

# Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

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

Nr. 11 November 1998  
47. Jahrgang

E13411 4 391341 105506 11



**Hintergrund**

**Unglück in Eschede**

## Wurde der Rad-Defekt vertuscht?

**BASTELTIPS**

Häuschen mit Herz

Kurzkupplung für ET 403

Schotter für Roco-Line

**100 Jahre Vorgebirgsbahn**

## Silberpfeil und Taktverkehr

**EBA stellt Neitech-611 ab**

## Pleiten, Pech und Pannen

**Digitaler Schnell-  
verkehr in H0**

## Schwer auf Draht

**WERKSTATT**

- ▶ Bausatz Akkuschlepper
- ▶ Details für  
Fachwerkbahnhof

**TESTS**

RhB-Dampf: Bemos G4/5  
Z-Renner: Märklins 101  
Lastesel: 152 von Minitrix

## Das Ende der „Lollo“

# Die Lok, die an der Kälte starb

## Warum die BR 216

## ausgemustert wird



# Eine schöne Geschichte.

**150 Jahre Eisenbahn in der Pfalz.** Diese Geschichte handelt von einem König, einer entfernten Provinz in Feindesland, von mächtigen Stahlbaronen und der Eisenbahn.

Trotzdem ist sie kein Märchen, sondern die reine Wahrheit, eben Geschichte:

Lange zögerte Bayerns König Ludwig I., bis er seiner linksrheinischen, von Franzosen und Preußen umzingelten Provinz die Konzession für den Bau

einer Eisenbahn erteilte. Doch die Kohle- und Stahlindustrie sah in der Eisenbahn eine lebenswichtige Transportader, und tatsächlich begann für die

*Lok und Wagenset zum 150jährigen Jubiläum der Pfalzbahn werden nur in einer einmaligen Auflage gefertigt.*



*Die Standardkuppelungen der Lok lassen sich gegen funktionslose aber originalgetreue Modelle der Schraubenkuppelungen austauschen.*



Region mit der Pfalzbahn eine blühende wirtschaftliche Entwicklung. Unsere Pfalzbahn-Modelle sind also ein gutes Stück (Eisenbahn-)Geschichte. Dementsprechend liebevoll haben wir sie umgesetzt: eine Lokomotive der ab 1902 gebauten Reihe P 2.II und das vierteilige Wagenset eines Güterzuges mit Personenbeförderung. Die Modelle entsprechen in Details, Farben und Beschriftung den historischen Vorbildern der Pfalzbahn. Neuzeit dagegen unter dem Gehäuse: Die Schnittstelle erlaubt den einfachen Anschluß von Digital-Decodern. Alle Modelle bestechen durch zahlreiche angesetzte Details wie Griffstangen, Handbremshebel und aus Metall gedrehten Dachlüftern. Die Wagen verfügen über Kinematik und Aufnahme für Kurzkuppelungen. Und die echten Holzfässer auf dem Niederbordwagen tragen die Aufschrift einer Pfälzer Küferei. Denn wenn man schon einen fremden König hatte, wollten die Pfälzer wenigstens eine eigene Weinkönigin. Sehr zum Wohl.

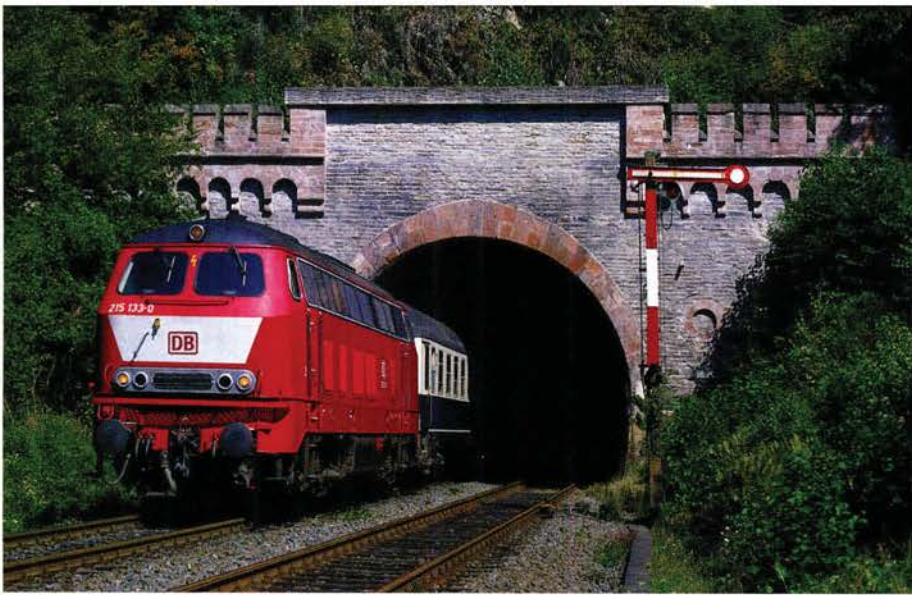


*Superfeine Gravur, liebevolle Details und die lupenreine Bedruckung wie hier an den Wagenplattformen sind typische Trix-Merkmale.*

**TRIX H0**

*Willkommen bei Trix: Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung in Köln, vom 19.11.-23.11.98, Halle 14.1, Gang F10/H11.*





