

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

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

Nr. 5 Mai 1998

47. Jahrgang

E13411



BASTELTIPS

- Baden am Steg
- Schotter für die Gleise

PROBEFAHRT

- ▶ Schwertsäge von Böhler
- ▶ Xuron-Gleisschneider
- ▶ US-Güterwagen der DB

WERKSTATT

- Gesuperte Dostos
- N-Bausatz-Montage

Schmale Spur und braune Kohle

Verrückte Gleise

H0-Highlights aus den Rocky Mountains

Die Goldsucher

Bekenntnisse eines Eisenbahn-Fans

Alles fing ganz harmlos an

TESTS

E42: Holzroller in N

Stadtbahnwagen in H0

**Geheime Verschlusssache
rettet die DB**

Die Wahrheit über die BR 243

**Wie die Universal-
Lok der Reichsbahn
entstand**



Holen Sie sich jetzt den neuen Katalog
1998/99 bei Ihrem Fachhändler!



50
Jahre BRAWA

Jubiläumskatalog



© Titlis Seilbahn

Ja,

- Senden Sie mir bitte kostenlos den
- Brawa-Neuheitenprospekt 1998
- 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



**Top-Neuheit
T3**
für Spur H0
in Gleich- und Wechselstrom

Spur H0-Neuheiten '98: Titlis-Seilbahn, Tenderlok T3, BR 216, limitierte Auflage Köf „Haifischmaul“, US-Loks ALCO, GP 9, GP 20 Schienentraktor Te III, Flach- und Kohlewagen, Bausätze US-Freight Cars Varianten: BR 102, BR 312, BR 110, E 42, DB-Diesellok 219
Spur N-Neuheiten '98: E 95, DB-Diesellok 219, BR 110, BR 234 Dreier-Set US-Loks ALCO, SW 9, Varianten: E 42, VT 772 Schienenbus-Set
<http://www.brawa.de>



In dem H0-Dorf Neumühlach müssen sich Bahn und Bus den Platz teilen: Die Gleise führen auf der Straße durch den Ort. Jörg Schramm hat sein Diorama an der Talheimer Ortsdurchfahrt ausgerichtet - und mit vielen Details versehen. **Seite 102**

Mittendurch



Feuerwehr-Lok Fast 17 Jahre zog sich die Entstehung der DR-E-Lok-Familie 212/243 hin. Heraus kamen zwei Multitalente, die in einer Feuerwehr-Rolle den akuten Lokmangel behoben - erst bei der DR und später bei der DB. **Seite 12**



Neuling Mit dem ET 424 kommt eine neue Triebwagen-Generation auf die Gleise. Zur Expo 2000 in Hannover sollen 40 Fahrzeuge verkehren. Adtranz stellte jetzt das Baumuster in Hennigsdorf vor. **Seite 24**



Glückauf Jede Menge Braunkohle beförderte die Schmalspurbahn im rheinischen Revier, und zwar in Rohform. Auch der Transport des Abraums gehörte zu den Aufgaben der 900-Millimeter-Bahn. Heute aber ist das Geschichte. **Seite 26**

Der Schweizer Armin Abbühl schwärmt für US-Bahnen und die Rocky Mountains. Beides hat er auf einem H0-Diorama kombiniert, mit urigen Dampf-loks, Holz-Häusern und viel "Junk", zu sehen ab **Seite 96**

In the Rockies



INHALT

VORBILD

TITELTHEMA

Das Phantom der Reichsbahn

Die Entwicklung der Baureihe 243: Wie es wirklich war, enthüllt jetzt erstmals ein Insider. **12** ◀

DREHSCHLEIBE

Bahnwelt aktuell

4

Ausgerollt

Abschied von Sachsens letztem Rollwagen **22**

Roter Hannoveraner

Der erste S-Bahn-Triebwagen für die Expo 2000 verließ die Hennigsdorfer Fertigung. **24** ◀

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Verrückte Gleise

Eine Eisenbahnwelt für sich war bis 1988 das Schmalspurnetz im Braunkohlentagebau Vile. **26** ◀

Beginn einer Leidenschaft

Auf der Bottwartalbahn fing er Feuer: Der Schmalspur-Fan Jürgen Krantz erinnert sich. **32** ◀

LOKOMOTIVE

Auf weichen Sohlen

Der Blue Tiger sammelt Pluspunkte für Adtranz. **36**

MODELL

WERKSTATT

Doppler-Effekt

Karsten Naumann supert DR-Dostos in H0. **62** ◀

Reko-Sachsen

Rainer Albrecht montiert Plastik-Bausätze in N. **80** ◀

Basteltips

Baden am Steg, Einschottern der Gleise **66** ◀

TEST

Holzroller

Nun auch in 1:160: Brawas E 42 **70** ◀

Farbenspiel

Limas Mülheimer Stadtbahnwagen in H0 **74** ◀

PROBEFAHRT

Strandgut

US-Güterwagen der DB von Sachsenmodelle **78** ◀

Säge-Zwerg

Klein und wendig: Schwertsäge von Böhler **78** ◀

Beiss-Fest

Xuron-Gleisschneider **79** ◀

SZENE

Damenwahl

Modellübersicht der BR 143/243 **82**

Goldfinger

Abenteuer Rockies: Digger und Eisenbahner im Diorama der unbegrenzten Möglichkeiten. **96** ◀

