Eisenbahnverbindung mit Autoverladung abgelehnt. Im April 1991 fand der erste Spatenstich statt. Es dauerte beinahe sechs Jahre bis zum Tunneldurch-

bruch am 26. März 1997. Der Bau der Vereinalinie gelang insgesamt um ein halbes Jahr schneller als geplant, so daß der Fahrbetrieb schon rechtzeitig vor dem Winter 99/00 aufgenommen werden konnte. Das führt sowohl zu einer Entlastung der Albulalinie als auch zu einem verbesserten Anschluß des Unterengadins und des Münstertals an die Schweizer Ballungszentren. Die Fahrzeitverkürzung von Zürich oder Bern beträgt etwa ein Drittel. Für die neue Linie beschaffte die Rhätische Bahn weitere drei Lokomotiven der Bauart Ge 4/4 III und für die Autoverladung 36 von Bombardier speziell konstruierte Waggons.



Fotos: Peter Federmann

Eine moderne Ge 4/4 III vor einem Autotransportzug in Sgaliains.



Der Direktor der Rhätischen Bahn, Silvio Fasciati, bei der Einweihung des Vereina-Tunnels am 19. 11. 1999.

Originallack: In altroter Farbgebung und mit dem Emblem der Deutschen Bundesbahn präsentiert sich die Diesellok 290 371 des Betriebshofes Darmstadt seit ihrer Revision am 1. November 1999.



Foto: Sig. Ludwig/Heiderich

Erms- und Ammertalbahn

Erfolg der Schiene

■ Erms- und Ammertalbahn, am 1. August 1999 wieder in Betrieb genommene Nebenbahnen in Baden-Württemberg, kommen bei den Fahrgästen gut an. Das zeigten Fahrgastzählungen auf beiden Strecken Ende Oktober. So nutzen im Ermstal zwischen Metzingen und Bad Urach (KBS 763) täglich 3 000 Reisende das kombinierte Angebot aus Bus und

Bahn. Das sind 150 Fahrgäste mehr als beim reinen Busverkehr vor der Wiederinbetriebnahme der Bahnlinie. 60 Prozent der Fahrgäste nutzen den Zug. Noch erfolgreicher ist die Ammertalbahn von Tübingen nach Herrenberg (KBS 764), mit der an jedem Werktag über 5 000 Personen fahren; am Samstag zählte man noch 2 256 Reisende.

Der Erfolg von Erms- und Ammertalbahn geht auch auf die modernen Regioshuttle zurück: 650 001 und 650 003 als RB 34147 zwischen Pfäffingen und Entringen.



Foto: J. Aichele



Foto: R. Reinmuth

Fahrgastwechsel in Stuttgart-Vaihingen: Ihren ersten Planeinsatz hatten zwei Einheiten der Baureihe 423 am 13. Dezember 1999.

Baureihe 423

Erster Fahrgastversuch

■ Erstmals kamen nach monatelangen Testfahrten am 13. Dezember 1999 zwei S-Bahn-Triebwagen der neuen Baureihe 423 im Großraum Stuttgart in den regulären Planeinsatz. Der Vollzug übernahm auf der S-Bahn-Linie 1 von Plochingen nach Herrenberg einen normalen Umlauf. Im Rahmen dieser Fahrten wurden die beiden Einheiten von den Fahrgästen im Alltagsbetrieb erprobt; weitere Fahrzeuge sollen mit der Zeit folgen. Außerdem liegt bereits eine Anfrage aus Hannover nach zehn 423-Einheiten vor, die man bei der Expo 2000 auf dem neuen S-Bahn-Netz der niedersächsischen Landeshauptstadt einsetzen will. Die Fahrzeuge sollen die Triebwagen der ebenfalls neuen Baureihe 424 vertreten, die nach Aussagen der Herstellerfirma Adtranz bis zum Beginn der Weltausstellung nicht einsatzbereit sein werden.

