

# Modell Eisen Bahner

DM 5,50

SFr 5,50 hfl 6,50 öS 41,- dkr 25,- lfr 120 bfr 122

Nr. 4/1997

E13411



**45** Jahre  
*Jubiläum*  
MODELLEISENBAHNER

Nebenstrecken-Szenen auf H0-Modulen

## Bocksprung in Oberfranken

Bahnbau in den Schweizer Alpen

## Freiwillige unter Dampf

10 Seiten Sonderteil

## Nürnberger Neuheiten II

### TESTS

- Rangierlok V 23 von Brawa
- Preußische P 8 von Jatt
- Kato-Straßenbahn in N

Zugfahrt mit Hindernissen

# Lokführer im Härtetest

## Wie im ICE-Simulator ausgebildet wird

### BASTELTIPS

Entkuppeln ohne Brummen

Mittelschleifer nachrüsten

Gewinde mit Kniff bohren

Schlußsignale in Spur N

### WERKSTATT

Make-up für M-Gleise

Stichbahn im Pendelbetrieb

IV K-Selbstbau für LGB

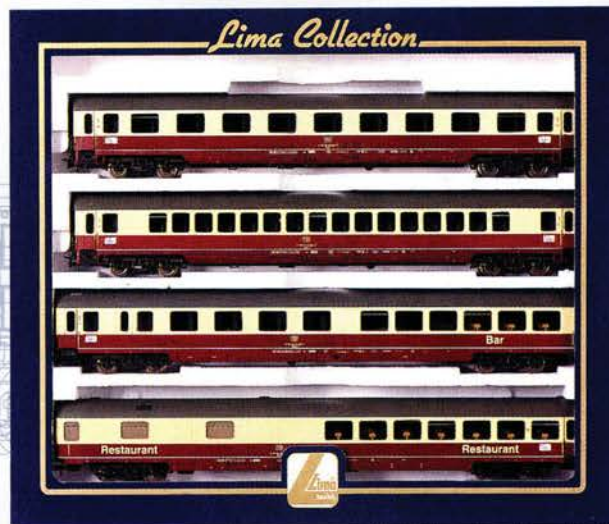




TEE-Barwagen ARDmh 106



TEE/IC-Speisewagen WRmh 132



TEE-Zug "Erasmus", DB Ep. IV.  
(Ref. 149757)

Der TEE "Erasmus" verkehrte von 1973 bis 1979 zwischen Den Haag und München und im letzten Jahr seines Bestehens zwischen Amsterdam und Frankfurt. Dieser Zug gehörte zu den letzten Routen, auf denen Barwagen der DB

planmäßig eingesetzt waren. Der Barwagen dieser Zugpackung ist die Nachbildung des einzigen Vorbildes mit roter Schürze und der Anschrift "Bar" im gleichen Stil wie der Speisewagen WRmh 132 (Restaurant). Dieser Barwagen ist nur in der Zugpackung TEE "Erasmus" erhältlich.

Das Wagenset besteht aus je 1 Abteilwagen Avmz 111, Großraumwagen Apmz 121, Speisewagen WRmh 132, Barwagen ARDmh 106 mit Schriftzug "Bar". Nahtlos eingesetzte Fenster. Federnde Gummiwulste. Drehgestelle in der Ausführung mit Scheibenbremsen für 200 km/h.

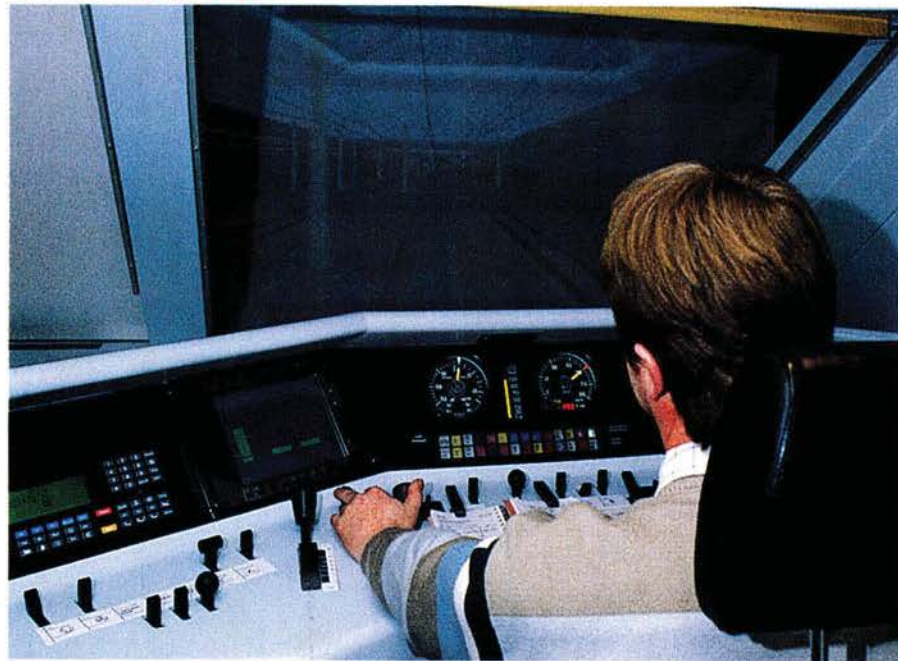


Nord: Wolfgang Lemke GmbH  
Schallbruch 34a  
42781 Haan  
Telefax 02129 - 52218

Süd: Walter Brielmaier  
Im Weingarten 6  
79361 Sasbach  
Telefax 07642 - 5672

## Harter Alltag

Künftig werden Triebfahrzeugführer nicht nur für den ICE am Simulator geschult. Da erleben sie in wenigen harten Stunden, was im Alltag alles auf sie zukommen kann. **Seite 12.**



## In Führung

Kato liefert die erste Straßenbahn für die Nenngröße N. Mit einem sb-Antrieb ausgerüstet, drehte das Modell seine Runden im Testbetrieb. **Seite 72.**



## Erinnerungs-Stück

Die oberfränkische Nebenbahn nach Scheßlitz existiert nicht mehr. Die Bamberger Eisenbahnfreunde haben sie aber im H0-Modell der Nachwelt dauerhaft erhalten. Einblicke in die vorbildgetreue Modulanlage ab **Seite 94.**



Der zweite Teil des Nürnberger Messerschau-fensters mit Neuheiten von großen Spuren bis Schmalpur beginnt auf **Seite 76**

