

Modell Eisen Bahner

DM 5,50

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

Nr. 2/1997

E13411



B A S T E L T I P S

Lampen für die Gartenbahn

Zurüsten ohne Spuren

TT-Kurzkupplung

Unterflur-Antriebe

WERKSTATT

- ▶ Tolle Bäume aus Natur-Ästen
- ▶ Schneller Umbau auf Öl-Jumbo
- ▶ Triebwagen-Bausatz für H0e
- ▶ Feinschliff an Haus und Hof

Veteranen auf der S-Bahn

Hans Dampf in Hamburg

Neuer Krauss-Kopf für Güterzüge

Roter Bulle aus München

Anheizen nur am Wochenende

Sachsen-Dampf auf Sparflamme

Zwei Gesichter einer Villa

Vollmers Tanz der Vampire

Zittau-Anlage in H0e

Spiel mit 3 Epochen

O-TESTS

Die 62 von Liliput
E 42 der DR von Brawa
VT 95 von Fleischmann

Mehr Kraft

mit zähem Saft

Zwitter aus Öl und Dampf

Wie Reichsbahn-Dampfloks umgerüstet wurden



Für Augen und Ohren.



Foto: Foto-Service SBB, GS Bern

Wie könnten wir die Feierlichkeiten zum 150-Jahre-Jubiläum der Schweizerischen Bahnen eindrucksvoller beginnen als mit dem Spur 1-Modell der Am 4/4? Das ist doch... richtig, Sie haben sie erkannt: die gute, alte V 200, wie sie noch bis vor kurzem im aktiven Dienst der SBB anzutreffen war.

Daß Ihnen unser imposantes Spur 1-Modell jede Menge fürs Auge bietet, ist klar: feinste Detaillierungen, lupenreine Beschriftungen sowie ein vorbildgerechtes Fahrverhalten mit einstellbarer Höchstgeschwindigkeit, Anfahr- und Bremsverzögerung. Zudem sorgt ein automatischer Lastausgleich für annähernd konstante Geschwindigkeit bei Berg- und Talfahrt. Doch was wäre das schönste Feuerwerk ohne Knalleffekte – deshalb können Sie die Vorbildnähe unseres Modells nicht nur sehen, sondern auch hören. Motor anlassen, Streckenfahrt, Motor abstellen – die Geräuschelektronik bringt Ihnen die Originalgeräusche der V 200 mit Lokhupe und dem Nageln der 2200 PS starken Diesel direkt ins Wohnzimmer. Abgasfrei.



Die Diesellokomotive Am 4/4 und der vierachsige Kesselwagen der SBB werden in einer limitierten und zertifizierten Auflage von jeweils maximal 999 Exemplaren nur 1997 gefertigt. Anlaß ist das Jubiläum „150 Jahre Schweizerische Bahnen“.

Die „kleine 01“ von Liliput

Einst zog sie auf dem Berliner Außenring die Sputnik-Züge, heute ist sie als Museumslok in Dresden stationiert: Liliput liefert ein H0-Modell der 62 015. Der Test dazu beginnt ab **Seite 64**



Schwarz-Fahrer

Bei kraftvollem Anfahren stießen sie pechschwarze Rauchwolken aus ihren Schloten: Die ölgefeuerten Jumbos der Reichsbahn strztzen vor Kraft. **Seite 12**



Der Neuling

Aus München rollt Nachwuchs auf die Schiene: Krauss-Maffei liefert für den DB-Geschäftsbereich Ladungsverkehr die ersten Serienmaschinen der neuen BR 152 aus. **Seite 20**

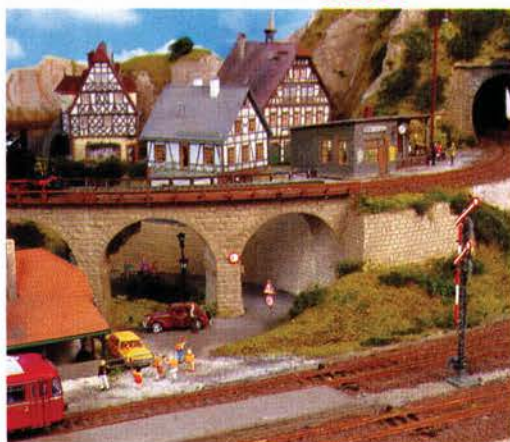


Schlau gelöst

Nur ein Oval, und trotzdem vorbildgetreuer Fahrbetrieb: für die Modellbahner aus Zittau kein Thema. Sie bildeten ihren Vorstadt-Bahnhof in H0e nach. **Seite 94**

Fein-Arbeiten

Die Weihnachtsanlage hat ihre erste Bewährungsprobe hinter sich. Trotzdem wartet noch viel Feinarbeit auf den Modellbauer. **Seite 54**



TITELTHEMA

Dauer-Brenner

Der Heizer mußte nicht mehr schippen: Die Technik ölgefeuerter Dampfloks verfolgte bei der Reichsbahn aber noch ganz andere Ziele..... **12** ◀

DREHSCHLEIBE

Namen + Nachrichten **4**

Nachfolge-Typ

Mit der Baureihe 152 erhält die DB ihre zweite neue Elektrolok-Bauart..... **20** ◀

Magerkost

In Zittau dampft es bald nur am Wochenende..... **22** ◀

Doppeltes Lottchen

Mit 30 zum alten Eisen: Die Tage der Reichsbahn-Maschinen E 11/E 42 sind gezählt..... **26**

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Hans Dampf

Nahverkehr mit Rauchfahne: Die Dampf-S-Bahn Hamburg **30** ◀

LOKOMOTIVE

Zweispänner

100 Jahre Mallet-Dampfloks im Harz **34**

WERKSTATT

Jumbo in Öl

Rocos 44 erhält einen Piko-Öltender **51** ◀

Baum-Schule

Naturbäume im Eigenbau **52** ◀

Lecker-Bissen

Der Bastelspaß steckt im Detail (Folge 5) **54** ◀

Solisten-Rolle

Der VT 137 322 als Bausatz **58** ◀

Basteltips

LGB-Laternen, kopierte Mauerplatten, TT-Kurz-kupplung, Blumenkübel und die Ideenkiste **60**

