

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

DM 6,00 öS 45,- SFr 6,- hfl 7,50
bfr 146,- lfr 146,- dkr 30,-

Nr. 4 April 1999

48. Jahrgang

E13411



TESTS

Kofferträger: Rothes E 04

Ableger: Tilligs 218

Familienbande: Brawas 216

Vergessene Schmalspurbahnen

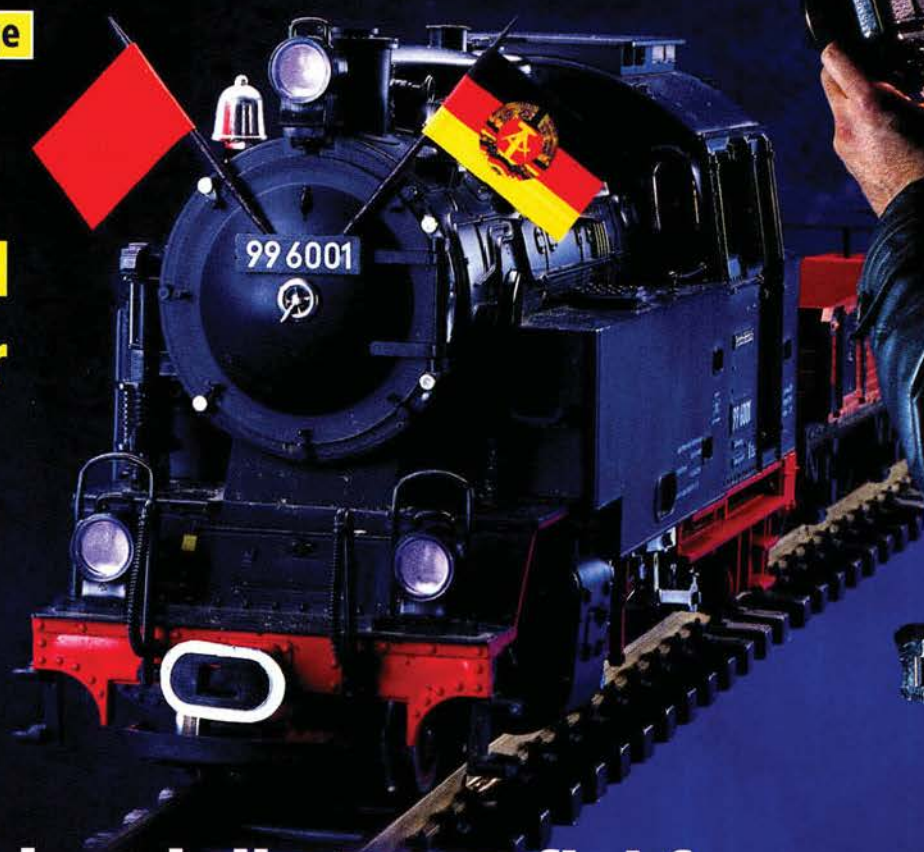
Das Thumer Netz

Schweizer Berge
mit Sound

Der Gotthard im Keller

WERKSTATT

Altern für Einsteiger:
Kesselflicker in H0



Die Stasi und die Dampflokfans

Verfolgungswahn

Die Geheim-Akte eines Eisenbahnfotografen

Jedes Detail stimmt, die Fahreigenschaften überzeugen: Die BR 65¹⁰ für H0.

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail



Ja,

- ☐ Senden Sie mir bitte kostenlos den Brawa-Neuheitenprospekt 1999
☐ Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 1999/2000
(Lieferbar ab Mai '99) Ich habe DM 10,- (bar/Euroscheck) beigelegt.

Name _____

Vorname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Coupon ausfüllen und absenden an: BRAWA, Postfach 1260, 73625 Remshalden, 071 51 7 46 62. Telef. Neuheitenprospekt-Bestellung 0 71 51 - 9 79 35 51

Spur H0-Neuheiten '99: Triebwagen Talent, BR 65¹⁰, E 69 03, E 95 01, BR 298, Personenwagen Württembergischer Bauart. Varianten E 42, Ae 477, BR 312 Cargo, Sammlerauflage Köf II, BR 132, BR 232 Cargo, BR 219, BR 216 Cargo, Schienenbus, Flachwagen, Kohlenwagen.

Spur N-Neuheiten '99: BR 216 Cargo, V 180, Flach- und Kohlenwagen. Varianten E 42, Schienenbus, BR 132, BR 232 Cargo.

Spur TT-Neuheiten: E 95 02.

US-Neuheiten für Spur H0: GP 7, GP 30, E 6, Gebäude-Bausatz.

US-Neuheiten für Spur N: GP 20.

Weitere Infos im Internet: www.brawa.de



Agentenjagd

"Warten, abdrücken, weg!" Nach dieser Devise gingen fünf Eisenbahn-Enthusiasten um den bekannten Buchautoren Burkhard Wollny in den 70er Jahren auf Motivjagd in der DDR. Es dauerte nicht lange, da hatte die Stasi das Quintett im Visier. Dummerweise ließen sich die Reichsbahn-Fans trotz aller Observationen und Verfolgungsjagden einfach nicht als Spione enttarnen. **Seite 12.**

Güter gehören auf die Schiene - das sagt sich der Chemieriese BASF in Ludwigshafen. Um die Transportkosten niedrig zu halten, will das Unternehmen seine Fracht verstärkt selbst befördern. Ab Fahrplanwechsel soll der Güterverkehr auf drei Fernverkehrsverbindungen mit fünf Zugpaaren pro Woche starten. **Seite 22.**

Eigenregie



Klein, aber oho

Mit 43 Kilometern war das Thumer Schmalspurnetz das kleinste in Sachsen. Doch auf den 750-Millimeter-Gleisen herrschte reger Betrieb - bis das Auto zu seinem Siegeszug antrat. **Seite 30.**

