

# 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. 3 März 1999

48. Jahrgang

E13411



**50 Jahre Nürnberg**  
**16 Seiten Messe-Extra**

TESTS

**Tempo-Import: Mehanos Thalys in H0**

**Leichtgewicht: Fleischmanns 145 in N**

**Zweissystem: Rocos Karlsruhe-Tram in H0**

ET 65 vor 20 Jahren abgestellt

## Die roten Heuler

Schwarzwaldbahn

in miniature

Schleifen,  
Kurven,  
Dämme

Der Karpaten-  
Schreck für die Reichsbahn

# U-Boot ahoi

Warum die 119 wenig Freude machte



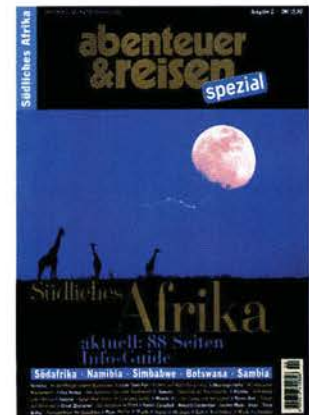
# Jetzt kennenlernen!

Testen Sie jetzt abenteuer und reisen im Mini-Abo.  
3 Hefte für nur DM 19,80. Sie sparen im Vergleich zum Einzelverkauf über DM 5,- und erhalten gratis noch ein Sonderheft Ihrer Wahl!

+ interessante Reportagen + brillante Fotos + jede Menge Tips, Tricks und Service + übersichtliche Karten und umfangreiche Ratgeber + Buchungshits zum Geldsparen + die besten Arts&Events der Welt +



oder



## abenteuer und reisen

Hier können Sie was erleben.

[www.abenteuer-reisen.de](http://www.abenteuer-reisen.de)

**X** Ja, ich möchte abenteuer und reisen im Mini-Abo für 19,80 DM (Schweiz 19,80 sfr.; sonstiges Ausland 22,20 DM) testen und erhalte dazu ein Sonderheft meiner Wahl!



+

- Sonderheft Australien oder
- Sonderheft Südliches Afrika

Erst wenn ich 10 Tage nach Erhalt des 3. Hefes nicht schriftlich „Nein Danke!“ sage, möchte ich abenteuer und reisen weiterhin für nur DM 73,- (Schweiz sfr.: 73,-; sonstiges Ausland DM 83,-) 10 x im Jahr weiterbeziehen.

Name, Vorname

Straße, PLZ, Ort

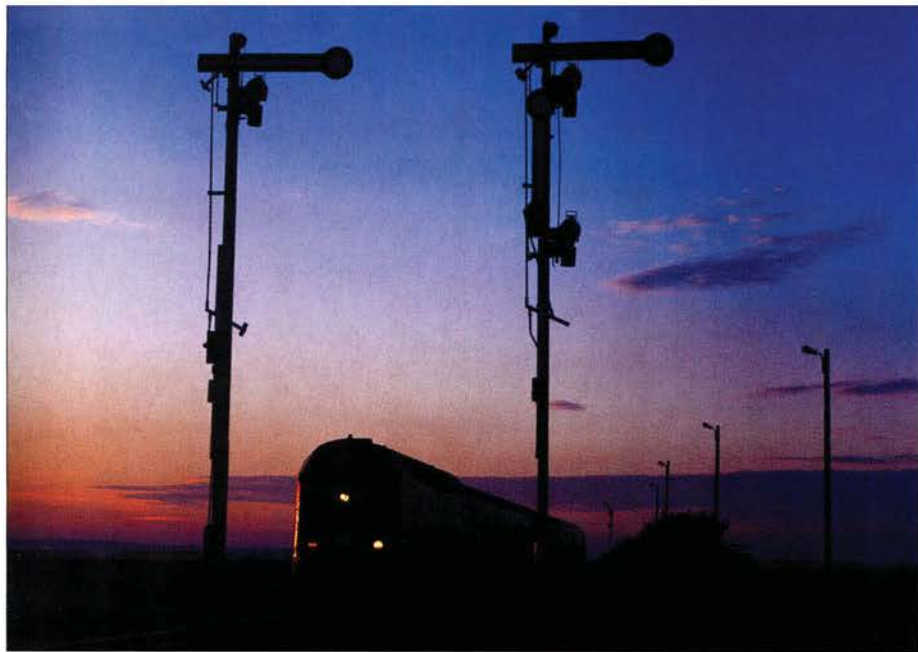
Datum, 1. Unterschrift

Datum, 2. Unterschrift

Widerrufsrecht: Die Bestellung wird erst wirksam, wenn ich nicht innerhalb von 10 Tagen beim abenteuer und reisen Leserservice, Postfach 111208, 60047 Frankfurt schriftlich widerrufe. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Einfach faxen **061 72 / 670-535** oder schicken an: abenteuer und reisen Leserservice, Postfach 111208, D-60047 Frankfurt.

