

Modell Eisen Bahner

DM 5,50

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

Nr. 4/1996

E13411



Gleisnost in Omsk

600 Loks für
die Transsib

WERKSTATT

■ Scheune
mit Heuwender

■ Wellblech
aus Walzblei

BASTELTIPS

■ Dosen als Vitrine

■ Alu-Rolltore

■ Tunnel im Garten

■ Feuerlöschzug

■ Handwagen in H0

■ Pufferringe

Kraftakt in Greifswald

Die Atombahn zur Ostsee

Anlagenbericht: 1500 Meter Gleise

Deutschland in H0

Antriebs-Tuning

Profimotoren mit Glockenanker

12X von Märklin

180 von Piko

Spur II-Wasserturm

Spitzentechnik trotz Mangelwirtschaft

Die Stars aus Babelsberg

Warum die DDR neue Dampfrösser baute



Exclusives Grün auf neuen Gleisen!



EUROTRAIN® Exclusiv-Angebot April/Mai '96

märklin

HO-Schienenbus der Ruhrkohle AG (RAG)

Absolut vorbildgetreues Modell eines von der Deutschen Bundesbahn übernommenen einmotorigen Dieseltriebwagens (ex VT 95/795) für die Streckenkontrolle und die Lokführerschulung bei der RAG. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

LüP: 147 mm

Art.-Nr. 30161

nur **149,-**



idee+spiel-Eurotrain im **INTERNET**

Email: info@eurotrain.sgh-net.de
WWW: <http://www.sgh-net.de/~eurotrain/>

Eines der über 950 idee+spiel-Fachgeschäfte ist auch in Ihrer Nähe. Wo, das erfahren Sie unter der Servicenummer: **05121/51 11 11**

Nennen Sie uns bei Ihrem Anruf bitte Ihre Postleitzahl. Sie erreichen uns von Montag bis Freitag zwischen 9.00 und 17.00 Uhr.

Wechselbad

Die Lokführer im sibirischen Omsk schwitzen und frieren mit ihren Loks. Im Winter taut der Führerstand trotz aufgedrehter Heizung nie richtig auf. **Seite 26**



Volldampf voraus

Ein Stück deutscher Nachkriegsgeschichte: Die DR konnte erst 1954 mit dem Bau von Vollspur-Dampfloks beginnen, vor vierzig Jahren verließen sie in größeren Serien die Babelsberger Werkshallen. Die Maschinen waren technisch auf der Höhe der Zeit. **Seite 12**



Kein Einzelkind

Im Gegensatz zum Vorbild bleibt die 12X von Märklin kein Einzelkind. Der junge Sproß der Wechselstrom-Familie zeigte im Test Bärenkräfte. **Seite 70**



Schiefer Bau

Auch Felder und Wiesen der Modellbahn wollen bestellt sein. Die nötigen Geräte verstaubt der Bauer in seinen Feldscheunen. Die verwitterten und schiefen Hütten sind ein ideales Bastelobjekt. **Seite 46**

Deutschlandreise

So groß wie die Grundfläche zweier Eigenheime ist eine der größten Modellbahnanlagen Deutschlands: Miniland. Die Reise von der Waterkant zum Bodensee beginnt auf **Seite 102**



TITELTHEMA

Die letzte Rettung

Vor vierzig Jahren verließen die Neubau-Dampfloks das Babelsberger Lokomotivwerk in Serie. Geschichte, Hintergründe und Technik. **12**

DREHSCHIEBE

Namen + Nachrichten **4**

Staatsstreich

Totgesagte leben länger: Zweimal stand die Saaletalbahn kurz vor der Stilllegung. Jetzt soll ein neuer Fahrplan mehr Fahrgäste auf die reizvolle Strecke bringen. **20**

Spalt-Produkt

Ein Porträt der Strecke von Greifswald zum Atomkraftwerk in Lubmin. **22**

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Straßen-Kind

Die Straßenbahn in Wuppertal-Barmen beförderte Güter und Personen. **24**

ABENTEUER EISENBAHN

Kurier des Zaren

Ein Blick hinter die Kulissen der Eisenbahn-Metropole Omsk im Süden Sibiriens. **26**

TEST

Silber-Fisch

Märklins Metallversion der 12X in H0. **70**

Kraft-Werk

Die Zweisystemlok der Baureihe 180 in 1:87. **74**

Wasser-Träger

Der Rio-Grande-Wasserturm in Spur II von Piko im Praxistest. **78**

WERKSTATT

Feldversuch

Bauanleitung für eine Feldscheune aus Holz in der Baugröße H0. **46**

Glockenspiel

Einbautips für FaulhaberMotoren. **60**

Basteltips

Pufferringe, Spur I-Haltepunkt, Aluminium-Rolltore, ein Feuerlöschzug und vieles mehr. **64**

SZENE

Messebericht

Aktuelles von großen und schmalen Spuren, der Straße und der Straßenbahn und der Elektronik. **84**

Neuheiten

..... **96**

Im Osten nichts Neues

Die 23.10 steht immer noch auf der Wunschliste der Reichsbahnfans. **100**

Es fliegt was in der Luft

Deutschland in H0. **102**

STANDPUNKT

..... **5**

IMPRESSUM

..... **6**

GÜTERBAHNHOF

..... **30**

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

..... **34**

BAHNPOST

..... **80**

TREFFPUNKTE

..... **94**

BUCHTIPS

..... **81**

VORSCHAU

..... **106**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM

**E 18 08 im Werk Opladen.**

Foto: T. Schmidt

Museumslok E 18 08**Fehlersuche**

■ Im Dezember wurde der Ellok-Oldtimer E 18 08 ins Werk Opladen überführt, um das angebrochene Großrad auszutauschen. Als Ersatzteilsender kam die 118 054 aus Würzburg mit nach Opladen. Bei den Arbeiten stellte sich heraus, daß bei einer früheren Reparatur der Lenkbügel der vorderen

Laufachse fehlerhaft gerichtet wurde, so daß die Achslager ständig falsch belastet wurden. Die Lager werden nicht mehr hergestellt, sie müssen in Kassel einzeln angefertigt werden. Außerdem zeigte sich bei den Arbeiten, daß ein Fahrmotor der legendären Schnellzuglokomotive aufgearbeitet werden muß.

