

# 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. 12 Dezember 1999

48. Jahrgang

E13411



## TESTS

Altbau E-Lok: **Pikos E93**

Görlitzer Schnauze: **Katos VT18**

Probefahrt:

**Mehanos Thalys als Vollzug**  
**Planwagen für TT-Fans**

6 Loks, 50 000 Besucher

Das große Nürnberger  
Bahnjubiläum

Wie sich die Züge bogen

Die Reichsbahn  
zur Wendezeit

Werkstatt und Augenweide

Sächsisches  
Mittelgebirge in H0



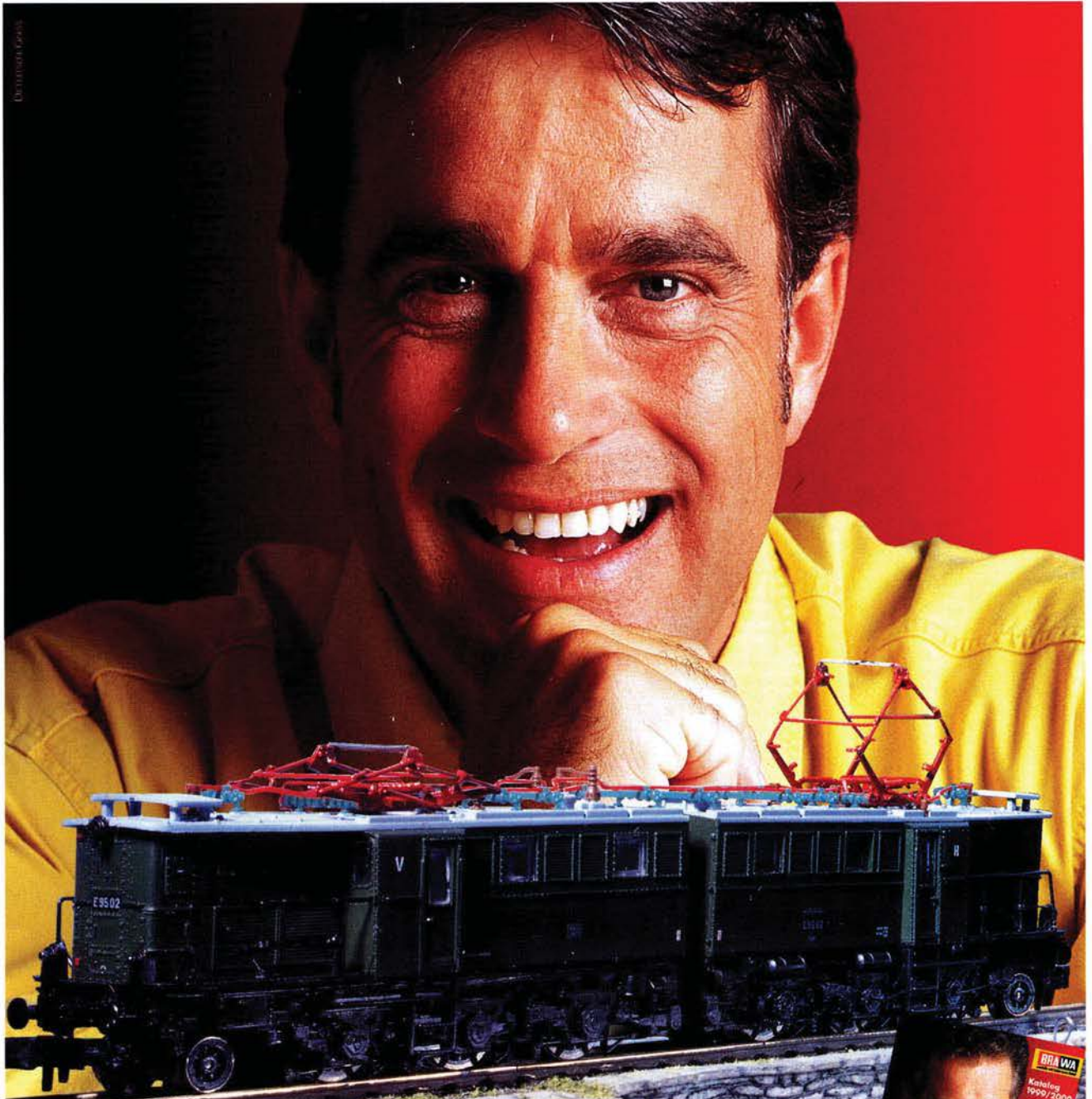
# Wolsztyn, das letzte Dampf-Paradies

**Feuer,  
Wasser,  
Kohle**

Werkstatt-Alltag zwischen Lust und Frust

126 Seiten für  
Ihr Hobby

# Brawa startet in TT – erste Lok im Gesamt-Programm ist die E 95 02.



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 \_\_\_\_\_

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

MEB 12/1991



Nur sechs Exemplare der Baureihe wurden in den zwanziger Jahren gebaut. Die E 95 gilt bis heute als die größte und schwerste deutsche E-Lok. Das Brawa TT-Modell besitzt zwei schräggenutete, 5-polige Motoren mit je einer Schwungmasse. Der Rahmen der Lokomotive besteht aus Zinkdruckguß.

**Best.-Nr. 11210**

**Weitere Infos im Internet: [www.brawa.de](http://www.brawa.de)**



## Späteinsteiger

Nicht immer straft den Zuspätgekommenen das Leben: Fleischmann begann erst 1968 mit der Produktion im Maßstab 1:160 und besitzt heute trotzdem eine führende Marktposition. Die Erfolgsgeschichte von den bescheidenen Anfängen bis zum Supermodell des ICT beginnt auf [Seite 112](#).



## Geschichts-Stunde

Eine Reise ins polnische Dampfparadies Wolsztyn kommt einer Reise in die Vergangenheit gleich. Hier kann man noch die scheinbar ungetrübte Romantik der Dampflokomotive erleben. Für die Personale sind damit allerdings große Anstrengungen und viel Arbeit verbunden. [Seite 12](#).

