August 1997

Modell Eisenbahner

DM 5,50 SFr 5,50 hfl 6,50 öS 41,- dkr 25,- lfr 120 bfr 122
Nr. 8/1997
E13411
08
4 391341 105506

BASTELTIPS
- Leucht-Modelle in Spur N
- Einstieg ins Bremserhaus
- Propeller-Fahrzeug in H0
- Gleis-Verbindung in TT
- Fahrende Fritten-Bude

Reichsbahn-Loks aus Lugansk
Wo Ludmillas Wiege steht

DB bremst Nostalgie-Gefühle
Haltsignal für Plandampf

Idylle in Thüringen
Länderbahn als Lebenswerk

TESTS
- Exklusive Drehscheiben
- Startset in die LGB-Welt
- Cargo-Lok 152 von Arnold

WERKSTATT
- Drehscheibe selbst gebaut
- Der Bubikopf von Weinert
- So wachsen die Wiesen

Wie der Mainzer
Lokdienst bei Pannen hilft

Gelbe Engel auf Schienen

So kommt die neue Lok zum Zug

märklin

Raucht nicht, trinkt nicht.

„Wir gewöhnen unseren Loks das Rauchen ab" – mit diesem Slogan setzte die Bahn damals ihre Dampfloks still. Die große Ära der Elektrotraktion begann, allen voran die „110er", deren zahlreiche Varianten seit den fünfziger Jahren zu Standardloks im schnellen Fernverkehr wurden – und von denen noch heute viele im Einsatz sind.

Die BR 110 ist auch eine der ersten Maxi-Loks, die nicht mehr rauchen. Und als erste Maxi-Lokomotive der modernen Bahn steht ihr das Neurot mit Lätzchen recht gut zu Gesicht. Dieses durchaus historische Ereignis verdient nicht nur in Sammlervitrinen, sondern auch auf Frei- und Kelleranlagen entsprechende Würdigung. Denn Maxi, Sie wissen es längst, ist mit seiner soliden Metallbauweise in bester Märklin-Tradition hochwertiger Blechspielzeuge produziert: präzise geformt, hochwertig veredelt, sorgfältig pulverbeschichtet und bedruckt. Die BR 110 schließt die Lücke zwischen Maxi und der Profi-Spur 1. Zwei Motoren sorgen für außergewöhnliche Zugkraft, nach Belieben auf konventionellen, DELTA- oder Märklin Digital-Anlagen, sogar auf Gleichstrom läßt sich der Universalantrieb umschalten. Und nach dem Dienst auf der Anlage, macht sie in der Vitrine einen guten Eindruck.

MAXI

http://www.maerklin.de

INHALT

Kompletter Eröffnungs-Zug

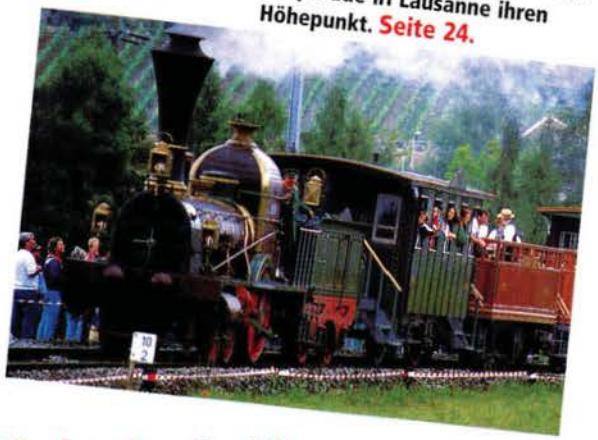
Mit Lok „Stainz", einem Bauzug, Gleisen und Trafo will LGB den Einstieg in die Gartenbahn schmackhaft machen. Der Test des Startsets beginnt auf Seite 70.

Einsatz-Leitung

Sonderzüge, Verspätungen und schadhafte Loks bestimmen die Arbeit des Zentralen Lokdienstes der DB AG in Mainz. Ein Blick in die Einsatz-Leitung ab Seite 12.

Parade-Loks

Schweizer Eisenbahngeschichte im Zwei-Minuten-Takt – die Jubiläumsfeiern erreichten mit der Lokparade in Lausanne ihren Höhepunkt. Seite 24.



Alles im grünen Bereich

Grüne Wildnis umgibt die Bahn auf Wolfgang Stößers H0-Diorama. Wie einer der Wettbewerbsgewinner Gleise und Begrünung gestaltet, steht ab Seite 52.

Modell-Geschichte

Eine Länderbahn in Thüringen um 1900 – das hat Matthias Warneke mit vielen Eigenbauten in H0 umgesetzt. Mehr über den Sieger bei den Heimanlagen ab Seite 92.