## Diesel mit Dampf

Mit der V 160, der Baureihe 216, leitete die DB die Ära der einmotorigen Großdieselloks ein. Inzwischen aber droht der ersten Vertreterin einer erfolgreichen Lokfamilie das Abstellgleis. Denn der Heizkessel, der die Wagen mit Dampf versorgt, ist nicht mehr zeitgemäß. **Seite 12.**

## Eingeknickt

Viele Pannen begleiteten 1996 den Start der Neigetechnik-Triebzüge 611. Als es Anfang September 1998 erneut Probleme gab, war das Eisenbahn-Bundesamt mit seiner Geduld am Ende. Es stellte harte Bedingungen für den weiteren Betrieb. **Seite 22.**

## Feinarbeit

Im vorigen Heft begann Thilo Alber mit dem Bau des H0-Bahnhofs "Klaffenbach". Jetzt steht die Verfeinerung des Gebäudes an: Wie man das Dach gestaltet, Fensterläden, Blumenkästen und weitere reizvolle Details anbringt, erfahren Sie ab **Seite 60.**

## Pionierleistung

Im Personenverkehr waren die Köln-Bonner Eisenbahnen mit ihren Innovationen wegweisend. Ende der 60er Jahre aber begann der Stern der Gesellschaft zu sinken - und erlosch 1992 ganz. **Seite 28.**

## Wintergartenbahn

Digitalbetrieb, stilreine Garnituren aus mehreren Epochen und E-Loks mit angelegtem Bügel prägen die H0-Anlage von Dieter Bürger. Im Wintergarten seines Hauses aufgebaut, beeindruckt die Modellbahn durch geschickte technische Lösungen. Ein Ausflug ab **Seite 94.**



# INHALT

## TITELTHEMA

### Sinnes-Wandel

Einst Vorreiter für ein neues Antriebskonzept, steht die BR 216 heute vor der Ausmusterung. **12** ◀

## DREHSCHIBE

### Bahnwelt aktuell

**4**

### Systemfehler?

Der ICE kommt nicht aus den Schlagzeilen. **20** ◀

### Schlagseite

Neue Pannen beim Neitech-Triebzug 611. **22** ◀

### Stabübergabe

1999 übernimmt in Niedersachsen eine Privatbahn den Nahverkehr auf 300 Kilometern. **26**

## GESCHICHTE + GESCHICHTEN

### Der "Zoch kütt"

Trotz aller Innovationen blieb der Personenverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen auf der Strecke. **28** ◀

## LOKOMOTIVE

### Zutritt verboten!

1967 erlebte Jürgen Krantz heiße Tage in Berlin. **34**

## WERKSTATT

### Abschleppwagen

Rainer Albrecht verhilft dem H0-Bahner zu einem Akkuschleppfahrzeug vom Typ EL 16. **56** ◀

### Klein-Kunst

Weiter geht's mit dem H0-Bahnhof Klaffenbach: Diesmal kümmert sich Thilo Alber um die Details. **60** ◀

### Basteltips

H0-Toilettenhaus, Schotter für das Roco-Line-Gleis, Kurzkupplung für Lima-403 und Radreinigung. **66** ◀

## TEST

### Berg-Vagabund

Bemo liefert die RhB-Dampflok G 4/5 in H0m. **68** ◀

### Mini-Renner

Moderne Zeiten im Maßstab 1:220: Märklin präsentiert die E-Lok-Baureihe 101 der DB AG. **72** ◀

### Ton-Träger

Nach längerer Unterbrechung stellt Minitrix mit der 152 von DB Cargo ein neues Lokmodell vor. **76** ◀

## PROBEFAHRT

### Geräusch-Kulisse

Märklin läßt die V 200 in Spur I wummern. **80**

### Neuer Maßstab

Viessmann fertigt Formsignale jetzt auch in N. **81**

### Rangier-Zwerg

Von Robert Werner kommt die Ns 4 in H0e. **82**

## SZENE

### Gespannte Erwartungen

Auf Dieter Bürgers H0-Anlage fahren die Züge digital - und E-Loks haben ihre Bügel am Draht. **94** ◀

**Modellbahn aktuell** ..... **91**

**Neuheiten** ..... **86**

**Standpunkt** ..... **5**

**Impressum** ..... **6**

**Bahnpost** ..... **92**

**Güterbahnhof** ..... **36**

**Fachhändler-Übersicht** ..... **40**

**Termine+Treffpunkte** ..... **84**

**Vorschau** ..... **102**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

## AUSSERDEM



**Neubaustrecke Berlin – Hannover**

### Hauptstadt im Schnellfahrnetz

■ Mit Tempo 250 verkehrt seit dem Fahrplanwechsel am 27. September der ICE zwischen Niedersachsens Landeshauptstadt Hannover und Berlin. Nach knapp sechsjähriger Bauzeit wurde das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 4“ am 15. September mit einer Sonderfahrt des ICE „Claus Graf Stauffenberg“ feierlich seiner Bestimmung übergeben. Den künftig im Regelbetrieb zwischen Hannover und Berlin mit den Zugnummern 940/943 beziehungsweise 950/953 verkehrenden ICE der zweiten Generation taufte Franz Ludwig Graf Stauffenberg, ältester Sohn des Widerstandskämpfers, während des Festakts im Berliner Ostbahnhof. Die 264 Kilometer lange Neu- und Ausbaustrecke führt über Wolfsburg, Stendal, Rathenow und Berlin-Spandau. Einschließlich des Ausbaues der Berliner Stadtbahn zwischen Zoo und Ostbahnhof inve-