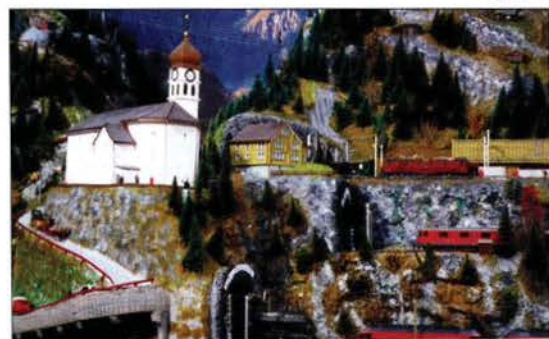
Gleich zwei Dieselloks der V160-Familie sind neu im Handel: Brawas 216 in H0 und Tilligs 218 in TT. Ob die roten Brummer im grünen Bereich fahren, zeigen die Tests: Für Tilligs 218 ab **Seite 82**, für Brawas 216 ab **Seite 86.**

Rote Brummer



Klangbild

Hans Fischer schwärmt für die Gotthard-Bahn - so sehr, daß er einen Teil der Nordrampe in H0 nachbaute. Die Anlage schmücken Gebäudemodelle, von denen man einige sogar hören kann - mit Tonaufnahmen vom Original. **Seite 116.**



INHALT

TITELTHEMA

Operation Reichsbahndampf

Dampflok-Fotograf Burkhard Wollny ahnte nicht, daß ihn die Stasi für einen CIA-Agenten hielt.

12 ◀

DREHSCHIEBE

Bahnwelt aktuell

4

Do it yourself!

BASF macht im Güterverkehr Cargo Konkurrenz.

22

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Wandervogel

Das wechselvolle Leben der E 04.

26

Räuber-Bande

Erinnerungen an die Thumer Schmalspurbahn.

30 ◀

ABENTEUER EISENBAHN

Wellenbrecher

Die Lorenbahn zur Hallig Nordstrandischmoor.

34

SPIELWARENMESSA NÜRNBERG

Taten-Drang

Zweiter Messe-Sonderteil mit News und Trends.

92

BLICKFANG

Schwarzes Gold

Neu: Poster zum Herausnehmen.

62

WERKSTATT

Eck-Verbinder

Ein Eckhaus von Hans-Walter Wilhelm.

69

Aufbau-Studium

Teil zwei auf dem Weg zum H0-LKW: Thomas und Rainer Albrecht fertigen den Aufbau.

70

Kesselflicker

Sebastian Koch altert Kesselwagen.

74 ◀

Basteltips

Federpuffer-Montage, SKL-Make-up, Entkuppeler.

76

TEST

Kofferträger

Rothe TT geht mit E 04 eigene Wege.

78 ◀

Farbenfroh

Tillig zeigt Flagge bei TT mit DB-218.

82 ◀

Familien-Oberhaupt

Brawas 216 nimmt in H0 Fahrt auf.

86 ◀

PROBEFAHRT

Laut-Stärke

Neuer Dampflok-sound von Mobatron.

90

Fort-Setzung

Rocos Containertragwagen für TT im Handel.

91

SZENE

Kleine Bergpredigt

Hans Fischer zeigt den Gotthard mit O-Ton.

116 ◀

Modellbahn aktuell

115

Neuheiten

110

Standpunkt

5

Impressum

6

Bahnpost

60

Güterbahnhof

47

Fachhändler-Übersicht

52

Termine+Treffpunkte

108

Buchtips

38

Vorschau

122

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

Jahrespressekonferenz der DBAG

Trotz allem: Positive Bilanz

■ Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Johannes Ludewig, und der Finanzchef der DBAG, Diethelm Sack, präsentierten am 3. März 1999 in Berlin den vorläufigen Geschäftsbericht für das Jahr 1998. Beide unterstrichen vor der Presse, daß „trotz außergewöhnlicher Belastungen der Umsatz stabil“ geblieben sei und ein „klar positives operatives Ergebnis“ vorliege.

Foto: DPA



In Berlin zog Bahnchef Dr. Johannes Ludewig Bilanz für das Jahr 1998.

So hat die Bahn AG 1998 einen Konzernumsatz von 30,17 Milliarden Mark erreicht. Ein Jahr zuvor waren es noch 30,21 Milliarden Mark. Nach den vorläufigen Berechnungen liegt das Konzernergebnis aus dem operativen Geschäft – das bedeutet ohne zusätzliche Einnahmen, wie beispielsweise aus dem Verkauf

von Unternehmensbeteiligungen – im Jahr 1998 bei 334 Millionen Mark. Für das Jahr 1997 gab die DBAG noch 533 Millionen Mark an. Den Gewinn vor Steuern bezifferte der Bahn-Chef auf 359 Millionen Mark. Ludewig räumte aber deutliche Einnahmeverluste für das Geschäftsjahr 1998 ein. Nach der Darstellung des Vorstandsvorsitzenden büßte die Bahn rund 600 Millionen Mark ein, die Ludewig als „Sonderfaktoren des Jahres 1998“ bezeichnete. Dazu gehören unter anderem Umsatzausfälle aus der ICE-Katastrophe von Eschede (100 bis 125 Millionen Mark), Einbrüche im Stahl- und Chemieverkehr (rund 200 Millionen Mark) sowie „Einnahmeausfälle bei der Verrechnung von Nahverkehrsleistungen mit den Bundesländern“ (rund 300 Millionen Mark). Auch die Pannen bei neuen Fahrzeugen hätten, so Ludewig weiter, das Geschäft der Bahn AG „belastet“. Insgesamt aber sei das Ergebnis für 1998 „respektabel“. Ludewig und sein Finanzchef betonten, daß die „Qualität des Ergebnisses“ stark verbessert worden sei. So stieg der Cash Flow um 9,1 Prozent, von 3,585 Milliarden Mark im Jahr 1997 auf 3,91 Milliarden Mark im vergangenen Jahr. Laut Ludewig sei die Produktivität der Deutschen Bahn AG seit ihrer Gründung um über 100 Prozent gestiegen. Der Bahnchef wertete das Geschäftsergebnis als „Beweis einer beachtlichen Leistung der Bahn und ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“.

