

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. 1 Januar 1999

48. Jahrgang



E13411

Fachmesse

InnoTrans Berlin

Die Zukunft

ist rot

WERKSTATT

- ▶ Blockstrecke mit KS
- ▶ Wumag-Triebwagen
- ▶ Standfester Prellbock

Zum Geburtstag durch Bad Doberan

Warum der Moli jetzt Erfolg hat

Bremer Straßenbahn-Offensive

Das Mauerblümchen wacht auf

Schmuckmodul hinterm N-Bahnhof

Schloßherr in zwei Wochen

Fleischmann:

Ochsenlok BR 41

pmt:

Nebenbahnlok 91.19

Märklin:

Doppellok V 188

BASTELTIPS

Männchen auf Draht

Gleiswaage aus Sperrholz

Schlußlicht-Schaltung

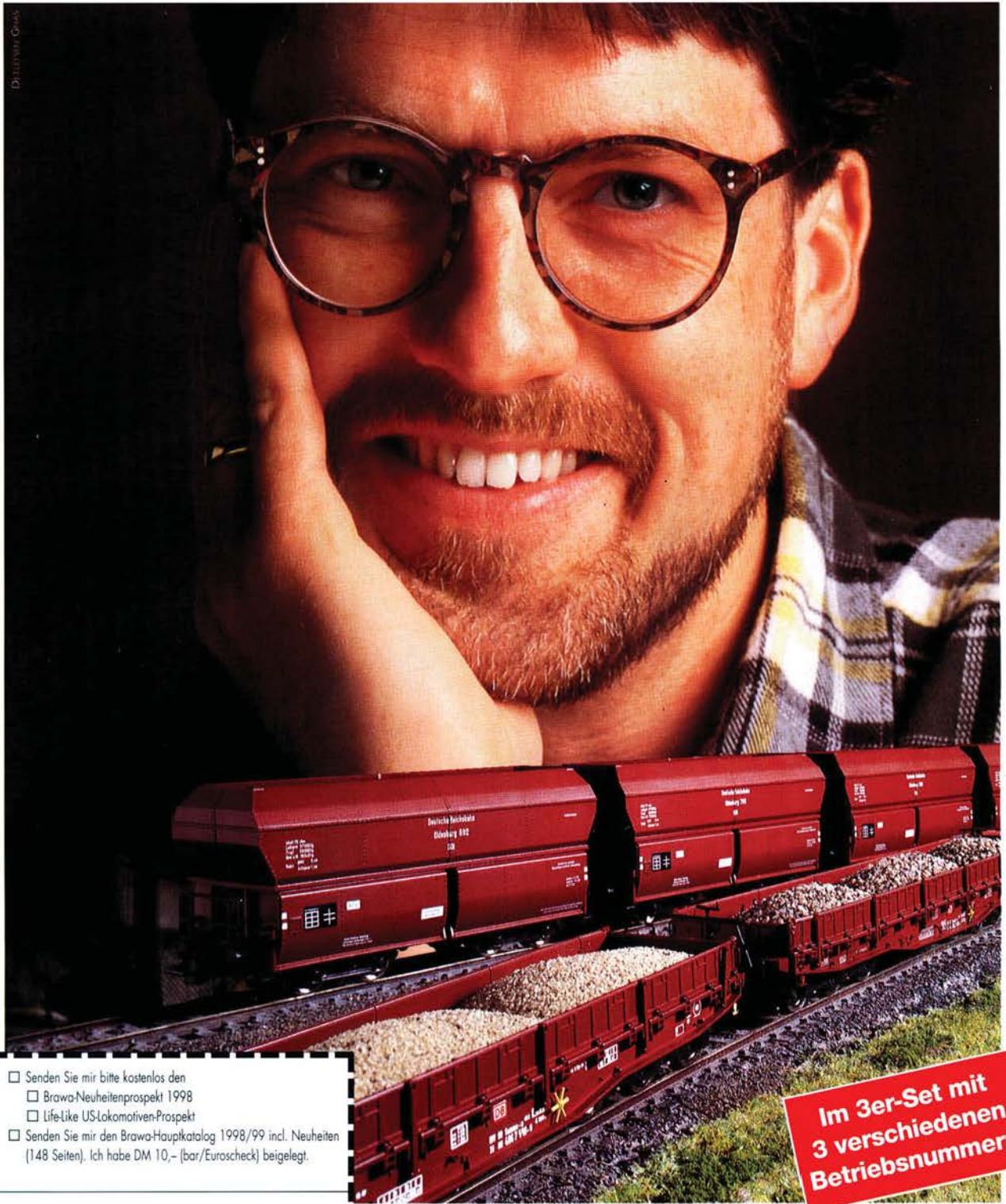
Die Extra-Tour der privaten WLE

Auf Zement gebaut

Mit Jahrhundertvertrag die Pendler gestoppt

Messebericht Köln
Noch vor
Weihnachten
im Laden

3er-Sets für den Gütertransport auf H0: Kohle- und Flachwagen von Brawa.



Ja,

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

Name _____

Vorname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

MEB 12/98
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

Im 3er-Set mit
3 verschiedenen
Betriebsnummern

Die **Kohlewagen** (Epoche II Deutsche Reichsbahn) gibt es in 2 verschiedenen 3er-Sets. **Best.Nr. 2000** mit den Wagennummern 692, 698 und 705 und **Best.Nr. 2001** mit den Wagennummern 832, 738 und 734.