Metropolitan

Kundenwerbung

■ Nach fast 100 Einsatztagen zogen die Betreiber des Metropolitan (MET) eine positive Bilanz. Die durchschnittliche Gesamtauslastung in der 47. Kalenderwoche lag über 40 Prozent. Gestartet war der Luxuszug der Bahntochter am 1. August 1999 mit 15 Prozent. Die höchsten Auslastungen werden donnerstags, mittwochs und freitags erreicht. In der Gewinnzone, also mit mehr als 50 Prozent besetzter Plätze, fahren bisher jedoch nur die morgendlichen 6-Uhr-Verbindungen. Da verschiedene Züge während der Kölner Messen wie "Art Cologne" oder "Reisemarkt Köln International" bis zu 97 Prozent Auslastung aufwiesen, hielten die morgendlichen Metropolitans aus Hamburg außerplanmäßig in Köln-Deutz, dem Messebahnhof. Um die noch unbefriedigende Auslastung der 11- und 19-Uhr-Züge zu verbessern, gab es bis zum 31. Dezember 1999 dafür einen Festpreis von 99 Mark. Am Wochenende galt er in allen Zügen. Nach den Aussagen des MET-Geschäftsführers Stefan Karl Eishold sollten damit zusätzliche Kunden geworben werden, denn "wer einmal Metropolitan gefahren ist, den haben wir vom Service und

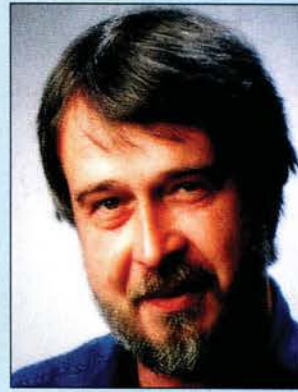
Ambiente überzeugt". Nach Auskunft der betreuenden Agentur Trimedia wurde das Angebot sehr gut angenommen und in den entsprechenden Zügen waren 30 bis 40 Prozent aller Plätze belegt. Durch Hinweise auf den günstigeren Preis versuchte man auch, eine insgesamt gleichmäßigere Auslastung der Metropolitan-Züge zu erzielen. "Die Auslastung steigt weiterhin", so Sibylle Trautmann von Trimedia.



Foto: Martina Kratzsch

Noch ziemlich häufig warten die Zugbegleiter des Metropolitan vergebens auf Fahrgäste. Das "Luxuswochen"-Angebot soll dies ändern.

STANDPUNKT



Dr. Karlheinz Hauke

Zurück ins Millennium

Willkommen im alten Jahrtausend! Wer den Jahreswechsel irgendwie verpaßt hat, braucht sich nicht zu ärgern; auch dem, der die Zeitenwende ausgiebig begoß, bietet sich in wenig mehr als elf Monaten eine zweite Chance: Rein rechnerisch endet unser 20. Jahrhundert nämlich erst Schlag Mitternacht am 31. Dezember 2000.

Das können Sie nicht glauben? Es ist aber so, allen Millenniumsditionen, all den Jahrtausendfeiern und -feuerwerken zum Trotz. Unsere Zeitrechnung kennt das Jahr 1 vor und das Jahr 1 nach Christi Geburt. Ein Jahr 0 hat es dagegen nie gegeben. Das ist wie bei einem Koordinatensystem: Der Nullpunkt, auf den unser Hobby hoffentlich nie sinken wird, ist markiert; als Strecke oder Zeitspanne meßbar ist er nicht.

So gesehen, ist das Jahr-2000-Problem nicht nur eins der Computer, sondern offenbar auch eins des gesunden Menschenverstands. Dessen bedarf es, sollen die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts von der großen Eisenbahn wie von der Modellbahnindustrie gemeistert werden. Um die Massen – sie sind unabdingbare Voraussetzung für eine Erfolg verheißende Zukunft – im wahren Wortsinn zu bewegen, sind Veränderungen vonnöten. Die müssen in den Köpfen beginnen und bei Überzeugungstätern enden.

Patentrezepte stehen nicht zur Verfügung. Doch viele Wege führen zum Ziel, so sie sich denn nicht als Sackgasse herausstellen. Während beim Schienenverkehr getrost bezweifelt werden kann, daß mit dem Rückfall in die Länderbahnzeit der drohende Offenbarungseid zu vermeiden ist, verhält es sich im Modellbahnbereich anders. Statt über Fusionen zu grübeln, macht es mehr Sinn, erschwingliche Spielbahnen zu entwickeln. Das ist nämlich wie beim Sport: Ohne den Breitensportler hätte der Hochleistungsathlet auch keine Basis. Aber, wie gesagt: Noch bleibt ein Jahr, sich aufs nächste Jahrtausend einzustellen.