TEST

Himmels-Körper

Was lange währt: Liliputs 62 ist fertig **64** ◀

Dienst-Mädchen

Reichsbahnträume aus Schwaben: Brawas E 42... **68** ◀

Mit zweierlei Maß

Nebenbahn-Retter in H0: Fleischmanns VT 95 **72** ◀

SCENE

Janus-Haus

Gruselhaus und Jugendtreff: Zwei Gestaltungsvarianten von Vollmers Villa Vampir **80** ◀

Starparade

Der Anlagenwettbewerb der Messe Köln **84**

Neuheiten

..... **88**

Namen + Nachrichten

..... **92**

Markenzeichen

Viel Betrieb bei der ZOJE in H0e **94** ◀

STANDPUNKT

..... **5**

IMPRESSUM

..... **6**

GÜTERBAHNHOF

..... **36**

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

..... **40**

BAHNPOST

..... **79**

TREFFPUNKTE

..... **76**

BUCHTIPS

..... **78**

VORSCHAU

..... **98**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



Foto: Drossel

Zwei Kräne holten die 01 1066 aus der Grube zurück auf die Schienen.

Ausfälle zweier Museums-01

Entgleisungen im Südwesten

■ Große Sorgen haben derzeit zwei Vereine mit ihren Museums-Dampfloks der Baureihe 01. Am Abend des 1. Dezember war die Dreizylinder-Maschine 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde in Kornwestheim in die Grube der Drehscheibe (siehe MEB 1/97) gestürzt. Erst zwei Tage nach dem Unglück konnte die Schleppenderlok von zwei Kränen geborgen werden. Zwei Wochen später entgleiste im Bahnhof Rottweil die ehemalige DR-Maschine 01 519, die heute im Dienste der Eisenbahnfreunde Zollernbahn steht. Die Reko-01 sollte nach dem Ende einer Nostalgiefahrt auf ein Abstellgleis gestellt werden. Bei der Rückwärtsfahrt über eine Weiche sprang der Tender aus den Gleisen. Die Aufgleisungsarbeiten durch einen Hilfszug aus Stuttgart dauerten bis in die Morgenstunden. Welches Ausmaß der entstandene Schaden hat, muß noch ermittelt werden.

Der 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde steht nach ihrer Havarie in Kornwestheim ein größerer Werkstattaufenthalt bevor. Das Flaggschiff der UEF war von einer

Fahrt nach Regensburg zurückgekehrt und sollte auf dem Gelände des nördlich von Stuttgart gelegenen Rbf Kornwestheim abgestellt werden. Doch mangels geeignetem Platz entschied man sich, den prachtvollen Oldtimer nach Karlsruhe weiterdampfen zu lassen. Die Fahrt durch den Rbf Kornwestheim endete in der Grube der denkmalgeschützten Drehscheibe. Lokführer, Heizer und ein Lotse blieben unverletzt. Mit der Klärung des Unfallhergangs ist das Eisenbahnbundesamt befaßt.

Seit dem 3. Dezember steht die 01 1066 wieder auf dem Gleis. Ganze zwei Loklängen ließ sie sich ohne Qietschen und Klemmen bewegen – doch Aussagen über das Ausmaß der Schäden infolge der Havarie am Abend des 1. Dezember können nur die Dampflokspezialisten aus dem Werk Meiningen treffen. Vor einer Reparatur soll die Maschine der Ulmer Eisenbahnfreunde aber zunächst in ihre Heimat nach Ettligen überführt werden. Die Bergungskosten und die Schäden an der Anlage belaufen sich nach ersten Angaben auf über 100 000 Mark.

Spendenaufruf

Das Unglück in Kornwestheim ist ein schwerer Schlag für die Finanzen der Ulmer Eisenbahnfreunde. Sie hoffen, daß viele Dampflokfreunde der 01 1066, die an Ostern 1984 ihre Museumsfahrten aufnahmen, nicht überdrüssig geworden sind. Spenden sollen helfen, daß das Flaggschiff der UEF sobald als möglich in die Meiningener Dampflok Schmiede verbracht werden kann. Spenden bitte unter dem Kennwort „Ulmer Eisenbahnfreunde – Hilfe für 01 1066“ an die Stadtkasse Ulm, Konto 3155 bei der Sparkasse Ulm (BLZ 630 500 00). Eine Spendenbescheinigung stellt die Stadtverwaltung Ulm aus. Dennoch bitten die UEF alle Spender um eine zusätzliche Information an: Wolfgang Kurz, Kerkerstraße 29, 70182 Stuttgart, Fax 0711/226 19 58.

Aufteilung der Werke

Vorstands-Beschluß

■ Nach einem Beschluß des DB AG-Vorstands werden die Geschäftsbereiche Traktion und Werke divisionalisiert und auf die Geschäftsbereiche Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr aufgeteilt. Da über die Divisionalisierung des Geschäftsbereichs Traktion bereits lange diskutiert wurde, überrascht dieser Beschluß nicht, wohl aber die Divisionalisierung des Geschäftsbereichs Werke. Bekannt war, daß keiner der Transportbereiche an den Werken interessiert war, sondern lieber Reparaturen bei Dritten bestellt hätte. Der soeben erst neu geordnete Werke-Bereich wird offenbar bald wieder anders organisiert. Die Rationalisierung und der Personalabbau dürften überdies weitergehen.

Berliner S-Bahn

Fahrplanmäßiger Einsatz

■ Am 11. Dezember absolvierte in Berlin ein neuer S-Bahn-Zug der Baureihe 481 seinen ersten fahrplanmäßigen Einsatz zwischen den Bahnhöfen Warschauer Straße und Charlottenburg. Zu den ersten Fahrgästen gehörte der Regierende Bürgermeister von Berlin, Eberhard Diepgen. Die bisher ausgelieferten zehn Viertelzüge begannen danach eine zwölfwöchige Erprobung im Planbetrieb. Bisher waren die Züge nur bei Leerfahrten eingesetzt worden. Dem ersten planmäßigen Einsatz war am 5. Dezember die Zulassung der Triebzüge Baureihe 481/482 durch das Eisenbahn-Bundesamt vorausgegangen.



