

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. 9 September 1999
48. Jahrgang

E13411



WERKSTATT

Bausatz der
Harz-Mallet
in H0m

TESTS

Bügeleisen in H0: Pikos E63

Altbau-Renner: E19 von Arnold

ICE3 auf dem Laufsteg

Der neue Superzug
der DB

Der Berg ruft

Mit Volldampf
durch Graubünden

Teakholz und Puppenmöbel

Orientexpress im
Garten

Das Ende der Bimmelbahn-Romantik

Countdown für den Insel-Express

Usedom macht sich fit fürs nächste Jahrtausend





Der Freistaat Bayern informiert:

die agentur, München

Bayern für 35,- DM!



Urlaub ist in Bayern am schönsten. Es locken Berge, Seen, Wanderungen, Radltouren, Baden, Kultur, Brauchtum und viel Interessantes mehr. Für Ihren Ausflug mit der Bahn läßt der Freistaat Bayern moderne Nahverkehrszüge im dichten **BAYERN-TAKT** rollen.

Bahnfahren ist in Bayern auch preiswert: Das **BAYERN-TICKET** bietet vor allem Familien die Möglichkeit, an Werktagen außerhalb von Sperrzeiten für nur 35,- DM quer durch Bayern in allen Nahverkehrszügen der DB und BOB zu fahren. An Samstagen oder Sonntagen reisen bis zu 5 Erwachsene mit dem neuen "Schönes Wochenende-Ticket". In den Verbünden VGN und MVV gelten diese 35,- DM-Tickets sogar in allen S-, U- und Straßenbahnen sowie Bussen.

Fragen Sie in den DB-Bahnhöfen und den Reisebüros mit DB-Lizenz nach dem Prospekt "Bayern für 35,- DM" mit genauen Tarifinformationen und Reisetips. Außerdem im Prospekt: Mitmachen und gewinnen beim "Großen Fotowettbewerb" mit tollen Preisen!



Fahrplan- und Tarifauskünfte: an allen Fahrkartenausgaben der DB AG, in den Reisebüros mit DB-Lizenz oder unter Telefon 0 18 05 / 99 66 33.

Infos zum **BAYERN-TAKT** im Internet: www.bayern-takt.de oder direkt von uns, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH, im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie.



BAYERN-TICKET



Auf nach **BAYERN**

www.bayern-takt.de

Piko hat Gefallen an Altbau-E-Loks gefunden. Der jüngste Beweis ist die Rangierlok E 63, die die Sonneberger jetzt in H0 auf den Markt bringen. Ob die kleine Lok dem Ruf des großen Vorbildes als fleißige Maschine Ehre macht, zeigt der Testbericht ab Seite 64.

Rangiermaschine



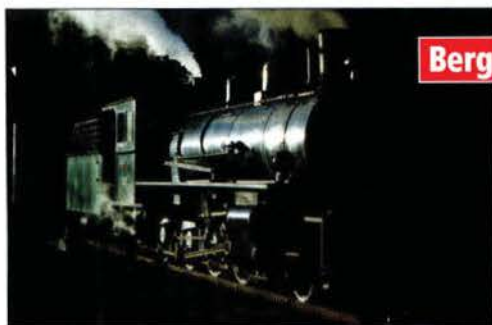
Fitneß-Kur

Mit einer Reihe von Modernisierungsmaßnahmen macht sich die Bäderbahn der Ostsee-Insel Usedom fit für das nächste Jahrtausend. Die Fahrt auf der neuen Erfolgsschiene wird aber auch von alter Technik unterstützt. So brummen 35 Jahre alte Ferkeltaxen im Halbstundentakt über die Inselgleise, und einige Stationen arbeiten mit Hebelstellwerken. Seite 12.



Bergtour

Die Rhätische Bahn ist für interessante Fahrten auf reizvollen Strecken bekannt. Dazu zählt auch die Davoser Rundfahrt. Dabei schnauft eine Dampflok vom Typ G 4/5 mit ihrem Zug von Landquart durchs Prättigau hoch nach Davos. Talwärts geht es über Filisur in die Kantonshauptstadt Chur. Ein Reisebericht ab Seite 34.



Neuling

Mit dem ICE 3 will die Bahn bald Erfolge feiern. Die Industrie erhofft sich schon jetzt einen Prestigegewinn. Der Neuling wurde in Wegberg-Wildenrath vorgestellt. Seite 20.

Ein Kopfbahnhof, eine Schnellfahrstrecke und Züge der Epoche V – bei Gerd Müller sind Großstadtflair und moderne Eisenbahn Trumpf. Ein Einblick ab Seite 90.

Moderne Zeiten



INHALT

TITELTHEMA

Pack' die Badehose ein!

Fitneß-Kur für das nächste Jahrtausend: Die Usedomer Bäderbahn setzt auf Modernisierung. 12 ◀

DREHSCHIBE

Bahnwelt aktuell

4

Werbeträger

Lange stand die Fahrzeug-Industrie in der Kritik. Nun soll der ICE 3 für positive Meldungen sorgen. 20 ◀

LOKOMOTIVE

Bügel-Eisen

Die E 63 war das fleißige Lieschen von Stuttgart. 24

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Schluß-Stein

Im 130. Jahr dient der Hetzdorfer Viadukt nur noch als Heimstatt für Turmfalken. 28

Pfefferminz-Station

Seit 125 Jahren an die Bahn angeschlossen: Die Station im thüringischen Sömmerda. 30

ABENTEUER EISENBahn

Davoser Dampfunde

Glut in der Feuerbüchse, Blickrichtung Davos: Eine Dampfzugfahrt mit der Rhätischen Bahn. 34 ◀

WERKSTATT

Kleiner Brocken

Weinert liefert eine Harzbahn-Mallet in H0m – Rainer Albrecht erklärt, wie man die Lok montiert. 58 ◀

Basteltips

Eigenbau-Lampen für das H0-Industriegebiet, Kilometerkarten in N, Autowrack neben dem Gleis.. 62

