

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

DM 6,00 öS 45,- SFr 6,- hfl 7,50
bfr 146,- lfr 146,- dkr 30,-

Nr. 2 Februar 1999

48. Jahrgang

E13411 4 391341 106008 02

BKA-Werkstatt

restauriert Triebwagen

**Knifflige Fälle
im Visier**

BASTELTIPS

Impulsschaltung

Liegestühle

Kurzschlußmelder

Startprobleme bei Oberlandbahn

Integral-Lieferung stockt

Mittagszeit auf Schmalspur-Diorama

Wenn in H0e der Magen knurrt

Schnellverkehr in H0:

Fleischmanns ICE 2

Güterverkehr in N:

BR 58 von Minitrix

Nahverkehr in H0:

Bemos RegioShuttle

WERKSTATT

- ▶ Schmalspur-Schneepflug
- ▶ Eigenbau-Bockkran für TT

Sachsen-Anhalt

trickst beim Nahverkehr

Der Millionen-Deal

Explosive Technik entschärft

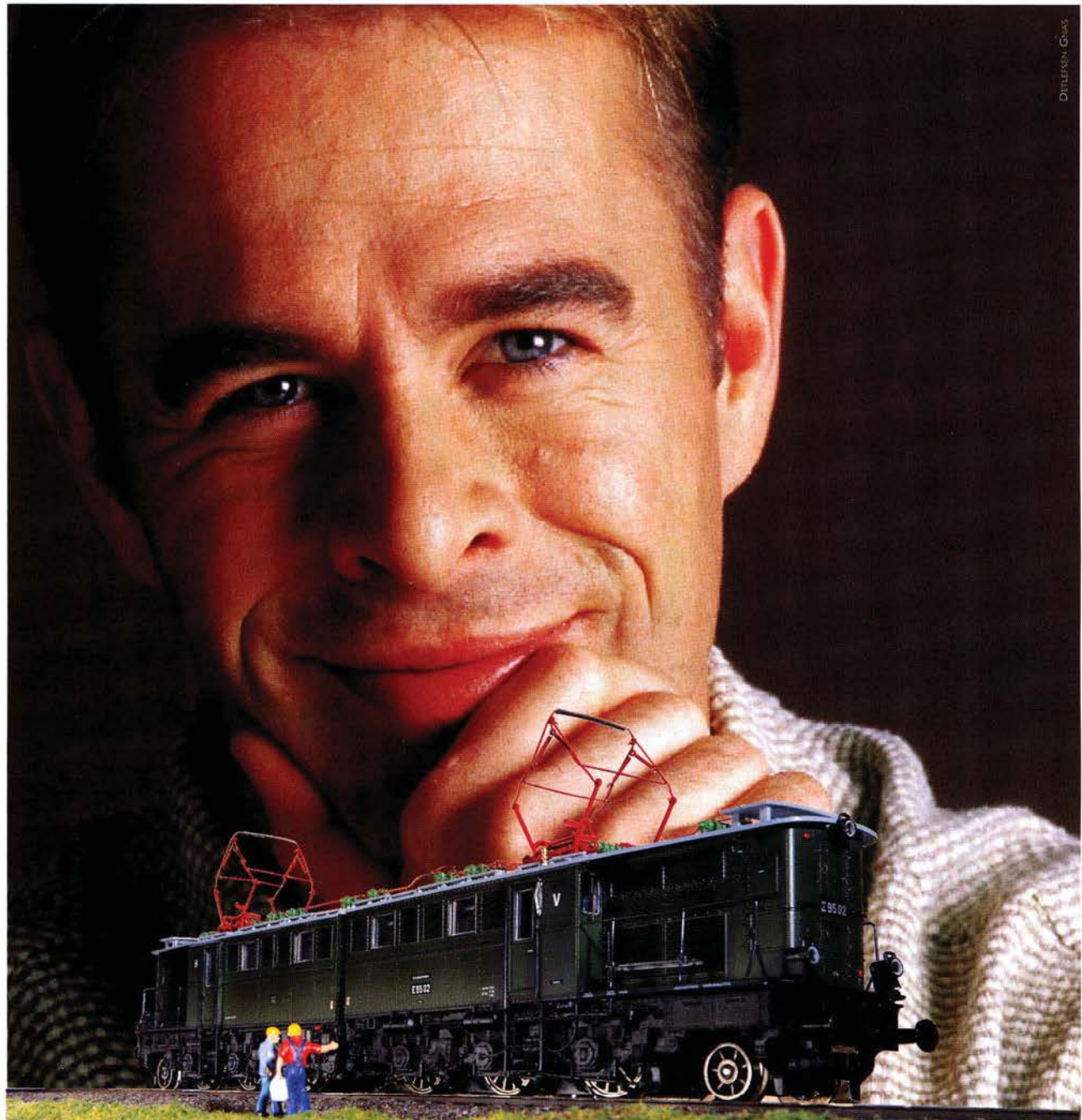
Der Staubsauger

Warum die Reichsbahn auf gemahlene Kohle setzte



Die E 95 02 des Verkehrsmuseums Dresden – jetzt als HO- und N-Modell !

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail



DELFUSS, GÖTTSCHEW

Ja,

- Senden Sie mir bitte kostenlos den
 - Brawa-Neuheitenprospekt 1999
 - Life-Like US-Lokomotiven-Prospekt
- Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 1998/99 incl. Neuheiten (148 Seiten). Ich habe DM 10,- (bar/Euroscheck) beigelegt.