Auf den Straßen von Neumühlach

Die Bottwartalbahn regte Dioramenbauer an. **102**

AUSSERDEM

Modellbahn aktuell	92
Neuheiten	88
Standpunkt	5
Impressum	6
Bahnpost	94
Güterbahnhof	47
Fachhändler-Übersicht	52
Termine+Treffpunkte	86
Vorschau	106

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Foto: M. Klaus

Im vergangenen Jahr konnte DB Cargo mit seinen Loks rund 7,5 Prozent mehr Güter transportieren. In Seddin warteten im Februar 1998 zwei Ludmillas und die 145 004 auf neue Einsätze.

Deutsche Bahn AG

Unerfüllte Erwartungen

■ Zwar zog der Vorstandsvorsitzende der DBAG, Dr. Johannes Ludewig, auf der Pressekonzferenz am 5. März 1998 in Berlin für das Geschäftsjahr 1997 insgesamt eine positive Bilanz, doch nicht alle Erwartungen haben sich erfüllt. Denn obwohl der Umsatz des gesamten Konzerns im Vergleich zum Vorjahr um 0,8 Prozent auf 30,5 Milliarden Mark anstieg, fiel der Gewinn vor Steuern mit etwa 500 Millionen geringer aus. Ludewig begründete dies unter anderem mit der erstmaligen Einbeziehung der Tochtergesellschaften CityNightLine und Deutsche Eisenbahn Consulting in die Bilanz der DB. Auch der Personenverkehr ent-

wickelte sich nicht, wie der Vorstand annahm. So sanken die gefahrenen Personen-Kilometer (Pkm) gegenüber dem Vorjahr um zwei Prozent auf 135 861 Millionen. Dennoch verbucht die DBAG im Personenverkehr einen Zuwachs des Umsatzes auf 16,7 Milliarden Mark. Im Güterverkehr konnte die DBAG innerhalb eines Jahres zulegen: 1997 transportierte sie mit 72 614 Millionen Tonnenkilometern etwa 7,5 Prozent mehr. Auch im vergangenen Jahr reduzierte die DBAG die Anzahl ihrer Mitarbeiter. Im Januar 1997 beschäftigte sie 268 120 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner – 20 648 weniger als 1996.

Museumsbahn Plettenberg

Neuzugang

■ Die Märkische Museums-Eisenbahn im sauerländischen Plettenberg erwarb im März 1998 die im bayerischen Unterbernbach als Denkmal aufgestellte Dampflok 99 7204. Die 1904 bei Borsig unter der Fabrik-Nummer 5327 gebaute Lok war bis 1965 auf der meterspurigen Schmalspurbahn Mosbach – Mudau im Einsatz. Nach ihrer Ausmusterung am 10. März 1965 im Bw Heidelberg verkaufte die Deutsche Bundesbahn die Maschine an einen Holzverarbeitenden Betrieb, der sie im Oktober 1969 in Unterbernbach aufstellte. Jetzt muß sie einer Erweiterung der Firma weichen. Da der kleine Dreikupppler geschützt abgestellt war, ist die Lok in einem recht guten Zustand. Die Märkische Museums-Eisenbahn plant langfristig die betriebsfähige Aufarbeitung des Naßdampfers.

Harzer Schmalspurbahnen

Positive Bilanz

■ Im Geschäftsjahr 1997 beförderten die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) GmbH rund 1,04 Millionen Fahrgäste, das sind etwa 94 000 Reisende mehr als 1996. Damit stieg auch der Umsatz der HSB um 1,3 Millionen auf nun 15,6 Millionen Mark. Besonders positiv entwickelten sich durch das verbesserte Zugangebot die Fahrgastzahlen in Nordhausen. Verkaufte die HSB dort 1996 nur rund 133 000 Tickets, waren es 1997 bereits 230 000. Für ihr neues Betriebsfunksystem baut die HSB seit wenigen Wochen auf der Carlshaus-Höhe bei Benneckenstein einen 50 Meter hohen Funkturm. Damit können die ursprünglich geplanten fünf Stationen entlang der HSB entfallen. Das neue Funksystem soll im Sommer 1998 in Betrieb gehen.



Foto: W. Pillemer

Ab 24. Mai 1998 ersetzen Busse vorerst die Regionalbahnen zwischen Ilmenau und Schleusingen.