## Voller Einsatz

Nur wenige Stunden nach der Grenzöffnung am 9. November 1989 begann der Ansturm der DDR-Bürger auf die Züge der Reichsbahn gen Westen. Dank des Einsatzes der meisten Eisenbahner ging diese Belastungsprobe ohne größere Probleme über die Bühne. Einige Zeitzeugen erinnern sich an jene tollen Tage ab [Seite 26](#).



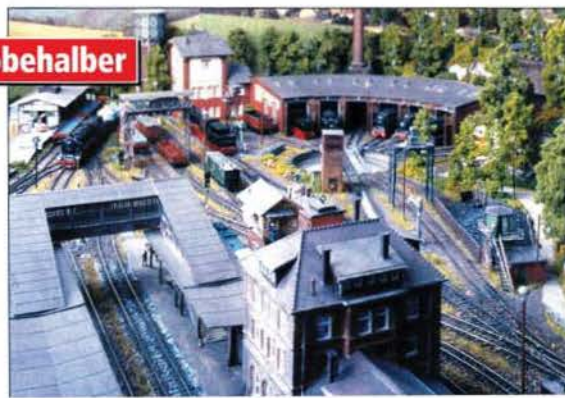
## Funktionsbeweis

Seine Aufgabe sieht

das DB Museum Nürnberg darin, die Tradition der Bahn zu pflegen und weiterzuführen. Dazu gehört auch, das Thema einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. [Seite 30](#).

## Anlage probetalber

Am Anfang sollte es nur eine einfache Testanlage für Fahrzeuge in H0 und H0e werden. Doch dann nutzte Wilhelm Hofmann die Anlage auch als Versuchsfeld in Sachen Landschaftsgestaltung. Was daraus geworden ist, zeigt die Szene ab [Seite 118](#).



# INHALT

## TITELTHEMA

### Letzte Zuflucht

Den Personalen von Wolsztyns letzten Dampflokos bei der Arbeit über die Schulter geschaut. **12** ◀

## DREHSCHLEIBE

### Bahnwelt aktuell

4

### Aussteiger

Wohin fährt Südthüringens Eisenbahn?

22

### Parade-Marsch

Nicht nur der Adler zog die Geburtstagsgäste des Verkehrsmuseums Nürnberg in den Bann.

30

## GESCHICHTE + GESCHICHTEN

### Belastungs-Probe

Einen Massenansturm an Westreisenden hatte die Reichsbahn Ende 1989 zu verkraften.

26

## WERKSTATT

### Lauftraining

Besseres Fahrverhalten für Limas Straßenbahn.

80

### Sozial-Bau

Eingesparte Rück- und Seitenwände machen aus einem Stadthaus fast einen ganzen Straßenzug.

84

### Basteltips

Eine Pyramide nicht nur für den Heiligen Abend sowie ein preiswerter Eilzug in N.

86

## TEST

### Görlitzer Schnauze

Karlex und Karola aus dem Hause Kato in H0.

88

### Lasten-Aufzug

Ist Pikos E93 genauso stark wie ihr Vorbild?

92

## PROBEFAHRT

### Voll-Zug

Mehanos Thalys fährt mit zwei Ergänzungssets und neuer Kurzkupplung von Gecon.

74

### Planwagen

Tillig schickt den sechssachsigen Planwagen der Bauart Sahimms 901 in TT ins Rennen.

78

## BLICKFANG

Ruhe vor dem Sturm und die Wünsche der Fans.

60

## SZENE

### Wintermärchen

Eine Schweizer Schneelandschaft in H0m.

110

### Nachgeschenkt

Fleischmann "piccolo" wird 30 – Eine Bilanz.

112

### PKP – Polens konvertierte Preußen

Welche Modelle der P8 und 19.3 sind lieferbar?

116

### Probephöhne

Wie sich eine Testanlage für H0- und H0e-Loks zu einer prächtigen Modellbahnwelt mauserte.

118

## AUSSERDEM

Modellbahn aktuell	108
Neuheiten	98
Standpunkt	5
Impressum	6
Bahnpost	45
Güterbahnhof	46
Fachhändler-Übersicht	54
Termine+Treffpunkte	96
Buchtips	36
Vorschau	124

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Österreichs Schönste

## Roll-out der 310.23

■ Sie ist wieder da: Österreichs legendäre Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglok 310.23. Dank der Roco-Bausteinaktion und dank des Könnens der Mitarbeiter der tschechischen Firma ZOS in Ceske Velenice und des Skodawerks in Pilsen hat das Technische Museum Wien mit der Gölsdorf-Lok wieder

eine voll betriebsfähige Maschine aus der K.u.K-Zeit in seinem Besitz. Nach dem feierlichen Roll-out am 9. Oktober 1999 dampfte die "schönste Österreicherin", Baujahr 1911, aus eigener Kraft wieder Richtung Donau-Metropole. Am Haken den ausgebuchten Roco-Sonderzug, meisterte die 310.23 auch noch am folgenden Tag die Semmeringstrecke. Im Bahnhof Semmering, kurz vor dem Brechpunkt, war dann allerdings für die betagte Maschine erst einmal Feierabend. Ein heißgelaufenes Stangenlager zwang zum Abstellen. Schublok 1010.09 übernahm die Sonderzug-Leistung.



Foto: Hauacke

Der Moment, auf den Tausende gewartet hatten: 310.23 verläßt zum umjubelten Roll-out die Werkshalle in Ceske Velenice.

Foto: Kai Kuchenbrandt



Zum Bahnhofsfest in Alvslohe pendelte am 25. September 1999 zwischen Barmstedt und Ulzburg Süd ein Uerdinger Schienenbus der AKN. Hier fährt er in den Bahnhof Ulzburg ein.