VORBILD

TITELTHEMA

Schneller Entschluß
Für jeden Sonderzug die passende Lokomotive: Die Arbeit im Zentralen Lokdienst der DB ..... 12 ◀

DREHSCHEIBE

Namen + Nachrichten 4

Neben-Buhler
Private Konkurrenz für die DB AG im Ländle 22

Bewegungs-Drang
Limmat, Krokodil & Co: Die SBB-Jubiläums-Parade in Lausanne 24

LOKOMOTIVE

Letzter Hauch
Abschied vom DB-Plandampf in Rochlitz ..... 20 ◀

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Entwicklungs-Helfer
150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn 28

Hartmanns Erben
FD-Dampfloks, Taigatrommeln und Ludmillas: Die Geschichte der Lokfabrik Lugansk ..... 32 ◀

MODELL

WERKSTATT

Natur pur
Ein kleines H0-Diorama zeigt effektvolle Methoden für Gleisbau und Begrünung auf ..... 52 ◀

Im Handumdrehen
Eine Eigenbau-Drehscheibe in H0 ..... 56 ◀

Frisuren-Trends
Weinerts Bausatz der 64 in H0 ..... 58 ◀

Basteltips
Propeller-Fahrzeug, Selbstbau-Lampen, offene Türen, Imbißwagen und die Ideenkiste ..... 62 ◀

TEST

Flotte Erscheinung
Arnold hat die moderne 152 in N schon fertig ..... 66 ◀

Baustellen-Ausfahrt
Das LGB-Startset mit Lok "Stainz" und Bauzug ..... 70 ◀

Dritte Runde
Exotische Drehscheiben von Z bis LGB ..... 74 ◀

Probefahrt
LGB-Zubehör, Rivarossi-10 und Pikos 01 1531 78

SZENE

Styro-Massiv
Ausflug zu einer romantischen Gartenbahn 80

Schatten-Spiele
Ein Konzept für eine Kleinanlage in N 86

Neuheiten 88

Namen + Nachrichten 91

Länder-Spiel
Eine H0-Anlage mit vielen Eigenbauten entführt in das Thüringen der Epoche I ..... 92 ◀

AUSSERDEM

STANDPUNKT 5
IMPRESSUM 6
GÜTERBAHNHOF 36
FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT 40
TREFFPUNKTE 84
BAHNPOST 69
BUCHTIPS 51
VORSCHAU 98

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Foto: L. Krause

Der Naumburger Triebwagen Nummer 35 der Baureihe ET 57 wurde neu lackiert und steht nun wieder für Sonderfahrten zur Verfügung.

Naumburger Straßenbahn

Liquidation nicht ausgeschlossen

■ Der Geschäftsführer der Naumburger Straßenbahn GmbH, Joachim Friedrichsen, hält die Liquidation des Unternehmens und damit das endgültige Aus für die „Wilde Zicke" nicht mehr für ausgeschlossen. Friedrichsen fühlt sich von der Stadt im Stich gelassen. Obwohl Naumburgs Stadtväter eine gute Zusammenarbeit versprochen haben, verstoßen die „Dienststellen der Stadt konstant" dagegen. Auch schriftliche Vereinbarungen werden nach Darstellung des Geschäftsführers nicht eingehalten. Nur eine bessere Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Betreiber der Straßenbahn könnte die „Wilde Zicke" retten, so Joachim Friedrichsen weiter. Die Straßenbahn GmbH investierte seit 1994 rund 300 000 Mark aus Eigenmitteln und Sponsorengeldern in das Netz und die Fahrzeuge. Stadt, Kreis und das Land Sachsen-Anhalt dagegen haben mit keinem Pfennig die Straßenbahn unterstützt.

Torgau – Pretzsch

Nun doch stillgelegt

■ Auf der Sitzung des Aufsichtsrates der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) am 5. Juni wurde über das endgültige Schicksal der Strecke Torgau – Pretzsch (KBS 217) entschieden. Nachdem am 15. Mai der Freistaat Sachsen auf dieser Strecke den Personenverkehr abbestellt hatte, mußte nun auch die NASA über den Fortbestand der KBS 217 entscheiden. Obwohl die NASA das Angebot aufrechterhalten wollte, entschied sie sich, da der überwiegende Teil der Strecke in Sachsen verläuft, für den Bus. Seit dem 9. Juni ruht nun der Verkehr zwischen Torgau und Pretzsch. Allerdings gibt es keinen durchgehenden Bus-Ersatz. Im „Grenzort" Greudnitz kreuzen sich die Busse aus Sachsen und Sachsen-Anhalt und die Reisenden müssen umsteigen. Dieses Angebot soll „eine höhere Qualität" besitzen als das bisherige auf der Schiene, steht in der dazu veröffentlichten Pressemitteilung der NASA.

Jagsttalbahn

Der Abbau hat begonnen

■ Am 27. Mai begannen Bauarbeiter im Auftrag der Gemeinde Möckmühl mit dem Abbruch der Jagsttalbahn im Stadtgebiet. Zuerst mußte der Oberbau im Möckmühler Stadtbereich weichen. Auch die beiden Brücken über die Jagst und die Seckach werden verschrottet. Da die dem Land Baden-Württemberg gehörende Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft die Liegenschaften in der Gemarkung Möckmühl der Stadt übergeben hatte, konnte nun mit dem Rückbau der Bahnanlagen begonnen werden. Auf der freiwerdenden Trasse soll nun ein Radweg nach Widdern entstehen, der vom Land finanziert wird. Zuvor hatte Baden-Württemberg allerdings Fördermittel für die Wiederinbetriebnahme der Jagsttalbahn immer wieder gestrichen.