Foto: Haucke



**„Berlin findet Anschluß“: Regierender Bürgermeister Eberhard Diepgen zur Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke im Ostbahnhof.**

stierte die DBAG rund 7,1 Milliarden Mark in die neue Ost-West-Verbindung. Sie sollte ursprünglich schon im Mai 1997 fertiggestellt sein. Die Trasse durch Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Niedersachsen entlastet die weiter südlich gelegene Verbindung über Potsdam, Magdeburg und Braunschweig. Dank der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke verkürzt sich die Reisezeit zwischen Leine und Spree um 59 Minuten auf eine Stunde und 47 Minuten. Auch das Revier an Rhein und Ruhr sowie die Rhein-Main-Region profitieren. Nach Nordrhein-Westfalen fahren die ICE-Züge von Berlin jetzt im Stundentakt und sparen 57 Minuten; zwischen Berlin und Frankfurt/Main ist morgens und abends ein ICE-Sprinter weniger als vier Stunden unterwegs.

In Hoppenrade legte am 5. September 1998 der Sonderzug des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde (VLV) mit der 01519 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn einen Zwischenstopp ein.



Foto: R. Kuchenbrandt



Foto: D. Stroner

**Mit dem Gleisrückbau im Güterbahnhof Stuttgart begannen die Arbeiten für Stuttgart 21.**

**Stuttgart 21**

### Abriß des Güterbahnhofs

■ Mit dem Abriß der Gleisanlagen des Güterbahnhofes in Stuttgart Hauptbahnhof begannen am 10. August 1998 die Bauarbeiten für das Großprojekt Stuttgart 21. Bis zum Frühjahr 1999 wird nur noch der Anschluß der Spedition Schenker bedient. Dann ist der Abriß der Gebäude der Spedition und der Bauten der DBAG geplant. Die Umwandlung des Güterbahnhofes ab 1999 ist der erste Bauabschnitt von Stuttgart 21.

**Nahverkehr Brandenburg**

### Neuruppiner Netz bleibt

■ Das Bangen um den Personenverkehr auf den Strecken Neustadt/Dosse – Neuruppin (KBS 206.53) und Herzberg – Neuruppin (KBS 206.54) hat ein Ende. Am 10. September 1998 bestellte das brandenburgische Verkehrsministerium für weitere zwei Jahre Leistungen auf den Strecken. Diesem Beschluß ging eine „detaillierte Untersuchung des

Verkehrsverbundes „Berlin-Brandenburg“ voraus, hieß es seitens des Ministeriums. Außerdem sprachen sich die Anliegergemeinden für den Personenverkehrs aus. Mit der weiteren Bestellung von Leistungen tritt auch ein neuer Anbieter auf den Plan: Die Prignitzer Eisenbahn (PE) wird nun ihre Triebwagen einsetzen.



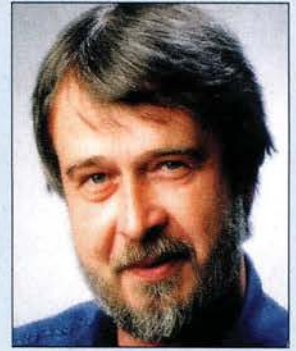
Foto: P. Schlüter

**Mit einem Stahlzug am Haken wartete 232800 am 10. März 1998 in Ziltendorf auf das Abfahrtsignal.**

**Baureihe 232.8**

### Weitere Umbauten geplant

■ Nach den erfolgreichen Meß- und Probefahrten mit der 232800 plant DB Cargo nun den Umbau weiterer Maschinen. Im Werk Cottbus werden fünf Ludmillas mit einem Motor vom Typ 2-5D49 der russischen Firma Kolomna und neuen Fahrmotoren vom Typ ED 133 ausgerüstet. Allerdings reduziert sich damit die Höchstgeschwindigkeit der Loks von 120 auf 100 km/h. Die umgebauten Maschinen sollen dann als 232801 bis 805 in den Fahrzeugpark der DBAG eingereiht werden.



Dr. Karlheinz Haucke



Foto: D. Stroner

Nach der Ankunft mit dem IC 616 rollte die 127001 am 31. August 1998 in das Bahnbetriebswerk Stuttgart.

#### Siemens-Eurosprinter

### Wieder im Einsatz

Seit Ende August 1998 ist der als 127001 in den Fahrzeugpark der DBAG eingereihte Eurosprinter von Siemens wieder im Einsatz. Dabei erprobt die Siemens-Verkehrstechnik neue Drehgestelle mit Scheibenbremsen für die neuen E-Loks der Baureihen 1016 und 1116 der Österreichischen Bundesbahnen. Die 127001 bespannt für etwa sechs Monate auf der Strecke München – Stuttgart montags bis samstags die IC 615 und 616 sowie die EC 13 und 114. An Samstagen befördert der Eurosprinter anstelle des IC 616 den EC 66. Sonntags bleibt die Lok im Betriebshof München

#### Baureihe 644

### Keine offizielle Präsentation

Die Kölner Niederlassung des Geschäftsbereiches (GB) Nahverkehr sagte die für den 24. September 1998 geplante offizielle Vorstellung des Talent der Baureihe 644 kurzfristig ab. Grund für diese Entscheidung waren die Pannen rund um die Neitech-Triebwagen der Baureihe 611. Die von Talbot gelieferten 644er sollen nun nach Angaben des GB Nahverkehr schrittweise in die vorhandenen Umläufe auf der Strecke Köln – Gummersbach (KBS 459) eingeflochten werden. An dem Plan, bis zum Jahresende 1998 alle lokbespannten Nahverkehrszüge durch den Talent zu ersetzen, hält die DBAG fest.



