

06.01.1996

Modell Eisen Bahner

DM 5,50

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

Nr. 7/1996

E13411



B A S T E L T I P S

Flexgleis-Verlegehilfe

Stromabnehmer-Tuning

Glühdraht-Säge

Das neue C-Gleis-System

**Revolutioniert
Märklin die Szene?**

WERKSTATT

► **Hausmodelle angleichen**

► **Kurz gekuppelt fahren**

► **Wärterhaus in Spur I**

Die letzte DB-Dampflok 23 105

Anfeuern zur Abschiedsfahrt

Dieselloks für Ägypten

Nilpferde aus Kassel

Eine Familie spielt Fahrdienst

Immer an der Wand lang

- 12x von Fleischmann in N
- Duewag-Straßenbahn von Lima
- Preußische T 13 von Klein
- Funktions-Sägewerk von Vollmer

**Notbremse für
Nebenstrecken**

Bis die Gleise brechen

Warum kein Zug mehr fahren darf



idee+spiel macht der Modellbahn



New!

FLEISCHMANN

HO-Wagenset „Ländliche Bahnfracht II“ der DB.

Kleinvihwagen Bauart Vh 04 mit 5 PREISER-Schafen und Niederbordwagen Bauart X mit WIKING-Unimog in Blau. Vorbildgetreue Lackierung und authentische Beschriftung gemäß der Epoche III (1946-1968).

Beide Waggons sind mit Kurzkupplungskinematik und Norm-Aufnahmeschacht nach NEM ausgerüstet. Die Modelle laufen auf allen HO-Zweileiter-Gleissystemen. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Länge des Sets über Puffer (LüP): ca 220 mm.

Art.-Nr. 965214

nur DM 98,-

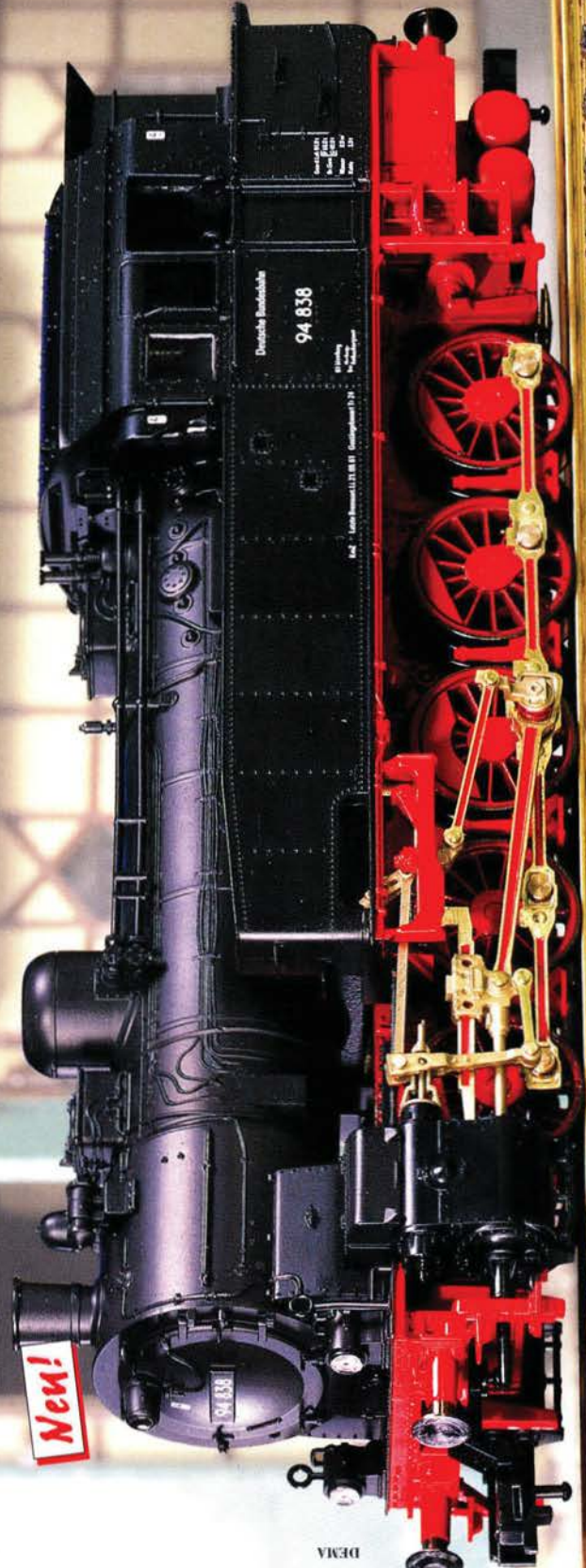
FLEISCHMANN

HO-Dampflok BR 94 838 der DB.

Originalgetreues Modell einer ehemals im Bahnbetriebswerk Hamburg-Rothenburgsort eingesetzten Tenderlokomotive. Dreilicht-Spitzensignal, ohne Vorwärmer auf dem Kessel, rundes Führerhausdach, Schlot in niedriger Ausführung. Besonders filigrane Nachbildung der Heusinger-Steuerung. Vorbildgetreue Lackierung und authentische Beschriftung gemäß der Epoche III (1946-1968). Das Modell läuft auf allen HO-Zweileiter-Gleichstrom-Gleissystemen. Einmalige limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht. Länge über Puffer (LüP): ca. 145 mm.

Art.-Nr. 964094

nur DM 289,-



DEMA



EUROTRAIN®

**EXCLUSIV-
NEUHEITEN**

JULI/AUG. '96

idee+spiel-Eurotrain im
INTERNET
<http://www.eurotrain.de>

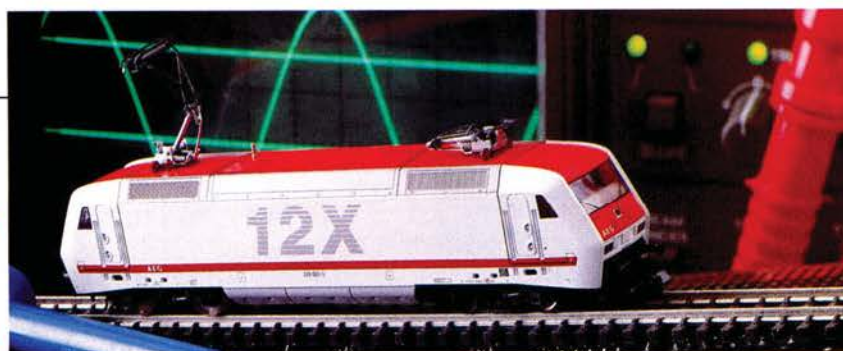
Eines der über 950 idee+spiel-Fachgeschäfte ist auch in Ihrer Nähe. Wo, das erfahren Sie unter der Servicenummer:

0 51 21 / 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.

