

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

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

Nr. 7 Juli 1999

48. Jahrgang

E13411



TESTS

Huckepack: Märklins Cargo-Sprinter
Alpenblitz: Limas Cisalpino

Der Metropolitan

Eine Klasse für sich?

Schnellzuglok 01 118

Von Rente keine Spur

Start vor 65 Jahren

Sachsen-Anhalter
Batteriebahn

50 Jahre Piko

Plaste,
Puppen,
Pioniere

WERKSTATT

Heuwender:

Bemos Tss4

Türantriebe:

Sesam,
öffne Dich!



Von der 42 über die V200 bis zum ICE

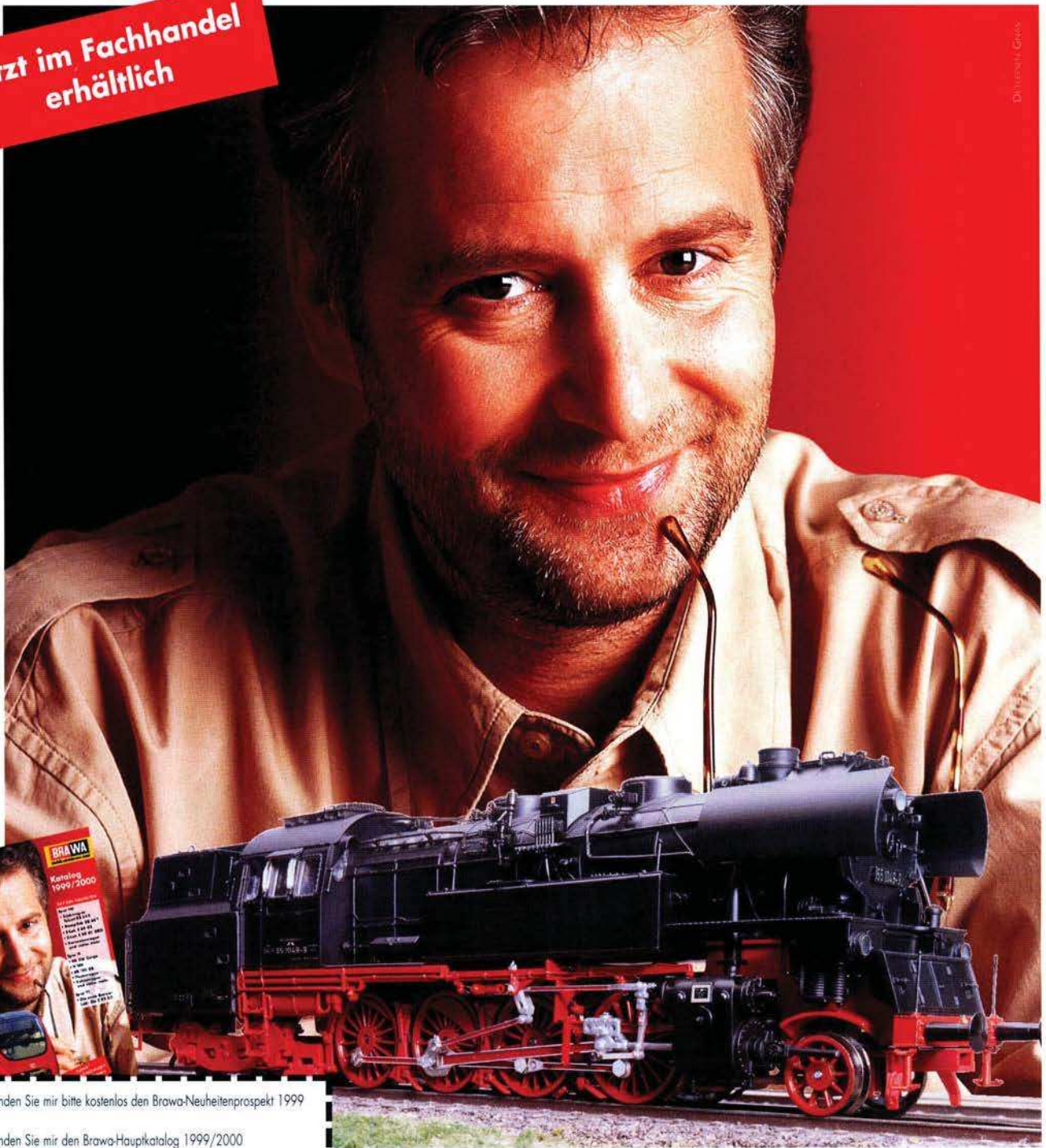
Alle meine Loks

Eisenbahner Richard Weis fuhr sie selbst

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



Jetzt im Fachhandel erhältlich



Ja,

Senden Sie mir bitte kostenlos den Brawa-Neuheitenprospekt 1999

Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 1999/2000
Ich habe DM 10,- (bar/Eurocheck) beigelegt.

Name _____

Vorname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

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

Ein Höhepunkt im Brawa-Programm: Die BR 65¹⁰ für H0

Als direktes Vorbild diente die 65 1049, eine der drei letzten Überlebenden der Baureihe. Die Original-Lok wurde 1954 auf der Leipziger Messe der Öffentlichkeit präsentiert. Das H0-Modell von Brawa ist mit einem Spoligen Motor ausgestattet. Fahrwerk, Wasserkästen sowie Treib- und Laufräder sind aus Metall gefertigt. Die 3fache Spitzenbeleuchtung vorn und hinten wechselt mit der Fahrtrichtung.