Auch das **Flachwagen** 3er-Set Type Samms-u⁴⁵³ (Epoche V Deutsche Bahn AG) beinhaltet 3 Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern 486 7 590-0 / 644-5 / 694-0. (**Best.Nr. 2020**).

<http://www.brawa.de>

Zement und Steine

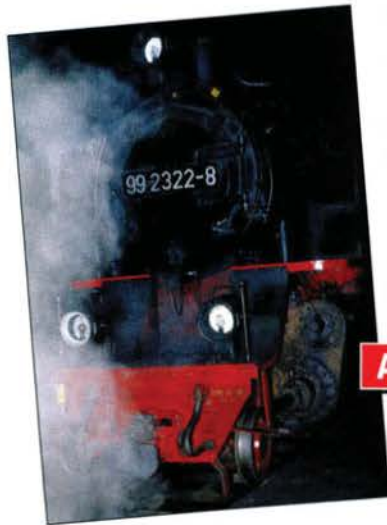
Alter muß kein Nachteil sein: Hauptschlagader der 115jährigen Westfälischen Landes-Eisenbahn ist heute wieder die Strecke von den Warsteiner Steinbrüchen ins Herz der Beckumer Zementwerke.

Der moderne Güternahverkehr sichert der WLE Punkte im Kampf mit der Straße. **Seite 12.**



Ausnahme-Lok

Eigens für die Schmalspurbahn Bad Doberan - Kühlungsborn ließ die DRG Ende der 20er Jahre neue Dampfloks konstruieren. Da Orenstein & Koppel hierbei freie Hand hatte, entstanden drei für den Bestand der Reichsbahn ungewöhnliche Maschinen. **Seite 28.**



Mikado



Mit einer neu entwickelten Dampfloks startet Fleischmann ins Weihnachtsgeschäft. Die Baureihe 41, wegen ihrer Achsfolge auch "Mikado" genannt, rollt in der Ausführung der DB-Epoche III mit Altbau-Kessel auf die H0-Gleise. Welche Vorzüge und Nachteile die Lokomotive hat, zeigt der Test. **Seite 68.**

Burgenbau

Schloßherr in zwei Wochen: Der Adelssitz Lichtenstein sollte auch die N-Anlage von Ralf Reinmuth zieren. Da sich die benachbarte Steilstrecke des Vorbilds nicht realisieren ließ, wählte der Stuttgarter einen Kompromiß: Im Modell liegt die Bahn dem Schloß nur zu Füßen. **Seite 92.**



Innovationen

Welche Fahrzeuge bestimmen die Zukunft auf Schienen? Auf der "InnoTrans '98" gab die Bahnindustrie ihre Antwort. Die Firmen präsentierten etliche Newcomer, so die "Puma"-Reisezugwagen oder auch die Triebzüge der Baureihen 445 und 642. Zu den Exponaten gehörten noch modernisierte Oldtimer, wie eine V 160. Ein Rundgang ab **Seite 20.**



INHALT

VORBILD

TITELTHEMA

Die Spur der Steine
Die Westfälische Landes-Eisenbahn setzt auf den Güterverkehr - dank langfristiger Verträge. **12** ◀

DREHSCHLEIBE

Bahnwelt aktuell **4**
Moderne Zeiten
Vom "Puma"-Wagen bis zur runderneuten V 160: Die Neuheiten der InnoTrans '98 in Berlin. **20** ◀
Aufholjagd
Nach einer zwanzigjährigen Pause baut die Bremer Straßenbahn wieder neue Strecken. **24** ◀

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Seefahrer
An der Ostseeküste fahren drei der schnellsten Schmalspurdampflokomotiven in Deutschland. **28** ◀
Testfall
Der älteste vierachsige WUMAG-Triebwagen. **32**

WERKSTATT

Kompakter Block
Falk Helfingers preiswerte Blocksteuerung. **53** ◀
Waggon-Bau
Rainer Albrecht erklärt, welche Chancen Günthers WUMAG-Triebwagen in H0 bietet. **54** ◀
Standfest
Karsten Naumann bildet einen Prellbock aus Stahlbeton im Maßstab 1:87 nach. **58** ◀
Basteltips
Gleiswaage in H0, feststehende Figuren, Wagen-Schlußbeleuchtung und einiges mehr. **62** ◀

TEST

Maß-Arbeit
Pmt fertigt die mecklenburgische T 4 in TT. **64** ◀
Geschicklichkeits-Spiel
Fleischmanns jüngstes Kind: die BR 41 in H0. **68** ◀
Energie-Versorger
Märklin wartet mit der V 188 in H0 auf. **72** ◀

PROBEFAHRT

Neue Mitte
Pikos Mittelwagen für den "Blauen Blitz". **76**
Steter Wechsel
Fleischmanns 91 für das Märklin-H0-System. **76**
Kontakt-Anzeige
Train Speed von Peter Littfinski Datentechnik. **77**

SZENE

Trendsetter
Die Highlights der "Modellbahn"-Messe in Köln. **86** ◀
Burgblick
Auch bei Ralf Reinmuth thront Schloß Lichtenstein über einer Bahnlinie - in der Nenngröße N. **92** ◀

AUSSERDEM

Modellbahn aktuell	89
Neuheiten	80
Standpunkt	5
Impressum	6
Bahnpost	85
Güterbahnhof	34
Fachhändler-Übersicht	38
Termine+Treffpunkte	78
Buchtips	90
Vorschau	98
Jahres-Inhaltsverzeichnis	50