Hannover-Messe

Tw 2000 für die ÜSTRA

■ Auf der Hannover-Messe „Industrie 1997" wurden zahlreiche Exponate aus den Bereichen Bahntechnik und Schienenfahrzeuge präsentiert. Als Neuheit präsentierten Alsthom-LHB/Siemens den neuen Stadtbahnwagen Tw 2000 der ÜSTRA. Das dreiteilige Gelenkfahrzeug soll den Fuhrpark der ÜSTRA ergänzen und während der EXPO 2000 einen wesentlichen Teil des Nahverkehrs bewältigen. Zu den weiteren Neuheiten gehörten der Cargo-Sprinter von Bombardier/Eurail-Talbot und der Triebwagen LVT/S aus dem Waggonbau Bautzen.

Foto: J. Hörstel

Der britische Designer Jasper Morrison entwarf den neuen Tw 2000 für die ÜSTRA.

Baureihe 228

Babelsberger zurück in die Reserve

■ Mit dem neuen Fahrplan schied die 228 wieder aus dem Plandienst aus. Mit der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Suhl und Schleusingen verloren die Maschinen ihre langjährige Stammstrecke. Auf der Strecke Erfurt – Gotha – Mühlhausen – Leinefelde wurden die Babelsberger durch die 229 abgelöst. Die in Erfurt beheimateten 228 werden nun auch in Leinefelde und Nordhausen als Reserveloks vorgehalten. Die beiden Nordhäuser Loks sollen die oft überlastete 204 vor den Mergelzügen Scharzfeld – Nordhausen ablösen. Die 228 749 wird in Arnstadt als Traditionslok verbleiben. Die beiden Halberstädter 228 werden noch immer als Bergreserve vorgehalten.

Am letzten Betriebstag der Strecke Ilmenau – Großbreitenbach kam noch einmal 228 749 mit der alten DR-Beschriftung zum Einsatz.

Foto: M. Leichsenring

Foto: W. Pilkenrodt

Inzwischen werden auch die Baureihen 202 und 204 in neurot-weiß lackiert. Allerdings erhalten die ehemaligen DR-V 100 im Werk Stendal kein Lätzchen, sondern nur eine weiß abgesetzte Stirnfront. Die am 17. März 1997 hauptuntersuchte 202 385 des Bh Meiningen wartete am 28. Mai mit einer Übergabe im Bahnhof Themar auf die Weiterfahrt nach Hildburghausen.

Bw Wolsztyn

Viermal Volldampf

■ Auch im Sommerfahrplan 1997 setzt das Bw Wolsztyn wieder vier seiner historischen Dampfrösser vor planmäßigen Personen- und Güterzügen ein. Auf der Strecke nach Leszno werden die Personenzugpaare 33030/33031, 33042/33045 und 33044/33047 mit Dampf gefahren. Zwischen Wolsztyn und Poznan setzt man die Maschinen vor den Zügen 4441 bis 4444 und 4447/4448 ein. Neben den drei Loks für den Personenzugdienst steht noch eine vierte Lok für die Güterzüge und den Rangierdienst unter Dampf.

Mit Volldampf verläßt die Ol 49 23 vor einem Personenzug Wolsztyn.

Foto: D. Stroner

Gläserner Zug

Protest gegen die Pläne der Bahn

■ Die Aktion Münchner Fahrgäste will den Gläsernen Zug retten. Der Verein ruft alle Eisenbahnfreunde auf, sich für den Erhalt des einmaligen Fahrzeuges zu engagieren. Sprecher Andreas Nagel betonte, man wolle jetzt erst einmal sehen, wieviele Fans für die Wiederaufarbeitung des ET 91 plädieren und dann die Aktionen dafür koordinieren. Andreas Nagel und seine Mitstreiter sind der Meinung, wenn die DB AG fabrikneue, grün-weiß lackierte Doppelstockwagen aus Imagegründen umspritzen läßt, muß sie auch Geld für die Aufarbeitung des Gläsernen Zuges haben. Wer die Aktion Münchner Fahrgäste unterstützen will, kann sich bei Andreas Nagel, Freischützstraße 110, 81927 München, melden.

STANDPUNKT

Der Verkaufsschlager

Hans-Joachim Gilbert

Schnelles Geld muß man sich nicht mit Pudelmütze und Pistole von der Bank holen. Schließlich bietet die verstrickte Finanzwelt dem Kundigen eine Fülle von Perspektiven, an die sich manche Leute erst gewöhnen müssen. Zum Beispiel die Karlsruher Stadträte, denen die progressiven städtischen Verkehrsbetriebe VBK nun vormachen, wie man Geld in leere Kassen zaubert. Wenige Jahre nach der bahnbrechenden Einführung der auch für DB-Gleise tauglichen Zweisystembahnen, ehemals gefeiert als „Produkt des Jahres", planen die Verkehrsbetriebe nun einen neuen Coup. „Sell-and-lease-back" heißt das bei Finanzgenies längst bekannte Verfahren, wonach die VBK einen Teil ihres Wagenparks verkaufen und zur weiteren Nutzung zurückmieten will. Für exakt acht Jahre und neun Monate sollen 32 bereits genutzte Stadtbahnwagen in das Eigentum einer Fondsgesellschaft übergehen, aber in den Diensten des Vorbesitzers bleiben. Für den Nahverkehrs-Kunden an der Haltestelle bleibt scheinbar alles beim alten. Unterm Strich wird der Finanzdeal den Karlsruher Verkehrsbetrieben aber in Kürze einen Ertrag von rund 5,5 Millionen Mark bringen, wenn nach dem Verkauf der Wagen auch die Restschulden bezahlt sind. Aber nicht nur die Herren der Verkehrsbetriebe können sich die Hände reiben. Auch die privaten Investoren machen ein gutes Geschäft. Ihnen fließen in den nächsten Jahren erstens die Mieteinnahmen der 32 VBK-Fahrzeuge zu, zweitens ansehnliche Steuervorteile, die der Staat den privaten Investoren aus der Abschreibung der Fahrzeuge gewährt. Das ist zeitgemäßer als direkte Subventionen aus öffentlichen Kassen. Denn ohne diesen dicken Bonus vom Fiskus würden die Investoren ausbleiben. Und da schließt sich der Kreis: Für diesen modernen Nahverkehr zahlt letztlich doch die Mehrheit der Steuerzahler die Zeche. Die blickt deshalb auch mit einem weinenden Auge nach Karlsruhe. Dort hat man jedenfalls beste Aussichten, nach dem Produkt des Jahres den „Verkaufsschlager des Jahres" gelandet zu haben.