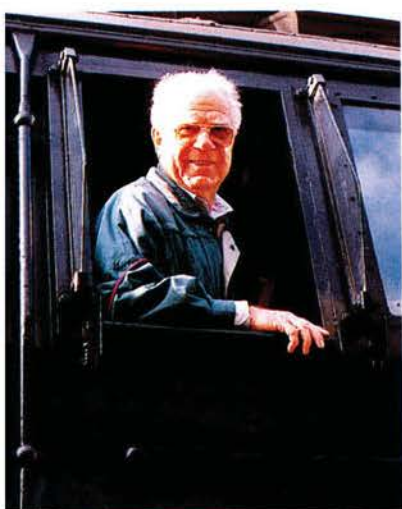
Lok-Labor

Die große 12X dient der Erprobung neuer Lokomotiv-Technologien. Ihre kleine Fleischmann-Ausgabe im N-Maßstab drehte jetzt ihre Runden im Testlabor. **Seite 64**



Windschiefe Bahn

Der Fahrplanwechsel brachte erneut das Aus für einige Nebenstrecken. Die letzten Züge rollten stellenweise auf abenteuerlichen Gleisen daher. Eine Spurensuche ab **Seite 12**



Anfeurer

Lokführer Kurt Schalau steht am Ende einer Epoche. 1959 setzte er mit 23 105 die allerletzte neue DB-Dampflok in Bewegung. Nun zündete er zur Abschiedsfahrt das letzte Feuer der Museumslok an. **Seite 20**



Richtungsweisend

In Start-Packungen kommt jetzt das neue C-Gleis von Märklin in den Handel. Ab Herbst sind die Gleise auch einzeln zu haben. Welche Vorteile es bietet, lesen Sie ab **Seite 80**



Land-Partie

Drei Überland-Straßenbahnen gab es einmal in Innsbruck. Jetzt steht der Linie 6 das baldige Aus ins Haus. Dann bliebe nur noch die Stubaital-bahn übrig. Erinnerung an die Landpartie nach Igls. **Seite 26**

TITELTHEMA

Endzeit-Stimmung

Wo Gleise aus der Spur geraten, ist die Stilllegung nicht mehr weit..... **12** ◀

DREHSCHIBE

Namen + Nachrichten **4**

Auftragspolster

Dieselloks aus Kassel für Ägypten..... **24** ◀

Ausklang

Straßenbahn Innsbruck-Igls vor dem Aus **26**

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Wiedersehen macht Freude

23 105 war die letzte DB-Neubaudampflok. Ihr erster Lokführer kam jetzt zur Abschiedsfahrt..... **20** ◀

ABENTEUER EISENBAHN

Spurensuche

Unterwegs auf finnischen Schmalspur-Gleisen **28**

LOKOMOTIVE

Hallen-Fest

Dampf hat wieder Saison - so auch in Halle..... **30**

WERKSTATT

Ehe-Glück

So passen Häuser stilgerecht zusammen..... **48** ◀

Baum-Haus

Ein Wärterhaus der RhB in Spur I **52**

Kurz und gut

Umrüsten auf Kurzkupplungen **54** ◀

Basteltips

Sichere Stromabnehmer, Flexgleis-Verlegehilfe, Glühdraht-Säge, Piko-Kurzkupplung und mehr **58** ◀

TEST

Versuchskaninchen

Fleischmanns N-Modell der 12X..... **64** ◀

Rangiermeister

Die 92.5 aus dem Hause Klein **68** ◀

Stamm-Werk

Das motorisierte Sägewerk von Vollmer **72** ◀

Von der Stange

Duewag-Straßenbahn von Lima **76** ◀

SZENE

Vitamin C

In Startsets: Märklins neues C-Gleis ist da **80** ◀

Oesterle aus dem Ei

Nm-Diorama der Plettenberger Kleinbahn **84**

Namen + Nachrichten **88**

Neuheiten..... **92**

Familien-Betrieb

Eine Wohnzimmeranlage, drei Fahrdienstleiter **94** ◀

AUSSERDEM

STANDPUNKT **5**

IMPRESSUM **6**

GÜTERBAHNHOF **32**

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT **36**

BAHNPOST **79**

TREFFPUNKTE **84**

BUCHTIPS **61**

VORSCHAU **98**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



**219 021 am 20. April
in Saalfeld**

Foto: Barteld

219 in Thüringen

Lok-Überhang

■ Licht und Schatten bei der Baureihe 219: Obwohl sie vielseitig verwendbar ist, bildet sie in Thüringen einen Überhang. So ist auch nach der Übernahme von bisher durch die Reihe 204 im Ostthüringer Raum vorwiegend auf Nebenbahnen erbrachten Leistungen der Bestand von 54 dieser Fahrzeuge beim Betriebshof Saalfeld recht hoch. Unter den hier zahlreich abgestellten Lokomotiven befand sich auch die kürzlich in Chemnitz revidierte 219 021. Sie ist die erste ihrer Reihe, die den typischen DB-Lack in Rot mit Lätzchen erhielt. Zwar erhielten schon vor fünf Jahren 119 078 und 087 in den Werkstätten der Regentalbahn den neu roten Anstrich, bei ihnen waren aber Rahmen- und Drehgestellteile farblich abgesetzt.



Foto: Polnik

Bayreuther Bahnhof mit Blick auf das Festspielhaus.

Planung für Bayreuth

Weichenstellung für 2000

■ Seit über 100 Jahren laufen wichtige Eisenbahnmagistralen an der Richard-Wagner-Festspielstadt Bayreuth vorbei. Die seit vielen Jahren angestrebten, intensiven Bemühungen der Stadt um bessere Bahnanschlüsse zeigen erste Früchte. Mit der von der DB AG jetzt begonnenen Projektierung der Schlömer Kurve zur Umgehung des Bahnhofs Neuenmarkt-Wirsberg wird Bayreuth an die Franken-Sachsen-Magistrale Dresden – Hof – Nürnberg angebunden. Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung entscheidet über Umfang, Finanzierung und Bau der Kurve. Zum Jahrhundertwechsel könnten dieselgetriebene Neigetechnikzüge (ICTD) die Festspielstadt anfahren.

Foto: Bodo Berlin



Im April begannen die neuen Berliner S-Bahn-Triebwagen der Baureihen 481/482 auf dem Testgleis Hennigsdorf Nord – Hohenschöpping der ADtranz ihre Testfahrten. Der 481 001 erhielt für die Versuche einen Dachstromabnehmer.