Bahnhof Dippoldiswalde

Bahnsteigdach saniert

■ Dank des Engagements der Interessengemeinschaft Weißeritztalbahn e.V. erstrahlt das historische Bahnsteigdach des Bahnhofs Dippoldiswalde wieder im alten Glanz. Das bekannte Holzbauwerk büßte bereits 1993 seine Dachplanken ein. Eine Reparatur des Daches scheiterte damals nicht nur am Geld. Außerdem hätte für den Wiederaufbau ein Gerüst aufgestellt werden müssen, das den Zugbetrieb behindert hätte. Nach einer Spendenaktion der Eisenbahnfreunde konnte das Dach während der Sperrung der Weißeritztalbahn Ende 1998 endlich saniert werden.

Foto: U. Straube



Mit privaten Spenden finanzierte die IG Weißeritztalbahn die Sanierung des historischen Bahnsteigdaches in Dippoldiswalde.

Deutsche Bahn AG

Dürr trat zurück

■ Völlig überraschend legte am 24. Februar 1999 der Aufsichtsratsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Ing. e. h. Heinz Dürr, sein Amt mit sofortiger Wirkung nieder. Laut Bahn begründete Dürr seinen Schritt mit den unterschiedlichen Auffassungen in Sachen Unternehmenspolitik zwischen ihm und dem Bund als Eigentümer der DBAG. Bevor Dürr im Juli 1997 den Vorsitz im Aufsichtsrat übernahm, hatte er ab 1991 die Geschicke der Bundes- und Reichsbahn sowie ab 1994 die der Bahn AG gelenkt. Die Nachfolge Dürrs wird Dieter H. Vogel antreten, der bis Anfang 1998 Chef bei Thyssen war.



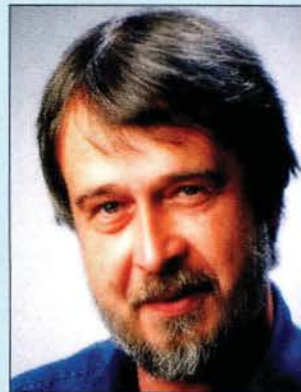
Heinz Dürr trat am 24. Februar 1999 als Aufsichtsratsvorsitzender der DBAG zurück.

Foto: DPA

Schauffele Stuttgart

Baureihe 242 gekauft

■ Im Kasseler Adtranz-Werk werden derzeit die zwei ehemaligen sowjetischen Großdieselloks 242003 und 004 modernisiert. Das Stuttgarter Bauunternehmen Schauffele beauftragte Adtranz damit im November 1998. Der Rahmen, die Drehgestelle, der Generator und die Aufbauten der dieselelektrischen Maschinen werden weiterverwendet. Der alte Motor hingegen weicht einem neuen 2200 kW starken Typ von Kolomna. Auch die gesamte Steuerungs- und Leittechnik wird modernisiert. Adtranz rechnet mit der Auslieferung der beiden Kraftpakete im Januar 2000. Die Firma Schauffele will die Maschinen für Baustoffzüge in Baden-Württemberg einsetzen. Die Deutsche Bahn AG hatte die Loks der Baureihe 242 bereits am 10. März 1995 ausgemustert. Drei Jahre später erwarb die Eisenbahn Betriebs-Gesellschaft vier 242er, von denen dann zwei an Schauffele gingen.



Dr. Karlheinz Haucke

Gewinn und Verlust

Der modernen Modellbahn sieht man ihr Alter nicht an. Die Anfänge als Spielzeugeisenbahn mitgerechnet, hat sie mehr als ein Jahrhundert auf dem Buckel, ist aber rüstiger und jünger als noch vor Jahren. Der Spagat, einerseits vom Trend zum klassischen Spielzeug zu profitieren und andererseits die mit virtuellen Welten aus dem Computer aufwachsende Generation anzusprechen, scheint geglückt. Der Druck des Wettbewerbs wirkte sich durchaus positiv auf die Innovationsfreude vieler Hersteller aus. Das hat die Modelleisenbahn vom Staub befreit und das Image aufpoliert.

Von solcher Popularität kann derzeit das große Vorbild nur träumen. Insbesondere die Deutsche Bahn AG stolpert weiter von einem Fiasko ins nächste. Spätestens seit Eschede ist das bundeseigene Privatunternehmen kaum noch aus den negativen Schlagzeilen herausgekommen. Das jüngste Unglück im Bahnhof von Immenstadt hat erneut Leid über Menschen gebracht, die auf die Bahn vertrauten. Sicher, es hat auch in der Vergangenheit schon solche Katastrophenjahre mit einer Häufung von Zugunglücken gegeben. Erinnert sei hier an das Jahr 1971 mit Aitrang, Rheinweiler und Radevormwald. Aber anders als damals stellt sich heute die Bahn dank ihrer eigenen Begleitmusik aus Fehlentscheidungen, Peinlichkeiten, Pleiten und Pannen selbst zur Disposition. Mit der Zerschlagung des Konzerns in Einzelfirmen, wertneutral als Stufe zwei der Bahnreform ausgewiesen, hat das früher hohe Selbstwertgefühl der Eisenbahner und -bahnerinnen weiter gelitten. Nicht nur in der Öffentlichkeit, auch bahnintern macht sich das fatale Gefühl breit, daß im Zweifelsfall immer ein anderer für irgendetwas verantwortlich zeichnet. Es ist noch gar nicht so lange her, daß sich bei Bundes- wie Reichsbahn jeder und jede in der Verantwortung fühlten. Daß nun Dr. Heinz Dürr seinen Hut nahm, mag als Signal verstanden werden. An der Situation ändert das nichts. Auch nicht daran, daß der neue Fahrkartenautomat am Esslinger Bahnhof seit Wochen meldet: „Automat ist vorübergehend außer Betrieb“.



