

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

DM 5,50 öS 41,- SFr 5,50 hfl 6,50
bfr 122 lfr 120

Nr. 8 August 1998
47. Jahrgang

E13411



BASTELTIPS

Moderne IC-Bahnsteige

Elektronik Bremsen + Anfahren

Isolierte Lok-Rohrleitungen

Kopfbahnhof mit Köpfchen

Rangierbetrieb für Profis

Eisenbahn auf Hawaii

Dampf unter Palmen

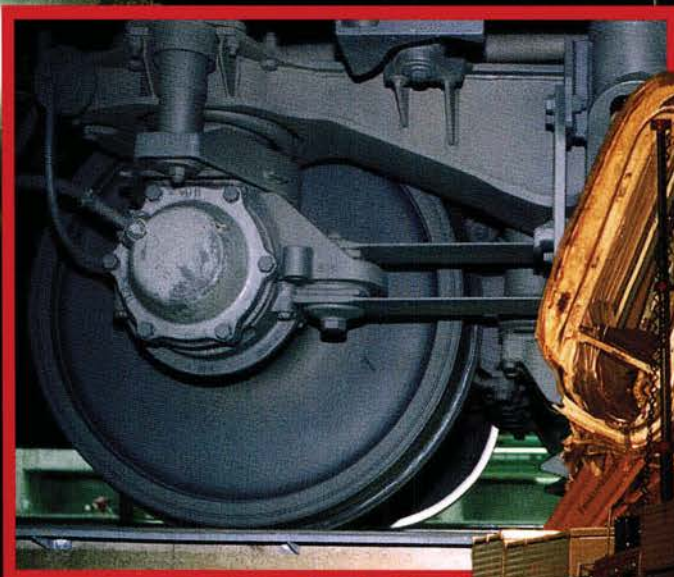
Lok-Import aus Südafrika

Der Feldbahn-Gigant

- Endlich:
Pikos VT in H0
- Premiere:
Rocos 132 in TT

Das Drama

von Eschede



Ein Reifenbruch und seine Folgen

Welche Grenzen hat die ICE-Technik?

TEST



Sun City, Südafrika

Sport ist abenteuer...

...und reisen viel mehr als unterwegs sein.

Deshalb gibt es jetzt im neuen abenteuer und reisen auf über 160 Seiten nicht nur fremde Länder und Städte zu entdecken, sondern auch die Kunst, **das Leben mit allen Sinnen zu genießen.**

Mallorca einmal anders, Traumvillen an Mexikos Riviera oder mit dem Luxuszug durch Schottland – bei abenteuer und reisen findet ab sofort jeder, der das Leben liebt, sein Zuhause.

Dabei bleibt abenteuer und reisen der Spezialist fürs Fernweh: noch ausführlicher, noch intensiver, noch praktischer. **40 volle Seiten Titelthema** Mallorca, dazu noch Marokko, USA und die attraktivsten Studienreisen weltweit – alles aktuell recherchiert, schnell informiert und mit jeder Menge Tips und Service.

Das **neue** abenteuer und reisen ist ein echtes Erlebnis.

abenteuer und **reisen**
Hier können Sie was erleben.

www.abenteuer-reisen.de



Ab 18. Juni bei Ihrem Zeitschriftenhändler.

Jetzt im Mini-Abo testen:

3 Hefte im Mini-Abo für nur DM 15,- und im Vergleich zum Einzelkauf DM 10,50 sparen.

Telefon 06172/670-408

Fax 06172/670-535

(Bitte anfordern mit Kennwort: ME0898)

Auftakt

Mit der Ludmilla präsentiert Roco sein erstes TT-Modell. Die Lok der Baureihe 232 ist eine völlige Neukonstruktion. Ob der TT-Auftakt glückt, verrät der Test ab **Seite 72**.



Schwachstelle

Der Bruch eines Radreifens verursachte die Katastrophe von Eschede, so der Zwischenbericht des EBA. Der technische Defekt zeigt Sicherheitslücken im System ICE. Bis zur Schlußabnahme durch die DB AG wird die Radsatzfertigung streng kontrolliert. **Seite 12**.

Eigentlich sollte ja eine Neubaulok die Züge nach Harzgerode ziehen. Statt dessen mußte Heizer Dirk Endisch auf Ballerina 99 6001 fahren. Mit Skepsis enterte er die Lok - doch der Tanzkurs erwies sich als halb so schlimm. **Seite 30**.

Tanzkurs



Rückkehrer

Seit Ende Mai kommen die

Schienenbusse wieder in das Ermstal. Die Pendelfahrten an Wochenenden sind wohl der letzte Auftritt - und der Startschuß für den dortigen Nahverkehr. **Seite 26**.



Irgendwo im Norden auf dem Land liegt Peter Semmlers H0e-Dörfchen Strüwenitz. Dort gibt es die Kleinbahn, Backsteingehöfte, Viehweiden - und sogar einen kleinen Ziehbrunnen. **Seite 88**.