Foto: Hüllermann

**VT 601 am 21. April in Bendorf-Sayn
vor der Burg Sayn.**

Brexachtalbahn

Abschiedsfahrt mit VT 601

■ Mit Beginn des Sommerfahrplans 1996 wurde mit der Brexachtalbahn die wohl bekannteste Strecke im Westerwald stillgelegt, nachdem sie ihren Personenverkehr bereits 1989 und ihre Tonerde-Transporte 1994 verloren hatte. Am 21. April fand eine letzte Bereisung mit dem VT 601 durch die Eisenbahnfreunde Westerwald statt.

Würzburger Hauptbahnhof

Umbauarbeiten abgeschlossen

■ Nach sieben Jahren Bauzeit ist in der mainfränkischen Metropole ein moderner Hochleistungsbahnhof entstanden. Die Gleisanlagen sind im Vergleich zu früher entflochten worden. Dadurch können die Züge im Bahnhof mit höherer Geschwindigkeit fahren. Gleichzeitig wird der Nahverkehr weniger als bisher durch den Fernverkehr behindert. Weiterhin baute man die Bahnsteiganlagen aus und schuf über das Gleis 1 eine Durchfahrmöglichkeit für Güterzüge. Der letzte Schritt des 125 Millionen Mark teuren Umbaus war die Neugestaltung des „Ostkopfes“, die im Dezember 1995 beendet wurde. Dort mußte man 54 Weichen auswechseln. Die Durchfahrgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h statt bisher 60 km/h.

Exklusiv-Tour nach Paris und London

Mit 300 km/h per TGV nach Le Mans

■ Freunde von Hochgeschwindigkeitszügen erwartet im Herbst 1996 ein besonderer Leckerbissen. Vom 3. bis 6. Oktober veranstaltet ARTE aus Meerbusch eine exklusive Tour, die von Frankfurt über Paris, Le Mans und Lille nach London führt. Mit dem Eurocity 52 geht es zunächst nach Paris, wo zum Beispiel das ultramoderne Stellwerkhaus am Gare du Nord besichtigt wird oder eine Fahrt zu den „Ateliers“ ansteht – hier stehen der Train-Grande-Vitesse (TGV), der Eurostar und der Thalys, die neueste TGV-Generation. Neben einer Fahrt mit dreihundert Stundenkilometern nach Le Mans oder Lille, Besichtigungen von Bahnhöfen und Terminals unter fachkundiger Führung gibt es schließlich am Sonntag die einmalige Fahrt mit dem Eurostar nach London, die etwa zwei Stunden dauert und eine Besichtigung des neuen Bahnhofs einschließt. Die Rückreise von der Erlebnistour erfolgt mit dem Flugzeug. Das Inklusiv-Paket kostet ab 1290 Mark. Mehr Informationen gibt die Firma ARTE, Kaarster Str. 2-4, 40670 Meerbusch, Tel. (02159) 2077.

113 269 im Einsatz

Wiederaufbau in neuroter Farbe

■ Die 113 269 wird seit ihrer am 20. März abgeschlossenen Untersuchung wieder eingesetzt. Die Lok war am 30. Dezember 1994 nach einer Kollision mit einem Pkw an einem Bahnübergang umgestürzt und stark beschädigt worden. Hauptgrund für ihren Wiederaufbau war, daß sie vor dem Zusammenstoß bereits neue, für 160 km/h geeignete Drehgestelle erhalten hatte. Für den fünftägigen Münchener 113-Umlauf stehen nun acht Lokomotiven zur Verfügung, von ihnen präsentiert sich die Hälfte in der alten Lackierung beige-rot.



Foto: Bendrien

Die neurote 113 269 am 17. April in München.

Altbau-Elektroloks

Nach Jahren ausgedient

■ Die Tage derjenigen DR-Altbau-Elektrolokomotiven, die noch als Trafostationen oder Prüfgeräte dienen, sind gezählt. Die zuletzt in Magdeburg/Rothensee als Trafostation verwendete 204 007 konnte durch die Stassfurter Eisenbahnfreunde erworben werden. In Halle P wartet die zuletzt in Großkorbetha verwendete 204 006 auf die Zerlegung. Ebenfalls in Halle P wartet die 244 102 auf einen Käufer – die Zerlegung ist aber wahrscheinlich. In Erfurt werden noch die 204 011 (verkauft nach Celle) und die 244 146 (verkauft nach Österreich) als Prüfgeräte verwendet. Mit Baubeginn am Erfurter Hauptbahnhof werden sie wohl zu ihrem neuen Besitzer rollen. Die in Leipzig-Wahren stehende 244 127 ist seit längerer Zeit beschäftigungslos. Die zuletzt in Merseburg als Trafostation eingesetzte 244 105 konnte von der BSW-Gruppe Thüringer Eisenbahnverein in Weimar äußerlich aufgearbeitet werden. Weitere stationäre Anlagen gibt es noch in Leipzig West (244 123), Altenburg (244 112) und Reichenbach (244 049).



Foto: Kloseck

244 105 im grauen Anstrich am 24. April 1996.

Eine runde Sache

Die Ankündigung fiel knapp aus, aber deutlich: Fleischmann wird im kommenden Herbst eine neue Drehscheibe in der Spurweite TT herausbringen. Damit bestätigt der Hersteller nun, was seit der Nürnberger Spielwarenmesse im Februar Gegenstand von Spekulationen war: der lange erwartete Einstieg eines der Großen in die 12-Millimeter-Spur. Diese sucht auch im Jahre 6 nach der Deutschen Wiedervereinigung noch immer nach ihrem zukunftsorientierten Profil, das ihr die bekannten Werbeaussagen wie „Spur der Mitte“ oder „die ideale Spur“ noch nicht gebracht haben. Nach wie vor ist der TT-Markt in den neuen Bundesländern zu Hause und damit auf dem gesamtdeutschen Modellbahnmarkt weniger die „Spur der Mitte“ als jene des Ostens. Die Verkaufszahlen des Handels sprechen da eine eindeutige Sprache. Doch die Hoffnungen, daß Fleischmanns erster Schritt in die Welt der TT-Spur das Ende dieser Identitätssuche sein könnte, ist verfrüht. Dazu müßte schon weiteres TT-Zubehör aus Nürnberg oder von einem weiteren führenden Hersteller auf den Markt kommen. Das aber wird es in nächster Zeit von Fleischmann nicht geben. Der Großserienhersteller muß stückzahlenmäßig in Dimensionen denken, die der Markt für ihn noch nicht hergibt. Die neue Supermodell-Drehscheibe wird zweifellos Bewegung auf die TT-Anlagen bringen. Nur, ihr Schwung wird nicht ausreichen, um die Modellbahner anderer Spurweiten zum Umstieg in die Mitte zu locken. Dafür haben die Nürnberger selbst vorgesorgt, denn es gibt die runde Sache schon in H0 und N. Immerhin ist die angekündigte Neuheit aber ein vorsichtig gesetztes Signal des Vertrauens in den Bestand der 12-mm-Spur, der nicht wenige einen Wettlauf mit der kleineren N-Spur voraussagen. Daß es in naher Zukunft dazu kommen könnte, daran wird den Nürnbergern sicherlich nicht gelegen sein, die mit ihren „piccolo“-Produkten durchaus Maßstäbe setzen. Fleischmann wird die Risiken wohl kalkulieren, um mit dem ersten Schritt auf den TT-Markt nicht eigenes Produkt-Terrain zu zertrampeln. Das marktpolitische Zeichen der Präsenz indes ist deutlich gesetzt, denn man hat nicht einmal den Versuch unternommen, die Neuheit als Zubehör für H0m-Bahner zu tarnen. Das hätte dem renommierten Hersteller auch niemand abgenommen.