## Auf dem Gipfel

In 2160 Metern Höhe noch lange nicht am Ziel: An der dampfbetriebenen Furka-Bergstrecke in den Schweizer Alpen arbeiten sich Freiwillige aus fünf Ländern wieder steil ins Tal hinab. **Seite 32.**



## Das Geburtstagskind

Findige Modellbahner sollten Anstöße für die Entwicklung des Betriebes bei der Reichsbahn geben. Als Forum diente eine Zeitschrift, die 45 Jahre alt wird: der MODELLEISENBAHNER. **Seite 26**

## TITELTHEMA

### Fata Morgana

So anstrengend ist der Alltag der Lokführer selten: Die harte Ausbildung im ICE-Simulator..... **12** ◀

## DREHSCHIBE

**Namen + Nachrichten** ..... **4**

### Immer auf Draht

Dank Linienzugbeeinflussung haben Lokführer immer gute Streckensicht - selbst bei Nebel..... **20**

### Überraschungs-Coup

Die Züge hielten, alle Fahrgäste mußten raus: Strecken-Sperrungen bei Sonneberg..... **24**

## 45 JAHRE MODELLEISENBAHNER

### Das Geburtstagskind

1952 in der DDR gegründet: Die aufstrebende Entwicklung des MODELLEISENBAHNER..... **26**

## ABENTEUER EISENBAHN

### Berg-Werker

Freiwillige packen an, damit wieder Dampfzüge über die Furka-Bergstrecke rollen können..... **32** ◀

## WERKSTATT

### Am Wendepunkt

Eine Pendel-Automatik für Nebenbahnen ..... **54** ◀

### Eigene Züchtung

Einfacher Eigenbau einer IV K für LGB..... **58** ◀

### Gut gebettet

Gleiches Aussehen: K- und M-Gleis im Schotter ..... **60** ◀

### Basteltips

Zugschlußbleuchten, Gewindebohrhilfe, Entkuppler ohne Brumtton, Mittelschleifer nachrüsten und die Ideenkiste ..... **70** ◀

## TEST

### Garten-Laube

Die Rangierlok V 23 von Brawa in Epoche V..... **64** ◀

### Schwäbischer Akzent

Neukonstruktion für TT: Die P 8 von Jatt..... **68** ◀

### Start-Schuß

Mit sb-Antrieb: Erste N-Straßenbahn von Kato..... **72** ◀

## NÜRNBERGER SPIELWARENMESSE

### Neuheiten Teil II

Große Spuren, Schmalspur, Straßenbahn, Autos, Zubehör und US-Corner..... **76** ◀

## SZENE

### Drei aus dem Ei

Zu Ostern: Ein kleines Diorama mit Fahrzeugen aus Überraschungseiern ..... **86**

**Namen + Nachrichten** ..... **90**

**Neuheiten**..... **92**

### Bocksprung

Die Nebenstrecke Bamberg-Scheßlitz ist tot. Doch auf einer H0-Modulanlage lebt sie weiter ..... **94** ◀

## AUSSERDEM

**STANDPUNKT** ..... **5**

**IMPRESSUM** ..... **6**

**GÜTERBAHNHOF** ..... **37**

**FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT** ..... **40**

**BAHNPOST** ..... **61**

**TREFFPUNKTE** ..... **88**

**VORSCHAU** ..... **98**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Vogelzuglinie

Verkehrs-Änderung

Vom 1. Juni 1997 an werden zwischen Puttgarden und Rodby keine Güterwagen mehr trajektiert. Der Güterverkehr Deutschland - Dänemark wird mit der Eröffnung der Eisenbahnverbindung über den Großen Belt nur noch über Flensburg - Padborg abgewickelt. Die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (DFO) und die Fährgesellschaft der Dänischen Staatsbahnen verkürzen jedoch die Fährzeiten der Vogelzuglinie von einer Stunde auf 45 Minuten, indem sie Doppelend-Fahren beschaffen. Dadurch wird das Wenden des Fährschiffs im Hafenbecken überflüssig. Der Bahnhof Puttgarden wird umgebaut und insbesondere für die Tagesausflügler freund-



Foto: Erich Preuß

Umbau in Sicht: Fährbahnhof Puttgarden

licher gestaltet. Statt vier Fährbecken wird es nur noch zwei geben. Für die EuroCity-Verbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen plant die Deutsche Bahn AG den Einsatz neuer Triebwagen. Die Nachtzüge verkehren künftig ebenso wie die Güterzüge über die Verbindung Padborg - Großer Belt.

Die erste von Adtranz gebaute Lok der Baureihe 145 absolvierte in Hennigsdorf die Druckprüfung des Lokkastens erfolgreich. Die erste von insgesamt 80 bestellten Maschinen soll ab Herbst eingehend erprobt werden.

Foto: Adtranz

DB-Triebfahrzeuge

Eigentümer-Wechsel

Zum 1. Januar fand der angekündigte Wechsel in der Halterfunktion der Triebfahrzeuge von der Traktion zu den Transportbereichen Fernverkehr, Nahverkehr und DB Cargo statt. Die Anschriften werden vorläufig nicht berichtigt. Auch sollen durch die Zuscheidung der Triebfahrzeuge zu den Transportbereichen im Moment keine Umbeheimatungen stattfinden. Die Disposition wird durch die Traktion weiterhin auftragsweise vorgenommen. Mit Bildung der Rangiertraktion im Geschäftsbereich DB Cargo wechselt hier auch die Disposition der Baureihen 290/294 und 360 bis 365. Diese Maschinen werden nicht mehr von der Traktion sondern von DB Cargo disponiert.

Wartungswerk Cottbus

Grundstein gelegt

Den Grundstein für das Instandhaltungswerk Cottbus West der Deutschen Bahn AG legten am 16. Dezember Hermann Wolters, Vorstand Werke der DB AG und Hartmut Meyer, Verkehrsminister von Brandenburg. In diesem Werk werden nach dem Muster der ICE-Betriebswerke Zugsinheiten des Nahverkehrs behandelt.