Name

Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Coupon ausfüllen und absenden an: BRAWA, Postfach 1260, 73625 Remshalden, Fax 0 71 51 - 7 46 62, Telef. Neuheitenprospekt-Bestellung 0 71 51 - 9 79 35-51



**Jetzt im
Handel:
E 95 Spur N**

Endlich auch für Spur N! Das Brawa-Modell der E 95 02 besitzt zwei schräggenutete, 5-polige Motoren mit je einer Schwungmasse. Beide Motoren sind über eine Kardanwelle gekoppelt und treiben vier Achsen an. Zwei Achsen sind mit Haftreifen bestückt. Der Rahmen der Lokomotive besteht aus Zinkdruckguß, Umschaltung auf Oberleitungsbetrieb ist möglich. **Best.-Nr. 1210**
Infos zu den weiteren Neuheiten im Internet: www.brawa.de

Am Haken

Angeregt von einer Idee aus dem Jahre 1959, bereichert Falk Helfinger die TT-Anlage mit einem Bockkran. Der Eigenbau aus Kunststoff gibt auch weniger geübten Bastlern die Möglichkeit, Güter an den Haken zu nehmen. Die Anleitung mit Detailzeichnungen startet auf [Seite 62](#).



Problem gelöst

Nach 1945 war die sowjetisch besetzte Zone von den Steinkohlevorkommen abgeschnitten. Doch die DR wußte sich zu helfen: Mit der von Hans Wendler entwickelten Staubfeuerung konnte sie die Braunkohle effektiver für ihre Loks nutzen. Erst die Dieseltraktion läutete das Ende der "Stauber" ein. [Seite 12](#).

Neue Linie

Bemo startet eine neue Produktlinie: die "Regio-Line". Erster Vertreter ist das H0-Modell des Adtranz-Triebwagens



Regio-Shuttle RS I. Im Test schleppte das Fahrzeug noch 13 vierachsige Personenwagen über die dreiprozentige Steigung. Was Bemos Triebwagen außerdem zu bieten hat, erfahren Sie ab [Seite 80](#).

Nur bei Peter Creola macht die "Fümmlisried-Hörlisteiner Bahn"

Erfinderisch

Betrieb. Der Schweizer hat sich für ein H0e-Diorama diese Nebenbahngesellschaft samt Geschichte ausgedacht. Im Mittelpunkt der liebevoll angelegten Szenerie steht der Bahnhof Waldwil. [Seite 98](#).



Die Künstler

Erst restaurierten sie nur PKW und Busse. Doch inzwischen kümmern sich die Beschäftigten in der Werkstatt des BKA Wilhelmshaven auch um Schienenfahrzeuge. Mit großem Engagement machen die Mitarbeiter aus betagten Triebwagen wahre Kleinodien. [Seite 30](#).



INHALT

VORBILD

TITELTHEMA

Der Staubsauger

Weniger Brennstoff, mehr Leistung: Das erreichten die DR-Dampfloks durch die Kohlenstaubfeuerung. **12** ◀

DREHSCHIBE

Bahnwelt aktuell

4

Termindruck

Erst nach und nach gehen die Integral-Triebwagen bei der Bayerischen Oberlandbahn an den Start. **20** ◀

Bahnfrei!

Böse Überraschung: In Sachsen-Anhalt endet auf über 240 Kilometern der Personenverkehr. **24** ◀

LOKOMOTIVE

Trommelwirbel

Nach Oberfranken kommen noch Taigatrommeln. **28**

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Die Zauberwerkstatt

Bei der Restaurierung historischer Fahrzeuge löst das BKA Wilhelmshaven auch hoffnungslose Fälle. **30** ◀

ABENTEUER EISENBAHN

Grüne Linie

Die Tücken der Stockholmer U-Bahn. **36**

BAHN + TECHNIK

Brenn-Wert

Die Anfänge der Kohlenstaubfeuerung bei Loks. **38**

MODELL

WERKSTATT

Aufgebot

Falk Helfinger konstruiert einen Bockkran in TT. **62** ◀

Winter-Dienst

Rainer Albrecht baut einen Spieth-Schneepflug. **66** ◀

Basteltips

H0-Liegestuhl, Impulsschaltung, Kurzschlußmelder, Bahnsteig-Beleuchtung und einige weitere Ideen. **68** ◀

TEST

Kopf an Kopf

Fleischmann stellt den ICE 2 in H0 vor. **72** ◀

Gelenk-Lok

Das Warten auf die Minitrix-58 hat ein Ende. **76** ◀

Raum-Gleiter

Neu bei Bemo: Der Regio-Shuttle RS I in H0. **80** ◀

PROBEFAHRT

Flachland-Renner

Die Pfalzbahn-Lok "Reinheim" von Trix Express. **84**

Winzling

Der VW-Schienenbus von MKK in Spur N. **85**

SZENE

Später Umsteiger

Mit über 70 Jahren baut Werner Volmerhaus in Z. **96**

Pausen-Künstler

Zu Gast bei Peter Creolas H0e-Station "Waldwil". **98** ◀

Modellbahn aktuell

93

Neuheiten

88

Standpunkt

5

Impressum

6

Bahnpost

40

Güterbahnhof

49

Fachhändler-Übersicht

54

Termine+Treffpunkte

86

Buchtips

94

Vorschau

106

AUSSERDEM

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



SLM Winterthur

Modernste Dampflokomotive vorgestellt

■ Erstmals unter Dampf präsentierte die Sulzer Winpro, die ehemalige Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) Winterthur, am 21. November 1998 die grundlegend modernisierte 528055. Schon die rot-blaue Lackierung, die konische Rauchkammertür und die doppelt abgewinkelte Schürze unterstreichen das Besondere dieser Dampflokomotive. Zahlreiche Eisenbahnfans, die mit einem Sonderzug der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) nach Winterthur gekommen waren, besichtigten die ehemalige Reko-52er. Großes Gedränge herrschte dabei auf dem Führerstand der Maschine. Während der Präsentation erklärte Roger Waller, der Leiter der Dampfabteilung der Sulzer Winpro, anhand der 528055 seine Visionen von der Dampflokomotive der Zukunft. Kernstücke dieses Konzeptes sind der Einbau von Rollenlagern in Stangen und Achsen, eine Vollisolation des Kessels und die Umstellung auf eine moderne Leichtöfenheizung. Bei der 528055 wurden außerdem die Steuerung und die Saugzuganlage überarbeitet. Ihren Reichsbahn-Mischvorwärmer samt der dazugehörigen Speisepumpe behielt die ehemalige Rekolok allerdings. Nach den Berechnungen der SLM könnte die Leistung der 528055 von 1600 auf 2200 kW gesteigert werden, bei einer gleichzeitigen Energieeinsparung von rund 30 Prozent. Ob Theorie und Praxis übereinstimmen, werden die geplanten Meßfahrten zeigen. Danach bespannt die wohl modernste Regelspurdampflokomotive Europas den Nostalgie-Orient-Expreß.