Steilstrecke Ilmenau – Schleusingen

Mit Bussen über den Rennsteig

■ Mit dem Fahrplanwechsel am 24. Mai 1998 ruht vorerst der Personenverkehr auf der Thüringer Steilstrecke Ilmenau – Schleusingen (KBS 566). Das erklärten übereinstimmend der Geschäftsführer der Nahverkehrs-Servicegesellschaft Thüringen (NVT), Otto Mayer, und die Erfurter DB-Pressesprecherin, Renate Wicher. Die Personenzüge werden vorübergehend durch Busse ersetzt. Beide begründeten diese

Entscheidung mit dem schlechten Zustand des Oberbaues, der keine attraktive Fahrzeit mehr zulasse. Die Pressesprecherin erklärte weiter, der GB Netz ermittele derzeit den Investitionsbedarf an der Strecke und führe mit dem Freistaat Thüringen bereits erste Gespräche zur Sanierung der Bahn. Otto Mayer unterstrich: „Es besteht keine Absicht, von Seiten des Freistaates den Verkehr abzubestellen.“



Foto: O. Stulpner

Werk Cottbus

Erste 155 repariert

■ Am 27. Februar 1998 lieferte das Werk Cottbus seine erste hauptuntersuchte 155 aus. Bisher war das Werk Dessau für die Unterhaltung der 155 zuständig. Die neulackierte 155154 des Bh Dresden ging am 2. März 1998 wieder in Betrieb. Im Rahmen ihrer Ausbesserung erhielt der Container im Cottbuser Cargo-Werk eine neue 18polige UIC-Leitung, das Bremsventil der Bauart EV 203 und den Nachkühler vom Typ HK.

Sie war die erste E-Lok, die das Werk Cottbus mit einer Hauptuntersuchung verließ: 155154 des Bh Dresden.



Foto: J. Krantz

Planmäßig traf am 1. März 1998 der erste Cisalpino in Stuttgart ein.

Cisalpino

Verspäteter Start

■ Nach Pannen und Termin-Verschiebungen war es am 1. März 1998 endlich soweit: Pünktlich um 14.17 Uhr traf der erste Cisalpino aus Mailand im Stuttgarter Hauptbahnhof ein. Der Cisalpino 156/157 ersetzt damit zwei D-Züge. Der Einsatz hatte sich verzögert, da der italienische Hersteller Fiat Ferroviario die Züge für den Einsatz in Deutschland nachrüsten mußte. Ab 27. September 1998 soll ein zweiter Cisalpino auf der Relation Stuttgart – Zürich – Florenz zum Einsatz kommen. Die Neigezug-Triebwagen bestehen aus einem Speisewagen, drei Wagen der 1. und fünf Wagen der 2. Klasse.

Mit einem Tieflader wurde die in Hoyerswerda abgestellte 351019 am 2. März 1998 nach Cottbus abtransportiert. Der neue Besitzer der Lok, der Lausitzer Dampfloclub (LDC), will die Maschine wieder betriebsfähig aufarbeiten.



Foto: E. Schutt

STANDPUNKT



Dr. Karlheinz Hauke

Frauen-Power

Frauen haben praktisch jede ehemalige Männerdomäne erobert. Längst hat sich die Männerwelt an Damenfußball gewöhnt, selbst Boxerinnen fighten öffentlich im Fernsehen gegeneinander. Auch bei der großen Eisenbahn hat das weibliche Geschlecht schon immer seine Frau gestanden. Aber wo bleiben die aktiven Modellbahnerinnen? Die Modellbahn scheint fest in Männerhand.

Models gibt's wie Sand am Meer. Die Modell-Athletin ist uns ein Begriff. Modellbahn-Frauen allerdings führen immer noch ein Schattendasein. Wo bleibt die Gleichstellungsbeauftragte, die sich ihrer annimmt? Sicher, es gibt schon ein paar exotische Ausnahmen, und eine Handvoll Clubs weist stolz auf ihre Alibi-Frau hin. Angeblich hat sie Sinn für Farben und außerdem eine ruhige Hand – sie kann so schön die Preiserlein anmalen oder die Gardinen für die Mini-Häuschen häkeln. Aber den Gleisplan entwickeln, löten, gar Hand an die Sicherungsanlagen legen? Da sei Sankt Florian davor. Frauen und Technik? Männersache!

Landauf, landab klagen Hersteller und Modellbahn-Fans, daß sich zu wenig Menschen für dieses kreative Hobby interessieren. Da wird bemängelt, daß Ideen fehlen, daß die Kids von heute null Bock auf Lok haben. Aber vom Rollenklischee und dem Kind im Manne abzurücken, kommt offenbar kaum jemandem in den Sinn.

Was vielen Modelleisenbahnern und Schützenbrüdern gemeinsam ist? Sie wännen sich als letzte Bastionen der Ordnung vor dem alles verschlingenden Chaos. Dabei täte frischer Wind beiden gut. Warum sollte in der Modellbahnerei nicht möglich sein, was selbst die nicht gerade als revolutionäre Vorhut zu verdächtigende Feuerwehr längst praktiziert? Die Floriansjünger jedenfalls haben ihre Reihen für die holde Weiblichkeit geöffnet, weil der männliche Nachwuchs immer spärlicher wurde. Da kann man nur sagen: Nachahmung empfohlen.