Foto: Lohkamp

2095.013 mit einem Rollwagenzug auf der Krumpen

Wieselburg - Gresten

Schmalspurbahn wird normalspurige ÖBB-Strecke

Die niederösterreichische 760-mm-Schmalspurbahn Ober Grafendorf - Wieselburg - Gresten ist unter dem Namen „Krumpen“ gut bekannt. Der Abzweig Ober Grafendorf an der ebenfalls schmalspurigen, aber elektrifizierten Mariazellerbahn bietet viel Betrieb und für Fotografen reizvolle Motive. Hier verkehren die Elloks 1099 der Baujahre 1911 bis 1916, die Neubautriebwagen 4090 sowie Dieselloks der Reihe 2091 (Baujahre 1936 bis 1940) und der Reihe 2095, manchmal auch die Dampflok Mh 6 aus dem Jahr 1908. Seit Anfang der neunziger Jahre plant man die Umspurung des etwa 20 Kilometer lan-

gen Abschnitts Wieselburg - Gresten. Der Rollwagenbetrieb ist dem ständig zunehmenden Frachtaufkommen nicht mehr gewachsen. Zur Zeit werden jährlich 100 000 Tonnen befördert. In den nächsten Jahren erwartet man eine Verdoppelung der Tonnage, wobei es hauptsächlich um Holztransporte für ein Sägewerk und Blechrollen für einen metallverarbeitenden Betrieb geht. Ein Anstieg der Gütermenge bis auf 300 000 Tonnen erscheint realistisch. Personenverkehr findet auf diesem Abschnitt nicht mehr statt. Wegen der nicht sonderlich gut ausgebauten Straßen kommt eine Mehrbelastung durch Lkw

nicht in Frage. Nicht zuletzt durch einen Kostenbeitrag des Bundeslandes Niederösterreich ist die Wirtschaftlichkeit der Umspurung gewährleistet. Im Sommer 1997 soll die Strecke für drei Monate gesperrt werden. Im Rahmen der Umspurung muß das Planum verbreitert und die Tragfähigkeit der Brücken auf 22,5 Tonnen Achslast gebracht werden. Der Umbau soll etwa 250 Millionen Schilling kosten. Die Streckenführung bleibt im wesentlichen unverändert, so wird es auch weiterhin 100-Meter-Radien geben. Auf der umgespurten Strecke wird eventuell die ÖBB-2068 eingesetzt.

## Jagsttalbahn

## Schicksal endgültig besiegelt

■ Das Schicksal der schmalspurigen Jagsttalbahn scheint nun endgültig besiegelt zu sein. Das baden-württembergische Verkehrsministerium hat die Strecke Möckmühl – Dörzbach der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft auf dem Abschnitt Möckmühl – Widdern kürzlich entwidmet. Auch das Landesdenkmalamt gab nach langen Verhandlungen seine Zustimmung zum Abriß des ehemaligen „technischen Kulturdenkmals von herausragender Bedeutung“. Nun können die Gleisanlagen mitsamt Stahlbrücken auf Möckmühler Gebiet beseitigt werden. Lediglich auf dem Teilstück Widdern – Dörzbach besteht noch eine Option für eine künftige Wiederaufnahme des Betriebs. Die Möckmühler Bahnanlagen sind einem geplanten Misch- und Gewerbegebiet im Weg und behindern die gewinnträchtige Vermarktung der Grundstücke. Sogar der in Eigenarbeit des Arbeitskreises Jagsttalbahn der DGEg errichtete Fachwerk-Lokschuppen soll nach dem Willen des Möckmühler Bürgermeisters Hans Joachim Ehrmann abgerissen werden. In einem Zeitungsbericht wurde er mit den Worten zitiert, Möckmühl sei kein privatrechtlicher Schrottplatz, wo Alteisen mit und ohne Räder abgestellt werden könne. Der Streit um das „Bähnle“ schwelt schon seit Jahren. Bis 1988 zuckelten an Wochenenden regelmäßig Dampfzüge über die 39 Kilometer lange Strecke. Seitdem ruht der Fahrbetrieb wegen erforderlicher Sanierungen. Ein bereits bewilligter Zuschuß des Landes fiel Einsparungen zum Opfer.

Zum Abbruch freigegeben: die Jagsttalbahn.



Foto: Schwäger

## Schmalspurbahn Rügen

## "Roland" rast bis Lauterbach

■ Das Schmalspurnetz auf der Insel Rügen erhält wieder Zuwachs. In den nächsten beiden Jahren soll die als „Rasender Roland“ bekannte Linie Putbus – Göhren des einst umfangreichen Netzes bis Lauterbach verlängert werden. Drei Kilometer mißt die Neubaustrecke bis zur Hafentmole, die ein problemloses Umsteigen zwischen Schiff und Zug ermöglichen soll. Auch die Bahn AG verlängert ihre Normalspurgleise bis nach Lauterbach, wo es schon früher einen Haltepunkt gab und läßt den „Rasenden Roland“ die Anlagen mitbenutzen. Die Investitionen betragen 2 Millionen DM.

## Schwebendes Verfahren

In diesen Wochen werden die Weichen gestellt, wie es mit der umstrittenen Magnetschwebbahn Transrapid weitergehen soll. Kommt nun die Konkurrenz für die Hochgeschwindigkeitszüge der Bahn oder kommt sie nicht? Seit Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann zu Jahresbeginn schon mal vorsichtig einen Schritt von seinem bisherigen Hätschelkind zurückwich, ist der Transrapid ins Trudeln geraten. Kritiker sagen ihm nach, er sei von Anfang an ein Faß ohne Boden und verkehrspolitisch überflüssig gewesen. Technokraten werten das naturgemäß anders. Sie sahen in der Magnetschwebbahn zwischen Berlin und Hamburg den Fahrtschein zu einem riesigen Zukunftsmarkt. Doch heute wie morgen leben Märkte davon, daß sich die Investitionen eines Tages rechnen. Und daran regen sich immer mehr Zweifel. Wie geschönt sind die Ergebnisse, nach denen der Transrapid aus den roten Zahlen fährt? Die Berechnungen für das jährliche Fahrgastaufkommen schwanken zwischen 9,7 und 15,2 Millionen Fahrgästen – so viel Anziehungskraft traut man der Magnetschwebbahn zu. Aber es sind Wünsche ohne realistische Grundlage; selbst die 9,7 Millionen liegen um ein Vielfaches höher, als derzeit Fahrgäste im Bahnverkehr zwischen den beiden größten deutschen Städten befördert werden. Selbst wenn die Pläne für die Magnetbahn nun plötzlich völlig umgepolt werden und das Vorhaben vom Tisch ist: Zum Jubel besteht selbst bei den Gegnern wahrlich kein Anlaß. Jedenfalls noch nicht. Denn jetzt fehlt erst recht eine Schnellverbindung, die Schiene wird noch auf Jahre hinaus keinen Ersatz für den Transrapid bieten. Da zeigt sich, welcher Fehler es war, beim halbherzigen Ausbau der Strecke zwischen Berlin und Hamburg ausschließlich auf den Transrapid zu setzen. Die Politik hat die Bahn regelrecht ausgebremst, statt auf den Wettbewerb zwischen den Systemen zu setzen. Falls der Absturz kommt, bleibt ein verkehrspolitisches Stückwerk zurück. Immerhin, es ist noch genug da für einen Neuanfang.