Mit echter Kohle! Handbemalte Figuren (Lokführer, Heizer) im Lokführerstand.

Weitere Spur H0-Neuheiten '99: Triebwagen Talent, 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.

Weitere Infos im Internet: www.brawa.de



Fünfteiler Märklin forciert den Containerverkehr im Maßstab 1:87. Im Mai 1999 lieferte die Göppinger Firma den Anfang 1998 angekündigten Cargo-Sprinter aus. Er besteht aus drei Mittelwagen sowie zwei Triebköpfen, von denen einer motorisiert ist. Ob sich das Warten gelohnt hat, verrät der Test auf [Seite 74](#).



Berufung Dampf, Diesel und Strom aus dem Fahrdraht: Richard Weis hat alle drei Traktionsarten mitgemacht. Der Lokführer aus Überzeugung ist die 42er Kriegslok ebenso gefahren wie die V200 und hat sogar noch die Prüfung für den ICE 1 erfolgreich absolviert. Die eigentliche Liebe des bodenständigen Schwarzwälders blieben jedoch immer die Dampfzöcher: "Das war Technik zum Anfassen!" [Seite 12](#).

Die Zschornewitzer Kleinbahn war etwas Besonderes - nicht wegen ihrer Strecke oder ihrer Kunden, sondern wegen eines Fahrzeugs. Denn von 1934 bis 1945 setzte die Bahn in Sachsen-Anhalt erfolgreich einen eigens für diese Strecke gebauten Akku-Triebwagen ein. [Seite 34](#).

Ganz anders



Durchdacht Viel Platz und wenig Eisenbahn zeigt die Modellbahn '65. Denn den Mitgliedern ging es um eine H0-Anlage, die dem Vorbild möglichst nahe kommt. Entsprechend weiträumig ist der Kopfbahnhof Enzingen auf [Seite 100](#).



Ganz neu Am 1. August 1999 startet eine Tochter der DB Reise & Touristik ein neues Angebot: Auf der Strecke Köln - Hamburg fährt der "Metropolitan". Ob es gelingt, Geschäftsreisende auf die Schiene zu locken, wird sich noch zeigen. [Seite 24](#).



INHALT

TITELTHEMA

"Alle meine Loks"
Richard Weis kann auf ein bewegtes Leben als Lokführer zurückblicken. **12** ◀

DREHSCHLEIBE

Bahnwelt aktuell **4**
Feierstunde
Siemens begeht ein Produktionsjubiläum. **22**
Eine Klasse für sich
Der "Metropolitan" geht an den Start. **24**

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Grand Dame
Mit 65 geht 01 118 noch lange nicht in Rente. **28** ◀

LOKOMOTIVE

Tagessoll
Der Akku-Triebwagen von Zschornewitz. **34**

ABENTEUER EISENBAHN

Der Stolz Afrikas
Unterwegs mit dem Luxuszug "Pride of Africa". **36**

WERKSTATT

Heuwender
Rainer Albrecht montiert Bemos Tss4 in H0e. **64** ◀
Sesam, öffne Dich!
Bei Hans-Peter Eckstein gehen Fabrikore wie von Geisterhand auf und zu. **68**
Basteltips
Eigenbau-Blechrollen, Schaukelgestell in H0, eine Trambahnkupplung und manches mehr. **72**

TEST

Wettläufer
Märklin schickt den Cargo-Sprinter im Maßstab 1:87 ins Rennen. **74** ◀
Italo-Renner
Lima stellt den Cisalpino in H0 vor. **78** ◀

PROBEFAHRT

Rangier-Hilfe
Rocos Digitalkupplung in der Bewährungsprobe. **82** ◀
Ansichtssache
Fleischmanns 86 in DR-Ausführung. **83**

BLICKFANG

Schon wieder gibt es Ärger um die Kohle. **54**

SZENE

Plaste, Puppen, Pioniere
Ost-Modellbahn mit Tradition: 50 Jahre Piko. **94** ◀
Kopf-Arbeit
Kleiner Bahnhof ganz groß: In Enzingen gibt es genügend Platz zum Rangieren. **100**

Modellbahn aktuell **91**
Neuheiten **86**
Standpunkt **5**
Impressum **6**
Bahnpost **99**
Güterbahnhof **49**
Fachhändler-Übersicht **52**
Termine+Treffpunkte **84**
Vorschau **106**

Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.

AUSSERDEM



Foto: H. Bergmann

Auf der Atombahn setzte die DBAG zum Schluß nur noch Triebwagen der Baureihe 771/772 ein.

Greifswald – Lubmin

Keine Personenzüge mehr

■ Am 28. Mai 1999 verkehrten auf der rund 25 Kilometer langen Strecke Greifswald – Lubmin (KBS 196) die letzten Reisezüge, nachdem Mecklenburg-Vorpommern die Leistungen abbestellt hatte. Durch die ungünstige Lage des Haltepunktes Lubmin Seebad zum Ort und den Wegfall des Berufsverkehrs zum stillgelegten Kernkraftwerk nutzen nur noch wenige Reisende die Züge. Zum Schluß setzte die DBAG auf der "Atombahn" nur noch Triebwagen der Baureihe 771/772 ein. Den Güterverkehr hält die Bahn AG allerdings aufrecht: Zweimal pro Woche geht eine Übergabe nach Lubmin auf die Reise.

