

Neubau-Ellok BR 145

Das Trio ist komplett

BRENNPUNKT SCHMALSPUR

- **Gefährdet:** Fristablauf in Sachsen
- **Gerettet:** Öchsle-Lok für Schwaben
- **Gebaut:** Modell-Mix an der Wupper

TESTS

- Kurze 103 von Roco
- Edle E 16 von Lemaco
- Flotte 112 von Tillig

WERKSTATT

- Betagter Loksuppen
- Szenen eines Ufers
- VI K im Öchsle-Look

Ellok-Star 103

Der Weg zum Kult-Objekt

Rekord-Renner vor dem Ruhestand

BASTELTIPS

Modellkupplung an Roco-Loks

Trambahn-Haltestelle in N

Telefonbude für LGB-Bahner

Unterflurantrieb für Spur N





Trittst im Morgenrot daher, seh' ich dich im Strahlenmeer...

Man kann schon verstehen, daß beim Anblick dieser Lokriesen erhabene Gefühle aufkamen und zum spontanen Absingen der schweizer Nationalhymne führten – jedenfalls bei Frühaufstehern. Die Gotthard-Lokomotiven Ae 8/14 gehörten 1932 zu den stärksten der Welt. Deren älteste, unsere 33591, wurde bis 1977 eingesetzt und brachte schwere Schnellzüge wie den Skandinavien-Italien-Express oder

schwere Güterzüge über den Gotthard. Heute ist sie Museumslok und

Vorbild für unser H0-Modell, das wir aus Anlaß des 150-jährigen Jubiläums der Schweizer Eisenbahnen in einer einmaligen Serie fertigen. Um in den Besitz dieses einzigartigen Modells zu kommen, müssen Sie nicht die Hymne singen können, sondern frühzeitig bei Ihrem Händler bestellen.

Die Ae 8/14 erhalten Sie als DELTA-Modell für den universellen Fahrbetrieb oder mit digitalem Hochleistungsantrieb. Beide Varianten werden von zwei Motoren auf 4 Achsen angetrieben.



Ein Romantiker und sein Öchsle

Die Verträumtheit der württembergischen Schmalspurbahn Warthausen – Ochsenhausen gefiel Friedhelm Weidelich derart, daß er die Strecke teilweise in H0e nachbaute. Ein Porträt der Modulanlage ab **Seite 88**. Wie man aus dem Bemo-Bausatz die passende Lok für's Öchsle erhält, beschreibt Rainer Albrecht. **Seite 62**.



Laufwunder

Lange Zeit bildete die 103 das Rückgrat im Personenfernverkehr der DB. Manche Loks liefen in dieser Zeit acht Millionen Kilometer. Jetzt tritt das Paradeferd langsam ab. **Seite 12**.

Edel-Modell

Vor Schnell- und Eilzügen verdiente sich die E 16 ihre Meriten. Lemaco bringt die Lok als H0-Kleinserie heraus. Ob sich auch das Edel-Modell aus der Schweiz bewährt, erfahren Sie ab **Seite 74**.

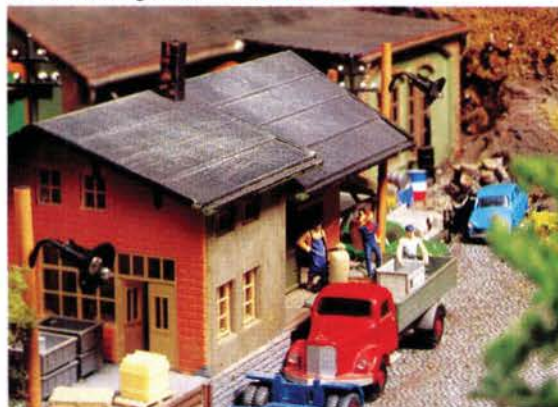


Umgestiegen

Der Wechselstrom-Betrieb war ein Kennzeichen der Stubaialbahn. 1983 aber wurde sie umgerüstet; Gleichstrom-Triebwagen übernahmen den Dienst zwischen Innsbruck und Fulpmes. Eine Erinnerung an alte Zeiten ab **Seite 30**.

Bunt und belebt

Am Anfang gehörte sie den Einsteigern, später bauten auch die Profis des MEC Wuppertal an der H0m-Modulanlage. Neben Fahrzeugen in bunter Mischung zeigt sie viele lebendige Szenen. **Seite 100**.



TITELTHEMA

Auf die Zielgerade

Langsam dankt die Parade-Sprinterin der DB ab: Die einzigartige Geschichte der Baureihe 103 **12** ◀

DREHSCHIBE

Namen + Nachrichten **4**

Zug-Kraft

Eco 2000, Teil drei:
Adranz stellt die Güterzuglok 145 vor **20** ◀

Spurensuche

Verlorene Ladung und ihre tödlichen Folgen **22**

LOKOMOTIVE

So ein Theater

50 3708 spielte bei einer Operette mit **24**

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

Ochsen-Tour

Comeback nach drei Jahrzehnten:
Lok Rosa fährt jetzt auf dem "Öchsle" **26** ◀

Ausgewechselt

Erinnerung an den Wechselstrom-Betrieb
auf der Stubaialbahn **30**

WERKSTATT

Feucht-Raum

Wolfgang Stöbers Sieger-Diorama, Teil 2 **58** ◀

Klein Öchsle

Bemo hält Rosa als H0-Bausatz parat **62** ◀

Fachgerecht

Make up für einen Faller-Lokschuppen **64** ◀

Basteltips

Telefonbude, Lok-Kupplung, Wartehäuschen,
Unterflurantriebe und die Ideenliste **66** ◀