Neues Braunkohle-Kraftwerk**Bahnstrom aus Schkopau**

■ Am 31. Januar lieferte der Bahnstrom-Turbosatz des Braunkohle-Kraftwerks Schkopau erstmals Energie in das Bahnstrom-Fernleitungsnetz der DB. Die 110-MW-Bahnmaschine ist Bestandteil des durch die VEBA Kraftwerke Ruhr AG gebauten und betriebenen Kraftwerks in unmittelbarer Nähe der Buna-Werke. Das durch seinen 200 Meter hohen Schornstein unübersehbare Kraftwerk liefert außerdem in zwei Generatoren jeweils 425 MW für das Landesnetz sowie Prozeßdampf für Buna. Durch Elektrofilter und eine Rauchgas-Entschwefelung wird die Schadstoffbelastung vermindert. Jährlich sollen in Schkopau 4 bis 6 Millionen Tonnen Rohbraunkohle aus dem MIBRAG-Tagebau Profen verfeuert werden. Für den Transport lieferte der Waggonbau Niesky 166 vierachsige Selbstentladewagen. Die Züge werden vom neuen Übergabebahnhof Wühlitz mit zwei Loks der Reihe 219 zum 36 Kilometer entfernten Werksbahnhof der Buna-Werke gefahren. Pro Tag können 20 000 Tonnen Kohle entladen werden.



Foto: Graßmann

Diuron**Bahn wird umweltfreundlicher**

■ Die DB verzichtet auf den Einsatz des Pflanzengifts Diuron. Mit jährlich rund 200 Tonnen des grundwasserschädigenden Herbizids befreite die DB ihre Gleise vom Pflanzenwuchs, der die Elastizität des Schotterbettes und damit die Fahrsicherheit gefährdete. In geringem Umfang soll künftig das weniger schädliche Blattherbizid Glyphosat eingesetzt werden. Auch will die Bahn Strecken mechanisch reinigen, was aber teuer sei. Daher werde die Suche nach einem umweltfreundlicheren Spritzmittel fortgesetzt.

Amstetten – Gerstetten**Kaum noch Hoffnung**

■ Noch vor wenigen Monaten gab es Ideen zur Zukunft der Nebenbahn Amstetten – Gerstetten der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (siehe Heft 2/95). Im August 1995 kündigte die Bundeswehr den Vertrag über den Gütertransport und schloß im Oktober das Depot Steinheim. Im September richtete die Gemeinde Amstetten eine zusätzliche Schülerbuslinie ein. Die ohnehin niedrigen Leistungen im Personenverkehr sanken weiter. Im Dezember erklärten die Kommunen, daß sie weitere Zuschüsse nicht mehr zahlen könnten. Der für 1996 angekündigte Betriebskostenzuschuß wurde aufgekündigt. Die WEG sieht nun keine andere Möglichkeit mehr, als den Betrieb einzustellen. Der letzte Zug fuhr am 29. Februar. Bis Ende Januar konnten sich Interessenten für einen Weiterbetrieb melden. Für die Ulmer Eisenbahnfreunde ist die Stilllegung ein harter Schlag: Sie nutzten die Strecke bisher für Sonderfahrten mit den Loks 75 1118 und 98 812.

Foto: Kuhn

**Triebwagen VT 05 der WEG in Gerstetten.**

Foto: Heilmann

18 316 unternahm am 14. und 15. Februar Probefahrten.**Mannheimer 18 316****Zweiter Versuch**

■ Bei der 18 316 des Landesmuseums für Technik und Arbeit mußten in Meiningen Mängel beseitigt werden, die nach der Aufarbeitung in Pila aufgetreten waren. Am 14. Februar absolvierte die Maschine eine Leerprobefahrt von Meiningen nach Eisenach und zurück. Einen Tag später erfolgte eine zweite Fahrt von Meiningen nach Rentwerthausen. Beide Fahrten verliefen ohne größere Mängel. Die eigentliche Betriebszulassung sollte Ende Februar erteilt werden.

Stückgutverkehr**Straße statt Schiene**

■ Ab Sommerfahrplan 1996 will die DB den gesamten Stückgutverkehr zwischen Passau und Regensburg nur noch über die Straße abwickeln. Grund für diese Maßnahme ist die Inbetriebnahme des Frachtzentrums in Regensburg. Der Stückgutverkehr soll künftig im gesamten ostbayerischen Raum über Regensburg laufen. Nach den bisherigen Konzepten wird die von der DB und Thyssen-Haniel getragene Bahntrans in Niederbayern als einzigem Regierungsbezirk des Freistaats kein eigenes Fracht-Verteilzentrum erhalten, obwohl in Passau monatlich rund 1000 Tonnen Stückgut abgefertigt werden. Für die Bahn ist dieses Aufkommen allerdings zu niedrig, so die Begründung.

Auftrag für Krauss-Maffei**EuroSprinter nach Griechenland**

■ Der Bereich Verkehrstechnik der Siemens AG und die Krauss-Maffei Verkehrstechnik GmbH liefern sechs elektrische Hochleistungslokomotiven im Gesamtwert von 47 Millionen Mark an die Griechische Staatsbahn OSE. Mit diesen Fahrzeugen kann das Netz der OSE ab Ende 1997 an das elektrifizierte europäische Bahnnetz angeschlossen werden. Die Lokomotiven erreichen eine Dauerleistung von 5000 kW. Sie eignen sich gleichermaßen für den Reisezug- wie für den Güterverkehr und erreichen eine Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h. Bisher lieferten Siemens und Krauss-Maffei Drehstromlokomotiven dieser Bauart nach Spanien und Portugal. Ab Mitte 1997 erhält die DB 195 dieser Fahrzeuge als Baureihe 152.

Stromlinienlok

Probefahrten

■ Die aufgearbeitete Stromlinienlok 01 1102 absolvierte am 6. Februar ihre ersten Probefahrten mit montierter Stromschale. An diesem Tag fuhr sie unter Last vor der Regionalbahn 7823 Eisenach – Meiningen. Einen Tag später hielt sich die Maschine zum Verwiegen in Halle auf. Am 9. Februar fand eine Schnellfahrt auf der Route Meiningen – Eisenach – Neudietendorf – Arnstadt – Oberhof – Suhl – Meiningen mit Salonwagen statt. Diese Probefahrten absolvierte die Lok in schwarzer Lackierung. Ab dem 12. Februar erhielt sie für befristete Zeit einen dunkelblauen Anstrich.