TEST

Arbeitspferd

Kann Pikos E 63 in H0 dem Vorbild nahekommen? 64 ◀

Klassik-Renner

Arnolds jüngster Flitzer heißt E 19.1. 68 ◀

PROBEFAHRT

Rangier-Hilfe

Bernd Schlossers Akkuschleppfahrzeug in H0. 72

Tief-Lader

Weinerts Harzbahn-Rollwagen in H0m. 72

PROBEFAHRT

Nachtschicht in der Triebwagenwerkstatt. 50

SZENE

Kleiner Luxus

S 2/6 und Teakholzwagen: Bei Siegfried Baum fährt der Orient-Express auf der Gartenbahn. 84 ◀

Die moderne Bahn

Von der Startpackung zum Großstadtbahnhof: Die Karriere des N-Bahners Gerd Müller. 90 ◀

Modellbahn aktuell

83

Neuheiten

78

Standpunkt

5

Impressum

6

Bahnpost

40

Güterbahnhof

44

Fachhändler-Übersicht

48

Termine+Treffpunkte

74

Buchtips

77

Vorschau

98

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



DB Reise & Touristik

DB AG-Dampfloks an Meiningen

■ Das Dampflokwerk Meiningen ist seit dem 1. Juli 1999 Halter aller neun betriebsfähigen Dampflokomotiven der DB Reise & Touristik AG, des ehemaligen Geschäftsbereiches Fernverkehr. Außerdem gingen neun zweiachsige Personenwagen mit offenen Bühnen, sogenannte "Donnerbüchsen", in die Verantwortung der Thüringer Werkstätte über. Wie der Leiter des Dampflokwerkes, Guntram Nehls, erklärte, hat DB Reise & Touristik neben der technischen auch die personelle Verantwortung auf das Meininger Werk übertragen. Bei den Maschinen handelt es sich um 01 137, 01 531, 03 001, 23 105, 41 1185, 44 1093, 86 1001, 86 457 und 94 1292. Damit ist Meiningen nicht nur für den Zustand der Loks gemäß den Vorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes zuständig, sondern auch für die fachliche Qualifikation des Personals. Ende Mai 1999 hatte DB Reise & Touristik nach einer Prüfung der Instandhaltung und der dazugehörigen Dokumentation, der man bereits zuvor alle Fahrzeuge des Regelbestands der DB AG-Geschäftsbereiche unterzogen hatte,

eine Reihe historischer Fahrzeuge stillgelegt (siehe MEB 8/99). Um auch Loks, die DB Reise & Touristik von anderen Betreibern angemietet hat, den notwendigen Prüfungen zu unterziehen, wird das Dampflokwerk seine Techniker so ausrüsten, daß sie die Loks im gesamten Bundesgebiet testen können. Guntram Nehls betonte: "Wir übernehmen die Verantwortung und die Aufsicht für diese Fahrzeuge der Reise & Touristik AG; wir werden aber weder die Fahrzeuge hier einstellen noch Lokomotiven umbeheimaten oder umstationieren. Die Loks bleiben weiter bei der DB AG eingestellt."

Foto: J. Rech



Auch für 01 531, die hier im Juli 1992 bei Bebra einen Schnellzug zieht, trägt seit dem 1.7.1999 das Dampflokwerk Meiningen der DBAG die Verantwortung und die Aufsicht.



Foto: J. Rech

Als erste Maschine ihrer Baureihe erhielt 216 135 am 22.6.1999 die neue Auslaufrevision IS 600. Als nächste Lok war 216 185 für diese Untersuchung vorgesehen.

DB Cargo

Auslaufrevision für die Baureihe 216

■ Wegen anhaltenden Diesellokmangels bei DB Cargo erhalten seit Juni dieses Jahres Lokomotiven der Baureihe 216, die man eigentlich abstellen wollte, eine neu geschaffene Auslaufrevision. Diese Untersuchung mit der Bezeichnung IS 600, die von den jeweiligen Betriebshöfen vorgenommen wird, erlaubt es, eine Lok weitere acht Jahre einzusetzen. Die neue IS 600 entspricht dem Paragraph 32 der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO), läßt sich aber nicht verlängern. Die Maschinen erhalten außerdem keinen Neulack, sondern die alte Farbe wird lediglich aufgefrischt. Vorerst sollen drei Loks der Baureihe 216 diese Auslaufrevision erhalten. Bei größeren Schäden werden die Fahrzeuge allerdings sofort ausgemustert.

Mecklenburg-Vorpommern

Ausschreibung gewonnen

■ Die landeseigene Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) gab am 31. Mai 1999 der DB Regio AG den Zuschlag für die Nahverkehrsleistungen auf der rund 84 Kilometer langen Strecke Wismar - Rostock - Tessin (KBS 158 und 162). Der VMV lagen noch vier andere Angebote vor. Voraussichtlich ab Herbst 2000 wird die DB-Tochter für sechs Jahre den Betrieb auf der sanierten Bahnlinie übernehmen. Rund eine Million Zugkilometer pro Jahr hat das Land Mecklenburg-Vorpommern auf der Relation Wismar - Tessin bestellt.



Die Nohab-Museumslok M 61.004 der Ungarischen Staatsbahn MAV verunglückte am 4. Juni 1999 auf der Plattenseestrecke schwer, als ein Baum vor den Zug fiel und die Lok zum Entgleisen brachte. Dabei rissen die Fahrgestelle ab und die Maschine, seit 1996 offizielles Denkmal, erlitt einen Rahmenbruch. Sie wird vermutlich durch M 61.020 ersetzt, die mittlerweile einen Anstrich in den alten MAV-Farben erhielt.