Klützer Kaffeebrenner

Personenzüge rollen wieder an die Ostsee

■ Am 6. Juni wurde der Personenverkehr zwischen Grevesmühlen und Klütz wieder eröffnet. Damit konnte zum ersten Mal eine stillgelegte Strecke in den neuen Bundesländern reaktiviert werden. Im Sommer verkehren 2 Zugpaare, die Klütz um 10 und 14 Uhr verlassen. Der Triebwagen verläßt Grevesmühlen um 11 und 15 Uhr. Hier besteht auch Anschluß an die InterRegios auf der Strecke Lübeck – Bad Kleinen.

Zur Wieder-Eröffnung des Personenverkehrs war der VT 11 im Einsatz.

Foto: D. Radke

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
Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Dr. Karlheinz Haucke, Hartmut Lange,
Uwe Lechner

ANZEIGEN
Leitung: Volker Steinmetz
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Anzeigenverkauf: Elke Reichert
Telefon (0711) 2 10 80 86
Anzeigenfax (0711) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
Barbara Dürnberger

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

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

VERTRIEB
Motor-Presse 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
Telefax (07132) 959 234

Preis des Einzelhefts: DM 5,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 55,20.
Schweiz: sFr 55,20. Österreich: öS 396,-
Andere europ. Länder: DM 67,20.
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. 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. 15, gültig ab Heft 1/97. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422

Foto: P. Federmann

Auch ein historischer Triebwagen der Lissaboner Straßenbahn war auf der Messe in Stuttgart zu sehen.

UITP-Kongreß

Nichts Neues in Stuttgart

Rund 2900 Verkehrsexperten nahmen am 52. Weltkongreß des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen (UITP = Union Internationale des Transport Publics) in Stuttgart teil. Gleichzeitig lud die Ausstellung „City Transport '97" zum Besuch ein. Mehr als 12000 Besucher nutzten die Möglichkeit, um sich über die neuesten Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehr zu informieren. Allerdings zeigte die Schienenfahrzeug-Industrie keine Neuheiten. Auf dem Freigelände fand der Besucher bekannte Fahrzeuge vom Hochflur-Gelenktriebwagen der Üstra über den GT W2/6 von Stadler bis zum Leichttriebwagen von DWA. Einzig Adtranz präsentierte mit großem Aufwand das neue Konzept eines Niederflur-Stadtbahnwagens mit dem Namen „CityCat". Mehr als farbige Computerskizzen gab es aber von der „Fahrzeugplattform" nicht zu sehen.

Burgenlandbahnen

Karsdorfer Eisenbahn gewann Ausschreibung

Im Dezember 1996 wurde der Personennahverkehr auf den Strecken Naumburg – Artern (KBS 585), Röblingen – Querfurt – Vitzenburg (KBS 587), Merseburg – Querfurt (KBS 586), Merseburg – Schafstädt (KBS 588) und Weißenfels/Naumburg – Zeitz (KBS 551) als Regionalbahnnetz „Sachsen-Anhalt Süd" von der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) ausgeschrieben. Am 5. Juni erhielt die Bietergemeinschaft aus Karsdorfer Eisenbahn (KEG) und DB AG von der NASA den Zuschlag. Ab 1. Januar 1999 wird eine von der DB AG und der KEG gegründete Eisenbahngesellschaft den Personenverkehr auf dem gesamten Netz übernehmen. Damit eröfffnet nun auch Sachsen-Anhalt den Wettbewerb auf der Schiene. KEG und DB AG wollen bis 1999 insgesamt 16 moderne Triebwagen bei der Deutschen Waggonbau AG beschaffen. Außerdem haben sich beide Anbieter verpflichtet, die bisher eingesetzten Eisenbahner auch weiterhin zu beschäftigen.

Foto: G. Bendrien

Mit dem Fahrplanwechsel endete auch der Einsatz der Baureihe V 100 im Bayrischen Wald. Auf der Strecke Deggendorf – Zwiesel – Bayrisch Eisenstein wurden die Loks durch neue Regio-Shuttles der Regentalbahn abgelöst.

Zwischenhalt

Die Schweizer Bundesbahnen (SBB) verkauften im Mai ihre 475 Zementwagen der Gattungen Ucs und Uacs an die Railcem AG in Zürich.