TEST

Glatter Schnitt

Roco präsentiert die kurze 103 in H0 **70** ◀

Spitzen-Spannung

Lemaco liefert die E 16 für H0 **74** ◀

Formel zwei

Tilligs TT-Modell der schnellen 112 **78** ◀

Probefahrt

89.6 von Beckmann TT, Viessmann-Formsignale **82**

SCENE

Vollblut-Gestüt

Aktuelle Modelle der 103 von Z bis H0 **84**

Ochsen-Stall

Schmalspur-Romantik pur: Das "Öchsle" in H0e **88**

Neuheiten

..... **96**

Namen + Nachrichten

..... **99**

Gemischte Gesellschaft

Fliegender Spreewälder, V 52 und Harzkamel:
H0m-Betrieb beim MEC Wuppertal **100** ◀

STANDPUNKT

..... **5**

IMPRESSUM

..... **6**

GÜTERBAHNHOF

..... **42**

FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

..... **46**

TREFFPUNKTE

..... **92**

BAHNPOST

..... **95**

BUCHTIPS

..... **41**

VORSCHAU

..... **106**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Foto: W. Pilsenrodt

Seit Fahrplanwechsel fahren Doppelstockwagen auf der Rübelandbahn. Allerdings sind sie nie bis auf den letzten Platz besetzt.

Sorgenkind: Rübelandbahn Blankenburg/Harz – Königshütte

Rückläufige Zahlen im Personenverkehr

Der Personenverkehr auf der Rübelandbahn zwischen Blankenburg und Königshütte geht weiter zurück. Noch 1992 wurden auf der Strecke pro Tag insgesamt 305 Fahrgäste gezählt. In der letzten Juni-Woche konnten die Mitarbeiter der Nahverkehrsservice-Gesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA) nur noch einen „zweistelligen Wert“ ermitteln, wie NASA-Pressesprecher Wolfgang Ball mitteilte. Noch im Winter 1996/97 zählte die DBAG das „Dreifache“, hieß es weiter. Exakte Zahlen wollte die NASA nicht nennen. Ball betonte aber, das Land wolle am Personenverkehr festhalten. Allerdings müßten neue Wege zur Steigerung der Fahrgastzahlen gesucht werden.



Foto: M. Klaus

Züge auf dem Markersbacher Viadukt werden bald der Vergangenheit angehören.

Nahverkehr Sachsen

Weitere Strecken-Stillegungen noch in diesem Jahr

Der Aufsichtsrat der sächsischen Landesverkehrs-Gesellschaft (LVG) beschloß auf seiner Sitzung am 10. Juli, keine weiteren Leistungen im Personen-Nahverkehr auf den Strecken Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz (KBS 536) und Beucha – Trebsen (KBS 503) zu bestellen. Bereits zum sogenannten kleinen Fahrplanwechsel am 27. September sollen die letzten Züge auf beiden Linien verkehren. Bevor jedoch auf der KBS 536 die letzten Züge verkehren, erhält Sehma bei Annaberg für 750 000 Mark noch einen modernen Bahnübergang. Auch die Betriebstage des imposanten,

rund 236 Meter langen Markersbacher Viaduktes zwischen Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg sind damit gezählt. Weiterhin teilte die LVG mit, auch die Zukunft der Strecken Riesa – Nossen (KBS 508), Knappenrode – Bautzen (KBS 234), Großschönau – Oberrodewitz (KBS 236), Zittau – Görlitz (KBS 231), Dürrröhrsdorf – Neustadt (KBS 247) und die Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg (KBS 246) sei noch offen. Sollten sich die Gemeinden und Zweckverbände nicht für den Erhalt dieser Strecken aussprechen, werden auch hier die Leistungen abbestellt.

Adtranz

50. Regio-Shuttle ausgeliefert

Am 24. Juni übergab der Projektleiter für den Regio-Shuttle, Bodo von Hanstein, im Hennigsdorfer Adtranz-Werk den 50. Regio-Shuttle an die Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG). Das 120 km/h schnelle Fahrzeug hat sich schon bei verschiedenen Bahnen in Süddeutschland bewährt. Insgesamt 88 Fahrzeuge haben verschiedene Eisenbahngesellschaften aus ganz Deutschland bei Adtranz bestellt.



Foto: B. Neddermeyer

Der 50. Regio-Shuttle von Adtranz ging an die WEG.

Deutsche Waggonbau AG

Positive Geschäftsbilanz

Die Deutsche Waggonbau AG (DWA) zog auf ihrer Pressekonferenz am 16. Juli für das Geschäftsjahr 1996 eine positive Bilanz. Zwar lag der Umsatz mit 914 Millionen Mark unter dem von 1995, aber der Gewinn konnte auf 8 Millionen Mark verdoppelt werden, erläuterte der Vorstandsvorsitzende Peter Witt. Für 1997 strebt die Deutsche Waggonbau AG einen Umsatz von 1,1 Milliarden Mark an. Allerdings müssen die Waggonbauer in diesem Jahr ohne Zuschüsse der ehemaligen Treuhand-Anstalt auskommen. In den Auftragsbüchern stehen Fahrzeug-Bestellungen im Wert von 4,5 Milliarden Mark. Obwohl die DWA im Bereich Forschung und Entwicklung neue Arbeitsplätze schafft, müssen bis zum Jahr 2000 von den derzeit 3900 Stellen noch 700 gestrichen werden. Durch Firmenübernahmen im Ausland sollen aber Arbeitsplätze in Deutschland gesichert werden, hieß es auf der Pressekonferenz. So übernahm die DWA 1996 in Tschechien und in der Schweiz jeweils ein Werk.