Hans-Joachim Gilbert

PFA Weiden

Neue Umbauaktion

■ Die DB erteilte der Firma Partner für Fahrzeugausstattung, Weiden, einen Auftrag, 30 Liegewagen und 142 IC-Wagen umzubauen. Die Liegewagen sind für den ab Juni 1996 fahrenden UrlaubsExpreß mit Nachtzugverbindungen zwischen Deutschland und Italien vorgesehen. Sie entstehen aus Bcm 243-Liegewagen. Die Energieversorgung und der Gleitschutz der Wagen werden erneuert, die Innenausstattung wird geändert und eine geschlossene WC-Anlage eingebaut. Die IC-Wagen entstehen aus 142 Bpmz, die aus den siebziger Jahren stammen. Die Wagen werden innen und außen umgestaltet. Außerdem erhalten sie eine Revision, die sie für rund zehn Jahre weiteren Einsatz tauglich macht.



Liegewagen beim Umbau im Werk Weiden der Firma Partner für Fahrzeugausstattung.

Foto: PFA

**IMPRESSUM**

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 75
Telefax (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Hans-Joachim Gilbert (v.i.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

REDAKTION
Kurt Honifogl, Thomas Hanna-Dauod,
Hartmut Lange, Uwe Lechner,
Andreas M. Rantsch, Dr. Franz Rittig,
Jens Tauscher

ANZEIGEN
Leitung: Klaus Schachenmayer
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Anzeigenverkauf: Elke Reichert
Telefon (07 11) 2 10 80 86
Anzeigenfax (07 11) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
Jeannette Krause

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller,
J. H. Broers, Klaus Bünge, Jürgen Dill,
Peter Federmann, Christian Fricke,
Christoph Grimm, André Halusa,
Frank Heilmann, Marcus Henschel,
Michael Hubrich, Rolf Jünger,
Georg Kerber, Manfred Lohkamp,
Fritz Osenbrügge, Erich Preuß,
Fritz Rümmelein, Jörg Seidel,
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 33

Preis des Einzelhefts: DM 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 55,20
Jahres-Abonnement europ. Ausland:
DM 67,20. Andere Auslandspreise
auf Anfrage. Lieferung jeweils frei
Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBÄHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzan-
sprüche können nicht anerkannt werden.
Alle Rechte vorbehalten.
© by Pietsch + Scholten Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte,
Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt
der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung: Hypobank Stuttgart
(BLZ 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 666 77-706.
Anzeigenpreisliste Nr. 14, gültig ab
Heft 1/96. Gerichtsstand ist Stuttgart.

**Niederflur-Straßenbahn****Eilgut nach Köln**

■ Die Lieferung von 40 Niederflur-Straßenbahnen an die Kölner Verkehrsbetriebe konnte im April abgeschlossen werden. Da der Wagen 4040 für eine Präsentation eines Werbekunden am 20. April verfügbar sein mußte, brachte man ihn in einer Tag- und Nachtfahrt vom Herstellerwerk BN-Eurorail in Brügge nach Köln. Am 17. April gelangte er im Schlepp einer Diesellok von Aachen nach Wesseling. Schon am darauffolgenden Tag befand sich das Fahrzeug in der Lackiererei und war rechtzeitig zur Präsentation fertiggestellt. Die Eurorail-Niederflurtriebwagen werden von den Fahrgästen sehr positiv angenommen. Außerdem haben sie sich auch betrieblich gut bewährt. Eine zweite Serie dieses Fahrzeuges befindet sich bereits im Bau.



Foto: Hafke

Triebwagen 4040 beim Eiltransport nach Köln.**Magdeburger Straßenbahn****Triebwagen-Serie abgeschlossen**

■ Am 12. März traf mit dem Triebwagen Nummer 1325 der letzte NGT8D des ersten Bauloses von 25 Fahrzeugen in Magdeburg ein. Bis Ende März legten die neuen NGT in Magdeburg schon rund 730 000 Kilometer ohne größere Probleme zurück. Die technische Verfügbarkeit konnte bis auf 90 Prozent gesteigert werden – bei Tatra-Zügen liegt sie nur bei 75 Prozent. Bis zum Jahr 2000 sollen, je nach Finanzierungsmöglichkeiten, zehn weitere NGT8D und elf Beiwagen bei LHB in Salzgitter für die Magdeburger Straßenbahn gebaut werden.

E 18 08 ausgebessert**Rückkehr nach München**

■ Die Museumslok E 18 08 kehrte am 5. April als Leervorspann mit dem „Christophorus“ D 1521 vor der planmäßigen 110 455 von ihrer Ausbesserung in Opladen nach München Ost zurück (siehe auch Heft 4). Am 16. April absolvierte sie ihre erste Sonderfahrt nach Salzburg. Die bisherigen Bewegungsfahrten mit Interregios zwischen München und Salzburg können nicht mehr durchgeführt werden, weil diese Züge seit Dezember 1995 mit 120 und Wendezug-Steuerwagen fahren. Mit ausgebildeten E 18-Lokführern könnten zumindest Eilzüge im Raum München gefahren werden.