Foto: J. Lempke



Zu Sonderzug-Ehren kam am 30. April 1999 die letzte rote Ferkeltaxedes Bh Leipzig-Süd, 772 130. Zur Bereisung einiger Industriebahnen südlich von Halle/Saale rumpelte der Triebwagen mit dem Steuerwagen 972 727 über das Grockstädter Viadukt.

Inselbahn Wangerooge

Neue Dieselloks

■ Am 16. April 1999 trafen bei der Inselbahn Wangerooge, die der Deutschen Bahn AG gehört, zwei neue Dieselloks ein. Bereits am 13. April 1999 hatte die Bahn AG die beiden als 399 107 und 399 108 bezeichneten Loks auf dem Gelände des Herstellers Schöma in Diepholz abgenommen. Zwei Tage später wurden die Maschinen per Tieflader nach Wilhelmshaven und von dort mit dem Frachtschiff MS "Störtebecker" nach Wangerooge transportiert. Der Schiffsdienst und Inselbahn Wangerooge (SIW) ließ die 399 107 als erste Maschine der ostfriesischen Inselbahnen mit einer Funkfernsteuerung ausrüsten. Die Funkfernsteuerung kann auch in die zweite Lok eingebaut werden. Die 399 107 und 108 wiegen jeweils 16 Tonnen und sind 5,7 Meter lang. Dank ihres 166 kW starken



Am 27. April 1999 standen die beiden neuen Dieselloks 399 107 und 108 im Bahnhof Wangerooge.



Mit einem Personenzug zum Westanleger war am 27. April 1999 die 399 107 am Abzweig Saline unterwegs.

Motors können die zweiachsigen Dieselloks eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h erreichen. Außer in neue Triebfahrzeuge investiert der SIW auch in neue Güterwagen. Im Dampfloswerk Meiningen entstehen derzeit elf neue Flachwagen für die Inselbahn auf Wangerooge.

Mansfelder Bergwerksbahn

Lok 20 nimmt wieder Gestalt an

■ Deutliche Fortschritte macht die Aufarbeitung der Lok 20 bei der Mansfelder Bergwerksbahn (MBB). Am 24. April 1999 wurde der Kessel wieder auf das Fahrwerk aufgesetzt. Im Juni 1996 erwarben die Eisenbahnfreunde die Maschine aus Estland und überführten sie nach Deutschland.



Foto: J. Loberenz

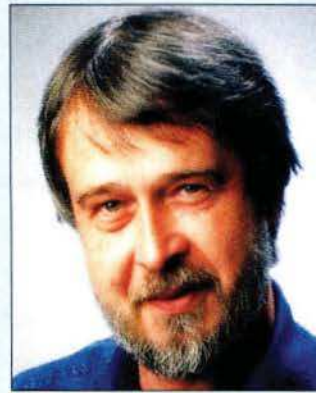
Am 24. April 1999 wurde der Kessel der Lok 20 wieder auf das aufgearbeitete Fahrwerk gesetzt.

Auf der ehemaligen Werkbahn des VEB Mansfeld-Kombinat "Wilhelm Pieck" Eisleben liefen zwischen 1954 und 1968 zwei bauartgleiche Loks unter den Betriebs-Nummern 19 und 20, die 1969 verschrottet wurden. Die heutige Museumslok der MBB lieferte der VEB-Lokomotivbau "Karl Marx" (LKM) Babelsberg 1951 unter der Fabrik-Nummer 15417 als Reparationsleistung an die Sowjetunion. Insgesamt 425 dieser Schlepptenderloks für 750 mm Spurweite stellte LKM her.

Weißeritztalbahn

Weitere Bauarbeiten

■ Bis zum 10. Juli 1999 will die Deutsche Bahn AG die im April begonnenen Bauarbeiten auf der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf (KBS 513) abschließen. Vom 11. bis 26. Mai 1999 dampfte es im Weißeritztal nur zwischen Freital-Hainsberg und Dippoldiswalde. Seitdem ruht der gesamte Verkehr wieder. Ab dem 26. Juni 1999 soll dann nur noch der Abschnitt Dippoldiswalde – Kurort Kipsdorf gesperrt sein.



Dr. Karlheinz Hauke

Kribbeln im Nacken

Im Untergrund, da tut sich was. In Halle an der Saale kommt den Neustädtern die Straßenbahn hoch, im Bochumer Revier kommt die Bogestra-Linie 302 unter die Rathauserde und in der Schwabenmetropole sorgt das Renommierobjekt "Stuttgart 21" schon in schöner Regelmäßigkeit für Gesprächsstoff. Bombardier schließlich setzt auf milliardenschwere Geschäftsbeteiligungen bei der Erneuerung des ausgedehnten Londoner Untergrund-Schiennetzes.