**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)

REDAKTIONStefan Alkofer, Jochen Frickel,
Thomas Hanna-Daoud, Michael U.
Kratzsch-Leichsenring, Hartmut Lange
E-mail: redaktion@modelleisenbahner.de**GRAFISCHE GESTALTUNG**Ina Olenberg
Melanie Minst (DTP)**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,
Rainer Ippen, 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-Press Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing**ABONNENTEN-SERVICE**MEB-Verlag
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39Preis des Einzelhefts: DM 6,50
Jahres-Abonnement, Inland: DM 69,60,
Schweiz: sFr 69,60, Österreich: öS 522,-
EU: 92,90, Andere europ. Länder: DM 99,80.
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung
jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.
Einzelheftbestellungen Telefon (07524) 9705-0Gesamtherstellung: BechtelDruckZentrum
Esslingen. Printed in GermanyDer MODELLEISENBÄHNER 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. 117715000.
Anzeigenpreisliste Nr. 18, gültig ab
Heft 1/2000. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.**Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft****Moderne Tälesbahn verspätet sich**

■ Die Modernisierung der Tälesbahn Nürtingen – Neuffen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) verzögert sich. Die für das neue Betriebskonzept erforderlichen Umbauarbeiten werden voraussichtlich bis Ende des Jahres 2000 dauern und außerdem zwei Millionen Mark mehr kosten als ursprünglich veranschlagt. Grund sind die auf einer Länge von insgesamt 2,3 Kilometern notwendigen Korrekturen an der Streckenführung,

für die das Genehmigungsverfahren läuft. Im Bahnhof Neuffen soll die alte Omnibushalle einer neuen Haltestelle für Bahn und Bus weichen. Streit gibt es um die Führung der Buslinien, da der Parallelverkehr zur Schiene eingestellt wird. Weil die drei neuen Regioshuttle auf sich warten ließen, fuhr im November und Dezember 1999 nochmals der nach einem Getriebeschaden reparierte Triebwagen-Oldie VT 401 (Dessau 1928) im Personenverkehr.



Foto: J. Aichele

Die Tälesbahn der WEG war bislang ein Geheimtip für Triebwagenfreunde: Im November und Dezember 1999 kam nochmals der historische Dessauer VT 401 zum Einsatz.

Deutsche Bahn AG**Neue Baureihe 203**

■ Fans der Reichsbahn-V100 dürfen sich über eine neue Variante der vielseitigen Maschinen freuen: Im Werk Stendal der DB-Regio AG entsteht aus der Baureihe 202 die neue Baureihe 203. Die Loks verlieren dabei unter anderem ihren Heizkessel und erhalten stattdessen mit Sand gefüllte Ballastbehälter, die das Reibungsgewicht erhöhen. Nach dem Umbau werden die als 203 501 ff. eingereihten Maschinen von DB Regio an DB Netz für den Bauzeugsinsatz vermietet.

Foto: J. Rech



Eine neue Nummer für Lokstatistiker: 203 502 wartete am 19. November 1999 in Limburg auf ihren Einsatz beim Umbau der Bahnhöfe Elz und Hadamar.

Zwischenhalt

■ Die Rangierlok 364 940-7 verunglückte am 7. Dezember 1999 in Basel und fiel acht Meter tief auf einen Weg. Der Lokführer konnte rechtzeitig abspringen und wurde nur leicht verletzt.

■ Drei Jahre DB-Dialog in Schwerin: Die 370 Mitarbeiter des Call Center in Schwerin vermitteln rund um die Uhr alle Informationen zu Bahnreisen. DB Dialog ist heute einer der größten Arbeitgeber im Raum Schwerin.

■ Die Fahrgastzahlen im ÖPNV der Bundesrepublik Deutschland steigen 1999 voraussichtlich um 1,5 Prozent, meldet der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Gleichzeitig rechnet man durch Kostensenkungen und Produktivitätssteigerungen mit einem Deckungsgrad von 68 Prozent. Für den Güterverkehr erwartet der Verband einen Rückgang der Beförderungsleistungen um zwei bis vier Prozent.

■ Siemens erhält einen Großauftrag der New Yorker U-Bahn im Wert von etwa 270 Millionen Mark. Dafür soll Siemens Verkehrstechnik die Leit- und Sicherungstechnik auf der Carnarsie-Linie auf den aktuellsten Stand bringen.

■ Bangkok hat seit dem 1. Dezember 1999 eine Metro. Unter Federführung von Siemens Verkehrstechnik entstanden zwei Linien. Das Projekt im Wert von 1,3 Milliarden US-Dollar ist vollständig privat finanziert worden.