Foto: C.-J. Jacobson

Und er läuft und läuft: Solange die Regioshuttle auf sich warten lassen, pendeln die Schienenbusse weiter im Ammertal, wie hier im Frühjahr 1998 bei Pfäffingen.

Ammertalbahn

Warten auf die Regioshuttle

■ Die durchgehende Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Ammertalbahn Tübingen – Herrenberg (KBS 764), die bislang nur zwischen der Universitätsstadt und Entringen betrieben wird, verspätet sich erneut: Adtranz verschob die Auslieferung der sieben Regioshuttle zum zweiten Mal. Als frühest möglichen Starttermin nennen der Betreiber, die ZugBus-Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB), und der Zweckverband ÖPNV im Ammertal als Aufgabenträger jetzt den 1. August 1999. Ursprünglich sollte der Betrieb mit den neuen Fahrzeugen am 1. Januar 1999 auf der sanierten und zwischen Gültstein und Herrenberg wiederaufgebauten Strecke beginnen. Doch bereits im April 1998 erhielt die RAB Post vom Hersteller. Adtranz teilte mit, daß man die Triebwagen nicht, wie geplant, im November 1998, sondern erst im März 1999 liefern könne. Deshalb verlegten Zweckverband und RAB damals den Beginn auf den Fahrplanwechsel am 30. Mai 1999. Mit der erneuten Verzögerung verschiebt sich ebenfalls die Wiederinbetriebnahme der Ermstalbahn Metzingen – Bad Urach, denn dafür hat die RAB bei Adtranz weitere zehn Regioshuttle geordert, die außerdem den Verkehr auf der Strecke Tübingen – Horb übernehmen sollen.

Leipziger Schnelltriebwagen

Letzte Fristverlängerung

■ Der ehemalige Geschäftsreich Fernverkehr, heute DB Reise und Touristik AG, stimmte Ende 1998 noch einmal der Verlängerung der Untersuchungsfristen des SVT 137 225 der Bauart Hamburg zu. Allerdings wird der in Leipzig Süd stationierte blau-weiße Schnelltriebwagen danach nicht mehr aufgearbeitet, da er nur sehr selten im Einsatz ist. Der 1935 von der Wumag in Görlitz gebaute SVT lief später bei der Deutschen Reichsbahn als Regierungs-Salontriebwagen Nr. 6. Erst im Jahr 1990 wurde er im Raw Dessau als Museumsfahrzeug aufgearbeitet.



Foto: H. Feil

In diesem Jahr wird der im Betriebshof Leipzig Süd beheimatete 137 225 zu seinen letzten Fahrten starten.



IMPRESSUM

Modelleisenbahner
MEB-Verlag GmbH
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (0711) 2108075
Fax (0711) 2108074

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

VERLAGSLEITER
Hermann Schöntag

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR
Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)

REDAKTION
Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange

ANZEIGEN
Elke Reichert
Telefon (0711) 210 80 86
Anzeigenfax (0711) 2108082

REDAKTIONSASSISTENTIN
Barbara Dürnberger

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Andreas Stirl,
Jörg Hajt, Dominik Stroner

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers,
Joachim Bügel, Peter Federmann,
Christian Fricke, Elmar Haug, Falk Helfinger,
Marcus Henschel, Michael Hubrich,
Rolf Jünger, Frank Muth, Manfred
Lohkamp, Axel Polnik, Jürgen Rech,
Ralf Reinmuth, Jörg Seidel, Michael
Kratzsch-Leichsenring, Jürgen Krantz,
Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge,
Fritz Rümmelein

VERTRIEB
Motor-Presse Stuttgart
Leuscherstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiter: Tilo Treede

ABONNENTEN-SERVICE
dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (07132) 959233
Fax (07132) 959244
innerhalb der Schweiz 071-2824415
innerhalb Österreichs 0662-643866

Preis des Einzelhefts: DM 6,-
Jahres-Abonnement Inland: DM 62,40.
Schweiz: sFr 62,40. Österreich: öS 468,-
Andere europ. Länder: DM 74,40.
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung
jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.
Einzelheftbestellungen Telefon (0711) 2108075

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBÄHNER erscheint
monatlich. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche
können nicht anerkannt werden. Alle Rechte
vorbehalten.

© by MEB-Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos
oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag
keine Haftung.

Bankverbindung: Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 11715000.
Anzeigenpreisliste Nr. 17, gültig ab
Heft 1/99. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.



Foto: U. Lindow

Ende 1998 war die 220 295 des Eisenbahnmuseums
Dieringhausen im Auftrag der PEG im Einsatz.

Prignitzer Eisenbahn

Der Fahrzeugpark wächst

■ Mit der Übernahme des Nahverkehrs auf der Strecke Kyritz – Pritzwalk – Güstrow (KBS 174) stieg auch der Fahrzeugbedarf bei der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft (PEG). Daher mietete sie bei der Klützer Ostsee-Eisenbahn den Triebwagen T1. Die PEG reihte den ehemaligen VT98 als T12 in ihren Bestand ein, der meist auf der Putlitzer Strecke pendelt. Im Herbst 1998 mietete die PEG für den Transport von schweren Splittzügen zwischen Haldensleben und Falkenhagen zusätzlich die 220 295 des Eisenbahnmuseums Dieringhausen an. Zum Jahreswechsel wurden einige Lokführer in Dänemark auf den NOHAB-Loks der Baureihe MY ausgebildet. Die Norddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft will sechs dänische NOHAB-Diesel kaufen, von denen wiederum die PEG einige anmieten möchte.

Eisenbahnmuseum Gramzow

T3 aus Bayreuth erworben

■ Seit Ende 1998 bereichert eine preußische T3 die Sammlung des Brandenburgischen Museums für Klein- und Privatbahnen in Gramzow. Die 1899 unter der Fabrik-Nummer 5224 bei der Lokfabrik Henschel & Sohn in Kassel gebaute Naßdampf-Tenderlok stand zuletzt auf einem Kinderspielplatz in Bayreuth. Die Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung stellte die Maschine am 17. Oktober 1899 in Dienst und wies sie der Königl. Eisenbahn-Direktion Kassel zu. Im Herbst 1925 reihte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die T3 als 897296 in ihren Fahrzeugpark ein. Nach 1945 verblieb die Lok im Westen. Erst 1961 musterte die Deutsche Bundesbahn die Dampflokomotive aus und verkaufte sie an die Stadt Kassel. Neun Jahre später erstand schließlich Bayreuth die ehemalige preussische T3 für einen Kinderspielplatz.