Foto: Heilmann

S-Bahn-Zug der Baureihe 481/482 in Friedrichsfelde Ost

Ostbayern

Gutachten über Reaktivierung

■ Der Lenkungsausschuß des Programms INTERREG II der Europäischen Union entschied am 12. November über Zuschüsse in Höhe von 255 000 Mark für den ostbayerischen Grenzraum. Ein Teil des Geldes wird für Gutachten über die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken im Unteren Bayerischen Wald verwendet. Hierbei soll untersucht werden, welche Chancen für die Wiedereröffnung der stillgelegten Bahnstrecke Passau – Waldkirchen – Freyung und der abzweigenden Linien Kalteneck – Eging sowie Waldkirchen – Jandelsbrunn – Haidmühle sowie für eine Weiterführung von Haidmühle in die Tschechische Republik bestehen.

Das Glücksspiel

Durchsagen aus krächzenden Lautsprechern, das undurchdringliche Gewirr aus Fahrgeräuschen – ein Schallteppich, hundertfach gebrochen unter der schweren Decke eiserner Hallenkonstruktionen: das muß Eisenbahn sein. Jahrzehnte waren die Bahnhöfe stolzer Mittelpunkt großer Städte, jeder mit seiner unverwechselbar eigenen Atmosphäre. Damit soll bald Schluß sein. Besonders den Kopfbahnhöfen geht es langsam an den Kragen. Nicht nur in Stuttgart reifen Projekte mit dem berühmten Kürzel „21“ heran, die das endgültige Abtauchen der Eisenbahn in den Untergrund besiegeln wollen. Auch in Frankfurt und München geht die Zeit der altherwürdigen Hauptbahnhöfe dem Ende entgegen. Elegante Verkehrsdrehscheiben sollen entstehen, mitten in freundlichen Stadtvierteln ohne Schmutz-Image. Theater, Hotels, Einkaufsmeilen, Vergnügungszentren, Wohnungen, Büros und sonst was werden sich eines Tages dort breit machen, wo heute noch Menschen über volle Bahnsteige hasten oder sich wartend die Füße in den Bauch stehen. Die Reisenden verschwinden im Untergrund, irgendwo im buntgekachelten, sterilen Labyrinth zwischen den Etagen der S- und U-Bahnen. Schon jetzt zeichnet sich aber ab, daß München 21 ein Abenteuer werden dürfte: die Baukosten sind wahrscheinlich nicht finanzierbar. Der kalkulierte Erlös aus dem Verkauf von Bahngelände reicht offenbar nach jetzigem Planungsstand nicht mehr aus, um den Tiefflug für schnelle Züge zu finanzieren. Ganze 40 Meter soll die Eisenbahn unter der Erde fahren. Doch Kopf hoch! Unsere Bahn will mit den „Projekten 21“ ja nicht kleckern, sondern klotzen, um die Renaissance der Bahnhöfe zu fördern. Image ist eben alles, das Kleingeld dazu kann notfalls der Steuerzahler beisteuern. Angesichts solch ehrgeiziger Projekte erinnert die besagte „21“ eher an das Glücksspiel „17 + 4“ als an neugeschaffene Welten des künftigen Jahrhunderts. Wo aber schon das Geld für Verkehrsprojekte Deutsche Einheit nicht mehr ausreicht, ist für überschäumende Spielfreude kein Platz.



Hans-Joachim Gilbert



Foto: Roland Meier

ET 32 201 in seiner neuen Heimat Stuttgart.

ET 432 gerettet

Neue Perspektive erkennbar

■ Nach zehn Jahren Abstellzeit im ehemaligen Bw Bamberg und im Deutschen Dampflokmuseum Neuenmarkt-Wirsberg hat ein aus den Fahrzeugen 432 201, 832 210 und 432 501 bestehender Elektrotriebzug bei den Freunden zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge e. V. Stuttgart eine neue Heimat gefunden. Die Garnitur wurde am 18. September mit dem Zug 89881 von der 140 287 von Würzburg nach Stuttgart überführt. Die lange Abstellzeit hat dem Triebzug stark geschaden. Der Verein begann bereits mit der äußerlichen Aufarbeitung. Die betriebsfähige Wiederherstellung ist auf längere Sicht geplant.

Transrapid

Arbeit für Gerichte

■ Die schleswig-holsteinische Landesregierung hat eine Normenkontrollklage gegen das Bedarfsgesetz für die Magnetschwebbahn Transrapid angekündigt. Das Bundesverfassungsgericht soll prüfen, ob das Gesetz für den Bau der Strecke Berlin – Hamburg mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Aus Sicht des Bundesverkehrsministeriums gibt es gegen das Bedarfsgesetz keine Bedenken.

Prignitzer Eisenbahn

Neuer Schienenbus im Einsatz

■ Am 30. August kam der T 1 der Prignitzer Eisenbahn GmbH in Pritzwalk an. Bei dem für rund 33000 DM erworbenen PEG-Fahrzeug handelt es sich um den früheren 798 538 des Bw Mühlendorf. Die letzte Hauptuntersuchung erfolgte im November 1992 in Kassel. Die PEG setzt den Triebwagen seit Fahrplanwechsel auf der 17 km langen Strecke Pritzwalk – Put-

litz im Auftrag der DB ein. Lokschuppen und Tankanlage befinden sich in Putlitz. Die PEG wählte einen 798, um später auch Güterwagen befördern zu können. Möglicherweise schafft die Bahn noch weitere 798 und eine V 15 an. Zugbahnfunk erhielt der VT 1 nicht; die Kommunikation mit dem Stellwerk in Pritzwalk erfolgt mittels Handy.