Landpartie



INHALT

TITELTHEMA

Der Reifenbruch

Das schwere Unglück von Eschede offenbart Risiken des ICE-Hochgeschwindigkeitsverkehrs. **12** ◀

DREHSCHIBE

Bahnwelt aktuell

4

Wechselkurs

Wie geht es weiter im Weißeritz- und Löbnitztal? **22**

Vorgeschmack

Der Schienenbus kehrt ins Ermstal zurück. **26**

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Tanzstunde

Die Ballerina aus der Sicht eines Heizers. **30**

ABENTEUER EISENBahn

Unter Palmen

Hawaii-Bahnfahrt durch Zuckerrohr und Ananas. **34** ◀

LOKOMOTIVE

Zweifuß-Gigant

Wie eine Garratt in der Schweiz Dampf macht. **40** ◀

WERKSTATT

Ballett-Meister

Rainer Albrecht zeigt, wie der Modellbauer Weinerts Ballerina in H0m zum Tanzen bringt. **56**

Siamesische Zwillinge

So kommen zwei Bahnhöfe mit einem Bw aus. **60**

Basteltips

Eine Brems- und Anfahrlektronik, H0-Lampen, Isolierte Lok-Rohrleitungen und weitere Tricks. **64** ◀

TEST

Runderneuert

Lang erwartet, nun gestartet: Pikos VT in H0. Was bietet das neue Modell der kleinen Sächsin? **68** ◀

Marschall-Plan

Gelingt Roco mit der Ludmilla der TT-Einstieg? **72** ◀

PROBEFAHRT

Großserie

Liliput präsentiert eine 52 der DR in H0. **76**

Schlägermütze

Tillig bringt die V 180 131 auf die TT-Schienen. **76**

Mit Schub

Märklins Interregio-Steuerwagen in H0. **78**

Flackerfrei

Die Lux-Zugbeleuchtung von XR1 Software. **78**

SZENE

Dortreff

Zu Besuch im H0e-Bahnhof Strüwenitz. **88**

Mit Köpfchen

Von der stolzen 39 bis zum Schienenbus reicht der Bahnbetrieb im H0-Luftkurort Rohr. **92** ◀

MODELL

Modellbahn aktuell **87**

Neuheiten **82**

Standpunkt **5**

Impressum **6**

Bahnpost **91**

Güterbahnhof **44**

Fachhändler-Übersicht **48**

Termine+Treffpunkte **80**

Buchtips **39**

Vorschau **98**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Zur Personalschulung war am 9. April 1998 die 145 008 in Cottbus zu Gast.

Foto: H. Fischer

Baureihe 145

Erster Umlaufplan

■ Seit dem 24. Mai 1998 setzt der Bh Seddin die neuen E-Loks der Baureihe 145 in einem siebentägigen Umlaufplan ein. Von ihrer Heimatdienststelle aus kommen die Maschinen vor Güterzügen unter anderem nach Magdeburg, Leipzig-Engelsdorf, Hamm, Hagen, Schwerte und Duisburg. Dem Bh Seddin stehen derzeit für diese Leistungen zehn 145er zur Verfügung. Mitte Mai 1998 weilte die 145004 im Rahmen der Versuche der DBAG im Werk Cottbus zur Probezerlegung. Die Serienlieferung mit der 145011 beginnt erst Ende des Jahres. Bei Adtranz in Kassel soll der erste Lokkasten zur Endmontage im Oktober eintreffen.

Güsten – Barby

Andere Linie

■ Seit 24. Mai 1998 gibt es auf dem 27 Kilometer langen Abschnitt von Güsten nach Barby der Strecke Belzig – Güterglück – Güsten (KBS 258) keinen Personenverkehr mehr. Die bis dahin auf dieser Relation eingesetzten Regionalbahnen verkehren nun auf Wunsch der Bevölkerung im Zwei-Stunden-Takt über Schönebeck nach Magdeburg.

Foto: U. Lindow

Deutscher Eisenbahn-Verein

Behindertengerechter Personenwagen

■ In Wernigerode präsentierte am 26. Mai 1998 der Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV) Bruchhausen-Vilsen seinen behindertengerecht umgebauten Personenwagen 17. Im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wurde der 1911 von der Waggonfabrik Wismar gelieferte Personenwagen in Blankenburg aufgearbeitet und für Rollstuhlfahrer hergerichtet. Dabei wurden unter anderem die Bühnen und die Türen verbreitert

sowie Hublifte installiert. Das Fahrzeug besitzt nun 30 Plätze. Außerdem erhielt der 12,5 Meter lange Wagen eine neue Heizung sowie eine Saug- und Druckluftbremse.

Am 26. Mai 1998 stellte der DEV seinen behindertengerecht umgebauten Personenwagen in Wernigerode vor.