Fotos (2): J. Quellmalz

Die SLM Winterthur rüstete die Dampflokomotive mit modernen, wartungsarmen Rollenlagern aus.



In Blau mit einem gelben Zierstreifen präsentiert sich die modernisierte 528055, die vor dem Orient-Expreß zum Einsatz kommen soll.

Rügensche Kleinbahn

Bauarbeiten

■ Fast einem Neubau gleicht die Rekonstruktion des rund 2,9 Kilometer langen Streckenabschnitts Posewald – Seelwitz des Rasenden Rolands. Seit dem 30. November 1998 laufen die Arbeiten auf Hochtouren. Dabei werden der Ober- und Unterbau entfernt und durch Gleise aus S54-Schienen sowie ein neues Schotterbett ersetzt. Zusätzlich läßt die Rügensche Kleinbahn (RüKB) einige Kurvenradien erweitern. Die Kosten für diese Arbeiten liegen bei rund 2,5 Millionen Mark, von denen das Land Mecklenburg-Vorpommern 75 Prozent übernimmt. Wegen der Bauarbeiten richtete die RüKB zwischen Putbus und Binz einen Schienenersatz-Verkehr ein. Im Frühjahr 1999 will die Kleinbahn dann ihren Abschnitt Putbus – Posewald erneuern lassen.

S-Bahn München

Neufahrer Spange eröffnet

■ Seit der Eröffnung der Neufahrer Spange am 29. November 1998 fahren auch die S-Bahnen der Linie 1 den Münchener Flughafen an. Die Züge der S1 nach Freising werden in Neufahrer geteilt. Während der erste Teil Richtung Freising weiterfährt, rollt der zweite Teil auf der neuen, rund 6,7 Kilometer langen Verbindung zum Franz-Josef-Strauß-Flughafen. In nur knapp 20 Monaten entstand die rund 220 Millionen Mark teure Querverbindung. Für sie wurden unter anderem 560000 Kubikmeter Erdreich bewegt und 37000 Kubikmeter Beton verbaut. Zur Streckenausrüstung gehören 20 Weichen, 300 Oberleitungsmasten sowie rund 23 Kilometer Fahrdrabt und Tragseile.

Foto: U. Kandler



Der französische Hochgeschwindigkeitszug Thalys erfreut sich auch bei den deutschen Kunden großer Beliebtheit.

Thalys in Deutschland

Erfolgreiche Bilanz

■ Rund 800000 Fahrgäste zählte die Deutsche Bahn AG im französischen Hochgeschwindigkeitszug Thalys, seit er am 14. Dezember 1997 das erste Mal von Köln über Lüttich und Brüssel nach Paris fuhr. Damit lagen die Fahrgastzahlen rund acht Prozent über den Prognosen. Rund 70 Prozent der Reisenden nutzen den Thalys, da er wesentlich schneller ist als andere Verbindungen nach Paris und Lüttich. In rund vier Stunden eilt der Triebwagen vom Rhein an die Seine. Die durchschnittliche Auslastung des Hochgeschwindigkeitszuges auf dem Abschnitt Köln – Brüssel liegt laut der Deutschen Bahn AG bei rund 50 Prozent. Zwischen Brüssel und Paris seien es hingegen 80 Prozent, hieß es aus Frankfurt.

Neuer Abschnitt eröffnet

■ Mit der Eröffnung der Strecke Hennigsdorf – Berlin-Tegel am 15. Dezember 1998 wuchs das Netz der Berliner S-Bahn um rund neun Kilometer. Damit erhielt Hennigsdorf wieder einen S-Bahn-Anschluß. Bereits am 27. März 1927 hatte die DRG die S-Bahn Tegel – Hennigsdorf – Velten eröffnet. Mit dem Bau der Mauer 1961 wurde die Strecke unterbrochen. Als der Fahrdraht 1983 Hennigsdorf erreichte, hatten die rot-gelben Triebwagen zugunsten lokbespannter Personenzüge ausgedient. Der Betrieb auf Westberliner

Foto: H.-D. Weigelt



Am 24. November 1998 passierte ein Probezug die neue Brücke über den Oder-Havel-Kanal bei Hennigsdorf.

Seite dauerte nur wenige Monate länger. Mit der Übernahme der S-Bahn durch den Westberliner Senat am 8. Januar 1984 wurde es ruhig in Tegel. Nach dem Fall der Mauer war es dringend notwendig, das Umland Berlins wieder an die S-Bahn anzuschließen. Am 28. Mai 1995 pendelten die ersten Triebwagen zwischen Schönholz und Tegel. 1996 begannen die Bauarbeiten auf dem Abschnitt Tegel – Hennigsdorf. Dabei entstand unter anderem die 85 Meter lange und 12,4 Meter hohe Brücke über den Oder-Havel-Kanal.

In eigener Regie

■ Der Ludwigshafener Chemie-Konzern BASF will vom Frühjahr 1999 an rund ein Viertel seines Güterverkehrs in eigener Regie abwickeln. Mit zu wenig Wettbewerb auf der Schiene und zu hohen Preisen begründete die BASF AG ihre Entscheidung. Später möchte die BASF diesen Güterverkehr öffentlich ausschreiben. Geplant ist unter anderem der Einsatz von fünf Ganzzügen pro Woche nach Antwerpen und Schwarzhede. Auch den Kalizug zwischen Neuhoof und dem Werk Ludwigshafen wird die BASF mit ihren eigenen Lokomotiven bespannen.