VT 1 am 20. September im Bahnhof Pritzwalk



Foto: Schulz, Berlin

ICE-Strecke Ingolstadt – München

Notbremse bei Neu- und Ausbau gezogen

■ Bundesverkehrsminister Wissmann scheint bei der ICE-Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München die Notbremse ziehen zu müssen. Bayerns Ministerpräsident Stoiber und Verkehrsminister Wiesheu wurden schon im Oktober von Wissmann darüber informiert, daß nach Berechnungen des Eisenbahnbundesamtes die Kosten von 15 auf 10 Milliarden gesenkt werden können. Der Bundesrechnungshof und verschiedene Parteien hatten die Höhe der Kosten massiv kritisiert. Der bisherige reine Neubauteil soll von vier auf rund drei Milliarden Mark gesenkt werden. Die größten Einsparungen soll ein Verzicht auf einen „Ausbau de luxe“ bringen, wie es aus dem Verkehrsministerium hieß. Zwischen München und Ingolstadt soll auf mehrere Streckenbegradigungen und Bahnhofsneubauten verzichtet werden. Der umstrittene, das Altmühltal durchschneidende Neubauteil Nürnberg – Ingolstadt soll nicht angetastet werden. An der Kritik des Bundesrechnungshofs zu der Finanzierung des Projekts ändert sich nichts. Wegen Geldknappheit hatte man vorgesehen, das Projekt privat vorzufinanzieren. Der Bund will dann die Kreditverbindlichkeiten 25 Jahre lang mit jährlich 622 Millionen DM abtragen. Kritiker nannten dieses für den Steuerzahler teure Verfahren schon „Geldbeschaffungsprogramm für Banken“, denn die Kreditkosten übersteigen die Baukosten bei weitem.



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 (vi.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

REDAKTION

Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange, Uwe Lechner,
Andreas M. Röntzsch, Dr. Franz Rittig

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

FOTOGRAFIE

Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER

Rainer Albrecht, Thomas Beller,
J. H. Broers, Klaus Bünger, Jürgen Dill,
Peter Federmann, Christian Fricke,
Christoph Grimm, André Halusa,
Frank Heilmann, Marcus Henschel,
Michael Hubrich, Rolf Jünger,
Georg Kerber, Frank Muth,
Manfred Lohkamp,
Fritz Osenbrügge, Erich Preuß,
Fritz Rümmelein, Jörg Seidel,
Joachim Schmidt

VERTRIEB

Motor-Press 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 Lieferungspflicht. 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. 14, gültig ab
Heft 1/96. Gerichtsstand ist Stuttgart.



Foto: Schulz

Neuer Triebwagen der BVG-Baureihe H

Berliner Verkehrsbetriebe

Triebzüge Baureihe H

Die Berliner Verkehrsbetriebe erhalten weitere 24 U-Bahn-Triebzüge der Baureihe H. Damit wurde das zweite Lieferlos unmittelbar nach Abschluß der werksinternen Erprobung der beiden Vorserienzüge abgerufen. Die neuen Fahrzeuge werden 1998 und 1999 ausgeliefert. Im Dezember 1992 hatten ABB und AEG den Auftrag zum Bau von 115 sechsteiligen Zügen in Aussicht gestellt. Der Rohbau wird in Hennigsdorf gefertigt, die Montage erfolgt in Pankow. Die Züge der Baureihe H sind durchgehend begehbar und verfügen über Drehstrom-Antriebstechnik. Sie sind für den von der BVG geplanten vollautomatischen Zugbetrieb vorbereitet. Der Preis für die Züge sollte sich ursprünglich auf 15,1 Millionen pro Einheit belaufen. Durch Neuverhandlungen, bei denen die BVG von den seit 1992 spürbaren Preisbewegungen in der Schienenfahrzeugindustrie profitieren wollte, konnte der Preis pro Einheit auf etwa 13,6 Millionen gedrückt werden. Wieviele Züge letztlich geliefert werden, muß sich noch zeigen, denn die Bedarfsplanung der BVG wurde nach unten korrigiert.



Foto: Jonas

VT 24 und VS 23 in Steinebach-Bindweide

Daadetalbahn

Verstärkungszug

Seit Ende Oktober setzt die Westerwaldbahn (WE-BA) eine neue Triebwagen-Garnitur im Schülerverkehr zwischen Betzdorf und Daaden ein. Sie soll die Platzkapazität des auf der Daadetalbahn (KBS 463) verkehrenden 628 677/928 677, der sich im Eigentum der WE-BA befindet, in den Morgen- und Mittagsstunden ergänzen. Die aus VT 24 und VS 23 bestehende Einheit entstand bei Kaelble und Gmeinder aus den gebrauchten Dieseltriebwagen T 24 sowie T 23 der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft. Beide Fahrzeuge bekamen eine neue Innenausstattung, Indusi und Zugbahnfunk. Die Anschaffungs- und Umbaukosten in Höhe von einer Million Mark brachte das Land Rheinland-Pfalz auf. Der neue Triebwagen löst den von der DB gemieteten Schienenbus 796 825 ab.

Verkehrsprojekte

Schleppender Ausbau

Die Ministerpräsidenten und Wirtschaftsminister von Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen kritisieren den schleppenden Ausbau der Schienenwege im Osten. Für die Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg - Halle/Leipzig wurde die Entscheidung über die Finanzierung vertagt. Das Projekt Nummer 9, Leipzig - Dresden, wird nicht vor dem Jahr 2000 beendet, und wenn, dann nur in einer abgespeckten Version. Das Verkehrsprojekt Nummer 1, Lübeck - Stralsund, wird erst bis 2005 ausgebaut sein. Der Bund sichere den neuen Ländern zwar zu, beim Straßenbau keine Abstriche zu machen, für den Schienenverkehr gelte dies nicht, klagte Sachsen-Anhalts Ministerpräsident Höppner. Die Länder verweisen auch auf den Verfall der Sachsenmagistrale Hof - Chemnitz - Görlitz, den die bisherigen Bauten der DB nicht aufhalten konnten.

Zwischenhalt

Überraschend stellte die DB AG zum 31. Dezember 1996 den Reiseverkehr auf der Strecke Schlettau - Crottendorf im Erzgebirge ein. Die idyllische Bahn war bei Eisenbahnfreunden wegen der 86er-Einsätze bekannt.