Foto: F. Haupt

Mecklenburg-Vorpommern

Kostenlos Bahnfahren

■ Das Land Mecklenburg-Vorpommern und die DBAG bieten auf einigen Verbindungen bis zum 24. August 1998 das kostenlose Sommer-Test-Ticket an. Auf den Strecken Wismar – Schwerin (KBS 155), Schwerin – Grabow (KBS 170), Stralsund – Neustrelitz (KBS 185), Paskow – Bützow (KBS 175), Parchim – Schwerin (KBS 152), Schwerin – Rehna (KBS 153), Hagenow Land – Ludwigslust – Waren/Müritz (KBS 104, 172) kann jeder montags bis freitags zwischen 9 und 15 Uhr sowie zwischen 18 und 1 Uhr zum Nulltarif bahnfahren. Mit dieser In-

itiative wollen Bahn und Land mehr potentielle Kunden auf die Schiene locken. Während das Sommer-Test-Ticket läuft, verteilen die Zugbegleiter an die Reisenden die Fahrkarten. Die Bahn AG und das Land erhoffen sich von dieser Aktion eine Steigerung der Fahrgastzahlen. Derzeit benutzen rund 15000 Reisende die Züge auf den genannten Strecken. Nach dem Sommer-Test-Ticket will man das Herbst-Linien-Ticket anbieten. Dann kostet bis zum 31. Dezember 1998 das Zugfahren auf einigen Strecken nur die Hälfte.

DB Yeoman

Probebeladung in Rostock

■ Im Rostocker Seehafen traf am 27. April 1998 die von DB Yeoman eingesetzte Diesellok 259003 mit einem Ganzzug zur Probebeladung der Güterwagen ein. Der Versuch verlief erfolgreich. Seitdem ist die englische Maschine vor Baustoffzügen, die bis zu 4000 Tonnen schwer sind, zwischen Berlin, Neustrelitz, Waren, Hamburg Waltherhof-Hansaport und Vollratsruhe im Einsatz.

Mit 51 Schüttgutkippwagen der Gattung Fans 128 am Zughaken traf 259003 am 27. April 1998 in Rostock ein.



Foto: R. Kutschke

Die „Spreewald“ kehrte im Juni 1998 für zwei Tage in ihre alte Heimat zurück.

Spreewaldbahn

Jubiläumsfest in Burg

■ Auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofes Burg wurde am 6. und 7. Juni 1998 das 100jährige Jubiläum der Spreewaldbahn gefeiert. Aus diesem Anlaß reiste nach über 25 Jahren die ehemalige 995633 aus Bruchhausen-Vilsen wieder in den Spreewald. Von 1947 bis 1969 war sie dort im Einsatz,

bevor sie an den Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) verkauft wurde. An beiden Tagen absolvierte sie im Bahnhofsgelände Vorführfahrten. Im Bahnhof Burg entsteht ein kleines Freilichtmuseum, das an das meter-spurige Schmalspurbahnnetz im Spreewald erinnert.

Berlin-Rummelsburg

Drittes ICE-Werk eingeweiht

■ In Berlin-Rummelsburg nahm am 24. Mai 1998 das dritte ICE-Unterhaltungswerk seine Arbeit auf. In die 253 Meter lange Fahrzeughalle investierten die Geschäftsbereiche Fernverkehr und Netz rund 300 Millionen Mark. Außerdem entstanden eine 190 Meter lange, vollautomatische Reinigungshalle sowie ein kombiniertes Büro-Sozialgebäude. Mit der Wartung des ICE und der Reisezugwagen sind in Rummelsburg rund 500 Eisenbahner beschäftigt. Täglich sollen dort 30 ICE gewartet werden. Nach der Indienststellung des ICE3 plant die DBAG die Umbeheimatung aller in München stationierten ICE2-Triebzüge der Baureihe 402 nach Rummelsburg.

Sternberg – Karow

Keine Übernahme durch die DR

■ Der Aufsichtsrat der Deutschen Regionalbahn (DR) sprach sich am 6. Juni 1998 gegen eine Übernahme der Strecke Hornstorf – Sternberg – Karow (KBS 156) aus. Seit September 1997 suchte die DR nach Möglichkeiten für einen weiteren Erhalt der Bahnlinie. Der Aufsichtsrat entschied sich gegen eine Übernahme, da es „keinen erkennbaren Nutzen beziehungsweise darstellbare Wirtschaftlich-

keit“ für einen Weiterbetrieb gebe. Erst zum Fahrplanwechsel im Mai 1998 hatte das Land Mecklenburg-Vorpommern den Personenverkehr auf der KBS 156 abbestellt.



Foto: U. Lindow

Die 219034 bespannte am 23. Mai 1998 den letzten Personenzug auf der KBS 156.

STANDPUNKT



Dr. Karlheinz Haucke

Gleichung mit zu vielen Variablen

Der Schock sitzt tief. In die Trauer um die Opfer, in das Mitgefühl mit den Betroffenen mischt sich blankes Entsetzen. 100 Tote sind ein schrecklicher Tribut an das immer noch sicherste Verkehrsmittel der Welt. Das Drama von Eschede hat klargemacht: Bei solchen Geschwindigkeiten kann die Gesetzmäßigkeit von Ursache und Wirkung geradewegs in eine Katastrophe führen. Ein gebrochener Radreifen erschüttert das grenzenlose Vertrauen in hochmoderne Technik. Die Parallelen zum Untergang der Titanic und zur Zeppelin-Katastrophe von Lakehurst sind unübersehbar. Zumindest die Luftschiff-Fahrt hat sich von diesem Rückschlag nie wieder ganz erholt. Das fürchterliche ICE-Unglück hat die heile Welt der Hochgeschwindigkeitszüge nachhaltig ins Wanken gebracht. Die hektischen Reaktionen nicht nur in Deutschland sprechen eine deutliche Sprache.