Foto: Sammlung Fricke/Korbacher

Thüringer Eisenbahnverein

Altbau-E-Lok 118024 nach Weimar

■ Bereits im April 1999 übernahm der Thüringer Eisenbahnverein e.V. aus Weimar vom Verkehrsmuseum Gemünden die Altbau-E-Lok 118024, die dort als Denkmal aufgestellt war. Der Transport vom Museumshof ins Bahnbetriebswerk Weimar, wo der Verein seine historischen Fahrzeuge untergebracht hat, erfolgte aber erst am 22. Juni dieses Jahres auf einem Cargo-Tieflader. Die ehemalige E 18 24 hat eine bewegte Geschichte: Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde sie als Reparationsleistung in die Sowjetunion abtransportiert und kehrte erst Anfang der 50er Jahre in die DDR zurück. Wenig spä-

ter tauschte die Deutsche Reichsbahn die Lok zusammen mit einigen Schwestermaschinen bei der Deutschen Bundesbahn gegen dringend benötigte Ersatzteile für Dampflok ein. Die DB setzte die Schnellzuglok bis Mitte der 80er Jahre auf ihrem Streckennetz ein und verkaufte sie 1988 an das Verkehrsmuseum in Gemünden am Main, das sie zusammen mit V 200 009 und 044 424 als Denkmal im Museumshof der Stadt aufstellte. Der Thüringer Eisenbahnverein plant im nächsten Jahr die äußere Aufarbeitung der Lok, die mittlerweile technisches Denkmal des Freistaates Thüringen ist.

Auf einem Cargo-Tieflader rollte 118 024 am 22. Juni 1999 aus Gemünden ihrer neuen Heimat in Thüringen entgegen.



Tenderlok 78468

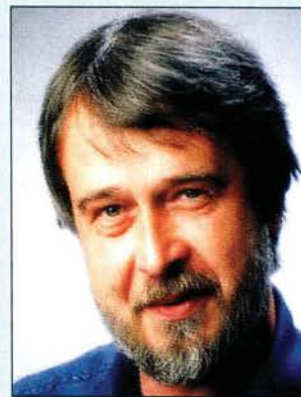
Erstmals wieder unter Dampf

■ Nach mehr als 30 Jahren Abstellzeit unternahm 78468 am 14. Juli 1999 im Dampflokwerk Meiningen der DB AG ihre ersten Gehversuche und wurde schließlich am 23.7.1999 vollständig fertiggestellt. Damit stand in Deutschland nach langer Zeit erstmals wieder eine preußische T 18 unter Dampf. Eigentlich hätte die Tenderlok im Eigentum der Stadt Oberhausen bereits Anfang Mai dieses Jahres die Züge zur Landesgartenschau in Oberhausen (OLGA) ziehen sollen. Da aber immer wieder technische Probleme beim Restaurieren der Lok auftraten, war die Maschine zum ursprünglichen Termin am 15. April 1999 nicht einsatzbereit. Jetzt bringt 78468 in der noch verbleibenden Zeit Fahrgäste zur OLGA. Nach dem Ende der Gartenschau wird sie der Emscher Park Eisenbahn GmbH (EPEG) übereignet und künftig mit einem noch aufzubauenden Wendezug der 60er Jahre durchs Revier dampfen.

Eine Preußin unter Dampf: Am 14. Juli 1999 befuhr 78468 im Werk Meiningen erstmals mit eigener Kraft die Drehscheibe.



Kein Zug, kein Problem



Dr. Karlheinz Hauke

Taxifahrer sind neuerdings gut auf die Deutsche Bahn AG zu sprechen, sichert sie ihnen doch ein willkommenes Zubrot. Die Aktion steht unter dem internen Motto: Ist der Anschluß ruiniert, fährt es sich ganz ungeniert. Und zumindest dabei ist auf die Bahn Verlaß. Sie scheut keine Kosten, gestrandete Reisende ans Ziel zu bringen. Vielleicht gibt's ja bereits Pläne, eine eigene DB-Taxi-Flotte, natürlich eine hundertprozentige Tochtergesellschaft, aufzubauen. Das würde sich schon lohnen. Wer auf die Idee kommt, in jedem größeren Bahnhof mit Pünktlichkeitsprozenten Negativwerbung zu betreiben, dem ist alles zuzutrauen. Etwa die Lautsprecherdurchsage: Ihr Anschluß nach Bensheim wartet in Reihe zwei auf dem Vorplatz. Das glauben Sie nicht? Dann haben Sie wohl nicht zu jenen Bahnreisenden gehört, die unlängst aus Leipzig in Frankfurt eintrafen, um dort nach Bensheim umzusteigen? Sogar auf die Minute pünktlich war Frankfurt erreicht. Der Anschlußzug freilich ließ auf sich warten. Aus zehn Minuten Verspätung wurden 30, Tendenz steigend. Zeitversetzt lief dasselbe Verspätungsspiel in Bensheim ab. 23.57 Uhr hätte der Regional-Express dort ankommen sollen, um 0.40 Uhr dann die erlösende Nachricht: Der Zug fällt aus! Kein Zug, kein Problem: Das Taxi fährt immer. Klar, da wäre auch noch die S-Bahn nach Darmstadt gewesen mit Anschluß an den Stadt-Express Richtung Heidelberg. Aber da hätte irgendjemand über den eigenen Tellerrand schauen müssen. Leider wird man nie erfahren, wie die bahninterne Verrechnung der Taxifuhre erfolgt. Bekanntlich übernimmt die DB die Kosten bei größeren Verspätungen. Fakt ist aber, daß ein ausgefallener Zug sich nicht verspäten kann, da er nunmal gar nicht kommt. Weshalb ja auch solche Züge in der Verspätungsstatistik nicht erfaßt werden. Folglich braucht die Bahn eigentlich nicht zu zahlen. Da bleibt nur zu hoffen, daß jene Passagiere nicht bei der Taxi-Rechnung in Vorlage gehen mußten und nun auf Erstattung warten.



IMPRESSUM

Modelleisenbahner
MEB-Verlag GmbH
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

VERLAGSLEITER
Hermann Schöntag

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Hauke (verantwortlich)

STELLVERTR. CHEFREDAKTEUR
Uwe Lechner

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg

REDAKTION
Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange

ANZEIGEN
Brigitte Wiedmann
Telefon (07524) 9705-40
Andrea Zaicescu
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45

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,
Georg Kerber, Rolf Jünger, Frank Muth, Man-
fred Lohkamp, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf
Reinmuth, Jörg Seidel, Michael Kratzsch-
Leichenring, Jürgen Krantz,
Bodo Schulz, Fritz Osenbrügge,
Fritz Rümmelein

VERTRIEB
Motor-Presse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiter: Tilo Trede

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 92 65-37
Fax (07583) 92 65-39

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 je-
weils frei Haus. Kündigung des Abonnements
sechs Wochen vor Vertragsende.
Einzelheftbestellungen Telefon (0711) 2108075

Gesamtherstellung: BechtelDruckzentrum
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. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 17, gültig ab
Heft 1/99. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.