- Die DB-Yeoman Lok 259 003 wartete am
- 16. Juni im Bahnhof Cottbus auf ihre Überführung
- in das ehemalige Raw. Dort erhielt die Maschine
- Zugfunk MESA 2002 und Indusi PZB 80. Ab August
- soll die Lok dann vor schweren Baustoffzügen
- auf den Relationen Hamburg – Rostock und
- Hamburg – Berlin eingesetzt werden.



Foto: St. Karstens

Miet-Lok

Neubau statt Modernisierung

■ Seit 5. Juni testet DB Cargo im Raum Kiel für rund 6 Monate die neue Rangier-Diesellok vom Typ G 322 von Siemens-Verkehrstechnik. Die zweiachsige, als 352 001 bezeichnete Maschine mit einer Leistung von 390 kW ist 80 km/h schnell und mit Indusi, Rangierfunk und MESA 2002 ausgerüstet. Laut Angaben des Herstellers sollen erst nach 1000 Betriebsstunden Instandhaltungsarbeiten notwendig sein. Mit dem Probereinsatz will Siemens die Bahn AG überzeugen, anstelle der diskutierten Modernisierung der V 60 neue Loks zu beschaffen.

Als 352 001 wird eine Lok des Siemens-Typs G 322 im Raum Kiel getestet.



Foto: St. Karstens

Sächsische Schmalspurbahnen

Lastenheft für Triebwagen erstellt

■ Die Betreiber der bereits privatisierten Schmalspurbahnen Oschatz – Kemmlitz und Zittau – Oybin/Jonsdorf haben gemeinsam ein Lastenheft für einen modernen Triebwagen ausgearbeitet. Noch 1997 werden die neuen Fahrzeuge europaweit ausgeschrieben. Das Lastenheft ist so ausgelegt, daß die Wagen auch auf anderen sächsischen Schmalspurbahnen eingesetzt werden können. In der ersten Lieferserie will man insgesamt 15 bis 20 Triebwagen beschaffen. Der Stückpreis soll etwa bei 1,6 bis 1,8 Millionen Mark liegen.

Norwegische Staatsbahn

Di 6 von Siemens im Einsatz

■ Mit mehr als zweijähriger Verspätung gingen im Frühjahr die ersten Maschinen der Baureihe Di 6 bei der Norwegischen Staatsbahn in Betrieb. Die von Siemens entwickelten Lokomotiven mußten nach ihren ersten Einsätzen im März 1996 wegen zu starker Belastung des Oberbaues und falsch dimensionierten Lüftern gründlich überarbeitet werden. Dabei wurden unter anderem verschiebbare Mittelachsen eingebaut. Im Sommer 1997 sollen die 160 km/h schnellen Hochleistungsloks den Verkehr auf der Strecke Trondheim – Bodö übernehmen.

Die Bahn als Motorrad

Die sieben Jahre des Heinz Dürr sind um. Der agile Schwabe hat die Vorstandsetage des Unternehmens DB so verlassen, daß kein Stein mehr so liegt wie zu seinem Amtsantritt. Das Richtfest für das neue Gebäude Bahn steht aber noch aus, und so wird Dürr als neuer Aufsichtsratsvorsitzender dafür sorgen, daß auf der Großbaustelle die Kelle nicht ruhen wird. Dort hat nun Dürrs Nachfolger Johannes Ludewig die Bauleitung übernommen und muß die Jahrhundertreform vollenden. Bis Ende 1998 sollen aus der Bahn, die mit ihren 280 000 Mitarbeitern rund 30 Milliarden jährlich umsetzt, mehrere selbständige Aktiengesellschaften unter dem Dach einer Holding werden. „Keine einfache Aufgabe“, wie Dürr bei seinem Abschied selbst eingestand. Für den Fall des Scheiterns erinnert sich der Ex-Bahn-Chef an einen Ausspruch seines Freundes Manfred Rommel, des früheren Stuttgarter Oberbürgermeisters: Es sei „halt nicht ganz einfach, aus einem alten Kassenschrank ein Motorrad zu machen.“ Wohl wahr. Wie immer man den Vergleich auch verstehen will, eines gibt er trefflich wieder: Aus dem alten Kassenschrank haben sich über Jahre hinweg zuviele bedient, ohne ihren Obulus einzuzahlen. Niemand wollte auf die Bahn verzichten. Sie sollte immerzu weiterfahren, aber immer weniger fahren mit. Erst recht interessierte niemanden die Kostengerechtigkeit. Stattdessen redeten alle gerne mit. Auf einem Motorrad bestimmt bekanntlich nur einer, wohin die Reise geht. Um wirtschaftlich überleben zu können, mußte die Bahn ihre alte Rolle als Teil staatlicher Daseinsfürsorge abschütteln und sich auf ein Kerngeschäft konzentrieren. Befreit von Fesseln der Politik und finanziellen Altlasten, genießt sie ihre unternehmerische Freiheit. Doch ihre Manager wissen heute, daß sich damit allein kein leichtes Geld verdienen läßt. Spätestens ab 1999, wenn der Umbau der Bahn beendet ist, kann sich keine der neuen Bahn-AGs hinter dem Kassenschrank verstecken, sondern muß vorführen, wie gut sie ihr Motorrad beherrscht. Und das will erst mal gelernt sein.