01 1102 und eine 232 am 6. Februar vor dem Zug RB 7823 im Bahnhof Wasungen.

Foto: Heine

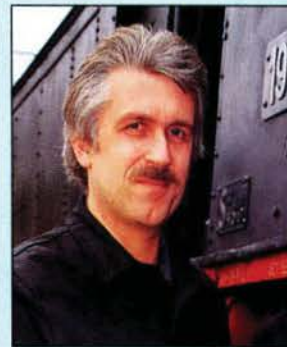
Harzer Schmalspurbahnen

Neue Konzepte

■ Mit einem veränderten Betriebskonzept und neuen Tarifen will die Harzer Schmalspurbahnen AG ihr Millionendefizit abbauen. Dabei soll der Dampfbetrieb zwar erhalten bleiben, jedoch in geringerem Umfang als bisher. Auf weniger ausgelasteten Strecken sowie in den Tagesrandlagen werden künftig Triebwagen eingesetzt. Die Brockenbahn dagegen bleibt Domäne der Dampflokomotiven. Auf der Selketalbahn will die HSB mehr Reisende in die Planzüge locken. Durch das neue Betriebskonzept verringert sich die Zahl der eingesetzten Dampflokomotiven. Ein neues Tarifkonzept soll die Strecken der HSB attraktiver machen, aber auch den gestiegenen Kosten Rechnung tragen. Wieder eingeführt wurde die Kurzzone für die Orte Wernigerode und Nordhausen sowie die Verbindung Gernrode – Osterteich. Daneben gibt es neue Netzkarten: für das gesamte Netz an fünf Tagen freier Wahl zum Preis von 200 Mark und für Familien im Selketal. Mit der im Selketal gültigen Familien-Netzkarte können zwei Erwachsene und zwei Kinder für 50 Mark drei Tage lang mit der HSB auf der Relation Gernrode – Nordhausen Nord fahren. Neu ist auch eine Gruppenermäßigung bei Fahrten zum Brocken. Der Brockentarif von 25 Mark für die einfache Fahrt und 40 Mark für die Hin- und Rückfahrt bleibt unverändert. Für schwach ausgelastete Zeiten oder zu besonderen Anlässen will die HSB kurzfristig Sondervergünstigungen mit bis zu 50 Prozent Ermäßigung in ihr neues Tarifkonzept einführen.

Der Unsinn der Stelzenbahn

Zugegeben, eine Autobahn entspricht nicht unbedingt meinen Idealen. Tausende Betonstelzen zwischen Berlin und Hamburg in der Landschaft vertragen sich aber ebenso wenig mit meinen Maßstäben von Landschaft. Aber noch weniger von Vernunft, den jetzt fördert auch die Bahn AG das Prestigeobjekt Transrapid, das mit den bahneigenen Angeboten massiv konkurrieren wird. Seit Jahren geistert die unsinnige Stelzenbahn durch die Köpfe subventionshungriger Unternehmer und geltungsbedürftiger Politiker. Der Bau scheiterte bisher an Geldnot sowie am Widerstand kluger Leute, die nicht nur aus Kreisen der Grünen stammen. Jetzt nimmt die mächtige Magnetbahn-Lobby mit fadendenscheinigen Argumenten, die unter anderem eine angebliche Stärkung der deutschen Exportwirtschaft prophezeien, neuen Anlauf. Dabei unterlag die deutsche Industrie schon mit dem ICE Frankreichs älterem TGV. Die Berliner Profilsucht kommt den Befürwortern des Transrapid gelegen. Aber auch in der Hauptstadt ist die Schwebebahn überflüssig. Wer wirkliche Alternativen zum Auto fordert, findet sie ausreichend in der modernen Rad-Schiene-Technik. Vor Jahren, als der Transrapid entwickelt wurde, war das vielleicht anders. Mittlerweile fährt jedoch der ICE. Er ist kaum langsamer; mit der inzwischen ausgereiften Neigetechnik kann die nächste ICE-Generation auch Ausbaustrecken im Hochgeschwindigkeitstempo befahren. Der restliche Schnelligkeitsvorsprung des Transrapid dürfte für die meisten Fahrgäste uninteressant sein. Das Argument, durch dichtere Zugfolgen mehr Fahrgäste befördern zu können, ist inzwischen ebenfalls widerlegt. Neue Computersteuerungen wie CIR-ELKE, die kürzere Zugfolgen ermöglichen, sind noch vor einer Inbetriebnahme von Transrapid-Strecken serienreif. Die drohende Kostenlawine durch den Transrapid gerät angesichts der leeren Staatskasse zur Farce. Die verpulverten Milliarden wären sinnvoller bei der Schienenbahn angelegt. Schließlich fahren dort noch Ferkeltaxen und Silberlinge aus den 60er Jahren. Diese müssen täglich mehr Passagiere ertragen, als der Transrapid auf Jahre hinaus befördern wird.



Wolfgang Schumacher

Saarbrücken – Mannheim

Planfeststellung

■ Für den Ausbau der Schnellbahn-Verbindung zwischen Saarbrücken und Mannheim sind ab 1996 im Vierjahresetat des Bundesverkehrsministers 208 Millionen Mark eingestellt. Die Gesamtkosten werden auf 604 Millionen Mark beziffert. Eine der ersten Arbeiten soll die Abflachung der Schifferstadter Kurve sein. Schon im Jahr 1970 war erstmals von einem Ausbau für 200 km/h schnelle Züge zwischen Mannheim und Saarbrücken die Rede. Damals war sogar daran gedacht, einen rund 25 Kilometer langen Tunnel zwischen Diemerstein und Bad Dürkheim zu bauen. Das ehrgeizige Projekt scheiterte, aber nun steht zumindest ein Streckenausbau bevor.



Foto: Triebler

Vom 24. Februar bis zum 6. März war bei der DB der „Maus-Zug“ unterwegs. Anlaß war der 25. Geburtstag der vom WDR ausgestrahlten „Sendung mit der Maus“. Zuglok für drei bunt bemalte Schnellzugwagen war die umgestaltete 110 487.