Müncheberg – Buckow

Letzte Fahrt der DB AG

■ Anlässlich der 34. Buckower Rosentage befuhr die Deutsche Bahn AG am 20. Juni 1999 letztmals die 4,7 Kilometer lange Strecke Müncheberg – Buckow. Wegen des schlechten Streckenzustandes zwischen Waldsiefersdorf und Buckow betrug die Fahrzeit 15 Minuten. Zum Einsatz kam die LVT-Einheit 772 173 / 972 773. Die letzte DB AG-Fahrt über die ehemalige Buckower Kleinbahn startete um 20.02 Uhr in Müncheberg ohne Fahrgäste vom Kleinbahnsteig (Kilometer 0,2) zur Anschlußweiche Ostbahn (Kilometer 0,0). Der reguläre Personenverkehr zwischen Müncheberg und Buckow endete bereits am 27. September 1998, nachdem das Land Brandenburg den Personenverkehr abbestellt hatte. Zuletzt verkehrten die Züge nur noch an den Wochenenden während der Sommermonate. Die Zukunft der Strecke ist noch ungewiß, weil sich die Übernahme der Strecke durch den Eisenbahnverein "Märkische Schweiz e.V." schwierig gestaltet. Eine Aufnahme



Foto: A. Neumann

Mit Trauerschmuck traf am 20. Juni der letzte DBAG-Personenzug in Buckow ein, der an diesem Tag aus der LVT-Einheit 772 173 / 972 773 bestand.

eines Museumsbetriebes mit den von der DB AG erworbenen Elektrotriebwagen 479 601 – 603 und den dazugehörigen Steuerwagen ist erst möglich, wenn der 2,4 Kilometer lange Abschnitt Waldsiefersdorf – Buckow saniert worden ist. Die Deutsche Reichsbahn hatte noch 1989 den Oberbau zwischen Müncheberg und Waldsiefersdorf erneuert, die Arbeiten aber nach der Wende in der DDR nicht mehr fortgeführt.



Foto: M. Rabanser

Ein schweres Hochwasser brachte am 22. Mai 1999 die Sporeneggbrücke der Bregenzerwaldbahn zum Einsturz. Der Stahlträger wurde mittlerweile aus der Bregenzerach geborgen.

Bregenzerwaldbahn

Brücke zerstört

■ Hochwasser brachte am 22. Mai 1999 die fast 100jährige Sporeneggbrücke der Bregenzerwald Museumsbahn über die Bregenzerach zum Einsturz. Mittlerweile barg man den Brückenträger und begann damit, verschiedene Varianten eines Neubaus auszuarbeiten. Die Kosten für den Neubau betragen 6 Millionen österreichische Schilling, das sind rund 840 000 Mark. Von dieser Summe muß der Verein ein Drittel tragen. Wer die Museumsbahner finanziell unterstützen will, kann dies unter dem Vermerk "Brückenspende" bei der Sparkasse Lindau machen (BLZ 73550000, Kt.-Nr. 83899). Bis die Brücke wieder befahrbar ist, wird es an den Betriebstagen einen Notbetrieb geben. Die planmäßigen Züge verkehren bis zur Sporeneggbrücke, die ungefähr 3,5 Kilometer vom Ausgangspunkt Bezaun entfernt liegt. In Richtung Brücke zieht die Diesellok 2091.08, zurück nach Bezaun führt Diesellok D 2 den Zug. Die Dampflokomotive U 25 kommt derzeit nicht zum Einsatz.

Zwischenhalt

■ Um den gesamten deutschen Export auf die Bahn zu verladen, wären zehn Millionen Waggons notwendig. Zusammengekoppelt ergäben sie einen Zug, der dreieinhalbmal um die Erde reichte. Verlade man den deutschen Import, dann wären mit 19 Millionen fast doppelt so viele Wagen notwendig. Das errechnete das Statistische Bundesamt im Sommermonat Juli.

■ Die DB AG will ein internes Mobilfunknetz aufbauen. Bau und Betrieb des drei Milliarden Mark teuren Projektes übernimmt Mannesmann Arcor als Generalunternehmer.

■ Im Juni drohten die deutschen Reisebüros, künftig keine Bahnfahrkarten mehr zu verkaufen, wenn die Provisionen weiter sanken. Oftmals sei dies ohnehin ein Verlustgeschäft. Anlaß für den Ärger der Reisebüros war der Plan der Deutschen Bahn AG, die Provisionen für den Kartenverkauf zu ändern.

■ Die Hansestadt Lübeck faßte den Beschluß, daß die DB AG kein Einkaufszentrum im dortigen Hauptbahnhof errichten soll. Nach Ansicht der Hanseaten rechnet sich der Bau nicht.

■ Die DB AG machte den Bahnhof Dannenberg an der stillgelegungsbedrohten Strecke Lüneburg – Dannenberg-Ost (KBS 111) in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsamt Uelzen zu einem Juni-orbahnhof, wobei man Mittel aus dem Sofortprogramm des Bundes verwendete.

