Modell Eisen Bahner

DM 5,50 SFr 5,50 hfl 6,50 öS 41,- dkr 25,- lfr 120 bfr 122
Nr. 3/1997
E13411
4 391341 105506 03

BASTELTIPS
- Doppelter Weichenantrieb
- Fahrzeuge für Schmalspur
- Mehr Kraft am Zughaken
- Kohle für den Tender
- Autos als Ladegüter

Magistrale auf Abwegen
Schienen-Pfad nach Sachsen

Salzburg als H0-Modell
Eine Stadt im Stellwerk

BR 50 in N von Fleischmann
Rügen-Dampflok für LGB
E 11 der DR von Piko

WERKSTATT
Bahnhof aus drei Bausätzen
Endlich Oberleitung für TT

Die Premiere des TEE
Zug ohne Grenzen
Im Luxus-Express quer durch Europa

16 SEITEN SONDERTEIL
Die Nürnberger Neuheiten

Nicht-Insider sollten jetzt lieber wegsehen.

Liebe Freunde vom Insider-Club: Wieder bedanken wir uns für Ihre Treue zu Märklin mit einem exklusiv für Sie produzierten Insider-H0-Modell, der BR 52 mit Kondenstender. Die Kondenstechnik entstand, lange bevor es Recycling hieß: Statt den Abdampf ins Freie abzulassen, fing man ihn auf und kühlte ihn im Tender wieder zu Wasser, das erneut den Wasser-Dampf-Kreislauf auffüllte. Dadurch stieg die Reichweite einer einzigen Wasserfüllung bis auf 1200 km, ideal für weite und wasserarme Gegenden. Sogar in Südamerika und Südafrika wurde diese Henscheltechnik mit großem Erfolg eingesetzt. Bei der DB wurden die Kondenslokomotiven erst Mitte der 50er Jahre ausgemustert. Unser Modell bildet alle Details der Kondenstechnik wie Turbine und zusätzliche Dampfleitungen akribisch nach. Blickfang der BR 52 ist der fünfachsige Tender mit großen Kühlflächen und den von einem eigenen Motor angetriebenen Lüfterrädern.

34171 *BR 52 der DB mit Kondenstechnik. Mit eingebautem DELTA-Modul. Kessel und Tender aus Metall. Fünf Achsen angetrieben, 4 Haftreifen. Für Rauchsatz eingerichtet. Fünfachsiger Kondenstender mit angetriebenen Lüfterrädern. Bei der Digitalversion* ***37171*** *lassen sich Lüfterräder und Spitzensignal ein- und ausschalten.*

Zum Schluß noch ein Hinweis an alle Nicht-Mitglieder, die trotzdem hingesehen haben: den Aufnahmeantrag für den Insider-Club finden Sie im aktuellen Märklin-Katalog.

Im Internet: http://www.maerklin.de

INHALT

TEST

Zwei Reichsbahn-Modelle für Haus und Garten

Schon vor der Nürnberger Messe drehten zwei interessante DR-Modelle ihre Runden auf der Testanlage: Die Rügendampflok von LGB, der erste D-Kuppler für die Gartenbahn. Piko wird die angekündigte E 42 später ausliefern. Dafür gibt es jetzt die schnellere Schwester E 11 in grünem Gewand. Seiten 74, 78.

Der schnelle Europäer

Im Sommer 1957 begann das Zeitalter des TEE. Die Deutsche Bundesbahn schickte mit dem VT 11.5 ein Erfolgsmodell durch Europa. Seite 12.

Das Vorbild vor der Tür

In einem Salzburger Stellwerk verwandelt sich eine Modellanlage: Altburg wird Stück für Stück mit Salzburger Gebäuden ausgestattet. Seite 92.

Der Schlußpunkt

Vor 40 Jahren setzte die Baureihe 10 den Schlußpunkt unter die Entwicklung von Dampflokomotiven bei der DB. Die „schwarzen Schwäne" gab es nur in 2 Exemplaren. Seite 26.

VORBILD

TITELTHEMA

Grenzgänger
Europas Metropolen verknüpfte ab 1957 ein Netz von Luxuszügen: Der Trans Europ Express leitete eine neue Epoche des Fernverkehrs ein ..... 12 ◀

DREHSCHEIBE

Namen + Nachrichten 4

Langnasen
Ab Mitte März fahren in Japan neue Triebwagenzüge mit 300 km/h auf den Strecken der WJRC... 20

Verschlungene Pfade
Der Ausbau der Sachsenmagistrale verschlingt Millionen, ohne daß es so recht vorangeht ..... 22 ◀

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Schwanengesang
Mit der Baureihe 10 endete die Neukonstruktion von Dampflokomotiven der Bundesbahn 26

MODELL

NEUHEITEN VON DER SPIELWARENMESSE

Moderne Ehe
Wie geht es weiter bei Trix? Interview mit den Geschäftsführern von Märklin und Trix ..... 42 ◀

Messe-Neuheiten
Der große Sonderteil zur Nürnberger Messe beginnt auf Seite 44

WERKSTATT

Starke Mark
Für Nebenbahn-Motive aus Brandenburg fehlen oft die passenden Bausätze. Mit etwas Geschick läßt sich ein typischer Bahnhof selbst bauen ..... 62 ◀

Hoch gespannt
TT-Bahner brauchen auf eine realistische Oberleitung nicht verzichten. Falk Helfinger verrät, wie man sich selbst hilft (Teil 1) ..... 66 ◀

Basteltips
Kohle für den Tender, Zugkrafterhöhung, Autos als Ladegüter, Doppel-Weichenantrieb, Schmalspurfahrzeuge und die Ideenkiste 70

TEST

Schnelle Schwester
Piko stellt die E 11 der Reichsbahn vor ..... 74 ◀

Fischermanns Freund
Nicht nur für die Insel: die Rügenlok von LGB ..... 78 ◀

Präzisionsteil
Fleischmann hat die BR 50 in N neu konstruiert.. 82 ◀

SZENE

Neuheiten 88

Namen + Nachrichten 90

Club-Kanal
In einem alten Stellwerk hat sich der Erste Salzburger Modell Eisenbahn Club eingerichtet und betreibt darin eine Großanlage ..... 92 ◀

AUSSERDEM

STANDPUNKT 5
IMPRESSUM 6
GÜTERBAHNHOF 30
GÜTERBAHNHOF II 58
FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT 34
BAHNPOST 91
TREFFPUNKTE 86
VORSCHAU 98

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

Foto: Schwager

611 im September 1996 vor dem Beginn der Probleme.