Code MOBA03



**Abgetaucht** Eigentlich sollten die Dieselloks der Baureihe 119 den Mangel der Deutschen Reichsbahn an leichteren Maschinen beheben. Doch die Importe aus Rumänien glänzten durch Pleiten, Pech und Pannen. Statt in den Einsatz gingen die auch wegen ihrer Bullaugen schon bald als "U-Boote" verspotteten Sechssacher in den Betriebs- und Ausbesserungswerken auf Tauchstation. **Seite 12.**

## Übernommen

Seit dem 20. Januar gehört Adtranz zu 100 Prozent Daimler-Chrysler. Erste Aktion nach der Übernahme: Dem weltweit größten Hersteller von Schienenfahrzeugen wurde eine völlig neue Organisationsstruktur verpaßt. Adtranz-Chef Klaus Eckrodt steht unter Erfolgsdruck. **Seite 20.**



## Aufbau-Programm

An Metallbausätze wagen sich nur wenige. Beim Einstieg helfen Thomas und Rainer Albrecht. In Folge 1 entstehen Fahrwerk und Führerhaus eines H0-Lasters. **Seite 72.**

## Einer für zwei

Ein Fahrzeug für Straßen- und Eisenbahn zugleich liefert Roco mit dem GT8-100C/2S. Ob auch das H0-Modell dem dualen Betrieb gewachsen ist, zeigt der Test ab **Seite 86.**



## Großprojekt

Am liebsten hätte der N-Bahn-Club Ortenau die Schwarzwaldbahn in voller Länge ins Modell umgesetzt. Nach vierjähriger Bauzeit lassen jetzt 55 liebevoll gestaltete Module die Region zwischen Hohentwiel und Hornberg lebendig werden. **Seite 100.**



# INHALT

<b>VORBILD</b>	<b>TITELTHEMA</b>	
	<b>Auf Tauchstation</b>	12
	<b>DREHSCHEIBE</b>	
	<b>Bahnwelt aktuell</b>	4
	<b>Klare Verhältnisse</b>	20
	<b>LOKOMOTIVE</b>	
	<b>Kalt gestellt</b>	24
	<b>GESCHICHTE + GESCHICHTEN</b>	
	<b>Rote Heuler</b>	26
	<b>SPIELWARENMESSA NÜRNBERG</b>	
<b>MODELL</b>	<b>Pfeifen im Wald</b>	42
	<b>Neuheiten</b>	44
	<b>WERKSTATT</b>	
	<b>Grundlagen-Forschung</b>	72
	<b>Basteltips</b>	76
	<b>TEST</b>	
	<b>Internationale Küche</b>	78
	<b>Federleicht</b>	82
	<b>Duales System</b>	86
	<b>PROBEFAHRT</b>	
<b>Laubenpieper</b>	90	
<b>Großraum-Wagen</b>	91	
<b>SZENE</b>		
<b>Natur-Freunde</b>	100	
<b>AUSSERDEM</b>	<b>Modellbahn aktuell</b>	99
	<b>Neuheiten</b>	94
	<b>Standpunkt</b>	5
	<b>Impressum</b>	6
	<b>Bahnpost</b>	71
	<b>Güterbahnhof</b>	32
	<b>Fachhändler-Übersicht</b>	36
	<b>Termine+Treffpunkte</b>	92
	<b>Buchtips</b>	31
	<b>Vorschau</b>	106

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



**Burgenlandbahn**

### Pünktlicher Start

■ Termingerecht am 1. Januar 1999 nahm die Burgenlandbahn, ein Gemeinschaftsunternehmen der Deutschen Bahn AG und der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG), ihren Betrieb im Süden Sachsen-Anhalts auf. Zeitgleich endete der Personenverkehr auf der Strecke Querfurt – Vitzenburg (KBS 587). Seit dem 4. Januar 1999 verkehren anstelle der Züge Schnellbusse auf der Relation Nebra – Querfurt – Eisleben im Stundentakt. An Wochenenden und Feiertagen rollt der Omnibus im Zwei-Stunden-Takt. In den Bussen gelten auch die Fahrkarten der Bahn. Bei der Betriebsaufnahme auf dem übrigen Streckennetz verfügte die Burgenlandbahn bereits über sieben ihrer 18 beim DWA-Werk Bautzen bestellten Triebwagen vom Typ LVT/S. Die Triebwagen haben eine spezielle, von der KEG entwickelte Automatik-Kupplung, die nicht nur das Kuppeln von mehreren Triebwagen, sondern auch mit Fahrzeugen, die eine herkömmliche Schraubekupplung besitzen, gestattet. Weiterhin sind die Triebwagen mit einer Vielfachsteuerung ausgerüstet, die für vier LVT/S ausgelegt ist. Die ersten zwei Wagen, der VT3.02 und VT3.03, trafen bereits am Abend des 7. Dezembers 1998 in Karsdorf ein. Schon einen Tag später wurden beide in Karsdorf eingehenden Tests, wobei auch das automatische Kuppeln erprobt wurde, unterzogen.



Foto: St. Karkowski

**Rechtzeitig zum Start der Burgenlandbahn trafen die ersten LVT/S am 7. Dezember 1998 in Karsdorf ein.**

Foto: W. Schränkler



Im ehemaligen **Betriebshof Mannheim** wartete am **29. Dezember 1998** die **Versuchslotk 152 190** auf neue **Einsätze**.

**Baureihe 152**

### Neue Technik im Betriebseinsatz

■ Seit dem 3. Dezember 1998 dreht die 152190 auf den Strecken der DBAG ihre Runden. Im Gegensatz zu ihren Schwestermaschinen erhielt die 152190 die „Integrated Gate Bipolar Transistor“-Technik (IGBT). Damit ist sie die erste Güterzuglok, die mit diesen neuen Stromrichtern fährt. Nach Angaben des Herstellers, der Siemens Verkehrstechnik, konnten bisher „aus technischen Gründen“ nur Nahverkehrsfahrzeuge und Triebzüge mit IGBT ausgerüstet werden. Die Hochleistungsstromrichter sind für eine Nennspannung von 4,5 kV und einen Nennstrom von 3 kA ausgelegt. Die Traktionsleistung der 152190 beträgt wie bei den anderen Loks 6,4 Megawatt. Allerdings übertreffen die neuen Bauteile die Grenzleistung der Serienmaschinen. Laut Siemens sind die Vorteile von IGBT eine hohe Zuverlässigkeit, ein besserer Wirkungsgrad sowie ein geringeres Gewicht. Erst nach gründlichen Tests im Siemens-Prüfzentrum Wegberg-Wildenrath erteilte das Eisenbahn-Bundesamt der Versuchslotk die Zulassung.