Die Beherrschung des Rad-Schiene-Systems, erst recht jenseits von Tempo 160, entpuppt sich als Wunschdenken. Es ist letztlich eine Gleichung mit zu vielen Variablen. Ein einziger nicht kalkulierter Faktor genügt, um das System zusammenbrechen zu lassen. Und das gilt beileibe nicht nur für den ICE. Schließlich fahren Züge der DB, bespannt mit Loks der Baureihen 103 und 120, seit drei Jahrzehnten auf ausgewählten Strecken mit einer planmäßigen Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Das Fatale an der Katastrophe von Eschede ist, daß sie nach aktuellem Kenntnisstand hätte vermieden werden können. Ein elektronisches Sicherheitssystem, daß gravierende Prüflücken aufweist, eine aufzufahrende Weiche im Vorfeld einer Straßenbrücke sind nicht einfach mit dem Hinweis auf das stets mitfahrende Restrisiko abzutun. Sicherheit hat zweifellos ihren Preis. Aber wem verstopfte Toiletten oder eine ausgefallene Klimaanlage eine Warnmeldung an den Bordcomputer im ICE-Triebkopf wert sind, der darf bei Radsatzdefekten nicht von unwirtschaftlichen Investitionen reden.



IMPRESSUM

Modelleisenbahner

Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart

Telefon (0711) 2 1080 75

Fax (0711) 2 360415

HERAUSGEBER

Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR

Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR

Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Arment (Ltg.)

Ina Olenberg

REDAKTION

Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange

ANZEIGEN

Elke Reichert

Telefon (0711) 2 10 80 86

Anzeigenfax (0711) 2 108082

REDAKTIONSASSISTENTIN

Barbara Dürnberger

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, Georg Kerber, Frank Muth, Man-
fred Lohkamp, Axel Polnik, Jürgen Rech, Jörg
Seidel, Michael Kratzsch-Leichsenring, Jürgen
Krantz, Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge,
Fritz Rümmelein

VERTRIEB

Motor-Presse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (0711) 182-1742
Fax (0711) 182-1016

ABONNENTEN-SERVICE

dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (07132) 959233
Fax (07132) 959244
innerhalb der Schweiz 071-2824415
innerhalb Österreichs 0662-643866

Preis des Einzelhefts: DM 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 58,80,
Schweiz: sFr 58,80, Österreich: ös 432,-
Andere europ. Länder: DM 70,80.

Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung je-
weils frei Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtel-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 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. 4340 200 000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 666 77-706.

Anzeigenpreisliste Nr. 16, gültig ab
Heft 1/98. Gerichtsstand ist Stuttgart.



Baureihe 611

Probleme mit Koppelstangen

■ Die Pannenserie bei den Triebwagen der Baureihe 611 reißt nicht ab. Nach dem Bruch einer Koppelstange im Drehgestell des Neigetechnik-Zuges, reduzierte die DBAG auf Empfehlung des Herstellers Adtranz die Höchstgeschwindigkeit von 160 auf 120 km/h. Ein Materialfehler verursachte den Bruch der Verbindungsstange zwischen den Radsätzen im Drehgestell. Adtranz rief die 50 eingesetzten Züge zurück und rüstete sie bis zum 30. Mai 1998 mit neuen Koppelstangen aus.

Der Bruch einer Koppelstange beförderte den 611 wieder einmal in die Werkstätten. Am 9. Mai 1998 fuhr ein 611er in Blankenheim (Wald) ein.



Foto: M. Henschel

Baureihe 109

Abschied in Halle

■ Mit Ablauf des alten Fahrplans am 23. Mai 1998 verabschiedeten sich auch die letzten beiden E-Loks der Baureihe 109 des Bz Halle P. Während die 109070 bereits am 22. Mai 1998 das letzte Mal im Einsatz war, bespannte die mit Trauerflor geschmückte 109089 am 23. Mai 1998 letztmalig Reisezüge zwischen Halle und Großkorbetha. Beide Loks wurden dann am 31. Mai 1998 mit der bereits seit 3. April 1998 abgestellten 109043 ausgemustert. Damit gibt es keine betriebsfähige ehemalige Reichsbahn-E11 mehr, denn die Hallenser Museumslok E11001 hatte bereits am 22. März 1997 Fristablauf.

Foto: HST



Mit Trauerflor wartete am 23. Mai 1998 die Hallenser 109089 im Bahnhof Nietleben auf das Abfahrtsignal.

Neudietendorf – Arnstadt

Strom abgeschaltet

■ Auf der rund elf Kilometer langen Strecke von Neudietendorf nach Arnstadt (KBS 561) wurde am 4. Mai 1998 der Strom abgeschaltet. Anschließend begann die Bahn mit dem Rückbau der Masten und der Fahrleitung der erst 1984 elektrifizierten Strecke. Ein Austausch der stark alkalischgeschädigten Betonmasten erschien der DBAG nicht wirtschaftlich. Bereits seit Juni 1997 verkehrten auf der Bahnlinie keine E-Loks mehr. Der Interregio 2202/2203 war der letzte Zug, der dort mit E-Loks bespannt war.