**E 18 08 bei der Ankunft in München Ost am 5. April.****Personalpolitik der DB****Stellenabbau**

■ Während Forderungen bestehen, bei der Bahn zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen, um den Überstundenberg der Eisenbahner abzubauen, spricht der DB-Vorstand davon, daß bis zum Jahr 2000 rund 100 000 Stellen gestrichen werden sollen. Vor der Bahnreform lag die Beschäftigtenzahl bei rund 500 000, heute bei etwa 300 000. Nach Angaben des Aufsichtsratsvorsitzenden der DB AG, Günther Saßmannshausen, erfolgte der bisherige Arbeitsplatzabbau sozial verträglich. Die Produktivitätssteigerung liege bei 30 Prozent.

Zwischenhalt

- Die Ulmer Eisenbahnfreunde können ihre Dampffahrten auf der für den Personenverkehr stillgelegten Strecke Amstetten – Gerstetten weiterführen, bis die Zukunft dieser Nebenbahn geklärt ist.
- Seit dem 1. Mai gibt es wieder die Fahrrad-Netzkarte Mecklenburg-Vorpommern. Für Erwachsene kostet die an drei Tagen gültige Netzkarte 53 DM.
- Seit Anfang Mai sind in Berlin alle Abschnitte für die Tunnel von Fernbahn, U-Bahn und Straße beim Tiergarten im Bau. 2002 sollen die Arbeiten beendet sein.
- Die DB legte in einem Fünfjahres-Ausbildungsprogramm fest, daß bis zum Jahr 2000 jährlich 4000 neue Ausbildungsplätze zur Verfügung stehen.
- Seit dem 1. Mai nehmen auch die Bahnhöfe Dietikon, Landquart, Lenzburg und St. Maurice der SBB Elektronikschrott zum Recyclen an.
- Der Siemens-Bereich Verkehrstechnik und die japanische Toshiba Corporation arbeiten künftig auf dem Gebiet der Bahntechnik zusammen. Die Kooperation beginnt mit S-Bahnen für Tokio.
- Die Deutsche Waggonbau übernahm die Mehrheit an dem tschechischen Wag-



Werkstatt mit der Lok HC 206.

Museumsbahn Hessencourrier

Werkstatt eingerichtet

■ Im nordhessischen Naumburg befindet sich die neue Werkstatt der Museumsbahn Hessencourrier. Der alte Lokschuppen der Kassel-Naumburger Eisenbahn wurde vom Verein angemietet, um darin Lokomotiven und Wagen aufzuarbeiten. Nach fast einjähriger Einrichtungszeit steht dem Verein eine leistungsfähige Werkstatt mit Hebeböcken und langen Arbeitsgruben zur Verfügung. Hier soll bis 1997 die Hauptuntersuchung der letzten Original-Dampflok der Kleinbahn Kassel-Naumburg abgeschlossen werden. Bei dieser Maschine handelt es sich um eine 1941 von Krauss-Maffei gebaute, fünfschichtige Elna.

Foto: Brümmer



Foto: Kindelberger

Lok 44 der Schmalspurfreunde Berlin.

Berliner Parkbahn

Steht Schließung bevor?

■ Nur mehr bis 30. Juni ist der Betrieb auf der Berliner Parkeisenbahn finanziell gesichert. Die zuständige Berliner Senatorin Ingrid Stahmer strich die Mittel, nachdem sie im ersten Halbjahr 1996 noch 150 000 DM, die Hälfte des früheren jährlichen Zuschusses, überwiesen hatte. Derzeit wird noch über eine Finanzspritze zur Fortführung des Betriebes der 600-Millimeter-Bahn bis 27. Oktober, dem Saisonende, verhandelt. Die Berliner Parkeisenbahn GmbH hatte die Strecke am 21. März 1993 von der Deutschen Reichsbahn übernommen, fünf festangestellte Mitarbeiter und 140 Kinder und Jugendliche sorgten für den Betrieb. Im Oktober 1993 weihte man eine 650 Meter lange Gleisverbindung zum S-Bahnhof Wuhlheide ein.

DB-Konzernleitung

Umzug in die Holzmarktstraße

■ Die Konzernleitung der Deutschen Bahn AG verlegt ihren Sitz innerhalb Berlins in ein Bürogebäude an der Holzmarktstraße. Sie verläßt die Rueschestraße, um Platz für andere Struktureinheiten zu schaffen, die bisher in 18 Gebäuden verstreut sind. Sofern der Lehrter Zentralbahnhof fertiggestellt ist, will die Konzernleitung dort ihren Sitz nehmen.

gonbau-Unternehmen Vagonka Ceska Lipa.

■ Der Bundestag stimmte am 9. Mai dem Bau des Transrapid zwischen Berlin und Hamburg zu. Bis zum Jahr 2005 sollen 12,25 Milliarden Mark Kosten entstehen.

■ Die SBB nehmen zwischen Göschenen und Giubiasco eine 132-kV-Starkstromleitung in Betrieb. Sie ersetzt die im Gottard-Tunnel verlaufende 66-kV-Kabelleitung, die aus dem Jahr 1922 stammt.

■ Bei der Amsterdamer Straßenbahn werden verstärkt Schaffner eingesetzt. Inzwischen fahren auf sechs Linien Züge mit Schaffner.

■ Die Französischen Staatsbahnen erwarten für 1996 einen Verlust von umgerechnet 3,6 Milliarden Mark.

■ Im September beginnen in Rom die Bauarbeiten, um die älteste U-Bahn-Strecke der Stadt vom Zentrum zum Hafen Ostia weiterzuführen.

■ Mitte Mai setzte die DB einen Umweltschutzbund ein. Wissenschaftler aus verschiedenen Disziplinen sollen den Umweltschutz bei der DB vorantreiben.

■ Bei den Olympischen Spielen in Atlanta wollen ADtranz, Danmark und AMTRAK die dänische „Gumminase“ vom Typ IC/3-Flexliner das erste Mal in den

USA als Probezug einsetzen.

■ Der geplante Einsatz von Pendolino-Zügen zwischen Genf und Mailand zum Fahrplanwechsel wurde auf ein unbestimmtes Datum verschoben. Bei den Testfahrten traten Probleme im Software-Bereich auf.

■ Die Stuttgarter S-Bahnen fahren nun im Berufsverkehr alle 15 Minuten. Auch ein höheres Platzangebot verbessert die Situation in den Stoßzeiten.

■ In Hannover können Fahrgäste ab Spätsommer 1997 mit einer neuen Stadtbahn fahren. Bis zur Expo 2000 sollen 144 der neuen Züge auf den Gleisen der Stadtbahn verkehren.

■ Am Morgen des 17. Mai raste ein Regionalexpress auf der Strecke Weimar – Jena bei Großschwabhausen in eine Schafherde. Dabei wurden mindestens 165 Tiere getötet.