■ Wenn es an einem unbeschränkten Bahnübergang mehrfach zu Unfällen kommt, muß



Meterspur-Salonwagen

Der betriebsfähige Wagenpark der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen-Asendorf erhielt einen Salonwagen als Neuzugang: Den zweiachsigen Personenwagen Nr. 13 mit einem 2.-Klasse-Salonabteil, der 1901 in Görlitz gebaut und an die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn AG geliefert wurde. Dort bekam er die Betriebs-Nr. 4 und behielt sie bis 1950. In diesem Jahr zeichnete ihn die Deutsche Reichsbahn der DDR in DR 10.243p und 1958 in DR 901-251 der Schmalspurbahn Gera-Pforten - Wuitz-Mumsdorf um. Nach der Stilllegung der Strecke musterte die DR den Waggon aus. Die folgenden 23 Jahre diente er einer Kindertagesstätte in Meuselwitz-Zipsendorf als Schuppen für die Spielzeuggeräte. Schließlich entdeckten 1992 DEV-Mitglieder den Wagenkasten, der sich in

einem sehr schlechten Zustand befand. Seine Aufarbeitung begann im sächsischen Zwönitz bei einem Stellmachermeister, setzte sich mit dem Nachbau des Fahrgestells und der Seilzugbremse in der DEV-Werkstatt fort und fand mit der Rekonstruktion der Inneneinrichtung im Frühjahr 1999 ihren Abschluß. Als 18. betriebsbereiter Personenwagen rollt er seit dem 1. Mai 1999 über die Gleise von Deutschlands ältester Museumsbahn. Gegen einen Zuschlag dürfen die Fahrgäste im gemütlichen Salonabteil Platznehmen. Eisenbahnfreunde haben außerdem die einmalige Möglichkeit, sich in diesem Wagen standesamtlich trauen zu lassen. Heiratswillige richten ihre Anfragen an das DEV-Bahnhofsbüro oder das Standesamt Bruchhausen-Vilsen.

Foto: U. Franz, DEV



Hochzeitswagen: In dem BCi Nr. 13 des DEV von der ehemaligen Schmalspurbahn Gera-Pforten - Wuitz-Mumsdorf kann man nicht nur mitfahren, sondern auch heiraten.



Foto: S. Hamann, DEV

Welcher Eisenbahnfreund kann in diesem stilvollen Standesamt schon "Nein" sagen? Nach alten Fotos und Zeichnungen rekonstruierten die Museumsbahner des DEV das Salonabteil des Waggons originalgetreu.

die Bahn ihre Sicherheitsvorkehrungen verbessern. Das entschied das Oberlandesgericht Oldenburg (Aktenzeichen: 13U1/99).

Im ersten Halbjahr 1999 konnte die DBAG ihren Umsatz und ihre Verkehrsleistungen steigern. Vorstandschef Ludewig sieht das Unternehmen damit "aber noch nicht am Ende des Sanierungsprozesses." Spätestens im Jahr 2003, wenn die jährlichen Bundeszuschüsse von zuletzt 3,8 Milliarden Mark auslaufen, muß die Bahn AG schwarze Zahlen schreiben.

Österreichs höchste Bahnstation auf dem Schneeberg wird von diesem Sommer an auf zwei verschiedene Arten erreichbar sein: Nostalgisch mit einer Dampflokomotive oder mit einer neuen Zahnradbahn, die mit einer Fahrzeit von 48 Minuten auf der über 100 Jahre alten Strecke doppelt so schnell ist.

Der Sparplan des Bundesfinanzministers sieht unter anderem vor, daß die DBAG die Kontroll- und Sicherungsaufgaben des Bundesgrenzschutzes in Zukunft mit rund 250 Millionen Mark pro Jahr bezahlen muß.

Die Gemeinde Dörverden im niedersächsischen Landkreis Verden will bis zum Mai 2000 ihren Bahnhof an der Strecke Hannover - Bremen für 2,7 Millionen Mark renovieren. Der letzte Zug hielt hier vor 20 Jahren. Das soll mit dem nächsten Fahrplanwechsel anders werden.

Sturmfest sollen die 17 neuen und zusammen 40 Millionen Mark teuren Wagen der Au-

toreszüge für den Pendelverkehr zur Nordseeinsel Sylt sein. Bis Ende 2000 will man sie fertiggestellt haben. Gleichzeitig möchte die DBAG die Verladestelle von Niebüll weiter nördlich nach Klanxbüll verlegen. In dem nordfriesischen Dorf gibt es zwar genügend Fläche, aber keine leistungsfähige Landstraße dorthin. Weil es auch um Arbeitsplätze geht, schwelt um den Ortswechsel schon seit einiger Zeit kommunalpolitischer Streit.

Die Bezirksregierung Lüneburg hat das Raumordnungsverfahren für die sogenannte Y-Trasse zwischen Hannover einerseits sowie Bremen und Hamburg andererseits eröffnet. Mit der neuen Trasse will die DBAG vor allem ihre Nord-Süd-Strecke entlasten. Schon jetzt lassen sich die Gütertransporte auf der Schiene aus dem Hamburger Hafen kaum noch steigern.

Am 9. Juli 1999 begrüßte das Infozentrum im Schweizer Sedrun die 55 555. Besucherin. Die Ausstellung dieses Zentrums informiert über das Projekt Alptransit, vor allem über den neuen Gotthard-Basistunnel sowie über den Verkehr der Schweizer Bahnen.

Nach dem Willen des französischen Verkehrsministeriums soll der Hochgeschwindigkeitszug TGV die Pariser Flughäfen Orly und Roissy-Charles de Gaulle verbinden. Die Fahrzeit betrüge ein halbes Stunde. Die Finanzierung des Projektes, für das man vier bis sechs Jahre veranschlagt, ist noch nicht gesichert.

Weil das Testzentrum der Siemens Verkehrstechnik AG in Wegberg-Wildenrath gut ausgelastet ist, beschloß das Unternehmen, weitere 23 Millionen Mark in die Anlage zu investieren. Damit flossen insgesamt 133 Millionen Mark in das Gelände, das auch zahlreiche andere Fahrzeughersteller nutzen.

Anfang Juli überraschte die Deutsche Bank die Stadt Frankfurt und die DBAG mit der Idee, auf dem Gelände der früheren Güterverkehrsanlage des Frankfurter Hauptbahnhofes einen neuen Stadtteil zu bauen. Die Kosten für diese sogenannte Messestadt, die neben Wohnungen und Büros auch ein Museum, ein Theater sowie eine Mehrzweckhalle erhalten soll, schätzt man auf sechs Milliarden Mark.

Die DBAG will ihre Fahrgäste stärker kontrollieren. Nach Angaben der Bahn kaufen immer mehr Reisende zwar einen gültigen Fahrschein, umgehen aber die Entwertung und lassen sich die Karte erstatten. In den vergangenen Monaten sei die Anzahl der Rückerstattungen stark gewachsen, deshalb werden in den nächsten Monaten neben den Zugbegleitern Kontrolleure zum Einsatz kommen.