Zwischenhalt

■ Am 4. Mai 1998 begannen die Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau der rund 43 Kilometer langen Strecke Augsburg – München. Rund 1,1 Milliarden Mark werden investiert. Die ausgebaute Bahnlinie soll 2003 fertig sein. Derzeit sind zwischen Augsburg und München täglich rund 360 Züge mit 20000 Fahrgästen unterwegs. Damit ist die Strecke laut DBAG zu 130 Prozent ausgelastet.

■ Seit Mai 1998 setzt die DBAG die Baumusterlok 352001 von Siemens im Rangierdienst in Rostock ein. Dabei ist die Lok im Seehafen und im Hauptbahnhof im Einsatz.

■ Mit der Privatisierung der Schmalspurbahn Cranzahl – Oberwiesenthal am 1. Juni 1998 schieden 099737, 738, 779, 750 und 757 aus dem Fahrzeugpark der DBAG aus.

■ Das Geschäftsjahr 1997 konnte die Schweizerische Südostbahn (SOB) mit einem Gewinn von 831000 Franken abschließen. Mit über 3,9 Millionen Reisenden beförderte die SOB rund sechs Prozent mehr Fahrgäste als im Jahr davor.

■ Seit dem Heft 5/98 erscheint die „Bahnzeit“, die Mitarbeiterzeitung der DBAG, in sechs verschiedenen Ausgaben – für jeden Geschäftsbereich eine. Damit sollen die Eisenbahner „ausführlicher und intensiver über das Geschehen in ihrer eigenen AG“ informiert werden, begründete Bahnchef Johannes Ludewig die Anpassung der Zeitung an die Konzernstruktur.

Zeitweise unterbrochen

■ Nach dem schweren ICE-Unglück in Eschede unterbrach die DBAG vorübergehend ihr Nostalgie-Programm. Erst nach dem Staatsakt am 21. Juni 1998 dampften die Züge erstmals wieder am 27. Juni 1998. Weiterhin sagte die Bahn AG ihren Tag der offenen Tür im Forschungs- und Technolo-

giezentrum Minden und das Bahnhofsfest zum 125jährigen Bestehen der Schwarzwaldbahn in Triberg ab. Wie die Pressestelle der DB in Stuttgart mitteilt, wird das Fest in Triberg aber nachgeholt. Ein neuer Termin stand bei Redaktionsschluß noch nicht fest.



Auch die Fahrten in Schleswig-Holstein entfielen. Am 31. Mai 1998 verließ die 503688 noch den Bahnhof Schönberger Strand.

Meinungsumfrage

■ Zwischen dem 9. und 20. Juni 1998 lief bei der DBAG die zweite Mitarbeiter-Befragung. Im Gegensatz zur Umfrage von 1995, bei der nur 15000 Eisenbahner ihre Meinung äußerten, erhielten in diesem Jahr alle Mitarbeiter der DBAG einen Fragebogen. Die Befragung war anonym. Laut Datenschutzbeauftragtem der DBAG, Gunter Herold, könne nicht herausgefunden werden, welcher Eisenbahner was zu Papier brachte. Gut zwei Monate wird die Auswertung der Fragebögen dauern. Der Vorstandsvorsitzende der Bahn AG, Johannes Ludewig, kündigte in der Mitarbeiterzeitung „BahnZeit“ an, daß man in der Chefetage „Anregungen, Lob und Kritik sehr ernst nehmen“ werde.

■ Zwischen Stendal und Salzwedel (KBS 304) verkehren seit dem 24. Mai 1998 Regionalexpress-Züge. Sie legen die rund 57 Kilometer lange Strecke zwischen den beiden Altmarktstädten in etwa 30 Minuten zurück.

■ Mit zahlreichen Aktionen feiern die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) 1999 das 100jährige Jubiläum der Harzquer- und Brockenbahn. Am 27. März 1999 beginnen die über das ganze Jahr verteilten Feiern.

■ Am 12. Mai 1998 gründeten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit einem Stammkapital von fünf Millionen Franken die AlpTransit Gotthard AG. Die neue SBB-Tochter ist für den Bau einer neuen Bahn durch die Alpen verantwortlich.

■ In der Düsseldorfer Rheinmetallhalle dienen die Osnabrücker 211204, 216055 und 216123 mit einigen Waggons als Hintergrundkulisse für eine Theateraufführung.

■ Im Bahnhof Warthausen, dem Anfangsbahnhof der Museumsbahn nach Ochsenhausen, entsteht ein Knöpfe-Museum, das 1999 seine Pforten öffnen will.

■ Ihre zweite Ausgabe des „Who is who im Nahverkehr“ stellte die DBAG am 26. Mai 1998 in Dortmund vor. Das 218 Seiten starke und 49 Mark teure Nachschlagewerk enthält alle wichtigen Informationen zum Nahverkehr in Deutschland.

■ In den ersten Monaten des Jahres 1998 ging der Umsatz im Personenverkehr bei der

DBAG im Vergleich zu 1997 um rund zwei Prozent zurück. Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer sank sogar um vier Prozent.

■ Die DBAG und die Anliegergemeinden investierten in die Modernisierung der Strecke Dieburg – Dreieich-Buchschlag (KBS 647) etwa 42 Millionen. Rund ein Viertel der Kosten übernahmen die Kommunen.