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Northlander

Wieder in Europa

■ Genau um 11.57 Uhr meldete am 4. November 1998 der Lotse auf der Brücke der MS Tampa „Leinen fest“ an die Verkehrszentrale des Hamburger Hafens. Für die Eisenbahnfreunde des Vereins „TEE-Classics“ erfüllte sich

Foto: R. Kuchenbrandt



Geschafft: Nach 20 Jahren hat der RAM am 7. November 1998 wieder europäische Schienen unter den Rädern.

damit ein Traum: Fünf Wagen des legendären Schweizer Triebzuges RAM sind wieder in Europa. Ein Fernsehteam, das bereits am 4. November 1998 in Rotterdam an Bord des norwegischen Frachters gegangen war, verfolgte anschließend das Entladen der rund 40 Tonnen schweren Wagen am Cellpap-Terminal. Bei der Überfahrt von Kanada nach Europa wurden die Fahrzeuge auf kurzen, mit Gleisen ausgerüsteten Paletten transportiert. Im Rumpf des 262 Meter langen und 32,26 Meter breiten Schiffes wurden die Paletten mit den Wagen von Gabelstaplern auf Tief-lader gehievt und dann auf den Kai gerollt. Am 6. November 1998 begann nach der Mittagspause das Aufgleisen mit Hilfe des Kaikranes und eines Container-Frontstaplers. Um 17 Uhr standen dann alle fünf Wagen wieder im Gleis. Nach der lauftechnischen Untersuchung der Fahrzeuge am 9. November 1998 rollte der RAM nach Hersbruck. Hier wartet er nun auf seine betriebsfähige Aufarbeitung. Im Jahr 1976 ver-

Foto: M. Krüger



Nach dem Entladen warten die fünf Wagen des RAM auf dem Kai des Cellpap-Terminals auf das Aufgleisen.

kauften die Schweizer Bundesbahnen (SBB) ihre beiden RAM an die Ontario Northland Railway (ONR) in Kanada, die die Fahrzeuge bis 1992 als „Northlander“ einsetzte.

Baureihen 155 und 156

Langsamer Abschied

■ Zum 1. Januar 1999 scheiden die E-Loks der Baureihen 155 und 156 aus dem Unterhaltungsbestand aus. Diese Entscheidung traf DB Cargo im Herbst 1998. So werden beide Baureihen bei

Foto: M. Klaus



Die Tage der Baureihe 156 sind gezählt: Im Frühjahr 1998 begegneten sich in Zwickau noch 156 002 und 004.

der digitalen Speicherung aller Zeichnungen von der DBAG schon nicht mehr erfaßt. Außerdem erhalten die ehemaligen Reichsbahn-Maschinen keine Hauptuntersuchungen mehr. In den nächsten Jahren wird sich damit der Bestand der zwischen 1974 und 1984 beschafften 155er schrittweise lichten. Das Ende der nur vier Loks umfassenden Baureihe 156 steht unmittelbar bevor, da die Fristen der Loks alle 1999 und 2000 ablaufen. DB Cargo will die schweren E-Loks in erster Linie durch die 400 bei Adtranz bestellten Maschinen ersetzen.

Foto: F. Muth



Einer Großbaustelle gleicht der Bahnhof der niedersächsischen Landeshauptstadt.

Bahnhof Hannover

Fit für die Expo

■ Bis zur Weltausstellung EXPO 2000 wird Hannovers Hauptbahnhof fast vollständig umgebaut. Neben der geplanten Modernisierung ist auch der Umbau der unter dem Bahnhof verlaufenden Passarelle, einer Fußgängerzone im Kellergeschoß, geplant. Dabei soll ein freier Durchblick zu den Schienen geschaffen werden. Der rechte Flügel des Empfangsgebäudes ist bereits vollständig entkernt.

Leipziger Hauptbahnhof

Erfolgreiche Bilanz

■ Ein Jahr nach der feierlichen Wiedereröffnung des Leipziger Hauptbahnhofs zogen Bahnchef Dr. Johannes Ludewig, Leipzigs Oberbürgermeister Wolfgang Tiefensee, Dr. Michael Endres von der Deutschen Bank und Dr. Heinrich Kraft, Vorsitzender der Geschäftsführung der ECE, eine positive Bilanz. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG besuchen derzeit täglich 100 000 Menschen den mit 500 Millionen Mark sanierten Hauptbahnhof. Vor dem Umbau seien es nur 70 000 gewesen. Der Bahnchef bezeichnete den Bahnhof als einen „Impulsgeber für die Stadt“. Das Gebäude beherbergt auf rund 30 000 Quadratmetern Verkaufsfläche etwa 140 Läden und Restaurants. Trotzdem ist der Umbau des Bahnhofes noch nicht abgeschlossen. Bis zum Sommer 1999 werden für rund 144 Millionen Mark die Bahnsteige instandgesetzt sowie neue Informationssysteme und Sitze aufgebaut.



Foto: M. Kratzsch-Leichsenring

An der Hallen-Konstruktion des Leipziger Hauptbahnhofes wird noch bis zum Sommer 1999 gearbeitet.