Nicht, daß Bahngesellschaften, Industrie und Architekten das Tageslicht scheuen würden. Aber wo Stadtplanung oder Immobilienfirmen händeringend nach jedem Quadratmeterchen Boden für den Straßenverkehr oder aber für Investoren Ausschau halten, ist der Tunnelbauer gefragt. Und mit ihm Statiker und Baumeister. Schließlich sollen die unterirdischen Kunstbauten stabil ausfallen, die Stationen einladend wirken. Hell und überschaubar sollen sie sein, zweckmäßig, aber nicht ungemütlich. Da ist die Postmoderne von klassizistischer Baukunst gar nicht so weit entfernt. Selbst dem Barock erweist man seine Reverenz: Mehr Schein als Sein, denn abgehängte Deckenelemente kaschieren das Wirrwarr der Versorgungsleitungen.

Dort oben, nur wenige Meter über unseren Köpfen, ist's dunkel, trocken und kuschelig warm. Diese unbekannte Welt schätzt eine Spezies ganz besonders, die ihre Begeisterung für die Eisenbahn bis heute streng geheim hält. Die possierlichen Tierchen, bis zu fünf Zentimeter lang, treten eigentlich nur in Erscheinung, wenn die Schädlingsbekämpfung aktiv wird. Aber deren Erfolge sind nicht von Dauer. Bis auf jene, die aus der Decke purzeln, behaupten die Großschaben hartnäckig ihr Revier, zeigen sich gegen Gifte schon in der zweiten Generation resistent und pflanzen sich munter weiter fort.

Die Gallier hatten bekanntlich nur die Sorge, daß ihnen der Himmel auf den Kopf fallen könnte. Das aber ist nichts gegen das Kribbeln im Nacken, denkt man an abstürzende Kakerlaken!



Das Anschlußgleis auf der Inselseite zur Peenebrücke liegt bereits.

Foto: H. Bergmann

Usedomer Bäderbahn

Häuser weichen Schienen

Seit dem 30. März 1999 laufen die Bauarbeiten zum Anschluß der Usedomer Bäderbahn (UBB) an das Festland auf vollen Touren. Auf der bereits Ende 1996 fertiggestellten Peenebrücke in Wolgast werden nun die Gleise verlegt. Für das Gleis zur Brücke müssen auf der Schloßinsel in Wolgast mehrere Häuser abgerissen werden. Zusätzlich zur Peenebrücke entsteht im Bereich des Hafens die 36 Meter lange Moorbrücke. Die dafür notwendigen 14 Pfeiler werden 20 Meter tief in den Boden gerammt. Zwischen der Moor- und der Peenebrücke entsteht außerdem ein etwa 160 Meter lan-

ger Bahndamm. In die rund einen Kilometer lange Verbindungsbahn investiert die Deutsche Bahn AG als Eigentümer der UBB rund 20 Millionen Mark. Die Einweihung der Strecke ist für den Fahrplanwechsel im Mai 2000 geplant. Außerdem mußte auf der Inselseite der Bahnhof "Wolgaster Fähre" verlegt werden. Den neuen Haltepunkt weihten am 21. Mai 1999 der Landtagspräsident von Mecklenburg-Vorpommern, Hinrich Küssner, und der Landrat des Kreises Ostvorpommern, Herbert Kautz, ein. Einen Tag zuvor hatte der Abriß des alten Bahnhofes begonnen.



Auf ihrer Überführungsfahrt von der Hauptwerkstatt der Teutoburger Wald-Eisenbahn in Lengerich nach Eisenach legte die Diesellok V143 der Hørseltalbahn im April 1999 im ehemaligen Bw Altenbeken einen Zwischenhalt ein. Die ehemalige 110960 der Deutschen Reichsbahn wurde im Rahmen des Retrofit-Programms von Adtranz in Lengerich mit einem C- tarpillar-Motor ausgerüstet.

Foto: B.M. Kloppenburg

Siemens Verkehrstechnik

Di6-Loks kommen zurück

Anfang Mai 1999 einigten sich die Siemens Verkehrstechnik und die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) über die Rücknahme der elf in Deutschland gebauten Dieselloks der Baureihe Di6. Dies erklärte auf Nachfrage Siemens-Pressesprecher Eberhard Dombeck. Über eventuelle Schadensersatz-Zahlungen an die NSB machte Dombeck allerdings keine Angaben. "Dies ist im Vertrag nicht explizit geregelt. Der Vertrag enthält lediglich ein Gesamtpaket, das die Rücknahme der Loks, Kompensationszahlungen für Mehraufwendungen und die damit verbundenen Zinsen regelt", erklärte der Pressesprecher. Siemens will die elf auf der Grundlage der Baureihe 240 entstandenen Maschinen nach ihrer Rückkehr weitervermarkten. "Es gibt bereits Interessenten für die Loks", so Dombeck.



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
Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud,
Hartmut Lange

ANZEIGEN
Elke Reichert
Telefon (0711) 2 10 80 86
Anzeigenfax (0711) 2 108082

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,
Georg Kerber, 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-Press Stuttgart
Leuschnerstraße 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: 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. 11715000.
Anzeigenpreisliste Nr. 17, gültig ab
Heft 1/99. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422



Foto: L. Krause

Seit dem 20. Februar 1999 ist die Gothaer Klapperschlange in Naumburg zu Hause.