Hans-Joachim Gilbert

## Schienenprüfzug

## Neuer Prüfexpress der DB im Einsatz

■ Die DB setzt einen zusätzlichen Schienenprüfzug ein. Der vom Forschungs- und Versuchszentrum 2 in Minden (ehemaliges BZA) bei der Firma Plasser & Theurer in Österreich bestellte Schienenprüfzug (SPZ) wird vom Betriebshof Braunschweig ausgehend im gesamten Bundesgebiet sowie im Ausland eingesetzt. Das aus den Einheiten 719 101, 720 101 und 719 102 bestehende Dienstfahrzeug unterstützt den ebenfalls in Braunschweig beheimateten SPZ, der auf der Basis der Triebzüge Baureihe 614/914 im Jahr 1974 entstand. Der bisherige Zug erlaubte Prüfgeschwindigkeiten bis 50 km/h, der neue 100 km/h. Mittels Ultraschall können beim Befahren auch feine Risse und Brüche festgestellt sowie dokumentiert werden. Der mit zwei Motorwagen ausgestattete SPZ

erreicht bei Überführungsfahrten 140 km/h. In den Endtriebwagen sind die Sozial- und Schlafräume für das Personal untergebracht, im Mittelwagen befindet sich die gesamte Meßeinrichtung.

## Der neue Schienenprüfexpress der DB im Betriebshof Braunschweig



Foto: Günther

**IMPRESSUM****Modelleisenbahner**

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

**HERAUSGEBER**

Hannes Scholten

**CHEFREDAKTEUR**

Hans-Joachim Gilbert (v.i.S.d.P.)

**GRAFISCHE GESTALTUNG**

Anita Ament (Ltg.)  
Ina Olenberg

**REDAKTION**

Thomas Hanna-Daoud,  
Hartmut Lange, Uwe Lechner,  
Andreas M. Rantzsch, Dirk Endisch

**ANZEIGEN**

Leitung: Volker Steinmetz  
Telefon (07 11) 2 10 80 81  
Anzeigenverkauf: Elke Reichert  
Telefon (07 11) 2 10 80 86  
Anzeigenfax (07 11) 2 10 80 82

**REDAKTIONSASSISTENTIN**

Anita Berger

**FOTOGRAPHIE**

Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

**FREIE MITARBEITER**

Rainer Albrecht, Thomas Beller,  
J. H. Broers, Joachim Bügel,  
Peter Federmann, Christian Fricke,  
Christoph Grimm, Elmar Haug,  
Frank Heilmann, Falk Helfinger,  
Marcus Henschel, Michael Hubrich,  
Rolf Jünger, Georg Kerber, Frank Muth,  
Manfred Lohkamp, Dr. Franz Rittig, Axel  
Polnik, Jürgen Rech, Jörg Seidel,  
Dominik Stroner, Jürgen Krantz,  
Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge,  
Erich Preuß, Fritz Rümmelein

**VERTRIEB**

Motor-Presse Stuttgart  
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart  
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing  
Telefon (07 11) 1 82-17 42  
Telefax (07 11) 1 82-17 05

**ABONNENTEN-SERVICE**

dsb Abo-Betreuung GmbH  
74168 Neckarsulm  
Telefon (0 71 32) 95 92 33

Preis des Einzelhefts: DM 5,50  
Jahres-Abonnement Inland: DM 55,20  
Jahres-Abonnement europ. Ausland:  
DM 67,20. Andere Auslandspreise  
auf Anfrage. Lieferung jeweils frei  
Haus. Kündigung des Abonnements  
sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck  
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBÄHNER erscheint  
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den  
Verlag von der Lieferungsspflicht. Ersatzan-  
sprüche können nicht anerkannt werden.

Alle Rechte vorbehalten.

© by Pietsch + Scholten Verlag GmbH.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte,  
Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt  
der Verlag keine Haftung.

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

Anzeigenpreisliste Nr. 15, gültig ab  
Heft 1/97. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422



Dieser Ausgabe liegt eine Teilbeilage der  
Firma Meister Verlag, München bei

**Regentalbahn****Fortschritt bei Fahrzeug-Auslieferung**

■ Von den elf bestellten Adtranz-Triebwagen RS 1 erhielt die Regentalbahn (RBG) inzwischen neun Fahrzeuge. Zwei Einheiten müssen 1997 nachgeliefert werden: Die ursprünglich vorgesehenen Triebwagen sind bei Testfahrten im Werk Hennigsdorf am 22. November zusammengestoßen und werden verschrottet. Die Regental-Triebwagen sollen bei der Privatbahn zunächst im Auftrag der DB die Strecken nach Bodenmais und Grafenau bedienen. Sobald die allgemeine Zulassung vorliegt, wird auch die Hauptstrecke nach Plattling befahren werden. Bis dahin verkehren auf dieser Strecke aber noch 212 als „Powerpacks“ in der Reihung 212 + 2 Bn + 212.

**Die Bahn in Bremen****Zukunftsperspektiven**

■ Im Bremer Haus der Bürgerschaft zeigte der Beauftragte der DB AG-Konzernleitung für die Länder Niedersachsen und Bremen, Helmut Pohl, die mittelfristigen Perspektiven für das Eisenbahnwesen im Raum Bremen auf. Schon ab 1998 soll der heute zwischen der Wesermetropole und Frankfurt/Main verkehrende ICE 2 auch zwischen Bremen und Berlin fahren. Dabei wird die Hansestadt im Zweistundentakt mit Hannover verbunden; von Hannover fahren die Züge im Wechsel nach Frankfurt oder Berlin. Die Reisezeit nach Berlin soll sich von heute vier auf nur noch drei Stunden reduzieren. Außerdem ist die Umwandlung der bisher lokbespannten IC-Züge Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet in ICE im Gespräch. Die Bremer Mitarbeiter des Geschäftsbereiches Netz der Deutschen Bahn AG werden sich auf neue Arbeitsplätze in Hannover einstellen müssen: Dort soll ein großes elektronisches Stellwerk in Betrieb gehen, das den Raum Bremen fernsteuert. Die Kosten des 120 Kilometer von Bremen entfernt gelegenen Stellwerks werden sich auf etwa 100 Millionen Mark belaufen, die Inbetriebnahme ist etwa zur Eröffnung der Expo 2000 geplant. Der Bremer Hauptbahnhof sowie einige Haltepunkte sollen modernisiert werden; SE-Züge werden mit dem städtischen ÖPNV besser verknüpft.