Einem Teil dieser Ausgabe liegt eine Beilage der Firma Atlas-Verlag S.A., CH-1000 Lausanne 8 bei.

Zwischenhalt



Niederbarnimer Eisenbahn

Reichsbahn-V100 übernommen

■ Die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) übernahm von der Deutschen Bahn AG Anfang 1999 die Dieselloks 202325 und 388. Hintergrund dieser Aktion war ein Vertrag aus dem Jahr 1950, in dem sich die damalige Deutsche Reichsbahn ab dem 1. Juli 1950 zu einer treuhänderischen Verwaltung der ehemaligen NEB-Fahrzeuge verpflichtete. Im Gegensatz zu zahlreichen anderen Klein- und Privatbahnen in der DDR ist die NEB nicht enteignet worden. Deshalb hatte die NEB zum 1. September 1998 die Strecken Berlin-Wilhelmsruh – Liebenwalde und Basdorf – Groß Schönebeck wieder von der DBAG übernommen. Lediglich die Fahrzeugfrage war zu diesem Zeitpunkt noch offen. Schließlich bot die Bahn AG sechs Dieselloks der Baureihe 202 aus dem Werk Neustrelitz an, von denen sich die NEB zwei Maschinen aussuchen durfte. Die 202325 (letzte Hauptuntersuchung am 27. Januar 1994) und 388 (11. Juni 1993) will die NEB lediglich mit einer Vorheizanlage ausrüsten.

■ Schrittweise setzt die Hamburger Hochbahn AG (HHA) ihr neues Konzept zum Beratungs- und Beschwerdemanagement um. Im „Hochbahn-Info-Shop“ in der Steinstraße können sich Fahrgäste ausführlich über die Fahrpläne von Bus und U-Bahn informieren, ihren Ärger über die HHA loswerden oder Souvenirs der Hochbahn kaufen.

■ Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) erwarben alle Anteile zweier Wiener Bahnspeditionen, die bisher in den Händen der Kommunistischen Partei Österreichs lagen. Die ÖBB konnten durch die Übernahme ihren Umsatz von 13 auf 15 Milliarden Schilling steigern.

■ Der Hauptverband der Bauindustrie drohte mit gerichtlichen Schritten gegen das Vergabeverfahren der Deutschen Bahn AG. Entgegen der üblichen Praxis bei öffentlichen Bauaufträgen verhandelt die DBAG mit allen Anbietern gleichzeitig. Die Bahn hat die Kritik der Bauindustrie an dieser Praxis bisher immer wieder zurückgewiesen.

■ Bis zum Jahr 2004 plant die Deutsche Bahn AG den Kauf neuer Triebzüge für die Berliner S-Bahn im Wert von 1,4 Milliarden Mark. Die neuen Fahrzeuge soll der Waggonbau Ammendorf liefern.

■ Der Adtranz-Aufsichtsrat wählte am 23. Februar 1999 Rolf Eckrodt zu seinem neuen



Nach fünf Jahren Zwangspause dampft die 99 1762 wieder durch das Weißeritztal. Die DBAG ließ die Maschine 1998 im Werk Meiningen aufarbeiten. Am 3. Dezember 1998 absolvierte die VIIK schließlich ihre Abnahmefahrt. Seitdem wird die 99 1762 planmäßig eingesetzt. So ergänzte sie am 31. Januar 1999 in Dippoldiswalde ihren Wasservorrat.



Die Nördlinger 50 0072 absolvierte am 18. Dezember 1998 nach ihrer Hauptuntersuchung im Werk Meiningen die obligatorische Probefahrt. Mit der RB 7909 stand sie kurz in Hildburghausen.



Auf der Rückfahrt von Meiningen nach Nürnberg legte die 18 316 in Oberwerrn einen kurzen Zwischenstopp ein.

Badische IVh

Rollenlager im Tender

■ Im Dezember 1998 weilte die von den Ulmer Eisenbahnfreunden (UEF) betreute 18 316 im ehemaligen Reichsbahn-Ausbesserungswerk Meiningen. Dort wurden die Gleitlager im Schlepptender der badischen IVh durch Rollenlager ersetzt. Die UEF entschlossen sich zu diesem Umbau, da sich die alten Gleitlager immer wieder als störanfällig erwiesen. Nach dem Umbau im letzten Dampflok-Ausbesserungswerk Deutschlands bespannte die badische 18 316 am 6. Februar 1999 einen Sonderzug von Meiningen nach Nürnberg. Derzeit steht die Schnellzug-Dampflokomotive in Nürnberg. Dort wird sie vor Sonderzügen eingesetzt.

Vorsitzenden. Eckrodt tritt die Nachfolge von Kaare Vagner an, der 1998 Adtranz verlassen hatte. Außerdem stimmte der Aufsichtsrat dem Wunsch des bisherigen Geschäftsführers Wolfgang Tölsner zu, seinen Vertrag nicht weiter zu verlängern. Tölsner will Adtranz zum 30. Juni 1999 verlassen.

■ Die Deutsche Lufthansa und die Französischen Staatsbahnen (SNCF) schlossen im Februar 1999 einen Kooperationsvertrag ab. Fluggäste können nun mit ihren Tickets vom Pariser Flughafen Charles-de-Gaulle per Bahn nach Lyon, Saint-Pierre-des-Corpes und Nantes weiterreisen.