Bayerische Oberlandbahn

Start auf Raten

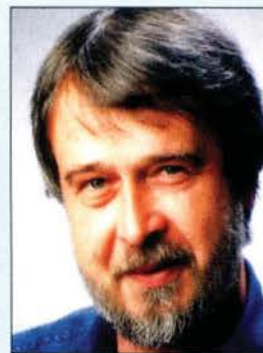
■ Weil die österreichische Integral Verkehrstechnik (IVT) aus Jenbach bislang nicht genügend neue Triebwagen vom Typ „Integral“ ausliefern konnte, fährt die Bayerische Oberlandbahn (BOB), die am 29. November 1998 den Personenverkehr auf den Strecken von München nach Lenggries (KBS 956), Tegernsee (KBS 957) und Bayrischzell (KBS 955) übernahm, bis Ende Mai 1999 noch mit DB-Fahrzeugen nach dem alten Fahrplan. Dies ergab ein Krisengespräch, zu dem Bayerns Verkehrsminister Otto Wiesheu im Oktober Vertreter der BOB, der IVT, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, der DBAG sowie die Landräte von Miesbach und Bad Tölz lud. Außerdem wurde vereinbart, daß die BOB, die zu drei Vierteln der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft (DEG) und zu einem Viertel der Bayerischen Zugspitzbahn gehört, die lokbespannten Züge Stück für Stück durch Integral-Triebwagen ersetzt, sobald diese geliefert, zugelassen und ausreichend getestet sind. Bis Ende November hatten aber nur zwei Fahrzeuge des neuen Typs die bahnamtliche Zulassung erhalten.



Foto: M. Aschpalt

Bis zum 30. Oktober 1998 wurde der Integral VT 102 auf der Strohgäubahn Korntal – Weissach der DEG-Tochter „Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft“ getestet. Am 7. Oktober war er bei Heimerdingen unterwegs.

STANDPUNKT



Dr. Karlheinz Haucke

Rettet die Selketalbahn

Mit Volldampf ins Neue Jahr – wer möchte das nicht? Im Selketal geht dieser Wunsch in Erfüllung. Mit Dampfzügen in Alexisbad und Gernrode startet die in ihrer Existenz bedrohte Selketalbahn auf schmaler Spur durch. Viele Eisenbahn-Fans haben sich mit Sternfahrten aus dem Rhein-Ruhrgebiet oder aus Baden-Württemberg angesagt. Tausende Schaulustige erwartet der Freundeskreis der Selketalbahn. Der Neujahrsdampf zieht Kreise, jetzt schon zum zweiten Mal. Allen Unkenrufen zum Trotz scheint der Versuch zu gelingen, dieses Stück Harzer Schmalspurbahn wieder populär zu machen.

Bislang stand die Selketalbahn als Teil der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) stets im Schatten der bekannteren Brockenbahn. Der Freundeskreis ist auf dem besten Weg, das zu ändern. Das ehrenamtliche Engagement ist beachtlich. Zahlreiche Organisationen, darunter auch die Bahnsozialwerke Oberhausen-Osterfeld und Halberstadt sowie die IGE Werrabahn, unterstützen das bis zum 3. Januar dauernde Dampflok-Spektakel.

Es ist schon bemerkenswert, wie Vereine, Reiseveranstalter, Kommunen und Hoteliers vor Ort am selben Strang ziehen. Der Erfolg hat eben viele Väter, ein paar kommen auch finanziell auf ihre Kosten. Das ist auch nicht verwerflich, im Gegenteil: Handfeste wirtschaftliche Interessen können durchaus die Basis für dauerhaften Erfolg sein. Gleichwohl besteht die Gefahr, daß die wohlgemeinte Rettungsaktion unversehens zum Selbstzweck gerät. Und damit wäre niemandem gedient. Letztlich entscheidet sich im Alltag, ob die Selketalbahn überleben kann. Der Personenverkehr nach Fahrplan macht nur Sinn, wenn die Bevölkerung vor Ort den Zug benutzt. Allein mit Dampfzügen ist noch kein Pendler dazu bewegt worden, werktags auf die Bahn umzusteigen.



Foto: M. Hubrich

IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 75
Fax (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR
Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)
Tanja Püstow

REDAKTION
Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange

ANZEIGEN
Elke Reichert
Telefon (07 11) 2 10 80 86
Anzeigenfax (07 11) 2 10 80 82

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, Frank Muth, Manfred 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 (07 11) 1 82-17 42
Fax (07 11) 1 82-10 16

ABONNENTEN-SERVICE
dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (0 71 32) 95 92 33
Fax (0 71 32) 95 92 44
innerhalb der Schweiz 071-2824415
innerhalb Österreichs 0662-643866

Preis des Einzelhefts: DM 6,-
Jahres-Abonnement Inland: DM 62,40.
Schweiz: sFr 62,40. Österreich: 65 468,-
Andere europ. Länder: DM 74,40.
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung je-
weils frei Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: BechtelDruckZentrum
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 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 666 77-706.

Anzeigenpreisliste Nr. 17, gültig ab
Heft 1/99. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422



Unter dem Motto „Tempo-
Kohle-Stahl“ stand das
herbstliche Plandampf-Spek-
takel vom 22. bis zum 25.
Oktober 1998 im Ruhrgebiet.
Mit dem Kohlezug KC61321
donnerten am 22. Oktober
1998 die 042 241 und die
042 360 durch Feldhausen.