Am 1. Juni wurden offiziell die Brücke und der Tunnel über den großen Belt eröffnet. Damit reduziert sich die Reisezeit zwischen Kopenhagen und dem dänischen Festland um eine Stunde.

In München eröffnete die DB AG nach nur 15 Monaten Bauzeit ihr neues Forschungs- und Technologiezentrum. Rund 30 Millionen Mark wurden in den Neubau investiert. Die 340 Mitarbeiter sollen an neuen Systemen für den Personennahverkehr und die Betriebsleittechnik arbeiten.

Die Schweizer Südostbahn (SOB) konnte das Geschäftsjahr 1996 mit einem positiven Ergebnis abschließen. Die SOB beförderte 3,7 Millionen Reisende und erwirtschaftete einen Gewinn von rund 2 Millionen Franken.

Obwohl die Einnahmen der Rigi-Bahnen 1996 um 15,5 Prozent auf 13,6 Millionen Franken stiegen, verbuchte die Schweizer Gesellschaft ein Defizit von 390 000 Franken. Schuld daran ist der Skiliftbetrieb der Rigi-Bahnen, denn hier

150 Jahre SIEMENS

Prüfzentrum Wegberg-Wildenrath eröffnet

■ Am 16. Juni eröffnete die Siemens AG offiziell ihr neues Prüfzentrum für schienengebundene Verkehrssysteme in Wegberg-Wildenrath in der Nähe von Mönchengladbach. Rund 110 Millionen Mark investierte das Unternehmen in Europas modernste Testanlage dieser Art. Rund 110 Beschäftigte sollen hier in Zukunft Fahrzeuge gründlich erproben. Auf insgesamt 5 verschiedenen Testringen mit einer Länge zwischen 410 und 6082 Metern können Meßfahrten mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 160 km/h durchgeführt werden. Aber auch Strecken mit sehr engen Radien und extremen Steigungen gibt es. Ein Prüfstand, die Bahnstromversorgung, verschiedene Werkstätten und Büros ergänzen das Prüfzentrum.

Frisch lackiert pendelt der VT 2 der PEG seit Anfang Mai zwischen Pritzwalk und Putlitz.

Foto: H. Bergmann

Die im Bh Frankfurt/Main 1 stationierte E 41 001 wurde nach ihrer Revision am 28. April im Werk Opladen wieder weitestgehend in den Anlieferungszustand zurückversetzt.

Foto: R. Wiemann

Prignitzer Eisenbahn

Weitere Fahrzeuge gekauft

■ Seit September 1996 fährt die Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) alle Nahverkehrszüge zwischen Pritzwalk und Putlitz (KBS 206.70). Dazu kaufte die PEG einen gebrauchten Triebwagen der Baureihe 798 der DB AG. Nun hat die PEG ihren Fahrzeugpark durch einen zweiten 798 erweitert, der seit dem 8. Mai als VT 2 im Einsatz ist. Mit dem Fahrplanwechsel weitete sich auch das Einsatzgebiet der PEG-Triebwagen aus. Auf den Strecken Neustadt/Dosse – Rathenow (KBS 206.50) und Neustadt/Dosse – Kyritz (KBS 206.73) hat die PEG jetzt Nahverkehrsleistungen übernommen. Da die PEG auch im Güterverkehr aktiv ist, hat sie vom PCK Schwedt 2 Werkloks der Baureihe V 100.4 aus dem LEW Hennigsdorf übernommen. Beide Loks trafen am 3. Mai in Putlitz ein. Die Loks sollen vor Baustoffzügen nach Falkenhagen sowie vor Übergaben von Neustadt/Dosse nach Kyritz und Rathenow eingesetzt werden. Mit der Ausweitung ihres Einsatzgebietes beschäftigt die PEG jetzt 17 Eisenbahner.

sanken die Beförderungszahlen innerhalb von drei Jahren um rund 38 Prozent.

■ Nach Angaben des Geschäftsbereiches Personenbahnhöfe der DB AG seien für die Beseitigung von Bauschäden an den rund 6 500 Bahnhofsgebäuden insgesamt 30 Milliarden Mark notwendig. In den nächsten 5 Jahren will die Bahn AG 77 Milliarden Mark in die Sanierung und Modernisierung der Gebäude investieren.

■ Die französische Regierung gründete im Mai die Réseau Ferré de France (RFF). Das öffentliche Unternehmen verwaltet nun das gesamte Schienennetz und die Bahnhöfe der französischen Staatsbahn. Die SNCF muß für die Benutzung der Gleise an die RFF 1997 rund 5,85 Milliarden Francs zahlen.

■ Der Vorsitzende des Zentralrates der Juden in Deutschland, Ignatz Bubis, und Bahn-Chef Heinz Dürr legten am 27. Mai auf dem Bahnhof Berlin-Grunewald den Grundstein für ein Mahnmal, das an die Deportation der Berliner Juden erinnern soll.

■ Seit dem Fahrplanwechsel ruht der Verkehr zwischen Rostock und Tessin (KBS 162), da die Strecke gründlich saniert wird. Dabei soll die Geschwindigkeit von 50 km/h auf 80 km/h erhöht werden.

■ Der Museumsverein Stuttgarter Historische Straßenbahnen übernahm von der DGEG den letzten erhalten gebliebenen Personenwagen der Filderbahn von Degerloch nach Hohenheim. Der D 2 soll im Straßenbahnmuseum Zuffenhausen wieder aufgebaut werden.