AKN Eisenbahn AG

## "Kuddl" kehrt zurück

■ Mit einem Bahnhofsfest in Alvslohe nahm die AKN Eisenbahn AG am 25. September 1999 nach 26 Jahren wieder den Personenverkehr zwischen Barmstedt und Ulzburg auf. Den Auftrag dazu hatte die Privatbahngesellschaft vom Land Schleswig-Holstein und der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) erhalten; als Betriebskostenzuschuß für den neuen Verkehr verwendet das norddeutsche Küstenland Regionalisierungsmittel des Bundes. Die Züge fahren auf dem 14,6 Kilometer langen Abschnitt montags bis freitags im Stunden- und am Wochenende im Zweistundentakt. Den Verkehr bestellte das Land "bis auf weiteres", um die Akzeptanz bei der Bevölkerung zu testen. Nach Auskunft der LVS wird der Modellversuch aber mindestens drei Jahre dauern. Die Strecke ist ein Abschnitt der ehemaligen 52,7 Kilometer langen Elmshorn-Barmstedt-Oldesloe Eisenbahn, deren Verkehr man auf dem Abschnitt Barmstedt - Oldesloe bereits 1973 eingestellt hatte. Anschließend wurden die Gleise von "Kuddl", wie die Bahn im Volksmund hieß, zwischen Ulzburg und Blumendorf bei Bad Oldesloe abgebaut. Von Elmshorn nach Barmstedt rollten weiterhin Personenzüge, heute als Linie A3 des Hamburger Verkehrsverbunds. Weil sie die Werkstatt in Barmstedt schließen wollte, setzte die AKN 1990 den Abschnitt Barmstedt - Ulzburg für 2,7 Millionen Mark in stand. Die Triebwagen werden seither nach Kaltenkirchen in die Zentralwerkstatt überführt. Seit dem 1. Juni 1992 dienen diese Fahrten mit drei werktäglichen Zugpaaren auch dem Personenverkehr.

Deutsche Bahn AG

## Bahn-Börsengang bis 2003?

■ Der designierte Bahn-Chef Hartmut Mehdorn will das Unternehmen bis 2003 fit für die Börse machen. Ein Konzept, mit dem dieses Ziel verwirklicht werden soll, stellte Bahnvorstand Diethelm Sack Mitte Oktober im Bundesverkehrsministerium vor. Im Mittelpunkt steht die Konsolidierung der Bahnfinanzen: Ab sofort sollen deshalb nur noch rentable Maßnahmen umgesetzt werden; bestehende Investitionsvorhaben, zu denen auch das Projekt Transrapid gehört, würden bereits überarbeitet. Mehdorn bezeichnete es als Basis zur Umsetzung der Pläne, daß die Bundesregierung ihre bislang gemachten Zusagen einhalten müsse. Der Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), Norbert Hansen, vertrat demgegenüber die Ansicht, daß bei den momentanen politischen Rahmenbedingungen ein Börsengang bis 2003 illusorisch sei. Als Gründe nannte er Wettbewerbsnachteile der Bahn, beispielsweise Ungleichheiten bei der Mineralölbesteuerung und die unterschiedliche Kostenbelastung von Straßen- und Schienengüterverkehr. Laut Hansen wäre die erforderliche Ertragssteigerung derzeit nicht ohne Risiken in der Zuverlässigkeit des Bahntransports erreichbar.

Foto: N. Gröfner

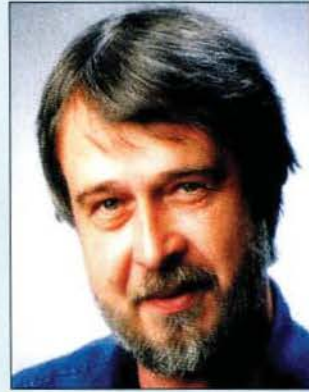


Rottenbach - Katzhütte

## Zweiter Problemfall in Thüringen

■ Seit dem 1. Oktober 1999 ruht der Schienenverkehr auf dem Abschnitt Mellenbach-Glasbach - Katzhütte. Grund für die Streckenspernung sind gravierende Mängel am Oberbau. Ohne Baukostenzuschuß vom Land Thüringen droht nach Angaben von DB Netz ab Mai 2000 die zustandsbedingte Sperrung der gesamten Strecke von Rottenbach nach Katzhütte. Damit wäre auch die bekannte Oberweißbacher Bergbahn vom Schienennetz der Deutschen Bahn AG abgetrennt.

Seit 1. Oktober 1999 rollen keine Züge mehr nach Katzhütte. Traditionsfahrten, wie hier mit 118749 am 5. September 1999, sind somit ebenfalls unmöglich geworden.



Dr. Karlheinz Hauke

## Vor die Wand gefahren

Menschliches oder System-Versagen? Das fürchterliche Bahn-Unglück in der Londoner Station Paddington beschwört hierzulande die Erinnerung an den 3. Juni letzten Jahres. Eschede ist zwar aus den Schlagzeilen verschwunden, doch bewältigt ist die ICE-Katastrophe keineswegs. In Deutschland wie in Großbritannien stellen sich nicht nur Überlebende und Hinterbliebene der Opfer immer wieder die eine Frage: Wie konnte es zu einem solchen Unfall mit so verheerenden Folgen überhaupt kommen?

Wenn vom indischen Subkontinent die Kunde von verunglückten Zügen mit mehreren hundert Toten nach Europa dringt, mag man dies noch mit der technischen Rückständigkeit in der Dritten Welt abtun. Aber zerborstene, ausgebrannte Personenwaggons in den westlichen Industrienationen mit ihren ständig beschworenen hohen Sicherheitsstandards, Bilder wie nach einem Luftangriff, rütteln zutiefst am Selbstverständnis einer gewinnorientierten Gesellschaft.

Es ist kein Zufall, daß sowohl in Eschede wie in Paddington offenkundige sicherheitstechnische Versäumnisse mit wirtschaftlichen Zwängen entschuldigt werden. DB AG wie Railtrack sitzen da im selben, nämlich privatisierten Boot. Wenn aber betriebswirtschaftliches Denken jetzt erneut derart gravierende Folgen zeitigt, kann einem nur noch angst und bange werden.

Da mutet der Versuch des britischen Vize-Premiers, die Gemüter zu beruhigen, schon reichlich makaber an: Jeder Lokführer, der ein Rot-signal überfährt, müsse damit rechnen, erneut zur Schulung geschickt zu werden, ließ John Prescott die Öffentlichkeit zwei Wochen nach der Flankenfahrt von Paddington wissen. Na, dann kann ja nichts mehr schiefgehen!