IMPRESSUM

Modelleisenbahner

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

Telefon (0711) 2108075

Fax (0711) 2 360415

HERAUSGEBER

Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR

Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR

Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)

Ina Olenberg

REDAKTION

Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Dr. Frank Kind, Hartmut Lange

ANZEIGEN

Elke Reichert

Telefon (0711) 210 80 86

Anzeigenfax (0711) 2108082

REDAKTIONSASSISTENTIN

Barbara Dümberger

FOTOGRAFIE

Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER

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

VERTRIEB

Motor-Presse Stuttgart

Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Vertriebsleiterin: Ursula Liebing

Telefon (0711) 182-1742

Fax (0711) 182-1016

ABONNENTEN-SERVICE

dsb Abo-Betreuung GmbH

74168 Neckarsulm

Telefon (07132) 959233

Fax (07132) 959233

innerhalb der Schweiz 071-2824415

innerhalb Österreichs 0662-643866

Preis des Einzelhefts: DM 5,50

Jahres-Abonnement Inland: DM 58,80.

Schweiz: sFr 58,80, Österreich: öS 432,-

Andere europ. Länder: DM 70,80.

Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung
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 Lieferpflicht. Ersatzansprüche
können nicht anerkannt werden. Alle Rechte
vorbehalten.

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

Bankverbindung: Hypobank Stuttgart
(BLZ 601 20050) Konto-Nr. 4340200000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 60010070)
Konto-Nr. 66677-706.

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

ISSN 0026-7422



Foto: W. Pillemer

Die Tankstelle im ehemaligen Bw Halberstadt ist eine der
rund 260 Anlagen, die nun zum BahnTankService gehören.

Neue Tochtergesellschaft

Deutsche Bahn AG tankt auf

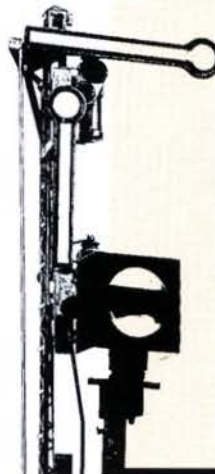
■ In Erfurt nahm am 1. Januar 1998 der BahnTankService seine Arbeit auf. Das neue Dienstleistungs-Zentrum der DBAG ist für die Versorgung der über 7000 Lokomotiven und Triebwagen mit Kraftstoff, Heizöl, Schmierstoffen und Wasser verantwortlich. Bisher war dafür der Ende 1997 aufgelöste Geschäftsbereich Traktion zuständig. Der BahnTankService betreut mit seinen rund 400 Mitarbeitern etwa 260 Betankungsanlagen im gesamten Bundesgebiet. Knapp 700 Millionen Liter Kraftstoff verbraucht die DBAG pro Jahr. Zum 1. Januar 1999 ist die Umwandlung des BahnTankService in eine eigenständige Gesellschaft geplant.

Baureihe 612

Bei Adtranz bestellt

■ Die Deutsche Bahn AG löste bei Adtranz am 10. März 1998 ihre Option für weitere Neutech-Triebwagen ein und bestellte für 50 Millionen Mark insgesamt 104 Triebwagen der Baureihe 612. Die Baureihe 612 ist eine Weiterentwicklung der bereits gelieferten 100 Triebwagen der Baureihe 611. Im Sommer 1998 sollen die ersten 612er die Werkhallen in Hennigsdorf, dem „Adtranz-Kompetenzzentrum für Triebwagen“, verlassen. Im Gegensatz zum Vorgängermodell erhält der 612 eine andere Innenausstattung und ein Zugsicherungs-System für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Dänemark. Weiterhin unterscheidet sich der 612 durch einen neuen glasfaserverstärkten Fahrzeugkopf und einen leistungsstärkeren Motor vom 611.

Zwischenhalt



■ Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) schloß mit der DBAG am 21. Januar 1998 einen Vertrag über den Einsatz von weiteren acht Doppelstock-Triebwagen der Baureihe 670 ab. Die mit Landesmitteln finanzierten Fahrzeuge sollen auf Nebenbahnen mit geringerem Fahrgastaufkommen in der Altmark und der Magdeburger Börde die Ferkeltaxen ablösen.

■ Im Güterbahnhof „Antwerpen Noord“ werden pro Jahr rund 570000 Wagen abgefertigt. In einer Woche durchlaufen etwa 150 Güterzüge für die Antwerpener Häfen den Bahnhof.

■ Zum Fahrzeugbestand der Niederländischen Staatsbahn (NS) gehörten am 1. Januar 1998 insgesamt 360 Loks, 496 elektrische Triebwagen, 750 Reisezugwagen, 142 Dieseltriebwagen und 7 Posttriebwagen.

■ Das Straßenbahn-Museum in Den Haag erwarb im Januar 1998 von der „Limburgsche Elektrische Tramweg Maatschappij“ einen Beiwagen von 1878. Das Fahrzeug war zunächst bei der Kölner Pferdebahn im Einsatz, die es 1904 nach Holland verkaufte.