■ Eine Untersuchung der Nahverkehrs-Servicegesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA) ergab, daß rund 10 Prozent der Züge Verspätung haben. Besonders oft kommen die Züge in Magdeburg, Naumburg, Weißenfels und Stendal zu spät an.

■ Nach der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Ilmenau und Großbreitenbach wurde die Strecke in ein Streckenrangiergleis umgewandelt.

■ Anfang Juni konnte die SBB die ersten 3 ihrer Mitte März abgestellten Speisewagen wieder auf den internationalen Verbindungen nach Paris und München einsetzen. Wegen Rissen in den Querträgern der Drehgestelle mußten die Wagen aus dem Verkehr gezogen werden. Mit importierten Spezialnieten aus den USA reparierte die SBB die Fahrzeuge für rund 30 000 Franken in ihrer Hauptwerkstätte Olten.

■ Nach dem Erfolg der 1992 in Manchester gebauten Straßenbahn planen nun auch andere Großstädte den Neu- oder Ausbau ihrer Netze. In Birmingham, Bristol, Cardiff, Leeds, Liverpool und Sheffield gibt es bereits die ersten Ideen dazu.

■ Drei der letzten roten Ferkeltaxen wurden im März nach Nigeria verkauft. Der zuletzt im Bh Leipzig Süd beheimatete 772 127 sowie die beiden Stendaler 772 151 und 160 wurden via Bremerhaven per Schiff in ihre neue Heimat gebracht.

■ Der Umbau der 298 051 konnte im Frühjahr im Werk Stendal abgeschlossen werden. Erst nach Abschluß des derzeit laufenden Genehmigungsverfahrens beim Bundeseisenbahnamt kann die nun als 297 051 bezeichnete Lokomotive eingesetzt werden.

■ Die als „Indonesienlok" bezeichnete 199 301 der Harzer Schmalspurbahnen wurde mit Ablauf der Untersuchungsfristen im Frühjahr in den z-Park eingereiht. Das gleiche Schicksal ereilte die beiden Schmalspur-Kö's 199 010 und 012.

■ Am 26. Mai wurde die Wuppertaler Schwebebahn vom Rat der Stadt zum Denkmal erklärt. Nun müssen die Stadtväter noch entscheiden, wieviele der 19 Bahnhöfe im Rahmen der geplanten Modernisierung erhalten bleiben oder abgerissen werden.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Die ausgelassenen Feiern des UEFA-Cup Sieges des FC Schalke 04 wurden durch einen Straßenbahnunfall überschattet. Auf der Linie 302, kurz vor der Haltestelle Stadthafen, entgleiste ein Niederflurwagen und brach in der Mitte durch. Die Bahn war mit Fans vollbesetzt. Einige Fahrgäste wurden leicht verletzt.

Foto: M. Henschel

FRAGE ? ZEICHEN

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

Foto: W. Pilkenrodt

■ Die Kreisstadt im Südosten der Oberlausitz entstand Anfang des 13. Jahrhunderts aus einem kleinen Walddorf. Bereits 1848 war die Stadt von Löbau aus per Bahn erreichbar. Mit der Eröffnung der Strecken nach Reichenberg 1859 und Görlitz 1875 wurde der Bahnhof zu einem wichtigen Eisenbahnknoten. Mit der Eisenbahn begann auch die Industrialisierung in der Oberlausitz. Der Braunkohlebergbau, die Textilindustrie und der Maschinenbau bestimmten das wirtschaftliche Bild der Stadt. Das nahegelegene Gebirge war bei den Einwohnern als Ausflugsziel sehr beliebt und konnte ab 1890 mit der Schmalspurbahn erreicht werden. Die Bimmelbahn mußte später sogar zweigleisig ausgebaut werden. Noch heute schnaufen die ölgefeuerten Loks auf privatisierten Gleisen in die Berge. Wie heißt die gesuchte Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. August 1997 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 Juniheft lautete „Lübeck". Die 20 Exemplare der „Kleinen Typenkunde deutscher Triebfahrzeuge" haben gewonnen: Bodo Adams, 53474 Bad Neuenahr; Hans Kurze, 04205 Leipzig; Martin Melzer, 09456 Annaberg; Uwe Bernstein, 06124 Halle; Alfred Nagott, 21521 Wohltorf; Siegfried Barthelmeus, 16515 Oranienburg; Manfred Schedlinski, 35039 Marburg; Peter Timmermann, 22952 Lütjensee; Jörg Lode, 38108 Magdeburg; Uto Grell, 54552 Dockweiler; Bernd Scherz, 44867 Bochum; Heiko Girodo, 31139 Hildesheim; Michael Gossing, 23564 Lübeck; Markus Herrmann, 95615 Marktredwitz; Bernd Strauß, 06410 Wintersdorf; Gerhard Brandes, 63128 Dietzenbach; Hans-Helmut Stöcker, 57629 Steinebach; Christian Krakow, 23730 Neustadt; Michael Hanisch, 31135 Hildesheim; Wolfgang Schulze, 22047 Hamburg