Hans-Joachim Gilbert

DB-Cargo

Erste funkferngesteuerte 298 aus Stendal

■ Als erste funkferngesteuerte Lok verließ 298 337 nach einer Hauptuntersuchung am 24. Juni das Werk Stendal. Die DB-Cargo-Niederlassung Cottbus erprobt die Maschine, die auch mit einer automatischen Rangierkuppung ausgerüstet ist. Entgegen den ursprünglichen Plänen will Cargo nun alle 80 Maschinen der Baureihe 298 mit Fernsteuerung ausrüsten, deshalb verzichtet man auch auf die vorgesehene Baureihen-Bezeichnung 297.

Am 2. Juni präsentierte sich die neue 298 337 auf der Drehscheibe in Senftenberg.



Foto: F. Heilmann



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 Hauke, Hartmut Lange,
Uwe Lechner

ANZEIGEN

Leitung: Volker Steinmetz
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

Barbara Dürmberger

FOTOGRAFIE

Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER

Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers,
Joachim Bügel, Peter Federmann,
Christian Fricke, 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 (07 132) 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.



Foto: F. von Meissner

Da die 94 1292 noch im Werk Meiningen aufgearbeitet wird, übernimmt die Arnstädter Traditionslok 228 749 die Nostalgiefahrten auf den Steilstrecken um Freudenstadt im Schwarzwald. Allerdings müssen die Fahrgäste nicht ganz auf Dampf verzichten, denn zwischen Karlsruhe und Baiersbrunn wird die Werklok des Werk Meiningen, 50 3501, eingesetzt. Im August soll dann die T 16.1 beide Maschinen ablösen.

Deutsche Bahn AG

Heinz Dürr als Vorstandsvorsitzender verabschiedet

■ Seit dem 9. Juli ist Dr. Johannes Ludewig der neue Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG. Ludewig kündigte gegenüber der DBAG-Mitarbeiterzeitung „BahnZeit“ an, daß der eingeschlagene Weg der Bahnreform fortgesetzt werde. Der neue Vorstandsvorsitzende will die Bahn AG zum „Verkehrs- und Dienst-

leistungskonzern Nummer 1“ in Europa machen. Heinz Dürr übernahm von Dr. Günther Saßmannshausen den Vorsitz im Aufsichtsrat der DBAG. Auf Vorschlag des Bundesverkehrsministers, Matthias Wissmann, wurde Dr. Saßmannshausen zum Ehren-Vorsitzenden des Aufsichtsrates ernannt.

Finnische Staatsbahnen

Neue Triebwagen aus Spanien

■ Bereits im Sommer 1995 bestellten die Finnischen Staatsbahnen (VR) bei GEC Alsthom Transporte AG in Spanien 16 diesel-elektrische Triebwagen. Im Februar trafen die ersten Triebwagen per Schiff in Finnland ein und werden seitdem gründlich im Raum Kuopio (Mittelfinnland) getestet. Die Personale nennen das Fahrzeug scherzhaft „Mandolino“. Die als Baureihe Dm 11 bezeichneten und 120 km/h schnellen Triebwagen werden auf Nebenbahnen in Ost- und Mittelfinnland eingesetzt.

Seit Februar werden die Dm 11 vom mittelfinnischen Kuopio aus eingesetzt.



Foto: M. Hoffren

Zwischenhalt

■ Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung aus Berlin forderte, die Deutsche Bahn AG solle ihre Trassenpreise weiter anheben. Zur Zeit kann die Bahn AG nur die Hälfte der Kosten für das Streckennetz aus den Einnahmen decken.

■ Auf dem Dach des Bahnhofs Uelzen befindet sich die größte Solarstromanlage Niedersachsens. Die rund 720 Quadratmeter große Anlage deckt den Energiebedarf des Bahnhofs und von 20 Haushalten.

■ Seit 1. Juni setzt die Hamburger S-Bahn Zugbegleiter ein, die die Sicherheit für die Fahrgäste erhöhen sollen. Auch die U-Bahn-Wache soll 1998 von 80 auf 242 Mitarbeiter aufgestockt werden.

■ Jörn Meyer aus Hamburg bewies der DB AG sehr eindrucksvoll, daß der ICE „Fliegender Hamburger“ nur ein paar Minuten schneller ist als das Original von 1933. Er charterte den im Bh Leipzig Hbf Süd beheimateten SVT 137 225 und setzte ihn im Original-Fahrplan zwischen Hamburg und Leipzig ein.