■ Die schweizerische Mittelthurgaubahn (MThB) und die Deutsche Bahn AG treten seit der Unterzeichnung eines Kooperationsvertrages im Februar 1999 als gemeinsamer Anbieter im Schweizerverkehr auf. Bereits seit 1996 fahren von Karlsruhe aus DB-Loks in das Streckennetz der MThB ein. Die Lokführer der MThB übernehmen ihre Züge bereits in Kornwestheim.

■ Im Cargo-Werk Cottbus und im niederländischen Tilburg werden je fünf Lokomotiven der DBAG und der Niederländischen Eisenbahnen (NS) für den Einsatz beim gemeinsamen Tochterunternehmen Rail Cargo Europe umgebaut. DB-Cargo rüstet dafür fünf Maschinen der Baureihe 232 um. Sie erhalten

unter anderem neue 4000 PS starke Motoren und eine auf 120 km/h gedrosselte Höchstgeschwindigkeit.

■ Mehr als 6500 neue Fahrkarten-Automaten will die DBAG bis zum Ende des Jahres 2000 aufstellen. An diesen Automaten sollen Reisende auch Sitzplätze reservieren und Fahrplanauskünfte abrufen können. Bezahlt werden die Tickets aber nur noch mit Kredit- oder EC-Karten.

■ Das Bahnfahren in Italien ist sicherer geworden. Mit 1067 Betriebsunfällen im Jahr 1998 gab es im Vergleich zu 1997 genau 146 Unglücke weniger. Zur weiteren Erhöhung der Betriebssicherheit ist die Verjüngung des Fuhrparks bis zum Jahre 2002 geplant. Derzeit liegt das Durchschnittsalter des Rollmaterials in Italien bei 28 Jahren. Eine EU-Richtlinie sieht aber nur 18 Jahre vor.

■ Der ehemalige Bundesaußenminister Hans-Dietrich Genscher übernahm die Schirmherrschaft über die Feierlichkeiten zum 100jährigen Jubiläum der Harzquer- und Brockenbahn. Genscher eröffnet am 27. März 1999 in Wernigerode den Festmarathon im Harz, der erst am 3. Oktober 1999 endet.

■ Auf dem Gelände des ehemaligen Reichsbahn-Ausbesserungswerks (Raw) Potsdam, des ältesten deutschen Ausbesserungswerks, entsteht das Potsdam-Center. Ein Teil der

Werkanlagen mußte bereits dem neuen Einkaufszentrum weichen. Lediglich der unter Denkmalschutz stehende Wasserturm aus dem Jahr 1838 bleibt erhalten. Neben dem Turm wächst derzeit ein Parkhaus.

■ In Rostock baut DB Cargo ein neues Werk für die Fahrzeugunterhaltung. Rund zehn Millionen Mark investiert die Bahn in den Neubau. Etwa 100 Eisenbahner sollen im Sommer des Jahres 2000 mit der Instandhaltung von Loks und Güterwagen beginnen.

■ Im Jahr 1998 vergab die Deutsche Bahn AG für rund 23 Milliarden Mark Aufträge an die Wirtschaft. Zirka neun Milliarden Mark strich dabei die Fahrzeugindustrie ein. Etwa 7,5 Milliarden flossen in die Baubranche.

■ Im Rahmen eines sogenannten Logistikvertrages übernahm DB Cargo den Werkverkehr auf den Schienen der SRS Schmierstoffraffinerie Salzbergen GmbH. Der Vertrag umfaßt auch das Entladen und Reinigen der etwa 100 SRS-Kesselwagen, die pro Jahr rund 300 000 Tonnen Öl befördern.

■ Im Adtranz-Werk Kassel begann im Januar 1999 die Montage der E-Loks der Baureihe 145. Zwei bis drei Maschinen will Adtranz pro Monat an DB Cargo abliefern. Ab Mai 1999 sollen dann vier der insgesamt 70 bestellten Serienmaschinen im Monat die Werkhallen verlassen.

Foto: R. Eck



Mit einer Sonderfahrt am 3. Februar 1999 verabschiedete sich der VT 612 506/507 von seinen Fans.

FRAGEZEICHEN

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



Foto: W. Pilkenrodt

■ Die Universitätsstadt am Nordrand des Thüringer Waldes kann auf eine bewegte Geschichte zurückblicken: Die erstmals 1273 erwähnte Siedlung wurde 1343 an die Grafen von Henneberg verkauft. Im Jahr 1661 erbten die Herzöge von Sachsen-Weimar die Stadt. Als Staatsminister weilte Johann Wolfgang Goethe ab 1779 hier oft und kümmerte sich um die Belange des Ortes und seiner Einwohner. Hundert Jahre später, am 6. August 1879, traf der erste Zug aus Richtung Erfurt im neuen Bahnhof ein. Zwei Jahre später beauftragte das Herzogtum Schwarzburg-Sondershausen Herrmann Bachstein mit dem Bau der 8,37 Kilometer langen Nebenbahn nach Gehren. Die KPEV verlängerte ihre Stichbahn über den Thüringer Wald erst 1904. Bei Eisenbahnfreunden waren die Strecken wegen ihrer zahlreichen Motive sehr beliebt. Lockten zuerst die Dampfloks der Baureihen 65.10 und 94 die Fotofans an, so waren es bis 1997 die Reichsbahn-Diesels der Baureihe V 180 aus dem benachbarten Bw Arnstadt. Wie heißt die gesuchte Stadt, in der Fahrgäste vom Zug in den Bus umsteigen müssen, wenn sie über den Thüringer Wald wollen?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. April 1999 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-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 ausgelöst. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort auf unser Fragezeichen im Februarheft lautete „Genthin“. Die 20 Exemplare „Lexikon der Modelleisenbahn“ haben gewonnen: Timo Berg, 12627 Berlin; Günter Bergner, 09246 Pleiße; Lothar Brandes, 38889 Rübeland; Rainer Dill, 06406 Bernburg; Hans G. Döding, 26129 Oldenburg; Uwe Hahn, 63619 Bad Orb; Fritz Hanneforth, 51570 Rosbach; Matthias Hess, 64372 Ober-Ramstadt; Friedrich Kunfuß, 59192 Bergkamen; Ekhard Löbmann, 97072 Würzburg; Jürgen Motz, 40789 Monheim; Werner Munk, 12049 Berlin; Ulrich Neumann, 99713 Hozsúßra; Jürgen Puls, 30659 Hannover; B. Richter, 78713 Schramberg; Andy Saner, 85737 Ismaning; Hans-Hugo Schmiegel, 29456 Hitzacker; Bernd Tetzner, 39130 Magdeburg; Peter Wachsmuth, 99869 Emleben; Helmut Wünschmann, 04720 Döbeln.