### Betzdorf – Dillenburg

## Hellertalbahn übernimmt Verkehr

Zum kleinen Fahrplanwechsel am 26. September 1999 übernahm die Hellertalbahn GmbH den Personenverkehr auf der Strecke Betzdorf – Dillenburg (KBS 462). Die neue Bahngesellschaft – ein Gemeinschaftsunternehmen der Westerbahnbahn, der Siegener Kreisbahn und der Hessischen Landesbahn – hatte den Zuschlag für die Strecke im April nach einer europaweiten Aus-

schreibung erhalten. Für den Verkehr beschaffte man drei Triebwagen vom Typ GTW 2/6. Weil sie durch drei Bundesländer verläuft, besitzt die rund 40 Kilometer lange Bahnlinie genauso viele Aufgabenträger: Den Zweckverband Schienenpersonenverkehr Rheinland-Pfalz Nord, den Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd und die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH.



Zur Eröffnung der Hellertalbahn gab es am 26. September 1999 an der ganzen Strecke große und kleine Bahnhofsfeste. Bei der kleinen Feier in Würgendorf kreuzen zwei neue Triebwagen vom Typ GTW 2/6.

### Heidenau – Altenberg

## Streckensanierung im Müglitztal

Am 7. Oktober 1999 ging die Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg nach mehrmonatiger Vollsperrung wieder in Betrieb. Ermöglicht wurde die Sanierung der Bahnstrecke durch die Abgabe einer zwanzigjährigen Bestellgarantie durch den Verkehrsverbund Oberelbe (VVO). Diese umfaßt jährlich 345.800 Zugkilometer und damit tagsüber einen Stundentakt. Für die Sanierung der 38 Kilometer langen Bahnlinie wendete DB Netz bisher 37 Millionen Mark auf. Der Freistaat Sachsen trug davon sieben Millionen. Im Zuge der Bauarbeiten erneuerte die Bahn unter anderem elf Kilometer Gleis, 200 Brückenbalken und sieben Kilometer Tiefenentwässerung. Die Bergsicherung Ilfeld befestigte über 13.000 Quadratmeter Stahlnetze an den Felshängen entlang der Strecke. Zur Gleisoptimierung entfernten die Baufirmen neun Weichen und tauschten einen Teil der Sicherungstechnik aus. Die Züge können nun mit 70 statt mit 50 km/h verkehren. Dadurch verkürzt sich die Fahrzeit von Heidenau nach Altenberg auf 58 Minuten. Zum Fahrplanwechsel im Mai 2000 sollen Regiosprinter die nun noch verkehrenden 202 ablösen. Ein Novum in Sachen Bautätigkeit der Deutschen Bahn stellt der zur Blockstelle umgewandelte Bahnhof Langenau dar – es gibt weiterhin handbediente Schranken und Formsignale.



Mit dem symbolischen Schnitt gab Sachsens Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, Dr. Wolfgang Zeller (im Bild links), zusammen mit Vertretern des Verkehrsverbundes Oberelbe die sanierte Strecke von Heidenau nach Altenberg für den Sonderzug frei.

Foto: M. U. Kratzsch-Leichsenring



## 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 Haucke (verantwortlich)

GRAFISCHE GESTALTUNG  
Ina Olenberg  
Melanie Minst

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  
Leuscherstraße 1, 70174 Stuttgart  
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing

ABONNENTEN-SERVICE  
MEB-Verlag  
Lessingstr. 20  
88427 Bad Schussenried  
Telefon (07583) 9265-37  
Fax (07583) 9265-39

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: BechtleDruckZentrum  
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.

Der Inlandsauftrag liegt eine Beilage des GeraNova Zeitschriftenverlages GmbH München, Lachnerstr. 33a, 80632 München, bei.

## Eisenbahn in Großbritannien

### 8 Uhr 11 bis zum Bahnhof Paddington

■ 30 Tote und über 240 Verletzte forderte das schwere Zugunglück am 5. Oktober 1999 im Westen Londons. Ein Triebwagen der Thames Trains von Paddington nach Bedwyn fuhr einem Schnellzug der First Great Western in Gegenrichtung am frühen Morgen in die Flanke. Mehrere Wagen standen sofort in Flammen und erschwerten die Rettungsarbeiten erheblich. Die endgültige Ursache für das Unglück steht noch nicht fest, jedoch ist sicher, daß der Führer des Vorortzuges das rote Signal SN 109 überfuhr. Nachdem, nicht weit entfernt, vor zwei Jahren ein ähnliches Unglück stattfand, löste dieser Unfall in Großbritannien eine Debatte über die Sicherheit der Eisenbahn aus. Nachforschungen ergaben inzwischen eine große Häufigkeit gefährlicher Vorfälle, so wurden 1998 insgesamt 643 rote Signale überfahren. Die angegriffenen Lokführer verteidigten sich mit dem katastrophalen Zustand der Sicherungssysteme, viele Signale seien nur sehr schwer zu erkennen oder gar defekt. Dabei wurde auch Kritik an der Privatisierung der früheren "British Rail" laut, die inzwischen in mehr als hundert Nachfolgesellschaften zerfiel. Viele der neuen Bahngesellschaften stehen jetzt unter der Anklage, über Jahre zugunsten von Dividenden auf Investitionen in die Sicherheit verzich-

tet zu haben. Trotz warnender Stimmen wurde der Betrieb am 21. Oktober eingeschränkt wieder aufgenommen. Diese Wiedereröffnung stand aber unter keinem guten Stern, ein Bombenfund aus dem Zweiten Weltkrieg in unmittelbarer Nähe führte zu einer erneuten Unterbrechung.