**Das Schöne-Wochenend-Ticket**

### Neue Bestimmungen

■ Zum 1. April 1999 plant DB Regio, der ehemalige Geschäftsbereich Nahverkehr, eine Änderung der Tarifbestimmungen für das Schöne-Wochenend-Ticket. Danach soll die 35 Mark teure Fahrkarte zwar wieder für fünf Personen gelten, aber nur am Samstag oder Sonntag von jeweils 0 bis 3 Uhr des darauffolgenden Tages. Außerdem will die DB beim Entwerfen des Tickets die Größe der Gruppe kennzeichnen, damit die „nicht beliebig erweitert werden kann“, wie es seitens des Nahverkehrs hieß. Den geplanten Änderungen müssen nun noch die Bundesländer als Genehmigungsbehörden zustimmen.

**Hauptbahnhof Rostock**

### Tunnel für die Straßenbahn

■ Zu den 26 Bahnhöfen, die die Deutsche Bahn AG in einem bundesweiten Programm modernisieren will, gehört auch das Gebäude in Rostock. Dort begannen Ende 1998 die Bauarbeiten, bei denen nicht nur die Bahnsteige erneuert werden. Kernstück des Umbaus ist der Fußgängertunnel. Er soll bis zum Jahr 2003 zu einer zweigeschossigen Personen- und Straßenbahnunterführung erweitert werden, mit dem dann auch Rostocks Südstadt Anschluß an das Straßennetz erhält. Allein für das Tunnelprojekt sind 80 Millionen Mark veranschlagt. Insgesamt rechnet die Bahn für den Umbau mit Kosten in Höhe von rund 105 Millionen Mark.

Nach dem Umbau des Hauptbahnhofs werden die Straßenbahnen in Rostock die Endhaltestelle unterirdisch durchfahren.



Foto: U. Lindow

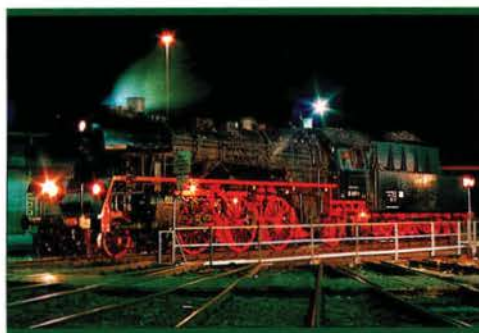


Wolfgang Schumacher

## Alte Besen kehren gut

Gut gekehrt wird beim MODELLEISENBAHNER seit 48 Jahren. Es ist eine lang andauernde Erfolgsgeschichte, die in der DDR begann und ihre Fortsetzung auch nach der Wende fand. Das war nach der Abwicklung der DDR keineswegs selbstverständlich. Ab 1994 konnte ich mit dazu beitragen, daß die Stammler aus dem Osten uns die Treue hielten und viele neue im Westen dazugewonnen wurden. Das Kehren auf dem Pflaster des Eisenbahn- und Modellbahnjournalismus wurde obendrein von einem erfahrenen Zeitschriftenmacher angeleitet: Herausgeber Hannes Scholten verstand es, zusammen mit der Redaktion frischen Wind in die Szene zu bringen. 1996 mußte ich den MEB-Besen dann schweren Herzens abgeben. Die 1993 gestartete Rio-Grande-Videothek und der Eisenbahn-Romantik-Club entwickelten sich so rasant, daß dort voller Einsatz gefragt war.

Mein Herz hing aber am MODELLEISENBAHNER auch weiterhin, der freundschaftliche Kontakt zum Hause Pietsch + Scholten blieb erhalten. Immer wieder suchten wir gemeinsam nach Konzepten, die mein Engagement bei einer der erfolgreichsten Modelleisenbahnzeitschriften wieder möglich machten. Die ideale Lösung wurde kurzfristig zum Jahreswechsel gefunden: Die Zeitschrift geht an die neu gegründete MEB Verlag GmbH über – mit Hermann Schöntag, einem engagierten und langjährigen Eisenbahnfreund als Verleger und Geschäftsführer sowie mir als neuem Herausgeber. Ein alter Besen kehrt jetzt wieder auf gewohntem Pflaster, das in ausgezeichnetem Zustand übergeben wurde. Mit der bewährten bisherigen Mannschaft wollen wir auf dieser Basis aufbauen und den MODELLEISENBAHNER im Sinne aller Leser in den alten und neuen Bundesländern erfolgreich weiterentwickeln. Ich freue mich ebenso darauf wie auf die weitere enge Zusammenarbeit mit dem transpress Verlag, dessen Buchprogramm im Hause Pietsch verbleibt.



Am 4. und 5. Januar 1999 dampfte die 35 1097 mit Fotozügen durch das Elstertal. Dabei kam die Lok bis nach Adorf. Auf der Drehscheibe des ehemaligen Bw Gera pausierte die bestens gepflegte Maschine am Abend des 5. Januar.

Foto: M. Klaus

### Oberweißbacher Bergbahn

## Hauptuntersuchung für Triebwagen

Derzeit erhält der Triebwagen 479 203 der Oberweißbacher Bergbahn (KBS 563) im ehemaligen Betriebshof Gera eine Hauptuntersuchung. Seit März 1996 wartete der Triebwagen vergebens im Werk Berlin-Schöneweide auf die Instandsetzung. Bis zum April sollen die Arbeiten in Gera abgeschlossen sein. Die Untersuchungsfristen der beiden anderen, ebenfalls mit 600 Volt Gleichspannung betriebenen Fahrzeuge 479 201 und 202 laufen erst im Jahr 2000 aus. Auch für sie ist eine Hauptuntersuchung vorgesehen.