Baureihe 612

Das Rössle springt nicht mehr

■ Am 18. Januar 1999 herrschte Trauerstimmung bei den Mitgliedern der Stuttgarter Freizeitgruppe E44002/VT 612 des Bahnsozialwerks. Die DB Reise & Touristik AG als Eigentümer des historischen Triebzuges VT 612 506/507 teilte den engagierten Eisenbahnfreunden mit, daß das Fahrzeug nach Ablauf der Untersuchungsfristen am 4. Februar 1999 nicht wieder aufgearbeitet wird. Deshalb verabschiedeten die Eisenbahnfans am 3. Februar 1999 den „Stuttgarter Rössle“ genannten Triebwagen mit einer Sonderfahrt von der Schwabenmetropole nach Friedrichshafen und zurück aus dem aktiven Dienst. Die Mitglieder der BSW-Gruppe verstehen die Entscheidung der Bahn AG nicht. Laut der BSW-Gruppe habe der VT 612 seit seiner Aufarbeitung 1991 bei etwa 450 Einsätzen über 450 000 Kilometer zurückgelegt. Dabei fuhr das Rössle allein zwischen 1995 und Ende September 1998 mehr als 2,65 Millionen Mark ein. Die fällige Hauptuntersuchung sollte rund 600 000 Mark kosten. Als Ersatz für die bereits gebuchten Sonderzüge mit dem VT 612 will die DBAG lokbespannte Züge, den Braunschweiger VT 08.5 oder den VT 18.16 aus Berlin nach Stuttgart schicken.



Foto: EBG

Am 1. Februar 1999 übernahm die EBG im Bw Cheb die 781 436 der Tschechischen Staatsbahn.

Eisenbahn Betriebs-Gesellschaft

Verstärkung aus dem Osten

■ Anfang des Jahres 1999 übernahm die Eisenbahn Betriebs-Gesellschaft (EBG), die im ehemaligen Bahnbetriebswerk Altenbeken ihren Sitz hat, drei Großdieselloks. So kaufte die EBG Ende 1998 nach langwierigen Verhandlungen mit der Kaliningrader Eisenbahn die ehemaligen 232 057 und 103. Die Deutsche Bahn AG hatte die beiden Ludmillas 1994 nach Kaliningrad abgegeben. Dort wurden sie aber nicht benötigt, so daß die EBG die Maschinen wieder nach Deutschland zurückholen konnte. Während die 232 103 bereits am 7. Dezember 1998 in Altenbeken eintraf, kam die 232 057 erst am 17. Februar 1999 ins Weserbergland. Eine Ludmilla will die EBG weiterverkaufen. Von der Tschechischen Staatsbahn erwarb die EBG außerdem die 781 436. Die Taigatrommel erhielt im Bw Cheb eine Hauptuntersuchung, kam nach Deutschland und wurde anschließend der Prignitzer Eisenbahn übergeben. Neben den beiden 232ern besitzt die EBG weitere zehn Dieselloks und vier Triebwagen. Die Loks sind meist vor Bauzügen überall in Deutschland im Einsatz. Die Triebwagen hingegen verkehren hauptsächlich auf der Klützer Ostsee-Eisenbahn.



Am 17. Februar 1999 bespannte die Diesellok D2 den ersten Güterzug mit den Container-Tragwagen 601 und 602.

Brohltalbahn

Güterverkehr rollt wieder

■ Während auf anderen Strecken der Güterverkehr eingestellt wird, erlebt der Frachttransport auf der Schiene im Brohltal eine Renaissance. Am 17. Februar 1999 rollte der erste Güterzug mit der Diesellok D2 und zwei umgebauten Container-Tragwagen von Brenk nach Brohl. In den Wechselcontainern wird Phonolith aus dem Steinbruch Brenk der „AG für Steinindustrie Neuwied“ transportiert. In Brenk entstand eine neue Phonolith-Verladeanlage mit einer Band-Waage. Drei Container können so pro Stunde gefüllt werden. Die Wechselbehälter werden in Brohl entweder auf Lastwagen oder auf normalspurige Güterwagen umgeladen. Trotz dieses Erfolges gibt es für die Brohltal Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH auch 1999 noch viel zu tun. Die Kosten für weitere Bauarbeiten im ersten Halbjahr 1999 im Bahnhof Brenk und an den Gleisanlagen in Oberzissen in Höhe von 570 000 Mark trägt das Land Rheinland-Pfalz. In der zweiten Jahreshälfte 1999 will die Brohltalbahn 427 500 Mark investieren, die wiederum das Land bereitstellt.



Foto: F. Muth

Nach der Eröffnung des Themse-Tunnels wurde die Station Mudchute stillgelegt. Dort fuhr im Sommer 1998 noch ein fahrerloser Zug ein.

Docklands Light Railway

Verlängerung nach Greenwich

■ Die Bauarbeiten an der Verlängerung nach Greenwich der Docklands Light Railway in London gehen zügig voran. Für die laufenden Bauarbeiten an der Einfädelung zum neuen Themse-Tunnel mußte am 11. Januar 1999 der Abschnitt Crossharbour – Island Garden stillgelegt werden. Die 4,5 Kilometer lange Strecke nach Greenwich und die sogenannte „Jubilee-Line“ der U-Bahn in Docklands sollen im Jahr 2000 eröffnet werden. Bei der erfolgreichen Docklands Light Railway gibt es bereits Planungen für einen weiteren Ausbau im Osten Londons.