■ Im Jahr 1995 transportierten die DB AG und die regionalen Eisenbahngesellschaften nur noch 333 Millionen Güter. Das sind 1,1 Prozent weniger als 1994.

■ Die Harzer Schmalspurbahnen bieten unter (0 39 43) 55 80 eine neue Info-Line an. Rund um die Uhr können bei den HSB aktuelle Bahn-Informationen abgehört werden. Außerhalb der Geschäftszeiten

kann man direkte Nachrichten an das Informationsbüro auf einem Anrufbeantworter hinterlassen.

■ In der Schweiz stellten die SBB weitere 17 Linien des Regionalverkehrs auf schaffnerlosen Betrieb um.

■ Für das Fahrplanjahr 1997/98 ist eine große Linien-Netz-Reform vorgesehen. Eine Reihe bisheriger IC-Linien sollen durch ICE aufgewertet werden. Die übrigen IC-Linien würden abgewertet, da sie künftig an einer Reihe von bisherigen IR-Bahnhöfen halten sollen.

■ Nach dem Zugunglück im August letzten Jahres in der Nähe von Bludenz wird die Arlbergbahn jetzt auf ihrer gesamten Streckenlänge auf mögliche Gefahrenpotentiale untersucht und gegebenenfalls generalsaniert.

■ Die DB will den Güterverkehr mit den Staaten Mittel- und Osteuropas bis zum Jahr 2001 um 20 bis 25 Prozent auf eine Transportmenge von 30 Millionen Tonnen erhöhen.

■ Die SBB mußten ab 21. April mehrere Wochen lang „Schiffs-Ersatzverkehr“ zwischen Diessenhofen und Kreuzlingen auf der KBS 820 Schaffhausen – Rorschach fahren. Niedrigwasser verhinderte die planmäßigen Schiffsfahrten.

Draisinen-Bahn

Muskelkraft

■ Fahrgäste auf der Strecke Fürstenberg (Havel) – Templin benötigen künftig eine gute Kondition. Für 60 Mark können sie ab dem 16. Juni Schienenfahrräder leihen und mit bis zu vier Personen die Strecke abfahren. Wer mit der Bahn in Templin ankommt, erhält 25 Prozent Preisnachlaß. Bereits am 20. Mai wurde der Zugverkehr eingestellt, um die Strecke für den Draisinenverkehr vorzubereiten. Info: Telefon (0 39 87) 5 21 15.



Draisinenprobefahrt am 30.03.96

Foto: R. Preuß **Lincoln-Towncar beim Bahntransport.****Straßenkreuzer auf Rungenwagen****Seltene Schienen-Fracht**

■ Die DB AG transportierte kürzlich eine ungewöhnliche Wagenladung von Bremen nach Frankfurt (Main). Ein Frankfurter Limousinen-Verleiher hatte die längste, jemals für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassene Limousine in den USA gekauft, um das 14,5 Meter lange Gefährt künftig seinen Kunden anbieten zu können. Das Fahrzeug bietet 14 Fahrgästen Platz.

Kaffeebrenner**Demontage**

■ Der Verkehr auf der Nebenstrecke Grevesmühlen – Klütz wurde 1995 eingestellt. Jetzt demontiert die Deutsche Bahn AG die nicht mehr benötigten Gleise. Sie gefährdet damit Pläne für die Wiederbelebung der Strecke. Im Lokschuppen könnte eine Dampflok untergestellt werden für einen Museumsbetrieb auf der landschaftlich reizvollen Strecke. Auch für den regulären Verkehr haben sich bereits Interessenten gemeldet. Zum Lokschuppen führt aber kein Gleis mehr, Abstellgleise für Wagen sind jetzt rar. Unterstützung bekommen die Bahnenthusiasten von der Denkmalpflege, da die gesamte Anlage als einmaliges Zeugnis der mecklenburgischen Technikgeschichte geschützt ist.

FRAGE**ZEICHEN**

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



Foto: TB

■ In der gesuchten Stadt existieren vier schienengebundene Nahverkehrssysteme: S-Bahn, Straßenbahn sowie zwei U-Bahn-Systeme. Beim größeren der beiden U-Bahn-Systeme sind die Fahrzeuge länger und breiter. Auch bei der Stromabnahme unterscheiden sich die Triebwagen, die Typenbezeichnungen wie D, DL und F sowie A III, A III L und G I tragen. An einigen Stellen der Stadt verlassen die U-Bahnen den Tunnel – zum Teil fahren sie sogar auf einer Hochbahn. Wie heißt die Stadt, in der heute neun U-Bahn-Linien verkehren?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Juli 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 Maiheft lautete „Friedrichshafen“. Die 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen“ haben gewonnen: Gerd von Belino, 65812 Bad Soden; Heinz Bielstein, 04600 Altenburg; Sebastian Blasche, 01069 Dresden; Horst Braun, 71739 Oberriexingen; Martin Brose, 30519 Hannover; Thomas Bucher, CH-4125 Riehen; Dr. Günter Ciupek, 93352 Rohr; Rudolf Gabel, 04209 Leipzig; Walter Grob, CH-6010 Kriens; Manfred Groß, 24226 Heikendorf; Gerhard Gruber, 07743 Jena; Rolf Haake, 45896 Gelsenkirchen; Hans Hüni, CH-8808 Pfäffikon; Thorsten J. John, 25335 Elmshorn; Jürgen Kuiper, 90763 Fürth; Herbert Krüger, 14774 Brandenburg-Plaue; A. Kupferschmidt, 12619 Berlin; H.-J. Markmann, 39108 Magdeburg; Daniel Müller, 88499 Riedlingen; Torsten Müller, 89075 Ulm; Karin Piosik, 38364 Schöningen; Helmut Raasch, 45527 Hattingen; Uwe Rowold, 42329 Wuppertal; Dieter Schneider, 38124 Braunschweig; Harald Schweitzer, 15890 Eisenhüttenstadt; Jürgen Stem, 07749 Jena; Julian Turner, 21684 Stade; Rolf Weichert, 10367 Berlin; Werner Wollmann, 02923 Ushmannsdorf; Uwe Wulff, 24105 Kiel.

Harzer Schmalspurbahnen**Neuer Triebwagen**

■ Am 26. April traf in Wernigerode der neue Dieseltriebwagen 187 015 bei den HSB ein. Das neue Fahrzeug soll zusammen mit den Triebwagen 187 011 bis 187 013 (ex-Inselbahn-Langeoog) den Nahverkehr in Nordhausen bedienen. Hersteller ist das Werk Wittenberge der Deutschen Bahn AG, das diesen neuen Fahrzeugtyp künftig in Serie bauen möchte.