Foto: H. Feil

Als erster Triebwagen der Oberweißbacher Bergbahn erhält derzeit der 479 203 in Gera eine Hauptuntersuchung.

### Baureihe 644

## Einsätze mit Hindernissen

Bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1998 sollen die Triebwagen der Baureihe 644 den Personenverkehr auf den Strecken Bonn – Euskirchen (KBS 475) und Köln – Gummersbach (KBS 459) übernehmen. Bevor ein Talent von der DBAG aber ins Rennen geschickt wird, muß er rund 60 000 Kilometer störungsfrei gefahren sein. Derzeit setzt Köln-Deutzerfeld auf der KBS 459 zwei Züge mit je drei Triebwagen und auf der KBS 475 einen Zug mit zwei 644ern ein. An Wochenenden wird die letzte Einheit getrennt und in zwei Umläufen genutzt. Ende Januar 1999 traten allerdings Probleme auf. Nach Schwierigkeiten mit den Bremsen zog die DBAG am 26. Januar 1999 alle Triebwagen aus dem Verkehr.



Foto: M. Kratzsch-Leichsenring

Auf ihrem Weg nach Euskirchen durchfuhren am 13. Januar 1999 zwei Triebwagen der Baureihe 644 Bonn-Duisdorf.



## IMPRESSUM

Modelleisenbahner

MEB-Verlag GmbH

Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee

Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart

Telefon (07 11) 2 10 80 75

Fax (07 11) 2 21 08 74

**HERAUSGEBER**

Wolfgang Schumacher

**VERLAGSLEITER**

Hermann Schöntag

**CHEFREDAKTEUR**

Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

**STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR**

Uwe Lechner

**GRAFISCHE GESTALTUNG**

Anita Ament (Ltg.)

**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 Dürmberger

**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,  
Ralf Reinmuth, Jörg Seidel, Michael  
Kratzsch-Leichsenring, Jürgen Krantz,  
Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge,  
Fritz Rümmelein

**VERTRIEB**

Motor-Pressen Stuttgart

Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Vertriebsleiterin: Tilo Trede

Telefon (07 11) 1 82-14 91

Fax (07 11) 1 82-10 16

**ABONNENTEN-SERVICE**

dsb Abo-Betreuung GmbH

74168 Neckarsulm

Telefon (0 71 32) 9 59 23 33

Fax (0 71 32) 9 59 24 4

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: öS 468,-  
Andere europ. Länder: DM 74,40,  
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung  
jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements  
sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck  
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBAHNER erscheint  
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den  
Verlag von der Lieferpflicht. 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.



## Ostmecklenburgische Eisenbahn

### Talent-Mangel

■ Harsche Kritik erntete zum Jahresende 1998 die Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft (OME). Zahlreiche Beschwerden von Fahrgästen wegen ausgefallener Heizungen, überfüllter Züge und Unpünktlichkeit führten zu einem Krisengespräch zwischen der OME und der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV). Technische Probleme und fehlende Triebwagen vom Typ „Talent“ verschärfen die Situation zusätzlich. Deshalb mußte die OME von verschiedenen Privatbahnen und der DBAG Fahrzeuge anmieten. Dabei kamen die Dieselloks der Baureihen 232 und 234 wieder zu Zugehren zwischen Pasewalk und Schwerin.

Foto: U. Lindow



Ende 1998 war Ludmilla immer noch zwischen Pasewalk und Schwerin im Einsatz. Am 8. Dezember rauschte 232 624 durch das schneebedeckte Mecklenburg.

## Adtranz

### Auftrag für Nürnberg - Ingolstadt

■ Adtranz Bahnfahrwegsysteme (Deutschland) erhielt Anfang Januar 1999 von der Deutschen Bahn AG den Auftrag, die Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg - Ingolstadt im Gesamtwert von rund 120 Millionen Mark zu elektrifizieren. Noch in diesem Jahr beginnen die Bauarbeiten, die bis Februar 2003 beendet sein sollen. Die Arbeiten für die rund 70 Kilometer lange Neu- und Ausbaustrecke umfassen die Sicherungstechnik auf Basis des GSM-R-Zugfunksystems, Telekommunikationstechnik, Oberleitungs- und Schaltanlagen sowie elektrotechnische Anlagen. Die Elektrifizierung der Strecke ist für Geschwindigkeiten bis 330 km/h ausgelegt; eine solche Fahrleitung wurde erstmals auf der Neubaustrecke Hannover - Berlin montiert. Der Abschnitt Nürnberg - Ingolstadt gehört zur neuen Hochgeschwindigkeitslinie Erfurt - Nürnberg - München.

Zwischenhalt



Foto: H. Heiderich

Als eine der ersten ihrer Baureihe erhielt die 151 032 einen verkehrsroten Lack. Außerdem wurde sie bei ihrer Hauptuntersuchung mit neuen Einholm-Stromabnehmern ausgerüstet. Am 30. Dezember 1998 stand die Maschine in Bebra.



Foto: D. Stroner

Während der Meßfahrt 75 380 für das Forschungs- und Technologiezentrum (FTZ) München legte die 752 004 am 20. Januar 1999 in Stuttgart-Münster einen kurzen Zwischenstopp ein.

■ Im Geschäftsjahr 1998 zählte der älteste Verkehrsverbund Deutschlands, der Hamburger Verkehrs-Verbund (HVV), die meisten Reisenden seit seiner Gründung. Insgesamt 481 Millionen Fahrgäste nutzten die Busse und Bahnen des HVV. Das waren rund 0,9 Prozent mehr als 1997.