■ Zwischen dem 3. März und dem 10. April 1998 war ein Triebwagen der Baureihe 611 auf der Strecke Tel Aviv - Beer Sheva in Israel für Präsentationsfahrten im Einsatz. Die

Baureihe 475

Gerettet

■ Nach der offiziellen Verabschiedung der Baureihe 475 aus dem Plandienst bei der Berliner S-Bahn sind inzwischen sechs Triebwagen verkauft worden. Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGE) erwarb für ihr Museum in Bochum-Dahlhausen den 475003. Zwei Fahrzeuge, 475007 und 475052, verschlug es an die Ostsee. Sie sind Eigentum der Klützer Ostsee-Eisenbahn. In den Süden rollten 475049 und 475601. Ihr neuer Eigentümer sind die Eisenbahnfreunde Walburg. Der 475024 hingegen hatte einen kürzeren Weg. Er gehört jetzt einem Privatmann in Beelitz, südlich von Berlin. Außerdem betreut die Berliner-S-Bahn GmbH die 475005 und 475605 als Traditionszüge.

Hoffnungen in Dörzbach

■ Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) bereitet seit Ende 1997 die Gründung einer gemeinnützigen Aktiengesellschaft vor, die den Museumsbetrieb zwischen Dörzbach und Krautheim wieder aufnehmen soll. Die DGEG hofft, daß sich an dieser AG neben dem „Zweckverband Jagsttalbahn“ auch die Anliegergemeinden beteiligen. Das Stammkapital soll 100000 Mark betragen. Bevor aber wieder Museumszüge auf dem rund sechs Kilometer langen Abschnitt der Jagsttalbahn verkehren können, müssen der Oberbau sowie der Dörzbacher Lokschuppen mit seinen Behandlungsanlagen saniert werden.



Im Sommer 1981 herrschte in Dörzbach Hochbetrieb. Die DGEG will die Museumsbahn im Jagsttal zu neuem Leben erwecken.

Foto: C.-J. Jacobson

In Tübingen machen noch immer Loks der Baureihe 212 mit Übergabefahrten für DB-Cargo Station. Die Kornwestheimer 212 222 erstrahlt dabei als erste Maschine in den neuen Farben der DBAG.



Foto: B. Sontheimer

Mukran in Betrieb

■ Nach zweijähriger Bauzeit ging am 7. Januar 1998 in Saßnitz-Mukran der größte Fährhafen an der deutschen Ostseeküste in Betrieb. Er entstand durch den Ausbau des Hafens Mukran, den die DDR 1986 für den Fährverkehr mit dem ehemaligen sowjetischen Hafen Klaipeda

angelegt hatte. Rund 175 Millionen investierten Mecklenburg-Vorpommern, der Bund und die EU in die Anlage. Von hier aus starten nun die Fähren nach Rußland, Litauen, Dänemark und Schweden. Der alte Saßnitzer Fährhafen stellte damit nach mehr als 100 Jahren seinen Betrieb ein.

Israelische Staatsbahn will die Strecke modernisieren und durch den Einsatz von Neigtechnik-Zügen die Fahrzeiten verkürzen. Bei Adranz hofft man, daß sich Israel für den Kauf des Nei-Tech-Zuges entscheidet.

■ Durch die Ausweitung des Fahrplanangebotes um 21 Prozent, die Einführung des Taktfahrplanes und den Einsatz moderner Fahrzeuge stieg die Zahl der Bahnreisenden in Baden-Württemberg seit 1993 um rund zehn Prozent. Den größten Zuwachs registrierte man mit 49 Prozent auf der Strecke Ulm - Stuttgart. Die Nahverkehrszüge zwischen Mannheim und Heilbronn benutzen 25 Prozent mehr Fahrgäste.

■ Den Bahnhof „Brüssel Central“ nutzen täglich etwa 120000 Reisende. Der nur für 35000 Fahrgäste ausgelegte Bahnhof soll deshalb in den nächsten sieben Jahren erweitert werden.

■ Auf den Dächern des neuen Instandhaltungswerkes für die Stadtbahnen der hannoverschen Üstra und die S-Bahnen der DBAG in Hannover-Leinhausen entsteht eine Solaranlage. Der hier gewonnene Strom soll ausreichen, um Stadtbahnen im Depot-Gelände bewegen zu können. Das Land Niedersachsen, die Üstra und die DBAG investieren rund 140 Millionen Mark in das Werk.

■ Bei einer Kundenbefragung in Großbritannien schnitten die privaten Nachfolgegesellschaften der ehemaligen British Rail (BR) sehr schlecht ab. Die meisten Befragten beschwerten sich über schmutzige Bahnhöfe und Züge, mangelnde Informationen sowie unhöfliches Personal.

■ Im Januar 1998 stornierte der Regionalbereich Berlin-Brandenburg des GB Nahverkehr bei Adranz seine Bestellung über zehn Regio-Shuttles. Nach Aussagen des zuständigen Konzernbeauftragten, Hans Leister, ist der Regio-Shuttle zu klein. Statt dessen bestellte die Bahn zehn GTW/2/6 beim Konsortium Stadler-Fahrzeuge AG (Bussnang/Schweiz) und Deutsche Waggonbau AG.