Rheinland-Pfalz schloß mit dem Eisenbahn-Bundesamt das erste Verwaltungsabkommen über die Bahnaufsicht. Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht beim EBA bekommt zusätzliche Aufgaben. Das Abkommen dürfte für andere Länder Modellcharakter haben.

Noch Anfang Dezember hatte die DB gehofft, die Adtranz-Neitech-Züge Baureihe 611 bald einsetzen zu können, aber Mitte Dezember sorgten weitere Fehler für einen Rückschlag. Ab 19. Dezember setzte die DB die Züge dann aber doch planmäßig ein.

Am 13. Dezember erteilte das Eisenbahn-Bundesamt die Bauartzulassung für die neue Adtranz-Hochleistungsloks der Baureihe 101. Vorausgegangen waren Versuchsfahrten mit den Vorserien-Loks.

Die Planungsgesellschaft des Transrapid geht davon aus, daß der erste Spatenstich zum Bau der Magnetschwebbahn Hamburg - Berlin im Oktober 1998 vollzo-



Foto: Schwager

Talbot-Triebwagen „Talent“ auf der Schönbuchbahn

Horber Schienentage

Wissenslücken geschlossen

■ Im Zeichen der Bahnreform standen wiederum die diesjährigen Horber Schienentage zwischen dem 20. und 24. November. In der Neckarstadt Horb trafen sich bereits zum 14. Mal Fachleute, Verkehrspolitiker und engagierte Bürger aus der Bundesrepublik, um Wissen und Erfahrungen zum Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) auszutauschen. Das diesjährige Motto der vom Fahrgastverband „Pro Bahn“ organisierten Veranstaltung lautete „Die letzten drei Kilometer – Lücken und Lückenschlüsse im ÖPNV“. In mehreren Vorträgen wurde dargestellt, wie die einzelnen Bundesländer ihre Verantwortung für den Nahverkehr wahrnehmen. Weitere Themen waren die Zukunft des Bahnverkehrs und der sanfte Tourismus. Fachleute berichteten über die Organisation von Verkehrsverbänden sowie zeitgemäße Regional- und Stadtbahnkonzepte. In verkehrspolitischen Diskussionen wurde bemängelt, daß zwar viel von der ÖPNV-Förderung geredet, dann aber doch oftmals der Straßenbau gefördert wird. Der Tradition der letzten Jahre folgend konnte in Horb ein aktuelles Schienenfahrzeug gezeigt werden: Talbot präsentierte den „Talent“, von dem die DB bis Ende 1997 insgesamt 120 dreiteilige Einheiten erhalten soll. Exkursionen zur Schönbuchbahn und zum „Seehaas“ schlossen Wissenslücken.

gen wird.

■ Bis zum Jahr 2002 will die DB die Umrüstung ihrer Reisezugwagen auf geschlossene Toilettensysteme abgeschlossen haben.

■ Die Münchener U-Bahn verursacht jährlich 6,6 Millionen DM Reinigungskosten, mit 1,3 Millionen müssen Vandalismus-Schäden beseitigt werden. Der Betrieb genießt weltweit den Ruf einer besonders sauberen U-Bahn.

■ In München formiert sich der Widerstand gegen eine Straßenbahnlinie, die durch den Englischen Garten führen soll. Bürgerinitiativen führten bereits Protestversammlungen durch.

■ Die Existenz der Außerfernbahn Garmisch Partenkirchen – Kempten ist nach österreichischen Zuschüssen in Höhe von 30 Millionen Schilling vorläufig gesichert. Die Reisendenzahl stieg von 144 000 im Jahr 1987 auf 270 000 im Jahr 1995. Außerdem werden jährlich 70000 Tonnen Güter befördert.

■ Am 8. Dezember legte ein Stromausfall den Hamburger Hbf für mehr als drei Stunden lahm. Es entstanden Verspätungen bis zu zwei Stunden.

■ Ab 1997 sollen die Bahnhöfe der Usedomer Bäderbahn saniert werden. In Bansin und Wolgast haben die Arbeiten be-

reits begonnen. Die meist leerstehenden Empfangsgebäude sollen als Geschäfte und Restaurants verwendet werden.

■ Ein Auftrag über elf neue Straßenbahnen für Augsburg mußte europaweit neu ausgeschrieben werden. Im Vorfeld war sogar die EU-Kommission eingeschaltet worden, weil man eine Bevorzugung des Nürnberger Herstellers Adtranz befürchtete.

■ Die Rendsburger Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal wird in den Jahren 1997 und 1998 grundlegend saniert und ist danach für weitere 30 Jahre verwendbar.

■ Der denkmalgeschützte Oberhausener Hauptbahnhof wird für 12,5 Millionen Mark saniert. In der Empfangshalle soll die ursprüngliche Raumhöhe von 12 m wieder hergestellt werden.

■ Seit 1. Januar herrscht in Würzburgs Straßenbahnen und Bussen ein totales Handy-Verbot, weil Auswirkungen auf die Steuerelektronik sowie das Bremssystem ABS nicht auszuschließen sind.

■ Witterungseinflüsse und viele Baustellen brachten den SBB im Herbst Probleme mit der Pünktlichkeit. Im Oktober waren nur rund 70 Prozent der Züge pünktlich, bis zum September waren es noch 95 Prozent.

Grevesmühlen – Klütz

Vorbereitungen gehen weiter

■ Die Vorbereitungen für die Wiederaufnahme des Betriebs auf dem im Mai 1995 stillgelegten „Klützer Kaffeebrenner“ Grevesmühlen – Klütz in Nordwestmecklenburg gehen zügig weiter. Nachdem die Gründung der Betreibergesellschaft und des Vereins Historische Eisenbahn Klütz nahezu abgeschlossen sind, trafen jetzt die ersten Fahrzeuge in Klütz ein. Die Kleindiesellok des Lübecker Eisenbahnfreundes Bernd Förster soll bald die Arbeitszüge über

die Nebenbahn durch den Klützer Winkel ziehen. Außerdem stehen ein gedeckter Güter- und zwei Kesselwagen in Klütz bereit. Die Kesselwagen sollen später als Wasserspeicher für den Dampfbetrieb dienen. Derzeit laufen Verhandlungen über den Kauf von Schienen und Weichen, die für die Rekonstruktion des Bahnhofs Klütz benötigt werden. 1997 sollen ABM-Kräfte mit der Sanierung beginnen. Der Personenverkehr könnte im Mai 1997 beginnen.