■ Zufrieden mit dem Geschäftsjahr 1997 ist die Jungfraubahn in der Schweiz. Erstmals reiste über eine halbe Million Menschen, fast zehn Prozent mehr als 1996, mit dem Zug zu Europas höchster Bahnstation.

■ Seit dem 24. Mai 1998 wickelt die Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft (OME) auf der Strecke Feldberg – Neustrelitz Süd (KBS 187) den Personenverkehr ab. Die OME setzt dort im Zwei-Stunden-Takt das Baumuster des TALENT von Talbot ein.

■ Am 23. Mai 1998 eröffnete die Stuttgarter Straßenbahnen AG ihre neue Stadtbahnlinie U7 auf dem Abschnitt von Bopser nach Ruhbank am Fernsehturm. Der Bau der Strecke kostete rund 150 Millionen Mark.

■ Am 29. Mai 1998 ging die neu elektrifizierte Strecke von Elmshorn nach Itzehoe (KBS 130) an das Netz.

■ Wie Vorstandsmitglied Ulf Häusler am 2. Juni 1998 erklärte, hat der Geschäftsbereich (GB) Netz der DBAG mit der Einführung eines neuen Preissystems zum 24. Mai 1998 die Trassenpreise zwischen 10 und 25 Prozent ge-

senkt. Den größten Teil des Umsatzes von rund sieben Milliarden Mark verdient der GB Netz innerhalb des Konzerns der DBAG. Lediglich 450 Millionen Mark stammen aus Geschäften mit Dritten.

■ Nach der Umbeheimatung von 420305 und 306 von Düsseldorf nach Frankfurt/Main-Griesheim am 25. Mai 1998 endete der Einsatz der Baureihe 420 im Ruhrgebiet.

■ Die „Vereinigung der nationalen Friesen“ will den Hindenburgdamm auf den berühmtesten Sohn der Insel Sylt, Uwe Jens Lornsen, umbenennen.

■ Rund 1,4 Milliarden Mark betrug das Defizit der AMTRAK 1997. Etwa 21,6 Millionen Reisende zählte die US-Bahngesellschaft 1997. 1998 beginnt die AMTRAK ihr zehn Milliarden Dollar teures Modernisierungsprogramm, mit dem in erster Linie das Netz an Hochgeschwindigkeits-Strecken ausgebaut wird, um mit dem Flugzeug wieder konkurrieren zu können.

■ Die Hamburger Firma Thyssen Fahrtreppen baut die längste Rolltreppe der Welt in der Prager Metro-Station „Namesty Miru“. Die Treppe überwindet einen Höhenunterschied von 44 Metern, da die Tunnel auch als Atombunker gedacht waren.

■ Der Verein Schwaben-Dampf Neuoffingen setzt seit Mitte Juni 1998 die 441616 ein. Vorher stand die Lok für die Eisenbahnfreunde Zollernbahn unter Dampf.



FRAGEZEICHEN

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



Foto: W. Pilkerodt

Der Bahnknoten in der südlichen Uckermark galt bei Dampflokfreunden als Geheimtip. In dem etwas abseits des Bahnhofes gelegenen Bahnbetriebswerk hatten die Eisenbahner viel Verständnis für Fotofans. Obwohl das Fotografieren in Bahnbetriebswerken der Reichsbahn nicht einfach war, gestatteten es dort die Lokleiter ohne größere Probleme. Auch wenn es in den letzten Tagen der Dampftraktion nur Reko-52er zu sehen gab, Anfang der 80er war das Bw noch eine Hochburg der Öl-50er. Die Öler und später die Reko-52 – unter anderem war hier die erste ihrer Baureihe, 528001, beheimatet – mußten meist vor schweren Güterzügen nach Schwedt, Tantow, Prenzlau, Pasewalk und Bad Freienwalde zeigen, was in ihnen steckte. Die 528141 beendete erst 1987 die Dampflokära. Anfang der 90er Jahre riß die Reichsbahn den alten Lokschuppen ab und ersetzte ihn durch einen Neubau. Wie heißt die Stadt, die 1843 mit der Strecke Berlin – Stettin Bahnanschluß erhielt und seit 1974 ein Ehm-Welk-Museum besitzt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. August 1998 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 richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Juniheft lautete „Glauchau“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Jürgen Arnold, 09127 Chemnitz; Thomas Baumann, 04600 Altenburg; Karl Bostedt, 24107 Kiel; André Deckert, 98711 Schmiedefeld; Volkmar Findeisen, 08371 Glauchau; Harald Härtel, 08280 Aue; Rainer Hartwig, 01683 Nossen 1; Ludwig Hoche, 78262 Gailingen; Manfred Jacob, 10319 Berlin; Volker Kirchner, 98597 Fambach; Horst Liebe, 76467 Bietigheim; Peter Müller, 04617 Trebanz; Christian Pinther, 82221 Maisach; Edgar Poethke, 15910 Wittmannsdorf; Angelika Rexhäuser, 36433 Kaltenborn; Hans-Georg Saul, 39164 Wanzleben; Werner Schulz, 03172 Guben; Wolfgang Vieweg, 75031 Eppingen; Helmut Weigert, 07580 Seelingstädt; Bernd Ziegner, 08058 Zwickau.