■ Eine falsch gestellte Weiche ließ am Morgen des 29. November 1999 einen Interregio bei

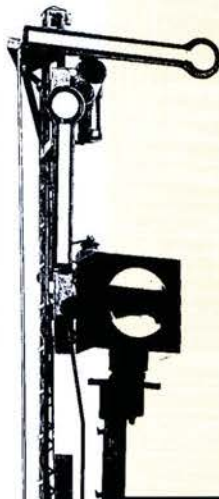




Foto: U. Clees

Der erste Zug auf der wiedereröffneten Wiehltalbahn hält am 4. Dezember 1999 in Weiershagen. Er bestand aus den MAN-Triebwagen VT 25 und VT 23 der Rhein-Sieg-Eisenbahn.

Wiehltalbahn

Erster Zug nach fünf Jahren

■ Fünf Jahre nach der Stilllegung wurde am 4. Dezember 1999 mit stündlichen Fahrten zum Wiehler Weihnachtsmarkt der Verkehr auf der Strecke Osberghausen – Wiehl wieder aufgenommen. Initiator war der "Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn", der die 23 Kilometer lange Wiehltalbahn Osberghausen – Wiehl – Waldbröl (ex-KBS 240b) am 1. Dezember 1998 von der DB AG gepachtet hatte. Innerhalb eines Jahres arbeiteten die Vereinsmitglieder zusammen mit 20 ABM-Kräften den 8,5 Kilometer langen Abschnitt bis Wiehl auf. Für das Streckenstück erhielt die betriebsführende Rhein-Sieg-Eisenbahn ein Jahr nach Abschluß des Pachtvertrages vom Landesbevollmächtigten für das Bahnwesen in Nordrhein-Westfalen die Betriebserlaubnis. Die DB hatte den Personenverkehr auf der 1897 eröffneten Wiehltalbahn in den 60er Jahren eingestellt; bis 1994 gab es Güterverkehr. Das Ziel des Förderkreises ist ein moderner Schienenpersonennahverkehr.

Dresden teilweise entgleisen. Bei dem Unfall zwischen Dresden-Hauptbahnhof und Dresden-Neustadt entstand hoher Sachschaden.

■ Die SNCF bietet Frühbuchertarife für Reisende aus Deutschland an. Wer seinen Fahrschein bereits 30 Tage vor der Abreise nach Frankreich kauft, kann bis zu 45 Prozent sparen. Das Angebot gilt für Fahrten ab Berlin, Frankfurt, Hamburg, München und Stuttgart.

■ Vor rund zwanzig Jahren baute man aus Angst vor Bombenattentaten am Bahnhof von Belfast die Schließfächer ab. Inzwischen wurden neue aufgestellt, die sich nur per Fingerabdruck verriegeln lassen, dessen Daten gespeichert werden können.

■ Das erste Fahrradparkhaus Südhessens öffnete am 26. November 1999 in Darmstadt. Das Gebäude mit 400 Stellplätzen wurde direkt über den Gleisen des Hauptbahnhofs errichtet. Die Radler gelangen auf direktem Weg zu den jeweiligen Bahnsteigen.

■ Silvesterreisende bekamen ein Glas Sekt von der Bahn. Wer zum Jahreswechsel in einem der Fernzüge saß, der aus Sicherheitsgründen anhielt, durfte mit der DB AG anstoßen.

■ Die Deutsche Bahn AG wird ihr bisweilen unübersichtliches Tarifsystem frühestens in einem Jahr vereinfachen. An Preiserhöhungen denkt man dabei nicht.

■ Die Bayerische Oberlandbahn stellt ihre In-

tegrale für ein Jahr ab. Die Probleme mit den neuen Zügen waren nicht im Betrieb zu beheben. Die Fahrzeuge werden jetzt vom Hersteller gründlich überarbeitet.

■ Die EU-Verkehrsminister verabredeten die Öffnung des grenzüberschreitenden Bahn-Frachtverkehrs. Von dem Beschluß wird eine Zunahme des Güterverkehrs auf den ausgewählten Wettbewerbsstrecken erwartet.

■ In Europa sollen einheitliche Sicherheitsstandards für Personenwagen erreicht werden. Ziel ist es, die Normen für die Knautschzonen der Waggons mit Hilfe einer größeren Anzahl an Aufpralltests zu verschärfen.

■ Der erste Abschnitt des umgestalteten Hauptbahnhofs von Hannover wurde am 2. Dezember 1999 eröffnet. Bis zum Beginn der Weltausstellung Expo 2000 soll das Stationsgebäude zu einem "Themenpark rund um die Reise" geworden sein.