Neigezug 611

Flop des Jahres

■ Auch die zweite Premiere der störanfälligen Neigezüge auf der Strecke Heilbronn – Mannheim endete mit einem Fiasko. Am 19. Dezember war an einem Triebzug auf der Fahrt von Mannheim nach Heilbronn auf freier Strecke eine Gelenkwelle gebrochen. Beim Herunterfallen beschädigte sie einen Treibstofftank, so daß mehrere Hundert Liter Diesel ausliefen und auf rund 40 Metern Länge im Erdreich versickerten. Der gut besetzte Zug blieb gegen 18.35 Uhr bei Neckarzimmern liegen. Die Fahrgäste mußten mit einem Ersatzzug weiterbefördert werden und erreichten Heilbronn mit zwei Stunden Verspätung. Der defekte 611 kam in den Betriebshof Kaiserslautern. Aus Sicherheitsgründen wurden alle Fahrzeuge stillgelegt. Die Herstellerfirma Adtranz übernahm die volle Verantwortung für den entstandenen Schaden und entschuldigte sich bei der DB und den Fahrgästen. Die Züge waren ständig von Defekten heimgesucht; selbst der Gelenkwellenbruch war nicht neu: Schon Mitte Oktober trat bei einem Zug der gleiche Schaden auf. Die DB gab alle 611 sofort an den Hersteller zurück und fordert eine Rückgabe in voll betriebsfähigem Zustand. Schadenersatz durch den Hersteller Adtranz wird sich kaum vermeiden lassen. Wann die Züge wieder in Betrieb genommen werden können, steht nicht fest.

DB-Schmalspurbahnen

Wechsel in Sachsen angekündigt

■ Die DB hat dem Freistaat Sachsen definitiv mitgeteilt, daß sie Ende Mai 1998 den Betrieb auf den sächsischen Schmalspurbahnen beenden will. Somit sind in den nächsten Monaten das Land, die Landkreise sowie die Kommunen in die Pflicht genommen, wenn über den Mai 1998 hinaus weiterhin Personenverkehr per Schiene in den betroffenen Regionen angeboten werden soll. Ein Übernahmekonzept muß auch die Frage beantworten, ob und in welchem Umfang Dampfbetrieb durchgeführt werden kann.

099 722 auf der Schmalspurbahn Zittau – Oybin.

Foto: Heilmann

Investitionsprogramm der DB

81 Milliarden eingeplant

■ Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG beschloß ein weiteres groß angelegtes Investitionsprogramm. Für die fünf Jahre von 1997 bis 2001 sollen 81 Milliarden Mark investiert werden. Davon entfallen 49 Milliarden auf die Infrastruktur – insbesondere den Fahrweg. 32 Milliarden sind für Fahrzeuge, Bahnhöfe und Ausrüstungen eingeplant. Bis zum Jahr 2000 soll der gesamte Fahrzeugpark für den Nahverkehr erneuert werden. Es handelt sich hierbei um insgesamt etwa 10 000 Fahrzeuge. Einen hohen Stellenwert hat in der Zukunftsplanung der Bahn die Informationstechnologie. Ihr kommt nach Ansicht des DB-Vorstands die Aufgabe zu, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens abzusichern.

Neubaustrecke der DB

Schlußstein gesetzt

■ Der ICE fährt zwar schon seit fünf Jahren über die Neubaustrecke, trotzdem wurde die 327 Kilometer lange Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg offiziell erst am 12. Dezember 1996 vollendet. An diesem Tag wurde der Schlußstein in eine Sandsteinmauer am Berliner Platz in Kassel eingefügt und damit nach nicht weniger als 27 Jahren Planungs- und Bauzeit ein Schlußpunkt gesetzt. Die Strecke kostete insgesamt etwa 11,8 Milliarden DM. Kleinere Restarbeiten nahmen immerhin noch fünf Jahre in Anspruch.

Foto: Osenbrügge

Der am 12. Dezember eingefügte Schlußstein

Foto: Heilmann

99 3312 am 14. September 1996 in der Teichstraße/Weißwasser

Waldeisenbahn Muskau

Hauptuntersuchung für Waldbahn-Lok

■ Die 99 3312 der Waldeisenbahn Muskau (WEM) erhält 1997 im Werk Görlitz/Schlauroth eine Hauptuntersuchung und soll noch Ende des Jahres für erste Sondereinsätze zur Verfügung stehen. Neben der Lok 99 3317 ist dies dann die zweite Dampflok, die dem Verein als betriebsfähige Maschine der ex WEM für den Museumsbetrieb zur Verfügung steht. Die 1912 von der Firma Borsig mit dem Namen „Diana" gelieferte Lok stand nach ihrer Betriebszeit über viele Jahre als Denkmal auf einem Sockel in Oberoderwitz. Erst am 15. Januar 1994 gelangte die 99 3312 durch einen Loktausch wieder zur WEM.

Foto: Wiedt

Der fernsteuerbare Rangierwagen aus Brandenburg für die Lausitzer Braunkohlen AG

Rangierwagen

Made in Brandenburg

■ Das aktuelle Pendant zu der im Heft 12/96 gezeigten 10-t-Rangiermaschine von Deutz aus dem Jahr 1938 ist im Oktober 1996 an die Lausitzer Braunkohlen AG geliefert worden. Hersteller des fernsteuerbaren Rangierwagens (FERA) ist das Werk für Gleisbaumechanik der DB AG in Brandenburg. Das gelieferte Fahrzeug bewegt 800-Tonnen-Züge mit 2 km/h bzw. 400-Tonnen-Züge mit 4 km/h. Diese geringen Geschwindigkeiten sind für die Beladung von Uacs-Wagen mit Kohlenstaub erwünscht. Die maximale Antriebsleistung von nur 30 kW liefert ein 500-Volt-Drehstrom-Fahrmotor, der, von einem Frequenzumrichter gesteuert, das Fahrzeug stufenlos zwischen „0" und der Höchstgeschwindigkeit bewegt. Die Energiezuführung für den 260 Meter langen Verfahrweg geschieht über Kabelschlepp. Mit der installierten Funkfernsteuerung wird der Rangierwagen von den Bedienern der Verladeanlage unbesetzt verfahren. Der gelieferte FERA ist Teil eines Fahrzeugbaukastens, der verschiedene Antriebskonzepte, Geschwindigkeiten und Zughakenleistungen ermöglicht.