Acht Jahre lang rollten täglich 100 ICE bei Göttingen an zwei Bomben aus dem Zweiten Weltkrieg vorbei. Ende Juli entschärften Spezialisten die Blindgänger, nachdem man sie auf Luftbildern der Alliierten aus dem Jahre 1945 neben dem Bahndamm entdeckt hatte.



FRAGEZEICHEN

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



Foto: D. Endlich

■ Mitten im Erzgebirge, unweit der tschechischen Grenze, liegt der Endpunkt einer ehemals 22,95 Kilometer langen Strecke, die zu den bekanntesten Schmalspurbahnen Sachsens gehört. Sie wurde am 1. Juni 1892 eröffnet und diente vor allem dem Güterverkehr. 32 Anschlußgleise befuhren die Maschinen der Gattung IVK, die seit 1910 das Bild der Bimmelbahn prägten. In den 70er und 80er Jahren machten die zierlichen Meyerloks die beiden Flußtäler, durch die die Strecke verlief, zu einem Anziehungspunkt für die Fans der 750-Mil-

limeter-Spur in Ost und West. Doch Mitte der 80er Jahre begann schrittweise das Ende, bis am 21. November 1986 die Deutsche Reichsbahn den Verkehr gegen den Willen eines großen Teils der Bevölkerung einstellte und die Gleise abbaute. Damit schien die Bahn Geschichte zu sein. Doch eine Gruppe engagierter Eisenbahnfreunde ließ nicht locker, bis wieder Gleise auf einem ersten Teilstück der Trasse lagen, den man am 2. Oktober 1993 eröffnete. Seitdem wächst die Strecke kontinuierlich ihrem neuen Endpunkt entgegen, der schon früher wegen seiner Wasserstation bei Fotofreunden ein beliebtes Motiv war. Welchen Namen trägt der Verein, der die Bimmelbahn wieder aufbaute und zum Pfingstfest 1994 die Konzession als Nichtbundeseigene Eisenbahn erhielt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 1999 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare des Transpress-Buches "Lexikon der Modelleisenbahn" von Manfred Hoße, Claus Dahl, Hans-Dieter Schaller und Joachim Schnitzer verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete "Remagen". Die 20 Exemplare "Lexikon der Modelleisenbahn" haben gewonnen: Sebastian Sigle, 71384 Weinstadt;

Edgar Beeckmann, 18439 Stralsund; Henk Bekker, NL-2015 EA Haarlem; Manfred Turadowski, 15236 Frankfurt/Oder; Nils Dewar, S-23164 Trelleborg; Arnold Elter, 26125 Oldenburg; Helmut Kurz, 95509 Marktschorgast; Kai Guttman, 01591 Riesa/Canitz; Manfred Lemuth, 98639 Metzelf; Manfred Wunderlich, 14548 Caputh; Helmut Basse, 31319 Sehnde; Gotthart Pufe, 01855 Hinterhermsdorf; Andreas Bus, 55743 Idar-Oberstein 2; Markus Flüchter, 86159 Augsburg; Ulrich Zehe, 08233 Treuen; Wolfgang Altmann, 24534 Neumünster; Jörg Christopei, 36304 Alsfeld; Florian Pötzelsberger, A-5110 Oberndorf; Manfred Mehlum, 53113 Bonn; Achim Metzner, 15838 Waldstadt.

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft

Festakt zum Jubiläum

■ Mit einem Festakt in der Fellbacher Schwaabenlandhalle feierte die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG) am 7. Juli 1999 ihr hundertjähriges Bestehen. Geschäftsführer Thomas Schulte wies in seiner Ansprache darauf hin, daß die WEG das einzige privatwirtschaftliche Bahnunternehmen Baden-Württembergs mit solch einer langen Tradition sei. Die Gesellschaft gehört zu 96,6 Prozent der Deutschen Eisenbahngesellschaft-Verkehrs GmbH (DEG-V), an der das französische Unternehmen CGEA mit 60 Prozent und die Energie Baden-Württemberg (EnBW) mit 40 Prozent beteiligt sind. Die WEG betreibt zur Zeit sechs Bahnstrecken mit einer Gesamtlänge von rund 103 Kilometern und befördert jährlich 3,6 Millionen Fahrgäste und 200 000 Tonnen Güter; beides zusammen erbringt einen Umsatz von neun Millionen Mark. Die Tochtergesellschaft WEG-Kraftverkehr hat auf ihrem 300 Kilometer langen Liniennetz rund 5,1 Millionen Fahrgäste. Beide Unternehmen beschäftigen zusammen 160 Mitarbeiter. Zu den Gratulanten gehörte auch der baden-württembergische Verkehrsminister Ulrich Müller. Er nutzte die Gelegenheit, um der DB AG zu drohen, das Land würde im Nahverkehr verstärkt auf private Anbieter zurückgreifen, wenn die Bahn das Projekt Stuttgart 21 scheitern ließe. Gleichzeitig gab Müller bekannt, er habe die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mit einer Untersuchung beauftragt, ob die erhöhten Angebote im Nahverkehr auch zu der erhofften Resonanz geführt hätten. Wenn dies nicht der Fall sei, müsse es zu einer "Nachjustierung des Angebotes" kommen. Der Verkehrsminister betonte aber, man wolle nicht weniger Geld ausgeben, nur vielleicht an anderer Stelle.

V 320 001

Zurück in Deutschland

■ Ende April 1999 kehrte die ehemalige V 320001 aus Italien wieder zurück nach Deutschland. In Oberhausen soll die sechsachsige Maschine bei der Firma Newag GmbH & Co KG betriebsfähig aufgearbeitet werden und anschließend beim Gleisbauunternehmen Wiebe zum Einsatz kommen. Die Lokfabrik Henschel baute das mit zwei je 1800 PS starken Motoren ausgerüstete Fahrzeug mit dieselhydraulischer Kraftübertragung auf eigene Kosten und vermietete es von 1964 bis Ende 1974 an die Deutsche Bundesbahn. Im August 1975 kaufte die Hersfelder Kreisbahn den Kraftprotz für den schweren Kaliverkehr. Knapp 15 Jahre später, am 10. Februar 1989, erwarb die Teutoburger Wald-Eisenbahn die gelb-orange Maschine. Nach Ablauf der Untersuchungsfristen wurde sie schließlich an die italienische Firma Serfer in Genua veräußert, wo sie ihren bananengelben Lack erhielt.