Bahnhof Klütz kurz vor der Betriebseinstellung im Frühjahr 1995.



Foto: Bernd Backhaus

■ Die ÖBB testen mit der 2067.093 eine Funkfernsteuerung. Die Maschine erhielt eine Rechnersteuerung und eine elektropneumatisch gesteuerte Druckluftbremse.

■ Beim Bahnhof Unter Purkersdorf setzt die ÖBB eine kombinierte Heißläufer-Flachstellen-Ortungsanlage ein. Die Heißläufer werden mittels Infrarot-Detektoren festgestellt. Die Anlage wurde erforderlich, weil durch Personalabbau keine Zugbeobachtung mehr stattfindet.

■ Die Lokomotiven 1040.001, 006 und 008-010 wurden am 1. November von Selzthal nach Wien Süd umbeheimatet.

■ Ein fabrikneuer Triebzug der Niederländischen Eisenbahnen wurde im September und Oktober in der Versuchsanstalt Wien Arsenal untersucht. Außerdem fanden in Österreich Probefahrten statt.

■ Die Achenseebahn konnte ihre Beförderungszahl in der Saison 1996 trotz eines Rückganges im Tourismus halten. Am 27. Oktober endete der Saisonbetrieb.

■ Am 10. Dezember schloß Adtranz ein Joint Venture mit der chinesischen Schienenfahrzeug-Firma Changchun Car Company ab. Die neue Firma stellt Fahrzeuge für den Nahverkehr her.

■ Seit dem 4. Dezember fahren wieder EuroStar-Personenzüge durch den Kanaltunnel.



Hamburger S-Bahn

Lieferung neuer Fahrzeuge alle 14 Tage

■ In Anwesenheit von DB-Vorstandsmitglied Klaus Daubertshäuser und Hamburgs Bausenator Eugen Wagner wurde am 27. November der erste dreiteilige Triebzug der Baureihe ET 474 der Hamburger Gleichstrom-S-Bahn der Öffentlichkeit vorgestellt. Schon am 21. November fand in Salzgitter eine erste Präsentation durch den Hersteller statt. Weitere 102 Einheiten sollen in den nächsten Jahren folgen und die schon betagten Baureihen 470 sowie 471 ablösen. Rund 35

Triebzüge der Baureihe 471 gehören den Baujahren 1939 bis 1943 an. Nach Anlauf der Serienfertigung sollen die neuen 474 im 14-Tage-Rhythmus in Dienst gestellt werden, so daß bis zum Jahr 2001 alle verfügbar sind. Die Bahn investiert 700 Millionen DM in diese neuen Triebzüge.

Die Hamburger erhalten nicht nur neue S-Bahn-Züge, zugleich beginnt auch eine Kampagne, um diesem Verkehrsmittel in der Öffentlichkeit ein positiveres Image zu verschaffen. Service und Sicherheit sollen verbessert werden. Die um zehn Zentimeter abgesenkten Wagenfußböden sind einsteigefreundlicher. Im Gegensatz zum 472 wird es wieder Großräume geben, die beispielsweise für die Fahrradbeförderung dienen können. Trennwände aus Glas ermöglichen einen Blick durch den gesamten Zug, vom Fahrgastraum besteht eine Verständigungsmöglichkeit zum Trieb-

wagenführer. Bei der Inneneinrichtung mußte auf den Vandalismus reagiert werden. Die Bezüge der Sitze sind stabiler. Elektronische Haltestellenanzeigen erleichtern Ortsunkundigen die S-Bahn-Benutzung.

Die 474 werden von einem aus Linke-Hofmann-Busch und Adtranz gebildeten Konsortium geliefert. Darüber hinaus flossen in die Weiterentwicklung der Züge auch Vorstellungen der Bahn ein. Konsortialführer LHB liefert den Fahrzeugteil, Adtranz Mannheim die Elektrik. Die 66 Meter langen Dreiwagen-Züge wiegen nur noch 102 Tonnen – etwa zwei Drittel

eines alten ET 471. In jedem 474 befindet sich ein wassergekühlter GTO-Wechselrichter, der die jeweils vier 115 kW starken, ebenfalls wassergekühlten Drehstrom-Asynchron-Fahrmotoren versorgt. Die Abwärme wird bei Bedarf für Heizzwecke genutzt. Die Wagenkästen ruhen auf Luftfedern, hydraulische Dämpfer mindern die Schwingungen. Zwischen den beiden Endwagen der Baureihe 474 läuft ein antriebsloser Mittelwagen Baureihe 874. Die Fahrzeuge erreichen 100 km/h Geschwindigkeit. Es stehen 208 Sitz- und 360 Stehplätze zur Verfügung.



Hamburger Triebzug 474 001 am 21. November bei LHB in Salzgitter.

Fotos: Hauck



Innenraum des neuen Hamburger S-Bahn-Triebzugs.

LAUBAG-Werkslokomotive

Remotorisierung

■ Neben der Eko Stahl AG in Eisenhüttenstadt und der Petrolchemie in Schwedt remotorisiert nun auch die LAUBAG, Lausitzer Braunkohle AG, ihre Werkloks der Bauart V 100. Erste in der eigenen LAUBAG-Werkstätte remotorisierte Lok war die Maschine 110-08. Bei ihr handelt es sich um die 1969 vom VEB „Hans Beimler“ Hennigsdorf gebaute V 100 159 mit der Fabriknummer 12460. Sie erhielt einen 1140-kW-Dieselmotor von Caterpillar. Der Farbanstrich erfolgte im neuen LAUBAG-Design in Grün, Gelb und Schwarz.



LAUBAG-Werklok 110-08 nach dem Umbau.