STANDPUNKT

Der Preis der Perfektion

Hans-Joachim Gilbert

Kaum ist das so wichtige Weihnachtsgeschäft gelaufen, richten sich alle Augen schon auf die Neuheiten-Vorstellungen der Nürnberger Modellbahn-Manege. Was interessieren da noch die Highlights des Jahres 1996? Schnee von gestern, möchte man meinen. Der immense Durst nach Neuheiten will gestillt werden, und das möglichst schnell und nachhaltig. Die Industrie weiß darum und bemüht sich eifrig um ein attraktives Angebot an Durstlöschern. Ob elektrische Neubauloks oder mächtige Dampfloks, die Schnellsten und Größten der Schiene sind für ein Modellsortiment allemal gut genug, um Aufmerksamkeit zu erregen. Darum geht es in Nürnberg schließlich auch. Allein von solchen Highlights kann eine ganze Branche aber nicht leben, weil auch Traummodelle auf ihre Stückzahlen kommen müssen – und das schaffen sie nur bei einem akzeptablen Preis. Immer wieder beklagen Leser in ihren Briefen an die Redaktion zu hohe Preise, die ihnen die Freude am Hobby und an neuen Modellen vergällen. Dabei spüren manche Hersteller zunehmend den Druck jener Kosten, die ihnen bei der Produktion lupenrein bedruckter und vorbildgetreuer Nachbildungen entstehen. Da mag der Stolz auf die gelungene Wiedergabe mehrfarbiger Eigentumsschilder noch so groß sein: Feinheiten wie ein exakt plazierter Blitzpfeil im farbigen Warnungszeichen auf den Längsseiten der Dampfdome bergen große kalkulatorische Risiken. Nur ein kleiner Fehler nach mehr als einem halben Dutzend Bedruckungsvorgängen, schon wandert ein aufwendig hergestellter Lokkasten in die Ausschuß-Kiste. Solche Perfektion hat ihren Preis. Doch nicht alle Modellbahner wollen oder können ihn bezahlen, obwohl sie sich solche Modelle immer wieder wünschen. Das darf bei allem Beifall über die Nürnberger Neuheiten nicht vergessen werden. Hersteller oder Kunde – wer hat den Mut, hier vernünftigen Verzicht zu üben und neue modellpolitische Maßstäbe zu setzen? Bei 10 Volt Fahrspannung zählen die Fahreigenschaften weitaus mehr als äußerliche Feinheiten.

Dortmund – Dresden

Pläne nicht vom Tisch

■ Die DB und der Bund halten auch weiterhin an einem Ausbau der Verbindung Dortmund – Dresden über Kassel fest. Die Strecke soll zu einem leistungsfähigen Verkehrsweg in der Mitte Deutschlands ausgebaut werden. Für den Ausbau in den Jahren 1998 bis 2002 sollen unter anderem für die Linienverbesserung Neuenheerse – Willebadessen (Paderborner Berg) Mittel bereitgestellt werden. In einer ersten Stufe wird der Abschnitt Weimar – Glauchau ausgebaut. Ab 1999 sollen auf der Verbindung Züge mit Neigetechnik eingesetzt werden, um eine Bedienung auf InterCity- und InterRegio-Niveau zu ermöglichen. Am Ausbau für 200 km/h zwischen Paderborn und Kassel soll grundsätzlich festgehalten werden.

Baureihe 614

Modernisierung innen und außen

■ Im Rahmen eines Modernisierungsprogramms erhalten die Dieseltriebwagen der Baureihe 614 nicht nur eine neue Inneneinrichtung, sondern auch äußerlich ein neues Gesicht. In den Motorwagen wird auf das Gepäckabteil zugunsten eines vergrößerten Fahrgastraums verzichtet. Die zweiteilige Klapptür des Gepäckraums wird durch ein Fenster ersetzt. In den Mittelwagen befindet sich nun ein Mehrzweckabteil beispielsweise für Fahrräder.

Facelifting: 614 031 in der Ursprungsform und der umgestaltete 614 037 in Bayreuth.

Foto: Pohnik

Nordhausen Nord – Ilfeld

HSB-Regionalbahn

■ Die Harzer Schmalspurbahnen HSB und der Freistaat Thüringen vereinbarten am 19. Dezember die Einrichtung einer Regionalbahn von Nordhausen Nord nach Ilfeld. Die HSB bieten künftig zwischen 6 und 20 Uhr einen weitgehend vertakteten Fahrplan an, für den sie je einen neuen Trieb- und Steuerwagen beschaffen muß. Neue Haltepunkte werden eingerichtet: Niedersachswerfen Herkulesmarkt, Niedersachswerfen Ilfelder Straße, Ilfeld Schreiberwiese. Es folgen Nordhausen Hasseröder Straße und Nordhausen Ricarda-Huch-Straße. Vorgesehen ist ferner, die Geschwindigkeit der Züge zu erhöhen und signalisierten Zugleitbetrieb einzurichten. Die Regionalbahn soll vor allem den Schülerverkehr verbessern.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

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. Räntzsch, Dirk Endisch

ANZEIGEN
Leitung: Volker Steinmetz
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Anzeigenverkauf: Elke Reichert
Telefon (0711) 2 10 80 86
Anzeigenfax (0711) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
Anita Berger

FOTOGRAFIE
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 MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Alle Rechte vorbehalten.
© by Pietsch + Scholten Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung: Hypobank Stuttgart (BLZ 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000; Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70) Konto-Nr. 666 77-706.
Anzeigenpreisliste Nr. 15, gültig ab Heft 1/97. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422

Dieser Ausgabe liegen Beilagen folgender Firmen bei:
– Atlas Verlag S.A., CH-1000 Lausanne,
– Westfalia Werkzeugkomp., 58082 Hagen