Mecklenburg-Vorpommern

Erfolgreiche Tickets

■ Nach dem kostenlosen Som-
mer-Test-Ticket bietet der Ge-
schäftsbereich Nahverkehr im
Bundesland Mecklenburg-Vor-
pommern nun das sogenannte
Herbst-Linien-Ticket an. Mont-
tags bis freitags können Fahr-
gäste zwischen 9 und 15 Uhr
sowie zwischen 18 und 1 Uhr
auf den Relationen Hagenow
Land – Ludwigslust
Waren/Müritzt, Parchim –
Schwerin – Rehna, Wismar –
Schwerin – Grabow, Bützow –
Pasewalk und Stralsund – Neu-
strelitz zum halben Preis Bahn
fahren. Seitens der Deutschen
Bahn AG ist man mit dem Erf-
folg beider Sonderangebote
zufrieden. Während 335 000
Reisende das kostenlose Som-
mer-Test-Ticket nutzten, wer-
den vom Herbst-Linien-Ticket
rund 9 000 Stück pro Woche
verkauft.

Deutscher Eisenbahn-Verein

Neue Wagenhalle Heiligenberg

■ Im Spätsommer 1998 nahm der Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV) aus Bruchhausen-Vilsen in Heiligenberg einen neuen, 600 Quadratmeter großen Wagenschuppen in Betrieb. Die zweigleisige und 60 Meter lange Halle ergänzt das bereits vorhandene Bauwerk in Heiligenberg. Damit stehen dem DEV mit den Lokschuppen in Asendorf und der Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen insgesamt 2 400 Quadratmeter überdachter Abstellfläche mit einer Gleislänge von 540 Metern zur Verfügung. Für die Zukunft plant der DEV noch den Bau eines mehrständigen Dampflok-Schuppens mit Drehscheibe in Bruchhausen. Er soll den Abschluß der Bahnhofsanlagen bilden.



Foto: DEV/Hentzschel

Die neue Fahrzeughalle in Heiligenberg an der
Museumsbahn von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf.

Zwischenhalt



■ Die Bombardier Transportation erhielt am 27. Oktober 1998 den Auftrag zum Bau von fünf Triebwagen für die Stadtbahn Saarbrücken. Bereits seit 1997 sind in Saarbrücken 15 der Zweisystem-Fahrzeuge erfolgreich im Einsatz.

■ Nach 19 Jahren erschien am 15. Oktober 1998 die zweite Auflage des Buches „Schienennetz Schweiz“. Das auch als Eisenbahn-Brockhaus bezeichnete Nachschlagewerk gibt auf 208 Seiten Auskunft über alle Strecken in der Alpenrepublik.

■ Seit dem 27. September 1998 sind mit Ausnahme der 112025 alle 38 Loks der Baureihe 112.0 in Cottbus beheimatet. In diesem Zusammenhang gab der Geschäftsbereich (GB) Fernverkehr die 160 km/h schnellen Maschinen an den GB Nahverkehr ab. Die 112025 nutzt die Bahn AG unter der Nummer 755025 als Zuglok für Meßzüge.

■ Nach gut vier Jahren wurde Ende Oktober 1998 das restaurierte Art-Deco-Gebäude der Grand Central Station in New York wiedereröffnet. Die Arbeiten an dem 85 Jahre alten Bauwerk kosteten umgerechnet rund 335 Millionen Mark.

■ Seit dem 29. November 1998 ist das Preis-system für den TGV in Frankreich einfacher:

VW-Werk Baunatal

Wagenwerkstatt eröffnet

■ Neue Wege bei der Instandhaltung ihrer Auto-Transportwagen geht die Transport- und Logistikgesellschaft (VWT), eine Tochtergesellschaft des Volkswagen-Konzerns, in Baunatal bei Kassel. In Zusammenarbeit mit Adtranz und der Transwaggon entstand für rund eine Million Mark eine völlig neue Werkstatt, die am 21. Oktober 1998 eröffnet wurde. Drei bis vier Mitarbeiter unterhalten dort rund 2100 Autotransportwagen, von denen 400 VW und 1700 der Transwaggon gehören. Als Grund für den Bau einer eigenen Werkstatt nannte der Chef der VWT, Gunter Dietz, die langen Standzeiten in den bisher damit beauftragten Ausbesserungswerken der Bahn AG.



Das ehemalige BZA Minden, das heutige Forschungs- und Technologiezentrum (FTZ), untersucht derzeit die Lauf- und Brems-technik der Triebwagen der Baureihe 424. Am 6. Oktober 1998 wartete 424018/518 auf neue Meßfahrten in Minden.

Baureihe 219

Zu viele Schadloks

■ Die in den Betriebshöfen Stendal und Halberstadt eingesetzten 21 wendenzugfähigen Dieselloks der Baureihe 219 werden schrittweise durch freiwerdende Maschinen der Baureihe 218 ersetzt. Der Geschäftsbereich Nahverkehr entschloß sich zu diesem Schritt, da die U-Boot genannten Maschinen einen überdurchschnittlich hohen Schadbefund aufweisen. Rund 35 Prozent der Lokomotiven müssen die Einsatzstellen als Betriebsreserve vorhalten, manchmal sogar mehr.