Foto: M. Kratzsch-Leichsenring

Im Dreierpack waren im September 1998 die Talent-Triebwagen für Probefahrten zwischen Köln und Euskirchen im Einsatz.

## Peinliche Schräglage

Die Neigetechnik sollte die DBAG eigentlich schneller machen – jedenfalls auf kurvenreichen Strecken. Die Idee war gut, der Einsatz ohne Erprobung offensichtlich ein schwerer Fehler. Wer erst im Planeinsatz testet, erntet viel Ärger. Jüngster Höhepunkt: Die Deutsche Bahn mußte alle Neigetechnik-Garnituren der Baureihe 611 auf Anordnung des Eisenbahnbundesamts (EBA) aus dem Verkehr ziehen.

Ein derart gravierender Schritt des EBA hat Sicherheitsgründe: Am 611 013 setzte eine defekte Wagenkastenstütze eine Luftfeder außer Funktion, beim 611 028 kam es zu einer Verschiebung zwischen Wagenkasten und Drehgestell. Da muten die üblichen Defekte wie klemmende Türen oder ausgefallene Toilettenspülung beinahe harmlos an.

Beim Hersteller Adtranz ist Ursachenforschung angesagt. Nicht zum ersten Mal: Pleiten, Pech und Pannen begleiten seit dem ersten Tag des Einsatzes die zweite Neitech-Zuggeneration. Von der vorhergesagten Laufleistung von mehr als einer Million Kilometern ohne Wartung ist schon längst nicht mehr die Rede. Die DB will nun Adtranz regreßpflichtig machen; die Bundesländer mit 611-Leistungen wollen sich an der Bahn schadlos halten. Den schwarzen Peter hat vordergründig die Daimler-Benz-Tochter. Doch der Hauptfehler liegt im jetzigen System von Angebot und Nachfrage zwischen Schienenfahrzeugindustrie und Bahn. Kein Mensch käme auf die Idee, der Autoindustrie einen Großauftrag für ein neues Modell zu erteilen, ohne Praxistests mit Vorserienfahrzeugen zu veranstalten. Solche Erprobungen finden bekanntlich nicht nur auf den firmeneigenen Autoteststrecken, sondern auch auf den Straßen statt. Dafür haben die Unternehmen ihre eigenen Werksfahrer. Gewiß muß auch die DB dem Druck des Marktes und des Individualverkehrs mit modernster Technik begegnen, aber ausgereift sollte die dann schon sein. Die Fahrgäste als unfreiwillige Versuchskaninchen auf der Schiene einzusetzen, ist mehr als bedenklich.



## IMPRESSUM

### Modelleisenbahner

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

Telefon (0711) 2 1080 75  
Fax (0711) 2 3604 15

### HERAUSGEBER

Hannes Scholten

### CHEFREDAKTEUR

Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

### STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR

Uwe Lechner

### GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)  
Daniel Brüssau

### REDAKTION

Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,  
Hartmut Lange

### ANZEIGEN

Elke Reichert  
Telefon (0711) 2 10 80 86  
Anzeigenfax (0711) 2 108082

### REDAKTIONSASSISTENTIN

Barbara Dürmberger

### 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 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 je-  
weils frei Haus. Kündigung des Abonnements  
sechs Wochen vor Vertragsende.

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

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

ISSN 0026-7422



Einem Teil dieser Ausgabe liegt eine Beilage der Fa.  
Westfalia Werkzeugkompany, 58082 Hagen, bei.



Foto: M. Ebert

Das alte Bahnhofsgebäude von Wittenberg verfällt schon seit Jahren.

## Lutherstadt Wittenberg

### Denkmal droht Abriß

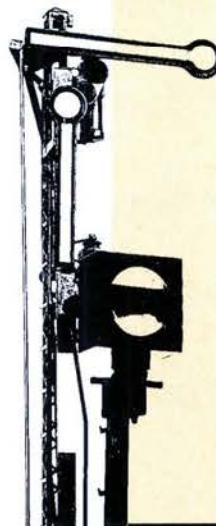
■ Einem der ältesten Bahnhofsgebäude Deutschlands droht der Abriß. Das 1841 feierlich eingeweihte Bauwerk in Wittenberg verfällt schon seit Jahren. Der schlechte bauliche Zustand ist nun der Grund für den geplanten Abriß, dem die Untere Baubehörde in Wittenberg aber nicht zustimmte. Daraufhin legte der Eigentümer der Immobilie, die Gesellschaft für Wohneigentum mbH Wittenberg, Widerspruch beim Regierungspräsidium Dessau ein. Der erste Bahnhof in Wittenberg war nur wenige Jahre in Betrieb. Bereits 1859 verlor er mit der Neugestaltung der Bahnanlagen seine Funktion. Der Fachwerkbau steht schon seit Jahren unter Denkmalschutz, da er neben dem Bahnhof Vienenburg das älteste Empfangsgebäude Deutschlands ist.