Naumburger Straßenbahn

Gothaer Klapperschlange

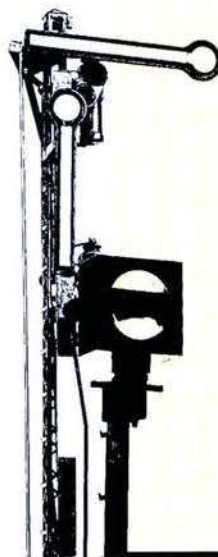
Am ersten Betriebstag der diesjährigen Fahrseason, am 20. Februar 1999, weihte die Naumburger Straßenbahn ihren neuen Triebwagen Tw202 ein. Das vierachsige Fahrzeug ist mit 21,5 Metern Länge der größte Wagen im Naumburger Bestand und trägt deshalb den Spitznamen "Klapperschlange". Die Straßenbahnfreunde erwarben den 1965 gebauten Triebwagen des Typs G4 aus Gotha. Derzeit gibt es in Naumburg insgesamt fünf betriebsfähige Fahrzeuge.

AKN Eisenbahn AG

Hybridtriebwagen

Bis zum November dieses Jahres wird die Alton-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn AG (AKN) einen ihrer diesel-elektrischen Triebwagen vom Typ VTA so umrüsten lassen, daß er auf den Gleisen der Hamburger S-Bahn die 1200-Volt-Stromschiene nutzen kann. Die VTA stellte die AKN in den Jahren 1993 und 1994 in Dienst. Nach dem Umbau auf zwei Traktionsarten kann das Fahrzeug auch die Tunnelstrecke der City-Linie befahren. Sonst hätte es im Bereich Hauptbahnhof außerdem nicht die Tunnelstation nutzen können und, nach Angaben der S-Bahn GmbH, den Verkehr behindert. Erste Gespräche über den Umbau haben mit Vertretern der Industrie bereits begonnen. Die Kosten für den Umbau übernimmt das Land Schleswig-Holstein, daß an einer umsteigerfreien Verbindung ins Hamburger Zentrum interessiert ist. Zum kleinen Fahrplanwechsel im September 1999 wird es einen Stundentakt auf dem Streckenabschnitt Barmstedt - Ulzburg geben.

Zwischenhalt



Magdeburg Hauptbahnhof

Sanierung

Bauarbeiter begannen am 15. April 1999 mit der Sanierung der Fassade des Magdeburger Hauptbahnhofs. Im ersten Bauabschnitt wird das Hauptportal bis zum 16. Juli 1999 gründlich erneuert. Die Sandsteine reinigt man, verschlissene oder schadhafte Elemente der Fassade werden ersetzt. Anschließend ist bis zum 14. November 1999 die Sanierung des Nordflügels vorgesehen. Den Abschluß bildet der Südflügel, wo die Arbeiten nach den Planungen der DBAG am 14. Mai 2000 beendet sein sollen. Danach werden sämtliche Oberflächen mit einem Steinfeistiger und einem Oberflächenschutz versiegelt. Der Sockelbereich des Gebäudes soll außerdem eine Anti-Graffiti-Imprägnierung erhalten. Das Land Sachsen-Anhalt und die Denkmalschutzbehörde der Stadt Magdeburg beteiligen sich an den Baukosten, die laut Bahn AG bei rund drei Millionen Mark liegen.

Nach einer Kesseluntersuchung in Chemnitz-Hilbersdorf fuhr 861001 am 19. Mai 1999 nach Hamburg. Im Rahmen dieser Arbeiten erhielt die Lok eine Indusi. Bis zum 12. September 1999 schleppt die 86er Nostalgiezüge nach Lütjeburg und Schönberger Strand.

Adtranz und Elektrizace Zeleznic Prag unterzeichneten am 29. April 1999 eine Kooperationsvereinbarung. Beide Unternehmen wollen künftig in den Bereichen Fahrleitungsbau und Bahnstromversorgung zusammenarbeiten.

Seit Anfang Juni 1999 modernisiert Adtranz die ersten von insgesamt 36 Triebwagen der Metro Rotterdam. Das Verkehrsunternehmen hatte bereits am 25. Februar 1999 Adtranz mit der Aufarbeitung der rund 20 Jahre alten Fahrzeuge beauftragt.

Bombardier Transportation übergab am 8. Mai 1999 den ersten von insgesamt 22 Niederflur-Stadtbahnwagen des Typs 8NGTW an die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG). Die dreiteiligen, von vier Drehstrommotoren angetriebenen Fahrzeuge sind 29,3 Meter lang und 2,4 Meter breit.

Ab 4. Juli 1999 verkehrt der für umgerechnet rund drei Millionen Mark restaurierte Luxuszug "Flying Scotsman" zwischen London und York. Eine Fahrt mit dem legendären Zug kostet etwa 1050 Mark. Von 1923



Foto: A. Uhlenthut

Auf der Hannover-Messe '99 stellte Alstom-LHB den 640002 für die Deutsche Bahn AG aus.

Alstom-LHB

LINT vorgestellt

■ Auf der Hannover-Messe '99 präsentierte Alstom-LHB im April seinen ersten von insgesamt 30 Dieseltriebwagen der Baureihe 640 für die Deutsche Bahn AG. Das werksintern als LINT 27 – Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen – bezeichnete Fahrzeug ist rund 27 Meter lang und wird von einem 315 kW starken Motor angetrieben. Der LINT 27 besitzt einen großen Mehrzweckbereich in Niederflerausführung mit einer behindertengerechten Toilette, über den Drehgestellen und der Antriebsanlage liegt der Wagenboden höher. Insgesamt bietet der 120 km/h schnelle Triebwagen Platz für etwa 150 Fahrgäste. Die LINT-Familie umfaßt noch zwei weitere Typen. Zwei verkürzte Wagenhälften mit Gelenk- und Jakobsdrehgestell bilden den LINT 41. Der LINT 53 besteht aus zwei kurzgekuppelten Triebwagen, die um den Fahrerraum verkürzt werden.

bis 1964 stand der Zug auf der Strecke London – Edinburgh im Einsatz.