Foto: dpa

**Rauchende Reste der ausgebrannten Waggonen geben einen Eindruck vom schrecklichen Ausmaß der Zugkatastrophe vor den Toren Londons.**



Foto: H. Daniel

**Lok 10 der MaLoWa bei der Ausfahrt aus dem Haltepunkt Stützengrün: Die Maschine war am 2. und 3. Oktober 1999 bei der Museumsbahn Schönheide im Einsatz, weil der neue Kessel der vereinseigenen 99582 (sächs. IVK) noch nicht fertiggestellt ist. An den ersten beiden Dezember-Wochenenden wird die MaLoWa-Maschine ebenfalls wieder in Schönheide zu Gast sein. In der Zwischenzeit hilft sie bei der Fichtelbergbahn in Oberwiesenthal aus.**

## Zwischenhalt

■ Das Bundeskartellamt hat gegen die DB AG ein Mißbrauchsverfahren wegen möglicherweise überhöhter Trassenpreise eröffnet. Mehrere Bahnunternehmen haben Beschwerde darüber geführt, daß sie bis zu 35 Prozent mehr für die Benutzung der Strecken zahlen sollen als die Deutsche Bahn AG.

■ Thailandbesucher können sonntäglich in historischen Zügen die berühmte Film-Brücke über den River Kwai befahren. Tickets gibt's beim thailändischen Fremdenverkehrsamt in Frankfurt. Tel. (069) 138 13 90.

■ U-Bahn-Fahrer in Rom erhalten wegen des erwarteten Touristenansturms im "Heiligen Jahr 2000" eine Erste-Hilfe-Ausbildung.

■ Die französische Staatsbahn SNCF modernisiert für umgerechnet 470 Millionen Mark ihre fünf Pariser Bahnhöfe. Gare de l'Est und Gare du Nord, wo Züge aus Deutschland ankommen, werden ab 2003 umgebaut.

■ Das Institut für Schienenfahrzeugtechnik an der Universität Hannover wird geschlossen. Der Studiengang wird somit nur noch in Aachen, Berlin und Dresden angeboten.

■ Die DB Cargo hat seit 1997 insgesamt 200.000 Tonnen Bauschutt auf Flachwagen mit AWILOG-Absetzmulden vom Industriepark Höchst bei Frankfurt nach Köln-Eifelort befördert. Dort übernimmt die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) die Wagen und fährt sie zum Industriepark Knappsack. Nur die letzten



## Wartungsvertrag mit Vossloh

Die Vossloh Schienenfahrzeugtechnik GmbH, Eigentümer des ehemaligen MaK-Werkes in Kiel, übernimmt die Wartung und Instandhaltung der Triebwagen der neuen Nord-Ostsee-Bahn (NOB). Die NOB wird im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein ab Herbst 2000 den Verkehr auf dem 177 Kilometer umfassenden Streckennetz Kiel – Neumünster, Kiel – Rendsburg – Husum und Husum – St. Peter Ording übernehmen. Dafür erhält die Tochterfirma der Deutschen Eisenbahngesellschaft (DEG) neun Triebwagen vom Typ LINT-Coradia des Herstellers Alstom LHB, vormals Linke-Hofmann-Busch, in Salzgitter. Für die Wartung wird Vossloh in Kiel eine 20 Meter breite und 55 Meter lange Werkstatthalle mit zwei Gleisen und einer Reinigungsanlage bauen. Sie entsteht auf dem Bahnhofsgelände der Verkehrsbetriebe Kreis Plön (VKP) an der Dietrichstraße und bietet einen Arbeitsplatz für sieben Fahrzeugtechniker. Durch diese Standortwahl sieht der Geschäftsführer der VKP, Günter Gloe, zahlreiche Vorteile für sein Unternehmen: "Hierdurch wird unser Bahnhofsgelände erheblich aufgewertet. Zudem ergeben sich interessante Möglichkeiten im Fall der diskutierten Reaktivierung der zur VKP gehörenden Kiel – Schönberger Eisenbahn."

sieben Kilometer bis zur Deponie legt der Schutt per LKW zurück. So sind den Autobahnen bislang 10.000 LKW-Fahrten erspart geblieben.

Die Übernahme von Planungskosten in Höhe von 8,9 Millionen Mark für die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck sagte die Bundesregierung zu. Wenn der Bund die Strecke als vordringlich anerkennt, könnten die Bauarbeiten in drei Jahren beginnen.

Die Niederländischen Staatsbahnen NS lassen das Vorhaben, die Schalter auf allen Bahnhöfen zu schließen und durch Automaten zu ersetzen, nach massiven Protesten wieder fallen.

Der erste der von den NS bestellten Mehrsystemvarianten des ICE 3 ist in den Niederlanden eingetroffen. Ende des Jahres 2000 sollen sie zwischen Amsterdam und Köln pendeln.

Die Firmen Adtranz und Alstom sind von den NS beauftragt worden, ein neues Sicherungssystem namens BB21 zu entwickeln, das höhere Zugfolgen ermöglichen soll.

Der Bahnhof von Salzwedel (Sachsen-Anhalt) wird bis zum Jahre 2002 für geplante 5,8 Millionen Mark umgestaltet. Grund ist unter anderem die geplante Eröffnung der Strecke Salzwedel – Uelzen im Dezember 1999.

Die SBB verzeichneten am 24.9.1999 mit 149.310 Bruttotonnen einen Tagesrekord im Güterverkehr auf der Gotthard-Strecke. Nachts fahren die Züge zeitweise im Blockabstand.

## Rückkehr ins Zentrum

Nach 24 Jahren kehrte in Zwickau am 1. Oktober 1999 die Straßenbahn ins Zentrum zurück. An diesem Tag weihte man eine neue Stadtbahntrasse vom Neumarkt bis zum Glück Auf-Center mit einem Fahrzeugkorso ein. Das Besondere der 2,2 Kilometer langen Strecke: Zwischen der Haltestelle Zentrum und der Schleife in Schedewitz nutzt die meterspurige Tram zusammen mit den normalspurigen Regio-sprintern der Vogtlandbahn auf einem 1,1 Kilometer langen Dreischie-



Triebwagen 7 führte am 1. Oktober 1999 in Zwickau den Korso an, der die neue Stadtbahnstrecke einweihte.

nengleis dieselbe Trasse (siehe MEB 8/99). Die Baukosten für die neue Strecke, die auf einem Spezialgleis direkt am Theater vorbeiführt, betragen 54 Millionen Mark, von denen der Freistaat Sachsen 75 Prozent übernahm. Bis 1975 war bereits eine Straßenbahn durch Zwickaus Innenstadt gefahren.