**IMPRESSUM**

Modelleisenbahner

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

Telefon (07 11) 2 10 80 75

Telefax (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER

Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR

Wolfgang Schumacher (v.i.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)

REDAKTIONKurt Honigfogl, Thomas Hornung,
Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange, Uwe Lechner,
Andreas M. Rantzsch, Dr. Franz Rittig,
Jens Tauscher**ANZEIGEN**Leitung: Klaus Schachenmayer
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Disposition: Elke Reichert
Telefon (07 11) 2 10 80 86
Anzeigenfax (07 11) 2 10 80 82**REDAKTIONSASSISTENTIN**

Claudia Jung

FOTOGRAFIE

Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

DTP-Programmierung

Uwe Jantke

FREIE MITARBEITERRainer Albrecht, Thomas Beller, Klaus
Bünger, Jürgen Dill, Christian Fricke,
Christoph Grimm, Michael Hubrich,
Rolf Jünger, Georg Kerber,
Stefan Klingmann, Manfred Lohkamp,
Fritz Osenbrügge, Erich Preuß,
Fritz Rümmelein, Jörg Seidel, Bernd
Vollmer, Peter Willen, Joachim Schmidt**VERTRIEB**Motorpresse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (07 11) 1 82-17 42
Telefax (07 11) 1 82-17 05**ABONNENTEN-SERVICE**dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (0 71 32) 95 92 33Preis des Einzelhefts: DM 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 55,20
Jahres-Abonnement europ. Ausland:
DM 67,20. Andere Auslandspreise
auf Anfrage. Lieferung jeweils frei
Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in GermanyDer MODELLEISENBÄHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzan-
sprüche können nicht anerkannt werden.
Alle Rechte vorbehalten. © by
Pietsch + Scholten Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte,
Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt
der Verlag keine Haftung.Bankverbindung: Hypobank Stuttgart
(BLZ 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 666 77-706.Anzeigenpreisliste Nr. 14, gültig ab
Heft 1/96. Gerichtsstand ist Stuttgart.

Foto: Heilmann

**Für Abnahmefahrten wieder im Einsatz: die E 18 31.****E 18 31 wieder im Einsatz****Schnellfahrten**

■ Die ehemalige DR-Schnellfahrlok E 18 31 unternimmt wieder Probefahrten. Sie fährt wöchentlich zweimal für den Geschäftsbereich Werke der DB AG. Dabei wird die Maschine vor aufgearbeiteten Wagen des Werks Delitzsch eingesetzt und erreicht dabei, je nach angehängter Wagengattung, Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h. Die Fahrten finden jeweils am Dienstag und Donnerstag auf der Strecke von Delitzsch nach Lutherstadt Wittenberg und zurück statt.

Kassel – Hessisch Lichtenau**Neue Straßenbahn**

■ Die Planungen der Lossetal-Straßenbahn von Kassel nach Hessisch Lichtenau nehmen inzwischen Gestalt an. Bis Mitte März sollten die Planungen soweit gediehen sein, daß die Planfeststellung eingeleitet werden kann. Baubeginn könnte demnach Anfang 1997 sein. Die insgesamt 24 Kilometer lange Strecke soll in einzelnen Teilschnitten bis 1999 fertiggestellt werden. Die Fahrzeit vom Kasseler Zentrum bis nach Lichtenau wird bei knapp 50 Minuten liegen.

Kombinierter Ladungsverkehr**Neue Verbindung**

■ Am 14. Januar traf der erste Zug der neuen Verbindung Verona – Rostock des Kombinierten Ladungsverkehrs nach 27 Stunden Fahrt im Rostocker Seehafen ein. Pro Wochen fahren zunächst drei Zugpaare. Der 1457 Kilometer lange Laufweg des TEC 42825/26 in den Süden führt von Rostock über Seddin, Halle, Probstzella, Nürnberg, München, Brennero nach Verona. Bis München werden die Züge mit einer BR 155 des Betriebshofs Leipzig Hbf West bespannt. Auf der Frankenwalddrampe schiebt allerdings noch eine Lok der Baureihe 150 kräftig nach.

Ein Triebkopf des DR-ET 25 ist noch vorhanden. Der ET 25 entstand zwischen 1960 und 1965 aus einem früheren holländischen Gleichstrom-Triebwagen. Der ehemalige 285 202 steht heute in Leipzig Hbf West.



Foto: Heilmann

Kombinierte BahnCard**Geringes Interesse**

■ Die im August 1995 eingeführte BahnCard mit Kreditkartenfunktion findet nach Angaben von Reisebüros bis jetzt nur wenige Abnehmer. In einer Umfrage nannten die Agenturen Verkaufsquoten von maximal 20 Prozent. Lediglich bei der BahnCard First lag der Anteil der kombinierten Karte mit 30 bis 35 Prozent etwas höher. Damit bleibt die neue Variante der BahnCard deutlich hinter den Erwartungen zurück. Deutsche Bahn AG und Citibank äußerten sich zwar skeptisch zu den Angaben, eigene Zahlen sollen jedoch erst im August veröffentlicht werden. Die Citibank investierte in das Vorhaben vorab rund 300 Millionen Mark. Sie richtete in Nordhorn ein Abrechnungszentrum ein und übernimmt die Herstellungskosten der Karte, die jährlich mit 30 bis 40 Millionen Mark zu Buche schlagen. Die Bank erhoffte sich von der Kooperation 2,5 Millionen Kreditkarten-Neukunden.

Zwischenhalt

■ Für die Fahrten mit Autoreisezügen nach Österreich, Italien, Ungarn und Frankreich senkt die DB in der Vor- und Zwischensaison die Preise um bis zu 40 Prozent.

■ Heinz Dürr hat zugesichert, daß sich die Deutsche Bahn AG am Wiederaufbau der bosnischen Eisenbahn beteiligt. Auch rollendes Material soll geliefert werden.

■ Die Berliner S-Bahn befördert an Werktagen jeweils rund 850 000 Fahrgäste in ihrem Netz.