Müglitztalbahn

Weitere Bauarbeiten

■ Die Verkehrs- und Tiefbau Sachsen GmbH Leipzig erneuerte im Auftrag der Deutschen Bahn AG die Streckenabschnitte Dohna – Niederschlottwitz und Glashütte – Lauenstein der Müglitztalbahn von Heidenau nach Altenberg (KBS 246). Zwischen dem 12. Oktober und dem 20. November 1998 wurden für rund fünf Millionen Mark beide Teilstrecken umgebaut sowie an weiteren Abschnitten Schwellen und Schienen ausgetauscht. Die DBAG nahm am 21. November 1998 den durchgehenden Zugbetrieb wieder auf. In Nachtschichten werden jetzt noch bis zum 23. Dezember 1998 weitere kleinere Arbeiten erledigt. Weiterhin plant die Deutsche Bahn AG, die lokbespannten Reisezüge auf der Müglitztalbahn durch Triebwagen zu ersetzen. Zum Fahrplanwechsel im Jahr 2000 sollen drei Triebwagen der Baureihe 642 zum Einsatz kommen. Der Freistaat Sachsen will den Kauf der jeweils drei Millionen Mark teuren Fahrzeuge mit bis zu 60 Prozent unterstützen.

Anstelle der bisher drei verschiedenen Fahrpreise in der Ersten Klasse gibt es jetzt nur noch einen Preis. In der Zweiten Klasse unterscheiden sich die Fahrpreise nur noch zwischen Normal- und Spitzenzeiten. Gut zwei Drittel aller Hochgeschwindigkeits-Züge verkehren in der Normalzeit.

■ In zahlreichen IR-, IC- und ICE-Zügen in Deutschland und der Schweiz werden einzelne Wagen zur Handy- und Notebookfreien Zone erklärt. Spezielle „Pstt“-Aufkleber weisen auf diese Wagen hin.

■ Zu einem schweren Zugunglück mit 47 Toten kam es Ende Oktober 1998 im ägyptischen Bahnhof Kafr el Dawar. Ausgelöst wurde das Unglück vermutlich durch Schwarzfahrer auf dem Dach, die die Bremsen des Personenzuges außer Betrieb setzten. Die Regierung suspendierte daraufhin sofort den Chef und vier leitende Angestellte der Staatseisenbahn.

■ Malaysia vergab den Auftrag zum Neubau der S-Bahn vom Hauptbahnhof zum Flughafen der Hauptstadt Kuala Lumpur an Siemens. Der Auftrag hat einen Wert von rund 550 Millionen Mark.

■ Mit der Umwandlung des Bahnhofs Wiesenburg an der Strecke Zwickau – Johanne-

orgenstadt (KBS 535) in einen Haltepunkt am 11. November 1998 hatte auch die vielen Fotografen bekannte Signalbrücke ausgedient. Das Bauwerk, das seit 1995 unter Denkmalschutz steht, wurde ebenfalls am 11. November abgebaut und ins Eisenbahnmuseum Schwarzenberg umgesetzt.

■ Die Deutsche Bahn AG verzichtet auf den geplanten Umbau des Hamburger Bahnhofs in Berlin in ein Luxushotel. Das 1846 eröffnete Gebäude bleibt nun weiter ein Museum.

■ Nach einer Kesseluntersuchung setzen die Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) ihr Paradeferd 01519 seit Ende November vor dem Orientexpress ein. Die Reko-01 kommt dabei auch nach München, Nürnberg und Braunschweig. Am 31. Januar 1999 laufen dann die Fahrwerksfristen der Lok ab.

■ Nach Ablauf der Untersuchungsfristen am 18. Dezember 1998 scheidet die 861001 aus dem Park der betriebsfähigen Museumsloks der DBAG aus. Der Eigentümer der Maschine, der GB Fernverkehr, plant derzeit nicht, die Lok wieder aufzuarbeiten.

■ Eine neue Dienstkleidung erhielten die Mitarbeiter der S-Bahn Hamburg. Hamburger Modedesigner gaben den kirschroten und anthrazitfarbenen Uniformen gute Noten.

■ Im Dezember des Jahres 1998 endet im ehemaligen Reichsbahn-Ausbesserungswerk (Raw) Potsdam die Wagenausbesserung. Der Eigentümer, der GB Nahverkehr, schließt das Werk. Die Unterhaltung der Reisezugwagen für den Nahverkehr wird in Krefeld und Wittenberge konzentriert.

■ Seit dem 1. September 1998 ist die Bahngesellschaft Waldhof AG (BGW) der neue Betriebsführer der Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe (VEV). Die BGW beabsichtigt, den Güterverkehr auf der rund 31 Kilometer langen Strecke, der zuletzt unter 1000 Tonnen im Jahr lag, auszubauen.

■ Auch 1999 gibt es wieder ein Dresdner Dampflokfest. Themenschwerpunkt des Spektakels vom 13. bis zum 16. Mai 1999 sind Personenzug-Maschinen.

■ Als „Zulieferer des Jahres '98“ zeichnete Adtranz am 28. Oktober die Grammer AG aus Amberg aus. Die bayerische Firma lieferte Sitze für Reisezugwagen und Führerstände.

■ Die Bayernwerk Wasserkraft AG baut in Bad Abbach an der Donau ein neues Wasserkraftwerk, das ausschließlich Bahnstrom erzeugen wird. Im März 2000 soll das Werk ans Netz gehen. Derzeit deckt die DBAG zwölf Prozent ihres Strombedarfs aus Wasserkraft.