Zu seinem 125. Geburtstag veranstaltete das ehemalige Raw Cottbus am 11. September 1999 einen Tag der offenen Tür. Dazu gehörte ebenfalls eine Fahrzeugschau mit Loks aus dem ehemaligen Unterhaltungsbestand des heutigen Cargo-Werks. Dabei präsentierten sich unter anderen 241 353, 232 091, 130 002 und 120 338 nebeneinander.

Vossloh Schienenfahrzeugtechnik in Kiel, ehemals MaK, fertigt 90 Diesellokomotiven für die belgischen Staatsbahnen (SNCB).

Die Bayerische Oberlandbahn fuhr seit ihrem Start am 29. November 1998 durch eine Pannenserie ihrer Integral-Triebwagen Millionenverluste ein. Nähere Angaben machte die BOB nicht.

Der bisherige Vorsitzende des Konzernbetriebsrates der DB AG, Werner Möbinger, ging am 4. Oktober in den Ruhestand.

Einen Schaden von mehreren Millionen Mark richteten am 1. Oktober drei entgleiste Güterwagen des IC-Güterzuges 50049 auf der Strecke Hamburg – Hannover an. Vor dem Bahnhof Radbruch wurde der Oberbau auf vier Kilometern Länge erheblich beschädigt.

Seit dem 1. Oktober hat Dr. Christoph Franz die Führung der DB Reise & Touristik übernommen.

Der DB AutoZug GmbH wurde im September der Mobilitätspreis "Gut angekommen" des österreichischen Verkehrsministeriums und des Verkehrsclubs Österreich (VCO) verliehen. Honoriert wurde die Aufnahme neuer direkter Auto-Reisezug-Verbindungen von Deutschland nach Landeck im Tiroler Land.

Wegen elektronischer Mängel bei den neuen S-Bahntriebwagen ET 424, die deren Einsatz zur Expo 2000 in Hannover verhindern, wird die Stadt sich Ersatzzüge ausleihen müssen. Der

Hersteller Adtranz teilte mit, daß ein Teil der 40 bestellten Fahrzeuge möglicherweise noch umgerüstet werden kann.

Adtranz hat im Rahmen des Forschungsprojekts "Passat" an der Carolina State University eine Hochschularbeitsgruppe mit 23 Design- und Marketingstudenten ins Leben gerufen. Die Gruppe soll unter der Leitung des Chefdesigners von Adtranz Hennigsdorf, Lutz Gelbert, Gestaltungsgrundsätze für nutzerorientiertes Design von Straßenbahnen entwickeln.

Bis zum 15. September 1999 hatten Bahnunternehmen Zeit, in Schleswig-Holstein ihre Angebote für die Strecken Neumünster – Bad Oldesloe und Heide – Büsum bei der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) einzureichen. Ab September 2001 sollen die neuen Betreiber den Personenverkehr übernehmen.

Den wohl letzten existierenden Altenberger Wagen konnten Eisenbahnfreunde jetzt in der Tschechischen Republik sichern. Noch in diesem Jahr will ihn der Förderverein Müglitztalbahn e.V. nach Deutschland holen. Nach seiner Restaurierung soll der Wagen an seiner Heimatstrecke aufgestellt werden.

Die Linzer Verkehrsbetriebe haben bei Bombardier Transportation den Bau von 21 Niederflur-Straßenbahnen im Werte von umgerechnet 88 Millionen Mark in Auftrag gegeben und die Bestellung weiterer 18 Exemplare in Aussicht gestellt.



## Diesellok-Baureihe 213 der DBAG

### Neue Heimat im fränkischen Hof

Foto: D. Sommerer



**Diesellok 213 334 schiebt einen Nahverkehrszug aus dem Nürnberger Nordostbahnhof.**

Der Betriebshof Hof erhielt alle zehn Dieselloks der Baureihe 213, weil mehrere Maschinen der dort stationierten Baureihe 211 wegen Fristablauf abgestellt wurden. Acht Fahrzeuge der Baureihe 213 sollen betriebsfähig erhalten werden, die übrigen beiden Lokomotiven dienen als Ersatzteilspeicher. Die 1965 gebauten 213er, die eine hydrodynamische Bremse für den Steilstreckenbetrieb besitzen, sind vor allem auf der Strecke Nürnberg – Gräfenberg (KBS 861) im Einsatz. Zuletzt fuhren sie auf den Steilstrecken im Thüringer Wald, verloren aber dieses Einsatzgebiet, als man die Strecken stilllegte.

## FRAGEZEICHEN

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



„Ich wünschte, es wäre Nacht oder die Preußen kämen...“, dieser Stoßseufzer des Herzogs von Wellington ist hier wirklich fehl am Platze, denn bei Nacht wäre kaum zu erkennen, daß der 1965 in Pirna abgelichtete 2. Klasse-Abteilwagen kein Preußler ist. Der Typ wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts in Görlitz entwickelt. Den Nachfolger, der sich hauptsächlich

durch seine größere Gesamtlänge von dem abgebildeten Fahrzeug unterscheidet, fertigt Piko im HO-Maßstab. Der Wagen ist im Bild mit einem weitgereisten Artgenossen gekuppelt, dessen Spitzname „Centoporte“ ins Deutsche übersetzt „Hunderttüer“ bedeutet. Von ihm baute Roco bis vor zwei Jahren ein ausgezeichnetes HO-Modell. In der Farbgebung, die er in seinem Heimatland seit den 70er Jahren trug, haben die Salzburger den Wagen noch heute im Programm. Sein Vorbild kam bis zur Ausmusterung in den 80er Jahren im Regionalverkehr unter anderem zum Brenner und ins Pustertal. Welches Länderbahn hat den Wagen mit Traglastenabteilen beschafft und aus welchem Land stammt der andere Exot?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Dezember 1999 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, 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 richtigen Antworten im Oktoberheft lauteten „Plauen“ und „PSB“. Die 20 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen“ haben gewonnen: Patrick Koch, 03048 Cottbus; Volker Prahlow, 08525 Plauen;