■ In diesem Jahr will die DBAG rund 700 Millionen Mark in Norddeutschland investieren. Davon sollen rund 245 Millionen in das Hamburger Gleisnetz und etwa 170 Millionen in die Strecken Holsteins fließen. Weiterhin ist der Bau einer modernen Zugwerkstatt im Rangierbahnhof Maschen und der Kauf neuer Fahrzeuge für die Hamburger S-Bahn geplant.

■ Den ersten Zug für die U-Bahn in Rotterdam lieferte die Bombardier Transportation am 2. November 1998 aus. Ende 1999 soll der letzte der 21 bestellten Triebwagen die Werkhallen in Belgien verlassen haben. Der Gesamtauftrag für die 30,5 Meter langen Fahrzeuge hat einen Wert von umgerechnet rund 115 Millionen Mark.

■ Mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Union planen die rheinland-pfälzischen Landkreise Kusel und Bad Kreuznach den Umbau der Glantalbahn in eine Draisenstrecke für Touristen. Die Kosten liegen voraussichtlich bei 1,9 Millionen Mark. Im

## Hessische Landesbahn

### Neue Dieseltriebzüge

Das Konsortium Bombardier Transportation und Adtranz stellte am 8. Januar 1999 im Werk Kassel die neuen Dieseltriebzüge vom Typ GTW 2/6 für die Hessische Landesbahn (HLB) vor. Insgesamt 18 der 120 km/h schnellen und fast 39 Meter langen Fahrzeuge, die von Februar bis August 1999 ausgeliefert werden, hat die HLB bestellt; das Volumen des Auftrags beträgt 54 Millionen Mark. Drei Triebwagen werden auf der Hellertalbahn zwischen Betzdorf und Dillenburg verkehren. Die anderen 15 Fahrzeuge setzen die Tochtergesellschaften der HLB, die Kassel-Naumburger-Eisenbahn, die Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn und die Butzbach-Licher-Eisenbahn ein. Das Werk Bautzen von Bombardier liefert die kompletten Endwagen des Sechschsers. Adtranz baut das Mittelteil, das die 550 kW starke Antriebseinheit enthält, sowie die Drehgestelle und die Steuerung. Der Niederflerbereich der Fahrzeuge hat einen Anteil von 70 Prozent. Weitere 30 GTW 2/6 hat die DBAG für Brandenburg bestellt, die Ussedomer Bäderbahn erhält 30 Triebwagen.



Foto: V. Anton

Am 10. Dezember 1998 rangierte die V36225 der BLME auf dem Gelände der Flüssiggasanlage in Gräfenhainichen.

## Braunschweigische Landes-Museums-Eisenbahn

### V36 im Plandienst

■ Auf der Güterbahn zwischen Burgkernitz und Gräfenhainichen setzte der Betreiber, die Deutsche Regionalbahn (DR), zwischen Oktober und Dezember 1998 die V36225 der Braunschweigischen Landes-Museums-Eisenbahn (BLME) ein. Die DR mietete den ehemaligen Wehrmachtsdiesel wegen Ausfall einer V22 an. Die Museumslok holte täglich im Übergabebahnhof Burgkernitz (KBS 250) die Güterwagen ab und bediente die Anschlussgleise an der ehemaligen Grubenbahn.

Im Dezember 1998 war der Euro-sprinter 127001 zu Meßfahrten in Österreich unterwegs. Dabei wurden die neuen Drehgestelle für die Baureihe 1016/1116 der ÖBB getestet. Am 10. Dezember 1998 stand die 127001 mit einem Güterzug in Müzzzuschlag.



Foto: P. Haslebner

Frühjahr 2000 soll der Umbau beendet sein.

■ Die in Steinheim aufgestellte 99651 diente nicht, wie gemeldet, als Tauschteilspender für die Radebeuler 99713. Vielmehr entnahmen Eisenbahnfreunde, die sich in Nossen um die Aufarbeitung der 99715 bemühen, leihweise einzelne Teile der 99651, zum Nachbau dringend benötigter Baugruppen. Anschließend brachten sie die Teile der 99651 wieder nach Steinheim.

■ Nach 14 Jahren gibt es auf dem Züricher Hauptbahnhof wieder Gepäckträger. Sie sollen zwischen 6.30 und 22 Uhr in erster Linie die internationalen Züge bedienen.

■ Siemens gründete mit einem chinesischen Lokhersteller ein Joint Venture. Ab dem Jahr 2000 soll das Werk mit seinen rund 1200 Mitarbeitern Lokomotiven und Maschinen-Komponenten liefern. Ein Auftrag zum Bau von 20 Doppelloks liegt bereits vor.

■ Das Straßenbahnmuseum Frankfurt-Schwanheim zählte 1998 insgesamt 5553 Gäste. Im Jahr 1997 kamen nur 4811 Besucher in das Museum.

■ Die Dänischen Staatsbahnen (DSB) fuhren am 12. Januar 1999 ihren ersten durchgehenden Güterzug von Kopenhagen nach Mailand. Zwischen der Bestellung des Transportes und dem Start des Zuges lagen allerdings sechs Tage, die die DSB zur Koordinierung

des Fahrplanes mit den anderen Bahnen benötigte.

■ Im Haushalt 1999 kürzte das Bundesverkehrsministerium die Mittel für die Schiene. Statt 24 Milliarden Mark stehen in diesem Jahr nur noch 17,2 Milliarden zur Verfügung. Deshalb werden der Zinsendienst für die Alt-schulden des Eisenbahnvermögens gestrichen sowie die Zuschüsse für Personalkosten und Altlastensanierung reduziert.