■ In Mallorca überlegt die Regierung, den Schienenverkehr wiederzubeleben und auf den weiteren Ausbau des Autobahnnetzes zu verzichten, um die Verkehrsflut in den Griff zu bekommen. Dafür sollen bereits abgebaute Strecken mit spanischen und EU-Mitteln revitalisiert werden.

■ Amtrak, die halbstaatliche amerikanische Bahngesellschaft für den Personenverkehr, stellt ihren Kunden ab Januar 2000 eine Zufrie-

denheitsgarantie aus. Wer dennoch einen Grund hat, sich zu beschweren, erhält einen Gutschein im Wert des bereits gekauften Fahrscheins.

■ Bis 2004 möchte DB Regio rund 9,1 Milliarden Mark in die Erneuerung und Modernisierung der Nahverkehrszüge investieren. Trotz aller aktuellen Probleme der Fahrzeughersteller sollen bis zu diesem Zeitpunkt alle 14000 Fahrzeuge des Unternehmens komplett überholt werden.

■ Für den zweigleisigen Ausbau der 13 Kilometer langen Strecke Hildesheim – Groß Gleidingen wurde das Planfeststellungsverfahren im Dezember 1999 eröffnet. Gleichzeitig soll die Relation für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ertüchtigt werden. Nach Abschluß der Bauarbeiten soll auf dieser Bahnlinie trotz der intensiven Nutzung durch Fern-, Nah- und Güterverkehr ein Taktverkehr möglich sein. Ausschlaggebend für den Ausbau ist auch der von der DB erwartete Zuwachs des Ost-West-Verkehrs zwischen den Wirtschaftszentren Berlin und Frankfurt am Main.

■ Die Deutsche Bahn hat zum Jahresende ihr Angebot "Bahntaxi" mangels Nachfrage eingestellt. Das Projekt war 1997 gestartet. Bahnkunden konnten dabei zu Festpreisen zwischen zwölf und 21 Mark am Zielbahnhof ein Sameltaxi nutzen.

Machen Sie Ihr Hobby zum Beruf!

Der MODELLEISENBAHNER baut das Redaktionsteam aus und sucht deshalb zum nächstmöglichen Termin einen

Volontär

Verfügen Sie über fundierte Fachkenntnisse aus dem Eisenbahn-Bereich? Bringen Sie ausgeprägtes Schreibtalent ebenso wie Neugier und Engagement mit? Können Sie sich verständlich ausdrücken? Dann haben Sie sehr gute Chancen für diese Ausbildung zum Redakteur.

Redakteur

mit journalistischer Erfahrung, idealerweise in einer Redaktion, Fachkompetenz im Bereich Vorbild und/oder Modell, Stilsicherheit und sauberer Recherche. Der MODELLEISENBAHNER, Europas meistverkaufte Eisenbahn-Hobbyzeitschrift, bietet Ihnen eine Tätigkeit mit sehr guten Perspektiven. Bitte schicken Sie eine aussagekräftige Bewerbung mit Foto und eventuell Arbeitsproben an: **MEB-Verlag GmbH, z. Hd. Herrn Schöntag, Lessingstr. 20, 88427 Bad Schussenried**

Grafiker/in

für die Herstellung von anspruchsvollen Layouts. Hierfür sind insbesondere Kenntnisse in QuarkXpress und Photoshop Voraussetzung. Sollten Sie auf diesem Gebiet fundierte Kenntnisse haben, freut sich ein junges Team auf Ihre Bewerbung. Diese richten Sie bitte an: **MEB-Verlag GmbH, z. Hd. Frau Olenberg Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee**



FRAGEZEICHEN

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



Foto: J. Fricke

■ Geschichte sind mittlerweile solche 202-Treffen im Bahnhof der gesuchten Kreisstadt in Sachsen-Anhalt. Die zwischenzeitliche Ablösung in Form der eigentlich noch älteren MAN-Triebwagen steht schon bereit. Doch auch deren Planeinsätze gehören inzwischen der Vergangenheit an, denn seit August 1999 verkehren die 18 modernen LVT/S von DWA planmäßig. Der ehrwürdige VT 2.14 auf dem Foto wird sich bald auf den Weg nach Vitzsburg im Unstruttal machen. Der Personenverkehr auf dieser Strecke wurde 1999 eingestellt und durch Busverbindungen ersetzt. Im selben Jahr erhielt der Bahnhof, in dem sich zwei weitere Linien aus Merseburg