T. Wilhelm, 08523 Plauen; F. Jentsch, 44369 Dortmund; Dieter Friesack, 10318 Berlin; Erling V. Quaade, DK-2920 Charlottenlund; Matthias Grimm, 08304 Schönheide; Siegfried Herrmann, 08060 Zwickau; Günter Lorbeer, 36433 Bad Salzungen; Karl Happ, 79576 Weil am Rhein; Wolfgang Emmerich, 69245 Bammatal; Jürgen Mathews, 27578 Bremerhaven; Jane Seemann, 95028 Hof/ Saale; Florian Pötzelsberger, A-5110 Oberndorf; Marcel Koch, 08248 Klingenthal; Lutz Gruner, 08058 Zwickau; Lutz Krause, 06188 Landsberg; Jürgen Schnirch, 07907 Oettersdorf; Dietmar Neumann, 76199 Karlsruhe; Nikolai Haslebner, A-8740 Zellweg.

## Railion

### Fahrzeuge vorgestellt

Railion, zum 1.1.2000 fusionierendes Unternehmen aus DB Cargo und der Cargogesellschaft der Niederländischen Eisenbahnen (NS Cargo), präsentierte am 16. September 1999 in Duisburg-Wedau seine neuen Fahrzeuge. Neben fünf verschiedenen Waggontypen zeigte das junge Unternehmen zwei Lokomotiven, die netzübergreifend zum Einsatz kommen sollen: Die Baureihe 152 von DB Cargo und die dieselelektrische Baureihe 6.400 von NS Cargo. Von der elektrischen DB-Maschine wurden erst kürzlich 100 Loks einer Mehrsystem-Variante bestellt.



Foto: M. Henschel

In Duisburg-Wedau präsentierte das deutsch-niederländische Gemeinschaftsunternehmen Railion am 16. September seine Fahrzeuge. Dafür erhielt 152 073 einen neuen Farbanstrich.

## Mindelheim – Günzburg

### SZB für Mittelschwabenbahn

Bis Ende 1999 rüstet DB Netz die Mittelschwaben- oder Kammeltalbahn von Mindelheim nach Günzburg (KBS 978) für den Signalisierten Zugleitbetrieb (SZB) aus. Zusätzlich erhalten die bislang besetzten Bahnhöfe Pfaffenhausen, Krumbach sowie Ichenhausen Rückfallweichen und Lichtsignale. Außerdem wird die Streckengeschwindigkeit der seit 1996 zum Allgäu-Schwaben-Takt gehörenden Bahnlinie von bisher 60 auf 80 km/h erhöht. Mit dem Umbau verliert der Bahnhof Krumbach das letzte noch existierende bayerische Außenstellwerk.

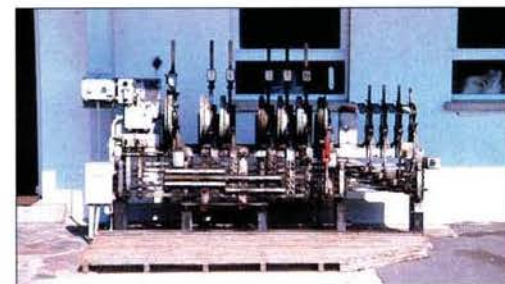


Foto: S. Geisenfelder

Mit dem Umbau verschwindet auch das bayerische Außenstellwerk im Bahnhof Krumbach.





Foto: A. Zenker

**Hochwasser im Erzgebirge:** Bei Kilometer 21,4 zerstörten die Fluten des Schlettenbaches den Übergang über die Bundesstraße 171.

### Flöhatalbahn

## Schwere Unwetterschäden

■ Noch keine Lösung gibt es für die sächsische Flöhatalbahn, die Anfang Juli während eines Unwetters schwer beschädigt worden war. Innerhalb von gut drei Stunden waren am 5. Juli 1999 im Raum Marienberg (Erzgebirge) 160 Liter Regen pro Quadratmeter gefallen. Der Schlettenbach schwoll zu einem 20 Meter breiten und drei Meter tiefen Strom an und beschädigte zahlreiche Gebäude schwer. Das Hochwasser unterspülte auch die Bahnstrecke Reitzenhain – Flöha (KBS 519): Zwischen Marienberg und Zöblitz-Pobershau verursachte es an den Widerlagern und Pfeilern der Eisenbahnbrücken starke Auskol-

kungen. Eine Brücke bei Kilometer 21,9 zerstörten die Fluten vollständig; 300 Meter weiter riß der Schlettenbach einen zehn Meter hohen Bahndamm auf einer Länge von 30 Metern mit der gesamten Gewölbebrücke weg. Der zwölf Kilometer lange Streckenabschnitt Marienberg – Pockau-Lengefeld wurde gesperrt. Den Schaden schätzt man auf über elf Millionen Mark. Erst 1998 waren Oberbau und Brücken für einen zweistelligen Millionenbetrag saniert worden. Über den Fortbestand der Strecke und ihre Reparatur verhandelte die Bahn auch Ende Oktober noch mit dem sächsischen Wirtschaftsministerium.



Die Karsdorfer Eisenbahn (KEG) hat sich im ehemaligen Lokschuppen der DBAG am Bahnhof Rheine eingemietet.

Von dort starten die KEG-Maschinen zweimal in der Woche nach Holthausen, wo sie den Kerosin-Zug zum Flughafen München übernehmen. Am 4. Juli 1999 wurden in Rheine die ehemaligen rumänischen Dieselloks 2103 und 2104 für die lange Fahrt von Norddeutschland ins ferne Bayern bereitgestellt.

Foto: K. Heisler

## ZEITREISE

### Haltepunkt im Wandel



Als E 3074 Bayreuth – Stuttgart kamen die Fahrzeuge der Baureihe 614 im Sommer 1979 werktags einmal nach Schwaben. Die Fahrzeit ab Nürnberg betrug für die popfarbigen Triebwagen, wie 614 003, zwei Stunden und 26 Minuten.