Sofortprogramm beschlossen

■ Auf der Sitzung des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG am 2. Dezember 1998 standen die zweite Stufe der Bahnreform sowie das Sofortprogramm „Fitness '99: Motivieren – Informieren – Pünktlich sein“ im Mittelpunkt. Zum 1. Januar 1999 nahmen DB Regio, DB Reise & Touristik, DB Cargo, DB Station & Service und DB Netz ihre eigenständige Geschäftstätigkeit auf. Bis zum Jahr 2003 wird die Bahn AG rund 75 Milliarden Mark in Fahrzeuge, Strecken und Bahnhöfe investieren. Mit dem Sofortprogramm will die DB die Zufriedenheit der Kunden und die Pünktlichkeit steigern sowie die Identifikation der Eisenbahner mit dem Unternehmen erhöhen. Dazu wird die Bahn unter anderem 150 Pünktlichkeits-Manager in den 15 Transportleitungen einsetzen und die Informationen für die Reisenden verbessern. Bei extremen Betriebsstörungen plant die DBAG die Ausgabe von Reisegutscheinen über 50 Mark.



Dr. Karlheinz Haucke

Der Fünfjahresplan

Man sollte meinen, Fünfjahrespläne seien aus der Mode gekommen. Weit gefehlt – die Deutsche Bahn AG hat sie wiederentdeckt. Unter die erste Stufe der Bahnreform wurde jetzt nach fünf Jahren ein Schlußstrich gezogen. Für die Umsetzung der zweiten Stufe ist dieselbe Zeitspanne anvisiert. Damit nicht genug, legt die DB noch eine Schippe drauf: Auch das Investitionsprogramm für mehr Wettbewerbsfähigkeit hat eine Laufzeit von einem halben Jahrzehnt.

Nun war das mit den Fünfjahresplänen immer so eine Sache. Beim Versuch, sie einzuhalten, erwies sich die Realität oft genug als Störfaktor. Und mit der steht die Deutsche Bahn mitunter auch auf Kriegsfuß. Ein Schelm, wer da Zusammenhänge sieht.

Man darf schon jetzt gespannt sein, welche Fünfjahrespläne die fünf eigenständigen Aktiengesellschaften unter dem Dach der DB-Holding demnächst vorlegen werden. Vielleicht bleiben der Öffentlichkeit ja dann ähnlich klare Aussagen wie etwa das „Bekenntnis zu erhöhter Flexibilität und Mobilität im Sinne der Ziele der zweiten Stufe Bahnreform“ erspart. Verstehe es, wer will. Es ist aber zu befürchten, daß die „Geradausentwicklung“ beim Umsatz (das Wort Stagnation hört sich ja viel schlechter an) Schule macht.

Da beruhigt es, daß das „Wiedereinschwenken auf die Pünktlichkeitserfolgslinie“, so Bahnchef Dr. Johannes Ludwig, kurzfristiger angegangen wird. Das Zehn-Punkte-Sofortprogramm verheißt Handlungsfreude. Und was für welche: Ganz oben auf der Liste steht die Einstellung von 150 Pünktlichkeits- und Info-Managern. Vielleicht hätte man die Stellen ja besser in Ausbesserung und Instandhaltung investiert. Aber das wäre wohl eine zu einfache Lösung. Die Verwaltung des Mangels schreit einfach nach Managern. Die werden die „optimierte Störungsbeseitigung“ und „Steuerung von Abläufen bei Unregelmäßigkeiten“ schon in den Griff bekommen – spätestens im Jahre 2003 oder so.



IMPRESSUM

Modelleisenbahner

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

Telefon (0711) 2 108075
Fax (0711) 2 360415

HERAUSGEBER

Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR

Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR

Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)

Tanja Püstow

REDAKTION

Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange

ANZEIGEN

Elke Reichert

Telefon (0711) 2 10 80 86

Anzeigenfax (0711) 2 108082

REDAKTIONSASSISTENTIN

Barbara Dürnberger

FOTOGRAFIE

Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl,
Jörg Hajt, Dominik Stroner

FREIE MITARBEITER

Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers,
Joachim Bügel, Peter Federmann,
Christian Fricke, Elmar Haug, Falk Helfinger,
Marcus Henschel, Michael Hubrich,
Rolf Jünger, Frank Muth, Manfred Lohkamp,
Axel Polnik, Jürgen Rech, Jörg Seidel, Michael
Kratzsch-Leichsenring, Jürgen Krantz, Bodo
Schulz, Fritz Osenbrügge,
Fritz Rümmelein

VERTRIEB

Motor-Press Stuttgart

Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Vertriebsleiterin: Ursula Liebing

Telefon (0711) 182-1742

Fax (0711) 182-1016

ABONNENTEN-SERVICE

dsb Abo-Betreuung GmbH

74168 Neckarsulm

Telefon (07132) 959233

Fax (07132) 959244

innerhalb der Schweiz 071-2824415

innerhalb Österreichs 0662-643866

Preis des Einzelhefts: DM 6,-

Jahres-Abonnement Inland: DM 62,40.

Schweiz: sFr 62,40, Österreich: öS 468,-

Anderere europ. Länder: DM 74,40.

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

Gesamtherstellung: BechtleDruckZentrum
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBAHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferungsspflicht. 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 20050) Konto-Nr. 4 340 200 000;

Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)

Konto-Nr. 666 77-706.

Anzeigenpreisliste Nr. 17, gültig ab
Heft 1/99. Gerichtsstand ist Stuttgart.



Denkmal Steinheim

99651 bleibt auf dem Sockel

■ Die Schmalspurlok 99651 bleibt weiter auf dem ehemaligen Bahnhof in Steinheim stehen. Dafür sprach sich die Stadtverwaltung der württembergischen Gemeinde aus. Bereits 1969 stellte die Deutsche Bundesbahn die Maschine zur Erinnerung an die Bottwartalbahn auf. Nach einer Spendenaktion kaufte Steinheim 1985 die ehemalige sächsische VIK. Als nun erneut eine äußerliche Aufarbeitung des Fünfkupplers anstand, wurde der Stadt dringend empfohlen, das Denkmal durch ein Dach zu schützen. Doch dafür fehlte der Verwaltung das Geld. So rostete die älteste VIK weiter vor sich hin, bis im Herbst 1998 eine Steinheimer Firma Farbe spendete und einen Mitarbeiter zum Lackieren der 99651 abstellte. Doch auch als Ersatzteilsponsor mußte die württembergische Sächsin herhalten: Bereits 1997 wurden einige Teile von ihr mit der in Radebeul beheimateten 99713 ausgetauscht.