Hamburger S-Bahn

Reinbek wieder am Netz

■ Die Hamburger S-Bahn fährt seit dem 1. Juni wieder bis Reinbek. Pünktlich um 15.53 Uhr verließ der erste Gleichstrom-Zug die Kleinstadt in Richtung Hamburg-Bergedorf. Vorher gab es aber noch einmal Busersatzverkehr: Da die Strecke auf ein neues Signalsystem umgestellt wurde, ruhte der S-Bahnverkehr zwischen Berliner Tor und Bergedorf. Der viergleisige Ausbau des 3,9 Kilometer langen Streckenstücks dauerte 3 Jahre. Bis Ende Mai 1994 hatte die S-Bahn zwischen Bergedorf und Aumühle die Gleise der Fernbahn genutzt. Im Zuge des Ausbaus der Strecke Hamburg – Berlin entfernte die DB AG die Stromschiene auf diesem Abschnitt. Auf der Linie verkehrten seitdem Dieselzüge im Halbstundentakt und als Ergänzung eine Eilbuslinie von Reinbek zum Bergedorfer Bahnhof. Die neuen Züge der Baureihe 474 standen für die Eröffnung noch nicht zur Verfügung. Aumühle wird die S-Bahn erst wieder um die Jahrtausendwende erreichen. Die Kosten des viergleisigen Umbaus sind in der Summe von 3,6 Milliarden Mark enthalten, die für den Ausbau der Strecke Hamburg – Berlin veranschlagt sind.

Schmucklos fuhr der Eröffnungszug mit ET 472 250/251 an der Spitze von Reinbek nach Bergedorf durch den Krähenwald.

Foto: R. Kuchenbrandt

Spreewaldbahn

Neuer Museums-Wagen

■ Die Sammlung des Freilichtmuseums Burg konnte nun durch einen weiteren Wagen der ehemaligen Spreewaldbahn ergänzt werden. Seit März ist der zweiachsige Gepäckwagen 905-001 ausgestellt. Nach der Stillegung der Spreewald-Guste diente das 1903 in Chemnitz gebaute Fahrzeug dem Bw Cottbus als Lagerschuppen. Auch im Bahnhof Goyatz erinnert ein Gepäckwagen an die 1970 stillgelegte Schmalspurbahn. Hier wurde der mustergültig aufgearbeitete Wagen 904-002 aufgestellt.

Fotos: P. Federmann

Den Reigen der Werbeloks eröffnet die 643 „Vals".

Rhätische Bahn

Bunte Werbeloks in Graubünden

■ Auch auf den Gleisen der Rhätischen Bahn sind nun farbenfrohe Werbeloks der Reihe Ge4 /4III im Einsatz. Die eigentlich für die Vereinalinie gedachten Loks mit den Betriebsnummern 641 bis 649 werden bis zu deren Fertigstellung meist im Schnellzugdienst auf der Albulalinie eingesetzt. Bereits 1995 wurde die Lok 641 „Maienfeld" mit einer Ganzwerbung für den „Heidiland Bernina Express" dekoriert. Allerdings blieb dabei die rote Farbgebung der Lok erhalten. Ihr folgten die 642 und 643 mit wechselnden Plakaten auf beiden Seiten. Seit März ist die erste echte Werbelok der RhB unterwegs. Die 643 „Vals" wurde komplett weiß lackiert und wirbt nun für die EMS Chemie in Domat/Ems. Anfang Juni folgte die 644 „Savognin" als Werbelok. Der Bündner Regionalsender „Radio Grischa" finanzierte den eigenwilligen Lack. Die Farbenvielfalt der Ge4/4III wird in den nächsten Wochen noch wachsen, denn das Zementwerk Untervaz und die Bündner Kantonalbank werden auch einen eigenen Werbeträger auf die Schienen stellen. Im Gegensatz zu den Werbeloks der SBB werden die Loks der RhB lackiert und nicht beklebt.

Der Sender „Radio Grischa" finanzierte den Anstrich der 644.

Foto: W. Pilkenrodt

Molli

Kosten gesenkt

■ Seit der Privatisierung der Strecke von Bad Doberan nach Kühlungsborn-West fährt der „Molli" deutlich weniger Verluste ein. Das Kosten-Erlös-Verhältnis hat sich seit der Privatisierung im Oktober 1995 wesentlich verbessert. Jeder eingenommenen Mark stehen heute 2,50 DM Kosten gegenüber. Bei der DB AG waren es noch 6,20 DM. Rund 600 000 Fahrgäste benutzen die Schmalspurbahn im Jahr. Die Mecklenburgische Bäderbahn GmbH beschäftigt als Betreiber des „Molli" derzeit 30 Eisenbahner. Zum Fahrzeugpark gehören 5 Dampfloks und 37 Personenwagen.

Seit der Privatisierung 1995 konnten bei „Molli" die Kosten erheblich gesenkt werden.

Stadtbahn Karlsruhe

Verkauf und Anmietung

■ Neue Wege zur Finanzierung ihres Fahrzeugparkes will die Karlsruher Stadtbahn gehen. Insgesamt 32 Stadtbahnwagen sollen an eine Fondsgesellschaft für 77,5 Millionen Mark verkauft und im Gegenzug für rund 8 Jahre angemietet werden. Das Verkaufen und Zurück-Mieten soll der Stadtbahn einen Gewinn von 5,5 Millionen Mark bescheren. Aber auch die Investoren der Fondsgesellschaft kommen auf ihre Kosten. Durch die hohen Abschreibungen können sie Steuern sparen. Schon jetzt wollen private Investoren rund 60 Prozent des Kapitals zum Ankauf der Karlsruher Stadtbahnwagen aufbringen.