■ Die Regionalbahn Schleswig-Holstein testet einen neuen Lack, der den aggressiven Reinigungsmitteln standhalten soll, die beim Entfernen von Graffiti einge-



Fotos: A. Mehnert

Werk Dessau

Neue Farbkonzepte bei Elloks

■ Als erste Lok ihrer Baureihe verließ 143 119 das Werk Dessau in den neuen DB-Farben. Der Lokkasten wird jetzt verkehrsrot gespritzt, Rahmen und Lüfter lichtgrau. Anstelle des weißen Lätzchens erhielt die 143 nur zwei weiße Zierbalken links und rechts des DB-Logos. Die Rübelandbahn-Ellok 171 001 erhielt nach einer Hauptuntersuchung hingegen ihren Ursprungslack. Allerdings versah man die Lok wieder mit DB-Keks und der neuen Lok-Nummer. Die Kosten für die alten DR-Lokschilder und Schriftzüge waren DB Cargo zu hoch. Nach ihrem Auftritt bei der Lokausstellung in Lutherstadt Wittenberg schleppte eine 346 am 24. Juli die 171 001 in den Harz. Damit endet vorerst die Ausbesserung der 171 in Dessau. Erst 1998 sollen wieder Rübelandbahn-Loks hauptuntersucht werden.

Die denkmalgeschützte 171001 erhielt wieder ihren Ursprungslack. 143 304 schleppte die 171 zur Probefahrt.



In neuer Lackierung verließ 143119 das Werk Dessau.

setzt werden müssen. Die Reinigung eines Triebzuges kostet zwischen 3 000 und 5 000 Mark.

■ Im Juli bestellte die Schweizer Bundesbahn 144 doppelstöckige Bahn-2000-Inter-citywagen. Die rund 389 Millionen Franken teuren Fahrzeuge sollen bis 2001 in Dienst gestellt werden.

■ Der 1,3 Kilometer lange Stadtbahntunnel für die Linien 13, 15 und 16 im Kölner Stadtteil Mülheim wurde am 31. Mai eröffnet.

■ Der erste mit einem Erdgasantrieb ausgerüstete Triebwagen der Usedomer Bäderbahn (UBB) wurde am 19. Juni offiziell in Betrieb genommen. Der 772 201 entstand im Werk Halle aus dem ehemaligen 771 014. Neben dem Erdgasantrieb erhielt die Ferkeltaxe ein neues Fahrgestell, einen 163 kW starken MAN-Motor mit Diwa-Voith-Getriebe und eine Indusi PZB 80. Bei der UBB rechnet man damit, ab August die zweite Erdgas-Ferkeltaxe einsetzen zu können.

■ Nach nur zwei Verhandlungstagen sprach das Landgericht München II am 22. Juni die Urteile über die Schuldigen des Unfalls des Gläsernen Zuges. Während Lokführer D. zu 10 Monaten Bewährungsstrafe und 9 000 Mark Geldstrafe

verurteilt wurde, muß Zugführer M. eine Geldstrafe von 6 000 Mark zahlen.

■ Rund 1 000 Eisenbahner aus dem Restrukturierungsbereich sollen zur Instandsetzung der Bahnhöfe eingesetzt werden.

■ Die E 44 137 wurde von einem Privatmann an das Museo Ferroviario Piemontese in Turin verkauft. Anfang April wartete die Maschine in Erfurt auf ihre Überführung nach Italien. Die zuletzt als 244 137 bezeichnete Maschine war bis 1992 im Bahnhof Rostock als Heizlok im Einsatz.

■ Rund 39 Millionen Mark Gewinn konnte die Berliner S-Bahn für das Geschäftsjahr 1996 verbuchen. Knapp 263 Millionen Fahrgäste benutzten die S-Bahn 1996.

■ Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) eröffnete zum Saisonbeginn am 21. Juni die neue Station Realp.

■ Die vom Schweizer Bundesrat vorgeschlagene Bahnreform bezeichnete der Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband als ungenügend. Der Verband ist der Meinung, eine Öffnung des Bahnnetzes der SBB komme nur in Frage, wenn die Bahn vollständig entschuldet sei. Außerdem will der Verband die wöchentliche Arbeitszeit auf 37 Stunden reduzieren.

Leipzig – Dresden

Schritt für Schritt

■ Erst im Jahr 2006 wird der Ausbau der Magistrale Leipzig – Riesa – Dresden beendet sein. Derzeit sind der Verlauf der neuen Trasse zwischen Riesa und Dresden sowie der Umbau des Bahnknotens Dresden noch nicht geklärt. Der Verlauf der S-Bahn Dresden soll verändert und ein Pendelverkehr zum Flughafen eingerichtet werden. Für 1998 sind der Umbau des Abschnittes Bornitz – Riesa und die Sanierung der Brücken zwischen Zeithain und Weißig geplant. Zum Fahrplanwechsel 1998 werden das elektronische Stellwerk Wurzen und die Linienzugbeeinflussung auf der Strecke Bornitz – Wurzen in Betrieb genommen. Die ursprünglich geplanten Umfahrungen von Wurzen und Riesa verwarf die Deutsche Bahn AG allerdings.

■ Ende Mai stimmte die französische Regierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Paris und Frankfurt/Main zu. Ab 2004 soll dann eine Zugfahrt vom Main an die Seine nur noch 3 Stunden und 40 Minuten dauern. Insgesamt sollen umgerechnet 6,7 Milliarden Mark in die Trasse und neue Züge investiert werden.

■ Ende 1998 soll der Erfurter Hauptbahnhof zum ICE-Knotenbahnhof umgebaut werden. Die Kosten für den Umbau werden auf rund 200 Millionen Mark veranschlagt. Allerdings konnten sich die DB AG, der Bund, der Freistaat Thüringen und die Stadt Erfurt noch nicht über die Verteilung der Baukosten einigen.