SBB-Güterwagen

Lärmarme Fahrzeuge

■ Die Schweizerischen Bundesbahnen beschaffen erstmals eine größere Serie lärmarmer Güterwagen. Die 50 bei der Tessiner Firma Ferriere Cattaneo SA bestellten Wagen werden insgesamt rund 10 Millionen Franken kosten. Die 50 mit Scheibenbremsen ausgestatteten vierachsigen Flachwagen werden beim Transport von Abrollcontainern eingesetzt. Die Scheibenbremsen reduzieren die Schallemissionen gegenüber herkömmlichen Wagen mit Klotzbremsen zwischen fünf und acht Dezibel. Bisher wurden von den SBB schon 30 mit Trommelbremsen ausgerüstete Wagen getestet. Die nun bestellten Fahrzeuge können im Gegensatz zu ihnen auch international eingesetzt werden. Güterwagen mit Scheibenbremsen verursachen rund ein Drittel höhere Beschaffungskosten.

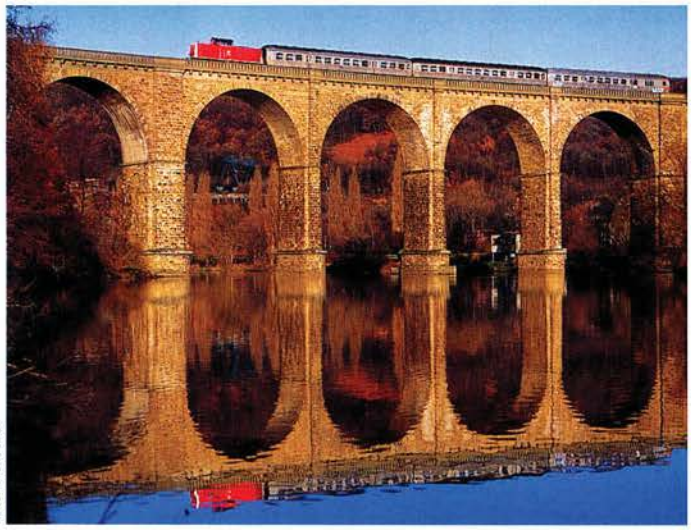

Foto: Henschel

Sehenswürdigkeit der KBS 434: Viadukt über den Harkortsee.

Dortmund – Lüdenscheid

Volmetalbahn wird privatisiert

■ Die Bahnlinie durch das Volmetal, von Hagen über Brügge nach Lüdenscheid, wurde von der DB auf eingleisigen Betrieb umgestellt. Da die Finanzierung des Nahverkehrs ab 1. Januar 1998 auf die Zweckverbände übertragen wird, blieb aber das zweite Gleis liegen. Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung vergab der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die Strecke Dortmund – Hagen – Brügge – Lüdenscheid (KBS 434) an die Dortmund Märkische Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft. Vier moderne Triebwagen einer verstärkten Ausführung des RegioSprinters von Siemens sollen im 20-Minuten-Takt später eventuell sogar aus der Dortmunder Innenstadt nach Lüdenscheid fahren. Vorbild für das neue Verkehrskonzept ist die Karlsruher Stadtbahn. Die Dortmund-Märkische Eisenbahn zeigt auch noch an den Strecken Dortmund – Iserlohn und Unna – Neuenrade Interesse.

Foto: Henschel

Wiener Verkehrsbetriebe

Schaffnerloser Betrieb

■ Bei den Wiener Verkehrsbetrieben quittierte am 20. Dezember der letzte Straßenbahnschaffner Österreichs seinen Dienst. Der erste schaffnerlose Beiwagen setzte diese Entwicklung schon im Jahr 1960 in Gang. Gab es 1950 in Österreich in den Beiwagen noch 4500 Straßenbahnschaffner, so waren es 1990 nur noch deren 28. Der letzte Wiener Straßenbahnschaffner arbeitet nun als Kontrolleur, die verbliebenen Straßenbahn-Beiwagen sind auf dem Weg nach Sarajewo.

Offizieller Stillegungstermin für die Strecke Walthersdorf (Erzgebirge) – Crottendorf ist der 1. Februar 1997, 0 Uhr – so teilte es der Geschäftsbereich Netz RB Dresden am 20. Dezember mit. Anfang der achtziger Jahre dampfte noch 86 1501 im verschneiten Crottendorf.

Foto: Graßmann

Zwischenhalt

■ Die Stuttgarter Stadtbahn wird weiter ausgebaut. Die nächsten Strecken sollen von Heumaden nach Ostfildern und von Stuttgart-Mühlhausen nach Remseck-Nekkargröningen verlaufen. Die bis 2000 geplanten Vorhaben kosten eine Milliarde Mark. Bisher wurden in die Stadtbahn drei Milliarden investiert.

■ Ab Juni sollen knapp 100 Millionen Mark in den Bau der Lossetal-Straßenbahn zwischen Kassel und Hessisch-Lichtenau investiert werden. Die Ausschreibung der Arbeiten erfolgt europaweit.

■ Am 12. Dezember wurde die neue DB-Strecke Abzweig Ruhrtal – Duisburg Ruhrort Hafen in Betrieb genommen.

■ In Hagenow-Land übernahmen Anfang Januar die Auszubildenden der DB AG den Bahnhof. In der zweiten Juniorfirma des Verkehrskonzerns in Mecklenburg-Vorpommern versehen die Azubis ihren Dienst bei der Kundenbetreuung.

■ In Bebra setzt sich die Bürgerinitiative „Rettet den Bahnhof Bebra" dafür ein, daß der Abbau von Angeboten im Fernverkehr, der seit einiger Zeit stattfindet, gestoppt wird.

■ Seit dem 11. Januar setzt die DB zwischen Kassel und Frankfurt im Nahverkehr Doppelstockwagen ein.