■ Die Berliner Elektro Holding AG erwarb von der DB weitere 25 Prozent Geschäftsanteile an der Weidener Partner für Fahrzeugausstattung GmbH.

■ Am 17. Februar erreichte ein Lokzug mit den Maschinen 50 3645 und 52 8060 den Ort Walburg in Hessen. Die beiden Güterzug-Schleppenderlokomotiven sollen dort verbleiben.

■ Die aus ABB und AEG gebildete Firma ADtranz erhielt nun einen ersten großen Lokauftrag. Die Hellenische Eisenbahn orderte für 70 Millionen Mark zehn weite-



Foto: Winnig

Eine neue Würzburger Straßenbahn beim Abtransport in Salzgitter.

Würzburger Straßenbahn

Niederflur-Triebwagen

■ Am 22. Februar wurde ein neuer Niederflur-Triebwagen für die Würzburger Straßenbahn per Tieflader von Salzgitter-Watenstedt nach Würzburg gefahren. Am 23. Februar konnte das Fahrzeug in Würzburg offiziell vorgestellt werden. Der Wagen ist 28 810 mm über Stirnblech lang, 2400 mm breit und 3475 mm hoch. Er bietet 76 Sitz- und 131 Stehplätze.



Foto: DGEG

515 556 und der Steuerwagen am 11. Februar in Hattingen.

Akku-Triebwagen 515

Erste Sonderfahrten

■ Am 11. Februar unternahmen der Akku-Triebwagen 515 556 und der Steuerwagen 815 672 des DGEG-Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen ihre ersten öffentlichen Sonderfahrten. Befahren wurde die Ruhrtal-Museumsbahn von Hattingen nach Wetter-Wengern Ost. Der 515 556 soll außerdem schon in nächster Zeit wieder die ursprüngliche rote Farbgebung erhalten.

Umbau in Gotha

Fahrradwagen

■ Im Werk Gotha wurde der Prototyp eines Fahrrad-Transportwagens für den Regionalverkehr fertiggestellt. Er basiert auf dem Umbau eines 18,7 Meter langen Packwagens mit Behindertenabteil vom Typ Bdwsb der DR. An einem Fahrzeugende finden sich Drehtüren, am anderen Schiebetüren, die den Zugang für Fahrräder und Rollstühle erleichtern sollen. Der Prototyp trägt die Waggenummer 50 80 84-43000-0 und das Gattungszeichen Bdb⁴⁹⁹. 1996 sollen insgesamt 30 Wagen und damit etwa die Hälfte des Gesamtbestandes der Bdwsb-Wagen umgebaut werden.



Foto: Lindow

Fahrradtransportwagen am 26. Januar im Rostocker Hbf.

Auf der Rübelandbahn konnte man im Januar eine einzigartige Zugbildung beobachten: zwei Loks der 50-Hertz-Baureihe 171 und ein Güterwagen.



Foto: Breutel

re Lokomotiven mit dieselelektrischer Antriebstechnik.

■ Die DB gab bekannt, daß die Strecke Basdorf – Liebenwalde (Heidekrautbahn) vorläufig nicht gefährdet ist.

■ Der Zweckverband Ruhr-Lippe schreibt erstmals Nahverkehrsleistungen europaweit aus. Es handelt sich um die S-Bahn-Linie 4 von Dortmund-Lütgendortmund nach Unna und die Strecke von Dortmund nach Lüdenscheid.

■ Am 18. und 19. Januar wurde der von der Dürener Kreisbahn bekannte Regio-Sprinter bei der Westfälisch-Lippischen Eisenbahn vorgestellt.

■ Die Eisenbahner-Gewerkschaft GdED fordert 5000 neue Stellen bei der DB AG. Nur so könne der Überstundenberg abgebaut werden.

■ Bei Kaelble/Gmeinder werden für die Berliner Verkehrsbetriebe drei Lokomotiven mit hydrostatischem Antrieb gebaut. Sie erhalten die Nummern 4077 bis 4079.

■ Die Seelinie der SBB zwischen Schaffhausen und Romanshorn soll versuchsweise zehn Jahre lang durch die Mittel-Thurgau-Bahn betrieben werden.

■ Am 12. Februar fuhren die SBB einen 3200 Tonnen schweren Güterzug über den Gotthard. Er war an der Spitze mit zwei und am Schluß mit drei Loks der Baureihe 460 bespannt.

■ Die SBB verwenden wegen der Fälschungsgefahr durch Farbkopierer für ihre Fahrausweise ein neues Papier. Leuchtfarbe, ein Raster und eine Folie, die beim Kopieren den Glanz verliert, erhöhen die Sicherheit.

■ Die beim Bahnhof Olten als Denkmal aufgestellte Dampflok C 5/6 muß dem Bahnhofsumbau weichen. Der Verein Eurovapor will sie betriebsfähig aufarbeiten.

■ Am 1. Januar 1996 verfügten die NS u.a. über 536 Lokomotiven, 594 elektrische Triebzüge, 116 Dieseltriebzüge und 31 Posttriebwagen.

■ Die Französischen Eisenbahnen SNCF schließen das Geschäftsjahr 1995 nach einer vorläufigen Schätzung mit 16 Milliarden Francs Verlust ab.

■ Nach mehr als 17 Jahren Unterbrechung fahren wieder Züge zwischen Vietnam und China.

■ In Peking wurde im Januar der größte

Bahnhof Asiens in Betrieb genommen. Mit 500 000 m² ist der neue Pekinger Hauptbahnhof zehnmal größer als der bisherige. An dem 700 Millionen-Mark-Objekt waren 20 000 Arbeiter drei Jahre beschäftigt.

■ Seit Mitte Januar bietet die Deutsche Bahn AG einen alten Service neu an: An mehreren großen Bahnhöfen stehen wieder Gepäckträger zur Verfügung.

■ Der Probezug „Komet“ der DB sendet Signale aus, die per Satellit zur Überwachung des Laufweges der Güterwagen verwendet werden.

■ Die DB AG plant, den Rangierbetrieb auf dem Bahnhof Berlin-Pankow einzustellen und zum Bahnhof Berlin-Nordost zu verlagern.