Foto: H.-J. Knupfer

Auf Beschluß der Stadtverwaltung muß die Sachsenlok weiter ungeschützt Wind und Wetter trotzen.



Foto: R. Otto

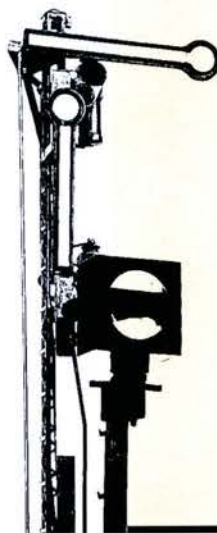
Im Zwickauer Rangierbahnhof entgleiste am 13. November 1998 die im Bauzugdienst eingesetzte Lok 20 der Regio-Bahn Bitterfeld. Erst mit der Hilfe zweier Dieselloks der Baureihen 204 und 364 konnten die Eisenbahner die V 60 wieder aufgleisen.

Sachsen-Anhalt und Thüringen

Hopperticket im Angebot

■ Seit Ende November bieten auch die Regionalbereiche Sachsen-Anhalt und Thüringen des Geschäftsbereiches Nahverkehr der Deutschen Bahn AG das sogenannte Hopperticket an. Mit diesem Sonderangebot können für fünf Mark täglich von 9 Uhr bis zum darauffolgenden Tag 3 Uhr alle Nahverkehrszüge im Umkreis von 50 Kilometern für beliebig viele Fahrten genutzt werden. An Wochenenden und Feiertagen gilt das Ticket bereits ab 0 Uhr. Das Hopperticket wird in Thüringen auch in den Zügen der Erfurter Industriebahn anerkannt. In Niedersachsen führte der Nahverkehr das Ticket bereits am 1. Oktober 1998 ein. Das Sonderangebot des Nahverkehrs läuft noch bis zum 30. Juni 1999.

Zwischenhalt



■ Die Deutsche Bahn AG will im April 1999 mit der Modernisierung des Nürnberger Hauptbahnhofes beginnen. Die rund 130 Millionen Mark teuren Arbeiten sollen laut DBAG im Jahr 2000 abgeschlossen sein.

■ Im Geschäftsjahr 1998 stagnierten die Umsätze der Mitropa AG. Peter G. Scholz, Vorstandsvorsitzender der DB-Tochter, rechnet mit einem Gesamtumsatz von rund 800 Millionen Mark. Derzeit ist die Mitropa in Deutschland, Frankreich und der Schweiz tätig. Mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) schloß die Mitropa einen Vertrag über die Gründung eines gemeinsamen Serviceunternehmens ab.

■ Der Jahresüberschuß der Siemens AG lag im Geschäftsjahr 1997/98 nur bei 917 Millionen Mark. Im Rechnungsjahr 1996/97 waren es noch rund 2,6 Milliarden. Zu den Konzernsparten, die nach wie vor mit Verlust arbeiten, gehört mit rund zwei Milliarden Mark der Geschäftsbereich Halbleiter und Verkehrstechnik. Auch für das laufende Geschäftsjahr rechnet Siemens in diesem Marktsegment mit Verlusten.

■ DB Cargo bestellte Ende November 1998 im Wert von 280 Millionen Mark weitere 1600 Güterwagen. Außerdem sollen die DB-



Zum Fahrzeugbestand des Thüringer Eisenbahnvereins in Weimar gehört auch ein Bierwagen. Er entstand aus einem Flachdachwagen, der zu einem Feuerlöschzug gehörte.



Auf der Attergaubahn gaben sich im November 1998 der ET 26.106 und der ET 26.107 ein Stelldichein.

Cottbuser Straßenbahn

Bar-Tram im Einsatz

Die erste Cottbuser Café-Bahn verließ am 26. September 1998 den Betriebshof Neu Schmellwitz. Die Cottbusverkehr GmbH baute dazu einen 1957 vom VEB Waggonbau Gotha gelieferten Triebwagen um. Der Wagen,

der zuerst in Erfurt lief, kam am 7. August 1998 auf Initiative seines Eigentümers, eines Privatmannes aus Burg im Spreewald, von Frankfurt/Oder nach Cottbus. In der Oderstadt war der Wagen bereits seit dem Einbau einer Theke im Jahr 1993 als sogenannter Biertriebwagen unterwegs.



Foto: H. Feil

Durch die Berliner Straße in Cottbus rumpelte die Café-Bahn auf ihrer ersten Fahrt am 26. September 1998.

eigenen Werke 1550 Güterwagen liefern. Mit der Indienststellung der ersten Fahrzeuge rechnet DB Cargo 1999.

Seit November 1998 rollen wieder Züge über die höchstgelegene Eisenbahnstrecke der Erde von Lima nach Huancayo in Peru. Jeden Samstag verläßt ein Zug für die rund 330 Kilometer lange Fahrt Lima. Im Verlauf der 1893 eröffneten Bahnlinie liegen insgesamt 66 Brücken und Tunnel. Im Sommer 1991 wurde der Verkehr aus Angst vor Terroranschlägen eingestellt.

Anfang Dezember 1998 vereinbarten DB Cargo und die Bayerische Trailerzug-Gesellschaft (BTZ) die Zusammenarbeit beim Obsttransport von Italien nach Deutschland. Die BTZ betreibt bimodale Trailer, die auf Straße und Schiene zum Einsatz kommen. Mit Hilfe spezieller Drehgestelle können 34 Trailer zu einem Ganzzug vereinigt werden.

Die erste Adtranz-Variotram für die Helsinki City Transport traf am 12. November 1998 in Finnland ein. Insgesamt 20 Fahrzeuge wird Adtranz bis zum Oktober 2000 für die Straßenbahn in Helsinki bauen.