Bremer Hauptbahnhof mit einem ICE, der von München nach Bremerhaven unterwegs ist

Foto: Thy

Foto: Grimm



Testfahrten eines RS 1 zwischen Gottesszell und Viechtach.

**DB-Museumsloks****Abstell-Programm**

■ Auch im Jahr 1997 werden einige bisher betriebsfähig erhaltene Lokomotiven wegen Fristablauf außer Dienst gestellt. Im einzelnen zählen dazu: im Januar 1997 die E 18 047 und V 200 002, im Mai die E 69 03, im Juli der ET 30 014 und im August die E 60 10 sowie E 69 02. Insgesamt sind also sechs Triebfahrzeuge von dieser Maßnahme betroffen. Die geplante Aufarbeitung der E 94 279 durch das Werk Opladen wurde aus Kostengründen verworfen.

**Zwischenhalt**

■ Die Chemnitzer Verkehrs-AG bestellte bei Adtranz 23 weitere Niederflur-Stadtbahntriebwagen. Damit wird eine Option aus dem Jahr 1993 eingelöst. Die Auslieferung erfolgt ab Herbst 1998.

■ Die DB vergab die ersten Bauarbeiten für die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main im Land Nordrhein-Westfalen. Heitkamp wird die Arbeiten im Raum Siegburg beginnen.

■ Die stillgelegte fränkische Nebenbahn Haßfurt – Hofheim wurde zwischen November 1996 und Anfang Februar 1997 vollständig abgebaut.

■ Seit November 1996 erhalten die Berliner S-Bahn-Triebzüge der Baureihen 475/875 keine Hauptuntersuchung mehr. Der Viertelzug 475 605/ 875 605 verließ die Werkstätte am 14.11. als letzter.

■ Am 1. Juni soll die Strecke Seebad Ahlbeck – Ahlbeck Grenze der Usedomer Bäderbahn provisorisch in Betrieb gehen. Die Bahn verspricht sich Marktanteile im Verkehr von und nach Polen.

■ Bei der Industriemesse in Hannover wird im April die ansonsten im Verkehrsmuseum Nürnberg stehende Lok „Adler“ präsentiert. Partnerland dieser Messe ist

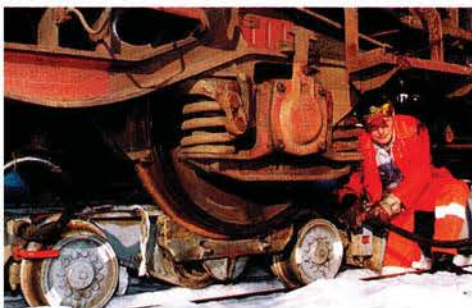
## Test der Harzer Schmalspurbahnen

# Schweizer Rollböcke im Testeinsatz

■ Anfang Dezember testeten die Harzer Schmalspurbahnen zehn Schweizer Rollböcke. Die Versuche verliefen insgesamt erfolgreich. Die HSB wären mit dieser Technik in der Lage, den derzeit defizitären Güterverkehr moderner und effizienter zu gestalten. Gegenstand der Testfahrten war die Prüfung des Lichtraumprofils sowie des Verhaltens der Puffer sowie Kupplungen in engen Bögen. Hierbei gab es keine Beanstandungen. Erbauer der Rollböcke ist der Schweizer Schienenfahrzeug-Hersteller Vevy Technologies. Das Eisenbahn-

unternehmen Bierre Apples Morge lieh die Rollböcke an die HSB aus. Bei Bierre Apples Morge wird der gesamte Güterverkehr auf dem eigenen Netz mit diesen Rollböcken abgewickelt. Auf ihnen können auch vierachsige Regelspurwagen befördert werden. Die HSB ist hingegen wegen der noch angewandten Rollwagenteknik nur in der Lage, zweiachsige Güterwagen zu verladen. Die HSB, die Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie andere Beteiligte sind sich einig, daß es ökologisch sinnvoll wäre, den Güterverkehr bei den HSB zu forcieren, um ein Anwachsen des Straßenverkehrs zu vermeiden und damit eventuell auch den Ausbau von Straßen zu ersparen. Die Schweizer Rollbocktechnik muß aber auch finanziert werden können. Die HSB können die Mittel hierzu nicht aus eigener Kraft aufbringen. Zur Zeit laufen Gespräche über die Finanzierung.

## Schweizer Rollbock im Testeinsatz



England – die Original-Adler stammte aus dem Mutterland der Eisenbahn.

■ Die DB-Tochter Deutsche Fährgesellschaft Ostsee stellte im Dezember die neue Eisenbahn-, Fracht- und Passagierfähre „Mecklenburg-Vorpommern“ in Dienst.

■ Der TGV-Thalys soll voraussichtlich ab Herbst planmäßig über Aachen deutsches Gebiet erreichen.

■ Ende Januar eröffnete die DB in einer für 5 Millionen Mark umgebauten Halle am Kasseler Hbf eine neue Instandhaltungswerkstatt für Dieseltriebfahrzeuge.

■ Als Gegenleistung für die Pendolino-Pannen wird die DB ab Juni auf der bisher beim Wagenmaterial stark vernachlässigten Strecke zwischen Heilbronn und Stuttgart moderne Doppelstockwagen einsetzen.

■ In Braunschweig mußten 12 Niederflur-Straßenbahnen wegen Schäden an Schraubbolzen der Drehgestelle stillgelegt werden. Adtranz muß nun möglicherweise 36 neue Drehgestelle für die Braunschweiger Sonderspurweite von 1100 mm bereitstellen.

■ Die von der neuen DBAutoZug betriebenen Autoreisezüge werden mit modernisierten und rot lackierten Liegewagen ausgestattet.

■ Die Hohenzollerische Landesbahn

klagt über die schleppende Auslieferung der Adtranz-RegioShuttles: Von 22 bestellten Zügen war im Januar erst einer geliefert. Die Züge sollten eigentlich im März und Juni in Betrieb gehen.