■ Das Straßenbahn-Museum in Stuttgart-Zuffenhausen verfügt seit kurzem über den früheren Partywagen 999 der Stuttgarter Straßenbahnen, weil sich der Einsatzbereich im schrumpfenden Meterspurnetz immer weiter einengt.

■ Die DB AG beschloß, die Museumslok 44 1093 im Rahmen der nächsten Hauptuntersuchung in Meiningen auf Ölfeuerung umzubauen.

**Cottbuser Parkbahn****Rekordjahr**

■ Das Jahr 1995 war in der Geschichte der Cottbuser Parkbahn das bisher erfolgreichste. Die Parkbahn konnte im Jahr der Bundesgartenschau 660 000 Fahrgäste befördern. Am 30. Juni konnte der viermillionste Fahrgast seit Eröffnung der Bahn im Jahr 1954 begrüßt werden. 1995 fuhr die Bahn zwanzig mal so viele Fahrgäste wie 1994. Mit 35 000 gefahrenen Zugkilometern wurde auch der bisherige Rekord des Jahres 1990 mit 16 000 Zugkilometern deutlich übertroffen.

**FRAGE****ZEICHEN**

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



■ Seit mehr als 500 Jahren treffen sich in der gesuchten Stadt Händler und Hersteller der unterschiedlichsten Waren zu Messen. Die erste Eisenbahn der unterschiedlichsten Waren wurde am 24. April 1837 eröffnet. Für viele Eisenbahnfreunde ist aber ein Tag im Jahr 1839 bedeutsamer, als die erste deutsche Fernbahn eröffnet wurde. Die Strecke verbindet seitdem die beiden größten Städte des Landes miteinander. In der gesuchten Stadt bauten später zwei Bahnverwaltungen einen gemeinsamen Kopfbahnhof. Diesen, den größten Kopfbahnhof Europas, will die Bahn in den nächsten Jahren grundlegend modernisieren. Wie heißt die Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. April 1996 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 30 Exemplare des 384 Seiten umfassenden Sonderbands „Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn“ ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Februarheft lautete „Cottbus“. Die 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen“ haben gewonnen: Ulrich Adler, 87527 Sonthofen; Karl-Erik Andersson, S-46230 Vänersborg; Eberhard Baldus, 07749 Jena; Helmut Behla, 03222 Lübbenau; Matthias Beth, 55122 Mainz; Michael Bönsch, 58095 Hagen; Klaus Dudek, 90459 Nürnberg; Matthias Feyrabend, 53179 Bonn; Bruno Granser, 79713 Bad Säcklingen; Paul Hadamek, 42283 Wuppertal; Ulrich Hilgendorf, 18435 Stralsund; Wolfgang Hoppe, 98617 Meiningen; Helga Israel, 88213 Ravensburg; Thorsten John, 25335 Elmshorn; Monika Jonatschek, 99427 Weimar; Jörg Josten, 49080 Osnabrück; Thoralf Lange, 15890 Eisenhüttenstadt; Ekhard Löbmann, 60528 Frankfurt; Jürgen Michaelis, 14480 Potsdam; Ludwig Müller, 07318 Saalfeld; Florian Rauh, 33397 Rietberg; Alfred Reißland, 98529 Suhl; Andreas Rudolph, 74629 Untersteinbach; Klaus Schiemann, 67098 Bad-Dürkheim; Rainer Schilling, 61169 Friedberg; Stephan Sommer, 01855 Sebnitz; Wolfram Sturm, 04347 Leipzig; Jürgen Thiele, 39340 Hallesleben; Ingo Wilzek, 06132 Halle; Norbert Wittig, 56727 Mayen.

Diesellok 295 062**Ferngesteuert**

■ Die ehemalige 291 062 verließ am 12. Dezember mit der neuen Nummer 295 062 die Halle des Werks Bremen-Sebaldsbrück. Seit einigen Jahren fahren funkferngesteuerte Kleinlokomotiven über die Gleise der DB, nun wurde die Fernsteuerung erstmals in einer Großdiesellok der Baureihe 291 eingebaut. Der Lokführer kann mit seinem Bediengerät auch die automatische Rangierkupplung betätigen. In den nächsten 18 Monaten sollen 250 weitere Maschinen dieser Baureihe mit einer Funkfernsteuerung ausgestattet werden.



Foto: Heiderich

291 062 fährt nun beim Betriebshof Bremen als 295 062.**Schweizer Dieselloks****Letzter Auftrag**

■ Der Verwaltungsrat der SBB bewilligte 20,7 Millionen Franken für den Kauf von zehn neuen Diesellokomotiven. Mit dem an GEC Alstom vergebenen Auftrag lassen sich jährliche Mietkosten für Diesellokomotiven von über drei Millionen Franken einsparen. Die fünf ehemaligen DB-Maschinen der Baureihe V 200.0, in der Schweiz als Am 4/4 bezeichnet, können nun ausgemustert werden. Mit diesem neuerlichen Kauf wird die Beschaffung von insgesamt 40 neuen Maschinen für Betriebs- und Baudienste abgeschlossen.

Niederländische Eisenbahnen**Schwierigkeiten**

■ Die künftige Selbständigkeit der Niederländischen Eisenbahnen NS löste einen Streit zwischen dem Verkehrsministerium und der Zweiten Kammer des Generalstaats aus, da die Tarifgestaltung und die Zukunft unrentabler Linien nicht ausreichend geklärt waren. Nur 12 Prozent der Strecken bringen Gewinne, bei rund 51 Prozent ist das Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben etwa ausgeglichen. Die zweite Kammer befürchtete drastische Tarifierhöhungen und Stilllegungen. Das Verkehrsministerium mußte nun einlenken: Bis 1998 dürfen keine Strecken geschlossen werden, Tarifierhöhungen müssen vom Parlament genehmigt werden, der Staat erhöht seinen Zuschuß für unrentable Linien von 80 auf 150 Millionen Gulden.

Nürnberg – Gräfenberg**Im Aufwind**

■ Die Zukunft der Strecke Nürnberg – Gräfenberg ist endgültig gesichert. Das bayerische Wirtschaftsministerium stellte der DB 27 Millionen Mark zum Ausbau zur Verfügung. In die jahrzehntelang vernachlässigte Linie kann nun investiert werden. Seit dem 28. Januar rollen die Züge als Regionalbahn R 21 im Taktverkehr.