■ Die Usedomer Bäderbahn gab am 8. Juni ihre Strecke von Ahlbeck zur polnischen Grenze für den Betrieb frei.

■ In Benneckenstein im Harz öffnete am 5. Juli ein kleines Eisenbahnmuseum über die Harzer Schmalspurbahnen.

■ Eine rheinland-pfälzische Versicherung räumt Besitzern der Bahn-Card jetzt bei der Kfz-Versicherung einen „Umweltribatt“ von 35 Prozent ein.

■ Die Vereinigten Huttwill-Bahnen in der Schweiz schlossen das Geschäftsjahr 1996 mit einem Betriebsdefizit von rund 392 000 Franken ab.

**FRAGE****ZEICHEN**

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



Foto: F. von Meissner

■ An der Landesgrenze zwischen Bayern und Baden-Württemberg liegt ein bedeutender Eisenbahnknoten, in dem die Strecken nach Stuttgart, München, Kempten und Friedrichshafen abzweigen. Das große Bahnbetriebswerk mit seinem markanten Hochbunker war der letzte Einsatzort für die Schnellzugdampflok der Baureihe 03 bei der Deutschen Bundesbahn. Als letzte Lok quittierte hier die 03 088 am 3. September 1972 den Dienst. Aber nicht nur für ihre Dampflok ist die Stadt bekannt. Das Wahrzeichen ist das Münster. Die zwischen 1377 und 1890 entstandene fünfschiffige Basilika mit ihrem 161 Meter großen Kirchturm gilt als die größte Pfarrkirche Deutschlands. Wie heißt die gesuchte Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. September 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 Schüller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Juliheft lautete „Göttingen“.

Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Helmut Albrecht, 37632 Eschershausen; Hans-Jörg Borchers, 38159 Vechede; Bernd Eratz, 37581 Bad Gandersheim; Edwin Ernst, 90471 Nürnberg; Jochen Groh, 08529 Plauen; Theodor Horn, 65830 Kriftel; Klaus-Jürgen Hövener, 58675 Hemer; David Jones, 29556 Baddenstedt; Holger Juhl, 24326 Dersau; Holger Kraack, 19079 Sukow; Lutz Krause, 06188 Landsberg; Torsten Kurz, 56567 Neuwied 13; Jürgen Möller, 24211 Preetz; Adolf Ohnesorge, 06846 Dessau; Wilfried Ottens, 21745 Hemmör; Gerd Pfennigstorf, 30827 Garbsen; Manfred Schröder, 99817 Eisenach; Herbert Tintelott, 40789 Monheim; Michael Walter, 98527 Suhl; Hella Zeidler, 99889 Erfurt



Foto: M. Klaus

Während des „Tages der offenen Tür“ im ehemaligen Bw Glauchau wurde die 35 1097 erstmals ausgestellt. Anfang der achtziger Jahre wurde sie an die Historische Eisenbahn Frankfurt/Main (HEF) verkauft. Den Glauchauer Eisenbahnfreunden gelang es, die Lok als Leihgabe von der HEF zu übernehmen.

Lößnitzdackel und Weißeritztalbahn**Stichtag: 15. August 1997**

■ Am 14. Juli setzte die Bahn AG potentiellen Interessenten für die Übernahme der Strecken Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf und Radebeul Ost – Radeburg ein Ultimatum. Sollten bis zum 15. August keine konkreten Konzepte zur Übernahme der beiden Bahnen vorliegen, werden die Stilllegungsverfahren nach Paragraph 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) eingeleitet. Dabei müssen die Strecken dann auch zur Übernahme ausgeschrieben werden. Findet sich dann innerhalb eines halben Jahres kein neuer Betreiber, werden die Strecken stillgelegt. Als Begründung für das Ultimatum nennt die DB AG die zögerliche Haltung der betreffenden Kommunen und Behörden. Außerdem verursachen die Schmalspurbahnen zu hohe Kosten. Jeder eingenommenen Mark stehen laut DB AG 6 Mark Ausgaben gegenüber.

Auf ihrem Weg nach Cranzahl machten 99 1539 und 1608 in Zwickau Station.



Foto: M. Klaus

Bayerischer Bahnhof Leipzig**Weitere Zukunft ungewiß**

■ Über die künftige Nutzung der denkmalgeschützten Anlage machen sich Bahn AG, das Stadtplanungsamt Leipzig und der Verein Eisenbahn-Museum Bayerischer Bahnhof gleichermaßen Gedanken. Mit durchaus unterschiedlicher Zielsetzung – die Bahn AG ist an einer „Gesamtvermarktung“ interessiert, da die 18 Hektar große Anlage derzeit nur Kosten verursacht. Spätestens mit der geplanten Anbindung per unterirdischer S-Bahn an den Hauptbahnhof werden zudem der verbliebene oberirdische Personenverkehr und damit die Gleisanlagen überflüssig. Die Stadt weiß nur, daß sie die Fläche nicht aus der Hand geben möchte, und denkt unter anderem an eine, wie auch immer geartete, Nutzung durch die Universität. Für Stadt wie Bahn ist eine eisenbahnmuseale Nutzung des immerhin ältesten erhaltenen Kopfbahnhofs der Welt (Baujahr 1842) inklusive Ringlokschuppen und Drehscheibe noch kein Thema. Genau das aber ist das Ziel des Vereins, der vorläufig eine Bleibe im ehemaligen Bw Leipzig-Plagwitz gefunden hat. Bis Ende des Jahres wollen Bahn und Stadt ihre Planungen vorlegen.