■ Am 4. März 1998 berief der Aufsichtsrat der DBAG Prof. Dr. Werner Münch zum Beauftragten der Konzernleitung (BKL) für Europa. Laut DBAG „besitzt Münch als langjähriges Mitglied des Europaparlaments zahlreiche und wichtige Erfahrungen“ für diese Aufgabe. Von 1991 bis 1993 war der CDU-Politiker Ministerpräsident in Sachsen-Anhalt und mußte wegen zu hoher Bezüge zurücktreten.

■ Bis zum Fahrplanwechsel soll die Sanierung der Berliner Stadtbahn abgeschlossen sein. Zum 24. Mai 1998 ist die Wiederaufnahme des Zugverkehrs im Herzen Berlins ge-

plant.

■ Mit der Eröffnung der Neubaustrecke Hannover - Berlin am 27. September 1998 werden sich die Fahrzeiten aus den alten Bundesländern in Richtung Hauptstadt um bis zu einer Stunde verkürzen.

■ Das Volksbegehren in Brandenburg gegen den Bau des Transrapid ist gescheitert. Wie die Initiatoren am 3. März 1998 bekanntgaben, kamen anstelle der notwendigen 80000 Unterschriften gegen den Bau der Magnet-Schwebebahn nur 70000 zusammen.

■ Talbot in Aachen übergab am 13. März 1998 den ersten Talent aus der Serienproduktion an die DBAG. Noch in diesem Jahr will die Bahn weitere 59 Triebwagen der Baureihe 644 in Dienst stellen. Ab Fahrplanwechsel 1998 werden die Triebwagen auf der Strecke Köln - Gummersbach (KBS 459) zum Einsatz kommen.

■ Mit Holzsitzen will die Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) Vandalismus und Graffiti-Schmierereien eindämmen. Auf der U-Bahn-Linie 2 setzt die BVG einen entsprechend umgerüsteten Zug ein. Die Holzsitze sind wesentlich stabiler und lassen sich einfacher reinigen. Auch die S-Bahn testet seit Anfang März einen Triebzug mit Bänken aus Eichenholz.



Zwei der Ende 1997 aus der Schweiz zurückgeholten Loks der Baureihe V200 sind in Seddin abgestellt. Was aus den ehemaligen 220017 und 220077 der Bundesbahn werden soll, ist noch ungewiß.



Foto: M. Klaus

FRAGEZEICHEN

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



Foto: D. Stroner

■ Nach den Erfahrungen im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 verlangte das Militär den Bau mehrerer sogenannter Kanonenbahnen. Auch in Süddeutschland entstanden aus strategischen Gründen angelegte Bahnlinien. Hauptgrund für deren Bau war der Verlauf der Hochrheinstrecke Konstanz – Singen – Basel, die zweimal über Schweizer Hoheitsgebiet verlief. Im Kriegsfall rechneten die Militärs damit, daß die Schweiz zur Wahrung ihrer Neutralität die Hochrheinstrecke sperren würde. Deshalb entstand von 1875 bis 1890 zwischen Hintschingen und Immendingen eine „militärische Umgehungsbahn“. Da die Strecke nur eine maximale Steigung von 10 Promille haben durfte, gibt es auf dem am 20. Mai 1890 eröffneten und 25,88 Kilometer langen Mittelstück zahlreiche Viadukte und Kurven. Bereits 1967 stellte die DB auf dieser Strecke den Personenverkehr ein. Nach der Gesamtstilllegung sollte die erst 1965 mit NATO-Geldern sanierte Strecke abgerissen werden. Doch die engagierten Eisenbahnfreunde der Eurovapor verhinderten dies und eröffneten am 21. Mai 1977 auf der Strecke den Museumsbetrieb. Wie heißt die gesuchte Bahnlinie unweit der Schweizer Grenze?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Mai 1998 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.

Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare des Transpress-Buches „Lexikon der Modelleisenbahn“ von Manfred Hoße, Claus Dahl, Hans-Dieter Schüller und Joachim Schnitzler ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Märzheft lautete „Köln-Bonner Eisenbahn“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Wolfram Arnold, 16562 Bergfelde; Burkhardt Blumenthal, 12203 Berlin-Lichterfelde; Manfred Böhme, 48268 Greven; Ralf Jänicke, 18146 Rostock; Wolfgang Kalder, 50389 Wesseling; Klaus Kreuzer, 74254 Offenau; Rainer Loleit, 79312 Emmendingen; Quaster, 29614 Soltau; Hans Rehders, 22415 Hamburg; Holger Schäfer, 65594 Runkel; Freddie Scheps, 04347 Leipzig; Herbert W. Schmelter, 59320 Enningerloh; Marga Schmitz, 55543 Bad Kreuznach; T. Schubert, 35440 Linden-Leihgestern; Holger Schumanski, 59170 Kerpen; M. Sieverding, 53757 St. Augustin; Martin Stadler, 48149 Münster; Bernd Utter, 63128 Dietzenbach; A. P. K. Valken, NL-1112 NA Diemen; Hans Rüdiger Wind, 81375 München.