Foto: Grimm

211 024 des Bh Hof bei Weißenhohe auf der Strecke Nürnberg – Gräfenberg am 15. Februar 1994.

Ungarn

150 Jahre Eisenbahn

■ Zum 150. Jahrestag der ersten Eisenbahnfahrt zwischen Pest und Vac am 15. Juli 1846 veranstalten die Ungarischen Staatsbahnen (MAV) Sonderfahrten, Ausstellungen und eine Fahrzeugparade. An ihr nehmen neben ungarischen Lokomotiven und Wagen auch Fahrzeuge aus Deutschland, Italien, Jugoslawien, Kroatien, Österreich, Polen, Rumänien, der Schweiz, der Slowakei, Slowenien, Tschechien und der Ukraine teil. Die MAV verhandeln mit verschiedenen Bahnverwaltungen über den Einsatz moderner Schienenfahrzeuge, beispielsweise des Dreisystem-TGV, an den Sonderfahrten.



Foto: Siegfried Graßmann

Lokomotive 204 des MAV-Museumszuges.

Eurostar-Triebzüge

Serienbau

■ Im Lauf des Jahres 1996 werden die Eurostar-Triebzüge vollständig ausgeliefert sein. Dann stehen die 20-teiligen Einheiten 3001 – 3032 (Britische Eisenbahnen), 3101 – 3108 (Belgische Eisenbahnen) und 3201 – 3232 (Französische Eisenbahnen) zur Verfügung, außerdem die 16-teiligen Züge 3301 – 3318 der Britischen Eisenbahnen. Als Reservetriebzug steht 3999 zur Verfügung, er ist Gemeinschaftsbesitz aller drei Verwaltungen.

Portugiesische Staatsbahn

Siemens-Auftrag

■ Die Siemens AG ist bei zwei Aufträgen für rollendes Material der portugiesischen Staatsbahn CP zum Zuge gekommen. Siemens ist an einem Anschlußauftrag für zehn S-Bahnzüge und zehn Züge mit Neigtechnik beteiligt. Die S-Bahnen sollen auf der Verbindung Lissabon – Sintra, Europas S-Bahn-Strecke mit dem höchsten Fahrgastaufkommen, eingesetzt werden. Der erste Zug soll 1997 geliefert werden.

Die ersten fünf Neigezüge für Geschwindigkeiten bis 220 km/h sollen zu Beginn der EXPO '98 bereit stehen.



Heute eingesetzte S-Bahn
Lissabon – Sintra.

E-Lok-Ausmusterungen

Keine Eile

■ Die DB will ihre älteren Elektroloks offenbar noch bis über das Jahr 2000 hinaus betreiben. Bis Ende 1999 sollen nur die ehemaligen DR-Baureihen 109 und 142 ganz ausscheiden. Auch der Star der 60er Jahre taucht ab: Der Bestand der 103 soll sich drastisch von 139 auf 23 Maschinen vermindern. Ganz anders sieht es bei den DB-Einheits-E-Loks aus: Am 31. Dezember 1999 sollen noch 309 Loks der Baureihe 110 (374), 223 der Baureihe 111 (226), 777 der Baureihe 140 (795), 348 der Baureihe 141 (386) und 131 der Baureihe 150 (168) in Betrieb stehen (in Klammern jeweils der Betriebsbestand Ende 1995). Die Baureihen 112, 113, 139, 143, 151, 155, 156, 171, 180 und 181 sollen vollständig im Einsatz bleiben, so die Planung. Der Bestand der 120 wird durch das Ausscheiden von Vorserien-Loks von 64 auf 60 Maschinen sinken.

Eurotunnel

Licht am Tunnelende?

■ Im Dezember 1995 konnte die Betreibergesellschaft des Eurotunnels einen erheblichen Zuwachs im Shuttle-Verkehr verzeichnen. Gegenüber November stieg das Aufkommen um 21 Prozent auf 163 305 Fahrzeuge und damit auf das bisher beste Ergebnis. 1995 beförderten die Züge insgesamt acht Millionen Passagiere zwischen Großbritannien und Frankreich. Für 1996 wird mit einem Zuwachs von 40 Prozent im Güter- und 50 Prozent im Touristenverkehr gerechnet. Damit könnte der Umsatz um 50 Prozent steigen. An den Finanzproblemen der Gesellschaft ändert all dies vorläufig nichts. Eurotunnel bat inzwischen die britische und französische Regierung darum, eine Anleihenemission zu unterstützen.

VDV-Unternehmen

Erfolgreicher Nahverkehr

■ Die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierten städtischen und regionalen Verkehrsbetriebe beförderten 1995 rund 40 Millionen Fahrgäste mehr als im Jahr 1994. Die Busse und Bahnen im VDV zählen täglich mehr als 23 Millionen Fahrgäste. Der stetige Wachstumstrend dauert schon seit 1988 an. Die Einnahmen der 362 städtischen und regionalen VDV-Verkehrsunternehmen beliefen sich 1995 auf rund 10,5 Milliarden Mark.

11. bis 17. Juli 1996

HUNGARIA-DAMPF-EXPRESS

150 Jahre
Eisenbahnen in Ungarn

Dampfsonderzug mit der Schnellzug-Dampflokomotive 18201 vom Nürnberg nach Budapest. Zusätzlich kommen weitere 7 verschiedene österreichische, slowakische, tschechische und ungarische Schnellzug-Dampflokomotiven zum Einsatz: 919.138, 33.132, 498.104, 498.106, 424.262, 424.009 und 109.109. Fotohalte, Scheinanfahrten, Parallelfahrten, gegenseitige Überholungen u.v.m.

Verschiedene An- und Rückreisewege: Hinfahrt über Bratislava und durch die Slowakei – Rückfahrt entlang des Plattensees. Teilnahme an der großen Fahrzeugparade in Budapest. Rundfahrt mit Dampf durchs Matragebirge, Ausflug in die Pusta mit Folkloreprogramm, Übernachtungen in ausgezeichneten Hotels in Bratislava, Budapest und Wien. **Alles inklusive!**

Preise:

2. Klasse ab/bis Nürnberg
DM 1.390,-
1. Klasse DM 1.690,-
Salonwagenabteil
DM 1.890,-
Einzelzimmerzuschlag
DM 300,-

Buchungen ab sofort bei:

IGE-Bahntouristik

Ostbahnstraße 61
91217 Hersbruck
Tel. 09151/4066
Fax 09151/4266

Wieder ein
IGE-Dampfsonderzug
der Superlative, den Sie
nicht versäumen sollten!