■ Noch bis zum 11. April 1999 läuft die Orient-Express-Ausstellung im Verkehrsmuseum Nürnberg. Zwischen der Eröffnung am 20. November 1998 und Mitte Januar 1999 kamen rund 37000 Besucher in die Sonderschau.

■ Die Verkehrsbetriebe der kanadischen Stadt Calgary beauftragten die Siemens Verkehrstechnik mit dem Bau von elf Stadtbahnwagen im Wert von umgerechnet 40 Millionen Mark. Die Auslieferung des ersten sechsachsigen Gelenktriebwagens ist für den Mai 2000 geplant.

■ Die britische Virgin Rail vergab am 9. Dezember 1998 die Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung von 78 dieselektrischen Triebzügen an Bombardier Transportation. Der Auftrag im Wert von umgerechnet 2,94 Milliarden Mark ist der größte in der Firmengeschichte Bombardiers. Zwischen Dezember

2000 und Juli 2002 will Bombardier die Triebzüge mit insgesamt 352 Fahrzeugen an die Virgin Rail liefern.

■ Am 15. Dezember 1998 übernahmen die Niederländischen Staatsbahnen (NS) den letzten ihrer 50 Doppelstock-Motorwagen. Die rund 2400 kW starken Triebköpfe lösen die vor den Doppelstockzügen eingesetzten Loks der Baureihe E1700 ab.

■ Den Innenausbau für insgesamt 22 Triebwagen vom Typ „LINT 41“ vergab Linke-Hofmann-Busch Salzgitter an das ehemalige Raw Halberstadt. Dort begannen die Arbeiten am 28. Dezember 1998.

■ Noch 33 betriebsfähige E-Loks der Baureihe 142 begrüßten im ehemaligen Betriebshof Magdeburg-Rothensee das Jahr 1999. Nach wie vor sind die Holzroller mit Sonderleistungen unterwegs.

■ Die ABB Transformatoren GmbH in Bad Honnef baut im Auftrag von Adtranz insgesamt 400 Transformatoren, die in den neuen Mehrsystem-Loks der Baureihe 185 zum Einsatz kommen sollen. Der Auftrag hat einen Wert von rund 90 Millionen Mark.

■ Laut Statistischem Bundesamt sank in den ersten neun Monaten 1998 im Vergleich zum Vorjahr die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr um rund 0,3 Prozent auf 5,6 Milliarden.



## FRAGEZEICHEN

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



Foto: J. Krantz

Als im Herbst 1968 die 065003 mit ihrem Nahverkehrszug in Richtung Odenwald einen Zwischenstopp im ehemals „Rosenhöhe“ genannten Bahnhof einlegte, waren ihre Tage bereits gezählt. Seit der Indienststellung am 3. März 1951 hatte die Neubaudampflokomotive der DB das Bahnbetriebswerk in dem großen Eisenbahnknoten im südlichen Rhein-Main-Gebiet nie verlassen. Die einstige Residenzstadt eines hessischen Großherzogtums gilt als ein Zentrum des Jugendstils. Selbst das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes ist ein Kind dieser Epoche. Völlig unbeachtet blieb hingegen der kleine Bahnhof am Stadtrand, der mit seiner ungewöhnlichen Holzverkleidung an ein russisches Landhaus erinnert. Die 65er schnauften hier täglich mit ihren Personenzügen in Richtung Odenwald vorbei. Bis in die 80er Jahre besaß der Bahnhof sogar einen Anschluß an das Straßennetz. Wie heißt die Station, in der heute auch Museumszüge starten, und wie heißt der Vater der Neubaudampflokomotive der DB?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. März 1999 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, MEB-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 richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Januarheft lautete „Schwandorf“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Matthias Bader, 09123 Chemnitz; Arnd Bagusat, 40789 Monheim Baumb.; Reinhard Behrenbeck, 53881 Euskirchen; Heinz Berndt, 95448 Bayreuth; Werner Brand, 84066 Pfaffenberg; Josef Buechele, 79576 Weil am Rhein; Kai Cramer, 01159 Dresden; Bruno Ganser, 79713 Bad Säckingen; Klaus Gerhardt, 07548 Gera; Matthias Grimm, 08304 Schönheide; Nikolai Haslebner, A-8740 Zeltweg; Jürgen Hollmann, 95615 Marktredwitz; Thomas Klöpf, 87474 Buchenberg; Ullrich Kruschwitz, 08223 Grünbach; Wolfgang Kuschel, 09496 Marienberg; W. Schneemilch, 38889 Cattenstedt; Erik Schneider, CH-8805 Richterswil; Helge Peter Vieck, 72555 Metzingen; Wolf-Rüdiger Weist, 23628 Krummesse.



Foto: J. Rech

Anfang 1999 begann im Dampfloswerk Meiningen die betriebsfähige Aufarbeitung der 78468. Dabei soll die Maschine wieder für den Wendezugeneinsatz hergerichtet werden.



Foto: P. Federmann

Am 6. Januar 1999 präsentierte die RhB die neuen Autotransporter für den Vereina-Tunnel.

Rhätische Bahn

## Autotransporter für den Vereina-Tunnel

Die Rhätische Bahn (RhB) stellte am 6. Januar 1999 die ersten Autotransport-Wagen (ATW) für den neuen Vereina-Tunnel vor, der am 19. November dieses Jahres eröffnet wird. Insgesamt beschafft die RhB 36 Autotransporter, sieben Auffahrtswagen und drei Steuerwagen, die Bombardier Transportation in Villeneuve und Aachen herstellt. Die Waggonen können alle Straßenfahrzeuge bis zu einer Höhe von 3,77 Metern und einem Gewicht bis zu 28 Tonnen transportieren. Ein Zug wird aus zwölf ATW, jeweils zwei Auffahrt- sowie einem Steuerwagen bestehen und von einer Lok der Baureihe Ge 4/4 III gezogen werden. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h sind für die Fahrt durch den 19,6 Kilometer langen Tunnel 17 Minuten veranschlagt.