Foto: Heilmann

ICE-Trasse Erfurt – Nürnberg

Der Kampf geht weiter

■ Der Sinn der ICE-Neu- und Ausbaustrecke Erfurt – Nürnberg bleibt umstritten. SPD und Grüne wiesen Ende November bei einem Bürgerforum darauf hin, daß der Ausbau bestehender Strecken schneller und billiger zu realisieren ist. Zudem sei mit einem um 70 Prozent niedrigeren Güter- und 30 Prozent niedrigeren Personenverkehrsaufkommen als bisher veranschlagt zu rechnen. Züge mit Neigetechnik bräuchten überhaupt keine neue Trasse. Der Vorsitzende der Bürgerinitiative „Das bessere Bahnkonzept“, Heinz Schielein, teilte mit, daß die Bahn selbst das Projekt allem Anschein nach für entbehrlich halte. Verkehrsminister Wissmann wolle es seiner Meinung nach aber nach dem Motto „Der Bedarf bin ich“ durchboxen. Fachleute befürchten bei der Neubaustrecke erhebliche ökologische Folgen. Der beabsichtigte Durchstich durch das Gebirge zwischen Ilmenau und Gehren könnte zu ungeahnten Problemen führen. Auf diesem Weg werden sehr unterschiedliche und stark wasserführende Gesteinsschichten berührt. Die Entwässerungskosten dürften enorm sein. Zwischen Gehren und Langewiesen müßte eine riesige Talbrücke errichtet werden, die die Vorgebirgslandschaft des Thüringer Waldes empfindlich beeinträchtigen würde. Die für sie notwendigen Fundamentgründungen hätten teilweise in sumpfigem Gelände stattzufinden. Außerdem könnten noch die 1990 gelassenen, im selben Gebiet befindlichen Flußspat-Bergwerke Probleme bereiten.

Projekt Stuttgart 21

Betriebsbeginn im Jahr 2008

■ Am 6. Dezember leitete die Deutsche Bahn AG beim Stuttgarter Regierungspräsidium das Raumordnungsverfahren für das Projekt „Stuttgart 21“ ein. Das Projekt sieht die Verlegung des Hauptbahnhofs unter die Erde vor. Das frei werdende Gelände soll für die städtebauliche Weiterentwicklung Stuttgarts genutzt werden. Das Raumordnungsverfahren bereitet das Planfeststellungsverfahren vor, das voraussichtlich von 1998 bis 2001 dauern soll. Die Bahn geht derzeit davon aus, daß die ersten Züge im Jahr 2008 in dem geplanten, achtgleisigen Durchgangsbahnhof verkehren können.

Sonderfahrten mit 74 1230

Stadtbahn-Nostalgie

■ Wie vor rund 70 Jahren schnaupte am 1. Dezember im Taktfahrplan die legendäre Stadtbahn-Dampflokomotive Baureihe 74 über die Gleise der Berliner S-Bahn. Zum Weihnachtsmarkt der S-Bahn Berlin GmbH im Bahnhof Schöneberg fuhr in diesem Jahr nicht nur der traditionelle Weihnachts-S-Bahn-Zug, sondern auch die Berliner 74 1230 mit vier Wagen des Veltener Traditionszuges. Der Zug war bei allen vier Fahrten zwischen den Bahnhöfen Berlin-Schöne-weide und Westend bis auf die offenen Plattformen besetzt. Da die Veranstaltung zur Zufriedenheit aller verlief, ist mit einer Wiederholung zu rechnen.



Wie in den zwanziger Jahren: 74 1230 in Tempelhof

Münchener Hauptbahnhof

Finanzierungs-Probleme

■ Die hochfliegenden Pläne, den Münchener Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen, könnten sich als unrealistisch erweisen. Ein für diesen Bahnhof zuständiges Planungsreferat kam zu dem Ergebnis, „das allein durch die zusätzlichen Baurechte der Bahntunnel nicht zu finanzieren ist.“ Bund und Land müßten das fehlende Geld zuschießen. Das Planungsreferat schätzt, daß maximal ein Drittel der außerordentlich hohen Baukosten durch Grundstücksverkäufe erwirtschaftet werden kann. Durch die Tiefelage von 40 Metern sind die Kosten nicht mit dem Stuttgarter Hauptbahnhof-Projekt vergleichbar, das nur in zehn Metern Tiefe angelegt werden müßte.

ZEITREISE

Dampflokwelt in „KoMo“

1971



Die erst 1973 auf Ölfeuerung umgebaute 044 737 im Juni 1971 in Koblenz-Mosel.

Vor 25 Jahren war die Dampflokwelt noch in Ordnung – auch im Bahnbetriebswerk Koblenz-Mosel. In „KoMo“, wie es unter Eisenbahnfreunden hieß, waren damals noch 44, 50, 94 und die letzten 82 beheimatet. Die 82 verdienten ihr Gnadensbrot im Westerwald und kamen nur zu Fristarbeiten ins Heimat-Bw. Ehrang schickte seine 01 und 44 nach Koblenz, Mayen die 50 und 86. Aus dem letzten verbliebenen Dampf-Bw der Direktion Frankfurt, Limburg, kamen Loks der Baureihe 50 über die Lahntalbahn hierher. Die Saarbrücker 23 bewältigten damals fast den gesamten Personenzugverkehr auf der Moselstrecke. Schon knapp zwei Jahre später, im November 1973, war es mit der Dampftraktion vorbei. Durch die Elektrifizierung wurden die Jumbos der Baureihe 44 überflüssig. Die Ehranger 01 waren schon 1972 nach Hof gekommen. Auch die 23 durfte wegen der Elektrifizierungsarbeiten im Cochemer Kaiser-Wilhelm-Tunnel nicht mehr bis Koblenz. Es blieben nur noch ein paar 50 für Bauzüge im Bestand. Im Juli 1996 hat sich die Natur das Terrain von der Bahn zurückgeholt. Die letzten 212 und 213 verließen das Bw bereits 1986. Die Abrißbirne ist bereits bestellt. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis alle Spuren getilgt sind, die an „KoMo“ erinnerten.