Foto: Henschel

Ab Mitte Februar werden die alten Straßenbahnwagen der Rheinbahn in Düsseldorf durch moderne Niederflurwagen von Duewag ersetzt. Die ersten neuen Fahrzeuge sollen auf der Linie 708 laufen. Das Foto zeigt einen alten Triebwagen am Hauptbahnhof.

SBB-Service**Software „Prisma“**

■ Zehn Jahre nachdem die Schweizerischen Bundesbahnen den computergestützten Fahrausweisverkauf einführen, wird die Informatik nun für den Verkauf und den Kundenservice auf höherem Niveau genutzt. „Prisma“, das größte bisher von den SBB umgesetzte Software-Projekt, erspart dem Verkaufs- und Beratungspersonal fast immer den Griff zum Kursbuch oder zum Tarif. Mit dem „Sprechenden Fahrplan“ und den „Multimedia-Säulen“ testen die SBB zudem neue Möglichkeiten des Verkaufs und der Information. Die SBB bieten außerdem als erste Bahn Europas in Eigenregie über das weltweite Computernetz Internet Fahrplan- und Angebotsinformationen für ihre Kunden an.



Foto: Heiderich

703 001 am 26. Februar in Kassel.

Oberleitungswagen**Neues DB-Fahrzeug**

■ Der Geschäftsbereich Netz erhielt von der Firma Windhoff in Rheine ein neues Fahrzeug für die Instandhaltung von Oberleitungen. Ende Februar befand sich der als 703 001 bezeichnete Triebwagen zur Abnahme in Kassel. Die Deutsche Bahn AG teilte das Fahrzeug dem Betriebshof Karlsruhe zu.

Rechnungshof**Transrapid wird teurer**

■ Der Bundesrechnungshof kalkuliert, daß die Transrapid-Erprobungsstrecke deutlich mehr kosten wird als die bisher veranschlagten 5,6 Milliarden Mark Staats- und 3,3 Milliarden Mark Industrieanteil. Ferner seien die möglichen Erlöse aus Fahrkartenverkäufen zu hoch angesetzt, kritisiert das Gremium. Eckhard Rohkamm, Chef von Thyssen Industrie, erklärte die von knapp neun auf rund 12 Milliarden Mark gestiegenen Plankosten mit der Verlängerung der Strecke im Berliner Stadtgebiet und der auf drei Prozent veranschlagten Preissteigerung. Er lehnte erneut ab, daß die Industrie das Projekt allein finanziert. Die Eisenbahner-Gewerkschaft GdED forderte unterdessen, den Transrapid ganz aufzugeben und die ICE-Trasse Berlin – Hamburg auszubauen.

TOP + FLOP**Top: Klarer Einblick**

Unter den Liniennetzplänen der verschiedenen Verkehrsverbünde fällt der zweimal jährlich erscheinende Atlas von Berlin-Brandenburg besonders positiv auf. Für sechs Mark bekommt der Kunde einen kompletten und übersichtlich gestalteten Stadtplan von Berlin, Potsdam sowie einigen Orten der Umgebung. Im Plan enthalten sind sämtliche Bahn- und Buslinien einschließlich aller Haltestellen. Darüber hinaus werden zahllose wichtige Gebäude und Institutionen ausgewiesen. Selbst unbedeutende Nebenstraßen hat der VBB in seinen Plan aufgenommen. Im Anhang des 300 Seiten starken Atlas findet der Kunde eine Reihe weiterer Informationen: die Fahrtafeln aller Linien, ein komplettes Straßenverzeichnis und die wichtigsten Adressen der am VBB beteiligten Betriebe. Einziger Nachteil: Die detaillierten Karten umfassen nicht den gesamten Einzugsbereich des VBB, der sich von Oranienburg bis Wunsdorf und von Nauen bis Fürstenwalde erstreckt. Dies zu verlangen, dürfte aber angesichts des konkurrenzlos günstigen Preises des Guten zuviel sein.

Viele Informationen bietet der Atlas des Verkehrsverbundes Region Berlin-Brandenburg.

**Flop: Trübe Aussichten**

Nicht immer liegt es am Wetter, wenn der Fahrgast beim Blick aus dem Zug alles grau in grau sieht. Oft erwecken verschmutzte Fensterscheiben mit ihren graubraunen Schlieren denselben tristen Eindruck. Gerade im Nahverkehr finden sich Waggons, bei denen man die Außenwelt nur noch durch einen Filter wahrnimmt. Einige



Durch das Fenster dieses Regionalbahnwagens bleibt nur ein trüber Ausblick.

Leute machen zwar aus der Not eine Tugend und nutzen die Schmutzschicht, um Botschaften auf die Scheiben zu schreiben. Dennoch bleibt der Blick aus den Fenstern reichlich trübe, wird die Reise mit dem Zug zur unfreundlichen Fahrt bei abgedunkeltem Tageslicht. Daß die Bahn ihre Wagen nicht nach jedem einzelnen Einsatz durch die Waschanlage schicken kann, ist verständlich. Aber wenigstens die Fenster könnten öfter abgewaschen werden - damit die Reisenden wieder klarere Sicht haben und die Freude am Fahren steigt.

Betriebsergebnis der DB**Auch 1995 Gewinne**

■ Der Vorstandsvorsitzende der DB teilte mit, daß sich die Sanierung der DB auf einem erfolgreichen Weg befindet. Bei einem Umsatz von rund 29 Milliarden Mark konnte 1995 wie schon im Vorjahr ein Gewinn von etwa 180 Millionen erzielt werden. Die Steuerzahler hätten 1995 durch die privatisierte Bahn um rund fünf Milliarden entlastet werden können. Der Nahverkehr konnte mit sechs Prozent einen überdurchschnittlichen Zuwachs verbuchen. Auf den Nahverkehr entfiel etwa die Hälfte des Gesamtumsatzes.