Das Oberlandesgericht (OLG) Schleswig hob ein Urteil auf, das der DBAG das Pfeifen an einem unbeschränkten Bahnübergang an

der Strecke Lübeck – Schultup verbot (Aktenzeichen 1U129/97). Dreimal täglich fahren dort Güterzüge. Die Vorinstanz verurteilte die Bahn zum Bau einer Schranke, da sich die Anwohner gestört fühlten. Die Richter des OLG sahen das anders: Sie erkannten keine wesentliche Ruhestörung und stellten fest, daß „bei der derzeitigen Zugfrequenz der Kläger die Warnsignale zu dulden“ hat.

Die sinkende Bedeutung des Bahnhofes Hamburg-Altona erleichterte der Metro-Gruppe den Beschluß, ihre Kaufhof-Filiale in der Nähe der Station zu schließen. Das Kaufhaus entstand anstelle des im Zweiten Weltkrieg beschädigten und schließlich 1979 abgerissenen Altonaer Empfangsgebäudes.

Bei einer Volksabstimmung votierten 63,6 Prozent der Schweizer für die Finanzierung des größten Bauvorhabens in der Geschichte der Eidgenossenschaft. In den nächsten 20 Jahren werden für umgerechnet 36,6 Milliarden Mark zwei Tunnel durch die Alpen gebaut. Während der Tunnel durch das Gotthardmassiv rund 50 Kilometer lang wird, mißt der Lötschberg-Tunnel voraussichtlich 30 Kilometer.

In den Großräumen Berlin, Duisburg, Hagen und Stuttgart betreibt die DBAG bereits

Rheinbahn-Triebwagen

Ende in Oberösterreich

Im Frühjahr 1999 endet der Einsatz der letzten ehemaligen Rheinbahn-Triebwagen bei der Stern & Hafferl Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee. Nach der Einstellung des Benrather Netzes der Düsseldorfer Rheinbahn erwarben Stern & Hafferl 1962 insgesamt fünf vierachsige Triebwagen für die Strecken Gmunden – Vorchdorf und Vöcklamarkt – Attersee. Zwischen 1963 und 1967 wurden die ehemaligen Rheinbahn-Wagen 109, 110, 112 und 119 für den Einsatz in Oberösterreich umgebaut. Die Fahrzeuge lieferte Duewag 1935. Die beiden letzten Rheinländer werden nach ihrem Ausscheiden aus dem Plandienst aber nicht verschrottet. Während der ET 26.106 in seine alte Heimat zurückkehrt, wird der ET 26.107 in Klagenfurt am Wörthersee ein neues Zuhause finden.

die ersten der 48 geplanten Einsatzwagen für die mobile Pannenhilfe bei Güterwagen. Die Eisenbahner, die mit den gelben Fahrzeugen unterwegs sind, sollen an Ort und Stelle defekte Güterwagen reparieren. DB Cargo will mit diesen Reparatur-Kolonnen durch den Wegfall der Überführungen zu den Werken die Kosten für das rollende Material senken.

Die Kölner Gesellschaft Venice Simplon Orient Expres setzt seit dem 27. Dezember 1998 einen Luxuszug in Australien ein. Der Zug aus zwölf Schlaf- und zwei Speisewagen verkehrt von Sydney und Brisbane nach Cairns. Neben der exklusiven Bahnfahrt bieten die Veranstalter Hubschrauberflüge zum Barrier Riff und Gondelfahrten durch den Regenwald an.

Adtranz und Siemens präsentierten am 7. Dezember 1998 den ersten Triebzug für die neue Metro-Linie 2 in Shanghai. Insgesamt liefert das deutsche Firmenkonsortium 35 Sechs-Wagenzüge im Wert von 652 Millionen Mark nach China.

Am 10. Dezember 1998 stellte die HEAG-Verkehrs GmbH in Darmstadt ihre letzte Niederflur-Straßenbahn in Dienst. Insgesamt kaufte die HEAG 20 Fahrzeuge des Typs ST13 für die Darmstädter Straßenbahn.



FRAGEZEICHEN

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



Foto: W. Pilkenrodt

■ Mit einer mächtigen Rauchfahne setzte im Herbst 1991 die Saalfelder Traditionslok 01 1531 ihren schweren D-Zug in Bewegung. Nach dieser Anfahrt trugen die Jacken zahlreicher Fotofreunde Rußflecken. Doch kein Problem, denn für ihr schon legendäres Waschmittel aus Perboraten und Silikaten ist die gesuchte Stadt berühmt. Für die 01 1531 ist der Bahnhof kein unbekannter. Beide verbindet eine der größten Eisenbahntragödien. Der Ort am Elbe-Havel-Kanal kam 1680 zum Kurfürstentum Brandenburg. Die Preußen richteten hier 1733 die erste Garnison ein. Am 1. August 1846 machte der erste Personenzug aus Potsdam in der Kleinstadt Station. In den folgenden Jahren öffneten mehrere Fabriken. Weiterhin entstanden von der Kreisstadt aus zwischen 1899 und 1924 mehrere Kleinbahnen mit einem rund 154 Kilometer langen Streckennetz. Davon profitierte in erster Linie die 1902 in Betrieb genommene Zuckerfabrik. Sie erhielt fast alle Rüben von den Kleinbahnen. Ein weiterer wichtiger Kunde der Kleinbahn war das 1923 eröffnete Waschmittel-Werk. Wie heißt die gesuchte Stadt im Osten Sachsen-Anhalts?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Februar 1998 auf einer Postkarte an den MO-DELLEISENBÄHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 103743, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare des Transpress-Buches „Lexikon der Modelleisenbahn“ von Manfred Hoße, Claus Dahl, Hans-Dieter Schäler und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Dezemberheft lautete „Stralsund“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Rudi Buchweitz, 17309 Pasewalk; Adolf Bustelaar, NL-3828 BT Hoogland; Wolfgang Diedrich, 38871 Ilsenburg; Eberhard Furthmüller, 71364 Winnenden; Manfred Groupner, 04317 Leipzig; Günther Hagemann, 6773 Schwalbach; Günther Harms, 22393 Hamburg; Ralf Hell, 18510 Wittenhagen; J.B.T. Jülich, 53424 Oberwinter; Günter Kaiser, 16225 Eberswalde; Kurt Klotzsche, 58256 Ennepetal; Andreas Koch, 66113 Saarbrücken; Joachim Kohls, 10319 Berlin; Bernd Lange, 24837 Schleswig; L. Lindecke, 65598 Hadamar-Steinbach; Ralf Müller, 23936 Thorstorf; Axel Schaarschmidt, 09456 Annaberg-Buchholz; Gottfried Scherzer, 09509 Pockau; Klaus Stafli, 06366 Köthen; Fritz Witt, 18437 Stralsund.