■ Im Rhein-Main-Verkehrsverbund wird jede zweite S-Bahn mit zwei zusätzlichen Zugbegleitern besetzt, um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu verbessern. Die Zugbegleiter kontrollieren auch Fahrscheine.

■ Auch 1996 hielt der Abwärtstrend beim Güterverkehr der DB an. Die Umsätze sanken gegenüber dem Vorjahr um rund vier Prozent. Der Marktanteil liegt nur noch bei rund 25 Prozent – in den siebziger Jahren waren es im Westen noch etwa 50 Prozent.

■ De Dietrich, Fiat und Adtranz stellten im Dezember den ersten elektrischen Doppelstock-Motorwagen für die Niederländischen Eisenbahnen vor. Es sollen 50 Fahrzeuge als Ersatz für die Lokomotiven der Baureihe 1700 gebaut werden. Die Auslieferung erfolgt ab 1998.

■ Das InterRegio-Paar 2202/2203 „Rennsteig“ von Berlin über Erfurt nach Würzburg wird nicht eingestellt, sondern über Heilbronn nach Stuttgart geführt. Der Zuglauf Berlin – Erfurt entfällt aber.

■ Das Land Brandenburg sucht europaweit Betreiber für regionale Bahnstrek-

ken. Dazu gehören auch Teile der lukrativen Stadtexpress-Linie von Brandenburg über Berlin nach Frankfurt/Oder.

■ Zum 25. Januar nahm die Cisalpino AG den Betrieb mit ihren Neigezügen auch am Gotthard auf. Die Fahrzeit Zürich – Mailand verringert sich um rund 50 Minuten auf 3 Stunden und 40 Minuten.

■ Adtranz modernisiert für die Indonesischen Eisenbahnen 21 von Henschel gelieferte Diesellokomotiven.

■ Die ÖBB bietet einige Lokomotiven der Baureihen 1020 und 1245 zum Verkauf an: 1020.010, 020, 023, 040, 044, 1245.523, 524, 527, 529, 530, 537, 540, 541.

■ Am 31. Januar eröffnete die ÖBB in Villach eine neue Werkstätte für Schienenfahrzeuge, in der rund 160 Triebfahrzeuge, 250 Reisezugwagen und 4000 Güterwagen gewartet werden. Das Werk kostete 278 Millionen Schilling.

■ Erst im Mai können die wegen des Brandes im Kanaltunnel vom 18. November erforderlichen Reparaturen abgeschlossen werden.

■ In den Niederlanden soll die Höchstgeschwindigkeit auf Hauptstrecken nach und nach von 140 auf 160 km/h angehoben werden.

■ Zwischen Budapest und Wien können nach einem Streckenausbau die Reisezeiten um 15 bis 21 Minuten gekürzt werden.



Wagen As 1144 am 30. Januar mit dem SOS-Aufkleber in Filisur.

## Rhätische Bahn

# SOS-Rettungsaktion für Salonwagen

■ Die Rhätische Bahn besitzt neben ihren zahlreichen modernen Reisezugwagen noch vier Pullman-Salonwagen. Bei ihnen handelt es sich um 1931 von der SIG in Neuhausen für die CIWL gebaute Waggons, die im „Golden Mountain Pullman Express“ auf der Montreux-Berner Oberlandbahn eingesetzt wurden. Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg verlor die CIWL das Interesse an diesen Fahrzeugen und verkaufte sie an die RhB, die sie als AB4ü 241 bis 244, ab 1956 als As 1141 bis 1144 einsetzte. Mit ihrem beige/grünen Anstrich unterschieden sie sich nur wenig von den übrigen Reisezugwagen der Bahn. Bei einer Aufarbeitung waren sie ab Mitte der siebziger Jahre beige-rot lackiert. Einsätze erfolgten zu meist im Sonderverkehr. Um die Ausmusterung der dringend erneuerungsbedürftigen Wagen zu verhindern, bildete sich der Verein „Pro Salonwagen RhB“. Der Aufwand für die Ausbesserung wird auf rund zwei Millionen Franken geschätzt. Seit dem 24. Dezember 1996 sind die vier Waggons mit großen Aufklebern „SOS, Helfen Sie, diesen historischen Salonwagen zu retten!“ unterwegs. Infos sind erhältlich bei: Verein „Pro Salonwagen RhB“, Bahnhofstraße 25, CH-7002 Chur.



FRAGE

ZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 30 Büchern gewinnen.



Foto: Werner Pilkenrodt

■ Erst im Herbst 1988 konnte die Deutsche Reichsbahn auf ihre Dampflokomotiven im Zugdienst verzichten. Das letzte Reservat für die Maschinen der Baureihen 41 und 50.35 war die landwirtschaftlich sehr intensiv genutzte Region zwischen Magdeburg und dem Harz. Eisenbahnfreunde aus aller Welt besuchten hier die Einsatzstelle des Bw Güsten. Nach der Schließung der Außenstelle 1991 übernahmen Eisenbahnfreunde den Lokschuppen und richteten hier ein Traditions-Bw ein. Zu den bekanntesten Exponaten der Sammlung gehört als älteste Einheitslok die 01 005. Wie heißt die ehemalige Kreisstadt, in der das Traditions-Bw entstanden ist? Wie wird die Region südlich von Magdeburg genannt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. April 1997 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.

Unter allen richtigen Einsendungen werden 30 Exemplare des unterhaltsamen Transpress-Buches „Bahn-Geschichten“ von Siegfried Kademann ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.

Die richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Februarheft lauteten „Dresden“ und „Skoda“. Die 30 Exemplare „Bahn-Geschichten“ haben gewonnen: Hans-Dieter Asendorf, 32756 Detmold; Hartmut Bayer, 28259 Bremen; Bettina Bösecke, 06862 Meinsdorf; Marco Bornemann, 99768 Ilfeld; Martin Brose, 30519 Hannover; Günther Burmeister, 19230 Hagenow; Rüdiger Domke, 31787 Hameln; Hellwig Eberhardt, 07768 Dienstädt; Werner Farnung, 36157 Ebersburg; Karl Grössbauer, A-8043 Graz-Kroisbach; Marie-Luise Heine, 59929 Brilon; Heinz Hemmann, 76133 Karlsruhe; Walter Hennemann, 85614 Kirchseeon; Erling Kjaer Jensen, 01307 Dresden; Holger Kahl, 09385 Lugau; Hiltrun Kleiner, 88099 Neukirch; Andreas Kleinstück, 04299 Leipzig; Peter Klingenberg, 14727 Premnitz; Helmut Kurz, 95509 Marktschorgast; Ralf Matiba, 06712 Zeitz; H.-P. Mortensen, DK-8100 Aarhus C; Volker Oster, 63791 Karlstein; Henry Poros, 12051 Berlin; Gotthard Pufe, 01855 Hinterhermsdorf; Dieter Schwarz, 15366 Dahlwitz-Hoppegarten; Horst Siebert, 07937 Zeulenroda; Helmuth Steinbrecher, 34369 Hofgeismar; Günter Thunert, 98574 Schmalkalden; Michael Tille, 01896 Ohorn; Tobias Wolf, 09545 Eppendorf.