Foto: H. Heidenrich

Anfang Mai wartete die ehemalige V 320001 auf ihre Aufarbeitung.



E412.003 der FS pausierte am 30. April 1999 im italienisch-österreichischen Grenzbahnhof Innichen.

Italienische Staatsbahnen

Die 412 kommt nach Österreich

■ Zu Probefahrten war im April 1999 eine Mehrsystemlok der Baureihe 412 der Italienischen Staatsbahnen (FS) auf der Strecke Innichen – Spittal/Draub in Österreich im Einsatz. Noch in diesem Jahr übernehmen 20 Maschinen dieser Baureihe den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Verona und München, womit jeweils der Lokwechsel am Brenner entfällt. Der Einsatz im Transitverkehr mit der Schweiz ist ebenfalls geplant. Die Polnischen Staatsbahnen (PKP) stellten acht bauartgleiche Lokomotiven als Baureihe EU43 in Dienst, die zwischen Polen und Deutschland fahren sollen.



Die ersten beiden dieselhydraulischen Talent-Triebwagen erprobte die Deutsche Bahn AG Ende April 1999 im Raum Schwandorf. 643 002 wartete am 24. April 1999 auf die Rückfahrt zum Herstellerwerk in Aachen.

Deutsche Post AG

Mehr Fracht auf der Schiene

■ Die Vorstandsvorsitzenden Klaus Zumwinkel (Deutsche Post AG) und Johannes Ludewig (DB AG) unterzeichneten am 15. Juli 1999 einen Kooperationsvertrag, der vorsieht, daß beide Unternehmen gemeinsam die Verlagerung der Pakettransporte von der Straße auf die Schiene vorantreiben. Möglich machen soll dies der neue "Parcel Intercity", der mit bis zu 160 km/h auf den Relationen von Hamburg nach Nürnberg, Hannover und Stuttgart unterwegs sein wird. Deutschlands schnellste Güterzüge werden nach Aussage von DB Cargo in einem speziellen Qualitätsmanagement geführt, damit es zu keinen Verzögerungen kommt. Die neuen "Parcel Intercity" werden ab Januar 2000 zur Probe unterwegs sein und im Laufe des Frühjahrs 2000 den Probebetrieb aufnehmen. Vor zwei Jahren hatte die Post die Briefbeförderung auf der Schiene eingestellt. Seitdem transportiert DB Cargo werktags im Kombi-Verkehr noch zehn Prozent der nationalen Frachtpost; an den Wochenenden erhöht sich der Anteil auf 50 Prozent. DB Cargo befördert somit pro Jahr 80 000 Container der Post. Mit der Kooperation sollen jährlich 10 000 Behälter hinzukommen, was an den Werktagen einer zwanzigprozentigen Steigerung entspricht.

Bayerische Oberlandbahn

Ultimatum des Ministers

■ Bayerns Verkehrsminister Otto Wiesheu hat der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) Anfang Juli ein Ultimatum bis Ende 1999 gestellt, um ihre Betriebsprobleme in den Griff zu bekommen. Weil die 17 neuen Integral-Triebwagen der BOB, die bereits im November 1998 den Verkehr auf den Strecken von München nach Lenggries, Tegernsee und Bayrischzell übernahm, häufig ausfallen, kommt es sehr oft zu erheblichen Verspätungen. "Wir haben unseren Fahrgästen alles zu bieten: Schwierigkeiten mit der Software, der Klimaanlage und der Mechanik," beschreibt BOB-Presse Sprecher Hannes Geier sarkastisch die technischen Probleme. Während einige Passagiere wegen der nicht enden wollenden Pannenserien bereits BOB-Personal bedrohten und teilweise sogar verprügelten, haben sich Jugendliche T-Shirts mit dem Motto "BOB – Wir warten gern" bedrucken lassen. Um die dramatische Lage bei den Fahrzeugen zu entschärfen, mietete die BOB mittlerweile vier ehemalige Nohab-Dieselloks der Dänischen Staatsbahnen (DSB) an. Ein Zug aus vier Waggons und einer der dieselelektrischen Maschinen an jedem Ende soll zwei durchgehende Integral-Kurse von Schliersee bzw. Lenggries nach München ersetzen. Ursprünglich sollte nur die jeweils vorn laufende Maschine den Zug befördern. Bei Probefahrten stellte sich aber nach Aussage von BOB-Sprecher Geier heraus, daß die Beschleunigung einer Lok nicht ausreicht, um den Fahrplan zu halten. Da die ursprünglich vorgesehenen Waggons eines Privatbesitzers aber keine Steuerleitung besitzen, sucht die BOB derzeit andere Wagen.



Eiszeit für den Integral: An den 17 neuen Triebwagen dieses Typs haben zur Zeit weder die Fahrgäste und die Politiker noch die BOB und der österreichische Hersteller Integral-Verkehrstechnik ihre Freude.



Ungewöhnliches Gespann: Am 29. Juni zog die Kornwestheimer Museumslok E 94 279 den defekten VT 18.16.07 auf einer Sonderfahrt nach Ulm und zurück. Der Triebwagen vertritt im deutschen Südwesten zeitweilig den VT 612 506/507 "Stuttgarter Rössle", der nach Fristablauf keine Hauptuntersuchung mehr erhalten hatte.