■ Um das Geschäft mit Autoreisezügen zu verbessern, gründete die DB eine neue

Dänische Staatsbahnen

Jubiläum im Norden

■ Nicht nur die Schweiz, sondern auch Dänemark feiert im Jahr 1997 den 150. Geburtstag der Eisenbahn im Land. Aus diesem Anlaß finden einige Veranstaltungen statt. Vom 22. bis zum 25. Mai sollen in Kopenhagen verschiedene Hochgeschwindigkeitszüge ausgestellt werden, so der schwedische X 2000, der italienische ETR 500, der ICE, ein TGV sowie die Züge IC/2 und IR/3 der DSB. Vom 4. bis zum 28. Juni geht eine IC/3-Garnitur mit einer Ausstellung zur Geschichte und Zukunft der dänischen Eisenbahnen auf die Reise. Vom 5. bis zum 24. Juni lassen die DSB Museumszüge fahren. Den Höhepunkt bildet eine am 29. Juni in Kopenhagen geplante Zugparade mit 15 Lokomotiven. Infos sind erhältlich bei: DSB jubilaeumssekretariat, Solvgade 40, DK-1349 Kobenhavn K, Danmark.

Göppingen – Boll

Gesamt-Stillegung

■ Zum 31. März soll die Strecke Göppingen – Bad Boll endgültig stillgelegt werden. Sie dient schon seit Jahren nur noch dem Güterverkehr. Die Anliegergemeinden haben sich zwar verpflichtet, nach dem Erwerb der Bahntrasse die Gleise liegen zu lassen, eine rechtliche Bindung besteht aber nicht. Eine betriebsfähige Erhaltung der Strecke wäre mit einem jährlichen Aufwand von rund 50 000 Mark möglich. Es ist allerdings kaum anzunehmen, daß diese Gelder bewilligt werden. Am 29. Dezember fand zwischen Göppingen und Boll eine Sonderfahrt mit der 64 289 statt – sicherlich eine der letzten Fahrtmöglichkeiten.

64 289 mit ihrem Sonderzug am 29. Dezember kurz vor St. Gotthard auf der Strecke Göppingen – Boll

Foto: Czermak

Berliner S-Bahn

Abnützung der Räder

■ Eine unerklärliche Abnützung der Räder beschäftigt derzeit die Fachleute bei der Berliner S-Bahn. An zahlreichen S-Bahn-Triebwagen wurde ein erhöhter Spurkranzverschleiß festgestellt. Um das dadurch entstehende Entgleisungsrisiko zu vermindern, müssen die Spurkränze nachgeschliffen werden. Die an allen Fahrzeugtypen auftretenden Schäden haben inzwischen ein solches Ausmaß angenommen, daß die Kapazitäten der Radsatz-Drehbänke kaum noch ausreichen. Eine Arbeitsgruppe soll nach den Ursachen des Verschleißes forschen. Da sich die Schäden nicht auf bestimmte Strecken konzentrieren, sondern bei allen Fahrzeugen auftreten, vermuteten Experten die sanierte Stadtbahn als Ursache, da auf diesem zentralen Streckenteil die meisten Linien verkehren. Auf der Stadtbahn wurde erstmals der herkömmliche Schotter-Oberbau durch eine feste Betonfahrbahn ersetzt. Dieser Oberbau ist weniger elastisch und könnte daher stärker auf die Räder der Fahrzeuge einwirken.

Tochtergesellschaft: die DB Autozug GmbH mit Sitz in Dortmund.

■ Die Schmalspurbahn Molli, Bad Doberan – Kühlungsborn, bildete seit 1995 bereits 25 Ehrenlokführer aus.

■ Zusammen mit der ABB Industrie AG baut Adtranz in Karlsfeld bei München einen statischen 100-MW-Bahnstromumrichter, der den erwarteten Bahnstrom-Mehrbedarf im Raum München abdecken soll. Die Anlage soll 1999 in Betrieb gehen.

■ Zum 1. April erhöht die Bahn ihre Fahrpreise im Nah- und Fernverkehr um 1,4 Prozent. Die Rabatte in Ostdeutschland dürfen entgegen der Bahn-Absicht noch nicht ganz entfallen. Stattdessen finden stufenweise Anhebungen bis 1999 statt.

■ Die DB will im Jahr 1997 rund 4600 Ausbildungsplätze zur Verfügung stellen – rund zehn Prozent mehr als noch 1996. Rund 400 zusätzliche Ausbildungsplätze werden vor allem in den kaufmännisch-serviceorientierten Bereichen angeboten.

■ Mitarbeiter des Regierungspräsidiums und Staatstheaters in Kassel erhalten ab Februar Job-Tickets für 480 Mark im Jahr. Damit soll ein Anreiz für die Benutzung von Bussen und Bahnen geschaffen werden. 370 bisher gebührenfreie Stellplätze für die Autos der Mitarbeiter werden in gebührenpflichtige umgewandelt.

■ Die Museumseisenbahn Hessencourrier beförderte 1996 an 27 Betriebstagen rund 6500 Fahrgäste. Schwerpunkt der Werkstattarbeiten des Vereins war die Hauptuntersuchung der Lok 206.

■ Nachdem der bayerische Verwaltungsgerichtshof eine Klage von Naturschützern abgelehnt hat, ist der Weg für die Führung der ICE-Trasse München – Nürnberg über Ingolstadt frei.

■ Die SBB erwarten für 1996 ein Defizit von 420 Millionen Franken. 1995 hatte sich das Defizit auf 496 Millionen belaufen. In Zukunft müssen die Kosten gesenkt werden. Das Hauptproblem stellen die Rückgänge im Güterverkehr dar.

■ Verkehrsminister Wissmann will seine Amtskollegen in der EU dafür gewinnen, europäische „Güterfreeways" zu schaffen, auf denen die Trassenpreise möglichst niedrig sein sollen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu holen.

■ Krupp liefert an Rumänien 20 000 Tonnen Schienen, mit denen Gleisanlagen ausgebaut und modernisiert werden sollen.

■ Seit dem 10. Januar befördert die SBB zwischen Basel und Zürich Mineralöl unter den Sicherheitsanforderungen der Norm ISO 9001. Das entsprechende Zertifikat wurde erteilt, nachdem die SBB einen höheren Sicherheitsstandard erreicht hat.

■ Die SBB-Lokomotiven der Baureihe 460 mußten für die Wende-Schnellzüge Luzern – Zürich eine Schubbegrenzung erhalten, um die Beschleunigung in Weichenbereichen zu vermindern.