und Röblingen am See treffen, einen attraktiv gestalteten Bahnhofsvorplatz. Die Betriebsführung obliegt der Burgenlandbahn, einem Gemeinschaftsunternehmen der Deutschen Bahn AG und der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG). Im vergangenen Jahr feierte die Stadt, die an der Straße der Romanik liegt und einen dreieckigen Marktplatz besitzt, ihren 1111. Geburtstag. Die Festlichkeiten fanden hauptsächlich auf der hoch über der Querne thronenden mittelalterlichen Burganlage statt. Diese ist sieben Mal größer als die Wartburg und hat als Wahrzeichen einen runden, "Dicker Heinrich" genannten ehemaligen Wachturm.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Februar 2000 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Doppelkassette "Mit der Dampfkleinbahn ins Zittauer Gebirge/ Der Löbnitzdackel" aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten im Dezemberheft lauteten "Königlich Sächsische Staatseisenbahnen" und "Italien".

Die 20 Exemplare "Lexikon Erfinder und Erfindungen" haben gewonnen: Volker Oster, 63791 Karlstein; Christoph Walter, 01465 Langebrück; W. Prein, 01983 Großbränschen; Henrik Mädler, 09385 Lugau; Günter Meyer, 08280 Aue; Dieter Schulz, 15234 Frankfurt; Bernd Biedermann, 31737 Rinteln; Dr. Heinz Baierl, 34576 Homberg/Efze; Sven Ackermann, 35394 Gießen; Klaus Sindermann, 14513 Teltow; Günter Frey, 81377 München; Matthias Hess, 64372 Ober-Ramstadt; Günter Müller, 31303 Burgdorf; Robert Entzian, 87645 Schwangau; Norbert Schwenk, 71665 Vaihingen-Aurich; Reiner Bertram, 19057 Schwerin; Jürgen Steenken, 55122 Mainz; Lindstedt, 39114 Magdeburg; K. Siegler, 10435 Berlin, Arnd Flämig, 01829 Mosel.



Ein Lokzug des Werkes Stendal, geführt von 204 639, brachte am 26. November 1999 sechs Maschinen der Baureihe 202 nach Seddin, wo sie für den "Train for the Future" in den Kosovo bereitgestellt wurden. Im einzelnen handelte es sich um 202 516, 202 613, 202 786, 202432, 202 615 und 202 318.



Foto: S. Eckert

Foto: M. Klaus



Erster Planhalt des ICE-T in Zwickau am 2. Dezember 1999: Vor wenigen Minuten ist der Interregio "Richard Hartmann" aus Dresden in der Muldestadt eingetroffen. Der fünfteilige Zug bestand aus 415 004, 415 104, 415 704, 415 504 und 415 604.

Dresden – Zwickau

ICE-T im Interregio-Einsatz

■ Auf der Sachsenmagistrale verkehrt seit dem 2. Dezember 1999 erstmals ein ICE-T im Planeinsatz. Im Vorlaufbetrieb pendelt der Triebwagen mit Neigetechik bis zum Fahrplanwechsel im Mai 2000 täglich zweimal als Interregio "Richard Hartmann" (IR 2060/2061) zwischen Dresden und Zwickau. Bei seinen Fahrten zwischen Elbflorenz und der westsächsischen Metropole legt sich der deutsche Pendolino aber vorerst nicht automatisch in die Kurve, weil die Strecke noch nicht vollständig ausgebaut ist.

Merseburg

Modernisierter Bahnhof

■ Für die täglich 4000 Reisenden auf dem Merseburger Hauptbahnhof begann am 16. Oktober 1999 eine neue Ära. Nach einjähriger Bauzeit eröffnete DB Station und Service mit einem Bahnhofsfest die neue Bahnhofspassage. Neben einer umfassenden Sanierung des Reisezentrums und der Toilettenanlagen entstand durch die Öffnung des Südflügels eine bessere Anbindung an den Busbahnhof. Der neue Merseburger Hauptbahnhof beherbergt neben der Standardeinrichtung Service-Point, der Schließfachanlage und Fernsprechern nun auch einen Ticketshop der Merseburg-Querfurter Personennahverkehrsgesellschaft. Zusätzlich wurden 15 Geschäfte mit 1300 Quadratmetern Ladenfläche sowie 500 Quadratmetern Bürofläche neu geschaffen. Die Baukosten betragen insgesamt 2,3 Millionen Mark.