ZEITREISE

In der goldenen Aue



Die erst wenige Monate alte V100038 legte im Sommer 1968 mit einem Personenzug im Haltepunkt Görsbach einen Zwischenstopp ein.

Am Südrand des Harzes, an der Strecke von Sangerhausen nach Nordhausen (KBS 590), liegt der kleine Haltepunkt Görsbach. Die Gemeinde in der Goldenen Aue – so heißt der fruchtbare Landstrich zwischen Harz und Hainleite – erhielt bereits 1866 Anschluß an das Eisenbahnnetz. Mit der Eröffnung der Strecke Eisleben – Berga-Kelbra – Nordhausen durch die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft am 10. Juli 1866 dampften die ersten Personenzüge durch Görsbach. Zum 1. April 1876 übernahm das Königreich Preußen die Privatbahn und die Station unterstand fortan der Königlichen Eisenbahn-Direktion (KED) Kassel. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Görsbach der Rbd Erfurt zugeschlagen. Anfang der 60er Jahre veränderte der Haltepunkt sein Aussehen grundlegend, denn mit dem Bau des Stausees bei Kelbra mußte auch die Strecke zwischen Berga-Kelbra und Görsbach neu trassiert werden. Dabei entschied sich die Deutsche Reichsbahn für einen zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Görsbach – Berga-Kelbra, während die Strecke Nordhausen – Görsbach eingleisig blieb. Der Haltepunkt Görsbach wurde dadurch zu einer Abzweigstelle. Die neue Strecke ging am 15. Dezember 1965 in Betrieb. Damals donnerten noch 38er, 41er und ölgefeuerte 44er durch die Goldene Aue. Die V100 und V200 traten aber auch schon auf den Plan. Doch auch die Dieselloks sind inzwischen Geschichte: Anfang der 90er Jahre elektrifizierte die Reichsbahn die Strecke Sangerhausen – Nordhausen. Seit dem 23. Mai 1993 sind hier E-Loks im Einsatz.



Fotos (2): Sammlung M. Kratzsch-Leichsenring

30 Jahre später hat sich in Görsbach nicht viel geändert: Nur die Strecke ist elektrifiziert und die 143 bespannt die Regionalbahnen.



Berliner Straßenbahn

Zurück auf dem Alex

■ Am Mittag des 18. Dezember 1998 eröffnete die Berliner Verkehrs-Gesellschaft (BVG) mit einem Fahrzeugkorso die 2,9 Kilometer lange Straßenbahn-Neubaustrecke vom Hackeschen Markt über den Alexanderplatz zur Mollstraße. Damit kehrte die Tram nach knapp 32 Jahren wieder auf den Alex zurück; am 1. Januar 1967 hatte man den Straßenbahnverkehr auf dem weltbekannten Platz eingestellt. Die zweigleisige Neubaustrecke kostete 68,5 Millionen Mark, rund 20,5 Millionen Mark mehr als ursprünglich veranschlagt. Mit einem Kilometerpreis von 23,6 Millionen Mark handelt es sich um den bisher teuersten Straßenbahnneubau in Berlin. Die neue Strecke befahren die Linien 5, 6 und N92. Wenn Mitte 1999 die Bauarbeiten am Mollknoten abgeschlossen sind, werden auch die Linien 2, 4 und N54 über den Alexanderplatz fahren, wo die Geschwindigkeit zur Sicherheit der Fußgänger auf 10 km/h begrenzt ist. Die BVG rechnet mit 108000 Fahrgästen pro Tag.



Foto: A. Neumann

Tram mit Weltzeituhr: Der historische Triebwagen 3802 vom Typ TM 36 (Baujahr 1927) hat am Eröffnungstag den Alexanderplatz erreicht.

Rügische Kleinbahnen

Diesellok aus Österreich

■ Über die Firma „Westdeutscher Bahn- und Baubedarf“ kauften die Rügischen Kleinbahnen (RüKB) die Diesellok VL21 der Steiermärkischen Landesbahn in Österreich. Laut Bernhard van Engelen soll die Diesellok in Rügen in erster Linie als „schnelle Betriebsreserve“ dienen, wenn zum Beispiel eine der eingesetzten Dampflok kurzfristig ausfällt. Die 40 km/h schnelle und 38,9 Tonnen schwere Maschine wird aber auch im Personenzugdienst auf dem neuen Abschnitt Putbus – Lauterbach Mole eingesetzt, dessen Eröffnung zum Fahrplanwechsel am 30. Mai 1999 geplant ist. Die VL21 kann auf eine bewegte Geschichte zurückblicken. Gmeinder & Co. lieferten die Lok 1964 unter der Fabrik-Nummer 5327 an die Bundesbahn. Bereits 1971 verkaufte die DB die als V51901 bezeichnete Lok nach Österreich.

Herzlichen Glückwunsch



FLEISCHMANN gratuliert der DB zum 50. Geburtstag mit einer Einmalserie – dem „Eilzug der 60er Jahre“.

Das Flair der ersten Jahre – wer meint da nicht, noch das Zischen und Stampfen der Dampflok und den Geruch der Kunstledersitze zu vernehmen?

Diese Einmalserie zum DB-Jubiläum gibt es für HO- und für N-Bahner ab Oktober '99 im 5teiligen Set (HO: 4896, N: 7896) und auch einzeln: Schlepptenderlok der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ (HO: 4826, N: 7826), Umbauwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil (HO: 5860, N: 8860), Umbauwagen 1./2. Klasse (HO: 5861, N: 8861), Nahverkehrs-

wagen 2. Klasse (HO: 5862, N: 8862) und Nahverkehrswagen 2. Klasse mit elektronischer Zugschlußbeleuchtung (HO: 5863, N: 8863).

Auch an die Freunde des Mittelleiter-Wechselstromsystems haben wir gedacht: das Set (1896) und die Lok (1826) werden ab November '99 zu haben sein.