## Karsdorfer Eisenbahn

### Ferkeltaxe als Reserve

■ Neue Wege beim Erhalt historischer Schienenfahrzeuge gehen die Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft (KEG) und die Lugauer Eisenbahnfreunde e.V. (LEF). In mühevoller Kleinarbeit haben die LEF den 1965 gelieferten LVT 172003 aufgearbeitet und in den Fahrzeugpark der KEG eingereiht. Die im Stollberger Lokschuppen abgestellte Ferkeltaxe nutzt die KEG im Gegenzug als Reserve-Triebwagen für die Strecke Chemnitz - Stollberg. Da der ehemalige Reichsbahn-Schienenbus heute schon bei Touristen und Eisenbahnfans als besondere Attraktion gilt, plant die KEG, den 172003 an ausgewählten Wochenenden im Plandienst einzusetzen. Die LEF richten derzeit den Steuerwagen 172760 her.

## Zwischenhalt



■ Im ersten Halbjahr 1998 fuhren die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ein Defizit von rund 37 Millionen Mark ein. Im gleichen Zeitraum des Jahres 1997 waren es noch 166 Millionen Mark. Für 1999 rechnen die Schweizer mit einem Gewinn.

■ Unter Federführung der Deutschen Eisenbahn Consulting GmbH wurde am 1. Juli 1998 die Elektrifizierung und Modernisierung der rund 140 Kilometer langen Strecke Sofia - Kulata ausgeschrieben. Die Bauarbeiten, die 1999 beginnen, sollen bis zum Jahr 2001 abgeschlossen sein.

■ Anfang September 1998 begannen in Regensburg die Bauarbeiten für einen neuen Umschlagbahnhof. Die Inbetriebnahme der rund 24 Millionen Mark teuren Anlage ist für den Herbst 1998 geplant.

■ Nach internen Berechnungen wird DB Cargo 1998 rund drei Viertel seiner Kosten decken können. Obwohl laut DB im Vergleich zu 1997 der Gütertransport um rund sechs Prozent anstieg, rechnet man für 1998 mit einem Verlust von rund 250 Millionen Mark.

■ Der Umschlagbahnhof Großbeeren (KBS 206.32) bei Teltow ging am 10. September 1998 in Betrieb.

■ Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) verbuchten im ersten Halbjahr 1998 ein Umsatzplus von rund 3,3 Prozent. Nach

## Baureihe 101

### 100. Maschine abgenommen

■ Am 21. Juli 1998 ging die 100. Schnellfahrlok der Baureihe 101 auf ihre Abnahmefahrt. Von Kassel-Wilhelmshöhe über Gunthershausen nach Fulda und von dort über die Neubaustrecke zurück nach Kassel mußte die Maschine zeigen, was in ihr steckte. Gegen 13.30 Uhr traf die Lok wieder auf dem Adranz-Gelände ein. Nach der General-Durchsicht stellte der GB Fernverkehr die E-Lok schließlich am 22. Juli 1998 beim Betriebsbahnhof Hamburg-Eidelstedt in Dienst.



Foto: F. Haupt

**Auf ihren ersten Einsatz vor einem Rollbockzug wartete die 199874 am 20. Juli 1998 im Bahnhof Nordhausen Nord.**

### Harzer Schmalspurbahnen

## Modernisiert und verkauft

Für den Einsatz vor Rollbockzügen ließen die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) im Adtranz-Werk Kassel 199872 und 874 im Rahmen einer fälligen Hauptuntersuchung modernisieren. Dabei erhielten die beiden Maschinen unter anderem eine Funkfernsteuerung, neue Heizkessel, aufgearbeitete Motoren

der Bauart 12KVD21-A4 sowie ihre alte Zug- und Stoßeinrichtung. Allerdings wurden die Puffer 310 Millimeter höher angebaut. Aus dem Bestand der HSB schieden hingegen die 199863, 870, 879 und 891 aus. Alle vier Loks verkaufte die HSB Anfang September an Adtranz, da sie im Harz nicht mehr benötigt werden.

umfangreichen Investitionen in den Wagenpark rechnen die ÖBB für 1998 mit einem ähnlichen Geschäftsergebnis wie 1997.

Als erste nichtbundeseigene Eisenbahn bietet die „Häfen und Güterverkehr Köln“ (HGK) einen grenzüberschreitenden Kombiverkehr nach Rotterdam an.

Das Schülerferienticket erfreut sich in Sachsen-Anhalt immer größerer Beliebtheit. In Sommer 1998 wurden 15650 der Fahrkarten zum Preis von 29 Mark verkauft, das sind rund 50 Prozent mehr als im Sommer 1997.

Auch bei der Baureihe 120 hält der verkehrsrote Lack Einzug. Als erste Maschine rollt die 120114 in den neuen Farben der DBAG über die Gleise.

Seit dem 27. September 1998 verkehrt der Hochgeschwindigkeitszug „Thalys“ auch von Düsseldorf nach Brüssel und Paris.

Bereits seit dem 1. Juli 1998 betreibt die Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft (KEG) die Anschlussbahn im „Industrie- und Gewerbepark 2000“ in Zeitz. Für den Rangierdienst setzte die KEG am 7. August 1998 eine Deutz-Diesellok (Baujahr 1965) vom Typ MG 539 C nach Zeitz um.

Am Bau von insgesamt 17 modernen Wartehallen beteiligt sich die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) mit 320000 Mark. Rund 230000 Mark investiert

die Deutsche Bahn AG in die Modernisierung der Haltepunkte.