FRAGEZEICHEN

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

Foto: M. Kratzsch-Leichsenring



■ Wo heute die Kraftpakete der Baureihe 232 schwere Güterzüge durch die Oberpfalz schleppen, bestimmten bis zum Januar 1975 die Dampfloks der Baureihe 50 das Bild. Als am 12. Dezember 1859 die 132,84 Kilometer lange Strecke von Sünching über Regensburg und Irrenlohe nach Hersbruck (links der Pegnitz) durch die Aktiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen eröffnet wurde, erhielt auch der Wallfahrtsort an der Naab einen Bahnhof. Mit der Inbetriebnahme der Strecke nach Furth im Wald (1861) und Weiden (1863) wuchs der kleine Bahnhof schnell zu einem bedeutenden Eisenbahnknoten heran. Das hiesige Bw wurde nach dem Zweiten Weltkrieg eine Hochburg der Baureihen 50 und 86 in der BD Regensburg. Die 86283, die heute in Neuenmarkt-Wirsberg steht, schied als letzte Lok ihrer Baureihe am 18. Mai 1974 bei der Deutschen Bundesbahn aus dem Plandienst aus. Die 50er blieben nur wenige Monate länger im Güterzugdienst. Mit der Umbeheimatung der 050253 und der 052055 am 14. April 1975 nach Bayreuth wurde das Bw dampffrei und 217er übernahmen deren Aufgaben. Heute werden sie von den Ludmillas unterstützt. Wie heißt die gesuchte Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Januar 1999 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 103743, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare des Transpress-Buches „Lexikon der Modelleisenbahn“ von Manfred Hoße, Claus Dahl, Hans-Dieter Schäller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Novemberheft lauteten „Koblenz“ und „Ehrenbreitstein“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Horst Appenzeller, 71549 Auenwald; Werner Beyer, 80469 München; Lothar Brunner, 08121 Weissenburg; Horst Büllesfeld, 92637 Weiden; Hartmut Fobian, 22177 Hamburg; Josef Hannawald, 54296 Trier; Harald Klein, 56203 Höhr-Grenzhausen; Dieter Koch, 47809 Krefeld; Lothar Kunze, 07743 Jena; Olav C.A. Langemeyer, NL-2719 AR Zoetermeer; Arndt Liebsch, 95445 Bayreuth; Ulrich Machal, 34123 Kassel; Helmut Melzer, 57299 Burbach; Kurt Röbbing, 61440 Oberursel; Hermann A. Sachse, 81827 München; Hans-J. Schiller, 63110 Rodgau; Fritz Schwenke, 59505 Bad Sassendorf; Klaus Siegler, 10435 Berlin; Ernst Steinfeld, 25436 Tornesch; Günther Strauss, 73728 Esslingen.

Falkenberg

Geburtstagsfeier

■ Am 3. und 4. Oktober feierten Eisenbahner und Eisenbahnfans das 150. Jubiläum des Eisenbahnknotens Falkenberg. Eine Fahrzeugschau mit modernen und historischen Loks und eine Ausstellung zur Geschichte des Bahnhofes zogen zahlreiche Besucher an. Mit zwei Sonderzügen aus Berlin und Cottbus dampften 032204 und 528029 in die Eisenbahnerstadt. Star der Lokausstellung war die in Glauchau stationierte 231097, die zum ersten Mal mit eigener Kraft auf Reisen war. In der ehemaligen Mitropa-Gaststätte des Bahnhofs Falkenberg dokumentiert ein neues Museum die Entwicklung der Eisenbahn in der Stadt.



Foto: H. Bergmann

Im ehemaligen Bahnbetriebswerk am unteren Bahnhof warten die Loks auf die Besucher.

Ostmecklenburgische Eisenbahn

Start mit Schwierigkeiten

■ Mit dem kleinen Fahrplanwechsel am 27. September 1998 übernahm die Ostmecklenburgische Eisenbahn (OME) den Personenverkehr zwischen Pasewalk und Schwerin. Doch der Start der OME verlief nicht ohne Probleme. Schwierigkeiten gab es bereits mit den Triebwagen. Bis zur Übernahme des Verkehrs durch die OME lieferte Talbot nur zwei der insgesamt neun bestellten Triebwagen vom Typ „Talent“. Daher konnte die OME nur zwei der insgesamt fünf Umlaufpläne mit ihren Triebwagen fahren. In den restlichen drei Plänen setzte die DBAG weiter mit der Baureihe 232 bespannte Züge ein. Diese Leistungen sollten nach den Planungen der OME am 30. November 1998 auf Triebwagen umgestellt werden. Für den Einsatz auf der Strecke Güstrow – Rostock mietete die OME von der Dürener Kreisbahn vier Regio-Sprinter an. Bei Bedarf kommen diese auch zwischen Pasewalk und Schwerin zum Einsatz.

Foto: H. Fleischer



Am 18. Oktober wartete ein Talent der OME im Bahnhof Teterow auf das Abfahrtsignal.



Aus Anlaß ihres 25jährigen Jubiläums setzten die Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) im Herbst 1998 die 381182 in Württemberg ein. Am 7. November 1998 donnerte die P8 mit einem Sonderzug durch den Bahnhof Niefern bei Pforzheim.