■ Inhaber der Schweizer Halbtaxabos, Jahresstreckenkarten und von Verbundabos können im Jubiläumsjahr 1997 für 29 Franken einen Tag lang Bahnen und viele städtische Busse mit einem speziellen Tikket benutzen.

■ Seit dem 1. Januar können an 54 Bahnhöfen der SBB elektronische Apparate und Kühlgeräte zum Recycling abgegeben werden. Bisher lief die Aktion als Pilotversuch, nun nahm die Bahn das Elektro-Recycling endgültig in ihr Dienstleistungs-Angebot auf.

■ Bahnreisende aus Deutschland können sich im grenzüberschreitenden Verkehr nach Österreich ihr Gepäck direkt ins Ferienquartier bringen lassen. Pro Koffer oder Tasche kostet der Service 40 Mark, bei Sondergepäck wie z.B. Skiausrüstungen 62 Mark.

■ Zwischen Vaires und Vandières im Moseltal wird ab 1998 der erste Abschnitt der TGV-Schnellfahrstrecke Paris – Straßburg gebaut.

■ Die vor 30 Jahren stillgelegte, 15 km lange Strecke Tamines – Fleurus (Wallonien) soll als Entlastungsbahn für den Güterverkehr reaktiviert werden.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Foto: Heilmann

Vergangenheit: Lokparade in Cottbus am 17. März 1995.

FRAGE ? ZEICHEN

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

Foto: Osenbrügge

■ 1848 wurde der Bahnhof als kleine Zwischenstation eröffnet, die Vorspannloks für eine Rampenstrecke bereitstellte. Seit 1868 verlief die wichtige Verbindung Frankfurt/Main – Berlin durch diese nun zum Knotenpunkt aufgewertete Station. Die wirklich große Zeit des Bahnhofs begann aber erst nach dem zweiten Weltkrieg durch den rasant wachsenden Nord-Süd-Verkehr. Die traditionell wichtige Strecke nach Berlin wurde nur noch von Interzonenzügen befahren. Die 01.5 der Deutschen Reichsbahn war im Bw der Stadt regelmäßiger Gast. Bis 1963 waren hier DB-Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01.10 beheimatet. Die DB leitete mit ihrer Entscheidung, die Neubaustrecke an diesem Bahnhof vorbei zu führen, den Bedeutungsverlust ein. 1995 entfiel der IC-Halt. Geblieben ist die IR-Linie Chemnitz – Düsseldorf. Wie heißt die Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. März 1997 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, 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 richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Januarheft lautete „Darmstadt". Die 30 Exemplare „Bahn-Geschichten" haben gewonnen: Gunter Daum, 69434 Hirschhorn; Rüdiger Domke, 31787 Hameln; Bruno Durante, I-30026 Portogruaro; Helmut Epp, 66679 Losheim am See; Klaus Fuhrmann, 09116 Chemnitz; Gudrun Heilmann, 99086 Erfurt; Sigrid Hoffmann, 79576 Weil am Rhein; Andreas Kettner, 63303 Dreieich; Klaus Bieber, 65385 Rüdesheim; Horst Knust, 68519 Viernheim; Gerhard König, 36179 Bebra; Karl-Heinz Koschenz, 76461 Muggensturm; Holger Küster, 15711 Königs Wusterhausen; Martin Kunhäuser, 97980 Bad Mergentheim; R. L. Lichtert, NL-2985 CD Ridderkerk; Erwin Maier, 88427 Bad Schussenried; H.-P. Mortensen, DK-8100 Aarhus; Heinz H. Proba, 88171 Weiler im Allgäu; Peter Rau, 13599 Berlin; Curt Reigbert, 20149 Hamburg; Andreas Rudolph, 74629 Pfedelbach; Dennis René Sann, 35325 Mücke; Erwin Schwabeland, 34132 Kassel; Martina Seiffert, 64823 Groß Umstadt; Peter Sopalla, 08451 Crimmitschau; A. Steinacker, 63667 Nidda; Benedikt Wagner, 02689 Sohland; Wilhelm Weber, 53925 Kall; J. Wendrich, 47169 Duisburg; Werner Wollmann, 02923 Uhsmannsdorf.

Lausitzer Dampflok Club

Neues Domizil für Lokomotivsammlung

■ Am 9. Dezember gab der Lausitzer Dampflok Club (LDC) mit seinen Lokomotiven 03 204, 44 225, 52 8115, 118 104, einer Dampfspeicherlok und einer Kö II die bis dahin genutzte Unterstellmöglichkeit in Cottbus auf. Neues Domizil für die LDC-Maschinen ist jetzt eine Halle bei der LAUBAG nahe Bärenbrück. Damit sind die vor einiger Zeit im Gespräch gewesenen Unterstellmöglichkeiten in den früheren Einsatzstellen Guben, Luckau und auch Lübbenau fallengelassen worden. Die Tage der offenen Tür im Betriebshof Cottbus mit den LDC-Loks dürften der Vergangenheit angehören, da eine Überführung hin und zurück von Bärenbrück nach Cottbus je nach Bestellung etwa 2000 DM kostet. In naher Zukunft soll aber auf dem LAUBAG-Gelände ein Freiluftmuseum mit diesen Lokomotiven eröffnet werden.

Baureihe 110

Neue Wendezuglok bei der DB

■ Die 110 446 ist als erste Lok ihrer Baureihe mit einer Wendezugsteuerung ausgestattet worden. Anfang Januar fehlte nur noch die Abnahme durch das Eisenbahn-Bundesamt. Die Maschine soll zunächst auf der Kölner S-Bahn-Linie 12 Köln – Au/Sieg eingesetzt werden. Insgesamt sollen 30 Lokomotiven der früheren E 10 wendezugtauglich für Fahrgeschwindigkeiten bis 140 km/h hergerichtet werden.