Am 17. September 1998 ging das neue Wasserkraftwerk Amsteg mit drei Generatoren ans Netz. Der 460 Millionen Franken teure Neubau ersetzt das alte SBB-Kraftwerk Amsteg. Eigentümer des Stromproduzenten ist die „Kraftwerk Amsteg AG“, an der mit 90 Prozent die SBB beteiligt sind.

Seit der Inbetriebnahme mehrerer für 200 km/h ausgebauter Streckenabschnitte am 27. September 1998 dauert eine Fahrt im Intercity zwischen Leipzig und Dresden nur noch 59 statt 89 Minuten.

Die Niederländischen Eisenbahnen (NS) erteilten der Adtranz Bahnfahrwegsysteme am 31. August 1998 den Auftrag für die Stromversorgung eines 27 Kilometer langen Teilstücks der Strecke Rotterdam – Duisburg. Der Auftrag hat einen Wert von rund 17 Millionen Mark.

Mit dem kleinen Fahrplanwechsel am 27. September 1998 schloß das ehemalige Bw Berlin-Grünwald seine Pforten. Die Mehrzahl der Eisenbahner wurden nach Seddin und Wustermark umgesetzt.

Mit einer gemeinsamen Absichtserklärung vereinbarten DB Cargo und die BLS Lötschbergbahn AG am 7. September 1998 eine Zusammenarbeit im Güterverkehr über

### Döllnitzbahn

## Gäste aus dem Erzgebirge

Für die Sonderfahrten am 29. und 30. August 1998 zum 95. Jubiläum der Strecke Mügeln – Kemmlitz setzte die Döllnitzbahn auch Fahrzeuge der Museumsbahn Schönheide/Carlsfeld ein. Aus dem Erzgebirge kamen unter anderem die 99582 und der offene Aussichtswagen 970-310 aus Oberrittersgrün nach Mügeln. Neben der 99582 wurden die 99574 und erstmals nach einer Kesseluntersuchung die 99561 auf dem Wilden Robert eingesetzt. Allerdings fiel die IVK aus Schönheide am 29. August 1998 mit einem Kesselschaden aus.



Foto: H. Drosdeck

**Die Schönheider 99582 rumpelte am 29. August 1998 mit einem Sonderzug durch Nebitzschen bei Mügeln.**

die Alpen nach Italien. Mit einem jährlichen Transportaufkommen von rund 14 Millionen Tonnen ist Italien für DB Cargo der wichtigste Auslandsmarkt.

Rund 248 Millionen Franken investieren die SBB in den nächsten sechs Jahren in die Modernisierung ihrer Intercity-Einheitswagen des Typs IV. Dabei werden unter anderem 36 Fahrzeuge zu Steuerwagen umgebaut.

Zum 1. September 1998 stellte die DBAG rund 4600 Auszubildende ein. Insgesamt bildet die Bahn derzeit über 15000 Mädchen und Jungen in insgesamt 21 Berufen aus.

Ab 1. Januar 1999 will die Burgenlandbahn, ein Gemeinschaftsunternehmen der KEG und der DBAG, 18 Triebwagen vom Typ LVT/S im Süden Sachsen-Anhalts einsetzen. Die Fahrzeuge sollen bei der DB als 672901 bis 672918 bezeichnet werden.

Großer Beliebtheit erfreuen sich seit 1993 die Ehrenlokführer-Lehrgänge bei den Harzer Schmalspurbahnen. Am 5. August 1998 legte Peter Sothmann aus Bad Homburg als 200. Teilnehmer die Prüfung als „Ehrenlokführer“ der HSB ab.

Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann legte am 9. September 1998 den Grundstein für den neuen Lehrter Bahnhof in Berlin. Die Inbetriebnahme des neuen Berliner Hauptbahnhofs ist für das Jahr 2003 geplant.



## FRAGEZEICHEN

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



Foto: E. Lange

■ Im Sommer 1958 rumpelte durch die ehemalige Hauptstadt der preußischen Rheinprovinz noch eine Straßenbahn. Ihr Vorläufer, die Pferdebahn, wurde am 28. Mai 1877 eröffnet. Nach gut 20 Jahren genügte die Pferdebahn nicht mehr den betrieblichen Belangen und wurde zu einer elektrischen Meterspur-Straßenbahn umgebaut. Am 17. Januar 1899 ging das neue Verkehrsmittel in Betrieb. Die Tram erschloß eine Stadt, die die Römer bereits im Jahr 9 vor Christus gründeten. Insgesamt sieben Brücken verbinden noch heute die Garnisonsstadt mit der anderen Seite des Rheins, die von einer mächtigen Festung beherrscht wird. Bei Eisenbahnfans war die Stadt wegen ihres Bahnbetriebswerkes bekannt. Hier waren unter anderem die letzten 82er der DB zuhause. Die Baureihen 01 und 44 gehörten bis 1973 ebenso zum alltäglichen Bild wie 50er und 86er aus Mayen oder Saarbrückener 23er. Zu diesem Zeitpunkt war die Tram bereits Geschichte: Sie wurde am 19. Juli 1967 stillgelegt. Wie heißen die gesuchte Stadt und die rechtsrheinische Festung?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. November 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 Schäller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.

Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Septemberheft lautete „Bonn“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Siegfried Fischer, 09127 Chemnitz; Frank Gomoll, 53879 Euskirchen; Manfred Görn, 06130 Halle/Saale; Michael Grüder, 53639 Königswinter; Helmut Hanel, 02991 Lauta; Hans C. Heinz, 55743 Idar-Oberstein; Friedel Hofmann, 65187 Wiesbaden; Keith Hollis, GB-Poole, Dorset BH14 9NA; Daniel Kahler, 42283 Wuppertal; Ulrich-E. Knopf; 06112 Halle/Saale; Manuel Koch, 03185 Peitz; Hans-Peter Konarski, 91325 Adelsdorf; Werner Mack, 53111 Bonn; Klaus Rodewald, 12053 Berlin; Volker Simon, 36110 Schlitz; Willi Singer, 79106 Freiburg; Peter Stickmann, 28717 Bremen; Peter Stingl, 81369 München; Max Wagner, A-5020 Salzburg; Andreas Wenzel, 90429 Nürnberg.

Bei Minus 25 Grad schleppte Dr132312 im Winter 1998 einen Güterzug durch Siilinjärvi in Mittelfinnland.



Foto: J. Ranger

Der T33 hat gerade Schienen zur Baustelle bei Steinmühle gebracht.

### Härtsfeld-Museumsbahn

## Triebwagen im Bauzeugsinsatz

■ Beim Wiederaufbau des rund drei Kilometer langen Streckenstücks Neresheim – Sägmühle setzt die Härtsfeld-Museumsbahn (HMB) den Triebwagen T33 und zwei umgebaute Rollböcke ein. Mit diesem Gespann werden diesem Gespann werden Schienen transportiert. Die

HMB erwarb den T33 1984 von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) und arbeitete ihn in mühevoller Kleinarbeit bis 1997 wieder auf. Nachdem er nun eine Betriebsgenehmigung erhalten hat, wird der Triebwagen im Bauzug-Dienst eingesetzt.

Foto: M. Klaus



Verkehrsrot ist in! Nach und nach erreicht das neue Farbkonzept der DBAG auch die Nebenfahrzeuge. In Meiningen stand am 5. September 1998 der erste rot lackierte Schneepflug

### Finnische Staatsbahn

## Ende für Alsthom-Großdiesel

■ Die Finnische Staatsbahn (VR) beginnt 1998 mit der Ausmusterung ihrer sechsachsigen Dieselloks der Baureihe Dr13. Bis zum Jahr 2000 sollen die Loks von den Gleisen verschwinden sein. Die erste Dr13 lieferte der französische Hersteller Alsthom 1962 an die VR. Zwischen 1963 und 1965 bauten die finnischen Hersteller Lokomo und Valmet in Lizenz weitere 52 Loks. Die VR setzte die 140 km/h schnellen und 98,1 Tonnen schweren Kraftpakete meist vor schweren Güter- und Personenzügen ein. Durch die fortschreitende Elektrifizierung werden nun Dieselloks der Baureihen Dv12 und Dr16 frei, die die Dr13 ersetzen.



Foto: M. Hoffren





Foto: D. Endisch

Am Nachmittag des 23. September 1998 weilte der 52,99 Meter lange VT102 noch keine 24 Stunden in Weissach.

**Bayerische Oberlandbahn**

## Testfahrten in Württemberg

■ Wenige Tage, nachdem er die bahnamtliche Zulassung erhalten hatte, kam der erste Integral der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) am späten Nachmittag des 22. September 1998 nach Schwaben. Dort wird er in den folgenden Wochen auf den Strecken der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) ausgiebige Testfahrten unternehmen. Zusammen mit weiteren sieben Fahrzeugen desselben

Typs, die die Integral Verkehrstechnik AG Jenbach, ein Tochterunternehmen der Jenbacher Energiesysteme AG, herstellt, wird die BOB am 29. November 1998 den Verkehr auf den Kursbuchstrecken 955, 956 und 957 aufnehmen. BOB und WEG sind Tochterunternehmen der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft (DEG) in Frankfurt, die mit den Probe-fahrten die Streckengebühren auf DBAG-Gleisen spart.

**Slowakische Republik**

## Große Parade zum Jubiläum

■ Im August feierten die Eisenbahnen der Slowakischen Republik (ZSR) ihr 150jähriges Jubiläum. Mit einer großen Ausstellung und einer Lokparade in Bratislava-Petrzalka, an der rund 40 Maschinen zahlreicher Eisenbahn-Verwaltungen teilnahmen, fanden die Festlichkeiten ihren krönenden Abschluß. Gastmaschinen aus Ungarn, Österreich und Slowenien gaben sich ein Stelldichein. Aus Deutschland reiste die 011066 der Ulmer Eisenbahnfreunde an. Die eisenbahntechnische Erschließung hatte am 20. August 1848 mit der ersten Dampflokfahrt zwischen Bratislava und Sereď begonnen. Heute umfaßt das Streckennetz der ZSR 3666 Kilometer. Die Staatsbahn zählt rund 49450 Mitarbeiter, die in den Sparten Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur und Rollmaterial beschäftigt sind.

Foto: P. Haslebner



Die 486.007 der ZSR durcheilte mit einem Sonderzug am 21. August 1998 den Güterbahnhof Bratislava.