Foto: E. Preuß

Tw 187 015 kurz nach dem Eintreffen in Wernigerode.**Ausbildung****Lokfahrer statt Lokführer**

■ Seit Herbst 1995 bildet die DB AG Lokomotivführer aus, die keine technische Vorbildung besitzen. Es genügt ein Schulabschluß und die Ausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst mit dem Schwerpunkt Betrieb und Technik. Im dritten Ausbildungsjahr rückt das Bedienen und Führen von Loks und Triebwagen in den Mittelpunkt. Diesen Lokführern ist der Eingriff in die Technik – etwa bei Störungen – verboten.

Neues DB-Fahrzeug**Hiobs-Botschaft**

■ Die DB erhielt im April von der in Rheine ansässigen Firma Windhoff ein neues Fahrzeug, den 711 001 „Hiob“: Hubarbeitsbühnen – Instandhaltungsfahrzeug für Oberleitungsanlagen. Anfang April befand sich der 711 001 noch im Betriebshof Kassel, danach sollte er zum Betriebshof Würzburg überstellt werden.



Foto: Heiderich

„Hiob“ 711 001 am 6. April in Kassel.



Wagenkasten eines WEG-Regio-Shuttles bei ADtranz in Berlin-Borsigwalde (ex-Waggon-Union).

Schönbuchbahn

Verzögerung der Wiederinbetriebnahme

Die pünktliche Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Böblingen – Dettenhausen durch die Württembergische-Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) im Auftrag des Zweckverbandes Schönbuchbahn (ZVS) ist gefährdet. Weil der Hersteller ADtranz die Regio-Shuttle-Triebwagen voraussichtlich erst Mitte August an den ZVS ausliefert, kann der fahrplanmäßige Betrieb nicht wie geplant zum 1. September beginnen. Unklar ist, ob die WEG zu diesem Zeitpunkt den Personenverkehr im Probetrieb aufnimmt. Zu der Verzögerung kommt es, weil sich die Neukonstruktion bei Tests als instabil erwies und deshalb verstärkt werden muß.

Einheits-Verkehrsprojekte

Unter einem Dach

Die Deutsche Bahn AG führt zum 1. April die für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) tätigen Tochtergesellschaften PGS (Planungsgesellschaft Schnellbahnbau Hannover – Berlin) und PBDE (Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit) zusammen. Der Name der PBDE wird für die neue Gesellschaft verwendet. Von den insgesamt neun Schienenverkehrsprojekten wurden bisher drei Strecken fertiggestellt: VDE Nr. 6 Ausbaustrecke Eichenberg – Halle (Inbetriebnahme Mai 1994), VDE Nr. 7 Ausbaustrecke Bebra – Erfurt (Mai 1995) und VDE Nr. 5 Helmstedt – Magdeburg – Berlin (Dezember 1995). Das Projekt Nr. 4, die Schnellbahn Hannover – Stendal – Berlin soll 1997 in Betrieb gehen. Seit 1990 flossen elf Milliarden Mark in die Schienenverkehrsprojekte.

Vogelfluglinie

Neue Schiffe

Der DB-Vorstand stimmte dem Bau zweier Fährschiffe für die DB-Tochterfirma Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (DFO) zu. Parallel zum Schiffsneubau soll das Fährterminal in Puttgarden modernisiert werden. Die DFO investiert 230 Millionen Mark. Die Bahn kündigte erhebliche Kürzungen der Fahrzeiten an. Die DFO betreibt die Linie Puttgarden – Rodby zusammen mit der „DSB Rederi“. Zur Zeit bedienen sechs Fährschiffe und eine Straßenfähre die Linie im 30-Minuten-Takt.

PayCard für DB

Bargeldlos

Die Deutsche Bahn AG, die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen zusammengeschlossenen Nahverkehrsbetriebe und die Deutsche Telekom AG wollen gemeinsam eine Chipkarte einführen, mit der Fahrausweise bargeldlos gekauft werden können und die auch als Telefonkarte verwendet werden kann. Ab September 1996 soll die Karte bundesweit eingeführt werden. Zuvor soll die neue Zahlungsmöglichkeit von 5000 Testkunden erprobt werden.

Denkmal bei Bayer Leverkusen

Schmalspurige Dampfspeicherlok

Im Werksgelände der Bayer AG in Leverkusen steht eine der beiden erhaltenen schmalspurigen Dampfspeicherlokomotiven Deutschlands. Die Lok kann von der Friedrich-Ebert-Straße aus gut gesehen werden. Die meterspurige Maschine entstand 1917 bei der Lokomotivfabrik Hohenzollern in Düsseldorf unter der Fabriknummer 3636. Im Leverkusener Werk des Chemie-Konzerns Bayer erhielt sie die Betriebsnummer 35 und den Namen „Salophen“. Nach 322 700 Kilometer Laufleistung und 12 000 Betriebsstunden wurde die Maschine im Jahr 1970 ausgemustert. Am 19. August 1993 erfolgte die Einweihung der Salophen als Denkmallok.



1000-mm-Dampfspeicherlok der Bayer AG.

Foto: Ziegenfuß



Foto: Gutther

In Niederlehme verfügt ein Kalksandsteinwerk über eine eigene Werksbahn. Die dort eingesetzten Diesellokomotiven des Typs V 10 C, Baujahr 1964, stammen aus der Produktion des Lokomotivbau Babelsberg. Die Bahn soll 1996 stillgelegt werden.



756 624 in Halle.

Foto: Heilmann

Bahndienstloks

Neue Bezeichnung

Die bei der Versuchsanstalt in Halle stationierte 311 624 erhielt die Bezeichnung 756 624. Ausgemustert wurde die 754 102 (ex 130 102). Derzeit führt die DB AG 22 Loks als Bahndienstfahrzeuge in ihrem Bestand: 755 025 (ex 112 025), 756 624 (311 624), 750 001 (103 001), 750 222 (103 222), 751 001 (110 385), 752 001 (120 001), 753 001 (217 001), 753 002 (217 002), 754 101 (130 101) sowie die Tunnel-Hilfszugloks 714 033, 046, 235, 236, 244, 245, 246, 251, 257, 260, 271, 277, 352 (ex 214 033 etc.).

Die planmäßig von Dienstag bis Freitag verkehrende 218-Dreifachtraktion vor einem Güterzug von Mühldorf nach München konnte am 19. April bei der ehemaligen Blockstelle Nockherberg abgelichtet werden. Die Maschinen 218 342, 391 und 309 passierten die Stelle pünktlich gegen 17 Uhr.