Foto: R. Rolf

Im Bereich des Zechenbahnhofs Piesberg absolvierte die V 65 001 am 21. November 1998 ihre erste Probefahrt.

Osnabrücker Dampflokkfreunde

V 65 001 wieder fit

■ Gut dreieinhalb Jahre arbeiteten die Osnabrücker Dampflokkfreunde an der ehemaligen V 65 001 der Deutschen Bundesbahn, ehe die Stangen-Diesellok im Zechenbahnhof Piesberg am 21. November 1998 ihre erste Probefahrt absolvierte. Die Mühe hat sich gelohnt: Am 26. November 1998, fast 20 Jahre nach ihrer Ausmusterung, wurde die Lok wieder abgenommen. Die engagierten Eisenbahnfreunde wollen die Maschine nun zwischen dem Zechenbahnhof und dem Osnabrücker Hauptbahnhof im Museumsbetrieb einsetzen. Ihren ersten öffentlichen Auftritt wird die V 65 001 Ostern 1999 haben. Von den Mak-Stangenloks beschaffte die Deutsche Bundesbahn nur 15 Exemplare, die zum Schluß im Rangierdienst in Puttgarden und Hamburg-Altona Verwendung fanden. Die V 65 001 kam 1979 zur Meppen-Haselünner Eisenbahn, die sie erst 1990 abstellte und 1995 an die Osnabrücker Dampflokkfreunde verkaufte.

Foto: C.-J. Jacobson



Am 23. Juni 1998 durcheilten zwei Regioshuttles die Ortschaft Weil im Schönbuch.

Schönbuchbahn

Alle 30 Minuten

■ Seit dem 30. November 1998 verkehren montags bis freitags zwischen Böblingen und Dettenhausen (KBS 790.9) vier zusätzliche Reisezugpaare. Damit gibt es nun auf der Schönbuchbahn bis 19.30 Uhr einen durchgehenden Halbstundentakt. Erst am 3. November 1998 beschloß der Zweckverband Schönbuchbahn diese Verbesserung des Angebots. Die Mehrkosten belaufen sich auf rund 158 000 Mark. Der Wunsch nach den zusätzlichen Zügen stellte den Betreiber der Strecke, die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG), vor ein Problem: Sie mußte den Güterverkehr verlegen. Nach Absprache mit den Anschließern stellt die WEG nun montags und donnerstags in den Abendstunden die Güterwagen mit einem Regioshuttle zu. Im Dezember 1998 ruhte die Zustellung allerding.



Foto: M. Klaus

Aus Anlaß des 140jährigen Jubiläums der Strecke Lugau – Wüstenbrand setzten die Lugauer Eisenbahnfreunde am 14. November 1998 ihren LVT 772 003 samt Steuerwagen ein. Dabei kam die Ferkeltaxe auch nach Oelsnitz.

Baden-Württemberg

RAB erhält den Zuschlag

■ Der baden-württembergische Verkehrsminister Ulrich Müller teilte am 23. November 1998 das Ergebnis der Preisanfrage für den Nahverkehr im Großraum Ulm mit. Das Land vergab die Leistungen an die Zugbus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB), ein Tochterunternehmen der DBAG. „Die RAB fährt künftig 2,8 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Damit wird das bisherige Zugangebot um 25 Prozent verbessert“, so Müller. Die Verbesserungen werden in drei Etappen ab dem Fahrplanwechsel im Mai 1999 eingeführt. Ebenfalls für 1999 plant die RAB eine Regionalbahnlinie im Stundentakt von Langenau über Ulm und Laupheim Stadt nach Biberach. Dabei ist der Einsatz neuer Dieseltriebwagen und die Reaktivierung der 1983 für den Personenverkehr stillgelegten Strecke Laupheim West – Laupheim Stadt vorgesehen.

Mannheimer Verkehrs-AG

Fahrzeug-Ausschreibung

■ Zu Testfahrten auf dem Netz der Mannheimer Straßenbahn kam Anfang November der „Combino“ von Siemens ins Badische. Hintergrund dieses Einsatzes ist die gemeinsame europaweite Ausschreibung von neuen 120 Trams der Mannheimer Verkehrs AG (MVG), der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG (HSB), der Verkehrsbetriebe Ludwigshafen (VBL), der Oberrheinischen Eisenbahn (OEG) und der Rhein-Hardt-Bahn. Um diesen Auftrag bewerben sich Siemens-Duewag, Adtranz und Linke-Hofmann-Busch. Bevor sich die Verkehrsbetriebe allerdings für einen Anbieter entscheiden, wollen sie die offerierten Fahrzeuge testen.



Foto: M. Klaus

Mit einem Sonderzug von Chemnitz nach Cranzahl, den das Sächsische Eisenbahn-Museum (SEM) Hilbersdorf organisierte, verabschiedete sich am 13. Dezember 1998 die 86 1001 von den Eisenbahnfans. Mit Ablauf der Kesselfrist am 18. Dezember 1998 schied die Maschine aus dem Park der betriebsfähigen Museumsloks aus, da die DBAG keine Gelder für eine erneute Aufarbeitung bereitstellte.