**AKN Eisenbahn AG**

## Streckenjubiläum

■ Am 20. August 1998 feierte die norddeutsche Privatbahn Altona – Kaltenkirchen – Neumünster (AKN) das 100jährige Bestehen ihres 12,5 Kilometer langen Streckenabschnittes Kaltenkirchen – Bad Bramstedt mit einem Dampfsonderzug für geladene Gäste. Lok und Wagen stellte die Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahnfreunde, die am darauffolgenden Wochenende weitere Extrafahrten für die Bevölkerung auf der Strecke unternahm. Zum „Hamburger Alstervergnügen“ fuhr die AKN am 28. und 29. August 1998 von Kaltenkirchen durch bis zum Hauptbahnhof der Hansestadt. Normalerweise enden die Züge bereits in Hamburg-Eidelstedt mit Anschluß an die S-Bahn. Spätestens ab dem Jahr 2000 möchte die Privatbahn planmäßig bis zum Hauptbahnhof durchfahren. Dafür werden die dieselelektrischen Triebwagen der AKN mit Stromabnehmern ausgerüstet, damit sie auch den S-Bahn-Tunnel benutzen können.



Foto: R. Kuchenbrandt

Am 22. August 1998 wartete Lok 350 der Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn in Kaltenkirchen auf die nächste Fahrt.

Foto: Ch. Poley

.....  
 Am 12. September 1998 absolvierte die Kö4500 mit einem Windberg-Wagen ihre Abnahmefahrt von Dresden-Gittersee nach Freital-Birkigt.  
 .....



**Albtal Verkehrs-Gesellschaft**

## Vorzeitige Streckeneröffnung

■ Zwei Wochen früher als geplant nahm die Albtal Verkehrs-Gesellschaft (AVG) am 12. September 1998 den Stadtbahn-Betrieb auf der Strecke Bruchsal – Odenheim auf. Eigentlich sollte die als S31 bezeichnete Strecke erst am 26. September 1998 feierlich eröffnet werden. Grund für den ungewöhnlichen Schritt waren die bereits am 11. September 1998 erfolgte Abnahme der Oberleitung sowie der Busersatzverkehr zwischen Bruchsal und Odenheim. Den mußte die AVG einrichten, da die beiden Diesellokomotiven nach einem Zusammenstoß im Juni 1998 nicht mehr eingesetzt werden konnten. Der neue Taktfahrplan auf der S31 trat aber erst am 27. September 1998 in Kraft. Nun verkehren täglich im Stundentakt Personenzüge auf der Strecke Bruchsal – Odenheim.



Bei den IV. Meiningener Dampfloktagen am 5. und 6. September 1998 warfen zahlreiche große und kleine Eisenbahnfreunde einen Blick hinter die Kulissen des letzten deutschen Ausbesserungswerks für Dampfloks.



Foto: M. Klaus



Foto: D. Endisch

Ein Bagger ersetzte am 23. September 1998 in Bad Urach den Spaten, als mit einer kleinen Feierstunde die Aufarbeitung der Ermstalbahn begann.

**Ermstalbahn**

**Erster Spatenstich**

Am 23. September 1998 lud die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) zum ersten Spatenstich für die Modernisierung der Strecke Metzingen – Bad Urach, die im kommenden Jahr wieder in Betrieb gehen soll. Betreiber wird die DBAG-Tochter ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) sein, die in diesem Jahr noch bis zum 25. Oktober 1998 an jedem Sonntag eine Schienenbusgarnitur der Baureihe 796 im Ermstal verkehren läßt. Sollte Adtranz die zehn bestellten Regioshuttle vom Typ RS 1 pünktlich liefern, dann rollt zum großen Fahrplanwechsel am 30. Mai 1999 der erste Zug nach Bad Urach.

Foto: M. Klaus

Die im ehemaligen Bw Glauchau betreute 231097 darf wieder mit eigener Kraft fahren. Am 11. September 1998 nahmen Vertreter des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) die Maschine ab und erteilten ihr die Betriebsgenehmigung.



**ZEITREISE**

**Hamburg-Bergedorf**



Der Bergedorfer Bahnhof präsentierte sich im Dezember 1967 noch mit Formsignalen und einem imposanten Reiterstellwerk.

Philatelisten verbinden mit Bergedorf eines der interessantesten Sammelgebiete, denn die Stadt gab kurze Zeit eigene Briefmarken heraus. Aber auch bei Eisenbahnfreunden hat der Name einen glanzvollen Klang. Immerhin begann am 16. Mai 1842 mit der Eröffnung der 15,65 Kilometer langen Strecke von Hamburg Berliner Bahnhof nach Bergedorf das Eisenbahnzeitalter in der Hansestadt. Bis die ersten Züge von der Elbe nach Berlin dampften, vergingen aber noch knapp vier Jahre. Dank dieser Magistrale donnerten durch Bergedorf auch der „Fliegende Hamburger“ und die legandare Schnellzuglok 05002 auf ihrer Rekordfahrt am 11. Mai 1936. Nach dem Zweiten Weltkrieg zeigten vor den schweren Interzonen-Zügen die Dampflokomotiven der Baureihe 03 und später auch die 01.5 des Bahnbetriebswerkes Wittenberge, was in ihnen steckte. Die S-Bahn erreichte Hamburg-Bergedorf 1958, und 1969 lag dann die Stromschiene bis Aumühle. Bis 1994 teilten sich die S- und Fernbahn die zweigleisige Strecke. Erst im Zuge des Ausbaues und der Elektrifizierung der Magistrale Hamburg – Berlin erhielt die S-Bahn eine eigene Trasse. Dabei wurde auch das Bergedorfer Reiterstellwerk abgerissen.



Fotos (2): J. Krantz

Das Stellwerk und die Formsignale sind inzwischen Geschichte. Im Frühjahr 1998 rauschte der IC806 Leipzig – Hamburg durch Bergedorf.