Die 2000. Sendung des Wunschkonzerts der Volksmusik des Mitteldeutschen Rundfunks (MDR) wurde während einer Sonderzugfahrt auf den Harzer Schmalspurbahnen am 7. Juni aufgezeichnet.

Foto: J. Rech

Foto: M. Leichsenring

Als 099 752 im August 1995 an der Bekohlungsanlage in Radebeul-Ost auf neue Aufgaben wartete, stand der 1. Juni 1998 als Ultimatum für die Abgabe des Lößnitzdackels bereits fest.

Lößnitzdackel

Schmalspurbahn auf maroden Gleisen

■ Nach der „Geschwindigkeitskonzeption für den Jahresfahrplan 1998/99" des Geschäftsbereiches Netz, Regionalbereich Dresden, droht dem Lößnitzdackel wegen maroder Gleise auf einzelnen Streckenabschnitten die „Geschwindigkeit Null". In dem Papier vom 26. September 1996 werden die Abschnitte zwischen den Kilometern 6,2 und 6,5 sowie 8,7 und 9,6 genannt. Den Vorwurf einiger Eisenbahner in der „Sächsischen Zeitung", die „Züge der Schmalspurbahn könnten jederzeit entgleisen", dementiert die Dresdner Pressesprecherin der DB AG, Birgit Röher, heftig. Sie räumt zwar ein, daß rund ein Drittel der knapp 16 Kilometer langen Schmalspurbahn von Radebeul-Ost nach Radeburg nur noch mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h befahren werden könne, doch „die Betriebssicherheit ist auf jeden Fall" gewährleistet. Birgit Röher stellte klar, daß die Bahn nur „noch die notwendigsten Unterhaltungsarbeiten an der Strecke zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit" durchführen wird, zumal sich die DB AG im Juni 1998 definitiv von der Schmalspurbahn trennen wird. Konkrete Konzepte des Landkreises Meißen oder der Anliegergemeinden zur Privatisierung der Radebeuler Schmalspurbahn fehlen aber. „Es ist 5 vor 12" charakterisiert die Pressesprecherin die Situation. „Es wurde viel geredet, passiert ist aber noch nichts", erklärte sie.

Militärverkehr

Weniger Franzosenzüge

■ Mit dem Abzug der französischen Streitkräfte aus Deutschland geht auch die Ära der Militärreisezüge zu Ende. Als Verbindung mit der Heimat setzt nur noch die französische Armee für ihre Angehörigen spezielle Reisezüge auf den Relationen Immendingen/Sigmaringen – Strasbourg, Speyer/Landau – Forbach/Metz, Karlsruhe – Strasbourg und Wittlich/Trier – Appach ein. Alle Züge werden aus älteren Wagen der SNCF gebildet. Die Züge zwischen Immendingen und Sigmaringen sind bereits zu Bedarfszügen degradiert worden, während die anderen Züge noch planmäßig freitags und sonntags eingesetzt werden.

Ende April konnte der Militärzug durch das Donautal noch im Bahnhof Hausen beobachtet werden.

Foto: F. von Meissner

S-Bahn Darmstadt

Betriebseröffnung nach Frankfurt

■ Am 1. Juni wurde der S-Bahn-Betrieb zwischen Darmstadt und Frankfurt/Main eröffnet. Zwischen Frankfurt und Langen entstand eine neue, eingleisige S-Bahn mit zweigleisigen Begegnungsabschnitten. Zwischen Frankfurt Süd und Darmstadt werden jetzt 9 Haltepunkte bedient. Die Bauarbeiten zogen sich, bedingt durch betriebstechnische Probleme und Schwierigkeiten bei den Genehmigungsverfahren, über 6 Jahre hin. Rund 630 Millionen Mark investierte die Deutsche Bahn AG in die neue Strecke. Im 30-Minuten-Takt pendeln nun die Züge zwischen Darmstadt und Frankfurt. Auf der Relation Frankfurt – Langen wird im 15-Minuten-Takt gefahren.

Im Werk Cottbus wurde die 232 237 mit einem neuen 4 000 PS-Motor ausgerüstet und als DB-Cargo-Lok 232 800 wieder in Betrieb genommen.

Foto: St. Karstens

Regensburger Eisenbahnfreunde

Letzter „Affenkasten" wurde gerettet

■ Die als „Affenkästen" bezeichneten Lokalbahn-Wagen des Typs Cl 05 der Bayrischen Staatsbahn gehörten über Jahrzehnte zum täglichen Bild auf den Nebenbahnen am Alpenrand. Den letzten erhalten gebliebenen Wagen entdeckten im Frühjahr Eisenbahnfreunde aus Regensburg auf einem verwilderten Gartengrundstück. In Zusammenarbeit mit dem Technischen Hilfswerk und der Feuerwehr konnte das seltene Stück am 3. Mai geborgen werden. Allerdings befindet sich der 1908 gebaute Wagen in einem sehr desolaten Zustand. Der gesamte Aufbau des 1957 ausgemusterten Fahrzeugs muß erneuert werden. Die Inneneinrichtung und die Bremsanlage fehlen. Der Verein sucht deshalb Unterlagen und Informationen zur Aufarbeitung.