Foto: P. Haslebner

Nach über 30 Jahren dampft die U11 wieder auf der Murtalbahn der Steiermärkischen Landesbahnen. Die 1894 gebaute Maschine wurde 1967 abgestellt und erst 1998 in Ceske Velenice (Tschechien) wieder aufgearbeitet. Am 3. Dezember 1998 absolvierte sie ihre Probefahrt von Murau nach Tamsweg.

Alpen transit auf der Schiene

## Vertrag zwischen BLS und DB Cargo

Die schweizerische BLS Lötschbergbahn AG und DB Cargo unterzeichneten am 11. Dezember 1998 einen Kooperationsvertrag. In dem Papier vereinbarten die Gesellschaften eine Zusammenarbeit beim Alpen transit auf der Schiene von und nach Italien. Sie wollen unter anderem Strategien zur Erschließung neuer Märkte und zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit entwickeln, die Fahrpläne optimieren sowie den Einsatz von Loks und Arbeitskräften rationalisieren. Der Güterverkehr nach Italien stellt für DB Cargo den wichtigsten Auslandsmarkt dar. Zwischen Italien und Deutschland wurden 1997 rund 14 Millionen Tonnen Güter befördert.



## Preßnitztalbahn

### Neuzugang aus Haßloch

■ Am 18. Dezember 1998 traf bei der Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn (IGP) in Jöhstadt die dreiachsige Tenderlok 994511 ein. Die kleine Maschine kann auf ein bewegtes Leben zurückblicken. Krauss & Co lieferten die C1-Lok 1899 unter der Fabrik-Nummer 4113 an die Kreisbahn Rathenow – Senzke – Nauen. Die Deutsche Reichsbahn ordnete die Naßdampflok 1950 als 994511 in ihren Fahrzeugpark ein und ließ sie zwischen 1965 und 1966 im Raw Görnitz modernisieren. Bei dem Umbau, der einem Neubau glich, verlor die Maschine ihre Schleppachse. Anschließend war die Maschine auf Rügen und in der Prignitz im Einsatz. Nach der Stilllegung der Havelberger Strecke rostete die Maschine bis 1977 im Bahnhof Glöwen vor sich hin, bis sie an den Holiday-Park in Haßloch verkauft wurde. Dort stand sie dann über 20 Jahre, bevor die IGP den Dreikuppler erwarb. Im Erzgebirge wird die Maschine jetzt erst einmal rollfähig aufgearbeitet.

Foto: H. Drosdeck



Nach über 20 Jahren im Holiday-Park Haßloch kam die 994511 am 19. Dezember 1998 nach Jöhstadt.

## AKN Eisenbahn AG

### Künftig doch bis zum Hamburger Hauptbahnhof

■ Bei besonderen Anlässen, wie dem Alstervergnügen, enden die Züge aus Kaltenkirchen der AKN Eisenbahn AG nicht mehr in Hamburg-Eidelstedt, sondern können auf den Gleisen der S-Bahn bis zum Hamburger Hauptbahnhof durchfahren. Die Privatbahn rüstet deshalb ihre Triebwagen entsprechend nach. Diese Umbaumaßnahmen werden die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein finanziell unterstützen, wie das Kieler Verkehrs-Ministerium Mitte Januar bekannt gab. Hintergrund dieser Mitteilung ist ein lange schwelender Streit zwischen der AKN und der Hamburger S-Bahn GmbH. Letztere hatte der privaten Bahngesellschaft mit unterschiedlichen Begründungen immer wieder untersagt, die S-Bahn-Gleise zu nutzen. Die einzige Ausnahme bildete das Alstervergnügen 1998. Vorläufiger Höhepunkt der Auseinandersetzung: Als die AKN an den verkaufsoffenen Sonntagen vor Weihnachten jeweils mit einem Sonderzug zum Hauptbahnhof und zurück fahren wollte, lehnte dies die Bahntochter mit der Begründung ab, der Sonderzug verursache rechnerisch eine Verspätung von 1,7 Minuten.



# Eisenbahn-Erlebnisreisen Dampf-Nostalgie 1999

## Tagesfahrten

mit Fotohalten und Scheinanfahrten

### 13. März Elstertal-Express

mit 18 316 und 23 1097 von Nürnberg nach Gera und zurück

### 28. März Schnellzug-Dampflok-Treffen

mit 01 118, 01 1066, 01 509, 18 316, 241A65. Sonderzüge ab/bis Frankfurt/Main, Stuttgart und Nürnberg

### 5. April Osterhasen - Dampfzug

mit 241A65 von Nürnberg nach Neuenmarkt-Wirsberg und zurück mit Fahrt über die "Schiefe Ebene" und Ostereiersuchen im DDM.

### 10. April Bodensee - Express

mit 241A65 von Nürnberg nach Friedrichshafen und zurück

### 1. Mai Mit Volldampf d.d.Schwäbische Alb

mit 41 018 von Augsburg über Sigmaringen nach Stuttgart

### 8. Mai Eisenbahn-Romantik-Express

mit 41 018 von Stuttgart nach Neustadt/Weinstr. und zurück inklusiv Fahrt mit dem "Kuckucksbähnle" nach Elmstein und zurück.