Die BUGA kann kommen

■ In Vorbereitung der Bundesgartenschau 2001 und zur Erschließung eines Neubaugebiets erweiterten die Potsdamer ihr Straßenbahnnetz von der Puschkinallee ins Bornstedter Feld. Die heutige Streckenführung war nicht unumstritten, mußten bei der Trassierung sowohl das von der UNESCO geschützte Weltkulturerbe Potsdams berücksichtigt als auch die Reviere einer seltenen Käferart geschont werden. Der neue Abschnitt mit seinen sechs Haltestellen kostete insgesamt 27,5 Millionen Mark und wird von der Linie 92 bedient.



Foto: Alexander Neumann

Parallelfahrt zur Streckeneröffnung: Combino 401 und 407 sowie Gotha-Gelenk-Tw 177 neben Gotha-Zug Tw 109 mit Bw 214 und 218 fahren durch die Einfahrt in die Käferkurve am Kapellenberg.

DB-Schienenbusse

Und er läuft und läuft

■ Noch immer kann der Betriebshof Tübingen der ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) nicht auf die betagten Schienenbusse verzichten: Voraussichtlich bis Ende Februar 2000 haben die beiden Triebwagen 796 702 und 796 724 einen Umlauf erhalten. Dabei fahren sie an den Wochenenden zwei Zugpaare auf der 32 Kilometer langen Strecke von Tübingen nach Horb (KBS 765). Die Fahrzeugsfristen der beiden letzten roten DB-Brummer (796 702: 15. Oktober 2000; 796 724: 13. Mai 2000) lassen sogar auf einen längeren Einsatz hoffen.



Foto: J. Alchelle

Starkes Doppelpack: Die beiden letzten DB-Schienenbusse haben am 28. November 1999 als RB 32423 gleich den Bahnhof Kilchberg erreicht.

Foto: Gerhard Puchta



Drei von fünf Taigatrommeln für die Eisenbahnbetriebsgesellschaft (EBG) in Altenbeken warten im Bahnhof Schirnding auf ihren Einsatz. Die Maschinen mit den Betriebsnummern V200.05, V200.06 und V200.07 erhielten in Cheb (Eger) eine Aufarbeitung und ihre neue Lackierung.

Top und Flop



TOP: Kinderfreundlich

Ein Herz für ihre jüngsten Kunden beweist die Deutsche Bahn AG seit längerem nicht nur mit der stets verbessernden Ausstattung der Fernzüge mit Kinderabteilen und Wickelmöglichkeiten. Auch die Bahn hat erkannt, daß kleine Geschenke die Freundschaft erhalten. Da die kleinen Fahrgäste häufig keine eigene Fahrkarte besitzen, gibt es für sie vom Zugbegleiter eine spezielle Kinderfahrkarte. Die bunten Motive auf den (nicht amtlichen) Fahrscheinen wechseln ständig. Zusätzlich werden die Kinderfahrkarte mit dem Namen, dem Datum sowie dem Start- und Zielbahnhof beschriftet. Besonders kinderfreundliche Schaffner haben auch noch Fruchtgummis in ICE-Form dabei.



FLOP: Abgehängt

Endlich hat es auch die Bahnzentrale in Frankfurt gemerkt: Mit Negativ-Werbung gewinnt man keine neuen Fahrgäste. Als Konsequenz hängte man im vergangenen Dezember die Pünktlichkeitstafeln auf den Bahnhöfen in 20 deutschen Großstädten ab. Die Floskel "Pünktlich wie die Eisenbahn" war in den vorhergehenden Wochen und Monaten zu einem Schimpfwort geworden, so schlecht waren die erreichten Werte. Stattdessen will das selbsternannte "Unternehmen Zukunft" seine Fahrgäste mit aktuellen Meldungen über Autobahn-Staus trösten, wenn sie auf ihren verspäteten Zug warten. Die Botschaft an die frustrierte Kundschaft ist klar: Auf der Straße ergeht es Euch auch nicht besser. Wer will da noch auf die Bahn umsteigen?

Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH

UIC-Mitgliedschaft

■ Der Internationale Eisenbahnverband UIC in Paris nahm Mitte Dezember 1999 die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) als assoziiertes Mitglied auf. Nach eigener Aussage ist die KEG damit das erste deutsche private Eisenbahnverkehrsunternehmen in der UIC, das eigene Traktionsleistungen auf der Schiene anbietet. Mit der neuen Mitgliedschaft will die Privatbahn ihr Tätigkeitsfeld auf ganz Europa ausdehnen, wie der KEG-Geschäftsführer Bernhard van Engelen betonte: "Als UIC-Mitglied können wir unsere Leistungen als Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig noch besser auf europäischen Langstrecken anbieten."