AKN Eisenbahn AG

Investitionen in die Zukunft

■ Am 2. Juli 1999 wurden die Rohbauarbeiten für den Tunnel im Ortskern von Henstedt-Ulzburg an der Strecke Eidelstedt – Kaltenkirchen (Linie A 1) der AKN Eisenbahn AG abgeschlossen. Aus diesem Anlaß lud die Privatbahn zum Tunnelfest mit Festmeile

und Tunnelspaziergang. Das Bauwerk gehört zum zweigleisigen Aus- und Neubau des Streckenabschnittes Ulzburg Süd – Kaltenkirchen Süd. Bei diesem 160 Millionen Mark teuren Projekt, der größten Baustelle Schleswig-Holsteins, wird die Eisenbahntrasse verlegt und in einem Trog geführt, der im Ortskern von Ulzburg abgedeckt ist. An dieser Stelle entsteht ein neuer Bahnhof in Tieflage. Der Ausbau, der im Sommer 2000 fertig sein soll, ermög-

licht der AKN eine höhere Zugfolge auf ihrer ansonsten eingleisigen Strecke und durchgehende Verbindungen zwischen Kaltenkirchen und Norderstedt. Somit müssen die Fahrgäste der Linie A 2 nicht mehr in Ulzburg Süd umsteigen. Einen Monat zuvor, am 1.

Als ersten von insgesamt 15 Doppeltriebwagen vom Typ VTE modernisierte die AKN VT 2.43. Im Hintergrund steht ein Fahrzeug in alter Farbgebung.



In Henstedt-Ulzburg entsteht neben der alten Strecke der AKN der Trog der zweigleisigen Neubautrasse zwischen Kaltenkirchen Süd und Ulzburg Süd.

Juni 1999, hatte die AKN mit DB Cargo eine engere Zusammenarbeit für den Güterverkehr im Kreis Segeberg vereinbart. In der Region Bad Segeberg, Fahrenkrug und Wahlstedt an der Strecke Neumünster – Bad Oldesloe übernimmt die AKN seitdem für DB Cargo die Bedienung der Gleisanschlüsse. Die Loks der AKN bringen die Übergabezüge außerdem bis zum DB-Bahnhof Hamburg-Rothenburgsort. Voraussetzung dafür war die Sanierung der Gleisanlagen, die die Stadt Wahlstedt, der Kreis Segeberg und das Land Schleswig-Holstein gemeinsam übernahmen. Außerdem modernisiert die Privatbahn bis zum Jahr 2002 fünfzehn ihrer 22 Jahre alten dieselelektrischen Doppeltriebwagen vom Typ VTE. Sie erhalten einen neuen Farbanstrich, eine neue Innenausstattung sowie neue Dieselmotoren mit elektronischer Einspritzung, die die Euro-II-Norm erfüllen. Außerdem erhalten die Bremsen eine elektronische Gleitschutzregelung. Die Kosten betragen pro Fahrzeug rund 450 000 Mark, ein Zehntel des Preises bei Neubeschaffung. Bereits vor einigen Jahren verbesserte man die mäßigen Laufeigenschaften der sechsachsigen Triebwagen durch Einbau eines weichen Federungssystems.

Hohenzollerische Landesbahn AG

Großer Sonderverkehr am Geburtstagswochenende

■ Zu ihrem 100jährigen Jubiläum bot die Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL) etwas Besonderes: Am Wochenende 10./11. Juli konnte man für 10 Mark das gesamte Streckennetz der baden-württembergischen Privatbahn im Stunden- oder Zweistundentakt bereisen. Zum Einsatz kamen nicht nur alle 22 betriebsfähigen Regio-shuttle RS 1, zwei MAN-Schienenbusse, sämtliche NE 81 sowie die Dieselloks V 122 und V 124 der HzL, sondern auch sechs Dampfloks mit historischen Zugarnituren, die aus ganz Baden-Württemberg an-

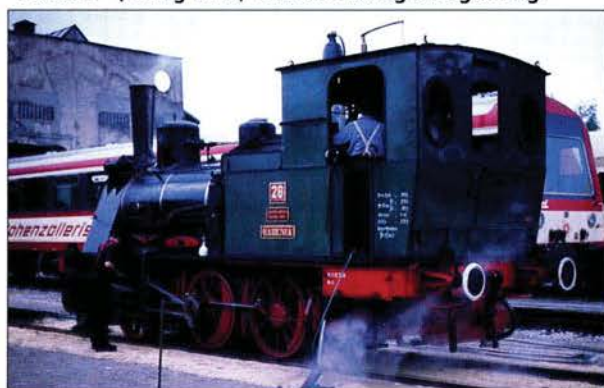
gereist waren: Dazu gehörten Lok 28 "Badenia" des Achertäler Eisenbahnvereins, Lok 384 der Eisenbahnfreunde Breisgau sowie 64 289, 52 7596 und 44 1616 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn; mit der Lok 11 der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen war auch eine ehemalige HzL-Lok dabei. Die Firma Adtranz gastierte mit dem "Blue Tiger" und zwei Triebwagen vom Typ GTW 2/6 der Hessischen Landesbahn; Bombardier war mit einem DB AG-Talent Baureihe 644 vertreten. In Hechingen stand eine kleine Fahr-

zeugschau, auf der es außerdem eine Bistro-Stadtbahn aus Karlsruhe und die modernste Dampfloks der Welt, 52 8055, zu sehen gab. Letztere besitzt in Deutschland bislang keine Zulassung. Mit Fahrgästen war aus Thüringen ein Regio Shuttle RS 1 der Erfurter Industriebahn in den Südwesten gerollt. Trotz schlechten Wetters kamen nach Aussage von HzL-Pressesprecher Frank von Meissner rund 25 000 Besucher zu der Veranstaltung, die neben dem Bahnhof Hechingen den Busbetriebshof in Gammertingen als Schwerpunkt hatte.



Die moderne Traktion fehlte bei der kleinen Fahrzeugschau in Hechingen ebenfalls nicht. Am Samstag war sogar der "Blue Tiger" von Adtranz zu Gast. Die Dieselelektrolok, die zur Zeit für die BASF fährt, kam sogar vor Personenzügen zum Einsatz.

Zum großen HzL-Jubiläum kamen auch die Mitglieder des Achertäler Eisenbahnvereins mit ihrer Dampfloks 28 "Badenia" (Borsig 1900) und dem dazugehörigen Zug.



Fotos (2): R. Reinmuth