Zu den stark belegten Streckenabschnitten in Deutschland gehört zweifellos die Gleisverbindung zwischen Stuttgart-Bad Cannstatt und Waiblingen im Remstal. Hier verkehren nicht nur zwei S-Bahnlinien, sondern auch die Fern-, Regional- und Güterzüge in Richtung Crailsheim und Nürnberg. Die Besonderheit: Ab Waiblingen stehen ihnen dafür zwei verschiedene Strecken zur Verfügung. Entweder geht es auf der landschaftlich reizvollen Murrbahn (KBS 784) über Backnang und Murrhardt nach Crailsheim, oder der Zug erreicht über Schwäbisch-Gmünd und Aalen dasselbe Ziel (KBS 786). In beiden Fällen passiert er zwischen Cannstatt und Waiblingen den 1950 entstandenen Haltepunkt Stuttgart-Sommerrain, der unweit der Grenze liegt, die die Landeshauptstadt Baden-Württembergs von dem schwäbischen Ort Fellbach trennt. Die Strecke vom damals noch selbständigen Cannstatt nach Wasseralfingen bei Aalen eröffnete die Württembergische Staatsbahn im Juli 1861. Rund 15 Jahre später folgte der Abzweig von Waiblingen nach Backnang. Da die Strecke aus dem Stuttgarter Talkessel stetig ansteigt, benötigten schwere Züge eine Schublok. Dieser Schiebetrieb erforderte bereits 1864 den Bau eines zweiten Gleises über Cannstatt in Richtung Fellbach. Mehr als ein Jahrhundert später begann in der Schwaben-Metropole 1978 das Zeitalter der S-Bahn. Am 26. September 1981 eröffnete die DB die S 2 nach Schorndorf und die S 3 nach Backnang. Das wirkte sich auf den Abschnitt Cannstatt – Waiblingen ebenfalls aus, denn man baute ihn für den Mehrverkehr viergleisig aus. Damit wurde auch der Haltepunkt Sommerrain umgestaltet, der neben einem Hochbahnsteig eine Brücke erhielt, die den Bahnübergang ersetzte.

Zwanzig Jahre später, am 20. Juni 1999 bringt die moderne Schnellzuglok 101068 den Interregio 2562 aus Chemnitz in zwei Stunden und zehn Minuten von Nürnberg über Aalen nach Stuttgart.



Fotos: J. Krantz



Lausitzer Dampfloklub

## Farbe für 35 1019



Foto: H. Feil

Lok 35 1019 des Lausitzer Dampfloklubs präsentierte sich Anfang September in Cottbus im neuen Farbleid.

■ Ende August dieses Jahres erhielt die Lok 35 1019 des Lausitzer Dampfloklubs (LDC) eine farbliche Ausbesserung. Die ehemalige Denkmalslok aus Hoyerswerda – seit März 1998 im Besitz des LDC – soll betriebsfähig aufgearbeitet werden, wenn der Kesselprüfer keine großen Mängel feststellt. Nach einer erfolgreichen Hauptuntersuchung würde die Neubaulok 03 204 im Fahrbetrieb ersetzen.

## Top und Flop



### TOP: Bahncard mit Zugabe

Wer über 23 Jahre alt, noch nicht im Rentenalter oder verheiratet ist, zahlt für seine Bahncard den stolzen

Preis von 260 Mark. Viel Geld, wenn man bedenkt, daß das unüberschaubare Angebot an Guten-Morgen-Guten-Abend-Gute-Nacht-Fahrkarten den Kauf unrentabel macht. Glücklicherweise waren dagegen Kunden, die zwischen dem 22. Juni und dem 31. August 1999 ihre Bahncard in einem Reisezentrum oder Reisebüro auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg erwar-

ben: Sie erhielten beim Kauf noch eine Rückfahrkarte Hamburg – Berlin hinzu. Die kostet ermäßigt immerhin 81 Mark (ohne Zuschläge). Das macht die 50-Prozent-Karte attraktiv und entschädigt für so manchen günstigeren Sondertarif. Schade nur, daß die Hamburger ihr Angebot zeitlich befristeten...



### FLOP: Längerer Aufenthalt

Wie gelangt man am Samstag, 25. September 1999, mit der DB von Hof Hbf nach Fleckl im Fichtelgebirge, etwa eine Autostunde entfernt? Der Eisenbahnfreund fährt per Bahnbus um 14.40 Uhr über Bad Steben, Hölle und Rudolphstein nach Leipzig Flughafen, Ankunft 16.15 Uhr. Weiter geht's über Wirsberg, Bischofsgrün, Warmensteinach und Oberwarmensteinach nach Fleckl am Kreuz, Ankunft 13.55 Uhr, allerdings erst am Sonntag! Der DB-Reisebegleiter vermerkt lakonisch: "Längerer Aufenthalt" am Flughafen.

# 4achs. Umbauwagen der DB Exakt im Maßstab 1:32



Im Rahmen eines groß angelegten Programms der DB wurden Mitte der Fünfziger Jahre alte 4achsige Personenwagen in großer Zahl umgebaut. Jetzt sind diese Wagen als Modelle da. Exakt im Maßstab 1:32. Vorbildgetreu bis ins kleinste Detail. Die kompletten Wagenkasten mit Inneneinrichtung sind aus hochwertigem Kunststoff. Dachlüfter, Türklinken, Handgriffe und Gummiwulste sind separat eingesetzt.

Die Drehgestelle bestehen teilweise aus Metall.

Art.-Nr. 2040	Set aus AB4yg, B4yg und BPw4yg	"Epoche 3"	DM 1.400,-
Art.-Nr. 2038	Einzelwagen B4yg m. and. Wagennr.	"Epoche 3"	DM 500,-
Art.-Nr. 2053	2. Klasse Wagen der Tegernsee-Bahn		DM 550,-
Art.-Nr. 4049	Beleuchtungsset passend zu allen Wagen		DM 75,-
Liefertermin:	Mitte Dezember; Wagen der Epoche 4: 1. Quartal 2000		