Hallesche Verkehrs-Aktiengesellschaft

Ausbau der Hallenser Tram

Die Straßenbahn in Halle wird ausgebaut. In Anwesenheit von Vertretern aus Politik und Wirtschaft konnte am 26. November 1999 der erste Bauabschnitt von Halle-Neustadt nach Halle-Hauptbahnhof übergeben werden. Das erste Teilstück vom S-Bahnhof Halle-Neustadt bis Rennbahnkreuz ist 2,5 Kilometer lang und kostete rund 21 Millionen Mark. Bis zum Jahr 2005 ist die Fertigstellung der Gesamtstrecke vorgesehen, sie wird dann über 200 Millionen Mark gekostet haben. Dafür soll es auf dieser Strecke der Halleschen Verkehrs-AG (HAVAG) moderne Lichtsignalanlagen geben, die an den Knotenpunkten von der Straßenbahn beeinflusst werden. Auf den neuen Gleisen verkehren ausschließlich moderne Niederflerstraßenbahnen des Typs MGT6D.

Eröffnungsfahrt der Linie 2 auf einem Neubauteil der Strecke Neustadt-Hauptbahnhof in Halle.

Foto: Egbert Schmidt



Eröffnungsfahrt der Linie 2 auf einem Neubauteil der Strecke Neustadt-Hauptbahnhof in Halle.

Fürstenwalde – Bad Saarow-Pieskow

Sanierung beendet

Nach zweijähriger Pause nahm die Deutsche Bahn AG am 6. Oktober 1999 wieder den Personenverkehr auf dem Abschnitt Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow-Pieskow der Bahnlinie Fürstenwalde – Beesow (KBS 206.35) auf. Zuvor hatte man die zwölf Kilometer lange Strecke vollständig saniert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgebaut. In Fürstenwalde Süd und Bad Saarow-Pieskow entstanden neue Bahnsteige. Die Triebwagen verkehren zwischen 5 und 21 Uhr im Stundentakt; die Fahrzeit beträgt rund 14 Minuten.



Triebwagen 628 657/928 523 wartet im Bahnhof Bad Saarow-Pieskow am 13. Oktober 1999 auf die Abfahrt.



Foto: Christian Peetz

Noch bis Ende 2000 werden die Taigatrommeln V200506, 514 und 515 auf der Wismut-Bahn zwischen Kayna und Schmirchau unterwegs sein. Allerdings sind sie als Reserveloks nur vor Zusatzzügen oder während der Fristarbeiten und Reparaturen der drei V300 im Einsatz.



Foto: U. Rockelmann

Bis auf weiteres verkehren auf der Gräfenbergbahn in Franken noch die mehr als 30 Jahre alten Dieselloks der Baureihen 211, 212 und 213.

Gräfenbergbahn

Pech zum Auftakt

Zum Schuljahresbeginn in Bayern nahm die DB AG am 10. September 1999 wieder die Gräfenbergbahn in Betrieb. Zuvor war die 28 Kilometer lange Nebenbahn von Nürnberg Nordost nach Gräfenberg vollständig gesperrt und für rund 48 Millionen Mark saniert worden. Dabei erneuerte man sämtliche Gleise nebst Oberbau und stattete die Stationen in einheitlichem Design mit Wartehallen, Informationstafeln sowie Automaten aus. Weil die neuen Triebwagen der Baureihe VT 642 noch nicht zur Verfügung stehen, fahren bis auf weiteres mit je zwei Dieselloks der Baureihen 211, 212 oder 213 bespannte Wendezüge über die Bahnlinie. Außerdem gibt es bislang keinen Taktfahrplan, weil das neue elektronische Stellwerk in Heroldsberg noch nicht fertiggestellt ist. Die Wiedereröffnung überschattete ein Unfall am 14. September 1999 im Bahnhof Gräfenberg: Wegen einer falsch gestellten Handweiche fuhr am Morgen ein aus Nürnberg kommender Leerzug mit 20 km/h auf einen Leerzug auf, drei Loks entgleisten mit je einer Achse. Erst gegen 13 Uhr nahm die Bahn wieder den Zugverkehr auf, in der Zwischenzeit hatten Busse die Fahrgäste befördert.

Foto: A. Neumann