Ermstalbahn

Erfolgreicher Abschluß

■ Zwischen dem 24. Mai und dem 25. Oktober 1998 reisten 19270 Fahrgäste mit dem nostalgischen Schienenbus zwischen Metzingen und Bad Urach (KBS 763), der jeden Sonntag im Ermstal pendelte. Die ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) ist mit diesem Ergebnis sehr zufrieden. „Das sind mehr Reisende, als wir erhofft hatten“, so Verkehrsplaner Manfred Waber, der bei der RAB die Ermstalbahn betreut. Laut Waber

zählte die RAB durchschnittlich 803 Fahrgäste an jedem Einsatztag. Die Spitzenleistung lag bei 1600 Reisenden. Sehr große Resonanz hatte die RAB auf ihr Preisausschreiben. Die Preise wurden am 1. Dezember 1998 im Metzinger Rathaus übergeben. Einen konkreten Termin für Aufnahme des planmäßigen Reiseverkehr zwischen Metzingen und Bad Urach nannte die RAB aber noch nicht. Das Ziel sei weiterhin Mitte 1999. Wann

Foto: F. Muth



es genau losginge, hing es von den notwendigen Vorarbeiten und Lieferung der Regio-shuttles ab.

Am 18. Oktober wartete ein Talent der OME im Bahnhof Teterow auf das Abfahrtsignal.

Train **TRAVEL**
Safe

„Das“ Aufbewahrungs- und Transportsystem:



- stabiler, schlagfester Kunststoff
- staubdicht verschließbar · schaumstoffgepolstert
- klappbare Seitenteile · leicht stapelbar · befahrbar
- sekundschnelles Ein- und Ausfahren
- für H0, TT und zugehörige Schmalspurweiten

Fordern Sie Ihr passendes Angebot an!

Train **Safe**
... einfach plexibel

Wir feiern Ideen! 5 Jahre TRAIN SAFE.
<http://www.train-safe.de>

HLS BERG GMBH & CO. · HANDHABUNGS- UND LOGISTIK-SYSTEME
Am Daßenborn 20 · 57482 Wenden-Hünsborn · Tel 0 27 62/97 92 82 · Fax 0 27 62/97 92 83 · e-mail: info@train-safe.de · Internet: www.train-safe.de

NEU!
In H0 bis 3m Länge!



Foto: D. Endisch



- Eine Lok für Micky-Maus: Am 18. November 1998 ent-
- hüllte Märklin im Kölner Hauptbahnhof seine neueste
- Kunst-Lok. Rund sieben Monate fährt nun die hellblaue
- 120119 mit Micky-Maus-Motiven durch die Lande.

Siemens Verkehrstechnik

Erster Combino geliefert

Der Verkehrsbetrieb Potsdam (ViP) erhielt am 22. Oktober 1998 das erste von insgesamt 48 bestellten Niederflurfahrzeugen des neuen Typs „Combino“ von Siemens Verkehrstechnik. Das Auftragsvolumen liegt bei rund 140 Millionen Mark. Die fünfteiligen und 70 km/h schnellen Triebwagen sind zu 100 Prozent niederflurig; die Einstiegs-höhe liegt bei rund 30 Zentimeter. Die Combinos für Potsdam waren die ersten Straßenbahnen, deren Erstmuster im Siemens-Prüfzentrum Wildenrath abgenommen wurde.



Foto: D. Endisch

Potsdams neuen Combino stellte Siemens ebenfalls auf der Innotrans in Berlin vor.

Foto: A. Mehnert



Mit ihren alten Reichsbahn-EDV-Schildern war am 31. Oktober und 1. November 1998 die 171 001 auf der Rübelandbahn im Einsatz. Mit Magnetfolien verdeckten Eisenbahnfreunde sogar den DB-Keks an den Stirnseiten, so daß eine fast perfekte Illusion entstand.

ZEITREISE

Durch drei Täler



Im Sommer 1965 rumpelte die 99650 mit ihrem GmP auf der Fahrt nach Heilbronn-Süd durch den Bahnhof Schozach.

Auf der 34,2 Kilometer langen Fahrt von Marbach am Neckar nach Heilbronn-Süd dampften die Schmalspurloks der Baureihe 99.64-71 auf 750 Millimeter breiten Gleisen durch drei Täler. Trotzdem nannte der Volksmund die romantische Strecke nur die Bottwartalbahn. Kein Wunder, denn das am 10. Mai 1894 eröffnete Teilstück Marbach – Beilstein schlängelte sich vor allem durch das Bottwartal. Lediglich zwischen Marbach und Steinheim folgte die Trasse der Murr. Beilstein, der erste Endbahnhof, blieb mit seinem vierständigen Lokschuppen samt Werkstatt bis zur Stilllegung der Bimmelbahn der betriebliche Mittelpunkt. Erst zur Jahrhundertwende verlängerten die Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen die Strecke über Ilsfeld nach Heilbronn-Süd. Während der erste Zug in Ilsfeld am 25. November 1899 eintraf, schnaufte die erste Dampflokomotive durch das Schozachtal nach Heilbronn-Süd erst am 1. Dezember 1900. Jahrelang bestimmten die kleinen Tenderloks der Gattungen Tss4 und Tssd das Geschehen. Erst die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ersetzte die Württembergerinnen durch die Fünfkuppler der Baureihe 99.64-71. Die Bundesbahn löste diese 1964 durch die Dieselloks der Baureihe V51 ab. Doch zu diesem Zeitpunkt war das Ende der Schmalspurbahn schon abzusehen. Nachdem die DB 1966 den Personenverkehr einstellte, legte sie am 19. Dezember 1968 die Strecke still.

Fotos: J. Krantz



Heute ist das zu einer Gaststätte umgebaute Bahnhofsbauwerk von Schozach Ziel vieler Radfahrer und Wanderer.