Foto: D. Sommerer



Baureihe 202

Auf dem Rückzug

Mit Inkrafttreten des neuen Fahrplans am 24. Mai 1998 verabschiedete sich die Baureihe 202 in den Betriebshöfen Erfurt, Halberstadt, Lutherstadt-Wittenberg, Magdeburg, Meiningen, Neustrelitz, Saalfeld und Stendal aus dem Pläneinsatz. Dort wird sie nur noch als Reserve vorgehalten. So setzt zum Beispiel der Bh Halberstadt bei 219er-Mangel die 202 vor Regionalbahnen auf der Strecke Aschersleben – Dessau (KBS 334) ein. Dabei kommen je eine 202 an der Spitze und am Schluß des Zuges zum Einsatz. Lediglich in Berlin-Pankow, Chemnitz, Cottbus, Dresden, Görlitz, Leipzig Süd und Seddin wird die Petroleum-P8 noch planmäßig eingesetzt. Hochburgen sind dabei Chemnitz und Görlitz. Die 13 Chemnitzer 202er befördern in erster Linie Personenzüge nach Freiberg, Glauchau, Rochlitz und Stollberg. Auch die 16 Maschinen des Bh Görlitz stehen zumeist im Dienste des Nahverkehrs auf den Strecken rund um Bautzen.



Foto: M. Kratzsch-Leichsenring

Seit Fahrplanwechsel sind die Einsätze der 202 vor Regionalbahnen zwischen Halberstadt und Blankenburg Geschichte.

IG Schnaittachtalbahn

Bubikopf im Einsatz

Auf der etwa neun Kilometer langen Strecke von Neunkirchen am Sand nach Simmelsdorf-Hüttenbach (KBS 891.3) setzten die Interessengemeinschaft Schnaittachtalbahn (IGSB) und die Dampfbahn Fränkische Schweiz am 17. Mai 1998 Sonderzüge ein. Da Umsetzungsmöglichkeiten fehlten, waren die Züge mit der 64491 und der V36123 bespannt. Damit dampfte nach fast 35 Jahren wieder ein Bubikopf durch das Schnaittachtal. Unkonventionell beförderten die

Nach 35 Jahren traf am 17. Mai 1998 in Simmelsdorf-Hüttenbach wieder eine 64er ein.

Eisenbahnfreunde die notwendige Kohle: In Eimer abgefüllt, transportierte man sie im Packwagen.



Arbeit am Objekt: Das richtige Befüllen und Entleeren von Gefahrguttransporten kann direkt am Übungskesselwagen trainiert werden.

InfraServ Höchst

Neue Eisenbahn-Trainingseinheit

Die Firma InfraServ Höchst stellte im Frühjahr einen Schulungs- und einen Kesselwagen vor, die zusammen als Trainingseinheit für Gefahrguttransporte dienen. Damit macht das Unternehmen der DBAG Konkurrenz, die bislang als einzige einen Übungskesselwagen auf Anfrage zur Verfügung stellte. Für den Umbau wandte InfraServ nach eigenen Angaben rund 200 000 Mark auf. An, auf und im Kesselwagen werden die richtigen Handgriffe geübt und das Verhalten in Notsituationen. Auf diese Weise setzen die Unterrichtsteilnehmer die Theorie sogleich in die Praxis um. Der Kesselwagen ist mit allen zur Zeit üblichen Armaturen ausgerüstet und sogar innen begehbar. Der mobile Schulungsraum entstand aus einem ehemaligen Reisezugwagen.

Nach ihrer Hauptuntersuchung im Werk Meiningen war die 94 1538 der Eisenbahnfreunde Eifelbahn e.V. erstmals am 23. Mai 1998 im Lahntal im Einsatz. Das Bild entstand beim Bahnhofsfest in Nassau.



Foto: R. Kutschke

Baureihe 228

Auf das Abstellgleis

Völlig überraschend musterte die DBAG am 31. Mai 1998 ihre letzten Dieselloks der Baureihe 228 aus. Während das Ende der Halberstädter 228 700 wegen Fristablaufs Ende Juli 1998 absehbar war, verfügten die in Erfurt stationierten 228 748, 751, 786, 788 und 791 über Untersuchungsfristen, die einen Einsatz bis zum Jahr 2002 ge-

stattet hätten. Allerdings rollten die Reichsbahn-V180 erst mit Verspätung auf das Abstellgleis. In den ersten Juni-Tagen waren die Babelsbergerinnen vor Sonderleistungen und Arbeitszügen noch im Einsatz. Erst zum 11. Juni 1998 gingen die Motoren aus. Als Ersatz für die Maschinen reaktivierte man in Meiningen die Baureihe 202.



Foto: St. Kloßeck

Einen Tag vor ihrer offiziellen Ausmusterung war die 228 751 noch beim Eisenbahnfest in Weimar zu sehen.



Foto: H. Droschek

Noch vor dem offiziellen Eröffnungszug trafen 99 590 und 99 568 mit einem Personenzug im neuen Endpunkt Andreas-Gegentrum-Stolln ein.