### DB Yeoman GmbH

## Baustoff-Transporte England-Deutschland

■ Die Deutsche Bahn AG und das britische Baustoffunternehmen Foster Yeoman Limited werden noch in diesem Jahr eine gemeinsame Gesellschaft DB Yeoman GmbH gründen. Ihre Aufgabe wird es sein, Baustoff-Transporte in der Größenordnung von rund 500 000 Tonnen pro Jahr auf der Schiene zu organisieren. Yeoman betreibt im Nordwesten Schottlands großflächig den Abbau von Baustoffen wie Schotter und Splitt. Diese Materialien sollen nach ihrer Anlandung in Seehäfen von der DB Yeoman GmbH auf der Schiene in Deutschland und im benachbarten Ausland transportiert werden. Für diese speziellen Fahrten wird in Deutschland erstmals eine mit Gleichstrom-Fahrmotoren ausgerüstete dieselelektrische Lokomotive der Klasse 59 eingesetzt, die von der General Motors Group in Amerika stammt. Mit ihrer Leistung von 2300 kW soll die blau-rot lackierte Maschine Ganzzüge bis 3500 Tonnen Bruttolast ziehen. Die Baustoffe werden in die in Blankenburg entwickelten Zweiseiten-Kastentipper der DBCargo verladen.



Foto: Schränkler

120 003 vor IC 801 in Nürnberg Hbf

### Vorserien-120

## Wieder im Versuchsdienst eingesetzt

■ Das Versuchszentrum München erhielt mit der 120 003 einen Neuzugang. Neben 410 101/102, 752 001 und 002 steht ihm nun auch wieder die 120 003 mit der Bahndienst-Bezeichnung 752 003 zu Meß- und Versuchsfahrten zur Verfügung. Ursprünglich war für diese Zwecke die 103 235 vorgesehen. Der Geschäftsbereich Fernverkehr gab die Lok aber nicht frei. Stattdessen sollte die 120 004 zum Versuchszentrum wechseln. Die Lok ist aber seit Mitte 1996 nach Brandschäden

dienstuntauglich. Die 120 003 wurde schon zwischen 1989 und 1992 im DB-Bestand als Bahndienstfahrzeug geführt. Künftig wird es zu den seltenen Glücksfällen gehören, noch eine beige-rot lackierte 120 im Zugdienst anzutreffen, da sich die 752 001, ehemals 120 001, in Hauptuntersuchung befindet und wahrscheinlich schon den neuesten Lack in Verkehrsrot erhalten wird. Die 1979 gelieferten Vorserien-120 waren die ersten DB-Lokomotiven mit Drehstrom-Asynchrontechnik.

Foto: Guther



Ende 1996 konnte man bei der Stärkefabrik Kyritz noch die abgestellte Werklok TGK 2-31 sehen. Die Lok wurde erst 1988 von der Lokfabrik Kaluga in der UdSSR gebaut. Neben dieser Maschine ist eine ebenfalls abgestellte Meininger Dampfspeicherlok aus den achtziger Jahren zu erkennen.





Foto: Grimm

### Außerfernbahn

## Unklare Perspektive

■ Die Perspektive der Außerfernbahn Garmisch – Kempten ist unklar. Zum Fahrplanwechsel im Herbst 1996 ließ die Bayerische Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) die Haltepunkte Untergrainau und Griesen auf bayerischer Seite reaktivieren. Die Kosten werden von der Gemeinde Grainau getragen. Die Halte dienen dem Wander- und Ausflugsverkehr. Seit dem Herbst wird der elektrifizierte Teil der Außerfernbahn wieder

### Elektrotriebwagen Baureihe 4020 der ÖBB bei Lermoos in Tirol

mit elektrischen Triebwagen befahren. Es werden zwei Einheiten des ÖBB-4020 verwendet. Der Lokalgüterzug nach Reutte wird mit einer 1044 bespannt. Da die Fahrleitung sanierungsbedürftig ist, kann der elektrische Betrieb nur noch wenige Jahre aufrecht erhalten werden. Auf bayerischer Seite bemüht man sich um eine Aufwertung der Linie. Das Land Tirol konnte sich aber über Ausgleichszahlungen nicht mit den ÖBB einigen. So wurde der Abschnitt Reutte – Pfronten im September faktisch stillgelegt, als der vorhandene ÖBB-Triebwagen 5047 nach Niederösterreich abwanderte: Niederösterreich hat im Gegensatz zu Tirol eine Ausgleichsvereinbarung mit den ÖBB abgeschlossen. Der Freistaat Bayern setzt sich dafür ein, daß der Betrieb zum neuen Jahresfahrplan wieder aufgenommen wird.

### Bäderbahn „Molli“

## Probefahrt mit neuem Kessel

■ Am 22. Januar fanden im Werk Görlitz der DB erste Probefahrten der 99 321 statt, die hier im Rahmen einer L 7 mit einem Neubaukessel ausgestattet wurde. Schon 1994 hatte die 99 323 einen Neubaukessel erhalten. Die gegenwärtig ebenfalls zur L 7 in Görlitz befindliche 99 322 wird gleichermaßen umgerüstet. Zum Sommerfahrplan sollen auf der MBB „Molli“

wieder alle drei Dampflokomotiven zur Verfügung stehen. Im Winterfahrplan wurde auf der Strecke Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn verstärkt die 99 2331 für den Zugdienst verwendet. Im Sommer soll sie des öfteren Sonderzüge ziehen. 99 2332 hatte im Mai 1996 Fristablauf. Eine Aufarbeitung ist nicht vorgesehen, die Lok wird für Ausstellungszwecke verwendet.