Cranzahl – Oberwiesenthal Fortbestand gesichert

■ Während der Feiern zum 100. Jubiläum der Strecke Cranzahl – Oberwiesenthal unterzeichneten der Landrat des Kreises Annaberg-Buchholz, Wilfried Oettel, und der Konzernbeauftragte der DB AG für Sachsen, Hans-Jürgen Lücking, eine „Gemeinsame Erklärung“ zur Übernahme der Schmalspurbahn. Die für Sachsen zuständige Pressesprecherin der DB AG, Helga Kuhne, betonte: „Wir wollen, daß die Bahn erhalten bleibt“. Von seiten der Bahn werde es deshalb „faire Angebote“ zur Übernahme geben. Die Zukunft der Erzgebirgsbahn ist damit gesichert.

Wie Axel Petersmeier vom Landratsamt informierte, will man gemeinsam mit der Busverkehr Ober- und Westergebirge GmbH (BVO) eine Bahngesellschaft gründen, die die Bahn zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal betreiben soll. Nach einer Streckenbegehung beziffern die Vertreter des Landkreises die Kosten zur gründlichen Instandsetzung auf rund 8 Millionen Mark. Allein für die Altlastensanierung im Bahnhof Cranzahl werden etwa 750 000 Mark benötigt. BVO-Geschäftsführer Roland Richter schätzt den derzeitigen notwendigen Betriebsko-

stenzuschuß für die Bimmelbahn auf 4 bis 8 Millionen Mark. Der Dampfbetrieb verursacht pro gefahrenem Personenzugkilometer Kosten zwischen 50 und 60 Mark. Diese Zahlen wurden von den Betreibern der bereits privatisierten Strecken bestätigt. Vor diesem Hintergrund steht für BVO und Landkreis fest, daß der reine Dampfbetrieb durch einen Mischbetrieb mit modernen Triebwagen ersetzt werden muß.

Wie wichtig die Bimmelbahn für den Tourismus ist, bewies die Festwoche. Die Veranstalter zählten rund 40 000 Besucher. Für die Sonderzüge wurde ausschließlich die IV K eingesetzt. Insgesamt 8 IV K konnten im Erzgebirge bewundert werden. Die angekündigte VI K 99 713 kam nicht zum Einsatz, da sie bei einem Einsatz auf der Traditionsbahn Radebeul mit Lagerschäden abgestellt werden mußte. Bis Mitte September soll dieser „mittelschwere Schaden“ laut Angaben der DB AG wieder behoben sein.

Zum Jubiläum der Erzgebirgsbahn kam die IV K wieder zum Einsatz. Die 99 1564 mußte gemeinsam mit 99 1539, 1584 und 1608 die ausgefallene VI K ersetzen.



Ob nach dem 1. Juni 1998 in Dippoldiswalde noch Wasser genommen wird ist bis jetzt noch völlig unklar.

Foto: W. Pilkenrodt

EUROSPoor '97

GROSSE Internationale Modelleisenbahn Veranstaltung
auf 20.000qm Fläche mit über 50 in- und ausländischen
Modellbahnanlagen, Modelleisenbahnsammlungen, über
500 Meter Eisenbahnbörse, Verkauf u.v.m.

JAARBEURS, Jaarbeursplein 6, Utrecht, Holland

5 Min. Fußweg von Hbf., Beschilderungen bei Autobahnausfahrten
ermöglichen zügige Anfahrt.

Donnerstag, den 16. Oktober von 12.00 – 20.00 Uhr
Fr. / Sa. / Sonntag: 17./18. /19. Okt. von 9.30 – 17.30 Uhr

Information: Speelwagenstraat 95, NL-1445 PE PURMEREND
HOLLAND, Tel.: 31.299.640354 Fax: 31.299.646197



ZIMO-digital der Mercedes
unter den digitalen
Mehrzugsteuerungen

ZIMO

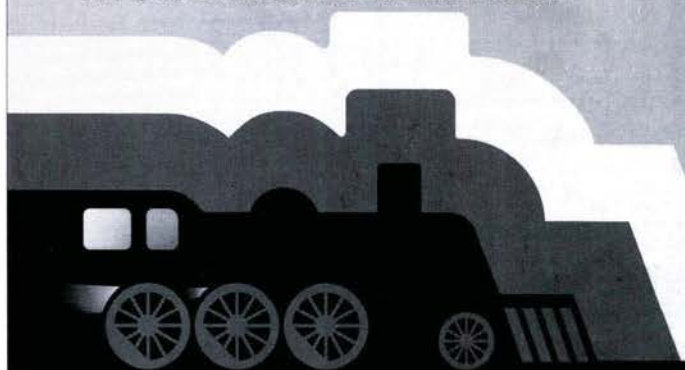
ORIGINAL DAMPFLOK / E-LOK / DIESELLOK SOUND jeweils versch. Typen für
DIGITAL- und TRAFOBETRIEB für Spur 0 bis Spur II
ZIMO DIGITAL ENTKUPPELN FÜR ALLE LGB LOKS
LGB, POLA, PIKO, Preiser, Merten NOCH und weiteres Zubehör für LGB
ZU NIEDRIGSTPREISEN!