■ Dichtes Gedränge herrschte auf dem achten Dampflokfest in Dresden. In den vier Tagen zählten die Veranstalter rund 39000 Besucher.

■ Siemens und Adranz erhielten am 17. Mai 1999 den Auftrag zur Elektrifizierung der rund 950 Kilometer langen Strecke von Harbin nach Dalian in China. Die rund 350 Millionen Mark teuren Arbeiten sollen im November 2001 abgeschlossen sein.

■ Mit dem traditionellen Tunnelanschlag begannen am 18. Mai 1999 die Bauarbeiten am Göggelsbuch-Tunnel, dem ersten von insgesamt sechs im Verlauf der Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt. Das 2287 Meter lange Bauwerk kostet rund 90 Millionen Mark.

■ Die Deutsche Bahn AG verkaufte ihren 25prozentigen Anteil am Reiseveranstalter TUI für 625 Millionen Mark an die Preussag.

■ Der Airport Limited Express in Japan benötigt für die Fahrt vom Flughafen Narita durch die Innenstadt Tokios zum Airport Haneda 80 Minuten. Eine Fahrkarte auf dieser Linie kostet umgerechnet rund 23 Mark.

■ Anfang Mai stellte DB Cargo den ersten neuen Güterwagen der Gattung Tamns895 in Dienst, den die Bombardier-Tochter Vagonts Ceska Lipa in Tschechien baut. Der mit ei-

nem beweglichen Dach ausgerüstete Vieracher kann mit Stück- und Schüttgut beladen werden. Das Ladegewicht beträgt dabei 69,4 Tonnen.

■ Der Landesrechnungshof Schleswig-Holstein hat die Entscheidung zur Vergabe der Strecke Kiel – Flensburg an die DBAG kritisiert. Bei einer Privatisierung dieser Strecke hätten pro Jahr rund eine Million Mark gespart werden können. Das Land verweist aber darauf, daß eine Abkehr von der Bahn AG zu erheblichen Mehrkosten bei der Elektrifizierung des Streckennetzes führe.

■ Die Wiesbadener Stadtverordneten-Versammlung sprach sich am 12. Mai 1999 für eine Stadtbahn in der hessischen Landeshauptstadt aus. Von Bad Schwalbach kommend soll die Stadtbahn über Kohlheck und den Wiesbandener Hauptbahnhof nach Mainz führen. Die Kosten werden auf rund 225 Millionen Mark geschätzt. Frühestens im Jahr 2005 wird die Stadtbahn eröffnet.

■ In Heidelberg sprach sich der Stadtrat für eine Rückkehr der Straßenbahn in die historische Altstadt aus. Die Einstellung der Altstadt-Strecke hatte 1976 zu einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen gesorgt.

■ Die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) nahm am 30. Mai 1999 den zweigleisigen Betrieb auf der Strecke Heidel-

DB-Themenfahrten

Neue Vermarktung

■ DB Reise & Touristik geht bei der Vermarktung seiner Sonderfahrten mit Dampflokomotiven, den sogenannten Themenfahrten, neue Wege. Wie Martin Katz, Pressesprecher der DB Reise & Touristik, mitteilte, wurde die Vermarktung der einzelnen Sonderfahrten in den Regionen an

Freizeitgruppen des Bahn-Sozialwerkes und an andere Interessenten, darunter die IGE-Bahntouristik aus Hersbruck, vergeben. Katz betonte aber, daß die Bahn AG weiterhin Betreiber der Fahrzeuge bleibe und das Personal für die Veranstaltungen stellen werde.



Foto: Ch. Poley

Wenn es eng wird, kommen die Reichsbahn-Holzroller auch vor Interregios zum Einsatz. Am 3. März 1999 fuhr die 142178 mit dem IR 2664 in den Chemnitzer Hauptbahnhof.

berg-Handschuhsheim – Schriesheim auf. Unterdessen wächst in Mannheim der Druck, die stadteneigene OEG mit der ebenfalls der Stadt gehörenden Mannheimer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft AG (MVV) zusammenzulegen.

■ Zum Fahrplanwechsel gingen in Hannover gleich drei neue Strecken der Stadtbahn in Betrieb. Im Südwesten wurde der Stadteil Wettbergen angeschlossen. Ein neuer Tunnel an der Legionsbrücke sorgt für eine kürzere Anbindung der Linien 3 und 7, und im Osten wurde die Strecke Richtung EXPO-Gelände bis zum Bünteweg verlängert.

■ Deutschlands älteste Zahnradbahn, die 1883 eröffnete Drachenfelsbahn bei Königswinter, steht seit Mai 1999 unter Denkmalschutz. Die rund 1,5 Kilometer lange Strecke ist ein beliebtes Ausflugsziel.