Saarbahn-Triebwagen

Testfahrten für Zweisystem-Stadtbahn

■ Bombardier Eurorail stellte im Werk Brügge den ersten vollbahn-tauglichen Niederflur-Stadtbahntriebzug in Zweisystemausführung für die Saarbahn vor. Der Triebwagen kann mit 750 Volt Gleichstrom und 15 kV Wechselstrom betrieben werden. Es wird zunächst eine Serie von 15 Triebwagen geliefert, eine Option auf weitere 13 zum Stückpreis von jeweils 4,4 Millionen DM besteht. Die dreiteiligen Fahrzeuge verfügen über vier Triebdrehgestelle, alle acht Achsen werden angetrieben. Die acht querliegenden, luftgekühlten Drehstrom-Asynchronmotoren leisten jeweils 120 kW. Mit einer installierten Leistung von 960 kW erreichen die rund 37 Meter langen Triebzüge 100 km/h und können Steigungen bis 80 Promille bewältigen. Für den Einsatz auf DB-Strecken mußten die Saar-Stadtbahnwagen EBO-tauglich ausgestattet werden. Nach Tests in Brügge wurde der erste Triebzug ab Januar 1997 in Minden erprobt, danach auf der Strecke Trier – Dillingen und schließlich im Raum Passau. Im Sommer 1997 ist der Betriebsbeginn für die Saarbahn geplant.

Erster Saarbrücker Niederflur-Triebwagen

Foto: Hafke

Foto: Steinfort

Bahnhof Plüschow: Der neue Bahnsteig ist 100 Meter vom stillgelegten Stationsgebäude entfernt.

Umbau von Gleisanlagen

Schlankheitskur für Bahnhöfe

■ Die Rekonstruktion des Streckennetzes im Rahmen des „Bahnbaus Deutsche Einheit" gleicht mitunter eher einer Demontage. Vor allem in den Bahnhöfen werden Gleisanlagen radikal beschnitten, um Kosten für die Unterhaltung zu senken. Die Strategie der schlanken Bahnhöfe wird derzeit zwischen Bad Kleinen und Lübeck exemplarisch vorgeführt: So wurde der Bahnhof Bobitz von ehemals fünf auf zwei durchgehende Gleise reduziert. Auch in Bad Kleinen, Grevesmühlen und Schönberg werden die einst umfangreichen Güteranlagen radikal beschnitten. Den malerischen Bahnhof Plüschow stutzten die Bahnbauer gar zum Haltepunkt. Ohne jede Unterstellmöglichkeit haben die Reisenden künftig auf dem neuen Bahnhof – rund hundert Meter vom alten entfernt – auf die Nahverkehrszüge zu warten. Ein paar futuristische Leuchten erhellen die Szenerie; auf eine genaue Zeitangabe müssen die Reisenden aber verzichten. Die Uhr am alten Empfangsgebäude verschwand noch in der Nacht der Stillegung, eine neue wurde nicht installiert. In Menzendorf wäre man wohl sogar über eine spartanische Ausstattung zufrieden – dort entfiel der Bahnhof.

Foto: Uwe Ritzer

Eröffnungszug auf einer Neretva-Brücke bei Mostar.

Bosnien-Herzegowina

Aufbauhilfe für Eisenbahn

■ Im Rahmen des wirtschaftlichen Wiederaufbaus Bosnien-Herzegowinas beteiligt sich das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) auch an mehreren Eisenbahnprojekten. Ziel ist es, die wichtigsten Verkehrswege des Landes wiederherzustellen und die Versorgung der Bevölkerung zu verbessern. Das BMZ stellte für diese Projekte für den Zeitraum von 1994 bis 1996 schon 10 Millionen DM bereit. Ein wichtiges Projekt ist die Wiederherstellung der Bahnstrecke zwischen Martin Brod und Bihac. Die Arbeiten begannen im Mai 1996 und sollen im März 1997 abgeschlossen sein. Am 17. Mai 1996 konnten bereits die wieder errichteten Neretva-Eisenbahnbrücken bei Mostar fertiggestellt werden.

Briefpost per Bahn

Verkehrs-Verluste durch neue Postbeförderung

■ Ab Mai 1997 befördert die Post keine Briefsendungen mehr mit der Bahn. Die Deutsche Post AG kündigte alle entsprechenden Verträge. Die 83 Briefpostzentren sollen ausschließlich per Lkw bedient werden. Der Bahn entgeht dadurch ein jährlicher Umsatz von rund 40 Millionen Mark. Wendet man den Erfahrungssatz an, daß bei der Bahn ein Arbeitsplatz auf 100 000 DM Umsatz kommt, dürften somit etwa 400 Arbeitsplätze entfallen. Bisher beförderten 16 Post-IC täglich Sendungen im Nachtsprung zwischen den Bahnpostämtern. Da die 83 neuen Briefpostzentren in der Nähe von Autobahnknoten entstanden, war die Tendenz des „weg von der Bahn" bei der Briefbeförderung längst absehbar. 19 von 31 Frachtpostzentren haben hingegen einen Bahnanschluß, so daß zumindest bei Paketen noch Verkehr per Schiene abgewickelt werden kann. Die Post machte bei der Kündigung der Verträge neben wirtschaftlichen Gründen auch geltend, daß die Bahn die Beförderung im Nachtsprung nicht in allen gewünschten Relationen gewährleisten kann. Zwischen 21.15 Uhr und 4.15 Uhr gibt es nach Aussagen der Post AG keine einzige Bahnverbindung, die für den Brieftransport genutzt werden könnte. Ab 1998 verfügt die Post statt über 1000 Briefbearbeitungsstellen noch über 83 Verteilzentren.

Mitarbeiter des Betriebshofs Köln-Deutzerfeld versetzten die 140 128 in den Ursprungszustand als E 40 128 zurück. Mitte Januar präsentierte sich die Einheits-Elektrolok mustergültig restauriert mit grüner Lackierung und alter Beschilderung.

Foto: Wiemann

Schweizer Bahnjubiläum

Veranstaltungs-Kalender der SBB

■ Die Schweizer Bahnen begehen ihren 150. Geburtstag 1997 mit einigen Großveranstaltungen. Das Programm sieht folgende Veranstaltungen vor:

10./11. Mai in St. Gallen: Vereinigte Schweizer Bahnen. Ein Fest mit neuen ICE und alten Zügen zum Abschluß wichtiger Bauvorhaben. Am 10. Mai werden nachmittags auch Dampfzüge eingesetzt.

24./25. Mai Aarau – Turgi: Bahn 2000 – Fahrplanwechsel. Abschluß wichtiger Ausbauarbeiten (Bahnhof, viergleisiger Ausbau, Bahnhof Turgi); großes Volksfest, Tag der offenen Tür.