Weimar – Kranichfeld

Ferkeltaxen helfen aus

■ Eine Zwangspause legen derzeit die drei Schienenbusse 670001, 003 und 004 auf der Strecke Weimar – Kranichfeld (KBS 579) ein, nachdem das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wegen Problemen mit der Bremssteuerung die Abstellung der Doppeldecker verfügt

hat. Die drei Schienenbusse sind in der Einsatzstelle Gotha abgestellt. Der GB Nahverkehr setzt deshalb auf der KBS 579 nun wieder die Triebwagen der Baureihen 771/772 ein. Dabei pendeln auch die letzten roten DR-Ferkeltaxen auf der Berkischen Bimmel.



Foto: St. Kloseck

Am 7. Februar 1998 wartete 772 125/972 725 in Weimar auf neue Einsätze in Richtung Kranichfeld.

Mit einer Sternfahrt mit den Wagen 41, 49 und 60 erinnerten Nahverkehrsfreunde am 23. Januar 1998 an den 100. Geburtstag der Straßenbahn in Frankfurt/Oder. In der Augst-Bebel-Straße wartete der 1936 gebaute Wagen 41 auf die Weiterfahrt.



Foto: R. Großkopp

Eisenbahn um Sonneberg

Noch immer keine Bauarbeiten

■ Der Personenverkehr auf den Strecken Eisfeld – Sonneberg (KBS 569) und Probstzella – Sonneberg (KBS 564) ruht weiterhin. Das gilt auch für die von der DBAG versprochenen Bauarbeiten. „Es gibt keinerlei Bau-Aktivitäten“, skizzierte Otto Mayer, der Geschäftsführer der Nahverkehrs-Servicegesellschaft Thüringen (NVT), die Situation. Laut Mayer habe die DB erst Anfang März den Bauantrag beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Dabei soll die KBS 564

zwischen Lauscha und Sonneberg teilweise auf 60 km/h ausgebaut und die 1968 eingestellte Stichbahn Ernstthal – Neuhaus wieder für den Personenverkehr ertüchtigt werden. Mayer befürchtet, daß die für Herbst 1998 beabsichtigte Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der gesamten KBS 564 und der Stichstrecke nach Neuhaus nicht eingehalten werden kann. Laut der NVT sollen ab Sommer 1999 wieder Reisezüge zwischen Sonneberg und Eisfeld pendeln.



Foto: M. Leichsenring

Die 219 004 war am 30. Januar 1998 zur Wartung im Halberstädter Lokschuppen abgestellt.

Baureihe 219

Rückkehr in den Harz

■ Seit dem 11. Januar 1998 setzt der Bh Halberstadt wieder Loks der Baureihe 219 ein. Mit der Elektrifizierung der Strecke Stendal – Salzwedel wurden die U-Boote in der Altmark entbehrlich und die DB setzte sie nach Halberstadt um. Mit diesen Maschinen ersetzt der GB Nahverkehr die zu DB Cargo gehörenden 232 vor RE- und RB-Zügen im nördlichen Harzvorland. Von Aschersleben und Halberstadt aus kommen die 219er auf den Strecken Halle – Halberstadt – Vienenburg (KBS 324, 330), Magdeburg – Halberstadt – Thale (KBS 315, 331), Magdeburg – Sangerhausen (KBS 335) und Aschersleben – Dessau (KBS 334), teilweise mit Wendezügen, zum Einsatz. Bereits zwischen 1983 und 1991 beheimatete das ehemalige Bw Halberstadt diese Baureihe. Diese sollten seinerzeit die letzten Dampflok ablösen, was ihnen wegen der großen Störanfälligkeit der inzwischen ersetzten Motoren aus rumänischer Produktion nicht gelang.

Straßenbahn Köln

Museum in Thielenbruch

■ Im ehemaligen Betriebshof Thielenbruch eröffnete die Kölner Straßenbahn ein Museum. Zwischen März und Dezember können dort an jedem zweiten Sonntag des Monats insgesamt 21 historische Fahrzeuge aus der Domstadt besichtigt werden. In Thielenbruch enden die Linien 3 und 5.



Foto: H. J. Schrad

Zu den Museumsfahrzeugen in Thielenbruch gehört auch der 1956 von Westwaggon gelieferte Tw 1921.

Brandenburg

Abbestellungen

■ Zum 24. Mai 1998 lichtet sich das Nebenbahnnetz in Brandenburg. Am 12. Februar 1998 beschloß man, die Strecken Liebenwalde – Wensickendorf (KBS 206.28), Hohenbocka – Kamenz (KBS 227), Wriezen – Tiefensee (KBS 206.25), Wittstock – Neustrelitz (KBS 186), Buckow – Müncheberg (KBS 206.29), Zossen – Sprenberg (KBS 206.31) und Herzberg – Falkenberg (KBS 206.43) abzubestellen. Eine Entscheidung über Neustadt – Neuruppin (KBS 206.53), Neustadt – Rathenow, (KBS 206.50), Neuruppin – Herzberg (KBS 206.54), Rathenow – Brandenburg (KBS 206.51) und das Pritzwalker Netz (KBS 174, 206.70, 206.73) steht noch aus.