Fotos: Jürgen Rech

1996



Reste der früheren Drehscheibe in Koblenz-Mosel.



FRAGE

ZEICHEN

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



Foto: R. Lehmann

■ Im Jahr 1988 erhielt die Deutsche Reichsbahn die erste Zweisystem-Lok für den Verkehr in die damalige CSSR. Die Serien-Maschinen wurden 1991 ausgeliefert – anfänglich trugen sie noch die Baureihenbezeichnung 230. Bei den Tschechischen Eisenbahnen werden die gleichen Zweisystem-Fahrzeuge unter der Baureihennummer 372 geführt. Sie unterscheiden sich äußerlich durch die Lackierung. Alle 20 DB-Maschinen sind in einem Bahnbetriebswerk beheimatet. Wie heißt die durch ihre Bauwerke berühmte, an der Elbe gelegene Stadt, in der die 180 beheimatet ist? Wie heißt das in der Tschechischen Republik gelegene Herstellerwerk dieser Zweisystem-Lok, das auch durch den Automobilbau bekannt wurde?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Februar 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 richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Dezemberheft lautete „T 13“. Die 30 Exemplare „Bahn-Geschichten“ haben gewonnen: Ulrich Bauch, 41334 Nettetäl; Josef Büchele, 79576 Weil am Rhein; Fred-Jürgen Büchner, 18109 Rostock; Klaus Döscher, 38259 Salzgitter Bad; Klaus Dudek, 90459 Nürnberg; Hans-Jürgen Düsterhöft, 12679 Berlin; Jürgen Elbel, 26954 Nordenham; Andreas Gase, 66849 Landstuhl; Wolfgang Gerlach, 45964 Gladbeck; Klaus Girbig, 12439 Berlin; Hans Heckel, 96450 Coburg; Matti Hoffrén, FIN-71800 Sillinjärvi; Dietmar Hohfeld, 98701 Großbreitenbach; Gerd Holz, 73098 Rechberghausen; Ellen Horn, 65830 Kriftel; Peter Hüni, CH-8852 Altendorf; Joachim Klose, 02923 Hähnichen; Heinrich Kröger, 14770 Brandenburg; Holger Lehmann, 47829 Krefeld-Uerdingen; Volkhard Lörke, 31275 Lehrte; Wolfgang Lück, 12435 Berlin; Jürgen Mantel, 34121 Kassel; Claudia Müller, 09544 Cämmerswalde; Lothar Olepniczak, 04552 Thrána; Udo Osenbrügge, 82343 Pöcking; Florian Pötzelberger, A-5110 Oberndorf; Werner Rostock, 12557 Berlin; Peter Schmehl, 39245 Gommern; Klaus Stefaniak, 06366 Köthen; Wilhelm Stegmann, 49356 Diepholz.

Salzburger Lokalbahn

Meilenstein für Nahverkehr

■ Am 18. Oktober konnte der neue Salzburger Lokalbahn in Betrieb genommen und am 19. Oktober feierlich eröffnet werden. Nach vierjähriger Bauzeit konnte mit diesem größten Bauvorhaben einer österreichischen Privatbahn seit 1945 ein Meilenstein in der Gestaltung des Salzburger Bahnhofsviertels und für den Nahverkehr im Salzburger Zentralraum gesetzt werden. Das Bauwerk ist auch eine Voraussetzung für die Verlängerung der Schienenstrecken nach Lamprechtshausen/Trimmelkam der Salzburger Lokalbahn und nach Golling bzw. Straßwalchen der ÖBB ins Stadtzentrum.

Zwei Garnituren der Salzburger Lokalbahn in der Tunnelstrecke



Foto: Mackinger

Nahverkehr in Brandenburg

Streichkonzert bei Nebenstrecken

■ Trotz zahlreicher Stilllegungen in den Jahren nach der Deutschen Einheit stehen in Brandenburg schon wieder 13 Bahnstrecken zur Disposition. Das Brandenburger Verkehrsministerium prüft derzeit Ausbauzustand und Verkehrsaufkommen der Regionalverkehrsstrecken im Land, da der mit der DB AG geschlossene Verkehrsvertrag im Mai 1997 ausläuft. In welchem Umfang danach bei der DB AG wieder Personenverkehr bestellt wird, entscheidet sich nach Abschluß der Prüfung. Kritisch wird es dabei u.a. für kurze Nebenbahnen wie Müncheberg – Buckow, Basdorf – Liebenwalde oder Zossen – Sperenberg. In der Prignitz

droht ein ganzes Bahnnetz zu verschwinden. Gefährdet sind vor allem die Strecken von Pritzwalk nach Putlitz und Neustadt (Dosse). Auch zwischen Tiefensee und Wriezen, Falkenberg und Riesa droht das Aus. Mit solchen Verkehrseinschränkungen will das Land auf dem Restnetz Verbesserungen finanzieren, um dort das Fahrgastaufkommen zu verdoppeln. Damit scheint sich zu bewahrheiten, was Kritiker der Bahnreform befürchteten: Angesichts knapper Kassen investieren die Länder nicht in großem Umfang in marode Bahninfrastruktur, sondern konzentrieren sich auf lukrative Städteverbindungen.

Furka-Oberalp

Weiter im Einsatz

■ Auch im Winterfahrplan 96/97 sind die Lokomotiven der Reihe HGe 4/4-I bei der Furka-Oberalp-Bahn (FO) im Einsatz. Von Disentis gelangt fast täglich eine Maschine nach Andermatt. Auch in Brig kann man mit etwas Glück noch eine HGe 4/4-I im Einsatz erleben. Folgende Maschinen dieses Typs sind bei der FO noch vorhanden: Nr. 31 und 34 als Ersatzteilspender in Brig, 32 und 33 in Disentis im Einsatz, 36 und 37 in Brig im Einsatz. Die HGe 4/4-I mit den Betriebsnummern 31 bis 37 der FO wurden im Jahr 1941 gebaut.

HGe 4/4-I Nr. 37 bei Rangierarbeiten in Brig am 30. August.



Foto: Helfmann