■ In den Zügen und Stationen der Londoner U-Bahn ermahnt künftig Marilyn Monroes Stimme vor dem Schließen der Türen und zur Vorsicht an der Bahnsteigkante. Die London Underground Ltd. ließ die Monroe-Stimme aufbereiten, nachdem in Tests die Fahrgäste auf Hinweise mit dieser Stimme besonders gut reagiert hätten.

■ Rund zwei Millionen Mark kostete die neue Drehgestell-Werkstatt Paderborn, die DB Catgo am 12. Mai 1999 einweihte.



Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft

Neue Großdieselloks

Die Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft (KEG) stellte am 28. April 1999 zwei sechssachsige Dieselloks in Dienst, die vor schweren Ölzügen zwischen Lingen (Emsland) und München zum Einsatz kommen sollen. Die Maschinen, die die KEG im rumänischen Craiova aufarbeiten ließ, entsprechen weitestgehend der Baureihe St43 der Polnischen Staatsbahn. Der Transport von Rumänien über Ungarn, die Slowakei und Tschechien nach Karsdorf dauerte zwölf Tage. Die Loks wiegen 114 Tonnen und entwickeln eine Leistung von rund 2100 PS. Die mit Zugbahnfunk MESA 2002 und Indusi ausgerüsteten Maschinen wurden von der Außenstelle Halle des Eisenbahn-Bundesamtes nach zahlreichen Untersuchungen abgenommen. Die KEG will noch zwei weitere bauartgleiche Lokomotiven beschaffen.



Foto: St. Karkowski

Am 29. April 1999 warteten die Dieselloks 2101 und 2102 in Karsdorf auf ihre Überführung nach Lingen im Emsland.

Ribnitz-Damgarten – Stralsund

Erschwerte Bedingungen

Nach knapp neun Monaten Totalsperre plante die Deutsche Bahn AG für den 13. Juni 1999 die Wiedereröffnung des Streckenabschnittes Ribnitz-Damgarten West – Stralsund (KBS 165). Im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Nr. 1 Lübeck – Hagenow – Rostock – Stralsund, wurden auf dem 42 Kilometer langen Abschnitt die Gleisanlagen erneuert. Durch extreme Witterungsbedingungen im Winter verzögerten sich allerdings die Bauarbeiten um drei Monate. Bis zum kleinen Fahrplanwechsel am 26. September 1999 ist die Höchstgeschwindigkeit der vorübergehend mit Dieselloks bespannten Züge auf 100 km/h begrenzt. Erst nach der Inbetriebnahme des neuen Zentralstellwerks in Velgast wird die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h angehoben.

FRAGEZEICHEN

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



Foto: M. Kratzsch-Leichsenring

Wer mit dem Zug durch das Rheintal in Richtung Bonn fährt, kommt irgendwann an den völlig verrosteten Resten einer einstmaligen mächtigen Brücke vorbei. Um dieses, damals offiziell "Ludendorff-Brücke" genannte Bauwerk, über das auch Züge fuhren, tobten Anfang März 1945 heftige Kämpfe. Es war die letzte intakte Verbindung zwischen dem linken und rechten Rheinufer. Am 7. März 1945 nahmen

schließlich Einheiten der US-Armee die strategisch wichtige Brücke ein und errichteten den ersten Brückenkopf rechts des Rheins. Doch wenig später brach das schwer beschädigte Bauwerk zusammen. Noch heute erinnert ein Museum an diese Zeit. Die Stadt am linken Rheinufer, die ursprünglich Pate für den Brückennamen stand, kann auf eine lange Geschichte zurückblicken. Bereits die Römer errichteten dort, unterhalb der Ahr-Mündung, ein Kastell. Die später entstandene Siedlung erhielt 1221 das Stadtrecht. Über 600 Jahre dannach, mit der Eröffnung der Strecke Rolandseck – Weißenthurm 1858 durch die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, wurde der Ort ans Schienennetz angeschlossen. Seit dem 18. September 1880 beginnt hier auch die Ahr-talbahn. Wie heißt die gesuchte Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Juli 1999 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, 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 Schäller und Joachim Schnitzer ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Maiheft lauteten "Herzberg" und "Jumbo". Die 20 Exemplare "Lexikon der Modelleisenbahn" haben gewonnen: Jens Haferberger, 09123 Chemnitz; Hans-Walter

Riehl, A-2182 Palterndorf/Niederösterreich; Helmut Melzer, 57299 Burbach; Günter Exner, 58511 Lüdenscheid; Rolf Messerschmidt, 38678 Clausthal-Zellerfeld; Wolf-Rüdiger Weist, 23628 Krummesse; Klaus Hoppe, 97199 Ochsenfurt; Uwe Mühleis, 01587 Riesa; Günter Halter, 65929 Frankfurt/Main; Werner Wollmann, 02923 Ushmannsdorf; Reiner Bertram, 19057 Schwerin; Sandra Kroll, 45549 Sprockhövel; Hans-Karl Kunhäuser, 97980 Bad Mergentheim; Hans Jörg Pfothenhauer, 08060 Zwickau; Friedhelm Dojahn, 47239 Duisburg; Werner Immenroth, 38685 Langelsheim; Ch. Schirmer, 06536 Berga; Rudolf Heinrich, 75031 Eppingen; Gudrun Heilmann, 99086 Erfurt; Michael Seipelt, 37589 Kalefeld.