Bw Pasewalk

Verlegt nach Angermünde

■ Zum 1. Januar 1998 schloß das ehemalige Bahnbetriebswerk (Bw) Pasewalk seine Tore. Die Triebfahrzeug-Unterhaltung und die Lokleitung verlegte die DB in das benachbarte und erst Anfang der neunziger Jahre gebaute Bw Angermünde. Allerdings wird der Pasewalker Schuppen weiterhin zum Abstellen von Dieselloks genutzt. Derzeit arbeitet das deutsch-polnische Gemeinschaftswerk Pommerania im Lokschuppen



Foto: H. Bergmann

Pasewalk sechs Salonwagen aus dem ehemaligen DDR-Regierungszug auf. Sie sollen als rollende Jugendherberge eingesetzt werden.

Nur einige Ludmillas werden auch in Zukunft im Bereich des ehemaligen Bw Pasewalk abgestellt.



ZEITREISE

Wiederbelebt



Im Sommer 1996 liefen die Bauarbeiten an der Schönbuchbahn auf Hochtouren. Am 16. Juli 1996 war das Grundplanum in Dettenhausen gerade fertig.

Die Königlich Württembergische Staatseisenbahn nahm die Schönbuchbahn von Böblingen nach Dettenhausen in zwei Etappen in Betrieb. Nach der Eröffnung des rund zwölf Kilometer langen Abschnittes Böblingen – Weil im Schönbuch am 16. Oktober 1910 fuhren die ersten Züge am 19. Oktober 1911 im Endbahnhof Dettenhausen ein. Den Personenverkehr auf der Schönbuchbahn stellte die DB im Dezember 1966 ein. Im Gegensatz zu anderen Strecken wurde die Bahnlinie aber nicht demontiert. Bereits 1989 gab es im Landkreis Böblingen erste Überlegungen, die Schönbuchbahn aus ihrem Dornröschenschlaf zu wecken. Als die Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG) in einem Gutachten die Reaktivierung der Strecke für möglich hielt, gründeten die Kreise Böblingen und Tübingen den „Zweckverband Schönbuchbahn“, der die Strecke am 28. Dezember 1993 von der DB für eine Mark übernahm. Die WEG erhielt schließlich den Zuschlag zum Ausbau und Betrieb der Bahn. Am 14. Dezember 1995 begannen die Bauarbeiten. Rund 25 Millionen Mark wurden in die Strecke und neue Dieseltriebwagen investiert. Der Mut hat sich gelohnt: Rund 4200 Reisende benutzen heute täglich die Schönbuchbahn.



Die WEG, der Betriebsführer auf der Schönbuchbahn (KBS 790.9), setzt zwischen Böblingen und Dettenhausen RegioShuttles ein.

Fotos (2): F. von Meissner



Foto: L. Lähmann

Als erste Lok ihrer Baureihe erstrahlt die 111 096 in den neuen Farben der DBAG. Die 111 096 war auch die letzte 111, die im Werk Opladen eine Hauptuntersuchung erhielt. Für die Unterhaltung der 111 ist nun das Werk Dessau zuständig.

BSW-Gruppe Glauchau

23 1097 dampft wieder

■ Endlich ist es soweit: Am 25. April 1998, präsentiert die „Interessengemeinschaft 583047“ in Glauchau die 231097 unter Dampf. Nach fast 20 Jahren wird die Lok sich dann wieder mit eigener Kraft bewegen. Westdeutsche Eisenbahnfreunde retteten die Lok 1981 vor dem Schneidbrenner, als sie die 23¹⁰ kauften und nach Frankfurt/Main überführten. Nach einigen Lokschaun

stellte man die Maschine in Mainz-Bischhofsheim ab. Im Oktober 1996 gelangte die Dampflok gemeinsam mit der E94280 in die Obhut der Glauchauer Eisenbahnfreunde. Sofort dachte man hier an eine betriebsfähige Aufarbeitung der 231097. Der sehr gute Allgemeinzustand begünstigte das Vorhaben. Die 231097 ist derzeit das einzige betriebsfähige Exemplar ihrer Baureihe.



Foto: M. Klaus

Es ist geschafft: Ab 25. April 1998 dampft wieder 231097.

Sächsische Schmalspurbahnen

Neue Entscheidungen sind gefallen

■ Der Annaberger Kreistag beschloß am 19. März 1998 einstimmig die Übernahme der Schmalspurbahn Cranzahl – Oberwiesenthal zum symbolischen Preis von einer Mark. Für die Lokomotiven und Wagen wird der Landkreis rund 700 000 Mark an die DBAG zahlen. Der Kreis hat dafür beim Freistaat Sachsen Fördermittel über 90 Prozent des Kaufpreises beantragt. Mit zwei Millionen Mark will die DBAG den Landkreis bei der Sanierung der Fichtelbergbahn unterstützen. Wenige Tage vorher, am 16. März 1998, hob der DB-Vorstand überraschend den Beschluß zur Abgabe der Strecken Radebeul Ost – Radeburg und Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf auf. Damit ist der Weg für einen Weiterbetrieb durch die DBAG frei.