Preßnitztalbahn

Neues Teilstück eröffnet

Die Interessengemeinschaft (IG) Preßnitztalbahn eröffnete am 29. Mai 1998 den Betrieb auf dem rund 1,8 Kilometer langen Teilstück vom Haltepunkt Forelenhof zum neuen Haltepunkt Andreas-Gegentrum-Stolln. Damit haben die engagierten Eisenbahnfreunde rund 6,4 Kilometer der Preßnitztalbahn wieder zu neuem Leben erweckt. Ebenfalls erstmals im Einsatz war an Pfingsten der zweiachsige Güterzuggepäckwagen 97-30-06 der Gattung KPwg. Von diesem Typ gab es nur zwei Fahrzeuge in Sachsen. Der 97-30-06 war bis 1972 in Lommatzsch im Einsatz. Anschließend diente der Packwagen in Mahlis als Gartenlaube. In Chemnitz und Jöhstadt wurde er dann mit viel Mühe aufgearbeitet. Für die Eröffnungsfeierlichkeiten holte die IG die grüne 99 539 der DBAG aus Radebeul ins Erzgebirge. Während der drei Betriebstage Ende Mai 1998 kamen rund 8 000 Besucher nach Jöhstadt.



ZEITREISE

Durch das Preßnitztal



Bevor die 99 1606 mit ihrem Personenzug die Fahrt nach Jöhstadt fortsetzte, nahm sie in Steinbach Wasser.

Zu den wohl bekanntesten Schmalspurstrecken gehört die 22,95 Kilometer lange Preßnitzalbahn, die am 1. Juni 1892 eröffnet wurde. Von Anfang an bestimmte der Güterverkehr das Geschehen auf der Bimmelbahn. Die Güterzüge bedienten 32 Anschlußgleise für Holzstapelplätze, Sägewerke und Papierfabriken. Im Jahr 1910 kamen die ersten Maschinen der legendären IVK in die Lokschuppen von Wolkenstein und Jöhstadt. Sie lockten in den 70er und 80er Jahren Scharen von Dampflokfans in das Erzgebirge. Besonders beliebt war dabei die Wasserstation in Steinbach. Denn jeder Zug nach Jöhstadt legte da eine Pause ein, und die IVK nahm Wasser. Doch mit der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Niederschmiedeberg und Jöhstadt am 31. Januar 1984 zeichnete sich das Ende der Preßnitzalbahn ab. Als Ende 1986 die Kühlschrankfabrik in Niederschmiedeberg auf ihren Anschluß verzichtete, stellte die DR am 21. November 1986 den Verkehr endgültig ein. Doch die Ende der 80er Jahre abgebaute Bimmelbahn erlebte eine ungeahnte Renaissance. Engagierte Eisenbahnfreunde bauten von Jöhstadt aus ein Teilstück als Museumsbahn auf. Seit dem 29. Mai 1993 dampft die IVK wieder auf einem Abschnitt der Preßnitzalbahn.



Heute steht auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände in Steinbach ein Kindergarten. Irgendwann sollen hier die Museumszüge aus Jöhstadt enden.

Fotos (2): J. Krantz

Baureihe 213

Neues Einsatzgebiet

■ Mit der Einstellung des Reiseverkehrs auf der Thüringer Steilstrecke Ilmenau – Schleusingen fanden die Dieselloks der Baureihe 213 zwischen Straußfurt und Großheringen (KBS 594) ein neues Einsatzgebiet. Täglich sind dort drei der steilstreckentauglichen Dieselloks vor Wendezügen im Einsatz. Drei weitere Maschinen bespannen auf der Relation Erfurt – Ilmenau (KBS 566) Nahverkehrszüge. Damit stehen von den insgesamt zehn Loks der Baureihe 213 sechs im Plandienst.

Bw Heilbronn-Böckingen

Bald Eisenbahnmuseum?

■ Der Verein in Gründung „Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn“ setzt sich für den Erhalt des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Heilbronn-Böckingen als Museum ein. Im Herbst 1998 wird sich der Geschäftsbereich Nahverkehr aus dem derzeitigen Betriebshof zurückziehen und bis zum Jahr 2007 nur noch eine Dieselloktankstelle betreiben. Der Verein möchte auf dem Gelände, zu dem neben dem denkmalgeschützten Ringlokschuppen samt Drehscheibe auch eine Wagenreparaturhalle gehört, ein überregionales Eisenbahnmuseum für Baden-Württemberg einrichten.



Foto: B. Wolflny

Eisenbahnfreunde wollen im Bw Heilbronn ein Museum einrichten. Vielleicht entsteht auch wieder der Kohlebunker

Nahverkehr Rostock

Verkehrsverbund eröffnet

■ In Rostock konstituierte sich im Frühjahr 1998 der Verkehrsverbund Warnow GmbH (VVW). Ihm gehören der Geschäftsbereich (GB) Nahverkehr der DBAG, die Rostocker Straßenbahn AG (RSAG), die Mecklenburgische Bäderbahn Molln, der Regionalverkehr Küste GmbH (RvK) sowie die beiden Fährbetriebe Weiße Flotte und antaris Seetouristik und Wassersport an. In den Landkreisen Bad Döberan und Güstrow sowie im Gebiet um Rostock gelten nun einheitliche Fahrpreise und -preise in allen Verkehrsunternehmen. Gleichzeitig wurde die neue S-Bahn-Linie 3 Rostock – Schwaan – Güstrow eröffnet.