Foto: Bendrien



NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

SNCF-Triebwagen

Gasturbinen-Ende

Die Gasturbinen-Triebwagen der Reihe RTG, die je Triebkopf über zwei Turbinen verfügen, verloren nach Abschluß der Elektrifizierung zum Fahr-

planwechsel im Mai 96 ihr Einsatzgebiet auf der Strecke von Paris nach Cherbourg (Depot/ EMT Caen). Bis zum Jahr 1998 will sich die SNCF ganz von ihren zwischen 1972 und 1976 beschafften Gasturbinen-Triebwagen der Reihen RTG und ETG



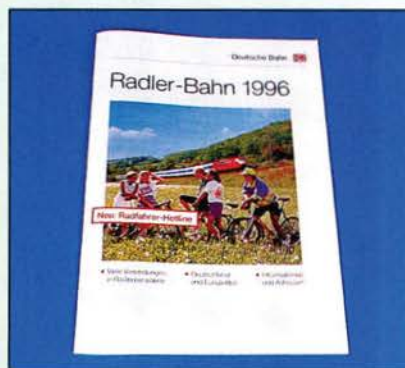
Foto: Heilmann

Turbotrain TBo 2049 am 9. März im Depot Caen.

TOP + FLOP

Top: Radreisen mit der Bahn

Radfahren macht wieder Spaß, wenn man mit der Deutschen Bahn AG verreist. In viele Ferienregionen bietet das Unternehmen durchgehende Verbindungen mit Fahrradtransporten an. Allein in Zügen nach Österreich und nach Italien stellt die Deutsche Bahn AG in Zusammenarbeit mit ihren Nachbarbahnen in diesem Sommer täglich ungefähr 400 Radstellplätze bereit. Das sind etwa doppelt so viele wie im Vorjahr. Sogar EC vom Ruhrgebiet nach Kla-



Die Broschüre „Radler-Bahn 1996“ gibt wichtige Infos für Pedalritter.

genfurt beziehungsweise Innsbruck und zurück befördern im neuen Fahrplanabschnitt die beliebten Fortbewegungsmittel. Die Fahrradmitnahme in die Länder Belgien, Dänemark, Großbritannien, Italien, Niederlande, Österreich und Schweden läuft problemlos. Nach Polen, Tschechien, Ungarn und in die Schweiz versperren allerdings restriktive Zollbestimmungen die Einfuhr von Fahrrädern, obwohl dorthin auch Züge mit Stellmöglichkeiten verkehren. Frankreich weigert sich nach wie vor, in Fernzügen Transportkapazitäten bereitzustellen. Dagegen steht die Deutsche Bahn AG der Radbeförderung in Zügen immer positiver gegenüber. Wie schon voriges Jahr gibt es an den Verkaufsstellen der Deutschen Bahn AG die Broschüre „Radler-Bahn“. Und wem diese Informationen noch nicht reichen, der kann unter der Rufnummer (01 80) 3 194 194 zusätzliche Fragen zu Rad und Bahn stellen.

Flop: Neuer Orient-Express

Orient-Express – der Name allein verspricht das Fluidum von Größe und Weite. Der Sommerfahrplan 1996 relativiert diese Traumbilder aber schnell. Der D-Zug mit der Nummer 263 verkehrt zwischen Paris Est (ab 17.48) und Budapest-Keleti (an 12.18) mit Sitz-, Liege- und Schlafwagen. Im vergangenen Fahrplanabschnitt Winter 1995/96 fuhr der Express zwischen Stuttgart und München Ost durchgehend in 2 Stunden und 17 Minuten. Ab Juni 1996 braucht der Zug mit der gleichen Nummer für dieselbe Strecke 3 Stunden und 16 Minuten, also fast eine Stunde länger. Zusätzliche Halte in Plochingen, Göppingen, Geislingen (Steige), Ulm, Neu-Ulm, Günzburg, Augsburg und München-Pasing verlangsamen die Verbindung. Der „Express“ erfüllt Funktionen eines eingestellten Nacht-Interregios. Es ist schon erstaunlich, wie hier ein ehemaliger europäischer Fernzug ersten Ranges degradiert wurde. Den Fahrgästen in der West-Ost-Richtung wird zudem die Strecke zwischen Stuttgart und München in schlafloser Erinnerung bleiben.

8 Halte zwischen Stuttgart und München Ost.

Strecke	Stuttgart	Plochingen	Göppingen	Geislingen (Steige)	Ulm	Neu-Ulm	Günzburg	Augsburg	München-Pasing	München Ost
1. Klasse	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2. Klasse	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
3. Klasse	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
4. Klasse	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
5. Klasse	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
6. Klasse	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
7. Klasse	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
8. Klasse	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
9. Klasse	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
10. Klasse	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Haben auch Sie bei Straßen- und Eisenbahn Tops oder Flops erlebt? Schreiben Sie an: MODELLEISENBAHNER, Kennwort „Top und Flop“, Olgastraße 86, 70180 Stuttgart.

trennen. Für die Reihe RTG soll Venissieux Auslauf-Depot werden, dorthin sollen einige der 21 in Caen beheimateten Turbotrains versetzt werden. Bisher befinden sich in Venissieux 11 RTG's, die vor allem die Strecke Lyon – Bordeaux bedienen.

Ungarn

150 Jahre Eisenbahn

Am 15. Juli 1846 fuhr zwischen Pest und Vác die erste Eisenbahn Ungarns. Die Strecke war 34 Kilometer lang und das erste Teilstück der Linie Pest – Wien. Die ungarischen Staatsbahnen MAV planen in diesem Sommer ein vielfältiges Jubiläumsprogramm. Am 13. und 14. Juli soll eine Fahrzeugparade in Budapest-Angyalföld stattfinden. Sonderfahrten mit dem Schnelltriebwagen „Arpád“ und mit dem „Hundertjährigen Zug“ sind rund um Budapest und in die Pußta geplant. Das Verkehrsmuseum in der Hauptstadt zeigt die Ausstellung „150 Jahre ungarische Bahnen“. Weitere Informationen sind bei der Nostalgie-Gesellschaft der MAV, Belgrád rakpart 26, H-1056 Budapest, Telefon/Fax 00361-1171665 zu erfahren.

Puerto Rico

U-Bahn für San Juan

Puerto Ricos Hauptstadt San Juan erhält ein U-Bahn-System von Siemens. Am 3. Mai 1996 erhielt die Firma von der staatlichen Verkehrsbehörde den Zuschlag. Die U-Bahn wird aus Doppeltriebwagen mit Allachs-antrieb für Normalspur bestehen. Nach zuletzt Shanghai, Kanton, Bangkok besitzt San Juan die 92. U-Bahn der Erde.