Foto: I. Richter

Frisch restauriert präsentierte sich der Tatra-Twag 2000 am 18. April 1999 im Betriebshof Reick.

Straßenbahnmuseum Dresden

Erster Tatra-Wagen aufgearbeitet

Im Rahmen eines Straßenbahnfestes zeigte das Straßenbahnmuseum Dresden (SMB) am 18. April 1999 den aufgearbeiteten Triebwagen 2000. Das 1967 von den Tatra-Werken in Prag gebaute Fahrzeug war der erste Triebwagen vom Typ T4D in Deutschland. Die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) setzten den Twg 2000 rund 30 Jahre lang ein und übergaben ihn am 14. September 1997 an das SMB. In gut eineinhalb Jahren arbeitete das Straßenbahnmuseum in Kooperation mit den DVB den Triebwagen betriebsfähig auf und versetzten ihn in den Originalzustand.



Foto: M. Henschel

Am 30. April 1999 drehte der erste ICE3 für die Niederländischen Staatsbahnen, der 406051, seine Runden im Prüfcenter Wegberg-Wildenrath der Siemens-Verkehrstechnik.

Schelklingen – Kleinengstingen

Kreistag stimmte zu

Am 10. Mai 1999 beschloß der Reutlinger Kreistag, ein Viertel der Kosten für die Unterhaltung der Strecke von Schelklingen nach Kleinengstingen (KBS 759) zu übernehmen. Rund 85000 Mark werden pro Jahr für die sogenannte "Schwäbische Albahn" veranschlagt. Die restliche Summe tragen die Anliegergemeinden Münsingen, Gomadingen und Kleinengstingen zu gleichen Teilen. Damit konnte die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG), der bereits die Strecke Metzingen – Bad Urach gehört, die Bahnlinie von der Deutschen Bahn AG übernehmen. Der Verbindung drohte der Abbau, da die Deutsche Bahn AG für die Strecke Schelklingen – Kleinengstingen die komplette Stilllegung beantragt hatte. Der fehlende Kreis-

tagsbeschluß war außerdem die letzte Hürde, die einem geplanten Sonntagsverkehr mit dem "Ulmer Spatz" (VT 798) auf der Bahnlinie entgegenstand, der aber bereits im neuen Kursbuch ausgedruckt ist. Seit dem 13. Juni 1999 pendelt der Schienenbus sonntags viermal zwischen Münsingen und Kleinengstingen. Außerdem gibt es eine Zuführungsfahrt von und nach Ulm. Einen Tag zuvor wurde der bis zum 24. Oktober 1999 befristete Verkehr im Beisein der örtlichen Prominenz offiziell eröffnet. Bereits vor der Zustimmung des Kreistags hatte die ENAG mit Vorarbeiten an der Strecke begonnen, weil sich die Betriebsaufnahme nach dem Fahrplanwechsel am 30. Mai 1999 nicht zu lange verzögern sollte.



Foto: C.-J. Jacobson

Bei Offenhausen war am 28. Juli 1988 die DB-Museumslok 23105 unterwegs.

ZEITREISE

Clausthal-Zellerfeld



Foto: A. Hänschen

Als im Frühjahr 1976 der Akkutriebwagen aus Altenau in den Bahnhof Clausthal-Zellerfeld einfuhr, waren die Tage der Harzbahn gezählt.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn (MHE) wagte als erste Gesellschaft 1875 den Vorstoß in den unwegsamen Oberharz. Die zahlreichen Bergwerke und Hüttenbetriebe in Clausthal und Umgebung versprachen einen regen Güterverkehr. Bereits am 26. Juli 1869 hatte das Königreich Preußen der MHE den Bau und Betrieb der Strecke Langelsheim – Clausthal-Zellerfeld gestattet. Schrittweise bahnten die Baukolonnen der Eisenbahn den Weg. Am 25. Oktober 1875 traf der erste Güterzug aus Langelsheim im neuen Bahnhof Lautenthal ein. Gut vierzehn Monate danach, am 1. Januar 1877, erreichten die Güterzüge die Station Frankenscharrnhütte vor den Toren der Bergstadt Zellerfeld. Am 15. Oktober 1877 war es schließlich soweit: Der geschmückte Festzug rollte in den gemeinsamen Bahnhof der Städte Clausthal und Zellerfeld ein. Die rund 25 Kilometer lange Bergstrecke nannten die Einheimischen aufgrund ihres Verlaufes im Tal eines Flusses die "Innerstetalbahn". Gut 35 Jahre später begannen die Bauarbeiten zur Verlängerung der Strecke nach Altenau. Der 8,7 Kilometer lange Abschnitt Clausthal-Zellerfeld – Altenau ging am 30. April 1914 in Betrieb. Erst Anfang der 70er Jahre verlor die Innerstetalbahn ihre Bedeutung im Personen- und Güterverkehr. Es kam, wie es kommen mußte: Am 29. Mai 1976 verließ der letzte Personenzug den Bahnhof Clausthal-Zellerfeld. Ende 1977 begann die Deutsche Bundesbahn mit der Demontage der Gleisanlagen, die innerhalb eines Jahres beendet war.



Foto: V. Dehneke

Heute erinnert nur die neugebaute Bergwerksbahn zum Ottilie-Schacht an die Eisenbahn im Oberharz. Wo früher Gleise lagen, wenden heute Busse.