14./15. Juni Lausanne Rail-Show: Parade von 60 Lokomotiven und Zügen am Rangierbahnhof. Weitere Fahrzeuge werden ausgestellt.

22. Juni bis 20. Juli: Erlebnis Jura: Täglicher Dampfzug Delémont – Glovelier. Lokausstellung im alten Depot von Delémont.

9., 10. August Zürich: 150-Jahr-Feier mit Bahnen und viel Publikum aus dem In- und Ausland. Im Rangierbahnhof Limmattal präsentieren sich modernste Züge aus ganz Europa. Extrazüge, auch mit der Spanisch-Brötli-Bahn und eine große Fahrzeugschau umrahmen ein großes Volksfest.

22. August – 26. Oktober Luzern, Verkehrshaus und Küssnacht am Rigi: Fahrten mit der Spanisch-Brötli-Bahn und Lokomotiv-Nachbauten aus der Frühzeit der Eisenbahn aus Deutschland, Frankreich, England und Italien.

30. August – 28. September Tessin: Fünf Wochenenden mit fünf Schwerpunkten, darunter Tage der offenen Tür und Sonderfahrten. Die SBB setzt hier auch einen dampfbespannten Schnellzug im Stil der dreißiger Jahre ein.

Foto: Schwager

RegioShuttle der Wieslauftalbahn in Böblingen

Schönbuchbahn

Voller Erfolg für Böblingen – Dettenhausen

■ Höhere Fahrgastzahlen als erwartet bescherten die ersten Dezembertage der nach 30jähriger Stillegung wieder eröffneten Schönbuchbahn. Seit dem 1. Dezember 1996 rollen die neuen RegioShuttles der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) auf der 17 Kilometer langen Strecke von Böblingen nach Dettenhausen. Bereits am zweiten Betriebstag wurden in den 30 Zugpaaren insgesamt 3740 Fahrgäste gezählt. Erwartet hatte man im Durchschnitt 2500 Fahrgäste pro Tag. Zweieinhalb Wochen später, am 19. Dezember, benutzten schon über 4000 Personen die modernen Triebwagen, so daß es zeitweise nur noch Stehplätze gab. Ein ähnlicher Effekt zeichnete sich bereits 1995 bei der ebenfalls von der WEG betriebenen Wieslauftalbahn Schorndorf – Rudersberg ab. Dort waren gutachterlich 2525 Fahrgäste pro Tag vorhergesagt worden. Tatsächlich fuhren bis zu 4300 Personen mit den WEG-Triebwagen, so daß die Kapazitätsgrenze schnell erreicht war. Zwischenzeitlich wurde auch für diese Strecke ein zusätzlicher RegioShuttle bestellt.

Transrapid

Dunkle Wolken über Magnetbahn

■ Rund acht Monate nach der Entscheidung zugunsten des Transrapid scheint das Projekt nun erstmals auf höchster Ebene in Frage gestellt zu werden. Das Bonner Verkehrsministerium mußte Mitte Dezember Zeitungsberichte bestätigen, nach denen eine Studie über das Projekt der Magnetschwebebahn Berlin – Hamburg existiert, die es als „möglicherweise gefährdet" einstuft. Was Kritiker der Schnellbahn schon lange monierten, erkennt nun offenbar auch die Studie: Es scheint unmöglich zu sein, die zu einem wirtschaftlichen Betrieb notwendigen Fahrgastzahlen zu erreichen. Man muß davon ausgehen, daß bis zum Jahr 2010 nicht die vom Verkehrsministerium für notwendig erachteten 4,1 Milliarden Personenkilometer, sondern nur 3,1 erreicht werden. Aber selbst diese deutlich nach unten korrigierten Zahlen ließen sich nur dann erreichen, wenn sich die Rahmenbedingungen für den Straßenverkehr zwischen Berlin und Hamburg durch ein Tempolimit auf Autobahnen, durch einen höheren Benzinpreis und eine Autobahngebühr verschlechtern. Es ist damit zu rechnen, daß der Betrieb der Bahn auf unbestimmte Zeit staatliche Zuschüsse erfordern würde. Die Studie, von der im Dezember erst Teilergebnisse vorlagen, soll im Frühjahr 1997 vollendet und dann veröffentlicht werden. Der Karlsruher Professor Werner Rothengatter, der 1993 eine Prognose zu den Fahrgastzahlen abgab, bemühte sich schon in der Vergangenheit, vor Fehlinterpretationen seiner Aussagen zu warnen. Er hatte unter idealen Voraussetzungen 14,5 Millionen Fahrgäste jährlich vorausgesagt. Dieser Wert wurde vom Verkehrsministerium immer wieder zitiert, obwohl Rothengatter ihn für nicht erreichbar hielt: Seiner Ansicht nach sind allenfalls neun bis elf Millionen realistisch. Im Verkehrsministerium klammert man sich unterdessen an Strohhalme, wenn der Sprecher des Ministeriums, Veit Steinle, als Argument für den Transrapid auf dessen Bedeutung als Touristenattraktion hinweist: „Vielleicht machen einmal Japaner statt einem Besuch in Rothenburg ob der Tauber lieber eine Fahrt mit dem Transrapid."

Die neue 101 002 erhielt für Anfahr- und Bremsversuche eine Sondereinrichtung: Auf der Pufferbohle befanden sich zwei Fässer mit Schmiermittel, um künstlich schlüpfrige Schienen zu erzeugen. Das Foto zeigt die neuen Schnellfahrlokomotiven 101 002 und 003 während der Erprobung.

Foto: Schränkler

Foto: Elmar Haug

Lok 2 der Bäderbahn auf Güterwagen verladen

Bäderbahn Molli

Arbeit für Görlitz

■ Am 20. Dezember stand in Bad Doberan die 900-mm-Schmalspurlok Nummer 2 der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH zum Abtransport nach Görlitz bereit. In Schlauroth soll die Maschine einen neuen Kessel erhalten, um für eine längere Betriebszeit gerüstet zu sein. Lok 1 der Bäderbahn befindet sich ebenfalls in Görlitz zur Ausbesserung.