Baureihe 423

Präsentation in Stuttgart

■ Der Verband Region Stuttgart stellte gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG sowie den Herstellern Alstom und Adtranz am 18. November 1998 im Stuttgarter Hauptbahnhof den ersten Triebwagen der Baureihe 423 vor. Die vierteiligen, 67,4 Meter langen E-Triebwagen – Stückpreis rund sechs Millionen Mark – sollen ab 30. Mai 1999 auf der S-Bahn-Linie 1 zwischen Herrenberg und Plochingen zum Einsatz kommen. Dafür erhält der Betriebshof Plochingen insgesamt 33 Einheiten. Anfang 1999 wollen die Hersteller die ersten Serienfahrzeuge liefern.



Foto: J. Krantz

Als erster Zug seiner Baureihe fuhr der 423 006 am 18. November 1998 in den Stuttgarter Hauptbahnhof ein.

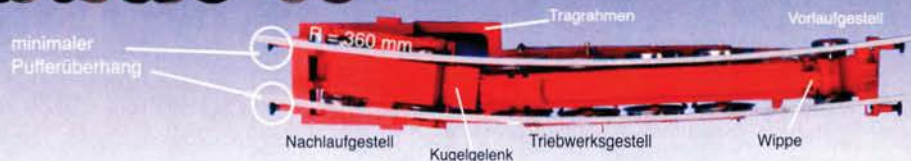
HO GÜTZOLD

Baureihe 65¹⁰



Handmuster: Olaf Herfen

Ein Blick von unten überzeugt!





Bombendrohung in Stuttgart Nord

ICE-Halt in Esslingen

■ Zu unverhofften ICE-Ehren kam Esslingen am 11. Dezember 1998. Wegen einer Bombendrohung in Stuttgart Nord legte der umgeleitete ICE 959 Frankfurt – München in der Neckarstadt einen außerplanmäßigen Halt ein. Reisende nach Stuttgart Hauptbahnhof konnten in den ebenfalls verspäteten Regionalexpress über Bad Cannstadt umsteigen. Wegen des Bombenalarms kam es beim Bahnverkehr im Großraum Stuttgart zu erheblichen Behinderungen.

Österreichische Bundesbahnen

Wieselburg – Gresten umgespurt

■ Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) gaben am 27. November 1998 die auf Normalspur umgebaute Strecke Wieselburg – Gresten für den Güterverkehr frei. Bis zum 3. April 1998 rollten die Güterwagen auf 760 Millimeter breiten Gleisen durch Niederösterreich. Am 4. und 5. April 1998 veranstalteten die ÖBB Abschiedsfahrten von St. Pölten über Wieselburg nach Gresten. Einen Tag später wurde die Strecke gesperrt und der Umbau auf Regelspur begann von Wieselburg aus. An den Kosten in Höhe von 250 Millionen Schilling beteiligte sich auch das Bundesland Niederösterreich. Die Österreichischen Bundesbahnen entschlossen sich zur Umspurung der Bahnlinie, da die Anschließter versicherten, weitere Frachten auf der Schiene zu versenden. Die wichtigsten Betriebe sind das Metallwerk Gresten und das Sägewerk Randegg. Die ÖBB können pro Jahr rund 200 000 Tonnen Güter auf der Strecke transportieren, rund 60 000 Tonnen mehr, als der Schmalspurbetrieb zuließ.

Foto: H. Feil



Den ersten Güterzug auf der umgespurten Bimmelbahn zwischen Wieselburg und Gresten bespannte die 2048.015.

Straßenbahn in Birmingham

Die Tram rollt wieder an

■ Im Jahr 1999 nehmen in Großbritannien zwei Straßenbahnbetriebe wieder ihren Betrieb auf. Neben Croydon bei London erhält auch Birmingham wieder eine Tram. Die Eröffnung des rund 21 Kilometer langen Straßenbahnnetzes zwischen Wolverhampton und Birmingham war für den 18. Januar 1999 geplant. Umgerechnet rund 430 Millionen Mark kostete der Neubau. Für die britische Regierung sind die Kosten für neue Straßenbahnen zu hoch. Sie setzt stattdessen auf billigere aber ähnlich effektive Bussysteme.

Foto: D. Voice



Nach 47 Jahren fährt die Tram wieder durch Wolverhampton, einen Vorort von Birmingham.

ZEITREISE

Endbahnhof Oberrittersgrün

Foto: C. Etzweiler



An einem verregneten Herbsttag wartete die 99 1592 vor dem Lokschuppen in Oberrittersgrün 1970 auf neue Aufgaben.

Gut 82 Jahre schnauften und fauchten Schmalspurdampflok durch das Tal des Pöhlwassers im Westerzgebirge. Auf den nur 750 Millimeter breiten Gleisen bahnten sich die Züge ihren Weg vom Bahnhof Grünstädtel, an der Strecke Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz über Pöhla, Siegelhof, Nieder- und Oberrittersgrün sowie Unterittersgrün zur Endstation Oberrittersgrün. Die Königlich Sächsische Staatseisenbahn eröffnete die nur 9,36 Kilometer lange Bimmelbahn am 1. Juli 1889. In den ersten Betriebsjahren bestimmten die kleinen dreiachsigen Tenderloks der Gattung IK das Geschehen im Pöhlwassertal. Später übernahm die IIIK die Aufgaben der IK. Doch ihr Einsatz währte nicht lange. Bereits im Frühjahr 1917 wurden die IIIK durch die legendären Meyer-Loks der Gattung IVK abgelöst. Drei Maschinen waren fortan im Lokschuppen von Oberrittersgrün zuhause. Während zwei Loks stets Personen- und Güterzüge bespannten, blieb der Kessel der dritten IVK, der Reserve-lok, kalt. Die Oberrittersgrüner Strecke war eine der wenigen sächsischen Bimmelbahnen, auf der kein Rollwagenverkehr möglich war. Am 25. September 1971 hieß es dann Abschied zu nehmen: Die 99 1586 dampfte zum letzten Mal nach Oberrittersgrün. Auf Initiative von Eisenbahnfans und Gemeindevertretern wurde der Endbahnhof zu einem Eisenbahnmuseum umgestaltet, das am 18. Juni 1977 seine Pforten öffnete.

Foto: M. Klaus



Heute ist der Lokschuppen Kernstück eines Eisenbahnmuseums. Am 13. Oktober 1998 wurde die Fassade gerade saniert.