### 13. Mai Mit Volldampf durchs Stahlwerk

Nürnberg - Linz und zurück mit V200 002 inklusiv Fahrt mit Dampflok 50.1171 durchs große Voest-Stahlwerk

## Mehrtagesfahrten

Das Richtige für den "Dampflok-Fan"

### 21./21. März Dampflok-Wochenende Wien

Offizielle Präsentation der 770.86 (ex bay. Pt2/3). Zusätzlich 33.132, 77.250 und 94.1420 vor passenden Zugarnituren.

### 1.-5. April Jubiläumsdampfspektakel Harz

100 Jahre Harzquer- und Brockenbahn - vier tolle Dampfisenbahntage mit allen Dampflok der HSB.

### 29./30. Mai Mit Volldampf durch Dänemark

Dampfzugwochenende mit 01 1100 von Hamburg nach Padborg und mit DSB-Dampflok Pr 908, P 946 und E 991 nach Struer und zurück.

Weitere Dampfzugfahrten (Tages- und Mehrtagesreisen) für Sommer 1999 in Planung.

Weitere Informationen und Buchungen:

**IGE-Bahntouristik, Abtl. Dampf-Nostalgie,  
Ostbahnstr. 61, 91217 Hersbruck,  
Tel.: 09151/4066, Fax: 09151/4266**

**Bitte ausschneiden und aufbewahren –  
das sind die Schlußtermine 1999 für Ihre Anzeigen**

## MODELLEISENBAHNER

Heft-Nr.	Erscheinungstermin	Anzeigenschluß
4/99	Mittwoch 24.03.99	Mittwoch 24.02.99
5/99	Mittwoch 21.04.99	Mittwoch 24.03.99
6/99	Mittwoch 19.05.99	Mittwoch 21.04.99
7/99	Mittwoch 23.06.99	Mittwoch 26.05.99
8/99	Mittwoch 21.07.99	Mittwoch 23.06.99
9/99	Mittwoch 18.08.99	Mittwoch 21.07.99



Triptis - Lobenstein

## Trafotransport ins Oberland

■ Am 17. Dezember 1998 rollte noch einmal ein Güterzug über die Strecke Triptis – Lobenstein, auf der seit dem 24. Mai 1998 der Personen- und Güterverkehr ruht. Der Schienentransport brachte für die Vereinigten Energiewerke (VEAG) einen über 200 Tonnen schweren Transformator ins Umspannwerk Remptendorf im Thüringer Oberland. Eigens hierfür hatte die DBAG die Strecke reaktiviert.

Foto: T. Spreer



Den Schwertransport durch das Thüringer Oberland schlepten die beiden Saalfelder 204612 und 803.

Tatra KT4D

## Prototyp gerettet

■ Die Arbeitsgruppe Potsdam des Denkmalpflegevereins Nahverkehr Berlin e.V. (DVN) läßt zur Zeit bei der Arbeitsförderungsgesellschaft Potsdam den letzten KT4-Prototypen bei der Arbeitsförderungsgesellschaft Teltow (afg) aufarbeiten. CKD-Tatra lieferte 1973 zwei Baumuster dieses Fahrzeugtyps, die man zunächst in Prag erprobte. Am 29. November 1974 erfolgte die Übergabe der beiden Wagen an die Verkehrsbetriebe Potsdam, die sie als TW001 und TW002 einsetzten. Wegen des hohen Wartungsaufwandes stellte man die Einzelgänger 1989 ab. Während TW002 bald verschrottet wurde, gelangte TW001 im Jahr 1994 an einen Privatbesitzer, der den Triebwagen im Lokschuppen von Basdorf unterstellte. Als sich 1998 die Möglichkeit ergab, das Fahrzeug durch die afg aufarbeiten zu lassen, ging es in den Besitz des DVN über, der für jede Sach- und Geldspende zu diesem Projekt dankbar ist.

Foto: DVN/H. Wagner



Bereits Ende August brachte man den Prototyp des KT4 aus dem Lokschuppen in Basdorf nach Teltow.

## ZEITREISE

### Der Sulzer Tunnel



Die letzte Bundesbahn-T18, die 78 246, verließ im März 1973 mit einem Personenzug am Haken den Tunnel bei Sulz/Neckar.

Vor 26 Jahren gehörte die 78er noch zum alltäglichen Bild auf der Gäubahn. So donnerte im März 1973 die 078 246 des Bahnbetriebswerks (Bw) Rottweil mit einem Personenzug aus dem Sulzer Tunnel. Die Württembergischen Staatseisenbahnen hatten die Gäubahn etappenweise eröffnet. Dabei wurde der rund 57 Kilometer lange Abschnitt Stuttgart – Eutingen erst am 1. September 1879 für den Personen- und Güterverkehr freigegeben. Rottweil besaß zu diesem Zeitpunkt schon gut zehn Jahre einen Anschluß an das Eisenbahnnetz. Dort traf der erste Zug bereits am 15. Juli 1869 ein. 100 Jahre später war die Schwarzwald-Stadt ein wahres Mekka für Eisenbahnfans, denn hier gab es neben den Dampflok der Baureihen 44 und 50 noch die 78er, die ehemalige preußische T18. Das benachbarte Bw Tübingen schickte außerdem noch 38er und 64er ins Rennen. Aber auch der Schienenbus VT95 oder die Villinger 220 und 221 brummt über die Gäubahn. Nach der Elektrifizierung der Strecke gaben sich schließlich die E-Lok-Oldtimer E44 und E94 die Ehre. Heute ist die Vielfalt der Fahrzeuge wesentlich geringer. Vor den Zügen des Nahverkehrs bestimmt heute die 110 das Bild, die inzwischen ruhigen Gewissens zu den Oldies gezählt werden darf.



Fotos (2): J. Rech

Knapp 26 Jahre später ist die Strecke elektrifiziert, und die 110 191 rauscht mit einem Regionalexpreß vorbei.