Information anfordern (DM 5,- in Briefmarken und bitte Spur angeben)

**nur mit ZIMO können Loks und Weichen mit Lenz-,
Märklin- und Zimo-Decodern gesteuert werden!**
Ständig alle Zimo-Geräte auf Lager!

Dipl.-Ing. Manfred Gliffe, Amselweg 7, 25795 Weddingstedt
Tel.: 0481/ 88488 taglich, auch Sa. u. So. Fax: 0481/88994

Der Treffpunkt für alle Modellbahnfreunde:



15. Internationale Modellbahn- Ausstellung

anlässlich der Infa '97
11. – 19. Oktober
Hannover - Messegelände

Infos: Fachausstellungen Heckmann GmbH,
Fax: 0511/99095-50,
Internet: <http://www.heckmannmbh.de>



Foto: W. Herdarm

Ein VT 98 der Dürener Kreisbahn im Bahnhof Oranienbaum/Anhalt.

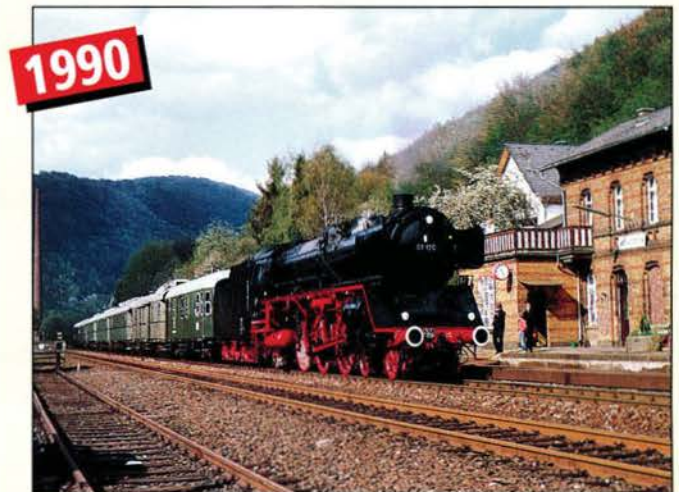
Dessau-Wörlitzer Eisenbahn**DR übernimmt Verkehr**

■ Die Deutsche Bahn AG und die Deutsche Regionalbahn GmbH (DR) unterzeichneten am 29. Juni einen Vertrag zur Übernahme der Verkehrsleistungen auf der Strecke Dessau – Wörlitz (KBS 257). Seit 2. Juli pendeln nun die modernisierten Triebwagen der Baureihe 798 zwischen Dessau und Wörlitz. Damit ist der Einsatz der 202 nun Geschichte. Den Schienenbus übernahm die DR von der Dürener Kreisbahn. Der im Kursbuch veröffentlichte Fahrplan wird vorerst nur bis zum 2. November gefahren. Anschließend sollen die Verhandlungen zur gesamten Übernahme der Strecke durch die DR fortgesetzt werden. Der Regionalbereichsleiter Nahverkehr Sachsen-Anhalt, Thomas Hoffmann, bezeichnete den Vertrag als einen Schritt zur langfristigen Erhaltung der Strecken. Gedämpft wird dieser Optimismus allerdings durch den GB Netz, denn die Betriebsgenehmigung für die Muldebrücke bei Dessau läuft Ende des Jahres wegen fehlender Geländer und Seitengänge aus. Das Eisenbahnbundesamt hat bis jetzt noch nicht über eine weitere Betriebserlaubnis entschieden.

Mit neuer verkehrsroter Bauchbinde präsentiert sich 111 175. Der breite Zierstreifen besteht aus einer gegen Graffiti widerstandsfähigen Folie.



Foto: H. Herdarm

ZEITREISE**Durch das Lahntal**

Als im April 1990 die Nürnberger Museumslok 01150 in Friedrichsseggen einen Halt einlegte, gab es hier noch mehrere Nebengleise.

Mit der Eröffnung des Streckenstücks Limburg/Lahn – Nassau am 5. Juli 1862 durch die Wiesbadener Eisenbahn-Gesellschaft konnte der durchgehende Zugbetrieb auf der Lahntalbahn von Limburg nach Koblenz aufgenommen werden. Kurz vor der Mündung der Lahn in den Rhein liegt der verträumte Ort Friedrichsseggen. Obwohl der Bahnhof noch immer das Flair der fünfziger Jahre besitzt, hat sich auf der Lahntalbahn in den letzten 7 Jahren viel getan. Unmittelbar nach dem Fall der Mauer gab es von seiten der Deutschen Bundesbahn Überlegungen, ein Teil des Nord-Süd-Verkehrs auf die im Dornröschenschlaf liegende Lahntalbahn umzuleiten. Die hohen Kosten für die Elektrifizierung und für den Ausbau der landschaftlich reizvollen Bahn beendeten die Überlegungen recht schnell. Der Bahnhof Friedrichsseggen wurde 1992 schließlich zu einer Blockstelle und zu einem Haltepunkt degradiert. Ab Herbst 1997 soll der VT 611 mit 160 km/h durch Friedrichsseggen rauschen.



Fotos: J. Reich

Im Juli 1997 war Friedrichsseggen nur noch ein Haltepunkt. Die Natur erobert das Planum der abgebauten Gleise wieder zurück.