### 99 321 bei Probefahrten in Görlitz am 22. Januar 1997



Foto: Methling



Foto: Schwager

### Triebwagen der BOB mit dem Geißbock auf der Stirnseite.

### Geißbockbahn

## Mehr Betrieb und hohe Kostendeckung

■ Die „Geißbockbahn“ weitet ihren Betrieb aus. Ab Juni 1997 werden die dunkelblauen Triebwagen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) von Friedrichshafen über den derzeitigen Endpunkt Ravensburg hinaus bis nach Aulendorf verlängert. Zugleich übernimmt die BOB den Verkehr von Friedrichshafen Stadt zum Hafbahnhof. Damit verlängert sich das Netz der sogenannten Geißbockbahn von 19 auf 42 Kilometer. Die Zahl der Haltepunkte steigt von neun auf 13. Die BOB gilt als Vorbild für einen modernen Schienennahverkehr in kommunaler Regie. 1993 übernahm die erste Privatbahn Deutschlands ohne eigenes Schienennetz den Nahverkehr auf der DB-Strecke zwischen Friedrichshafen und Ravensburg. Seit Jahren geschlossene Haltepunkte wurden wieder eröffnet. Ein attraktives Tarifsystem und moderne Dieseltriebwagen des Typs NE 81, die von der Hohenzollerischen Landesbahn betrieben und gewartet werden, lockten die Fahrgäste in die Bahn. Binnen eines Jahres erhöhte sich die Zahl der täglichen BOB-Fahrten von 28 auf 32. Inzwischen verkehren zwischen Friedrichshafen und Ravensburg sogar 40 Züge. Dank einer kundenorientierten Geschäftspolitik erreicht die Bahn einen Kostendeckungsgrad von 73 Prozent – ein im ÖPNV ausgezeichnetes Ergebnis.

### Museumsbahn Darmstadt

## Gefragte Museumslok

■ Das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein beherbergt eine 1957 für die Städtische Hafenbahn Worms gebaute 440-PS-Diesellok. Das Herstellerwerk Krauss-Maffei bezeichnete die Bauart als ML 440, das Eisenbahnmuseum bezeichnet die 1994 von den Stadtwerken Worms gekaufte Maschine kurz als V 2. Das Museum konnte die Lok über die Darmstädter Kreis-Eisenbahn an die Gleisbau-firma Reise aus Kassel vermieten: Die Einsätze bei Gleisbauarbeiten für die S-Bahn-Linie Darmstadt – Frankfurt/Main dauerten von Oktober 1996 bis Februar 1997. Es existieren bereits Anfragen über Einsätze bei der NBS Frankfurt – Köln.



### Rangierlok V 2 im Darmstädter Hauptbahnhof.

Foto: Hans Heckel



Foto: Neddemeyer

**G 1-Wagen der Berliner U-Bahn bei der Verladung in Wismar**

**Berliner Verkehrsbetriebe**

**U-Bahn für Nordkorea**

■ Die Berliner Verkehrsbetriebe konnten über eine Handelsgesellschaft 120 überzählige U-Bahn-Fahrzeuge, 60 Doppelwagen des Typs G 1, an die Metro in Pyongyang verkaufen. Als schwierig erwies sich die Absicht, alle Fahrzeuge auf dem Schienenweg von Berlin zum Überseehafen Wismar zu befördern. Als diese Hürde genommen war, verhinderte die zugefrorene Ostsee die Verladung. Am 17. Februar war es so weit: Der erste Wagen schwebte an der Krantraverse in die Höhe und wurde auf dem Ladendeck des Frachters Goa Ling abgesetzt. Weitere 79 Wagen folgten innerhalb zwei Tagen. Nach vierzig Tagen auf See und der Entladung im nordkoreanischen Hafen Nampo werden die Fahrzeuge in Pyongyang an die dortige Profilbreite angepaßt.

**01 1104 und 80 014**

**Rückkehr aus England**

■ Nach 22 Jahren kehrte die 01 1104 nach Deutschland zurück. Sie war von dem Arzt Dr. Peter Beet aus Lancaster gekauft und am 7. Februar 1975 abtransportiert worden. Bis 1978 präsentierte sich die Maschine im Steamtown Carnforth noch mehrmals unter Dampf. Beet hatte außer der 01 1104 auch die französische Schnellzuglok 231 K 22 und die deutsche Rangierlok 80 014 gekauft. Mit dem Niedergang des Museums in Carnforth mußte sich Dr. Beet nach einer neuen Bleibe für seine drei Maschinen umsehen. Im September 1995 entschied er sich, daß sie an einen Interessenverband in der Schweiz übergehen sollen. Dieses Vorhaben scheiterte aber. Nun übernimmt das Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen alle drei Maschinen – die 231 K wird möglicherweise später in die Schweiz weitergeleitet. In den ersten Februartagen kamen beide Loks in Nördlingen an. Die zerlegte 80 muß neu zusammengesetzt werden.



Foto: Nicklich

**Nach 22 Jahren wieder in Deutschland: 01 1104**

**ZEITREISE**

**Stichbahn im Harz**

**1907**



**In Frühjahr 1907 gab es im Bahnhof Drei-Annen-Hohne der HBE noch viel zu tun.**

Mit nur 4,16 Kilometern Länge war die Eisenbahn-Linie Elbingerode – Drei-Annen-Hohne die kürzeste Strecke im Harz. Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) wollte mit dieser Verbindung nicht nur einen Anschluß zur Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) herstellen, sondern auch den Reiseverkehr auf ihrem eigenen Streckennetz beleben. Bereits am 28. September 1905 erteilte das Königreich Preußen der HBE die notwendige Betriebs-Konzession. Die wenig später beginnenden Bauarbeiten zogen sich aber bis zum Frühjahr 1907 hin. Dabei entstanden in Elbingerode ein völlig neues Empfangsgebäude mit Güterschuppen und ein Lokschuppen. In Drei-Annen-Hohne errichtete die HBE ihre Station 5 Meter unterhalb des NWE-Bahnhofes. Beide Bahnhöfe wurden durch einen Fußgängertunnel miteinander verbunden. Am 1. Mai 1907 eröffnete die HBE ihre neue Strecke. Von Beginn an dominierte der Personenverkehr auf der Stichbahn. Nach der Einstellung des Brockenverkehrs am 13. August 1961 gingen die Fahrgastzahlen auch zwischen Drei-Annen-Hohne und Elbingerode spürbar zurück. Am 1. Dezember 1965 stellte die Deutsche Reichsbahn schließlich den Personenverkehr ein und demontierte bis 1970 alle Gleisanlagen.

**1996**



**Lediglich das Empfangsgebäude ist erhalten geblieben.**

Fotos: Werner Pilkenrodt, Sammlung Pilkenrodt